

## **From the "Iron Curtain" to the "Green Belt". The emergence of a memory-cultural and ecological spatial format from the former inner-German border infrastructure**

*Miriam Pfordte (SFB 1199, Leipzig University)*

At the end of the 1980s – consisting of a complex infrastructure of concrete and wire fences, mines, self-firing devices, dog runs and watchtowers – the inner-German border stretched across Germany for almost 1,400km as a symbol of the world divided by the Cold War. The border infrastructure cut through the economic and social relations, which had grown over centuries, and shaped the landscape of central Germany for the 40 years of its existence.

At the same time, however, it was the almost hermetic sealing-off, which only allowed the human crossing of the border in a limited number of places, that formed the basis for Germany's largest contiguous biotope. Protected from human influence for decades, animal and plant species that are threatened with extinction outside of it settled on a 50 to 100 m wide stripe of the so-called no man's land in a sense in-between the two Germanys.

Starting from an interest group of West German ornithologists in the 1970s, the "Green Belt" initiative was founded immediately after reunification. Under the motto "From Death Strip to Lifeline", it advocates for the preservation and protection of this biotope that grew within the "Iron Curtain".

Arguments of nature conservation are combined with those of remembrance and commemoration: As a "spatial monument" and "ecological place of remembrance", the initiative has also gained a memory-political dimension – at the very latest since Mikhail Gorbachev assumed its patronage.

Yet it was by no means certain that the Green Belt would last beyond the immediate post-reunification period: Numerous pieces of borderland were converted back into private agricultural land and still are. Only through intensive lobbying, did the association succeed in securing and reclaiming large parts of the former border area for their purposes.

This makes it clear that it is not only a matter of preserving a biotope but also of preserving and rededicating a spatial formation that ecologically and commemoratively perpetuates the original politically conditioned territorial division. A division that was enforced and symbolized by a unique kind of border infrastructure that not only set the groundwork for a new European "green infrastructure" (as part of the initiative of the European Green Belt Association e.V.) but also shaped its resident's perception of space for decades.

From the perspective of history and spatial studies, this initiative and the debates surrounding it form an ideal research set-up for tracing how political spatialisation processes continue to shape individual and social perceptions of space long after their consolidating infrastructures have disappeared. By analysing the politically conditioned (border) infrastructure of the inner-German border and its interdependence with nature, the paper seeks to make the diverse political as well as individual and social-spatial formats – that replace and overlap each other – around the territorial border empirically visible.

By examining how (border) infrastructure in the modern world shapes the surrounding environment or – as in the case of the inner-German border – creates it anew, this paper acts as the complementary counterpart to Maike Schmidt's paper on the early modern reutilization of the river Saar as a natural infrastructure and “limite naturelle”. Starting from different periodical angles, both papers plan to investigate the relationship between infrastructure, nature and boundaries and converge their insights into a period combining theory approach.

#### Selective Bibliography:

- Eckert, Astrid M., and Pavla Šimková. “Transcending the Cold War: Border, Nature, and the European Green Belt Conservation Project along the Former Iron Curtain.” In *Greening Europe: Environmental Protection in the Long Twentieth Century*. Edited by Anna-Katharina Wöbse and Patrick Kupper, 129–56. De Gruyter, 2022.
- Engels, Jens Ivo, and François Duceppe-Lamarre, eds. *Umwelt und Herrschaft in der Geschichte. Environnement et pouvoir: une approche historique*. München, 2008
- Esch, Michael G., and Béatrice von Hirschhausen, eds. *Wahrnehmen – Erfahren – Gestalten: Phantomgrenzen und soziale Raumproduktion*. Göttingen, 2017.
- Kirchhof, Astrid Mignon, and John Robert McNeill, eds. *Nature and the Iron Curtain: Environmental policy and social movements in communist and capitalist countries 1945-1990*. Pittsburgh, 2019.
- Uekötter, Frank, ed. *Ökologische Erinnerungsorte*. Göttingen, 2014.
- Ullrich, Maren, and Ralph Giordano. *Geteilte Ansichten: Erinnerungslandschaft deutsch-deutsche Grenze*. Berlin, 2006.

