

Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 4, 1986

# Siedlungsforschung

Archäologie - Geschichte - Geographie

Band 4



VERLAG SIEDLUNGSFORSCHUNG BONN 1986

Die Umwandlung der ursprünglichen Naturlandschaft in unsere heutige, nahezu überall vom Menschen geformte Umwelt mit all ihren positiven und negativen Elementen ist ein wechselvoller Prozeß, der viele Jahrtausende von der Altsteinzeit bis zur Gegenwart gedauert hat.

Obwohl das Interesse an der Entwicklung der Kulturlandschaft schon seit einiger Zeit immer größer geworden ist, fehlten bis jetzt für das deutschsprachige Mitteleuropa spezielle Publikationsorgane, worin die historisch-genetisch orientierte Siedlungsforschung in ihrer ganzen zeitlichen und sachlichen Breite zu Wort kommen konnte.

Mit der Zeitschrift »Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie« steht nun ein eigenes interdisziplinäres und internationales Publikationsorgan für diesen wichtigen Bereich zwischen den Fächern zur Verfügung. Im Untertitel sind die hauptsächlich beteiligten Fächer genannt, was aber keinesfalls als Abschließung gegenüber anderen Wissenschaftsbereichen, die einen Beitrag zur historisch-genetischen Siedlungsforschung leisten können, zu verstehen ist. Räumlich liegt der Schwerpunkt auf dem deutschsprachigen Mitteleuropa; andere europäische Siedlungsräume, vor allem die Nachbargebiete, werden ergänzend und vergleichend berücksichtigt.

Die Zeitschrift »Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie« enthält Aufsätze, Miszellen, Berichte und Bibliographien.

#### 1. Aufsätze

- a) Aufsätze zu einem Schwerpunktthema: In der Regel die Beiträge der wissenschaftlichen Jahrestagung des »Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa«
- b) Weitere Aufsätze zu anderen Themenbereichen

#### 2. Miszellen und Rezensionen

- a) Miszellen
- b) Rezensionen

#### 3. Berichte

- a) Tagungsberichte
- b) Forschungsberichte
- c) Gelegentliche Literaturberichte

#### 4. Bibliographien

- a) Laufende Spezialbibliographie von wichtigen Monographien und Aufsätzen zur historisch-genetischen Siedlungsforschung (unter besonderer Berücksichtigung des deutschsprachigen Mitteleuropa)
- b) Gelegentliche zusammenfassende Bibliographien zu speziellen Themen

# **Siedlungsforschung**

**Archäologie - Geschichte - Geographie**

**Band 4**

in Verbindung mit  
dem

**Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung  
in Mitteleuropa**

herausgegeben  
von

**Klaus Fehn**

**Klaus Brandt, Dietrich Denecke, Franz Irsigler,  
Walter Janssen, Wilfried Krings, Jens Lüning, Michael Müller-Wille,  
Hans-Jürgen Nitz, Gerhard Oberbeck, Winfried Schich**

---

**VERLAG SIEDLUNGSFORSCHUNG BONN 1986**

---

---

## REDAKTION

Geschäftsführende Herausgabe sowie Schriftleitung für Berichte

*Prof. Dr. Klaus Fehn*: Seminar für Historische Geographie der Universität Bonn, Konviktstr. 11, 5300 Bonn 1. Tel.: 0228/737650

Schriftleitung für Aufsätze

*Dr. Klaus Brandt*: Archäologisches Landesmuseum, Schloß Gottorf, 2380 Schleswig. Tel.: 04621/813301.

Schriftleitung für Miszellen, Rezensionsartikel und Bibliographie

*Dr. Dietrich Denecke*: Geographisches Institut der Universität Göttingen, Goldschmidtstr. 5, 3400 Göttingen. Tel.: 0551/398074

Herstellung

*Prof. Dr. Franz Irsigler*: Fachbereich III der Universität Trier, Geschichtliche Landeskunde, Postf. 3825, 5000 Trier. Tel.: 0651/2012180

---

Die Zeitschrift erscheint in einem Band von ca. 300 Seiten im Verlag »Siedlungsforschung« in Bonn. Bei den persönlichen Mitgliedern des »Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa« ist der Bezugspreis im Jahresbeitrag enthalten (Anmeldungen an die Geschäftsstelle: Konviktstr. 11, 5300 Bonn 1).

Der Nachdruck von Beiträgen ohne Genehmigung des Verlages ist auch bei Quellenangabe nicht gestattet. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung bleiben vorbehalten. Der Bezug erfolgt unmittelbar bei der Geschäftsstelle (c.o. Seminar für Historische Geographie der Universität Bonn, Konviktstr. 11, 5300 Bonn 1, Tel.: 0228/737650) oder über den Buchhandel.

# INHALT

## Schwerpunktthema: Verkehrswege und ihre Bedeutung für die Kulturlandschaft

### *Karlheinz Willroth*

- Landwege auf der cimbrischen Halbinsel aus der Sicht der Archäologie  
Mit 18 Abbildungen . . . . . 9  
Summary . . . . . 39

### *Birgitta Hårdh*

- See- und Flußwege in Südkandinavien aus der Sicht der Archäologie  
Mit 4 Abbildungen . . . . . 45  
Summary . . . . . 59

### *Svend Gissel*

- Verkehrsnetzänderungen und Wüstungserscheinungen im spätmittelalterlichen Dänemark  
Mit 5 Abbildungen . . . . . 63  
Summary . . . . . 77

### *Franz Irsigler*

- Die Bedeutung von Pilgerwegen für die mittelalterliche Siedlungsentwicklung  
Mit 6 Abbildungen . . . . . 81  
Summary . . . . . 98

### *Karel A.H.W. Leenders*

- Die Brabanter Torfkanäle als fossiles Verkehrssystem aus der Zeit des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit  
Mit 21 Abbildungen . . . . . 103  
Summary . . . . . 123

### *Ulrich Troitzsch*

- Die technikgeschichtliche Entwicklung der Verkehrsmittel und ihr Einfluß auf die Gestaltung der Kulturlandschaft . . . . . 127  
Summary . . . . . 143

### *Frank Norbert Nagel*

- Verkehrsweg-Wüstungen in der Kulturlandschaft. Ein methodischer Beitrag zur Wüstungsforschung und zur Industriearchäologie, aufgezeigt an historischen Land- und Wasserwegen in Schleswig-Holstein  
Mit 6 Abbildungen . . . . . 145  
Summary . . . . . 167

*Gerhard Oberbeck*

Verkehrsentwicklung und Planung im Großraum Hamburg . .	171
Summary . . . . .	183

## Nachrufe

*Clemens Weiser*

Walter Kuhn (1903–1983). Seine Bedeutung für die Erforschung der deutschen Ostsiedlung . . . . .	185
--	-----

*Hans-Jürgen Nitz*

Wilhelm Müller-Wille (1906–1983). Seine Leistung für die Siedlungsgeographie Mitteleuropas . . . . .	197
--	-----

## Aufsätze und Miszellen

*Klaus Fehn*

Überlegungen zur Standortbestimmung der Angewandten Historischen Geographie in der Bundesrepublik Deutschland . .	215
---	-----

*Heiko Steuer*

Bestandsaufnahme der archäologischen Forschungsergebnisse zur Stadt des Mittelalters und ihren Ursprüngen . . . . .	225
---	-----

## Berichte

*Klaus Fehn*

Verkehrswege und ihre Bedeutung für die Kulturlandschaft. Bericht über die 12. Arbeitstagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa vom 25. bis 28. September 1985 in Rendsburg . . . . .	239
---	-----

*Klaus Fehn*

»Räume der Geschichte – Geschichte des Raums«. Der 36. Deutsche Historikertag vom 8. bis 12. Oktober 1986 in Trier aus der Sicht der genetischen Siedlungsforschung . . . . .	253
---	-----

*Günter P. Febring*

»Archäologie und Geschichte«. Bericht über eine Methoden-Sektion auf dem 16. Internationalen Kongreß der Geschichtswissenschaften Stuttgart 25.8. bis 1.9.1985 . . . . .	265
--	-----

*Klaus Aerni*

Das »Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)«. Ein Kurzbericht Mit 6 Abbildungen . . . . .	267
--	-----

*Heiko Steuer*

- Zehn Jahre »Arbeitsgemeinschaft Mittelalter« 1976 bis 1986. Bericht über die Sitzungen der »Arbeitsgemeinschaft Mittelalter« beim Nordwestdeutschen bzw. West- und Süddeutschen Verband für Altertumsforschung . . . . . 281

## Spezialbibliographie

*Rainer Graafen*

- Zusammenstellung von thematischen Karten zur Siedlungsgeschichte Mitteleuropas in deutschsprachigen Monographien der Nachkriegszeit . . . . . 285  
 Register der Autoren, Bearbeiter und Herausgeber . . . . . 340

## Laufende Bibliographie

*Dietrich Denecke* unter Mitarbeit von *Klaus Fehn*

- Bibliographie zur europäischen Siedlungsforschung. Archäologie - Geschichte - Geographie. Neuerscheinungen 1985/86 . . . 345  
 Siglen der Reihen und Zeitschriften . . . . . 392  
 Autorenregister zur Bibliographie . . . . . 402

- Anschriften der Herausgeber und Mitarbeiter . . . . . 411

- Englischsprachiges Inhaltsverzeichnis . . . . . 413



Karl-Heinz Willroth

## Landwege auf der cimbrischen Halbinsel aus der Sicht der Archäologie<sup>1</sup>

Mit 18 Abbildungen

### 1. Einleitung

Auch wenn es in der prähistorischen Forschung im nördlichen Europa, von regionalen Ausnahmen abgesehen, keine eigenständige Wegforschung gibt, hat die Beschäftigung mit den Landwegen gerade auf der cimbrischen Halbinsel, d.h. Jütland und Schleswig-Holstein, eine lange Tradition von nahezu 100 Jahren. Dabei sind ihre Quellen ganz andere als z.B. in der historisch-geographischen Wegforschung. Diese kann auf Archivalien, Itinerare, alte Karten, Flur-, Wege-, Ortsnamen und vor allem auf erhaltene Wegespuren zurückgreifen. In der Analyse eines solchen Quellenspektrums sind die Arbeiten von D. Denecke im Leinebergland, Niedersachsen, beispielhaft (Denecke 1969). Die Vorgeschichtsforschung kann hingegen nur im begrenzten Umfang auf derartige Grundlagen aufbauen, zumal wenn sie über die Wikingerzeit weiter zurückgehen will. Nur wenige Ortsnamen haben ihren Ursprung in frühgeschichtlicher Zeit. Sie vermögen aber kaum zur Erhellung des Wegenetzes beizutragen und können allenfalls vereinzelte Hinweise auf Wege, Furten, Fährstellen und Häfen geben (La Cour 1923).

Die spärlichen früh- und hochmittelalterlichen Schriftquellen werden in ihren Aussagen etwas deutlicher. So kennen wir aus dem 11. Jahrhundert durch Adam von Bremen (Adam von Bremen, 4. Buch, 1. Kap.) und aus dem 12. Jahrhundert durch den isländischen Abt Nikolaus (Kålund 1913, insbes. 61) eine knappe Beschreibung eines Weges von Ålborg über Viborg im Norden der cimbrischen Halbinsel bis nach Haithabu (Hedeby)/Schleswig.

Adam von Bremen beschreibt 1070 einen Weg von Schleswig nach Ålborg, dessen Bewältigung 5–7 Tage in Anspruch nahm (Adam von Bremen, 4. Buch, 1. Kap.). Er sei u.a. »Kaiser Ottos Weg nach Vendsyssel (Nordjütland) zum äußersten Meer«. Um 1150 ist die detaillierte Aufzeichnung des isländischen Abtes Nikolaus anzusetzen über einen Pilgerweg von Ålborg nach Viborg, der zwei Tage dauert, und von Viborg nach Schleswig, wofür sieben Tage benötigt wurden (Kålund 1913). Hiermit ist offensichtlich die alte wichtige Nord-Süd-Verbin-

---

<sup>1</sup> Dem Beitrag liegt ein Vortrag auf der 12. Tagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa (Rendsburg, 25. – 28. September 1985) zugrunde. Vergleiche dazu auch den Tagungsbericht von K. Fehn in diesem Bande!

dung gemeint, wie Erhard Etzlaub sie 1501 auf einer Karte darstellt (Becker-Christensen 1981, 31 Fig. 3 oben). Dieser Weg gehörte zu den königlichen Heerwegen, die 1241 im »Jydske Lov« erwähnt werden, wahrscheinlich im Sinne öffentlicher Hauptwege (Becker-Christensen 1981, 13). Erst später häufen sich dann die schriftlichen Quellen über solche Wege, da ihnen eine zunehmend wachsende Bedeutung zukommt. Wahrscheinlich schon im hohen, sicher aber seit dem späten Mittelalter sind gerade die übergeordneten Straßen wie die Heerwege im Rinderhandel als Treibwege stark benutzt worden (Becker-Christensen 1981, 60 ff.). Erst in der Konkurrenz zur Eisenbahn verliert diese Funktion an Gewicht. Noch heute ist die Bezeichnung »Ochsenweg« für viele alte Wegstrecken gebräuchlich. Vor allem mit diesen Ochsenwegen können dann auch die vielen auf der cimbrischen Halbinsel noch heute im Gelände sichtbaren alten Wegführungen in Verbindung gebracht werden. Der bedeutendste aller dieser Wege ist zweifellos der von Viborg nach Haithabu/Schleswig gewesen (Abb. 1). Unter der Bezeichnung »Heerweg« wird heute meist nur noch dieser Weg verstanden. Als bahnbrechend ist hier die Arbeit von Hugo Matthiesen zu nennen, der erstmals zusammenfassend 1930 die Strecken dieses Weges beschreibt (Matthiesen 1930). Im Untertitel seines Buches »Haervejen« deutet er das seiner Ansicht nach hohe Alter an: »en tusindaarig vej fra Viborg til Danevirke« (ein tausendjähriger Weg von Viborg zum Danewerk). Letztlich fallen aber so zahlreiche Quellen für die Vorgeschichtsforschung aus, da sie kaum über das frühe Mittelalter zurückführen. Anfangs konnte sich die Archäologie auch gar nicht ihrer primären Methode, der Ausgrabung, bedienen. Die Freilegung alter Wege, Brücken etc. hat erst in der Nachkriegszeit an Bedeutung gewonnen. Zunächst kam vielmehr der indirekten Erschließung von Wegen der Primat zu. Beide Methoden spielen auch heute noch in der Wegforschung die größte Rolle und sollen hier in ihren wichtigsten Ergebnissen referiert werden.

## 2. Erschließung prähistorischer Wege

### a) »Grabhügelwege«

Am Anfang standen die Untersuchungen von Sophus Müller, dem großen dänischen Archäologen des ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Bei seinen 1897 und 1904 publizierten Analysen ging er zunächst von einer systematischen Kartierung der jungstein- und vor allem älterbronzezeitlichen Grabhügel des 3. und frühen 2. vorchristlichen Jahrtausends aus (Müller 1897, 331 f.; 1904). Er glaubte, einen Zusammenhang zwischen der Verbreitung dieser Grabstätten und der Lage der gleichzeitigen Siedlungen annehmen zu können (Müller 1897, 330; 1904, 55 ff.). Hier ist allerdings anzumerken, daß die Ansiedlungen der älteren Bronzezeit damals weitgehend unbekannt waren und erst in den letzten Jahren im größeren Umfang erschlossen werden konnten (zuletzt zusammenfassend Becker 1982; Thrane 1982).

Nach Müller liegen diese Siedlungen an Wegen. Er schreibt: »wie in unseren Tagen wird die Besiedlung (Siedlung) vom Weg geschaffen« (Müller 1904, 56).

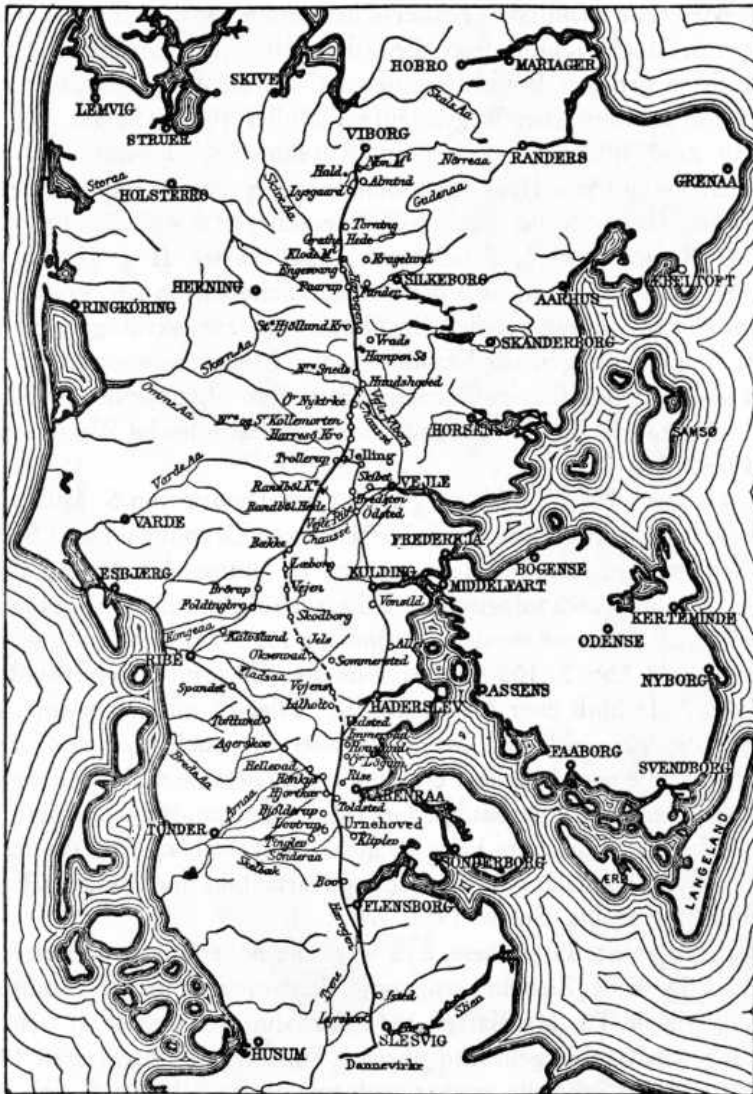


Abb. 1: Heerweg von Viborg zum Danewerk.  
Nach Matthiessen 1930, S. 13.

Nach seiner Ansicht gehen die Wege der Anlage von Siedlungen zeitlich voraus. So spricht er dann auch von einer stellenweise zusammenhängenden langgestreckten Besiedlung an den Wegen. Damit hat er die auffälligen Reihen von Grabhügeln vor Augen, die wir nicht nur von der cimbrischen Halbinsel kennen. Solche Grabhügelketten sind für ihn Anzeiger alter Wege.

Diese »Hügelmethode« hat in der Folge mannigfache Zustimmung gefunden, aber auch immer wieder Kritik ausgelöst, insbesondere dann, wenn den Grabhügelwegen eine kontinuierliche Bedeutung bis in das Mittelalter und die Neuzeit

zugebilligt wird (zur Diskussion Becker-Christensen 1981, 20 ff. mit Hinweisen). Aber bereits S. Müller konnte feststellen, daß neben den von ihm erschlossenen Wegen häufig in geringer Entfernung neuzeitliche Straßen verlaufen (insgesamt sind es 19 von 26 kartierten Wegverläufen; Müller 1904, 15; 38; Abb. 3, 4, 6, 9-15, 17-19, 22-27). Oft genug ist dann auch immer wieder auf den häufig eng benachbarten Verlauf von Heer- und Ochsenwegen mit Grabhügelketten hingewiesen worden (Beispiele bei Becker-Christensen 1981, Abb. 51, 68, 72; Hinz 1950/51, 53 Karten 1 u. 2; Röschmann 1954, Karten II u. III; ders. 1963, Abb. 27, vgl. auch Abb. 3, 6). Auf der anderen Seite wird auch versucht, gerade die neolithische Bedeutung solcher Grabhügelwege zu bekräftigen. So hat J.A. Backer bei Untersuchungen zur Verbreitung von Megalithgräbern der nordwestdeutschen und niederländischen Trichterbecherkultur ähnliche lineare Reihungen feststellen können, die für ihn Anhaltspunkte für zeitgleiche Wegstrecken sind (Bakker 1976, 71 ff.).

Kehren wir zunächst zum Ausgangspunkt der Theorie von S. Müller zurück, so ist in der Tat zumeist eine räumliche Nähe von Grabhügeln und Siedlungen während der älteren Bronzezeit festzustellen. In Südostschonen und auf Fünen konnte bei siedlungsarchäologischen Untersuchungen dieser Zusammenhang recht anschaulich gemacht werden (Strömberg 1973-74, 139 Abb. 24; Jæger u. Laursen 1983, 103 Abb. 2; 105 Abb. 5). Gibt aber die Grabhügelverbreitung nun in jedem Fall Aufschluß über die Besiedlung? Hier ist mit Recht einzuwenden, daß sowohl die steinzeitlichen Megalithgräber als auch die bronzezeitlichen Grabhügel nur zu einem Bruchteil erhalten sind; teilweise wohl weit weniger als 10% des ursprünglichen Bestandes. Gerade in den landwirtschaftlich intensiv genutzten Gebieten, in unserem Falle Jungmoränengebiet, war die Zerstörung am umfangreichsten. Demnach gibt das heutige Kartenbild nur einen stark verzerrten Eindruck (hierzu u.a. Struve 1971, 47 f.).

Aber auch die zweite Hypothese, daß Wege die Besiedlungen schaffen, scheint nicht stichhaltig. Eine Zusammenstellung älterbronzezeitlicher Fundstellen in Westjütland, wie sie Th. Mathiassen 1948 vornahm, zeigt zwar in vielen Fällen eine Reihung von Grabhügeln und übrigen Fundstellen (Mathiassen 1948 Taf. 25). Auf der anderen Seite gibt es aber auch eine ganze Zahl von Grabhügeln, die aufgrund ihrer lockeren Streuung oder ihrer Konzentration nicht unbedingt vermeintliche Wege andeuten. Für die Wahl des Platzes ist aber offensichtlich die Bodenart entscheidender. Während Feuchtgebiete und schwere lehmige Böden gemieden werden, sind leichtere sandige Böden, insbesondere am Übergang zu lehmigen Böden, deutlich bevorzugt. Ähnliche Erscheinungen lassen sich auch in Nordschleswig beobachten (Abb. 2; Andersen 1983, 55 ff.). Zwischen Jels und Vojens liegen zahlreiche Hügel, teils in kleinen Gruppen, meist aber in längeren Reihen. Dabei werden die lehmigen Böden offensichtlich gemieden; die Fundstellen konzentrieren sich auf den leichteren sandigen Böden.

Vergleichen wir mit diesem Kartenbild die Verteilung der mesolithischen Fundstellen in Westjütland, so fällt hier die deutliche Präferenz der Nähe von Wasserläufen auf (Mathiassen 1948 Taf. 21). Ganz anders das Bild der Eisenzeit (ebd. Taf. 28). Hier können wir einen deutlichen Wechsel zu den schweren Böden feststellen, wobei aber auch die sandigen Böden stellenweise noch eine beachtliche

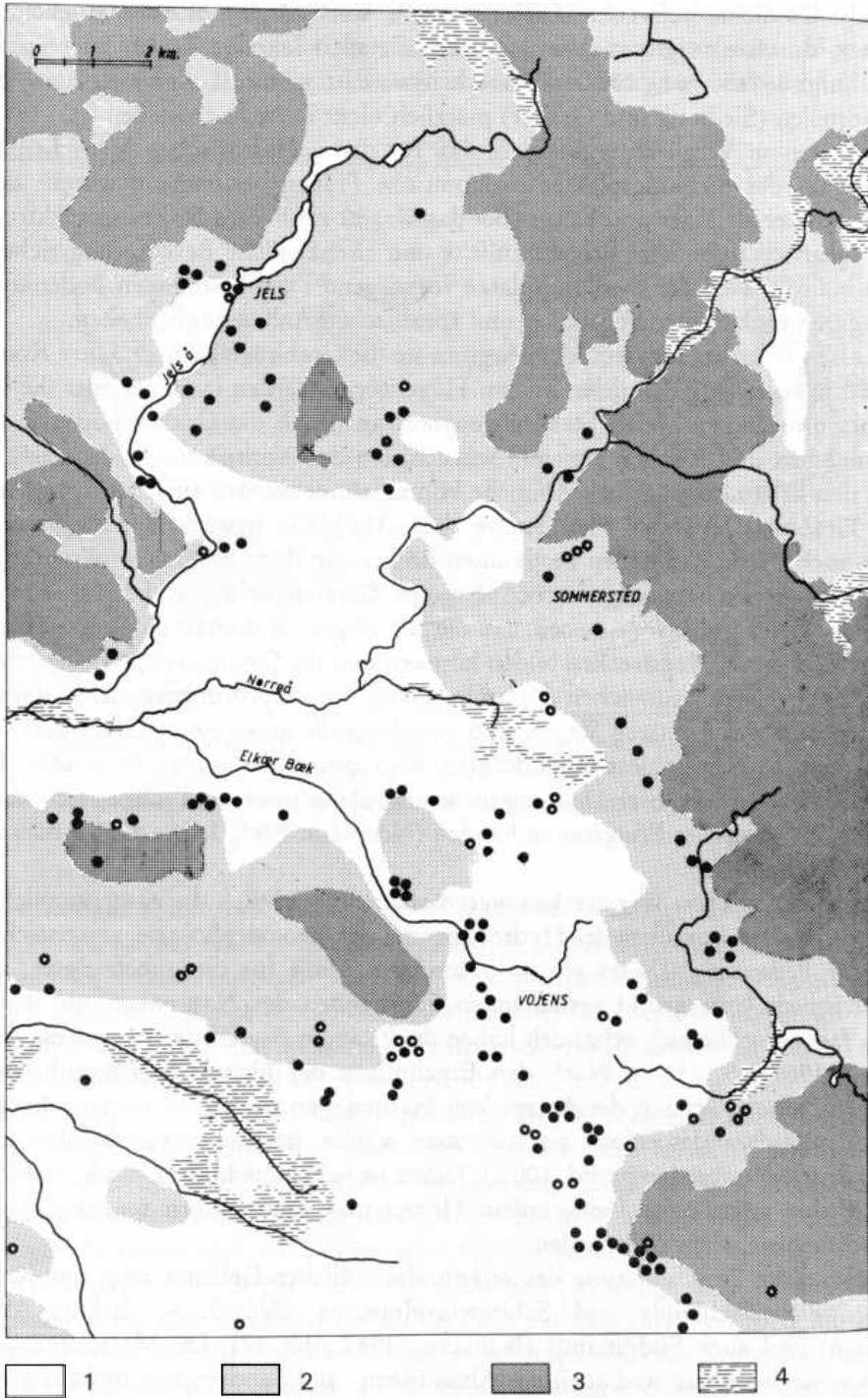


Abb. 2 : Fundstellen der älteren Bronzezeit in der Umgebung von Vojens, Sommersted und Jels, Nordschleswig. Bodenarten : 1 Sand, 2 lehmiger Sand, 3 Lehm, 4 Feuchtgebiet. Nach Andersen 1983, Abb. 2.

Fundstellendichte aufweisen. Dieser partielle Wechsel ging mit der Möglichkeit einher, durch eine gewandelte Agrartechnik auch lehmige Böden zu bebauen (Jankuhn 1976a, 96 f., 238 ff.). Bemerkenswert ist weiter, daß eine Reihung der Fundstellen (Siedlung und Gräber) plötzlich nicht mehr festzustellen ist.

Aus diesem Vergleich ergibt sich, daß für den prähistorischen Menschen bei der Wahl des Siedlungsplatzes ökonomische Fragen bestimmend waren: dem Mesolithiker als Jäger und Fänger bot das Wasser ein breites Nahrungsspektrum, die agrarisch orientierte bronzzeitliche und eisenzeitliche Bevölkerung richtete sich bei der Wahl der Siedlungsplätze vorwiegend nach bestimmten Bodenarten mit deren spezifischer Vegetation und spezifischen Anbaumöglichkeiten.

Lassen sich aber nun trotzdem Argumente für Grabhügelwege und ihre Kontinuität nennen? Als Parallelen zu den Hügelwegen werden immer wieder die Via Appia und andere antike Straßen genannt, an denen die Grabmonumente der Vornehmen und Reichen errichtet wurden, um den Vorbeikommenden Zeugnis von den Erbauern zu geben. Ähnliche Hintergründe werden auch bei der Anlage der Grabhügel erwogen (u.a. Struve 1971, 31 f.). Die bewußte Platzwahl zeigt sich auch darin, daß neben bestimmten Böden vor allem besondere topographische Situationen bevorzugt wurden: Kuppen, Geländerücken (ebd.; Müller 1897, 332 f.). Weiter ist hervorzuheben, daß die auffälligen Grabhügel eine vortreffliche Markierung von Wegstrecken bilden konnten und die Orientierung erleichterten. Für einen engen räumlichen Zusammenhang von älterbronzzeitlichen Grabstätten und gleichzeitigen Wegen sind allerdings die unter einem Grabhügel von Arnitlund in Nordschleswig entdeckten Wegespuren nur schwache positive Indizien, zumal sie in ihrer Deutung nicht unproblematisch sind und es sich möglicherweise doch um Pflugspuren handelt (Neumann 1985, 24 ff.; dazu Andersen 1983, 62 Anm. 10).

Bei der Wahl von Wegstrecken waren aber offensichtlich die naturräumlichen Gegebenheiten, vor allem der Hydrologie und der Geomorphologie, von entscheidender Bedeutung. Dieses gilt im besonderen Maße für die unbefestigten, auf natürlichem Untergrund verlaufenden Fahrbahnen der Naturwege, um die es sich fast ausschließlich gehandelt haben dürfte (zum Begriff der Naturwege Dencke 1969, 69, 111 f.). Nach den Ergebnissen der historisch-geographischen Wegforschung scheint die Anlage von Naturwegen nach dem Prinzip des geringsten Aufwandes erfolgt zu sein; man wählte die leichteste, schnellste und effizienteste Verbindung (ebd. 100 f.). Dieses ist jedoch nicht die Gerade, sondern meist eine gekrümmte Linie, indem Höhen und Eintiefungen umgangen und Feuchtgebiete gemieden wurden.

Die starke Einschränkung des verkehrsfreundlichen Gebietes zeigt eine Karte Nordwestdeutschlands und Schleswig-Holsteins (Abb. 3, 4; Bakker 1976 Abb. 6) und auch Südjütlands (Neumann 1982 Abb. 17). Die Marschenregion fällt weitgehend aus, und auch das Altmoränen- und Sandergebiet ist häufig von tiefen Niederungen durchzogen, womit mögliche Wegführungen, vor allem von Hauptwegen, gewissen Beschränkungen unterliegen. Deutlich wird dieses z.B. an der Schleswiger Landenge (Abb. 4). Dort stoßen die ausgedehnten Niederungsgebiete von Treene und Rheider Au tief in den Mittelrücken vor, so daß im Osten zur kuppigen, auch nicht sonderlich verkehrsfreundlichen Jungmoräne nur ein

schmäler Streifen frei bleibt. Hier führt dann auch eine Kette bronzezeitlicher Grabhügel hindurch, die auf weiten Strecken von dem mittelalterlichen Heerweg begleitet wird (Abb. 3). – Eindrucksvoll ist auch der Übergang über die Arlau in

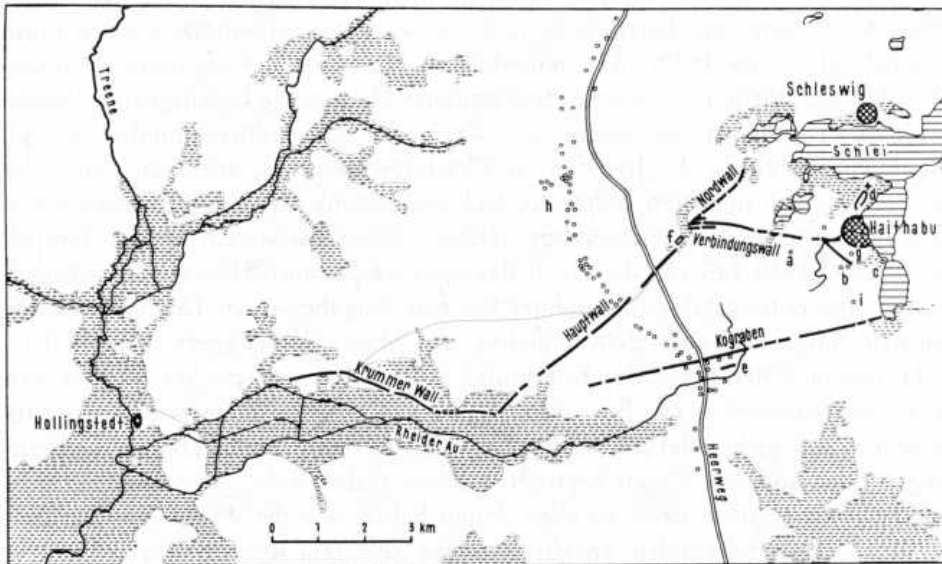


Abb. 3: Schleswiger Landenge mit Danewerk und Heerweg. a-c: Runensteine, d: Hochburg, e: kurzer Koggraben, f: Thyraburg, g: Bootkammergrab, h: Grabhügelkette der Bronzezeit, i: Königshügel. Niederungen schraffiert. Nach Jankuhn 1957, Abb. 50.

Nordfriesland (Hinz 1953 Karte 4). Hier wählt die Grabhügelkette den günstigsten Punkt, wo das sandige Südufer dicht an den Fluß heranreicht. Der jüngere Ochsenweg verläuft hingegen weiter westlich. Die Zahl ähnlicher Beispiele ließe sich in großem Umfange vermehren. Gute Beispiele für Grabhügelketten an Furten, Senken, in Engen und an anderen natürlichen Hindernissen sind immer noch die Kartierungen von S. Müller (Müller 1904 Abb. 1-29).

So dürften die speziellen topographischen Gegebenheiten letztlich entscheidend für die Wahl von Wegstrecken gewesen sein: das Meiden ausgedehnter Feuchtgebiete und Niederungen, die Überquerung von Gewässern, Mooren und Niederungen an besonders geeigneten Stellen, die Bevorzugung eines trockenen, sandigen Untergrundes. Und dieses sind zumeist auch Situationen gewesen, wo der neolithische und älterbronzezeitliche Mensch bevorzugt seine Grabanlagen errichtete. Mag also die Prämisse Müllers der Abhängigkeit von Siedlung und Weg nicht in allen Fällen haltbar zu sein, so scheinen doch die Grabhügel häufig alte Wegführungen anzuzeigen, die allein schon aufgrund begrenzter topographischer Möglichkeiten immer wieder benutzt werden mußten. Über den Charakter dieser jungsteinzeitlichen und vor allem bronzezeitlichen Wege lassen sich ohne detaillierte Untersuchungen nur wenige Anhaltspunkte gewinnen. Sie dürften aber vielfach Hauptwege gewesen sein. In diese Richtung scheinen ältere Untersuchungen von Lund und Kersten zu weisen, die zeigen, daß sich in Weg-

nähe in weitaus stärkerem Maße Importgut, vor allem Gold, als Grabbeigabe findet als in größerer Entfernung (Kersten 1951, 138 f.; Lund 1940, 23 f.). Dieses mag ein Hinweis auf die Bedeutung als Handelsweg, insbesondere für den Fernhandel, sein. Dem Einwand, zu dieser Zeit habe es keinen eigentlichen Fernhandel gegeben, so daß entsprechende Wege nicht erforderlich waren (Andersen 1983, 60 f.), kann an dieser Stelle nicht weiter entgegengetreten werden (zum Handel vgl. Struve 1979, 132 f. mit weiteren Hinweisen). Auch ohne einen solchen Handel dürften sich stärker frequentierte Hauptwege herausgebildet haben (zur kaiserzeitlichen Bedeutung von Wegen für die Kulturverbindungen vgl. Neumann 1978). In die Irre führen allerdings Versuche, allein aufgrund der Verbreitung von Importen, Schätzen, anderen Deponierungen und ausgewählten Gegenstandsgruppen Verkehrswege rekonstruieren zu wollen (bestes Beispiel Sprockhoff 1930 Taf. 45; aber auch Bakker 1976 passim). Hier werden nämlich primär Verbreitungsbilder bestimmter Formen, Beigaben- oder Deponierungssitten usw. aufgezeigt, aber nicht unbedingt die Wege selbst (Eggers 1951, 64 ff.).

Hinsichtlich der Frage der Kontinuität solcher bronzezeitlicher Wegstrecken ist zunächst sicherlich von Bedeutung, daß die Grabhügelketten, wie bereits dargestellt, oft in mehr oder weniger geringer Entfernung von Heer- und Ochsenwegen oder anderen Wegen begleitet werden. Dabei sollte diese Distanz nicht überbewertet werden, denn zu allen Zeiten haben sich die Wegspuren von Naturwegen den wechselnden Voraussetzungen angepaßt und es ist zur Herausbildung von Spurensträngen oder Spurenbündeln gekommen. Von den Jahreszeiten abhängige Wegverhältnisse, schwankendes Verkehrsaufkommen, unterschiedliche Verkehrsmittel u.ä. bedingten immer wieder einen Spurenwechsel im Bestreben, die beste Strecke zu nutzen (Denecke 1969, 62 f.). Dieses konnte die Heerwegforschung auf der jütischen Halbinsel in den letzten Jahren immer wieder deutlich machen. Insbesondere M. Lidegaard und H.V. Gregersen gelang das durch verschiedene eingehende Studien (Lidegaard 1975; 1976; 1977; 1979; 1980; Gregersen 1952; 1976; 1978; 1979; 1982). Hier sei auf verschiedene Spuren bei Bække in Mitteljütland hingewiesen (Becker-Christensen 1981 Abb. 16; Thorvildsen u. Rud 1974, 326 f.; Petersen 1983 E 1). Besonders eindrucksvoll wird dieser Wechsel durch die Tatsache, daß eine dieser Wegespuren durch ein wikingerzeitliches Grab mit schiffsförmiger Steinsetzung führt (Brøndsted 1963, 348). Aber auch für verschiedene Heerwegstrecken ergeben sich noch andere Indizien für ein hohes Alter als die Grabhügelketten. Angemerkt sei, daß detaillierte Untersuchungen der Heerwege in bezug auf Spur- und Wegbreite, die Anhaltspunkte für eine Datierung geben könnten, noch nicht vorgenommen wurden (vgl. Denecke 1969, 85 ff.).

#### b) Wegenetz und Burgenbau

Deutlich wird die überregionale Bedeutung der westholsteinischen Wege für das 9. und 10. Jahrhundert (Abb. 4). Dieses von Sachsen bewohnte Gebiet gehörte zu jener Zeit zum fränkischen Einflußbereich. Östlich des Limes Saxoniae siedelten die Slawen, nördlich der Eider Dänen. Innerhalb dieses Machtdreiecks spielte der Holstengau eine wichtige Rolle bei der Sicherung der Reichsgrenzen.

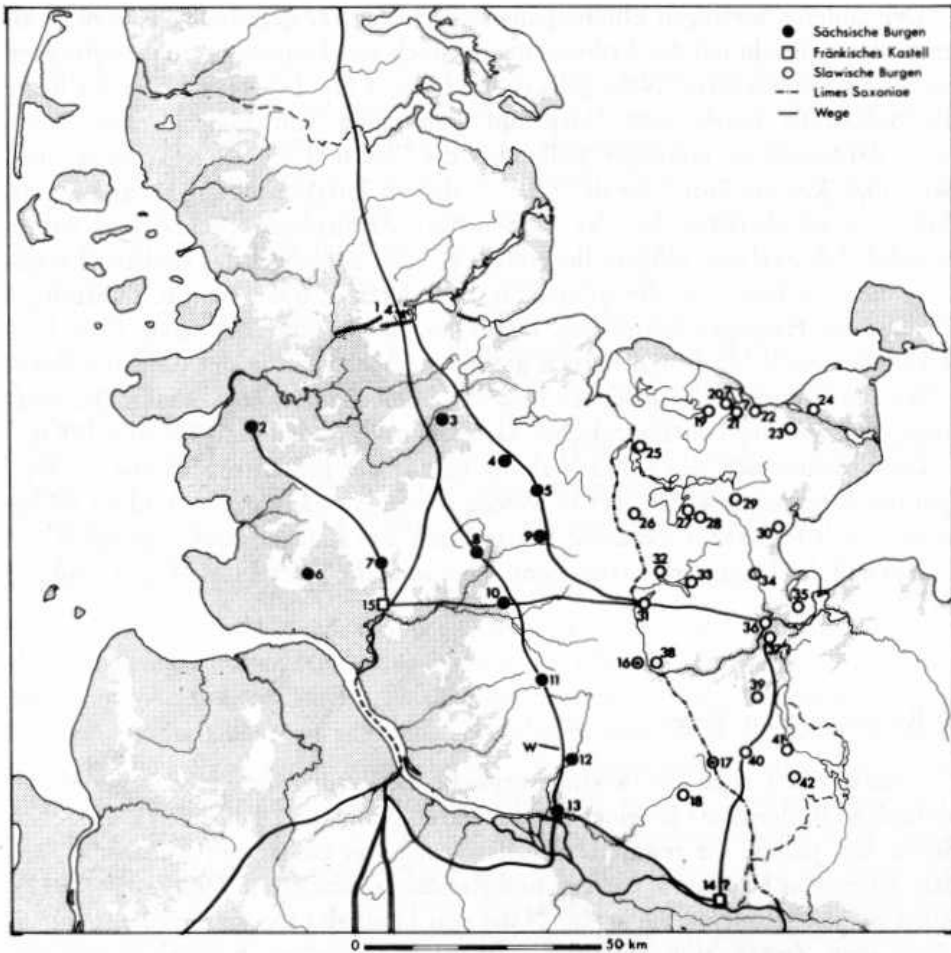


Abb. 4: Wehranlagen des 8. - 10. Jahrhunderts südlich des Danewerks und wahrscheinlich gleichzeitige Wege. 1 Danewerk mit Haithabu, 2-13 sächsische Burgen, 14-15 fränkische Kastelle, 16-17 Limesburgen, 18-42 slawische Burgen. W Bohlenweg im Wittmoor. Niederungen grau gerastert. Nach Kersten 1940 und Struve 1972.

Nach Norden und Osten hin wurde in diesem Gebiet eine ganze Zahl von Burgen errichtet. Alle diese Anlagen waren an ein ausgeprägtes Wegenetz angebunden, das teilweise noch heute im Gelände sichtbar ist. Die Burgen dienten der Grenzsicherung und der Kontrolle der Zufahrtswege in das Landesinnere (Kersten 1940; Struve 1972). Unterstrichen wird die Bedeutung der Wege noch dadurch, daß am Ausgangspunkt des westlichen Heerweges bei Itzehoe 809 das fränkische Kastell Esesfelth angelegt wurde, gewissermaßen ein Brückenkopf an einer Hauptverkehrsader (Abb. 4 Nr. 15). Gerade am Beispiel dieser westholsteinischen frühmittelalterlichen Wege konnte K. Kersten die Bezugnahme der bronzezeitlichen Import- und Goldfunde auf die jüngeren Wegstrecken zeigen (s. S. 15f.).

Den anderen wichtigen Elbübergang sicherte das 822 gegründete Kastell Delbende, das vielleicht mit der Ertheneburg westlich von Lauenburg zu identifizieren ist oder in unmittelbarer Nähe gelegen hat (Abb. 4 Nr. 14). Hier führte die heute als Salzstraße bezeichnete Nord-Süd-Verbindung von Lübeck nach Lüneburg/Bardowick an günstiger Stelle über die Elbe und schnitt gleichzeitig einen West-Ost-Weg am Nordufer der Elbe. In diesem Zusammenhang sei angemerkt, daß dem Elbübergang bei der Ertheneburg/Arthlenburg ebenfalls in vorgeschichtlicher Zeit eine größere Bedeutung zukam. So gehört das südliche Lauenburg und Stormarn in der älteren und mittleren Bronzezeit zur Lüneburger Gruppe der Hügelgräberkulturen. Dabei hat die günstige Elbpassage diese Einwirkungen nach Norden sicherlich gefördert. Aber auch in der jüngeren Bronzezeit und während der Eisenzeit bestehen immer sehr enge Kontakte des Südholsteinischen und Lauenburgischen Gebietes nach Süden hin (Willroth 1983).

Die bedeutendste Nord-Süd-Verbindung auf der jütischen Halbinsel ist freilich der Heerweg gewesen, der in Viborg seinen Ausgang nimmt und an Jelling vorbei nach Haithabu/Schleswig führt, durch das Kalegat oder Vigledsdor den Hauptwall des Danewerk passiert und seine südliche Fortsetzung findet (Abb. 3; 4).

### c) Runensteine an Wegen

Unterstrichen wird die wikingerzeitliche Bedeutung des Heerweges durch zahlreiche Runensteine in seiner unmittelbaren Nähe: u.a. die beiden königlichen Steine von Jelling, die erwähnte Schiffssetzung von Bække mit Runenstein, andere Steine von Hovslund, Læborg und Randbøl (Jacobsen u. Moltke 1942, 911). Auch die drei Runensteine in der Nähe von Haithabu markieren offensichtlich einen alten Zuweg zum Heerweg (Abb. 3). Ein schönes Beispiel ist der Runenstein direkt am Ochsenweg in der Nähe von Øster-Løgum, der die Inschrift »Hærulf« trägt (Becker-Christensen 1981, 136f., Abb. 39). Auch der neuentdeckte Stein bei Klejtrup bei Viborg hat wahrscheinlich in der Nähe eines frühgeschichtlichen Weges gestanden (Iversen 1978). Nach den Untersuchungen von Jacobsen und Moltke ist der eigentliche Platz wikingerzeitlicher Runensteine auch der Wegesrand (Jacobsen u. Moltke 1942, 911). So heißt es in einem Vers der Edda: »Am Weg steht der Stein nicht, falls Freunde ihn nicht für Freunde gesetzt haben« (nach Becker-Christensen 1981, 28). Aber auch in anderer Hinsicht tritt uns die wikingerzeitliche Bedeutung des Heerweges vor Augen. So liegen mit Viborg, Jelling und Haithabu/Schleswig bedeutende Orte dieser Zeit in seiner Nähe (Abb. 1). Jelling ist im 10. Jahrhundert Königssitz von Gorm dem Alten und seinem Sohn Harald Blauzahn. Letzterer gewann um die Mitte des 10. Jahrhunderts ganz Dänemark und Norwegen und trat zum Christentum über, wie der Stein von Jelling berichtet. Viborg war in der Wikingerzeit wohl ein kultischer Mittelpunkt. Sein alter Name ist Vibjerg, d.h. heiliger Berg. Seit dem 11. Jahrhundert ist die Stadt wiederholt Huldigungs- und Krönungsort für die dänischen Könige. Ganz im Süden liegt dann Haithabu, der große Handelsplatz des 9. bis frühen 11. Jahrhunderts, der dann von Schleswig abgelöst wird.

## d) Wegsperrren

Wurden auf sächsischer Seite die Zugangswege primär durch ein System von Burgwällen kontrolliert, so bildete die dänische Südgrenze u.a. das Danewerk (Abb. 3; 4). An der schmalsten Stelle des Landes gelegen, nutzt es im Westen die tiefen Einschnitte von Eider und Treene aus und erstreckt sich vom Umschlagplatz Hollingstedt nach Haithabu. Es besteht aus einem diffizilen Wallsystem, das zeitlich immer noch nicht befriedigend differenziert werden kann (zuletzt Andersen u.a. 1976). Insbesondere der Haupt- und der Nordwall und der jüngere Kograben riegeln den verkehrsfreundlichen Mittelrücken ab und kontrollieren den Heerweg. Der einzige Durchlaß durch den Hauptwall »Kalegat« oder »Wiglesdor« dürfte im Bereich des heutigen Ortes Rotenkrug gelegen haben (Abb. 3). Hier haben allerdings neuere Grabungen noch nicht den Nachweis eines Durchlasses erbringen können (Kramer 1984; dazu auch Andersen 1985). Vielleicht hat er weiter westlich in der Nähe der bronzezeitlichen Grabhügelkette gelegen. War das Danewerk primär als Grenzwerk gedacht, so erfüllte es auch die Funktion einer Wegsperre.

Ein gesichert höheres Alter besitzt eine Wegsperre nördlich von Flensburg bzw. südwestlich von Apenrade, der Olgerdige (Abb. 5 Nr. 29). Auch dort ist durch die ausgedehnten Niederungen der Vid Å (Weidau) und ihrer Zuflüsse und dem heute verlandeten Tinglev Sø (Tinglev See) das verkehrsfreundliche Gebiet westlich der Jungmoränen auf einen schmalen Streifen eingeengt (Abb. 6). Hier führt auf dem Sander eine bronzezeitliche Grabhügelkette entlang und scheint eine alte Wegstrecke anzuzeigen, die die Feuchtgebiete und den Höhenzug »Urnehoved« umgeht. Aber auch der mittelalterliche Heerweg passiert diese Stelle. Sie wird, von Feuchtgebieten unterbrochen, auf eine Länge von 12 km durch den Olgerdige abgeriegelt; seine einzelnen Abschnitte haben eine Gesamtlänge von 7,5 km (Neumann 1977; 1982). Der Olgerdige bestand aus einem System von bis zu drei Palisaden, einem dahinterliegenden Graben, teilweise einem zusätzlichen vorgelagerten Wall und war wohl gegen Nordwesten gerichtet. Er datiert um 150 nach Christi Geburt und hat, wie die <sup>14</sup>C-Datierungen von Hölzern zeigen, vielleicht ein bis zwei Jahrhunderte Bestand gehabt. Damit verläuft er in der jüngeren Kaiserzeit an der Grenze zweier Kulturprovinzen, dem Oberjersdaler Kreis im Norden und der Angler Gruppe im Süden. Vom Ausgräber H. Neumann wird nicht so sehr seine Grenzfunktion hervorgekehrt, denn eine bemannte Verteidigung sei mit einem für jene Zeit unvorstellbaren Aufwand verbunden. Vielmehr dürfte neben der Grenzmarkierung insbesondere die Funktion einer Wegsperre im Vordergrund gestanden haben. Dies wird vielleicht auch daran deutlich, daß der mittelalterliche Heerweg im Norden eine etwas andere Trasse weiter östlich nimmt und bei Urnehoved über eine Geländekuppe führt, die der alte Weg gemieden hat. Aber auch hier konnten im Gelände zwei schmale Gräben mit dazwischenliegendem Wall entdeckt werden, die als eine spätere Verlängerung des Olgerdige anzusehen sind.

Danewerk und Olgerdige sind aber nicht die einzigen Anlagen ihrer Art auf der cimbrischen Halbinsel. Insgesamt lassen sich noch weitere 26 Wall- oder Grabensysteme nennen, die aber bisher fast alle nicht datiert sind (Abb. 5; Neu-

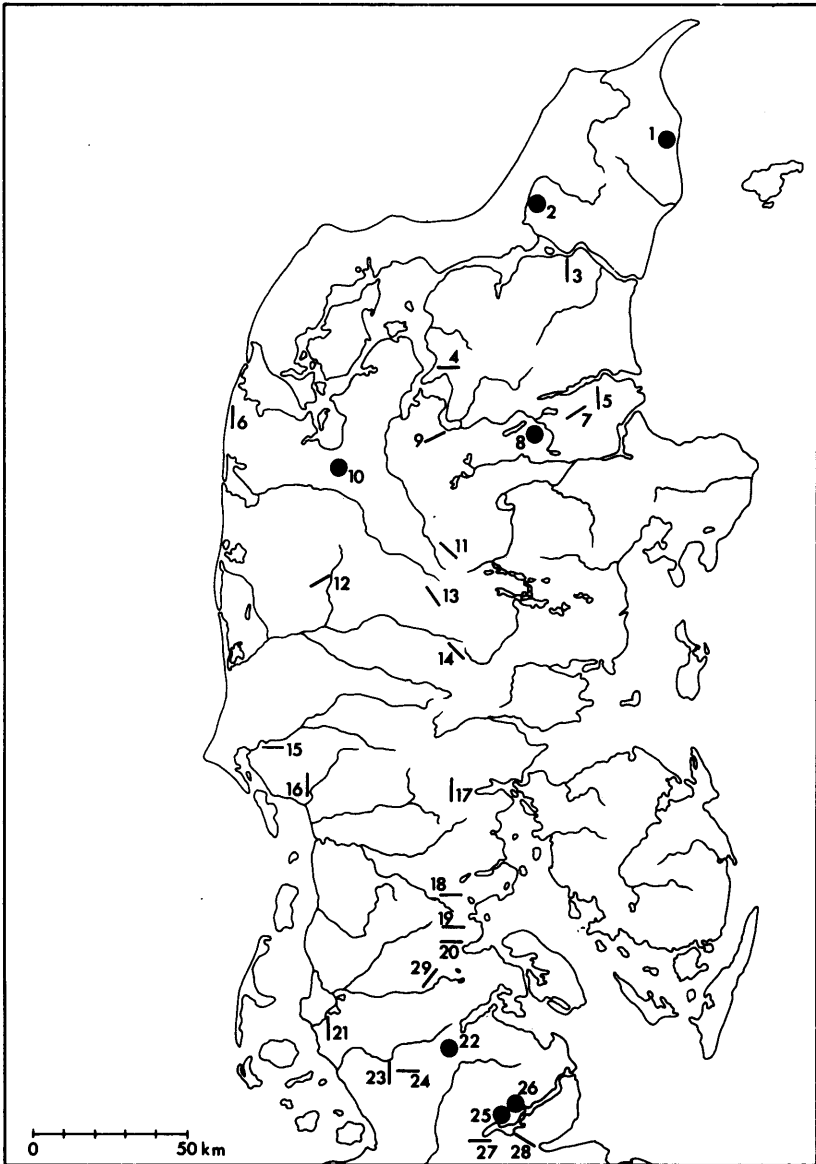


Abb. 5 : Wegsperren (Folkevolde) auf der cimbrischen Halbinsel.  
 1 Kløntholmsdiget, 2 Mælport, 3 Molles dige, 4 Wegsperre bei Ulbjerg,  
 5 Trediget, 6 Rammedige, 7 Dadiget, 8 Dosset, 9 Rosborg, 10 Burgård,  
 11 Kong Knaps Dige, 12 Bardedige, 13 Isen the dige, 14 Margrethe dige,  
 15 Gellerup, 16 Kampdige, 17 Trældiget, 18 Wegsperre bei "e Savsevej",  
 19 Margrethevolden, 20 Wall bei Øster Løgum, 21 Danmarksgraven,  
 22 Klint, 23 Kuugswall, 24 Dannewerkwall, 25 Paloer, 26 Burg,  
 27 Danewerk, 28 Osterwall, 29 Olgerdige. Nach Neumann 1982, Abb. 24.

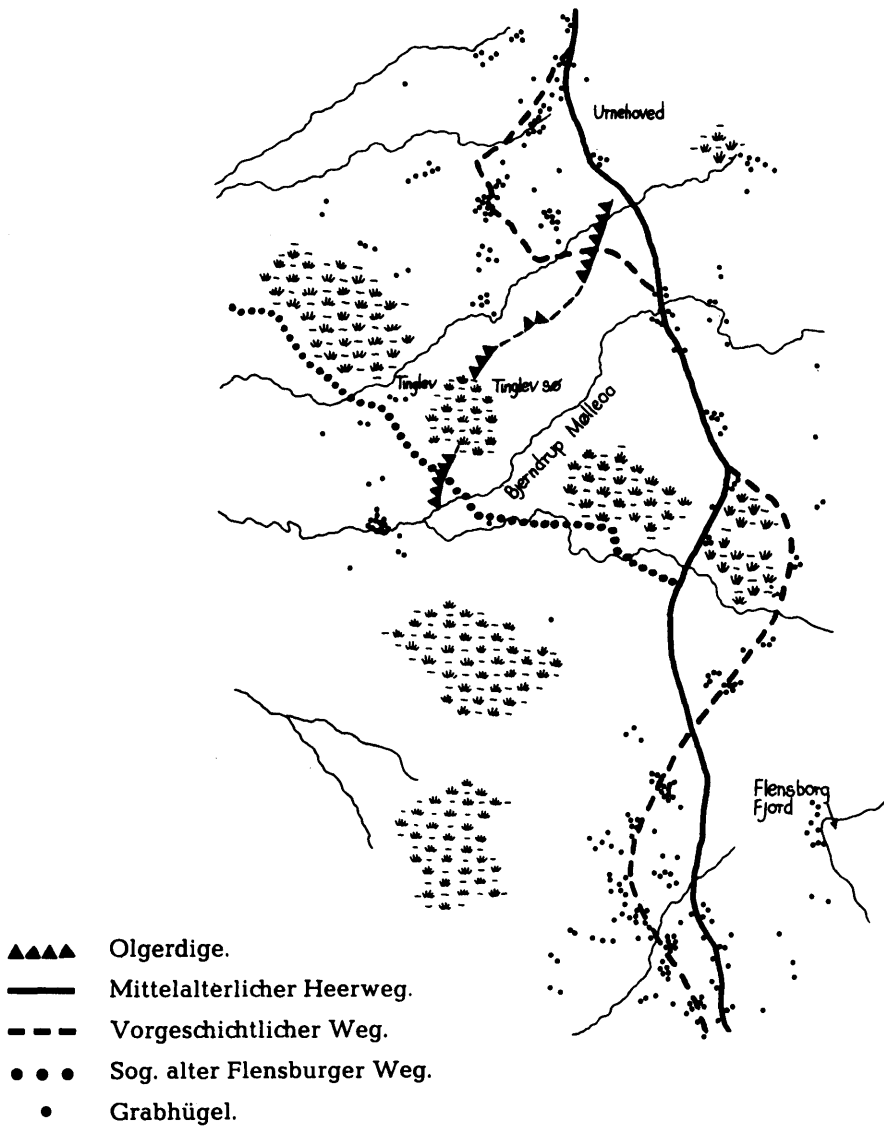


Abb. 6 : Olgerdige. Nach Neumann 1977, Abb. 2. Maßstab ca. 1 : 200000.

mann 1982, 49f.). Sie liegen zum weitaus größten Teil alle im Osten der jütischen Halbinsel im Bereich des Heerweges. Etliche bilden zudem die Grenze von Har den und Syssele, aber bei fast allen ist die Sperrfunktion des Heerweges oder anderer Nebenwege eindeutig. Damit ist der Olgerdige eine der wenigen Anlagen, die eine Bedeutung des Heerwegstranges aufzeigt, die die Lücke zwischen Wi- kingerzeit einerseits und Bronzezeit andererseits füllen kann.

Allgemein eisenzeitliche Indizien für die Bedeutung des Heerweges und an- derer alter Wege mögen zudem die von Mikkelsen und Röschmann festgestellten

Konzentrationen von Eisenverhüttungsresten in deren Nähe sein (Mikkelsen 1976–79; Röschmann 1954 Karte IV).

Aus allem wird aber auch deutlich, daß die vor- und frühgeschichtlichen Naturwege in ihrer Führung primär durch morphologische und hydrologische Voraussetzungen bestimmt wurden, sie sich aber nicht starr an eine Route hielten. So ist es auch nicht richtig, beim Heerweg immer nur eine einzige Wegstrecke vorzusetzen. Vielmehr kam es meist zur Herausbildung eines Spurenbündels (Becker-Christensen 1981, 38 ff.). Alle diese Wegführungen, die über alte Strecken und an ihnen orientierte Anlagen wie Burgen, Sperren, Runensteine und vor allem Grabhügel erschlossen werden können, geben sicherlich nur ein sehr partielles Bild über das vorgeschichtliche Wegenetz. In der Regel reine Naturwege, sind sie, wenn überhaupt, nur als mehr oder weniger stark ausgeprägte Hohlwege überliefert. Wegbauten im Zuge dieser Strecken, denen größtenteils eine überörtliche Bedeutung zukommt, lassen sich erst für das hohe und späte Mittelalter sicher nachweisen und dürften vorher zu den Ausnahmen gehört haben (Überblick bei Petersen 1983 u. Becker-Christensen 1981 für den Heerweg; aus Nordfriesland Hinz 1954, 125).

#### e) Wege im Zusammenhang mit Ackerfluren

Auf der cimbrischen Halbinsel ist eine große Zahl von vorgeschichtlichen Ackerfluren nachgewiesen, die sich durch eine charakteristische Umgrenzung durch Wälle oder Terrassenkanten auszeichnen (Müller-Wille 1965; Nielsen 1983). In der Nähe dieser vorwiegend eisenzeitlichen Fluren konnten wiederholt Wege beobachtet werden, ohne daß ein Zusammenhang gesichert wäre (Müller-Wille 1965, 39 f.). Wahrscheinlich dürfte es sich vielfach um mittelalterliche Wege handeln. In Byrsted Hede, Veggerby sn., Ålborg Amt, ließen im Westteil die von Wällen umgebenen rechteckigen Parzellen einen schmalen Streifen frei, der wahrscheinlich als Weg, wohl als Viehtrift gedient haben mag (ebd. 39; 165 f., Abb. 47a). In Øster Lem Hede, Sønder Lem sn., Ringkøbing Amt, konnten auf einem 10 m breiten Wall muldenartige Vertiefungen festgestellt werden (ebd. 39; 189 f.). G. Hatt vermutet aufgrund des Befundes, daß flache Wälle zugleich als Zufahrtswege zu den Äckern dienten. Sollten beide Befundinterpretationen richtig sein, so können wir die Anlagen nicht als Wegbauten ansprechen, da die Wälle primär jeweils Begrenzungsfunktion hatten. Soweit nicht doch gesonderte Befestigungen der Fahrbahn erfolgt sein sollten, sind sie daher den Naturwegen zuzurechnen.

### 3. Vor- und frühgeschichtliche Wegbauten

Im folgenden soll nun ein Abriss über die Wegebauentwicklung auf der cimbrischen Halbinsel gegeben werden; in wenigen Fällen werden auch Beispiele von den dänischen Inseln hinzugezogen (Abb. 7). Nicht näher eingehen kann ich hier auf die umfangreichen langjährigen Untersuchungen von H. Hayen in Nordwestdeutschland, der sich insbesondere den Moorwegen gewidmet hat und beeindruckende Ergebnisse erzielen konnte (zuletzt Hayen 1985 mit zahlreichen Hinweisen).

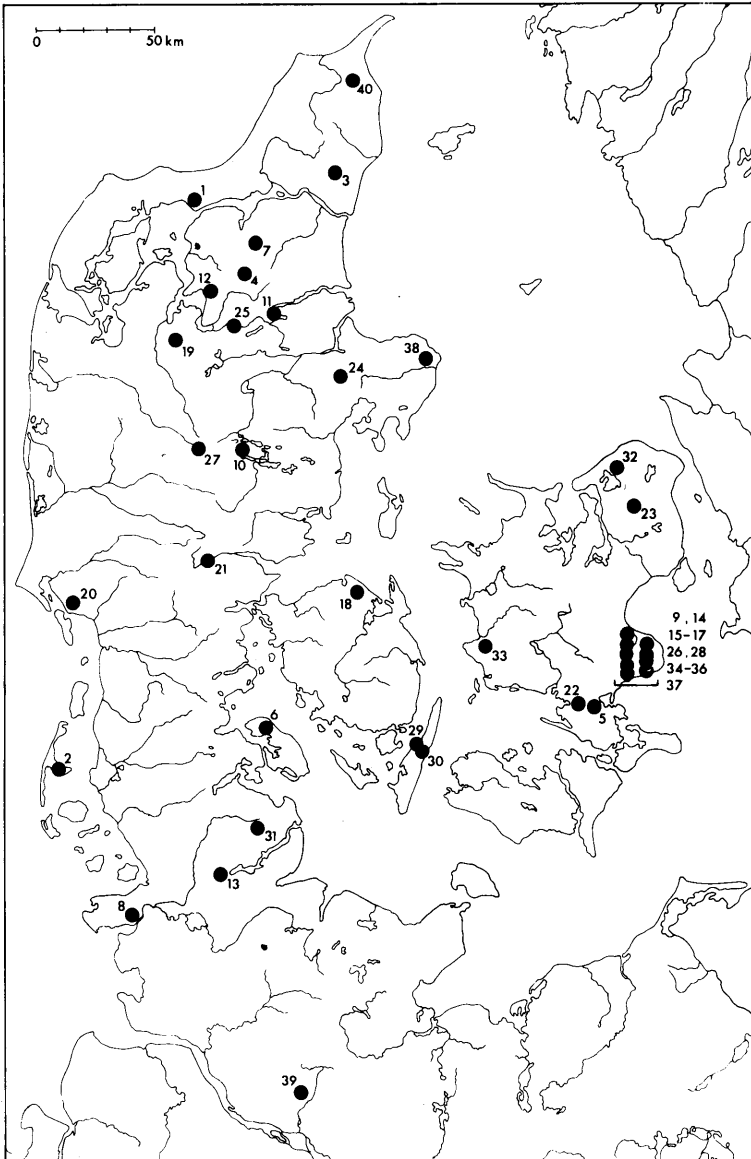


Abb. 7 : Vor- und frühgeschichtliche Wegbauten auf der cimbrischen Halbinsel und den dänischen Inseln. 1 Aggersborg, 2 Archsum-Melenknop, 3 Bolle, 4 Borremose, 5 Broskov, 6 Bundsø, 7 Byrsted, 8 Elisenhof, 9 Elverhøj, 10 Falgård, 11 Fyrkat, 12 Gedsted, 13 Haithabu (Hedeby), 14 Harlev, 15-17 Karise I-III, 18 Krogsbølle, 19 Kvodsted, 20 Myrthue, 21 Ravning Enge, 22 Risby, 23 Salpetermosen, 24 Sjellebro, 25 Skalså, 26 Smerup, 27 Speghøje, 28 Spjellerup, 29 Stengade Vest, 30 Stengade, 31 Thorsberg, 32 Tibirke, 33 Trelleborg, 34-36 Tryggevælde I, II, V, 37 Varpelev, 38 Veggervslev Mose, 39 Wittmoor, 40 Øster Storgård.

## a) Neolithikum

Wegbauten sind in dem hier behandelten Raum sicher seit dem Neolithikum nachzuweisen. So kennen wir u.a. aus der mittelneolithischen Siedlung von Bundsø auf Alsen (Abb. 7 Nr. 6) den Rest eines Weges oder Steges (Mathiassen 1939, 8f., Taf. 1, Fig. 5). Von der auf einem Holm in einem Moor gelegenen Siedlungsstelle führt vom festen Grund ausgehend eine 12 m lange und 0,3 m breite Eichenplanke in das Moor hinaus. Ob sie nur das sumpfige Ufer zum tieferen Wasser hin überbrückte oder vielleicht weiter zum festen Land führte, konnte nicht festgestellt werden.

Anders sind die Wege über die Risby Å in Südseeland zu beurteilen (Abb. 7 Nr. 22). An den sumpfigen Stellen der Niederung waren zur Befestigung als einfache Fahrbahn Lagen von Ästen und Zweigen quer zur Fahrtrichtung deponiert worden, teilweise mit Schüttungen von Sand und Kies verstärkt (Schou Jørgensen 1977a, 42f.). Dadurch wurde zwar keine Passage trockenen Fußes möglich, aber Wagen und Tieren wurde Halt gegeben. Einige dieser Strauchwege zeigen Reparaturen durch wiederholte Zweiglagen und Sandschüttungen. In anderen Fällen waren anstelle der ausgefahrenen Übergänge in geringer Entfernung neue Wege angelegt worden. Vergleichbar ist hier sowohl in der Lage als auch in der Konstruktion ein Weg bei Elverhøj, Seeland (Abb. 7 Nr. 9; Abb. 16; 18,1; Hansen u. Nielsen 1977, 90f.).

Aus Mooruntersuchungen ist eine weitere Gruppe von Wegen bekannt geworden. Im Salpetermose in Nordseeland (Abb. 7 Nr. 23) wurde auf einer 22 × 10 m großen Fläche eine Plattform aus Zweigen und Ästen zum Teil ergraben (Becker 1947, 16ff.). Auf dieser und in unmittelbarer Nähe konnten zahlreiche Gefäße, Flintbeile und Knochen geborgen werden. Im Veggerslev Mose (Abb. 7 Nr. 38) bei Randers in Nordjütland wurde in 50–75 m Entfernung vom Moorrand ein hölzerner Weg nur in Teilen freigelegt, vielleicht die Reste eines Bohlenweges (ebd. 53ff., Abb. 12). Auch hier fanden sich in wenigen Metern Entfernung Gefäße und Beile. Eine Interpretation dieser Fundstellen als Opferplätze wird von C.J. Becker erwogen (Becker 1947, 271f.).

## b) Bronzezeit

Während der Bronzezeit lassen sich ebenfalls Wege verschiedener Funktion nachweisen. Zwischen Herning und Silkeborg (Abb. 7 Nr. 27) in Mitteljütland ist das stark kuppige Gelände durch ausgedehnte Mooren, stehende und fließende Gewässer gegliedert (Abb. 8). Eine Grabhügelkette im Nordosten deutet auf einen möglichen Weg der Bronzezeit. An der schmalsten Stelle des Speghøje Mose, wo sich zwei Landzungen auf etwa 300 m nahekommen, wurde ein Bohlenweg freigelegt (Schou Jørgensen 1982, 142ff.). Während er in der Nähe des festen Landes nur aus drei Meter langen Eichenplanken besteht, die auf einen Reisigunterbau gelegt wurden, hat er im feuchteren Gebiet zwei längsverlaufende zugeschlagene Eichenstämmen als Unterlage. In unregelmäßigen Abständen finden sich längs des Weges senkrechte Pfosten, die als Markierungen gedeutet werden. <sup>14</sup>C-Analysen ergaben ein Alter von 1450 ± 80 v. Chr. (konventionell 1160 ±

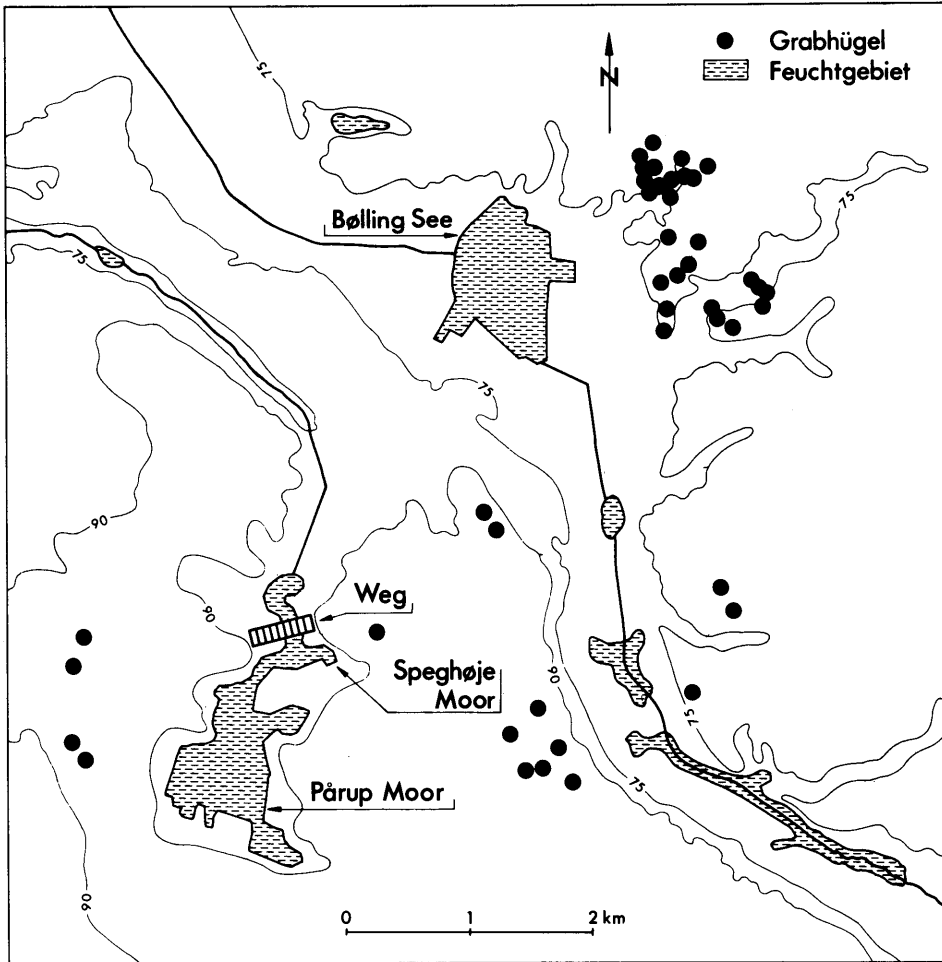


Abb. 8 : Schwellenweg über das Speghøje Mose. Nach Schou Jørgensen 1982, Abb. 2.

80), also die ältere Bronzezeit. Nach der Bronzezeit wurde der Weg von einem Hochmoor überlagert und so konserviert. Rund 600 Jahre jünger an das Ende der Bronzezeit ( $^{14}\text{C}$ -Daten  $815 \pm 100$  v. Chr., konventionell  $620 \pm 100$ ) datiert ein Weg im Tal der Skalså nördlich von Viborg (Abb. 7 Nr. 25). Dieser 2,5 bis 3,5 m breite Bohlenweg, der etwa 215 m in die feuchte Flußniederung hineinführt, erreicht nicht das jenseitige Ufer (Schou Jørgensen 1982, 145 ff.). Auffälligerweise ist er auch nicht an der schmalsten Stelle des Moores angelegt. Der Ausgräber nimmt an, daß es sich um einen Zugang zum Fluß handeln könne, um sauberes Wasser für nahegelegene Siedlungen zu bekommen. Ebenfalls in die Bronzezeit gehören u.a. ein Knüppeldamm bei Risby (Abb. 7 Nr. 22; Schou Jørgensen 1977a, 42), Reste eines Holzweges bei Tibirke (Abb. 7 Nr. 32; Schou Jørgensen 1977b, 161 Nr. 1), mit Faschinen befestigte Wege in Elverhøj und Varpelev (Abb. 7 Nr. 9 u. 37; Abb. 16; 17; Hansen u. Nielsen 1977, 90 ff., 99 f.), alle Seeland.

## c) Vorrömische Eisenzeit

Mit der vorrömischen Eisenzeit treten erstmals steingepflasterte Wege auf. Der 1943 bei Tibirke in Nordseeland (Abb. 7 Nr. 32) freigelegte Weg gehört zu den frühesten entdeckten prähistorischen Wegbauten Nordeuropas (Kunwald 1944; weitere Literatur bei Schou Jørgensen 1977b, 161 Nr. 1). Er verbindet die Ufer des Ellemose an der schmalsten Stelle und hatte eine Länge von 150 m, wobei ein Sandhorst im Moor ausgenutzt wurde (Abb. 9). Der Weg selbst ist 3 m breit und

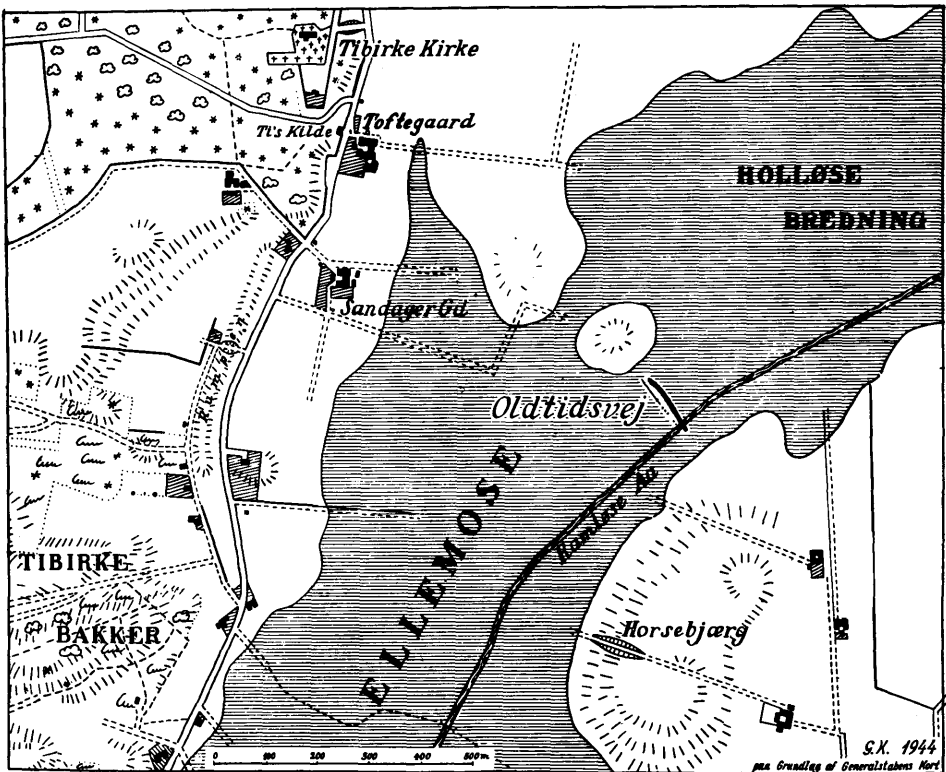


Abb. 9 : Weg durch das Ellemose bei Tibirke. Nach Kunwald 1944, Abb. 2.

besitzt ein aufgefülltes Fundament, das wiederum von einem Steinpflaster bedeckt wird. Von diesem sind die Randsteine größer als die der Fahrbahndecke (Abb. 18,3). Parallel zum Weg verläuft ein Pfad aus über 70 Trittsteinen. Mehrere am Weg gefundene Bronzefibeln datieren diese Strecke in die ältere vorrömische Eisenzeit.

Gleicher Zeitstellung dürften auch zwei Wege aus Risby, Seeland (Abb. 7 Nr. 22), sein, die in ihrer Bauart ähnlich sind und über eine Niederung führen (Schou Jørgensen 1977a, 42ff.). Dort wurde auf einer Länge von etwa 30 m ein 4 m breiter Weg entdeckt, der aus 4-5 Lagen faustgroßer Steine und wesentlich größerer Randsteine bestand. Nachdem dieser überwachsen war, wurde darüber ein

weiterer Weg vergleichbarer Bauart angelegt. Die Pflasterung bestand jetzt allerdings aus großen Steinen mit flacher Oberfläche, eine Bauweise, wie sie dann für die römische Kaiserzeit typisch ist. – Während am Übergang über die Risby Å, Seeland (Abb. 7 Nr. 22), ebenfalls bereits in der vorchristlichen Eisenzeit steinbefestigte Wege angelegt wurden (Schou Jørgensen 1977a, 42 f., Abb. 3), sind über die Binderup Å bei Byrsted (Abb. 7 Nr. 7; Schou Jørgensen 1977b, 162 Nr. 6), die Tryggevælde Å bei Varpelev (Abb. 7 Nr. 37; Abb. 16) und die Stevns Å bei Elverhøj (Abb. 7 Nr. 9; Abb. 16) weiterhin faschinenbefestigte Wege in Gebrauch (Hansen u. Nielsen 1977, 90 ff., 99 ff.).

Waren in der Bronzezeit befestigte Wege innerhalb von Siedlungen bislang unbekannt, so lassen sich für die ältere Eisenzeit eine ganze Zahl solcher Bauten nennen. Das beste Beispiel stammt aus dem Borremøse in Himmerland (Abb. 7 Nr. 4). Etwas abseits einer alten Wegstrecke liegt auf einer Kuppe im Moor ein Dorf mit 18 Wohnstallhäusern, befestigt durch einen Wall mit vorgelagertem Graben (Abb. 10; Jankuhn 1985, Abb. 17; Taf. 5). Der einzige Zugang im Südwesten führte zunächst über eine mit Steinen ausgelegte Furt, später dann über einen steingepflasterten Weg mit einer kleinen Brücke. Er hat eine Breite von 2–3 m und gleicht den anderen gezeigten Beispielen mit großen Rand- und kleineren Pflastersteinen. Er geht dann weiter bis in das Innere der Siedlung und bildet eine kurze Dorfstraße, an die ein Teil der Bauten grenzt. Diese letzte Ausbauphase von Borremøse datiert in das Jahrhundert vor Christus. Weitere vergleichbare Wegbauten sind aus den Siedlungen von Bolle und Gedsted, beide Nordjütland (Abb. 7 Nr. 3 u. 12), bekannt (Nielsen 1971; Iversen 1979). Bei dem Weg aus Gedsted ist ein Stein aus dem Pflaster bemerkenswert, der deutliche Schleifspuren wie von einem Schlitten aufweist (Iversen 1979 Abb. 2).

Einen ganz anderen Charakter haben die Wege von Krogsbølle, Fünen (Abb. 7 Nr. 18), Stengade-Vest, Langeland (Abb. 7 Nr. 29) und Kvodsted, nahe Viborg (Abb. 7 Nr. 19). Der Weg von Kvodsted führte auf einer Länge von 44,5 m vom festen Ufer in ein Moor hinaus (Becker 1970, 134 f.). Die 3 bis 7 m breite Pflasterung aus kopfgroßen Steinen bestand aus mehreren Schichten. Am Ende des Weges, der ein Drittel der Moorbreite ausmachte, konnten zahlreiche Eingrabungen in den Torf entdeckt werden; bei einigen dieser Gruben lagen Gefäßreste. Anfangs als Opferplatz gedeutet, wird der Weg heute mit der Torfgewinnung in Verbindung gebracht. Eindeutiger in seiner Funktion ist hingegen der Weg aus Stengade-Vest zu beurteilen (Becker 1970, 139 f.). Am Ende eines nicht weiter untersuchten Weges wurden zahlreiche Gruben mit besonderer Herrichtung und Tongefäßen aufgedeckt. Es handelt sich hierbei um für die vorrömische Eisenzeit typische Gefäßopfer. In Krogsbølle führte ein 5 m breiter Weg durch ein Moor; er soll ähnlich wie die von Tibirke und Borremose gebaut gewesen sein (Kjær 1901, 41 ff.). Zu seiner Seite fand man zahlreiche eiserne Schwerter und Speerspitzen, möglicherweise die Spuren eines Kampfes, vielleicht aber auch Opferungen.

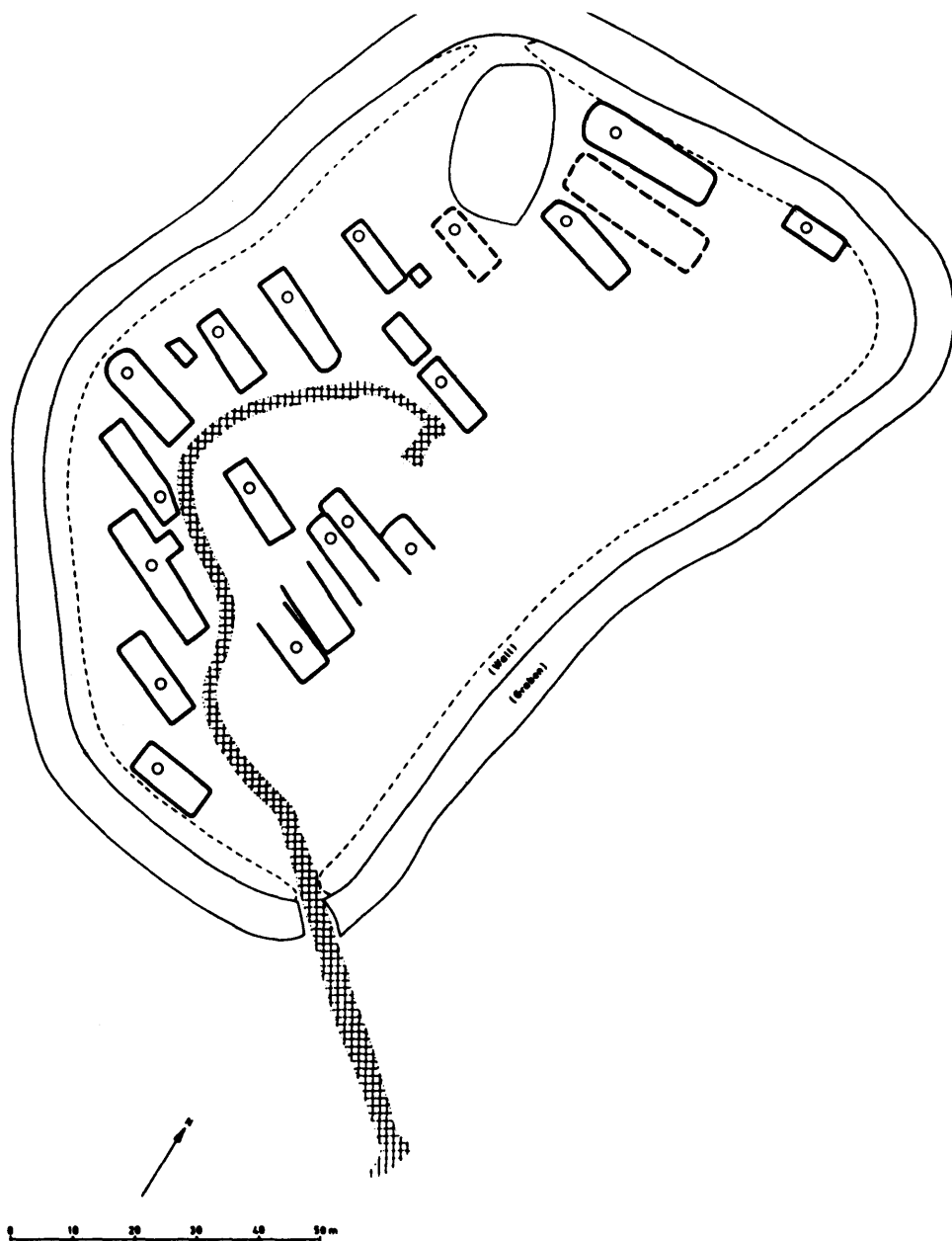


Abb. 10 : Umhegte Siedlung von Borremose. Steinerner Weg schraffiert.  
 Nach Jankuhn 1985, Abb. 17.

#### d) Römische Kaiser- und Völkerwanderungszeit

Die Wegebautradition der vorrömischen Eisenzeit setzt sich ohne Bruch in die nachchristlichen Jahrhunderte fort. Für diese Phase, die in dem hier behandelten

Raum mit einer starken Siedlungsexpansion einsetzt, lassen sich etliche Gehöftgruppen und Siedlungen anführen, deren Gebäude durch steingepflasterte Wege untereinander verbunden sind. Ein schönes Beispiel läßt sich vom Melenknop in Archsum auf Sylt (Abb. 7 Nr. 2) zeigen, das aus dem ersten nachchristlichen Jahrhundert stammt (Kossack u.a. 1974, 300 ff.; Beilage 8). Die Gehöftgruppe besteht aus einem dreischiffigen Wohnstallhaus mit zwei Nebengebäuden (Abb. 11). Die Eingänge dieser drei Häuser sind durch ein sorgfältiges Pflaster

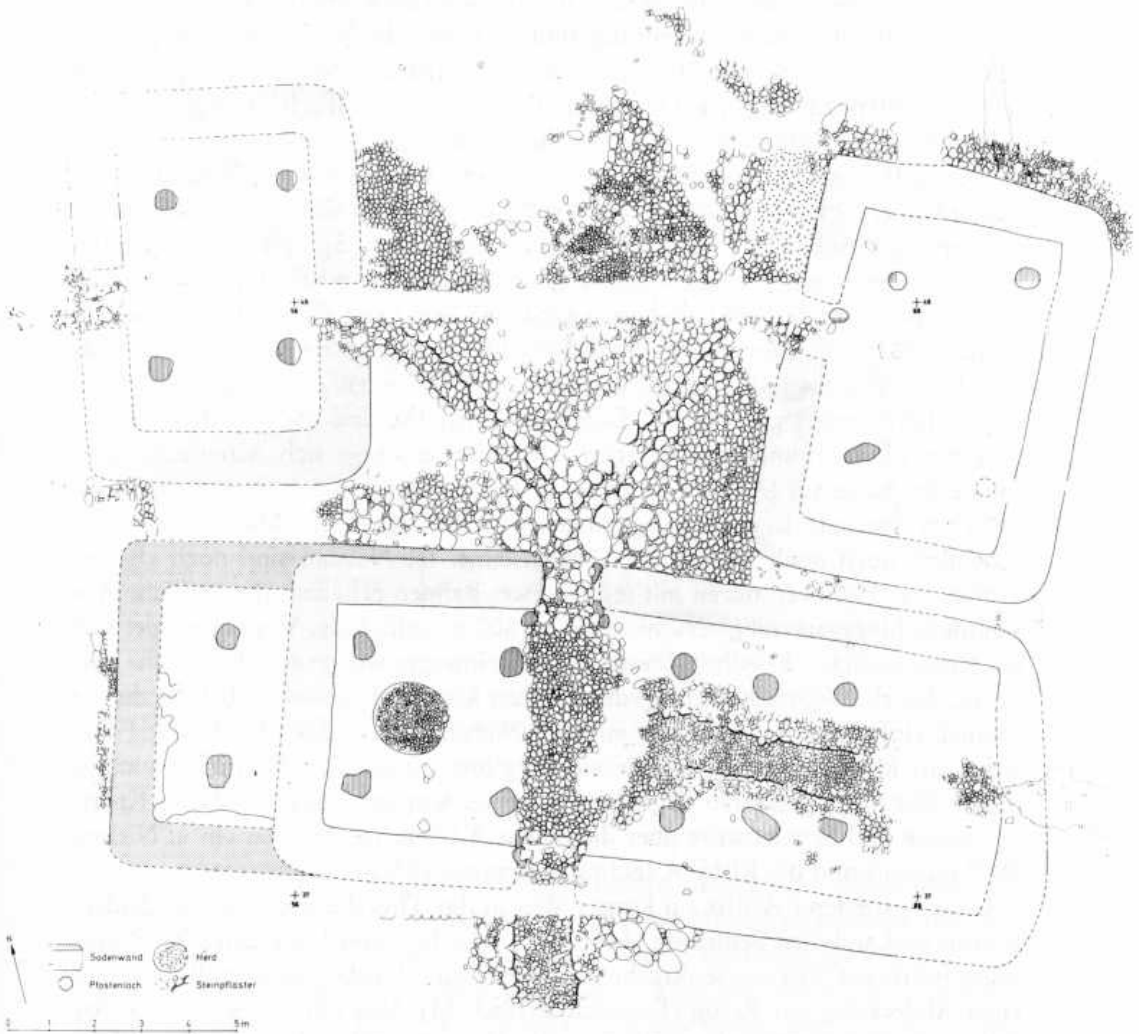


Abb. 11: Gehöftgruppe der frühen römischen Kaiserzeit von Archsum-Melenknop.  
Nach Kossack u. a. 1974, Beilage 8.

verbunden, wieder mit größeren Rand- und kleineren Pflastersteinen. Darüber hinaus ist der gesamte Hofplatz gepflastert. Der Weg im Hauptgebäude zwischen

den beiden gegenüberliegenden Eingängen an den Längsseiten besteht ebenfalls aus einer allerdings anders strukturierten Pflasterung. Die Steinlage im Stallteil ist Gang und Auffang für die Tierfäkalien zugleich. – Diese Gehöftgruppe ist z.B. mit einer von Myrthue in Jütland gut vergleichbar (Abb. 7 Nr. 20; Brøndsted 1963, 403). Zu einer Siedlung gehören wahrscheinlich auch die Wegreste bei Øster Storgård bei Tolne in Nordjütland (Abb. 7 Nr. 40; Bech 1979). Hier wird die jetzt in der römischen Kaiserzeit bevorzugte Pflasterungsweise deutlich: in alter Tradition große Rand- und kleinere Fahrbahnsteine, letztere jetzt allerdings auf der Oberseite ausgewählt flach (Abb. 18,4). Auch hier ließen sich an mehreren Steinen deutliche Schleifspuren nachweisen (Bech 1979, 29).

Von nicht nur lokaler Bedeutung sind hingegen die Wege von Broskov und Risby, beide Seeland, und Stengade, Langeland (Abb. 7 Nr. 5, 22, 30). Südlich des Ortes Stengade liegen auf kuppigem Gelände drei Gräberfelder des 2. und 3. Jahrhunderts, westlich davon eine Siedlung etwas älterer Zeitstellung (Skaarup 1976, 162 ff.). Am Südostufer des heute verlandeten Stengade Sees konnte eine 800 m lange, 2,2 m breite Wegstrecke aus 0,3 bis 0,5 m großen Steinen aufgedeckt werden (ebd. Abb. 128). Auf dem Pflaster sind die zwei Spuren einer Fahrbahn deutlich. Keinen unmittelbaren Siedlungszusammenhang weist hingegen der Weg von Broskov auf, der wohl am besten erhaltene Weg ganz Dänemarks (Kunwald 1962a; 1962b). Er führt durch das Tal der Hulebæk über eine alte Furt und hat eine Länge von etwa 40 m (Abb. 12). Der ältere kaiserzeitliche Weg (vielleicht in das 4. Jahrhundert gehörig, <sup>14</sup>C-Daten zwischen 160 und 360) wird von einem Weg des 13. Jahrhunderts überlagert. Der ältere zeichnet sich durch eine sorgfältige Bauweise aus (Abb. 18,4). Bei einer Breite von 3,5–3,6 m ist er nach Süden auf 13 m erweitert. In das Pflaster eingebaut waren zahlreiche Mahlsteine, wahrscheinlich auch noch zwei ältere Schalensteine. Im Norden sind noch als Anschluß drei Hohlwegspuren mit jeweils zwei Bahnen erhalten, der südliche Anschluß ist hingegen völlig verschliffen. Gut 800 m südlich des Weges befindet sich ein kaiserzeitlicher Friedhof. Westlich des Steinweges wurde eine Pfahlreihe entdeckt, die als Wegmarkierung gedient haben konnte. Hervorzuheben ist die wesentlich einfachere Bauweise des mittelalterlichen Weges; das Pflaster der Fahrbahn aus kleinen Steinen ist sehr viel sorgloser ausgeführt. Daß aber auch in dieser Zeit noch hölzerne Wegbauten errichtet wurden, zeigen einfache Knüppeldämme und Strauchwege über die Stevns Å (Abb. 16, 17; Hansen u. Nielsen 1977 passim) und die Risby Å (Schou Jørgensen 1977a).

Ganz besonderer Art ist ein kurzer Weg in das Thorsberger Moor bei Süderbrarup im Landesteil Schleswig (Abb. 7 Nr. 31). In dieses kaiserzeitliche Opfermoor führte ein Steg aus senkrechten Pfählen, quer darüber gelegten Bohlen und einer Abdeckung aus Reisig (Engelhardt 1863, 14). Von ihm aus wurden wahrscheinlich die Gegenstände geopfert, in das Moor versenkt oder auf seiner Oberfläche niedergelegt. Nicht unerwähnt bleiben soll an dieser Stelle der Bohlenweg aus dem Wittmoor nördlich von Hamburg (Abb. 4; 7 Nr. 39). Dort wurden wiederholt Wegreste freigelegt (Kellermann 1949; Schindler 1960; Hingst 1971). Der Weg selbst besteht aus einem Unterbau von zwei längslaufenden Eichenstämmen (Stärke 0,06 – 0,11 m, Länge 3,0 – 6,6 m), die nach dem Befund der Grabung von 1947 in einem Sand- oder Kiesbett auf der Mooroberfläche lagen.

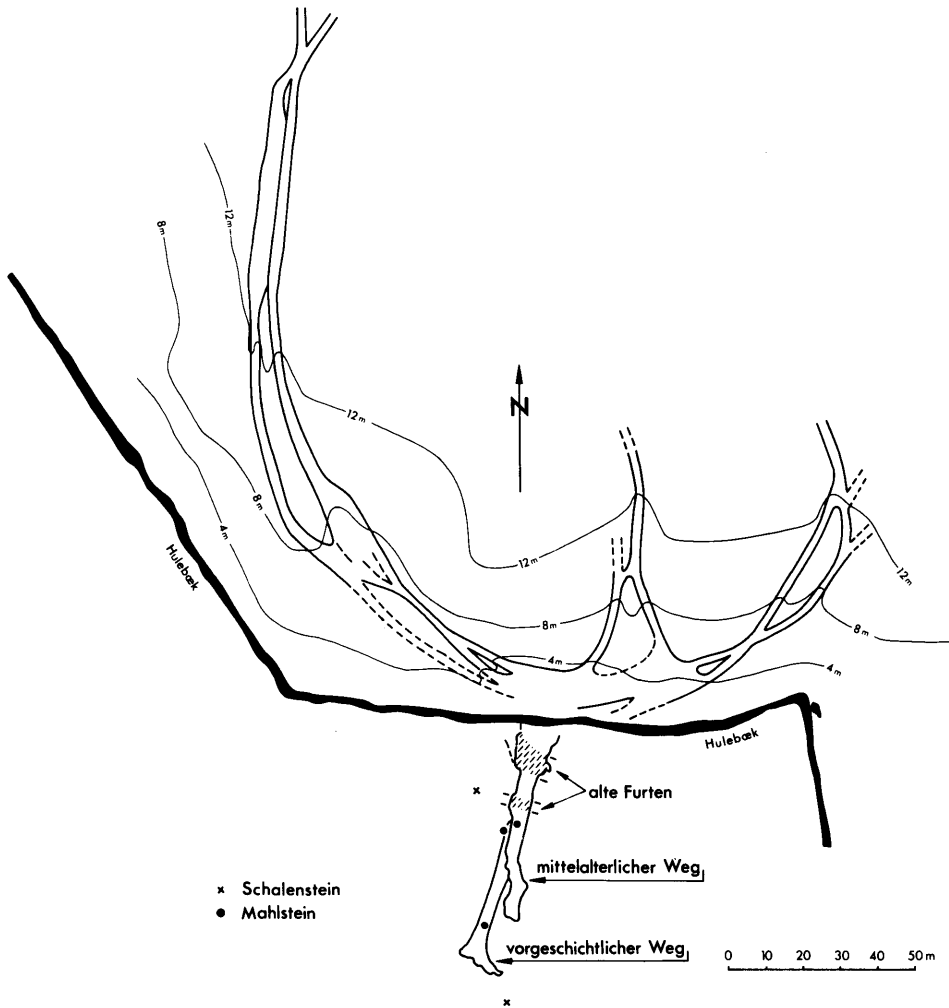


Abb. 12: Weg bei Broskov, Seeland. Nach Kunwald 1962 a.

Auf diese Unterzüge waren quer Eichenspaltbohlen (Länge 1,3 - 1,6 m, Breite 0,2 - 0,4 m, Stärke 0,02 - 0,06 m) gelegt. An der Seite der Schwellen befanden sich teilweise senkrecht eingelassene Stützpflöcke. Der Bohlenweg verläuft in Nordwest-Südost-Richtung wahrscheinlich auf einer Länge von 300 m quer durch das Moor. Auffälligerweise findet das östliche Ende des Bohlenweges seine Fortsetzung auch in einer Kette von Grabhügeln, die auf eine Furt durch die Alster bei Mellingsstedt zuläuft (Kellermann 1949, 99, Abb. 8; Averdieck u. Münnich 1957, 18 Abb. 2). War ursprünglich eine Datierung dieses Weges aufgrund älterer pollenanalytischer Untersuchungen in das 6. Jahrhundert v. Chr. angenommen worden (Schindler 1960, 119), so wurde später ein  $^{14}\text{C}$ -Datum von um 250 bestimmt. Mit Hilfe neuen Vergleichsmaterials gelang kürzlich eine dendrochronologische

Datierung mehrerer Hölzer. Für 16 von 21 analysierten Bohlen konnte ein Datum von »328 oder kurz danach« ermittelt werden<sup>2</sup>.

#### e) Wikingerzeit

Die bedeutendste Weiterentwicklung erlebt der Wegebau dann in der Wikingerzeit. Imposante Bauwerke dieser Zeit sind u.a. die Burgen von Aggersborg, Fyrkat und Trelleborg (Abb. 7 Nr. 1, 11, 33). Sie zeichnen sich durch eine exakte symmetrische Innenbebauung mit Langhäusern aus (Brøndsted 1963, 363). Die geraden Hauptwege zwischen den einzelnen Hausgruppen und die kreisförmigen Wege am Wallinnern sind als Bohlenwege gebaut (Roesdahl 1982, 149). Bei der Trelleborg fand man weiter eine 3 – 4 m breite Brücke über den Graben (Becker 1978, 578). In der Handelsniederlassung Haithabu (Abb. 7 Nr. 13) waren die Wege teilweise auch als Bohlwege ausgebaut, teilweise waren sie mit Flechtmatten belegt (Jankuhn 1985, 110). Ganz anders sind hingegen die Wege auf der Wurtensiedlung Elisenhof (Abb. 7 Nr. 8) in der Eiderstedter Marsch befestigt (Bantelmann 1975, 158 ff.). Dort bestanden die Hauptwege aus Kleisoden, die an den Seiten durch längsliegende Hölzer gesichert waren. Verschiedene kleine Pfahlstege und Pfahlwege überquerten die Priele.

Die Bedeutung der hölzernen Wegbauten zeigt sich aber nicht nur innerhalb der Siedlungen, hervorzuheben sind die Passagen durch einige Feuchtgebiete. Dem Brückenbau kommt erstmals eine besondere Bedeutung zu. Ein beeindruckendes Beispiel wurde bei Raving Enge südwestlich von Jelling (Abb. 7 Nr. 21) entdeckt (Ramskou 1977; ders. 1980; Schou Jørgensen 1977b, 155 f.; Becker 1978, 577 f.). Im breiten Tal der Vejle Å, das zu beiden Seiten eine relativ steile Böschung besitzt, wurde an einer der weitesten Stellen eine über 300 m lange, 4–5 m breite Brücke in ihren Resten ergraben (Abb. 13). Sie besteht aus mehreren Gefachen mit vier senkrechten und zwei schrägen seitlichen Stützpfeilern. Die erhaltene Länge beträgt noch bis zu 3,5 m, die Stärke der behauenen Pfosten ist 29,5 × 29,5 cm. Der Abstand der Gefache liegt bei regelmäßig 2,4 m. Dendrochronologisch wird die Anlage auf 980 datiert. Am Nordhang sind heute noch tief eingeschnittene Hohlwege erkennbar, teilweise mit unregelmäßigem Steinpflaster auf zwei Spuren. Diese Wege haben möglicherweise Anschluß an einen der Heerwegstränge gehabt.

Eine Brücke vergleichbarer Konstruktion, aber etwas schwächer gebaut, ist die Anlage von Risby, Seeland (Abb. 7 Nr. 22; Abb. 14; Schou Jørgensen 1977a 43 ff.). Dies Brücke überquerte das Tal der Risby Å und wird <sup>14</sup>C-datiert 910 ± 75, kalibriert 960 ± 75 (Schou Jørgensen 1977b 159). Sie wird teilweise von einem jüngeren steingepflasterten Weg (Abb. 15) überlagert, der ebenfalls radiocarbondatiert um 1000 anzusetzen ist. Der jüngere Weg hat ein Pflaster von 2,5 m Breite. An der Stelle, wo ein Bachlauf überschritten wurde, ist das Pflaster von einem Bohlenweg von 4,5 m Länge und 2,6 m Breite unterbrochen

<sup>2</sup> Die dendrochronologischen Untersuchungen führte Herr Prof. Dr. D. Eckstein, Ordinariat für Holzbiologie an der Universität Hamburg, durch. Ihm und Herrn Dr. W. Kramer, Landesamt für Vor- und Frühgeschichte von Schleswig-Holstein, sei an dieser Stelle für die Überlassung der Ergebnisse herzlich gedankt.

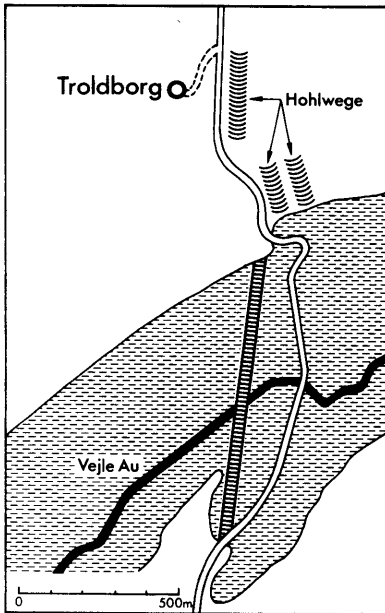


Abb. 13 : Brücke bei Ravning Enge.  
Nach Ramskou 1977 und Petersen 1983.

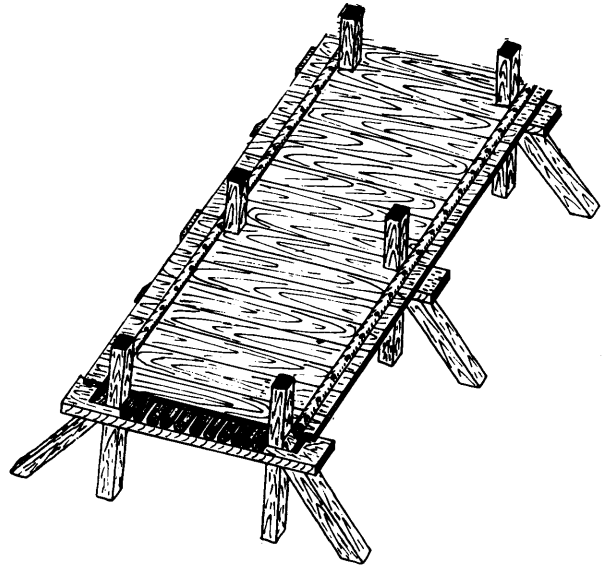


Abb. 14 : Rekonstruktion der Brücke bei Risby.  
Nach Schou Jørgensen 1977 a, Abb. 14.

(Abb. 15a). Er besitzt eine Unterfütterung aus großen Steinen, der größte wiegt etwa 700 kg und wurde auf einem schlittenähnlichen Gerät transportiert, das unter dem Stein verblieb (Abb. 15b, c). Das danebenliegende Rad gehört nicht dazu.

