

bischof Ioann sich nach den Gebeten nicht nur die Hände schüttelten, sondern sich sogar umarmten (S. 178).

Kleinere Ungenauigkeiten wie die, dass das Tallinner Blutbad vom 16. Oktober 1905 nicht auf dem Heumarkt, sondern auf dem unweit gelegenen Neuen Markt stattfand (S. 31), fallen gegenüber dem insgesamt höchst anregenden Gehalt der Arbeit nicht so sehr ins Gewicht. Nur hätte man sich zuweilen bei Zitaten mehr Mut zur Originalsprache gewünscht – zumindest in Klammern.

Tallinn

Karsten Brüggemann

**Görlitz.** / Zgorzelec. Hrsg. von Peter Haslinger, Wolfgang Kreft, Grzegorz Strauchold und Rościsław Żerelik. (Historisch-topographischer Atlas schlesischer Städte / Historyczno-topograficzny atlas miast śląskich, Bd. 1.) Verlag Herder-Institut. Marburg 2010. 47 S., 29 Ktn., 41 Abb. ISBN 978-3-87969-361-0. (€ 15,-.)

Der historisch-topographische Atlas schlesischer Städte ist eine willkommene Ergänzung der Reihe „Historischer Atlas Europäischer Städte“, die auf Anregung der Europäischen Kommission für die Stadtgeschichte seit 1965 erscheint. In Polen wurde diese Initiative 1993 von einem Forscherteam in Thorn (Toruń) aufgenommen. Seit 1998 ist an diesem Projekt auch ein Team von Forschern aus Breslau (Wrocław) unter Leitung von Marta Młynarska-Kaletynowa beteiligt, das 1999 den „Historischen Atlas Breslau“ herausgegeben hat. Seitdem wurden fünf weitere Atlanten – zu Trebnitz (Trzebnica), Neumarkt (Środa Śląska), Nimptsch (Niemcza), Schweidnitz (Świdnica) und Liegnitz (Legnica) – herausgegeben, mindestens sechs weitere sind in Vorbereitung.<sup>1</sup> Der hier vorzustellende Atlas zu Görlitz gehört einer anderen Reihe an, die nach dem Konzept von Wolfgang Kreft im Herder-Institut Marburg in Zusammenarbeit mit dem Historischen Institut der Universität Breslau seit einigen Jahren vorbereitet worden ist. Die einzelnen Bände dieses Atlas sollen hauptsächlich durch polnische Forscher vorbereitet werden, und dementsprechend kann er jetzt schon als ein Beispiel erfolgreicher internationaler Zusammenarbeit gelten.

Als Mitherausgeber der ersten Reihe des Atlas historyczny miast polskich konzentriere ich mich zunächst darauf, wie sich dieses Werk von den Historisch-topographischen Atlas schlesischer Städte unterscheidet. Da die Breslauer Forscher sich in ihrem Atlas vorwiegend auf das Mittelalter konzentrieren, enthält er detaillierte Tabellen zur archäologischen und architektonischen Problematik dieser Zeit (vgl. den Atlas zu Liegnitz). Im Mittelpunkt des Historisch-topographischen Atlas schlesischer Städte dagegen steht die Stadtentwicklung im 19. Jh., obwohl er selbstverständlich auch einen kurz gefassten Abriss über die frühere Zeitperiode beinhaltet. Die „Breslauer“ Atlanten enthalten zahlreiche Rekonstruktionskarten (allein 16 im Atlas zu Liegnitz); der „Marburger“ Atlas zu Görlitz hingegen nur eine zum 19. bis 20. Jh.