Short Bio:

As a PhD-candidate at the Collaborative Research Center 1199, “Processes of Spatialization under the Global Condition”, Miriam Pfordte is a member of the research project “The ‘Iron Curtain’ between Static Spaces and Fluid Networks. Exclusion and (Re)Connection, 1960-2010” (B09). She holds a master’s degree in Medieval and Modern History from the University of Leipzig and was previously employed as a Research Assistant at the Saxon Academy of Science and Humanities in Leipzig and the Chair for History of the 19th to 21st Century at the University of Leipzig. In her PhD thesis, she investigates the users perspective on infrastructural changes through and along the “Iron Curtain” at the Inner-German border as well as the borders between Czechoslovakia and the two German states. Her research interests include the History of Infrastructures, Material Culture, and Cold War History.

Contact: [miriam.pfordte@uni-leipzig.de](mailto:miriam.pfordte@uni-leipzig.de)

## **Infrastructure fluviale et « limite naturelle ».**

### **Le cas de la Sarre au XVIIIe siècle finissant**

*Maike Schmidt (Universität Leipzig, Lehrstuhl für Geschichte der Frühen Neuzeit)*

À partir des années 1770 jusqu'à la Révolution, la Sarre fut au cœur d'une intervention d'envergure visant à y accroître la navigabilité, le défi étant non seulement de dresser un état général du fleuve en son cours entier (224 kilomètres), mais aussi d'adapter les travaux à des espaces naturels bien différents, à commencer avec le cours inférieur redouté pour la « boucle de la Sarre » (Saarschleife) où la navigation était particulièrement dangereuse. Ainsi, en 1784, le comte Éléonore François Élise Moustier, ambassadeur français à la cour du prince-électeur de Trèves, après avoir inspecté les cours de la Sarre et de la Moselle de Sarreguemines jusqu'à Coblenz, allait jusqu'à baptiser un des immenses rochers bloquant la Sarre à l'endroit de la *Saarschleife* « Brise bateau ». Faute d'entretien, la navigation sur la Sarre paraît avoir été très réduite tant au Moyen Âge qu'à la première modernité. Pourtant, de nombreux chemins de halage identifiés par les agents de la couronne de France en ces années-là témoignent de quelques activités de transport qui s'effectuaient selon les conditions saisonnières aux endroits où le lit du fleuve était dans un état acceptable. Quoi qu'il en soit, on y voyait un fort potentiel d'aménagement en faveur du commerce transfrontalier, notamment face à un éventuel accès au Rhin. Initié dans cette perspective quelques années après la cession de la Lorraine, le projet fut poursuivi par deux ressorts majeurs du gouvernement français, liant la question de la frontière à celle de l'infrastructure : le Bureau des limites ainsi que le Corps des ingénieurs des ponts et des chaussées, avec son École éponyme fondée en 1747.

Ce fut donc au moment des négociations réalisées par les commissaires aux limites auprès des princes d'Empire que les préparatifs pour l'aménagement de la Sarre débutèrent. L'enjeu politique est clair : Il fallait dominer le fleuve pour y intervenir au plan technique. La recherche de la « frontière Est » s'entrecroisa avec un projet infrastructurel qui se voulait par principe transfrontalier. Malgré la lenteur des négociations et les nombreuses complications avec le droit féodal en vigueur dans les petits territoires d'Empire, trois traités (avec Trèves, Nassau et la Leyen) fixèrent trois micro-frontières d'une petite dizaine de kilomètres sur la Sarre qui, à en croire la correspondance diplomatique, fut désormais considérée comme « limite naturelle » entre la France et « l'Allemagne » (terme désignant l'espace germanophone, non l'Empire en tant que tel). Ce fut précisément dans ce contexte que les ingénieurs des ponts et des chaussées commencèrent à intervenir sur le terrain, notamment

lors des voyages d'inspection, souvent accompagnés de bateliers expérimentés, permettant un bilan précis des travaux à faire (rectification du cours d'eau, nettoyage du lit, déplacement des rochers empêchant la navigation, construction de digues etc.) et des coûts engendrés.