In etwa die gleiche Zeit gehört die Wegstrecke von Sjellebro, Nordjütland (Abb. 7 Nr. 24). In der Niederung der Alling Å wurden zwei steingepflasterte Wege älteren Typs, wahrscheinlich älter als Wikingerzeit entdeckt (Kunwald 1957; Brøndsted 1963, 370f.). Darüber befand sich ein Bohlenweg, der von einem weiteren überlagert war. Letzterer stand auf kurzen, eingetieften, seitlich schräg versteiften Pfosten. Sicher datiert sind die Wege nicht. Zum einen weist die Bohlenwegkonstruktion Ähnlichkeiten mit der der Brücken auf, zum anderen stand im Wiesengelände ein Stein mit der Darstellung einer bärtigen Männermaske, die um 1000 datiert. – Die Reste einer weiteren, bei Falgård über die Gudenaå führenden Brücke (Abb. 7 Nr. 10) konnten <sup>14</sup>C-datiert werden auf  $950/60 \pm 50/70$  (Schou Jørgensen 1979). Für die Brücke bei Varpelev (Abb. 7 Nr. 37; Abb. 16, 17) wurden Radiocarbonaten von  $1030/40 \pm 100$ , für die von Karise II (Abb. 7 Nr. 16; Abb. 16, 17) von  $1110 \pm 100$  angegeben (Hansen u. Nielsen 1977, 87f.; 106f.). Die Konstruktion der hier vorgestellten dänischen Brücken aus Gefachen mit schräger Außenversteifung (vgl. Abb. 14) gleicht der Brückenkonstruktion, wie sie aus westslawischem Gebiet, z.B. aus Behren-Lübchin, Groß Raden und Teterow, alle Mecklenburg, bekannt sind (Jørgensen 1977b, 158; Schuldt 1978). Erst bei jüngeren Anlagen kann durch andere Verzäpfungen auf solche Stützpfeiler verzichtet werden (Schou Jørgensen 1977b,

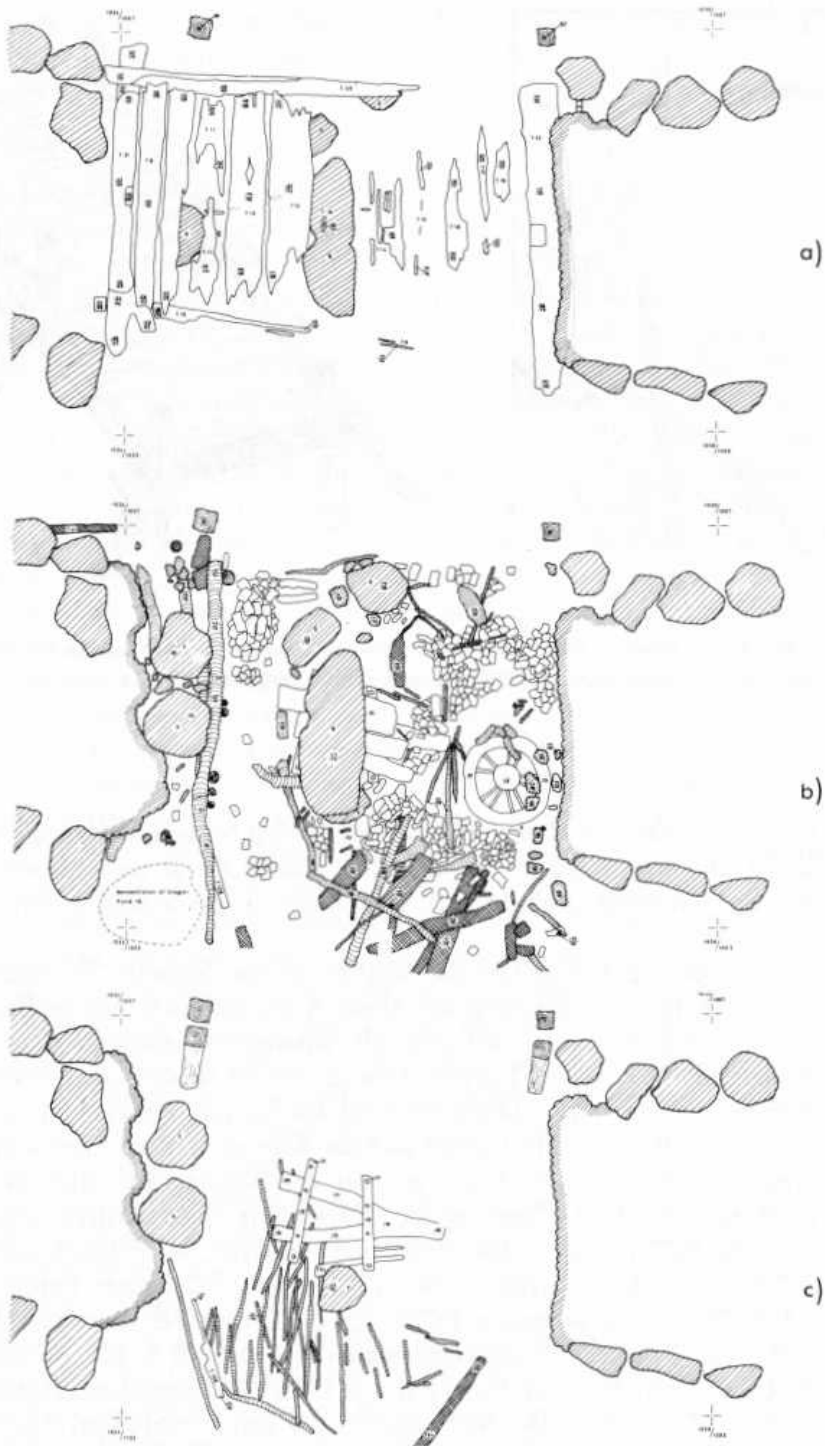


Abb. 15 : Bohlenweg mit Unterbau bei Risby. a) Bohlenweg, b) Steinunterbau nach Entfernung des Weges, c) Transportschlitten. Nach Schou Jørgensen 1977 a, Abb. 7-9.



Abb. 16 : Wegeuntersuchungen in Stevns  
(vgl. Abb. 7 Nr. 9, 14, 15-17, 26, 28, 34-36,  
37). Nach Hansen und Nielsen 1977, Abb. 2.

158 f.). Ob die nordischen Anlagen, die anscheinend nicht vor 900, vornehmlich aber nach 950 anzusetzen sind, von den westslawischen Anlagen angeregt oder abzuleiten sind, muß daher offenbleiben, auch wenn letztere dort schon seit dem 9. Jahrhundert faßbar sind.

Auch während der Wikingerzeit behält der Bau von Holzwegen seine Bedeutung bei, wie das Beispiel aus dem Wittmoor nördlich von Hamburg zeigt (Abb. 7 Nr. 39). Dort wurde etwa 500 m nördlich des kaiserzeitlichen Weges (s.S. 30) ein

ebenfalls durch das Moor führender Bohlenweg ungleich einfacherer Bauart entdeckt (Schindler 1960, 120 f.). Offenbar waren lediglich die Eichenspaltbohlen (Länge 1,8 – 2,0 m, Breite 0,2 – 0,3 m) ohne jeglichen Unterbau auf das Moor gelegt worden. Dendrochronologisch wird dieser Weg »um 795 oder wenige Jahre danach« datiert (Eckstein u. Schietzel 1977, 161 Abb. 13). Bemerkenswert ist hierbei, daß dieser Bohlenweg nur unweit westlich des Ochsenweges verläuft und möglicherweise an diesen angebunden war (Abb. 6; Kellermann 1949, 97 f.).

#### f) Vor- und frühgeschichtliche Wegebauentwicklung auf der cimbrischen Halbinsel

Diese hier in groben Zügen deutlich gewordene Wegebauentwicklung läßt sich sehr eindrucksvoll an einer beispielhaften Untersuchung der Übergänge über die Stevns Å und die Tryggevælde Å in Ostseeland zeigen (Abb. 16; Hansen u. Nielsen 1977). Die Halbinsel ist durch die beiden Flüsse und die Kilde Å weitgehend abgetrennt und läßt bei der Wasserscheide nahe Spjellerup eine schmale Landzunge frei. Nach Norden konnten auf einer Länge von etwa 10 km an neun Stellen Wegbauten verschiedener Zeitstellung ausgegraben werden (Abb. 17). Die längste Tradition haben die mit Faschinen u.ä. befestigten Knüppelwege, die seit dem Neolithikum auftreten; hier bei Elverhøj und Varpelev. In der nachchristlichen Eisenzeit gibt es eine ganze Anzahl gepflasterter Wege, die, soweit die <sup>14</sup>C-Datierungen als so genau vorausgesetzt werden können, teilweise gleichzeitig Bestand gehabt haben (Varpelev, Harlev, Tryggevælde I, Elverhøj, Karise I, Karise III). Aber auch einfache faschinenbefestigte Wege (Strauchwege, Knüppeldämme usw.; zu den Bezeichnungen Hayen 1978) behalten weiter ihre Bedeutung (Tryggevælde II u. V, Elverhøj). Nach 1000 treten hier dann die ersten Brückenbauten auf (Varpelev, Karise II).

Damit wird, hier allerdings etwas zeitversetzt, folgende Entwicklung für die cimbrische Halbinsel und die dänischen Inseln deutlich (Hansen u. Nielsen 1977, 73 ff.):

Knüppeldämme und Strauchwege (Abb. 18,1) seit dem Neolithikum  
Bohlenwege (Abb. 18,2) seit dem Neolithikum, häufiger seit der Bronzezeit  
gepflasterte Wege

Tibirke-Typ (Abb. 18,3) seit der vorrömischen Eisenzeit

Broskov-Typ (Abb. 18,4) seit der römischen Kaiserzeit

Brücken (Abb. 14) seit der Wikingerzeit

Bei den Wegen des Tibirke-Typs werden zum Fahrbahnplaster kleine Steine verwendet, hingegen beim Broskov-Typ größere mit flacher Oberseite.

Hervorzuheben ist weiter, daß in fast allen Fällen die Wegbreite, soweit noch feststellbar, mehr als 2 m betrug. Es handelt sich demnach um Wege, die auch für den Verkehr mit Wagen gut geeignet waren. So wird in der Wikingerzeit von einer Wagenspurweite von 110 – 120 cm in Dänemark ausgegangen (Schovsbo 1984, 291). Der Wagen aus dem Grab von Oseberg, Vestfold, Norwegen, hatte hingegen nur eine Spurweite von etwa 100 cm. Die von P.O. Schovsbo angekündigte Zusammenstellung vorgeschichtlicher nordischer Wagen kann für die We-

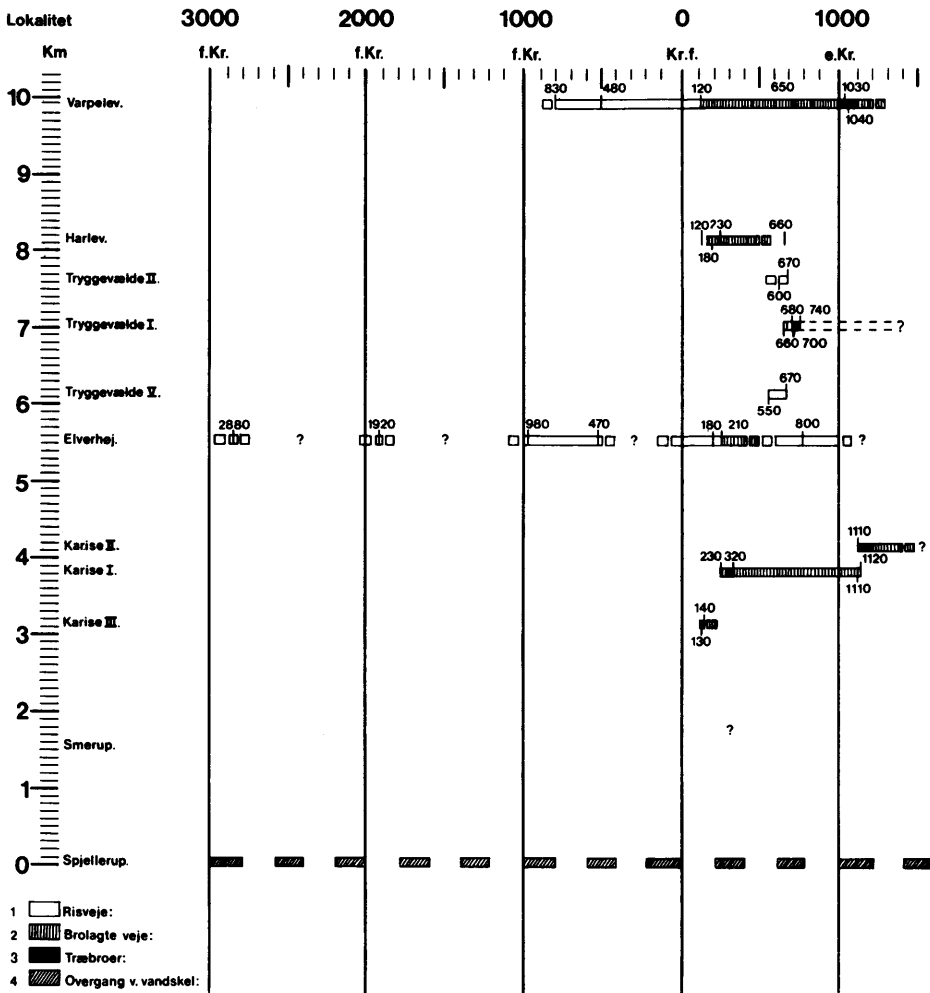


Abb. 17 : Zeitstellung der Wegebauten in Stevns. 1 faschinenbefestigt, 2 geflastert, 3 Brücke, 4 Übergang an Wasserscheide. Nach Hansen und Nielsen 1977, Abb. 3.

geforschung wichtige Aufschlüsse bringen (ebd. 299 Anm. 3; vgl. Denecke 1969, 86ff. zu Spurweitenanalysen jüngerer Wege).

Die hier vorgestellten Wege und Brücken lassen sich nach ihrer regionalen Bedeutung klassifizieren (Denecke 1969, 113). So können z.B. die Wege von Borremose, Bundsø, Bolle, Gedsted, Mysthue, Archsum, Elisenhof, Haithabu, Trelleborg, Fyrkat, Aggersborg den Ortswegen zugerechnet werden, da sie innerhalb einer geschlossenen Siedlung verlaufen. Zu den lokalen Verbindungswegen, also Wege, die verschiedene Einheiten innerhalb einer Gemarkung verbinden (Siedlung mit Acker usw.), gehören z.B. der Wirtschaftsweg von Kvodsted (Torfgewinnung), der Weg von Stengade, aber auch die verschiedenen

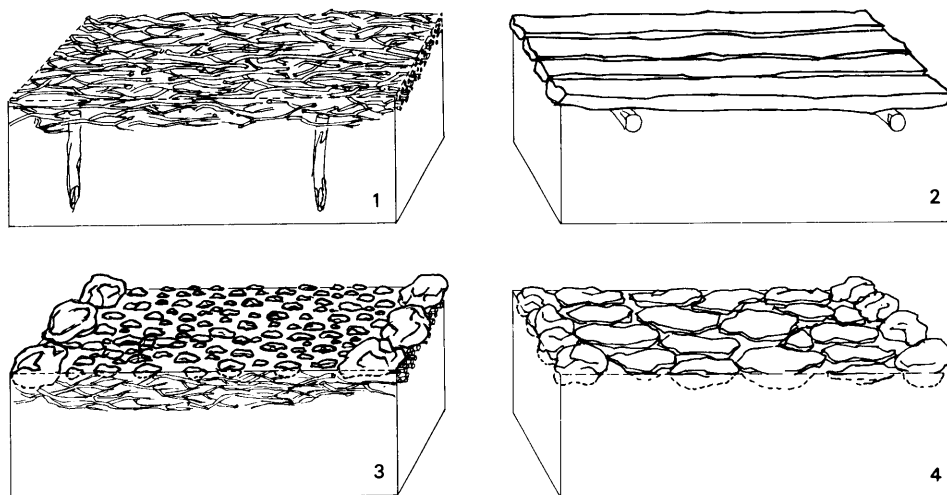


Abb. 18 : Schematische Typen prähistorischer Wegbauten. 1 Strauchweg, 2 Plankenweg, 3 gepflasterter Weg vom Tibirke-Typ, 4 gepflasterter Weg vom Broskov-Typ. Nach Hansen und Nielsen 1977, Abb. 1.

Wege zu den Opferstellen (Stengade-Vest, Krogsbølle, Salpetermosen, Veggerslev Mose). Zu Nahverkehrswegen, die Siedlungen untereinander verbinden, könnten die verschiedenen Übergänge über die Flüsse zur Halbinsel Stevns, die Übergänge über die Risby Å, die Wege von Broskov, Tibirke u.a. zählen. Vielleicht kommt einigen von ihnen, insbesondere aber auch den Brückenbauten, eine Bedeutung im Fernverkehr zu. Wie schon angesprochen, gehört die Brücke über die Vejle Å bei Ravning Enge vielleicht zu einer Spur des Heerweges. Mit der Zuordnung zum Heerweg erfolgt zugleich eine funktionale Einstufung als *via militaris*, aber auch als Handelsstraße. Wirtschaftswege wurden oben schon angesprochen. Auch die Wege zu den Ackerfluren können hier eingruppiert werden. Als Wirtschaftswege mögen auch Wege, die mit dem Abbau von Raseneisenerz und seiner Verhüttung in Verbindung zu bringen sind (s. S. 21 f.), angesprochen werden. Dabei ist aber all den künstlich befestigten Wegen der Grund ihres Ausbaues gemeinsam; er ist auf die ungünstigen Bodenverhältnisse zurückzuführen. Sei es wegen der starken Frequentierung des Weges, z.B. innerhalb von Siedlungen, sei es wegen der ungenügenden Festigkeit des Untergrundes, wurde eine künstliche Befestigung notwendig. Ausgefahrene Wege konnten nicht überall durch neue Spuren ersetzt werden, da manchmal ein Ausweichen, wie z.B. bei den Wegen über die Risby Å, nicht möglich war. Andererseits war ein Wegebau erforderlich, sobald schwierige Strecken wie feuchte Niederungen zu überwinden waren.

Waren in Stein- und Bronzezeit hölzerne Befestigungen (Faschinen, Knüppel, Bohlen, Schwellen) gängig, so erlebt der Wegebau in der vorrömischen Eisenzeit durch die Anlage von Steinpflastern einen bedeutsamen Aufschwung. Mit der römischen Kaiserzeit werden solche Wege noch häufiger, sie sind für zahlreiche Siedlungen typisch. Die Errichtung von Wegesperren wie der Olgerdige erforder-

dern ein hohes Maß an Organisation und Aufwand. In der Wikingerzeit wird dieses noch offensichtlicher, besonders im ausgehenden 10. Jahrhundert. In diese Zeit fällt die Einigung Dänemarks durch Harald Blauzahn, mehrere Burganlagen (Fyrkat, Nonnebakken, Aggersborg, Trelleborg) werden errichtet, das Danewerk wird weiter ausgebaut (Verbindungswall 968). Zur gleichen Zeit erlebt der Wegebau durch die Errichtung etlicher Brücken im Zuge wichtiger Verkehrsverbindungen einen bedeutsamen Aufschwung. Trotzdem behalten die alten Naturwege vielfach noch lange ihre Bedeutung bei.

### Zusammenfassung

Das Referat gibt einen Überblick über zwei Aspekte der Erforschung von vor- und frühgeschichtlichen Wegen in Jütland und Schleswig-Holstein: die Erschließung von Wegen und die Wegbauten. Durch offenbar an bestimmten Wegstrecken orientierte Anlagen gelingt es, Indizien für alte Wegeverläufe zu gewinnen. Vornehmlich Ketten von Grabhügeln scheinen bronzezeitliche Wege zu begleiten, während Wegesperren, Burgen und Runensteine Anhaltspunkte für eisenzeitliche, insbesondere frühmittelalterliche Wege liefern können. Dabei zeigt sich, daß die geomorphologischen, pedologischen und hydrologischen Voraussetzungen das verkehrsfreundliche Gelände häufig so weit einengen, daß gerade für übergeordnete Wege nur bestimmte Trassen freibleiben, die immer wieder über lange Zeiten hin genutzt wurden. Wegbauten können seit dem Neolithikum nachgewiesen werden. Den Anfang bilden einfach faschinenbefestigte Fahrbahnen. Wahrscheinlich kommen zur gleichen Zeit Bohlenwege auf. Mit der vorrömischen Eisenzeit erfährt der Wegebau eine bedeutende Weiterentwicklung. In größerem Umfang werden für Wege in Siedlungen aber auch Verbindungswege Steinpflaster verwandt. Die ersten nachchristlichen Jahrhunderte bringen dann eine Verbesserung der Pflastertechnik und ihre weitere Verbreitung. In der Wikingerzeit läßt sich eine weitere bedeutende Neuerung verzeichnen. Durch große Brückenbauten werden ausgedehnte Flußniederungen überquert. Zu allen Zeiten behalten aber die Naturwege und einfach befestigten Wege ihre Bedeutung bei.

### Summary

#### Land routes on the Cimbric Peninsula considered from an archaeological point of view

The paper gives an overview of research on the development and the construction of prehistoric roads in Jutland and Schleswig-Holstein. Utilizing various types of structure it is possible to identify indicators of old trails. While rows of burial mounds mainly seem to follow Bronze Age roads, it is the dykes, earthworks and runestones that indicate Iron Age, especially Early Medieval roadways. It becomes clear that – due to geomorphological, pedological and hydrological conditioning – the grounds suitable for road construction are quite often

limited in such a way that especially supra-regional roads are found when certain roadways remain in use over long periods of time.

Road construction can be found from the Neolithic Period onwards; in the beginning fascines and -probably at the same time- planks were used for the stabilization of the roads. During the Pre-Roman-Iron Age a further development of road construction took place; paving was used extensively within settlements as well as for roads. The paving techniques were further improved during the first centuries A.D. and became widely-used. For the Viking Age another new technique can be noted; river marshes were crossed with the help of large bridge-constructions. However, natural trails and simply reinforced roads (i.e. fascines) retain their importance throughout the ages.

### Literatur

- Andersen, H.H., Madsen, H.J. und Voss, O., 1976: Danevirke. Text og plancher. Jysk arkæologisk selskabs skrifter 13, København.*
- Andersen, H.H., 1985: Zum neuen Schnitt am Hauptwall des Danewerks. Archäologisches Korrespondenzblatt 15, S. 525-529.*
- Andersen, St.W., 1983: Hærvejen og bebyggelsen i Nordslesvig i den ældre bronzealder. Nordslesvigske Museer 10, S. 53-62.*
- Averdieck, F.-R. u. Münnich, K.O., 1957: Palynologische Betrachtungen zur Siedlungsgeschichte im Norden Hamburgs unter Zuhilfenahme neuerer Datierungsmethoden. Hammaburg 5, 1957, S. 9-22.*
- Bakker, J.A., 1976: On the Possibility of Reconstructing Roads from the TRB Period. Berichten van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodem onderzoek 26, S. 63-91.*
- Bantelmann, A., 1975: Die frühgeschichtliche Marschensiedlung beim Elisenhof in Eiderstedt. Landschaftsgeschichte und Baubefunde. Studien zur Küstenarchäologie Schleswig-Holstein A 1, Bern/Frankfurt a.M.*
- Bech, J.H., 1979: Arkæologiske beskæftigelses arbejder i Vendsyssel 1978. Vendsyssel nu og da 3, S. 26-33.*
- Becker, C.J., 1947: Mosefundne lerkar fra yngre stenalder. Aarbøger 1947, S. 1-318.*
- Derselbe, 1970: Zur Frage der eisenzeitlichen Moorgefäße in Dänemark. In: H. Jankuhn (Hrsg.), Vorgeschichtliche Heiligtümer und Opferplätze in Mittel- und Nordeuropa. Bericht über ein Symposium in Reinhausen bei Göttingen in der Zeit vom 14. bis 16. September 1968. Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften Göttingen, Philologisch-Historische Klasse 3, 74, Göttingen, S. 119-166.*
- Derselbe, 1978: Brücke II. Archäologisches. § 7. Germ. Brücken. In: H. Beck, H. Jankuhn, K. Ranke u. R. Wenskus (Hrsg.), Reallexikon der germanischen Altertumskunde 3, Berlin-New York, S. 577-578.*
- Derselbe, 1982: Siedlungen der Bronzezeit und der vorrömischen Eisenzeit in Dänemark. Offa 39, S. 53-71.*
- Becker-Christensen, H., 1981: Hærvejen i Sønderjylland - Et vejhistorisk studie. Fra Kongeåen til Danevirke, Åbenrå.*

- Adam von Bremen*: Hamburgische Kirchengeschichte. Neubearb. S. Steinberg. Die Geschichtsschreiber der deutschen Vorzeit 44, Leipzig 1926.
- Bro-Jørgensen, M.*, 1973: En gammel vej - en ny datering. Museerne i Viborg Amt 3, S. 80-81.
- Brøndsted, J.*, 1963: Nordische Vorzeit 3. Eisenzeit in Dänemark, Neumünster.
- La Cour, V.*, 1923: Oldtidsveje og stednavne. Fortid og Nutid 4, S. 38-69.
- Denecke, D.*, 1969: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion einer Kulturlandschaft. Göttinger Geographische Abhandlungen 54, Göttingen.
- Eckstein, D. u. Schietzel, K.*, 1977: Zur dendrochronologischen Gliederung und Datierung der Baubefunde von Haithabu. In: K. Schietzel (Hrsg.), Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu. Neumünster, S. 141-164.
- Eggers, H.-J.*, 1951: Der römische Import im freien Germanien. Atlas der Urgeschichte 1, Hamburg.
- Engelhardt, C.*, 1863: Thorsbjerg Mosefund, København.
- Gregersen, H.V.*, 1952: Savsevejen, et oldgammelt vejstræk. Sønderjysk Månedsskrift 28, S. 180-183.
- Derselbe*, 1976: En nyopdaget vejspærring ved Savsevej. Sønderjysk Månedsskrift 52, S. 8-15.
- Derselbe*, 1978: Toldsted ved Hærvejen. Arnkielernes hjemstavn. Urnehovedegnens og oksehandelens historie, Haderslev.
- Derselbe*, 1979: Oldtidens og tidlig middelalders hærvej uden om Urnehoved. Nordslesvigske Museer 6, S. 79-84.
- Derselbe*, 1982: Gammel Ribervej og Toftlundtoldsted. Sønderjyske Årbøger, S. 31-44.
- Hansen, V. u. Nielsen, H.*, 1977: Oldtidens veje og vadesteder, belyst ved nye undersøgelser ved Stevns. Årbøger, S. 72-117.
- Hatt, G.*, 1937: Landbrug i Danmarks Oldtid, København.
- Hayen, H.*, 1978: Bohlenweg. In: H. Beck, H. Jankuhn, K. Ranke u. R. Wenskus (Hrsg.), Reallexikon der germanischen Altertumskunde 3, Berlin-New York, S. 175-183.
- Derselbe*, 1985: Bergung, wissenschaftliche Untersuchung und Konservierung moorarchäologischer Funde. Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland 8, S. 1-43.
- Hingst, H.*, 1971: Der ältere, eisenzeitliche Bohlenweg im Wittmoor bei Duvenstedt und Norderstedt, K. Stormarn. Offa 28, 1971, S. 133.
- Hinz, H.*, 1950/51: Hügelgrabwege an der Westküste Schleswigs. Archaeologica Geographica 1, S. 52-54.
- Derselbe*, 1953: Die Entwicklung des Wegenetzes in Westschleswig. Jahrbuch für die Schleswigsche Geest 1, S. 16-34.
- Derselbe*, 1954: Vorgeschichte des nordfriesischen Festlandes. Die vor- und frühgeschichtlichen Denkmäler und Funde in Schleswig-Holstein 3, Neumünster.
- Iversen, M.*, 1978: Bedstefars sten. Skalk 1978 Heft 4, S. 16-17.
- Dieselbe*, 1979: Slædetransport i jernalderens Gedsted? Museerne i Viborg Amt 9, S. 5-7.

- Jacobsen, L. u. Moltke, E.*, 1942: Danmarks runeinskrifter. Text, København.
- Jankuhn, H.*: 1957: Die Frühgeschichte. Vom Ausgang der Völkerwanderung bis zum Ende der Wikingerzeit. Geschichte Schleswig-Holstein 3, Neumünster.
- Derselbe*, 1976a: Archäologie und Geschichte. Vorträge und Aufsätze 1. Beiträge zur Siedlungsarchäologischen Forschung. Berlin-New York.
- Derselbe*, 1976b: Haithabu. Ein Handelsplatz der Wikingerzeit, Neumünster.
- Derselbe*, 1985: Dorf III. Archäologisches. In: H. Beck, H. Jankuhn, K. Ranke u. R. Wenskus (Hrsg.), Reallexikon der germanischen Altertumskunde 6, Heft 1/2, Berlin-New York, S. 94-114.
- Jæger, A. u. Laursen, J.*, 1983: Lindebjerg and Røjle Mose. Two Early Bronze Age Settlements on Fyn. Journal of Danish Archeology 2, S. 102-117.
- Kälund, K.*, 1913: En islandsk vejviser for pilgrimme fra 12. århundrede. Aarbøger, S. 51-105.
- Kellermann, V.*, 1949: Die Bohlenwege im Wittmoor und der vorgeschichtliche Straßenbau. Hamburg 1, 1948/49, S. 93-99.
- Kersten, K.*, 1940: Frühgeschichtliche Heerwege um Stade. Stader Archiv Neue Folge 30, S. 55-75.
- Derselbe*, 1951: Zum Problem ur- und frühgeschichtlicher Wege in Norddeutschland. In: Festschrift für Gustav Schwantes zum 65. Geburtstag, Neumünster, S. 136-141.
- Kjær, H.*, 1901: To nye mosefund fra Jernalderen. Aarbøger 1901, S. 26-54.
- Kossack, G., Harck, O. u. Reichstein, J.*, 1974: Zehn Jahre Siedlungsforschung in Archsum auf Sylt. 55. Bericht der Römisch-Germanischen Kommission, S. 261-427.
- Kramer, W.*, 1984: Zur Datierung der Feldsteinmauer des Danewerks - Vorbericht einer neuen Ausgrabung am Hauptwall. Archäologisches Korrespondenzblatt 14, S. 343-350.
- Kunwald, G.*, 1944: En oldtidsvej i Tibirke bakker. Fra Nationalmuseets Arbejdsmark, S. 79-87.
- Derselbe*, 1957: Tiden er kommet - men manden er ikke kommet! Skalk Heft 4, S. 5-9.
- Derselbe*, 1962a: Broskovvejene. Nationalmuseets Arbejdsmark, S. 149-167.
- Derselbe*, 1962b: Vejen over engen. Skalk Heft 2, S. 8-11.
- Lauritsen, A.*, 1975: Slesvig og gamle veje. Sønderjysk Månedsskrift 51, S. 1-19.
- Lidegaard, M.*, 1975: Hærvejen i Viborg Amt. København.
- Derselbe*, 1976: Hærvejen langs Gudenåen. København.
- Derselbe*, 1977: Hærvejen i Vejle amt. København.
- Derselbe*, 1979: Hærvejen over Kongeåen. København.
- Derselbe*, 1980: Hærvejen mod grænsen. Fra Vojens til Padborg. København.
- Lund, Chr. M.*, 1936: Der Heerweg von Viborg bis zur Eider. Die Heimat 4, S. 107-115.
- Derselbe*, 1940: Guldvejen. Den ældre bronzetids handelsvej gennem Haderslev amt. Haderslev Samfundets Årsskrift, S. 19-28.
- Mathiassen, Th.*, 1939: Bundsø, en yngre stenalders boplads paa Als. Aarbøger, S. 1-55.

- Derselbe*, 1948: Studier over Vestjyllands oldtidsbebyggelse. Nationalmuseets Skrifter, Arkæologisk-Historisk Række 3, København.
- Matthiessen*, H., 1930: Hærvejen. En tusendaarig vej fra Viborg til Danevirke, København.
- Mikkelsen*, M.R., 1976-79: Hærvej og jernudvinding i Them sogn. Århus Stifts Årbøger 68, S. 71-74.
- Müller*, S., 1897: Nordische Altertumskunde. I Steinzeit-Bronzezeit, Straßburg.
- Derselbe*, 1904: Vej og bygd i sten- og bronzealder. Aarbøger, S. 1-64.
- Müller-Wille*, M., 1965: Eisenzeitliche Fluren in den festländischen Nordseegebieten. Landeskundliche Karten und Hefte der geographischen Kommission für Westfalen. Siedlung und Landschaft in Westfalen 5, Münster.
- Neumann*, H., 1958: Vejspor og bronzealderhøj. Haderslev Amts Museum 7, S. 24-29.
- Derselbe*, 1977: Die Befestigungsanlage Olgerdige und der jütische Heerweg. Studien zur Sachsenforschung, S. 295-305.
- Derselbe*, 1978: Hærvejen som kulturformidler. Nordslesvigske Museer 5, S. 12-30.
- Derselbe*, 1982: Olgerdiget. Et bidrag til Danmarks tidligste historie. Skrifter fra Museumsrådet for Sønderjyllands Amt 1, Haderslev.
- Nielsen*, V., 1971: Lå vor ældste mølle i Vendsyssel. Kuml, S. 61-72.
- Derselbe*, 1984: Prehistoric Field Boundaries in Eastern Denmark. Journal of Danish Archeology 3, S. 135-163.
- Petersen*, S.A., 1983: Hærvejen - fra Limfjorden til Danevirke, København.
- Ramskou*, Th., 1977: Vikingebroen. Skalk Heft 1, S. 3-9.
- Derselbe*, 1980: Vikingetidbroen over Vejle å - dal. Nationalmuseets Arbejdsmark, S. 25-32.
- Röschmann*, J., 1954: Die Entwicklung des Wegenetzes im östlichen Mittel-schleswig. Jahrbuch für die Schleswigsche Geest 2, S. 6-27.
- Derselbe*, 1963: Vorgeschichte des Kreises Flensburg. Die vor- und frühgeschichtlichen Denkmäler und Funde in Schleswig-Holstein 6, Neumünster.
- Roesdahl*, E., 1978: Vognen og vikingerne. Skalk Heft 4, S. 9-14.
- Derselbe*, 1982: Viking Age Denmark, London.
- Schindler*, K., 1960: Die Bodentalertümer der Freien und Hansestadt Hamburg. Veröffentlichungen des Museums für Hamburgische Geschichte Abteilung Bodendenkmalpflege 1. Hamburg.
- Schou Jørgensen*, M., 1977a: Risby-Vejene. Nationalmuseets Arbejdsmark, S. 42-51.
- Derselbe*, 1977b: Veje af træ. Antikvariske Studier 1, S. 147-162.
- Derselbe*, 1978: Vad og broer langs Hærvejen. Antikvariske Studier 2, S. 219-220.
- Derselbe*, 1979: En vikingetid bro og vejdæmning over Gudenåen. Antikvariske Studier 3, S. 226-227.
- Derselbe*, 1982: To jyske bronzealderveje - og en ny metode til arkæologisk opmåling. Nationalmuseets Arbejdsmark, S. 142-153.
- Schovsbo*, P.O., 1984: Vikingernes vogne. Hikuin 10, S. 289-300.

- Schuldt*, E., 1978: Brücke, II. Archäologisches. § 8. Westslaw. Brücken. In: H. Beck, H. Jankuhn, K. Ranke u. R. Wenskus (Hrsg.), Reallexikon der germanischen Altertumskunde 3, Berlin-New York, S. 578-580.
- Skaarup*, J., 1976: Stengade II. En langelandsk gravplads med grave fra romersk jernalder og vikingetid, Rudkøbing.
- Sprockhoff*, E., 1930: Zur Handelsgeschichte der germanischen Bronzezeit. Vorgeschichtliche Forschungen 7, Berlin.
- Strömberg*, M., 1973-74: Untersuchungen zur Bronzezeit in Südostschonen. Probleme um die Besiedlung. Meddelanden Lund 1973-74, S. 101-168.
- Struwe*, K.W., 1971: Die Bronzezeit, Periode I-III. Geschichte Schleswig-Holsteins 2,1, Neumünster.
- Derselbe*, 1972: Sächsische und slawische Burgen in Holstein. In: Führer zu vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern 10. Hansestadt Lübeck, Ostholstein, Kiel; Mainz, S. 43-55.
- Derselbe*, 1979: Die jüngere Bronzezeit. Geschichte Schleswig-Holsteins 2,2, Neumünster.
- Thorvildsen*, E. u. *Rud*, M., 1974: Med arkæologen Danmark rundt, København.
- Thrane*, H., 1982: Towards a Research Policy for Bronze Age Settlements. Journal of Danish Archaeology 1, S. 45-50.
- Willroth*, K.-H., 1983: Bronzezeit. In: Kreis Herzogtum Lauenburg I. Einführende Aufsätze und Exkursion I. Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland 1, Stuttgart, S. 71-79.
- Derselbe*, 1985: Aspekte älterbronzezeitlicher Deponierungen im südlichen Skandinavien. Germania 63, S. 361-400.

Birgitta Hårdh

## See- und Flußwege in Südkandinavien aus der Sicht der Archäologie<sup>1</sup>

Mit 4 Abbildungen

Daß die See- und Flußwege in vorgeschichtlicher Zeit wie auch später eine außerordentlich große Rolle gespielt haben, ist wohl keine allzu gewagte Annahme. Für die Beförderung von Menschen und Waren, besonders über längere Strecken, waren Wassertransporte ohne Zweifel am bequemsten. Jedoch sind die Transportwege aus vorgeschichtlicher Zeit schwer nachweisbar, weil, wie Ole Crumlin-Pedersen in einer Veröffentlichung von 1978 hervorhebt, deren Erforschung noch keine lange Tradition hat (Crumlin-Pedersen 1978, S. 3). Das Material ist spärlich und in Umfang und Aussagekraft stark vom Zufall abhängig. Wasserwege zeichnen sich in der Landschaft nicht ab wie die Verkehrswege über Land mit Hohlwegen, Furten und Brücken. Wasserwege lassen sich nur indirekt nachweisen. Wrackfunde und Hafenanlagen geben Anhaltspunkte. Ortsnamen sowie schriftliche Quellen können zusammen mit der Lokalisierung von Siedlungen ebenfalls Hinweise bieten.

Die Übersicht, die ich hier geben will, wird durchaus nicht vollständig sein, vielmehr kann ich nur einige Beispiele mitteilen. Unsere Kenntnisse über die älteren Perioden sind sehr fragmentarisch, über die späteren etwas vollständiger.

Das Quellenmaterial ist sehr unterschiedlich. Erhebliche Schwierigkeiten bei einer Rekonstruktion der Wasserwege ergeben sich aus durchgreifenden Veränderungen der Landschaft im Laufe der Jahrtausende. Die Unterschiede gegenüber dem heutigen Zustand sind natürlich am größten, je weiter zurück wir in der Zeit gehen, aber auch in den jüngeren Perioden ergeben sich z.B. Probleme aus den Schwankungen des Wasserstands. Infolge von Klimaänderungen war er bald höher, bald niedriger, und Schwankungen um einen Meter oder sogar weniger konnten entscheidende Bedeutung für die Benutzung von Häfen oder Flußwegen haben.

Die Einwirkungen des Klimas sind für die Wikingerzeit einigermaßen klargelegt; für die davorliegenden Zeiten sind unsere Kenntnisse allerdings weit unsicherer. In der Wikingerzeit war die Durchschnittstemperatur um einige Grade gestiegen. Als Folge davon schmolz das Polareis ab, und der Meeresspiegel erhöhte sich etwas. Wegen des wärmeren und trockeneren Klimas führten die Flüs-

---

<sup>1</sup> Dem Beitrag liegt ein Vortrag auf der 12. Tagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa (Rendsburg, 25. – 28. September 1985) zugrunde. Vergleiche dazu auch den Tagungsbericht von K. *Fehn* in diesem Bande!

se aber vom 10. bis 13. Jahrhundert weniger Wasser. Es ist eine recht komplizierte Aufgabe zu klären, welche Auswirkungen die jeweils unterschiedlichen Wassermengen im Meer auf die damalige Küstenlinie hatten. Die Landhebung war in dieser Hinsicht eine entgegenwirkende Kraft. Man rechnet im allgemeinen damit, daß um das Jahr 1000 der Wasserspiegel in Südsandinavien um etwa einen Meter höher lag als heute. Doch läßt sich das nicht im einzelnen feststellen (Ödman 1983, S. 143 und dort zit. Literatur). In früheren Perioden mit ansteigenden Temperaturen, wie zum Beispiel in der Römischen Kaiserzeit, mag die Entwicklung ähnlich verlaufen sein. In der älteren Steinzeit waren Verkehrsverbindungen über Land wegen der dichten Urwaldvegetation fast unmöglich. Transporte und Reisen mußten auf Binnenseen und Flüssen oder an den Küsten entlang unternommen werden. In mehreren dänischen Siedlungen der Ertebollekkultur (5. Jahrtausend v.Chr.) wurden Überreste von Einbäumen gefunden. Auch Paddel sind bekannt, von der Siedlung Tybrind Vig auf Fünen sogar verzierte Exemplare (Andersen 1980, Abb. 9). Wir wissen wenig darüber, wie sich die Wasserverbindungen konkret gestaltet haben, aber die Lokalisierung der Siedlungen ergibt oft einen direkten Zusammenhang mit einem Gewässer; das bekräftigt, wie wichtig Wasserwege für den Verkehr waren.

Die mesolithischen Siedlungen in Jütland weisen eine enge Anlehnung an die Flußsysteme des Binnenlandes auf (Brøndsted 1957, S. 90). Verkehrsbeziehungen lassen sich zum Beispiel aus dem Vorhandensein ähnlicher Keramik in den entlang einer bestimmten Förde liegenden Siedlungen ableiten (so z.B. Ringkloster an der Norsminder Förde) (Andersen 1975, S. 88). Aus dem letzten Abschnitt des Mesolithikums sind vor allem Küstensiedlungen bekannt. Für Schonen wurde aber kürzlich ein Material sowohl von Küsten als auch von Binnlandsiedlungen veröffentlicht. Larsson versucht hier, ein Bild von der wechselnden Nutzung der Landschaft während eines Jahreszyklus zu entwerfen. Die Ressourcen des Binnenlandes und der Küste werden jeweils zu verschiedenen Jahreszeiten nutzbar gemacht. Die Siedlungen an der Küste befanden sich oft dicht bei den Mündungen kleiner Flößchen. Diese Flößchen könnten auch das Verbindungsglied zwischen den Küstensiedlungen und den Siedlungen an den Binnenlandseen gewesen sein (Larsson 1983, S. 137). Doch muß man berücksichtigen, daß Flüsse auch dann den Verkehr leiten konnten, wenn man sie nicht befuhr. In waldigem Gelände war es sicher vorteilhaft, einem Wasserlauf zu folgen. Das heißt, daß Flüsse, auch ohne schiffbar zu sein, für den Verkehr wichtig waren.

Daß man aber schon in der Steinzeit längere Strecken auf dem offenen Meer zu überwinden vermochte, zeigt die frühe Besiedlung von Inseln wie Gotland oder Shetland. Reisen über die offene See brachten in dem Gebiet, das hier interessiert, offenbar keine Probleme. Für solche marinen Kontakte will ich ein Beispiel aus dem Spätneolithikum (Ende des 2. Jahrtausends v.Chr.) anführen.

Vor etwa zehn Jahren erschien eine Abhandlung von Ebbe Lomborg über südschandinavisches Flintdolche. Der Verfasser erwähnt hier Unterschiede im Grabbau zwischen verschiedenen Teilen Dänemarks und Schleswig-Holsteins. In Jütland errichtete man Grabhügel, wahrscheinlich in der Tradition früherer Perioden der Steinzeit. Auf den Inseln dagegen bestattete man in dieser Zeit ganz anders, nämlich in Flachgräbern und unterirdischen Steinkisten. Diese ab-

weichenden Grabsitten haben ihren Ursprung wahrscheinlich in den frühen Bronzekulturen des Kontinents, vornehmlich in der Aunjetitzer Kultur in Böhmen. Verbindungen zwischen ihr und Südsandinavien liefen vermutlich durch die Odermündung über See nach Südostdänemark, wahrscheinlich entlang der Küste. Diese Kontakte zeigen sich auch an engen Übereinstimmungen bei den Grabbeigaben und im Formengut überhaupt (Lomborg 1973, S. 96 ff. und 111).

In der Bronzezeit erhält man den Eindruck, daß Schiffe und Schifffahrt eine große Rolle gespielt haben. Man muß zum Beispiel bedenken, daß jedes Gramm Metall in der nordischen Bronzezeit Einfuhrgut gewesen ist. Eines der häufigsten Motive der Felszeichnungen stellt das Schiff dar. Es gibt eine umfassende Literatur über Versuche, das bronzezeitliche Schiff von den Felsbildern ausgehend zu rekonstruieren. In der Diskussion geht es vornehmlich darum, ob die Bilder Fell- oder Holzboote zeigen und ob sie überhaupt realistische Darstellungen sind (z.B. Marstrander 1963, S. 100 ff., Rausing 1984, S. 36 ff., Strömberg/Strömberg 1983).

Das Hjortspringboot, das in einem Moor auf Alsen gefunden wurde, datiert aus den letzten Jahrhunderten vor Christi Geburt und steht damit den Schiffen der Felsbilder zeitlich nicht allzu fern. Tatsächlich wurde das Boot von Hjortspring in Anlehnung an jene konserviert und zusammengesetzt. In diesem Boot lebt die Tradition der steinzeitlichen Einbäume fort, allerdings ergänzt durch Bordbretter, die nicht genietet, sondern mit Schnüren zusammengenäht sind (Ellmers 1978, S. 497, Rausing 1984, S. 57 f.). Gewisse Parallelen gibt es auch zwischen dem Hjortspringboot und drei Beispielen aus North Ferriby am Humber. Das älteste von diesen wird wohl aus der mittleren Bronzezeit stammen, das heißt aus der Zeit um 1650 v.Chr. Zwar herrscht über die Datierung noch eine gewisse Unsicherheit, doch sind die Boote aus North Ferriby sicher die ältesten Plankenschiffe nördlich der Alpen (Rausing 1984, S. 43 ff.).

Der genaue Verlauf bronzezeitlicher Wasserwege läßt sich im allgemeinen natürlich nicht nachweisen. Doch ist es manchmal möglich, mit Hilfe von Funden und Baubefunden Aufschlüsse über die Verbindungswege zu bekommen. Schon vor mehreren Jahren legte B. Stjernquist eine Studie über die Gegend um den Helgeå, den größten Fluß Ostschonens, vor (Stjernquist 1963, S. 211 ff.). Es ist zu vermuten, daß die ihn umgebende Landschaft in der Bronzezeit noch stark bewaldet war. Der Helgeå mit seinen vielen Nebenflüssen konnte damals mit Booten befahren werden oder eignete sich zumindest als Orientierungshilfe für den Landverkehr. Siedlungen sind hier, wie sonst auch in der Bronzezeit, fast unbekannt. Die Untersuchung geht deshalb von den Gräbern aus. Die Gräber der Bronzezeit, Erd- sowie Steinhügel, sind im Binnenland selten. Jedoch kommen sie entlang der Flüsse recht oft vor. Die wenigen untersuchten Gräber weisen dieselbe Grabsitte wie Gräber in zentraleren Gebieten Südskandinaviens auf und zeigen, daß die Bevölkerung gute Kontakte zu ihrer Umgebung unterhielt. Die Frequenz der Gräber zeigt ferner, daß die Besiedlung im Helgeåtal intensiv gewesen ist. Sie folgte anscheinend den Wasserläufen.

Einige große Depotfunde vervollständigen das Bild lebhafter Kontakte, für die der Fluß eine entscheidende Rolle gespielt hat. Das größte Depot besteht aus Schmuck und Werkzeugen. Von den übrigen Gegenständen sind vor allem zwei

kleine Statuetten zu nennen. Die große Zahl der Fundstücke und ihr hoher Wert erwecken den Eindruck, etwas anderes als ein Privatvermögen zu sein. Möglicherweise handelt es sich um einen Opferfund, aber die große Menge von Gegenständen derselben Art läßt auch an das Warenlager eines Händlers denken. Denn der Fund wurde ganz in der Nähe des Flusses geborgen. Da die Besiedlung sich so deutlich im Bereich des Flusses und seiner Nebenflüsse konzentriert, ist es klar, daß das Wasser eine entscheidende Bedeutung sowohl für den Nah- als auch für den Fernverkehr hatte.

In diesem Zusammenhang zeigt Frau Stjernquist ein Diagramm über die Fallhöhe des Flusses. Diese beträgt von dem Binnenlandsee Möckeln bis zum Meer 135 m. Der erste Teil mit einer Folge von Wasserfällen sieht wie eine Treppe aus. Von Knisslinge ab ist der Wasserspiegel ausgeglichen, mit Ausnahme von einem kräftigen Wasserfall (Abb. 1) (Stjernquist 1963, S. 232 und Abb. 14). Die weitaus reichste bronzezeitliche Besiedlung finden wir an den unteren Abschnitten des Flusses. Knisslinge trägt den Charakter einer Grenzzone. Diese Tatsache kann so interpretiert werden, daß dieser Teil des Flusses mit Booten leicht befahren werden konnte. Der einzige Wasserfall auf dieser Strecke machte nur ein einmaliges Umladen erforderlich. Oberhalb Knisslinge ist der Fluß schwer schiffbar. Die Funde der Bronzezeit setzen dort jedoch nicht aus, sondern Gräber und Depotfunde kommen auch an den Wasserläufen im Binnenland vor. Dies zeigt, daß Flüsse und Gewässer, auch wenn sie nicht mit Booten befahrbar waren, für die Kommunikation bedeutungsvoll gewesen sind.

Aus dem ersten Jahrtausend unserer Zeitrechnung sind die Zeugnisse erheblich reicher. Das gilt vor allem für die Wikingerzeit, aber auch für frühere Perioden; aus der Römischen Kaiserzeit gibt es zum Beispiel verschiedenartige Quellen zu Schiffahrtswegen. Aus den ersten Jahrhunderten n.Chr. kennen wir große Mengen von Einfuhrgut aus dem Römerreich. Daß diese Importe wenigstens teilweise über Wasser befördert wurden, ist klar. Aus der Verteilung der Importe in Skandinavien kann man nach H.J. Eggers herauslesen, daß zu dieser Zeit das Skagerrak überquert wurde (Eggers 1951, Textkarte D, S. 69, Ellmers 1972, S. 231). Doch ist es nicht ohne weiteres sicher, ob die Streuung der Importfunde unbedingt Meeresstraßen anzeigt. Die wichtige Frage, ob Karten mit der Verbreitung archäologischer Funde die ehemalige Verbreitung korrekt widerspiegeln, wurde u.a. mehrmals von B. Stjernquist erörtert. Sie wie auch z.B. K. Schietzel steht dem Versuch, Handelsstraßen aus der Fundstreuung abzulesen, kritisch gegenüber (Stjernquist 1967, S. 7 ff., Schietzel 1984, S. 98). Eher spiegeln Konzentrationen von Einfuhrgut, im östlichen Dänemark vorzüglich auf Stevns konzentriert, wo sie in Gräbern zusammen mit Schmuckstücken aus Edelmetall und mit anderen Gegenständen von Statuscharakter vorkommen, den Niederschlag dieser Importe in Siedlungen der führenden Gesellschaftsschicht. Stevns hat eine vorteilhafte Verkehrslage, und U. Lund-Hansen meint, daß Tauschkontakte zwischen dem Kontinent und dem heutigen Schweden und Norwegen aus organisiert wurden (Lund-Hansen 1977, S. 156). Daß der Öresund schon in dieser Zeit ein zentrales Verbindungsglied war, zeigen z.B. große Ähnlichkeiten in der Keramik von Westschweden, Westschonen, Seeland und selbst dem nordwestlichsten Deutschland (Stjernquist 1955, S. 103).

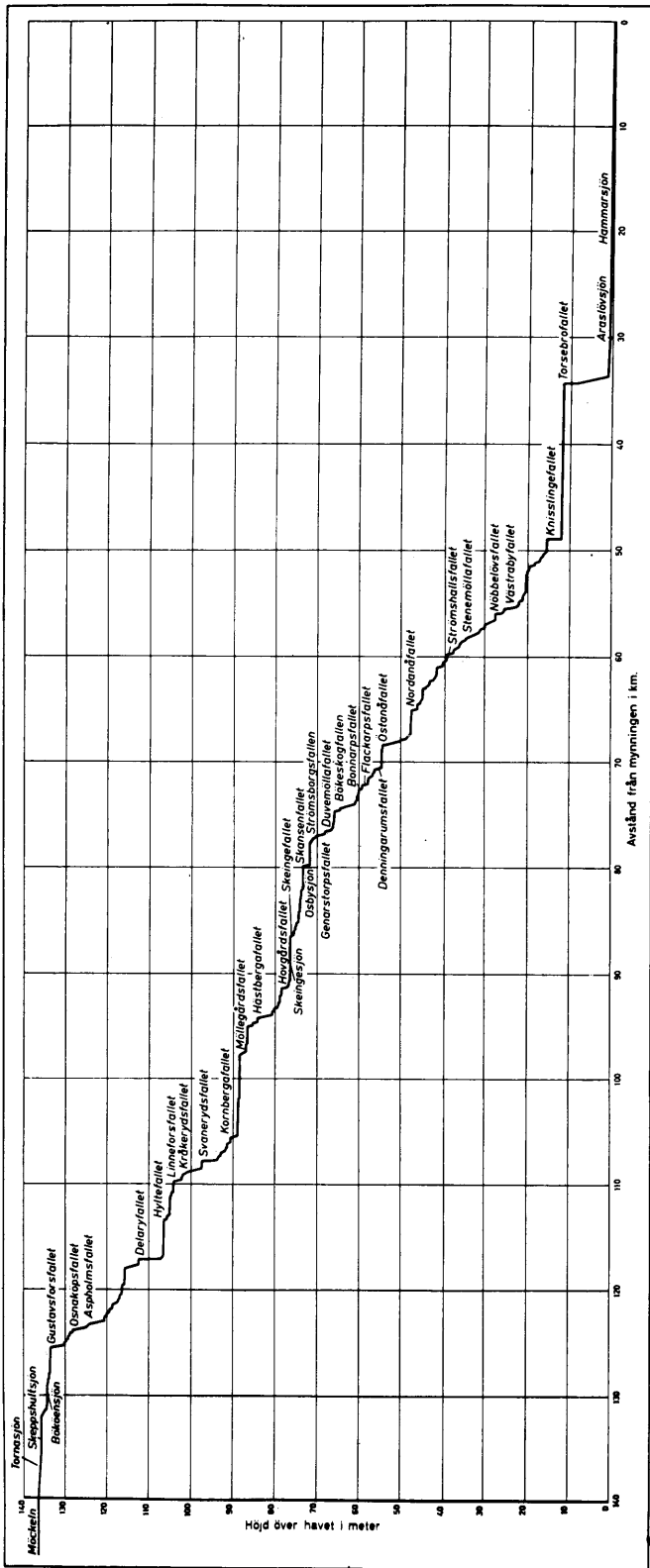


Abb. 1 : Gefälledigramm des Flusses Helgeå. Nach Stjernquist 1963.

Der nordwestlichste Küstenstrich des römischen Imperiums wurde vom 2. Jahrhundert an regelmäßig von schiffahrenden Nordgermanen geplündert. Zum Schutz wurde eine organisierte Küstenwehr eingerichtet (Johnson 1978, S. 61 ff., Ellmers 1978, S. 498 f.). Das Nydamschiff, das in der 2. Hälfte des 4. Jahrhunderts gebaut wurde, zeigt, daß man in Nordgermanien die effektive Ruder-technik der Römer in modifizierter Form übernommen hatte. Das erhaltene gebliebene Schiff von Nydam war zu seiner Zeit eines der modernsten germanischen Kriegsschiffe. Die übrigen dort gefundenen Boote zeigen veraltete Konstruktionen. Schiffsfunde und Abbildungen, zum Beispiel aus Trier, zeigen, daß die Schiffe der Römischen Kaiserzeit in Nordeuropa ziemlich klein waren, mit nicht mehr als sieben Paar Rudern (Ellmers 1978, S. 499 f.). Die geringe Größe der Schiffe erlaubte es nicht, sich weit von der Küste zu entfernen. So war es nicht möglich, Trinkwasser für längere Perioden mitzuführen. Deshalb ist anzunehmen, daß auch die Wasserstraßen in der Nähe der Küsten verliefen. Untersuchungen von D. Ellmers in Bremerhaven zeigen auch, daß die Schiffe, die bei der angelsächsischen Landnahme auf den Britischen Inseln verwendet wurden, allem Anschein nach solche vom Nydamtyp waren (Ellmers 1978, S. 500 ff.). Prokopios beschreibt, wie Bewohner der französischen Kanalküste im 6. Jahrhundert n. Chr. außer Fischfang und Ackerbau auch auf eigenen Booten Schifffahrt nach Britannien betrieben (Ellmers 1972, S. 234).

Aus dem 9. Jahrhundert stammen zwei in diesem Zusammenhang wichtige Dokumente, die Reiseberichte Ottars und Wulfstans. Sie sind in einer »Geographie«, die König Alfred von Wessex zusammenstellen ließ, überliefert. Während der Engländer Wulfstan über eine Fahrt auf der Ostsee von Haithabu nach Truso berichtet, teilt Ottar seine Kenntnisse von drei Fahrten mit, einer Entdeckungsreise von Halogaland ins Weiße Meer, einer Fahrt von Halogaland zum Handelsplatz Sciringssal und der Fahrt von dort nach Haithabu. Wir wollen uns hier die letzte dieser drei Reisen etwas näher ansehen. Ottar beschreibt, wie er fünf Tage von Sciringssal segelte »zu dem Hafen, den man aet Haedum« (= Haithabu) nennt. Das liegt zwischen den Wenden, den Sachsen und den Angeln und gehört den Dänen. Als er von Sciringssal hierher segelte, da hatte er drei Tage lang an Backbord Dänemark und an Steuerbord die offene See, und dann während der zwei Tage, bevor er nach Haithabu kam, hatte er an Steuerbord Gotland und Sillende und viele Inseln. In diesem Land wohnten die Angeln, bevor sie in dieses Land (= England) kamen. Und er hatte dann zwei Tage lang an Backbord die Inseln, die zu Dänemark gehören.«

Aufgrund dieses Berichtes sind vielerlei Rekonstruktionsversuche unternommen worden. Ich werde hier über zwei kürzlich erschienene Arbeiten kurz referieren und zwar eine von U. Schnall, Bremerhaven, und eine zweite von O. Crumlin-Pedersen, Roskilde (Schnall 1981, Crumlin-Pedersen 1983a). Beide Forscher sind der Meinung, daß man in der Wikingerzeit die Fahrtrouten keineswegs beliebig von Ort zu Ort wählte, sondern daß der Verkehr auf verhältnismäßig genau begrenzten Seewegen verlief.

Für die Rekonstruktion der Strecke von Sciringssal (Kaupang) nach Hedeby ist die Identifizierung der Namen Denamarc, Gotland und Sillende entscheidend, sowie die Kenntnis der damaligen Segeltechnik, der Navigationsverhältnisse und

der Naturhäfen. Die ersten drei Tage hatte Ottar »an Backbord Dänemark und an Steuerbord die offene See«. Mit Denamarc ist hier offenbar die schwedische Westküste, die damals unter dänischer Herrschaft stand, gemeint. Dann hatte er zwei Tage, bevor er nach Haithabu kam, an Steuerbord Gotland und Sillende sowie viele Inseln. Gotland ist hier kein Problem. Es ist Jütland oder ein Teil dieser Halbinsel. U. Schnall identifiziert Sillende mit Seeland. Er meint u.a., daß Alfred, der so viele dänische Provinzen nennt, Seeland nicht vergessen haben würde, mit seinen Worten »das alte Zentrum dänischer königlicher Macht«. Wenn Sillende nicht Seeland wäre, dann hätte Ottar laut Schnall eine Route Nordseeland und Ostjütland entlang eingeschlagen, wo die Navigation wegen vieler Untiefen gefährlich war. Wählte man den Öresund als Durchfahrt, konnte man entweder Møn, Falster und Lolland südlich umfahren oder den Weg zwischen Seeland und den Inseln nehmen. In diesem Zusammenhang ist auch ein Runenstein aus Stenkumla (Gotland) zu erwähnen. Dieser stammt aus der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts und berichtet von jemandem, der bei Ulvshale starb. Ulvshale ist der nördlichste Punkt der Insel Møn und ist vermutlich eine Landmarke gewesen. U. Schnall meint, hier bei Møn seien zwei Routen zusammengetroffen, die wichtige Handelsplätze miteinander verbanden: Haithabu-Sciringssal und Haithabu-Birka, beziehungsweise Gotland.

O. Crumlin-Pedersens Rekonstruktion setzt voraus, daß unter Sillende Süd-jütland zu verstehen ist. Nordschleswig wird in den Fränkischen Reichsannalen 815 Sinlendi genannt, und Ottar sagt auch, daß die Angeln hier gewohnt hätten. O. Crumlin-Pedersen beschreibt Ottars Reise hypothetisch Tag für Tag (Abb. 2). Die Strecke beträgt 375–400 Seemeilen. Da er wahrscheinlich mit einer Geschwindigkeit von 5 Knoten gefahren ist, hat er 16 Stunden pro Tag gebraucht. Am ersten Tag ist er nach Orust gelangt, einer Insel, die gute Ankerplätze bot. Am Ende des zweiten Tages könnte er an die Lagune bei Galtabäck gekommen sein, wo an einer Gamla Köpstad (Alter Kaufplatz) genannten Stelle frühmittelalterliche Wracks aufgefunden wurden. Als Übernachtungsplatz des dritten Tages hätte sich der Isefjord gut geeignet. Hier bei Skuldevig, wo die topographischen Verhältnisse an den Handelsplatz Köpingsvik auf Öland erinnern, sind Kulturschichten mit Funden aus dem 8.–12. Jahrhundert untersucht worden. Arabische Münzen wurden gefunden; Klinkernieten deuten auf Schiffsreparaturen hin. Es ist zu vermuten, daß dies ein Anlegeplatz gewesen ist, wo Handel treibende Leute sich für kurze Zeit aufhielten. Im Gegensatz zu der Auffassung von U. Schnall meint O. Crumlin-Pedersen, an der Nordküste Seelands habe in der Wikingerzeit ein lebhafter Verkehr geherrscht. Skuldevig soll vom 8. bis zum 12. Jahrhundert ein Handelsplatz gewesen sein. Der vierte Tag brachte die recht gefährliche Umsegelung von Själlands Odde. Die weitere Reise konnte dann durch den Großen oder Kleinen Belt verlaufen. Die Kleine-Belt-Route ist länger, dafür sind die Stromverhältnisse im Großen Belt aber schwieriger. Auf beiden Strecken gab es gute Ankermöglichkeiten: Hervig in der Kalundborger Förde wird im Mittelalter als Hafen für die Kriegsflotte (Ledungshamn) genannt; Lushavn auf Samsø; Korshamn bei Fynshoved; Nyborg Fjord oder Korsor Nor; Gundso Vig weist Pfahlsperren und Wrackfunde aus dem frühen Mittelalter auf, die anzeigen, daß dieser Platz ein Knotenpunkt der Schif-

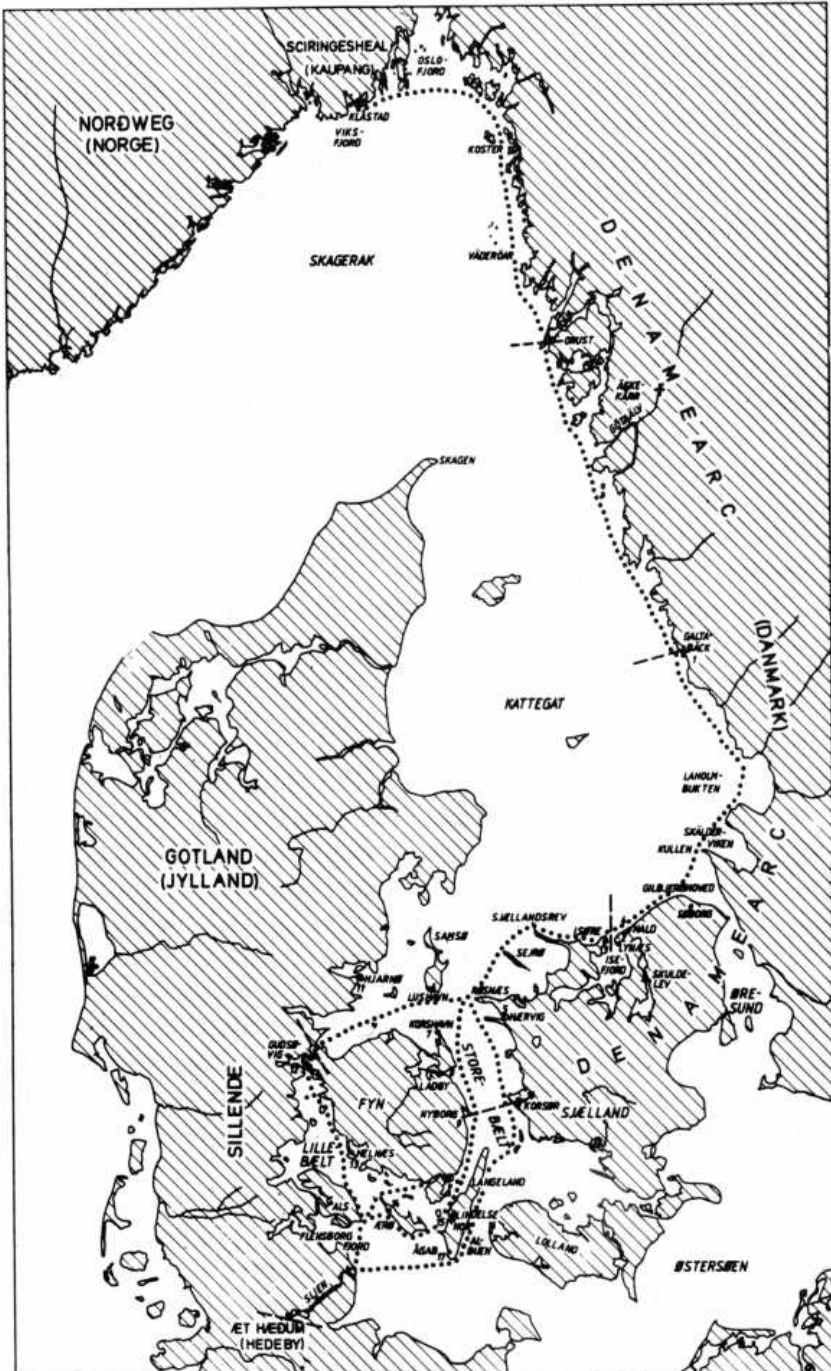


Abb. 2: Die Segelroute Ottars von Sciringesal nach Hedeby. Rekonstruktion von Crumlin - Pedersen 1983.

fahrt gewesen ist. Die Fahrstrecke des fünften Tages, von Langeland bis zur Schleimündung, betrug 23 Seemeilen. Das bedeutete eine Fahrt von drei bis fünf Stunden ohne Landkontakt. Der Weg um Aero herum war zwar länger, bot aber den Vorteil einer kürzeren Strecke über offenes Meer. Falls er die Fahrt durch den Kleinen Belt wählte, folgte er wahrscheinlich der Küste von Fünen und hatte dann Brandsø, Bågø, Årø, Barsø und Als an Steuerbord (= mehrere Inseln). Mögliche Ankerplätze sind dort Helnaes oder Vitsø Nor.

Bevor wir uns einige Anlagen und Funde in Verbindung mit den Verkehrswegen ansehen, möchte ich noch O. Crumlin-Pedersens Rekonstruktion von Wulfstans Reise erwähnen (Crumlin-Pedersen 1983a). Diese besaß einen ganz anderen Charakter. Wulfstan fuhr von Haithabu ostwärts nach Truso an der Danziger Bucht. Er war sieben Tage und Nächte ununterbrochen unterwegs. Wir wissen nichts von Art, Größe oder Herkunft seines Schiffs. Aller Wahrscheinlichkeit nach fuhr er mit einem slawischen Handelsschiff. Reste von einem slawischen Schiff aus dem 9. Jahrhundert wurden an der Schleimündung gefunden. Die Südküste der Ostsee weist durch die großen Materialverschiebungen der vielen dort mündenden Flüsse schwierige Wasserverhältnisse auf. Gute Ankermöglichkeiten gibt es auf Rügen, wo ein wikingerzeitlicher Handelsplatz, Ralswiek, untersucht wurde. Will man Tag und Nacht segeln, ist Loten eine Notwendigkeit. O. Crumlin-Pedersen setzt voraus, daß man der 10-Meter-Tiefenlinie folgte. Damit war gesichert, daß man genügend Abstand zur Küste hatte. Die Rekonstruktion zeigt, wie man an der Küste entlang, an der Eckerförder Bucht und Kieler Förder vorbei zum Fehmarn-Sund segelte; von hier weiter südostwärts, bis man wieder die 10-Meter-Tiefenlinie erreichte. Hinter Arkona war es möglich, der wohldefinierten 20-Meter-Tiefenlinie auf einer geraden Route bis zur Danziger Bucht zu folgen. Handloten ist auf dem Teppich von Bayeux belegt (Crumlin-Pedersen 1983a, Abb.).

Ziemlich viele Anlagen, die mit dem Schiffsverkehr zu tun haben, sind archäologisch untersucht worden. An erster Stelle stehen die Handelsplätze. Ihre Lage zeigt in jedem Fall, von welcher entscheidenden Bedeutung die Wasserwege gewesen sind. In Haithabu sind Kaianlagen nachgewiesen. In Hamburg wurden dicht am Ufer Gebäude ausgegraben, die als Reste einer mehr als 100 m langen Reihe von Kaufmannsgrundstücken interpretiert und in das 9. Jahrhundert und später datiert werden. Möglicherweise gab es hier im 11. Jahrhundert an den einzelnen Grundstücken auch noch Landungsbrücken (Schietzel/Crumlin-Pedersen 1980, Ellmers 1972, S. 199).

Mehrere der in der Wikingerzeit angelegten Städte liegen am Meer oder haben Wasserverbindungen dorthin, als erste Ribe, später Århus, Odense, Roskilde und Helsingborg. Auch andere Plätze, die von Handwerker- und Händlerstätigkeit stammendes Fundmaterial geliefert haben, weisen eine Lage auf, die für Wasserverkehr spricht. So hat zum Beispiel der Helgeå in der Eisenzeit vielleicht eine noch größere Rolle gespielt als vorher. Zwischen dem 7. und 10. Jahrhundert sind an der Mündung des Flusses mehrere einander ablösende Siedlungen angelegt worden. Hier wurden u.a. Glasperlen aus importiertem Rohstoff hergestellt<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Callmer 1982. In Südsandinavien gibt es jetzt eine Reihe von küstennahen Siedlungen oder Siedlungen, die durch einen Fluß Verbindung mit dem Meer haben, wo eine Handelsfunktion erwogen wird, z.B. Strömberg 1963, Ohlsson/Cinthio 1979, S. 30 ff., Jankuhn 1981.

Daß trotzdem Kaianlagen der Wikingerzeit recht spärlich bekannt sind, hat mit dem geringen Tiefgang der Schiffe zu tun. Dieser machte sie von Kaianlagen unabhängig. Auf seichten Strandpartien konnten sie hochgezogen und auch, worauf Ellmers erstmals hingewiesen hat, mit Hilfe von Wagen und Pferden entladen werden (Ellmers 1983).

Andere Anlagen, die direkt mit dem Wasserverkehr zu tun haben, sind Schleppestrecken, Kanäle und Sperren. Einer der wichtigsten Wege der Vorzeit in Südkandinavien war der über die Schleswiger Landenge von Hollingstedt nach Haithabu, die Verbindung zwischen der Nord- und der Ostsee. Vom Hafen in Hollingstedt wissen wir, daß er noch im 16. Jahrhundert ein Tidehafen gewesen ist. Zwischen Hollingstedt und Haithabu mußten die Güter umgeladen und über Land fortgeschafft werden. Vielleicht wurden auf diesem Weg manchmal auch Schiffe befördert. Jedenfalls wurde im 12. Jahrhundert einmal eine ganze Kriegsflotte über die 16 km lange Strecke transportiert. Ellmers nennt dies eine »Schleppestrecke«, jedoch ohne irgendwelche Konstruktionen oder topographische Merkmale zu erwähnen (Ellmers 1972, S. 72 und 233). Die Insel Samsø hatte besonders in der Wikingerzeit eine zentrale und sichere strategische Lage. Hier wurde im 8. oder 9. Jahrhundert ein Kanal gegraben, der den guten Naturhafen im Stavns Fjord mit der Westseite der Insel verband. Der Kanal war 1 km lang, ungefähr 11 m breit und etwa 1,25 m tief, was für die Schiffe der Wikingerzeit völlig ausreichte. Die Seiten des Kanals waren mit Holzkonstruktionen verstärkt. Es hat den Anschein, als habe der Kanal eher der militärischen Kontrolle der Gewässer als der Handelsschifffahrt gedient (Stiesdal 1960, Roesdahl 1982, S. 38).

Kanäle und Häfen sind Konstruktionen zur Förderung des Verkehrs. Der Zweck von Sperranlagen dagegen ist, bestimmte Seerouten zu blockieren. Wo also solche Sperren festgestellt werden, ist einerseits lebhafter Verkehr zu erschließen und andererseits ein Interesse daran, diesen Verkehr zu kontrollieren. Von solchen Anlagen sind jetzt etwa 30 aus verschiedenen Teilen Südkandinavien bekannt. Sie gehören meist der Wikingerzeit und dem frühen Mittelalter an. Einige sind aber auch früheren Datums. In der Haderslebener Förde sind zwei aus Eichenpfählen bestehende Sperren aus dem 3. Jahrhundert untersucht worden. Die erste hat die Mündung der Förde effektiv abgeriegelt. Um weiterzusegeln, mußte man die Schiffe über eine kleine Landzunge schleppen, wo längliche Vertiefungen im Boden wahrscheinlich Schleppestrecken anzeigen. Die zweite Sperre war möglicherweise beweglich und konnte nach Bedarf geöffnet oder geschlossen werden. Grabfunde zeigen an, daß die Gegend um die Förde in der Römischen Kaiserzeit dicht besiedelt war und die Bewohner verhältnismäßig wohlhabend waren (Crumlin-Pedersen 1975).

Der Hauptteil der Sperranlagen gehört dem 10.-12. Jahrhundert an. Die bekannteste von ihnen ist die in der Bucht von Roskilde bei Skuldelev. Hier wurden fünf mit Steinen gefüllte Schiffe in einem engen Teil der Förde versenkt. Die Absperrung bestand außerdem aus Pfählen und Steinen (Olsen/Crumlin-Pedersen 1978). Einige Sperren waren nur aus Holz konstruiert; sie bestanden aus in den Boden eingerammten Pfählen, die manchmal durch horizontale Baumstämme verstärkt waren. Solche Anlagen wurden bei Hominde auf Lolland, Hel-

naes auf Fünen und Bussevik in Blekinge festgestellt. Bei ihnen allen handelt es sich um Konstruktionen von erheblicher Größe, deren Zweck es war, ausgedehnte Gebiete zu schützen (Crumlin-Pedersen 1973, Atterman 1967, S. 49 ff.).

Fünf wikingerzeitliche Schiffe wurden 1982 im Fotevik in Schonen in Verbindung mit einer 350 m langen Steinkonstruktion gefunden. Diese Sperre hat einen außerordentlich guten Naturhafen geschützt. Vielleicht ist dieser Hafen ein militärischer »Ledungshafen« gewesen, wo die Flotte sich unter königlichem Befehl zu sammeln pflegte. Topographisch sehr ähnlich sind die Verhältnisse bei Vordingborg, wo zwei Sperren aus dem späten 10. und frühen 11. Jahrhundert entdeckt wurden. Auch für Vordingborg wird eine Verwendung als Ledungshafen erwogen (Crumlin-Pedersen 1984, Hårdh 1984). Trifft das zu, dann wären die Konstruktionen in Foteviken und bei Vordingborg aufgrund königlicher Initiative angelegt worden. Ob der König auch für die Errichtung der übrigen Sperren verantwortlich war, ist ungewiß, aber bekanntlich war die Endphase der Wikingerzeit durch große königliche Unternehmungen geprägt.

Anlagen für den Wasserverkehr werden in der Regel nur zufällig entdeckt, und selten sind sie eingehender untersucht worden. Nur eine Strecke, und zwar die vom offenen Meer durch die Bucht von Roskilde hindurch bis Roskilde, wurde gründlich von Crumlin-Pedersen erforscht. Der Seeweg nach Roskilde ließ sich mit Hilfe topographischer und geologischer Verhältnisse sowie archäologischer Funde rekonstruieren. Die Ergebnisse zeigen, wieviel es an einem alten Wasserweg zu beobachten gibt (Crumlin-Pedersen 1978). Eine Reihe von Wracks aus verschiedenen Zeiten zeigt ungefähr an, wo man segelte und auch mit welchen Typen von Schiffen man nach Roskilde gelangen konnte. Um 1000 n.Chr. hat man – außer mit kleinen Booten – den inneren Teil der Förde mit Kriegsschiffen von 1,20 m Tiefgang und Handelsschiffen von bis zu 1,50 m Tiefgang befahren. Größere Handelsschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 2 m kamen im 12. Jahrhundert im äußersten Teil der Förde vor. Die Kogge des Mittelalters konnte voll beladen nicht bis Roskilde gelangen.

Beachtenswert sind die großen Arbeitsleistungen, die erbracht wurden, um das Einfahren zu verhindern oder zu erschweren. Die wohlbekanntesten Schiffe aus Skuldelev gehören nur zu einer von vielen Sperranlagen. Weitere wurden am Eskildso (Kolholm-Skuldelev) und bei Frederikssund beobachtet. Die umfangreichsten Konstruktionen sind die bei Kolholm-Skuldelev. Hier ist die Förde am engsten, und um die kleine Insel herum gibt es Untiefen mit natürlichen oder gegrabenen Segelrinnen. Die Gewässer sind hier nach und nach abgeriegelt worden (Abb. 3).

1. Am Anfang des 9. Jahrhunderts wurde eine Sperre in Peberrenden mit einer Reihe von Pfählen über den Svalegrund bis Vesterrenden errichtet, wo es ebenfalls eine Absperrung gab.

2. Dann wurde die Sperre in Peberrenden verbessert. Fünf Schiffe wurden hier versenkt. Die Sperre in Vesterrenden wurde aufgegeben, und stattdessen wurde Jyde dybet durch Steine und Schiffe abgeriegelt. Die Durchfahrt im Vimmelskafet wurde mit Hilfe von Pfählen reguliert. Die Absperrungen wurden durch eine Reihe von Pfählen miteinander verbunden. Der Seeweg nach Roskilde sollte

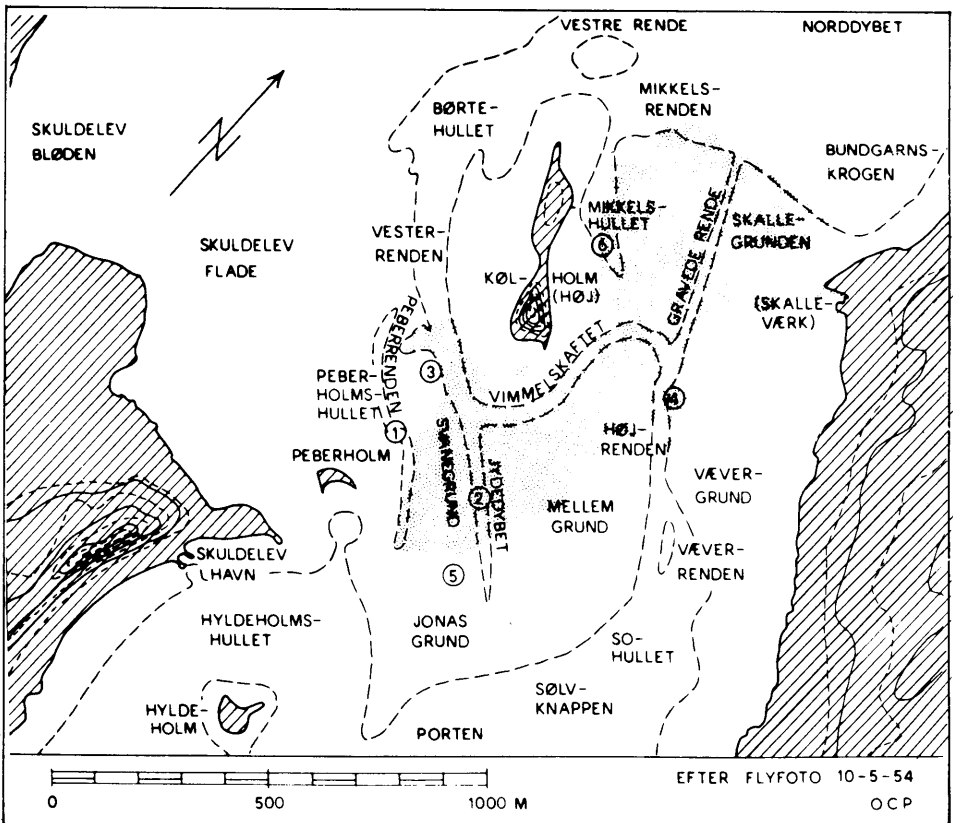


Abb. 3 : Der Roskildefjord bei Skuldelev. Nach Crumlin - Pedersen, 1978.

1 Fundplatz der fünf Skuldelevschiife, 2 Stein- und Schiffsüberreste, 3 Sperre aus Stein und Holz, 4 Pfahlsperre, 5 Schiffsüberreste, 6 Wrack.

offenbar durch das streng regulierte Vimmelskaflet verlaufen. Die Absperrung bei (4) ist wahrscheinlich eine bewegliche gewesen.

Bei Sundby wurden mehrere Stein- und Holzkonstruktionen beobachtet, die als Brückenköpfe interpretiert werden. <sup>14</sup>C-Datierungen ergeben für eine der Konstruktionen die ältere Römische Kaiserzeit. Eine andere gehört vielleicht in das 7. Jahrhundert, eine dritte in das frühe Mittelalter und eine weitere ins späte Mittelalter. Außerdem gibt es eine Brücke des 18. Jahrhunderts. Der Rekonstruktionsvorschlag (Abb. 3) zeigt, wie die Fahrstrecken in dieser Gegend über einen Zeitraum von 1500 Jahren verlaufen sein könnten. Im Anschluß an B (Kignaes) wurde ein Goldschatz der Völkerwanderungszeit gefunden. Der Schatz kann als Datierungsgrundlage für diese Konstruktion dienen. Obwohl die Funde erhebliche Aktivitäten während eines langen Zeitraumes bezeugen, enthält die Konstruktion noch unsichere Punkte.

Um die Förde herum gibt es viele Ortsnamen, die mit »Bavn« anfangen. Einige von ihnen könnten mit einem alten Signalsystem zu tun haben. »Bavn« bedeutet »Feuerzeichen«, und es ist ziemlich wahrscheinlich, daß der Seeweg nach Ros-

kilde auch durch ein Warnsystem gesichert war. Eine weitere Möglichkeit, die Wasserwege zu studieren, wäre also eine genaue Registrierung und Interpretation der Ortsnamen. Sonstige Seewege in dem hier zu behandelnden Gebiet sind bei weitem nicht so gut dokumentiert wie der nach Roskilde. Daß der Öresund eine große Rolle gespielt hat, versteht sich von selbst. Hier aber müssen wir uns vorläufig mit Kartierungen der Verbreitung von bestimmten Funden begnügen, auch wenn dieses Verfahren, wie schon erwähnt, mit großer Unsicherheit behaftet ist.

Speckstein kommt in Norwegen und in Westschweden vor. In fast allen größeren wikingerzeitlichen Siedlungen in Südsandinavien und im Ostseeraum wurden Specksteingefäße und andere Gegenstände aus Speckstein geborgen; im Ostseeraum vor allem in Haithabu, Ralswiek und Wollin (Resi 1979, Abb. 132 und 133). Die Specksteinfunde in Dänemark folgen den Küsten, und aller Wahrscheinlichkeit nach wurde dieser schwere Rohstoff per Schiff befördert. Resi vermutet, daß der Speckstein nach Haithabu entlang der Ostseeküste Jütlands verfrachtet wurde, also auf dem Weg, den Ottar laut Crumlin-Pedersen gefahren ist. Einige Funde an der Westküste Schonens deuten auf einen Transport durch den Öresund hin. In seiner Dissertation über die schonische Öresundküste im Mittelalter erwähnt R. Holmberg noch einige Funde, die Verkehrsverbindungen durch den Öresund in der Wikingerzeit belegen (Holmberg 1977, S. 16 ff.). Küstensiedlungen haben hier regelmäßig Funde von slawischer Keramik geliefert. Dies weist auf Beziehungen zur südlichen Ostseeküste hin, so wie der Speckstein auf Kontakte nach Norwegen hinweist. Auch der Speckstein in Wollin ist wahrscheinlich durch den Öresund transportiert worden. Schließlich verstärken die beim Schmuck bestehenden Übereinstimmungen den Eindruck, daß zwischen Schonen und Norwegen lebhaft Beziehungen bestanden.

Ein wichtiger Weg war der durch den Limfjord. Er verband Ostdänemark und das Ostseegebiet mit Westdänemark, Westnorwegen und Westeuropa. Die wohlbekanntesten Ring-Burgen der Wikingerzeit, Fyrkat, Trelleborg und Nonnebaken, sind im Hinblick auf die Landverbindungen gebaut worden – Aggersborg, die größte, liegt genau dort, wo sich zwei oder drei mögliche Segelrouten am Ausfluß der Bucht kreuzen. Der gesamte Verkehr konnte von hier aus kontrolliert werden. Diese Kontrolle war, laut E. Roesdahl, sicher mit der Einziehung von Gebühren verbunden. Auch Aggersborg ist ein Zeugnis für die erstarkende Macht des Königs im Laufe der Wikingerzeit. An der östlichen Mündung der Bucht liegt das große Gräberfeld Lindholm Høje, das auf jeden Fall für eine bedeutende und langdauernde Besiedlung spricht (Roesdahl 1984).

Der letzte sehr wichtige Seeweg, den ich hier erwähnen möchte, ist der, welcher von und nach Haithabu zum offenen Meer führte. K. Schietzel schreibt, man könne zwar oft gut dokumentieren, von wo Rohstoffe und Waren stammen, doch sei die Unsicherheit groß, wenn es um die Bestimmung der Transportwege geht. Der Weg von Westen über Hollingstedt und die vermutete Schleppestrecke von Hollingstedt nach Haithabu wurden schon erwähnt. Für den Seeverkehr nach Osten bot die Schlei gute Möglichkeiten. Sie ist etwa 35 km lang und recht schmal. Sie wurde vielleicht schon in der Wikingerzeit durch Sperren, Befestigungen und Siedlungen kontrolliert. Das große Gräberfeld bei Thumby-Bienebek kann ein Zeugnis dafür sein. Vielleicht ist die Streuung der Goldbrakteatenfunde

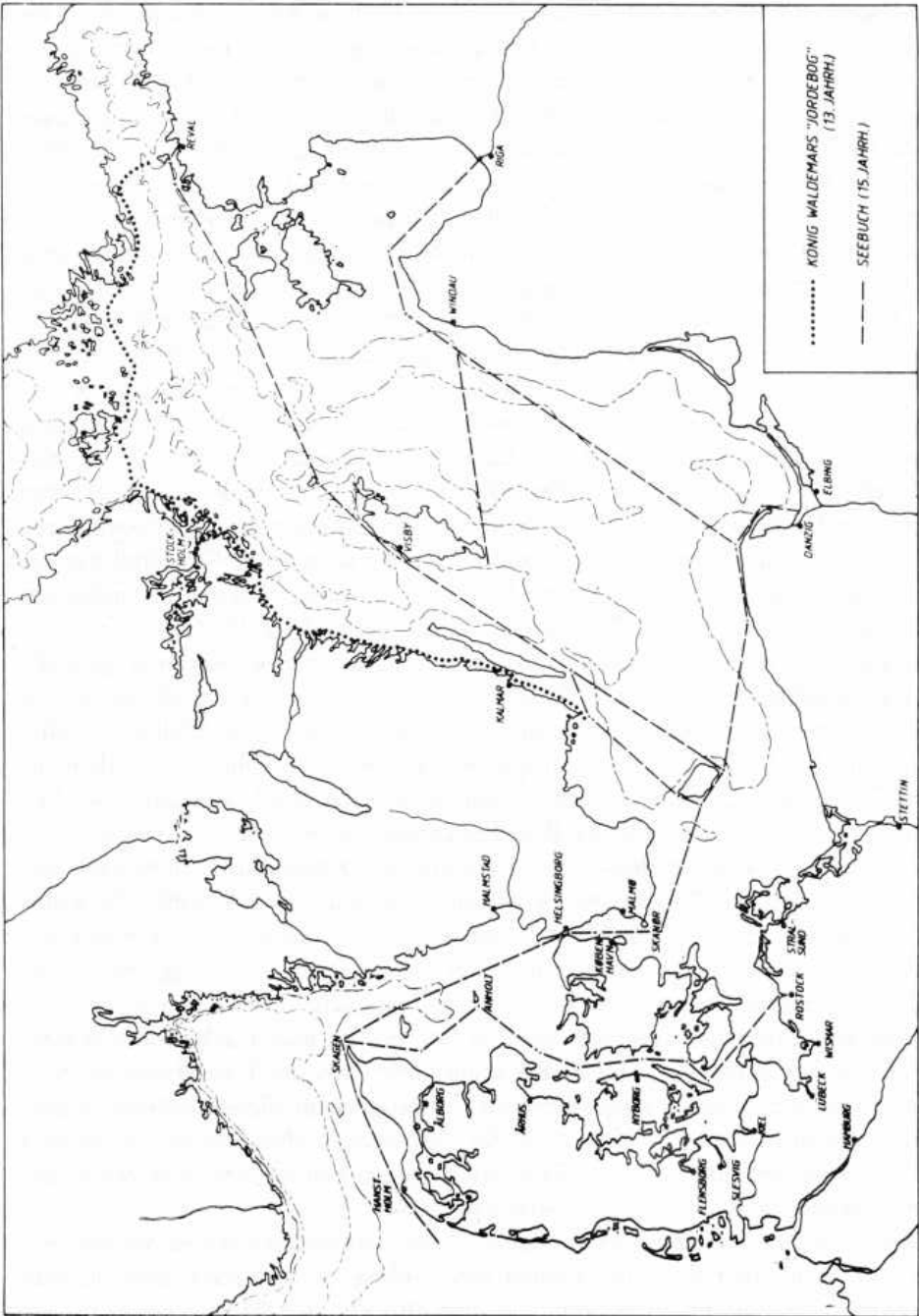


Abb. 4 : Seerouten nach der Segelanweisung in König Waldemars "Jordebog" des 13. und aus dem "Seebuch" des 15. Jahrhunderts. Nach Crumlin - Pedersen 1983 b.

in dieser Gegend, wie sie von M. Müller-Wille zusammengestellt wurde, ein Anzeichen, daß die Schlei und ihre Nebenflüsse auch vor der Wikingerzeit für den Verkehr von Bedeutung waren (Schietzel 1984, S. 98, Müller-Wille 1984, Abb. 20).

In vor- und frühgeschichtlicher Zeit war der Wasserverkehr durch küstennahe Schifffahrt gekennzeichnet. Eine entscheidende Tatsache war, daß die Schiffe die ganze Vorzeit hindurch geringen Tiefgang hatten. Die Koggen des Mittelalters stellten ganz andere Anforderungen an Hafenanlagen, und mit veränderten Schiffstypen mußten auch neue Routen gesucht werden. Dies geht ganz deutlich aus den Wrackfunden der Periode von 1050 bis 1350 hervor. Eine von O. Crumlin-Pedersen angefertigte Kartierung zeigt, daß man noch bis etwa 1200 in Küstennähe zu segeln pflegte. Keines der Wracks dieser älteren Periode wurde an einer offenen Küste gefunden (Crumlin-Pedersen 1983b, S. 234 Tab. 3). Das Grundbuch König Waldemars beschreibt eine Segelroute von Blekinge nach Reval, die zeigt, daß man noch im 13. Jahrhundert die offene See gemieden hat. Dieses Bild läßt sich gut mit der Reisebeschreibung Ottars aus dem 9. Jahrhundert in Einklang bringen (Crumlin-Pedersen 1983b, S. 235). Die weitere Entwicklung der Schiffe bot aber allmählich neue Möglichkeiten, schwierige Küstenstrecken durch Kreuzen zu überwinden. Städte, die sich nach 1200 etablierten, lagen am offenen Meer (Andrén 1983, S. 86). Ein Seebuch aus dem 15. Jahrhundert gibt die Route um Skagen herum und weiter in die Ostsee an Rostock, Danzig, Riga und Reval vorbei genau an. Die Situation ist jetzt eine andere. Die Funde von Koggen wurden sämtlich im Zuge dieser neuen Seewege getätigt, also entweder nur an Hafenplätzen oder in weitem Abstand von den Küsten (Abb. 4).

## Summary

### Sea and river routes in south Scandinavia considered from an archaeological point of view

The purpose of this article is to give an account of some methods that have been used to indicate waterways from prehistoric times and to give some examples of routes which probably were used by boats at different periods.

The material is sparse and uneven. Transport over water leaves nothing but indirect traces. Harbours, barriers and wrecks offer some hints. The distribution of archaeological finds has sometimes been thought to show links of communication, and imports have also been used as indications of waterways. Information has been sought in place-names and written sources.

The changing landscape provides a considerable difficulty. Rather small variations in sea level cause great changes in the conditions for navigation, especially along the shoaling south-Scandinavian shores.

The possibilities to trace water-ways from the oldest parts of prehistory are of course strongly restricted. The localisation of settlement sites from the early stone age for example shows that the waterways were of importance for communication. However, this does not necessarily mean travel by water; rivers or streams could have facilitated orientation for transport by land.

An example from the bronze age shows a concentration of indications of settlement at a Scanian river, exactly where the calm reach of the river is broken by a series of falls. Up to this point the river was navigable.

The possibilities for studying waterways increase considerably during the iron age and especially the Viking age. A written source that has been much discussed is the account of a journey by Ottar from the 9<sup>th</sup> century.

Several attempts have been made to reconstruct Ottar's route from Sciringes Heal in southern Norway to Haithabu in Schleswig. From this period a quite large material of constructions in connection with sea transport is known. Wreck finds i.a. show that the routes followed the shores closely.

With the growing loading capacity the ships were gradually forced to choose new more off-coast routes. This change is evident in the material from the 13<sup>th</sup> century onward.

## Literatur

- Andersen, S.H.*, 1975: Ringkloster, en jysk inlandsbobplads med Ertebøllekultur. *Kuml* 1973/74, S. 11–94.
- Andersen, S.H.*, 1980: Tzbrind Vig. Foreløbig meddelelse om en undersøisk stenalderboplads ved Lillebaelt. *Antikvariske studier* 4, S. 7–19.
- Andréon, A.*, 1985: Den urbana scenen. Städer och samhälle i det medeltida Danmark. Lund.
- Atterman, I.*, 1967: Kring Hallarumsviken. Utflykt i en östblekingsk vikingabygd. *Blekingeboken*.
- Brondsted, J.*, 1957: Danmarks Oldtid. I. København.
- Callmer, J.*, 1982: Production site and market area. *Meddelanden från Lunds Universitets Historiska Museum N.S.* 4. 1981/82, S. 135–165.
- Crumlin-Pedersen, O.*, 1974: Helnaes spaerringen. *Fynske Minder* 1973, S. 29–48.
- Crumlin-Pedersen, O.*, 1975: »AE Lei« og »Margarethes Bro«. *Nordslesvigske Museer* 2, S. 9–25.
- Crumlin-Pedersen, O.*, 1978: Søvejen til Roskilde. *Historisk årbog for Roskilde amt*.
- Crumlin-Pedersen, O.*, 1983a: Skibe, sejlads og ruter hos Ottar og Wulfstan in Ottar og Wulfstan, to rejsebeskrivelser fra vikingetiden. Übersetzt von Niels Lund, Roskilde.
- Crumlin-Pedersen, O.*, 1983b: Schiffe und Seehandelsrouten im Ostseeraum 1050–1350. *Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte* 7, S. 229–237.
- Crumlin-Pedersen, P.*, 1984: Fotevik. De marinarkæologiske undersøgelser 1981 og 1982. *Pugna forensis*. Malmö.
- Eggers, H.J.*, 1951: Der römische Import im Freien Germanien. *Atlas der Urgeschichte* 1. Hamburg.
- Ellmers, D.*, 1972: Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. *Offa-Bücher* 22. Neumünster.

- Ellmers, D.*, 1978: Die Schiffe der Angelsachsen. Sachsen und Angelsachsen. Ausstellung des Helms-Museums. Hamburg.
- Ellmers, D.*, 1983: Warenumschlag zwischen Schiff und Wagen im Wasser. Deutsches Schifffahrtsarchiv 6.
- Holmberg, R.*, 1977: Den skånska Öresundskustens medeltid. Lund.
- Hårdh, B.*, 1984: Das Fotevik-Projekt. Vorläufiger Bericht über Untersuchungen im und am südlichen Öresund. Offa 41, S. 77-84.
- Jankuhn, H.*, 1981: Beobachtungen und Überlegungen zur »Infrastruktur« des wikingerzeitlichen Seehandels. Offa 37. 1980, S. 146-163.
- Johnson, S.*, 1978: Die Sachsen als Vorläufer der Wikinger - Litus Sachsonicus. Sachsen und Angelsachsen. Ausstellung des Helms-Museums. Hamburg.
- Larsson, L.*, 1983: Ageröd V. An atlantic bog site in central Scania. Lund.
- Lomborg, E.*, 1973: Die Flintdolche Dänemarks. København.
- Lund-Hansen, U.*, 1977: Das Gräberfeld bei Harpelev, Seeland. Acta Archaeologica 47. 1976.
- Marstrander, S.*, 1963: Østfolds jordbruksristninger. Trondhjem.
- Müller-Wille, M.*, 1984: Opferplätze der Wikingerzeit. Frühmittelalterliche Studien 18, S. 187-221.
- Ödman, A.*, 1983: Ett stadssamhälles uppkomst och fall. Blekingeboken.
- Ohlsson, T. und Cinthio, H.*, 1979: Löddeköpinge - Kävlingebygdens äldsta centralort. Kävlingebygden nu och då.
- Olsen, O. und Crumlin-Pedersen, O.*, 1978: Fünf Wikingerschiffe aus Roskilde Fjord, Kopenhagen.
- Rausing, G.*, 1984: Prehistoric Boats and Ships of Northwestern Europe. Lund.
- Resi, H.G.*, 1979: Die Specksteinfunde aus Haithabu. Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu 14. Neumünster.
- Roesdahl, E.*, 1982: Viking Age Denmark. London.
- Roesdahl, E.*, 1984: Aggersborgsproblemer - størrelse og beliggenhed, formål og funktion. Tredie tvaerfaglige Vikingesymposium. Højbjerg.
- Schietzel, K. und Crumlin-Pedersen, O.*, 1980: Havnen i Hedeby. Skalk 1980:3, S. 1-32.
- Schietzel, K.*, 1984: Land- und Seewege im Bereich der Schleswiger Landenge. Archäologische und naturwissenschaftliche Untersuchungen an ländlichen und frühstädtischen Siedlungen im deutschen Küstengebiet vom 5. Jahrhundert bis zum 11. Jahrhundert n.Chr., Bd. 2. Weinheim.
- Schnall, U.*, 1981: Der Schifffahrtsweg von Skiringsal/Kaupang nach Haithabu in der frühen Wikingerzeit. Deutsches Schifffahrtsarchiv 4.
- Stiesdal, H.*, 1960: Kanalen der skaerer Samsø over. Skalk 1960:4, S. 6-8.
- Stjernquist, B.*, 1955: Simris. On cultural connections in the Roman Iron Age. Lund.
- Stjernquist, B.*, 1963: Om Göingebygdens bronsålder. Skånes Natur 1963.
- Stjernquist, B.*, 1967: Models of commercial diffusion in prehistoric times. Scripta Minora. Lund.
- Strömberg, H. und Strömberg, M.*, 1983: Båttyper på hållristningar i Kville. Bohuslän. Årsbok 1983.

*Strömberg, M.*, 1963: Handelsstråk och vikingabygd i sydöstra Skåne. Om Hagestadundersökningen. Ale 3.

Svend Gissel

## Verkehrsnetzänderungen und Wüstungserscheinungen im spätmittelalterlichen Dänemark<sup>1</sup>

Mit 5 Abbildungen

### I

Vor etwa 40 Jahren durchwanderte ich mit meinem Freund Viggo Nielsen, heute Direktor des dänischen Staatsamtes für Naturschutz und Denkmalpflege, und seiner Frau den jütischen Heerweg von der alten Hauptstadt Jütlands, Viborg, bis zur dänisch-deutschen Grenze bei Padborg, und zwar mit Hugo Matthiessens Buch über diesen alten und wichtigen Verkehrsweg in der Tasche. Von den vielen Eindrücken dieser Wanderung ist mir besonders einer in Erinnerung geblieben: die Feststellung Matthiessens, daß der Heer- und Ochsenweg, der im früheren Mittelalter von Viborg aus in seiner ganzen Länge fast direkt nach Süden führte, also durch das Binnenland verlief, im Spätmittelalter und in der Neuzeit nach den Hafenstädten Kolding und Haderslev an der Ostküste bzw. nach Ribe an der Westküste abdrehte, um dann zu seiner alten Spur nach Süden zurückzukehren und sie nach Gottorf, Rendsburg usw. fortzusetzen. Das alte Zwischenstück wurde als toter Weg von der schwarzen Heide überwuchert. Auf dieser ersten Erfahrung aufbauend möchte ich weitere Beobachtungen über dänische Verkehrswege und Wüstungserscheinungen anschließen, um dann zwei einschlägige Beispiele näher zu behandeln, eines aus dem Bereich des Seeverkehrs, das andere aus dem Bereich des Landverkehrs.

Im Rahmen meiner Forschungen über bäuerliche Zinszahlung und Siedlungsentwicklung in den 1950er und 1960er Jahren, die zu meiner Doktorarbeit von 1968 führten, näherte ich mich allmählich der wohl nicht ungewöhnlichen Auffassung, daß der Landverkehr im Spätmittelalter der Schifffahrt bedeutungsmäßig unterlegen war, sofern es sich nicht um den Selbsttransport von Ochsen oder Pferden handelte, und daß diese Tatsache auch für die Siedlungsentwicklung von Einfluß war; die letzte Schlußfolgerung war jedoch nicht unumstritten. Massenwaren wie Getreide konnten über längere Strecken überwiegend nur zur See verfrachtet werden, und auch der Getreidezins der Bauern war überwiegend auf den dänischen Inseln mit ihren ausgedehnten Küsten sowie auf der Ostküste von Jütland verbreitet. Im jütischen Binnenland dagegen wurde das Getreide als Zins

---

<sup>1</sup> Dem Beitrag liegt ein Vortrag auf der 12. Tagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa (Rendsburg, 25. – 28. September 1985) zugrunde. Vergleiche dazu auch den Tagungsbericht von K. Fehn in diesem Bande!

in größerem Umfang durch animalische Erzeugnisse ergänzt, z.B. durch Butter, weil diese Ware, gemessen an ihrem Wert, leichter zu tragen war als Getreide. Die dänischen Wege und Straßen waren schlecht und Ausweichmöglichkeiten wie die im Winter zugefrorenen Flüsse in Schweden gab es in Dänemark nicht. Ein Hinweis auf den Vorteil der Küstenregionen bezüglich Fischerei und Seeverkehr ergab sich aus der von anderen und mir gemachten Beobachtung, daß an der Südostküste von Seeland und auf der Insel Møn im Spätmittelalter eine deutliche Bevölkerungszunahme erfolgte, eine ziemlich überraschende Ausnahme von der allgemeinen Entwicklung in dieser Wüstungsperiode. Dieser dynamische Impuls im Küstengebiet steht in scharfem Gegensatz zum Stillstand oder gar zur rückläufigen Entwicklung in Zentrum Seelands; hier blieben die Kirchspiele und Dörfer im 16. Jahrhundert ganz klein.

In den beiden Jahrzehnten der Forschung am Wüstungsprojekt (Det nordiske Ødegårdsprojekt; vgl. dazu Gissel 1982) nach 1968 konnte ich, nicht zuletzt durch die intensive Diskussion mit dänischen und skandinavischen Kollegen, meine Erfahrungen mit Verkehrsaspekten erweitern. Dabei ergaben sich naturgemäß mehrere Gesichtspunkte: In Norwegen stand man dem Gedanken der Einwirkung des Handels auf die Siedlungsentwicklung fremd gegenüber. Andreas Holmsen, der Altmeister der norwegischen Agrar- und Siedlungsgeschichte, charakterisierte die Periode der Wüstungen als die Zeit, »bevor der Bauer Geschäftsmann wurde« (1982). Norwegische Forscher wie Holmsen oder Jørn Sandness unterstrichen die negativen Auswirkungen der großen Seuchen des Spätmittelalters auf das Wirtschaftsleben; sie verwiesen auf die interessante Beobachtung, daß vor allem Siedlungen in der unmittelbaren Umgebung der Städte vom Wüstfallen bedroht und die Städte selbst spürbaren Kontraktionsvorgängen ausgesetzt waren. Als einzige Ausnahme in der negativen Einschätzung der allgemeinen Entwicklung kann die Übereinstimmung darüber gelten, daß sich die große Meeresfischerei bei den Lofoten und in den nordnorwegischen Gewässern auf die Siedlungs- und die gesamte Wirtschaftsentwicklung dieser Region sehr anregend und belebend auswirkte. Ansonsten aber seien die Städte Norwegens aufgrund ihrer geringen Zahl und Größe ebensowenig wie die allzu bedeutungslosen Handelswege dazu geeignet gewesen, um positiv auf die Siedlungsentwicklung einwirken zu können. Daß norwegische Numismatiker das Verkehrsleben wesentlich höher einschätzen, hat bei den Siedlungsforschern bisher keine anderen Schlußfolgerungen hervorgerufen. Für einen dänischen Historiker erscheint es schwer verständlich, daß sich die hansischen Handelskriege für diese »Wirtschaft der Selbstversorgung« so katastrophal auswirken konnten.