In den beiden Bearbeitungen werden für die Rekonstruktionspläne unterschiedliche Maßstäbe verwendet. Der „Breslauer“ Atlas basiert auf dem Maßstab eines Katasterplanes

<sup>1</sup> Atlas historyczny miast polskich. T. 4: Śląsk [Historischer Atlas polnischer Städte. Bd. 4: Schlesien], Zeszyt 1: Wrocław [Heft 1: Breslau], hrsg. von MARTA MŁYNARSKA-KALETYNOWA und RAFAŁ EYSYMONTT, Wrocław 2001; Zeszyt 2: Środa Śląska, hrsg. von MARTA MŁYNARSKA-KALETYNOWA, bearb. von RAFAŁ EYSYMONTT und MATEUSZ GOLIŃSKI in Zusammenarbeit mit MARTA MŁYNARSKA-KALETYNOWA und WOJCIECH ZIÓŁKOWSKI, Wrocław 2003; Zeszyt 3: Trzebnica, hrsg. von MARTA MŁYNARSKA-KALETYNOWA und RAFAŁ EYSYMONTT, Wrocław 2003; Zeszyt 4: Niemcza, hrsg. von DENS., Wrocław 2003; Zeszyt 5: Świdnica, hrsg. von DENS. und MATEUSZ GOLIŃSKI, Wrocław 2008; Zeszyt 9: Legnica, hrsg. von DENS., Wrocław 2009.

von 1:2 500, im Falle der größten Städte geht der Maßstab der Rekonstruktionspläne meistens nicht über 1:10 000 hinaus. Dem „Marburger“ Atlas dagegen liegt der Maßstab 1:25 000 zugrunde. Das historische kartografische Material im „Marburger“ Atlas dient nur der Illustrierung des Textes, im „Breslauer“ Atlas entsprechen die Illustrationen hingegen großformatigen Reproduktionen, die übrigens oft von den Käufern des Atlas als Kunstdrucke der wichtigsten Stadtpläne behandelt, eingerahmt und anschließend an die Wand gehängt werden.

Wie bereits erwähnt, skizziert der Text des Görlitz-Atlas für die Zeit vor dem 19. Jh. lediglich die wichtigsten Phasen der Stadtentwicklung. Der die Stadterweiterung bis 1800 beschreibende Textteil ist sehr straff gehalten. Es ist allerdings schade, dass man darin grundlegende Angaben zu den wichtigsten, überregional bekannten architektonischen Objekten des mittelalterlichen Görlitz wie die monumentale Peter- und Paul-Kirche und die weithin bekannte Görlitzer Hausanlage mit Überdach vermisst.<sup>2</sup> Die Behauptung, dass die Stadtentwicklung im 16. Jh. angeblich durch die Entdeckung neuer Seewege und die Unterbindung des Südosthandels durch das Osmanische Reich wesentlich geschwächt gewesen sei, scheint auch nicht ganz zutreffend zu sein (S. 10 f.).<sup>3</sup> Dagegen sprechen die in dieser Zeit entstandene hervorragende Architektur bürgerlicher Gebäude und des Rathauses am Untermarkt sowie das abgedruckte, prachtvolle Stadtbild von Franz Hogenberg aus dem Jahr 1575 mit einem pferdebespannten Händlerwagen im Vordergrund (S. 10). In diesem Zusammenhang ist auch die Funktion von Görlitz als Verkehrsknotenpunkt in der Handelszone Schlesien-Lausitz-Sachsen-Thüringen zu betonen, was allerdings in einem Zusammenhang nicht nur mit den Geschäftskontakten, sondern auch mit der Entwicklung der Bergbaustädte (z.B. Freiberg) zu sehen ist.<sup>4</sup> Die weiterhin wichtige Rolle dieses Teilgebiets der oberen Straße der *Via Regia* in der Neuzeit bezeugen zahlreiche Exponate aus der *Via Regia*-Ausstellung, die im Mai 2011 im Görlitzer Kaisertrutz eröffnet wurde.