L'intervention sera centrée autour des deux fonctions attribuées à la Sarre au XVIIIe siècle finissant, celle de la route fluviale et celle de la « limite naturelle », liant l'aspect de la connectivité à celui de la séparation. Dans un premier temps, la communication abordera le contexte politique de la « recherche » de la « frontière Est » et la chronologie des activités d'ordre technique autour de la Sarre pour en venir à la portée réelle du projet en tirant l'attention sur les experts impliqués, à savoir les diplomates français présents auprès des princes d'Empire et les ingénieurs des ponts et des chaussées, sans oublier, dans un dernier temps, les divers problèmes rencontrés du projet. Le but est de nuancer le rapport étroit entre l'aménagement de l'espace, le besoin croissant de définir des « frontières-lignes » et les enjeux économiques, nécessitant des infrastructures (de transport) transfrontalières. En examinant le fleuve comme « environnement construit » (van Laak), l'intervention s'entrecroise avec celle de ma collègue Miriam Pfordte sur le « Ruban vert », espace naturel « recréé » par l'infrastructure de la frontière entre les deux Allemagne, s'approchant, elle aussi, du lien intime entre environnement et infrastructure frontalière. Il s'agit de montrer, à travers deux angles chronologiques bien différents, la prégnance de la notion de l'infrastructure pour une histoire spatiale (et environnementale ?) de la « frontiérisation ».

### Bibliographie indicative

BLOND, Stéphane / HILAIRE-PEREZ, Liliane / NÈGRE, Valérie / VIROL, Michèle. Les ingénieurs, des intermédiaires ? Transmission et coopération à l'épreuve du terrain (Europe, XVe-XVIIIe siècle). Toulouse 2022.

CIRIACONO, Salvatore (dir.). Eau et développement dans l'Europe moderne. Paris 2004.

Nouvelle édition en ligne. URL : <http://books.openedition.org/editionsmsmh/1321>

CONCHON, Anne. La corvée des grands chemins au XVIIIe siècle : Économie d'une institution. Rennes 2016. Nouvelle édition en ligne. URL :

<http://books.openedition.org/pur/45591>

ENGELS, Jens Ivo, and DUCEPPE-LAMARRE, François, eds. Umwelt und Herrschaft in der Geschichte. Environnement et pouvoir: une approche historique. München, 2008.

NORDMAN, Daniel, Frontières de France : de l'espace au territoire XVIe – XIXe siècle. Paris 1998.

REDEN, Sitta von / WIELAND, Christian (dir.). Wasser. Alltagsbedarf, Ingenieurskunst und Repräsentation zwischen Antike und Neuzeit (Umwelt und Gesellschaft 14), Göttingen 2015.

VAN DÜLMEN, Richard / LABOUVIE, Eva (Hg.). Die Saar. Geschichte eines Flusses, St. Ingbert 1993.

### CV

Maike SCHMIDT est docteur en histoire. Dans sa thèse, publiée en 2019, elle aborde le rôle de la chasse à la cour du roi François Ier. À présent, ses recherches se concentrent autour de l'histoire des espaces frontaliers et des cartes historiques. Dans son projet postdoctoral, elle étudie le processus de « frontiérisation » au XVIIIe siècle dans la région sarro-lorraine et notamment à partir du cas de la seigneurie de Blieskastel sur la Sarre, le but étant d'écrire une micro-histoire de la frontière à la première modernité. Entre 2014 et 2016, elle a travaillé à l'université de Trèves (chaire d'histoire régionale) où elle occupait un poste d'enseignant-chercheur. Après diverses activités auprès de musées et une étape à l'Université d'Erlangen-Nürnberg, elle est aujourd'hui assistante de recherche (wissenschaftlicher Mitarbeiter) à la chaire d'histoire moderne à l'Université de Leipzig.