Schweden erwies sich im Wüstungsprojekt als das Gelobte Land der fachlichen und lokalen Sonderinteressen, wie dies auch aus der Rezension Ulf Sporrongs von 1984 hervorgeht. Die scharfe Grenze zwischen Historikern, die Schriftquellen auswerteten, und Feldforschern wie Archäologen, Geographen und Quartärgeologen, die Sporrong feststellt, mußte sich in der schwedischen Forschung natürlich auch auf die Bewertung der siedlungsmäßigen Folgen von Handel und Verkehr auswirken: Wirtschaftsgeographische und wirtschaftsarchäologische Beobachtungen konnten neben rein historischen Erkenntnissen einfach nicht zur Geltung kommen; ähnliches gilt für die Namenkunde. Nur vereinzelt

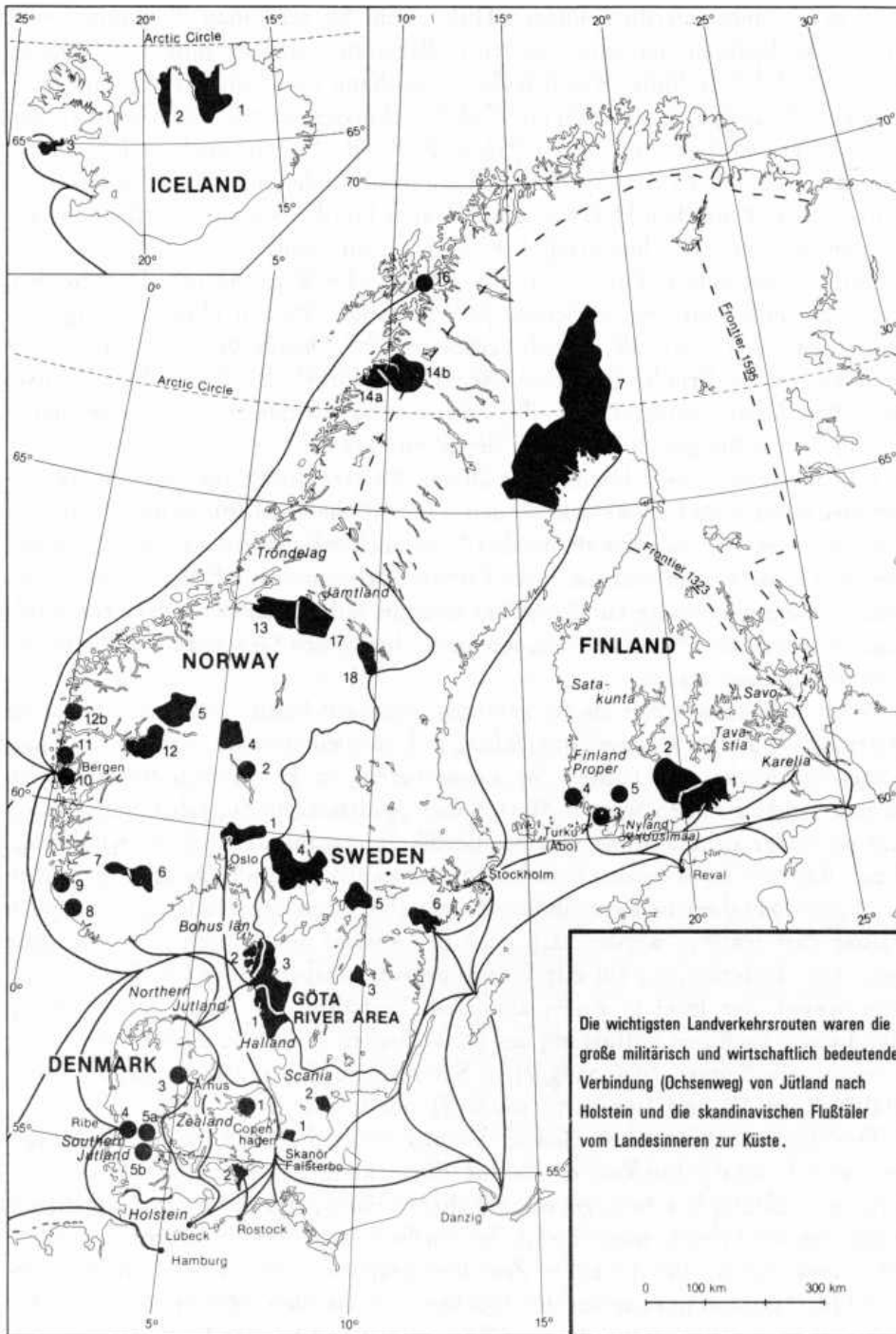


Abb. 1: Die wichtigsten skandinavischen Seeverkehrsrouten im Spätmittelalter.  
Nach S. Gissel 1981, S. 191.

kam es zu einer interdisziplinären Diskussion. So sehr man die konsequente historische Methode der schwedischen Kollegen hervorheben muß – es fehlte an der Breite der Forschung. Was den Zusammenhang zwischen Verkehr und Siedlung betrifft, begnügte man sich mit Einzelergebnissen, nämlich dem Wüstwerden von Dörfern in Stadtnähe wie in Norwegen und übrigens auch in Dänemark. Eine zureichende Erklärung dieses Phänomens findet man nicht. Eine kleine Einzelwüstung auf dem Heerweg durch Gärds Harde, Schonen, wird als kriegsbedingt gedeutet. Die historisch aufschlußreichen Münzforschungen von Brita Malmer haben keinen Eingang in das schwedische Wüstungsprojekt gefunden. Dennoch muß man unterstreichen, daß die besten lokalen Untersuchungen in Schweden auch wertvolle verkehrsgeschichtliche Details erbracht haben, wie etwa die von Jan Brunius über den Eisenzins in Närke oder die von Sten Skansjö bezüglich der anscheinend fehlenden positiven Auswirkungen des Schonenmarktes auf die Siedlungsentwicklung in der Skytts Harde.

Im dänischen Projekt konnten die älteren Ansätze durch interdisziplinäre Zusammenarbeit weiter entwickelt werden. Obwohl die Quellenlage nicht ganz befriedigend ist, läßt sich für die beiden Untersuchungsgebiete auf den dänischen Inseln, Horns Harde und die Insel Falster, doch mit Sicherheit feststellen, daß eine Siedlungsbewegung zur Küste hin erfolgte, auf Falster besonders zur waldreichen Nord- und Nordostküste, wo die fischreichsten Gewässer und die besten Seeverbindungen lagen.

Noch bedeutungsvoller als die Veränderungen auf Falster, nämlich ein wahres Wirtschaftswunder, war die Entwicklung auf der kleinen Insel Møn mit der Stadt Stege, im Norden von Falster. Sie wurde bereits im 14. Jahrhundert zu einem verhältnismäßig hohen Wert in Mark Silber geschätzt; im 16. Jahrhundert übertraf sie in der Zehntleistung und der Bevölkerungszahl alle anderen Kirchspiele dieses Raumes. Es ist bemerkenswert, daß bei zwei Verpfändungen der Insel Møn 1322 und 1344 dieselbe Rentenhöhe wie in Lübeck benutzt worden ist. Bezüglich Falster darf erwähnt werden, daß nach der Ansicht des dänischen Archäologen Jens-Aage Pedersen, der für das Wüstungsprojekt arbeitet, der Ort Kippinge im Nordwesten der Insel in einem ähnlichen Verhältnis zur Stadt Stubbekøbing stand wie – nach der Auffassung des schwedischen Forschers Erik Cinthio – die Vorgängersiedlungen (Kaupangar) in Schonen zu den späteren Städten Lund, Hälsingborg, Vå und Tommarp; solche Handelsplätze fielen wüst.

Der dänische Historiker Michael Gelting beurteilte 1985 die im Wüstungsprojekt erbrachten Indikatoren für die Einwirkung des Handels auf die Siedlungsentwicklung in sehr allgemein gehaltener Form; eine derart zurückhaltende Sicht mag wohl richtig sein, da es in der nordischen Geschichtsforschung generell sehr schwierig ist, für die ältere Zeit demographische und wirtschaftliche Entwicklungsfaktoren präzise aus den Quellen zu erarbeiten. Meiner Meinung nach läßt sich aber die Wirkung der drei Wirtschaftsbereiche, der Fischerei, des Seeverkehrs und des Seehandels, als Faktoren**­**bündel durch die Siedlungsbewegungen relativ gut nachweisen. Viel schwerer sind allerdings die Kausalverhältnisse bezüglich des Landverkehrs und Landhandels zu fassen.

## II

Im Zentrum meines Beitrags steht die Erhellung der Quellen- und Forschungsproblematik am Beispiel zweier dänischer Verkehrswege, die in den letzten Jahrzehnten intensiv erforscht wurden, nämlich des Seewegs und Seeverkehrs nach Roskilde und des Landverkehrs durch Südjütland. In beiden Fällen kann ich nur die wichtigsten Fragen vorlegen, wobei die prähistorische Zeit ausgeklammert werden muß.

Dem Seeweg nach Roskilde wurden seit 1978 von dänischer Seite bahnbrechende historische, schiffahrtsgeschichtliche und meeresgeologische Arbeiten gewidmet. Die Anregung zu diesen Forschungen gaben 1968 Olaf Olsen, Historiker und heute Reichsantiquar, und der Diplomingenieur Ole Crumlin-Pedersen mit dem Ausgrabungsbericht »The Skuldelev Ships« in den *Acta Archaeologica*. Die in der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts zur Sperrung der Einfahrt nach Roskilde versenkten Skuldelev-Schiffe, die sich heute bekanntlich im Roskilde-Museum für Wikingerschiffe befinden, repräsentieren Schiffstypen der Wikingezeit und des frühen Mittelalters: Das kleinere Kriegsschiff hatte einen Tiefgang von 0,6 m, das Küstenfahrzeug, vielleicht ein Fischerboot, von 0,7 m und das kleinere Handelsschiff 1,0 m mit Last, während das größere Kriegsschiff, das »Langschiff«, 1,2 m und das größere Handelsschiff, »Knarr« genannt, mit Last 1,5 m Tiefgang aufwies. Das kleinere Handelsschiff, das kleinere Kriegsschiff und das »Langschiff« waren aus Eichenholz gefertigt; wahrscheinlich handelt es sich um dänische Schiffe. Dagegen waren das hochseegängige Handels- und Frachtschiff sowie das Boot aus Kiefernholz gebaut; das große Schiff dürfte jedenfalls norwegischer Herkunft gewesen sein. Wenigstens das guterhaltene kleine Handelsschiff war für den örtlichen Verkehr sehr gut geeignet; es ließ sich aufs Land und über Land ziehen.

Wie verhielten sich die Gewässer bei Roskilde zu diesen Schiffen? Es ist auffallend, daß der Seeweg nach Roskilde anscheinend sehr viel mehr durch Hindernisse eingeschränkt war als der nach Holbæk, der zweiten Küstenstadt des Fördensystems, die durch Schiffe mit einem Tiefgang von mindestens 3 m angefahren werden konnte. Im Seeverkehr nach Roskilde hingegen konnten, wie Ole Crumlin-Pedersen (1978, S. 24) festgestellt hat, neben Kleinfahrzeugen nur Kriegs- und Handelsschiffe mit einem Tiefgang bis maximal 1,5 m benutzt werden, in der nördlichen Hälfte der Förde auch größere Schiffe mit bis zu 2 m Tiefgang. 1982 behauptete Erling Bondesen aufgrund geologisch-archäologischer Untersuchungen sogar, daß auch im früheren Mittelalter nur Schiffe mit einem Tiefgang unter 0,5–0,7 m passieren konnten. Da die Skuldelev-Schiffe die Förde etwa auf halbem Wege sperrten, bedeutet dies, daß unter normalen Verhältnissen leichte Schiffe die Fahrt weiter nach Süden fortsetzen konnten. Eines scheint aber sicher zu sein: Die Kogge des 13. und 14. Jahrhunderts mit etwa 3 m Tiefgang bei voller Ladung und etwas später der Holk konnten nicht nach Roskilde fahren, wohl aber nach Holbæk; gewiß scheint auch, daß der nördliche Teil der Roskilder Förde für größere Schiffe zugänglicher war als der südliche bei Roskilde selbst.

In diesem Zusammenhang muß die Siedlungsgeschichte der Halbinsel Horns Harde, die sich von Mittelseeland zwischen Roskilde und Holbæk nach Norden erstreckt, in die Diskussion eingeführt werden. Die Halbinsel war bis 1300 mit größeren und kleineren Dörfern, Einzelhöfen und wohl auch Mühlen bereits gleichmäßig besiedelt. Mittelpunkt des Gebietes war der königliche Besitz Skibby, dessen Name das dänische Wort für Schiff enthält. Sowohl östlich des Dorfes, im Kirchspiel Skibby, als auch westlich bei Vellerup sind 1682 in den Flurnamen ältere Schiffsbezeichnungen, besonders für Kleinschiffe, überliefert. An beiden Stellen verbinden sich in den Flurnamen die Bezeichnungen für Brücke, Mühle und Schiff. In der Nähe von Skibby lag im Hochmittelalter die Gerichtsstätte der Harde, das Thing. Gegen 1300 wurde im Norden der Halbinsel die königliche Burg Abrahamstrup (Jægerspriis) erbaut, an einem Platz, von dem aus die Seeschifffahrt effektiv behindert und kontrolliert werden konnte, besonders in der Förde selbst; dies geschah um 1380 durch Seeräuberei, auch im Sund, später durch die Erhebung von Abgaben (Zoll). Diese Burg wurde das neue Zentrum für die königliche Macht in der Harde; der Besitz im Süden um Skibby wurde gegen Land im Norden getauscht, auch die Gerichtsstätte nach Norden verlegt. Die einschneidendste Folge dieser Verlagerung war, daß im Südteil, wo die Harde am breitesten ist, die größte Wüstung Dänemarks zu finden ist, und zwar mit 10% der genannten Hufenzahl der Harde. Mindestens acht Dörfer, darunter das große Dorf Kunderslev, fielen vollständig wüst; in den drei Kirchspielen der Region erfaßte der Wüstungsprozeß 37% der Hufen, im Kirchspiel Krogstrup, dem Kern der Wüstung, sogar 60%. Dazu kamen temporäre und partielle Wüstungen in benachbarten Dörfern. Es paßt zu diesem Bild, daß aus den Quellen außerhalb des großen Wüstungsgebietes keine signifikanten Wüstungserscheinungen abzulesen sind. Die Siedlungen an der Küste blieben überall bestehen. Ferner behauptete sich sowohl südlich des Waldes Hornsved als auch an der Westküste jeweils ein breiter Streifen von Siedlungen; in den Dörfern des Gutes Selsø der Propstei Roskilde in der südöstlichen Ecke der Harde, mit ihren guten Verbindungen nach Roskilde, verzeichnen wir im Spätmittelalter sogar ein gewisses Wachstum. Die große Wüstung blieb beschränkt auf das südöstliche Zentrum der Halbinsel bei Skibby. Da Gelände und Boden hier kaum schlechter waren als anderswo in der Harde und die Landeigner, wie es scheint, ursprünglich nicht geneigt waren, das Land wüstfallen zu lassen, bleibt für die Erklärung der genannten Verteilung von Siedlungen und Wüstungen nach der demographischen Krise des Spätmittelalters die sehr plausible These, daß sich im ausgehenden Mittelalter die Verkehrsverbindungen der vom Wüstungsprozeß erfaßten Region im mittleren Bereich der Harde wesentlich verschlechterten. Die Stadt Roskilde mit ihren reichen kirchlichen Institutionen war dadurch weniger betroffen, da andere Häfen wie Kopenhagen oder Køge zur Verfügung standen. 1462 heißt es in einem Weistum (tingsvidne) aus der Horns Harde, daß die Güter der Krone, der Kirche und der Ritterschaft einfach wüstfallen würden, wenn der direkte Handelsverkehr per Schiff unterbrochen werde. Der Hintergrund für diese Behauptung war, daß der König 1455 Roskilde und Holbæk zu Stapelplätzen für das Isefjord-Gebiet erklärt hatte; da es aber gänzlich unmöglich war, mit den großen Schiffen nach Roskilde zu gelangen, leichter aber, die Küste im



Abb. 2: Karte von der Horns Harde. Dänische Gesellschaft der Wissenschaften, 1768.  
Nach S. Gissel 1977, S. 270.

Norden von Skuldelev aufzusuchen, wirkte das königliche Mandat im Falle Roskildes wie der Versuch, Aktivitäten, an denen Roskilde auf keinen Fall teilnehmen konnte, von vornherein zu unterbinden, wengleich Institutionen und Bürger

Roskildes auch Besitz nördlich von Skuldelev hatten. Trotz des Widerstandes auf dem Lande gaben die Bürger von Roskilde und Holbæk ihre Stapelintentionen nicht auf und versuchten sogar mit Gewalt, den direkten Handel zwischen Seefahrern einerseits und den Anbietern von den Häfen und Märkten andererseits zu verhindern. So bemächtigten sich 1489 die Bürger von Roskilde eines norwegischen Schiffes, das Holz geladen hatte, und plünderten es.

Die Seeverbindung zwischen Norwegen und der Horns Harde ist im Mittelalter, verstärkt im 16. Jahrhundert belegt; sie sicherte wie andere seewärtige Verbindungen jenseits des Skagerraks und des Kattegats vor allem die Zufuhr von Baumaterial (Holz). Ausgeführt wurde das heimische Getreide. Bemerkenswerterweise ist der Name des heiligen norwegischen Königs Olav unter den Personennamen der Horns Harde weit verbreitet; in der Gegend um Roskilde kommt er dagegen nur selten vor. Direkte Verbindungen mit den wendischen und den westeuropäischen Städten sind nicht nachweisbar; die Koggen konnten hierhin ja nicht kommen. Wichtig war die Kleinschiffahrt. An der Ostküste der Harde hatte fast jedes Dorf seine Fähre über das niedrige Wasser an Nordseeland, und im 17. Jahrhundert ließen die meisten Dörfer ihr Getreide zur See an eine Mühle südwestlich der Harde führen (Vintre møller). So besteht aller Anlaß, die Bedeutung der Seeschiffahrt für die Horns Harde zu unterstreichen.

### III

Ein weiterer dänischer Verkehrsweg, die Hauptlandstraße durch Jütland, der Heerweg, hat noch mehr das Interesse der Forschung gefunden als der Seeweg nach Roskilde. Ich verweise auf den neuesten Forschungsbericht von Henrik Becker-Christensen 1981/82. Seit 1930, als Hugo Matthiessen sein Buch herausgab, gibt es eine lebhaft diskutierte Diskussion über den Verlauf und die Verlegungen des jütischen Heerwegs, die besonders intensiv in den letzten Jahrzehnten geführt wurde. Auch in der Bevölkerung besteht ein breites Interesse an dieser Verkehrsader, der Naturschutz befaßte sich ebenfalls damit. Das Hauptargument der Forschung betrifft die Landschaft Sønderjylland oder Slesvig.

Ich möchte den Abschnitt über die Landverkehrsproblematik einleiten mit einem Hinweis auf den methodisch wichtigen Aufsatz von Dietrich Denecke von 1979. Denecke betont mit Recht, daß die Erforschung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege in interdisziplinärer Zusammenarbeit erfolgen muß. Das gilt, wie oben bereits gezeigt, auch für die Seewege. In dieser Weise sollte die gesamte Verkehrswegeforschung der Zukunft interdisziplinär angelegt werden. Gerade für Dänemark ist unser Wissen über die »Altstraßen« noch sehr lückenhaft. Als wichtigste Quellen- und Untersuchungsobjekte bezeichnet Denecke folgende vier Gruppen: 1. Wegespuren und andere Geländebefunde, 2. Altkarten, 3. Wegeordnungen, Zollakten und andere einschlägige Archivalien sowie 4. Berichte über Pilgerreisen und andere Itinerarien. Da das Kielwasser mittelalterlicher Schiffe nicht mehr sichtbar ist und die alten Trassen und die kartierten Wege nur schwer exakt zu datieren sind, muß den Knotenpunkten des See- und Landverkehrs, die auch in Zollakten und Itinerarien hervorgehoben werden, besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Dies gilt vor allem für die Hafenstädte, die



Abb. 3 : Der jütländische Heerweg von Viborg bis Schleswig.  
Nach H. Matthiessen 1944, S. 13.

fast immer Land- und Seewege miteinander verbinden. Die Kombination von Brücke, Mühle und Schiff, die wir in der städtelosen Horns Harde gefunden haben, entwickelte sich in Ribe, Haderslev oder Rendsburg zur Kombination von Damm, Mühle und Schiffsbrücke. Das sind die wichtigsten Komponenten. Die Elemente Markt und Zoll finden wir auch an solchen Plätzen, aber ebenso im Gelände; natürlich gibt es Brücken auch bei Wasserläufen. Alle diese Indikatoren wurden in der dänischen Heerwegforschung bereits herangezogen, die meisten schon von Matthiessen, der auch Einzelbefunde aus den Trassen behandelt hat.

Wie in der Einleitung schon erwähnt, erstreckte sich der alte Heerweg nach Matthiessens Auffassung zunächst mitten durch Jütland, während er sich im Spätmittelalter und den folgenden Jahrhunderten als Ochsenweg den Küsten zuwandte. Bei aller Bewunderung für den Altmeister erscheint seine Deutung heute als zu einfach, wengleich die Grundannahmen seines Buches weiter bestehen: Grundlegend für den Verlauf des Heerwegs war die zu allen Zeiten gegebene Bedeutung des zentraljütischen Hügelzuges, der eine durchgehende Wasserscheide darstellt. Die wichtigsten Verkehrshindernisse in dieser Region boten die Auen nach Osten und nach Westen zu, die man entweder umgehen oder durch Furten bzw. Brücken und Dämme passierbar machen mußte, wenn man sie kreuzen wollte. Die Hauptziele und Hauptfunktionen des Weges bestimmten in Abhängigkeit von den wechselnden Möglichkeiten, natürliche Hindernisse zu überwinden, in jeder Phase den tatsächlichen Verlauf.

Diese generelle Aussage kann durch eine relativ neue Beobachtung der Ochsenhandelshistoriker ergänzt werden, nämlich, daß den Ochsentreibern mehrere Verbindungen durch Jütland zur Verfügung standen, von denen der Heerweg nur eine war. Nach Ausweis der Zollrechnungen, der wichtigsten Quelle für diese Erkenntnis, ist laut Heinz Wiese (1966) mit drei, laut Poul Enemark (1983) mit vier oder fünf Hauptstrecken durch Zentraljütland zu rechnen. Natürlich kreuzten sich diese Wege, besonders im Übergangsbereich von der Mitte zum Süden der Halbinsel. Es wird somit viel schwieriger, Verkehrsnetzänderungen exakt festzustellen; immerhin gibt es, was Matthiessen schon festgestellt hat, Fälle von Wegewüstungen; mitunter haben bestimmte Wege an Bedeutung verloren. Eine besondere Wegstrecke z.B., schon von Matthiessen kartiert, stellt um 980<sup>2</sup> die Verbindung von dem Königssitz Jelling nach Süden über Vejle Au dar, die – mit kleinen Verlagerungen – auch heute noch existiert. In der Wikingerzeit besaß diese Strecke, die bei Ravning über eine ca. 700 m lange eichene Brücke, etwa 5 m breit, über Au und Wiese führte, wegen des Königssitzes ziemlich große Bedeutung. Südlich des Wasserlaufes liegt das Kirchspiel Ødsted, dessen erster Namensbestandteil *øth* – so deutet es der dänische Namenforscher J. Kousgård Sørensen – eine Bezeichnung für »Furt« darstellt. Somit ist der Ort wohl älter als die Brücke, was auch nach der Datierung des zweiten Bestandteils *-sted* anzunehmen ist. Die Gegend um Jelling war noch 1135 Sitz eines Zweiges der königlichen Familie, aber die Glanzzeit dieser Gegend und der Wegstrecke war damals bereits vorbei. Im 12. Jahrhundert verlief der Hauptweg etwas weiter westlich, nämlich über Randbøl, wo kein Wasserlauf zu kreuzen war, über Skodborg und an Vojens vorbei. Es zeigt sich, daß der Heerweg jetzt die Grenze des Bistums Schleswig gegen das Bistum Ribe bildete oder dazu wurde, wobei der Weg selbst noch auf Schleswiger Grund lag. Die geographischen Grenzen der beiden Bistümer verliefen also völlig unabhängig von der weltlichen Einteilung des Landes in Gaue und Harden, was, wie es Matthiessen ausgedrückt hat, sowohl die Existenz als auch die Bedeutung der Straße widerspiegelt. Diese Beobachtung könnte auch in Deutschland auf methodisches Interesse stoßen. Die Datierung der

<sup>2</sup> Nach der dendrochronologischen Datierung 979 ± 1 Jahr. Die Auskünfte über die Brücke bei Ravning gab mir freundlicherweise Mogens Schou Jørgensen.

Grenzziehung ist nicht eindeutig; sie könnte im 11. Jahrhundert festgelegt worden sein, vielleicht um 1050 in der Amtszeit des mächtigen Erzbischofs Adalbert von Bremen, in der das Bistum Schleswig eine wesentlich größere Rolle spielte als das Bistum Ribe. Im 12. Jahrhundert gibt es zahlreiche Zeugnisse dafür, daß der Heerweg über Randbøl und Skodborg verlief, u.a. das Itinerarium des Abtes Nicolaus auf Island von ca. 1150. Bereits aus dem 11. Jahrhundert findet man Hinweise auf den Verlauf dieser Route, z.B. Runensteine. Der in jüngeren Quellen erwähnte sog. Sachsenweg stammt nach der dänischen Ortsnamenforschung (Bent Jørgensen 1979) aus der Zeit vor 1200; er verlief, wie H.V. Gregersen gezeigt hat, in derselben Richtung wie der gleichzeitige Heerweg und wie dieser auf der Grenze zwischen den Bistümern Schleswig und Ribe, hier im Bereich der Propstei Haderslev. Gregersen deutet den Sachsenweg als »Weg nach Sachsen«. Für das 12. Jahrhundert muß man aber auch mit der Möglichkeit rechnen, daß die Sachsen, z.B. unter Heinrich dem Löwen, diesen Weg für Einfälle nach Jütland benutzt haben. Im Spätmittelalter wurde der Hauptweg wieder nach Osten verlegt, von Immervad nach der Brückenstadt Haderslev, die als solche um 1450 angelegt wurde, dann von Haderslev weiter nach Kolding. Zur selben Zeit oder ein wenig früher wurde ein westlicher Weg nach Ribe geführt; die Schiffsbrücke in Ribe entstand. Gregersen hat nachgewiesen, daß die Ochsentrift schon um 1400 im Gange war und für den Ochsentransport sich die Wegeteilung als praktisch erwies. Den Weg nach Ribe gab es natürlich schon früher; größere Bedeutung erlangte er aber anscheinend erst um 1400.

Die möglichen siedlungsgeschichtlichen Folgen solcher Verlegungen sollen abschließend untersucht werden. Wie Ingrid Nielsen 1979 und 1985 eindeutig nachgewiesen hat, fiel der nordöstliche Teil der Stadt Ribe in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts wüst bzw. wurden die alten Wohnhäuser in diesem Stadtteil durch Ställe ersetzt, mit größter Wahrscheinlichkeit infolge der Ochsentrift. Die Ursachen der negativen Siedlungsentwicklung entlang der Wegstrecke, d.h. der Wüstungserscheinungen im mittleren Teil der jütischen Halbinsel, sind nicht eindeutig zu klären. Ich verweise hierzu auf die Untersuchungen von Gregersen im dänischen Wüstungsprojekt. In diesem Raum, südlich von Vojens, lagen vor 1400 zwei Kirchen, Nybøl (bei Lilholt) und Arvad (bei Træhede). Überreste der erstgenannten sind noch im Gelände erkennbar. Matthiessen hatte angenommen, daß Nybøl nur eine Kapelle war; Gregersen aber hat mit Recht darauf hingewiesen, daß diese Kirche – wie auch Arvad – im *Catalogus vetustus* der Kirchen im Bistum Schleswig von ca. 1450 als gleichberechtigt mit anderen Kirchen in der Gram Harde erscheint und somit eine Kirchengemeinde mit zugehörigen Dörfern repräsentierte. Gewöhnlich wird es als Zeichen für Wüstwerden von Siedlungen angesehen, wenn die Kirchen verschwinden. In Jütland gibt es viele Beispiele dafür. Gregersen konnte in allen Einzelheiten zeigen, wie die Kirchspiele von Nybøl und Arvad zwischen vier anderen Kirchengemeinden aufgeteilt wurden. Nur nebenbei sei erwähnt, daß es auch weiter im Norden, besonders auf der Randbøl Heide und der sog. Alheide südlich von Viborg, am Heerweg wüstgefallene Kirchenstätten gibt, obwohl der Weg selbst nicht von der Wüstungsbewegung betroffen war. Als gemeinsames Kennzeichen ist festzuhalten, daß alle Kirchenwüstungen am Heerweg auf armen Böden lagen. Bei Nybøl und Arvad

fiel auch der Weg wüst; es lohnt sich, der Untersuchung von Gregersen noch ein wenig zu folgen: 1638 schrieb der Pfarrer von Skrydstrup, Peder Mikkelsen, die Kirche Nybøl, die jetzt im Kirchspiel Skydstrup liege, sei durch Krieg und Fehde wüstgefallen, womit er vermutlich die Fehden des Unionskönigs Eriks von Pommern mit den Schaumburgischen Grafen von Holstein in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts meinte. 1763 äußerte sich ein Pfarrer aus derselben Gegend, J.A. Dyssel von Nustrup, ähnlich, indem er das Wüstfallen der betreffenden Dörfer den auswärtigen Feinden oder allgemein der Pest zuschrieb. Neben diesen öfters genannten kurzfristigen Faktoren wird als langfristig wirksame Ursache der Wüstungserscheinungen südlich von Vojens und westlich von Haderslev der arme Sandboden hervorgehoben. H.V. Gregersen, der u.a. die von ca. 1640 stammenden Karten von Johannes Mejer einer gründlichen Auswertung unterzog, hat mehrmals betont, daß der Heerweg wohl dicht an den Dörfern vorbei, aber nicht durch die Dörfer selbst gehen konnte. Andererseits findet man auf den Karten zu beiden Seiten des Ochsenwegs Heerweg-Äcker, die man sinnvoll als Rast- und Weideplätze für das Vieh deuten kann. 1623 waren 280 Rinder aus Königsbesitz, die ausnahmsweise von Süden kamen, zwischen Rendsburg und Haderslev elf Tage unterwegs; davon waren wenigstens vier Tage für Ruhe und Weide bestimmt. Die Landschaft am Heerweg war also nicht nur den Plünderungen der kämpfenden und durchziehenden Truppen, sondern auch, und zwar permanent, der Weidetätigkeit der Rinder ausgesetzt. Die Belastung wurde durch den vermehrten Düngeranfall nur zum Teil ausgeglichen. Man muß ferner bedenken, daß nun, ca. zwei Jahrhunderte nach der Verlegung des Heerwegs, mehr Fettvieh- als Magerviehhandel getrieben wurde.

Welche Auswirkungen kann die Verlegung des Heeres- oder Ochsenweges gehabt haben? Poul Enemark hat 1985 die Bedingungen der Viehtrift im Detail dargestellt und klar gemacht, daß das Futter in den drei Wochen, die das Vieh von der Gegend beim Limfjord bis zum Markt Wedel an der Elbe unterwegs war, sehr knapp werden konnte. Zufuhr war nur von den Küstenstädten wie Flensburg oder Haderslev aus möglich; von daher ergab sich ein gewichtiges Argument für die Verlegung. Ein weiteres bot der Anschluß des küstennahen Weges an den übrigen Verkehr mit den dänischen Inseln, zumindest an die Ochsenwege durch Fünen. Die Situation läßt sich insgesamt wie folgt beschreiben: Man hatte eine Route an der jütischen Ostküste entlang, an die man gegebenenfalls Futter auf dem Seeweg heranzuführen konnte; es gab eine zweite Route in der Nähe der Westküste mit guten natürlichen Weideplätzen; und schließlich bestand noch die mitteljütische Route mit sehr geringen Möglichkeiten der Versorgung des Viehs. Das Auftreten so zahlreicher Wüstungen an diesem Weg, ob mit oder ohne Verlegung der Route, läßt den Schluß zu, daß die Verlegung des Heerwegs zum Wüstwerden der Dörfer nicht notwendigerweise beigetragen haben muß. Die Möglichkeiten dauerhafter Siedlung waren wegen der armen Böden und der unzureichenden Zufuhr von vornherein eingeschränkt. Es ist anzunehmen, daß die Böden in der Zeit vor der Verlegung bereits ausgemergelt wurden; denn die Verlegung betraf eine Strecke, auf der die Tiere immer sehr erschöpft und hungrig waren. Gemessen an den von Enemark hervorgehobenen, besonders günstigen Weidebedingungen an der westlichen Strecke nach Ribe und der im 16. Jahrhun-

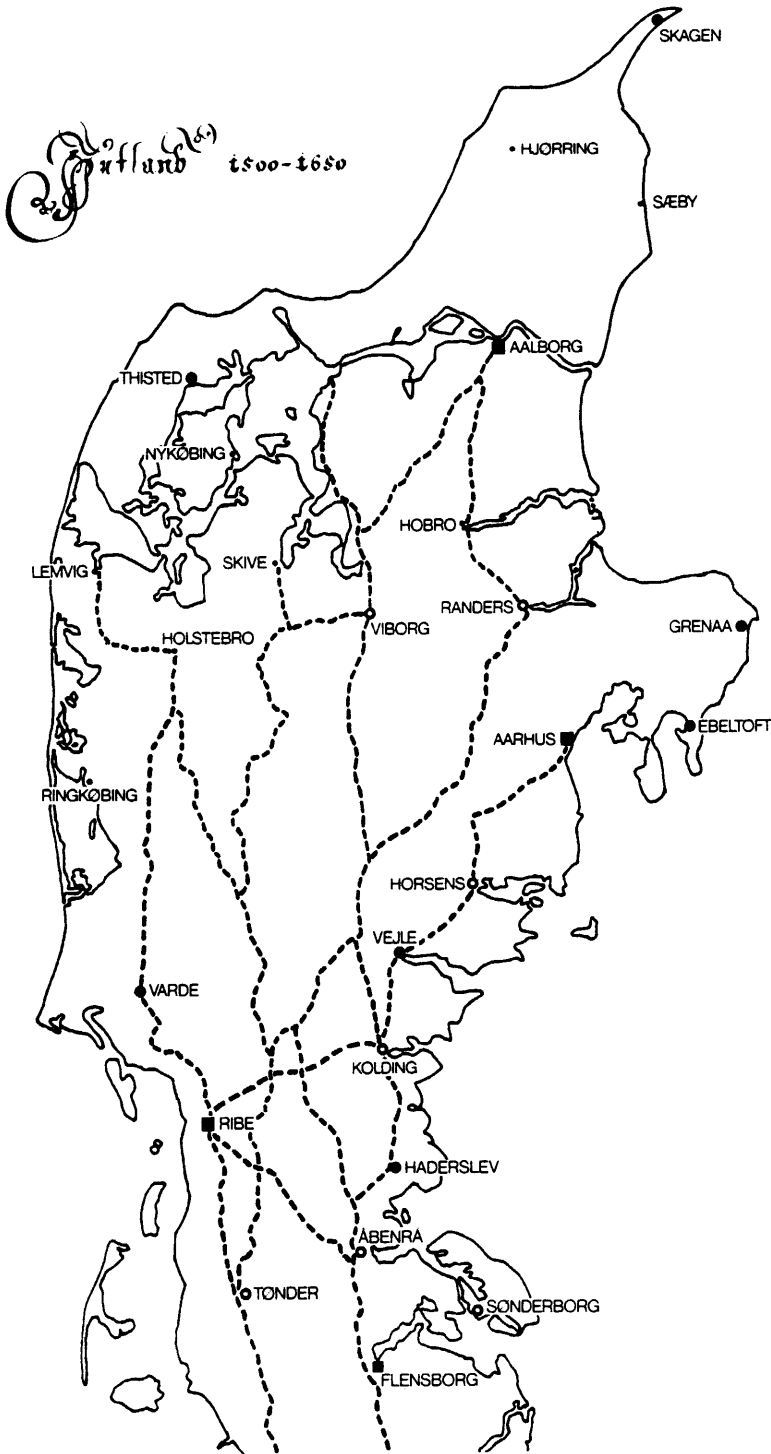


Abb. 4: Jütländische Ochsenwege im 16. und 17. Jahrhundert.  
Nach P. Enemark 1983, S. 73.

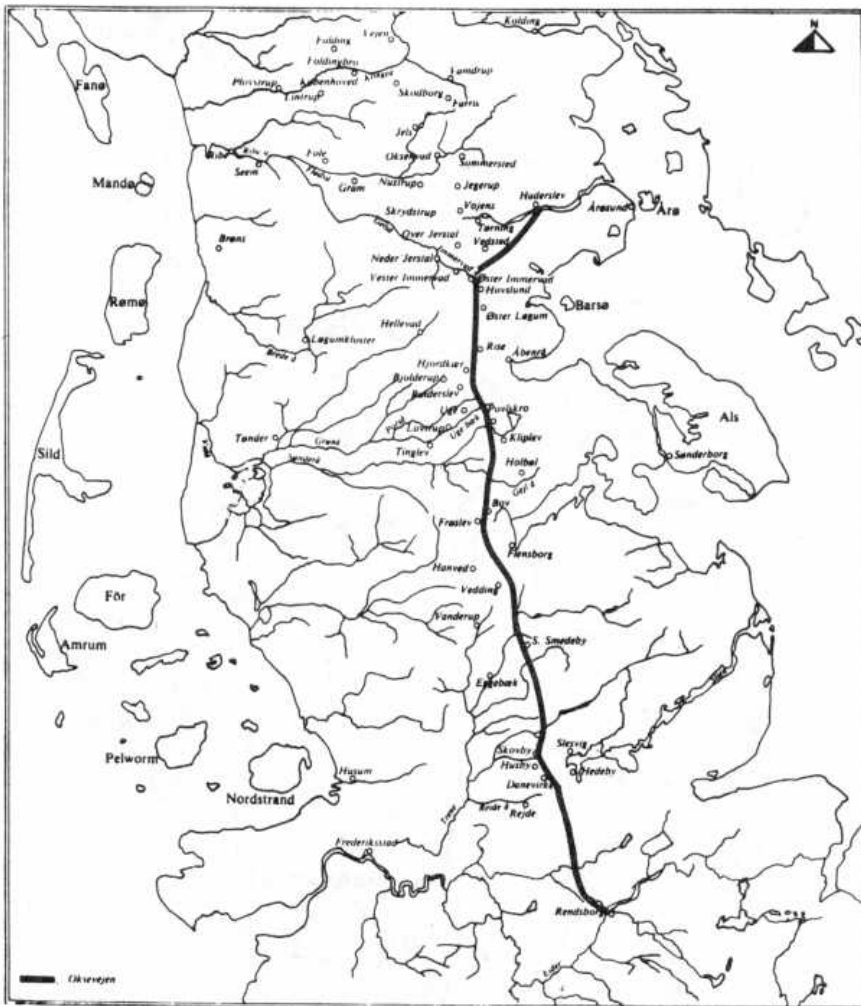


Abb. 5 : Der Heerweg durch Schleswig. Nach H. Becker - Christensen 1981, S. 11.

dert eingespielten Versorgung des Fettviehhandels an der ostjütischen Route mit Getreidefutter aus Ostjütland und den Inseln, war es für die kleinen Dörfer auf der Heide sehr schwer, nacheinander eine Reihe von Ochsenherden mit jeweils 40–60 Tieren aufzunehmen; schließlich konnte der König in den 1540er Jahren auf einem Hauptlehen gewöhnlich nicht mehr als 40–60 Stück Vieh aufstellen lassen.

Meiner Ansicht nach muß man unter Berücksichtigung der allgemeinen Bedingungen Mitteljütlands die Auswirkungen des Ochsenhandels auf die Siedlungen in Heerwegnähe eher negativ als positiv bewerten. Ich gebe aber zu, daß das Quellenmaterial für eine abschließende Bewertung nicht genügend aussagekräftig ist. Die einzige Möglichkeit, das Problem zu lösen, besteht ohne Zweifel im Aus-

bau der topographischen Arbeit, die sowohl nördlich als auch südlich der deutsch-dänischen Grenze bereits sehr ansprechende Ergebnisse erreicht hat. Sie setzt eine enge Zusammenarbeit dänischer und deutscher Forscher in dieser Region voraus.

## Summary

### Changes of traffic routes and deserted settlements in late medieval Denmark

The subject of this paper has for decades been one of the author's main research themes. In my book about »Rents and Crops in Zealand«, 1968, I stated that in the 16<sup>th</sup> century the most important centres of Zealandian population, urban as well as agrarian, were situated at the coast, whereas the interior of the island was more sparsely populated. In my opinion this could have only one explanation, namely the predominating impact of fisheries and other maritime activities, such as trade.

In the 1970s this statement was emphasized by the far wider experience of the great Scandinavian project of deserted farms and villages, of which I was a leader. I can refer to our common book »Desertation and Land Colonization«, 1981, in one of the contributions of which the importance of the great sea routes around the Danish and Scandinavian shores is shown more generally by the present author.

One of the examples was the history of the sea route to the town of Roskilde, the old Royal and ecclesiastical centre of Zealand. The very limited depth of the fjord in question did only allow rather flat-bottomed boats and under no circumstances *cogs* to reach Roskilde, as established by recent research. That is why the commercial importance of this town was essentially reduced, especially in the Later Middle Ages. As the desertion of the peninsula of Horns hundred at the very entrance to Roskilde was concentrated in the centre of the landscape away from the coast the connection is clearly indicated.

More obscure is the accumulation of desertions in the large heath regions around the military and commercial route (ox route) from central Jutland to Holstein. Especially the southern part of this great land route, through the Duchy of Sleswick, has been subject to recent historical and geological research. It seems certain that there has been some connection between the vast desertion of villages and parishes and the partial desertion of the land route, but the priority is

It seems an obvious project for Danish and German historians and scientists to solve the problems of the Old Army Route (Hærvej) through Sleswick, and it is as yet questionable. It may be noticed that in this region the impact of the climate has been proved beyond any doubt. the author's opinion that this task can be mastered only in close cooperation between research workers of both countries.

## Literatur

- Becker-Christensen*, Henrik: Hærvejen i Sønderjylland: et vejhistorisk studie: fra Kongeåen til Dannevirke, Åbenrå 1981, 2. Aufl. 1982.
- Bondesen*, Erling: Havspejlssvingninger og strandlinier. En geologisk-arkæologisk oversigt med særligt henblik på Roskilde Fjord. - Historisk årbog fra Roskilde amt 1982, S. 45-67.
- Brunius*, Jan: Bondebygd i förändring. Bebyggelse och befolkning i västra Närke ca. 1300-1600, Lund 1980.
- Cinthio*, Erik: Variationsmuster in dem frühmittelalterlichen Städtewesen Schonnens. - Kiel Papers '72. Frühe Städte im westlichen Ostseeraum, Neumünster 1973.
- Crumlin-Pedersen*, Ole: Søvejen til Roskilde, Roskilde 1978.
- Denecke*, Dietrich: Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. In: Geschichtswissenschaft und Archäologie. (Vorträge und Forschungen XXII, hg. v. Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte), Sigmaringen 1979, S. 433-483, Beil.
- Enemark*, Poul: Oksehandelens historie ca. 1300-1700. - Sortbroget kvæg - baggrund og udvikling i Danmark, 1983, S. 8-87.
- Gelting*, Michael H.: Mellem udtørring og nye strømninger. Omkring en symposierapport om dansk middelalderhistorie. - Fortid og Nutid XXXII, 1, 1985, S. 1-12.
- Gissel*, Svend: Landgilde og udsæd på Sjælland i de store mageskifters tidsalder. Retrospektive studier i landbo- og bebyggelseshistorie, København 1968.
- Gissel*, Svend u.a.: Hornsherredundersøgelsen med indledende metodeafsnit. København 1977.
- Gissel*, Svend: The Late Medieval Agrarian Crisis in Denmark. - Danish Medieval History. New Currents, København 1981, S. 238-250.
- Gissel*, Svend: Payments in Money and in Kind in Late Medieval Scandinavia. Studies in Agrarian Rents. - Nordisk Numismatisk Årsskrift (Nordic Numismatic Journal) 1981, S. 48-57.
- Gissel*, Svend, Eino *Jutikkala*, Eva *Österberg*, Jørn *Sandnes* u. Björn *Teitsson*: Desertion and Land Colonization in the Nordic Countries c. 1300-1600. Comparative Report from The Scandinavian Research Project on Deserted Farms and Villages, Stockholm 1981.
- Gissel*, Svend: Zur Siedlungsgeschichte des europäischen Mittelalters: Der Beitrag des europäischen Wüstungsprojekts. Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa. - Forum Nr. 6, Bonn 1982, 14 S.
- Gissel*, Svend: Ødegårdsprojektets norske testamente. En baggrundsvurdering. - Heimen 20, 1983/2, S. 85-97. - Andreas *Holmsen*: Anmerkungen zum Artikel Svend Gissels (= Merknader til artikkelen: Ødegårdsprojektets ...) - ebenda, S. 98-101.
- Gregersen*, H.V.: Plattysk i Sønderjylland. En undersøgelse af fortyskningens historie indtil 1600-årene, Odense 1974.

- Gregersen, H.V.*: Forsvundne kirker langs med Hærvejen gennem Nordslesvig. – Sønderjysk Månedsskrift 50, 1974, S. 237–247.
- Gregersen, H.V.*: En nyopdaget vejspærring over Savsevejen. – Sønderjysk Månedsskrift 52, 1976, S. 8–15.
- Gregersen, H.V.*: Egnen omkring Vojens. En sønderjysk kommunes historie. Tiden indtil 1864, Vojens 1977.
- Gregersen, H.V.*: Das Kollegiatkapitel Hadersleben. – 850 Jahre St.-Petri-Dom zu Schleswig 1134–1984, Schleswig 1984, S. 221–227.
- Holmberg, Bente*: Stednavne som kulturhistorisk kilde. En samfærdselshistorisk undersøgelse. With an English Summary, København 1980.
- Holmsen, Andreas*: Hva kan vi vite om agrarkatastrofen i Norge i middelalderen? Oslo-Bergen-Tromsø 1978.
- Holmsen, Andreas*: Før bonden ble forretningsmann, Oslo-Bergen-Tromsø 1982.
- Holmsen, Andreas*: Den store Manndauen. Oslo-Bergen-Tromsø 1984.
- Jørgensen, Bent*: Stednavne og samfærdselshistorie. With an English Summary, København 1979.
- Landskabsanalyse over Sønderjylland Bd.1: Registrering af interesseområder for geologi, botanik, ferskvandsbiologi, marinbiologi, ornitologi, entomologi, vildtbiologi samt arkæologi og historie. Fredningsplanudvalget for Sønderjyllands amt, 2. Aufl. 1976.
- Malmer, Brita*: Monetary Circulation in South-Eastern Sweden ca. 1350–1500 in the Light of three Major Church-Finds. – Nordisk Numismatik Årsskrift (Nordic Numismatic Journal) 1981, S. 147–159.
- Matthiessen, Hugo*: Hærvejen. En tusindaarig Vej fra Viborg til Danevirke. En historisk-topografisk Studie. 3. Ausg. København 1944.
- Nielsen, Ingrid (Hrg.)*: Ribe bys jordebog. Grundlagt i 1450erne og videreført til omkring 1600, Esbjerg 1979.
- Nielsen, Ingrid*: Middelalderbyen Ribe. With an English Summary, Århus 1985.
- Olsen, Olaf, Ole Crumlin-Pedersen*: The Skuldelev Ships (II). A Report of the Final Underwater Excavation in 1959 and the Salvaging Operation in 1962. – Acta Archaeologica 1967, Vol. 38, 1968, S. 73–174.
- Sandnes, Jørn und Helge Salvesen*: Ødegårdstid i Norge. Det nordiske ødegårdsprojekts norske undersøkelser. Oslo-Bergen-Tromsø 1978.
- Skaare, Kolbjørn*: Coinage and Monetary Circulation in Norway from the Middle of the 14<sup>th</sup> Century till c. 1500. – Nordisk Numismatik Årsskrift (Nordic Numismatic Journal) 1981, S. 136–146.
- Skansjö, Sten*: Söderslätt genom 600 år. Bebyggelse och odling under äldre historisk tid, Lund 1983.
- Sørensen, John Kousgård*: Danske bebyggelsesnavne på -sted. With an English Summary, København 1958.
- Sporrong, Ulf*: Zur interdisziplinären Wüstungsforschung in Skandinavien. Bemerkungen zu Svend Gissel, Eino Jutikkala, Eva Österberg, Jørn Sandnes und Björn Teitsson: Desertion and Land Colonization in the Nordic Countries c. 1300–1600 ..., Stockholm 1981. – Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 2, 1984, S. 229–236.

*Wiese, Heinz*: Der Rinderhandel im nordwesteuropäischen Küstengebiet vom 15. Jahrhundert bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts (Quellen und Forschungen zur Agrargeschichte XIV), Stuttgart 1966.

*Wittendorff, Alex*: Alvej og kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede. With an English Summary, København 1973.

Franz Irsigler

## Die Bedeutung von Pilgerwegen für die mittelalterliche Siedlungsentwicklung<sup>1</sup>

Mit 6 Abbildungen

### I

In ihrem grundlegenden Aufsatz »Stadt und Wallfahrt in Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Deutschland« von 1972, dem ersten systematischen Versuch, die Beziehungen von Wallfahrt als einem »festen Bestandteil des mittelalterlichen Lebens« zu Markt, Messe, Siedlung und Fernhandel darzustellen, vor allem aber die Frage zu beantworten, »ob und inwieweit der Wallfahrt eine stadt-bildende Kraft zukomme«, betont E. Ennen mit Recht: »Nicht nur der Wallfahrtsort selbst, auch der Wallfahrtsweg kann Folgeerscheinungen wirtschaftlicher und siedlungsgeschichtlicher Natur verursachen.« (Ennen 1972, <sup>2</sup>1977, 241 f.). Sie verweist dabei auf Hafenanlagen zur Verschiffung von Pilgern, die zahlreichen Spitalsgründungen an den Pilgerwegen und Pilgerzielen, die mehrschiffigen Wallfahrtskirchen an den großen französischen Pilgerrouen nach Santiago und nicht zuletzt auf die Gründung von neuen Siedlungen (*salvitates*) in Spanien und Südwestfrankreich, um deren Erforschung sich vor allem J.M. Lacarra (1948) und Ch. Higounet (1951, 1963) verdient gemacht haben. In den letzten Jahrzehnten ist der Aspekt der siedlungsbildenden Funktionen der Pilgerwege in der Forschung vertieft worden; zu verweisen ist auf Arbeiten von J. Passini (1984) zur Entwicklung der mittelalterlichen Städte am Pilgerweg in Navarra und Kastilien bzw. von H. Treuille (1980) an der Route von Toulouse nach Le Haut-Comminges, ferner G. Jugnot (1979), H. Treuille (1979) u.a. zu den Pilgerhospitälern in Spanien und Südwestfrankreich. Auch in der kaum überschaubaren, teils belletristischen, teils wissenschaftlichen Literatur zum Pilgerwesen schlechthin - im Literaturverzeichnis kann nur eine kleine Auswahl gegeben werden - findet sich gewöhnlich ein eigener Abschnitt über die Pilgerwege, die äußeren Bedingungen des Reisens und die Infrastruktur auf den einzelnen Routen, der gelegentlich durchaus systematisch gestaltet ist, z.B. in den klassischen Werken von R. Oursel (1978, Kap. 3, La route), A. Kendall (<sup>2</sup>1972, Kap. 5 und 6), P.A. Sigal (1974) oder J. Chelini und H. Branthomme (1982).

Für den Versuch, den Zusammenhang zwischen Pilgerwegen und Siedlungsentwicklung unter spezifisch siedlungsgeschichtlichen Fragestellungen in ähn-

---

<sup>1</sup> Der Beitrag stand auf dem Programm der 12. Tagung des Arbeitskreises für genetisches Siedlungsforschung in Mitteleuropa (Rendsburg, 25.-28. September 1985), konnte jedoch dort wegen eines plötzlichen Erkrankens des Verfassers nicht vorgetragen werden.

licher Weise zu systematisieren, wie dies E. Ennen für die stadtbildende, stadterweiternde bzw. stadterhaltende Funktion von Wallfahrt getan hat, beschränke ich mich auf drei klassische Pilgerwege bzw. Wegesysteme:

1. den eigentlichen Jakobsweg (*camino francés* oder einfach *camino*) von Ostabat bzw. Puente la Reina bis nach Santiago de Compostela,
2. die vier Haupttrouten der Santiagopilger in Frankreich und
3. das rheinische Wegesystem zu dem Dreieck der Wallfahrtsziele Köln, Aachen und Trier.

Für diese Auswahl lassen sich – abgesehen von dem relativ guten Forschungsstand – zwei Begründungszusammenhänge anführen; der eine geht vom Wallfahrtstyp aus, der zweite von der Funktion der zu den Wallfahrtszielen führenden Straßen und Wege. Santiago de Compostela zählt spätestens seit dem 11. Jahrhundert neben Rom und Jerusalem zu den bedeutendsten Zielen der europäischen Fernwallfahrt. Bis um 1300 kann mit einem gleichmäßigen Pilgerstrom gerechnet werden. Im 14. Jahrhundert änderte sich der Rhythmus durch die 'geniale Erfindung' (L. Schmutge 1985, 21 f.) des periodischen Wallfahrens nach dem Vorbild der 'Heiligen Jahre' in Rom, erstmals 1300 mit einem Plenarablaß ausgerufen, die sich seit 1400 auf den 25-Jahre-Rhythmus einpendelten. Die Santiagojubeljahre, im Spätmittelalter durch eine auf 1179 datierte Fälschung eines Papstprivilegs abgesichert, folgten einem unregelmäßigen, wesentlich kürzeren Rhythmus; bis heute finden sie dann statt, wenn der Festtag des Apostels Jakobus auf einen Sonntag fällt. Nach neueren Forschungen von B. Schimmelpfennig (1978) und I. Mieck (1978) dürften sich in den 13 Heiligen Jahren des 15. Jahrhunderts die ohnehin hohen regelmäßigen Pilgerzahlen pro Jahr (17–25 000) in etwa verzehnfacht haben. Welche Auswirkungen diese Extrembelastungen auf die Struktur der Pilgerwege hatten, ist leider noch zu wenig untersucht; daher muß die Analyse auf die hochmittelalterliche Phase beschränkt werden. Der Jakobsweg selbst von den Pyrenäenpässen bis nach Santiago, der *camino*, repräsentiert in dieser Zeit einen Wegetypus, bei dem die Funktion als Pilgerweg eindeutig dominiert gegenüber militärischen und wirtschaftlichen Aufgaben.

Eine derart starke Dominanz der Pilgerfunktion scheint bei den vier Haupttrouten durch Frankreich nicht vorhanden gewesen zu sein; man könnte eher von einem Gleichgewicht der wirtschaftlichen, militärischen und der Wallfahrtfunktionen sprechen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die durch den *Liber Sancti Jacobi (Codex Calixtinus)*, vor allem dessen V. Buch, den 'Pilgerführer', vorgegebene klare Struktur der vier Wege eine scheinbare ist; in Wirklichkeit handelte es sich um ein äußerst komplexes Wegesystem, das neben der Richtung auf das Fernwallfahrtsziel Santiago maßgeblich durch zahlreiche überregionale Wallfahrtsziele an und neben den Hauptstrecken geformt wurde. Auch hier muß sich die Analyse auf die Zeit vor dem Einsetzen der periodischen Wallfahrten in den Jubeljahren beschränken.

Das dritte Wegesystem in den Rhein- und Moselländern dagegen soll als Beispiel dafür dienen, wie sich periodisches Pilgern in dem von Aachen um die Mitte des 14. Jahrhunderts ausgehenden 7-Jahre-Rhythmus auf die Gestaltung der Pilgerwege auswirkte. Vom Wallfahrtstyp her gesehen handelt es sich ebenfalls

um die Verbindung von Fernwallfahrtselementen, besonders bezüglich der Pilger aus Ungarn, Böhmen/Mähren und Österreich mit überregionaler und lokaler Wallfahrt zu mehreren Zentren, wobei Aachen, Köln und Trier aber immer im Mittelpunkt standen. Es scheint auf der Hand zu liegen, daß die siedlungswirksamen Elemente bei einer vornehmlich periodischen Wallfahrt relativ gering ausgeprägt waren, wengleich man ihre Spuren auch in diesem Raum feststellen kann.

In stärker generalisierender Form lassen sich folgende Hypothesen formulieren: Die Stärke der siedlungsbildenden, siedlungserweiternden oder -stabilisierenden Funktionen der Pilgerwege hing ab von der Bedeutung des Wallfahrtszieles und der Konstanz seiner Anziehungskraft über Jahrzehnte und Jahrhunderte hinweg, wie er gewöhnlich bei Fernpilgerfahrten und Wallfahrten mit einem überregionalen Einzugsbereich gegeben war. 'Impulsive Massenwallfahrten' (Schmugge 1982, 32 ff.) wie die Geißlerzüge von 1349, der Zug der Bianchi 1399 von Genua aus, die Kinderwallfahrten zum Mont Saint Michel 1456-59 oder die »wilden« Pilgerfahrten nach Niklashausen 1476, zum Heiligen Blut von Wilsnack 1487 und 1516 bzw. zur Schönen Maria von Regensburg 1519 blieben in ihren dauerhaften Wirkungen trotz der enormen Pilgermassen siedlungsgeschichtlich unbedeutsam, während selbst bei regionalen oder lokalen Wallfahrten - zumindest in den Wallfahrtszielen selbst - deutliche Impulse zu verzeichnen sind, sofern eine gewisse Stetigkeit gewährleistet war. Je höher über einen längeren Zeitraum hinweg der Pilgerstrom war und je gleichmäßiger über die Jahre und den Jahresablauf verteilt, desto stärker mußte die Infrastruktur der Pilgerwege ausgebaut werden und die Wallfahrtsfunktion die sonstigen Funktionen von Verkehrswegen in den Hintergrund drängen.

Ansatzpunkte für siedlungsgenetische Prozesse an von Pilgern genutzten Wegen und Straßen bzw. Fluß- und Seeschiffahrtsrouten boten alle neuralgischen Punkte im Verkehrssystem, Landeplätze und Häfen, Flußübergänge (Furten, Fähren, Brücken), Paßstrecken in den Hoch- und Mittelgebirgsregionen, siedlungsleere oder siedlungsarme Zonen (Wald, Heide, Bergregionen, Hochgebirge), Kreuzungspunkte von Straßen und Wegen bzw. von Land- und Wassertransportwegen. Man kann davon ausgehen, daß im mittel-, west- und südeuropäischen Raum, basierend auf ehemaligen Römerstraßen und älteren Wegesystemen, ein respektables Verkehrsnetz vorhanden war und für den früh- und hochmittelalterlichen Pilgerverkehr zur Verfügung stand. Darüber hinaus wurden im Mittelalter durch Herrscher und Adel zahlreiche neue Wege erschlossen, wobei die Bedürfnisse des immer besser organisierten Pilgerverkehrs zweifellos stimulierende Wirkung zeigten oder andere Verkehrsfunktionen zumindest verstärkten. Eine klare Trennung ist selten möglich.

Ähnliches gilt für den Bestand an Siedlungen, an dem wir den durch die Wallfahrt gewonnenen Zuwachs messen können. Nur in Ausnahmefällen lassen sich neue Siedlungen und Siedlungstypen eindeutig und ausschließlich auf die Erfordernisse der Pilger zurückführen; meist verstärken diese lediglich bereits vorhandene bzw. aus anderen Zusammenhängen resultierende Siedlungsansätze. Als hilfreich erweist sich bei der Untersuchung, wenn man allgemeine Bedingungen des Reisens im Mittelalter (zu Fuß, zu Pferd, Maultier oder Esel, auf Karren und

Wagen, zu Schiff), maximale und durchschnittliche Reiseleistungen pro Tag je nach den naturräumlichen Gegebenheiten, Wartezeiten an kritischen Punkten, Sonderbelastungen durch Krankheit und körperliche Gebrechen, Gefährdung durch Mensch und Tier, Witterung und Transportmittel, besonders beim Schiffs transport, und nicht zuletzt die soziale und wirtschaftliche Stellung der Pilger und Pilgergruppen in Rechnung stellt und auf diese Faktoren hin die Entwicklung der Infrastruktur der Pilgerwege abprüft.

## II

Für den Jakobsweg bietet das V. Buch des *Codex Calixtinus* oder der *Liber Sancti Jacobi*, der seit kurzem in gut kommentierter Übersetzung vorliegt (Kl. Herbers 1986; latein. Text W.M. Whitehill, 1944; französische Ausgabe J. Viel-liard, <sup>5</sup>1981) – wohl der aussagekräftigste hochmittelalterliche Pilgerführer (vgl. A. Bonet Correa 1981), abgeschlossen zwischen 1140 und 1150 in Frankreich, vielleicht von dem Priester Aimericus Picaudus (Herbers 1984) –, eine hervorragende Grundlage für die Beschreibung der Situation entlang dem *camino* um die Mitte des 12. Jahrhunderts (Abb. 1). In Kapitel I (Wege nach Santiago) heißt

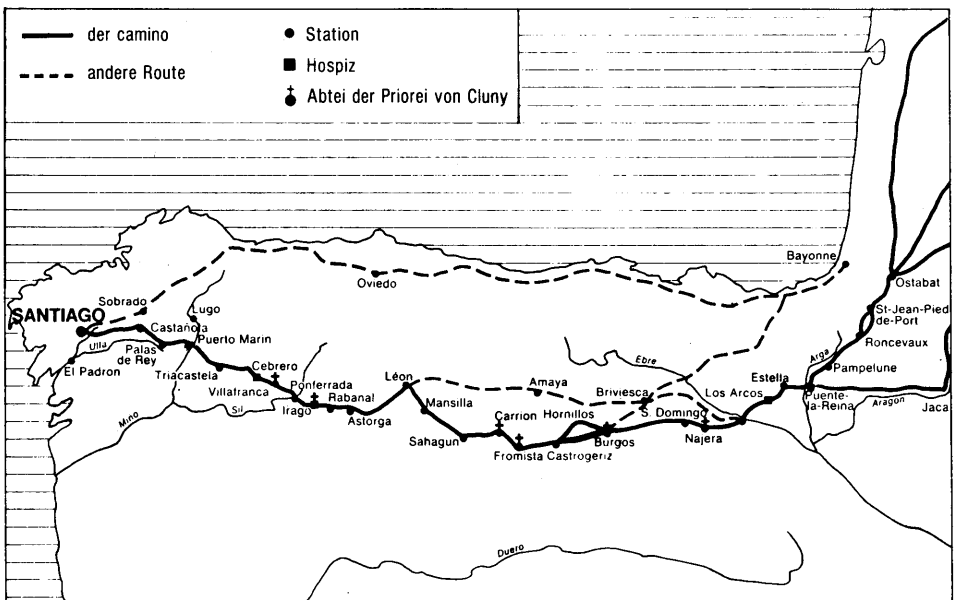


Abb. 1: Der Jakobsweg in Spanien (nach R. Oursel, 1978, S. 165).

es: »Vier Wege führen nach Santiago, die sich zu einem einzigen in Puente la Reina in Spanien vereinigen; einer geht über St-Gilles, Montpellier, Toulouse und den Somportpaß, ein anderer über Notre-Dame in Le Puy, Ste-Foy in Conques und St-Pierre in Moissac, ein weiterer über Ste-Marie-Madeleine in Vézelay, St-Léonard im Limousin und die Stadt Périgueux, ein letzter über St-Martin in Tours, St-Hilaire in Poitiers, St-Jean in Angély, St. Eutrope in Saintes und die

Stadt Bordeaux. Diejenigen Wege, die über Ste-Foy, St-Léonard und St-Martin führen, vereinigen sich in Ostabat, und nach dem Überschreiten des Cisapasses treffen sie in Puente la Reina auf den Weg, der den Somportpaß überquert; von dort gibt es nur einen Weg bis Santiago.« Vom Somportpaß bis Puente la Reina zählte der Autor des Liber drei kleine Etappen mit den Stationen Borce, einem Dorf auf der gascognischen Seite des Passes, Jaca und Monreal. Zwischen dem Cisapaß bzw. St. Michel auf der gascognischen Seite bis nach Santiago verbleiben 13 Etappen: Viscarret (kurz), Stadt Pamplona (kurz), Estella, Nájera (zu Pferd), Stadt Burgos (zu Pferd), Frómista, Sahagún, Stadt Léon, Rabanal, Villafranca (über den Monte Irago), Triacastela (über den Cebreropaß), Palas del Rey, Santiago (kurz).

Dieser Weg, der *camino francés*, folgt einer Römerstraße. Er wurde erst seit dem 11. Jahrhundert verstärkt benutzt; die ältere, z.T. erheblich beschwerlichere Route, die aber mehr Sicherheit gegen moslemische Angriffe bot, verlief weiter nördlich, meist der Küste entlang. Es besteht kein Zweifel, daß der *camino* seit dem 10. Jahrhundert zunächst mehr als Heerstraße im Zuge der Reconquista fungierte denn als Pilgerweg, nicht zuletzt aufgrund des Überfalls von Al Mansur 997 auf Santiago. Reconquista, Kreuzzugs idee und Wallfahrt zu Santiago Matamoros, dem Maurentöter, ließen sich in idealer Weise verbinden. Erst im späten 11. Jahrhundert traten die Pilgerwegfunktionen vor die militärischen und natürlich auch die wirtschaftlichen. So scheint es fraglich, ob man Toponyme wie Villafranca, Villafranca del Bierzo oder die Entstehung von 'Frankenvierteln' in Pamplona, Puente la Reina, Logroño, Nájera, Santo Domingo de la Calzada oder Burgos nur auf die Verbindung von Handel und Pilgerfahrt (K. Kolb 1978, 90) zurückführen muß und nicht auch oder sogar eher auf Militärsiedlung. Puente la Reina (Pons Reginae) z.B., früher Gave, wurde von Franken (Franzosen) neu besiedelt, offensichtlich zum Schutz der namengebenden Brücke, die Doña Mayor, Gemahlin König Sanchos III. von Navarra (1004-1035), für die Santiagopilger über den Rio Arga erbauen ließ (A. Bonet Correa 1981, 38).

Der Autor des Pilgerführers veranschlagte mit dem Hinweis auf lediglich 13 Etappen zwischen dem Cisapaß und Santiago (600 km) die Tagesleistung auf fast 50 km; das erscheint sehr hoch, auch wenn man mehr als zwei Etappen zu Pferd und für alle Gebirgsstrecken Maultiertransport annimmt. »Propagandistische Absichten« (Kl. Herbers 1986, 44) mögen eine Rolle gespielt haben, eher aber die Tatsache, daß unter den Santiagopilgern des Hochmittelalters Angehörige des Adels, Rittertums und der höheren Geistlichkeit das Hauptkontingent stellten (L. Schmutge 1979, 26; 1983, 49 ff.) und der Pilgerführer, auch was die Hinweise auf Übernachtungs- und Versorgungseinrichtungen betrifft, diese Bevölkerungsgruppe in erster Linie ansprach. Nach P.A. Sigal (1974, 141) lag der Anteil der armen Pilger im 11. und 12. Jahrhundert bei höchstens 10%.

An Hospizen oder Hospitälern nennt der Pilgerführer (Kap. III und IV, Kl. Herbers 1986, 88-90) an erster Stelle das Hospital Santa Cristina auf dem Somportpaß, das er mit dem Hospiz zu Jerusalem und dem auf dem Großen St. Bernhard vergleicht - es ist 1078 erstmals belegt (A. Ubierto Arteta 1966) -, das Rolandshospiz bei Roncevaux auf der Höhe des Cisapasses, sicher belegt um 1132, das der bedeutenden Anlage auf dem Somportpaß in der Folgezeit den

Rang ablaufen sollte (A. Bonet Correa 1981, 38, 64; R. Oursel 1978, 80 ff. und Karte S. 86), eines zwischen Estella und Logroño, kurz nach Los Arcos, und das Hospiz auf dem Gipfel des Cebreropasses, 1072 gegründet (L. Schmutge 1983, 45 f.). Neben diesen wichtigen Paßhospitälern, die meist von Augustinerchorherren geleitet wurden, muß es am *camino*, abgesehen vom Hospital Real in Santiago selbst, zahlreiche kleinere Einrichtungen gegeben haben, neben einem leistungsfähigen privaten Beherbergungsgewerbe. Nach A. Ubierto Arteta (1966, 273) ist die Grundstruktur des »complejo turistico-hotelero del camino de Santiago« bereits zwischen 1070 und 1080 faßbar. A. Bonet Correa (1981, 38 ff.) nennt in seiner Beschreibung des *camino* neben den zahlreichen Klöstern, die grundsätzlich über ein Hospital verfügten, Pilgerhospitäler in allen Städten und größeren Ortschaften, von denen viele in das 11.-13. Jahrhundert zurückgehen dürften, nicht zuletzt dank der Aktivitäten der Ritter vom Heiligen Jakob, deren vornehmste Aufgaben Brückenbau und Pilgerfürsorge waren (Approbation 1175). Daß der Ausbau der ungemein dichten Kette von Versorgungseinrichtungen auch im Spätmittelalter anhielt, belegt die Gründung eines großen Hospizes für deutsche Pilger 1447 in Puente la Reina.

Als besonderen Hospitaltyp, der auch in Italien und Südfrankreich eine große Rolle spielte und zweifellos erhebliche siedlungsbindende Kraft entfaltete (E. Maschke 1977), hat L. Schmutge (1983, 46 f.) die Brückenhospitäler herausgestellt. Auch der Autor des Pilgerführers rühmt die Leistungen der Straßen- und Brückenbauer am Beginn des 12. Jahrhunderts am *camino* (Kap. V, Kl. Herbers 1986, 91) zwischen Rabanal und der Miño-Brücke in Puertomarín: Andreas, Roger, Alvitus, Fortus, Arnold, Stephan und Petrus, der die von Königin Urraca (Léon-Kastilien 1109-1126) zerstörte Miño-Brücke wiedererbautete. Nur dieser Petrus ist 1126 als Petrus Peregrinus in der Quellen näher faßbar. Daneben sind zu nennen der hl. Klausner Dominicus (gestorben 1109), dessen Brückenbau über den Fluß Oja zur Entstehung der Stadt Santo Domingo de la Calzada (las calzadas = Pflasterstraße) führte, wobei Dominicus seine Klause in ein Hospiz umwandelte (A. Bonet Correa 1981, 40), und ein weiterer hl. Eremit, Johannes von Ortega (gestorben 1163), der fast sein ganzes Leben mit Brückenbauten verbrachte, u.a. in Logroño, Nájera, Atapuerca und Cubo, und sich um den Straßenbau in sumpfigen und Gebirgsgegenden verdient machte. Die Verbindung von Brücke und Hospital findet man in Sangüesa, Puente la Reina, Puertomarín, Santo Domingo de la Calzada und in Léon mit dem San Marcos-Hospital an der Bernesca-Brücke (um 1150-70 entstanden); die entscheidende siedlungsbildende Funktion wird auch der namengebenden Eisenbrücke in Ponferrada am Fuß einer Templerburg zugeschrieben (A. Bonet Correa 1981, 44).

Für den Auf- und Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur an Hospitälern, privaten Herbergen, Straßen und Brücken kamen zweifellos die wesentlichen Impulse im 11.-13. Jahrhundert durch den stetig wachsenden Pilgerverkehr. Auf dessen Bedürfnisse waren die neuen Hospitaltypen an Pässen und Brücken in besonderer Weise zugeschnitten. Die Verdichtung der Kette von Versorgungseinrichtungen entsprach dem Wandel in der sozialen Zusammensetzung der Pilgerschaft: Seit dem 12./13. Jahrhundert traten die Gruppen der bürgerlichen und ritterlichen Pilger in den Vordergrund; man muß mit einer starken Zunahme von

mittellosen oder armen Pilgern rechnen, die den Jakobsweg zu Fuß zurücklegten. Die siedlungsgeschichtlich wichtigen Impulse betrafen die alten Zentren entlang des Weges ebenso wie Neugründungen, wobei der Aufstieg von Siedlungskernen an Brücke und Hospital zur mittelalterlichen Stadt oder zumindest zum Stadtrechtsort (*salvidades*) keine Ausnahme darstellte. Eine starke Siedlungsbewegung von Frankreich aus ist unverkennbar; sofern es sich um gelenkte Maßnahmen der spanischen Königreiche handelte, kann man eine enge Verbindung von militärischer Absicherung der Reconquista mit der Anziehungskraft des Jakobsweges annehmen. Aufgrund seiner Funktion als »Leitbahn« (A. Bonet Correa 1981, 31) für Literatur, Kunst, Kultformen, Technik (Brückenbau) und Wirtschaftsbeziehungen aller Art konnten die ursprünglich sehr starken herrschaftlich-militärischen Aspekte des Siedlungsprozesses am *camino* zurücktreten. Die große Zahl an Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten, die sich aus der Pilgerfahrt im tertiären Bereich ergaben, unterstreichen mehrere Passagen aus der wohl ebenfalls von Aimericus Picaudus verfaßten, aber Papst Calixtus II. (1119–24) zugeschriebenen Predigt *Veneranda dies* im *Codex Calixtinus* (Kl. Herbers 1986, 57–82), in denen Mißstände auf dem Pilgerweg und Betrügereien an den Pilgern angeprangert werden. Sie belegen zusammen mit dem Pilgerführer selbst ein hochentwickeltes Lebensmittel-, Wirts- und Beherbergungsgewerbe, die hohe Finanzkraft zahlreicher Pilger, die von Bankiers, Wechslern und Zöllnern ausgenutzt wird, auf Pilgerbedürfnisse spezialisierte Handwerker (Kerzenmacher, Hersteller von Pilgerzeichen), Krämer (Muscheln, Weihrauch, Gewürze, Textilien etc.) und Ärzte, nicht zuletzt als Profiteure an der Straße und in den Herbergen Räuber (*cinnatores*), Pferdeabdecker, Diebe, Betrüger, falsche Bettler und Dirnen. Ein kleines Zitat, um die kräftige Sprache dieser Predigt zu demonstrieren (Kl. Herbers 1986, 73): »Was soll ich ... von der Dienerin sagen, die auf Geheiß der Herrin das Wasser im Haus vergießt, damit die durstenden Pilger in der Nacht kein Wasser finden und den Wein des Wirts kaufen? Was ist mit jener, die nachts mit Zustimmung des Wirtes Hafer oder Gerste aus den Futterkrippen stiehlt? Sie seien verdammt! Ebenso treffe der Bann die Wirtsmägde, die sich aus Hurerei und Geldgier auf teuflisches Geheiß nachts den Pilgerbetten zu nähern pflegen. Die Dirnen, die aus diesem Grund zwischen der Miño-Brücke und Palas del Rey an waldreichen Orten den Pilgern häufig entgegentreten, müssen nicht nur exkommuniziert, sondern von allen geplündert und durch Abschneiden der Nase öffentlich geächtet werden.«

### III

Der Autor des Pilgerführers nach Santiago, der die vier Haupttrouten von Frankreich aus, die *Via turonenis*, die *Via lemovicensis*, die *Via podensis* und die *Via tolosana* in dem Kapitel VIII näher beschreibt, gibt schon in der Überschrift das wesentlichste Kriterium seiner Auswahl an: »Heilige Leichname, die am Jakobsweg ruhen, und welche die Pilger aufsuchen müssen.« (Kl. Herbers 1986, 105–133). Auch die Wahl der Ausgangspunkte, Tours, Vézelay, Le Puy und St. Gilles (bzw. Arles) unterstreicht die Orientierung an den großen Pilgerzentren Frankreichs, die selbst wieder als Sammelorte für Reisende aus den übrigen Re-

gionen Europas dienten (vgl. Abb. 2). Die kleine Kartenskizze von R. Oursel



Abb. 2: St. Jakobs-Pilgerwege durch Frankreich (nach R. Oursel, 1978, S. 167).

(1978, 167) verdeutlicht bereits, daß die möglichen Verlängerungen der *Via turonensis* nach Norden und Nordosten über St. Denis/Paris auf den niederländisch-niederdeutschen Raum zielten, die der Limoges-Route über Vézelay hinaus in den lothringisch-rheinischen Bereich, die der *Via podensis* (Le Puy) auf Burgund, den Jura, die Schweiz (Maria Einsiedeln) und Oberdeutschland, während die *Via tolosana* über Les Saintes Maries und Marseille die Seeverbindung nach Italien, vor allem Rom, herstellte (vgl. Abb. 3).

Das auf den ersten Blick so stringente Bild, das sich aus der Umsetzung der Pilgerführerinformationen in eine Karte der Pilgerwege um 1140/50 ergibt – diese eindeutige Konzentration des Wegefächers auf den eigentlichen *camino*

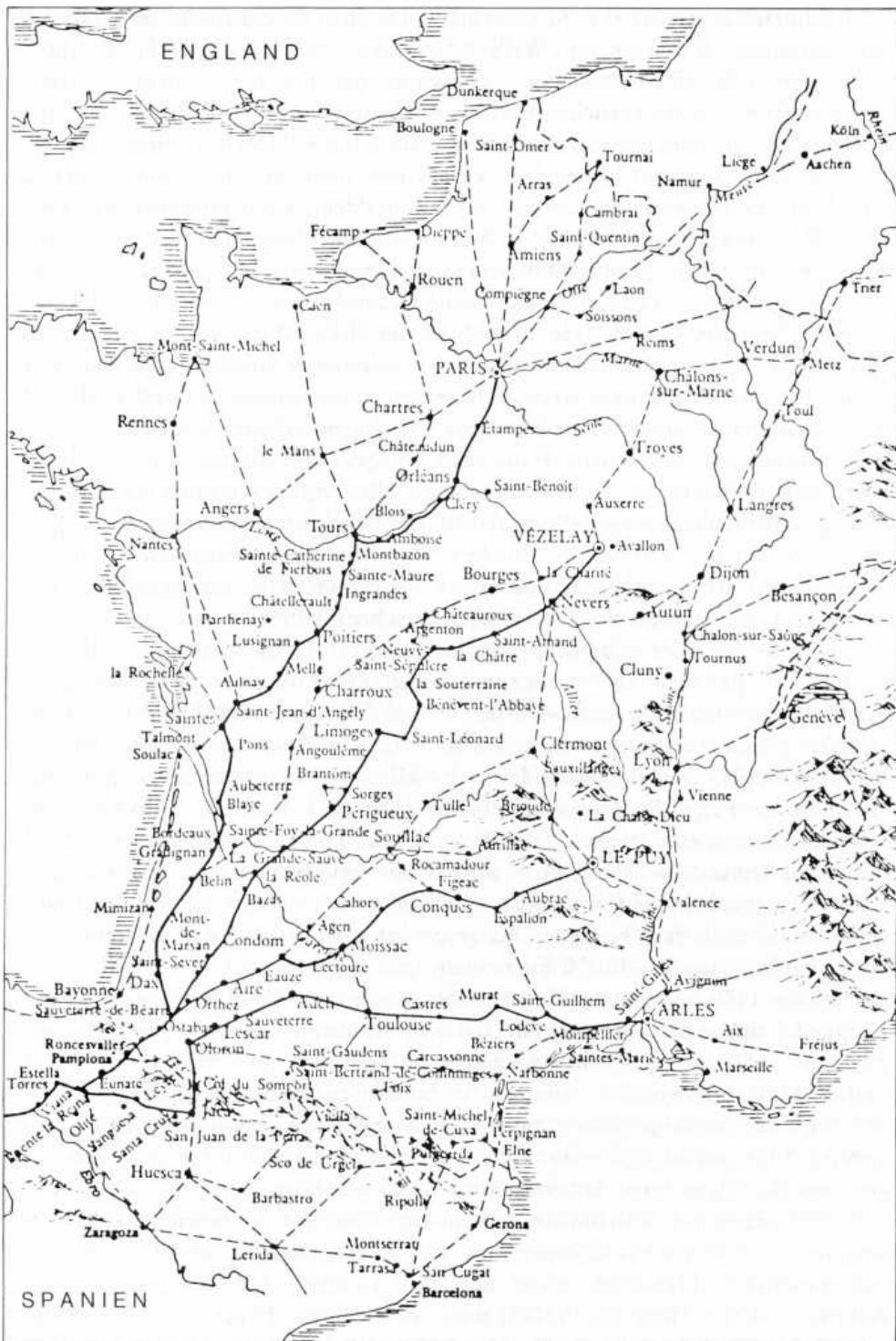


Abb. 3: Die mittelalterlichen Pilgerwege nach Santiago de Compostela (nach Y. Bottineau, 1964, und Kl. Herbers 1986).

nach Santiago –, relativiert sich, wenn man zum einen die eigenständige Kraft der überregionalen französischen Wallfahrtszentren, zum anderen die Konkurrenzsituation der vier Hauptwege mit ihren zahlreichen Abzweigungen, Umwegen und Nebenrouten berücksichtigt. So eindeutig, wie dies für den *camino* seit dem 11./12. Jahrhundert festzustellen ist, erscheint die Pilgerstraßenfunktion der französischen Wege auf keinen Fall; es war eine Funktion unter vielen anderen, vor allem strategischen und kommerziellen. Die Pilgerströme verteilten sich, auch in der Zeit der Jubeljahrwallfahrten. Nur in Ausnahmefällen, d.h. bei der Neuanlage von Wegen und Straßen durch menschenleere, unsichere oder aus geographischen Gründen schwer zu bewältigende Gegenden, die in erster Linie Pilgern dienen sollten, sowie bei der Herausbildung von Nebenrouten, auf denen man zu Fuß rascher oder sicherer reiste als auf den befestigten Straßen römischer oder mittelalterlicher Provenienz, lassen sich Veränderungen der Naturlandschaft und Siedlungsimpulse eindeutig auf Wallfahrt oder Pilgerverkehr zurückführen.

Die ungewöhnlich intensive französische Pilger- und Pilgerstraßenforschung konzentrierte sich in den letzten Jahrzehnten, allerdings selten unter erklärt siedlungsgeschichtlichen Fragestellungen, auf Infrastrukturelemente an den Pilgerwegen (Hospitäler, Herbergen, Brücken, Kapellen, Wegekreuze usw.) und, mit beachtlichem Erfolg, auf Siedlungstypen wie *salvitates* (*sauvetés*), *bastides*, *villes neuves* u.a., die man als Stadtrechtsorte bezeichnen könnte.

Die große Welle der Pilgerhospitalgründungen erfolgt in West- und Südfrankreich etwas später als am *camino* in Spanien, mit Ausnahme des Raumes um Toulouse, den R. de la Coste-Messelière und G. Jugnot (1980, 119) als »une véritable plaque tournante en matière d'itinéraires pèlerins« bezeichnet haben. L. Schmutge (1983, 43) unterscheidet drei Wellen von Hospitalgründungen, eine erste »in der Folge der gregorianischen Reform und dank der Aktivitäten des Klosters Cluny«, eine zweite ab der Mitte des 12. Jahrhunderts »als ein Zeichen des neuen Armutsbewußtseins unter starker Beteiligung der schenkungsfreudigen Laien«, die auch in anderen Teilen Südfrankreichs festzustellen sei, und eine dritte Phase nach dem Ende der Albigenserkriege. Die Zahlen sind beeindruckend: In Toulouse (25–30 000 Einwohner) gab es um 1250 15 Hospitäler; fünf dürften um 1100, sechs um 1150 gegründet worden sein (J. Mundy 1966). In der Languedoc dürfte der überwiegende Teil der karitativen Einrichtungen für Pilger zwischen 1150 und 1230 entstanden sein; in Arles z.B. sind zwischen 1116/19 und ca. 1250 16 Hospitäler in und vor der Stadt nachweisbar (L. Schmutge 1983, 43). Nichtsdestoweniger fällt es bei den Hospitalgründungen in den großen alten Zentren Süd- und auch Westfrankreichs schwer, die Elemente der speziellen Pilger- und der allgemeinen Armenfürsorge klar zu trennen.

Anders liegen die Verhältnisse etwa in der Auvergne im Bereich des Pilgerweges von Le Puy nach Conques und weiter nach Moissac und Ostabat. Als außerordentlich folgenreich erwies sich die Gründung des Pilgerhospitals von Aubrac in 1400 m Höhe um 1120/22 durch den adeligen Pilger Adalhard; wahrscheinlich handelt es sich um den Mundschenk des Grafen von Flandern (P.A. Sigal 1974, 70). Das Hospital sollte den gefährlichen und mühsamen Weg durch den einsamsten Teil der Rouergue erleichtern. In der Folge bildete sich wie bei vielen dieser Pilgerhospitäler eine kleine Gemeinschaft von Priestern und Laien,

der 1172 der Bischof von Rodez eine (Augustiner-Chorherren-)Regel gab (G. Jugnot 1978). Der daraus entstehende Hospitalorden entfaltete ähnlich wie der fast gleichzeitig entstandene von Roncevaux eine enorme Wirksamkeit. Zu Beginn des 13. Jahrhunderts erneuerte der Ordenskommandeur Etienne II. von Aubrac die Regel: Der Orden sollte nicht nur den Pilgern auf dem Weg nach Notre-Dame de Rocamadour, Santiago de Compostela, Saint-Sauveur in Oviedo, Saint-Dominique in Estremadura, ins Heilige Land und zu anderen Heiligen dienen, sondern auch »réconforter les pauvres, les infirmes, les aveugles, les faibles, les boiteux, les sourds-muets, les faméliques« (R. Oursel 1978, 76, 87 ff.). Trotzdem dürfte die Pilgerfürsorge schon aufgrund der Lage Aubracs und seiner Tochtergründungen im Raum immer im Vordergrund gestanden haben; Santiago erscheint allerdings nur als eines von zahlreichen großen Pilgerzielen. Als direkten Effekt der Santiago-Wallfahrt darf man die Gründung der »Milice de l'Ordre de Saint-Jacques pour la défense de la foi et de la paix« im Jahre 1226 durch Amanien de Grésignac, Erzbischof von Auch, nach dem Vorbild des Hospitalordens des hl. Jakob vom Roten Schwert (Ordre hospitalier de Saint-Jacques de l'Épée Rouge) in Spanien; der Ritterorden entfaltete einige Wirksamkeit in der Gascogne (R. Oursel 1978, 96).

Einen vorläufigen Überblick (Erfassungsstand 1970) über Hospitäler und andere Versorgungseinrichtungen an den Santiago-Pilgerwegen durch Frankreich bis 1610 bietet eine 1972 veröffentlichte Karte von R. de La Coste-Messelière (Abdruck J. Chelini u. H. Branthomme 1982, 196/197). Er unterscheidet in den Signaturen zwischen Jakobshospitälern, Jakobsalmoseneien, Jakobsbruderschaften, Pilgerhospitälern und anderen Versorgungseinrichtungen für Pilger, Almoseneien und Gotteshäusern. Die auffallende Verdichtung um die Haupttrouten und dann vor allem im Süden und Westen Frankreichs, wo sich der Fächer der Pilgerwege schließt, ist unverkennbar; aber auch die starken regionalen Massierungen um die überregionalen Wallfahrtsziele in Frankreich selbst (Mont St. Michel, Rocamadour, Le Puy usw.) treten deutlich hervor. Um differenziertere Aussagen zur Siedlungswirksamkeit von Hospitalgründungen machen zu können, müßte das Kartenbild chronologisch und nach Siedlungstypen weiter aufgeschlüsselt werden können. Daß solche Einrichtungen wesentliche Impulse zur Weiterentwicklung von Siedlungen gegeben haben, steht außer Frage.

Ähnlich wie am *camino* ist auch in Frankreich, vor allem im Süden und Westen, ein enger Zusammenhang zwischen Hospital- und Brückenbau festzustellen; die eindrucksvollsten Beispiele bieten das Ensemble von Pilger- bzw. Jakobshospital und Brücke in Lyon, Avignon und Toulouse (L. Schmutge 1983, 47). Die in Spanien besonders von Eremiten ausgefüllte Rolle des Brückenbauers übernahmen etwa ein halbes Jahrhundert später in Südfrankreich, Brückenbruderschaften (M.N. Boyer 1964). »Le ponts établis sur les grands cours d'eau drainaient les flots de pèlerins«, schreibt R. Oursel (1978, 63) unter Hinweis auf die Loire-Brücke in Tours (1031), die Garonne-Brücke von Agen und die von 1265–1307 gebaute Rhône-Brücke von Avignon, deren Idee die Legende mit dem provenzalischen Hirten Bénézet verbindet. Die Brücken von Bonpas, Lourmarin, Mallemort und Mirabeau im Rhônegebiet werden einer Brückenbruderschaft zugeschrieben (D. Le Blévec 1978). Aber auch kleinere Brücken hatten Steue-

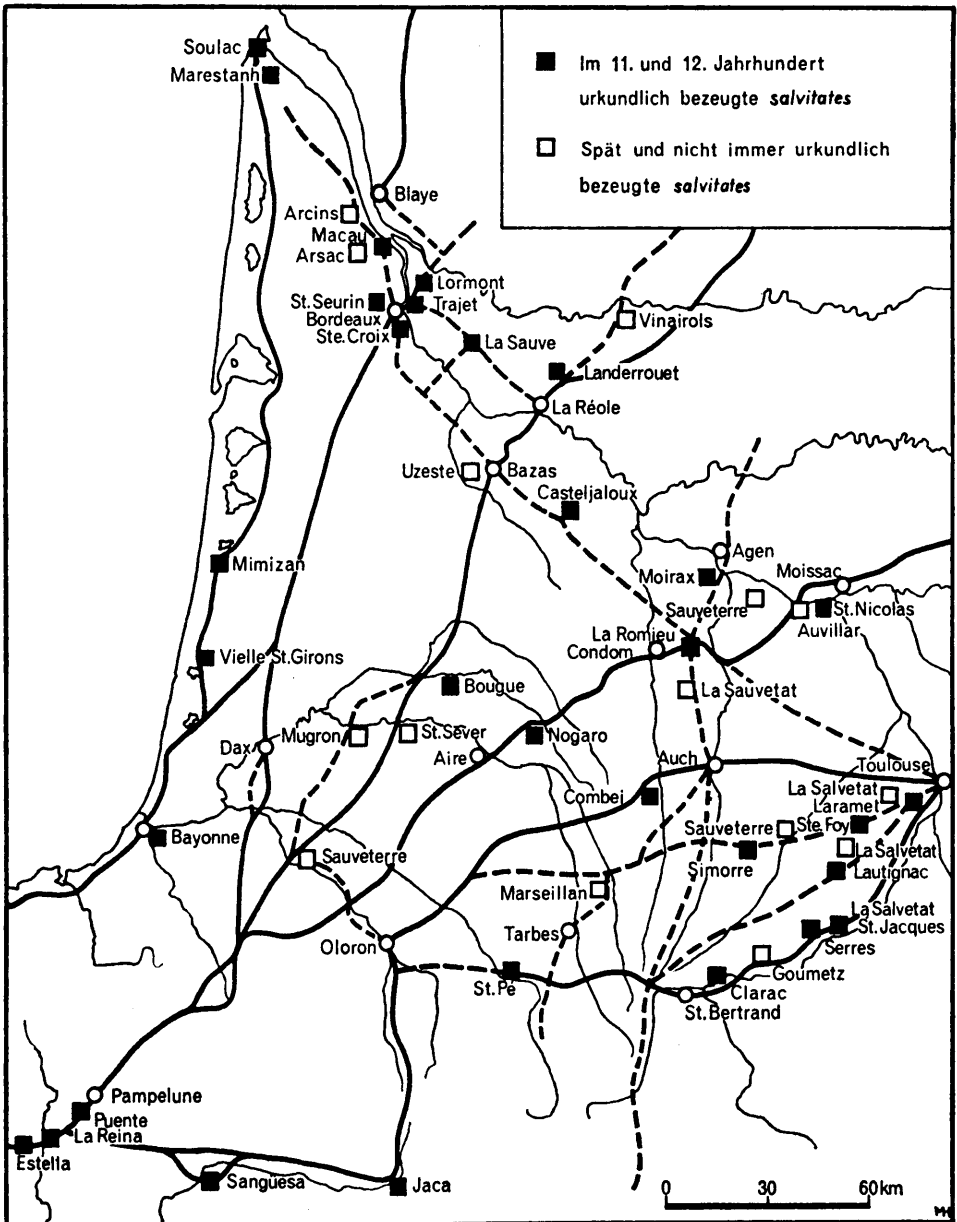


Abb. 4: Die Pilgerwege nach Santiago und die *salviatas* der Gascogne (nach Ch. Higounet, 1951, S. 301, und E. Ennen, 1972/77, S. 246).

rungs- und damit siedlungsbindende Funktionen, z.B. in der Auvergne, im Zentrum des »pays d'Olt«, die Bogenbrücken von Espalion, Estaing und Entraygues (zwei Brücken am Zusammenfluß von Lot und Truyère) oder, im 15. Jahrhundert, die Brücke von Ouézac/Lozère, die den Weg über die Stromschnellen des Tarn wesentlich entschärfte (R. Oursel 1978, 64–66).

Den engen Zusammenhang zwischen Pilgerwegen und der Anlage von neuen privilegierten Siedlungen in Südwestfrankreich hat zuerst Ch. Higounet (1951, mit Karte, wieder abgedruckt von E. Ennen 1972/77, 246, hier Abb. 4) am Beispiel der Gascogne aufgezeigt. Die *salvitates* »boten einen besonderen Friedensschutz innerhalb festgesetzter Grenzen, die durch Aufrichtung von Kreuzen bezeichnet wurden« (Ennen, 244), der in besonderem Maße für Pilger und Kaufleute galt. Teils lagen die *salvitates* als suburbane Siedlungen oder Stadtquartiere in unmittelbarer Nähe von alten Zentren, z.B. in Bordeaux, teils handelt es sich um in verkehrsgünstiger Lage gegründete, selbständige Siedlungszentren mit guten Ausgangsbedingungen für die Entwicklung nichtagrarischer Funktionen oder den Landesausbau. Die von Ch. Higounet urkundlich nachgewiesenen *salvitates* entstanden zwischen 1027 und 1141; die Neusiedlungen in Spanien, die von J.M. Lacarra (1948) und zuletzt von J. Passini (1984) untersucht wurden, seit der Mitte des 11. Jahrhunderts. Die Gründungsinitiative ging in Südfrankreich vornehmlich von den großen geistlichen Institutionen aus (Klöster, Bistümer), in Spanien (Navarra und Kastilien) auch vom Königtum. Auf dem Ansatz von Ch. Higounet aufbauend konnte H. Treuille (1980), nicht zuletzt aufgrund der Lage von *salvitates* und *bastides* neben den sonstigen typischen Einrichtungen auf Pilgerwegen, eine überzeugende Variante der *Via tolosana* zur »klassischen« Route von Toulouse nach Auch herausarbeiten (vgl. Abb. 5). Der Siedlungstyp der *bastide* diente – ähnlich wie die *salvitates* des 11. und 12. Jahrhunderts – im 13. Jahrhundert als »un moyen de concentration et de protection de la population comme d'influence politiques pour les monastères ou le pouvoir royal« (ebenda, 110), wobei vor allem Alphonse de Poitiers, der Bruder Ludwigs des Heiligen, als Graf von Toulouse eine herausragende Rolle spielte.

Insgesamt ergeben sich also für das fächerartige Netz der vornehmlich auf Santiago, aber gleichzeitig ebenso sehr auf die großen französischen Pilgerzentren zielenden Straßen und Wege eine Fülle von teils unmittelbar, teils mittelbar wirksamen Siedlungsimpulsen, die im Bereich des Zentralmassivs und im Süden und Westen Frankreichs besondere Kraft entfalteten und die Bildung von neuen Siedlungstypen entscheidend beeinflussten.

#### IV

Im Rhein-Maas-Mosel-Raum mit den drei großen Wallfahrtszentren Aachen, Köln und Trier und zahlreichen mittleren oder regionalen Wallfahrtsorten wie Maastricht, St. Trond, Kornelimünster, Düren, Mönchengladbach, Eberhardsklausen, Echternach usw. sind, vor allem unter dem eingangs genannten Aspekt der periodischen Wallfahrt im 7-Jahre-Rhythmus siedlungsgenetisch bedeutsame Vorgänge wie am *camino* oder an den französischen Pilgerrouen von vornherein nicht zu erwarten. Keine der großen Fernstraßen im rheinischen Raum kann aufgrund besonderer Prägung durch das Element Wallfahrt den Anspruch auf die Bezeichnung Pilgerweg beanspruchen. Die Aachenfahrt zu den Heiligtümern, die Heilig-Rock-Wallfahrt nach Trier, die Fahrt zum Schrein der Heiligen Drei Könige und zu St. Ursula in Köln, zum Haupt der hl. Anna in Düren usf.

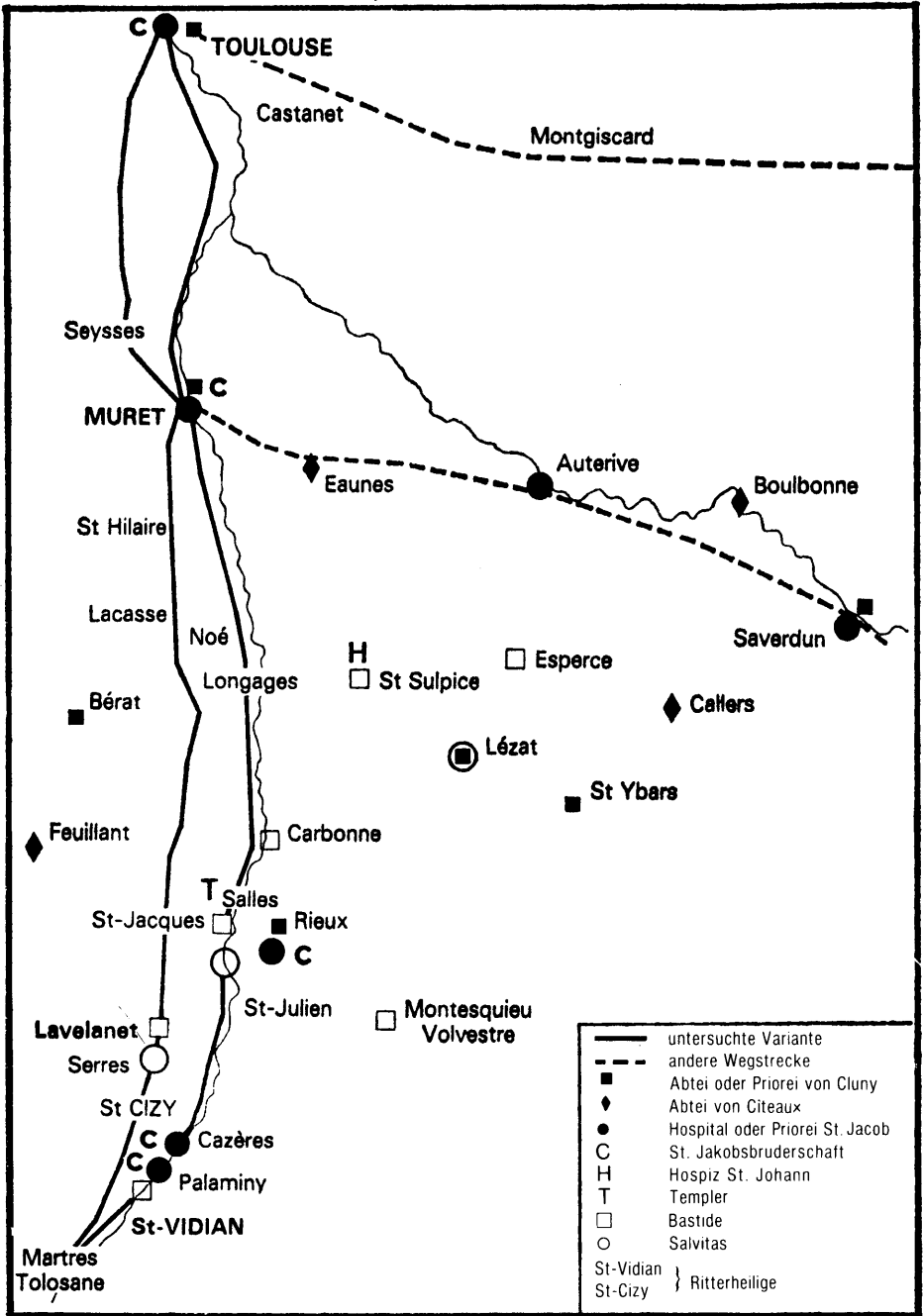


Abb. 5:  
Variante des Santiago-Pilgerweges zwischen Toulouse und Le Haut-Comminges  
(nach H. Treuille, 1980, S. 100).

vollzogen sich auf Land- und Wasserwegen, deren primäre Funktionen eindeutig durch Herrschaft, Wirtschaft und Verkehr bestimmt waren. Pilger machten, von

einigen spontanen Massenwallfahrten und, seit dem Spätmittelalter, den Jubeljahrwallfahrten abgesehen, nur einen Bruchteil der Nutzer von Straßen und Wasserwegen aus.

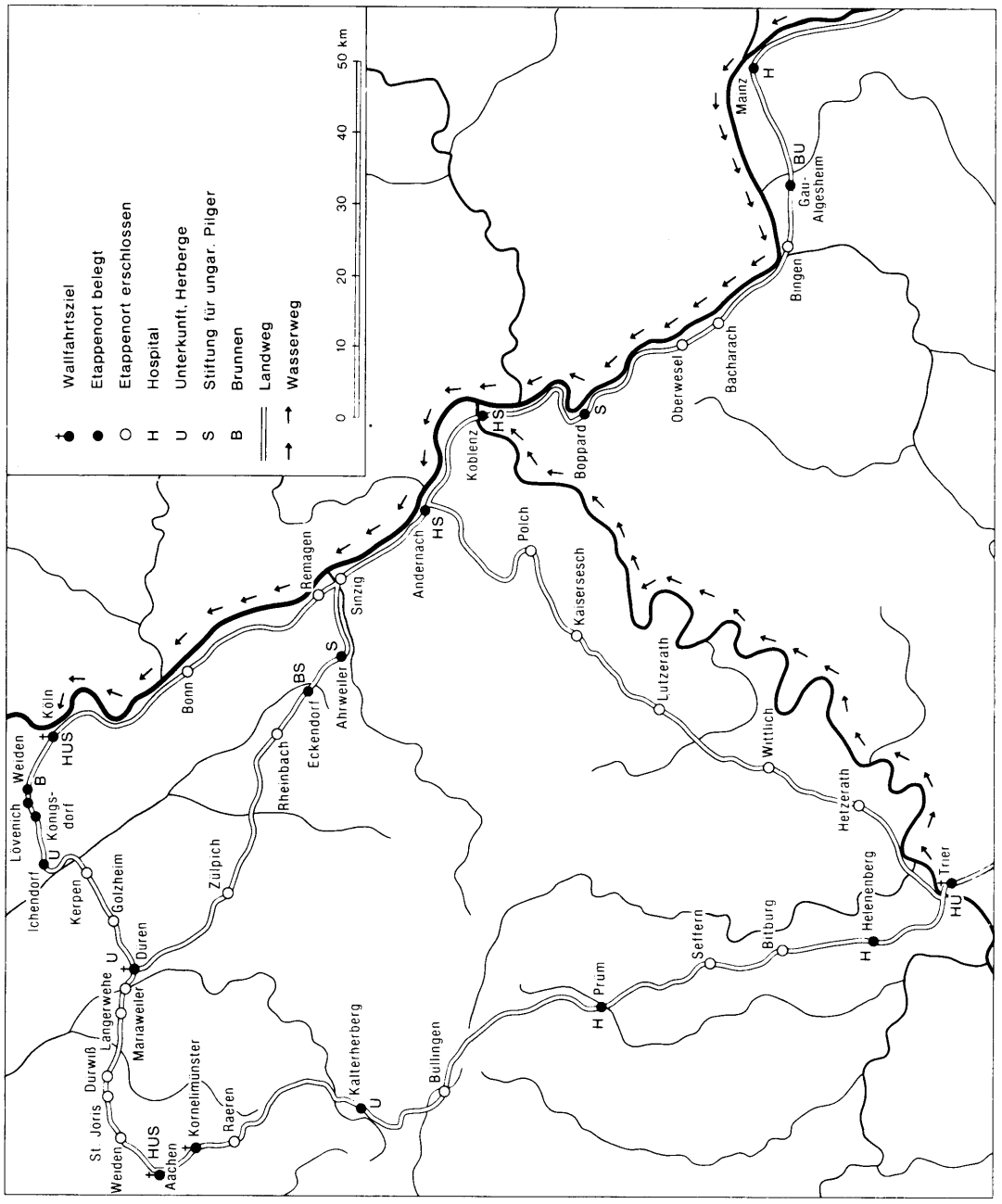
Trotzdem haben Pilger auch hier ihre Spuren hinterlassen und, wenn auch in begrenztem Rahmen, die Siedlungsentwicklung beeinflusst. Eine systematische Analyse wird dadurch erschwert, daß alle großen und mittleren Zielorte gleichzeitig auch als Etappenstationen fungierten, so daß Einrichtungen in den Pilgerzentren nicht sauber von solchen am Weg geschieden werden können. Bis ins 14. Jahrhundert scheinen die klösterlichen und bürgerlichen Hospitäler mit multifunktionaler Aufgabenstellung (Versorgung von Armen, Pilgern und Pfründnern) den Anforderungen des Pilgerverkehrs weitgehend gewachsen gewesen zu sein; man muß hier, wie in Spanien und Frankreich, Leistungen von Laien bei der privaten und kommerziellen Beherbergung miteinrechnen. Die Gründung von Pilgerhospitälern als besonderer Form des Hospitals setzte erst im Spätmittelalter ein. A. Lassotta (1984) nennt als früheste Belege die Stiftung des Heinrich Crig von Speyer in Frankfurt 1315 (im 15. Jahrhundert: Martha-Spital), die Gründung des Fremdenhospitals »Zum Ipperwald« in Köln durch Albrecht von Zelle, das 1334 unter die Aufsicht des Rates gestellt wurde, die Gründung des Kölners Petrus van der Hellen um 1390/1400, das Hospital St. Johann Baptist, das wegen der vornehmlichen Aufgabe der Versorgung von Aachenpilgern auch den Namen »Aiche« trug, und mehrere Hospitäler zum Zweck der Fremdenbeherbergung in Aachen, von denen das Blasiusspital (Gasthuys up dem Hoyve) wohl schon Ende des 13. Jahrhunderts entstand. 1336 folgte ein weiteres, nicht allein für Pilger bestimmtes Hospital auf dem Radermarkt.

Es besteht kein Zweifel, daß die von Aachen ausgehende Periodisierung der Heiligtumsfahrten, in deren Zyklus bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts Köln und Trier, mittelbar natürlich auch die kleineren Wallfahrtsorte einbezogen wurden (E. Stephany, 1964), den Ausbau von geistlichen, städtischen und privaten Beherbergungsmöglichkeiten in den größeren Zentren förderte, während sie den Aufbau von Infrastruktureinrichtungen an den Wegen und in den kleineren Etappenorten eher behinderte, da sich Investitionen, die nur alle sieben Jahre voll genutzt wurden, nicht rentierten.

Ich möchte dies illustrieren am Beispiel der Ungarnwallfahrten an den Rhein, nach Köln, Aachen und Trier, wobei ich mich auf die Hauptroute der auf den Landweg angewiesenen Pilger ab Mainz beschränke (Abb. 6); bezüglich der Varianten, der Abstecher, der Kombination von Land- und Wasserweg und aller weiteren Aspekte dieser Fernwallfahrt verweise ich auf die Arbeit von E. Thoemmes (1937), die nahezu alle brauchbaren Belege für den Pilgerweg zusammengestellt hat.