Die Einbindung der Stadt nach dem Wiener Kongress 1815 in die Grenzen des sich insbesondere in der zweiten Hälfte des 19. Jh.s. dynamisch entwickelnden preußischen Staates verlieh der Stadtentwicklung in der Moderne, die den Schwerpunkt des „Marburger“ Atlas bildet, neue Impulse. So vervierfachte sich in den Jahren 1825-1871 die Einwohnerzahl. Äußerst wertvoll sind auch Informationen über die Bauplanung und die 1853 vorgenommene Verteilung der Zuständigkeiten in diesen Angelegenheiten zwischen der königlichen Verwaltung und der Stadtverwaltung. Eine wesentliche Intensivierung der städtebaulichen Entwicklung erfolgte unter dem 1833 ernannten Bürgermeister Gottlob Ludwig Demiani, der die Stadtmauern niederlegen ließ, eine Bauordnung für die südliche Stadterweiterung einführte und Görlitz an das Eisenbahnnetz anbinden ließ. Zwar waren diese Maßnahmen typisch für die damalige Zeit, doch ist darauf hinzuweisen, dass sich diese Veränderungen in Görlitz im Vergleich zu den meisten schlesischen Städten sehr früh vollzogen haben (so wurde in Breslau der erste Katasterplan erst 1863 von Moritz Sadebeck erstellt).

<sup>2</sup> FRANK-DIETRICH JACOB: Die Görlitzer bürgerliche Hausanlage der Spätgotik und Frührenaissance. Studien zur Problematik der Wechselbeziehungen zwischen sozialökonomischer Struktur und bürgerlichem Hausbau im Zeitalter der frühbürgerlichen Revolution, Görlitz 1972 (Schriftenreihe des Ratsarchivs der Stadt Görlitz, 6).

<sup>3</sup> Neue Seewege wurden schon früher durch den Handelsverkehr zwischen dem Mittelmeer und der Nordsee eröffnet, diese Verbindung funktionierte bereits um die Wende vom 13. zum 14. Jh., vgl. MICHEL MOLLAT DU JOURDIN: Europa i morze. Tworzenie Europy [Europa und das Meer. Die Entstehung Europas], Warszawa 1975, S. 78.

<sup>4</sup> GRZEGORZ MYŚLIWSKI: Wrocław w przestrzeni gospodarczej Europy (XIII-XV wiek). Centrum czy peryferie? [Wrocław im europäischen Wirtschaftsraum (13.-15. Jh.). Zentrum oder Peripherie?], Wrocław 2009, S. 65 f., 363 ff., Karte S. 369.

Die intensive Entwicklung des südlichen Teils von Görlitz hätte vielleicht doch mit detaillierteren kartografischen Studien zum Raumordnungsplan und nicht nur mit einer Schautafel, die lediglich zwei Zäsuren – die Stadtentwicklung bis 1870 sowie bis 1918 – umfasst, illustriert werden sollen. Das Missverhältnis zwischen dem informationsreichen Text und der inhaltlich ziemlich bescheidenen Karte, wie man es übrigens in historischen Atlanten immer wieder findet, sollte Anlass dafür geben, Methoden zu finden, in den zukünftigen Bänden die historischen Inhalte besser in die kartografische Darstellung einfließen zu lassen. Hier gibt die zum „Marburger“ Atlas verfügbare online-Version Anlass zur Hoffnung, wo man zusätzliche Informationen und Karten abrufen kann – bisher allerdings nur zu Oppeln (<http://www.herder-institut.de/startseite/projekte/laufende/taedteatlas.html>).

Die Bearbeiter des Atlas halten es für wichtig, die konstitutiven Eigenschaften der einzelnen beschriebenen Städte hervorzuheben. In fast allen Städten entwickelte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jh.s. die Industrie, und während der Weimarer Republik wurde die Wohnbesiedelung vorangetrieben. Deshalb sollte man einen Umstand betonen, der im vorliegenden Atlas nur in einem kurzen Satz erwähnt wird: Görlitz sei „eine Großstadt, die die Annehmlichkeiten einer Provinzstadt bietet“ (S. 21). Ein Beweis dafür ist auch die Tatsache, dass sich noch zu Beginn des 20. Jh.s. viele Pensionäre in der Stadt niederließen und schließlich über ein Drittel des Grundbesitzes verfügten. Interessant dabei ist, dass auch die Zukunft von Görlitz ähnlich aussehen könnte.