# Lecture géohistorique à la frontière franco-belge : espaces anthropiques et temporalités des milieux naturels entre Mons et Valenciennes.

## **WAROUX Thomas**

Architecte - Docteur en Art de Bâtir et Urbanisme,  
en Sciences de l'Information et de la Communication

Assistant Chercheur [thomas.waroux@umons.ac.be](mailto:thomas.waroux@umons.ac.be)

Faculté d'Architecture et d'Urbanisme FA+U - UMONS

Rue d'Havré, 88 B - 7000 Mons +32(0)65/55.48.10

*Auteur d'une thèse de doctorat en cotutelle entre l'Université Polytechnique Hauts-de-France (UPHF) et l'Université de Mons (UMONS) intitulée : « Représenter la vulnérabilité transfrontalière : un modèle pour la mobilité », Thomas Waroux est assistant chercheur à la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'UMONS. Ses recherches portent sur les méthodes et outils de représentation des territoires et s'inscrivent dans une démarche partagée de l'information géographique au-delà des frontières internationales.*

Entre Mons et Valenciennes, un territoire franco-belge s'est dessiné au fil du temps, principalement le long d'infrastructures de transport. Successivement, une nationale, un chemin de fer, un canal et une autoroute ont relié ces deux villes de l'ancien comté du Hainaut. Leurs emprises historiques sont représentées respectivement dans les cartographies de Cassini<sup>1</sup> et de Ferraris<sup>2</sup>. On y observe la chaussée de Mons à Valenciennes, aujourd'hui nationale 51 et départementale 630, chaussée rectiligne reliant historiquement les deux villes frontalières. Parallèlement à cette chaussée, une ligne ferroviaire est construite en 1842, en fonction jusqu'en 1984 pour le trafic voyageurs et 1992 pour le fret. Plus au nord, le canal Mons-Condé est creusé à partir de 1807 sous l'impulsion de l'industrie de l'extraction du charbon. Il est dessiné en ligne droite depuis le beffroi de Mons et le cloché de l'église Saint-Wasnon de Condé-sur-Escaut. Il est finalement comblé dans les années 70 pour y construire l'autoroute A7.

En plus de 200 ans, ces constructions humaines illustrent ainsi la succession spatio-temporelle des infrastructures de transports. Elles ont engendré une multitude d'environnements anthropiques, tangibles aujourd'hui par la toponymie des lieux : rue du Sas, rue du Port, Rue du Pont Canal, Quaregnon Rivage. Ces espaces autrefois tournés vers le canal et le transport fluvial, image de la lenteur, font aujourd'hui face à la vitesse d'une autoroute, et deviennent enfermés derrière des murs anti-bruit. Comment ces espaces se sont-ils succédés ? Quelles sont les influences de la frontière, des frontières successives : des Pays-Bas autrichiens, de la 1<sup>e</sup> République Française à l'indépendance belge ? Quels sont les effets de la continuité et discontinuité des circulations transfrontalières sur ce territoire et ces espaces ?

À contrario, cette géohistoire du territoire transfrontalier de Mons-Valenciennes sous l'éclairage des infrastructures de transport ; rend également tangible des milieux naturels aux lieux et espaces délaissés, non utilisés lors des constructions successives des infrastructures de transport. À l'exemple des zones Natura 2000 de la Vallée de la Haine, en aval de Mons ; ces espaces à la marge deviennent des lieux de biodiversité végétale et animale, principalement ornithologique. Comment se répartissent ces biotopes de part et d'autre de la frontière, selon quelles caractéristiques ? Quelles sont les processus anthropiques à leur origine ? In fine, quelles sont les temporalités entre l'homme et son environnement dans l'espace frontalier de Mons-Valenciennes ?

---

<sup>1</sup> Carte générale de la France. 041, [Lille]. N°41. 18e Flle / [établie sous la direction de César-François Cassini de Thury (1714-1784)]

<sup>2</sup> Carte de cabinet des Pays-Bas autrichiens levée à l'initiative du comte de Ferraris, Joseph-Johann-Franz (1726-1814)