In Mainz sollen die ungarischen Pilger auf der Hin- und Rückreise je einen Tag Unterkunft und Verpflegung im Hospital der Hl. Barbara zum Flueß, ferner auf der Rückreise ein Geldgeschenk von 2 Batzen erhalten haben, sofern sie eine Bescheinigung über den Besuch der Heiligtümer und einen Beichtzettel aus Aachen vorlegten. Auf halbem Wege zwischen Mainz und Bingen belegt eine Karte der Gaualgeshemer Gemarkung von 1576/77, daß die Bewohner von Algesheim an der Landwehr bei einem Brunnen Zelte und Hütten für die Ungarn auf-

Abb. 6: Hauptrouten und Versorgungseinrichtungen in den Rheinländern, 14. bis 16. Jahrhundert.



schlugen, »dabey ein steinern Stock, da man das heilig Sacrament, wenn die Hungarn betfahrt hielten, hin pflegt zu stellen«. Für Bingen ist keine besondere Einrichtung belegt, während in Boppard eine Pilgerspende des Klosters Eberbach wohl auch den Ungarn zugute kam. Im Koblenzer Spital bestand seit dem 15. Jahrhundert eine Stiftung für ungarische Pilger, deren Erträge alle sieben Jahre zur Bewirtung mit Brot, Wein, Speck und Erbsen aufgebraucht wurden. Ander-nach verfügte seit dem 13. Jahrhundert über ein Hospital, das die Stiftung der Bürgerin Gertrude Fictors von 1364 zugunsten der nach Aachen pilgernden Ungarn verwaltete.

In Sinzig trennten sich die Wege der Pilger; die einen reisten den Rhein entlang bis Köln weiter, die anderen nahmen über die Aachen-Frankfurter Heerstraße den direkten Weg über Rheinbach nach Düren. Zwischen Sinzig und Düren sind an »festen« Einrichtungen, die den Charakter der Straße als Pilgerweg dokumentieren können, zahlreiche Wegkreuze und Kapellen zu nennen, ferner eine für die Aachenpilger gebaute Wasserleitung in Eckendorf und eine Pilgerspende in Ahrweiler (E. Thoemmes 1937, 64, Anm. 4).

Die meisten ungarischen Pilger dürften, nicht zuletzt wegen der guten Unterkunft- und Verpflegungsmöglichkeiten, vornehmlich im Hospital zum Ipperwald, den Aufenthalt in Köln vorgezogen haben, auch wenn in manchen Jahren die Grenzen der Beherbergungskapazität der rheinischen Großstadt überschritten wurden, z.B. im Heiltumsfahrtjahr 1524, als 2000-3000 Ungarn, Böhmen, Österreicher und andere Fremde Köln passierten.

Auf dem Weg nach Aachen entlang der alten Kölner Straße ist vor Düren als Besonderheit lediglich ein Brunnen für Aachenpilger in Weiden belegt (1359), ferner, daß man den ungarischen Pilgern 1496 in Königsdorf Reliquien zeigte. Wer die Strecke nach Düren nicht an einem Tag schaffte, konnte seit 1457 in der Fremdenherberge von Ichendorf übernachten; diese verfügte aber nur über sechs Betten (A. Lassotta 1984, 130). Die These von E. Thoemmes (1937, 58), daß die bei Köln liegenden Ortschaften Müngersdorf, Lövenich und das weiter entfernte Ichendorf durch den Pilgerverkehr »besonders belebt« worden seien, wird durch die angegebenen Quellen kaum gestützt; der Handelsverkehr zwischen Köln und den Niederlanden dürfte bezüglich des Transportwesens (Fuhrleutedörfer) wesentlich stärker gewirkt haben. In Düren, das seit 1501, seit dem Diebstahl des Hauptes der hl. Anna aus Mainz (K. Köster 1984, 211), als Wallfahrtsort aufblühte, stand das in den Quellen kaum näher zu fassende Gast- oder Passantenhaus zur Verfügung. Hier in Düren vereinigte sich die Aachen-Frankfurter Heerstraße mit der alten Kölner Straße; auf der Strecke über Mariaweiler, Geich, Langerwehe, Weisweiler, Dürwiß, Hehlrath, St. Jöris und Weiden nach Aachen ist von besonderen Einrichtungen für Pilger nichts überliefert; die Strecke war für die meisten Pilger – auch zu Fuß – in einem Tag zurückzulegen.

Die oben bereits angesprochene Infrastruktur Aachens für den Pilgerverkehr läßt sich noch ergänzen, z.B. durch den Beginenkonvent im Matthiashof, 1261 gegründet, mit dem seit spätestens 1441 ein Hospital für reisende und wallfahrende Frauen verbunden war. Auf dem Matthiashof wurden jeweils vom 11. bis 13. Juli die ungarischen Pilger verköstigt. Da Aachen auch ein wichtiger Ausgangspunkt für die Santiagowallfahrt war, entstand zu Beginn des 15. Jahr-

hunderts auch eine Jakobsbruderschaft, die vor 1435 ein Jakobshospital mit Kapelle und eigenem Kirchhof gründete (A. Lassotta 1984, 132).

Ein Teil der ungarischen Aachenpilger wählte, vor allem seit der Wiederauffindung des Heiligen Rockes 1512, den Hin- oder Rückweg über Trier. Der erste starke Pilgerstrom ist wegen der 1514 erfolgten Anbindung der Zeigung des Heiligen Rockes an den Aachener Siebenjahresturnus unter Berücksichtigung des dortigen Julitermins im Jahre 1517 festzustellen, wenngleich man frühere Ungarn- oder Siebenbürgerwallfahrten in die Moselstadt nicht ausschließen kann (R. Laufner 1981). Der gängige, zum Teil einer Römerstraße folgende Weg führte von Trier über St. Helenenberg (Hopytale), Bitburg, Prüm, Kalterherberg und Kornelimünster nach Aachen. In Prüm (Klosterhospital), Kornelimünster (ein bedeutender Wallfahrtsort) und wohl auch in Bitburg sind ausreichende Versorgungseinrichtungen anzunehmen bzw. nachweisbar. Die Station Kalterherberg entspricht den bekannten, negativ besetzten Toponymen in unwegsamen und unwirtschaftlichen Gegenden, die auch in französischen Pilgeritineraren häufig begegnen: Malpas, Malval, Malpertuis, Malestroit, Malataverne etc. (R. Oursel 1978, 48). St. Helenenberg schließlich, früher nur 'Hospital' genannt, so im Itinerar des William Wey (E. Thoemmes 1937, 61), war der Funktion nach fast ausschließlich Pilgerstation. Es blieb allerdings auf diese Funktion beschränkt; eine weitere Siedlungsanbindung erfolgte nicht.

Das magere Ergebnis der Analyse eines wichtigen rheinischen 'Pilgerweges' entspricht der eingangs formulierten Hypothese von der Abhängigkeit der siedlungsbildenden und siedlungsfördernden Kraft der Pilgerwege von der Anziehungskraft der Wallfahrtszentren, der permanenten oder periodischen Nutzung durch Pilger, der Zahl der Reisenden und der Relation der Wallfahrtswegfunktion zu anderen Funktionen von Straßen. Vor einer Überbewertung des Zusammenhanges zwischen Pilgerfahrt, Pilgerweg und Siedlungsentwicklung ist zu warnen. Die entscheidenden Prozesse vollzogen sich in den Zielorten der Wallfahrt, nicht zuletzt durch die Entstehung des neuen Stadttyps der Wallfahrtsstadt, den E. Ennen (1972/77) am Beispiel von Scherpenheuvel/Montaignu und Kevelaer gerade für den nordwesteuropäischen Raum herausgestellt hat.

## Summary

### The importance of pilgrim routes for the medieval development of settlements

The description of the interrelation between pilgrimage and the development of settlements during the middle ages confines itself to three classical pilgrim routes or road systems which are

- the *camino di Santiago* in Spain,
- the pilgrims' four main routes to Santiago in France, and
- the Rhenish road system to the triangle of the places of pilgrimage: Cologne, Aix-la-Chapelle and Treves.

The first two routes serve as examples for permanent pilgrimage from the 11<sup>th</sup> to the 14<sup>th</sup> century, the third as an example for periodical pilgrimage in a 7-year-cycle during the 14<sup>th</sup> to the 16<sup>th</sup> century. It has been assumed that the strength of the settlement creating, extending, and stabilizing functions of pilgrim routes was depending both upon the importance of the place of pilgrimage and the constancy of its attraction. The larger the stream of pilgrims was over a longer period of time and the more regularly it was distributed over the years and the course of a single year, the more important it turned out to be improve the infrastructure of the pilgrim routes, so that the function of the roads as pilgrim routes gradually superseded all their other functions.

The development of settlements around the *camino* was at first and above all stimulated by military and political needs (e.g. Reconquista). It was not until the end of the 11<sup>th</sup> century that the function of the roads as pilgrim routes definitely surpassed their military and economic ones, the latter being considerably intensified by the pilgrimages. In comparison with the *camino* the function of the four main routes through France as pilgrim routes was limited. This was just a result of the geographical distribution of the pilgrims' streams; moreover, it must be taken into consideration that the great French centers of pilgrimage displayed themselves a remarkable force of attraction besides far away Santiago. Apart from routes running through sparsely populated regions a balance of strategic, commercial, and pilgrimage functions has to be assumed. Only in south-western France and in the area of the Massif Central many settlement stimuli and infrastructural facilities are the result of the pilgrims' traffic. As expected, the weakest settlement stimuli are to be found in the area of periodical pilgrimages to the centers of pilgrimage in the Rhineland.

Most important as nuclei of settlement along the *camino*, in south-western France, and in Auvergne were hospitals, especially those at passes and bridges. The origins of new forms of settlements of the »Minderstadt«-type (*salvitates*, *bastides*) can also rather clearly be attributed to the Santiago pilgrims' security needs, even if the further development of the settlements was determined by political and economic functions.

## Literatur

- F. *Baby*, Toponomastique du pèlerinage en Languedoc. In: Le pèlerinage (Cahiers de Fanjeaux 15), Paris 1980, S. 57-78.
- Bibliographie Bedevaart - Pèlerinage - Wallfahrt. Maas-Rijn, Rhin-Meuse, Rhein-Maas, hg. v. Amt für rheinische Landeskunde u.a., Köln 1982.
- A. *Bonet Correa*, Santiago de Compostela. Die Wege der Pilger, Freiburg/Basel/Wien 1981.
- Y. *Bottineau*, Der Weg der Jakobspilger. Die Wallfahrtstraßen nach Santiago de Compostela in Deutschland, Frankreich und Spanien, Bergisch-Gladbach 1987.
- M.N. *Boyer*, The Bridgebuilding Brotherhoods. In: Speculum 39, 1964, S. 635-650.

- M. *Büttner* u.a. (Hgg.), Grundfragen der Religionsgeographie. Mit Fallstudien zum Pilgertourismus (Geographia Religionum 1), Berlin 1985.
- E. *Ennen*, Stadt und Wallfahrt in Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Deutschland. In: Festschrift Matthias Zender, Bonn 1972, S. 1057-1075, zit. nach Wiederabdruck in: E. *Ennen*, Gesammelte Abhandlungen zum europäischen Städtewesen und zur rheinischen Geschichte, Bonn 1977, S. 239-258.
- J. *Chelini*, H. *Branthomme*, Les chemins de Dieu. Histoire des pèlerinages chrétiens des origins à nos jours, Paris 1982.
- Kl. *Herbers*, Der Jakobs kult des 12. Jahrhunderts und der »Liber Sancti Jacobi«. Studien über das Verhältnis zwischen Religion und Gesellschaft im hohen Mittelalter, Wiesbaden 1984.
- Kl. *Herbers* (Hg.), Der Jakobsweg. Mit einem mittelalterlichen Pilgerführer unterwegs nach Santiago de Compostela, Tübingen 1986.
- Ch. *Higounet*, Les chemins de Saint-Jacques et les sauvetés de Gascogne. In: Annales du midi 83, 1951, S. 293-304 (mit Karte).
- Derselbe*, Bordeaux pendant le Haut Moyen Age, Bordeaux 1963.
- D. *Jetter*, Spanien von den Anfängen bis um 1500 (Geschichte des Hospitals IV), Wiesbaden 1980.
- G. *Jugnot*, Deux fondations augustiniennes en faveur des pèlerins: Aubrac et Roncevaux. In: Cahiers de Fanjeaux 13, 1978, S. 321-341.
- Derselbe*, Le développement du réseau d'assistance aux pèlerins en Navarre de la fin du 10ème siècle au début du 14ème. In: Assistance et assistés jusqu'à 1610 (Actes du 97<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés savantes. Section de philologie et d'histoire, Nantes 1972), Paris 1979, S. 223-239.
- A. *Kendall*, Medieval Pilgrims, London <sup>2</sup>1972.
- K. *Köster*, Mittelalterliche Pilgerzeichen. In: Wallfahrt kennt keine Grenzen, hg. von L. Kriss-Rettenbeck und G. Möhler, München/Zürich 1984, S. 203-223.
- K. *Kolb*, Große Wallfahrten in Europa, Würzburg 1976.
- J.M. *Lacarra*, La repoblación de las ciudades del camino, su trascendencia social, cultural y económica. In: L. Vasquez de Parga, J.M. Lacarra, J. Uría, Peregrinaciones a Santiago de Compostela, 3 Bde., Madrid 1948-49, Bd. I, S. 465-497.
- R. de *La Coste-Messelière*, Importance réelle des routes dites de Saint-Jacques dans les pays du Sud de la France et en Espagne du Nord, mit Karte »Hôpitaux et établissements d'accueil, sur les chemins de Saint-Jacques (jusqu'à 1610)«. In: Bulletin Philologique et Historique 1969, Bd. I, Paris 1972, S. 451-470.
- R. de *La Coste-Messelière*, G. *Jugnot*, L'accueil des pèlerins à Toulouse. In: Le pèlerinage (Cahiers de Fanjeaux 15), Paris 1980, S. 117-135.
- A. *Lassotta*, Pilger- und Fremdenherbergen und ihre Gäste. Zu einer besonderen Form des Hospitals vom Spätmittelalter bis in die Neuzeit. In: Wallfahrt kennt keine Grenzen, hg. von L. Kriss-Rettenbeck und G. Möhler, München/Zürich 1984, S. 128-143.
- R. *Laufner*, Wallfahrten aus Südosteuropa nach dem Westen Deutschlands. In: Zeitschrift für Siebenbürgische Landeskunde 4, 1981, S. 39-48.

- D. *Le Blévec*, Une institution d'assistance en pays rhodaniens: Les frères pontifes. In: Cahiers de Fanjeaux 13, 1978, S. 87–110.
- E. *Maschke*, Die Brücke im Mittelalter. In: Historische Zeitschrift 244, 1977, S. 265–292.
- I. *Mieck*, Zur Wallfahrt nach Santiago de Compostela zwischen 1400 und 1650. Resonanz, Strukturwandel und Krise. In: Spanische Forschungen der Görres-Gesellschaft, R. 1: Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens 29, Münster 1978, S. 483–533.
- J. *Mundy*, Charity and Social Work in Toulouse, 1100–1250. In: Traditio 22, 1966, S. 203–287.
- R. *Oursel*, Pèlerins du Moyen Age, Paris 1978 (mit zahlreichen Karten).
- J. *Passini*, Villes médiévales du chemin de Saint-Jacques de Compostelle, de Pamplune à Burgos, Paris 1984.
- B. *Schimmelpfennig*, Die Anfänge des Heiligen Jahres von Santiago de Compostela im Mittelalter. In: Journal of Medieval History 4, 1978, S. 285–303, 305.
- L. *Schmugge*, »Pilgerfahrt macht frei« – Eine These zur Bedeutung des mittelalterlichen Pilgerwesens. In: Römische Quartalschrift 74, 1979, S. 16–31.
- Derselbe*, Zu den Anfängen des organisierten Pilgerverkehrs und zur Unterbringung und Verpflegung von Pilgern im Mittelalter. In: Gastfreundschaft, Taverne und Gasthaus im Mittelalter, hg. von C. Peyer und E. Müller-Luckner, München/Wien 1983, S. 37–60.
- Derselbe*, Die Anfänge des organisierten Pilgerverkehrs im Mittelalter. In: Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken 64, 1984, S. 1–83.
- Derselbe*, Die Pilger. In: Unterwegssein im Spätmittelalter (Zeitschrift für Historische Forschung, Beiheft 1), hg. v. P. Moraw, Berlin 1985, S. 17–47.
- P.A. *Sigal*, Les marcheurs de Dieu. Pèlerinages et pèlerins au Moyen-Age, Paris 1974.
- Derselbe*, Pauvreté et charité aux XIème et XIIème siècles d'après quelques textes hagiographiques. In: M. Mollat (Hg.), Etudes sur l'histoire de la pauvreté, Bd. 1, Paris 1974, S. 141–162.
- E. *Stephany*, Der Zusammenhang der großen Wallfahrtsorte an Rhein-Maas-Mosel. A: Das Wallfahrtsbüchlein des Arnt van Aich und seine Bilder von Maastricht, Aachen, Kornelimünster, Düren, Köln und Trier. B: Der Siebenjahrturnus von Aachen und die anderen Wallfahrtsorte. In: Achthundert Jahre Verehrung der Heiligen Drei Könige in Köln, Köln 1964, S. 163–179.
- E. *Thoemmes*, Die Wallfahrten der Ungarn an den Rhein, Aachen 1937.
- H. *Treuille*, Autour d'une variante du chemin de Saint-Jacques de Toulouse vers le Haut Comminges. In: Le pèlerinage (Cahiers de Fanjeaux 15), Paris 1980, S. 99–116.
- Derselbe*, Les hôpitaux de pèlerins entre la Basse-Garonne et le Pays Basque. In: Assistance et assistés jusqu'à 1610 (Actes du 97<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés savantes. Section de philologie et d'histoire, Nantes 1972), Paris 1979, S. 241–259.
- A. *Ubierto Arteta*, Los primeros años del hospital de Santa Cristina des Somport. In: Principe de Viana 27, 1966, S. 267–276.

---

J. *Vielliard* (Hg.), *Le Guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, Mâcon 1938, <sup>5</sup>1981.

Wallfahrt im Rheinland, hg. v. Amt für rheinische Landeskunde u.a., Köln 1981.

W.M. *Whitebill* (Hg.), *Liber Sancti Jacobi. Codex Calixtinus*, 3 Bde., Santiago de Compostela 1944.

Karel A.H.W. Leenders

## Die Brabanter Torfkanäle als fossiles Verkehrssystem aus der Zeit des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit<sup>1</sup>

Mit 21 Abbildungen

### 1. Einleitung

Beim Thema »Verkehrswege und ihre Bedeutung für die Kulturlandschaft« denken wir in erster Linie an den Einfluß, den moderne Autobahnen, Hochgeschwindigkeitseisenbahnlinien, große Kanäle und See- und Flughäfen auf die Kulturlandschaft haben. Durch die Großzügigkeit und Aktualität dieser Systeme ist der Einfluß direkt zu erkennen.

Anders ist dies bei Verkehrssystemen der Vergangenheit, die nicht mehr in Betrieb sind, zumal wenn die Transportart, wofür die Systeme gebaut worden sind, nicht mehr existiert. Gründliche Erforschung, sowohl in den Archiven als auch im Gelände, ist notwendig, um die Reste der Systeme, die nicht mehr in Betrieb sind, zu erkennen. Gleichzeitig kann dann die Bedeutung, die diese Systeme noch für die heutige Kulturlandschaft haben, festgestellt und bewertet werden. Aufgrund dieser Bewertung kann man für die Erhaltung und eventuelle Wiederherstellung dieser kulturhistorisch wertvollen Elemente plädieren.

Ein Beispiel eines derartigen alten Verkehrssystems ist das Gefüge von Torfkanälen, das zwischen 1250 und 1750 im niederländisch-belgischen Grenzgebiet nordöstlich von Antwerpen die umfangreiche Ausfuhr des dort gewonnenen Torfes ermöglichte. Wir haben dieses Torfkanalgefüge im Rahmen unserer ausführlichen Forschungen über die Lage und den Abbau der heute verschwundenen Moore dieses Gebietes untersucht<sup>2</sup>. Die dafür durchgeführte Inventur der Torfkanäle war gleichzeitig die Grundlage des Abschnitts »turfvaarten« im Bericht über die kulturhistorisch wertvollen Landschaftselemente, den J. Renes für den »Provinciale Planologische Dienst van Noord-Brabant« erstellt hat (Renes 1985). Auf diese Weise kann unsere Torfkanäle-Untersuchung nun schon für die Regionalplanung direkt von Bedeutung sein. In diesem Beitrag wollen wir den Faktoren nachgehen, die für die unterschiedliche Erhaltung dieser Torfkanäle in der Kulturlandschaft bestimmend waren. Bevor wir uns mit dieser Frage beschäftigen, behandeln wir zuerst den geographischen und historischen Hintergrund dieser Kanäle und die Form, in der sie erhalten sind.

<sup>1</sup> Dem Beitrag liegt ein Vortrag auf der 12. Tagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa (Rendsburg, 25. - 28. September 1985) zugrunde. Vergleiche dazu auch den Tagungsbericht von K. Fehn in diesem Bande!

<sup>2</sup> Diese Untersuchung wurde inzwischen mit dem Geschichtspreis 1985 der »Gemeentekrediet van België« ausgezeichnet, die dieses Werk in ihrer historischen Schriftenreihe herausgeben wird.

## 2. Moore und Kanäle

Das Untersuchungsgebiet liegt auf beiden Seiten der belgisch-niederländischen Grenze nordöstlich von Antwerpen (s. Abb. 1) und hat einen Umfang von etwa

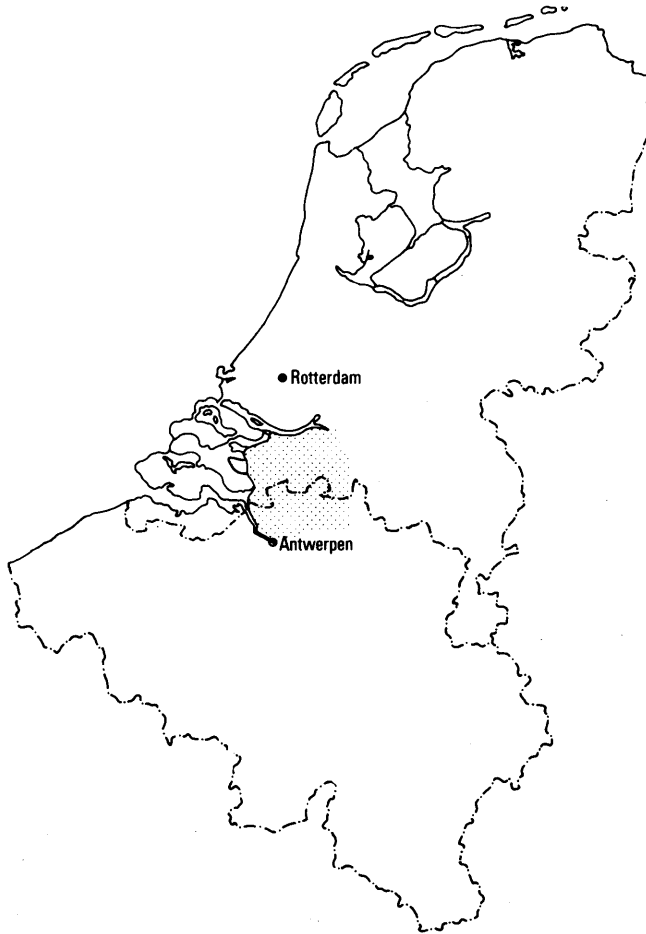


Abb. 1: Lage des Untersuchungsgebietes in den Niederlanden.

50 mal 50 km, also rund 250 000 ha. In diesem Gebiet herrschen vor allem Sandböden vor. Im Norden grenzt es an das nordbrabantisch-seeländische Seekleigebiet. In südlicher Richtung steigt der Boden allmählich bis auf 30 m über NN an. Im Westen bildet ein altes Erosionskliff die Grenze zum Seekleigebiet. Der größte Teil des Untersuchungsgebietes gehörte zum mittelalterlichen Herzogtum Brabant.

Vor der Kultivierung bedeckten Moore große Teile des Gebietes. Hierdurch waren die Böden viel feuchter als heutzutage. Den Umfang und die Lage dieser nun meistens verschwundenen Moore haben wir in den letzten Jahren untersucht. Dabei wurde auch ein heute fossiles Verkehrssystem, ein Netz von Torfkanälen,

analysiert. Auf die Bedeutung dieses Verkehrssystems für die Kulturlandschaft möchten wir hier näher eingehen.

Die Erfassung der ehemaligen Torfkanäle basiert sowohl auf schriftlichen Quellen und Karten als auch auf den noch im Gelände vorhandenen Spuren. Für diese Untersuchung wurden umfangreiche Archiv- und Bibliotheksforschungen durchgeführt. Mit W.A. van Ham wurde eine einschlägige Sammlung von 1600 Urkundentexten für dieses Gebiet zusammengestellt, die besonders für die Periode bis 1340 wichtig sind. Für die folgende Zeit stehen Lehns- und Zinsregister zur Verfügung, von denen sehr viele bearbeitet worden sind. Sogar alte Rechnungen über den Moorabbau (seit 1287) wurden aufgefunden. Ab circa 1500 gibt es auch Karten. Für die späteren Perioden sind ebenfalls die Korrespondenz- und Prozessakten von Interesse.

Die meisten Moore liegen im nordwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes und umfassen eine Fläche von etwa 90 000 ha oder 36% des Gebietes (Abb. 2).

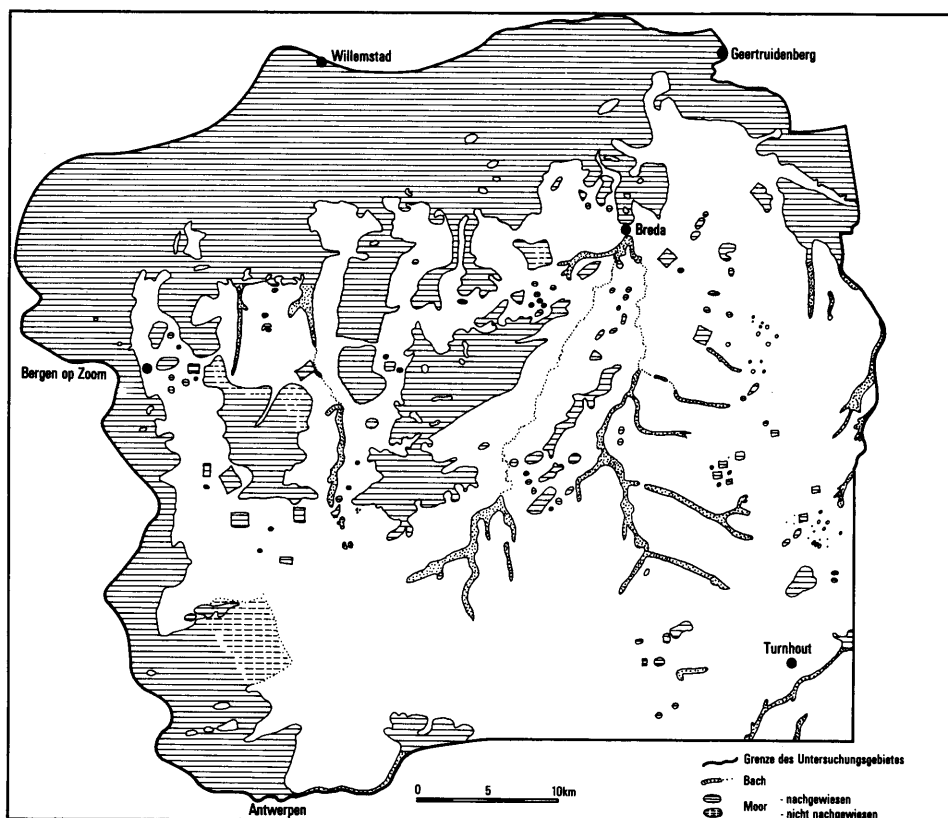


Abb. 2 : Die Lage der Moore im Untersuchungsgebiet.

Der größte Teil dieser Moore wurde seit der Mitte des 13. Jahrhunderts zur Torfproduktion abgegraben. Ein anderer Teil wurde für die Salzproduktion genutzt und der Rest wurde für landwirtschaftliche Zwecke urbar gemacht.

Die Torfproduktion nahm im nördlichen Teil der Grafschaft Flandern im späten 12. Jahrhundert stark zu, nachdem der Graf seinen Untertanen untersagt hatte, die gräflichen Wälder abzuholzen. Durch einen starken wirtschaftlichen Aufschwung und die wachsende Bevölkerung nahm einerseits der Bedarf an Brenn- und Bauholz sehr zu. Andererseits wurde das Waldareal durch Kultivierung verkleinert. Die Torfproduktion bot einen Ausweg aus dieser Energiekrise (Verhulst, 1964). Außerdem wurde der Torf des Untersuchungsgebietes seit 1263 auch von Flamen gewonnen.

In den Orten, wo der Torf aus dem Moor gewonnen wurde, ist dieser nur teilweise verbraucht worden. Der meiste Torf wurde mit Schiffen vor allem in die Städte Brügge, Gent und Antwerpen transportiert. Nach 1600 waren Seeland und Antwerpen die wichtigsten Absatzgebiete. Für den Transport wurden zahlreiche Torfkanäle oder »turfvaarten« gegraben, die die Moore mit den größeren natürlichen Gewässern verbanden.

Das Wort »turfvaart« ist ein Gewässer, auf dem mit Schiffen gefahren (»varen«; »vaart«) wird, um Torf »turf« zu transportieren. So wie die Kanäle der anderen Moorgebiete, waren auch die Torfkanäle anfänglich für die Entwässerung der Moore von Bedeutung. Später mußte man allerhand Maßnahmen treffen, um genügend Wasser in den Torfkanälen zu halten, so daß sie befahrbar blieben (siehe unten). Sobald der Schiffsverkehr aufhörte, wurden die Torfkanäle nicht mehr unterhalten; auch dies ist ein deutlicher Hinweis auf die Priorität als Verkehrsweg. Außerdem wurden Gewässer, die für die Entwässerung gegraben wurden, in diesem Gebiet als »riool« oder »sloot« und nicht als »vaart« bezeichnet.

Die wichtigsten Torfkanäle erreichten eine Gesamtlänge von gut 320 km. Zu diesen Kanälen gehörten Hunderte von Schleusen und drei Aquädukte. Die ausgedehnte Infrastruktur und die für diese Zeit hochrangige Technik sind ein Indikator für die Bedeutung der Torfproduktion in der früh blühenden Wirtschaft der Niederlande. Die kommerzielle Torfproduktion wurde um 1740 beendet, weil es keine wirtschaftlich abbaubaren Moorflächen mehr gab. Reste der Torfkanäle sind heute noch Zeugen dieser Vergangenheit. Manche Kanäle sind besonders gut erhalten, von vielen anderen sind nur noch Spuren zu erkennen, einige sind sogar verschwunden.

### 3. Die Entwicklung des Kanalnetzes

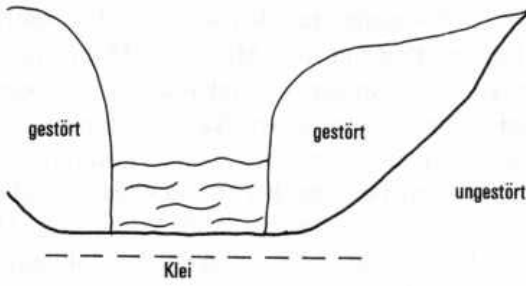
Um das Netzwerk der Torfkanäle überschaubar zu machen, benutzen wir den Begriff »Torfkanalsystem«. Hierunter ist ein Hauptkanal mit den Zubringerkanälen und den zugehörigen Einrichtungen, wie Schleusen und Aquädukten, zu verstehen, durch bzw. über welche der Torf zum Exporthafen transportiert wurde. So können wir 19 Kanalsysteme unterscheiden. In den Quellen wird der Begriff Torfkanalsystem nicht benutzt. Man nannte den Hauptkanal eines Torfkanalsystems einfach nach dem dazugehörigen Hafenort. Wo der Kanal in einen natürlichen Wasserweg mündete, lag immer ein Umschlaghafen. Dort wurde am Kai die Qualität des Torfes festgestellt und Steuern sowie ein Beitrag zur Instandhaltung des Kanals gezahlt. Manchmal wurde der Torf auch schon dort verkauft.

Darauf lud man den Torf in Fluß- oder Seeschiffe für den weiteren Transport um. Der Hauptkanal verband den Exporthafen mit dem Moor. Im Moor mündeten zahlreiche Neben- oder Zubringerkanäle in den Hauptkanal. Entlang der Nebenkanäle lagen die Torffelder, jedes mit seinem eigenen Kai. Die Torfkanäle waren an sich nur schmal und gerade breit genug, um einen Torfkahn durchzulassen. Zwei Meter über der tiefsten Stelle hatten sie eine Breite von 4 bis 6 m. Die Ufer hatten eine stark wechselnde Neigung, wie dies (in Abb. 3) die Grenze zwischen den nicht gestörten Bodenschichten und den jüngeren Auffüllungsschichten zeigt. In diesen Querschnitten sind sowohl der vertikale als auch der horizontale Maßstab gleich.

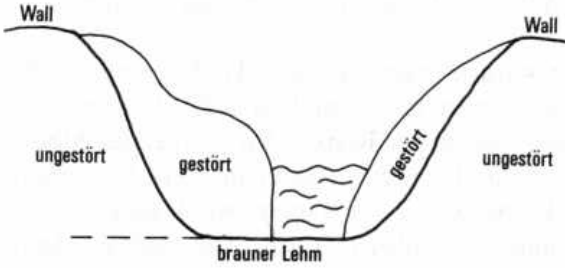
Wo der Kanal im Moor gegraben wurde, traten, nachdem das Moor abgetorft war, Schwierigkeiten auf. Der Kanal verlief dann durch eine Niederung zwischen zwei Streifen Restmoor. Auch aus diesen Reststreifen wurde das Moor noch abgegraben, aber dann wurden die Löcher mit Sand und Heideschollen ausgefüllt. Dadurch entstanden an beiden Seiten des Kanals zwei Dämme.

Der Wasserstand der Kanäle konnte mit Schleusen (spuien) geregelt werden. Die Schleusen hatten nur ein Tor und können somit nicht als Kammerschleusen betrachtet werden (siehe dazu den Beitrag von Troitzsch in diesem Band). Die durchschnittliche Stauhöhe betrug etwa 1,5 m. Wenn die Schleusentore geöffnet wurden, strömte viel Wasser aus der oberen Kanalhaltung in die darauffolgende niedrigere Haltung. So verbrauchte man für die vollgeladenen Torfkähne viel Wasser, um genügend Tiefgang zu bekommen. Bei der Rückfahrt der leeren Kähne war jedoch noch mehr Wasser nötig. Um den Wasserverbrauch zu beschränken, fuhren die Kähne in Konvois, die 25 bis 75 Torfkähne umfaßten. Um in kurzer Zeit über viel Wasser verfügen zu können, wandelte man die abgetorften Mooregebiete in Regen- und Grundwasserbehälter um.

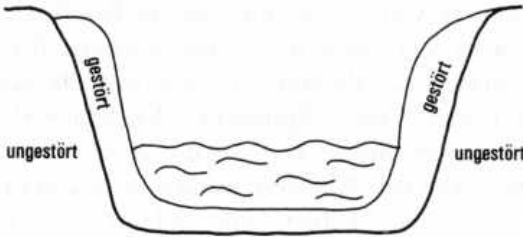
Der Torftransport durch die Torfkanäle geschah mit Torfkähnen. Das waren im 16. Jahrhundert 14 m lange, schmale Schiffe mit flachem Boden, deren Länge um 1700 bis auf 19 m zugenommen hatte. Diese Torfkähne konnten etwa 43 bis 68 Kubikmeter Torf transportieren. Um 1700 kostete ein Kahn durchschnittlich 525 Gulden. Ein Konvoi von 75 Torfkähnen hatte eine Länge von etwa 1500 m. Da die Schleusen meistens 800 m voneinander entfernt waren, benutzte ein Konvoi dauernd drei, manchmal auch mehr Kanalhaltungen. In guten Jahren wurden durch ein Torfkanalsystem 1300 Schiffsladungen oder 70000 Kubikmeter Torf befördert. Das sind 26 Konvois von jeweils 50 Kähnen, so daß während der Sommersaison jede Woche ein Konvoi hin- und zurückfuhr. Als Rückfracht beförderten die Torfkähne »Straßendünger« aus den Städten in die Moore. Dieser Düngerimport führte jedoch nur zu relativ kleinen Urbarmachungen, die meistens an den alten Torfkanälen stattfanden. Auf den Kanaluferrändern, den sogenannten »vaartkanten«, hatte man Wege für das Ziehen der Torfkähne gebaut. Diese Treidelpfade waren auch für den Landverkehr in den Mooren von Bedeutung. Dort pflanzten die Torfunternehmer Bäume, deren Holz zur Instandhaltung der Schleusen, Düker, Aquädukte, Brücken und Torfkähne diente (Abb. 4). An einzelnen Stellen ließen sich Torfarbeiter und auch Bauern auf den »vaartkanten« nieder. So entstanden auf die Dauer kleine Siedlungen mit Namen wie »Vaartkant« oder »Zandspui«. Der letzte Name deutet auf eine nah gelegene Schleuse



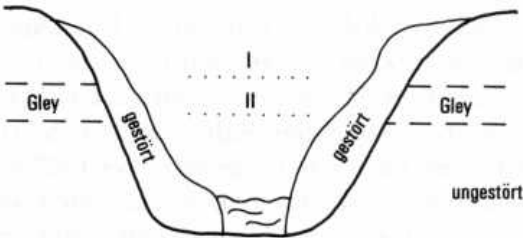
"Mikvaart", kurz vor dem Anschluß an die "Roosendaalse Vaart", 1962 (nach R. Havermans 1966, S. 102).



"1. Hollevaart", Nebenarm der "Roosendaalse Vaart", 1956 (nach R. Havermans 1966, S. 116).



"1. Hollevaart", kurz unterhalb der "2. Hollevaart", 1956 (nach R. Havermans 1966, S. 116).



Kanal bei Rouwmoerhof (Moeren), 1954.  
 I Höchster Wasserstand der letzten Jahrzehnte.  
 II Mindestwasserstand für Schiffe, mit den folgenden Abmessungen: 11 Fuß Breite an der Oberkante, 9 Fuß an der Unterseite und eine Höhe von 3 Fuß 1 Zoll.



Abb. 3 : Moorkanal - Querschnitte.



Abb. 4 : Monikkenriool bei Etten (Nordbrabant).

etwa 1 Meter pro Kilometer mußten viele Kanäle eine erhebliche Höhendifferenz überwinden. Sechs von den 19 Torfkanalsystemen erreichten eine Höhe von 10 m über NN, vier von 13 m und zwei sogar von 16 m.

Die Torfkanäle wurden im Laufe von 460 Jahren allmählich ausgebaut. Das geschah in erster Linie immer wieder durch neue Torfunternehmer. Ein Gesamtplan wurde vorher nie erstellt. In den Verkaufsbedingungen des Moores wurde aber festgelegt, daß die Unternehmer das Recht hatten, einen Torfkanal zu dem nächsten bereits vorhandenen Kanal oder zum offenen Wasser zu graben. Sie mußten den Bau selbst besorgen und finanzieren. Wichtig ist, daß sie immer verpflichtet waren, anderen oder zukünftigen Unternehmern, die neue Kanäle an die bereits bestehenden anschließen wollten, dies zu erlauben. Für die Baukosten mußten die anderen Unternehmer selbst aufkommen. Auf diese Art und Weise wurde gewährleistet, daß jeder Torfunternehmer nur seinen eigenen neuen Kanalteil zu finanzieren hatte.

Das Ergebnis dieser Entwicklung war ein unregelmäßiges Netz von Kanälen, das deutlich darauf hinweist, daß es ohne Gesamtplan und während einer langen Periode entstanden ist (Abb. 5). Das Torfkanalnetz in Brabant unterscheidet sich

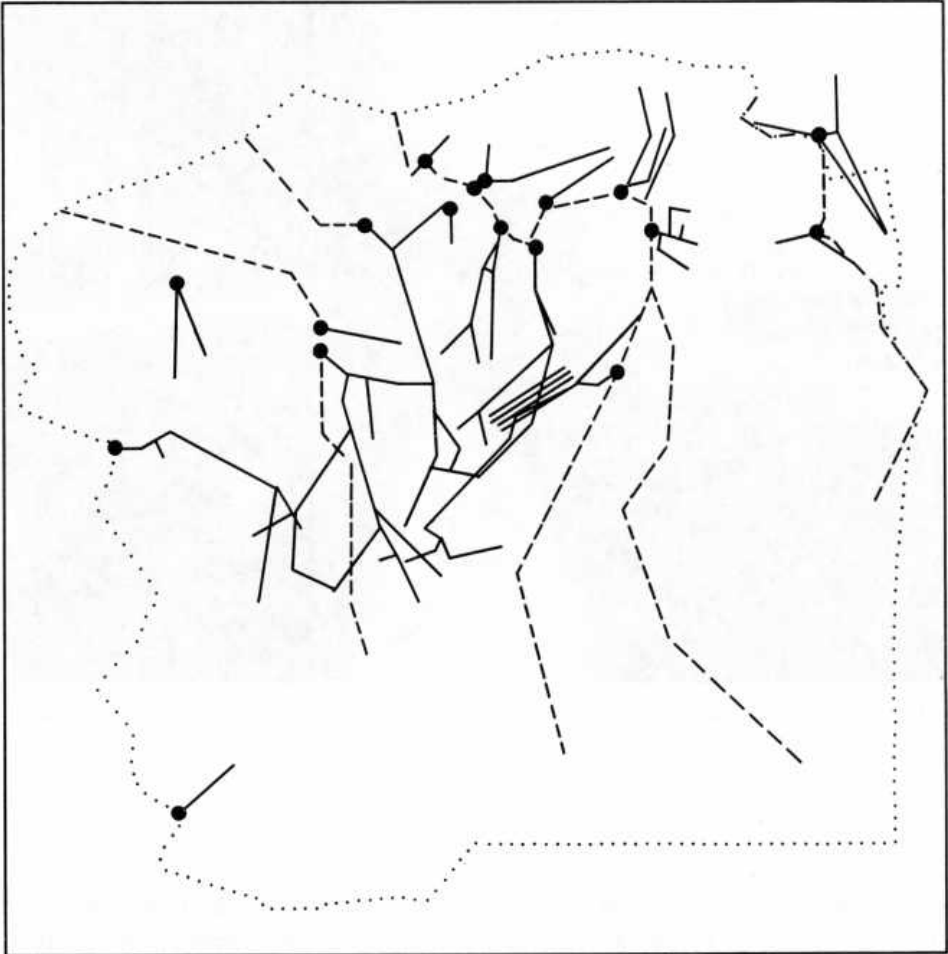


Abb. 5 : Moorkanalsysteme 1250 - 1750.

deutlich von dem Kanalnetz im Nordosten der Niederlande. Dort wurden in einem großen Gebiet und nach einem geregelten Schema Kanäle für die Entwässerung des Moores und den Transport des Torfes gegraben (Abb. 6). Besonders die Stadt Groningen hatte die Planung fest im Griff. Das Ergebnis war eine typische Fehnkolonie-Landschaft mit linearen Strukturen. Ein drittes Gebiet mit Torfkanälen ist der nördliche Teil der mittelalterlichen Grafschaft Flandern, heute der nördliche Teil der belgischen Provinz Ostflandern, und das niederländische Seeländisch-Flandern. Dort hatte das Torfkanalnetz wie in Brabant eine unregelmäßige Form (Abb. 7). Ein Unterschied zu Brabant ist, daß dort die Kanäle auch direkt mit den Städten Gent und Brügge verbunden waren.

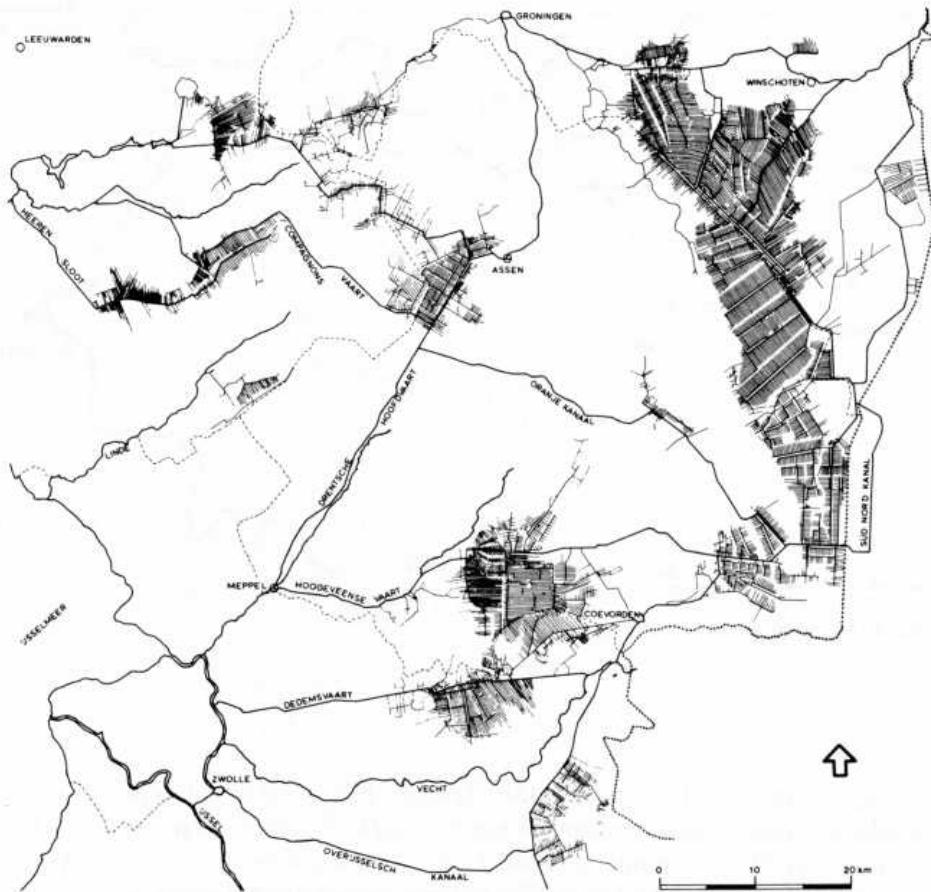


Abb. 6 : Moor- und Entwässerungskanäle in den nordöstlichen Niederlanden.

In Brabant kümmerten die Landes- und Lokalherren sich kaum um den Torfkanalbau. Sie vergaben, wie wir bereits bemerkten, das Recht, einen Kanal zu graben und stellten das Land zur Verfügung, sofern es sich nicht im Besitz Dritter befand. In letzterem Fall mußten die Torfunternehmer das Land gegen einen angemessenen Preis kaufen. Nur die Festlegung einer einzigen Trasse kam durch die persönliche Bemühung des Herrn von Breda und des Abtes von Tongeren zustande. Der Bau eines sehr langen Kanals konnte die finanziellen Möglichkeiten der Torfunternehmer übersteigen. Die Landesherrn gaben jedoch selten finanzielle oder materielle Unterstützung. Durch das Anschließen von kurzen neuen Kanälen an ältere konnte jedoch bei relativ geringen Kosten ein neues Torfgebiet erschlossen werden. Im ersten Jahrhundert der Torfgewinnung (13. Jh.) wurden schon viele Torfkanalsysteme angelegt (Abb. 8). In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts waren nicht weniger als 15 der insgesamt 19 Systeme in Betrieb, aber diese Systeme hatten ihre Maximallänge noch lange nicht erreicht. Seit 1400 verlangsamte sich der Bau von Torfkanalsystemen, und man

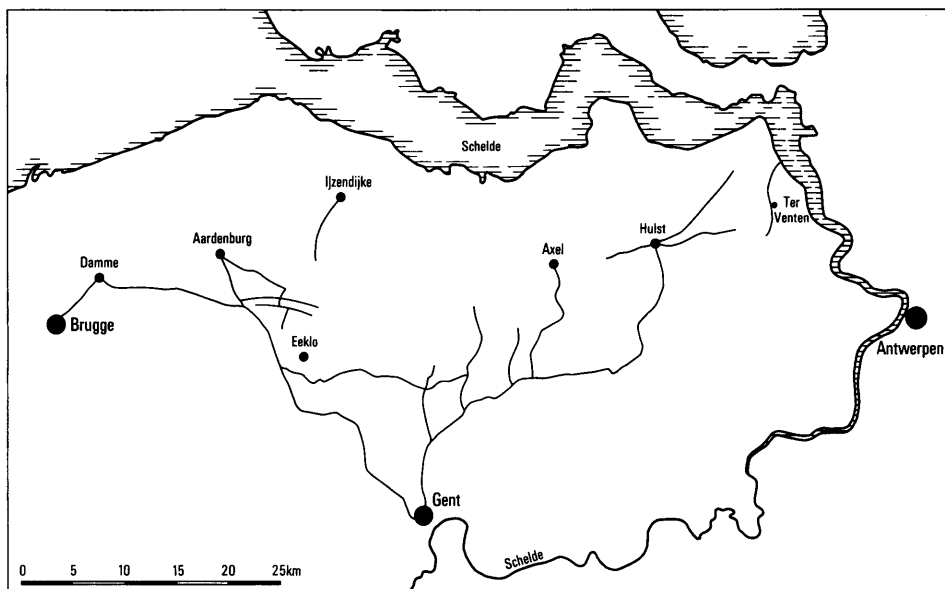


Abb. 7 : Moorkanäle in Nordflandern.

verlängerte die noch funktionierenden Kanäle. Die durchschnittliche Länge der Kanäle nahm ständig zu, von etwa 4 km im 13. Jahrhundert bis nahezu 40 km in der Mitte des 18. Jahrhunderts (Abb. 9). Nur während des 80-jährigen Krieges (1568-1648) ist ein Rückgang der Kanallänge durch die Kriegsereignisse zu bemerken. Die Zunahme der Kanallänge zeigt deutlich, daß man immer weiter ins Inland vorrücken mußte, um neue Moorgebiete für die Torfproduktion zu erschließen.

Die Gesamtlänge der betriebsfähigen Hauptkanäle ist ein guter Maßstab für den Umfang der verschiedenen Torfkanalsysteme (Abb. 10). Sie nahm im 13. Jahrhundert erst langsam zu. Nach einer schnellen Zunahme in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts erreichten die Hauptkanäle langsam ihre maximale Ausdehnung. Während einer ziemlich langen Periode lag die Gesamtlänge bei etwa 150 km, während sich die Struktur des Kanalnetzes stark veränderte. Nach dem 80-jährigen Krieg betrug die Gesamtlänge zirka 70 km. Zwei Kanäle waren noch bis 1733 bzw. 1744 in Betrieb. In den Abbildungen 11-15 ist die Entwicklung der Torfkanalsysteme schematisch dargestellt. Um 1300 lagen die wenigen Kanäle hauptsächlich im niedrigeren Teil des Untersuchungsgebietes. Hundert Jahre später hatte das Kanalnetz sich verdichtet und war in die angrenzenden höheren südlichen Teile vorgerückt.

Im 15. Jahrhundert wurde besonders das mittlere Gebiet für die Torfproduktion erschlossen. Man baute lange Kanäle, die bis auf 16 m über NN vordrangen. Im Norden aber gerieten viele Kanäle außer Betrieb, so daß sich das Kanalnetz in südlicher Richtung verschob. Kurz nach der schlimmsten Periode des 80-jährigen Krieges wurden 1615 die damals wichtigsten Kanäle restauriert. Es waren

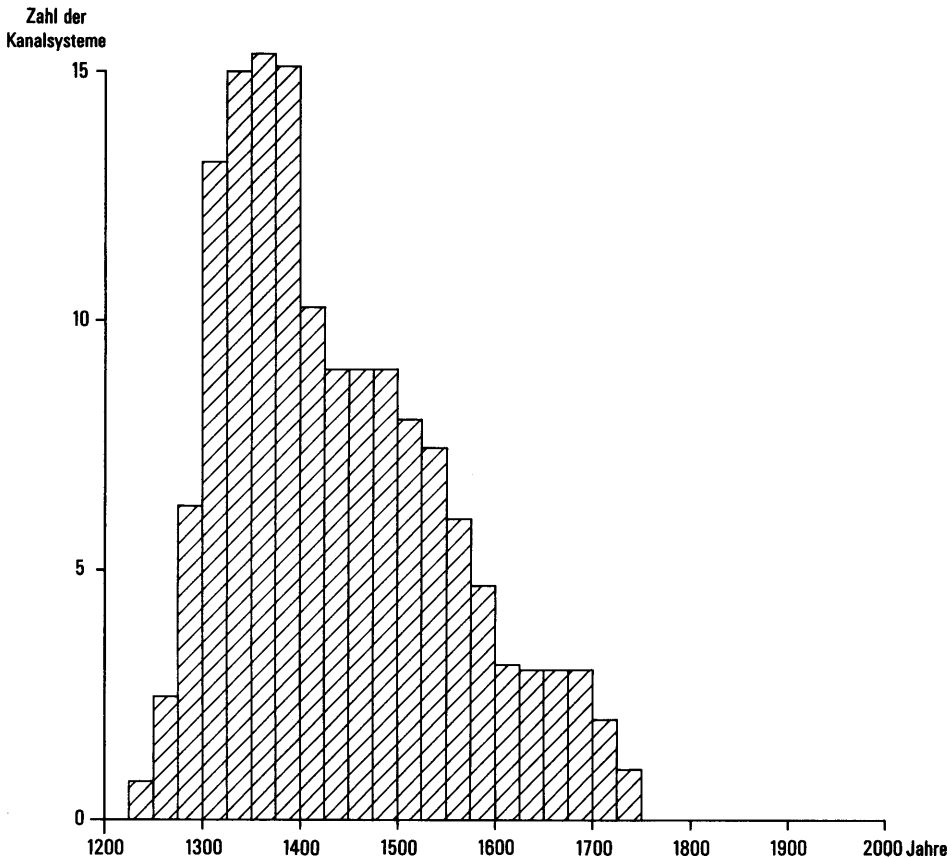


Abb. 8 : Anzahl der betriebsfähigen Moorkanäle 1250 - 1750, pro Vierteljahrhundert gemittelt ( Gesamtzahl: 19 ).

dann nur noch drei Torfkanalsysteme in Betrieb: die miteinander verbundenen Systeme von Roosendaal und Leur und das von Dongen im Nordosten. Drei Jahre später begann man mit dem Bau eines ganz neuen Torfkanals von Breda nach Südwesten. 1715 erreichte dieser Kanal seine größte Länge. Daneben wurde nur noch das 1710 verlängerte Kanalsystem von Roosendaal genutzt.

#### 4. Erhaltene Reste von Kanälen und ihre Formen

Vor 240 Jahren wurde der Torftransport durch die Torfkanäle in Brabant beendet. Was erinnert uns noch an dieses alte Verkehrssystem? In Abbildung 16 ist eine typische Landschaft im ehemaligen Moorgebiet um 1850 dargestellt. Die Torfkanäle sind noch manchmal dank ihrer linearen Formen zu erkennen. Eine Reihe von parallelen Linien, wie Parzellengrenzen, Hecken, Wälle, Straßen und Gräben deutet in der Landschaft auf die Trasse eines alten Torfkanals hin. Bei »A« sehen wir eine solche Trasse des alten Kanals »De Oude Moervaart«, der von

Mittlere Länge der betriebsfähigen Kanalsysteme (in km)



Abb. 9: Mittlere Länge der betriebsfähigen Moorkanäle 1250 - 1750, pro Vierteljahrhundert gemittelt (in km).

Gesamtlänge der betriebsfähigen Kanalsysteme (in km)

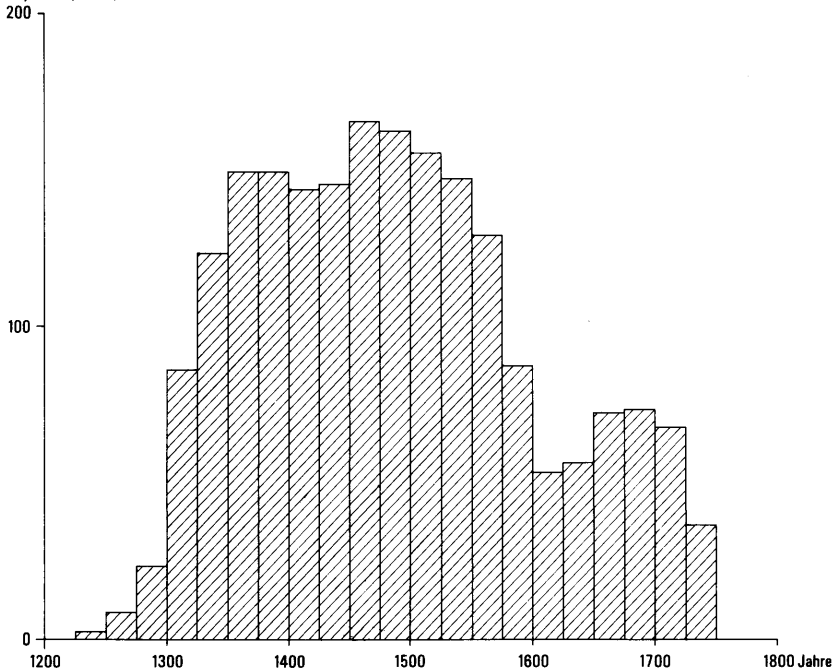
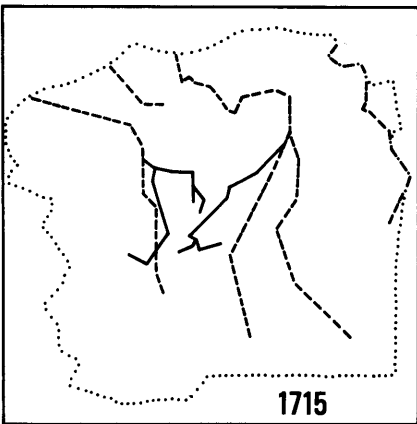
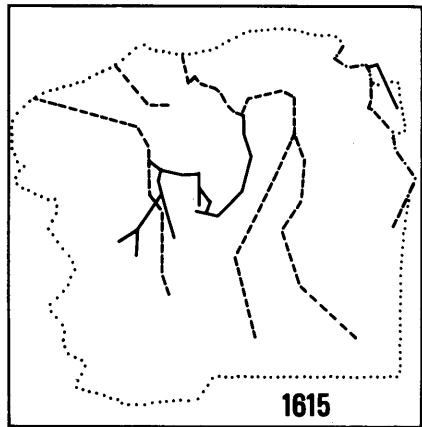
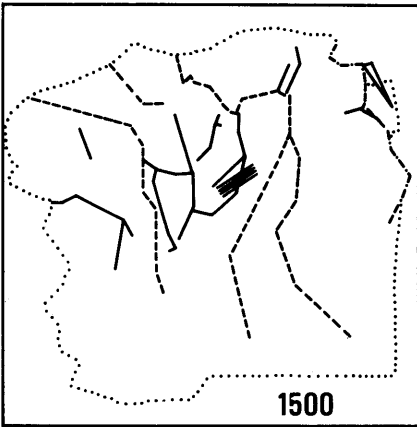
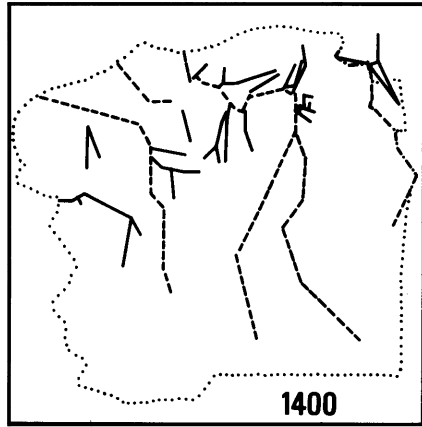
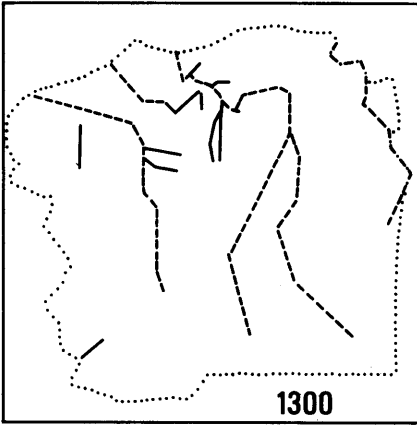


Abb. 10: Gesamtlänge der betriebsfähigen Moorkanäle 1250 - 1750, pro Vierteljahrhundert gemittelt (in km).



..... Untersuchungsgebiet  
 - - - - - Flüsse  
 ——— Kanäle

0 10km

Abb. 11 - 15 : Das Moorkanalnetz um 1300, um 1400, um 1500, 1615 und 1715.



Abb. 16 : Die Moorkanaalreilike um 1850 ( Topographische en Militairekaart van het Koninkrijk der Nederlanden, Blatt 49 Bergen op Zoom 1840 ).

dem Moor »De Nol« über Nispen nach Roosendaal führte. Im Süden finden wir den Kanal in Gestalt eines Grabens, der in einem Heidegebiet verschwindet. An anderen Stellen ist es ein Feld- und Waldweg, ein Wall bei Nispen und schließlich eine Straße mit Graben durch die Roosendaaler Heide. Dort mündete dieser Kanal im Hauptkanal von Roosendaal nach Nieuwmoer (Neu-Moor) aus. Nördlich von Nieuwmoer ist deutlich zu sehen, wie noch viele andere Kanäle in diesem Hauptkanal zusammenkamen.

Die Identifizierung derartiger Linien als alte Torfkanäle basiert immer auf Gelände- und Archivforschung. So gibt es zum Beispiel keine Hinweise, um die beiden Linien »B«, die parallel am Oude Moervaart verlaufen, als alte Torfkanäle zu deuten.

Wie wir bereits gesehen haben, kann derselbe Kanal in verschiedenen Erhaltungsstadien vorkommen. In Etten liegt das Monikkenriool. Dies ist ein sehr gut erhaltener 685 Jahre alter Kanal. Zwei Straßen und eine Baumreihe flankieren das Wasser (Abb. 4). Diese Baumreihen sind, besonders in einer offenen Landschaft, sehr dominante Elemente von großer historischer Bedeutung. Auch ohne einen gut erhaltenen Kanal haben diese Baumreihen noch ihre Funktion behalten. Dort, wo ein alter Torfkanal nicht ins Entwässerungssystem paßt, führt er kein Wasser mehr, wie der Kanal Nol-Nieuwmoer. Dann entsteht die Gefahr, daß der Kanal zugeschüttet wird, um die landwirtschaftliche Fläche zu erweitern. Dies geschah zum Beispiel mit dem nördlichen Teil des Ettener Monikkenriool. Dieser Kanalteil wurde mit den beiden »vaartkanten« in eine lange Ackerparzelle umgewandelt (Abb. 17). Diese Parzelle durchquert eine alte Streifenflur. So konnten wir den alten Kanal weiter verfolgen, bis wir die Umschlagstelle, die als eine unregelmäßige Parzelle zu erkennen ist, fanden. Nicht weit von dieser Stelle mündete der Kanal in den Fluß »De Mark«, der dort stark verlandet ist. An vielen anderen Orten wurden die alten Kanäle in Landstraßen oder auch in Hauptstraßen umgewandelt, wie der 700-jährige Hauptkanal östlich von Zevenbergen. Von den Schleusen und Aquädukten ist wenig erhalten geblieben. Nur bei Nispen befindet sich ein Damm, worüber ein Kanal lief, der etwas weiter östlich mit Hilfe eines Aquäduktes einen Bach querte.

In den Hafenorten an den Endpunkten der Kanäle blieben im Straßenplan die Grundrisse der alten Häfen bis zum modernen Stadt- und Industrieausbau erhalten. In Bergen op Zoom durchquerte der Torfkanal die Altstadt, bis er mit Häusern überbaut wurde. Dieser Kanal, De Grebbe, mündete in den Außenhafen. 1529-1530 wurde ein neuer Unterlauf durch den nördlichen Stadtgraben geschaffen. Dieser Unterlauf endete neben dem neuen Umschlagplatz oder »Ant hoofd«. Man verfügte nun über zwei getrennte Kanäle: den Außenhafen und den Torfkanal. Beide waren durch den Umschlagplatz voneinander getrennt (Abb. 18; nach Van Ham und Van Deventer).

Dieser Typ finden wir auch in anderen Orten (Abb. 19). In Roosendaal endete der Torfkanal in einem U-förmigen Umschlagplatz, der wiederum von einem U-förmigen Außenhafen umgeben wurde. In Oudenbosch war die Situation genauso wie in Bergen op Zoom. In Leur lag der Umschlagplatz zwischen zwei Torfkanälen, die beide eine offene Verbindung mit dem Außenhafen hatten. Die beiden letzten Beispiele sind noch im Straßengefüge erkennbar. In Roosendaal

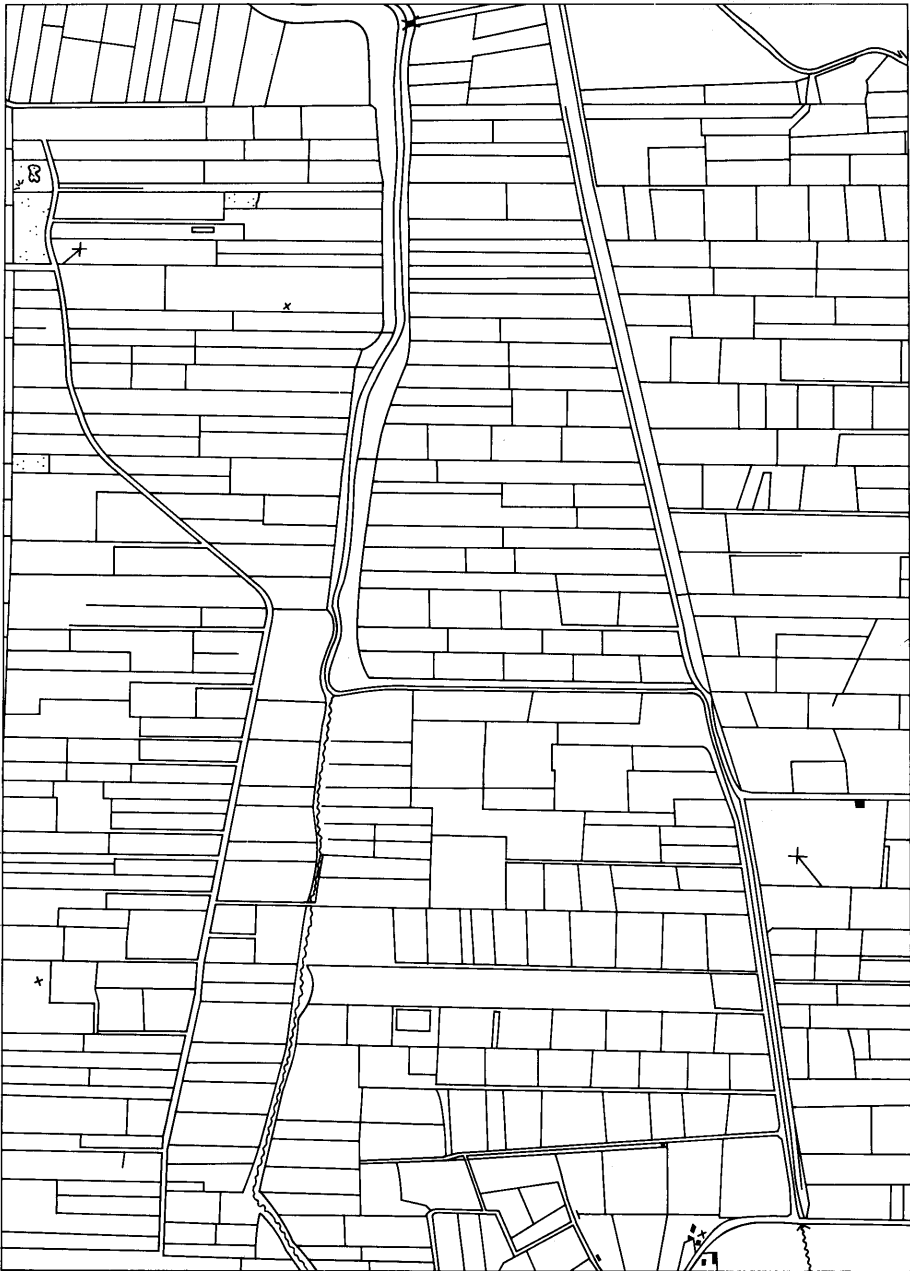


Abb. 17 : Monikkenriool in Etten ( Nordbrabant ) : Spuren in der Parzellierung 1976.

sind der Umschlagplatz und der Außenhafen von einer Zuckerraffinerie überbaut worden und verschwunden. Der Hafen von Zevenbergen, der am Ende eines Torfkanals lag, bildete zugleich die Achse der symmetrisch gebauten Stadt. Der Hauptkanal des Zevenberger Moores lief in östlicher Richtung (Abb. 20). Im Südwesten mündete der Hafen bis etwa 1400 direkt in »De Mark«. Dieser Fluß

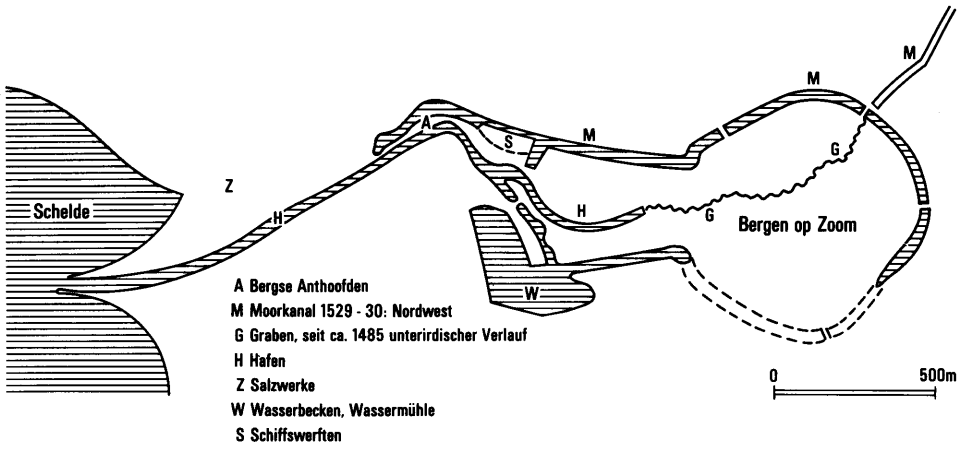


Abb. 18 : Torfkai in Bergen op Zoom um 1560.

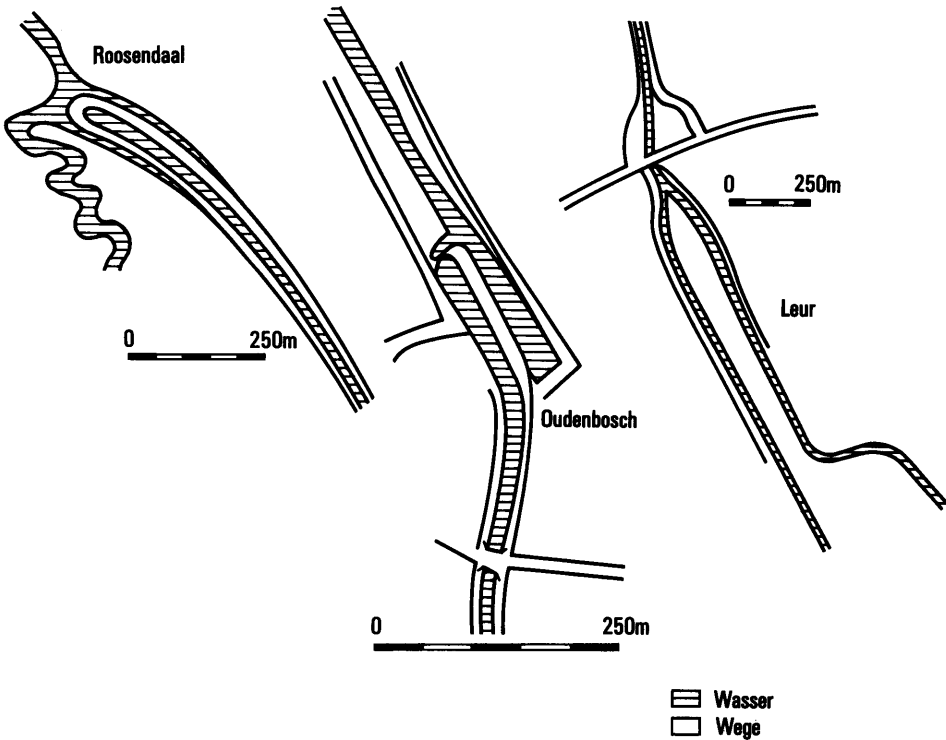


Abb. 19 : Torfkais in Roosendaal um 1560, Oudenbosch um 1560 und Leur um 1830.

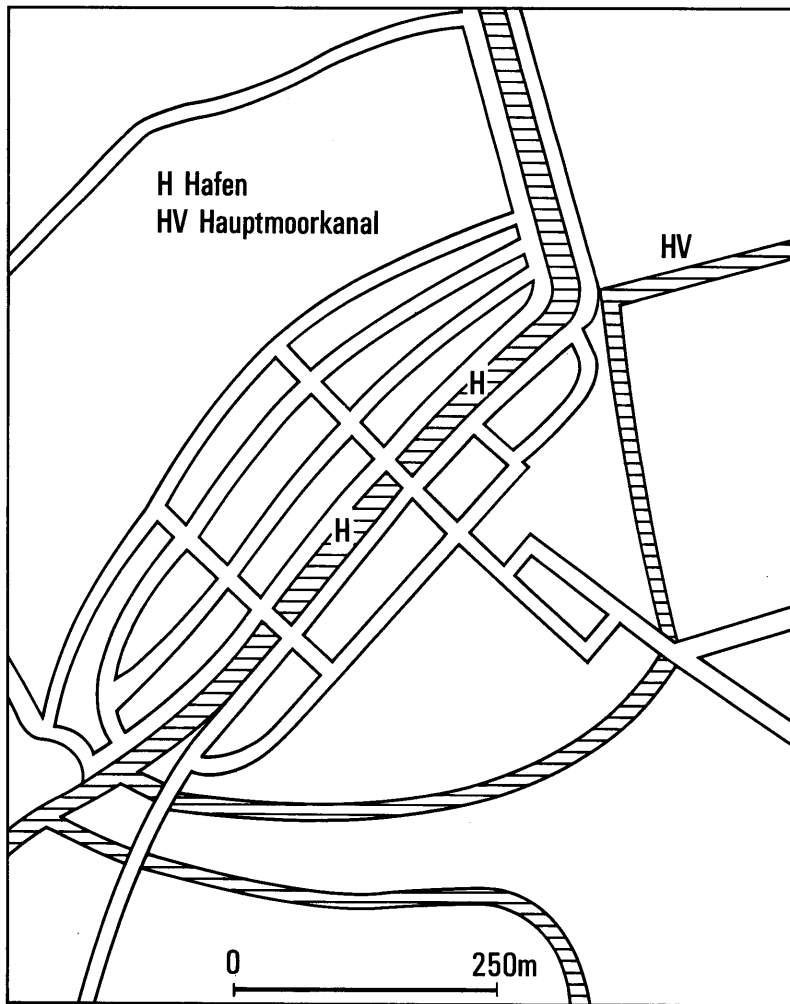


Abb. 20 : Grundriß der Stadt Zevenbergen um 1560. Nach Van Deventer.

verlandete hier ganz, und der Hafen wurde vor wenigen Jahren zugeschüttet und in einen Marktplatz umgewandelt.

Die Umschlagplätze im ländlichen Gebiet wurden nicht überbaut. Sie sind jedoch oft durch die eingreifenden Folgen der Flurbereinigungen egalisiert und verschwunden. Nur an einer Stelle, wo ein Torfkanal über eine Strecke von 600 m einen Höhenunterschied von 8 m überwand, ist der Umschlagplatz noch ziemlich gut erhalten. Ohne archäologische Untersuchungen können wir nichts über die technische Lösung der Überwindung dieses Höhenunterschiedes sagen. Es wäre möglich, daß es hier einen Umschlagplatz zwischen einem höher und einem niedriger gelegenen Kanal gab. Eine andere Möglichkeit wäre, daß sich hier eine Reihe von Schleusen befand. Heute ist dieses Gebiet bewaldet.

## 5. Gründe für die Erhaltung der Torfkanäle

Torfkanäle waren künstlich gebaute Wasserwege, die nur bei guter und regelmäßiger Unterhaltung für ihre Funktion geeignet blieben. Bestimmte Kanäle funktionierten bereits seit 1400 und andere dagegen erst seit 1700 nicht mehr. Es wäre zu erwarten, daß die Kanäle, die seit 1400 nicht mehr in Betrieb waren, am meisten verkümmert sind. Dies ist nicht der Fall. Von zwei Kanälen, die vor 700 Jahren gegraben und vor 500 Jahren stillgelegt wurden, ist einer noch gut erhalten, der andere ist in eine Straße und einen Marktplatz umgewandelt. So ist es nicht nur der Faktor »Zeit«, der die Art und Weise der Erhaltung bestimmte. Ein anderer bereits erwähnter Faktor bezieht sich auf die Funktion, die die Kanäle im neu eingerichteten Entwässerungssystem des abgegrabenen Moorgebietes erfüllten. Wenn sie eine derartige Funktion innehatten, wurden sie auch gut unterhalten. Ein anderer Faktor ist, ob das Moor nach der Abgrabung direkt oder erst später urbar gemacht wurde. Manchmal kauften die Torfunternehmer nur das Moor. Damit hatten sie keinen Anspruch auf den Grund und Boden. Hierdurch wurde die Kultivierung nicht gefördert. Im abgegrabenen Gebiet konnte sich dann eine Heidevegetation entwickeln. Die relativ niedrig gelegenen Teile wurden unter Wasser gesetzt, um als Wasserreservoir für die Torfkanäle zu fungieren.

Unter derartigen Umständen verschwanden im Laufe der Zeit viele Spuren der Torfproduktion und des Torfransports. Dies gilt auch für die Kanäle allgemein und sogar auch für die Kanäle, die zwischen zwei Dämmen lagen. Die eben angesprochenen Gebiete wurden erst nach 1900 kultiviert. Wegen der bei der Kultivierung entstandenen rationellen Parzellierung erinnert in dieser Landschaft nichts mehr an die einstige Torfproduktion.

Bessere Überlebenschancen hatten die Torfkanäle in Gebieten, wo das Moor zusammen mit dem darunterliegenden Sandboden verkauft wurde. Dort versuchten die Moorkäufer, wenigstens die Restböden direkt urbar zu machen. Die Infrastruktur der Torfproduktion mit den Haupt- und Nebenkanälen, Entwässerungs- und Grenzgräben, die dann schon bis in den Sandboden hinein gegraben waren, fungierten als Basis für die Erschließung und Parzellierung des Gebietes. So finden wir noch Sandgebiete mit einer typischen Moorparzellierung, die wie in den altbesiedelten Sandgebieten oft mit Bäumen und Sträuchern ausgestattet waren. In Abbildung 16 ist ein typisches ehemaliges Moorgebiet um 1850 dargestellt. Die um 1460 gegrabenen Kanäle bei Nieuwmoer wurden bei der Kultivierung in Straßen umgewandelt. Etwas weiter östlich sehen wir noch offene Torfkanäle, die im frühen 18. Jahrhundert gegraben wurden und an den Torfkanal nach Breda anschließen. Hiervon sind zwei Kanäle in Straßen umgewandelt, wovon eine im Sommer, wegen des trockenen Sandes, kaum begehbar ist. Die anderen Nebenkanäle sind nun normale Entwässerungsgräben. Südlich der Grenze liegt ein Gebiet, das vor 1580 abgetorft wurde. 1850 erinnerte dort nur sehr wenig an die vergangene Torfabbaugeschichte. Die Kultivierung und Flurbereinigung im Jahre 1928 hat hier sogar die kleinste Erinnerung vernichtet.

Von West nach Ost liegen nördlich von Roosendaal die Heulande im breiten Tal des Roosendaaler Baches, ein 1000 bis 1500 m breites altes besiedeltes Gebiet mit einer unregelmäßigen Parzellierung, vielen Äckern sowie Bäumen und

Sträuchern auf den Parzellengrenzen. Östlich dieses Gebietes liegt das Alte Moor, ein in Streifenparzellen aufgeteiltes Gebiet. Hier konnte man 1850 die Torfabbaugeschichte noch gut aus der Landschaft entnehmen. Zwei Torfkanäle durchquerten das alte Siedlungsgebiet. Der südliche Kanal mündete im Exporthafen von Roosendaal. Dieser Kanal war noch mit dem nach Nieuwmoer verbunden. Der zweite Kanal lag bei Klein Kalfsdonk und hieß Doorlechtse Vaart. Beide Kanäle wurden zwischen 1270 und 1280 in das nördöstlich von Roosendaal gelegene Moor gegraben. Dieses Moor wurde in 8 Blöcke von jeweils zwölf Hufen (112 mal 1350 m) aufgeteilt. 1290 wurden die Blöcke zwischen den Territorien von Breda und Bergen op Zoom verteilt. Die Grenze bildet heute noch die Stadtgrenze. Um 1400 war bereits ein Teil des abgetorferten Gebietes kultiviert. Hierdurch blieb besonders im nördlichen Teil die Parzellierung aus dem 13. Jahrhundert noch sehr gut erhalten. In südöstlicher Richtung ist sie unter Flugsand verschwunden. Südlich der Sandaufschüttung erscheint die Parzellierung dann wieder.

Im niedrig gelegenen nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes ist nur noch von einem einzigen Torfkanal eine Spur erhalten. Hier sank der Boden durch die Entwässerung und die Moorabgrabung für die Torf- und Salzproduktion so stark, daß das Meer in dieses Gebiet einbrechen konnte. Aufgrund zahlreicher Archivdaten konnte Abbildung 21 hergestellt werden, die zeigt, wie dieser Prozeß

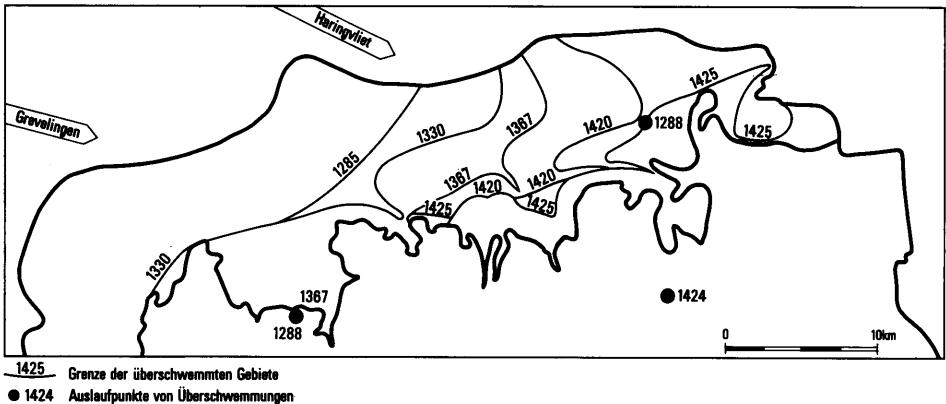


Abb. 21: Überschwemmungen im Norden des Untersuchungsgebietes vom 13. bis zum 15. Jahrhundert.

sich in 150 Jahren vollzogen hat. Das Meereswasser überschwemmte das Moor und lagerte eine mächtige Kleischicht ab. Durch bestimmte Torfkanäle konnte das Meer bei Sturmfluten tief eindringen. Sogar Flüsse bekamen durch Meereseinbrüche einen anderen Lauf. Der alte Fluß »De Mark« verlandete und fließt nun durch ein solches neues Flußbett, das in die Dintel einmündet. Nachdem Teile dieses Gebietes etwa 100 Jahre lang unter Gezeiteneinfluß standen, war die Kleischicht durch Ablagerungen so angewachsen, daß sie bei Flut nicht mehr

überschwemmt wurde. Dann wurden diese Gebiete eingedeicht. In den neuen Poldern war das Moor von der Kleischicht ganz bedeckt. Nachdem die früh überschwemmten Gebiete im Westen schon als Seepolder eingedeicht waren, kam es im Osten noch weiter zu Überschwemmungen. Aufgrund dieser Beobachtungen meinen wir, daß der Überschwemmungsprozeß nicht von einem allgemeinen Steigen des Meeresspiegels, sondern von lokalen Bodensenkungen verursacht wurde. Diese Bodensenkungen waren die Folgen der Entwässerung des erschlossenen Moores.

Wir finden also vier Faktoren, die Art und Form der Erhaltung der Torfkanäle beeinflussten:

- Die Funktion im Entwässerungssystem
- Der Zeitraum zwischen dem Ende der Torfproduktion und der Kultivierung
- Die Zeit seit der Kultivierung, deren Einfluß aber nur gering ist
- Die Überschwemmungen über längere Zeit im niedrig gelegenen Gebiet

Zusammenfassend können wir sagen, daß die Torfkanäle es ermöglichten, die ganze Moorschicht im höheren Teil des Untersuchungsgebietes abzutorfен. Dagegen führten sie im niedrigen Teil zu katastrophalen Meereseinbrüchen. Im höheren Teil war der Düngertransport durch die Kanäle für die Urbarmachung von relativ kleinen abgetorfен Gebieten von Bedeutung. Besonders die gut erhaltenen Torfkanäle mit ihren Baumreihen sind noch immer wichtige Elemente in der Kulturlandschaft. Wir hoffen deutlich gemacht zu haben, daß es keineswegs selbstverständlich ist, daß die Verkehrssysteme aus der Periode der Moorabgrabung solche deutlichen Spuren in der Kulturlandschaft hinterlassen haben, wie dies in den Fehnkolonien der nordöstlichen Niederlande der Fall ist.

## Summary

### The Brabant peat canals as fossil traffic routes from the later middle ages to the early modern period

Around 1250 A.D. a major portion of the western part of the Dutch province North Brabant and the northwestern part of the Belgian province Antwerp were still covered with peat. The colonization and exploitation of these peat-reserves in the period 1250–1750 was accompanied by the development of an extensive network of canals. This network was mainly used for transportation of peat from the moors to the harbours on natural rivers. From there the peat was shipped to the towns of Brugge, Gent and Antwerp. Streetdung was transported back to help reclamation of the sandy soils that appeared from underneath the peatcover.

To understand the structure of the network we used the concept of the canal-system. A canal-system includes the main canal, secondary canals and the technical infrastructure that is needed to transport peat from the moors to an export harbour. We found 19 canal-systems. Their main canals had a length of 320 km (200 mi). The ships on these narrow canals (4 to 6 meter or 13 to 20 feet wide) could transport 43 cubic metres (16<sup>th</sup> century) to 68 cubic metres (18<sup>th</sup> century).

In years with a good peat production, one canal-system could transport 70 000 cubic metres of peat to the export harbour.

Since canals that were long out of use left their marks in the landscape, we tried to indentify the factors that governed the way in which these canals were preserved over the centuries. A main factor is their later importance for the drainage of the region. A canal without drainage function could be filled up without creating any problems. A second factor is the space of time between the end of the turf transport and the reclamation of the dug out area for agricultural use. During a long interval the dug out area became a wilderness without property-boundaries, where old traces strongly tended to disappear. When reclamation followed directly on the peat extraction, the infrastructure of the peat-industry (i.e. the canals, canalside-roads and the division in plots) was »frozen« into the new agricultural landscape. The third factor is the very slow alteration by agricultural processes of these »frozen« elements. In the low-laying parts of the studied area an important fourth factor was active: flooding by the sea with the associated effects of the tides. Nearly all the old landscape was ereased during the century or longer that such circumstances might persist. The combined action led to a very varying way of conservation of the old canals in this region.

The peat canals are wittnesses from an industry that changed the landscape profoundly and that stimulated the colonization of the region. Theirs remnants carry information about the history of the region and they are often still an important visual dominating element on the landscape.

#### Literatur

*Van Duin, R.; Linthorst, Th.; Sprik, J.*: Cultuurtechnische verbeteringsplannen voor de veenkoloniën. Wageningen 1963.

*Havermans, R.*: De moeruitbating en turfnering voor onze gewesten, in de loop der voorbije eeuwen.- *De Spyker*, XVI (1959), S. 118-130.

*Havermans, R.*: Enkele waarnemingen in het stroomgebied van de Spillebeek.- *De Spyker*, XVIII (1961), S. 13-47.

*Havermans, R.*: Bijdrage tot de landschapsgeschiedenis van Nieuwmoer. Het moerasgebied »de Maatjes«.- *Calmpthoutania*, XV (1963), S. 45-89; XVI (1964), S. 1-62, S. 65-74, S. 81-97; XVIII (1965), S. 1-15, S. 18-26.

*Havermans, R.*: Littekens van de veenexploitatie in onze streek.- *Calmpthoutania*, XIX (1966), S 99-118.

*Leenders, K.A.H.W.*: Etten en de turf.- *Jaarboek de Oranjeboom*, XXXII/XXXIII (1979/80), S. 1-140.

*Leenders, K.A.H.W.*: De exploitatie van moergronden bij Zevenbergen.- *Jaarboek de Oranjeboom*, XXXII/XXXIII(1979/80), S. 235-242.

*Leenders, K.A.H.W.*: Turfvaarten, een verkenning.- Rotterdam 1983 (nicht publ.).

*Leenders, K.A.H.W.*: Verdwenen venen. Een onderzoek naar de ligging en exploitatie van thans verdwenen venen in het gebied tussen Antwerpen, Turnhout, Geertruidenberg en Willemstad 1250-1750. Brussel (1987, in Vorbereitung).

---

*Meeusen, G.:* Moer en turf.- De Spyker, XVI (1959), S. 131-160.

*Renes, J.:* West-Brabant: een cultuurhistorisch landschapsonderzoek. Waalre 1985 (= Bijdragen tot het onderzoek van het Brabants Heem, 25).

*Verhulst, A.:* Het landschap in Vlaanderen in historisch perspectief. Antwerpen 1964.



Ulrich Troitzsch

## Die technikgeschichtliche Entwicklung der Verkehrsmittel und ihr Einfluß auf die Gestaltung der Kulturlandschaft<sup>1</sup>

### I

Seit es Menschen gibt, konstatieren wir auch den Drang, sich über den engeren lokalen Lebensraum hinaus zu bewegen, sei es, um überhaupt die Existenz zu sichern, sei es, um seine Neugier zu befriedigen, Reichtümer oder Herrschaft über andere Menschen zu erlangen. Mittlerweile ist der gesamte Erdball mit einem mehr oder weniger dichten Netz von Verkehrsverbindungen überzogen, und die früher so fernen Kontinente scheinen dank moderner, rasch die Distanzen überwindender Verkehrsmittel enger zusammengerückt. Die moderne Industriegesellschaft ist ihrem Wesen nach eine Verkehrsgesellschaft, die ohne diese Kommunikationsmöglichkeiten nur schwer funktionieren könnte. Das gilt für den Transport von lebenswichtigen Gütern ebenso wie für den von Menschen von der Wohnstätte zum häufig weit entfernten Arbeitsplatz. Analog zur rasch wachsenden Bevölkerung vollzog sich auch eine ständig zunehmende Veränderung der Kulturlandschaft, d.h. Verkehrsentwicklung und Landschaftsveränderung sind eng miteinander verflochten. Die sozioökonomische Rolle der Verkehrswege und Verkehrsmittel wird allein daraus ersichtlich, daß sich die unterschiedlichsten Wissenschaftsdisziplinen mit diesem Bereich beschäftigen. Zu nennen sind die Wirtschaftswissenschaften, die Ingenieurwissenschaften, die Verkehrsgeographie, die Wirtschaftsgeschichte und vor allem auch die Technikgeschichte. Die Fachliteratur zum Thema Verkehr im weiten Sinne ist daher von einem Einzelnen kaum noch überschaubar.

Angesichts dieser Tatsache beschlich den Verfasser bei der Einarbeitung in die obige Fragestellung eine gewisse Furcht, letztlich nur längst Gesagtes und mithin weithin Bekanntes – und dann noch in fast unzulässiger Kürze – mitteilen zu können. Ein erster Blick in die zahlreichen technikgeschichtlichen Darstellungen zur Entwicklung der Verkehrsmittel sowie in Standardwerke der Verkehrsgeschichte schien diese Furcht auch zu bestätigen; denn in beiden Literaturgattungen war zumindest das Bemühen erkennbar, sowohl die Geschichte der Verkehrswege wie auch der Verkehrsmittel, darüber hinaus aber auch deren Einfluß auf die gesellschaftliche Entwicklung, die Erschließung der Räume und die damit bewirkten Veränderungen der Natur und der Kulturlandschaft zu berücksichtigen.<sup>2</sup> Die etwas eingehendere Befassung mit diesen Werken führte indessen in-

<sup>1</sup> Dem Beitrag liegt ein Vortrag auf der 12. Tagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa (Rendsburg, 25. – 28. September 1985) zugrunde. Vergleiche dazu auch den Tagungsbericht von K. Fehn in diesem Bande!

<sup>2</sup> Die Literatur zur Geschichte des Verkehrswesens und insbesondere zur Verkehrstechnik ist mitt-

sofern zu einer gewissen Enttäuschung, als ich feststellen mußte, daß nur ganz selten die eigentlich evidente Verbindung zwischen Verkehrsweg und Verkehrsmittel herausgestellt wird. Dies ist häufig schon äußerlich daran erkennbar, daß die Fortentwicklung der Transportmittel und Verkehrswege in voneinander getrennten Abschnitten oder Kapiteln behandelt wird. Auf diese Weise entsteht so, wenn auch sicherlich unbeabsichtigt, der Eindruck, daß es sich zwar um zwei Komponenten eines Systems, nämlich Verkehr, handelt, deren technische Veränderung aber jeweils eigenen Gesetzmäßigkeiten zu folgen scheint. Doch gerade die Innovationen sowohl bei Transportmitteln wie Verkehrswegen seit dem Einsetzen der Industrialisierung zeigen meines Erachtens sehr deutlich, daß beide Komponenten in enger Wechselwirkung miteinander stehen, d.h. Neuerungen auf der Seite der Verkehrsmittel zogen bald, wollte man die schlummernden Möglichkeiten voll ausnutzen, solche bei den Transportwegen nach sich und umgekehrt.

Findet schon dieser Vorgang des »challenge and response« in der von mir gesichteten Literatur nur marginale Beachtung, so gilt dies in noch stärkerem Maße für die Frage nach einem möglichen *direkten* Einfluß der Verkehrstechnik auf den Wandel der Kulturlandschaft, d.h. inwieweit haben technische Neuerungen samt ihrer erforderlichen Infrastruktur aufgrund ihrer spezifischen Ausformung die Veränderung von Kulturlandschaft sowohl qualitativ wie insbesondere räumlich determiniert? Genauer gefragt: Gab bzw. gibt es so etwas wie einen »technischen Zwang« auf dem Sektor der Verkehrsmittel, der maßgeblich dafür mitverantwortlich ist, daß sich Kulturlandschaften in einem bestimmten Zeitraum und in einer bestimmten Region so und nicht anders ausgeformt haben? Natürlich würde die Antwort auf eine solch allgemeine Frage zunächst einmal »nein« lauten; denn ihre uneingeschränkte Bejahung hieße gleichzeitig die Negierung aller geographischen, klimatischen, politischen und sozioökonomischen Einflußfaktoren bei der Gestaltung der Kulturlandschaft. Ihr wesentlicher Einfluß kann und soll keinesfalls bestritten werden. Aber ich möchte in meinem Beitrag doch aufzuzeigen versuchen, daß es im Laufe der menschlichen Geschichte Verkehrssysteme gegeben hat bzw. gibt, die einen erheblichen, ja richtungsbestimmenden Einfluß auf die Veränderung der Kulturlandschaft ausgeübt haben. Angesichts der erwähnten Literaturlage muß allerdings betont werden, daß es sich – läßt man die überprüfbaren Fakten der Technikgeschichte einmal beiseite – mehr um erste Überlegungen und Vermutungen denn um handfeste, beweisbare Tatsachen handelt. Dennoch hoffe ich, deutlich machen zu können, daß mit dem Einsetzen der Industrialisierung das Verhältnis von Verkehrsmittel und Verkehrsweg eine neue Qualität erhält und damit von nun an auch ein direkter Einfluß auf die Veränderung der Kulturlandschaft zu beobachten ist.

---

lerweile fast unüberschaubar. Weil dabei, wie in den einleitenden Bemerkungen dieses Beitrages ausgeführt, die hier aufgegriffene Fragestellung kaum oder nur beiläufig angesprochen wird, habe ich auf umfängliche Literaturhinweise verzichtet. Die angegebenen Titel sind daher vorwiegend als erster Hinweis auf spezielle Gebiete und Probleme der Geschichte der Verkehrstechnik gedacht. Stellvertretend sei genannt: Fritz Voigt, Verkehr, Bd. 2 (T. 1 und 2): Die Entwicklung des Verkehrswesens, Berlin 1965.

Zur besseren Verdeutlichung dieses Qualitätssprunges erfolgt zunächst in einem gedrängten Überblick die Schilderung der Verkehrsverhältnisse in der vorindustriellen Zeit. Den Schwerpunkt bildet dann die Darstellung der Verkehrsmittel und Verkehrswege seit dem späten 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Im Vordergrund werden dabei die Transportmittel Eisenbahn und Automobil stehen, da von diesen die stärksten Impulse auf die Veränderung der Kulturlandschaft ausgingen. In wesentlich geringerem Maße gilt das für die See- und die Binnenschifffahrt. Sie sollen daher auch nur gestreift werden. Der Aufschwung des Luftverkehrs findet keine Berücksichtigung, da die landschaftsverändernden Einflüsse (Flughäfen, Zubringer) im Vergleich zu den anderen Systemen vernachlässigenswert erscheinen. Den Abschluß dieses Hauptteiles werden eine Reihe von Thesen, oder besser, Hypothesen bilden, die die Grundlage für eine intensivere wissenschaftliche Erforschung dieses bislang in seiner Bedeutung noch kaum erkannten Themas darstellen könnten.

## II

Heute geht man davon aus, daß das Rad, und damit auch bald der Wagen, um 3000 vor unserer Zeitrechnung im Gebiet zwischen Euphrat und Tigris erfunden wurden, wo die Sumerer seinerzeit ein zentral gelenktes Großreich errichtet hatten. Hier entstanden sowohl die ersten schweren, von Ochsen gezogenen Lastkarren mit Scheibenrädern wie auch die leichten, mit Speichenrädern ausgestatteten zwei- und vierrädrigen Streitwagen, die sich beide später im gesamten mediterranen Bereich ausbreiteten.<sup>3</sup> Für den Warentransport auf Ochsenkarren baute man außerhalb der Städte, deren Straßen und Gassen häufig schon gepflastert waren, die ersten befestigten Fernstraßen. Seinen ersten wirklichen Höhepunkt aber erreichte der Straßenbau bei den Römern, die während der Hochblüte des Imperiums über ein befestigtes Straßennetz von über 90 000 Kilometern verfügten. Nördlich der Alpen fanden diese Straßen nach Osten hin am Limes ihre Grenze. Diese Römerstraßen dienten einerseits dem raschen Truppentransport zu Fuß, andererseits aber auch dem starken Reiseverkehr und insbesondere dem Warentransport. Die Technik des Straßenbaus war unter den Römern bereits so weit entwickelt, daß sie bis zum Aufkommen völlig neuer Straßenbeläge im 19. Jahrhundert kaum Veränderungen erfuhr. Aus mehreren Sand-, Mörtel- und Schotterschichten bestehend, die mit einer leicht gewölbten und damit das Regenwasser ableitenden Decke aus Steinplatten versehen waren, besaßen diese Straßen eine extrem hohe Haltbarkeitsdauer.<sup>4</sup> In der Regel waren sie schnurgerade angelegt. Nur wo große natürliche Hindernisse wie z.B. die Mittelgebirgs-

<sup>3</sup> Vgl. Elfriede *Rehbein*, *Zu Wasser und zu Lande. Geschichte des Verkehrswesens bis zum Ende des 19. Jahrhunderts*, München 1984, S. 20 ff. Dieses Buch ist als Überblick über die Verkehrsentwicklung bis an die Schwelle unseres Jahrhunderts zu empfehlen, auch wenn die technikgeschichtlichen Aspekte gelegentlich etwas zu kurz kommen. Für die Geschichte der Wagentechnik grundlegend: Wilhelm *Treue* (Hrsg.), *Achse, Rad und Wagen. 5000 Jahre Kultur- und Technikgeschichte*, Göttingen 1986.

<sup>4</sup> Vgl. Charles *Singer* u.a. (Hrsg.), *A History of Technology*, Bd. II, Oxford 1956, S. 493 ff. und Elfriede *Rehbein*, a.a.O., S. 96-98.

zonen sowie vor allem die Alpen buchstäblich im Wege standen, wurden sie umgangen. Flüsse überwand man mit Stein- und Holzbrücken, sumpfige Gelände mit Bohlenwegen. Die Errichtung eines solchen riesigen Straßenverkehrssystems war – und das sei besonders im Zusammenhang mit unserer Fragestellung hervorgehoben – damals weniger ein technisches als ein mehr arbeitsorganisatorisches Problem und resultierte in erster Linie aus der Tatsache, daß den Römern zahllose Arbeitssklaven zur Verfügung standen, die die Steine für die Straßenpflasterung brachen, die ungeheuren Erdbewegungen durchführten und die Straßen später in Stand hielten.

Und hierin liegt wohl auch die Hauptursache begründet, daß nach dem Zusammenbruch des Römischen Reiches insbesondere im Europa nördlich der Alpen die Römerstraßen allmählich verfielen und keine neuen mehr gebaut wurden. Zudem bestand auch kein dringender Bedarf. Die dichte Bewaldung in dieser Region, die erst allmählich durch Brandrodung und die anschließende Umwandlung in Acker- und Weideflächen aufgelockert wurde, stellte ein weiteres Hindernis dar. Bis zum Beginn der Industrialisierung waren die mitteleuropäischen Verkehrsstraßen in der Regel nur gebahnte Wege unterschiedlicher Breite, die sich bei ungünstigen Witterungsverhältnissen in wahre Schlammwüsten verwandelten. Die Reiseliteratur des 16. – 19. Jahrhunderts bietet hier ja eine Fülle von anschaulichen Beschreibungen.<sup>5</sup> Ein wirklicher Wandel setzte hier erst im späten 18. Jahrhundert ein. In Frankreich wurde, noch im Ancien régime, 1752 die *École des pontes et chaussées* gegründet, die den staatlichen Straßenbau vorantrieb, und in England entstanden die mit privatem Kapital errichteten, mautpflichtigen »turn-pike roads«.<sup>6</sup>

Wie verlief die Entwicklung bei den Straßenfahrzeugen? In der römischen Periode waren eine Reihe von zwei- und vierrädrigen Gefährten für die unterschiedlichsten Zwecke vorhanden, wobei die schweren Lastkarren von Ochsen und die leichteren Reisewagen von Pferden gezogen wurden. Die Achsen der Wagen waren fest mit dem Radkasten verbunden, was bei Kurvenfahrten hohe

<sup>5</sup> Eine besonders eindrucksvolle Schilderung einer Postkutschenreise in Preußen in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts sei hier wiedergegeben: »Wer nicht eine Brust von Erz, Kaldaunen von Kupfer und einen Allerwertesten von Platin besitzt, dem raten wir wohlmeinend, dort keine Reise mit der sogenannten ordinären Postkutsche zu unternehmen, denn diese ist in der Tat gar zu ordinär. Der alte Kasten ruht unmittelbar auf der Achse, und die Sitze erinnern an die Härte des englischen Stahls; Kunststraßen findet man nur in der Umgebung der Hauptstadt, und befährt man mit der ordinären Postkutsche die übrigen erbärmlichen Wege des Landes, so riskiert man geradezu, etliche Rippen zu brechen. Wer keinen eigenen Reisewagen hat, kommt mit der Extrapost nicht viel besser fort; denn die Fahrzeuge, auf welche man zuweilen geladen wird, gleichen auf ein Haar dem Armesünderkarren. Die ordinäre Postkutsche bewegt sich mit unbeschreiblicher Langsamkeit vorwärts, stundenlang muß man auf jeder Station harren, und mir selbst ist es begegnet, daß ich mit solcher Gelegenheit in vierundzwanzig Stunden kaum acht Meilen zurücklegte.« Zitiert nach Elfriede *Rehbein*, a.a.O., S. 189.

<sup>6</sup> Als Pioniere des modernen Chausseebaus (Packlager aus nach oben hin kleiner werdenden Schottersteinen, gute Drainage) gelten der Franzose Pierre Tresaguet (1716–1780), der Schotte John Mc Adam (1756–1836) und der Engländer Thomas Telford (1757–1834). Vgl. Charles *Singer* u.a. (Hrsg.), *A History of Technology*, Bd. IV, Oxford 1958, S. 527–535; Maurice *Daumas* (Hrsg.), *A History of Technology & Invention. Progress Through the Ages*, Bd. III, New York 1979, S. 235–239.

Anforderungen an die Zugtiere stellte. Der Drehschemel, das heißt die nur durch einen senkrechten Zapfen mit dem Wagenkasten verbundene Vorderachse, war nach neueren Erkenntnissen zwar schon den Römern bekannt, ob er aber bereits breitere Anwendung gefunden hat, ist auf Grund fehlender archäologischer Zeugnisse nicht erkennbar.<sup>7</sup> Gleiches gilt für die Aufhängung des Wagenkastens mit Hilfe von Riemen bei Reisewagen, um die Stöße bei Straßenunebenheiten abzufangen.

In der nachrömischen Zeit sind auf dem Gebiet der Wagentechnik keine erwähnenswerten technischen Neuerungen zu verzeichnen, sieht man davon ab, daß die Einführung des Hufeisens sowie vor allem des Kumtes seit dem 9. Jahrhundert die Leistungskraft und damit die Ausnutzung der größeren Schnelligkeit des Pferdes gegenüber dem Ochsen als Zugtier erheblich steigerten.<sup>8</sup> Ein neuer Innovationsschub setzte im Fahrzeugbau erst wieder ab dem 15. Jahrhundert ein, im wesentlichen wohl stimuliert durch die Entdeckungsfahrten, die eine Verlagerung der Handelszentren nach Oberdeutschland und Westeuropa nach sich zogen. Bei den schweren Planwagen für den Gütertransport setzte sich zwar lediglich die Drehschemellenkung durch, aber im Reiseverkehr tauchte nun ein völlig neuer Wagentyp auf, nämlich die Kutsche, die dann im Laufe der folgenden Jahrhunderte ständig weitere Verbesserungen erfahren sollte.<sup>9</sup> Bei der Kutsche »hing ein gedeckter Wagenkasten im Lederriemen, die als Federung gedacht, aber wohl nur die größten Fahrbahnstöße mildern konnten. Im 17. Jahrhundert tauchten erstmals Federn aus Stahlblättern auf, die unten am Fahrgestell eingespannt und oben mit einer Aufnahme für die den Wagenkasten tragenden Lederriemen versehen waren. Die Durchmesser der Hinterräder nahmen zu, weil größere Räder auf unebener Straßenoberfläche stoßfreier laufen. Der Wagenkasten kam dadurch höher zu hängen, was das Spiel von Federn und Riemen begünstigte. Um die Wendigkeit des Gespanns zu verbessern, wurden die Vorderräder so klein ausgelegt, daß sie den Wagenkasten oder dessen Vorbau (Durchlauf) unterlaufen konnten.«<sup>10</sup> Auf die Aufzählung weiterer technischer Verbesserungen im Fahrzeugbau kann hier verzichtet werden. Bemerkenswert ist allerdings die Tatsache, daß der Kutschenbau – konstruktionstechnisch gesehen – seinen Höhepunkt erst an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert erreichte, also zu einer Zeit, als die neuen Fern- und Nahverkehrsmittel Eisenbahn, Straßenbahn und Automobil die Kutsche schon endgültig zu verdrängen begannen. Die Erscheinung, daß etablierte Techniken erst unter dem Druck neuer, konkurrierender Entwicklungen in ihren konstruktiven Möglichkeiten voll ausgeschöpft werden, läßt sich in der Geschichte der Technik häufiger beobachten. Erinnert sei hier

<sup>7</sup> Vgl. John *Gray Landels*, Die Technik in der antiken Welt, München 1979, S. 217f.