Es scheint, dass für die Zwischenkriegszeit die systematische Absteckung von Zonenplänen in Städten von besonderer Bedeutung war (was man übrigens bei der heutigen städtebaulichen Planung in Niederschlesien wohl am meisten vermisst). Aus diesem Grund sind die diesbezüglichen Angaben im Atlas zu Görlitz eminent wichtig. Es hat allerdings den Anschein, als seien diese Angaben in der Rekonstruktionsschautafel nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Für den polnischen Leser ist die Nachkriegsgeschichte der Stadt Görlitz/Zgorzelec mit den Reflexionen über die Rolle von Plattenbausiedlungen besonders faszinierend, die im Stadtteil Königshufen, weit entfernt vom historischen Zentrum auf der polnischen Seite gleich an der Lausitzer Neiße, angeordnet wurden, wodurch die malerischen städtebaulichen Achsen des Görlitzer Obermarktes empfindlich gestört wurden. Den faszinierendsten Textteil bildet jedoch das reflektierte Nachdenken über die Entvölkerung des westlichen Stadtteils (von nahezu 100 000 während des Zweiten Weltkriegs auf knapp 56 000 im Jahr 1990) und den dadurch verursachten Wohnungsleerstand im historischen Teil wie auch in den neuen Siedlungen sowie über die Versuche, das Zentrum durch einen teilweisen Rückbau der aus den 1970er und 1980er Jahren stammenden Plattenbausiedlungen intensiver zu nutzen. Ob auch andere Städte Niederschlesiens ein ähnliches Schicksal erwartet, ist derzeit noch ungewiss. Außerst aktuell sind auch die Fragen nach dem Sinn der Entstehung großer Einkaufsflächen am Rande beider Städte (S. 36 f.).

Ein großer Vorteil des Atlas besteht in seiner Form als Heft und nicht etwa als Kartenmappe, wenngleich die Reproduktionen einiger historischer Stadtpläne doch recht klein geraten sind. Als besonders wichtig und methodisch richtig ist die Veröffentlichung zahlreicher Luftaufnahmen anzusehen, obwohl sich diese Methode vielleicht noch weiterentwickeln ließe, indem man die wichtigsten Bauwerke mit Pfeilen bzw. Nummern versieht, wie in einer ähnlich ausgerichteten Veröffentlichung<sup>5</sup> des Herder-Instituts geschehen.

Zusammenfassend ist es zu begrüßen, dass für den ersten Band des Historisch-topographischen Atlas schlesischer Städte Görlitz/Zgorzelec ausgewählt worden ist. Das Bild ei-

<sup>5</sup> RAFAL EYSYMONTT, THOMAS URBAN: Wrocław na fotografii lotniczej z okresu międzywojennego [Breslau im Luftbild der Zwischenkriegszeit], hrsg. von SŁAWOMIR BRZEZICKI u.a., Marburg – Wrocław 2008.

ner zweistaatlichen, multinationalen Stadt unterstreicht hervorragend den internationalen Charakter dieses vom Herder-Institut initiierten Projektes.

Wrocław

Rafał Eysymontt

**Rafał Eysymontt: Kod Genetyczny Miasta.** Średniowieczne miasta lokacyjne Dolnego Śląska na tle urbanistyki europejskiej. [Der genetische Stadtcode. Die mittelalterlichen Gründungsstädte Niederschlesiens vor dem Hintergrund der europäischen Urbanistik.] Wydawnictwo Via Nova – Herder-Institut. Wrocław – Marburg 2009. 751 S., 228 Abb., 398 Ktn., dt. Zusfass. ISBN 978-3-87969-355-9. (€ 20,-)

Der Prozess der Verleihung von Stadtrechten, der in Westeuropa schon im 11. Jh. einsetzte, führte zu der Entstehung von ca. 5 000 neuen Städten im gesamten mittelalterlichen Europa. Auch Siedlungen in Schlesien waren Teil dieses Prozesses – in diesem Gebiet entstanden bis zum Beginn des 14. Jhs 128 Städte. Infolgedessen glied sich die Dichte des dortigen Stadtnetzes an die Brandenburgs, Mecklenburgs und der Lausitz an.