<sup>8</sup> Vgl. Lynn *White jun.*, Die mittelalterliche Technik und der Wandel der Gesellschaft, München 1968, S. 54–62.

<sup>9</sup> Allgemein wird heute angenommen, daß die Bezeichnung Kutsche von ihrem Ursprungsort Kocz (ehemals Ungarn, heute Tschechoslowakei) herrührt. Jacques *Damas*, Kutschen, Frankfurt a.M./Stuttgart o.J., S. 18 dagegen behauptet, daß das Wort coche (Kutsche) wahrscheinlich keltischen Ursprungs und somit die Kutsche in Frankreich aufgekommen sei.

<sup>10</sup> Erik *Eckermann*, Vom Dampfwagen zum Auto. Motorisierung des Verkehrs, Reinbek bei Hamburg 1981, S. 21f.

beispielsweise an den Wettbewerb von Segelschiff und Dampfschiff: Die größten Segelschiffe mit Stahlrumpf und Stahlmasten wurden an der Wende zum 20. Jahrhundert gebaut und konnten eine kurze Zeit lang im Massengutverkehr durchaus wirtschaftlich eingesetzt werden.

Als Resümee dieses, natürlich sehr verkürzten Abrisses der Entwicklung des Landverkehrs vor dem Einsetzen der Industrialisierung lassen sich folgende Feststellungen treffen:

1. Verkehrswege und Verkehrsmittel sind noch weitgehend den natürlichen Verhältnissen angepaßt. Technische Verbesserungen sind, wie an der Entwicklung des Kutschenbaus schlagend zu beweisen war, in erster Linie eine Antwort auf die wechselnden Bedingungen des Fahruntergrundes, d.h. feste Straße einerseits und Fahrspuren bzw., bei der Umgehung von Schlammlöchern und unverhofften Hindernissen, unebenes Gelände andererseits.
2. Die Fahrgeschwindigkeit war in der gesamten vorindustriellen Periode relativ gering und erfuhr nur eine begrenzte Steigerung, da sie an die begrenzte physische Leistungskraft der Zugtiere (Ochsengespanne im Schrittempo, Kutschen- gespanne im Schritt bzw. Trab) gebunden war. Technische Problemlösungen waren hier also nicht gefordert.
3. Daraus ergibt sich, daß in der vorindustriellen Zeit kein direkter Einfluß der Verkehrstechnik auf die Veränderung der Kulturlandschaft feststellbar ist.

Die zweite wichtige Transportmöglichkeit bot in der vorindustriellen Zeit der Wasserweg, und er ist schon vor der Erfindung des Rades genutzt worden. Floß, Fellboot und Einbaum, die an zahlreichen Orten der Erde unabhängig voneinander erfunden wurden, schufen die Möglichkeit zur Nutzung von Seen, Strömen und kleinen Flußläufen als Fahrwasser.<sup>11</sup> Da als Antriebskraft nur Strömung, Windkraft und Muskelkraft zum Rudern und Treideln zur Verfügung standen, waren dem Bau von Flußschiffen hinsichtlich ihrer Größe feste Grenzen gesetzt; Flußregulierungen, Austiefung des Fahrwassers und die Beseitigung von natürlichen Hindernissen im Strom, wie zum Beispiel Felsblöcken, wurden wegen des hohen Arbeits- und Kostenaufwandes nur vereinzelt vorgenommen. Der große Vorteil gegenüber dem Landtransport war unbestreitbar die Möglichkeit, größere Lasten zu bewegen. Ein bedeutsames Problem bis in die Zeit der Industrialisierung hinein war dabei allerdings der Tatbestand, daß die Flüsse in der Regel nicht nur gleichzeitig Fahrwasser, Fischgewässer, Trinkwasser- und Brauchwasserreservoir darstellten, sondern auch neben der Wind- und Muskelkraft als wichtiger Energieträger genutzt wurden. Vor allem in den kleineren Flußläufen behinderten die zahlreichen, in den Strom hinein gebauten Wassermühlen sowie vor allem die sogenannten Schiffsmühlen die Schifffahrt ganz entscheidend oder verhinderten sie sogar.

<sup>11</sup> Zur Binnenschifffahrt vgl. Elfriede *Rehbein*, a.a.O., S. 148–185; Detlev *Ellmers*, Frühe Schifffahrt in West- und Nordeuropa. In: Zur geschichtlichen Bedeutung der frühen Seefahrt (= Kolloquien zur Allgemeinen und Vergleichenden Archäologie, Bd. 2), München 1982, S. 163–190; *derselbe*, Wege und Transport: Wasser. In: Katalog zur Landesausstellung Niedersachsen 1985 »Stadt im Wandel«. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150–1650, Braunschweig 1985, S. 243–255.

Da schiffbare Flüsse nicht immer dort vorhanden waren, wo man sie als Transportweg gern genutzt hätte, entwickelte sich schon seit etwa 4000 vor unserer Zeitrechnung im Zweistromland, dann in Ägypten, China und im mediterranen Raum die Kunst des Baues von künstlichen Wasserwegen, also von Kanälen, die sich im Grunde bis heute kaum verändert hat.<sup>12</sup> Wie beim Bau von Landstraßen waren große Erdbewegungen mit Hilfe des Einsatzes großer Menschenmassen erforderlich. Erschwerend kam allerdings hinzu, daß die Kanalsole kein Gefälle aufweisen durfte, was bereits Kenntnisse im Nivellieren voraussetzte. Die frühen Kanäle sind in der Regel in flachem Gelände gegraben worden. Mit der Erfindung der Kammerschleuse, die erstmals um 1373 für Italien belegt ist, war fortan die Möglichkeit vorhanden, hügeliges Gelände in Stufen zu überwinden, wenn auch mit hohem technischen Aufwand. Sieht man einmal vom 1390–1398 gegrabenen Stecknitzkanal, der die Verbindung zwischen Lübeck und der Elbe herstellte, und von dem noch die 1725 gebaute Kammerschleuse erhalten geblieben ist, so waren es vor allem die absolutistischen Staaten Frankreich, Preußen, Rußland und auch Dänemark, die im späten 17. und im 18. Jahrhundert den Kanalbau energisch vorangetrieben haben. Dänemark errichtete zwischen 1777 und 1784 den sogenannten Eiderkanal (Schleswig-Holsteinischer Kanal), der erstmals Nord- und Ostsee miteinander verband.<sup>13</sup> Noch bedeutsamer waren die seit dem zweiten Drittel des 18. Jahrhunderts auf privatkapitalistischer Grundlage in England gebauten Kanäle, bei denen die Wasserführung infolge des gebirgigen Geländes in Mittelengland und in Schottland über zahlreiche Kunstbauten (Überführungen und Tunnel) erfolgen mußte.<sup>14</sup> Diese »Transportrevolution« bildete neben den noch früher einsetzenden Innovationen im Agrarbereich eine wesentliche Voraussetzung für die eigentliche »Industrielle Revolution« und stellten hinsichtlich der Trassenführung quasi eine Vorübung für den späteren Eisenbahnbau dar.

Anders als im weitgehend flachen Gelände, wie zum Beispiel in Norddeutschland, wo der Kanalbau in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts seinen Höhepunkt erreichte, kann man in England einen deutlichen Einfluß auf den Wandel der Kulturlandschaft konstatieren. Allerdings muß auch hier wie bei dem vorindustriellen Landverkehr festgehalten werden: Das Verkehrsmittel selbst, also das gesegelte oder getreidelte Binnenschiff, übte keinen direkten Einfluß darauf aus. Nicht vergessen werden sollte allerdings der indirekte Einfluß von Kanalbauten auf die Kulturlandschaft, nämlich als neues, nur schwer überwindbares Hindernis in der Querrichtung. Vor allem lange Kanalstrecken, wie der für große Seeschiffe gebaute Nord-Ostsee-Kanal oder der Mittellandkanal, trennten mit einem Schlage alte, zusammenhängende Siedlungsgebiete, landwirtschaftliche Nutzflächen und vor allem traditionelle Landverkehrswege. Brückenbauten bzw. später auch Untertunnelungen, die wegen des hohen Kostenaufwandes nur in

<sup>12</sup> Ein knapper historischer Überblick über die Geschichte des Kanalbaus in: Vom Faustkeil zum Laserstrahl. Die Erfindungen der Menschheit von A – Z, Stuttgart/Zürich/Wien 1982, S. 152.

<sup>13</sup> Die Literatur zur Geschichte des Eider-Kanals findet sich bei Margit Konertz, Bibliographie zum Eiderkanal (Schleswig-Holsteinischen Kanal). In: Mitteilungen des Canal-Vereins Nr. 5. Herausgegeben von Ernst Joachim Fürsen und Manfred Jessen-Klingenberg, Rendsburg 1984, S. 109–152.

<sup>14</sup> Vgl. Charles Readfield, British Canals, Newton Abbot <sup>2</sup>1966.

relativ geringer Zahl angelegt wurden, haben die Trennung zunächst zwar mildern, aber nicht beseitigen können. Erst durch das Automobil als Massenverkehrsmittel kann auch dieses Problem seit kurzem als weitgehend gelöst betrachtet werden.

### III

Wenden wir uns nun den verkehrstechnischen Innovationen seit dem Einsetzen der Industrialisierung im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts und ihren Auswirkungen auf die Kulturlandschaft zu. Es war eingangs bereits angedeutet worden, daß sich mit der Ausbreitung des Industriesystems ein deutlicher Qualitätssprung im Verhältnis der Menschen zur Natur zu vollziehen begann. Waren sie bisher weitgehend der Natur ausgeliefert, erwähnt seien Mißernten, Überschwemmungen, Seuchen etc., so gelang es ihnen von nun an, sich schrittweise aus dieser Abhängigkeit zu lösen, wobei naturwissenschaftliche Entdeckungen, neue medizinische Erkenntnisse und vor allem technische Innovationen eine maßgebliche Rolle spielten. Im letzteren Falle ist vor allem der Energiebereich zu nennen. Die bisher zur Verfügung stehende natürliche Energie war entweder begrenzt, wie bei der menschlichen und tierischen Muskelkraft, oder witterungs- bzw. standortgebunden wie die Wind- und die Wasserkraft. Die aus Holz bzw. Holzkohle und aus fossilen Brennstoffen wie Torf, Stein- und Braunkohle gewonnene thermische Energie wurde in vorindustrieller Zeit fast ausschließlich für die häusliche und gewerbliche Heizung sowie für Schmelzprozesse verwandt. Erst mit der Entwicklung der ersten betriebsfähigen Dampfmaschine nach dem atmosphärischen Prinzip durch den Engländer Thomas Newcomen im Jahre 1711 stand eine neue Antriebskraft zur Verfügung, die Jahrzehnte später die gewerbliche Produktion und das Verkehrswesen grundlegend verändern sollte. Bis es soweit war, bedurfte es allerdings noch einer Reihe von technischen Innovationen. Für unsere Fragestellung bedeutsam waren die konstruktiven Verbesserungen, die der Maschinenbauer James Watt an der Dampfmaschine vornahm. Mitte der achtziger Jahre brachte die Firma Boulton Watt die doppelwirkende Niederdruck-Rotationsdampfmaschine auf den Markt. Damit stand jetzt ein kompaktes Aggregat für den Antrieb von Werkzeug- und Arbeitsmaschinen zur Verfügung, das die Voraussetzung für die Durchsetzung der industriellen Produktionsweise bildete.<sup>15</sup>

In diesen letzten Jahrzehnten vor der Wende zum 19. Jahrhundert sind auch die ersten Versuche zu verzeichnen, die Dampfmaschine zum Antrieb von Straßenfahrzeugen und Schiffen zu nutzen. Bereits 1771 hatte der französische Artillerieoffizier Nicolas Cugnot einen betriebsfähigen dreirädrigen Dampfswagen konstruiert, der allerdings bei der ersten – im Prinzip durchaus erfolgreichen – Fahrt schließlich an einer Mauer zerschellte. Andere Maschinenkonstrukteure versuchten, dampfgetriebene Omnibusse als öffentliche Verkehrsmittel durchzusetzen, und im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts waren in England sogar etwa

<sup>15</sup> Zu den technischen Neuerungen sowie zur »Transportrevolution« in der Frühphase der Industrialisierung in England, vgl. Akos *Paulinyi*, Die industrielle Revolution. In: Ulrich Troitzsch und Wolfhard Weber (Hrsg.), Die Technik. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Braunschweig 1982, S. 233–281.

100 Stück in Betrieb. Aber das Interesse ließ bald nach, da diese Gefährte kaum schneller als die üblichen Pferdeomnibusse waren. Ein für die damaligen Straßen zu hohes Gewicht und die Langsamkeit waren maßgebend dafür, daß Lokomobilen fortan nur im Straßenbau und in der Landwirtschaft, wo es nicht auf Geschwindigkeit und die Überwindung großer Entfernungen ankam, Verwendung fanden. Das spätere Massenverkehrsmittel Automobil verdankt diesen Vorläufern auf der Straße keinerlei Impulse.

Die Erkenntnis, daß die relativ schwere Dampfmaschine sich nur dann sinnvoll als Antrieb für Landfahrzeuge einsetzen ließ, wenn die Fahrbahn widerstandsfähig genug war, führte fast zwangsläufig zur Schiene, zur »Eisenbahn«. Dies um so mehr, als schon seit den 70er Jahren in englischen Kohlengruben gußeiserne Schienen verlegt worden waren, auf denen Kohlenwagen von Pferden gezogen wurden. Mit Freuden hatte man dabei registriert, daß infolge geringerer Reibung die Zugtiere ein Vielfaches der auf Landstraßen möglichen Last bewegen konnten. Der englische Ingenieur Richard Trevithick war 1803 der erste, der den faktischen Beweis lieferte, daß eine auf Räder gesetzte und diese antreibende Dampfmaschine in der Lage war, mehrere Kohlenwagen fortzubewegen, ohne daß die Räder, wie man vorher allgemein angenommen hatte, »durchdrehten«.

Nachdem verschiedene technische und außertechnische Rahmenbedingungen, die hier nicht weiter erörtert werden müssen, erfüllt worden waren, kam es nach 1821 zur Errichtung der ersten öffentlichen Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington (Mittelengland), die 1825 eröffnet wurde. Ihr Erbauer, der auch die Lokomotiven konstruiert und produziert hatte, war George Stephenson (1781–1848), der große Eisenbahnpionier. Der Zug erreichte auf der ersten Fahrt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 15 englischen Meilen in der Stunde, und bei der 1830 eröffneten wichtigen Verbindung zwischen Liverpool und Manchester schafften Stephensons Lokomotiven fast 20 Meilen. Damit war die Überlegenheit des neuen Transportmittels gegenüber dem Pferdegespann endgültig bewiesen. Der amerikanische Eisenbahnbauer Horatio Allen, der bis 1833 die bis dahin mit 200 Kilometern längste Eisenbahnstrecke zwischen Hamburg und Charleston in South-Carolina errichtet hatte, sprach damals die Worte: »Es ist kein Grund vorhanden, für die Zukunft eine Höherentwicklung der Zugpferde zu erwarten, aber der Mensch muß erst geboren werden, der voraussehen kann, welche Entwicklung die Lokomotiven noch vor sich haben.«<sup>16</sup> Wahrhaft prophetische Worte! Heute haben Güterzüge eine Länge von mehreren hundert Metern, und die Hochgeschwindigkeitszüge erreichen 300–400 Kilometer in der Stunde. Die weitere Entwicklung ist, wenn man an die Magnetschwebbahn denkt, noch gar nicht abzusehen.

Der mit der Industrialisierung eng verknüpfte Gedanke der Zeitökonomie – erinnert sei hier an das Wort von Benjamin Franklin: *time is money* – materialisierte sich im Eisenbahnwesen und wurde zum Leitgedanken der technischen Weiterentwicklung auf diesem Sektor. Doch um die in der Lokomotivkonstruktion liegenden Möglichkeiten immer besser nutzen zu können, bedurfte es der gleichzeitigen Weiterentwicklung der Gleisbettung und vor allem des darunterlie-

<sup>16</sup> Zitiert nach: J.B. *Snell*, Frühe Eisenbahnen, Frankfurt a.M./Stuttgart o.J., S. 50.

genden Unterbaues. Und das wiederum bedeutete: Veränderung der Landschaft, zum Teil von unberührter Natur, zum größten Teil aber von Kulturlandschaft. Was zum Unterbau alles zählt, hat Ralf Roman Rossberg, Verfasser einer neueren Darstellung über das Eisenbahnwesen, sehr anschaulich zusammengefaßt: »Den Unterbau stellt die mit Dämmen, Anschnitten und Einschnitten dem Gelände angepaßte Trasse dar. Nur im Flachland und erst recht im Gebirge erfordert ihre Herstellung vielfach umfangreiche Erdbewegungen, Sprengungen im Fels und zahlreiche Kunstbauten: Durchlässe, Brücken, Viadukte, Tunnel, Lawinengalerien, Stützmauern unterhalb und Futtermauern oberhalb des Gleises.«<sup>17</sup>

Die ideale Streckenführung, zumal wenn man zeitökonomisch denkt, ist die Gerade: Und so war es von Anfang an das Prinzip der Eisenbahnbauer, möglichst kurvenfreie Trassen zu finden. Kulturflächen waren im Zeitalter der Staatsbahnen kein Problem; denn die konnte man per Gesetz enteignen. Aber es gab ein technisches Problem, nämlich die durch die Adhäsion zwischen Rad und Schiene begrenzte Steigfähigkeit der Lokomotive. Und da die frühen Lokomotiven zudem noch über eine nur geringe Zugkraft verfügten, war man im hügeligen und gebirgigen Gelände gezwungen, natürlichen Trassen wie zum Beispiel Tälern und Berglehnen zu folgen. Da auch das nicht immer möglich war, wie beispielsweise im Alpenraum, kam es seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zu einer technischen Sonderentwicklung, den Zahnradbahnen. Damit konnten nun auch extreme Steigungen mühelos überwunden werden.<sup>18</sup>

Eine besondere Schwierigkeit stellten für die Eisenbahnbauer Tal- und Flußüberquerungen dar. Anfangs hatte man noch nach alter Tradition Steinbrücken errichtet, die aber schon vom Materialaufwand her nur eine begrenzte Länge und Höhe erreichen konnten. Das schon in der Frühphase des Eisenbahnbaus an sich in ausreichender Menge verfügbare Gußeisen war aus statischen Gründen nicht für Eisenbahnbrücken verwendbar. Erst die Entwicklung neuer Verfahren zur Massenstahlproduktion seit den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts (Bessemer- und Thomasverfahren, Siemens-Martin-Prozeß) brachten die für den Bau von Brücken notwendigen zähen Stahlsorten hervor, die den durch die Zugüberquerungen hervorgerufenen Schwingungen gewachsen waren. Sie erst ermöglichten die Überspannung des Firth of Forth in Schottland (1890), der Wupper bei Müngsten (1897) und des Kaiser-Wilhelm-Kanals bei Rendsburg (1913), um nur einige Beispiele zu nennen.<sup>19</sup> Und auch die Schienen wurden nun aus Flußstahl hergestellt, was wiederum eine Steigerung der Geschwindigkeiten auf den geraden Strecken ermöglichte. Um diese Vorteile auch in den gebirgigen Gegenden

<sup>17</sup> Ralf Roman *Rossberg*, *Geschichte der Eisenbahn*, Künzelsau 1977, S. 424.

<sup>18</sup> Vgl. Wolfgang *Messerschmidt*, *Zahnradbahnen gestern - heute - in aller Welt*. Die Geschichte der Zahnradbahnen, Stuttgart 1972.

<sup>19</sup> Zahlreiche zeitgenössische Abbildungen zum Eisenbahnhochbau im 19. Jahrhundert bei Wulf *Schadendorf*, ... von Europas Eisenbahnen, München 1963, bes. S. 114-156. Ferner seien genannt: E. *Fuchtmann*, *Stahlbrückenbau*. Bogenbrücke - Balkenbrücke - Fachwerkbrücke - Hängebrücke (= Beitragsreihe zur Technikgeschichte für die Aus- und Weiterbildung der betrieblichen Ausbilder), Deutsches Museum München 1983; Ernst *Werner*, *Die Eisenbahnbrücke über die Wupper bei Müngsten 1893-1897* (= Landeskonservator Rheinland, Arbeitsheft 5, Technische Denkmäler), Köln 1975.

nutzen zu können, waren neue Trassen erforderlich. Und so wurden vor allem gegen Ende des Jahrhunderts Kurven gestreckt, Brücken verstärkt und vielfach neue Linienführungen gesucht. Dies war um so leichter möglich, als nun zur Unterstützung der noch weiterhin vorherrschenden Handarbeit beim Eisenbahnbau spezielle Bau- und Hebemaschinen eingesetzt werden konnten, die den ersten Eisenbahnkonstrukteuren noch nicht zur Verfügung gestanden hatten. Gegenwärtig erleben wir eine erneute Phase der – wenn man so will – Sucht nach Geradlinigkeit. Erwähnt seien hier der völlige Neubau der Strecken Würzburg-Hannover und Mannheim-Stuttgart, und weitere sind in der Planung. Auch wenn man sich angesichts eines geschärften Umweltbewußtseins der Öffentlichkeit darum bemüht, die Strecken in der Nähe von Siedlungen möglichst unter die Erde zu legen, sind dennoch erhebliche Eingriffe in die Natur- und Kulturlandschaft unvermeidlich.<sup>20</sup>

Vor dem Beginn des Ersten Weltkrieges verfügte das Deutsche Reich über insgesamt 61 000 Kilometer Normalbahn und 2700 Kilometer Schmalspurbahn. »Damit waren fast alle Orte Deutschlands nicht mehr als wenige Stunden Fußmarsch von einer Eisenbahnstation entfernt.«<sup>21</sup> Allein der flächenmäßige Umfang der Infrastruktur des Eisenbahnnetzes bedeutete also einen erheblichen Eingriff in die bislang vorhandene Kulturlandschaft. Als erstes sind die Gleiskörper mit ein oder zwei Gleisen zu nennen, einschließlich der Signal- und Meldeanlagen mit ihren Kabelsträngen, ferner die Bahnhöfe mit ihren an Zahl ständig zunehmenden Betriebsgebäuden für die Lagerung von Gütern, den zum Teil riesenhaften Gleisanlagen zum Rangieren, Be- und Entladen sowie zum Bereitstellen der Züge. Vergessen werden dürfen auch nicht die mehr als 70 000 beschränkten Bahnübergänge sowie die zahllosen Überführungen für den Straßen- und Fußgängerverkehr, die zum Teil schon in einiger Entfernung von der Trasse Eingriffe in die Kulturlandschaft erforderlich machten.

Bei der Betrachtung von Stadtplänen aus der Zeit um die Jahrhundertwende wird sofort augenfällig, welch erheblichen Flächenanteil die Bahnhofsanlagen im Vergleich zu den Wohn-, Geschäfts- und Gewerbebauten beansprucht haben. Insbesondere die Güterbahnhöfe mit ihren zahlreichen parallel verlaufenden Gleisen setzten dem Häuserbau Grenzen oder verhinderten zumindest das Zusammenwachsen von Siedlungskernen. Die dennoch notwendigen Verbindungen ließen sich wiederum nur durch kostenaufwendige Unter- und Überführungen bzw. durch Umgehungstraßen herstellen. Dies gilt in besonderem Maße für jene

---

<sup>20</sup> Daß man gegenwärtig beim Streckenbau stärkere Rücksicht auf die davon betroffenen Menschen und die Landschaft zu nehmen hat, belegt folgendes Zitat: »Im Zuge eines allgemein gestiegenen Umweltbewußtseins wird jetzt auch von den Eisenbahnen verlangt, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu vermeiden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Schienenfahrzeuge müssen so betrieben werden, daß vermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. Beim Bau der neuen Strecken der Deutschen Bundesbahn sind darüber hinaus vielfältige gesetzliche Forderungen nach geringem Landverbrauch, Landschaftsschutz, Schutz der Lebensräume seltener Pflanzen und Tiere sowie nach mehr Schutz vor Lärm und Erschütterungen zu beachten.« Aus: Offizieller Jubiläumsband der Deutschen Bundesbahn. 150 Jahre Deutsche Bundesbahnen, München 1985, S. 172.

<sup>21</sup> Friedrich-Wilhelm *Henning*, Die Industrialisierung Deutschlands 1800 - 1914, Paderborn 1973, S. 162.

Großstädte, die schon frühzeitig Ausgangs- bzw. Endpunkt von Bahnstrecken geworden waren. Reste alter Festungsanlagen aus dem Mittelalter oder der frühen Neuzeit zwangen zum Bau sogenannter Kopfbahnhöfe, die im Laufe weniger Jahrzehnte von den rapide wachsenden Städten förmlich verschlungen wurden. Heute stellen sie ein nur schwer zu beseitigendes Hindernis dar. Da diese Anlagen wegen der sie umgebenden bebauten Zonen nicht mehr ausdehnungsfähig sind, verursachen sie hohe Kosten und fordern zu Alternativlösungen außerhalb der städtischen Ballungsgebiete heraus, was zu einem erneuten Eingriff in die Kulturlandschaft zwingt. So entstand beispielsweise in den Jahren 1970 und 1977 in Maschen bei Hamburg Europas größter und technisch modernster Rangierbahnhof mit einer Fläche von 280 Hektar, einem Gleisnetz von 375 Kilometer Länge, über 1000 Weichen, 21 Brücken und 29 Hochbauten.<sup>22</sup> Daß diese Anlage gegenwärtig erst bis zur Hälfte seiner Kapazität ausgelastet ist, kann man, je nach Standpunkt, als kluge Vorausschau künftiger Entwicklungen oder aber auch als Fehlplanung bewerten. Die Verlagerung des Rangierbetriebes macht die alten Güterbahnhöfe im Hamburger Zentrum in naher Zukunft überflüssig, die somit zunächst zu Verkehrswüstungen werden, falls man sie nicht, nach dem Abriß aller technischen Anlagen, einer neuen Nutzung zuführt.

Und ein letzter Aspekt des technischen Systems Eisenbahn ist noch kurz zu erörtern. Als dem Straßenverkehr des 19. Jahrhunderts weit überlegenes Transportmittel für schwere Massengüter wirkten die Schienenanlagen, insbesondere in der Nähe von Bahnhofsanlagen als Kristallisationskern für die Ansiedlung von Fabriken und Gewerbebetrieben. Wer sich heute mit der Bahn größeren Städten nähert, dem wird die große Zahl älterer Fabrikanlagen auffallen, die in der Mehrzahl vor oder kurz nach der Jahrhundertwende angelegt wurden. Erst mit dem neuen Massentransportmittel Automobil wurde es möglich, andere Faktoren für die Standortwahl in den Vordergrund zu rücken.

Und damit verlassen wir das Verkehrsmittel Eisenbahn und wenden uns erneut dem Straßenverkehr zu. Dabei sollte aber nicht vergessen werden, daß gerade die Eisenbahn seit der Mitte des 19. Jahrhunderts dem Chausseebau entscheidende Impulse gegeben hatte, sah man doch eine Zeitlang die Hauptaufgabe der Straße darin, den raschen Transport von Gütern und Fahrgästen zur Bahn als dem eigentlichen Fernverkehrsmittel zu ermöglichen. Aber die besten Chausseen konnten nichts daran ändern, daß Landtransporte weiterhin um ein Vielfaches langsamer und auch wesentlich teurer waren als der Güter- und Personenverkehr auf der Eisenbahn; denn als Zugkraft diente immer noch das Pferd. Hierzu ein eindrucksvolles Beispiel: »Ein Dampfkesseltransport von Aachen nach Warschau (wegen des hohen niederländischen Rheinzolles offensichtlich nicht auf dem Wasserwege verfrachtet) brauchte für die mehr als 1000 km lange Wasserstrecke bei 24 Pferden Vorspann Anfang der 50er Jahre noch mehr als zwei Monate. Auf der Bahn wurden später weniger als 30 Stunden benötigt.«<sup>23</sup>

Was also immer noch fehlte, war eine geeignete neue Antriebskraft für Straßenfahrzeuge. Die Lösung dieses Problems erfolgte bemerkenswerter Weise äh-

<sup>22</sup> Vgl. Offizieller Jubiläumsband der Deutschen Bundesbahn, a.a.O., S. 125.

<sup>23</sup> Friedrich-Wilhelm Henning, a.a.O., S. 163.

lich wie bei der Dampfmaschine. Schon seit dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts suchten Techniker eine Antriebsmaschine zu entwickeln, die so kleine Abmessungen haben sollte, daß sie auch in den Werkstätten der Handwerker und in kleineren Betrieben verwendbar sein würde; denn die Dampfmaschine hatte sich mit ihrer Kesselanlage als zu ungefüge und im Betrieb zudem als zu teuer für kleingewerbliche Zwecke erwiesen. Erste Schritte auf diesem Wege, wenn auch auf Dauer keine brauchbare Lösung darstellend, waren die Entwicklung der Heißluftmaschine und, seit den 60er Jahren, des atmosphärischen Gasmotors. Letzterer stammte von dem Franzosen Lenoir und wurde in, immerhin, 400 Exemplaren gebaut. In Köln war es der von dem Kölner Unternehmer und Ingenieur Eugen Langen finanzierte Autodidakt Nikolaus August Otto (1832–1891), der die Weiterentwicklung des Gasmotors anstrebte, aber zunächst auch nicht über das atmosphärische Prinzip hinausgelangte. Mitte der 70er Jahre gelang ihm dann mit der Erfindung, oder besser, praktischen Umsetzung des sogenannten Viertaktprinzips der entscheidende Durchbruch.<sup>24</sup> Mit dem Otto-Motor, wie er bald genannt wurde, war die scheinbar ideale Kleinkraftmaschine für den Gewerbebetrieb gefunden. Dies erwies sich zwar relativ schnell als Irrtum, denn wenige Jahre darauf trat der Elektromotor das Erbe an, aber stattdessen eröffnete sich dem Otto-Motor ein weitaus zukunftssträchtigeres Anwendungsgebiet, nämlich als Antriebsmaschine für Straßenfahrzeuge. Im Jahre 1886, also vor genau einhundert Jahren, stellten der Mannheimer Carl Benz (1844–1929) und der Cannstätter Gottlieb Daimler (1834–1900) unabhängig voneinander die ersten Automobile vor; Benz einen dreirädrigen Wagen, Daimler ein vierrädriges Gefährt, für das letzterer einen schnelllaufenden Motor nach dem Otto-Prinzip konstruiert hatte. Diese beiden Fahrzeuge ähnelten in ihrem Äußeren noch pferdelosen Kutschen. Aber im Gegensatz zur Eisenbahn stand diesen Fahrzeugen bereits ein Verkehrsnetz zur Verfügung, dem sich die auch bald rasch nachfolgenden Automobilkonstruktionen anderer Hersteller neben Daimler und Benz zunächst anzupassen suchten. Erwähnt sei hier nur die Entwicklung von Hartgummireifen und schließlich von luftgefüllten Pneus. Für die ersten Jahrzehnte des Automobilbaus läßt sich also eine fast analoge Entwicklung wie bei der Verbesserung der Kutschenkonstruktionen in vorindustrieller Zeit feststellen. Dieser Zustand blieb solange erhalten, wie das Automobil noch auf Grund seiner hohen Herstellungskosten ein Luxusprodukt darstellte, in geringen Stückzahlen angefertigt wurde und mehr der Repräsentation und dem sportlichen Vergnügen einkommensstarker Schichten diene.

Der Übergang zum Massenverkehrsmittel vollzog sich bekanntlich nicht in Europa, wo bis zum ersten Weltkrieg der automobiltechnische Fortschritt zu Hause war, sondern ging von den Vereinigten Staaten aus, wo Henry Ford 1907 mit der Einführung des Fließbandes für die Produktion des berühmten Modells T, der »Tin-Lizzie«, das eigentliche Automobilzeitalter eröffnete. Die vorhande-

<sup>24</sup> An jüngeren Darstellungen zur Geschichte des Automobils - und das heißt fast ausnahmslos seiner technischen Entwicklung! - seien genannt: H.C. Graf von *Seherr-Thoss*, Die deutsche Automobilindustrie. Eine Dokumentation von 1866 bis heute, Stuttgart 1974; Erik *Eckermann*, Vom Dampfswagen zum Auto. Motorisierung des Verkehrs, Reinbek bei Hamburg 1981; Olaf von *Fersen*, Ein Jahrhundert Automobiltechnik. Personenwagen, Düsseldorf 1986.

nen Straßen waren schon bald nicht mehr in der Lage, die rasch wachsende Zahl von Personenkraftwagen und Lastwagen aufzunehmen, zudem wurden die Fahrzeuge immer schneller, was sich nicht zuletzt in den zahlreichen, sich großer Beliebtheit erfreuenden Autorennen dokumentierte. Ähnlich wie beim Schienenverkehr erwies sich alsbald die herkömmliche Fahrbahn, die immer noch von Radfahrern, Pferdefuhrwerken, Fußgängern und Kraftfahrzeugen gemeinsam benutzt wurde, was zu häufigen Unfällen führte, als nicht mehr geeignet. Der Ruf nach breiteren Straßen und schließlich auch nach der ausschließlich für Kraftfahrzeuge zugelassenen Fahrbahn wurde immer lauter. Und so entwickelten sich in den Vereinigten Staaten die »Highways« und in Europa, besonders in Deutschland, die Autobahnen mit ihren auf ein Minimum beschränkten Kurvenführungen. Sie stellten einen seit dem Eisenbahnboom im 19. Jahrhundert nicht mehr dagewesenen Eingriff in die Landschaft dar. Aber auch das übrige Straßennetz, noch weitgehend den traditionellen Verkehrsführungen aus der vorindustriellen und frühindustriellen Zeit folgend, unterlag unter dem Druck permanent konstruktiv verbesserter Kraftfahrzeuge (Erhöhung der Geschwindigkeit bei PKWs und Steigerung der Zugkraft bei Lastkraftwagen) einschneidenden Veränderungen. Die Entwicklung in der Bundesrepublik mag hier als Beispiel dienen. Seit den 50er Jahren verbreiterte und begradigte man die bestehenden Fernverkehrsstraßen, schuf Ortsumgehungen und »entschärfte« auf Druck der einflußreichen Automobil-Clubs die Chausseen durch rigoroses Abholzen der die Fahrbahn begrenzenden Bäume. Man forderte und realisierte kreuzungsfreie, vielspurige Bundesstraßen und Autobahnzubringer und – seit neuestem verstärkt, wenn auch mit anderer Argumentation – parallel zu den Landstraßen verlaufende Radwege. Natürlich standen vielfache Sicherheitsgesichtspunkte hinter diesen Maßnahmen (erinnert sei an die hohe Zahl von Verkehrsopfern), aber letztlich war es doch auch die Absicht, die im Automotor schlummernden Geschwindigkeits- und Kraftreserven auf möglichst geraden, breiten Fahrstrecken zu mobilisieren. Ein deutlicher Beleg für diese Tendenz waren die Versuche in den 60er und 70er Jahren, die »autogerechte« Stadt zu schaffen. Mittlerweile hat hier zwar ein Umdenken eingesetzt, aber irreversible Schäden in der Kulturlandschaft sind geblieben.

Auch die landwirtschaftlichen Nutzflächen wurden in zunehmendem Maße von der Motorisierung betroffen. Immer größere und stärkere Traktoren – Transportmittel und Kraftquelle gleichermaßen – machten die Asphaltierung und Betonierung der Feldwege und Hofzufahrten notwendig. Im Verein mit Entwässerungsmaßnahmen (Begradigung fließender Gewässer, Drainage, Kanalisation) führten sie zu der heute heftig beklagten »Versiegelung« des Bodens. Die Veränderung der Kulturlandschaft, aber auch der Verlust von Resten noch weitgehend unberührter Biotope sowie unerwartete Überschwemmungen durch Hochwasser sind die häufige Folge.

Anders als bei der Eisenbahn, die bei aller Ausdehnung dennoch nur über einen begrenzten Lokomotiv- und Wagenpark verfügt, erfordern die für die immer noch wachsende Anzahl an Automobilen notwendigen Versorgungssysteme einen erheblichen Bedarf an Kulturfläche. Genannt seien als Beispiele die Automobilfabriken mit ihren vielen Tausenden von Zuliefererbetrieben, die Raffinerien, Tankstellen, Raststätten, Werkstätten usw.

Die mit dem Automobil geschaffene Möglichkeit, sich als Individuum zum selbstgewählten Zeitpunkt binnen kurzer Zeit an jeden beliebigen Ort begeben zu können, hat maßgeblich zur weitgehenden Zersiedelung unserer Landschaft beigetragen. Wohnsiedlungen und neue Industriegebiete können nun fernab der alten Siedlungskerne angelegt werden. Das Automobil sowie die Elektrizitätsversorgung in gleichem Maße haben dazu geführt, daß Wohn- und Arbeitsstätten, Versorgungseinrichtungen, kommunale Einrichtungen etc. nicht mehr notwendigerweise wie in früheren Zeiten dicht beieinanderliegen müssen.

Werfen wir abschließend noch einen kurzen Blick auf das Verkehrsmittel Schiff. Anders als beim modernen Landverkehr ist die Geschwindigkeit hier, wenn man einmal Passagier- und Kriegsschiffe außer acht läßt, ein sekundärer Faktor. Dominierend hingegen ist die Ladefähigkeit, und diese wiederum ist abhängig von der Schiffsgröße. Das eiserne Überseedampfschiff, das seit der Mitte des 19. Jahrhunderts nicht mehr mit den unförmigen und leicht durch Seegang zerstörbaren Schaufelrädern, sondern mit dem Schiffspropeller angetrieben wurde, übertraf schon bald das traditionelle Segelschiff an Ladefähigkeit. Schon gegen Ende des 19. Jahrhunderts waren die Hafenstädte gezwungen, zahlreiche neue und technisch modernisierte Hafenbecken, Kaianlagen, Lagerschuppen, Speicherhäuser sowie Gleisanlagen für den An- und Abtransport der Güter zu errichten. Hinzu kam der vorsorgliche Erwerb von Reserveflächen für potentielle Erweiterungen des Hafengeländes.<sup>25</sup> Daß sich diese Vorausschau weitgehend als richtig erwies, zeigt die Entwicklung der Schiffstechnik im 20. Jahrhundert. Zum einen wurden größere Schiffe gebaut, zum anderen erfolgte eine zunehmende Ausdifferenzierung der Schiffstypen. Waren im 19. und frühen 20. Jahrhundert fast ausschließlich Massenfrachter und Stückgutschiffe im Einsatz, so entwickelte man in der Folgezeit, vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg, eine Vielzahl von Spezialschiffen wie Flüssigkeits- und Gastanker sowie neuerdings die Containerschiffe. Insbesondere der letztgenannte Schiffstyp machte die Anlage großer Freiflächen sowie den Bau zahlreicher Straßenverbindungen erforderlich. Die zunehmende Größe der Schiffe machte die Austiefung der Hafenbecken und der in die offene See führenden Fahrrinnen notwendig. Für den dabei in riesigen Mengen anfallenden, mit Schwermetallen belasteten Baggerschlamm benötigte man große Flächen an Kulturland, auf die der Schlamm aufgespült wurde. Wegen ihrer Giftigkeit sind diese Spülfelder auf bislang unabsehbare Zeit weder für Industrieanlagen noch für die Landwirtschaft nutzbar.

#### IV

Am Schluß dieses Beitrages möchte ich einige Thesen bzw. Hypothesen formulieren, die, ohne den Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, die Beziehungen zwischen der Entwicklung der Verkehrsmittel und dem Wandel der Kulturlandschaft im historischen Verlauf nochmals zusammenfassen sollen:

---

<sup>25</sup> Zum Zusammenhang von Stadtentwicklung, Hafenausbau und Verkehrsentwicklung am Beispiel Hamburgs vgl. Ilse Möller, Hamburg (= Länderprofile. Geographische Strukturen, Daten, Entwicklungen), Stuttgart 1985.

1. In der vorindustriellen Zeit erfolgt eine weitgehende Anpassung der Verkehrsmittel an die natürlichen Gegebenheiten. Die Geschwindigkeit ist gleichfalls an die Natur gebunden (Wind, Strömung, Muskelkraft).
2. Mit der Nutzung neuer Antriebsenergien (Dampfmaschine, Elektromotor, Verbrennungskraftmaschine) löst sich der Mensch aus dieser Abhängigkeit.
3. Der Einsatz dieser Kraftquellen in Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Dampfschiff, Automobil) ermöglicht weitaus höhere Geschwindigkeiten als in der vorindustriellen Zeit.
4. Um diese Geschwindigkeitsreserven jedoch nutzen zu können, bedarf es einer Weiterentwicklung der Verkehrswege. Beide Komponenten, Verkehrsmittel und Verkehrsweg (auf dem Lande) stehen von nun an in Bezug auf die technische Weiterentwicklung in einem engen Wechselverhältnis.
5. Sowohl Eisenbahn wie Automobil bilden zusammen mit dem Schienen- bzw. Straßennetz ein relativ stabiles System, das einen erheblichen Flächenbedarf besitzt und somit verändernd auf die Kulturlandschaft einwirkt.
6. Die von der Technik angebotene, aber keinesfalls erzwungene Möglichkeit einer hohen Geschwindigkeit sowie zeitökonomische Gründe führen zur Ausgestaltung möglichst geradliniger und störungsfreier Verkehrswege, was wiederum zu einer richtungsbestimmten Veränderung der Kulturlandschaft führt.
7. Die raschere Überwindung des Raumes durch die neuen Verkehrsmittel führt darüber hinaus zur Erschließung neuer Ansiedlungsmöglichkeiten und damit zur Zersiedelung von bisher vorwiegend landwirtschaftlich und forstlich genutzten Kulturlandschaften.
8. Eine quantitativ bedeutsame Veränderung der Kulturlandschaft resultiert aus dem massenhaften Einsatz der neuen Verkehrsmittel. Sie ist also kein Ergebnis eines technischen Zwanges, sondern der Bedürfnisse der Menschen.

Dieser, eingeständenermaßen recht oberflächliche Versuch, mögliche Einflüsse der Verkehrstechnik auf die Kulturlandschaft aufzuzeigen, hat, so hoffe ich, deutlich gemacht, daß der motorisierte Verkehr langfristig einen flächenstrukturierenden Einfluß auf die Kulturlandschaft ausübt. Wie bereits mehrfach angedeutet, ist dieses Problem in der Forschung bisher noch nicht explizit thematisiert worden. Wahrscheinlich liegt es daran, daß sich eine solche Fragestellung im Schnittpunkt mehrerer Wissenschaftsdisziplinen bewegt, vor allem der Verkehrsgeographie, der genetischen Siedlungsforschung und der Technikgeschichte. Eine intensivere Erforschung dieser Fragestellung müßte daher von vornherein mit einem interdisziplinären Ansatz erfolgen, wobei man sich wegen der im Beitrag angedeuteten Komplexität wohl zunächst einmal auf ein bestimmtes Verkehrsmittel, einen abgegrenzten Zeitabschnitt und eine überschaubare Region mit deutlich erkennbaren Veränderungen beschränken müßte. Wesentliche Quellen wären dabei die jeweils zeitgenössische technische Literatur, Planungsunterlagen der Behörden, Karten, wirtschaftliche Prognosen etc. Erst ein solcher multiperspektivischer Ansatz könnte letztendlich den Anteil der modernen Verkehrstechnik im Rahmen des unübersehbaren Wandels der Kulturlandschaft in den vergangenen zweihundert Jahren einigermaßen genau erfassen.

## Summary

The technological development of the means of transportation and its influence on the shaping of the cultural landscape

It is undisputed and has been thoroughly investigated that transportation routes have exercised both a direct and an indirect influence on the shaping of our cultural landscape. Up to now research in history of technology has hardly considered the question as to whether, and to what extent, the means of transportation themselves (carriage, ship, railroad, automobile, etc.) have influenced alterations in the cultural landscape. The present paper attempts to answer this question. Conclusive results cannot, however, be presented here as detailed research has still to be carried out.

On the basis of an investigation in history of technology concerning the development of the means of transportation I have developed the following theses:

1. An extensive adaptation of the means of transportation to the prevailing conditions of the landscape came about in the preindustrial era. Speed was likewise governed by nature (wind, stream, muscle power).
2. With the exploitation of new prime movers (steam engine, electric motor, internal combustion engine) man was freed from that dependence.
3. The use of such power sources for transportation purposes (railroad, steamboat, automobile) made far greater speeds possible than in the pre-industrial era.
4. In order to be able to avail of the greater speed potential, however, a further development of transportation routes was necessary. From this point onwards, both components – the means of transportation and transportation routes on land – reveal an intimate interrelationship with reference to the level of further development.
5. Both the railroad and the automobile constitute, together with the track and road networks, a relatively stable system that has a considerable surface area requirement and accordingly produces changes in the cultural landscape.
6. The possibilities of greater speed offered – but by no means imposed – by technology, coupled with considerations of economy of time, lead to the formation where possible of straight-line and uninterrupted transportation routes which, in turn, leads to a directionally-determined alteration of the cultural landscape.
7. Moreover, the rapid conquest of space by the new means of transportation led to the opening up of new possibilities for settlement and, as a result, the arbitrary settlement of areas that hitherto were predominantly exploited for agriculture or forestry.
8. A quantitatively important alteration of the cultural landscape results from the massive adoption of the new means of transportation. So this is not the result of technical constraint but rather of the needs of man.



Frank Norbert Nagel

## Verkehrsweg-Wüstungen in der Kulturlandschaft

Ein methodischer Beitrag zur Wüstungsforschung und zur Industriearchäologie, aufgezeigt an historischen Land- und Wasserwegen in Schleswig-Holstein<sup>1</sup>

Mit 6 Abbildungen

### 1. Die Wüstungsforschung

Die Wüstungsforschung bildet einen der wichtigsten methodischen Ansätze bei der Analyse der Kulturlandschaftsentwicklung. Auf die Entstehung dieses Forschungszweiges soll hier nur kurz eingegangen werden, zumal in jüngster Zeit einige einschlägige Veröffentlichungen zu diesem Thema erschienen sind (vgl. hierzu Fehn 1983, Nagel 1981). Dennoch an dieser Stelle einige einführende Worte.

Die Wüstungsforschung läßt sich bis in das 16. Jahrhundert zurückverfolgen, als zu archivalischen Zwecken die ersten Wüstungsverzeichnisse über Siedlungen angelegt wurden, die in der spätmittelalterlichen Wüstungsperiode oder auch früher eingegangen waren.<sup>2</sup> In der Folgezeit beteiligten sich hauptsächlich Historiker, Volkskundler und Germanisten an Materialsammlungen und Lokalisierungen von Wüstungen, die jedoch weder vergleichenden noch methodischen Charakter hatten. Von geographischer Seite wurde erstmals in den Arbeiten von Otto Schlüter und Alfred Grund zu Beginn des 20. Jahrhunderts über Wesen und Ursachen der mittelalterlichen Wüstungsvorgänge gesprochen. Sie arbeiteten jedoch noch mit dem archivalisch-landeskundlichen Wüstungsbegriff, der sich lediglich auf ehemalige Ortsstellen bezog. Die dazugehörige Wirtschaftsfläche ist, ebenso wie bei Beschorner (1904), nicht in die Untersuchungen mit einbezogen. Erste umfangreichere Hinweise auf die Bedeutung wüster Fluren für den Prozeß des Kulturlandschaftswandels finden sich dann bei Mortensen (1923); aber es

---

<sup>1</sup> Dem Beitrag liegt ein Vortrag auf der 12. Tagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa (Rendsburg, 25. – 28. September 1985) zugrunde. Vergleiche dazu auch den Tagungsbericht von K. Fehn in diesem Bande!

<sup>2</sup> Abel (1976, 3. Aufl.) unterscheidet neben noch »vagen« Wüstungsperioden der Frühzeit vier mittelalterliche Wüstungsperioden: Eine erste um 500 n.Chr. (Seuchen), eine zweite um 1000 (Nachfolgekriege Karls d.Gr.), eine dritte nach der Jahrtausendwende in der Zeit des Landesausbaus und die vierte, spätmittelalterliche, als »Kernstück der Wüstungsforschung«. »Es schließen sich die Wüstungen der Neuzeit an, die, wenn man will, auch noch zu einer [- das reicht wohl nicht, Anm. des Verf.] Periode zusammengefaßt werden können.« (S. 3).

war schließlich Karl Scharlau (1933), der die Betrachtungsebene der Wüstungsforschung endgültig erweiterte.

### 1.1 Das Wüstungsschema

Scharlau faßte die Wüstungselemente und ihre Betrachtungsaspekte in einem kleinen methodischen Konzept zusammen, das er »Wüstungsschema« nannte. Er wollte damit erreichen, daß alle Wüstungsforscher ihre Erhebungen unter demselben Blickwinkel vornehmen, was bis dahin durchaus nicht der Fall gewesen war. Sein Konzept fand allgemeine Anerkennung. Die Flur wurde neben dem Ort unabdingbar zum zweiten Element der Wüstungsforschung. Betrachtet wurden diese Landschaftselemente zunächst nach dem Aspekt des Ausmaßes eines Wüstungsvorganges (partiell/total).

Im Laufe der Zeit wurden zunächst die Betrachtungsaspekte, anschließend auch die Kulturlandschaftselemente über Ort und Flur hinausgehend erweitert. Dies geschah schrittweise in einer großen Anzahl historisch-genetischer Arbeiten in den 50er und 60er Jahren des 20. Jahrhunderts, in denen neben den Siedlungen u.a. den Wäldern und Forsten (Jäger, Oberbeck), dem Wege- und Straßennetz (Rippel, Denecke) sowie den Zechen und Gewerbestätten (Düsterloh) das Forschungsinteresse galt.

Mit der Überarbeitung des ursprünglichen Wüstungskonzeptes beschäftigten sich vor allem Born und Fehn. Es kam insbesondere zu einer intensiven Diskussion darum, ob die »Gewerbestätten« im Sinne Düsterlohs - von Fehn in »Arbeitsstättenwüstung« umbenannt und fest in das Wüstungsschema eingebaut - nicht besser aus dem Schema herausgelassen werden sollte. Born wies mehrfach darauf hin, daß der Wüstungsbegriff nur auf Objekte anzuwenden sei, die sich bestimmend im Parzellengefüge einer Gemarkung abzeichnen, und daß z.B. bei Bergwerksüberresten nur dort von Wüstung gesprochen werden dürfe, wo gewirtschaftet und gewohnt worden sei.

Als ich anlässlich meiner Eisenbahn-Arbeit (1981) die Entstehung und Entwicklung des Wüstungsschemas aufarbeitete, schien klar zu werden, daß die Schwierigkeiten im Grunde im folgenden lagen: Man diskutierte stets »Arbeitsstätten-« bzw. »Bergwerkswüstung« in ihrer Gesamtheit, obwohl sie stattdessen in ihre einzelnen Elemente wie Grube, Abraumhalde und Gebäudekomplexe hätten zerlegt werden müssen; denn es wird bei einer wüsten Siedlung auch in Ort und Flur, also bebaute und unbebaute Landschaftsteile unterschieden. Andererseits waren alle Elemente stets mit den gleichen Aspekt-Begriffen belegt worden. Ein »total wüster Ort« z.B. hat jedoch in seiner wirtschaftlichen Funktion eine ganz andere Bedeutung als eine »total wüste Flur«. Während der Ort völlig verschwunden oder zumindest funktionslos sein kann, ist dieses bei einer wüsten Flur im Grunde unmöglich. Von daher erschien es an der Zeit, den Aspekt der gegenwärtigen oder zukünftig möglichen Nutzung eines jeden Kulturlandschaftselementes in das Schema einzubringen um - weg von der wertfreien rein deskriptiv-historischen Betrachtung - den gegenwärtigen Stellenwert und ggf. die Erhaltenswürdigkeit des einzelnen Elementes besser aufzeigen zu können; eine Vorstellung, die wohl schon als akzeptiert gelten kann (Fehn 1983).

Das erweiterte Wüstungsschema trägt dem oben Gesagten Rechnung. Es gliedert die gesamte Kulturlandschaft zunächst in bebaute und unbebaute Flächen und nimmt dann dementsprechend für die Hauptelemente Siedlung, Arbeitsstätte, Verkehrswege eine Zweiteilung in Ort/Flur bzw. entsprechend in Gebäude/Gelände vor. Weitere Kulturlandschaftselemente können nach demselben Prinzip noch eingeordnet werden.

Die Betrachtungsaspekte umfassen nunmehr Zeitpunkt, Dauer, Umfang, Formen-Zerfall und (ggf. neue) Funktion des wüstgefallenen Landschaftselementes.

Kulturlandschafts-Elemente (Untersuchungsobjekte)

	Gebäude und Gebäudekomplexe (bebaute Flächen)				übrige Kulturlandschaft (unbebaute Flächen)				
	I (a) Wohnstätten- wüstung, Orts- wüstung	II (a) Arbeits- stätten- Gebäude- wüstung	III (a) Verkehrs- weg- Gebäude- wüstung	Sonstige Gebäude- wüstung (z.B. Kult- stätten, Burgen)	I (b) Flur- wüstung	II (b) Arbeits- stätten- Gelände- wüstung	III (b) Verkehrs- weg- Gelände- wüstung (insbes. Trassen- wüstung)	Sonstige Gelände- wüstung (z.B. For- sten)	
B E T R A C H T U N G S A S P E K T E	Wüstungs-Zeitpunkt: fossil								
	rezent								
	Wüstungs-Dauer: befristet Interimswüstung Temporärwüstung dauerhaft								
	Wüstungs-Umfang: partiell total								
	(Wüstungs-)Formen-Zerfall relativ absolut								
	(Wüstungs-)Funktion(-s-Wandel): (alte F.) erhalten (alte F.) wiederaufgelebt (alte F.) gewandelt (zu) funktionslos								
	I (a/b) = Siedlungswüstung (Ort/Flur)      II (a/b) = Arbeitsstättenwüstung (Gebäude/Gelände)      III (a/b) = Verkehrswegwüstung (Gebäude/Gelände)								

Abb. 1: Kulturlandschafts - Wüstungsschema.

## 1.2 Wüstungsforschung und Industriearchäologie

Nachdem die Wüstungsforschung und die Entwicklung des Wüstungsschemas als wichtige Bestandteile historisch-geographischer Kulturlandschaftsanalyse etabliert waren, schien das methodische Untersuchungskonzept für eine Kulturlandschaft zunächst abgeschlossen. Der gegenwärtig aufblühende Forschungszweig der aus England stammenden Industriearchäologie wirft jedoch neue Fragen zum Konzept und zur Zielsetzung der Kulturlandschaftsforschung auf.

Die Standortbestimmung der Industriearchäologie bereitet gewisse Schwierigkeiten, da eine einheitliche Begriffsabklärung oder Methodik des Faches bisher

fehlt. Die angelsächsischen Lehrstuhlinhaber und Fachvertreter der »Industrial Archaeology« gehören unterschiedlichen Fachbereichen an. So kann die Industriearchäologie in der Geographie, den Wirtschaftswissenschaften oder anderen benachbarten Fächern verankert sein oder aber ein völlig selbständiges Fach bilden.

Wüstungsforschung und Industriearchäologie stehen einander sehr nahe, was die Untersuchungsobjekte und die historisch-genetische Betrachtungsweise betrifft. Unterschiede liegen im räumlichen Bezug, der bei der Wüstungsforschung wesentlich stärker ausgeprägt ist und es ermöglicht, die gesamte Kulturlandschaft abzudecken. Bei der Industriearchäologie steht demgegenüber die technikgeschichtliche Komponente stark im Vordergrund; die Raumwirksamkeit der Untersuchungsobjekte wird nur von Fall zu Fall überprüft. Ein Teil der Kulturlandschaftselemente, nämlich die nichtindustriellen, scheinen von vornherein per Definition von der Untersuchung ausgeschlossen. Doch ist dem nicht generell so; vielmehr werden häufig auch landwirtschaftliche Ensembles, Feld- und Waldwege, ländliche Versorgungseinrichtungen etc. in den Objekt-Katalog der Industriearchäologie aufgenommen (vgl. Buchanan 1982). Dennoch kann die »Industrial Archaeology« große Teile der Kulturlandschaft wie Ackerfluren, Allmende oder Forsten im allgemeinen nicht erfassen. Ihr Hauptinteresse liegt auf dem Technik-Aspekt und der Bestandsaufnahme epochenspezifischer Relikte bzw. zeittypischer Ensembles. Insofern kann der Begriff der Industriearchäologie auch völlig losgelöst von wüstgefallenen Objekten angewendet und dann im Sinne Hudsons (1983) u.a. als Wissenschaft von der *Phasenhaftigkeit* verstanden werden, die sich mit dem technisch-industriellen Wandel von Maschinen, Fabrikanlagen und den daraus resultierenden Baustilen, -formen und -komplexen beschäftigt.

Die Erforschung der Hintergründe für die Phasenhaftigkeit im Ablauf des Kulturlandschaftswandels kommt dem eben genannten Ansatz in methodischer Hinsicht durchaus nahe, und somit dürfte auf die verbindenden und die trennenden Elemente beider Forschungsansätze genügend hingewiesen sein. Eine Verbindung beider Forschungsrichtungen wurde von geographischer Seite bisher nur in sehr geringem Maße versucht, sollte jedoch zukünftig stärker angestrebt werden. Die Frage nach Erhaltungszustand, Funktionswandel und der künftigen Nutzungsmöglichkeit eines wüstgefallenen bzw. umzunutzenden Objektes (vgl. Abb. 1) scheint mir dabei ein wichtiges Bindeglied zu sein, und die später besprochenen Kartierschlüssel zur Erfassung aufgelassener Schienenwege und Kanäle, die ebenfalls diese Fragestellung enthalten, sollten daher als eine erste Synthese zwischen Wüstungsforschung und Industriearchäologie verstanden werden.

Die Kartierschlüssel zum Schienenweg wurden in der ersten Form 1977 unter dem Aspekt der Kulturlandschaftsforschung veröffentlicht. Die Zeit schien damals für eine Diskussion oder gar Übernahme des »Industrial Archaeology«-Begriffes noch nicht reif. Die Kartierschlüssel zum Binnenwasserweg (Kanal) wurden demgegenüber in Hamburg schon im Rahmen eines Seminars mit »Themen zur Industriearchäologie« (WS 1984/85) erarbeitet. U.a. stellten hier M. Grützmaker und R. Peycke die Themen »Archäologie der Kanäle, mit Bei-

spielen aus Deutschland und England« und »Archäologie der Moorkanäle, insbesondere der Fehnsiedlungen« vor. Die in den vorgelegten Arbeiten enthaltenen Kartierschlüssel können vielleicht Anregungen geben, eine methodische Lücke in der bisher wenig betriebenen Erforschung der Binnenwasserstraßen zu schließen (vgl. Abb. 5 und 6 in Kap. 4.1).

Führt man sich die große Anzahl populärwissenschaftlicher Veröffentlichungen zur Industriearchäologie in England vor Augen, so muß man sich fragen, ob die nichtgeographische, interessierte Öffentlichkeit in Deutschland zukünftig nicht auch über diesen Begriff eher an die betreffenden Forschungsobjekte herangeführt werden kann als über den Wüstungsbegriff. Eine ausführliche Diskussion zu diesem gesamten Themenkomplex steht im Rahmen der Geographie noch aus. Zu einer ersten allgemeinen Klärung einer Industriearchäologie im Konzept geographischer Sichtweisen konnten die methodischen und kritischen Ansätze von Krings (1981 und 1983) beitragen. Die zunehmende Anziehungskraft vieler technischer und industrieller Zeugnisse auch auf den Fremdenverkehr wird von Soyez (1986) treffend mit dem Begriff *Industrietourismus* belegt.

## 2. Die Untersuchung aufgelassener bzw. historischer Landwege

### 2.1 Methodisches

Als ein Beispiel der Untersuchung aufgelassener oder ehemaliger, d.h. in ihrer Bedeutung gegenüber früher heute stark herabgestufter, Landverkehrswege, soll hier zunächst einmal die Typisierung Deneckes (1969) von Hohlwegen herangezogen werden.

Die Typisierung benutzt einerseits die historisch-genetischen, auch in der Morphologie gebräuchlichen Begriffe »rezent«, »fossil« und »Relikt«, um die Hohlwege nach drei großen Formentypen einzuordnen, und typisiert dann weiterhin anhand des morphologischen Formenschatzes der Täler, so daß es zu Untertypen wie Kastenhohlweg, Muldenhohlweg, Kerbhohlweg usw. kommt.

Diese überregional anwendbare Typisierungsmethode erscheint von den Hohlwegen auch auf bestimmte Abschnitte von Eisenbahn- und Kanaltrassen übertragbar.

Zu der morphologischen Typisierung der Hohlwege (Abb. 2) gehört u.a. nach Denecke (1969) weiter eine funktionale Typisierung des gesamten Wegenetzes, die die verschiedenen Wegearten in folgende Kategorien unterteilt:

#### Funktionale Klassifikation

##### Wege überregionaler Funktionen

Pilgerstraßen

Heerstraßen (via militaris)

Handelsstraßen

Bernsteinstraße, Salzstraße, Seidenstraße, Messestraße

Poststraßen

## Wege regionaler Funktionen

## kirchliche Wege

Kirchenwege	Messeweg
Totenwege	Leichweg

## Wirtschaftswege

## Landwirtschaftliche Wege

## Feld- und Waldwege

Bauerweg (Bauweg)	
Notweg	Schleifweg
Mistweg	
Wiesenweg	Heuweg, Maschweg (Meßweg)
Holzweg	Haiweg

## Viehwege

Triftweg	Ochsenweg, Jokweg
Hutweg	Hirtenweg, Schäferweg
Mühlenweg	
Rottweg	

## Industriewirtschaftliche Wege

Steinweg	
Eisenweg	Eiserne Stiege
Kohlenweg	Kohlweg

## Wege des regionalen Handels

Butterweg	
Eierweg	Eirecke
Salzweg	Sölterstieg
Töpferweg	Pöttcherstieg

Quelle: Denecke 1969.

## 2.2 Landstraßen in Schleswig-Holstein

Die Hauptverkehrsrichtungen der schleswig-holsteinischen Landstraßen verliefen seit alters her in Nord-Süd-Richtung. Die wichtigste führte im Osten des Landes aus Jütland kommend über Flensburg, Schleswig, Neumünster, Plön nach Lübeck. Sie ist auch als Pilgerstraße auf der sog. Romwegkarte, die im Jahre 1500 erschien, eingetragen. Die Straße gabelt sich dann bei Lübeck und führt auf verschiedenen Wegen nach Süden. Diese Nord-Süd-Straße hatte nach ihrer jeweiligen Funktion verschiedene Namen; so hieß sie u.a. Königsweg, Heerweg und später auch Ochsenweg oder Ochsenpfad. Zumindest sind große Teile dieser verschiedenen Wegbezeichnungen vollkommen identisch, so insbesondere in dem Abschnitt zwischen Flensburg und Rendsburg. Die Bezeichnung »Ochsenweg« ist wohl die jüngste von allen (nach Kersten 1939: 19. Jahrhundert). Tatsächlich haben große Viehherden aber auch schon früher diese Landverbindung benutzt; so ist bezeugt, daß z.B. im Jahre 1553 rd. 40 000 Tiere den Rendsburger Zoll passierten. Aus dem Jahre 1611 sind 52 000 Ochsen vermeldet, die in Rendsburg die Eider überquerten. Eine zweite Hauptstraße, die sog. friesische

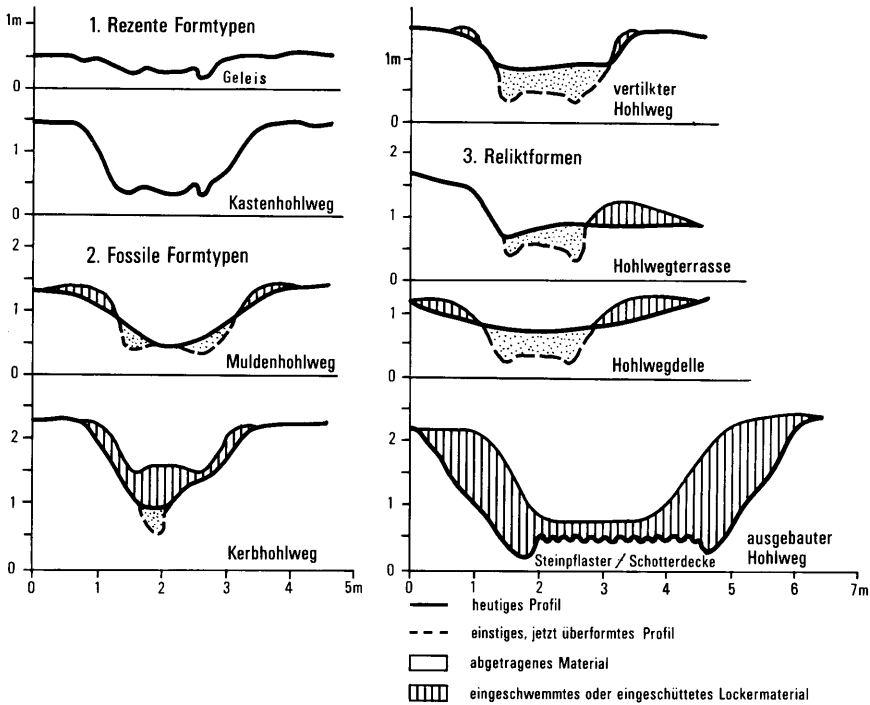


Abb. 2 : Typisierung von Hohlwegen. Nach Denecke. 1969.

Landstraße, verlief im Westen längs des Geestrandes. Von ihr sind jedoch im Gegensatz zur östlichen Landstraße nur wenige Bruchstücke noch erhalten geblieben. Sie vereinigte sich bei Itzehoe mit dem östlichen Weg und beide Heer- bzw. Ochsenwege verliefen von dort an die Elbe in Richtung Wedel – wo eine Möglichkeit des Übersetzens in Richtung Stade gegeben war – und andererseits von Wedel aus nach Hamburg.

Der Zustand des Straßennetzes muß nach der Beschreibung von Mager (1930) bis ins 19. Jahrhundert sehr schlecht gewesen sein, obwohl erste Wegeverordnungen schon im 13. Jahrhundert erlassen wurden. Die Wegeverordnung für das Herzogtum Schleswig aus dem Jahre 1784 unterteilte das Wegenetz in drei Kategorien: unter die erste Kategorie fielen die großen Land- und Heerstraßen, die in den Sand- und Heidegebieten rund 13 3/4 m Breite, dagegen zwischen Koppeln, Wiesen, Äckern und Weiden eine Breite von 9,2 m haben sollten. In die zweite Kategorie gehörten die Landstraßen und Gemeinwege niederer Ordnung, die von Post- und Frachtwagen gewöhnlich nicht befahren wurden und die 9,2 bis 6,9 m breit sein sollten, während die Wege der dritten Kategorie Lokalwege waren, die auch als Kirchen- bzw. Leichenwege bezeichnet wurden und mindestens 4,6 m Breite aufzuweisen hatten. Über Heide und offene Flächen hinweg sollten die Straßen möglichst in gerader Linie geführt und mit Ruten oder Bäumen, die einander gegenüber gepflanzt wurden, markiert werden. Soweit Land-

straßen durch Ortschaften führten, sollten die Straßen wenigstens auf 3 m Breite gepflastert sein. Für die Wegearbeiten hatte die Bevölkerung eines jeden Dorfes aufzukommen, für größere Vorhaben wie Dämme und Brücken jedoch das ganze Kirchspiel.

Durch diese einseitige Belastung der bäuerlichen gegenüber der städtischen Bevölkerung bis ins 19. Jahrhundert hinein ist es zu erklären, daß eine Vielzahl von Wegen schlecht gepflegt und aufgegeben wurde. Andere ehemalige Hauptverbindungen wurden im 19. Jahrhundert durch den Ausbau der Chausseen und den Aufbau des Eisenbahnnetzes seit 1842 funktionslos oder sanken zumindest zu Feldwegen herab.

### 2.3 Der westliche Heer-/Ochsenweg

Ein solcher Heerweg, der später zum Ochsenweg und schließlich zum Feldweg wurde, befindet sich im Bereich Siezbüttel, Aasbüttel, Keller und ist auf Blatt Nr. 1922 der Topographischen Karte 1:25 000 Schenefeld, in der Ausgabe von 1982, mit »Ochsenweg« bezeichnet. Er weist in der Tat streckenweise eine ungewöhnliche Breite auf und hat teilweise auch Hohlwegcharakter. Links und rechts des heutigen Fahrweges, der z.T. mit Betonspuren, z.T. mit Sand, z.T. auch mit Teer belegt ist, befinden sich breite Streifen von Gras- und Buschwerk, an die dann die jeweilige Feldbegrenzung heranreicht. Obwohl in diesem Gebiet Flurbereinigungen stattgefunden haben, insbesondere im Raum Bendorf/Oersdorf, ist die gesamte Breite des Ochsenweges glücklicherweise unangetastet geblieben und nicht in die Flurbereinigung mit einbezogen worden. So sind auch einige Begrenzungswälle, die als Oiwere ausgeprägt, d.h. mit Wall und Graben versehen sind, erhalten geblieben. Diese Abgrenzungen mögen dazu gedient haben, das Vieh auf seinem Wege davon abzuhalten, in die angrenzenden Fluren zu laufen. Sollte es sich auch bei diesem Ochsenweg ursprünglich um einen Heerweg gehandelt haben, so hat doch die Beibehaltung der ursprünglichen Breite auch für den Ochsentrieb große Vorteile gehabt im Hinblick auf notwendiges Rasten und vorhandene Gräser und Büsche, die dem Vieh als Nahrung dienen konnten. Kersten (1939) sieht in dem heute noch erhaltenen Ochsenweg einen Teil eines frühgeschichtlichen Heerweges in Westholstein, der von Itzehoe nach Norden über die Kaaksburg südlich Schenefeld und die fränkische Wehranlage Keller sowie die Stellerburg bis an die Eider reichte. Hier hat sich möglicherweise ein Hafen befunden.

## 3. Die Untersuchung aufgelassener Schienenwege

### 3.1 Methodisches

Wie schon dargestellt, ist das Wüstungsschema (Abb. 1) als übergeordnetes Konzept zur Erforschung des Kulturlandschaftswandels zu verstehen. Für die Untersuchung der einzelnen Elemente aus diesem Schema, z.B. der aufgelassenen Verkehrswege, sind nun weitergehende Überlegungen notwendig. Für die Analyse der stillgelegten Schienenwege hat sich die Arbeit mit drei untereinander

ähnlich aufgebauten Kartierschlüsseln als praktisch erwiesen, nämlich für Bahnbetriebsgebäude, Bahnhofsgelände und die ehemaligen Trassen. Diese drei Hauptelemente der aufgelassenen Schienenwege und ihnen zugeordnete Teilelemente werden dann insbesondere unter den Aspekten physiognomische »Ausprägung« (Bauweise und Ausmaße), »Zustand« (Formenzerfall) und »Nutzung« (Funktion) betrachtet. Der Kartierschlüssel 1: »Bahnbetriebsgebäude« unterscheidet die Untersuchungsobjekte bzw. Teilelemente »Bahnhof«, »Nebengebäude im Bahnhofsgelände« und »Nebengebäude auf freier Strecke«. Die Bahnhöfe wurden nach der Größe des Empfangsgebäudes in fünf Typen unterteilt. Auch die Bauform wurde zur Typisierung herangezogen. So konnten – in Anlehnung an die Aufrißanalyse Möllers (1959) – vier charakteristische Bauweisen herauskristallisiert werden, nämlich die Kastenform, die Mitteltraktform, die (sonstige) symmetrische Form und die asymmetrische Form. Ein typischer Vertreter der Kastenform ist z.B. der Bahnhof Hohenlockstedt an der Strecke Itzehoe-Wrist.

Um die physiognomische Bedeutung der Bahnhofstypen für die Kulturlandschaft näher zu bestimmen, wurden anschließend alle stillgelegten Strecken nach Formengleichheit oder Formenvarianz ihrer Empfangsgebäude klassifiziert. Strecken, auf denen alle Bahnhöfe gleiches Aussehen haben, werden als besonders kulturlandschaftsprägend empfunden. Sie wurden als monophysiognomisch bezeichnet und sind im Untersuchungsgebiet relativ selten (7 von 40 stillgelegten Strecken). Strecken mit jeweils individuell verschiedenen Bahnhofsbauten wurden demgegenüber als polyphysiognomisch bezeichnet.

Für den Kartierschlüssel 2: »Bahnhofsgelände« wird das Gelände zunächst einmal in mehrere Zonen unterteilt und zwar in die Trasse im Bahnhofsgelände, den Bahnhofsvorplatz, das Gelände des Personenverkehrs, die Ladestraße, Lagerfläche und die Gewerbefläche (s. Abb. 3).

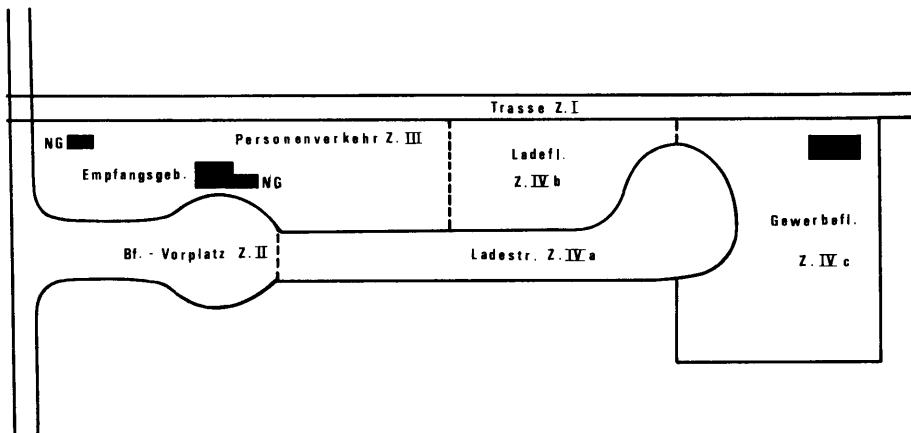


Abb. 3: Schematische Zonierung eines Bahnhofsgeländes.

Bei totalen Wüstungen mag sich eine Zonierung erübrigen. In den meisten Beispielen lassen sich jedoch zumindest das Gelände des Personenverkehrs, des

Güterverkehrs und der Trasse noch unterscheiden. Besonders häufig hebt sich eine Gewerbefläche im Bahnhofsgelände deutlich ab, die auch nach Stilllegung der Strecke intakt geblieben ist. In erster Linie sind hier nach wie vor Landhandel, Brennstoffhandel und Baugewerbe ansässig.

Häufig sind die in Funktion gebliebenen Getreidesilos kennzeichnend für ehemalige ländliche Bahnhofsgelände. Im Kartierschlüssel 2 ist außerdem eine Zusatzrubrik enthalten, die physiognomische und funktionale Auswirkungen der Eisenbahnepoche auf das nähere Bahnhofsumfeld und den Ort festhalten soll. Hierbei handelt es sich um Einrichtungen, wie gewerbliche und industrielle Niederlassungen außerhalb des eigentlichen Bahnhofsgeländes sowie um Hotels, Gaststätten, Namensgebungen, z.B. »Bahnhofsstraße« und evtl. Ersatzbushaltestellen. Fahrplanvergleiche zwischen ehemaliger Eisenbahnstrecke und heutiger Busstrecke wurden ebenfalls exemplarisch vorgenommen. Sie bilden im Rahmen der hier vorliegenden Themenstellung jedoch einen Exkurs.

Der Kartierschlüssel 3: »Trasse« erfaßt den eigentlichen Schienenweg, wiederum im Hinblick auf Maße (Breite), Zustand und Nutzung. Es wird unterschieden in Trassenabschnitte mit und ohne morphologische Ausprägung im Gelände, und es werden Kunstbauten erfaßt. Jeder Trassenabschnitt, der sich im nachfolgenden durch äußere Erscheinungsform oder Nutzung unterscheidet, wird auf einer topographischen Grundlage im Maßstab 1:25 000 kartiert und numeriert. Die Karte zur Eckernförde Kreisbahn in ihrem Abschnitt Eckernförde-Hütten-Damendorf (Abb. 4) gibt ein Beispiel der Kartierung und Darstellung aufgelassener Eisenbahnstrecken nach der erläuterten Methode. In der kartographischen Darstellung wurde in einigen Teilbereichen generalisiert und auf die Wiedergabe einzelner regionaler Besonderheiten, die jedoch bei der Kartierung festgehalten und archiviert wurden, verzichtet. Im übrigen wird auf die Arbeiten von Nagel (1977 und 1981) verwiesen, in denen die Kartierschlüssel abgedruckt und viele weitere kartographische Darstellungen gegeben sind. (Weitere Erläuterungen zu Abb. 4 siehe Kap. 3.4.3)

Mit der Frage der »Schienenweg-Umnutzung« (»Railway-Conversion«) befaßt sich im englischsprachigen Bereich u.a. David Turnock, auf dessen Arbeiten hier stellvertretend hingewiesen sein soll. Es geht ihm u.a. insbesondere um die Freizeitmöglichkeiten auf stillgelegten Flächen, und so gibt er in speziellen Karten kritische Hinweise, an wievielen Stellen aufgelassene Eisenbahntrassen durch Hindernisse oder abgebrochene Brücken und Ähnliches unpassierbar gemacht werden. (Turnock 1979, 1982 und 1983). Auch Marcinowski (1983) liefert einen wichtigen Beitrag zur Auswirkung von Streckenstilllegungen und vergleicht seine in Bayern gewonnenen Ergebnisse z.T. mit denen aus Schleswig-Holstein; jedoch steht seine Arbeit überwiegend unter volkswirtschaftlichem Aspekt.

### 3.2 Eisenbahnrelikte und ihre Nutzung in Schleswig-Holstein und Hamburg

Einige Ergebnisse aus der Untersuchung aufgelassener Schienenwege (Nagel 1981) in den genannten Bundesländern lauten wie folgt: 27% aller Trassenabschnitte stillgelegter Strecken sind in der Kulturlandschaft nach wie vor morphologisch ausgeprägt. (Das sind absolut gesehen rd. 180 km). In erster Linie

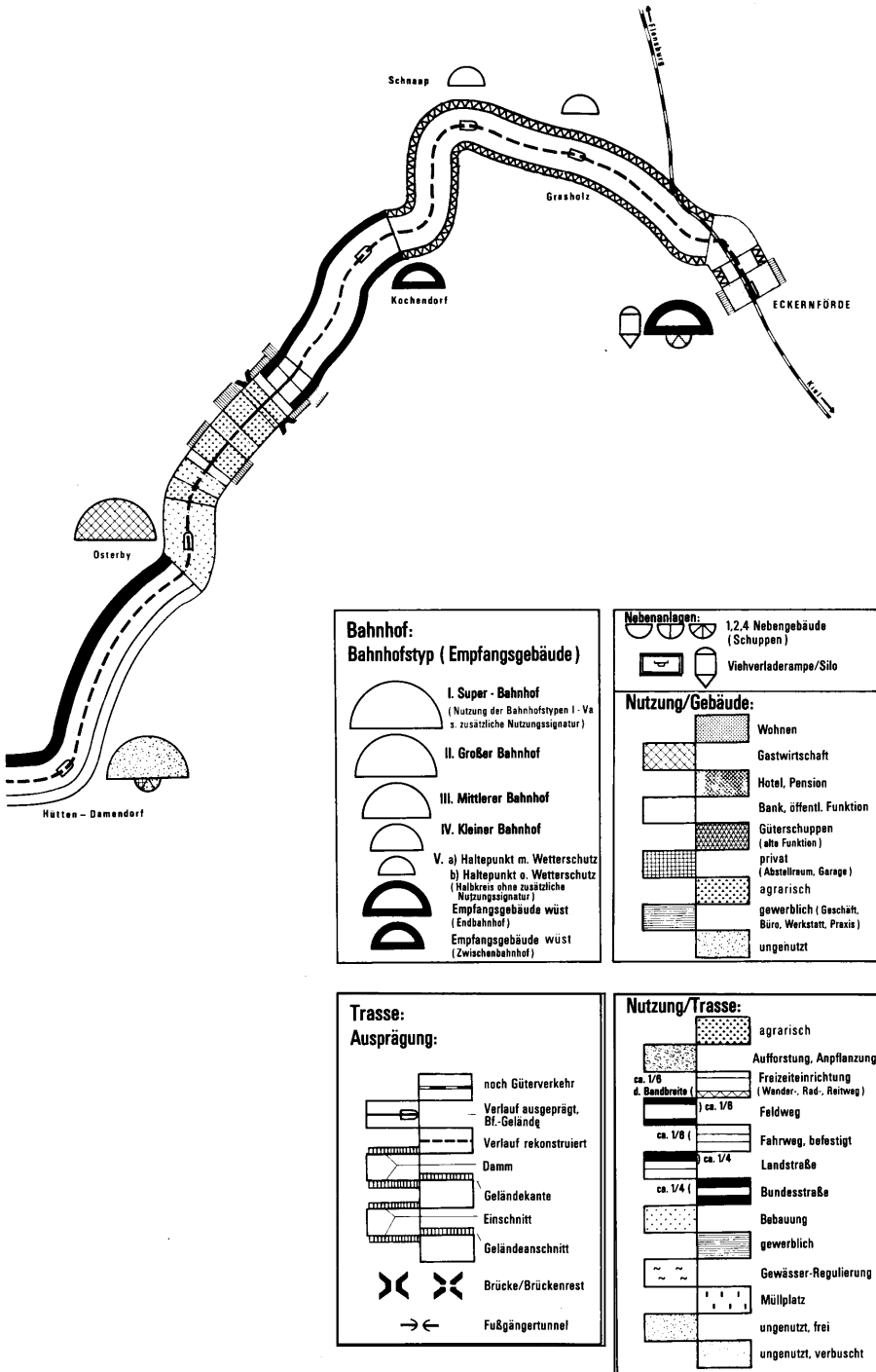


Abb. 4 : Kreisbahn Eckernförde: Abschnitt Eckernförde - Hütten - Damendorf 1904 - 1954.

bleiben Dämme in der Landschaft erhalten mit rd. 18%, gefolgt von Einschnitten mit 7%. Der Rest verteilt sich auf Geländekanten und Geländeanschnitte. Was die Nutzung anbelangt, so ist in rd. einem Drittel aller Trassenabschnitte die neue Nutzung agrarischer Natur, abgesehen von allen möglichen Arten des Wegenetzes, die zusammengenommen auch ungefähr ein Drittel ausmachen. Rund 25%, also ein Viertel aller Trassenabschnitte, sind ungenutzt, der größere Anteil davon noch frei, ein kleinerer Anteil schon verbuscht (etwa 10%).

Bei den Bahnhofsgebäuden sind 8,5% ungenutzt, wären aber nutzbar. Bei den genutzten Gebäuden überwiegt das Wohnen mit etwa 43%, gefolgt von Gastwirtschaften mit 24% Anteil.

Bei den Nebengebäuden steht an erster Stelle Lager, Abstellraum, Garage (in privater Nutzung) mit etwa 32%, an zweiter Stelle eine gewerbliche Nutzung als Geschäft, Büro, Praxis oder Werkstatt mit rd. 24%.

Sollte in der zukünftigen Entwicklung des Schienennetzes in der Bundesrepublik das »optimale Netz« zum Tragen kommen, so würden Hunderte von Bahnhofsgebäuden einer neuen Nutzung zugeführt werden müssen und desgleichen Verkehrswegflächen, die sich bei vorsichtigen Schätzungen auf etwa 400 km<sup>2</sup> belaufen. Das entspricht gut der Hälfte der Fläche des Stadtstaates Hamburg. Das öffentliche Interesse an dieser Fragestellung ist daher auch besonders groß (s.u.a. Artikel *Neue Zürcher Zeitung* vom 11.8.1982 zu meinen Vorschlägen der zukünftigen Nutzung stillgelegter Eisenbahnstrecken).

### 3.3 Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg - Aufbauphasen und Stilllegungsgründe

Waren die Landwege auf der cimbrischen Halbinsel überwiegend Nord-Süd ausgerichtet, so ging es beim Aufbau eines Eisenbahnnetzes vor allem um die Bewältigung der Ost-West-Verkehrsspannungen, d.h. um die Bewältigung des Transitverkehrs zwischen Ost- und Nordseeraum. Politische Entscheidungen überlagerten jedoch die geographischen Voraussetzungen, und so erhielt das Netz einen mehr zufälligen und sehr heterogenen Charakter.

Der Netzaufbau läßt sich in sechs Phasen unterteilen: Die erste von 1842 - 1865 (dänische Ära), in der alle Eisenbahnen von privaten Unternehmern gebaut wurden; die zweite Phase von 1866 - 1883, die Zeit der preußischen Übernahme, in der erste staatliche Bahnen angelegt wurden, überwiegend der Ausbau jedoch noch in privaten Händen war; die dritte Phase von 1884 - 1899, vor allem eine Phase des staatlichen Ausbaus, in der unter Bismarck gezielt Netzergänzungen, vor allem nach strategischen Gesichtspunkten, vorgenommen wurden; die vierte Phase von 1900 - 1916 wird gekennzeichnet durch den Ausbau eines ländlichen Kleinbahnnetzes, der vor allen Dingen von Landkreisen getragen wurde. Schließlich die fünfte Phase von 1920 - 1932, in der insbesondere der Bau des Hindenburg-Dammes erwähnenswert ist (im Jahre 1927) und schließlich die Nachkriegsphase von 1953 - 1963, in der aber lediglich zwei neue Strecken gebaut wurden; seitdem ist kein Streckenneubau mehr erfolgt.

Die allererste Eisenbahnstrecke auf der cimbrischen Halbinsel wurde im Hamburger Raum im Jahre 1842 zwischen Hamburg und Bergedorf eröffnet. Anno

1846 wurde diese Strecke unter Verlagerung des Bergedorfer Bahnhofs bis Berlin verlängert. Ein kleiner Teil des Bergedorfer Bahnhofs, das Kassenhäuschen aus dem Jahre 1842, blieb bis heute erhalten und steht unter Denkmalschutz.

Da es bei den ersten Strecken auf dänischem Territorium stets darum ging, Nord- und Ostsee miteinander zu verbinden, wurde hier als erste Strecke im Jahre 1844 eine Verbindung zwischen den Hafenstädten Altona und Kiel eröffnet. Sie wurde »Christian VIII. Ostseebahn« genannt und erhielt Abzweiger von Elmshorn nach Glückstadt und von Neumünster nach Rendsburg im Jahre 1845. Bei der Stichbahn nach Rendsburg ging es vor allen Dingen um die Übernahme der Ochsentransporte von der Landstraße auf die Schiene. Weitere Verbindungen waren dann die Strecke Lauenburg-Büchen-Lübeck (1851) und die sog. Gabelstrecke von Tönning nach Flensburg und Schleswig (1854), die sich etwa in der Landesmitte in dem Ort Ohrstedt gabelte und von dort nach Flensburg in den Norden und nach Schleswig in den Süden führte. Diese Gabelstrecke verlagerte ein paar Jahre nach der Eröffnung (1869) ihren Gabelungspunkt von Ohrstedt etwas weiter östlich nach Jübek, um Schleswig, das bisher nur randlich gestreift wurde, direkter erreichen zu können. Dadurch wurde eine 1858 gebaute Stichbahn von Schleswig nach Klosterkrug (an der ursprünglichen Gabelstrecke) teilweise überflüssig und der Südabschnitt wieder stillgelegt. Im Jahre 1905 wurde dieser Trassenabschnitt jedoch von der Schleswiger Kreisbahn (Schleswig-Friedrichstadt 1905 – 1934/50) im Rahmen eines anderen Streckenverlaufes neu genutzt, so daß wir es hier mit allen Merkmalen einer temporären Schienenweg-Wüstung zu tun haben (gleiche Funktion auf gleichem Gelände bei veränderten Besitzstrukturen nach 36 Jahren des Wüstliegens).

Von diesen frühen Streckennetzkorrekturen abgesehen, kam es seit den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts mit dem fortschreitenden Ausbau des Straßennetzes zu ersten Streckenschließungen und Verlagerungen des Verkehrs auf die Straße, insbesondere in den ländlichen Bereichen. Landkreise, die vor die Frage gestellt waren, ob sie ihren stark abgenutzten Wagenpark und die Gleiskörpertrassen von Kreis- und Kleinbahnen wieder instandsetzen oder stattdessen lieber den Ausbau des Straßennetzes forcieren sollten, entschlossen sich in vielen Fällen zu dem letzteren Gedanken. Die schmalspurige Ausführung vieler Kleinbahnen, die durch das preußische Kleinbahngesetz von 1892 begünstigt wurde und den Ausbau des ländlichen Eisenbahnnetzes boomartig mitbegründet hatte, barg nun auch wiederum einen Grund zur Stilllegung in sich; denn der gebrochene Verkehr und das Umladen auf Normalspur an den Umschlagpunkten erwies sich als aufwendig und zeitraubend. In vielen Fällen hatten die Kleinbahnen auch das Chausseebankett mitbenutzt – ursprünglich eine kostensparende Angelegenheit –, so daß Bus und Bahn im Laufe der Zeit in immer schärferen Konkurrenzkampf traten, da der Bus immer schneller wurde, die Bahn jedoch nicht viel schneller werden konnte aufgrund der vorhandenen Schmalspurbauweise (keine beschränkten Bahnübergänge etc.).

Die Stilllegung des Streckennetzes wird auch in Zukunft noch weiter fortschreiten, wengleich Schleswig-Holstein auch als bisher einziges Bundesland für die nächsten zehn Jahre ein Stillhalteabkommen mit dem Bund bzw. der Bundesbahn erreichen konnte, das einen Erhalt des gegenwärtigen Netzes für die nächsten zehn Jahre garantiert (*Die Welt*, 8.6.1985).

### 3.4 Beispiele aufgelassener Schienenwege in Schleswig-Holstein

#### 3.4.1 Staatsbahn Itzehoe-Wrist (1889–1975)

Die Strecke Itzehoe-Wrist ist zwischen Edendorf und Hohenlockstedt total abgebaut. Auf den verbliebenen Teilstrecken herrscht Güterverkehr in Richtung Itzehoe bzw. Wrist. Dieser Schienenweg war ein Beispiel für eine monophysionomische Staatsstrecke mit Kastenbauten der Bismarck-Ära.<sup>3</sup> Inzwischen sind alle Bahnhofsbauten bis auf Hohenlockstedt abgerissen worden. Bahnhof und große Teile des Bahnhofsgeländes Hohenlockstedt, insbesondere die ehemalige ausgedehnte Lagerfläche, hat ein Bauunternehmer erworben. Empfangsgebäude und Nebengebäude wurden zu mehreren separat zugänglichen Wohneinheiten umgebaut. Auf den noch in Betrieb befindlichen Abschnitten werden ländliche Güter und Militärtransporte bewegt. Der Schienenverkehr von Itzehoe in Richtung Kiel muß hingegen nun einen großen Umweg über Elmshorn in Kauf nehmen. Die morphologische Ausprägung des mittleren Abschnittes, auf dem alle Gleise abgebaut sind, ist überdurchschnittlich gut und zeichnet sich durch eine Abfolge von Dämmen und Abschnitten aus. Ab Edendorf in Richtung Hohenlockstedt ist ein Teil der Trasse inzwischen als Radwanderweg ausgewiesen (vgl. Nagel 1982).

#### 3.4.2 Streckenverlagerung Beldorf – Grüenthaler Hochbrücke (Staatsbahn Neumünster-Heide, Streckeneröffnung 1877)

Ein als Einschnitt ausgeprägter Trassenrest bei Beldorf, der durch Fischteiche und Gartenland genutzt wird, ist ein Beispiel für die mehrmaligen Streckenverlagerungen am Nord-Ostsee-Kanal. Und zwar mußte mit dem Bau des Kanals bis zu seiner Eröffnung im Jahre 1895 an vier Eisenbahnstrecken, nämlich der Marschenbahn (Altona-Westerland) sowie der Strecken Neumünster-Heide, Neumünster-Rendsburg und Kiel-Flensburg im Kanalbereich Trassenverlagerungen vorgenommen werden. Um zu große Steigungen auf den Zufahrtsrampen zu den Kanalbrücken zu vermeiden, wurden die ehemals gradlinig verlaufenden Strecken in Schlangenlinien durch eine sog. künstliche Längenerstreckung im Kanalbereich über die Wasserstraße geführt. Die Eisenbahnschleife bei Rendsburg bietet ein extremes Beispiel hierfür; sie wurde 1914 bei der ersten Kanalverbreiterung notwendig, da die Stadt Rendsburg direkt am Kanal liegt, hier also ein Bahnhof vorhanden sein sollte, der aber an einer fast steigungsfreien Strecke zu liegen hatte, um den Zügen nach dem Halten das Wiederanfahren zu erleichtern. So führten auch im Raume Beldorf-Grüenthaler Hochbrücke Kanaleröffnung und erste Kanalverbreiterung zu zweimaliger Südwärtsverlagerung der Strecke. Im Zuge des gegenwärtig begonnenen Neubaus der Grüenthaler Hochbrücke wird die Zufahrtsrampe wiederum eine Änderung erfahren.

---

<sup>3</sup> Eine Pferdebahn für die Stichstrecke Kellinghusen-Wrist gab es schon ab 1845, erste Planungen für einen durchgehenden Schienenweg Wrist-Kellinghusen-Itzehoe ab 1855 (*Dammann* 1982). Die Ausführung fiel dann unter preußische Regie.

Der heute noch vorhandene Einschnitt bei Beldorf, der nur 18 Jahre lang genutzt wurde (1877 – 1895), ist insofern von historischer Bedeutung, als Kaiser Wilhelm II. diese Strecke noch befahren hat, um direkt an den Kanal zu gelangen, wo ein provisorischer Bahnhof errichtet worden war. Von hier waren es nur ein paar Schritte bis zur Grünenthaler Hochbrücke, die der Kaiser über eine Seitentreppe besteigen konnte, um oben den Einweihungsfeierlichkeiten beizuwohnen.

Der »Nord-Ostsee-Kanal« hatte übrigens bis zum Tage seiner Eröffnung unter diesem Namen in den Planungen firmiert. Erst am Tage der feierlichen Schlußsteinlegung am 21. Juni 1895 in Holtenau wurde der Kanal von Kaiser Wilhelm II. vor einer überraschten Öffentlichkeit zu Ehren Kaiser Wilhelms des Großen (des I.) auf den Namen »Kaiser-Wilhelm-Kanal« getauft. Erst 1948 wurde der Wasserweg (wieder) in Nord-Ostsee-Kanal umbenannt (Fürsen 1981).

### 3.4.3 Kreisbahn Eckernförde

Die Kreisbahn Eckernförde besteht aus zwei Abschnitten:

- a) Eckernförde-Kappeln (1889 – 1958/59)
- b) Eckernförde-Owschlag (1904 – 1954).

Diese schmalspurig (1000 mm) errichtete Kreisbahn hatte, wie die übrigen Kreisbahnen, vor allen Dingen die Inwertsetzung der regionalen Ressourcen zur Aufgabe. So gab es Gleisanschlüsse zum Torfwerk Westermoor in der Nähe von Owschlag mit einer dazugehörigen Brikettfabrik, des weiteren zu Ziegeleien, zu Molkereien und zum Forst Brekendorf in den Hüttener Bergen. Der südwestliche Abschnitt Owschlag-Eckernförde gibt ein Beispiel dafür, wie trotz der schmalspurigen Ausführung der Bahnstrecke der direkte Anschluß an die Staatsbahn in Owschlag (Hauptstrecke Neumünster-Flensburg) gewonnen werden konnte, nämlich auf dem Wege des Rollbockverkehrs. Hier wurde sozusagen der moderne Containerverkehr vorweggenommen und mittels einer Rollbock-Grube jeder Normalspur-Waggon auf kleine Schmalspur-Fahrzeuge, die Rollböcke, umgesetzt.<sup>4</sup> In Richtung Eckernförde war kein Rollbockverkehr möglich, da die Kleinbahnstrecke die Normalspurstrecke (Kiel-Eckernförde-Flensburg) kurz vor Einfädelung in den Eckernförder Kreisbahnhof (am Bundesbahnhof gelegen) unterqueren mußte und die Unterquerung nicht genügend Profilverfreiheit besaß (Wolff 1972).

Der Streckenabschnitt Eckernförde-Kappeln hatte in Kappeln direkten Anschluß an das ebenfalls schmalspurige, ausgedehnte Netz der Flensburger Kreisbahn und an das Netz der Schleswiger Kreisbahn, das jedoch normale Spurbreite besaß. Die Bahnhöfe der Eckernförder Kreisbahn sind noch gut erhalten, jedoch handelt es sich mit Ausnahme der Endpunkte fast nirgends um eigene Bahnhofsgebäude. Stets wurden Agenturen in schon vorhandenen Hotels, Gaststätten und Bauernhöfen eingerichtet, die z.T. sehr groß dimensioniert waren. Die große

---

<sup>4</sup> Jeder Rollbock nimmt einen Radsatz des Regelspurwagens auf. Für einen normalspurigen Zweiachser braucht man also zwei Schmalspur-Rollböcke. Die Rollböcke selbst sind kleine Fahrzeuge mit jeweils zwei Achsen (Born, Herold, Trüb 1977).

Dimension dieser Bahnhöfe ist der durch große Güter charakterisierten Agrarlandschaft angepaßt und eine typische Eigenart der Schleswiger, Schwansener und insbesondere der Angelner Region.

Die landschaftliche Ausprägung der Trasse ist im Bereich Owschlag-Eckernförde nicht mehr besonders gut, mit Ausnahme eines Abschnittes am Windebyer Moor bei Eckernförde, wo die Trasse als Wanderweg gut begehbar ist (vgl. Abb. 4). Außerdem ist ein Teilabschnitt bei Brekendorf in das europäische Wandernetz von Dänemark bis zum Bodensee einbezogen. Nach Stilllegung der Strecke Eckernförde-Kappeln wurde sofort mit dem Ausbau der Kreisstraße, zum Teil auf der alten Eisenbahntrasse, begonnen. Die morphologische Ausprägung des Streckenabschnittes Eckernförde-Kappeln ist dennoch überdurchschnittlich gut, da die »Schwansen-Straße« nicht in ihrem gesamten Lauf der ehemaligen Trasse folgt, und so ist der alte Schienenweg teilweise noch als »Damm- und Einschnittstrecke« in der Landschaft zu erkennen.

#### 4. Die Untersuchung aufgelassener Wasserwege (Kanäle)

##### 4.1 Methodisches

Die methodische Untersuchung aufgelassener Wasserwege gehört zu den wenigen Teilbereichen der Kulturlandschaftsforschung, die bisher noch kaum in Angriff genommen worden sind. In England sind in jüngster Zeit einige generelle Untersuchungen zum Thema aufgelassener Kanäle erschienen (»The Archaeology of Canals«, Ransom 1979; »Lost Canals«, Russel 1980), jedoch stehen diese Beiträge weniger unter dem Aspekt der geographischen Kulturlandschaftsforschung als unter dem der Verkehrsgeschichte oder der Industriearchäologie. Auch deutsche Studien, wie sie zu vielen einzelnen Kanälen vorliegen (z.B. »Der alte Schleswig-Holsteinische Kanal 1784-1895«, Rust 1982), stehen unter historischem, nicht aber methodischem Ansatz.

Wie eingangs dargelegt (Kap. 1.2), erarbeitete Grützmaker (1985) zwei Kartierschlüssel zur methodischen Untersuchung aufgelassener Binnenwasserstraßen: Kartierschlüssel 1 zur »Kanaltrasse« und Kartierschlüssel 2 zu den »Kanalbetriebsgebäuden«. Beide erfassen die verschiedenen Elemente des stillgelegten Wasserweges unter den Aspekten »Maße, Zustand« und »gegenwärtige Nutzung« (vgl. Abb. 5 und 6). Obwohl die Schleusen evtl. zu den Betriebsgebäuden zu rechnen wären, zählt Grützmaker sie zum Trassenverlauf, »hierfür spricht, daß sie fester Bestandteil des Kanals sind und mit der übrigen Kanaltrasse eine funktionale Einheit bilden. Im Gegensatz z.B. zum Bahnhof, ohne den die Eisenbahn trotzdem auf dem Schienenstrang fahren kann, ist dies den Wasserfahrzeugen ohne die Schleuse nicht möglich. Sie ist daher eher der Weiche im Gleissystem vergleichbar.« (S. 5). Der Kartierschlüssel für die Kanalbetriebsgebäude enthält infolgedessen nicht die Schleuse, sondern Elemente wie Lagerhaus, Lotsenhaus, Zollhaus, Pumpenanlagen, Schleusenwärterhaus, Wirtshaus, Scheune und Stallungen für Treidelpferde, Kräne usw. Auch die zugehörige Lagerfläche für umzuschlagende Waren und eventuelle Gewerbeflächen und Zufahrtswege





sondere von dänischer Seite, für eine Kanaldurchquerung, die letztlich nicht nur wirtschaftlichen, sondern auch politisch-militärischen Zwecken dienen sollte. So hatte der schließlich zur Ausführung gelangte Eiderkanal durchaus auch die Funktion, eine wirksame Staatsgrenze zwischen Dänemark und Deutschland zu bilden. Auch nachdem Holstein 1773 in den dänischen Staat integriert worden war, hatten die Kanalpläne eine Art Absicherung der südlichen Flanke des Reiches zum Inhalt. Die Truppenbeweglichkeit von Ost nach West sollte dadurch gestärkt werden und ein Hindernis für Landheere aus dem Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation geschaffen werden.

Die endgültige Trassenführung des Eiderkanals ist auf einen Plan des Grafen Heinrich Karl Schimmelmann, des Schatzmeisters Dänemarks, zurückzuführen, im Zusammenwirken mit Planungen des Generalmajors Theodor von Wegener aus den Jahren 1774–1776. Auch dieses Kanalprojekt sollte ursprünglich die Ostsee bei Kiel mit der Elbe bei Hamburg verbinden. Daß schließlich nur ein Kanalabschnitt zwischen Kiel und Rendsburg unter Ausnutzung des oberen Eiderlaufs zur Ausführung gelangte und ab Rendsburg der alte Eiderfluß bis Töning genutzt wurde, hatte zunächst nur provisorischen Charakter. Man hoffte, später auch noch den Abschnitt bis zur Elbe bauen zu können. Dieses unterblieb jedoch aus finanziellen und politischen Gründen. Zur Ausführung gelangte schließlich ein Kanalbett mit 10 Fuß Tiefe, also ca. 3,5 m, das für Schiffe bis zu 300 t geeignet war. Das waren für die damalige Zeit erstaunliche Ausmaße, die für große Teile des europäischen Wasserstraßennetzes, insbesondere für das französische, noch heute Gültigkeit haben. Die Spiegelbreite des Eiderkanals wurde auf 31 m, die Sohlenbreite auf 17 m festgelegt. Die 34 km lange Kanalstrecke zwischen Kiel und Rendsburg hatte einen Höhenunterschied von insgesamt knapp 10 m zu überwinden. Dieses geschah mit Hilfe von jeweils drei Kammerschleusen für den Auf- und drei für den Abstieg. Die Schleusen hatten Ausmaße von 35 × 7,8 m. Der Kanal wurde im Scheitelgebiet von dem Flemhuder See gespeist, der vom Obereiderlauf durchflossen wurde. Wassermangel herrschte hier nicht. Der Eiderkanal wurde 1784 eröffnet und 1785 für den internationalen Verkehr freigegeben. Auf dem Kanal wurde getreidelt; nördlich befand sich ein Treidelpfad für Pferde (ca. 5 m breit), südlich des Kanals ein etwas schmalerer Pfad für Menschenkraft. Auf dem unteren Eiderlauf konnte bei günstigem Wind gesegelt werden, so daß die Kanaldurchquerung etwa drei Tage dauerte. Auf diese Weise ergab sich im Nord-Ostseeverkehr, z.B. von London oder Antwerpen, auf dem Kanalwege eine Zeitersparnis von einem guten Tag: während man auf der Strecke um Skagen ungefähr 11,5 Tage brauchte, ergab sich auf dem Weg durch den Eiderkanal nur eine Gesamtfahrzeit von 10 1/4 Tag. Wesentlich günstiger war der Zeitgewinn bei einer Fahrt von Hamburg nach Lübeck: benötigte man auf dem Weg um Skagen 610 Meilen oder fast 10 Tage, so brauchte man auf dem Kanalwege nur 454 Seemeilen, das waren rd. 6 Tage. Die Zeitersparnis betrug also 4 Tage. Mit zunehmenden Schiffsgrößen, schließlich auch aufkommender Dampfschiffahrt im 19. Jahrhundert und letztlich auch mit der Aufhebung des Sund-Zolls im Jahre 1857 sank die Bedeutung des Eiderkanals (Rust 1982).

Als 1865/66 Schleswig-Holstein an Preußen fiel, kam es zu einer Reformierung des Kanalwesens aus militärischen Gründen. Man erkannte jedoch schnell, daß der Kanal den zukünftigen Ansprüchen nicht mehr genügen würde. So wurde mit dem Neubau des Nord-Ostsee-Kanals begonnen, der schließlich den größten Teil des ehemaligen Eiderkanal-Verlaufes in sich aufgenommen hat. Der Nord-Ostsee-Kanal wurde im Gegensatz zu seinem Vorläufer als reiner Durchstich-Kanal mit lediglich zwei Endschleusen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel gebaut.

Waren sowohl Eiderkanal als auch Nord-Ostsee-Kanal von großer wirtschaftlicher und historischer Bedeutung, so blieb doch ihr Einfluß auf das Kanalhinterland stets gering. Die ursprüngliche Annahme, daß sich mit dem Kanalbau in den anliegenden Orten eine Industrie aufgrund der billigen Transportmöglichkeiten von Rohstoffen ansiedeln würde, hat sich nicht bewahrheitet. Lediglich punktuell kam es im Bereich der Schleusen zur Entstehung von Arbeitsplätzen im Zusammenhang mit Dienstleistungsbereichen. Und einige Schiffswerften wurden neu errichtet, besonders in Nübbel, hier alleine sechs, sowie in Rendsburg, Friedrichstadt und Tönning.

### 4.3 Die Relikte des Eiderkanals

Von den sog. drei Aufstiegsschleusen: Kiel, Knoop und Rathmannsdorf ist eine erhalten, nämlich die Schleuse von Rathmannsdorf; von den drei sog. Abstiegschleusen Klein-Königsförde, Klvensiek und Rendsburg sind Klein-Königsförde und Klvensiek noch vorhanden. Die alte Kanaltrasse ist in einigen Abschnitten von jeweils ein paar hundert Metern bis zu ca. 5 km Länge erhalten geblieben, insbesondere dort, wo relativ starke Windungen für die Neuanlage des Nord-Ostsee-Kanals nicht in Betracht kamen.

#### 4.3.1 Schleuse Rathmannsdorf

Die Schleuse Rathmannsdorf ist unter den drei erhaltenen insofern die bemerkenswerteste, als sie im Jahre 1984, gerade rechtzeitig zur Zweihundertjahrfeier des Eiderkanals, nach sachkundiger Restaurierung wieder der Öffentlichkeit übergeben werden konnte. Die Restaurierung erschien hier besonders lohnend und erfolgversprechend, weil in Rathmannsdorf auch noch ein Ensemble von Schleusenwärterhäuschen und Treidelscheune für die hier stationierten Pferde erhalten war. Die Schleuse selbst war hingegen nicht von jüngeren Bauten überbaut worden, wie es insbesondere in Klvensiek, aber auch in Klein-Königsförde der Fall ist. Dem 1980 gegründeten »Canal-Verein« war es gelungen, auf der Grundlage von Gutachten und einer Eingabe von der schleswig-holsteinischen Landesregierung, 1,25 Mio DM für die Restaurierung der Schleuse zu erhalten. Für das Auswechseln der durch Frostaufbrüche stark beschädigten Vormauersteine wurden u.a. 110 000 holländische Wasserklinker benötigt, die in einem Spezialformat hergestellt und in einem Ringofen gebrannt wurden. Die Schleuse hatte vor der Restaurierung nur im Osten Anschluß an ein verbliebenes Reststück der Kanalwasserfläche, im Westen hingegen waren – vermutlich in den

40er Jahren oder noch später – Pappeln gepflanzt worden. Diese waren mit ihren Wurzeln z.T. in den Schleusenbereich eingedrungen und stellten einen Hauptdiskussionspunkt bei der Neugestaltung der Schleusenumgebung dar. Schließlich einigte man sich darauf, die Pappeln zu beseitigen und das Kanalprofil 35 m in Richtung Westen neu zu graben, so daß die Schleusen wieder komplett im Wasser stehen. Die hölzernen Schleusentore wurden allerdings leider nicht wieder installiert, weder bei der eigentlichen Schiffschleuse, noch bei der parallelen, kleineren Freischleuse. Hauptanliegen des Kanalvereins ist es, auch die beiden übrigen Schleusen wieder zu restaurieren. Pläne und Gutachten dafür sind bereits erstellt. Die Ausgangssituation ist hier, insbesondere in Kluvensiek, jedoch wesentlich komplizierter.

#### 4.3.2 Schleuse Klein-Königsförde und Schleuse Kluvensiek

Bei der Schleusenanlage in Klein-Königsförde ist eine ähnliche Ausgangssituation wie in Rathmannsdorf vor der Restaurierung anzutreffen. Die Schleuse liegt halbwegs im Trockenem. Nach Westen hin schließt sich ein etwa 1 km langes Reststück des Kanals an, das wassergefüllt ist, nach Osten hin liegt das Kanalbett trocken und wird temporär als Weide genutzt. Nach einigen hundert Metern endet es an der südlichen Kanalböschung des Nord-Ostsee-Kanals. Die Schleusenammern sind noch relativ gut erhalten, jedoch wurde das Bauwerk insofern verändert, als ein befestigter Fahrweg über beide Kammern hin angelegt und auf der Nordseite der Schleusenammern eine Scheune errichtet wurde, die entfernt werden mußte.

Wesentlich aufwendiger hingegen wäre die Restaurierung der Schleuse Kluvensiek. Beide Schleusenammern sind zu zwei Dritteln mit Material verfüllt, und über den Westteil verläuft eine zweispurig ausgebaute Straße, die mittels einer Kanalfähre den Nord-Ostsee-Kanal überquert. Ein Anglerverein hat sich überdies Gebäude auf dem verbliebenen Ostteil der Schleuse und auf dem benachbarten Gelände errichtet, so daß ein ganzes Ensemble von Gebäuden abgerissen und verlegt werden mußte. Die Mühe wäre insofern lohnenswert, als Kluvensiek besonders reizvoll gelegen ist, da sowohl kanalaufwärts als auch kanalabwärts noch eine Strecke von jeweils 3 bis 5 km erhalten geblieben ist. In Richtung Westen ist noch deutlich die Ausweichstelle für wartende Schiffe als Kanalverbreiterung erkennbar. Sie wird heute als Badeplatz genutzt. Auf der Ostseite ist noch das Ensemble mit Schleusenwärterhäuschen und Pferdestation erhalten, wohl seinerzeit die bedeutendste Station am Kanal, die 24 Pferde im Stall hatte. Pro Schiff wurde jeweils ein Gespann von 2–4 Pferden benötigt, die die Schiffe auf dem Treidelweg auf der Nordseite voranbrachten. Dieser Treidelweg ist noch gut erhalten und wird heute als Radwanderweg genutzt. Die bemerkenswertesten Elemente der Schleusenanlage in Kluvensiek sind gußeiserne Brückentore (Jochbögen) einer alten Zugbrücke von 1849 und 1850. Sie markieren den ehemaligen Verkehrsweg über die Schleusenanlage und sind heute funktionslos. Die ornamentverzierten Tore wurden von der Karlshütte in Rendsburg in einem Stück gegossen und fanden als »bemerkenswerte gußeiserne Leistung« auch Eingang in den ADAC-Reiseführer »Technische Sehenswürdigkei-

ten in Deutschland« (Bd. 1, 1976). Ein vom Kanalverein in Auftrag gegebenes Gutachten sieht die Wiederherstellung des alten Weges und die ursprüngliche seitliche Baumbepflanzung vor.

#### 4.3.3 Die Packhäuser

Noch vor der Eröffnung des Eiderkanals im Jahre 1782 wurde eine Handelsgesellschaft, die sog. Kanalkompagnie, gegründet. Sie forderte in einem Gutachten den dänischen König als Bauherrn auf, an vier Standorten am Kanal, nämlich in Tönning, Friedrichstadt, Rendsburg und Holtenau Packhäuser zu errichten. Nach vielen Änderungen in den ursprünglichen Plänen wurden noch im gleichen Jahr in Holtenau der Bau eines großen Packhauses und vier kleinerer Häuser in Angriff genommen. Die kleineren Häuser beherbergten den Lagermeister, den Zollbeamten, den Kontrolleur, die Handwerker, eine Schmiede, ein Backhaus und die Stallungen für die zum Treideln notwendigen Pferde. Ebenfalls wurde ein Brunnen angelegt. Im Jahre 1784 war das Ensemble noch vor der Eröffnung des Eiderkanals fertiggestellt.

Am anderen Ende des Wasserweges, in Tönning, wurde ein fast baugleiches Ensemble errichtet. Friedrichstadt wurde in der Folge als nicht lohnenswerter Standort für ein Packhaus eingestuft, und es wurde auf den Bau eines solchen verzichtet. In Rendsburg wurden ein Packhaus und ein Zollhaus gebaut, die im Giebel bzw. über dem Portal die Jahresdaten von 1783 tragen. Im Rendsburger Packhaus befindet sich heute ein Einrichtungs-Studio (Möbel/Inneneinrichtung), im Kieler Packhaus wurden nach anfänglichen Plänen für ein Hotel jetzt Wohnungen errichtet. Auch der Obelisk, der ehemals auf dem Vorplatz des Kiel-Holtenauer Packhauses die Einfahrt in den Eiderkanal signalisierte, ist an seiner alten Stelle wiedererrichtet worden. So bietet dieses neuerstandene Ensemble einerseits einen städtebaulichen Anziehungspunkt und andererseits genügend Anregung zur Beschäftigung mit den kulturlandschaftlichen Relikten und der Geschichte des Eiderkanals als dem Vorläufer des weltbekannten Nord-Ostsee-Kanals.

#### 4.3.4 Dynamische und statische Einflüsse der Wasserverkehrswege, insbesondere der Kanäle, auf den Kulturlandschaftswandel

Der neue Nord-Ostsee-Kanal besticht durch seine Leistungsfähigkeit, seine Technik und seine kühnen Brückenbauten, die die Landschaft noch immer in hohem Maße verändern. Der Kanal verbindet zwei Weltmeere und trennt, tief eingeschnitten, Schleswig von Holstein. Seit seiner Anlage kam es bis zur Gegenwart immer wieder zu weitreichenden Veränderungen im Eisenbahn- und Straßennetz, die noch anhalten (gegenwärtig Neubau der Grüenthaler Hochbrücke mit separater Eisenbahntrasse). Die positiven Auswirkungen in Hinblick auf Siedlungsbildung und Wirtschaftsentwicklung blieben jedoch im gesamten Verlauf der Kanaltrasse, mit Ausnahme der Endpunkte Kiel und Brunsbüttel, von außerordentlich geringer Bedeutung.

Man könnte hieraus folgern, daß Binnenwasserstraßen im Vergleich aller hier betrachteten Verkehrswege vielleicht den geringsten Anteil an der *dynamischen* Weiterentwicklung der Kulturlandschaft haben und – zumindest in Schleswig-Holstein – nur überregionale, aber so gut wie keine regionalen Einzugsbereiche aufbauen. Im Gegensatz dazu sind die mehr *statischen*, direkten landschaftlichen Einwirkungen, – im Hinblick auf Veränderungen von Flüssen, Wasserscheiden und den Grundwasserspiegel-, im Einzugsgebiet des Kanals groß und im Zusammenwirken mit der eigentlichen Kanaltrasse, den Schleusenbauten und anderen baulichen Ensembles als kulturlandschaftlich äußerst bedeutsam einzustufen.

## Summary

Deserted traffic routes in the cultural landscape. A methodical contribution to the investigation of deserted places and to the archaeology of land- and waterways shown by ancient transport routes in Schleswig-Holstein

This essay tries to make a contribution to the historical geography and the archaeology of roads, rail- and waterways in the context of cultural landscape change.

The study of abandoned land- and waterways might be done from different viewpoints, such as from a historical-geographical one («Wüstungsforschung»: research of abandoned sites) or from the industrial archaeology viewpoint. As the first basic approach puts more stress on the space component and the second more on the technical development aspect it seems to be very fruitful to try a synthesis of both research approaches. The mapping codes for rail- and waterways discussed and partly printed in this paper are to be understood as first steps into this direction.

Figure 1 gives an overview how to handle all elements of the cultural landscape which have been abandoned or changed after an abandonment process into a new function. All these elements should be examined under the same aspects of time, continuance, extent, decay and (change of) function.

Fig. 2 gives a classification for the different morphological relics of ancient hollow ways, a nomenclature which seems to be applicable as well on similar forms of railway and canal cuttings.

Fig. 3 shows the schematical zoning of a railway station-area. This zoning plays an important part in the understanding of which part of the station area you are speaking of and therefore it enters into the mapping code No. 2 for the railway station-area. Two more mapping codes have been established: No. 1 for the railway station and No. 3 for the railway track (the mapping codes have not been reprinted here, look up Nagel 1981). An example of mapping and representing abandoned railways is nevertheless given within figure 4.

Figures 5 and 6 finally represent the mapping codes for disused inland-waterways: 5 the canal track itself and 6 the adjacent canal buildings.

Regional examples are taken from Schleswig-Holstein with the presentation of a west-coast oxenway, three abandoned railway tracks (the first as a normal gauge track of the Bismarck period, the second as a result of consecutive deplating and reopening the track because of building and reshaping the Kiel-Canal, the third as a narrow gauge local country railway of the 1900 period, shown partly in fig. 4), and finally the essay focuses on some closed down canals, their fate and their remnants, mainly on the Eidercanal as an important prerunner of the world-famous Nord-Ostsee-Kanal (Kiel-Canal).

## Literatur

- Abel*, W. (1976): Die Wüstungen des ausgehenden Mittelalters. Stuttgart <sup>3</sup>1976.
- ADAC-Reiseführer (1976): Technische Sehenswürdigkeiten in Deutschland, Bd. 1, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Hamburg, Bremen. München 1976.
- Beschorner*, H. (1904): Wüstungsverzeichnisse. In: Deutsche Geschichtsblätter VI, 1904/05.
- Born*, M. (1972): Wüstungsschema und Wüstungsquotient. In: Erdkunde, 26, 1972, S. 208-218.
- Born*, E., *Herold*, A., *Trüb*, W. (Hrsg.) (1977): Lexikon für Eisenbahnfreunde. Luzern, Frankfurt/M. 1977.
- Buchanan*, R.A. (1982): Industrial Archaeology in Britain. Hammondswoth <sup>2</sup>1982.
- Dammann*, E. (1982): Kellinghusen und die Eisenbahn. In: Steinburger Jahrbuch 1981. Itzehoe 1982, S. 43-47.
- Denecke*, D. (1969): Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. (Göttinger Geographische Abhandlungen, H. 54). Göttingen 1969.
- Denecke*, D. (1985): Historische Geographie und räumliche Planung. In: Beiträge zur Kulturlandschaftsforschung und Regionalplanung. (Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. 75). Hamburg, Wiesbaden 1985, S. 3-55.
- Düsterloh*, D. (1972): Bergwerks- und Gewerbestättenwüstungen im märkischen Süderbergland. Beispiele zur Erweiterung des Wüstungsbegriffes. In: Hans Poser-Festschrift, hrsg. v. J. Hövermann und G. Oberbeck. (Göttinger Geographische Abhandlungen, H. 60). Göttingen 1972, S. 483-508.
- Fehn*, K. (1975): Extensivierungserscheinungen und Wüstungen. In: Erdkunde, 29, 1975, S. 136-141.
- Fehn*, K. (1983): Die historisch-geographische Wüstungsforschung in Mitteleuropa. In: Mittelalterliche Wüstungen in Niederösterreich. (Studien und Forschungen aus dem Niederösterreichischen Institut für Landeskunde, Bd. 6). Wien 1983, S. 1-21.
- Fürsen*, E.J. (1981): Nord-Ostsee- oder Kaiser-Wilhelm-Kanal? Ein Beitrag zur Namensgeschichte. In: Mitteilungen des Canal-Vereins, 2, Rendsburg 1981, S. 39-53.

- Grützmacher*, M. (1985): Archäologie der Kanäle, mit Beispielen aus Deutschland und England. (Unveröff. Seminararbeit, Leitung F.N. Nagel, Hamburg WS 1984/85).
- Hudson*, K. (1983): *The Archaeology of the Consumer Society. The Second Industrial Revolution in Britain.* London 1983.
- Jäger*, H. (1968): Wüstungsforschung und Geographie. In: *Geographische Zeitschrift*, 56, 1968, S. 165–180.
- Kersten*, K. (1939): *Vorgeschichte des Kreises Steinburg. Die vor- und frühgeschichtlichen Denkmale und Funde in Schleswig-Holstein*, 1, Neumünster 1939.
- Krings*, W. (1981): *Industriearchäologie und Wirtschaftsgeographie. Zur Erforschung der Industrielandschaft.* In: *Erdkunde* 35, 1981, S. 167–174.
- Krings*, W. (1983): *Industriearchäologie nach Art des Hauses.* In: *Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie* 1, 1983, S. 213–223.
- Mager*, F. (1930): *Entwicklungsgeschichte der Kulturlandschaft des Herzogtums Schleswig in historischer Zeit. Erster Band.* (Veröffentlichungen der Schleswig-Holsteinischen Universitätsgesellschaft Nr. 25, 1). Breslau 1930. – Kap. XVI: Die Verkehrswege.
- Marcinowski*, B. (1983): *Auswirkungen von Streckenstilllegungen, dargestellt am Beispiel von Nebenbahnen in Bayern.* (Nürnberger Wirtschafts- und Sozialgeographische Arbeiten, Bd. 35). Nürnberg 1983.
- Möller*, I. (1959): *Die Entwicklung eines Hamburger Gebietes von der Agrar- zur Großstadtlandschaft. Mit einem Beitrag zur Methode der städtischen Aufrißanalyse.* (Hamburger Geographische Studien H. 10). Hamburg 1959.
- Mortensen*, H. (1923): *Siedlungsgeographie des Samlandes.* (Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. 22). Stuttgart 1923.
- Nagel*, F.N. (1977): *Methodische Untersuchung stillgelegter Eisenbahnstrecken. Ein Beitrag zur Erfassung rezenten Kulturlandschaftswandels (mit Beispielen aus Schleswig-Holstein).* In: *Berichte zur deutschen Landeskunde* 51, 1977, S. 93–108.
- Nagel*, F.N. (1981): *Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg unter besonderer Berücksichtigung der stillgelegten Strecken. Ein regionaler und methodischer Beitrag zur historisch-geographischen Kulturlandschaftsforschung und zur Landesplanung.* (Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. 71). Hamburg, Wiesbaden 1981.
- Nagel*, F.N. (1982): *Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Kreis Steinburg.* In: *Steinburger Jahrbuch* 1983. Itzehoe 1982. S. 15–28.
- Oberbeck*, G. (1957): *Die mittelalterliche Kulturlandschaft des Gebietes um Gifhorn.* (Schriften der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens e.V., N.F., A I, Bd. 66). Bremen/Horn 1957.
- Oberbeck*, G. (1961): *Das Problem der spätmittelalterlichen Kulturlandschaft – erläutert an Beispielen aus Niedersachsen.* In: *Geografiska Annaler* XLIII, 1961, S. 236–242.
- Peycke*, R. (1985): *Archäologie von Moorkanälen, insbesondere der Fehnsiedlungen.* (Unveröff. Seminararbeit, Leitung F.N. Nagel, Hamburg WS 1984/85).

- Ransom*, P.J.G. (1979): *The Archaeology of Canals*. Kingswood, Tadworth 1979.
- Rippel*, J.-K. (1965): Wege. In: *Methodisches Handbuch für Heimatforschung* (Hrsg. H. Jäger). Hildesheim 1965, S. 446-451.
- Russel*, R. (1980): *Lost Canals*. Aylesbury 1980.
- Rust*, J. (1982): *Der alte Schleswig-Holsteinische Kanal 1784-1895*. Garding 1982.
- Scharlau*, K. (1933): Beiträge zur geographischen Betrachtung der Wüstungen. (Badische Geographische Abhandlungen, Bd. 10). Freiburg/Br. 1933.
- Slotta*, R. (1982): Einführung in die Industriearchäologie. Darmstadt 1982.
- Soyez*, D. (1986): Industrietourismus. In: *Erdkunde* 40, 1986, S. 105-111.
- Turnock*, D. (1979): Railways into Roads. East Anglian Experience. In: *East Anglian Magazine* 39, 1979, S. 34-36.
- Turnock*, D. (1982): Railways in the British Isles. Landscape, Land Use and Society. London 1982.
- Turnock*, D. (1983): Railway Conversion in Leicestershire, Northamptonshire and Adjacent Areas. In: *East Midland Geographer* 8 (3-4), 1983, S. 112-127.
- Wolff*, G. (1972): *Deutsche Klein- und Privatbahnen*. Teil 1: Schleswig-Holstein, Hamburg. Gifhorn 1972.
- Ohne Verfasser:
- Die Welt* (1985): Historischer Bahnvertrag unterzeichnet. (8.6.1985, S. 131).
- Neue Zürcher Zeitung* (1982): Forschung und Technik: Vom Nutzen stillgelegter Eisenbahnstrecken. (11.8.1982, Fernausgabe Nr. 183, S. 31).

Gerhard Oberbeck

## Verkehrsentwicklung und Planung im Großraum Hamburg<sup>1</sup>

Am Beginn der Ausführungen soll folgende Überlegung stehen: Die Stadt ist ein vielgestaltiger, differenzierter Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsraum. Sie läßt sich jedoch nicht mehr allein durch den ihr eigenen politischen Rahmen des Verwaltungsgebietes charakterisieren, vielmehr ist sie der Mittelpunkt eines unscharf begrenzten Gebietes und somit funktional zu definieren. Die Funktion des Umlandes ist zum entscheidenden Problem für die stadtgeographische Forschung und Planung geworden. Gerade für die Großstadregionen, wie sie beispielsweise Hamburg, Frankfurt oder München darstellen, ist eine Analyse der Umlandfunktionen besonders gravierend. Aus dieser Sicht hat bereits 1966 *Boustedt* formuliert, daß »die Unterschiede zwischen Stadt und Land heute nicht mehr so sehr prinzipieller sondern zum großen Teil nur gradueller Natur sind«. Dieser Aussage, die sicherlich für die stadtnahen Regionen Gültigkeit besitzt, steht man heute etwas kritischer gegenüber. Die Entwicklung der letzten zwei Jahrzehnte hat ergeben, daß die peripheren Gebiete außerhalb der Großstadregionen, zum Beispiel im Bereich der Zonengrenze, trotz einer günstigen Verkehrsverbindung in ihrer wirtschaftlichen Situation doch zumindest stagnieren bzw. zurückgegangen sind. Für Hamburg ergibt sich insofern noch eine weitere Sonderstellung, als die Grenzen dieses Stadt-Staates als Ländergrenzen einschneidender sind als beispielsweise die einer kreisfreien Stadt in einem größeren Bundesland.

Im einzelnen soll auf die wichtigsten Probleme eingegangen werden, die in ihrer Gesamtkonzeption die Entwicklung und heutige Situation Hamburgs sowie der angrenzenden schleswig-holsteinischen und niedersächsischen Gebiete bestimmt haben und diese auch in den kommenden Jahren beeinflussen werden. Die Aussagen gründen sich auf Untersuchungen und Beobachtungen, die in den letzten zwei Jahrzehnten von mir angestellt und immer wieder kontrolliert wurden. Es sollen dabei nicht so sehr die Fragen der innerstädtischen Entwicklung und auch nicht Probleme des Hafens in seiner Funktion dominieren, vielmehr geht es um die gesamte Situation der regionalen Planung und Entwicklung des Großraumes Hamburg. Unter dem »Großraum Hamburg« verstehen wir jenen Bereich oder jene Region, in der Siedlung, Wirtschaft und Verkehr im wesentlichen von Hamburg abhängig sind oder von dieser Stadt entscheidend bestimmt werden. Hinsichtlich der Größe handelt es sich dabei um einen Kreis, der über einen Radius von etwa 40 km verfügt. Dieser entspricht im wesentlichen dem Nahverkehrsbereich der öffentlichen Verkehrsmittel Hamburgs, geht aber an einigen Stellen darüber hinaus.

<sup>1</sup> Dem Beitrag liegt ein Vortrag auf der 12. Tagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa (Rendsburg, 25. - 28. September 1985) zugrunde. Vergleiche dazu auch den Tagungsbericht von K. *Fehn* in diesem Bande!

Im einzelnen soll im Rahmen der Ausführungen auf folgende Fragen eingegangen werden:

- A. Wo liegen die regional wichtigen Schwerpunkte der Entwicklung bis zum 19. Jahrhundert?
- B. Hauptmerkmale der Planung und deren Ergebnisse vor dem 2. Weltkrieg.
- C. Die Planungskonzeption nach dem 2. Weltkrieg, besonders das Problem der Entwicklungsachsen.
- D. Die aktuellen Probleme seit 1950 – ihre Lösung und die daraus entstehenden neuen Fragen:
  1. Ausbau bzw. Neubau der Bundesautobahnen a) nach Lübeck, b) nach Süden (Nörten-Hardenberg, 1960), c) nach Norden (Flensburg bzw. Kiel, 1975 bzw. 1977 abgeschlossen).
  2. Die Elektrifizierung der Eisenbahnlinie nach Bremen und damit kürzere Fahrzeiten nach Buchholz.
  3. Bau des Güterbahnhofes Meckelfeld-Maschen und damit der Anreiz für die Industrie, im Gebiet Hamburg neue Betriebe zu errichten. Besondere Bedeutung im Zusammenhang mit der mehrfach diskutierten Fährverbindung von Memel nach Rügen, nach Travemünde oder einem anderen schleswig-holsteinischen Hafen.
  4. Bau des Nord-Süd- bzw. Elbe-Seiten-Kanals (1976 abgeschlossen). Bau des neuen Hafens Hansaport.
  5. Bau des Abwasserhauptsammlers Nordheide und damit Möglichkeit zu dichterter Bebauung (abgeschlossen).
  6. Bau des Abwasserhauptsammlers West (Schleswig-Holstein) (abgeschlossen).
  7. Anlage der City-S-Bahn (abgeschlossen).
  8. Bau des Flughafens Kaltenkirchen (erfolgt nicht).
  9. Bau des Elbtunnels und damit der West-Umgehung (1975 abgeschlossen).
  10. Bau des Vorhafens Neuwerk (gestrichen, kaum noch diskutiert).
  11. Billwerder; Bau einer neuen Wohnstadt (häufig diskutiert, geplant, annulliert und neuerdings wieder – in reduzierter Form – in Planung begriffen).
  12. Fragen der Industrieansiedlung und der Energieversorgung als Planungskonzept.

### Raumabgrenzung, Größe und Bevölkerungszahl des Großraumes Hamburg

Der Großraum Hamburg, der sich – wie bereits dargelegt – aus dem Stadtstaat Hamburg und den angrenzenden niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Gemeinden zusammensetzt, ist nicht durch ein exakt abzugrenzendes Gebiet zu kennzeichnen. Die Gesamtfläche dieses Raumes beträgt etwa 5 050 km<sup>2</sup>, davon entfallen auf das Hamburger Stadtgebiet rund 750 km<sup>2</sup> oder 74 723,2 ha (ohne die Insel Neuwerk mit 580,1 ha).

Im Großraum Hamburg wohnen heute etwa 2,5 Mio. Menschen, davon 1,58 Mio (Stand Oktober 1985) im Hamburger Stadtgebiet. In den rund 400 Gemeinden des Umlandes leben etwa 900 000 Einwohner. Von ihnen sind etwa 70% in den Gebieten nördlich der Elbe, d.h. in Schleswig-Holstein, zu lokalisieren und etwa 30% im Raum südlich der Elbe, d.h. in Niedersachsen. Bemerkens-

wert ist, daß von den 900 000 Einwohnern des Umlandes etwa zwei Drittel auf 30 Gemeinden mit über 5 000 Einwohnern entfallen.

#### A. Die Entwicklung Hamburgs bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts

Sowohl die topographischen Gegebenheiten als auch die historische Entwicklung haben die heutige Stadtstruktur Hamburgs entscheidend geprägt. Für die physisch-geographische Situation ist das Elbe-Urstromtal charakteristisch. Dieses Niederungsgebiet diente während der Weichselvereisung als Hauptentwässerungslinie und teilt noch heute den Stadtstaat in einen nördlichen und einen südlichen Teil. Die Geestrücken haben seit jeher die Besiedlung beeinflußt und waren bevorzugte Standorte für Wohn- und Wirtschaftsgebäude. Die südlich gelegenen Gebiete Hamburgs, wie zum Beispiel Harburg, waren ursprünglich hannoversch (bis 1866), gelangten dann zu Preußen und wurden erst 1938 Hamburg zugeschlagen. Eine verkehrsmäßige Anbindung dieses Gebietes bestand zwar schon vorher durch die Elbbrücken, erfolgte aber in nicht unbeträchtlichem Umfange erst mit der Fertigstellung des Elbtunnels (1975).

Die Entwicklung der Stadt konzentrierte sich am Anfang auf die Wiekbildung im 8. und 9. Jahrhundert. Die zweite bedeutsame Phase ist für das 11. und 12. Jahrhundert anzusetzen. Das 12. Jahrhundert, das für Nordwestdeutschland in entscheidendem Maße das Jahrhundert der Stadtgründungen und Stadtentwicklung gewesen ist, hat auch in Hamburg dazu geführt, daß die ersten mittelalterlichen Befestigungen angelegt wurden. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung ist festzuhalten, daß die ersten Warenumschnlagplätze bereits für das 9. und 10. Jahrhundert nachgewiesen worden sind. Der Bau der ersten Hafenanlage am Nicolai-Fleet unter dem Schauenburger Grafen Adolf III. erfolgte im Jahre 1188.

Die Alster wurde mit dem Ergebnis gestaut, daß Binnen- und Außenalster künstliche Seen bildeten. Am Alsterfleet vor dem Nicolai-Fleet entwickelte sich der Binnenhafen für die großen Hansekoggen. Später entstand durch die Pfahlgründungen, – die Duckdalben am Baumwall, – der Niederhafen, in dem die Schiffe im Elbstrom festmachten. Von dort aus mußten die Waren mit Hilfe von Leichtern durch die Fleete zu den Speichern in der Stadt gebracht werden. Die Entwicklung des 13. Jahrhunderts ist dadurch gekennzeichnet, daß in verstärktem Maße die planmäßig angelegte Neustadt mit Wall und Graben befestigt wurde. Ein neuer Entwicklungsanstoß ist dann für das 17. Jahrhundert zu beobachten, als im Zuge der modernen Festungsbauweise auch Hamburg eine zusätzliche verstärkte Befestigungsanlage erhielt. Diese Wallringe sind dann im 19. Jahrhundert partiell für die Verkehrsentwicklung genutzt worden. Einige der Bahnlinien, zum Beispiel die S-Bahn, sind auf diesem Befestigungssystem errichtet worden. Bis zum 19. Jahrhundert dürfte dieses Bild charakteristisch gewesen sein, denn vom 17. bis zum 19. Jahrhundert hat sich die Stadt als solche nicht über die Grenzen hinaus entwickeln können, da sie von dem heutigen Schleswig-Holstein und dem südlich gelegenen Königreich Hannover, d.h. dem heutigen Niedersachsen, eingeschlossen war. Diese räumliche Beengtheit hat jedoch nicht verhindern können, daß die Stadt Hamburg, vor allen Dingen infolge der Anlage der großen

Hafenbecken in den Elbniederungen, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen enormen Aufschwung durch Import und Export zu verzeichnen hatte. Wenn man sich verdeutlicht, daß die heutigen Hamburger Stadtteile Altona, Harburg und Wandsbek bis 1937 preußische Städte gewesen sind, kann man sich vorstellen, welche schwierige stadtplanerische Situation bis 1937 und letztlich bis zum 2. Weltkrieg vorgeherrscht hat. Dies ist mit die Ursache dafür, daß in einem nördlichen Halbkreis von etwa 5–6 km um das Hamburger Rathaus herum eine kompakte Bebauung entstand mit Einwohnerdichten bis zu 2000 Einwohnern pro Hektar.

## B. Planung und Ergebnis vor dem 2. Weltkrieg

In Hamburg kamen zu Beginn des 20. Jahrhunderts, besonders nach dem Ende des 1. Weltkrieges, Bestrebungen auf, die historisch bedingten, für die Entwicklung der Stadt ungünstigen Grenzen zu überwinden, um den Großraum Hamburg sinnvoll ordnen und planen zu können. Der damalige Oberbaudirektor Hamburgs, Fritz Schumacher, erkannte frühzeitig, wie wichtig eine städtebauliche und planerische Zusammenarbeit zwischen Hamburg und den damals preußischen Nachbarstädten Altona, Wandsbek und Harburg war. Nach harten Verhandlungen zwischen den Regierungen Hamburgs und Preußens wurde im Jahre 1928 beschlossen, einen gemeinsamen Landesplanungsausschuß zu bilden. Er sollte – unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsgegebenheiten – eine einheitliche Planung innerhalb eines Kreises von 30 km Radius um das Hamburger Rathaus vornehmen. Leider scheiterte die Realisierung dieses Planungskonzeptes an zahlreichen Schwierigkeiten, insbesondere am Widerstand Preußens.

Der wichtigste Wendepunkt in der neueren Geschichte Hamburgs ist der 26.1. 1937; dieser Zeitpunkt liegt gut zwei Jahre vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges. Damals erhielt die Freie und Hansestadt Hamburg durch das Groß-Hamburg-Gesetz ihre heutige Ausdehnung. Dieses Gesetz entsprach den schon lange gehegten Wünschen der Stadt. Es bestimmte die Gebietsteile, die vom damaligen Preußen abgegeben wurden, nämlich die Stadtkreise Altona, Harburg und Wandsbek, sowie 27 Gemeinden der Landkreise Stormarn, Pinneberg, Harburg und Stade. Hingegen trat Hamburg von seinem Areal die Stadt Geesthacht, die Gemeinden Großhansdorf und Schmalenbek, Cuxhaven (ausgenommen die Rechte am Amerikahafen), Neuwerk<sup>2</sup> sowie die fünf Gemeinden des Amtes Ritzebüttel ab. Damit wuchs das hamburgische Gebiet auf 74 500 ha, d.h. um fast 33 000 ha. Die Bevölkerungszahl stieg um 407 000 Einwohner auf 1,68 Millionen. Dieser Gesetzesakt von 1937 bildete einen der folgenschwersten und bedeutungsvollsten Einschnitte in Hamburgs jüngster Geschichte, und es ist nicht damit zu rechnen, daß in den nächsten Jahrzehnten noch einmal ein ähnliches Ereignis die Grenzen des Stadtstaates und damit die Voraussetzungen für die Planung derart verändern wird. Wenn man sich ferner vergegenwärtigt, daß dieses Gesetz erst

---

<sup>2</sup> In einer weiteren Vereinbarung fiel Neuwerk im Jahre 1962 im Austausch mit Gebietsteilen im Cuxhavener Raum wieder an Hamburg zurück.

1938 – also erst kurz vor dem 2. Weltkrieg – voll in Kraft trat, so bedeutet dies, daß die Auswirkungen für die Planung erst nach 1945 wirksam werden konnten und in entscheidenden Punkten zeitlich mit dem Beginn des schwierigen Wiederaufbaus zusammenfielen. Diese Tatsache wird leicht außer acht gelassen, hat aber zweifellos die an und für sich schon katastrophale Ausgangssituation für die Planung nach 1945 noch verstärkt.

Wesentlich erschwerend auf die Entwicklung der Stadt wirkte sich ferner die ungünstige physisch-geographische Lage der Stadt aus. Das Urstromtal der Elbe, das in dem Stromspaltungsgebiet eine maximale Breite von 9 km erreicht, ist immer ein beträchtliches Hindernis nicht nur zum Harburger Raum, sondern auch zu den angrenzenden Gebieten Niedersachsens gewesen. Daß bis zur Eröffnung des neuen Elbtunnels im Jahre 1975 nur die Elbbrücken im Hamburger Raum eine leistungsfähige Verbindung garantierten, hingegen die Fährverbindungen bis einschließlich Glückstadt-Wischhafen für den Fernverkehr kaum ins Gewicht fallen, ist – wenn man andere Flußhafenstädte, wie z.B. London oder Paris mit den zahlreichen Brücken, berücksichtigt – im Grunde ein Anachronismus. Die Ursachen hierfür sind zum Teil historisch-politisch bedingt, daneben auch durch technische Schwierigkeiten und Scheu vor zu hohen Kosten zu erklären.

Wenn man diese verkehrsgeographischen Überlegungen – auch unter Berücksichtigung der Gedanken des Umweltschutzes – weiter verfolgt, ist anzunehmen, daß eines Tages eine feste Verbindung im Bereich der Unterelbe zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen eingerichtet werden wird. Ob es sich dabei um eine zusätzliche Untertunnelung der Elbe oder um einen Brückenschlag handeln wird, bleibe dahingestellt. Der Gesichtspunkt der Küstenautobahn wird jedoch innerhalb der nächsten Jahrzehnte immer wieder ein hochaktuelles Thema sein.

Hamburgs Hafen war schon in der Vergangenheit das Herz der Hansestadt. Durch ihn stieg Hamburg in den vergangenen Jahrhunderten, vor allem aber im 19. und 20. Jahrhundert, zur weltbekanntesten Handels- und Kaufmannsstadt auf. Das Ende des 2. Weltkrieges mit seinen politischen Konsequenzen für Deutschland brachte für die Hansestadt tiefgreifend negative Folgeerscheinungen mit sich.

Die etwa 40 km östlich von Hamburg verlaufende Grenze zur DDR hat gewachsene Verkehrsverbindungen nach Mittel- und Osteuropa unterbrochen. Die Binnenschifffahrt auf der Elbe ging sehr stark zurück. Hamburg verlor etwa die Hälfte seines wirtschaftlich wichtigen Hinterlandes im Osten.

Gleichzeitig entwickelte sich der Rhein mit seinen guten Binnen- und Seehafenstandorten zur beherrschenden Verkehrsachse in Westeuropa. Hinzu kamen die Liberalisierungsvorgänge und letzten Endes der politische Zusammenschluß zur wirtschaftlichen Union und heutigen EG. Der im Rheinmündungsgebiet liegende Hafen von Rotterdam entwickelte sich zum wichtigsten Hafen der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Diese wirtschaftlich starke »Rheinachse« ist auch heute noch der Hauptkonkurrent des Großraumes Hamburg und des gesamten peripher gelegenen norddeutschen Raumes. Hingegen hat es sich für die Wirtschaftsregion Hamburg als günstig erwiesen, daß in den letzten Jahrzehnten, von Schleswig-Holstein ausgehend, zahlreiche Fährverbindun-

gen nach Skandinavien den Verkehr aufgenommen haben. Dadurch war auch eine günstige Ausgangsposition gegeben, die es erlaubt hat, die überregionale und auch internationale Bedeutung Hamburgs, z.B. als Dienstleistungszentrum (Mes-  
severanstaltungen, Presse, Hotellerie, Touristik etc.), verstärkt auszubauen.

Im Vergleich zu anderen großen europäischen Häfen ließen die Umschlagzahlen des Hamburger Hafens trotz einer absoluten Steigerung eine unterdurchschnittliche Wachstumstendenz erkennen. Daran vermag auch der bisherige Maximalumsatz von 60 Mio. Tonnen im Jahr 1984 im Prinzip nicht viel zu ändern. Attraktiv ist und bleibt der Hamburger Hafen durch seine günstige Verkehrs-  
verbindung mit dem Hinterland. Dieser wichtige Faktor ist von der Planung immer berücksichtigt worden und hat das Ansehen Hamburgs als »schneller Hafen« gestärkt.

### C. Die Planungskonzeption und Planungsverwirklichung nach dem 2. Weltkrieg

Die schweren Zerstörungen Hamburgs während des 2. Weltkrieges hatten eine völlige Veränderung der Stadtstruktur hervorgerufen. Das gesamte Gebiet östlich der Alster war fast völlig funktionsunfähig.

In Zahlen ausgedrückt, sah die Situation Hamburgs nach dem 2. Weltkrieg wie folgt aus: Rund 53% von den ca. 555 000 Wohnungen des Jahres 1939 waren zerstört worden, und nur jede fünfte Wohnung wies keine größeren Schäden auf. Bei der Kapitulation 1945 wohnten von den 1,68 Mio. Einwohnern im Jahre 1939 nur noch eine Million in der Stadt. Viele Menschen waren bei den Bomben-  
angriffen 1943 umgekommen oder in die Außenbezirke geflüchtet; letztere kehrten später entweder in die inneren Stadtteile zurück oder wurden im Umland Hamburgs ansässig. Im Hamburger Hafen waren etwa 90% der Kaischuppen, 80% der Kräne, 70% der Bahngleise, 60% der Landungsanlagen, über 40% der Brücken und 30% der Kaimauern völlig zerstört oder erheblich beschädigt worden.

Die Grundlage für den Wiederaufbau Hamburgs und zu gleicher Zeit die Grundlage für die Weiterentwicklung bot der Aufbauplan, der in den Jahren 1950/51 in den Grundideen fixiert und im Jahre 1960 von der Bürgerschaft verabschiedet wurde. Als wesentliche Ziele seien folgende herausgestellt:

- a. Gliederung der Siedlungsflächen außerhalb der Kernstadt in übersehbare Stadtkomplexe von 30 000 – 50 000 Einwohnern
- b. Schaffung von Arealen für Arbeitsstätten und Wohnneubauten; Erweiterung des Hafens
- c. Bau von Stadtautobahnen unter Einbeziehung von Bundesautobahnen
- d. Erweiterung und Elektrifizierung, soweit notwendig, des S- und U-Bahnnetzes
- e. Erhaltung und Erweiterung von Grünflächen, d.h. der Erholungsgebiete
- f. Erhaltung der hochintensiven Landwirtschaft im Urstromtal (besonders Gemüse- und Obstanbau)

Voraussetzung für die Realisierung dieser Zielvorstellungen war die Erweiterung der Wohn- und Arbeitsstätten von 1,8 Mio. Einwohnern auf 2,2 Mio. Einwohner. Diese Zahl sollte im Jahr 1985 erreicht sein. Bei dieser Annahme handelte es sich – wie man heute weiß – um eine schwerwiegende Fehleinschät-

zung. Vergleicht man die Entwicklungszahlen im Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg in der Zeitspanne nach dem 2. Weltkrieg, so ergibt sich folgendes Bild: Infolge des Krieges war die Bevölkerungszahl 1950 noch niedriger als 1939. Von 1950 bis 1961 belief sich das Wachstum auf 14,1%; die Bevölkerungszahl betrug 1,83 Mio. Einwohner. Von 1961 bis 1965 erfolgte nur eine Steigerung um etwa 1,4%; der Maximalwert wurde 1964 mit 1,86 Mio. Einwohnern erreicht. 1965 trat ein Bevölkerungsverlust von 3000 Einwohnern ein. Seitdem ist eine Verringerung um etwa 250 000 Einwohner erfolgt, die nur zum Teil als Wanderungsverlust interpretiert werden kann. Dies bedeutet, daß es sich um einen Bevölkerungsschwund von jährlich etwa 11 000 bis 12 000 Menschen handelt. Dabei geht es natürlich nur zum Teil um einen echten Bevölkerungsschwund, vielmehr auch um die Folgen der Abwanderung in das Umland unserer Stadt. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, den Verkehrsgegebenheiten und der Fluktuation innerhalb der Verkehrsachsen in zunehmendem Maße auch heute noch Aufmerksamkeit zu widmen, um eine reibungslose Verkehrsanbindung mit Hamburg bzw. der Kernstadt im Sinne der Pendlerfunktion zu gewährleisten.

Nach 1955, d.h. nach der Bildung des gemeinsamen Landesplanungsrates Hamburg/Schleswig-Holstein, wurden die Hauptentwicklungs- und Verkehrsachsen fixiert. Ihre Zahl wurde auf fünf beschränkt. Es handelt sich dabei um eine Achse in nordwestlicher Richtung (Pinneberg-Elmshorn), eine Achse in nördlicher Richtung (Kaltenkirchen), eine Achse in nordöstlicher Richtung (Bad Oldesloe) und zwei Achsen in östlicher Richtung (Schwarzenbek, Geesthacht). Später kam noch die Achse Harburg mit den Satellitenstädten Buxtehude, Winsen und Buchholz hinzu. 1969 wurde ein erweitertes Entwicklungsmodell vom Senat beschlossen, bei dem die bisherigen Satellitenstädte südlich der Elbe in das Entwicklungsachsen-Konzept eingebunden wurden, und zwar im Rahmen der Achse Buxtehude-Stadt, der Achse nach Buchholz und der Achse Winsen/Lüneburg. Insgesamt hat das Planungskonzept sich bis heute - mit Einschränkungen - bewährt, wenn auch gewisse Abwandlungen zu verzeichnen sind.

D. Aktuelle Probleme, die sich seit 1950 abgezeichnet haben: ihre Lösung, Deutung und die Entwicklung neuer Fragen

### 1. Ausbau und Neubau der Bundesautobahnen

Das wichtigste Verkehrsproblem der fünfziger Jahre war die Anbindung des Hamburger bzw. Schleswig-Holsteiner Raumes an das in Mittel- und Süddeutschland bereits vorhandene Autobahnnetz. Es vergingen Jahre, bis die Verbindung vom Horster Dreieck bis nach Nörten-Hardenberg nördlich von Göttingen hergestellt war. Diese Verbindung - in ihrem letzten Teilstück - wurde im Dezember 1960 eröffnet. Ferner ging man daran, die stark belastete und erneuerungsbedürftige Autobahn nach Lübeck zu verbessern und auszubauen. War sie vormals zum Teil nur mit einer Bahn ausgelegt, so mußte sie nun in eine zweispurige Strecke umgewandelt werden. Schließlich wurde die Hamburger West-

umgehung und ihre Verlängerung bis nach Flensburg bzw. Kiel gebaut, eine Strecke, die 1975/77 bzw. 1978 beendet wurde.

## 2. Die Elektrifizierung der Bahnstrecke nach Bremen

Bei der Verwirklichung der Planung, die Bahnstrecke nach Bremen zu elektrifizieren, ging es zunächst um die Erzielung kürzerer Fahrzeiten nach dem Satellitenort Buchholz.

Außerdem erfolgte in Realisierung des Gesamtplanungskonzeptes eine bessere Anbindung der Bahnlinie nach Winsen und Lüneburg. Diese Planung ist, auch mit Rücksicht auf die Frage einer geringen Umweltbelastung, in ihrer frühzeitigen Verwirklichung (1960) als nachdrücklich positiv zu betrachten.

## 3. Die Planung und Anlage des Güterbahnhofes Meckelfeld-Maschen

Ein erster Bauabschnitt wurde 1977 dem Verkehr übergeben, sieben Jahre nach Beginn der Bauarbeiten im Raum Meckelfeld-Maschen.

1980 war die gesamte Anlage des Güterbahnhofes vollendet. Es handelt sich hier um den größten Rangierbahnhof Europas. Die Rangierkapazität beläuft sich auf 11 000 Waggons täglich. Zur Zeit werden rund 250–260 Züge täglich zusammengestellt und nach etwa 100 verschiedenen Zielen in Marsch gesetzt.

Um die über längere Zeit erörterte Eisenbahnfahrverbindung zwischen Memel (Klaipeda) und einem schleswig-holsteinischen Hafen (vor allem Travemünde) ist die Diskussion erloschen. Ein ausgesprochen leistungsfähiger Eisenbahnfahrerdienst zwischen der UdSSR und der DDR ist jedoch aus dem Planungs- in das Baustadium eingetreten. Sowohl in Mukran auf der Insel Rügen als auch bei dem Hafen Memel hat die Konstruktion und Einrichtung der großen Terminals begonnen. Auf der Rostocker Werft wurden für die Sowjetunion sechs Waggonfahrerschiffe mit Ablieferungsdaten von Ende 1986 bis 1989, die offensichtlich für den Ostseedienst vorgesehen sind, bestellt. Ab 1990 werden sie einen Transportbedarf von 5,3 Mio t Eisenbahngütern decken. Die Kapazität jedes der sechs bestellten und 16 Knoten laufenden Schiffe soll zwischen 103 und 109 Waggons betragen. Bei einer Fahrzeit von 20 Stunden von Rügen bis Memel und einer Hafenliegezeit von 4 Stunden würde ein schneller Gütertransport, der auch über die inzwischen modernisierte Transsibirische Bahn bis Ostasien, besonders Japan, gewährleistet wäre, erfolgen. Als Verteiler für die Bundesrepublik Deutschland und andere Staaten Westeuropas würde der Güterbahnhof Meckelfeld in die Planung mit einbezogen werden. Selbstverständlich wird nach Eröffnung der Fahrverbindung die Fahrtstrecke zwischen Westeuropa und Fernost (von 22 000 km Seeweg auf 13 000 km Landweg) erheblich verkürzt sein, was eine unwillkommene Konkurrenz für den Hamburger Hafen und die westliche Handelsschiff- flotte bedeuten wird.

#### 4. Der Elbeseitenkanal bzw. Nord-Süd-Kanal

Nach einer Bauzeit von etwas über 8 Jahren wurde der Elbeseitenkanal 1976 eröffnet. Seine Fertigstellung lag im Interesse von Hamburg, das sich auch am Bau finanziell beteiligte. Diese Wasserstraße verbindet die Elbe mit dem Mittel-landkanal, ist mit zahlreichen Schleusen und einem Schiffshebewerk versehen; insgesamt beträgt die Länge etwas mehr als 115 km. Mit dem Kanal wurde der Weg vom Hafen Hamburg zum Industriegebiet Braunschweig-Peine-Salzgitter um mehr als 200 km verkürzt, der Umweg durch die DDR und über das Schiffshebewerk bei Magdeburg war nicht mehr nötig. Außerdem ist eine ständige Binnenschiffahrtsverbindung Hamburgs mit Magdeburg und den oberhalb Magdeburgs gelegenen Elbeabschnitten gewährleistet, auch dann, wenn bei dem häufig auftretenden Niedrigwasser der Elbe unterhalb von Magdeburg die Binnenschiffe erleichtert werden müssen. Wenn der Bau des Elbeseitenkanals in seiner wirtschaftlichen Effizienz heute unterschiedlich und vielfach negativ bewertet wird, so hat diese Bewertung verschiedene Ursachen. Unter anderem muß erwähnt werden, daß der Erztransport von Hamburg (Hansaport) nach dem Industriegebiet Salzgitter im wesentlichen nicht - wie geplant - auf dem Wasserweg erfolgt, sondern durch eine beträchtlich verbesserte Bundesbahnverbindung und die entsprechende Tarifgestaltung gewährleistet wird. Für Hamburg ist es von großem Vorteil, daß nahezu der gesamte Erzimport für das Industriegebiet über den neu angelegten Erzimporthafen Hansaport (seit 1976) durchgeführt wird.

#### 5. und 6. Bau des Abwassersammlers Nordheide und des Abwasserhauptsammlers West in Schleswig-Holstein

Die Vollendung des Baus des Abwassersammlers Nordheide bildete die Grundlage für eine dichtere Besiedlung, desgleichen der Bau des Abwasserhauptsammlers West in Schleswig-Holstein nördlich der Elbe. Damit wurde sogleich ersichtlich, daß eine Konzentration der Bevölkerung, eine dichtere Bebauung, nicht nur eine Frage der Verkehrsanbindung ist, sondern daß vor allem auch das Problem der Ver- und Entsorgung, d.h. die Berücksichtigung des Umweltschutzes, in genügendem Umfang geklärt werden muß. Beide Sammler wurden langfristig konzipiert und fertiggestellt, wenn auch die Ausführung stellenweise Anlaß zu heftiger Kritik gab. Bauliche Verbesserungen wurden auf Grund von Protesten der Anlieger bis in die Gegenwart vorgenommen.

#### 7. Die Frage der City-Abgrenzung sowie der Bau der City-S-Bahn

Stadtplanung hat sich mit der Frage nach der City-Anbindung und damit mit der Verkehrsgestaltung im Großstadtbereich zu befassen. Hamburgs City erstreckt sich im Areal der mittelalterlichen Altstadt und der mittelalterlichen Neustadt, sowie im Gebiet um St. Georg, begrenzt durch die Wallanlagen des 17. Jahrhunderts. Dieser Bereich wird ergänzt durch Teile des Gebietes von Harvestehude, das verwaltungsmäßig nicht mehr zur City gehört. Die Verkehrsanbindung ist hier recht gut gelöst: es gibt eine Fülle von S-Bahn- und U-Bahn-

Linien, die in jüngster Zeit vom Hauptbahnhof aus durch die City-S-Bahn ergänzt worden sind. Dabei hat man eine interessante Lösung gefunden: Unter dem Wasser der Binnenalster hat man ein mehrere Stockwerke tiefes System entwickelt, in dem sich die einzelnen Linien kreuzen.

## 8. Das Projekt des Flughafens Kaltenkirchen

Die Anlage eines neuen Flughafens ist ein Projekt, das in Hamburg viel und lange diskutiert wurde. Nachdem eine Anzahl von dafür in Frage kommenden Standorten, so z.B. südlich der Stadt im Bereich von Horst, untersucht worden waren, entschloß man sich, einen neuen Flughafen bei Kaltenkirchen vorzubereiten. Vor 20 Jahren erfolgte bereits die Genehmigung. 1969/70 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, und 1975 sollte die erste Startbahn fertiggestellt sein. Insgesamt sollte der 2 400 ha große Flugplatz über zwei Parallel-Startbahnen von zunächst je 4000 m Länge verfügen. Die Entfernung des Flugplatzes von der Stadtmitte Hamburgs sollte sich auf 35 km, vom derzeitigen Flugplatz Fuhlsbüttel auf 24 km und von Kiel auf 60 km belaufen. Ohne auf die technischen Einzelheiten und auf die Verkehrsanbindung noch näher einzugehen, ist folgendes festzuhalten: Die Lage des projektierten Flugplatzes, der nach den bisherigen Beschlüssen nun wiederum nicht gebaut werden soll, ist für den Bereich Norddeutschland durchaus als günstig zu bezeichnen. Speziell für den schleswig-holsteinischen Raum und den angrenzenden jütischen Bereich hätte sich hier eine neue Zentralfunktion in verkehrsgeographischer Hinsicht ergeben können. Wenn jetzt der Flughafen Fuhlsbüttel modernisiert und ausgebaut wird, so ist dieses nur als eine »verdeckte« Notlösung zu bezeichnen. Aus verkehrsplanerischer und funktionaler Sicht ist der Verzicht auf den Bau des Flughafens Kaltenkirchen als Fehler zu bewerten. Ungelöst ist das Problem einer besseren Verkehrsanbindung des Flughafens Fuhlsbüttel. Es gibt keinen Schnellbahnanschluß, eine Verbesserung der Straßenverbindung zur Autobahnabfahrt Schnelsen-Nord ist allerdings beschlossen.

## 9. Der Bau des neuen Elbtunnels

Der Bau des neuen Elbtunnels (1968–1975) und damit die Verlängerung der Westtangente nach Süden sowie die Verbindung zum Autobahnnetz kann in seinen Auswirkungen nicht hoch genug eingeschätzt werden. Der Tunnel überwindet Hamburgs natürliche Grenze, die Elbe, und sichert damit den südlich gelegenen Wohngebieten in den Harburger Bergen Attraktivität und Anbindung; darüber hinaus gewannen die Achsenendpunkte Buxtehude und Buchholz eine günstigere Straßenverbindung. Wichtig ist ferner, daß die Marschen südlich der Elbe nun als Gebiete für Industrie- und Wirtschaftsansiedlungen ebenfalls mehr Anreiz geben.

Der neue Elbtunnel ist 3,3 km lang und erreicht an seiner tiefsten Stelle 27 m unter dem mittlerem Wasserspiegel. Er existiert jetzt 10 Jahre und hat sich bereits als so stark frequentiert erwiesen, daß ein zusätzlicher Ausbau, d.h. die Anfügung einer vierten Röhre, beschlossen wurde. Den Tunnel passieren pro Jahr etwa 30

Mio. Fahrzeuge. Der bisherige Wochenrekord lag bei 630 000 Fahrzeugen, der bisherige Tagesrekord belief sich auf 115 000 Fahrzeuge. Häufig bilden sich Verkehrsstaus, so daß im Sommer 1985 dem Bau einer vierten Elbtunnelröhre höchste Priorität im Bundesfernstraßennetz eingeräumt wurde. Mit dem Baubeginn ist 1987/88 zu rechnen.

#### 10. Das Vorhafenprojekt Neuwerk

Bei dem Vorhafenprojekt Neuwerk handelt es sich um einen Hafen mit direktem natürlichem Anschluß an Tiefwasser, also um einen Tiefwasser-Vorhafen Hamburgs. Die bei Scharhörn geplante Hafeneinfahrt besitzt eine natürliche Wassertiefe von 20 m unter mittlerem Tideniedrigwasser. Dies entspricht etwa 23 m unter mittlerem Tidehochwasser. Diese Wassertiefe wäre ausreichend für Schiffe mit 300 000 Tdw. Im Zuge der ersten Baustufe waren ein Hafenbecken mit Hafeneinfahrt, ein 1 250 ha großes Industriegelände und ein Anschlußdamm mit Verkehrswegen zum Festland vorgesehen. Angesichts der Tatsache, daß die Bundesrepublik in Wilhelmshaven bereits einen Tiefwasserhafen besitzt, der wirtschaftlich z.Zt. nicht genügend ausgelastet ist, muß das Projekt Neuwerk schon von seinen Vorstadien her als verfehlt bezeichnet werden. Zwar ist es jahrelang ernsthaft diskutiert worden, kann jedoch aus der heutigen Sicht als überholt und endgültig zu den Akten gelegt charakterisiert werden. Es versteht sich wohl auch in erster Linie als Planungseuphorie der sechziger und siebziger Jahre.

#### 11. Das Großsiedlungsprojekt Billwerder-Allermöhe

In der Nähe Bergedorfs wurde 1972 ein Großsiedlungsprojekt für etwa 75 000 Einwohner nach der Konzeption des Dichtemodells geplant, wobei die benachbarten Räume zu Freizeit- und Erholungsflächen entwickelt werden sollten. Infolge der Finanzknappheit und der rückläufigen Bevölkerungszahl wurde das Projekt 1976 in der Bürgerschaft abgelehnt. In jüngster Zeit ist jedoch die Planung für diese Region wieder aktuell geworden, weil hier auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg Einfamilienhäuser oder Reihenhäuser gebaut werden sollen mit dem Ziel, die Bevölkerung der Freien und Hansestadt daran zu hindern, in die außerhalb Hamburgs gelegenen Gebiete Niedersachsens und Schleswig-Holsteins abzuwandern.

#### 12. Fragen der Industrieansiedlung und Energieversorgung

Industrie und Gewerbebetriebe finden sich hauptsächlich im Norden des Hafens von Waltershof bis zur Peute, entlang des Reiherstieges und in den Harburger Häfen. Östlich der Norderelbbrücken existiert eine Kupferhütte. Im alten Freihafen sind Schiffs- und Schiffsmaschinenbau konzentriert, am nördlichen Reiherstieg vorwiegend Mineralölbetriebe. In den Harburger Häfen werden Getreide, Futtermittel und Ölsaaten verarbeitet. Westlich des Köhlbrands werden ein Stahl- und ein Aluminiumwerk betrieben, und im Westen Finkenwerders ist die Flugzeug- und Raumfahrtindustrie beheimatet. Industrie- und Gewerbebetriebe

stellen flächenmäßig mit 1 90 ha oder fast 30% der genutzten Hafenfläche die weitaus größte Gruppe an Hafenaktivitäten.

Hinzu kommen, was den Großraum Hamburg anbelangt, das Kernkraftwerk und Industriebetriebe im Bereich von Stade und am Südufer der Unterelbe. Um der Industrie weitere Ansiedlungen zu ermöglichen, hat man ein Hafenerweiterungsgebiet ausgewiesen und die Wohnregionen Altenwerder, Waltershof und Moorburg verlegt. Diese inzwischen durchgeführten Maßnahmen werden heute als voreilig bezeichnet. Da nur wenige Möglichkeiten bestehen, die Industrieansiedlungen branchenabhängig zu steuern, ist der Großraum Hamburg von nicht voraussehbaren Entscheidungen fremder Unternehmen abhängig. Dementsprechend ist der zukünftige Flächenbedarf auch nicht vorauszusagen. Hinzu kommt, daß der Platzbedarf branchen- und betriebsabhängig ist. So ist die Stadt Hamburg bemüht, der Industrie Erweiterungsflächen anzubieten, die verkehrsmäßig im voraus erschlossen worden sind und auf denen kurzfristig alles Gewünschte an Gebäuden erstellt werden kann. Im Zuge dieser Planungsvorleistungen sind Flächen im Gebiet von Moorburg-Mitte aufgespült worden, eine Maßnahme, die heute als übertrieben angesehen wird. Insgesamt können heute im Raum Moorburg-Finkenwerder noch etwa 1 200 ha Gelände für Industrie- und Gewerbebetriebe erschlossen werden. Allerdings ist die Nachfrage äußerst gering, so daß die Gefahr besteht, die entsprechenden Regionen später einmal als »Planungswüstungen« bezeichnen zu müssen.

#### Zusammenfassung:

Insgesamt ist festzuhalten, daß der Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg nicht nur ein hafenorientierter Wirtschaftsstandort, sondern vor allem als differenzierte, auch über die Grenzen zu Schleswig-Holstein und Niedersachsen hinausgehende Industriezone mit punktuellen Schwerpunkten zu interpretieren ist. In erster Linie jedoch handelt es sich um eine Stadt mit »Metropolfunktion«, die die Bereiche Medien, Kultur, Verwaltung, Bank- und Versicherungswesen usw. umfaßt.

Damit wird zwar eine überregionale Bedeutung im norddeutschen Raum, in der Bundesrepublik Deutschland sowie im angrenzenden Ostseeraum erzielt, es zeigt sich aber auch, daß ohne eine präzise und weitergreifende Verkehrsanbindung an die Nachbarräume eine abgestimmte Entwicklung von Stadtstaat und Umland nur mit Mühe durchgeführt werden kann. Daraus ergibt sich jedoch auch die Notwendigkeit, in viel stärkerem Maße als in der Vergangenheit die Planung zwischen den drei Bundesländern Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein zu koordinieren.

Ob der jahrelang geäußerte Gedanke einer Zusammenfassung der norddeutschen Bundesländer zu einem norddeutschen Gesamtstaat – bei einer eventuellen politischen Verwirklichung – der verkehrs- und wirtschaftsgeographischen Strukturierung dienlich gewesen wäre, ist zwar anzunehmen, muß jedoch reine Theorie bleiben.

## Summary

## Traffic development and planning in Greater Hamburg

The most important problems are considered, determining in their entire conception the development of today's situation of Hamburg as well as of the adjacent regions of Schleswig-Holstein and Lower Saxony and their influence upon those regions in the years ahead.

The following questions are dealt with:

1. Where do the regionally important crucial points of development up to the 19<sup>th</sup> century lie?
2. The main features of planning and their results before the second world war.
3. The planning conception, especially the problem of the developing axis and their intermediate areas after 1945.
4. Actual problems since 1950 - their realization and therefrom resulting new questions.
5. Extension and new construction of federal arterial highways.
  - a) to Lübeck and Travemünde
  - b) to the south (Hannover, Nörten-Hardenberg) completed 1960
  - c) to the north (Flensburg, Kiel respectively) completed 1975, 1977 respectively.
6. The meanwhile accomplished electrification of the railway line to Bremen, thus shortening the travelling time to Buchholz.
7. The new construction of the North-South-Canal respectively the Elbe-Lateral-Canal (completed in 1976). Construction of the new iron-ore-port Hansaport.
8. Building of a sewage water collector 'Nordheide', giving the possibility for denser housebuilding (terminated).
9. Completion of the building of a sewage water collector 'West' (Schleswig-Holstein).
10. Completion of the City-S-Bahn (rapid underground for the city) in order to release the passenger-short-distance-traffic.
11. Conception of the airport Kaltenkirchen (planning has been stopped; airport will not be built).
12. New construction of the Elbtunnel together with the western by-pass highway of Hamburg (completed in 1975).
13. Conception of the deep water outer harbour 'Neuwerk' (planning has been stopped, harbour Neuwerk will not be built).
14. Billwerder - conception of a new town; for years an often discussed project, then stopped and lately in planning and construction again, yet on a reduced scale.
15. Questions of industrial settlements in the extension of the harbour and energy supply as a planning conception.

## Literaturhinweise:

- Braun, P.*: Die sozialräumliche Gliederung Hamburgs. - Weltwirtschaftliche Studien aus dem Institut für europäische Wirtschaftspolitik der Universität Hamburg, H. 10, 1968.
- Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland. Mit »Für Hamburgs Zukunft«. Ansprache von Bürgermeister H. Weichmann vor der Bürgerschaft bei der Bekanntgabe des Entwicklungsmodells am 2.7.69. - Berichte und Dokumente aus der Freien und Hansestadt Hamburg, Nr. 186, 1969.
- Der Hamburger Hafen. Sein Wiederaufbau von 1945-1951. - Hamburg 1952. Hamburg in Zahlen. Verschiedene Jahrgänge.
- Hamburg, Großstadt und Welthafen. - Festschrift zum 30. Deutschen Geographentag 1.-5.8.55 in Hamburg. - Kiel 1955.
- Möller, I.*: Hamburg. Stuttgart 1985. (Länderprofile - Geographische Strukturen, Daten, Entwicklungen).
- Oberbeck, G.*: Erholungs- und Grünflächen im Großraum Hamburg - ihre Abhängigkeit von Entwicklung und Planung. - In: Städtisches Grün in Geschichte und Gegenwart. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 101, 1975.
- Oberbeck, G.*: Der Großraum Hamburg - Entwicklung und Planung unter besonderer Berücksichtigung von Industrie und Hafen. - In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Bd. 53, H. 2, 1979.
- Deutscher Planungsatlas, Bd. 8: Hamburg. Hrsg. Akademie für Raumforschung und Landesplanung und Freie und Hansestadt Hamburg, Baubehörde. - Hannover 1978.
- Derselbe, Ausgabe für Schulen, 1981.
- Rohr, H.-G. v.*: Industriestandortverlagerungen im Hamburger Raum. - Hamburger Geographische Studien, H. 25. 1971.
- Wolfram, U.*: Räumlich-strukturelle Analyse des Mietpreisgefüges in Hamburg als quantitativer Indikator für den Wohnlagewert. - Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Bd. 66, 1976.

Klemens Weiser

## Walter Kuhn (1903–1983)

### Seine Bedeutung für die Erforschung der deutschen Ostsiedlung

Am 25. August 1983 starb in Salzburg, seinem Altersruhesitz, der emeritierte Professor für Siedlungsgeschichte und Volkstumsforschung namentlich Ostdeutschlands, Walter Kuhn. Mit ihm verlor, wie die zahlreichen nach seinem Tode erschienenen Nachrufe übereinstimmend hervorheben, die Siedlungsgeschichtsforschung einen ihrer bedeutendsten Vertreter. Schon zu Lebzeiten waren ihm ausführliche Würdigungen seiner wissenschaftlichen Arbeit durch Freunde und Fachkollegen zuteil geworden, zudem mehrere öffentliche Auszeichnungen, darunter der Nicolaus-Copernicus-Preis der Johann-Wolfgang-Goethe-Stiftung (1939), der Oberschlesische Wissenschaftspreis (1943), der Oberschlesische Kulturpreis (1965) und der Dehio-Preis (1971)<sup>1</sup>.

Die systematische wissenschaftliche Erforschung der ostdeutschen Siedlungsgeschichte, die durch Walter Kuhns Forschungsarbeit vielfältig bereichert wurde, stand nicht am Anfang seiner eigenen wissenschaftlichen Laufbahn. Diese begann vielmehr mit dem ganz ursprünglichen Interesse an seinem Heimatort Bielitz in Ostoberschlesien und am Leben und Alltag der deutschen Siedlungen im benachbarten Galizien und Wolhynien. Wie sich in der wissenschaftlichen Arbeit Kuhns die Hinwendung von diesem, in der Folgezeit auf die Sprachinselforschung im allgemeinen erweiterten Arbeitsgebiet zur Siedlungsgeschichte vollzog, welche Tendenzen der Ostforschung jener Zeit er dabei aufnahm und weiterentwickelte und welche neuen Impulse für die Geschichte der deutschen Ostsiedlung von seiner Forschungsarbeit ausgingen, wird im folgenden zu zeigen versucht. Zuvor jedoch soll eine kurze Beschreibung der wichtigsten Etappen seines Lebens gegeben werden<sup>2</sup>.

Am 27. September 1903 wurde Walter Kuhn in Bielitz an der Biala in Österreich-Schlesien geboren. Zu jener Zeit bildete das mehrheitlich von Deutschen bewohnte Bielitz gemeinsam mit einem Kranz deutschsprachiger Dörfer, der es

---

<sup>1</sup> Zu den Nachrufen auf Walter Kuhn ebenso wie zu den Würdigungen seiner Forschungsarbeit vgl. H. *Weczerka*: Verzeichnis der Veröffentlichungen Walter Kuhns 1923–1978. In: Zeitschrift für Ostforschung 27, 1978, Heft 3, S. 532–554 sowie *ders.*: Verzeichnis der Veröffentlichungen Walter Kuhns seit 1979 und der ihm gewidmeten Nachrufe (mit Nachträgen). In: Zeitschrift für Ostforschung 32, 1983, Heft 2, S. 169–172; ein weiterer Nachruf erschien 1984: J.J. *Menzel*: Walter Kuhn 1903–1983. In: Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau 25, 1984, S. 1f.

<sup>2</sup> Vgl. hierzu Walter Kuhns autobiographische Schilderung: W. *Kuhn*: Eine Jugend für die Sprachinselforschung. Erinnerungen. In: Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau 23, 1982, S. 225–278.

umgab, eine deutsche Sprachinsel in polnischsprachiger Umgebung. Diese besondere Situation seiner Heimatstadt sowie sein Eintritt in die Bielitzer Ortsgruppe des österreichischen Wandervogels wurden von entscheidender Bedeutung für seinen weiteren Lebensweg. Unter der Losung »Heimatbildung durch Heimatforschung« veranstaltete eine Arbeitsgemeinschaft des Bielitzer Wandervogels, der Walter Kuhn sich angeschlossen hatte, Fahrten zu den deutschen Siedlungen in Galizien, Erlebnisse, denen sich eine Wanderfahrt der Schlesischen Jungenschaft durch Wolhynien im Jahr 1926 anschloß. Diese Eindrücke wurden für ihn zum Anlaß, anstelle der Elektrotechnik, die er seit 1921 in Graz studierte, die Erforschung der deutschen Sprachinseln zu seinem Beruf zu machen. Nach Abschluß des Studiums der Elektrotechnik 1927 schrieb er sich in Wien für die Fächer Geschichte und Volkskunde (die damals in das Fach Völkerkunde integriert war) ein und legte 1931 bei Arthur Haberlandt das Doktor-examen mit einer schon vorher veröffentlichten Arbeit über die jungen deutschen Sprachinseln in Galizien<sup>3</sup> ab. Dieser Arbeit waren mehrere Veröffentlichungen über Bielitz und andere deutsche Sprachinseln, vor allem in Galizien, vorausgegangen, die teils auf den Fahrten mit dem Wandervogel, teils auf Kuhns Mitarbeit an der Inventur des Bielitzer Heimatmuseums beruhten. Die auf die Promotion folgende kurze Phase beruflicher Unsicherheit (eine vorgesehene Anstellung beim Deutschen Auslands-Institut in Stuttgart kam infolge der Wirtschaftskrise nicht zustande) wurde durch die Anstellung als »wissenschaftlicher Hilfsarbeiter« beim Deutschen Kulturbund in Kattowitz 1932 beendet. Walter Kuhn nutzte die gebotene Möglichkeit zur Entwicklung und Ausarbeitung der theoretischen Grundlagen der Sprachinselforschung. So entstand eine grundlegende Untersuchung<sup>4</sup>, deren methodische Richtlinien noch in seine spätere Siedlungsgeschichtsforschung hineinwirkten. Dieses Buch, obwohl niemals als Habilitationsschrift eingereicht, war der Anlaß für die Berufung auf den Lehrstuhl für Deutsche Volkskunde und ostdeutsches Volkstum in Breslau im Sommer 1936. Die damit verbundenen Lehrverpflichtungen gestatteten es Walter Kuhn nicht mehr, sich vorwiegend mit der Erforschung der Sprachinseln zu beschäftigen. Gleichwohl erschienen in jener Zeit nicht nur weitere kleinere Arbeiten über deutsche Sprachinseln, sondern auch die ersten siedlungsgeschichtlichen Untersuchungen<sup>5</sup>, sowie eine weitere Untersuchung zur Geschichte von Bielitz<sup>6</sup>. Im Februar 1943 erfolgte die Einberufung zum Militärdienst. Der Dienst an »einem stillen Abschnitt der Front«, wie Kuhn selbst sagte (er war einer Heeresküstenbatterie auf S. Malo in der Bretagne zugeteilt worden), machte weiteres wissenschaftliches Arbeiten zwar möglich, jedoch gelangte keines der in jener Zeit fertiggestellten

<sup>3</sup> W. Kuhn: Die jungen deutschen Sprachinseln in Galizien. Ein Beitrag zur Methode der Sprachinselforschung. Münster i.W. 1930 (Deutschtum und Ausland 26/27).

<sup>4</sup> W. Kuhn: Deutsche Sprachinselforschung. Geschichte, Aufgaben, Verfahren. Plauen i.V. 1934 (Ostdeutsche Forschungen 2).

<sup>5</sup> Als die wichtigste darunter ist zu nennen: »Die Erforschung der neuzeitlichen deutschen Ostsiedlung.« In: H. Aubin u.a. (Hgg.): Deutsche Ostforschung. Ergebnisse und Aufgaben seit dem ersten Weltkrieg. Bd. 2, Leipzig 1943 (Deutschland und der Osten 21), S. 155–235.

<sup>6</sup> W. Kuhn: Geschichte der Herrschaft Bielitz bis 1660. In: Deutsche Monatshefte, Jg. 8, 1941/42, Heft 3–5, S. 86–130.

Manuskripte zum Druck. 1944 geriet Kuhn in amerikanische Kriegsgefangenschaft. Als er 1947 entlassen wurde, hatte er nicht nur den Verlust seiner Heimat, seines Berufes und Besitzes zu beklagen, sondern auch die Zerstörung des als Lebensaufgabe geplanten Forschungsgebietes. Nach den Umwälzungen und Verwüstungen des Krieges war Sprachinselforschung in dem von ihm konzipierten Sinne nicht mehr möglich. In seinen Erinnerungen beschreibt er den angesichts dieser Umstände gefaßten Entschluß, Siedlungshistoriker zu werden: »Meine persönliche Antwort darauf, daß die Sprachinseln ein Stück Geschichte geworden waren, war, diesem Wege zu folgen und mich der Geschichte des Ostdeutschtums zuzuwenden, und zwar dem entscheidenden Beginn dieser Geschichte.«<sup>7</sup> Wurde diesem neuen Forschungsgegenstand, der nunmehr im Mittelpunkt seiner Arbeit stand, ein 1947 erteilter Lehrauftrag für Deutsche Volkskunde an der Universität Hamburg noch nicht ganz gerecht, so entsprach die 1955 erteilte Professur für Siedlungsgeschichte und Volkstumsforschung namentlich Ostdeutschlands voll und ganz dem selbst gewählten Arbeitsgebiet. In diesem zweiten Abschnitt seines Forscherlebens gab Walter Kuhn der ostdeutschen Siedlungsgeschichtsforschung nicht nur entscheidend neue Impulse auf dem Gebiet der Forschungskonzeption und der Methodik, sondern förderte nicht zuletzt auch auf dem Gebiet der Detailforschung zahlreiche Erkenntnisse zutage.

Der zweite, nach dem Krieg beginnende Abschnitt des wissenschaftlichen Lebensweges Walter Kuhns bedeutete keinen völligen Neuanfang. Hatte sich auch der Gegenstand der Forschung geändert, so wurden doch in der Erforschung der Sprachinseln, vor allem in dem Grundlagenbuch »Deutsche Sprachinselforschung« entwickelte methodische Ansätze in der Siedlungsgeschichtsforschung nutzbar. Dies betrifft in erster Linie die Methoden der Statistik und der Namenforschung. Vor allem die Namenforschung diente schon in der Sprachinselforschung historiographischen Zwecken, nämlich der Ermittlung der historischen Sprachgrenze und der Herkunft der Siedler. Dabei wurden Orts- und Flurnamen ebenso wie Personennamen ausgewertet. Die Sprachgrenzforschung zielte auf den Nachweis deutscher Siedler in den einzelnen Orten ab, die Herkunftsforschung auf die Erkenntnis der Heimortorte und -länder; in der Siedlungsgeschichtsforschung ist beides für die Rekonstruktion der Siedlungsbewegung und damit für den geschichtlichen Verlauf der Ostsiedlung von großer Bedeutung. Durch die ausführliche Erörterung der Möglichkeiten und Probleme der Namenforschung, vor allem bei der Anwendung auf die genannten Bereiche<sup>8</sup>, entwickelte Walter Kuhn die methodischen Grundlagen, die seine späteren siedlungsgeschichtlichen Arbeiten wesentlich bestimmen.

In der Zwischenkriegszeit, in jener Epoche, in der für Kuhn die Sprachinselforschung das eigentliche Arbeitsgebiet war, ging in der Siedlungsgeschichtsforschung eine vor allem von Hermann Aubin angeregte und mit Nachdruck geforderte Neuorientierung vor sich. In einem programmatischen Aufsatz erklärte Aubin es für »gänzlich unmöglich«<sup>9</sup>, die Hochphase der Ost-

<sup>7</sup> W. Kuhn: Erinnerungen (vgl. Anm.2), S. 276.

<sup>8</sup> Vgl. W. Kuhn: Deutsche Sprachinselforschung (vgl. Anm. 4), S. 202–230.

<sup>9</sup> H. Aubin: Zur Erforschung der deutschen Ostbewegung. Leipzig 1939. (Deutsche Schriften zur Landes- und Volksforschung 2), S. 14.

siedlung im 12. bis 14. Jahrhundert östlich der Elbe zu verstehen, ohne sowohl räumlich als auch zeitlich die Gesamtheit der Ostsiedlung in den Blick zu fassen. Der von Aubin ausgehende neue Impuls für die Ostsiedlungsforschung war die »Ganzheit der Betrachtung in der Dreiheit von Raum, Zeit und Inhalt«<sup>10</sup>. In Übereinstimmung damit forderten zugleich Kötzschke und Ebert, die bisherige auf »einzelne Zeitabschnitte und Landschaften« gerichtete Forschung zu überwinden und die »Geschichte ostdeutscher Siedlung, ihren Ablauf, ihre inneren Ursachen und Folgewirkungen in einem wohlbegründeten, allgemeinverständlichen Gesamtbild vor Augen zu stellen, ...«<sup>11</sup>.

Für diesen Neuansatz der Ostsiedlungsforschung, der zur maßgeblichen Richtlinie wurde, war, gerade vor dem Hintergrund des Kerngedankens der inhaltlichen Erforschung der in einem großen räumlichen und zeitlichen Rahmen zu sehenden Ostsiedlung, die Sprachinselforschung, wie sie Walter Kuhn konzipiert hatte, von großem Nutzen. Aubin selbst schätzte deren Wert sehr hoch ein: »Aus der modernen Volksinselforschung, wie sie namentlich Walter Kuhn entwickelt hat, kann unsere Einsicht in die ferner liegende Vergangenheit überhaupt einen noch gar nicht abzusehenden Gewinn ziehen.«<sup>12</sup>

Umgekehrt wurde diese neue, vornehmlich auf Aubin zurückgehende Konzeption der Erforschung der Ostsiedlung für Walter Kuhns eigene siedlungsgeschichtliche Forschung bestimmend, indem er sie aufgriff, mitgestaltete und ergänzte.

Zu den neuen Impulsen, die Kuhn der Betrachtung der Ostsiedlung als Ganzes gegeben hat, gehört die Überwindung der nationalen Sichtweise, in der Kötzschke und Ebert und auch Aubin noch befangen waren. So schreibt Kötzschke: »Nur die geschichtliche Darstellung der deutschen Siedlung im Osten selbst ist Aufgabe und Gegenstand dieser Schrift.«<sup>13</sup> Eine ähnliche Einschränkung macht Aubin mit seiner »Forderung, die Ostbewegung *unseres* Volkes (Hervorhebung von mir, K.W.) in ihrem ganzen räumlichen Umfange ins Auge zu fassen.«<sup>14</sup> Demgegenüber stellt Kuhn die Ostsiedlung als »die Folge einer gesamtandinavischen Strukturwandlung«<sup>15</sup> heraus und rückt nicht nur die deutschen Siedler in den Zusammenhang »ihrer Zugehörigkeit zum Abendlande, dessen östlichste Vorhut sie eine Zeitlang darstellten«<sup>16</sup>, sondern betont zugleich auch die »Integrierung Polens in das Abendland«<sup>17</sup>. In engem Zusammenhang damit steht sein mehrfach betontes Streben nach einer tendenzfreien Forschung<sup>18</sup>, mit der er

<sup>10</sup> Ebd. S. 10.

<sup>11</sup> R. Kötzschke und W. Ebert: Geschichte der ostdeutschen Kolonisation. Leipzig 1937, S. 7.

<sup>12</sup> Aubin, Erforschung (vgl. Anm. 9), S. 30.

<sup>13</sup> Kötzschke/Ebert, Kolonisation (vgl. Anm. 11), S. 7.

<sup>14</sup> Aubin, Erforschung (vgl. Anm. 9), S. 8.

<sup>15</sup> W. Kuhn: Die deutsche Ostsiedlung vom Mittelalter bis zum 18. Jahrhundert. In: Das östliche Deutschland. Ein Handbuch. Würzburg 1959, S. 165–238; speziell S. 176.

<sup>16</sup> W. Kuhn: Wesenszüge und Verlauf der deutschen Ostsiedlung. In: Der deutsche Osten. Referate des ersten Ostseminars der Hochschule für politische Wissenschaften München. München 1956, S. 5–18; speziell S. 18.

<sup>17</sup> W. Kuhn: Ostdeutsche Siedlungsgeschichte als Forschungsaufgabe. In: Kulturwart 19, 1971, Nr. 106, S. 13–17; speziell S. 16f.

<sup>18</sup> Ebd.

den teilweise mit scharfer Polemik ausgetragenen Gegensatz zur polnischen Forschung im Sinne einer fortschreitenden gemeinsamen Annäherung an die historische Wahrheit<sup>19</sup> zu versachlichen suchte.

Walter Kuhn ist von polnischer Seite heftig kritisiert worden. Dabei bezogen sich die Einwände z.B. auf den Stand der slawischen Siedlung vor dem Einsetzen der deutsch-rechtlichen Siedlung, den Kuhn zu niedrig, und das Ausmaß der Prägung der Siedlungsgebiete durch die deutsch-rechtliche Siedlung, das er zu hoch eingeschätzt habe<sup>20</sup>. Die Anzahl der slawischen Siedler vor dem Einsetzen der deutsch-rechtlichen Siedlung sei von ihm unter-, die der deutschen Siedler danach überschätzt worden, womit auch eine Überschätzung des Verdeutschungsprozesses der Städte verbunden gewesen sei<sup>21</sup>.

Diese Kritik verbinden die marxistischen polnischen Forscher, wie z.B. Gerard Labuda und Józef Gierowski, mit dem Vorwurf einer »politischen Ideologie«<sup>22</sup>, die die Tradition einer der »Rechtfertigung der von den preußisch-deutschen Junkern und Imperialisten betriebenen Ostpolitik«<sup>23</sup> dienenden Geschichtsschreibung fortsetze und den »Anspruch auf eine Revision der bestehenden Ostgrenzen Deutschlands erhärten helfen« solle<sup>24</sup>. Dieser Revisionismuskritik wird auch von Autoren wie Sczaniecki<sup>25</sup> und Kaczmarczyk<sup>26</sup> erhoben.

In methodischer Hinsicht bemängeln die polnischen Historiker vor allem die Nichtbeachtung des Klassenaspekts, die u.a. zu einer Verkennung der Krise des Feudalismus im 14. und 15. Jahrhundert geführt habe<sup>27</sup>, sowie eine aus ihrer Sicht zu geringe Beachtung der Geschichte der osteuropäischen Völker<sup>28</sup>. Die polnische Literatur sei nur unzureichend ausgewertet worden<sup>29</sup>.

Bei allen teilweise scharf formulierten Einwänden wird aber doch der wissenschaftliche Wert der Arbeit des kritisierten Forschers und sein Bemühen um Objektivität anerkannt. So verweist Gerard Labuda in seiner Auseinandersetzung mit der zweibändigen Monographie zur deutschen Ostsiedlung in der Neuzeit nicht nur auf »das umfassende, wenn auch bisweilen einseitige Wissen des Verfassers und die große Nützlichkeit seines Werkes«<sup>30</sup>, sondern auch auf dessen Hervorhebung der Tatsache, »dass das deutsche Siedlungswerk nicht nur von

<sup>19</sup> Vgl. P.E. *Nasarski* (Hg.): *Wege zum Nachbarn*. Bielefeld 1974, S. 45.

<sup>20</sup> Vgl. M. *Sczaniecki* u.a.: *Manual of German Revisionism*. In: *Polish Western Affairs* 1, 1960, S. 64–109; speziell S. 68.

<sup>21</sup> Vgl. Z. *Kaczmarczyk* (Besprechung des Buches »Das östliche Deutschland«. Würzburg 1959) in: *Acta Poloniae Historica* 3, 1960, S. 133–145; speziell S. 137. Zum Verdeutschungsprozeß der Städte vgl. G. *Labuda*: *Geschichte der deutschen Ostkolonisation in den neueren westdeutschen Forschungen*. In: *Polish Western Affairs* 2, 1961, S. 260–283; speziell S. 277.

<sup>22</sup> Vgl. J. *Gierowski* u. J. *Kalisch* (Besprechung des Buches von W. *Kuhn*: *Geschichte der deutschen Ostsiedlung in der Neuzeit*. Bd. 1. Köln, Graz 1955) In: *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 6, 1958, Sp. 412–418; speziell Sp. 413.

<sup>23</sup> Ebd. Sp. 412.

<sup>24</sup> Ebd.

<sup>25</sup> Vgl. Anm. 20.

<sup>26</sup> Vgl. Anm. 21.

<sup>27</sup> Vgl. *Labuda*, *Geschichte der deutschen Ostkolonisation*, S. 274 f.

<sup>28</sup> Ebd.

<sup>29</sup> Vgl. *Sczaniecki*, *Manuel*, S. 67, *Gierowski/Kalisch*, Sp. 415.

<sup>30</sup> *Labuda*, *Geschichte der deutschen Ostkolonisation*, S. 277.

deutschen, sondern auch von slawischen Fürsten getragen wurde.«<sup>31</sup>. Ähnlich spricht Gierowski von einer »Fülle von Material, vielen Anregungen und Vergleichsmöglichkeiten«<sup>32</sup> sowie von neuen Erkenntnissen, die erarbeitet worden seien.

Als Beispiel für die Kritik der bundesdeutschen Forschung seien hier Wolfgang Wippermann und Winfried Schich erwähnt. Im Zusammenhang mit der erwähnten Betonung des gesamtabendländischen Charakters der Ostsiedlung durch Kuhn ist das Urteil Wippermanns zu sehen, der ihn, ausgehend von einem an Geiger orientierten Ideologie-Begriff<sup>33</sup>, einer »Europa- und Abendlandideologie«<sup>34</sup> zuordnet, die er als »problematisch«<sup>35</sup>, weil »noch von alten nationalistischen und imperialistischen Vorstellungen beeinflusst« und damit »politisch belastet«<sup>36</sup>, ansieht. Schich schätzt Kuhns Beachtung der altansässigen Bevölkerung in den von ihm untersuchten Gebieten und deren Siedlungsleistung sowohl vor als auch im Rahmen der deutsch-rechtlichen Siedlung als unzureichend ein. Insbesondere verweist Schich darauf, daß Kuhn bei seinen Untersuchungen zum Stadtwerdungsprozeß im ostmitteleuropäischen Raum ausschließlich die Entstehung der deutsch-rechtlichen Städte berücksichtigt, die vorkolonialen slawischen Siedlungen städtischen Charakters jedoch, im Gegensatz zu einer zunehmenden Tendenz in der gegenwärtigen deutschen Forschung, nicht näher beachtet habe, wengleich er ihren städtischen Charakter nicht bestritt<sup>37</sup>.

Ungeachtet dieser Vorbehalte aber sieht auch Wippermann in dem von ihm kritisierten Historiker einen Vertreter der »neueren westdeutschen Forschung«, auf dessen Ergebnisse er sich auch zur Stütze seiner eigenen Argumentation bezieht<sup>38</sup>.

In den zahlreichen Gesamtdarstellungen, die Kuhn zur deutschen Ostsiedlung veröffentlicht hat, werden bestimmte Grundzüge, die den gesamtabendländischen Charakter verdeutlichen, immer wieder hervorgehoben. Dazu gehören die Verbreitung der im Bereich der Maas und des späteren nordöstlichen Frankreich entstandenen Siedlungstechniken und Organisationsformen der Siedlung, wie z.B. die Dreifelderwirtschaft, der Anteil der Franzosen an der Ostsiedlung, nicht nur als Gründer religiöser Orden, sondern auch als Siedler (wallonische Siedlungen gab es z.B. in Schlesien und in der Zips), sowie die Binnenkolonisation der slawischen Staaten (so gab es eine eigene, von der aus dem Westen kommenden Siedlung angeregte polnische Ostsiedlung). Besonders hervorgehoben wurden die

<sup>31</sup> Ebd.

<sup>32</sup> *Gierowski/Kalisch*, Sp. 415.

<sup>33</sup> Vgl. W. *Wippermann*: *Der Ordensstaat als Ideologie*. Berlin 1979, S. 11. Nach Geiger wird »Ideologie« definiert als »ein der Wirklichkeit inadäquates, wenn auch nicht logisch falsches Denken« (ebd.).

<sup>34</sup> Vgl. W. *Wippermann*: *Der »deutsche Drang nach Osten«*. Darmstadt 1981, S. 141.

<sup>35</sup> Ebd.

<sup>36</sup> *Wippermann*, *Ordensstaat*, S. 328.

<sup>37</sup> Vgl. W. *Schich*: *Die slawische Burgstadt*. In: D. Willoweit u. W. Schich (Hgg.): *Studien zur Geschichte des sächsisch-magdeburgischen Rechts in Deutschland und Polen*. Frankfurt, Bern, Cívencester 1980 (Rechtshistorische Reihe 10); speziell S. 27.

<sup>38</sup> Vgl. z.B. *Wippermann*, »Drang nach Osten«, S. 5, Anm. 13, oder *Wippermann*, *Ordensstaat*, S. 333.

neuen Techniken, die das Siedlungsgeschehen erst ermöglichten. Zu diesen gehörten der Wendepflug, die Verwendung von Pferd statt Ochse als Zugtier, die Wassermühle anstelle der alten Handmühle sowie die Vermessung des Landes mit Rute und Seil – Techniken, die die Überwindung der bisherigen Beschränkung auf sehr fruchtbare Böden ermöglichten und damit zu einem Dichteausgleich der Siedlung, zu einer »Brechung des Naturzwanges«<sup>39</sup>, führten.

Mit der Vermessung mit Rute und Seil eng verbunden war die Entwicklung der Hufe als Bemessungsgrundlage für ein einem bäuerlichen Siedler zugeteiltes Landstück. Dieses für den ländlichen Bereich der Ostsiedlung charakteristische Phänomen hat Kuhn am Beispiel der im Raum östlich der Elbe vorherrschenden fränkischen und flämischen Hufe untersucht<sup>40</sup>, wobei er die Art der Vermessung, die Größe der Hufe, den Zusammenhang von Hufe und Dorfform, die genaue Verbreitung der beiden Hufenarten sowie ihre Entstehung erforschte. Im engsten Zusammenhang damit steht die Frage nach der Größe der im Verlaufe der mittelalterlichen Nordostsiedlung gegründeten Bauernhöfe, eine Frage, die bislang nur vermutungsweise beantwortet und von Heinrich von Loesch späterer Forschung anheimgestellt worden war<sup>41</sup>. Das Ergebnis der Untersuchungen Kuhns ist ein äußerst differenziertes Gesamtbild der Siedlungsverhältnisse, wobei sich als »Norm« für die flämische Hufe (für die fränkische Hufe war die generelle Bauernhofgröße – eine Hufe pro Bauernhof – leicht erkennbar und bedurfte keiner Untersuchung mehr) ergab, daß in der nordöstlichen Siedlung der Hof eines deutschen Bauern in der Regel zwei Hufen, der eines slawischen Bauern eine einzelne, manchmal auch nur eine halbe Hufe umfaßte<sup>42</sup>.

Die Kenntnis der Bauernhofgrößen in der Ostsiedlung ist auch deswegen von Bedeutung, weil sie zur Klärung der sehr umstrittenen Frage nach der Bevölkerungsdichte und der Anzahl der Siedler beitragen kann. Die statistischen Untersuchungen, die Walter Kuhn zu dieser Frage durch Auswertung der Peterspfennigliste und kirchlicher Zehntverzeichnisse durchführte, machen nicht nur das Ausmaß des Dichteausgleichs der Siedlung, am Beispiel einer Vielzahl von einzelnen Regionen, deutlich, sondern korrigieren auch bislang in der Siedlungsforschung vorherrschende Anschauungen von der Anzahl der Siedler im Verlaufe der Ostsiedlung. Dem Gesamtergebnis zufolge waren es »rund 200 000 deutsche Bauern, die im 12. Jahrhundert die Ostsiedlung über die Elbe-Saale ins Rollen brachten.«<sup>43</sup> Damit wird ein Bevölkerungsüberschuß im Altsiedelland nicht völlig geleugnet, jedoch als ausschlaggebender Grund für die Siedlung in Frage gestellt: »Nicht die drängende Übervölkerung erzwingt sich den neuen

<sup>39</sup> W. Kuhn: Die deutsche Ostsiedlung im Mittelalter. In: *Fibel zur Deutschlandfrage*. Darmstadt 1962, S. 9–11; speziell S. 10.

<sup>40</sup> W. Kuhn: Flämische und fränkische Hufe als Leitformen der mittelalterlichen Ostsiedlung. In: *Hamburger mittel- und ostdeutsche Forschungen* 2, 1960, S. 146–192.

<sup>41</sup> Vgl. H.v. Loesch: Die fränkische Hufe II. In: *ders.*: Beiträge zur schlesischen Rechts- und Verfassungsgeschichte. Konstanz 1964, S. 31–63; speziell S. 50.

<sup>42</sup> W. Kuhn: Bauernhofgrößen in der mittelalterlichen Nordostsiedlung. In: *Hamburger mittel- und ostdeutsche Forschungen* 4, 1963, S. 210–267.

<sup>43</sup> W. Kuhn: Die Siedlerzahlen der deutschen Ostsiedlung. In: K.G. Specht u.a. (Hgg.): *studium sociale. Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Forschung der Gegenwart*. Köln-Opladen 1963, S. 131–154; speziell S. 148.

Raum, sondern der freie Raum lockt zur Füllung die Menschen an sich, er schafft sich sein Volk.«<sup>44</sup>

Ein in der bisherigen Forschung nur beiläufig angesprochenes Phänomen der Ostsiedlung sind die Stadtdörfer, die Walter Kuhn erstmals wissenschaftlich definiert und in den Bereichen Preußen, Polen und Schlesien systematisch untersucht hat<sup>45</sup>. Auf der Grundlage von Lokationsurkunden bzw. Privilegien der einzelnen Städte sowie unter Auswertung der Flurpläne entwickelte er ein »Normbild der Stadtdörfer«, eine Darstellung ihrer allgemein verbreiteten Eigenschaften und das Schema von der Entstehung eines Stadtdorfs. Die Vielzahl der untersuchten Einzelfälle ermöglichte dabei die Feststellung der Kriterien zum Nachweis eines Stadtdorfs in den Quellen sowie eine Verdeutlichung der Vielseitigkeit dieses Phänomens im konkreten Siedlungsgeschehen.

Innerhalb der Ostsiedlung lag der Schwerpunkt der Forschungen Walter Kuhns zeitlich auf dem Mittelalter, räumlich auf schlesischer und kleinpolnischer Geschichte. Zudem ermöglichte die Verlagerung des Königsberger Staatsarchivs nach Göttingen die Auswertung bislang unzugänglicher Quellen zur altpreussischen Geschichte, die nicht nur in Walter Kuhns eigenen Arbeiten, sondern auch in mehreren von ihm betreuten Dissertationen ihren Niederschlag fanden.

Innerhalb dieser drei Bereiche stand Schlesien im Mittelpunkt, für dessen siedlungsgeschichtliche Erforschung er die Zielsetzung der Ostforschung (Ganzheit der Betrachtung in der Dreiheit von Raum, Zeit und Inhalt) mit der Erkenntnis verband, daß eine Siedlungsgeschichte ganz Schlesiens nur dann ein zutreffendes Bild ergeben kann, wenn sie die einzelnen, sehr unterschiedlichen regionalen Verhältnisse berücksichtigt. Ihm schwebte eine gesamtschlesische Siedlungsgeschichte vor, die aus regionalen Einzeluntersuchungen gewissermaßen zusammengesetzt sein sollte. Zur Verwirklichung dieses Zieles trug er selbst durch eine große Anzahl von Untersuchungen einzelner schlesischer Regionen bei. Dabei kristallisierte sich ein an der Zielsetzung der Ostforschung orientiertes Schema der Darstellung heraus, nach dem die größten und ausführlichsten dieser Einzeluntersuchungen aufgebaut sind: Am Anfang steht eine Beschreibung der geographischen Voraussetzungen, die im Siedlungsraum gegeben waren, darauf folgt die Darstellung des Siedlungsvorgangs, ihrerseits – soweit nach der Quellenlage möglich – gegliedert in altslawische Siedlung, deutschrechtliche Siedlung des Mittelalters, deutschrechtliche Siedlung der Neuzeit und daran anschließend (falls nicht schon in der Darstellung des Siedlungsvorganges enthalten) die Erörterung der inhaltlichen Aspekte der Siedlung in der betreffenden Region. Aus deren Fülle hat Walter Kuhn vor allem die Siedlungspolitik der Piasten (sowohl deren Erkennbarkeit an der Siedlungsplanung als auch die konkreten machtpolitischen Maßnahmen), den Anteil der deutschen Siedler (sowohl an der städtischen als auch an der ländlichen Siedlung), die Herkunft der deutschen Siedler

<sup>44</sup> Ebd. S. 149.

<sup>45</sup> W. Kuhn: Die Stadtdörfer der mittelalterlichen Ostsiedlung. In: Zeitschrift für Ostforschung 20, 1971, Heft 1, S. 1–69. Dieser Aufsatz wurde mit mehreren anderen Aufsätzen Walter Kuhns zur mittelalterlichen Ostsiedlung, darunter den in Anm. 40, 42 und 43 genannten wieder abgedruckt in: W. Kuhn: Vergleichende Untersuchungen zur mittelalterlichen Ostsiedlung. Köln, Wien 1973 (Ostmitteleuropa in Vergangenheit und Gegenwart 16).

sowie die Bevölkerungsdichte neben weiteren Aspekten hervorgehoben und an einzelnen schlesischen Teilgebieten untersucht.

Mit diesem Plan, eine gesamtschlesische Siedlungsgeschichte auf regionalen Teiluntersuchungen aufzubauen, ist Walter Kuhn in der Geschichte der Schlesienforschung, ähnlich wie in der Ostforschung, zum Mitgestalter einer Neuorientierung der Forschung geworden.

Gesamtdarstellungen der schlesischen Geschichte hatten schon im 19. Jahrhundert G.A. Stenzel<sup>46</sup>, der allgemein als der Begründer der wissenschaftlichen Geschichtsschreibung Schlesiens gilt, und einer seiner Nachfolger als Direktor des Breslauer Staatsarchivs, C. Grünhagen<sup>47</sup>, vorgelegt, die den gesamtschlesischen Bereich als Ganzes behandelten ohne die regionalen Besonderheiten im einzelnen zu berücksichtigen. Die am Ende des 19. Jahrhunderts von W. Schulte aufgestellte sogenannte »Massenfälschungstheorie«<sup>48</sup>, derzufolge »den bisherigen Darstellungen der deutschen Einwanderung in Schlesien während des 12. Jahrhunderts fast ausschließlich unechte Urkunden zugrunde liegen, ...«<sup>49</sup> ließ, bei dem nachhaltigen Eindruck, den sie auf die zeitgenössische Forschung machte, eine Gesamtdarstellung der schlesischen Geschichte undurchführbar erscheinen. Konzentration auf das Feld der Einzelforschung in den ersten drei Jahrzehnten dieses Jahrhunderts war die Folge. Als dann in den dreißiger Jahren Forscher wie Dersch und Schilling das Fehlen einer Gesamtdarstellung der schlesischen Siedlungsgeschichte beklagten<sup>50</sup>, war schon vorher in der von Schilling als »Wegwende«<sup>51</sup> eingeschätzten Arbeit von J. Pfitzner über die Besiedlungsgeschichte des Breslauer Bistumslandes<sup>52</sup> der Gedanke ausgesprochen, »all die Probleme, welche sich nicht nur für Schlesien, sondern auch für den gesamten kolonialen Nordosten einstellen, vom Einzelterritorium zu beleuchten...«<sup>53</sup> Die Bedeutung regionaler Besonderheiten für den Gesamtbereich eines größeren Siedlungsgebietes war damit schon deutlich erkannt. Ebenso war die Notwendigkeit der Untersuchung und Darstellung der geographischen Voraussetzungen der Siedlung nicht nur von Pfitzner selbst, sondern auch schon von Forschern wie Schulte<sup>54</sup> und

<sup>46</sup> Mit siedlungsgeschichtlichem Schwerpunkt die Einleitung zu: G.A. *Tzschoppe* und G.A. *Stenzel* (Hgg.): *Urkundensammlung zur Geschichte des Ursprungs der Städte und der Einführung und Verbreitung Deutscher Kolonisten und Rechte in Schlesien und der Ober-Lausitz*. Hamburg 1832. Mit dem Schwerpunkt auf der politischen Geschichte: G.A. *Stenzel*: *Geschichte Schlesiens*. Bd. 1 (mehr nicht erschienen), Breslau 1853.

<sup>47</sup> C. *Grünhagen*: *Geschichte Schlesiens*. 2 Bde. Gotha 1884, 1886.

<sup>48</sup> Dieser Begriff erscheint z.B. bei G. *Puhle*: *Das Problem der deutschen Siedlung in Schlesien von den Anfängen bis etwa 1350*. Göttingen (Masch. Diss.) 1951, S. 6.

<sup>49</sup> V. *Seidel*: *Der Beginn der deutschen Besiedlung Schlesiens*. Breslau 1913, S. 2 (Darstellungen und Quellen zur schlesischen Geschichte 17).

<sup>50</sup> Vgl. W. *Dersch*: 40 Jahre schlesische Geschichtsforschung. In: *Zeitschrift des Vereins für Geschichte Schlesiens* 65, 1931, S. 1–53; speziell S. 15.; F. *Schilling*: *Ursprung und Frühzeit des Deutschtums in Schlesien und im Land Lebus*. Leipzig 1938, S. VIII.

<sup>51</sup> Ebd.

<sup>52</sup> J. *Pfitzner*: *Besiedlungs-, Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte des Breslauer Bistumslandes*. Reichenberg i.B. 1926.

<sup>53</sup> Ebd. S. VII.

<sup>54</sup> Vgl. W. *Schulte*: *Richtlinien zur schlesischen Siedlungsforschung*. In: *ders.*: *Kleine Schriften*. Teil 1. Breslau 1918 (Darstellungen und Quellen zur schlesischen Geschichte 23), S. 89.

Czajka<sup>55</sup>, der besonders die Zusammenarbeit von Geographie und Geschichte bei der Erforschung einer Kulturlandschaft betonte, ausgesprochen. Diese die Schlesienforschung der Zwischenkriegszeit charakterisierenden Tendenzen hat Walter Kuhn in seiner Forschungsarbeit mit der in der Ostforschung erhobenen Forderung nach ganzheitlicher, die Eckpunkte Raum, Zeit und Inhalt umfassender Betrachtung zum Entwurf einer auf regionalen Einzeluntersuchungen aufbauenden gesamtschlesischen Siedlungsgeschichte verbunden.

Innerhalb der von ihm selbst zu einzelnen schlesischen Regionen durchgeführten Untersuchungen hat die oberschlesische Siedlungsgeschichte eindeutig stärkeres Gewicht. Die dem niederschlesischen Bereich gewidmeten Arbeiten sind nicht nur der Anzahl nach geringer, sondern entsprechen in ihrer Kürze auch meistens nicht dem oben erwähnten Schema (eine Ausnahme hiervon bildet nur die sehr ausführliche Arbeit über die Besiedlung des Frankensteiner Gebietes<sup>56</sup>). Diese, aufgrund besonderer Quellenlage oder besonders interessanter Phänomene in dem betreffenden Gebiet entstandenen Untersuchungen zeigen eine ziemlich gleichmäßige, jedoch sehr lückenhafte Verteilung auf Niederschlesien<sup>57</sup>. Sie bilden, grob gesehen, einen durch starke Zwischenräume unterbrochenen Kreis um Breslau, der vom Zobten ausgehend über Löwenberg, Guhrau, das Auraser Waldland, den Reichthaler Halt und Kreuzburg verläuft und mit dem Frankensteiner Gebiet schließt.

Demgegenüber legte Walter Kuhn mit der schon in der frühen Nachkriegszeit erschienenen »Siedlungsgeschichte Oberschlesiens« eine zugleich den ganzen Bereich Oberschlesiens erfassende und die einzelnen Teilgebiete berücksichtigende Darstellung vor, die sich durch detaillierte Beschreibung der geographischen Verhältnisse, zeitliche Erstreckung von der altslawischen Zeit bis ins 20. Jahrhundert sowie durch eine ausführliche, nach Vollständigkeit strebende Erfassung der städtischen wie der ländlichen Siedlung auszeichnet<sup>58</sup>. War damit schon eine, in der Schlesien-Forschung erstmals gegebene, so umfassende wie detaillierte Gesamtsiedlungsgeschichte vorgelegt, so erschienen in den folgenden Jahrzehnten noch weitere Einzeluntersuchungen zu mehreren oberschlesischen Regionen, die das Neisser Bistumsland, Oppeln und das nordöstliche Oberschlesien, den Grenzort Schnellewalde, die Kreise Ratibor und Rybnik sowie das Auschwitzer Beskidenvorland zum Gegenstand hatten<sup>59</sup>. Ergänzt werden diese siedlungsge-

<sup>55</sup> Vgl. W. Czajka: Stand und Aufgaben der Siedlungsgeographie Schlesiens. In: H. Knothe (Hg.): Vom deutschen Osten. Breslau 1934, S. 221–248; speziell S. 221.

<sup>56</sup> W. Kuhn: Die Erschließung des Frankensteiner Gebietes im 13. Jahrhundert. In: H. Beumann (Hg.): Festschrift für Walter Schlesinger. Bd. 1, Köln, Wien 1973, S. 159–196; wieder abgedruckt in: W. Kuhn: Neue Beiträge zur schlesischen Siedlungsgeschichte. Eine Aufsatzsammlung. Sigmaringen 1984, S. 50–76.

<sup>57</sup> Die an verschiedenen Stellen veröffentlichten Untersuchungen wurden gesammelt in: W. Kuhn: Beiträge zur schlesischen Siedlungsgeschichte. München 1971 (Silesia 8); zum Auraser Waldland und zum Frankensteiner Gebiet vgl. *ders.*, Neue Beiträge (vgl. Anm. 56); speziell S. 77–88 und S. 50–76.

<sup>58</sup> W. Kuhn: Siedlungsgeschichte Oberschlesiens. Würzburg 1954 (Veröffentlichungen der oberschlesischen Studienhilfe e.V. 4).

<sup>59</sup> Die an verschiedenen Stellen veröffentlichten Untersuchungen wurden gesammelt in: W. Kuhn, Neue Beiträge (vgl. Anm. 56).

schichtlichen Arbeiten durch eine, nach dem Tode des Autors veröffentlichte, Gesamtdarstellung der politischen Geschichte Oberschlesiens im Mittelalter<sup>60</sup>.