Rafał Eysymontt sieht die Anlage dieser Städte mit ihren neuen Rechten und Funktionen als revolutionär an. Revolutionär seien auch die Stärke und Intensität sowie die Reichweite dieser Prozesse gewesen, die gleichzeitig in ganz Europa stattgefunden haben. Nach Ansicht des Autors zeichnete sich dieses Phänomen nicht nur durch die Geschwindigkeit seiner Ausbreitung auf dem Kontinent, sondern auch durch seine Stetigkeit aus.

Die „Stadt“ ist für E. nicht nur das schlichte Ergebnis von praktischem Planen, sondern auch ein Objekt der Kunst. Die bisherige polnische Fachliteratur leide (mit ein paar Ausnahmen) unter einem Mangel an Reflexion über die Verbindung der Funktionalität mit künstlerischen Aspekten. Schon die Schöpfer der mittelalterlichen Stadt hätten ästhetische und kompositorische Bedingungen der Burgen bewusst genutzt. Auch ist E. der Meinung, dass die mittelalterlichen Städte Schlesiens, als komplexe Kunstwerke, ein gewisses Maß an Individualität aufweisen müssten. Um diese These zu beweisen, stellt er in diesem Gebiet gelegene Gründungsstädte vor und vergleicht sie mit Städten in ganz Europa, um ihre Vorbilder und Eigenarten zu identifizieren.

Das Buch gliedert sich in zwei Teile. Der erste Teil enthält Informationen über Gründungsstädte in Schlesien im Kontext des europäischen Städtewesens, der zweite besteht aus einem Katalog von 78 niederschlesischen Städten, von denen allerdings einige südlich der traditionellen schlesisch-tschechischen Grenze liegen (S. 33). Als Erstes beschreibt E. geschichtliche Prozesse bzw. die Entstehungsgeschichte der Städte in diesem Gebiet, die Faktoren, die die Wahl des Ortes beeinflussten, und die Wandlungen des Städtebaus in späterer Zeit. Es folgt eine Charakterisierung der Entwicklung der Stadtrechte in Europa sowie der Kolonisation Schlesiens.

Der Vf. stellt theoretische Aspekte vor, wie die Frage, ob Gründungsstädte ein Beispiel für das Konzept einer Idealstadt waren, und in welcher Weise ästhetische mit militärischen Funktionen verbunden wurden. Dann analysiert E. die Städte unter dem Aspekt der Dreidimensionalität. Zu diesem Zweck beschreibt er wichtige bauliche Elemente als da wären: monumentale Gebäude, die städtische Landschaft gestalten können, die Höhe von Türmen, die den Rang einer Stadt anzeigen, Pfarrkirchen, die die Silhouette der Stadt gestalten und die durch ihre Anzahl die Größe der Stadt widerspiegeln, sowie die Befestigungen, die den äußeren Rahmen der Stadt bilden. Er kennzeichnet auch die Art und Weise, in der der Stadtraum geordnet wurde: Dies geschah hauptsächlich durch Klöster, Krankenhäuser und Judensiedlungen sowie durch die Anlagen, die für gewöhnlich das Stadtschloss umgaben.

Präzise arbeitet der Vf. die Gestalt von Stadtanlagen mit rechteckigem Grundriss, rund aufgebauter Städte in Südfrankreich und kreuzförmiger Gründungen im Herrschaftsgebiet der Zähringer heraus. Danach beschäftigt er sich mit der Genese von Städten und ihrer Formen im Allgemeinen. Er charakterisiert auch das Aussehen von Städten in einzelnen Ländern (u.a. Frankreich, Italien und Österreich), deutschen Regionen wie Hessen, der