Das in der Forschungsarbeit Walter Kuhns bevorzugte Oberschlesien rückte für ihn nicht zuletzt auch durch seine Heimatstadt Bielitz in den Vordergrund. Die Beschäftigung mit der Bielitzer Heimatgeschichte weckte nicht nur sein Interesse an Volkskunde und Sprachinselforschung, sondern ließ ihn auch, wie er selbst später in der »Siedlungsgeschichte Oberschlesiens« sagte, die geschichtliche Bedeutung der deutschen Ostsiedlung deutlich werden. Es ist bezeichnend, daß in der Zwischenkriegszeit, in der sein hauptberufliches Interesse der vorwiegend gegenwartsorientierten Sprachinselforschung galt, bereits seine ersten Untersuchungen zur mittelalterlichen Geschichte von Bielitz erschienen. In der Nachkriegszeit weitete er die historische Erforschung seiner Heimatstadt auf die ganze ehemalige Sprachinsel aus. Wesentlich gefördert wurden diese Untersuchungen durch die Entdeckung des Bielitzer Urbars von 1571, das Kuhn zunächst für die Siedlungsgeschichte der Sprachinsel auswertete und später veröffentlichte<sup>61</sup>.

Im hohen Alter legte Walter Kuhn, aufbauend auf den Erträgen einer lebenslangen Forschung, der Öffentlichkeit eine große und umfassende Monographie über seinen Heimatort vor<sup>62</sup>, die nicht nur die Bielitzer Geschichte darstellt, sondern auch das Prinzip des Zusammenhangs von Regionaluntersuchung und Gesamtdarstellung, der Einbettung von Ortsgeschichte in den größeren Zusammenhang nicht nur der schlesischen Siedlungsgeschichte, sondern der Ostsiedlung als Ganzes in einer anschaulichen Art und Weise verwirklicht. Daß dies die Absicht dieses Buches war, wird schon im Vorwort ausgesprochen, das die »Verknüpfung von flächenmäßigen Untersuchungen mit örtlichen Details« hervorhebt und darauf hinweist, daß »die Bielitzer Erfahrungen der Wegweiser zu allgemeinen Erkenntnissen« waren.

Im Gegensatz zu der mit einer Vielzahl regionaler Einzeluntersuchungen bedachten schlesischen Siedlungsgeschichte behandelte Kuhn die deutschrechtliche Besiedlung Kleinpolens vor allem im Rahmen von Gesamtdarstellungen<sup>63</sup>, in denen er besonders den historischen Zusammenhang der Siedlungsbewegungen in beiden Ländern betonte<sup>64</sup>, läßt sich doch gerade im Bereich Schlesien-Kleinpolen, durch die günstige Quellenlage zur kleinpolnischen Geschichte bedingt, die West-Ost-Wanderung deutschrechtlicher Kulturformen besonders gut rekonstruieren. Aber auch für Epochen und Gegenstände mit schlechterer Quellenlage hat Walter Kuhn beide Länder gemeinsam in den Blick gefaßt, wie seine Reihe von Aufsätzen zur deutschrechtlichen städtischen Siedlung in Schlesien

<sup>60</sup> W. Kuhn: Geschichte Oberschlesiens im Mittelalter. In: Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau 24, 1983, S. 1–50.

<sup>61</sup> W. Kuhn: Vier oberschlesische Urbare des 16. Jahrhunderts. Würzburg 1973 (Quellen und Darstellungen zur schlesischen Geschichte 16).

<sup>62</sup> W. Kuhn: Geschichte der deutschen Sprachinsel Bielitz (Schlesien). Würzburg 1981 (Quellen und Darstellungen zur schlesischen Geschichte 21).

<sup>63</sup> Unter diesen ist vor allem zu nennen: W. Kuhn: Die Erschließung des südlichen Kleinpolen im 13. und 14. Jahrhundert. In: Zeitschrift für Ostforschung 17, 1968, Heft 3, S. 401–480.

<sup>64</sup> Zu den gemeinsamen Grundzügen der Siedlungsgeschichte in beiden Ländern vgl. W. Kuhn: Die Neugestaltung von Schlesien und Kleinpolen durch die mittelalterliche Ostsiedlung. In: Schlesien 19, 1974, Heft 1, S. 9–20; wieder abgedruckt in: W. Kuhn, Neue Beiträge (vgl. Anm. 56), S. 1–11.

und Polen zeigt<sup>65</sup>. In ausführlicher Auseinandersetzung mit der polnischen Forschung wird darin, für Polen über den engeren Bereich Kleinpolens hinaus auf ganz Polen ausgreifend, die städtische Siedlung »nach Zahl, Entstehungszeit, geographischer Verteilung, Stadtgründern und Volkstum der ersten Bürger«<sup>66</sup> untersucht. Für die deutschrechtliche Besiedlung in Schlesien wurde diese Darstellung später bis zum Ende des 13. Jahrhunderts fortgesetzt und dabei die deutschrechtliche Stadtsiedlung als Ausdruck landesherrlicher Machtpolitik und Siedlungsplanung herausgestellt<sup>67</sup>. Das Ergebnis beider Untersuchungen ist eine detaillierte Stadt für Stadt erfassende Kenntnis von den Anfängen aller deutschrechtlichen Städte im piastischen Schlesien des 13. Jahrhunderts. Darüber hinaus aber sind durch die Erprobung an allen Einzelfällen die Kriterien zur Einstufung eines in den Quellen erwähnten Ortes als deutschrechtliche Stadt<sup>68</sup> und das Ausmaß der ihnen jeweils zukommenden Beweiskraft herausgearbeitet.

Insgesamt betrachtet hat Walter Kuhn die Erforschung sowohl der Ostsiedlung als Ganzes als auch eines Teiles davon, der Besiedlung Schlesiens (die seinen eigenen Arbeitsschwerpunkt bildete), nicht nur um neue Gesichtspunkte, sondern auch um vielfache Einzelergebnisse bereichert. Die im wesentlichen an der Dreiheit von Raum, Zeit und Inhalt orientierte Konzeption der Erforschung der Ostsiedlung, allen seinen siedlungsgeschichtlichen Untersuchungen von Teilgebieten der Ostsiedlung zugrunde gelegt, erfuhr im Bereich Schlesiens die Ergänzung durch den Grundsatz, die Darstellung der Siedlungsgeschichte des ganzen Bereiches auf der Untersuchung von Einzelregionen aufzubauen, die dadurch in ihrer besonderen Eigenart berücksichtigt werden – eine Konzeption, zu deren Verwirklichung Walter Kuhn selbst zahlreiche und ausführliche Beiträge gegeben hat. Umgekehrt trägt die so erforschte Siedlungsgeschichte Schlesiens, selbst ein Teil des Ganzen der deutschen Ostsiedlung, zu einem durch die Erforschung im Detail aufgehellten Gesamtbild dieser großen Siedlungsbewegung bei.

---

<sup>65</sup> Die in der Zeitschrift für Ostforschung erschienenen Aufsätze wurden zusammengefaßt in: W. Kuhn: Die deutschrechtlichen Städte in Schlesien und Polen in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Marburg/Lahn 1968.

<sup>66</sup> Ebd. S. 14.

<sup>67</sup> Die im Archiv für schlesische Kirchengeschichte erschienenen Aufsätze wurden zusammengefaßt in: W. Kuhn: Die Städtegründungspolitik der schlesischen Piasten im 13. Jahrhundert, vor allem gegenüber Kirche und Adel. Hildesheim 1974.

<sup>68</sup> Diese Kriterien sind z.B.: In den Quellen erscheinende Bezeichnung des Ortes und seiner Bewohner, Verwaltungsorgane (das Vorhandensein eines »advocatus«, eines Vogts, ist Hinweis auf eine Stadt), beim Ort gelegene Klöster von Bettelorden, vor allem aber der Grundriß des Ortes.

Hans-Jürgen Nitz

## Wilhelm Müller-Wille (1906–1983)

### Seine Leistung für die Siedlungsgeographie Mitteleuropas

Am 15.03.1983 verstarb Professor emeritus Dr. Wilhelm Müller-Wille, langjähriger Ordinarius der Geographie und Direktor des Geographischen Instituts der Universität Münster. Eine Darstellung seines wissenschaftlichen Lebensweges gibt H. Uhlig in seiner Würdigung anlässlich des 70. Geburtstages von W. Müller-Wille (1976, S. 1–20). Hier soll ausschließlich das siedlungsgeographische Werk gewürdigt werden. Zweifellos ist dies eine zu enge Betrachtung, denn Müller-Wille verstand sich Zeit seines Lebens als Geograph im vollen Sinne und in der ganzen Breite der fachlichen Kompetenz. Doch stand die Kulturgeographie im Zentrum seiner wissenschaftlichen Arbeit und in dieser wiederum die Siedlungsgeographie. Insofern hoffen wir, in dieser speziellen Würdigung ein gutes Stück des Forschers und Lehrers sichtbar zu machen<sup>1</sup>.

Wilhelm Müller-Wille begann seine wissenschaftliche Laufbahn unter seinem akademischen Lehrer, dem Bonner Geographen L. Waibel, als Agrargeograph mit einer Dissertation über »Die Ackerfluren des Landesteils Birkenfeld« (1936), wobei es sich um den zum damaligen Großherzogtum Oldenburg gehörenden Landesteil an der Nahe handelt. Sicherlich wählte Müller-Wille diesen Raum als gebürtiger Oldenburger ganz bewußt. Obwohl seine erste Nebenfächer-Verbindung für die beabsichtigte künftige Laufbahn im höheren Schuldienst mit Mathematik und Physik ihn für die Physische Geographie zu prädestinieren schien, wandte er sich doch bald der Kulturgeographie zu und hierin ganz betont der historisch-genetischen Erforschung der kulturlandschaftlichen Erscheinungen. Bestimmend hierfür wurde die enge wissenschaftliche Verbindung seines Lehrers Waibel mit dem Landeshistoriker F. Steinbach, der stark an kulturlandschaftlichen Arbeiten interessiert war und die geographische Siedlungsforschung vielfältig inspirierte. Jedoch blieb Müller-Wille Zeit seines Lebens einer naturräumlichen Orientierung seiner kulturgeographischen Forschung und Lehre verpflichtet, ja man kann dies geradezu als ein Leitmotiv seiner Arbeit bezeichnen. Deutlich sichtbar wird dies z.B. im Titel seines Hauptwerkes »Westfalen – landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes« (1952), vielleicht noch stärker in den von ihm gewählten Kennzeichnungen der ländlich-agraren Wirtschaftsland-

---

<sup>1</sup> Im Folgenden werden die Arbeiten Müller-Willes nach dem Wiederabdruck 1983 zitiert (Ausnahme: 1977 und 1979): W. Müller-Wille, Probleme und Ergebnisse geographischer Landesforschung und Landeskunde. Gesammelte Beiträge 1939–1979, Teil I und II, Westfälische Geographische Studien 39 und 40 (Münster 1983). (Zitat 1942, II = Wiederabdruck im Band II der Gesammelten Aufsätze).

schaften Westfalens, z.B. die »Sandgebiete« mit der historischen Abfolge des Wald-Viehbauern, des Heidjers und des Grünlandbauern. Den Kulturgeographen wenig bekannt und daher an dieser Stelle hervorzuheben ist, daß Müller-Wille sich 1942 mit der Arbeit »Westfalen - Die Natur des Landes« habilitierte (Neudruck 1966).

Ein schwerpunktmäßiges Interesse an den ländlichen Siedlungen und siedlungsräumlichen Strukturen ergab sich für Müller-Wille aus dem Studium der ländlich-agraren Kulturlandschaft sozusagen zwangsläufig, insbesondere durch sein stets großräumig-landschaftsvergleichend angelegtes Arbeiten, wie er es 1937 erstmals für den Westerwald und in seinem ausgearbeiteten Habilitationsvortrag (1941/42) über die kulturgeographische Stellung des Rheinischen Schiefergebirges (1942, II, 24-78) demonstrierte. Verstärkt wurde diese Ausrichtung durch die Begegnung mit H. Dörries, dessen Assistent in Münster er nach seiner Promotion in Bonn wurde.

Dörries war ein Kulturgeograph historisch-genetischer Orientierung par excellence. In Münster begegnete Müller-Wille zwei weiteren kreativen Siedlungsforschern, dem als Dozent am Geographischen Institut tätigen G. Niemeier und dem Siedlungshistoriker K.A. Hömberg. Wie H. Uhlig aus Gesprächen mit Müller-Wille und Niemeier berichtet, standen sich diese drei jungen Wissenschaftler in stimulierender Konkurrenz gegenüber - Uhlig schreibt (in seiner Würdigung Müller-Willes 1976), daß »geistige Spannung und Diskussion, aber auch ein gewisser Ehrgeiz, mit neuen Ergebnissen vorzustoßen« das wissenschaftliche bzw. kollegiale Klima dieser Phase prägten. So ist es kein Zufall, daß alle drei wesentliche, um nicht zu sagen revolutionierende Ideen zur Entstehung der Gewannflur und Langstreifenflur in die Siedlungsforschung einbrachten, Hömberg bereits 1935 und 1938, Niemeier 1938 und dann gleichzeitig mit Müller-Wille 1944. In diesem Zusammenhang muß auch der damals junge niederländische Geograph H.J. Keuning mit seinen Forschungen über die Eschsiedlungen von Drenthe genannt werden (1938). Daß der Landeshistoriker F. Steinbach mit seinen ebenfalls die Siedlungsforschung stimulierenden Thesen zur Entstehung der Gewannflur aus Einzelhof- und Weiler-Blockfluren (1927) Müller-Wille in starkem Maße beeinflusste, bedarf keiner näheren Begründung.

Aufgrund seiner landschaftsökologisch-agrargeographischen Orientierung sah Müller-Wille stärker als die genannten Siedlungsforscher die ländlichen Siedlungsformen als funktionalen Ausdruck der agraren Betriebssysteme auf der jeweiligen historischen Entwicklungsstufe der Wirtschaft. Andererseits übersah er dank seiner Schulung bei F. Steinbach und B. Huppertz in Bonn niemals die große Bedeutung sozialhistorischer Strukturen: den im Laufe der Geschichte sich wandelnden Aufbau der ländlich-agraren Gesellschaft mit ihren Bauernklassen. Einige seiner Schüler, vor allem P.G. Hesping (1963) und B. Lievenbrück (1977), haben diese Bedeutung der ländlichen Sozialgruppen für die Siedlungsstruktur an besonders markanten Beispielen herausgearbeitet.

Die in Münster entwickelten Ideen zur frühgeschichtlichen und frühmittelalterlichen Siedlungsform sollten bald die Diskussion der gesamten mitteleuropäischen geographischen Siedlungsforschung beherrschen und an vielen Instituten weitere Forschungen anregen und als Lehrmeinung deren Interpretation

bestimmen. Stark gefördert wurde dies durch Müller-Willes knapp vierjährige Dozententätigkeit in Göttingen (1943–1946), wo er dem siedlungsgeographisch stark interessierten H. Mortensen begegnete, der seine entsprechenden Forschungen in Ostpreußen begann und in wechselseitig befruchtender Partnerschaft mit Müller-Wille (und später mit K. Scharlau) im niedersächsisch-nordhessischen Bergland und den eingelagerten Beckenlandschaften fortführte. Vor allem die Wüstungsforschung wurde seit dieser Zeit stark stimuliert, suchte man doch in den verwaldeten mittelalterlichen Wüstungsfluren relativ unveränderte Langstreifenfluren zu entdecken. Müller-Wille baute hier seine Konzeption weiter aus und legte die in befruchtenden Gesprächen mit Mortensen gewonnenen Ergebnisse in seinem Aufsatz »Zur Kulturgeographie der Göttinger Leinetalung« 1948 vor. In dieser Arbeit wird der kulturlandschafts-genetische Ansatz mit der Herausarbeitung von Formungsphasen als Kulturlandschaftsschichten besonders deutlich. Das m.E. eindrucksvollste Zeugnis der Zusammenarbeit von Mortensen und Müller-Wille ist die 1943 abgeschlossene Dissertation des von beiden betreuten, mit Müller-Wille nach Göttingen gekommenen und leider früh verstorbenen Paul Clemens (»Lastrup und seine Bauernschaften«, 1955). In dieser Arbeit erscheinen erstmals die für die Müller-Wille-Schule klassischen Begriffe »Siedlung und Landschaft des Heidebauerntums« bzw. des »Grasland-Ackerbauerntums« und die nach Thünen'schem Vorbild konstruierte Darstellung der »Idealgemarkung einer isolierten Grasland-Ackerbausiedlung«, eine modellmäßige Darstellungsform, die Müller-Wille und seine Schüler dann immer wieder anwandten (vgl. die Arbeit über die »Agrarbäuerlichen Landschaftstypen« 1955).

In Göttingen und danach wieder in Münster, wohin Müller-Wille als Nachfolger des früh verstorbenen H. Dörries zurückkehrte, wurde im Rahmen der kulturlandschafts-genetischen Arbeitsweise auch deren graphische Präsentation in Form der berühmt gewordenen kulturlandschafts-genetischen Längsschnittdarstellungen entwickelt und m.W. erstmals 1952 im Westfalen-Buch angewendet (z.B. S. 173). H. Uhlig rühmt mit Recht Müller-Wille's Fähigkeit, »mittels modellhafter Kartogramme, Figuren oder einiger das Detail auf wesentliche Grundlinien konzentrierende Tafeln komplexe Sachverhalte überschaubar und damit auch leichter lehr- und anwendbar zu machen« (H. Uhlig 1976, S. 16).

Bisher haben wir den wissenschaftlichen Werdegang Müller-Willes vor allem im Hinblick auf seine Entwicklung als Siedlungsgeograph skizziert und nur in Stichworten die inhaltliche Bedeutung seiner Arbeiten angesprochen. Dies soll im folgenden in den Mittelpunkt gerückt werden, indem wir Müller-Willes wissenschaftlichen Weg im Spiegel seiner Publikationen verfolgen. Dabei ist zunächst herauszustellen, daß eine Reihe seiner frühen Beiträge nicht im engeren Sinne als siedlungsgeographische Arbeiten anzusehen sind, sondern eine ausgeprägte kulturlandschaftliche Zielsetzung haben. Erst mit seiner großen Arbeit »Langstreifenflur und Drubbel« (1944) wendet er sich der historisch-genetischen Siedlungsgeographie zu, ohne jedoch die Einbindung in den weiteren Kontext der Kulturlandschaftsforschung je aufzugeben. Dies wird z.B. ganz deutlich in seinem Vortrag vor dem Essener Geographentag 1953 über »Agrarbäuerliche Landschaftstypen«. Liest man die im engeren und weiteren Sinne siedlungsgeographischen Themen gewidmeten Arbeiten Müller-Wille's unter der Fragestellung,

ob sich in ihnen gewisse *Entwicklungsstränge oder Schwerpunkte* erkennen lassen, so scheinen mir *zwei Phasen* deutlich zu werden. Die erste setzt mit den kulturlandschaftlich thematisierten Arbeiten über den Westerwald (1937) und das Rheinische Schiefergebirge (1942) ein und reicht bis zum genannten Vortrag über die agrarbäuerlichen Landschaftstypen (1953). Man könnte diese Phase unter die Stichworte stellen: Siedlungsgestaltung unter *agrärökologisch-landschaftsökologischer Prägung*, im Rahmen individueller oder gruppenmäßig-genossenschaftlicher *Verfassung*, im historisch-genetischen Wandel agrarischer *Wirtschafts- und Kulturstufen*, die sich autochthon entwickeln, aber auch aus der Einwirkung überregionaler *Kulturströmungen* resultieren. Die hier aufgeführten Aspekte und Faktoren bilden für Müller-Wille eine untrennbare Einheit. Folgendes Zitat aus der Arbeit über das Rheinische Schiefergebirge (1942) mag dies belegen: »Vielmehr müssen wir, da für uns die Landschaft als Gesamtkomplex im Vordergrund steht, die Kulturströmungen und die kulturlandschaftlichen Erscheinungen in ihren funktionalen Zusammenhängen und in ihrer landschaftlichen Gebundenheit erkennen. Wir betrachten also die einzelne Erscheinung ökologisch, d.h. als Teil und Glied im Haushalt einer größeren Einheit. Damit erst werden wir auch die natürlichen Faktoren ... in ihrer Bedeutung für die historische Entwicklung und für die räumliche Verteilung kulturgeographischer Erscheinungen richtig erfassen können ... Die in einer bestimmten Kulturepoche lebenden Menschen schaffen und verursachen kulturelle Erscheinungen. Sobald diese Teile der Landschaft werden und sich in den Raum einfügen, unterstehen sie den ordnenden Einflüssen natürlicher Gegebenheiten. Sie versagen oder bewähren sich. Es fragt sich nur, welche natürliche Erscheinung für das kulturlandschaftliche Verbreitungsbild entscheidend ist« (II, 26). Konkretisiert sei diese Konzeption an einem regionalen Beispiel aus der Westerwald-Studie von 1937: »Offensichtlich bevorzugt die Feldgraswirtschaft den lockeren Weiler und den Einzelhof, während der Flurzwangacker zu einer dörflichen Gruppensiedlung tendiert ... Wenn so das agrare Wirtschaftssystem ein wesentlicher Faktor ist, ergibt sich die Aufgabe, seine klimatische Abhängigkeit zu überprüfen und zugleich den territorialen Einfluß hinsichtlich gewünschter Anbausysteme zu erkunden. Auf jeden Fall ist die heute noch deutliche siedlungsgeographische Grenze unter verschiedenen Einflüssen langsam gewachsen. Ihre Lage läßt vermuten, daß zwei verschieden gerichtete Strömungen sich hier gegeneinander absetzen: das nördliche oder niederrheinische Einzelhof- und Kleinweilersystem gegen das südliche, mitteldeutsche Dorfsystem« (II, 1937, 22).

Eine thematische wie auch interpretatorische Verlagerung scheint sich mir in seinen späteren Arbeiten anzudeuten, beginnend mit seinem Vortrag und seinen Diskussionsbeiträgen auf dem siedlungsgenetischen Symposium in Göttingen 1961 (1962, I, 244 ff.); auch sein Abendvortrag auf der Tagung des »Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa« in Münster 1975 (1977) und sein letzter Vortrag 1979: »Agrare Siedlungsgeographie in Westfalen. Fragen und Methoden, Ergebnisse und Deutungen« (1980) setzen diese Linie fort. Hier treten zu seinen »klassischen« Fragestellungen neue, im spezielleren Sinne siedlungsgeographische Themen hinzu: *Plansiedlungen* und die sie begründende *Herrschaft*, insbesondere die Grundherrschaft, aber auch übergrei-

fende Organisationen wie der fränkische Staat und ein altsächsischer stammesmäßiger Wehrverband, die »Heerschaft Westfalen«.

Ehe wir uns den inhaltlichen Aussagen und ihrer zu würdigenden Bedeutung für die Siedlungsforschung im einzelnen zuwenden, scheint es mir zum Verständnis des wissenschaftlichen Weges von Müller-Wille wichtig zu sein, noch einmal und nun weniger biographisch, sondern inhaltlich-themenbezogen nach den *Einflüssen* und *Anregungen* zu fragen, die Müller-Wille aufgriff und die in seinen Arbeiten erkennbar werden. Einige hat Müller-Wille selbst wiederholt herausgestellt, andere müssen wir versuchen zu erschließen, was nicht immer ganz gelingen mag. Daß die ländlich-bäuerliche Orts- und Flurstrukturen in erster Linie aus der jeweiligen agrarökologischen (landschaftsökologischen) Situation und der auf dieser basierenden Betriebsorganisation, insbesondere den Bodennutzungssystemen, abgeleitet werden müssen, wobei sich diese unter der Wirkung interner und externer Faktoren und Einflüsse allmählich wandeln (vgl. das Zitat oben), diese Auffassung hatte er in seiner agrargeographischen Doktorarbeit »Die Ackerfluren im Landesteil Birkenfeld« (1936) gewonnen; auf diese nimmt er in seinen späteren stärker siedlungsgeographisch orientierten Arbeiten immer wieder Bezug. Durch seinen Doktorvater L. Waibel, der in seiner frühen wissenschaftlichen Entwicklung stark biogeographisch-landschaftsökologisch orientiert war, dann aber an der Universität Bonn, wo Müller-Wille sein Doktorand wurde, vor allem im engen Kontakt mit dem Agrarwissenschaftler Th. Brinkmann und dem Wirtschaftshistoriker B. Kuske die wirtschaftlichen, insbesondere die agrarbetriebswirtschaftlichen Zusammenhänge mit in den Mittelpunkt seiner agrargeographischen Arbeiten rückte, wurden auch seine Schüler in die agrarökologische und agrargeographisch-betriebswirtschaftliche Betrachtungsweise eingeführt. Müller-Wille wählte Landwirtschaftliche Betriebslehre bei Brinkmann als Promotions-Nebenfach. Den »physiologischen Wirtschaftsplan« einer Gemarkung zu analysieren und ihn auch in seinem landschaftsökologischen Beziehungssystem zu deuten (so Müller-Wille in seiner Würdigung L. Waibels 1952, I, S. 6f.), dies war eine der Hauptlehren Waibels. Müller-Wille leitet aus dieser Methodik seine eigene topographisch-genetische Flurformenanalyse ab und setzt beide in Beziehung zueinander: »Zwar sind besitzrechtliche und wirtschaftliche Ordnung einer Flur als zwei Schichten säuberlich zu trennen. Beide hängen jedoch vielfach zusammen und erst ihre sinnvolle Verknüpfung ergibt die ganze Fülle der Agrarlandschaft.« (ebenda S. 7).

Der zweite wichtige Einfluß auf Müller-Wille war die *Kulturraumforschung* mit ihren Konzepten der »Kulturströmungen« und »Kulturprovinzen«, die das Augenmerk auf die Einflüsse überregional sich ausbreitender Neuerungen der materiellen und geistig-politischen Kultur richtete – heute würde man von »Innovationen« und ihrer »Diffusion« sprechen. Diese von dem Historiker H. Aubin und dem Sprachwissenschaftler Th. Frings in Bonn entwickelte Betrachtungsweise bzw. Schule (z.B. H. Aubin, Th. Frings und J. Müller 1926) wurde in den 20er und 30er Jahren von dem Landeshistoriker F. Steinbach (1926) und dessen Schüler B. Huppertz (1939) für die historische Siedlungsforschung aufgegriffen und weiter ausgebaut. Waibel stand in enger Zusammenarbeit mit Steinbach, und wenn Müller-Wille geradezu von einer »Synthese Waibel/ Steinbach« (1952, I,

13) spricht, so darf man ihn selbst, der als zweites Promotionsnebfach Landesgeschichte bei Steinbach studierte, als einen im wörtlichen Sinne gemeinsamen Schüler dieser beiden Wissenschaftler charakterisieren. In seinen frühen Arbeiten der dreißiger und vierziger Jahre hat er immer wieder die Bedeutung dieses Einflusses der Steinbach-Schule hervorgehoben und ihre Methodik selbst angewendet, indem er die »Wanderung« kulturgeographischer Phänomene, insbesondere agrarbetrieblicher Neuerungen wie die Zelgenwirtschaft und Pflugformen, aber auch agrarsozialer Normen wie die Realteilungsgewohnheit, untersuchte und kartographisch darstellte. In seinen großräumigen Verbreitungskarten stellte er Ausbreitungswege und Stillstandsgrenzen dar und suchte neue Erkenntnisse aus der räumlichen Korrelation verschiedener Phänomene zu gewinnen; seine oft kühnen Synthesen und Hypothesen wurden fast alle auf diesem in der Steinbach-Schule wurzelnden methodischen Wege gewonnen.

Eine andere Wurzel muß die lange Zeit für seine historisch-siedlungsgeographische Auffassung von der frühgeschichtlichen Gruppensiedlung mit Streifenflur und von der frühmittelalterlichen bäuerlich-genossenschaftlichen Siedlungsverfassung haben – bei gleichzeitiger Unterschätzung der Rolle der Grundherrschaft, deren Bedeutung er erst in seinen späten Arbeiten stärker in Rechnung stellte. Von Steinbach wurde ihm diese sozialgeschichtliche Auffassung nicht vermittelt; dieser vertrat bereits in seinem grundlegenden Aufsatz von 1927 »Gewannndorf und Einzelhof« die These, daß die ursprünglichen kleinen Dörfer und Weiler »nur zusammengescharte Einzelhöfe« waren und im übrigen echte Einzelhöfe und damit Einzelsiedler das frühe Siedlungsgefüge bestimmten. Steinbach betonte aber auch die Rolle der großen und kleinen Grundherrschaften mit ihren Herrenhofländereien seit dem frühen Mittelalter (Steinbach 1927/1974, S. 62).

Müller-Wille aber hatte nicht die rheinischen Siedlungsverhältnisse vor Augen, auf deren Interpretation sich Steinbachs These stützte, sondern die in ihrem Ursprung für frühgeschichtlich gehaltenen kleinflächig-inselhaften Streifenfluren der Eschsiedlungen der nordwestdeutschen Geest, die wiederum Steinbach nicht beachtet hatte. Müller-Wille waren die Eschsiedlungen aus seiner Oldenburger Heimat vertraut, er kannte die über sie vorliegenden Forschungen, und seine neue Wirkungsstätte Münster lag im Bereich dieses Siedlungstyps. R. Martiny (1926) und K.A. Hömberg (1935) mit ihren genetischen Thesen von der Urform einer *germanischen bzw. nordischen Gemeinschaftsflur* lieferten ohne Zweifel die Grundidee, und auch R. Gradmanns mehrfach formulierte Auffassung, daß die genossenschaftliche Verfassung der mittelalterlichen Gewannflurdörfer in ihrer Wurzel in die germanische Landnahme-Gesellschaft zurückreichte (R. Gradmann 1913), fand Müller-Willes Zustimmung. Seine eigenen agrargeographischen Beobachtungen und Überlegungen fanden eine Stütze bei Hömberg, der sich wiederum auf die Forschungen einiger früher Agrarhistoriker wie R. Braungart (1914), K. Rhamm (1905) und H.E. Seebohm (1914) bezog.

Müller-Wille hat sich von dieser sozialgeschichtlichen Auffassung, die der Lehre von der germanischen Markgenossenschaft nahestand, erst in seiner späten Phase mehr und mehr gelöst unter dem Eindruck der Forschungsergebnisse westfälischer Siedlungshistoriker wie J. Prinz, der die Bedeutung der Grundherr-

schaft für die frühmittelalterliche Besiedlung des Raumes um Münster herausarbeitete, und siedlungsarchäologischer Forschungen über die frühgeschichtliche (eisenzeitliche) ländliche Siedlungsstruktur, an denen auch sein Sohn Michael Müller-Wille beteiligt war (1965) und die keine frühgeschichtlichen (germanischen) Streifenfluren, sondern Blockfluren vom Typ der sog. »Celtic fields« aufgedeckt hatten. Aber auch neue Ergebnisse seiner Doktoranden ließen ihn die Rolle individuell-bäuerlicher wie herrschaftlicher Siedlungsgestaltung stärker berücksichtigen.

Verfolgen wir nun die *inhaltlichen Grundthesen*, die Müller-Wille in vier Jahrzehnten der Forschung und Lehre konzipierte, weiterentwickelte und präziserte, aber auch modifizierte und fallen ließ zugunsten neuer Ergebnisse und Deutungen.

Nahezu alle Arbeiten der ersten Forschungsphase Müller-Willes (dreißiger bis fünfziger Jahre) kreisen um die Thematik *Langstreifenflur und Drubbel* als westgermanische primäre Siedlungsform, aus der sich im Mittelalter in den ackergünstigen Räumen Mittel- und Oberdeutschlands, aber auch des germanischen Nordwesteuropa, das geschlossene Dorf mit vergrößerter Gewannflur um den meist sekundär untergliederten primären Langstreifenflurkern entwickelte, wobei das Streifenflurprinzip unter den ökonomischen Erfordernissen der zelgengebundenen dorfgemeinschaftlichen Dreifelderwirtschaft weitergeführt wurde. Demgegenüber erhielt sich die atavistische Primärform auf der nordwestdeutschen und niederländischen Geest unter den besonderen naturräumlichen Umständen der ackerungünstigen Altmoränenlandschaften.

Bei der Entwicklung dieser Konzeption stützte sich Müller-Wille, wie bereits oben angesprochen, auf die Befunde und Interpretationen einer ganzen Reihe bereits vorliegender siedlungsgeographischer und siedlungshistorischer Untersuchungen. Besonders wichtig wurde die bei H. Dörries entstandene Dissertation von H. Riepenhausen (1938), der Langstreifenfluren in Verbindung mit kleinen Gruppensiedlungen auch in der Lößlandschaft des Ravensberger Landes festgestellt hatte. In den Grundzügen hatte bereits R. Martiny (1926, in einem ersten Vortrag schon 1913) die Kernpunkte der oben skizzierten Theorie formuliert, was Müller-Wille uneingeschränkt anerkannte. Martiny wie auch F. Steinbach waren es, welche die »entwicklungsgeschichtliche Auffassung von Dorf und Flur« (Martiny 1926, in Nitz 1974, S. 194) einführten. Müller-Willes großes Verdienst liegt darin, diese Auffassung zu einer geschlossenen Theorie (Lehre) ausgebaut und die für ihre Anwendung in konkreten Dorf- und Fluranalysen erforderliche entwicklungsgeschichtlich vorgehende Untersuchungsmethodik in Form der »topographisch-genetischen Methode« systematisiert und verfeinert zu haben. Erst mit seinem großen Aufsatz von 1944 wurden damit die Erkenntnisse der nordwestdeutschen genetischen Siedlungsforschung allgemein bekannt und durch die Konsistenz und die Überzeugungskraft der Argumentation zur bald allgemein anerkannten Lehrmeinung. An dieser Stelle muß jedoch nachdrücklich betont werden, daß gleichzeitig der ebenfalls aus dem Geographischen Institut der Universität Münster hervorgegangene, seit 1941 in Straßburg lehrende G. Niemeier unter dem Thema »Die Eschkerntheorie und das Problem der germanisch-deutschen Kulturraumkontinuität«, die auf eigenen Forschungen in Nord-

westdeutschland und im Elsaß beruhte, eine im wesentlichen gleiche Auffassung formulierte. Da auch A. Hömberg in den späten dreißiger Jahren als junger Historiker in Münster wirkte, müssen sich diese drei Forscher im edlen wissenschaftlichen Wettstreit um die klarste, überzeugendste Formulierung dieser historisch-genetischen Siedlungstheorie gegenübergestanden haben. Wenn von diesen Dreien Müller-Wille die letztlich eindrucksvollste und deshalb meist zitierte Formulierung der Lehre von der westgermanischen Urform der landnahmezeitlichen Siedlung als Ausgangsform des späteren mittelalterlichen Gewanndorfes gelang, so mag dies in seiner bemerkenswerten darstellungsdidaktischen Begabung und Schulung gelegen haben (er hatte vor seinem Universitätsstudium nach einer Seminausbildung mehrere Jahre als Volksschullehrer gewirkt; vgl. H. Uhlig 1976, S. 3). Die Wirkung seiner Lehre wurde noch dadurch verstärkt, daß er sie während seiner Göttinger Dozentenzeit durch eigene Forschung in der Göttinger Leinetalung und durch eine ganze Reihe sehr guter Doktorarbeiten von Münster aus (seit 1946) in unterschiedlichen Landschaften von der Geest über die Börde bis ins Waldgebirge untermauern lassen konnte. In seinem Westfalenbuch (1952) und seinen »Agrarbäuerlichen Landschaftstypen« (1953) baute er diese landschaftsökologisch bestimmten Varianten der aus frühgeschichtlichen Drubbeln mit Langstreifenfluren hervorgegangenen Siedlungen in sein Lehrgebäude ein.

Wenn auch Müller-Wille, von Bonn nach Münster gewechselt, mit der Esch-siedlungsthematik durch G. Niemeier, H. Riepenhausen und K.A. Hömberg in engere Berührung kam, so rührt seine eigene Beschäftigung damit sicherlich nicht aus einem »Sich-Anhängen« an eine damals aktuelle Forschungsthematik, sondern aus seiner großräumig-vergleichenden Arbeit über das Rheinische Schiefergebirge, für welches das Gebiet der nordwestdeutschen Langstreifenflur-Siedlungen zunächst im wörtlichen Sinne ein randliches Phänomen war. Diese Arbeiten beginnen mit einem Aufsatz über den Westerwald (1937), dem 1942 die großartige Darstellung »Das Rheinische Schiefergebirge – Seine kulturgeographische Struktur und Stellung« folgte. Bei dessen Charakterisierung bezog Müller-Wille die benachbarten Großräume als Herkunftsräume von Siedlungs- und Kultureinflüssen, z.T. in kontinentalen Dimensionen, in seine Betrachtung ein. Trotz der im Titel hervorgehobenen umfassenden *kulturgeographischen* Zielsetzung stellt er die »Siedellandschaften« in den Vordergrund. »Ihr Formenschatz soll nach Alter, Entstehung und Entwicklung untersucht werden«, denn »unter den kulturlandschaftlichen Formenkreisen ist am bedeutendsten die bäuerliche Siedlung mit ihren Ortsformen und Hofanlagen, mit ihren Wirtschaftsflächen und Nutzungssystemen.« (1942, II, S. 26). Diesem Konzept entsprechend stellt Müller-Wille zunächst die Besiedlung der Altsiedellandschaften und der Rodellandschaften vor – hierin R. Gradmann und O. Schlüter folgend –, dann die Anbausysteme. Bei der Identifizierung der Altsiedelstandorte nun setzt er bereits die Befunde der nordwestdeutschen Siedlungsforschung ein, die erkannt hatte, »daß für die Anlage der Siedlung die Ackerfläche, der sogenannte Esch, ausschlaggebend war. Mit anderen Worten, 'eschgünstige', d.h. ackerbaugünstige Landschaften sind die ersten Siedellandschaften« (ebenda, S. 37).

Für die frühmittelalterliche Rodeperiode (seit ca. 500 bis ca. 800/900) wies Müller-Wille auf zwei große Siedelbewegungen hin, die er auf wachsenden Bevölkerungsdruck zurückführte: die schon von B. Huppertz erkannte, von West nach Ost ins Schiefergebirge vorstoßende, die Müller-Wille die »altfränkische« nannte, und »die von Norden und Nordosten ausgehende altsächsische Rodebewegung« (ebenda, s. 43). In diesem Zusammenhang betonte er erstmals den sozialverfassungsgeschichtlichen Gegensatz: die altfränkische Rodebewegung erfolgt im Rahmen des straff organisierten merowingisch-karolingischen Staatswesens, wobei große Rodeklöster eine wichtige Rolle spielen (ebenda, S. 40), während diese Lenkung bei der altsächsischen Rodebewegung fehlt, Müller-Wille spricht hier von »altsächsischen Völkerschaften«, die unter Bevölkerungsdruck und wegen der durch den fränkischen Staat gesperrten Niederrheingrenze ins Bergland siedelnd vordringen. Aus dem Kontext ist zu entnehmen, daß Müller-Wille diese Besiedlung als Fortsetzung landnahmemaßiger Niederlassungsweise auffaßte, d.h. in nicht-herrschaftlich bestimmter, sondern eher stammesmäßig-sippenmäßig genossenschaftlicher Form.

Doch entsprechen die Siedlungsformen im westfälischen (altsächsisch) besiedelten Sauerland nicht dem Typus der in Niederdeutschland vorherrschenden Form der Eschsiedlung, für die Müller-Wille, wenn ich recht sehe, hier erstmals den Begriff des »Drubbels« – eine niederdeutsche Bezeichnung – einführte, den er zwar formal dem Weiler gleichstellt, ihn jedoch von diesem absetzt durch die grundsätzlich andere Flurform: – die »Langstreifenflur«, den »Esch«. »Die Langstreifenflur stellt zugleich die Altflur dar, die um 1800 durchweg im Besitz der Altbauern (d.h. der Besitzer der ältesten Höfe, d. Verf.) war. Zu dieser Flur gehört als Ortsform der einfache lockere Drubbel mit seinen wenigen Bauernhöfen (6–10).« (ebenda, S. 53).

Müller-Wille war durch die jüngeren siedlungsgeographischen Forschungen der Münsteraner Dörries-Schüler H. Riepenhausen (1938) im Ravensberger Land, W. Hücker (1939) über ländliche Siedlung zwischen Hellweg und Ardey sowie O. Timmermann (1939) über eine Gemarkung der Soester Börde auf die Tatsache aufmerksam geworden, daß dieser Siedlungstyp bis an den Rand des Berglandes reichte, hier jedoch von Einzelhöfen und Blockflurweilern abgelöst wurde. Darauf hatte auch Hömberg mit seiner Sauerland-Arbeit (1938) aufmerksam gemacht. Müller-Wille erklärte nun diesen Unterschied der Siedellandschaften auf folgende Weise: Auch im niederdeutschen Raum gibt es alte Einzelhöfe, die in der Geestlandschaft überall dort entstanden, wo aus landschaftsökologisch bedingtem Raummangel keine Gruppensiedlungen als Drubbel Platz fanden. Ebenfalls im fränkisch besiedelten Niederrheinland bildete sich das dort vorherrschende Einzelhof-Muster in Anpassung an entsprechende landschaftsökologische Gegebenheiten heraus (II, S. 57) und wurde gewissermaßen als niederfränkisches Siedlungsmodell von Westen ins Schiefergebirge übertragen. Durch Teilungen entstanden daraus Weiler mit Blockgemengefluren. Das gleiche vollzog sich bei der sächsisch-niederdeutschen Besiedlung des nordöstlichen Rheinischen Schiefergebirges. Müller-Wille greift aber zugleich eine These von B. Huppertz auf, der die Grenze zwischen S-förmigen geschwungenen Langstreifenfluren am Nordrande des Schiefergebirges (vgl. Karte 6, II, S. 54)

als eine »Rückzugslinie« interpretiert gegenüber dem aus dem fränkischen Westen sich vollziehenden »Einbruch westlicher Besitz- und Kulturformen«, die ihren Ausdruck findet in einer »Verdorfungstendenz« mit der Ausbildung von Blockgemengefluren, aus denen durch Teilungen kurzstreifige Blockgewannfluren wurden. »Diese Interpretation macht es aber notwendig, die ... Auffassung über die primären Flurformen der Landnahmezeit zu revidieren. Wenn nämlich die Langstreifengrenze eine Rückzugslinie darstellt, dann müssen zumindest in den Altsiedellandschaften des Rheinischen Schiefergebirges ehemals Langstreifen vorhanden gewesen sein und nicht – wie Steinbach ursprünglich annahm – nur Block- bzw. Blockgemengefluren. Langstreifen wurden aber bisher nirgends nachgewiesen«. (ebenda, S. 56).

Hier deutet sich bereits ein gewisses Dilemma an, das für die dann 1944 von Müller-Wille und von Niemeier parallel konzipierte Theorie von der westgermanischen Urform des Drubbels mit Langstreifenflur kennzeichnend wurde. Beide vertraten, auf Hömbergs und Martinys Gedanken aufbauend, die These, daß in allen westgermanischen Landnahme-Siedelräumen bei gleichartiger Gesellschaftsverfassung – sippenartige Kleingruppe – und ähnlichen einfachen Getreidebau-Bodennutzungssystemen diese Siedlungsform verbreitet war. Beide suchten in ihren Grundsatzarbeiten von 1944 dafür Belege in Form von Gewannfluren mit Langstreifenkern auch in Mittel- und Süddeutschland zu finden, während das westliche Altsiedelland in dieser Hinsicht ausfiel (s.o.). Da die siedlungsgeographische Literatur für Oberdeutschland nur wenig Überzeugendes bot – nur Niemeier (1944) wurde im Elsaß fündig – konzentrierte sich Müller-Wille ganz auf den Bereich der älteren nord- und mitteldeutschen Siedelräume, wobei er mit eigenen Untersuchungen die Göttinger Leinetalung einbezog (1948). Hier und mit den von Riepenhausen (1938), den Schülern von E. Obst und H. Spreitzer (1939) sowie seiner eigenen Schülerin A. Ringleb-Vogedes (1950/1960) vorgelegten Untersuchungen arbeitete Müller-Wille seine Konzeption von der stufenweisen Entwicklung vom landnahmezeitlichen bis frühmittelalterlichen Drubbel mit kleinflächiger Langstreifenflur zum daraus hervorgehenden hochmittelalterlichen geschlossenen Klein- bis Großdorf mit – auf Kosten der Allmendweide – erweiterter Gewannflur und deren zelgenmäßiger Dreifelderorganisation heraus. Bereits in der Arbeit von 1942 (II, S. 54) hatte er diesen Entwicklungstyp gekennzeichnet: »der große geschlossene Drubbel ... Bei ihm ist nicht nur die Ortsform verdichtet, sondern auch die Ortsform vergrößert, die Zahl der Altbauern, der 'Langstreifenbesitzer', beträgt das Zwei-, Drei- und Vierfache eines gewöhnlichen Drubbels. Dementsprechend übertrifft auch seine Feldflur mit Lang- und Kurzstreifengewannen die Feldfluren anderer Drubbel erheblich an Fläche und Umfang« (II, S. 54). Hellweg und Warburger Börde, die niedersächsischen und nordhessischen Lößbecken stellten sich als typische Vergreidungsgebiete heraus, in denen bei gegebener Ackergunst im Hochmittelalter und erneut unter dem Bevölkerungsdruck der Frühneuzeit mit der Rekultivierung der im Spätmittelalter wüstgefallenen Fluren aufgegebener geschlossener Drubbel die heutigen Dörfer mit umfangreicher Gewannflur sich herausbildeten. Mit Hilfe der topographisch-genetischen Methode aber ließ sich bei solchen Siedlungen sowohl der Drubbel-Althöfebestand im Dorf als auch die Langstreifen-Altflur als Flurkern herauschälen.

Wandlungen dieser Grundkonzeption vollzogen sich unter dem Eindruck neuer Befunde. So übernahm Müller-Wille während seiner Göttinger Dozentenzeit von seinem dortigen Kollegen H. Mortensen dessen Interpretation der Entstehung von Drubbel und Langstreifenflur durch Zerfall einer Großfamilie in eine Gruppe von Kleinfamilien, die dann aus dem Großfamiliengehöft den Drubbel als weiterhin sippenmäßig verbundene Mehrhöfesiedlung entstehen ließen und aus dem »Sippen-Großblock« den in Streifen-Anteile aufgeteilten Langstreifenkomplex. Mortensen (1946) hatte derartige Entwicklungen bei den Siedlungen litauischer Zuwanderer bei ihrer im 16./17. Jahrhundert erfolgten Landnahme in Ostpreußen kartenmäßig belegen können und hielt nun eine konvergente Entstehung der germanischen Drubbel mit Langstreifenflur für wahrscheinlich. Diese Hypothese änderte aber nicht grundsätzlich die Lehre Müller-Willes und auch nicht dessen Auffassung, daß neben der Sozialverfassung vor allem die Form des schweren schollenwendenden Pfluges mit feststehendem Streichbrett aus arbeitstechnischen Gründen den langen Pfluggang zweckmäßig macht und damit auch den langen Wölbackerstreifen als die optimale Parzellenform, wie sie als Betriebsparzelle auch schon auf dem hypothetischen Sippen-großblock vorhanden gewesen sein mußte.

Grundlegender war eine flurgeographische Entdeckung des Müller-Wille-Schülers R. Althaus, der in seiner Dissertation »Siedlungs- und Kulturgeographie des Ems-Werse-Winkels« (1957, leider ungedruckt geblieben, weil sich der Autor nicht zu einer Kurzfassung entschließen konnte) eine ältere landnahmezeitliche Flurschicht in den Drubbel-Siedlungen feststellte, nämlich eingehegte relativ große hofnahe Blockparzellen, die sich durch einen besonders mächtigen Plaggen-Kulturboden und durch Flurnamen wie »Worth«, »Kamp«, »Brede« und »Ole Gorden« (alter Garten) als zweifelsfrei alte Ackerländereien zu erkennen gaben. Sie gehörten zu ursprünglich locker benachbarten Einzelhöfen. Einen Bezug zu einer Sippenverfassung lehnt Althaus ab, da eine solche historisch nicht nachgewiesen sei. Da ein gleichzeitiges Nebeneinander von Alt-Langstreifen und Alt-Blöcken keinen Sinn ergab, weder pflugtechnisch noch besitzrechtlich, deutete Althaus das langstreifige Eschland als erste Flurerweiterung. Der Müller-Wille-Schüler und spätere Kollege H. Hambloch entwickelte dann am Beispiel der Siedlung Druchhorn 1960 eine Erklärung des Übergangs von der Blockparzelle zur Streifenparzelle, die auch Müller-Wille übernahm, zumal sie von dem Münsteraner Historiker J. Prinz durch dessen Untersuchung des Landnutzungswandels des Willinger Eschs bei Münster gestützt wurde. Man könnte diese Erklärung die »Vöhde-Theorie« nennen. Müller-Wille stellte sie 1961 auf dem Siedlungsgenetischen Symposium in Göttingen vor (1967, II, S. 251 f.). Sie besagt, daß ursprüngliche Einzelhof-Gruppen – Hambloch spricht von »Einödgruppe«, um den Charakter der geschlossen um den Hof gruppierten »Worth-Blöcke« zu betonen – sich in einem zweiten Entwicklungsstadium zu einer Feldgemeinschaft zusammenfanden, um eine geeignete Fläche – den späteren Esch – zunächst in einem Feld-Weide-Wechselsystem als »Vöhde« gemeinsam zu nutzen, wobei der regelmäßige langfristige Wechsel zwischen gemeinsamer Weidenutzung und einzelbetrieblicher Ackernutzung die Portionierung in parallele Schmalstreifen nahelegte, deren morphologische Struktur als Wölbackerbeete auch in der Wei-

dephase erhalten blieb. Erst diese Feldbesitzgemeinschaft auf dem schließlich von der Vöhde zum Daueracker-Esch gewordenen Langstreifenland schließt die Einödgruppe zum Drubbel zusammen. Müller-Wille blieb aber bis zum Schluß davon überzeugt, daß für die Formung der Langstreifenflur der Streichbrettflug entscheidend war, so daß dessen Übernahme durch die Altsachsen – von den Friesen? – für ihn ein entscheidendes Datum blieb, um den Übergang von der älteren Blockflur zur Streifenflur zu begründen (1979, S. 207). In seinen späteren Arbeiten verzichtete Müller-Wille folglich auf seine ursprüngliche These vom Drubbel mit Langstreifenflur als der allgemeinen westgermanischen Grundform; daß sie aber eine niederdeutsch-altsächsische Entwicklungsform sei, blieb seine Überzeugung.

Siedlungsforschungen im Umland von Münster hatten durch G. Niemeier schon 1949 den bis dahin unbeachteten Typ einer frühen *Breitstreifenflur* herausgestellt, verbunden mit einer lockeren Riege (Reihe) von Höfen mit direktem Anschluß an die Breitstreifen, die z.T. in mehreren »Schüben« verlängert worden waren, wobei diese Verlängerungen sich durch wechselnde Breite der Anschlußstücke klar zu erkennen geben. Nachdem der Historiker J. Prinz (1960) die besitzgeschichtlichen Umstände geklärt hatte und die Gründung dieser *frühen »Waldhufensiedlungen«* auf die Bischofskirche Münster zurückführen konnte, griff Müller-Wille diese Befunde auf und legte 1979 die schrittweise Genese dieser frühen *grundherrlichen Plansiedlungen* des 9./10. Jahrhunderts dar. Mit der Waldhufensiedlungs-Thematik hatte er sich bereits 1944 in einer umfangreichen Rezension von R. Blohms Arbeit über die Hagenhufendörfer in Schaumburg-Lippe (I, S. 239–243) auseinandergesetzt und dabei eine Theorie der Ausbreitung der Hufensiedlung von einem frühen Kerngebiet am Niederrhein entwickelt, wobei er noch ganz in den Gedankengängen der Kulturströmungslehre argumentierte: einen Wanderweg dieses Siedlungsmodells sah er nach Osten gerichtet, auf dem auch die Hagenhufensiedlungsgebiete entstanden; auf einem zweiten Weg verband er den Niederrhein mit dem nachweislich frühen Waldhufengebiet im Odenwald, von wo aus sich das Modell in Süddeutschland und über den »mitteldeutschen Weg« der Kulturraumforschung nach Osten über die Südrhön nach Thüringen und in die Sudetenländer verbreitet hätte. Für diese letzte Übertragung konnte der Vf. inzwischen historisch fundierte Argumente beibringen (Nitz 1983, S. 122f.), während sich eine Verbindung zwischen Odenwald und Niederrhein nicht nachweisen läßt. Müller-Wille hat in seiner späteren Beschäftigung mit den frühen Waldhufensiedlungen um Münster diesen Gedanken von den Ausbreitungswegen nicht mehr verfolgt.

Auf die *Plansiedlungsthematik* wurde er darüber hinaus durch die Hinweise von J. Prinz auf einige Drubbel um Münster aufmerksam, die sich urkundlich im 9. Jahrhundert als 4-Höfe-Gruppen zu erkennen geben, und deren später schmalstreifige Fluren sich bei Rückführung auf ursprünglich nur zwei Höfe (die im 9. Jahrhundert geteilt wurden im Gefolge der Besitztrennung von Bischof und Domkapitel) als ursprüngliche *Breitstreifengemengeflur* darstellen würden. Da auch hier hofnahe Altblöcke beträchtlichen Umfangs (durchschnittlich 3 ha pro Hof) nachweisbar sind, interpretierte Müller-Wille diese Breitstreifenflur als »Außenfeld« im Sinne der Vöhde-Theorie (I, S. 249).

Daß es auch frühmittelalterliche Siedlungen mit primären Breitstreifen-Dauerackerfluren gegeben haben dürfte, für die der Vf. in seinen Untersuchungen zur Rolle der fränkischen Staatskolonisation (zuletzt 1971) argumentiert hatte, dafür brachte Müller-Wille 1977 mit dem Beispiel Ahlintel und 1980 mit der Vorstellung der Untersuchung von zwei Siedlungen aus dem oldenburgischen Münsterland durch seinen Doktoranden W. Sieverding interessante, neuartige Belege. Ahlintel rekonstruierte Müller-Wille zusammen mit E. Bertelsmeier als eine Vier-Höfe-Siedlung mit einer schmal- bis breitstreifigen Flur, in der die Besitzer in fast regelmäßiger Abfolge vertreten sind, im Prinzip einer »Riegenschlagflur« (Meibeyer). Die von Müller-Wille für wahrscheinlich gehaltene Herkunft der schon seit dem 9.-10. Jahrhundert belegten vier Höfe aus einem Teilungsvorgang von ursprünglich zwei Höfen ergibt auch für diese eine Breitstreifengemeingeflur mit regelmäßiger Abfolge der Besitzer (1977, S. 447). Müller-Wille nennt als ersten Besitzer um 800 den Grafen von Steinfurt, für den von der Geschichtsforschung fränkische Abkunft angenommen wird. Müller-Wille geht allerdings nicht so weit, eine Siedlungsgründung im Rahmen der fränkisch-grundherrschaftlichen Kolonisation anzunehmen, sondern denkt an eine Konfiskation von »sächsischen Stammhöfen« (1977, S. 448).

Ebenfalls auf Breitstreifenfluren führte der letzte Müller-Wille-Schüler W. Sieverding in seiner Dissertation 1978 (veröff. 1980) die im 19. Jahrhundert überwiegend schmalstreifigen Esch-Langstreifenfluren von Benstrup und Holtrup in Südoldenburg zurück. In dem von Müller-Wille in einem Vortrag 1979 (veröff. 1980) zusammen mit Ahlintel vorgestellten Beispiel Benstrup wurde eine Plansiedlung mit sechs hofanschließenden 500-600 m langen Breitstreifen rekonstruiert. Ihr geht ein neben dieser Höfereihe liegender Einzelhof voraus, der in die sächsische Landnahmezeit des 5./6. Jahrhundert datiert wurde. Die zweite Siedlung Holtrup ähnelt Ahlintel und zeigt wie diese eine regelmäßige Breitstreifengemeingeflur von vier Höfen, dazu wieder einen vermutlich älteren Einzelhof. Müller-Wille schließt sich der Entstehungs-Hypothese seines Schülers an, die dieser ohne Zweifel mit seinem Doktorvater lange diskutiert hat, denn sie führt noch weiter von der klassischen genetischen Deutung der westgermanischen Drubbel-Langstreifenflur-Siedlung weg. Nahezu alle auf -trup (-torp, -dorf) endenden Siedlungen dieses Raumes liegen an alten Heerstraßen. Vom Sprachforscher W. Foerste (1963) übernimmt Sieverding dessen Auffassung, daß »die Ur-Bedeutung von -trup = Einzelhof ist« und daß diese Namensform von den Altsachsen bei ihrer Einwanderung mitgebracht worden sei (die entgegengesetzte Auffassung von I. Burmester. Das Grundwort -thorp als Ortsnamenselement, Hamburg 1959, wird von Sieverding nicht berücksichtigt). Daraus folgert nun Sieverding, und Müller-Wille übernimmt diese Deutung, daß die primären -thorp-Einzelhöfe an den Heerstraßen angelegt wurden, um hier Sicherungsfunktionen wahrzunehmen, er interpretiert sie als »Wehrhöfe«, »von denen aus dann planmäßig auch der frühe Ausbau zu Breitstreifensiedlungen (vor 800) erfolgte«. Daß auch diese Gruppensiedlungen wahrscheinlich aus »Wehrhöfen« bestanden, darauf deutet unseres Erachtens die Bezeichnung »Wehrfester« für Altbauern im südlichen Oldenburg (Müller-Wille 1980, S. 205). Der weitere Flurausbau erfolgte in Form von »Rodegewannen in schmalen Langparzellen« (ebenda, S. 206).

So werden auch in diesem Falle die Plansiedlungen auf die altsächsische Zeit vor 800 zurückgeführt und in Verbindung gebracht mit einer – wohl stammesmäßig vorgestellten – Wehrorganisation in Heerschaften, mit einem nach strategischen Gesichtspunkten angelegten Fernwegenetz. Diese neue Version der Entstehung von Breitstreifenfluren als Vorform der schmalparzelligen Langstreifenfluren wurde auf das altsächsische Gebiet des 7. und 8. Jahrhunderts beschränkt.

Sehr schwer tat sich Müller-Wille mit der vom Vf. seit 1961 vertretenen Auffassung, daß Streifenfluren dieser besonders regelmäßigen Art in Nordwestdeutschland erst mit der Einbeziehung Sachsens in das fränkische Reich unter Karl d. Gr. geschaffen worden sein könnten, im Rahmen einer adelig-grundherrschaftlichen und staatlich-königlichen Kolonisation, die in der Okkupationsphase seit ca. 780 auch militärisch-strategische Ziele verfolgte. Müller-Wille hat diese Auffassung zwar zur Kenntnis genommen und sie auf dem siedlungsgenetischen Symposium in Göttingen auch diskutiert, wobei er selbst das Beispiel von auf Königsland um Burgsteinfurt nordwestlich von Münster in Gruppensiedlungen mit Breitstreifenflur oder langen Schmalstreifenfluren planvoll angesetzten Bauernhöfen anführte, mit Schulenhöfen in Einödlage, dazu königliche Wehrhöfe an Fernstraßen (1961, S. 318). Doch die Einbindung Nordwestdeutschlands in den Kulturkreis der Nordseeländer hielt er für bedeutsamer und die Langstreifenfluren für im wesentlichen vorfränkisch (ebenda, S. 327). So hat er die Möglichkeit königlich-fränkischer Siedlungsgründungen trotz der in der Diskussion angeführten Beispiele nie ernsthaft in seine Überlegungen mit einbezogen, und auch seine Schüler taten dies nicht, wie die Arbeit von Sieverding zeigt.

Die Müller-Wille-Schule stellte in einem Aufsatz von Hambloch 1962 noch einmal die damals erreichte Fassung ihrer Konzeption dar, die sie für die Langstreifenfluren im niederdeutschen Altsiedelland als gültig erachtete. So blieb auch die bereits 1953 von der Siedlungsgeographin K. Mittelhäuser vorgelegte Untersuchung einer Siedlungsgruppe vom Drubbel-Typ in der mittleren Lüneburger Heide westlich von Soltau von Müller-Wille und seiner Schule unbeachtet, denn sie argumentierte – übrigens als erste in der historisch-genetischen Siedlungsgeographie – aufgrund historischer Indizien für einen Ursprung in einer staatlich-fränkischen Siedlungsplanung im Zuge der karolingischen Eroberung Sachsens. Entsprechendes gilt für die Interpretation von K. Brandt (1971), der fernstraßenorientierte Einzelhöfe mit Rechteck-Kämpen – ebenfalls in Südoldenburg – auf eine strategisch angelegte fränkische Siedlungspolitik zurückführte. Sieverding setzte sich damit gar nicht auseinander.

So kann man abschließend und rückblickend feststellen, daß Wilhelm Müller-Wille zu allen Zeiten ein außerordentlich eigenständiger Forscher war, der eine historisch-siedlungsgenetische Konzeption von großer innerer Geschlossenheit entworfen hatte, die seinerzeit in weitgehendem Einklang mit der Auffassung der nordwestdeutschen Siedlungsforschung stand und auch angesichts der stagnierenden Gewannflurforschung in Süddeutschland dieser neue Interpretationsmöglichkeiten bot. Auch soll nicht vergessen werden, daß die Langstreifen-Drubbel-Theorie der Flurwüstungsforschung im niedersächsischen und hessischen

Bergland unter H. Mortensen und K. Scharlau wichtige Impulse gab und die Kartierung von Streifenflurrelikten unter Wald vorantrieb, wengleich diese Forscher manchmal auch zu theorie-inspirierten Über- und Fehlinterpretationen verführt wurden (Born 1967).

Die Geschlossenheit der Lehre Müller-Willes war aber wohl auch ein Grund für die angesprochene Verslossenheit gegenüber abweichenden Auffassungen, die außerhalb Westfalens und der Münsterschen »Schule« entwickelt wurden. Man kann zwar nicht sagen, daß sie damit in eine Stagnation und Verfestigung geriet – die angesprochenen Wandlungen der Konzeption seit den späten 50er Jahren sprechen dagegen –, doch blieb sie in dem von Müller-Wille gesteckten »altsächsischen« Rahmen.

Mit Müller-Willes Ausscheiden aus dem Amt und seinem Tode 1983 ging auch die große Zeit der historisch-genetischen Siedlungsforschung in Münster vorläufig zu Ende. Dies hängt ohne Zweifel mit der breiten Hinwendung des Instituts zur Aktual-Geographie zusammen, wie sie für die meisten deutschen Institute in den 70er Jahren charakteristisch war. Aber eine Rückbesinnung auf den wissenschaftlichen Wert der historisch-genetischen Siedlungsforschung und ein erneut wachsendes Interesse an diesem Forschungs- und Lehrgebiet zeigt sich vielenorts, und die jüngst erfolgte Gründung eines »Arbeitskreises zur westfälischen Siedlungsforschung in der Geographischen Kommission für Westfalen«, dessen langjähriger Vorsitzender Wilhelm Müller-Wille war, durch A. Mayr, seinen Nachfolger in diesem Amte, und M. Balzer ist ein hoffnungsvolles Zeichen dafür, daß erneut an die große Zeit der Müller-Wille-Schule angeknüpft werden wird, und zwar voll und ganz im Sinne dieses bedeutenden Lehrers und Forschers: als eine interdisziplinär zusammengesetzte Forschergruppe. Denn dies waren Müller-Willes zukunftsweisenden letzten Worte in seinem Vortrag 1979 auf der Fachtagung »Ländliche Siedlungsforschung« aus Anlaß des 50jährigen Bestehens des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volksforschung, zu dem auch die Geographische Kommission gehört (1980, S. 207): »Das alles fordert eine interdisziplinäre Zusammenarbeit, und zwar mit Historikern, Prähistorikern und Sprachwissenschaftlern, mit Bodenkundlern, Botanikern und Agrarwissenschaftlern und hinsichtlich einer genaueren Stratigraphie mit Physikern und auch Geo-Statistikern. Dabei bin ich nicht gerade für 'getrennt marschieren und vereint schlagen', sondern mehr für 'getrennt denken und gemeinsame Gespräche suchen'.«

## Literatur

- Althaus*, R. (1957): Siedlungs- und Kulturgeographie des Ems-Werse-Winkels. Ungedruckte Diss. Münster.
- Aubin*, H., *Frings*, Th., *Müller*, J. (1926): Kulturströmungen und Kulturprovinzen in den Rheinlanden. Geschichte. Sprache. Volkskunde. Veröffentlichungen des Instituts für geschichtliche Landeskunde an der Universität Bonn. Nachdruck Darmstadt 1966.
- Born*, M. (1967): Langstreifenfluren in Nordhessen? In: Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie 15, S. 105–133.

- Brandt, K.* (1971): Historisch-geographische Studien zur Orts- und Flurgenese in den Dammer Bergen. Göttinger Geographische Abhandlungen 58.
- Braungart, R.* (1914): Die Südgermanen, 1. Bd. Heidelberg.
- Clemens, P.* (1955): Lastrup und seine Bauernschaften. Schriften der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft. NF 40.
- Foerste, W.* (1963): Zur Geschichte des Wortes »Dorf«. In: *Studium Generale* 16 (1963).
- Gradmann, R.* (1913): Siedlungsgeographie des Königreichs Württemberg. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde 21, insbes. S. 91-100.
- Hambloch, H.* (1960): Einödgruppe und Drubbel. Ein Beitrag zu der Frage nach den Urhöfen und Altfluren einer bäuerlichen Siedlung. In: *Siedlung und Landschaft in Westfalen* 4, S. 40-56.
- Hambloch, H.* (1962): Langstreifenfluren im nordwestlichen Alt-Niederdeutschland. In: *Geographische Rundschau* 14, S. 346-357.
- Hesping, P.G.* (1963): Bevölkerung und Siedlung in der Niedergrafschaft Steinfurt. Münster.
- Hömbert, A.* (1935): Die Entstehung der deutschen Flurformen. Blockgemengeflur, Streifenflur, Gewannflur. Berlin.
- Ders.* (1938): Siedlungsgeschichte des oberen Sauerlandes. *Geschichtliches Archiv für westfälische Landesforschung*. III.
- Hucker, W.* (1939): Ländliche Siedlungen zwischen Hellweg und Ardey. Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Westfalen XXII, Bd. 2. Münster.
- Huppertz, W.* (1939): Räume und Schichten bäuerlicher Kulturformen in Deutschland. Bonn.
- Keuning, H.J.* (1938): Eschsiedlungen in den östlichen Niederlanden. In: *Westfälische Forschungen* I, S. 143-157.
- Lievenbrück, B.* (1977): Der Nordhümmling. Ländliche Siedlung im Grenzbereich von Moor und Geest. *Siedlung und Landschaft im Westfalen* 10.
- Martiny, R.* (1926): Hof und Dorf in Altwestfalen. Das westfälische Streusiedlungsproblem. *Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde* 24, insbes. S. 287-301, (teilweiser Wiederabdruck in: Nitz 1974, S. 187-211).
- Mittelhäuser, K.* (1953): Über Flur- und Siedlungsformen in der nordwestlichen Lüneburger Heide. In: *Festschrift zur Feier des 75jährigen Bestehens der Geographischen Gesellschaft zu Hannover*, S. 236-253.
- Mortensen, H.* (1946): Fragen der nordwestdeutschen Siedlungs- und Flurforschung im Lichte der Ostforschung. In: *Nachrichten der Akademie der Wissenschaften zu Göttingen, Phil.-hist. Klasse* 1946/47, S. 37-51.
- Müller-Wille, M.* (1965): Eisenzeitliche Fluren in den festländischen Nordseegebieten. In: *Landeskundl. Karten und Hefte der Geographischen Kommission für Westfalen, Reihe Siedlung und Landschaft in Westfalen* 5.
- Müller-Wille, W.* (1936): Die Ackerfluren im Landesteil Birkenfeld und ihre Wandlungen seit dem 17. und 18. Jahrhundert. *Beiträge zur Landeskunde der Rheinlande* 5.
- ders.* (1937): Der Westerwald. In: *Geogr. Zeitschrift* 43, S. 215-230 (= II, S. 1-16).

- ders.* (1942/1966): Die Naturlandschaften Westfalens. Versuch einer Gliederung nach Relief, Gewässernetz, Klima, Boden und Vegetation. In: Westfälische Forschungen V, 1–2, 1942, S. 1–78 (Kurzfassung der vierteiligen Habil.Schrift: Bodenplastik und Naturräume Westfalens. Spieker 14, Münster 1966, 302 S. mit Kartenband).
- ders.* (1942): Das Rheinische Schiefergebirge und seine kulturgeographische Struktur und Stellung. Besiedlung, Anbausysteme, Siedelformen, Haus- und Hofanlagen. In: Deutsches Archiv für Landes- und Volksforschung VI, S. 537–591 (= II, S. 24–78).
- ders.* (1944): Langstreifenflur und Drubbel. Ein Beitrag zur Siedlungsgeographie Westgermaniens. In: Deutsches Archiv für Landes- und Volksforschung VIII, S. 9–44 (= I, S. 203–238).
- ders.* (1948): Zur Kulturgeographie der Göttinger Leinetalung. In: Göttinger Geographisches Festkolloquium aus Anlaß des 80. Geburtstages von Wilhelm Meinardus. Göttinger Geographische Abhandlungen 1, S. 92–102. Ebenso: Zur Genese der Dörfer in der Göttinger Leinetalung. Wilhelm Meinardus zum 80. Geburtstag. In: Nachrichten der Akademie der Wissenschaften zu Göttingen, Phil.-hist. Kl., S. 8–18 (= I, S. 315–324).
- ders.* (1952): Leo Waibel und die deutsche geographische Landesforschung. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 11, S. 58–71 (= I, S. 1–14).
- ders.* (1952): Westfalen. Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes. Münster 2. Aufl. 1981.
- ders.* (1953): Agrarbäuerliche Landschaftstypen in Nordwestdeutschland. In: Verhandlungen des 29. Geographentages Essen 1953, S. 179–186.
- ders.* (1962): Blöcke, Streifen und Hufen am Beispiel des Stadtkreises Münster. In: Kolloquium über Fragen der Flurgenese am 24.–26. Oktober 1961 in Göttingen (Hrsg. H. Mortensen u. H. Jäger). Berichte zur deutschen Landeskunde 29, S. 296–306 (= I, S. 244–254).
- ders.* (1962): Diskussionsbemerkungen, ebenda S. 318 u. 327.
- ders.* und E. Bertelsmeier (1977): Beharrung und Wandel in ländlich-agraren Siedlungen und Siedlungsräumen Westfalens. In: Spieker. Landeskundliche Beiträge und Berichte 25, S. 437–487.
- ders.* und E. Bertelsmeier (1979): Die Bauernsiedlung Mecklenbeck: Landschaft und Landnahme. In: K.H. Pötter (Hrsg.): Mecklenbeck. Von der Bauerschaft zum Stadtteil. Münster, S. 17–28 (= I, S. 267–278).
- ders.* (1980): Agrare Siedlungsgeographie in Westfalen. Fragen und Methoden, Ergebnisse und Deutungen. In: Westfälische Forschungen 30, S. 198–208. Auch in: P. Weber u. K.-F. Schreiber (Hrsg.): Westfalen und angrenzende Regionen. Festschrift zum 44. Deutschen Geographentag in Münster 1983, I (Textband), Münstersche Geographische Arbeiten 15 (1983), S. 45–53 (mit einer Erweiterung der Einleitung durch E. Bertelsmeier als Mitautorin).
- Niemeier, G. (1938): Fragen der Flur- und Siedlungsforschung im Westmünsterland. In: Westfälische Forschungen 1, S. 124–142.
- ders.* (1944): Gewinnfluren, ihre Gliederung und die Eschkerntheorie. In: Petermanns Geographische Mitteilungen 90, S. 57–74 (teilweiser Wiederabdruck in Nitz 1974).

- ders.* (1949): Frühformen der Waldhufen. Petermanns Geographische Mitteilungen 93, S. 14–27.
- Nitz, H.-J.* (1961): Regelmäßige Langstreifenfluren und fränkische Staatskolonisation. Eine Untersuchung ihrer Zusammenhänge im westlichen Oberrheingebiet und anderen deutschen Landschaften. In: Geographische Rundschau 13, S. 350–365.
- ders.* (1971): Langstreifenfluren zwischen Ems und Saale – Wege und Ergebnisse ihrer Erforschung in den letzten drei Jahrzehnten. In: Siedlungs- und agrargeographische Forschungen in Europa und Afrika (Festschrift für G. Nie-meier) Braunschweiger Geographische Studien 3, S. 11–34.
- ders.* (Hrsg.) (1974): Historisch-genetische Siedlungsforschung. Wege der Forschung Bd. CCC, Darmstadt.
- ders.* (1983): The Church as colonist: the Benedictine Abbey of Lorsch and planned Waldhufen colonization in the Odenwald. In: Journal of Historical Geography 9, S. 105–126.
- Obst, E. u. Spreitzer, H.* (1939): Wege und Ergebnisse der Flurforschung im Gebiet der großen Haufendörfer. In: Petermanns Geographische Mitteilungen 85, S. 1–19.
- Prinz, J.* (1960): Mimigaforde – Münster. Die Entstehungsgeschichte einer Stadt. Geschichtliche Arbeiten zur westfälischen Landesforschung 4.
- Rhamm, K.* (1905): Ethnographische Beiträge zur germanisch-slawischen Altertumskunde I: Die Großhufen der Nordgermanen. Heidelberg.
- Riepenhausen* (1938): Die bäuerliche Siedlung des Ravensberger Landes bis 1770. Arbeiten der Geographischen Kommission im Provinzialinstitut für westfälische Landes- und Volkskunde 1.
- Ringleb-Vogedes, A.* (1960): Dörfer im oberen Weserbergland. In: Siedlung und Landschaft in Westfalen 4, S. 3–37 (s. auch unter Vogedes, A.).
- Seebohm, H.E.* (1914): Vorwort zu F. Seebohm, Customary acres and their historical importance. London.
- Sieverding, W.* (1980): Benstrup und Holtrup. Zur Genese bäuerlicher -trup-Siedlungen in Altwestfalen. Landeskundliche Karten und Hefte der Geographischen Kommission für Westfalen, Reihe: Siedlung und Landschaft in Westfalen 13.
- Steinbach, F.* (1926): Studien zur westdeutschen Stammes- und Volksgeschichte. Schriften des Instituts für Grenz- und Auslandsdeutschtum an der Universität Marburg 5, Neudruck Darmstadt 1962.
- ders.* (1927): Gewanddorf und Einzelhof. In: Historische Aufsätze, Aloys Schulte zum 70. Geburtstag. Düsseldorf, S. 44–62. (Wiederabdruck in Nitz 1974).
- Timmermann, O.F.* (1939): Landschaftswandel einer Gemarkung der Soester Börde seit Beginn des 19. Jahrhunderts. In: Westfälische Forschungen 2, S. 159–187.
- Uhlig, H.* (1976): Ordnende Beobachtung und verbindende Deutung. Wilhelm Müller-Wille zum 70. Geburtstag. In: Mensch und Erde. Festschrift für W. Müller-Wille. Westfälische Geographische Studien 33, S. 1–20.
- Vogedes, A.* (1950): Formenbild und Entwicklung niederdeutscher Dörfer. Diss. (Maschinenschr.). Münster.

Klaus Fehn

## Überlegungen zur Standortbestimmung der Angewandten Historischen Geographie in der Bundesrepublik Deutschland<sup>1</sup>

### I

Der Aufsatz von Dietrich Denecke über »Historische Geographie und räumliche Planung« ist die erste ausführlichere zusammenfassende Darstellung dieses Problemfeldes im deutschsprachigen Raum. Da die ausgezeichnete Studie an relativ entlegener Stelle veröffentlicht ist, soll zunächst ausdrücklich auf ihre Bedeutung hingewiesen werden. Denecke spricht zahlreiche wichtige Probleme an und bietet auch viele überzeugende Lösungen an. Gerade bei einem derartig weitgespannten Beitrag kann es aber nicht ausbleiben, daß manche Bereiche weniger als andere überzeugen. Im folgenden sollen deshalb einige ergänzende und weiterführende Gedanken zum Berufsbild des Historischen Geographen, zur Stellung der Angewandten Historischen Geographie in bezug auf die Angewandte Gegenwartsgeographie, zum Verhältnis von Grundlagenforschung und konkreter Mitarbeit in der Praxis, zur Abstimmung der Angewandten Historischen Geographie mit den Nachbarwissenschaften unter besonderer Berücksichtigung der historischen Fächer und zur Erarbeitung von spezifischen historisch-geographischen Bewertungskriterien für überkommene Kulturlandschaftselemente zur Diskussion gestellt werden.

Denecke begründet in seinem Aufsatz überzeugend, weshalb bei der Planung unbedingt historisch-geographische Erkenntnisse berücksichtigt werden müßten. Nach diesem ersten Schritt folgt aber eigenartigerweise nicht der zu erwartende zweite Schritt, der eine Mitwirkung von Historischen Geographen in der Planung fordert. Der Verfasser meint, es sei vermessen, davon auszugehen, daß es ein unmittelbares praktisches Berufsfeld für Historische Geographen gebe und je geben könne (S. 23), und begnügt sich mit dem Wunsch, es sollten planungsbezogene, historisch-geographische Lehrinhalte in die Ausbildung von Planern und Denkmalpflegern integriert werden (S. 24). Auch seine Aussagen zum Verhältnis zwischen Historischer Geographie und Geographie sind widersprüchlich. Einmal wird betont, daß die historische Analyse und Erklärung gegenwärtiger Landschaftszustände eine historisch-geographische Betrachtungsweise und Forschungsaufgabe im Rahmen gegenwartsbezogener Fragestellungen und kein For-

---

<sup>1</sup> Bemerkungen zu: *Denecke*, Dietrich: Historische Geographie und räumliche Planung. In: Beiträge zur Kulturlandschaftsforschung und Regionalplanung. Hg. von A. Kolb und G. Oberbeck (Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Hamburg 75), Hamburg 1985, S. 3–55.

schungsgebiet der Gegenwartsgeographie sei (S. 3), das andermal wirft Denecke der Geographie vor, sie habe nur ein Ausbildungsziel, das die historische Dimension nicht berücksichtige (S. 23). Wenn man mit dem Befund von Denecke übereinstimmt, daß die Historische Geographie als historische Raumwissenschaft immer die ganze historisch gewachsene Kulturlandschaft vor Augen habe, weiterhin als Teil der Gesamtgeographie in der Lage sei, die Gesichtspunkte von Erhaltung und Wandel gegeneinander abzuwägen und außerdem sowohl den Stellenwert der natürlichen als auch der anthropogenen Elemente der Kulturlandschaft beurteilen könne, darf man nicht bei der theoretischen Forderung nach einer angewandten Historischen Geographie stehen bleiben. Es müssen vielmehr Mittel und Wege gefunden werden, um einerseits die Ausbildung derartiger Experten sicherzustellen und andererseits diesen adäquate Berufschancen zu eröffnen.

Gegenwärtig gibt es in der Bundesrepublik drei unterschiedliche Möglichkeiten, Historische Geographie zu studieren. In Bonn besteht ein eigener Studiengang »Historische Geographie« für Magisterexamen und Promotion neben den Studiengängen für Geographie und Geschichte; in Bamberg ist es möglich, ein Diplomgeographenexamen mit dem Schwerpunkt Historische Geographie abzulegen; in den übrigen Universitäten sind historisch-geographische Elemente in die Geographieausbildung eingebaut, teilweise in erheblichem Umfang wie z.B. in Göttingen.

Ich bin der Meinung, daß alle drei Ausbildungsmodelle einen spezifischen Beitrag zur Angewandten Historischen Geographie leisten können. Innerhalb der Geographie sollte, vor allem im Rahmen der Diplomgeographenausbildung, neben der »Planung der Zukunft«, auf der selbstverständlich auch weiterhin das Schwergewicht liegen wird, die »Planung der Vergangenheit« studiert werden können. Es wäre nämlich durchaus sinnvoll und sehr erstrebenswert, in größeren Planungssämtern neben den im klassischen Sinne ausgebildeten Geographen auch historisch orientierte Geographen einzusetzen, die sich speziell mit der Behandlung von überkommenen Kulturlandschaftselementen in der Planung beschäftigen. Während diese historisch orientierten Geographen letzten Endes ebenfalls zu planen hätten, sieht die Situation in denjenigen Institutionen anders aus, die mit dem Schutz von historischen Kulturlandschaftselementen betraut sind. Ihre Mitarbeiter sind keine Planer, sondern sozusagen »Interessenvertreter«, die sich für die von ihnen als wertvoll erkannten Objekte möglichst effektiv einzusetzen haben. Demgemäß wäre auch die Aufgabe eines Historischen Geographen in derartigen Ämtern etc. anders zu sehen. Dieser Historische Geograph im engeren Sinne sollte in einem eigenen Studiengang Historische Geographie ausgebildet werden, wobei darauf zu achten wäre, daß einschlägige Nebenfächer wie z.B. Landesgeschichte, Vor- und Frühgeschichte, Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit, Denkmalpflege oder Kunstgeschichte gewählt würden. Die sachgerechte Aufgabenteilung mit allen am Denkmalschutz im weitesten Sinne beteiligten Fächern ist sicherlich nicht einfach zu realisieren, auch wenn sehr pragmatisch vorgegangen würde. Sie sollte aber nicht so aussehen, wie dies Denecke vorschlägt, daß die Historische Geographie nur zu Ausbildungselementen beisteuert und auf eigene Stellen in der Praxis verzichtet. Gerade weil die Historische

Geographie nur so wenige Positionen in den Universitäten hat, und bis jetzt viele Pläne wegen der begrenzten Möglichkeiten der kleinen Zahl von Fachvertretern nicht realisiert werden konnten, sollten neue Berufsfelder erschlossen werden, wozu auch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit gehört.

Das vergangene Jahrzehnt hat die allgemeinen Voraussetzungen für eine Mitarbeit der Historischen Geographen positiv verändert. Das allgemeine Planungskonzept hat sich zugunsten der Berücksichtigung historischer Elemente verändert; die Sensibilität der Bevölkerung für diese Fragen ist gestiegen; die Umweltdiskussion hat an historischem Tiefgang gewonnen; die gesetzlichen Grundlagen für Schutzmaßnahmen haben sich verbessert; der Denkmalbegriff hat sich räumlich, sachlich und zeitlich erweitert. Insgesamt wird mehr und mehr deutlich, daß es darum geht, bei allen Veränderungen unserer Umwelt zu überprüfen, ob die Beseitigung oder Veränderung persistenter Elemente und Strukturen gerechtfertigt ist. Dies verlangt wiederum einen umfassenden Kulturschutz, der von dem auf den künstlerischen Wert eines Einzeldenkmals orientierten Denkmalschutz bis in die nächste Nähe des auf das einzelne Naturdenkmal fixierten Naturschutzes reicht. Gerade im zentralen Bereich dieses Kontinuums gibt es zahlreiche Aufgaben für den Historischen Geographen. Eine dringende Forderung der Zukunft ist vor allem die Vorlage von historisch-geographischen Pilotstudien für die wichtigsten Aufgabenbereiche, um die Leistungsfähigkeit dieses Faches unter Beweis zu stellen. Damit zu warten, bis erst einmal einschlägige Stellen in der Praxis vorhanden sind, hieße zu resignieren, da es zur Zeit keine öffentliche Institution gibt, die der Historischen Geographie wie etwa die Bodendenkmalpflege der Vor- und Frühgeschichte oder die Baudenkmalpflege der Kunstgeschichte zugeordnet ist.

Die vielfältigen konkreten Aufgaben der Historischen Geographie im Planungsbereich faßt Denecke folgendermaßen zusammen (S. 3f.): »In dem System historisch-geographischer Betrachtungsweisen können Fragestellungen der räumlichen Planung (Landesplanung, Landschaftsplanung, Siedlungsplanung, Stadtplanung, Flurplanung) in verschiedener Weise vertreten sein: 1. in einer historisch-geographischen Analyse von Planungsvorgängen der allgemein planmäßig gestalteten Kulturlandschaft in vergangenen Epochen (Querschnitte; traditionelle historisch-siedlungsgeographische Betrachtung und Analyse planmäßiger oder geplanter Kulturlandschaftselemente). 2. In einer historischen Erklärung der in den gegenwärtigen kulturgeographischen Verhältnissen und Landschaftszuständen erhaltenen und seit längerer Zeit bereits wirksamen Elemente aus vergangenen historischen Epochen, die als historisches Substrat oder persistente Kulturlandschaftselemente in die gegenwärtige Planung mit einzu beziehen sind. 3. In einer Erarbeitung von Planungsgrundlagen für eine spezielle Erhaltung und Pflege historischer Kulturlandschaftselemente und tragfähiger Traditionen für die Gegenwart und Zukunft. 4. In einem Entwurf von Entwicklungstrends oder Entwicklungsmodellen für die nähere Zukunft auf der Basis einer Analyse vergangener oder historisch bedingter Entwicklungsabläufe.«

Es brauchen an dieser Stelle nicht alle vorgeschlagenen Arbeitsbereiche im einzelnen besprochen werden. Diskussionsbedürftig erscheint aber der Begriff Grundlagenforschung, da seine Interpretation von erheblicher Bedeutung für die

konkrete Mitarbeit der Historischen Geographen an der Planung ist. Die Aussagen zu dieser Problematik sind beim Verfasser widersprüchlich. Einleitend spricht er davon, daß sich eine auf Planung bezogene historisch-geographische Forschung keineswegs nur auf eine Mitarbeit in der Planungspraxis beschränke, sondern einen eigenen Forschungsbeitrag leiste, der von der Praxis aus allgemein nicht geleistet werden könne (S. 5). Es folgt dann weiter unten (S. 25): »Die historisch-geographische Forschung vermag der historischen Dimension der Planungstheorie wie vor allem auch den historisch bezogenen Aufgaben in dem Planungsprozeß selbst eine wissenschaftliche Grundlage zu geben. Eine planungsbezogene historisch-geographische Forschung ist damit als ein unmittelbar zu integrierender Beitrag zur Planung zu sehen und nicht als ein an die Planung herangetragenem Anspruch schützender Bewahrung«. Doch unmittelbar danach wird auf die allgemeinen Hindernisse für eine Anwendung wissenschaftlicher Ergebnisse in der Planungspraxis und für gezielte wissenschaftliche Beiträge hingewiesen und zugegeben, daß viele Grundlagenforschungen zu wenig relevant für die Planungspraxis seien (S. 25).

Für die Meinung des Verfassers zu den Aufgaben, aber auch zu den Grenzen der Mitwirkung der Historischen Geographie an der räumlichen Planung ist endlich noch der abschließende Abschnitt von Interesse, wo er davon spricht, daß der wissenschaftliche Beitrag bei theoretischen Erörterungen, bei der Erarbeitung von Grundlagenmaterial, bei allein fach- und sachgebundenen Argumentationen oder bei der Ausbreitung von Alternativen verbleiben könne, während die Planungspraxis vor aktuellen Aufgaben stehe, die innerhalb gestellter Fristen zu lösen und zur Ausführung zu bringen seien, wobei Erfolgswang und politische wie finanzielle Einschränkungen oft eine nicht unerhebliche Rolle spielten (S. 25). Die hier anklingende Ablehnung der aktiven Mitarbeit bei Planungsprojekten mit Ausnahme der Grundlagenforschung wird von einer größeren Anzahl von in- und ausländischen Historischen Geographen nicht geteilt. Ich erwähne nur aus der Bundesrepublik Deutschland G. Henkel sowie den Schweizer K. Aerni und den Niederländer G.J. Borger. G. Henkel hat in zahlreichen programmatischen Aufsätzen die Historischen Geographen aufgefordert, nicht bei der Grundlagenforschung stehen zu bleiben, sondern direkt an der Planungspraxis mitzuwirken. K. Aerni leitet das weitgespannte Projekt des »Inventars der Historischen Verkehrswege der Schweiz«, dessen Aufgabe nicht nur die wissenschaftliche Bestandsaufnahme, sondern auch die Erarbeitung von Nutzungsvorschlägen und die Öffentlichkeitsarbeit ist. Die niederländische Historische Geographie, deren wichtigste Zentren Amsterdam (G.J. Borger) und Wageningen (J.A.J. Vervloet) sind, konzentriert sich z.Z. ganz auf die Angewandte Historische Geographie mit dem Ziel, möglichst viele Arbeitsmöglichkeiten für Historische Geographen im Bereich der Planung zu schaffen.

Eine intensive Diskussion müßte erweisen, ob die Meinungen wirklich so weit auseinanderliegen, wie es zunächst den Anschein hat. In diesem Zusammenhang wäre vor allem zu überlegen, welche Konsequenzen für den allgemeinen Forschungs- und Lehrbetrieb eines Universitätsinstituts die Übernahme von konkreten Planungsaufgaben mit sich bringen würden.

Als eine besonders wichtige Aufgabe bezeichnet Denecke mit Recht die Erfassung der Kulturlandschaftselemente und ihre Bewertung. Wenn man den lückenlosen Katalog von zu erfassenden Elementen bei Denecke ansieht und die gegenwärtigen Aktivitäten der Nachbarfächer berücksichtigt, stellt sich aber zwangsläufig die Frage, ob es nicht effektiver wäre, die Bereiche vorrangig zu bearbeiten, die bisher vernachlässigt wurden, und die übrigen, unabhängig von allen theoretischen Überlegungen, den Nachbarwissenschaften wie z.B. der Kunstgeschichte und der Vor- und Frühgeschichte zu überlassen, die die institutionellen Voraussetzungen für diese Aufgaben besitzen. Besonders nötig erscheint unter diesen Gesichtspunkten der Schutz der oft unscheinbaren anthropogenen Elemente der ländlichen Kulturlandschaftseinheiten. Aber auch im Bereich der städtischen und industriellen Gefüge fehlt oft der richtige Anwalt für die Unterschützstellung spezifisch historisch-geographischer Elemente.

Neben der Konzentration auf vernachlässigte oder erst neu ins Bewußtsein der Öffentlichkeit gerückte Denkmälerkategorien ist es auch unbedingt nötig, einen besonderen historisch-geographischen Wert zu verwenden, der es erlaubt, in der Auseinandersetzung der Interessenvertreter bei den politischen Entscheidungen über die Erhaltung oder Beseitigung von Objekten einen klaren Standpunkt zu beziehen. Hier befriedigen die Ausführungen von Denecke über »Historisch-geographisch begründete Bewertungskriterien und Wertmaßstäbe als Entscheidungshilfen für die Planung« (S. 18 f.) nicht recht, da er zwar viele unterschiedliche Bewertungsmöglichkeiten nennt, den spezifisch historisch-geographischen Wert aber nicht definiert. Wenn auch der Meinung des Verfassers beizupflichten ist, daß die Bewertungskriterien der historischen Dimension im Planungsraum noch kaum gesondert berücksichtigt und untersucht worden seien (S. 18) und hierzu noch grundlegende empirische wie auch methodisch-theoretische Untersuchungen notwendig seien (S. 19), so ist seine Resignation in Hinblick auf das zu erwartende Ergebnis dieser Bemühungen abzulehnen. Die sachgerechte Bewertung der historischen Dimension von Planungsobjekten ist im Idealfall immer das Ergebnis von zahlreichen Einzelbewertungen durch verschiedene Wissenschaften. Deshalb sollte sich die Historische Geographie nicht mit der »Systematisierung von Bewertungskategorien, Wertmaßstäben, Betrachtern oder Ermittlungsmethoden« begnügen und auch nicht die »Suche nach objektiven Methoden bei den Bewertungen landschaftlicher Objekte« aufgeben, sondern wirklich Ernst machen mit der Forderung in der Abschnittsüberschrift bei Denecke und »historisch-geographisch begründete Bewertungskriterien und Wertmaßstäbe als Entscheidungshilfen für die Planung« erarbeiten. Diese werden sicher nicht identisch mit der von Denecke zusammengestellten Liste von Bewertungskriterien sein; es lassen sich aus ihr aber bestimmt einige wertvolle Gesichtspunkte entnehmen. Der einschlägige Absatz lautet folgendermaßen (S. 18): »Zu den Bewertungskriterien allgemeiner Wertbereiche (Wert öffentlicher Belange) ließen sich unter entwicklungsgeschichtlichen Gesichtspunkten Objektwert, Situationswert, Denkmalwert (Schutzkategorien), siedlungsgeschichtlicher Forschungswert (besonders archäologische Fundplätze), kulturgeschichtlicher Demonstrationswert, lokalhistorischer Wert, landschaftsgeschichtlicher Wert, regionalhistorischer Wert, nationalgeschichtlicher Wert, planungsgeschichtlicher Wert, sied-

lungsgeschichtlicher Wert, wirtschaftsgeschichtlicher Wert u.a. herausstellen. Daneben wären individuelle Empfindungswerte zu ermitteln, die auf traditionellen Bindungen, historischen Empfindungen, historisierenden oder nostalgischen Vorstellungen beruhen können«.

Mit vollem Recht fordert Denecke in seinem grundlegenden Aufsatz den Ausbau einer Angewandten Historischen Geographie, da diese einen besonderen Beitrag in der räumlichen Planung zu leisten habe. Er beschäftigt sich ausführlich theoretisch mit den einzelnen Aufgaben und äußert sich auch zu den Möglichkeiten, konkrete Beiträge in verschiedenen Planungsbereichen (z.B. Altstadt-sanierung, Dorfentwicklungsplanung, Landschaftsplanung) zu leisten. Schließlich behandelt der Verfasser die Stellung der Angewandten Historischen Geographie an den Universitäten und in den einschlägigen Ämtern sowie die Möglichkeiten und Schwierigkeiten einer Fachausbildung. Die Bemerkungen in dieser Miscelle möchten als Anregungen verstanden werden, die Diskussion über die Angewandte Historische Geographie noch weiter zu intensivieren und zu vertiefen. Der »Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa« wird auf dem nächsten Deutschen Geographentag 1987 in München (12.-17. Oktober 1987) erfreulicherweise Gelegenheit haben, eine eigene Sitzung unter Leitung von D. Denecke und H. Frei zum Thema »Planung der Vergangenheit – Angewandte Historische Geographie« zu gestalten, wo vor allem eine größere Zahl der inzwischen in verschiedenen Universitätsinstituten durchgeführten oder vor dem Abschluß stehenden Fallstudien vorgestellt werden soll. Es ist zu wünschen, daß bis zu dieser Sitzung möglichst viele an der Thematik Interessierte den von Denecke bescheiden »als eine Übersicht über mögliche Forschungsbereiche, die zu weiteren Untersuchungen anregen könnte«, bezeichneten Aufsatz genau studiert haben, was wegen des Gedankenreichtums nicht einfach, aber sehr lohnend ist.

Da die Entwicklung der Angewandten Historischen Geographie in der Bundesrepublik Deutschland noch nicht Gegenstand einer wissenschaftlichen Erörterung war, sollen im folgenden noch einige Hinweise zur Rolle des »Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa« und seiner einzelnen Mitglieder in diesem Prozeß gegeben werden.

## II

In dem bekannten Lehrbuch von H. Jäger über die Historische Geographie von 1969 bzw. 1973<sup>2</sup> und auch in dem grundlegenden Aufsatz von D. Denecke selbst über die historisch-geographische Landesaufnahme von 1972<sup>3</sup> ist der Forschungsbereich der »Angewandten Historischen Geographie« noch nicht erwähnt, wenn man einmal davon absieht, daß Denecke die Bedeutung der Landesaufnahme z.B. für historisch-geographische Exkursionskarten anspricht. Bei der Gründung des »Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mittel-

<sup>2</sup> Jäger, H.: Historische Geographie (Das Geographische Seminar), Braunschweig 1969, 2. unveränderte Auflage 1973.

<sup>3</sup> Denecke, D.: Die historisch-geographische Landesaufnahme. Aufgaben, Methoden und Ergebnisse, dargestellt am Beispiel des mittleren und südlichen Leineberglandes. In: Hans Poser – Festschrift (Göttinger Geographische Abhandlungen 60). 1972, S. 401–436.

europa« 1974 wurde diese Thematik auch nur sehr am Rande behandelt<sup>4</sup>. Ähnlich steht es mit meinen eigenen Standortbestimmungen der Historischen Geographie von 1975 und 1976<sup>5</sup>, in denen aber zumindest schon auf teilweise einschlägige Veröffentlichungen vor allem im angloamerikanischen Bereich sowie von H.G. Wagner (1972) und von W. Leimgruber (1972) hingewiesen wurde<sup>6</sup>.

Der erste entschiedene Anstoß für eine Beschäftigung des Arbeitskreises mit dieser Thematik ist G. Henkel zu verdanken, der auf der Saarbrücker Tagung im Mai 1977 die Gründung einer Arbeitsgruppe für »Dorfentwicklung« anregte, wobei er auf seinen eigenen grundlegenden Aufsatz aus demselben Jahr verweisen konnte<sup>7</sup>. Die Arbeitsgruppe wurde auf der Wilhelmshavener Tagung 1978 offiziell konstituiert. Das erste Heft der von 1977 bis 1983 bestehenden internen Reihe »Forum« des Arbeitskreises (August 1977) greift die neue Fragestellung mit Beiträgen von G. Henkel über »Die moderne Dorfentwicklung als Aufgabenfeld der Historischen Geographie«, von B. v.d. Dollen über »Erhaltende Stadtplanung. Mitwirkungsmöglichkeiten der genetischen Siedlungsforschung« und von K. Borchard über »Aufgaben der genetischen Siedlungsforschung in der räumlichen Planung« auf<sup>8</sup>. Es folgte am 14. Februar 1978 in Bonn eine intensive Diskussion zwischen K. Borchard, B. v.d. Dollen, G. Henkel und mir über das Thema »Genetische Siedlungsforschung und räumliche Planung«, wovon ein überarbeitetes und stark gekürztes Protokoll im Forum Nr. 3 (Januar 1979) zusammen mit einem Diskussionsbeitrag von F.N. Nagel über »Die gegenwärtige Entwicklung ländlicher Siedlungen als Objekt genetischer Siedlungsforschung« erschien<sup>9</sup>. Vom 28. bis 30. März 1979 fand die erste Tagung der Arbeitsgruppe »Dorfentwicklung« in Bleiwäsche statt<sup>10</sup>, deren Vorträge in den »Berichten zur

<sup>4</sup> Vgl. dazu *Fehn, K.*: Aufgaben der genetischen Siedlungsforschung in Mitteleuropa. Bericht über die 1. Tagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa vom 1. bis 2. November 1974 in Bonn. In: *Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters* 3, 1975, S. 69-94 und *Nitz, H.-J.*: Die Gründung eines Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa. Ein Bericht über die Situation der deutschen Siedlungsgeographie. In: *Geographische Zeitschrift* 63, 1975, S. 298-302.

<sup>5</sup> *Fehn, K.*: Stand und Aufgaben der Historischen Geographie. In: *Blätter für deutsche Landesgeschichte* 111, 1975, S. 31-53; *ders.*: Historische Geographie. Eigenständige Wissenschaft und Teilwissenschaft der Gesamtgeographie. In: *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft München* 61, 1976, S. 35-51.

<sup>6</sup> *Progress in Historical Geography*. Hg. von A.R.H. Baker. Newton Abbot 1972. – *Wagner, H.G.*: Der Kontaktbereich Sozialgeographie – Historische Geographie als Erkenntnisfeld für eine theoretische Kulturgeographie. In: *Räumliche und zeitliche Bewegungen (Würzburger Geographische Arbeiten 37)*. 1972, S. 29-52. – *Leimgruber, W.*: Humangeographie: Der historische Aspekt. Gedanken zur Stellung der historischen Geographie. In: *Regio Basiliensis* 13, 1972, S. 3-9.

<sup>7</sup> *Henkel, G.*: Anwendungsorientierte Geographie und Landschaftsplanung – Gedanken zu einer neuen Aufgabe. In: *Geographie und Umwelt. Festschrift für Peter Schneider*. Kronberg 1977, S. 36-59.

<sup>8</sup> *Fehn, K. (Hg.)*: Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa. Forum Nr. 1. Bonn 1977, 14 S. (in der Universitätsbibliothek Bonn vorhanden).

<sup>9</sup> *Fehn, K. (Bearb. und Hg.)*: Genetische Siedlungsforschung und räumliche Planung. In: *Forum Nr. 3 (wie Anm. 8)*, 1979, S. 2-10; *Nagel, F.N.*: ebd. S. 11-14.

<sup>10</sup> Vgl. hierzu und zur Entwicklung der Arbeitsgruppe zwischen 1978 und 1983 den Bericht von G. Henkel und C.-H. Hauptmeyer in: *Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie* 1, 1983, S. 243-244.

deutschen Landeskunde« 1979 veröffentlicht wurden. Schließlich kam im Sommersemester 1979 auf meine Anregung in Bonn eine Vortragsreihe über »Historische Wissenschaften und räumliche Planung« zustande, die von K. Borchard und mir gemeinsam durchgeführt wurde. In sechs Vorträgen wurden das Verhältnis zwischen historischen Wissenschaften und räumlicher Planung und vor allem die Möglichkeiten einer fruchtbaren Kooperation aufgezeigt. Zunächst kamen mit der Historischen Geographie (K. Fehn) und der Bau- und Kunstgeschichte (C. Meckseper) zwei historische Wissenschaften zu Wort, danach folgten Ausführungen zur Baudenkmalpflege (G. Mörsch) und zur Bodendenkmalpflege (G.P. Fehring) und schließlich wurden die Ansprüche der räumlichen Planung an die historischen Wissenschaften aus dem Blickwinkel des Städtebaus (P. Breiting) und der Planung im ländlichen Raum (E. Gassner) präzisiert. Leider konnten die Vorträge nicht geschlossen publiziert werden; die Kurzfassungen finden sich zusammen mit einem Nachwort von K. Borchard im Forum Nr. 5 (Februar 1981)<sup>11</sup>.

Auf die erste Bleiwäsker Tagung folgten im Laufe der Jahre noch vier weitere, und zwar 1980, 1982, 1984 und 1986<sup>12</sup>. Neben diesen Aktivitäten der Arbeitsgruppe, in der sich neben G. Henkel auch der Historiker C.-H. Hauptmeyer sehr engagierte, sind zwei Jahrestagungen des Arbeitskreises zu nennen, die teilweise bzw. ganz den Anwendungsfragen gewidmet waren: die Tagungen in Lübeck 1980 zum Thema »Stadtfunktionen und Stadtgefüge« mit einschlägigen Vorträgen von J. Lafrenz, W. Killisch und D. Denecke<sup>13</sup>, und in Basel 1981 zum Thema »Erhaltung und Rekonstruktion historischer Substanz in ländlichen Siedlungen« mit Vorträgen von D. Denecke, W.A. Gallusser, E. Schwabe, M. Gschwend und G. Henkel<sup>14</sup>. Nachdem schon 1979 durch D. Denecke und G. Henkel die Thematik auf dem Deutschen Geographentag in Göttingen weiteren Kreisen nahegebracht wurde<sup>15</sup>, gestaltete der Arbeitskreis auf dem Mannheimer

<sup>11</sup> Fehn, K. (Bearb. und Hg.): Historische Wissenschaften und räumliche Planung. In: Forum Nr. 5 (wie Anm. 8), 1981, 20 S.

<sup>12</sup> Die Vorträge der ersten Tagung (Die erhaltende Dorferneuerung als Objekt der genetischen Siedlungsforschung) und der zweiten Tagung (Die erhaltende Dorferneuerung zwischen Wissenschaft, Praxis und Denkmalpflege) wurden in den Berichten zur deutschen Landeskunde 53, 1979 und 54, 1980, veröffentlicht. Der dritten Tagung (Dorfbewohner und Dorfentwicklung), vierten Tagung (Leitbilder des Dorfes) und fünften Tagung (Kommunale Gebietsreform und Autonomie im ländlichen Raum) wurden eigene Sammelbände gewidmet (Essener Geographische Arbeiten 1982; eigene Veröffentlichung im Verlag Tesdopf Berlin 1984; Essener Geographische Arbeiten 1986). Vgl. dazu auch Anm. 10!

<sup>13</sup> Die Vorträge wurden (mit Ausnahme des Vortrags von J. Lafrenz) in den Berichten zur deutschen Landeskunde 54, 1980, gedruckt. Vgl. dazu auch den Tagungsbericht von F. Irsigler in Forum Nr. 7, 1983.

<sup>14</sup> Die Vorträge wurden in den Berichten zur deutschen Landeskunde 55, 1981, gedruckt. Vgl. dazu auch den Tagungsbericht von D. Denecke, in: Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie 1, 1983.

<sup>15</sup> D. Denecke gestaltete eine vielbeachtete Ausstellung zum Thema: Göttingen. Historische und angewandte Stadtgeographie, dargestellt in thematischen Stadtplänen und Diagrammen. (Das Begleitheft erschien unter dem Titel: Denecke, D.: Göttingen. Materialien zur historischen Stadtgeographie und zur Stadtplanung. Erläuterungen zu Karten, Plänen und Diagrammen mit einer Bibliographie. Göttingen 1979). – G. Henkel hielt einen Vortrag zum Thema: Der Dorferneuerungsplan und seine inhaltliche Ausfüllung durch die genetische Siedlungsgeographie. Gedruckt in: Berichte zur deutschen Landeskunde 53, 1979, S. 95–117.

Geographentag 1981 zwei Sitzungen zum Thema »Die historische Dimension in der Geographie«<sup>16</sup>, wobei einer der neun Vorträge sich ausdrücklich mit »Historische(r) Geographie und räumliche(r) Planung« beschäftigte (D. Denecke), und auch in anderen, vor allem in demjenigen von W. Krings, diese Problematik angesprochen wurde. Auch in der Zeitschrift »Siedlungsforschung« wurde von Anfang an der Angewandten genetischen Siedlungsforschung Beachtung geschenkt. Als Beispiele sind aus Band 1 die Beiträge von W. Krings über die Industriearchäologie und von G. Oberbeck über die Hannoveraner Akademie für Raumforschung und Landesplanung, aus Band 2 die Beiträge von H. Heineberg über das Zusammentreffen von deutschen und englischen Stadtgeographen und von P. Burggraaff und H.-R. Egli über die neue historisch-geographische Landesaufnahme der Niederlande und aus Band 3 der Beitrag von T.J. Hoekstra und M. Krauwer über die Bedrohung archäologischer Untersuchungsflächen in niederländischen Altstadtbereichen zu nennen<sup>17</sup>. Auf der Rendsburger Tagung des Arbeitskreises 1986 referierte K. Aerni über das großangelegte Projekt des Inventars der historischen Verkehrswege in der Schweiz<sup>18</sup>. An weiteren wichtigen programmatisch ausgerichteten Veröffentlichungen von Arbeitskreismitgliedern zum Thema »Historische Geographie und räumliche Planung« seien hier noch ohne Anspruch auf Vollständigkeit in zeitlicher Reihenfolge die Aufsätze<sup>19</sup> von

<sup>16</sup> Fehn, K. und Jäger, H. (Hrsg.): Die historische Dimension in der Geographie. Erdkunde 36, 1982, Heft 2 (Themenheft).

<sup>17</sup> Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 1, 1983; 2, 1984; 3, 1985.

<sup>18</sup> Der Vortrag ist in demselben Band der Siedlungsforschung 4, 1986, enthalten.

<sup>19</sup> Gallusser, W. u.a.: Der Kulturlandschaftswandel in der Schweiz als geographisches Forschungsprogramm. In: Geographica Helvetica 29, 1974, S. 49–70. – E. Lichtenberger: Theoretische Konzepte der Geographie als Grundlagen für die Siedlungsgeschichte. In: Siedlungs- und Bevölkerungsgeschichte Österreichs. Wien 1974, S. 5–33. – Fricke, W.: Versuch einer Bewältigung der Vielfalt siedlungsgeographischer Forschungsansätze. In: Neue Wege in der geographischen Erforschung städtischer und ländlicher Siedlungen. Festschrift für A. Krenzl (Rhein-Mainische Forschungen 80). Frankfurt 1975, S. 253–262; Lienau, C.: Siedlungsgeographie, Sozialgeographie und Kulturgeographie. Ebd., S. 263–275. – Fliedner, D.: Aufgaben der genetischen Siedlungsforschung in Mitteleuropa aus der Sicht der Siedlungsgeographie. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 50, 1976, S. 55–83. – Helmfried, S.: Sitzung Siedlungs- und Agrargeographie. Zusammenfassung und Ausblick. In: 40. Deutscher Geographentag. Innsbruck 1975. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Wiesbaden 1976, S. 379–382. – Aerni, K., Gallusser, W.A., Gyan, W.U. u.a.: Das Schweizer Dorf im Kulturlandschaftswandel. Geographica Helvetica 32, 1977, S. 57–96. – Henkel, G.: Der Dorferneuerungsplan und seine inhaltliche Ausfüllung durch die genetische Siedlungsgeographie. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 53, 1979, S. 95–117. – Borger, G.J.: Het werkerrein van de historische geografie. Assen 1981. – Krings, W.: Industriearchäologie und Wirtschaftsgeographie. Zur Erforschung der Industrielandschaft. In: Erdkunde 35, 1981, S. 167–174. – Römhild, G.: Industriedenkmäler des Bergbaus. Industriearchäologie und kulturgeographische Bezüge des Denkmalschutzes unter besonderer Berücksichtigung ehemaliger Steinkohlenreviere im nördlichen Westfalen und in Niedersachsen. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 55, 1981, S. 1–53. – Nitz, H.-J.: Historische Strukturen im Industriezeitalter. Beobachtungen, Fragen und Überlegungen zu einem aktuellen Thema. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 56, 1982, S. 193–217. – Heslinga, M.W.: Historische geografie. »Een land zonder grenzen«. In: Rondgang door de Sociale Geografie. Hg. von B.d. Pater und M. Sind. Groningen 1982, S. 174–189. – Fehn, K.: Wirtschaftsentwicklung und Umweltbeeinflussung in Mitteleuropa aus historisch-geographischer Sicht. In: Wirtschaftsentwicklung und Umweltbeeinflussung (14.–20. Jahrhundert) (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 20). Wiesbaden 1982, S. 277–292. – Frej, H.: Wandel und Erhaltung der Kulturlandschaft – der Beitrag der

W. Gallusser u.a. (1974), E. Lichtenberger (1974), W. Fricke (1975), C. Lienau (1975), D. Fliedner (1976), S. Helmfried (1976), K. Aerni, W. Gallusser, W.U. Guyan u.a. (1977), G. Henkel (1979), G.J. Borger (1981), W. Krings (1981), G. Römhild (1981), H.-J. Nitz (1982), M.W. Heslinga (1982), K. Fehn (1982), H. Frei (1983), H. Meynen (1984), G. Grosjean (1984), W. Krings (1984), K. Aerni und H.P. Schneider (1984) sowie von Ch. de Bont (1985) und F.N. Nagel (1986) genannt.

---

Geographie zum kulturellen Umweltschutz. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 57, 1983, S. 277-291. - *Meynen, H.*: Technische Bauten als Denkmäler in einer Großstadt am Beispiel Kölns. In: Zeitschrift für Kunstpädagogik 1984, Heft 3, S. 19-23. - *Grosjean, G.*: Visuell-ästhetische Veränderungen in der Landschaft. In: Umbruch im Berggebiet. Bern 1984, S. 105-138. - *Krings, W.*: Rahmenbedingungen und Zukunftsperspektiven für die Historische Geographie in der Bundesrepublik Deutschland. In: Geplaats in de tijd. Festschrift für M.W. Heslinga. Amsterdam 1984, S. 211-223. - *Aerni, K.* und *Schneider, H.P.*: Alte Verkehrswege in der modernen Kulturlandschaft: Sinn und Zweck des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). In: Geographica Helvetica 39, 1984, S. 119-127. - *Bont, Ch.de*: De historisch landschappelijke kartering van Nederland schaal 1:50000: Enkele hoofdlijnen. In: Geografisch Tijdschrift 19, 1985, S. 442-449. - *Nagel, F.N.*: Verkehrsweg-Wüstungen in der Kulturlandschaft. Ein methodischer Beitrag zur Wüstungsforschung und zur Industriearchäologie. Aufgezeigt an historischen Land- und Wasserwegen in Schleswig-Holstein. In: Siedlungsforschung. Archäologie-Geschichte-Geographie 4, 1986, S. 145-170.

Heiko Steuer

## Bestandsaufnahmen der archäologischen Forschungsergebnisse zur Stadt des Mittelalters und ihren Ursprüngen<sup>1</sup>

### I

Parallel zum allgemeinen sprunghaften Fortschritt der Mittelalter-Archäologie mehren sich die Ergebnisse zur Frühgeschichte der mittelalterlichen Stadt; denn allein die freigelegten archäologischen Befunde und die geborgenen Fundmengen vergrößern ständig den Quellenbestand. Während Funde Lebensrealität und Lebenszuschnitt erschließen lassen, bezeugen die Befunde, daß es nicht mehr reicht, die schriftliche Überlieferung zu den mittelalterlichen Städten auszuwerten oder die verschiedenen Schichten von Stadtzeichnungen rückschreitend zu interpretieren. Die Frühphasen der Städte weisen fast überall andere Strukturen und Pläne auf, als aus den ältesten erhaltenen Grundrißplänen zu erschließen ist. Als unabdingbare weitere Quellengruppe hat das archäologisch zutage geförderte Material zu gelten und wird dementsprechend zur Ergänzung und wesentlich auch zur Erweiterung des Geschichtsbildes zur mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadt herangezogen. Funde und Befunde liegen in solchem Umfang vor, daß eine Übersicht kaum noch möglich ist, weil einerseits nur Bruchteile publiziert sind und andererseits zusammenfassende Übersichten fehlen bzw. bei ihrer Auslieferung schon wieder überholt sind<sup>2</sup>. Hemmend wirkt sich bei der

<sup>1</sup> Bemerkungen zu H.B. *Clarke* and Anngret *Simms* (Ed.), *The Comparative History of Urban Origins in Non-Roman Europe: Irland, Wales, Denmark, Germany, Poland and Russia from the Ninth to the Thirteenth Century, Part I, II.* BAR International Series 255 (1985), 748 Seiten, zahlreiche Abb. und Pläne.

<sup>2</sup> In regelmäßigen, sich verkürzenden Abständen wurden - meist als Ergebnis von Tagungen - Sammelbände zur Frühgeschichte der Stadt herausgegeben:

- Th. *Mayer* (Hrsg.), *Studien zu den Anfängen des europäischen Städtewesens. Vorträge und Forschungen* Bd. 4 (Konstanz und Lindau 1958, 4. Aufl. 1975);

- *Die Zeit der Stadtgründung im Ostseeraum.* Acta Visbyensia I (Uppsala 1965);

- *Frühe Städte im westlichen Ostseeraum*, hrsg. von H. *Hinz*. Kiel Papers '72 (Neumünster 1972);

- H. *Jankuhn*, W. *Schlesinger*, H. *Steuer* (Hrsg.), *Vor- und Frühformen der europäischen Stadt im Mittelalter.* Teil I und II, *Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften Göttingen, Phil.-Hist. Klasse, Dritte Folge* Nr. 83 und 84 (Göttingen 1974, 2. Aufl. 1975).

- *Topografia urbana e vita cittadina sull'alto medioevo in occidente*, Vol. 1 und 2. *Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo* 21 (Spoleto 1974);

- M.W. *Barley* (Ed.), *European Towns. Their Archaeology and Early History* (London etc. 1977);

- *Archéologie urbaine: Actes du colloque international à Tours 1980* (Paris 1982);

- *Seehandelszentren des nördlichen Europa. Der Strukturwandel vom 12. zum 13. Jahrhundert.* Beiträge des Ostsee-Kolloquiums Lübeck 1981. Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte Bd. 7 (Bonn 1983);

- H. *Steuer*, *Zum Stand der archäologisch-historischen Stadtforschung in Europa.* Bericht über ein Kolloquium 1982 in Münster. *Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters* 12, 1984 (1987).

Bewertung aller vorliegenden Ergebnisse in Europa immer wieder die Sprachbarriere aus. Um diese zu überwinden, wurde vom University College, Dublin, im Mai 1978 ein internationales Kolloquium veranstaltet, das zugleich versuchte, die beachtlichen neuen irischen Ergebnisse zur Stadtarchäologie, vor allem in Dublin, in den europäischen Rahmen einzuspannen. Leider hat die Veröffentlichung nun eine lange Zeit gedauert; die Struktur des zweibändigen Werkes scheint im Herbst 1983 abgeschlossen worden zu sein, wie dem Vorwort von H. Jäger und F.X. Martin zu entnehmen ist. Die beiden Herausgeber haben erst im Januar 1985 Struktur und Entstehungsgeschichte des Werkes im Einführungsband erläutert. Erschienen sind die beiden Bände dann 1985, und somit sind einige Beiträge zum Zeitpunkt der Rezension schon 10 Jahre alt bzw. noch älter, da manche Beiträge aus früher erschienenen Publikationen übernommen und übersetzt worden sind (E. Ennen 1977, W. Schlesinger 1974/75, A. Zbierski 1978, W. Kuhn 1974, J. Herrmann 1977). Den Literaturverzeichnissen ist jeweils zu entnehmen, ob ein Beitrag auf dem Zeitstand des Kolloquiums zu sehen oder ob er aktualisiert worden ist. Vom Blickwinkel der Bundesrepublik Deutschland aus müßte der Beitrag von W. Janssen von 1978 deutlich ergänzt werden<sup>3</sup>, was in der Übersicht von H. Jankuhn über die interdisziplinären Forschungsansätze, ebenfalls von 1978, weniger möglich ist<sup>4</sup>. Die beiden westdeutschen Fallstudien über die Erforschung – im Rahmen von umfangreichen Forschungsprogrammen – von Haithabu-Schleswig (Berichte von K. Schietzel übersetzt aus Publikationen von 1975, 1977 und 1981 und durch die Herausgeber bis 1983 aktualisiert) und von Lübeck (Bericht von G.P. Fehring auf dem Stand von 1983) stellen zwar zwei entscheidende Beispiele von Ursprung und Entwicklung der Stadt im Mittelalter vor, müssen aber zwangsläufig durch ihre geographische Position im Nordosten des Reiches einseitig sein. Die Frühphase der Stadt wird inzwischen auch durch die Grabungen in Braunschweig<sup>5</sup>, Göttingen<sup>6</sup>, Duisburg<sup>7</sup> und außerdem, wenn

-H. Jäger (Hrsg.), Stadtkernforschung. 14. Kolloquium für vergleichende Städtegeschichte 1983 in Münster. Städteforschung Reihe A (im Druck).

<sup>3</sup> Vgl. Literatur in H. Steuer (wie Anm. 2); H.-G. Stephan, Archäologische Stadtforschung in Niedersachsen, Ostwestfalen, Hamburg und Bremen. In: C. Meckseper (Hrsg.), Die Stadt im Wandel. Ausstellungskatalog Bd. 3 (Stuttgart 1985), 29–79.

<sup>4</sup> Dazu vor allem: H. Jankuhn, K. Schietzel, H. Reichstein (Hrsg.), Archäologische und naturwissenschaftliche Untersuchungen an ländlichen und frühstädtischen Siedlungen im deutschen Küstengebiet vom 5. Jh. v. Chr. bis zum 11. Jh. n. Chr. Bd. 2: Handelsplätze des frühen und hohen Mittelalters. Deutsche Forschungsgemeinschaft (Weinheim 1984).

<sup>5</sup> H. Rötting, Stadtarchäologie in Braunschweig. Ein fachübergreifender Arbeitsbericht zu den Grabungen 1976–1984 (Hameln 1985).

<sup>6</sup> S. Schütte, Das neue Bild des alten Göttingen. 5 Jahre Stadtarchäologie (Göttingen 1984). Zu Hameln vgl. Literatur in H. Steuer, wie Anm. 2, Anm. 3; zuletzt W.R. Teeßen, Vorbericht zu zwei Notgrabungen im Stadtkern von Hameln, Landkreis Hameln-Pyrmont, in den Jahren 1983–1984. Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte 55, 1986, 243–291 und H.W. Heine im gleichen Band, 191–242 mit der älteren Literatur; zu Bardowick W. Hübener, Zu den Anfängen von Bardowick. Neue Ausgrabungen und Forschungen in Niedersachsen 17, 1986, 201–218 mit Literatur!

<sup>7</sup> Duisburg im Mittelalter. Begleitschrift zur Ausstellung (Duisburg 1983). G. Krause, Ausgrabungen im mittelalterlichen Duisburg in den Jahren 1983/84. Niederrheinisches Museum der Stadt Duisburg 1984 (1985), 10–20.

auch auf ehemals römischem Reichsgebiet gelegen, in Konstanz<sup>8</sup> sowie in den Schweizer Städten Basel<sup>9</sup> und Zürich<sup>10</sup> erschlossen. Weitere Beispiele aus dem Kerngebiet Mitteleuropas ließen sich anschließen.

Nicht nur die zentrale Bedeutung der Plätze wie Haithabu, sondern auch der begrenzte Publikationsstand spiegeln sich darin, daß manche Pläne, so z.B. die Frühphase von Haithabu, aber auch Hausbefunde oder allgemein Kartierungen, mehrfach im Band zu finden sind und somit verschiedene Beiträge gewissermaßen unmittelbar verknüpfen (H. Jankuhn, K. Schietzel, Henrik Jansen) während für russische Städte, z.B. zu Novgorod, überhaupt kein Plan vorgelegt wird. Neu eingebracht werden dafür umfangreiche Analysen zur Urbanisierung Irlands (C. Doherty, L. Swan auf der Basis von historisch-topographischen Studien und P. Wallace zur Archäologie des frühen Dublin) sowie – im Rahmen der Section III zur »Urban colonization in High Medieval Europe« – eine ganz andere, meist unabhängig von der ersten mittelalterlichen Stadtentwicklung gesehene zweite Phase der Verstädterung weiter Teile Europas. Wiederum stehen Irland (B. Graham, G. Mac Niocaill und für die Archäologie P. Wallace sowie J. Bradley) und Wales (L. Butler) mit den geplanten Kolonisationsstädten der Anglo-Normannen (12. Jahrhundert) im Mittelpunkt, werden aber mit der deutschen Ostkolonisation parallelisiert (H. Quirin, W. Schich, W. Kuhn), wobei die Archäologie bis auf wenige Bemerkungen von W. Janssen zu Leipzig und Frankfurt an der Oder fehlt<sup>11</sup>.

Überhaupt steht in diesem Abschnitt die auf der schriftlichen Überlieferung sowie auf der Auswertung historischer Stadtpläne beruhende topographische Methode der historischen Geographie im Zentrum, die von H. Stoob in seinem Beitrag »The historic town atlas: problems and working methods« ausführlich gewürdigt und erläutert wird mit Berücksichtigung der jahrzehntelangen Arbeit des Münsteraner Instituts für vergleichende Städtegeschichte. Die Fall-Studie

<sup>8</sup> Judith Oexle, Stadtkernarchäologie in Konstanz. In: Der Keltenfürst von Hochdorf. Methoden und Ergebnisse der Landesarchäologie. Katalog zur Ausstellung (Stuttgart 1985), 450–454.

<sup>9</sup> R. Moosbrugger-Leu, s.v. Basel, in: Reallexikon der germanischen Altertumskunde Bd. 2 (Berlin etc. 1973), 77–81; R. d'Aujourd'hui, Zur hochmittelalterlichen Stadtbefestigung von Basel – Von der Burkhardschen Stadtmauer zum Inneren Mauerring. Archäologie der Schweiz 8, 1985, 101–108.

<sup>10</sup> J. Hanser, A. Mathis, U. Ruoff, J. Schneider, Das neue Bild des alten Zürich (Zürich 1983); D. Gutscher, Karolingische Holzbauten im Norden der Fraumünsterabtei. Zeitschrift für Schweizer Archäologie und Kunstgeschichte 41, 1984, 207–224.

<sup>11</sup> Neben dem Beitrag von G.P. Fehring im rezensierten Sammelwerk zur frühen Geschichte von Alt Lübeck und Lübeck vgl. auch J. Herrmann, Hofverband und Handwerksproduktion als Grundlage des frühgeschichtlichen Handels im Ostseegebiet. In: Society and Trade in the Baltic during the Viking Age. Acta Visbyensia VII (1985), 55–62 mit der Interpretation von Ralswiek als Handelsplatz und Frühform der Stadt auf slawischem Boden; I. Gabriel, Strukturwandel in Starigard/Oldenburg während der zweiten Hälfte des 10. Jahrhunderts auf Grund archäologischer Befunde: Slawische Fürstenherrschaft, ottonischer Bischofssitz, heidnische Gegenbewegung. Zeitschrift für Archäologie 18, 1984, 63–80; K.W. Struve, Starigard – Oldenburg. Geschichte und archäologische Erforschung der slawischen Fürstenburg in Wagrien. In: 750 Jahre Stadtrecht Oldenburg in Holstein (1985), 73–206; I. Gabriel, »Imitatio Imperii« am slawischen Fürstenhof zu Starigard/Oldenburg (Holstein). Zur Bedeutung karolingischer Königspalzen für den Aufstieg einer »Civitas Magna Slavorum«. Archäologisches Korrespondenzblatt 16, 1986, 357–367.

»Dublin« von H. Clarke mit Berücksichtigung der Frühphasen der Stadt, wie sie Anngret Simms im Plan erarbeitet hat, schlägt wieder den Bogen von Mitteleuropa nach Irland.

Aufmerksamkeit verdient über diese deutlich spürbare Planung des gesamten Bandes durch die Herausgeber H.B. Clarke und Anngret Simms das gemeinsame Schluß-Resümee, ein umfangreicher Beitrag (S. 669–714) »Towards a comparative history of urban origins«, der für die nähere Zukunft eine Diskussionsbasis zu Fragen der Definition »Stadt – Town« über ein Kriterienbündel und über die verschiedenen Phasen der Proto-Stadt, der frühen Stadt und der entwickelten hochmittelalterlichen Stadt bis zu den Kolonisationsstädten sein wird. Unübersehbar zeigt sich, daß die Archäologie sich bisher vor allem den Frühformen der Stadt im germanischen und slawischen Europa gewidmet hat, auf diesem Feld wesentliche neue Erkenntnisse ständig zur Verfügung stellt, daß die Mittelalterarchäologie der Stadt auf ihrem Höhepunkt sich aber erst jetzt intensiver zuzuwenden beginnt<sup>12</sup>, der hochmittelalterlichen Stadt als eine der Hauptleistungen der europäischen Geschichte im Kern Mitteleuropas, die über Kolonisation nach Westen und Osten und eine atemberaubende Stadtgründungseuphorie im 12./13. Jahrhundert in der Mitte<sup>13</sup> für die Mehrheit der Bevölkerung zur eigentlichen Lebensform werden sollte.

Stadt äußert sich nicht nur über das Kriterienbündel »Befestigung, dichte Bebauung, spezialisierte Bevölkerung, soziale Schichtung, öffentliche Planung, sichtbar im Straßensystem und im Marktplatz oder Rathaus etc.«, wobei die einen Kriterien nur über schriftliche Dokumente und die anderen nur über archäologische Ausgrabungen nachzuweisen seien (S. 674), sondern im veränderten Daseinsgefühl und Lebensstil aller Einwohner. Und es ist die Frage, ob nicht alle entscheidenden Kriterien auch über eine differenzierte archäologische Analyse zu erschließen sind, sogar gewisse Fragen der rechtlichen Begründung Stadt auf den Feldern des Zunftwesens, der Stadtplanung und der Abgrenzung von Einwohnergruppen untereinander (Judenviertel).

Ist es berechtigt, Schlagmarken auf alltäglichen Schmiedeerzeugnissen, die seit dem 13. Jahrhundert erscheinen, mit der Entwicklung des spezialisierten Zunftwesens zu parallelisieren<sup>14</sup>, dann sollte diese archäologische Spur weiterverfolgt werden. Das durchorganisierte Zunftwesen wird darüber hinaus meist mit einer konzentrierten Wohnweise der verschiedenen Handwerker-Gruppen in Vierteln

<sup>12</sup> Zur Lebensweise und Struktur der hochmittelalterlichen Stadt: C. Meckseper (Hrsg.), Stadt im Wandel. Ausstellungskatalog Bd. 1–4 (Stuttgart 1985); H. Boockmann, Die Stadt im späten Mittelalter (München 1986); H. Steuer (Hrsg.), Zur Lebensweise in der Stadt um 1200 – Ergebnisse der Mittelalterarchäologie. Beiheft 4 zur Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters (Köln, Bonn 1986); Aus dem Alltag der mittelalterlichen Stadt. Handbuch zur Sonderausstellung 1982/83. Hefte des Focke-Museums Nr. 62 (Bremen 1962); Das Leben in der Stadt des Spätmittelalters. Veröffentlichungen des Instituts für mittelalterliche Realienkunde Österreichs Nr. 2 (Wien 1977).

<sup>13</sup> H. Stoob, Stadtformen und städtisches Leben im späten Mittelalter. In: H. Stoob (Hrsg.), Die Stadt. Gestalt und Wandel bis zum industriellen Zeitalter. Städtewesen Bd. 1 (Köln, Wien 1979), 157–194, hier 157: um 1150 ca. 200, um 1250 ca. 1500, um 1450 ca. 5000 Städte in Mitteleuropa; H.-W. Goetz, Leben im Mittelalter vom 7. bis zum 13. Jahrhundert (München 1986), 213.

<sup>14</sup> J.M. Baart, Werkzeug, Gerät und Handwerksarten in der Stadt um 1200. In: H. Steuer (Hrsg.), Zur Lebensweise... (wie Anm. 12), 379–389.

oder in einer Straße gleichgesetzt. Doch wann wohnen und arbeiten die Handwerker so? Die Archäologie öffnet den Zugang und kann belegen, daß die Entstehung von Handwerkervierteln eine spätmittelalterliche oder gar frühneuzeitliche Entwicklung ist. Zwar hat K. Fehn während der Diskussion beim Kolloquium zur Stadtkernforschung in Münster 1983 die Frage aufgeworfen, ob die Kartierung von bestimmten Handwerkern über eine Stadt hinweg schon Wirtschaftstopographie sei und ob dazu nicht auch die Einbeziehung der konkreten Gestaltung des Raumes gehöre, aber erste archäologische oder den Schriftquellen entnommene Streuungsmuster belegen, daß am Anfang das Handwerk in Gemengelage über die ganze Stadt verteilt wohnt, und dies ist ein Faktum, das es zu bewerten gilt.<sup>15</sup> Das ist so in frühen städtischen Ansiedlungen wie Haithabu, wo der einzelne Handwerker noch nicht spezialisiert ist, sondern mehrere Produkte herstellt (K. Schietzel, S. 135), und wo die topographische und soziale Differenzierung des Siedlungsgefüges noch nicht eingesetzt hat (S. 179). Die hochmittelalterliche Stadt, zu nennen sind da z.B. Köln, Lübeck, auch Frankfurt an der Oder als Kolonisationsstadt, kennt zwar inzwischen spezialisierte Handwerker, die jedoch noch in Gemengelage wohnen. »How were the various trades and crafts grouped physically within the town? Among the sixteen hundred names of the earliest list of the citizens of Dublin are bakers, butchers, vintners and millers, tanners, saddlers, smiths, weavers and other craftsmen: did they settle together by craft, perhaps determined in some measure by location of crafts in Norse Dublin, or did persons of common origin, e.g. from Chester or Coventry, tend to settle together?« (G. Mac Niocaill, S. 377 f.).

## II

Der zu rezensierende Kolloquiums-Bericht faßt Aufsätze von Historikern, die vor allem über die Städtegründungen der Kolonisationsphasen in Irland, Wales oder dem östlichen Mitteleuropa berichten, von Archäologen und Historischen Geographen zusammen. Trotz des Schlußaufsatzes von A. Simms und H. Clarke bleiben die Forschungsansätze unverbunden nebeneinander; die multidisziplinäre Arbeitsweise hat den Stand der interdisziplinären Forschung noch kaum erreicht. Dies liegt nicht nur daran, daß die Menge der neuen Ergebnisse der Archäologie – so ist die Beobachtung der Neugründung einer Stadt wie Schleswig um 1200 nur dieser Disziplin zu verdanken – nicht exakt genug mit den historischen Daten verknüpft werden können, sondern auch an der alten Frage der Definition, was eigentlich eine Stadt sei.

<sup>15</sup> Köln: W. *Herborn*, Sozialtopographie des Kölner Kirchspiels St. Kolumba im ausgehenden 13. Jahrhundert. In: Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft Bd. 1 (Köln 1975), 205–215; Führer zu vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern Bd. 37/1 (Mainz 1980), 224; – Lübeck: R. *Hammel*, Sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Untersuchungen zum Grundeigentum in Lübeck im 14. Jahrhundert. Ein Zwischenbericht. Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte Bd. 4 (1980), 31–65; – Hannover: A. *Büscher*, W. *Gläseker*, L. *Klappauf*, M.H. *Schormann*, Die Ausgrabung 1982 am Bohlendamm zu Hannover. Vorbericht und stadthistorische Zusammenhänge. Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte 53, 1984, 133–182; – Göttingen: H. *Steenweg*, Berufstopographie Göttingens um 1459. In: Historisch-archäologische Stadtführungen in Göttingen. Materialien II (Göttingen 1985), 13.

Am Anfang war das die »Stadt im Rechtssinne«, die über ein spezielles Recht, einen Rat, eine Autonomie verfügte, wie das Historiker aus ihren Quellen ablesen konnten. Die archäologischen Ergebnisse seit den Grabungen in Haithabu in den 1930er Jahren, aber auch in den slawischen Orten sowie seit der Entdeckung der Städtelandschaft des Großmährischen Reiches, für die die Schriftquellen wenig oder nichts aussagen, hat dann aber zur Definition von Vor- und Frühformen der Stadt, von Proto-Towns etc. geführt, vor dem Hintergrund der sogenannten Kriterienbündel als Definitionselement, wie sie Max Weber, Edith Ennen u.a. aufgeführt haben<sup>16</sup>. Viele Züge einer Stadt waren vorhanden, nur über den rechtlichen Status war nichts auszusagen. Diese Situation herrscht noch heute, und sie bestimmt weite Teile des Schlußbeitrags, in dem die verschiedenen Erscheinungsformen der Proto-Towns abgehandelt werden (S. 672, 678: trading settlement, stronghold settlement, cult settlement, market settlement; Handelsplätze wie Haithabu, Burgstädte wie die slawischen Orte, Bischofsstädte wie Münster oder Paderborn, Marktorte wie Corvey mit Münzprägung sowie allerlei Zwischenformen). Während beim Stadtkern-Kolloquium 1983 in Münster Edith Ennen die Meinung vertrat, Begriffe wie Vor- und Frühformen sollten weiter benutzt werden, da es wie zwischen Spätantike und Frühmittelalter auch zwischen den nordischen Handelsplätzen und den späteren Städten ein Kontinuitätsproblem gäbe, hat H. Stoob vorgeschlagen, man sollte die älteren Erscheinungsformen von Städten nicht durch derartige Bezeichnungen degradieren. Alle Phasen der Stadtentwicklung hätten ihr eigenes Recht und zeigten eigene Phänomene. Ich meine, daß damit ein neuer Schritt in der Stadtgeschichtsschreibung erreicht werden kann, der auf der gleichgewichtigen Zusammenschau der von Archäologie, Historie und Geographie beigebrachten Ergebnisse beruht, zumal die Kennzeichnung von »Frühformen« meist auf Schlüssen *e silentio* beruht.

Mitteleuropa erlebt verschiedene Phasen von Stadtgründungen und entwickelt unterschiedliche Stadtlandschaften. Dazu gehört die keltische Oppida-Zivilisation ebenso wie die Phase der Handelsplätze im 9. Jahrhundert. Wenn Wirtschaft und Gesellschaft zwischen Spätantike und Frühmittelalter keine Städte kennen, dann werden sie nicht gebraucht. Die sozialen und ökonomischen Verhältnisse, ebenso die politischen Vorgänge, so in den Phasen von Kolonisationen, oder die politischen Zustände, mit dem Gegensatz z.B. zwischen Stadtherrschaft durch König, Bischof oder einen anderen feudalen Territorialherrn und von der Kaufleutegruppe entwickelten Autonomie, bestimmen das jeweilige Erscheinungsbild der Stadt. Das griechische Modell der Polis ist anders als das der römischen Civitas<sup>17</sup>.

Der Gestaltwandel Schleswigs um 1200 bzw. im frühen 13. Jahrhundert mit Aufgabe der Hafenanlagen, des dänischen Königshofs und der Neuparzellierung der Grundstücke sowie der Anlage eines Marktplatzes über älterer Siedlung ist politisch und wirtschaftlich zu erklären. Beide Phasen der Stadtentwicklung haben ihre eigene Erscheinungsform und müssen jeweils für sich bewertet werden,

<sup>16</sup> E. Ennen, Die europäische Stadt des Mittelalters (Göttingen 1987); *dies.*, Die europäische Stadt. In: Stadt im Wandel Bd. 3, Ausstellungskatalog (Stuttgart 1985), 13–28 mit Literatur; H. Stoob, Vorwort. In: H. Stoob (Hrsg.) (wie Anm. 13), IX ff.

<sup>17</sup> F. Kolb, Die Stadt im Altertum (München 1984).

die eine nicht nur als Vorstufe zur zweiten Phase, und diese sollte nicht (H. Stob) als erste wirkliche Stadt – wegen des Stadtrechts, das überliefert ist – an der Ostsee angesprochen werden.

Novgorod (V. Yanin S. 647 ff.) war keine Monarchie, sondern eine Republik, aber die Stadt wurde regiert von einer Oligarchie aus Kaufleuten und Bojaren, die große Grundherren waren. Sie verfügten außerhalb des Ortes über Grundbesitz und innerhalb der Stadt über mehrere Großhöfe. Manch ein Grundherr hatte an verschiedenen Plätzen von Novgorod derartigen Besitz, der z.T. gleichmäßig parzelliert und bebaut war, vermietet oder verkauft wurde an Kaufleute oder Handwerker, die auf diesem Wege in Abhängigkeit gerieten.<sup>18</sup> Die Bojarenhöfe machten vom 10. bis zum 15. Jahrhundert die entscheidende Struktur der Stadt aus, bildeten »cluster«, und jedes »cluster« war wirtschaftlich autonom (Yanin S. 658), hatten Handel und Handwerk in eigener Regie.

Der Handelsplatz Dorestad kann für das 8./9. Jahrhundert ähnlich interpretiert werden, da über Nordwesteuropa verstreute Grundherren hier große Höfe hatten; auch das frühmittelalterliche Köln bis zum 13. Jahrhundert wird in wesentlichen Zügen von Grundherren-Höfen bestimmt.<sup>19</sup> Doch kaum anders ist die innere Struktur eines keltischen Oppidum des 1. vorchristlichen Jahrhunderts gewesen, sei es Manching oder der Staré Hradisko in Mähren.<sup>20</sup> Waren die Oppida zugleich zentrale Verwaltungsorte, Vororte eines Stammes, so wird dies in gleicher Weise für die frühmittelalterlichen slawischen Plätze städtischen Charakters angenommen (L. Leciejewicz, S. 341). Von Gniezno/Gnesen bis Starigard-Oldenburg werden sie als »towns of the nobles« angesprochen (A. Gieysztor). Alle diese Adligen verfügen auch über Grundbesitz außerhalb der Stadt; verwandt damit ist die Forderung für Bürger irischer geplanter Städte der Anglo-Normannen im späten 12. Jahrhundert (J. Bradley, S. 414), neben der exakt vermessenen städtischen Parzelle auch über Landbesitz außerhalb der Stadt zu verfügen. Nicht anders ist das in Wales (L. Butler, S. 488). Es sei daran erinnert, daß auch die griechische Polis sich entwickelte, weil sie ständiger Wohnsitz von Aristokraten war, und daß ein Kennzeichen darin bestand, daß jeder »Bürger« z.B. Athens Land in der städtischen Siedlung »asty« besaß, weiteres Land an der Küste und im Hinterland des Polis-Territoriums.

Die Stadt ändert sich, wenn die Bedingungen sich ändern, seien sie naturräumlicher Art oder im Bereich von Wirtschaft und Politik zu suchen. Schleswig wird zu Beginn des 13. Jahrhunderts völlig umstrukturiert, weil dies notwendig wurde; aber Schleswig war neben Haithabu entstanden, weil neben das Element der Fernkaufleute die zentralörtliche Bedeutung des Königtums trat. Haithabu-Schleswig war somit eine Stadt mit zwei unterschiedlich strukturierten Bereichen; der ältere wurde schließlich wüst, weil seine Aufgabe nicht mehr existierte. Auch andernorts geschah dies, z.T. weil von Anfang an nicht erkannt wurde, daß Stadtgründung nicht sinnvoll war (zu den Stadtwüstungen vgl. Janssen, S. 218).

<sup>18</sup> V.A. *Burov*, Where the »Knyazhaya Sotnya« was located in Old Novgorod. In: *Sovetskaja Arheologija* 1987, H.1, 91-102.

<sup>19</sup> H. *Steuer*, Historisch-archäologische Stadtforschung im römischen und mittelalterlichen Köln. In: H. *Jäger* (Hrsg.), *Stadtkernforschung* (wie Anm. 2) (im Druck).

<sup>20</sup> J. *Collis*, *Oppida. Earliest towns north of the Alps* (Sheffield 1984).

W. Schich (S. 531 ff.) stellte im deutschen Kolonisationsgebiet sogenannte Doppelstädte heraus, wie z.B. Brandenburg oder Frankfurt a.d. Oder. An die slawische Stadt Brandenburg (Dominsel) mit vorgelagerten Kietzen schlossen sich noch vor 1200 zwei deutsche Stadtkomplexe an (Altstadt und Neustadt, der Bischof von Brandenburg setzte sich mit einem dritten Kern über die slawische Siedlung auf der Dominsel); jeder Teil ist eine eigene verfassungstopographische Größe. Lübeck wurde – neben dem weiter existierenden Alt-Lübeck – zweimal gegründet, 1143 von den Askaniern, 1158/59 von Heinrich dem Löwen. Die kleine Stadt Celle wurde von Altencelle zum heutigen Platz Celle verlegt. Die sich verlagernde Kette der Handelsplätze Helgö – Birka – Sigtuna – Stockholm steht einerseits für sich ändernde naturräumliche Verhältnisse, die die Wasserwege z.T. unbenutzbar machten, aber andererseits auch für politische Wandlungen.

Dublin wurde zweimal von Skandinaviern gegründet, zuerst 841 als Handelsplatz, später 917 als befestigte Stadt (P. Wallace, S. 107), nach der anglo-normannischen Invasion von 1169 änderten sich die Strukturen erneut (P. Wallace, S. 379). Ob eine neue Parzellierung erfolgte, ist archäologisch nicht faßbar; doch scheint es so, daß innerhalb des alten Stadtareals beim alten System geblieben wurde, während neue Areale anders vermessen sind. Doch ein Bevölkerungswechsel hat stattgefunden (P. Wallace, S. 382), die skandinavischen Namen verschwinden.

Die Veränderungen der slawischen Städte wie Szczecin/Stettin, Wolin, Kolobrzeg/Kolberg etc. von der slawischen Burgstadt zur deutschen Neugründung am Ort mit anderem Recht brachte auch einen Wechsel der Bevölkerung mit sich; bei den slawischen Plätzen schon siedelten sich deutsche Kaufleute an, später machten sie die entscheidende Mehrheit aus (L. Leciejewicz, S. 339).

Im Zuge von Landnahmen oder Kolonisationen gegründete Städte stellen ein fertiges Modell dar, das »auf der grünen Wiese« gestartet die Grundform deutlicher erkennen läßt, als wenn das neue Modell auf alte Stadtplätze übertragen wird.

Ob im Altsiedelland die Gründung von Städten wie die der Zähringer Herzöge, deren Stadtplan z.T. auf eine anfänglich komplette Vermessung und Parzellierung zurückgeht, erfolgt oder ob Lokatoren im östlichen Mitteleuropa oder Invasoren in Irland und Wales im 12./13. Jahrhundert Städte gründen, dies geschieht im Lichte der schriftlichen Überlieferung und läßt somit auch wesentliche Züge der rechtlichen Bestimmungen erkennen und ihre Korrespondenz zum Plan und den archäologischen Befunden. Als Ganzes geplante Oppida wie z.B. Manching, das zudem auch eine zweite Gründung mit neuer Vermessung und Gesamtplanung erlebt, sind ebenfalls ein Modell, dessen rechtlicher Hintergrund nur erschlossen werden kann.<sup>21</sup>

Gründung, Neugründung, Wiedergründung oder Verlegung einer Stadt gehen parallel zu den unterschiedlichen Erscheinungsformen von Stadt im Mittelalter, die sich zu Phasen zusammenfassen lassen, auch wenn auf Besonderheiten immer wieder hingewiesen werden müßte. Da sind im frühen Mittelalter die Handels-

<sup>21</sup> F. Schubert, Neue Ergebnisse zum Bebauungsplan des Oppidums von Manching. Berichte der Römisch-Germanischen Kommission 64, 1983, 5 ff.

plätze wie Haithabu, Dorestad oder Hamwih, unter königlicher Regie und bestimmt von feudalen Großen. Da sind aber auch Burgstädte wie die Büraburg oder die slawischen Städte mit Burg und Suburbium, wesentlich gekennzeichnet durch eine regelmäßig gleichartige und relativ kleinräumige Bebauung. Da sind die Kloster-Städte wie St. Gallen einerseits oder die Menge der »monastic towns« in Irland (L. Swan, S. 77 ff.) mit innerer Befestigung von 100–200 m Durchmesser, äußerem Ring von 300–500 m Durchmesser – während der innere Ring Kirche, Friedhof und Wehrturm birgt, liegen im äußeren Marktkreuz und Marktplatz – oder die mitteleuropäischen Bischofsstädte wie Köln, Paderborn (Pfalz), Münster, Osnabrück oder Halberstadt mit innerer Befestigung, aber erst viel später entstandener äußerer Befestigung. Steht hinter der Idee der »monastic town« das himmlische Jerusalem, die »celestial city« (C. Doherty, S. 47), so führt dieselbe Idee noch im Hochmittelalter zum Bau des gewaltigen Mauerrings rund um Köln mit den zwölf Toren.

Da sind die Burgstädte der slawischen Stammesgebiete mit der Befestigung für den Stadtherrn, u.U. mit einer weiteren Befestigung für sein Kriegergefolge und mit befestigten Suburbien – Wall und Mauer schützen den Stadtkörper vor der eigenen Umgebung – (Santok, L. Leciejewicz, S. 345), da gibt es aber die Stadt mit Stadtrecht, in der in einer Ecke die Stadtburg des Stadtherrn hineingesetzt bzw. bei der Gründung mitgeplant wird. Aber die Stadtburg kann auch in gehörigem Sicherheitsabstand errichtet werden, wie die in den geplanten anglo-normannischen Städten in Irland (J. Bradley, S. 444). Trotz Rat und eigenem Recht sind die mittelalterlichen Städte nicht autonom; der Stadtherr ist gegenwärtig. Und nur in Ausnahmefällen erlangt die Stadt den Zustand der »Freien Reichsstadt« und ist nur dem König unterstellt. Doch ist die Stadt inzwischen nicht mehr der Befestigung des Herrschers zugeordnet, sondern dem Markt (W. Schich, S. 536). Rangordnungen bleiben, je nachdem ob der König oder verschieden mächtige Territorialfürsten Herr der Stadt sind, wie das z.B. auch in Irland ist (B. Graham, S. 365: seignorial-, capite baroniae-, manorial-borough).

### III

Die Tendenzen der heutigen Stadtgeschichtsforschung liegen also nicht mehr zentral im Bereich der Frage nach Definition der Stadt oder ihrer rechtlichen Erscheinung, sondern wenden sich – nachdem den verschiedenen Arten der Stadt eine Gleichberechtigung in der Wertung zuzukommen scheint – der topographischen Organisation einerseits und der vergangenen städtischen Lebensrealität andererseits zu. Beide Bereiche können zentral nur durch die Archäologie weiter erschlossen werden. Bis heute überlieferte Stadtstrukturen und Bauwerke, bildliche Quellen oder auch schriftliche Erwähnungen beleuchten nur die spätmittelalterliche Stadt.<sup>22</sup> Die frühmittelalterliche Zeit der Stadtentstehung und die hochmittelalterliche Blütephase liegen jenseits der Überlieferungsgrenze. Da setzt

<sup>22</sup> H. Boockmann (wie Anm. 12); H. Kühnel (Hrsg.), Alltag im Spätmittelalter (Graz, Wien, Köln, 2. Aufl. 1985); vgl. alle Bände der Veröffentlichungen des Instituts für mittelalterliche Realienkunde Österreichs, zuletzt: Nr. 9 – Frau und spätmittelalterlicher Alltag (Wien 1986); spez. Nr. 2 – Das Leben in der Stadt des Spätmittelalters (Wien 1977).

die Archäologie ein. Nachdem sie in den Nachkriegsjahren in mitteleuropäischen Städten die Zerstörungen beim Wiederaufbau ausnützte, um Einblicke in die ältere Topographie zu gewinnen, und nachdem dann überall die Forschungen auf die Ursprungsphasen ausgerichtet waren, fördert die gegenwärtige Archäologie mit moderner Technik mittelalterlichen Zivilisationsschutt in Massen zutage, sei es bei großflächigen Grabungen in Haithabu und Schleswig, in Lübeck, Stockholm oder Amsterdam, in London oder Dublin, in Braunschweig oder Konstanz, sei es beim Aushub alter Abfallhalden für die Baugrundgewinnung, beim Ausnehmen von Kloaken, Abfallgruben oder zugeschütteten Brunnen, sei es im Hafenbecken. Alltagsgerät ist nun in ungeheuren Mengen vorhanden, nicht nur Keramik, sondern auch Werkstattabfälle der Knochenschnitzer und Paternosterkettenhersteller, der Metallverarbeiter. Auch Luxusgüter wie emailbemahte Gläser des 13. Jahrhunderts hat man überall. Teile der Takelage von mittelalterlichen Schiffen, einst in ganz Europa nur in Einzelstücken bekannt, liegen nun aus dem Hafen von Haithabu in Hunderten von Exemplaren vor. Serienmäßig hergestellte hölzerne Kochlöffel, von denen man vermutete, daß sie jeder im Mittelalter für sich selbst herstellte, belegen einen Handel mit derartiger Ware.<sup>23</sup> Alltägliches, über weite Teile Europas gleichartig, wird für verschiedene Zeiten beschreibbar. Dies geht heute so weit, daß über Parasiten-Untersuchungen in Kloaken, auch durch Untersuchungen des als Toilettenpapier verwendeten Moores (vgl. Dublin, P. Wallace, S. 133) Gesundheit und Ernährung erschlossen werden können.<sup>24</sup> Zur Lebensrealität in der Stadt gehören aber auch solche die Topographie bestimmenden Elemente wie Wasserver- und -entsorgungseinrichtungen, Straßen als Bohlenwege, Knüppeldämme oder auch mit Steinen gepflastert (Dublin, Lübeck, Gdańsk im Sammelwerk erwähnt, aber von vielen Orten bekannt).<sup>25</sup> Das Wohn- und Handwerkerhaus selbst wird faßbar. Flechtwerkhäuser mit ovalem Grundriß in Dublin verraten für die Frühphase den Einfluß der ländlichen lokalen Umgebung, während derartige Häuser in städtischen Siedlungen vielleicht nur noch aus dem norwegischen Kaupang zu nennen wären. Doch skandinavische Überformung bringt dann auch in Dublin den Rechteckbau. Der Übergang vom Holzhaus zum Steinbau und wieder zum Fachwerkhaus in der mittelalterlichen Stadt wird beschreibbar, nachdem über Dendrochronologie allein in der Bundesrepublik rund 15 Häuser aus dem 13. Jahrhundert bekannt geworden sind, die heute noch stehen und zu denen zahlreiche Parallelen existieren.

Über die Position des Handwerks in der Stadt, über seinen Weg zur Spezialisierung und zur räumlichen Differenzierung wurde oben schon gesprochen.

Beachtenswert ist, daß inzwischen durch die Archäologie unerwartet aufwendige Infrastrukturmaßnahmen bekannt geworden sind wie Baulandgewinnung (Braunschweig, Konstanz), aber mehr noch die Konstruktion von Kai- und Brückenanlagen (Dorestad, Haithabu, Schleswig, Bergen, Wolin). Diese Brücken haben Aufbauten getragen und sind als »Marktplätze« genutzt worden. Von hier

<sup>23</sup> T. Capelle, Kultur- und Kunstgeschichte der Wikinger. Grundzüge Bd. 63 (Darmstadt 1986), 74.

<sup>24</sup> B. Herrmann, Parasitologische Untersuchung mittelalterlicher Kloaken. In: B. Herrmann (Hrsg.), Mensch und Umwelt im Mittelalter (Stuttgart 1986), 160–169.

<sup>25</sup> K. Grewe, Zur Wasserversorgung und Abwasserentsorgung in der Stadt um 1200. In: H. Steuer (Hrsg.) Zur Lebensweise... (wie Anm. 12), 275–300.

aus ließ sich der Handel monopolisieren, durch Zoll kontrollieren, was Herrschaftsansprüchen diene (K. Schietzel). *Waterfront-Archaeology*<sup>26</sup> greift dieses Thema speziell auf.

Als ein Kriterium im Bündel, das zur Definition der Stadt gebildet wird, erscheint seit längerem die »zentralörtliche Funktion«. Die Position einer Stadt im Netz der Siedlungen eines Wirtschaftsraumes, ihre Lage in der Mitte, an der Grenze, an Verkehrswegen, ihre Situation in einer Städteketten zu erforschen, ist Sache der Historischen Geographie. Doch auch auf diesem Feld trägt die Archäologie Fakten bei, die nicht nur für reale Datierungen wichtig werden, sondern auch die Verbindung von Stadt und Hinterland<sup>27</sup> erschließen. Der Vergleich von Qualität zwischen städtischer und ländlicher handwerklicher Produktion, die Verteilung der in städtischen oder dörflichen Werkstätten hergestellten Gegenstände<sup>28</sup>, seien es nun Erzeugnisse der Eisenverarbeitung wie z.B. Messer oder Äxte, seien es Keramik oder Textilien. Erst die Massenproduktion von Paternosterketten, wie sie in einigen hunderttausend Abfallstücken in Konstanz belegt ist, erlaubt detaillierte Studien für diesen Handwerkszweig, über den Umfang, die soziale Bindung und die Vertriebsweite. Für Dublin hat P. Wallace (S. 133 und 394 ff.) derartige Überlegungen angestellt. L. Butler (S. 479) stellt für das Netz der Städte in Wales einen Abstand von mindestens 13 bis 16 km fest; um 1300 hatte im Netz der Städte in Schlesien jede Stadt etwa 345 km<sup>2</sup>, in Klempolen aber 1524 km<sup>2</sup> (W. Kuhn). Der Raum einer Stadt wird gewöhnlich nicht nur durch die Stadtmauer begrenzt, sondern – wie das Beispiel Göttingen zeigt – durch einen weit außen umlaufenden Befestigungsring der Landwehr mit Wällen, Mauern und Türmen,<sup>29</sup> die zum Teil in einem Abstand von 11 km vor der Stadt verläuft, um beim Beispiel Göttingen zu bleiben: ein territorialer Anspruch, der rechtlich nicht gegeben, aber in der Realität Wirkung hatte. Wie war das Verhältnis zu den Nachbarstädten, z.B. beim Austausch von Keramikerzeugnissen (aus Hannover-Münden), Metallwaren, Holz und Lebensmitteln? H. Jansen (S. 184) hat die Kriterien rückgreifend auf A. Schück 1926 angeführt, die Stadt im Vergleich zum Umland definieren: besondere Dichte der Siedlung im Vergleich zur umgebenden Landschaft, wirtschaftliche Spezialisierung gegenüber dem Umland, legale Autonomie vom umgebenden Gebiet. Nicht nur die Haus- und Wohnformen, sondern also auch das Gerät und Werkzeug etc. sollten sich zwischen Dorf und Stadt unterscheiden, was Zweck und Qualität betrifft. Die Vernetzung mit dem nahen und auch sehr fernen Umland erhellt aus der Bevölkerungszusam-

<sup>26</sup> G. Milne, B. Hobley (Ed.), *Waterfront archaeology in Britain and Northern Europe* (London 1981).

<sup>27</sup> Vgl. dazu den Bericht über den »17th International Congress on Medieval Studies. Session: Beyond Urban and Rural Archaeology – Connecting Town and Country« an der Western Michigan University Kalamazoo, Michigan/USA 1982 (H. Steuer, *Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters* 11, 1983 (1985), 195–198).

<sup>28</sup> L. Gerevich (Hrsg.), *La formation et le développement des métiers au Moyen Age (Ve – XIVe siècles)* (Budapest 1977); *Mittelalterliche Handwerksproduktion auf dem Gebiet der CSSR*. Aufsätze in: *Archaeologia historica* 8, 1983; R. Pleiner, *Die Technik des Schmiedehandwerks im 13. Jahrhundert im Dorf und in der Stadt*. In: H. Jankuhn, R. Wenskus (Hrsg.), *Geschichtswissenschaft und Archäologie. Vorträge und Forschungen Bd. 22* (Sigmaringen 1979), 393–410.

<sup>29</sup> S. Schütte (wie Anm. 6), 27 ff.

mensetzung der Stadt. Zuzug erfolgt aus der Umgebung, fremde Kaufleute lassen sich nieder, nicht nur in den Kolonisationsstädten im deutschen Osten oder in Irland. Schon in Haithabu fiel die breite Variation aller städtischen Häuser auf (K. Schietzel, S. 159), die einerseits durch unterschiedliche Funktion der Häuser, aber andererseits vor allem durch unterschiedliche Herkunft der Bewohner erklärt werden könnte. Der Fremde als Bürger wird zum Definitionselement der Stadt. Seine Herkunft, unabhängig von schriftlicher Überlieferung, nachzuweisen, könnte der Archäologie gelingen, wenn sie Besonderheiten in der häuslichen Lebens- und Arbeitsweise nachweisen kann. Ein Blick in Monographien über Stadtarchäologie in Lübeck oder Konstanz, Amsterdam oder Stockholm, London oder Budapest lehrt, wieviel städtische Lebensweise europaweit angeglichen ist, aber auch, wieviele Besonderheiten es überall gibt.<sup>30</sup> Wurde früher versucht, mit der Methode der Regression aus den ältesten Katasterplänen und anderen Stadtansichten, über die Kirchenorganisation, Schreinsbücher, Steuerlisten, Wachstumsstufen der Stadt zu erschließen, mit einem vorrangigen Ziel, die Anfänge zu erhellen, so muß heute die Tendenz umgekehrt verlaufen. Nämlich von punktuellen archäologischen Untersuchungen oder Bohrungen her wird die ursprüngliche topographische Situation erschlossen. Von vollständiger Analyse einzelner Parzellen, die auf der Grundlage der sogenannten Monumentenarchäologie<sup>31</sup> vom Dachfirst bis zu den tiefsten Fundamenten und den Vorgängerbauten die Platzgeschichte erfaßt, wird ausgegangen und durch Zusammenfassung vieler, meist mosaikartig über die Stadt verstreuter Punkte, aber oft auch durch befriedigende Untersuchung zusammenhängender Komplexe, das Bild der Stadtgeschichte entworfen. Nicht nur durch Mühlenstau wurden die Wasserläufe verändert und der Grundwasserspiegel angehoben, durch geplante Baulandgewinnung einerseits, durch oft meterdicke Siedlungsschichten andererseits wurde das ursprüngliche Relief so verändert, daß heute – so in Braunschweig – gewissermaßen die natürlichen Höhenverhältnisse umgekehrt erscheinen.

In der Zukunft sollte – dies ist aus dem Blickwinkel des Archäologen formuliert – weniger über so grundsätzliche Probleme wie »Urban Origins« diskutiert werden, nachdem als weitgespannter Überblick die hier besprochene Publikation vorliegt, sondern Einzelelemente städtischer Lebensweise<sup>32</sup> vom Fundstoff

<sup>30</sup> Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 1, 1978 – 11, 1985; H. Rötting (wie Anm. 5); J. Oexle, Die Grabungen im Salmansweilerhof zu Konstanz. Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg 1985 (1986), 228–235 mit Literatur; J. Baart u.a., Opgravingen in Amsterdam. 20 jaar stadskernonderzoek (Amsterdam 1977); H.L. Janssen (Ed.), Van Bos tot Stad. Opgravingen in 's-Herzogenbosch ('s-Herzogenbosch 1983); Helgeandsholmen. 1000 år i Stockholms ström (Stockholm 1982); eine Zusammenstellung der neueren Literatur bei H. Steuer (wie Anm. 2).

<sup>31</sup> Beispiele dafür vor allem in Zürich entwickelt. J. Hanser, A. Mathis, U. Ruoff, J. Schneider, Das neue Bild des alten Zürich (Zürich 1977); J.E. Schneider, J. Hanser, Wandmalerei im Alten Zürich (Zürich und Egg 1986) mit Literatur; vgl. z.B. auch die Anfang 1987 vorgelegte, von F. Meckes und Judith Oexle verfaßte »Stellungnahme des Landesdenkmalamtes Baden-Württemberg: Konstanz Sanierungsgebiet Kazgasse-Wesenbergstraße (Stellungnahme der archäologischen Denkmalpflege und der Bau- und Kunstdenkmalpflege zu den vorbereitenden Untersuchungen)«.

<sup>32</sup> Vgl. dazu allg. auch H. Steuer, Zur Erforschung des Alltagslebens im mittelalterlichen Köln. In: H. Kier, U. Krings (Hrsg.), Köln. Die romanischen Kirchen Bd. 1, Stadtspuren Bd. 1 (Köln

bis zu baulichen Erscheinungen oder topographischen Besonderheiten sollten zusammengefaßt werden, um Regelausprägungen deutlich zu machen. Die Masse des archäologischen Quellenmaterials wird schon fast unüberschaubar; somit liegt wieder ein Themenkreis vor, dessen sich der »Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa« als interdisziplinäre Gruppe annehmen sollte.

---

1984), 79-109; *ders.*, Urban archaeology in Germany - current trends in research into topography, function and social structure. In: D. Denecke und G. Shaw (Hrsg.): Urban historical geography: Recent progress in Britain and Germany (im Druck); *ders.*, Lebenszuschnitt und Lebensstandard städtischer Bevölkerung um 1200 - Ziel des Kolloquiums. In: H. Steuer (Hrsg.) (wie Anm. 12), 9-16.



Klaus Fehn

## Verkehrswege und ihre Bedeutung für die Kulturlandschaft

Bericht über die 12. Tagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa vom 25. bis 28. September 1985 in Rendsburg

### 1. Einleitung

Die 12. Tagung des Arbeitskreises fand im Vortragssaal des Hotels Conventgarten in Rendsburg statt. Die Tagungsstätte liegt unmittelbar am Nord-Ostsee-Kanal und in nächster Nähe der bekannten Eisenbahnhochbrücke über diesen Kanal. Da auch mehrere Straßenbauwerke aus verschiedenen Zeiten einschließlich der eindrucksvollen neuen Autobahnbrücke über den Kanal im Stadtraum zu finden sind, war Rendsburg sicher schon rein topographisch ein günstiger Standort für die Behandlung des Rahmenthemas. Hinzu kam die zentrale Lage für eine themaaorientierte Ganztagesexkursion. An der Tagung nahmen etwa 60 Siedlungsforscher verschiedener Fachzugehörigkeit aus einem halben Dutzend Ländern teil, wobei das regionale Schwergewicht auf dem nördlichen Mitteleuropa und den benachbarten nordeuropäischen Gebieten lag.

Zwei Exkursionen waren Bestandteil des Programms. J. *Lafrenz* (Hamburg) führte mehrere Stunden durch den Tagungsort Rendsburg und sein näheres Umland, während F.N. *Nagel* (Hamburg) für die Ganztagesexkursion das Thema »Verkehrswegwüstungen im mittleren Schleswig-Holstein« gewählt hatte. Hier wurden Überreste ehemaliger Eisenbahnlinien, Straßen und Wege (vor allem des Ochsenweges) und Kanäle (Eiderkanal) besichtigt und eingehend erläutert. Eine größere Gruppe der Teilnehmer nahm darüber hinaus gerne das zusätzliche Angebot einer halbtägigen Stadtextkursion zum Thema »Hamburg als Verkehrsmetropole« von G. *Oberbeck* (Hamburg) an.

### II. Referate und Einzeldiskussionen

In seinem öffentlichen Vortrag am Mittwochabend sprach Gerhard *Oberbeck* (Hamburg) über »Verkehrsentwicklung und Planung im Großraum Hamburg« (siehe hier S. 171–184). Er definierte den Großraum Hamburg als jene Region, in der Siedlung, Wirtschaft und Verkehr im wesentlichen von Hamburg abhängig sind oder aber von dieser Stadt gesteuert werden. Für diesen Raum, der etwa einen Kreis mit einem Radius von 40 km bildet, behandelte der Redner zunächst die regional wichtigen Schwerpunkte der Entwicklung bis zum 19. Jahrhundert sowie die Hauptmerkmale der Planung und deren Ergebnisse vor dem Zweiten Weltkrieg. Danach ging er auf die Planungskonzeption nach dem Zweiten Welt-

krieg mit besonderer Berücksichtigung der Entwicklungsachsen ein, um schließlich die aktuellen Probleme seit 1950, ihre Lösung und die daraus entstehenden neuen Fragen zu behandeln.

Hans-Peter Schäfer (Würzburg) begann seine Einführung über »Verkehrswege und ihre Bedeutung für die Kulturlandschaft« mit einer wissenschaftsgeschichtlichen Rückblende. Er wies darauf hin, daß die Tagungsthematik in Bayern erstmals vor etwa 200 Jahren behandelt worden sei, als Adrian von Riedl alte Römerstraßen rekonstruierte und sie in eine Verbindung zur damaligen Kulturlandschaft zu bringen versuchte. Bereits Riedl habe mit dem Thema erhebliche Schwierigkeiten gehabt, was sich bis heute nicht wesentlich geändert habe. Schäfer plädierte zwar für eine ganzheitliche Betrachtung der Problematik, räumte aber ein, daß dies nicht direkt möglich sei, sondern eine vorherige Aufgliederung in eine formale, funktionale und genetische Ebene bedinge. Nach der Definition der Kernbegriffe Verkehr, Verkehrsspannung, Verkehrswege und Verkehrseinrichtungen (hier klammerte er bewußt den militärisch motivierten Verkehr aus!), wies der Redner auf die Bedeutung zweier in den Vorträgen der Tagung ausgesparter Typen hin: die Gemarkungswege, also die Nahverbindungen sowie die innerörtlichen Verkehrswege. Seinen Hauptteil gliederte Schäfer nach den drei Betrachtungsweisen: formale, funktionale und genetische Ebene.

Die formale Analyse der Verkehrswege im Rahmen der Kulturlandschaftsmorphologie z.B. nach Breite, Bauart etc. sei lange Zeit vernachlässigt worden, nachdem sie in den 20er Jahren in Mißkredit geraten sei. Nach dem Zweiten Weltkrieg seien aber wieder Arbeiten zum Bereich der Verkehrswegsmorphologie angefertigt worden, die 1969 mit der Dissertation von D. Denecke ihren ersten Höhepunkt gefunden hätten. Hierdurch wurden nach Schäfer wichtige Methoden zur Typisierung historischer Verkehrswege und zur Erfassung ihrer fossilen Überreste zur Verfügung gestellt. Für die Rekonstruktion eines räumlichen Wegerverbandes reicht dies nach Meinung des Referenten aber nicht aus. Es müsse die funktionale Analyse hinzukommen, die einerseits die Frage nach der Abhängigkeit des Verkehrsnetzes von dem bestehenden Siedlungsgefüge und andererseits diejenige nach der Raumwirksamkeit von Verkehrssystemen beantworten solle. Schäfer erläuterte diese Thematik an zahlreichen Beispielen aus Bayern (spätes 18. bis frühes 20. Jahrhundert). Dabei wies er mit Nachdruck darauf hin, wie schwierig es auch für die heutige Planung sei, die Bedeutung der Verkehrswege für die Kulturlandschaft zu erfassen. Im Abschnitt über die genetische Betrachtungsweise wurden die Zuhörer nachdrücklich auf die instatische Eigenschaft des Verkehrs hingewiesen. Wo nicht ein authentisches Zeugnis über Umfang und Richtung von Verkehrsströmen in Altlandschaften vorliege, ergäben sich im allgemeinen erhebliche Schwierigkeiten bei einer raumzeitgerechten Interpretation. Es genüge nicht, nur die historischen Routen zu erfassen, auf denen sich der Verkehr abgespielt habe, so wichtig diese meist sehr mühevollen Bestandsaufnahmen auch seien. Diesem ersten Schritt müsse der zweite folgen, nämlich die Analyse der räumlichen Prozesse in den Altlandschaften und der Funktionen der einzelnen Verkehrswege. In diesem Zusammenhang betonte Schäfer die Bedeutung der mittelalterlich-frühneuzeitlichen Rechtsordnung für die Entstehung und Entwicklung von Verkehrswegen.

Schäfer schloß seinen Vortrag mit einem Plädoyer für eine Angewandte Historische Verkehrswegeforschung, deren Ziel es sei, dem Planer fundierte wissenschaftliche Grundlagen für die Entscheidung über die Erhaltungswürdigkeit eines Relikts zu liefern. Gerade der Arbeitskreis sollte sich dieser Aufgabe nicht verschließen und dabei mithelfen, daß historisch bedeutsame Elemente der frühen Verkehrsinfrastruktur (im weitesten Sinne unter Einschluß beispielsweise von alten Bahnhofsgebäuden) erhalten werden.

Über die »technikgeschichtliche Entwicklung der Verkehrsmittel und ihren Einfluß auf die Gestaltung der Kulturlandschaft« sprach Ulrich *Troitzsch* (Hamburg) (siehe hier S. 127–143). Er bedauerte einleitend, daß in den Veröffentlichungen der Technikgeschichte und der Verkehrsgeschichte die eigentlich evidente Verbindung zwischen Verkehrsweg und Verkehrsmittel nur selten herausgestellt werde. Noch schlechter stehe es um die Behandlung der Frage nach einem möglichen direkten Einfluß der Verkehrstechnik auf den Wandel der Kulturlandschaft. In seinem Beitrag zeigte Troitzsch auf, daß es im Laufe der menschlichen Geschichte Verkehrssysteme gegeben hat bzw. noch gibt, die einen erheblichen, ja richtungsbestimmenden Einfluß auf die Veränderung der Kulturlandschaft ausgeübt haben. Mit dem Einsetzen der Industrialisierung erhielt nach Meinung des Redners das Verhältnis von Verkehrsmittel und Verkehrsweg eine neue Qualität; von da an war auch ein direkter Einfluß auf die Veränderung der Kulturlandschaft zu beobachten. Die Auswirkungen des Verkehrs auf das Landschaftsbild hätten im späten 19. und vor allem im 20. Jahrhundert in einem Maße zugenommen, wie es noch im frühen 19. Jahrhundert niemand hätte voraussehen können. Troitzsch schloß seinen Vortrag mit einigen zusammenfassenden Thesen zu den Beziehungen zwischen der Entwicklung der Verkehrsmittel und dem Wandel der Kulturlandschaft im historischen Verlauf von der vorindustriellen Zeit bis zur Gegenwart.

In der anschließenden Diskussion wurden die indirekten Wirkungen von technischen Maßnahmen im Bereich der Verkehrswege (E. Schwabe, Bern; R. Zschocke, Aachen; K. Fehn, Bonn; G. Oberbeck, Hamburg), die Verbreitung technischer Innovationen (W. Krings, Bamberg; U. Troitzsch), die Bedeutung der militärischen Gesichtspunkte für die Anlage und Entwicklung von Verkehrswegen (S. Gissel, Kopenhagen; H.P. Schäfer, Würzburg; U. Troitzsch) angesprochen.

Klaus *Aerni* (Bern) berichtete über ein weitgespanntes einschlägiges Forschungsprojekt in der Schweiz unter dem Titel »Alte Verkehrswege in der modernen Kulturlandschaft. Zielsetzung und Methodik des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz – IVS« (siehe hier S. 267–279). Zunächst wurden die wichtigsten Veränderungen im Verkehrsnetz und die sich daraus ergebende Verarmung unserer Kulturlandschaft systematisch vorgestellt (lokale Veränderungen; bandartige Umgestaltungen in Verkehrskorridoren; flächenhafte Veränderungen in Gebieten intensivierter Nutzung; Rückentwicklung von Verkehrsachsen). Danach teilte Aerni mit, daß das Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz der Schweiz das Geographische Institut der Universität Bern beauftragt habe, ein Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz anzufertigen, um eine zuverlässige Grundlage für die Unterschutzstellung wichtiger Teilstücke

oder ganzer Routen und ihre Wiederbelebung im Rahmen der Naherholung und des Wandertourismus zu haben. Zur Grundlagenforschung, die auf das Erkennen des historischen Werts der Wege ausgerichtet sei, trete die Angewandte Forschung mit Vorschlägen für bestimmte Maßnahmen vor allem in dringenden Fällen, und die Öffentlichkeitsarbeit, die nicht zuletzt auf eine »Verhaltensänderung der Behörden und der Bevölkerung« ziele. Der Redner erläuterte die Ziele der Grundlagenforschung: eine Bibliographie, eine Übersichtskarte im Maßstab 1:300 000, je eine Karte für Geländebefunde und Archiverkenntnisse im Maßstab 1:25 000, eine Routenkarte als Synthese der beiden großmaßstäbigen Karten, eine Übersichtskarte im Maßstab 1:50 000 und eine Dokumentation für jedes Einzelobjekt.

H. Jäger (Würzburg) eröffnete die Diskussion mit einem Hinweis auf die für die Bundesrepublik in Bearbeitung befindliche Rahmenordnung für Diplomgeographie, in der leider die genetische Siedlungsforschung nur ungenügend berücksichtigt sei. Die von Aerni vorgestellten Schweizer Arbeiten seien ebenso wie gewisse niederländische Projekte ausgezeichnete Beispiele für die Bedeutung der Angewandten Historischen Geographie im Rahmen der Ausbildung der Diplomgeographen. W. Krings (Bamberg) erkundigte sich nach den beim IVS verwendeten Beurteilungskriterien für die schutzwürdigen Objekte und den Grad der Bereitschaft bei der Bevölkerung, die vorgesehenen Eingriffe in die Planungshoheit der Gemeinden und in den Verfügungsbereich des Privatmannes zu akzeptieren. D. Denecke (Göttingen) äußerte seine Befriedigung über das rasche Fortschreiten des vor fünf Jahren begonnenen Unternehmens. Er begrüßte die Einbeziehung von Überlegungen über die zukünftige Nutzung der Objekte, da der Geograph sich nicht mit der bloßen Erhaltung wie die Denkmalpflege begnügen dürfe. Der Denkmalpflege hielt Denecke vor, sie kümmere sich nach wie vor viel zu wenig um die linearen und flächenhaften Relikte. Noch genauer geklärt werden müsse die Frage, ob in die Bewertung bereits die zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten eingehen solle. Schließlich regte der Diskussionsredner noch an, besser den Ausdruck Trassenkarte anstelle von Routenkarte zu verwenden sowie immer ganze Wegesysteme zu erforschen, also auch heute genutzte Straßen einzubeziehen. K. Aerni konnte aus Zeitgründen nur auf wenige der gestellten Fragen ausführlicher eingehen. Besonderen Wert legte er auf die Feststellung, daß eine allseits befriedigende Grundlagenforschung innerhalb des Projekts aus zeitlichen und finanziellen Gründen nicht durchgeführt werden könne. Diese sei eine längerfristige Aufgabe, die nur zusammen mit anderen Instituten gelöst werden könne.

In zwei Vorträgen wurden die Wasser- und Landwege im Raume Schleswig-Holstein - Südkandinavien jeweils aus der Sicht der Archäologie behandelt. Birgitta *Hårdh* (Lund) referierte über »See- und Flußwege in Südkandinavien aus archäologischer Sicht« (siehe hier S. 45-62) und Karl-Heinz *Willroth* (Kiel) über »Landwege auf der cimbrischen Halbinsel aus archäologischer Sicht« (siehe hier S. 9-44). *Hårdh* wies eingangs auf die methodisch schwierige Situation hin, daß zwar die See- und Flußwege auch in vor- und frühgeschichtlicher Zeit sicher eine große Rolle gespielt haben, unsere Kenntnisse aber trotzdem sehr lückenhaft sind, da die Wasserwege keine direkten Spuren hinterlassen haben wie die Stra-

ßen, z.B. in Form von Hohlwegen. Die Forschung sei deshalb durchwegs auf indirekte Zeugnisse wie Wrackfunde und Hafenanlagen angewiesen. Hårdh gab einen Überblick über die Methoden, die zu brauchbaren Erkenntnissen führen, wobei sie großen Wert auf die Differenzierung innerhalb des langen Zeitraums von der Steinzeit bis ins Spätmittelalter legte. Für die jüngere Zeit gebe es auch interessante nichtarchäologische Quellen wie Reisebeschreibungen und Ortsnamen, deren Aussagemöglichkeiten aber im einzelnen recht umstritten seien. Auch die Veränderungen der Küsten durch die Landhebungen erschweren nach Hårdh die Erforschung der früheren Wasserwege erheblich.

Willroth setzte sich in seinem Vortrag vor allem das Ziel, die unterschiedlichen Befunde zu sichten und in eine systematische Ordnung zu bringen. Als Ergebnis führte er u.a. eine sehr detaillierte Chronologie von Wegetypen vor, die vom Mesolithikum bis zur Wikingerzeit reichte. Neben den technischen Einzelheiten der Wegebauten beschäftigte sich Willroth auch mit den Möglichkeiten zur Erschließung alter Wegetrassen. Er arbeitete zeitspezifische Indikatoren heraus, die auf den Verlauf eines Altweges hindeuten, wie z.B. Ketten von Grabhügeln an bronzezeitlichen Wegen sowie Wegespuren, Burgen und Runensteine an eisenzeitlichen und frühmittelalterlichen Wegen. Nicht selten engten nach Meinung von Willroth aber auch die naturräumlichen Gegebenheiten die Wahlmöglichkeiten so ein, daß für die übergeordneten Wege nur bestimmte Trassen zur Verfügung standen, die über lange Zeiten hinweg genutzt wurden.

Die Diskussion zu den beiden archäologischen Vorträgen eröffnete H. Jäger (Würzburg) mit einem Hinweis auf die Vergleichsmöglichkeiten, die der Quellenbestand des Deutschen Ordens eröffne, da dort noch »vorgeschichtliche« Verhältnisse beschrieben würden. Weiterhin wandte er sich gegen eine Verallgemeinerung des Befundes von B. Hårdh, die Besiedlung sei in Südskandinavien entlang der Flüsse vom Unterlauf zum Oberlauf fortgeschritten. In größeren Teilgebieten Mitteleuropas sind nach Jäger die besser gangbaren Höhen und nicht die Täler zum Vordringen benutzt worden. S. Gissel (Kopenhagen) warnte vor einer einseitigen und unkritischen Auswertung des Reiseberichtes von Ottar aus dem 9. Jahrhundert. P. Schmid (Wilhelmshaven) ergänzte aus der Sicht der nordwestdeutschen Archäologie, daß sich die Verkehrssituation nach der Bronzezeit im Zusammenhang mit naturräumlichen Veränderungen mehrmals grundlegend gewandelt habe. Weiterhin müsse man unbedingt zwischen Fernverbindungen, Verbindungen zwischen Siedlungskammern und einzelnen Siedlungen sowie Nahverkehrs- und Wirtschaftswegen unterscheiden. D. Denecke (Göttingen) wies auf eine Forschungslücke innerhalb der Archäologie hin, die weitgehend erkläre, warum die Lokalwege direkt, die Fernwege aber meist nur indirekt erschlossen werden könnten. Die Befunde über alte Wege stammten durchwegs aus Siedlungsgrabungen; planmäßige archäologische Untersuchungen ganzer Verkehrssysteme stünden dagegen noch aus. Hierzu müßten systematisch Inventare angefertigt und gezielt Grabungen auf alten Trassen durchgeführt werden. Dann ließen sich bestimmt aufwendigere Wegebaumaßnahmen auch für weiter zurückliegende Zeiten nachweisen und gewisse Aussagen über die Organisation des Wegebbaus bei Fernstraßen machen. Bei aller notwendigen Betonung des Funktionalen sollte aber nicht die Untersuchung der Benutzungsspuren in

den Hintergrund gedrängt werden. Eine Spurweitentypologie sei von erheblicher Bedeutung auch für die Bestimmung der Funktion des Weges und seine Datierung. Danach führte Denecke zu den Flußwegen ganz ähnlich aus, daß hier gezielte Untersuchungen von Übergangsbereichen zwischen Flüssen (Portagen) fehlten, wozu wiederum eine genaue archäologische Landesaufnahme sichere Anhaltspunkte bieten müßte. Dann könnte auch der Flußverkehr direkter nachgewiesen werden. H. Jäger (Würzburg) erkundigte sich nach der Lagebeziehung zwischen bronzezeitlichen Darstellungen von Schiffen und nachgewiesenen alten Schiffswegen. H.P. Schäfer (Würzburg) stellte in Frage, ob mit den archäologischen Methoden eine Kontinuität der Straßenbenutzung von der Bronzezeit bis ins Spätmittelalter nachgewiesen werden könne und ob man von Naturzwängen für Trassen sprechen dürfe. K.H. Willroth räumte ein, daß genauere Untersuchungen im Zuge des Heerweges nötig seien und es große Schwierigkeiten bei der Datierung von Hohlwegspuren gebe. Zu Ergebnissen gelange man nur durch eine Kombination von archäologischen Methoden im engeren Sinne mit der Auswertung sekundärer Indizien. Hierzu gehörten auch gewisse naturräumliche Gegebenheiten.

Ins Spätmittelalter führte der Vortrag von Svend *Gissel* (Kopenhagen) über »Verkehrsnetzveränderungen und Wüstungserscheinungen im spätmittelalterlichen Dänemark« (siehe hier S. 63–80). Im Bereich der ältesten und zentralen Route des »Ochsenwegs« seien zahlreiche Orts- und Flurwüstungen nachweisbar, die mit dem Bedeutungsverlust dieser wichtigen Handelsroute in Verbindung gebracht werden müßten. Andererseits sei es aber auch schon während der Blütezeit der Landverkehrswege zu negativen Auswirkungen auf die dem Meerweg nahegelegenen Siedlungen gekommen, wobei diese nur teilweise militärischen Maßnahmen zuzuschreiben seien.

K.A.H.W. *Leenders* (Rotterdam) stellte in seinem Vortrag über »Die Brabanter Torfkanäle als fossiles Verkehrssystem aus der Zeit des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit« (siehe hier S. 103–125) ein heute nicht mehr intaktes Kanalnetz vor, das hauptsächlich dem Transport von Torf aus den Mooren zu den kleinen Häfen an den Flüssen diene. Von dort aus wurde der Torf nach den großen Hafenstädten Brügge, Gent und Antwerpen verschifft. Der Redner verfolgte zunächst detailliert die Entstehung, die Blütezeit und den allmählichen Verfall der Kanäle und schilderte dann Verbreitung und Zustand der noch vorhandenen Relikte in der heutigen Kulturlandschaft. Um 1250 seien große Gebiete der westlichen niederländischen Provinz Nord-Brabant und des nordwestlichen Teiles der belgischen Provinz Antwerpen von ausgedehnten Mooren bedeckt gewesen. Für ihre Ausbeutung zwischen 1250 und 1750 seien 19 Kanalsysteme mit Hauptkanälen, Nebenkanälen und einer nicht unbedeutenden Infrastruktur angelegt worden. Nachdem die Kanäle ihre Funktion verloren hätten, seien sie in ganz unterschiedlicher Weise in der Kulturlandschaft erhalten geblieben. Einige seien, nahezu ohne Spuren zu hinterlassen, verschwunden, andere teilweise erhalten, wieder andere formal noch völlig intakt, wenngleich sie heute einem anderen Ziel dienten.

K. Fehn (Bonn) erkundigte sich am Beginn der anschließenden angeregten Diskussion danach, wie die Kanalsysteme so genau rekonstruiert und datiert

werden konnten. W. Krings (Bamberg) wünschte Auskünfte über die Unternehmer, eine mögliche Abhängigkeit von der Entwicklung der großen Hafenstädte und die Gründe für die Aufgabe des Torfabbaus. Krings stellte dabei die Einwirkung der wachsenden Steinkohlegewinnung in Wallonien und die Erschöpfung der Lagerstätten zur Diskussion. P. Burggraaff (Bonn) fragte nach dem Umfang der Salzgewinnung aus Torf, der Organisation des Torftrocknens und der Bedeutung der Kanäle für die Entwässerung der Gebiete. D. Denecke (Göttingen) schlug vor, den Begriff »fossil« nicht für heute noch vorhandene Verkehrswege im Sinne von »alt«, »ehemalig«, »verfallen« zu gebrauchen, sondern ihn nur für tatsächlich zugeschüttete Kanäle zu verwenden. K. Fehn (Bonn) wandte dagegen ein, daß Leenders ja nicht die einzelnen Kanäle, sondern das ganze Kanalsystem als »fossil« bezeichnet habe. K. Aerni (Bern) interessierte sich für die Gründe, die den Beginn des Torfabbaus veranlaßt hätten. Er vermutete, daß parallel zu ähnlichen Befunden aus dem Berner Gebiet die Holzknappheit eine wesentliche Rolle gespielt habe. W. Schich (Kassel) bat um Auskunft über die Stauhöhe bei einfachen Schleusen und die Technik des Durchschleusens. Hierzu äußerten sich auch G. Oberbeck (Hamburg), U. Troitzsch (Hamburg) und G. Borger (Amsterdam). Nach der Meinung von K. Fehn (Bonn) wäre es zweckmäßig, bei der Beschreibung der Erschließungsvorgänge die Begriffe »planmäßig« und »regelmäßig« zu unterscheiden. Nur so ließe sich das Konzept der jeweiligen Netzerweiterungen erkennen und adäquat beschreiben. D. Denecke (Göttingen) wünschte genaue Auskünfte über eventuelle spätere Funktionsänderungen der Torfkanäle, die ja zunächst in sich geschlossene Verkehrssysteme darstellten, die potentiell für den übrigen Verkehr eine Rolle spielten. Weiterhin sprach er die Bedeutung von systematischen Geländebegehungen und der Luftbildauswertung für die Feststellung in Karten nur schwer zu erkennender Relikte an. K. Tiborski (Münster) vermutete, daß die Flurbereinigung für den unterschiedlichen Erhaltungszustand der Kanalsysteme in Belgien und den Niederlanden verantwortlich gewesen sein könnte. Leenders ging in einem ausgedehnten Schlußwort auf zahlreiche der gestellten Fragen ein. Was die Quellenbasis betrifft, so verwies er auf zahlreiche erhaltene Urkunden mit relativ genauen Daten. Den Beginn des Torfabbaus brachte er primär in eine Verbindung zur Holzknappheit, das Ende zur Erschöpfung der Vorräte, wodurch es zu einer räumlichen Verschiebung in Richtung Niederlande kam. Der Redner bestätigte die Rolle der Unternehmer und das Vorkommen von Salzgewinnung aus Torf, verneinte aber einen wesentlichen Einfluß des Aufkommens des neuen Energieträgers Steinkohle auf das Ende des Abbaus. Für den Ablauf der Erschließung sei die Anfertigung von kleineren Einzelplänen für jeweils einige 100 Hektar Moor charakteristisch gewesen, wobei die einzelnen Pläne oft in keinem Zusammenhang standen und auch häufig nicht direkt aufeinander folgten. Die Stauhöhe des Wassers habe maximal 80–90 cm betragen. Die Torfkanäle dienten nach Leenders später teilweise auch anderen Zwecken, z.B. als Wasserleitungen und zur Energiegewinnung, aber durchwegs nur mit geringem Erfolg.

Dietrich *Denecke* (Göttingen) berichtete über eine internationale Tagung zur mittelalterlichen Altstraßenforschung in Cuneo (Italien) Ende 1984, die hauptsächlich den Problemen in Norditalien sowie in den Schweizer und französischen

Alpen gewidmet war. Er verband diesen Bericht mit grundsätzlichen Überlegungen zu den Aufgaben der Altstraßenforschung im mitteleuropäischen Raum. Die Tagung gliederte sich in vier Vortragsblöcke, in denen 1. allgemeine Techniken und Methoden der Altstraßenforschung, 2. Straßenbau und verkehrsorientierte Anlagen, 3. die Straße als sozialer und politischer Raum und 4. regionale Probleme behandelt wurden. Aus den zahlreichen weiterführenden Kommentaren Deneckes zu den in Cuneo gehaltenen Vorträgen seien hier nur die wichtigsten herausgegriffen. Der Redner wies auf die Bedeutung einer systematischen, großräumigen Luftbildauswertung hin. Um hier auch in Gebieten mit unterschiedlicher Ausprägung der Trassen methodisch weiterzukommen, regte er eine vergleichende Untersuchung der Aussagemöglichkeiten für verschiedene Räume unter Auswertung der zahlreichen schon vorhandenen Spezialarbeiten an. Denecke bemängelte, daß bei den Geländeaufnahmen noch zu selten archäologische Untersuchungen zur Datierung und funktionalen Differenzierung der Wegerelikte durchgeführt würden. Es müßten die bisherigen Ergebnisse der Siedlungsarchäologie, die häufig versteckt in Grabungsberichten publiziert seien, einmal systematisch vor allem im Hinblick auf den Ausbau der Spurweitentypologie zusammengefaßt werden. Skeptisch äußerte sich der Redner zu den Möglichkeiten, geregelte topographische Zusammenhänge zwischen den Altstraßen und der früheren Fluraufteilung herzustellen. Es ist bekannt, daß die Klausen in den Alpen wichtige Wegbegleiter entlang der Paßstraßen waren. Denecke forderte dazu auf, auch einmal die vielen kleinen Klausen und Einsiedeleien im übrigen Mitteleuropa im Zusammenhang mit der Straßengeschichte zu untersuchen. Hier gehe es nicht zuletzt um die Bedeutung der Kirche und kirchlicher Einrichtungen für das Straßenwesen und seine Wartung. Denecke wies hier vor allem auf die Pilgerstraßen hin, die schon 1500 erstmals in einer eigenen Karte (Etzlaub) zusammengestellt worden seien. Ein wichtiges Thema der historischen Verkehrsforschung wurde in Cuneo mit den Brücken angesprochen. Denecke differenzierte die Thematik nach Brücken an Fernstraßen und Brücken an regionalen Wegen, wobei er Wert auf die Feststellung legte, daß es im Spätmittelalter bereits zahlreiche Brücken über kleine Bäche, Kanäle und Gräben gegeben habe. Die Auswertung von Baurechnungen, Akten von Grundstücksverkäufen etc. müsse unter dieser Fragestellung intensiviert werden, da die archäologische Geländeforschung mit dem Nachweis dieser vergänglichen Anlagen auch in Zukunft erhebliche Schwierigkeiten haben werde. Größere Brücken an Fernstraßen waren insgesamt seltener, obwohl sich gerade die großen Städte bemühten, die Verkehrsverhältnisse in ihrer näheren Umgebung zu verbessern. Die Frage der Rastplätze und Herbergen ist nach Denecke für den deutschen Raum noch gar nicht aufgegriffen worden. Hier gelte es, die verschiedenen Übernachtungssysteme für unterschiedliche Gruppen von Reisenden zu untersuchen und ihre kulturlandschaftlichen Auswirkungen zu erfassen. Als weiteres wichtiges Thema nannte der Redner die Erforschung der Verkehrsmittel, der Reisegeschwindigkeit und der Reisekosten. Ansatzpunkte böten hierfür z.B. die Dorsalvermerke des Briefverkehrs des Deutschen Ordens. Schließlich wurden auf der Tagung auch die sozialen Auswirkungen des Verkehrs behandelt. Es ging um die Frage, wie die Straße in spezifischer Weise erfahren und reflektiert wurde. Denecke bemerkte hierzu,

daß erstaunlicherweise bereits ganz moderne Ansätze der Humanökologie von einigen italienischen Forschern in die Altstraßenforschung eingebracht worden seien, die sonst durchwegs nur für Untersuchungen über neueste Zeiten Verwendung fänden.

Die anschließende Diskussion eröffnete J. Lafrenz (Hamburg). Er äußerte sein Erstaunen darüber, daß bei der ausgezeichneten Quellenlage in Italien auf der Tagung nicht in wesentlich stärkerem Umfange auch Aussagen zum Verkehr selbst gemacht worden seien. Denecke schränkte diese positive Aussage über die Quellenlage auf die frühe Neuzeit und bestimmte Fragestellungen ein. Weiterhin warnte er davor, die Altstraßenforschung, die er als Teil der Siedlungs- bzw. Kulturlandschaftsforschung betrachtete, zu sehr in den Bereich der Erforschung von Wirtschaft und Handel auszuweiten. Damit verlasse man die genetische Siedlungsforschung und begeben sich in den Bereich der Wirtschaftsgeschichte. K. Fehn (Bonn) unterstrich diese Problematik am Beispiel der historischen Stadtforschung, die auch einmal sehr weitgefaßt werde im Sinne eines interdisziplinären Forschungsbereichs und das andermal relativ eng auf eine bestimmte Thematik wie z.B. auf diejenige der Stadt als Siedlung zugespitzt werde. E. Sabelberg (Düsseldorf) unterstützte das Votum von J. Lafrenz. Er bestätigte die gute Quellenlage auch für das Spätmittelalter, z.B. für Siena, und plädierte für eine möglichst weite Fassung der historischen Straßenforschung. Keinesfalls könne der Handel auf den Straßen ausgeklammert und der Wirtschaftsgeschichte überlassen werden. H. Jäger (Würzburg) wies ergänzend darauf hin, daß es auch innerhalb Deutschlands bei dieser Fragestellung erhebliche Unterschiede in der Quellenlage gebe. Süddeutschland sei hier wesentlich besser gestellt als Norddeutschland. H.P. Schäfer (Würzburg) begrüßte die Hinweise auf die Bedeutung der weg begleitenden Elemente. Ihre Erforschung brächte häufig bessere Ergebnisse als die Untersuchung der Wegerelikte. Der Diskussionsredner bezweifelte die Übertragbarkeit zahlreicher Erkenntnisse der italienischen Altstraßenforschung auf den mitteleuropäischen Raum, da die Rechtsverhältnisse anders gewesen seien. Die Unterschiede müßten im einzelnen noch genauer erforscht werden. U.v.d. Driesch (Bonn) erkundigte sich nach dem Stand der französischen Altstraßenforschung, K. Fehn (Bonn) nach der Zusammensetzung des Rednerkreises nach Ländern und Fächern. D. Denecke (Göttingen) ging in seinem Schlußwort zuerst auf die Frage der Ausdehnung der Altstraßenforschung ein. Er plädierte hier für ein pragmatisches Vorgehen, ohne den Primat der formalen Betrachtung in Frage zu stellen. Gerade das Beispiel der Rechtsprobleme zeige, wie wichtig die Zusammenarbeit mit Vertretern anderer Fächer sei. Die Tagung von Cuneo sei hauptsächlich von italienischen Historikern bestritten worden; die Beteiligung von Vertretern anderer Fächer sei leider sehr gering gewesen, wie auch der Zuspruch von anderen Ländern zu wünschen übrig gelassen hätte.

Frank Norbert *Nagel* (Hamburg) gestaltete seine Einleitung zur Ganztags-Exkursion zu einem grundsätzlich orientierten Beitrag mit dem Titel »Verkehrswegwüstungen in der Kulturlandschaft« (siehe hier S. 145–170). Nach seiner Meinung kann das Studium der wüstgefallenen Straßen, Eisenbahnen und Wasserwege im Kontext des Kulturlandschaftswandels vom Standpunkt der Wüstungsforschung als Teil der Historischen Geographie oder der Industriearchäo-

logie betrieben werden. Beim ersten Verfahren überwiege der Raumaspekt, während beim zweiten die technische Entwicklung im Mittelpunkt stehe. Anzustreben sei aber eine fruchtbare Synthese zwischen beiden Forschungsansätzen. Nagel beschäftigte sich zunächst ausführlich mit der Entwicklung des Wüstungsschemas und dem Verhältnis von Wüstungsforschung und Industriearchäologie. Danach folgten Überlegungen zu einem Kartierungsschlüssel für wüstgefallene Landwege, Eisenbahnstrecken und Wasserwege. Diese theoretischen Ausführungen wurden durch regionale Beispiele aus Schleswig-Holstein (Ochsenweg, drei aufgelassene Eisenbahnstrecken, Eiderkanal) veranschaulicht.

### III. Generaldiskussion

Die Einführung in die Generaldiskussion von H.P. Schäfer (Würzburg) stellte ein weiteres Referat zu grundsätzlichen Problemen der Altstraßenforschung dar, worin die wesentlichen Grundaussagen seines Eröffnungsvortrages nochmals bestärkt und teilweise erweitert und ergänzt wurden. Den Mittelpunkt des Konzepts bildete die Forderung nach der Priorität der funktionalen Betrachtungsweise und nach einer Mitwirkung bei der Planung mit dem Ziel der Erhaltung möglichst vieler Zeugnisse früherer Verkehrssysteme. Die Altstraßenmorphologie kann nach Schäfer nicht der Ausgangspunkt der Altstraßenforschung sein, da man von diesem Ansatz aus zu leicht in eine Sackgasse geraten könne. Da sehr oft die konkrete Ausgestaltung der Straße nicht primär die Folge der Verkehrsfrequenz sei, dürften auch gut abgesicherte, durch lokale Untersuchungen gewonnene Ergebnisse über Spurweiten und Benutzungsphasen ohne Hinzuziehung anderer Quellen nicht verallgemeinert werden. Die Altstraßenmorphologie könne jedoch, kritisch betrieben, eine gute flankierende Hilfe für die auf der Auswertung von Archivalien aufbauende Altstraßenforschung sein. Deren Hauptquellen seien die Straßenrechtsakten des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit und die weggleitenden Elemente, die häufig äußere Zeichen für Rechtsverhältnisse darstellten. Schäfer schlug in diesem Zusammenhang vor, von »Altstraßenforschung« nur dann zu sprechen, wenn es um die Erforschung von öffentlich-rechtlich besonders ausgewiesenen Wegen im Sinne von »viae publicae« gehe. Da diese Straßen eine spezielle Form von Wegen seien, hieße dann der übergeordnete Begriff »Altwegeforschung« oder »Historische Wegeforschung«. Zu diesen Wegen müßten selbstverständlich auch die Gemarkungswege, die Wege innerhalb der Siedlungen und die Wege für den »Sonderverkehr«, z.B. Pilgerwege gerechnet werden. Weiterhin stellte Schäfer Überlegungen zum wechselseitigen Verhältnis von Verkehrsmitteln und Verkehrswegen an. Nach seiner Meinung schaffen einerseits die Verkehrsmittel die Verkehrswege; die Verkehrswege bestimmen andererseits aber auch die eingesetzten Verkehrsmittel. Es müßten also beide Seiten erforscht werden, um den Grad der Verkehrserschließung und das Ausmaß des kulturlandschaftlichen Geschehens bestimmen zu können. Diese Problematik wurde speziell am Beispiel des Verkehrs mit Karren bzw. Wagen erläutert. Großen Wert legte der Referent auch auf die Unterscheidung der Verkehrsarten (Personen-, Güter-, Nachrichtenverkehr) und des Verkehrszwecks (Nah-, Fern-, Sonderverkehr). Als wichtige Probleme, die noch genauer erforscht werden müßten, nannte Schä-

fer den Übergang von der frühgeschichtlichen in die mittelalterliche Zeit, die den Straßenverkehr immer stärker reglementierte, und die Auswirkungen der Verkehrstechnik auf die planmäßige Erschließung größerer Siedlungsräume wie z.B. Ostdeutschlands. Den Abschluß der Ausführungen bildete ein nochmaliger Appell an die Vertreter der genetischen Siedlungsforschung und speziell die Mitglieder des Arbeitskreises, sich nicht auf die reine Forschung zu beschränken, sondern auch wissenschaftlich fundierte Beiträge für die Erhaltung historischer Kulturlandschaftselemente zu leisten. Die Forschungsergebnisse müßten in prognostische Entscheidungshilfen für die Planung umgesetzt werden. Diese Aufgabe könne auch nicht der klassischen Denkmalpflege delegiert werden, da dieser durchwegs das Verständnis für Raumstrukturen der Vergangenheit und funktionale Zusammenhänge fehle.

Die Generaldiskussion kreiste im wesentlichen um zwei große Themenbereiche:

1. Der Stellenwert der Altstraßenmorphologie und vor allem der Spurweitentypologie innerhalb der Altstraßenforschung,
2. Aufgaben und Probleme einer angewandten Altstraßenforschung.

Um eine größere Geschlossenheit der Aussagen zu erzielen, soll im folgenden von dem tatsächlichen Ablauf der Diskussion abgewichen werden; die Beiträge werden jeweils den beiden Hauptproblembereichen zugeordnet.

H. Jäger (Würzburg) erkundigte sich nach den methodischen Möglichkeiten, bei der Erforschung der Spurbreiten zeitlich zu schichten und räumlich zu gliedern. U. Troitzsch (Hamburg) wies ergänzend auf datierte Tordurchlässe und Brückenbreiten hin. D. Denecke (Göttingen) beklagte zunächst die vielfältigen Mißverständnisse, die in Hinblick auf die von ihm erarbeiteten Spurweitentypologie bestünden. Der Sinn dieses methodischen Vorgehens sei es primär gewesen, die Vielfalt der Formen zu ordnen und dadurch überschaubar zu machen. Die Inventarisierung von noch benutzten Altstraßen, aufgegebenen, zerstörten oder verschwundenen Wegen spiele heute heute im Rahmen der Denkmalpflege eine wachsende Rolle. Er verwahrte sich dagegen, daß man ihm die Behauptung unterstelle, man könne aus der Form des Hohlweges direkt auf die Funktionen der Straßen oder sogar auf die Verkehrsfrequenzen schließen. Viel wichtiger seien die fossilen Spuren des Verkehrs, die durch die Siedlungsarchäologie erforscht werden könnten. Die alte Wegesohle mit Radspuren sei sehr häufig noch erhalten und könne an geeigneten Stellen ausgegraben werden. Über die Normierung der Spurbreiten könne kein Zweifel bestehen; sie gehe eindeutig aus zahlreichen schriftlichen Quellen hervor, worin sich auch Belege für die Einschränkung bestimmter Wege auf festgelegte Fahrzeugtypen fänden. Denecke betonte abschließend nochmals, daß für weitergehende Folgerungen meist die formale Methode nicht ausreiche; gerade die genetische Siedlungsforschung dürfe aber die konkrete Ausprägung der Verkehrswege in der Kulturlandschaft nicht als unwichtig ansehen. K. Fehn (Bonn) warnte davor, eine Methode gegen die andere auszuspielen, und forderte eine adäquate Verbindung von Gelände- und Archivforschung. P. Schmid (Wilhelmshaven) gab zu bedenken, daß bei archäologischen Grabungen, z.B. auf der Feddersen Wierde, festgestellt werden konnte, daß in vor- und frühgeschichtlichen Siedlungen erstaunlich viele Wagentypen in ein und

derselben Zeit verwendet worden seien. Dieser Befund müsse in der Altstraßenforschung noch intensiver durchdacht werden. Auf eine entsprechende Frage von G. Borger (Amsterdam) bestätigte S. Gissel (Kopenhagen), daß eine ähnliche Situation auch bei den Schiffstypen bestanden habe. Nach der folgenschweren Umstellung auf die Kogge-Schiffahrt seien die alten Schiffstypen nicht verschwunden, sondern auf für Koggen nicht geeigneten Wasserwegen weiterbenutzt worden. H.P. Schäfer (Würzburg) schließlicb rundete das Bild durch Hinweise auf ähnliche Reaktionen im Umfeld der großen Städte nach größeren verkehrstechnischen Innovationen ab.

Die Diskussion über die Angewandte Altstraßenforschung wurde durch ein längeres Statement von G. Borger (Amsterdam) ausgelöst. Er forderte vom Historischen Geographen eine Hinwendung zu den historischen Elementen in der heutigen Kulturlandschaft. Während er in dieser Hinsicht den Niederlanden und auch der Schweiz ein gutes Zeugnis ausstellte, vermißte er für die Bundesrepublik Deutschland ausgedehntere einschlägige Aktivitäten. Besonders wichtig sei es, die Historischen Geographen in die Planung einzubauen, weil nur so eine laufende Berücksichtigung der historischen Substanz bei Kulturlandschaftsveränderungen sichergestellt sei. Die Entscheidung, ob ein derartiges Element erhalten werde oder nicht, müsse der in der Planung tätige Historische Geograph nach Abwägung auch anderer Gesichtspunkte treffen, da nur er den nötigen Sachverstand habe. Wenn eine gute Begründung vorliege, sei die Aussicht auf Erfolg relativ gut. Borger stufte die Bedeutung des planerischen Schutzes höher ein als diejenige des Denkmalschutzes oder des Naturschutzes. M. Müller-Wille (Kiel) stellte aus der Sicht der Archäologie die Situation in Dänemark als vorbildlich heraus, wo ganze historische Wegestrecken erhalten und die küstennahen subaquatischen Bereiche systematisch auf Verkehrsspuren untersucht würden. Für Schleswig-Holstein konstatierte er hingegen einen erheblichen Nachholbedarf. P. Schmid (Wilhelms- haven) zeichnete für Niedersachsen ein etwas günstigeres Bild. Es gebe detaillierte Landesaufnahmen und Inventarisationen. Für die Zukunft sei vor allem der Schutz größerer geschlossener Gebiete nötig, was nur bei einer gezielten Auswahl geeigneter Objekte erreichbar sei. Schmid teilte mit, daß besonders für das Küstengebiet sich Lösungen zum Schutz ganzer Objektgruppen abzeichneten, was nicht zuletzt auf die dort schon jahrzehntlang bewährte gute Zusammenarbeit zwischen Archäologen, Historikern und Historischen Geographen zurückzuführen sei. H. Krüger (Bonn) berichtete über die anders gestalteten gesetzlichen Grundlagen im Rheinland und stellte mit Befriedigung ein wachsendes Verständnis für die hier anstehenden Fragen in weiten Kreisen der Bevölkerung fest. G. Oberbeck (Hamburg) beleuchtete die Situation aus der Sicht eines Mitglieds der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Dort finde man aus unterschiedlichen Gründen häufig nicht genügend Verständnis für die historische Perspektive. Positiv sei jedoch zu vermerken, daß nicht zuletzt durch die Tätigkeit der Akademie der Umweltschutzgedanke in alle Flächennutzungspläne aufgenommen worden sei, wodurch auch Ansatzpunkte für die Berücksichtigung der historischen Elemente geschaffen worden seien. H.P. Schäfer (Würzburg) gab seiner Überzeugung Ausdruck, daß nur die Kombination von gesetzlichen Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit und wissenschaftlicher Grundlagenforschung zum

Erfolg führe. K. Fehn (Bonn) entwickelte Vorstellungen, wie man als Historischer Geograph am besten zu einer Bewertung der Kulturlandschaftselemente gelangen könne. Er ging davon aus, daß die Entscheidung über die Erhaltung eines Elements nach Abwägung aller denkbaren Gesichtspunkte, die von verschiedenen Seiten vorgetragen würden, von politischen Gremien getroffen werde. In diesen Entscheidungsprozeß müßten die Vertreter der genetischen Siedlungsforschung bzw. der Historischen Geographie eingreifen. Dies sei aber nur sinnvoll und erfolgsversprechend, wenn sie nach Kriterien bewerteten, die aus ihrem eigenen Wissenschaftsbereich stammten. Sie dürften also nicht den ästhetischen Wert, den Erholungswert oder andere Werte betonen, sondern müßten den spezifischen historisch-geographischen Wert herausstellen. Je höher dieser Wert sei, desto besser könne die Erhaltung eines Objekts begründet werden. Diese Erkenntnisse der Grundlagenforschung gelte es dann in den einschlägigen Gremien vorzutragen und zur Basis von Entscheidungen zu machen. H. Jäger (Würzburg) begrüßte grundsätzlich die Vorschläge von K. Fehn, gab aber zu bedenken, daß ohne geeignete gesetzliche Bestimmungen jegliche Aktivitäten der Historischen Geographen ins Leere stießen. Es müßte also zumindest eine Anhörungspflicht erreicht werden. K. Fehn (Bonn) erkannte die Berechtigung dieser Sicht an, warnte aber vor einem möglichen »circulus vitiosus«. Wenn bei den verantwortlichen Stellen sich die Meinung festsetze, eine Anhörung bringe nichts, da keine wissenschaftlich begründeten Voten zu erwarten seien, würde sich die Anhörungspflicht politisch nicht durchsetzen lassen. Also müßten auch bei ungenügender gesetzlicher Grundlage zumindest exemplarische Untersuchungen durchgeführt werden, um die Relevanz dieser Forschungsrichtung aufzuzeigen. K. Aerni (Bern) stellte noch einmal die nach seiner Meinung entscheidenden Punkte heraus: 1. Es müssen größere Flächen als Ganzes geschützt werden. 2. Dafür müssen die Vertreter der Planungsbehörden und die weitere Öffentlichkeit gewonnen werden. 3. Historisch orientierte Geographen müssen an der Planung dauerhaft mitwirken. 4. Diese zukünftigen Planer müssen schon während ihres Studiums auf diese Aufgaben vorbereitet werden, vor allem in längeren Praktika. U. Troitzsch (Hamburg) bemängelte zunächst, die Generaldiskussion habe sich zu wenig mit der Grundfrage des Historikers, was gewesen ist und wie es gewesen ist, beschäftigt; dann äußerte er sich zu Problemen der Industrie-archäologie. Er sah die Hauptschwierigkeiten in der viel zu geringen Zahl von Forschern, die weitgehend auf sich gestellt ohne engere Bindung untereinander tätig seien, sowie in der noch nicht genügend sensibilisierten Öffentlichkeit. Zur Besserung der Situation schlug er zwei Wege vor: 1. Die Erarbeitung eines Handbuchs, worin systematisch zusammengestellt werden müsse, was bei Bodenuntersuchungen an Artefakten eventuell anfallen könne. 2. Ein Verzeichnis von Experten für die einzelnen Sachbereiche, die bei der Identifizierung behilflich sein könnten. Er räumte ein, daß für die genetische Siedlungsforschung bei der Beschäftigung mit den häufig flächenhaft ausgeprägten schutzwürdigen Elementen die vorgeschlagenen Wege weniger erfolgsversprechend seien. W. Krings (Bamberg) wandte sich gegen die Vorstellung, es habe bis vor kurzer Zeit keinerlei Aktivitäten zur Erhaltung der Verkehrsdenkmäler gegeben. Offensichtlich seien aber die verschiedenen Inventarisierungen und Landesaufnahmen von der

Planung nicht beachtet worden. H. Jäger (Würzburg) bestätigte diesen Befund, wies aber darüber hinaus darauf hin, daß manche dieser Zusammenstellungen, wie z.B. die Historische Exkursionskarte von Niedersachsen, ihrer ursprünglichen Intention nach keine Grundlagen für die Planung bereitstellen sollten. D. Denecke (Göttingen) unterstrich diese Aussage. Für die Zukunft sollte man nach dem Vorbild des »Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz« weiterhin wissenschaftlich hochrangige Bestandsaufnahmen durchführen, diese aber konsequent für Planungszwecke einsetzen.

Klaus Fehn

»Räume der Geschichte – Geschichte des Raums«

Der 36. Deutsche Historikertag vom 8. bis 12. Oktober 1986 in Trier aus der Sicht der genetischen Siedlungsforschung

Der Trierer Historikertag beschäftigte sich mit dem Thema »Räume der Geschichte – Geschichte des Raums«, also einem Problemfeld, das enge Beziehungen zur genetischen Siedlungsforschung aufweist. Im Programm wurde diese Schwerpunktsetzung folgendermaßen begründet: »Im Zentrum des Trierer Historikertages steht das Thema 'Räume der Geschichte – Geschichte des Raums'. Damit soll eine in der Bundesrepublik Deutschland zum Teil vernachlässigte und deshalb neu zu entdeckende, zum Teil durch jüngere Forschungen bereits neu beleuchtete Dimension der Geschichte in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit gerückt werden. Die Vernachlässigung ist gewiß auch durch frühere Überbetonungen 'geopolitischer' Gesichtspunkte sowie durch deren Inanspruchnahme für die Ambitionen des 'Dritten Reiches' bedingt. Deshalb ist es dringend, die Geopolitik zu diskutieren. Es sollen aber auch die räumlichen Aspekte von historischen Ereignissen, Prozessen, Strukturen und politischen Organisationsformen ins Licht gerückt werden; es soll gefragt werden, wie Kunst und Wirtschaft räumlichen Bedingungen unterliegen und sie ihrerseits verändern, mit welchen rechtlichen Instrumenten Raum beherrscht wird. Und es sollen die Spannung zwischen Land und Meer, der räumliche Niederschlag gesellschaftlicher Unterschiede oder herrscherlichen Willens in der Stadt, die verschiedenen Siedlungsstrukturen auf dem Lande, nicht zuletzt die Bedeutung der räumlichen Lage für die Staaten in Mitteleuropa thematisiert werden. Daneben steht das große Problem einer Geschichte des Raums, wie sie sich in der Gegenwart geradezu handgreiflich in der Veränderung des immer schneller übersehbar und durchquerbar werdenden Erd- und Weltraums und seiner Einbeziehung in die Politik vollzieht. In dieser neuen Situation sollte auch die Historie das Ihre zum Begreifen der gegenwärtigen Orientierungsprobleme beitragen, indem sie nach früheren Formen des Lebens im Raum, der Beherrschung des Raums und seiner Erschließung fragt. Wie verhält es sich mit der Kommensurabilität zwischen Mensch und Raum, zwischen Raum und Zeit? Wie trug sich das in menschliche Identität und Autonomie ein, wie vermittelte es sich durch Staaten und Kommunikationssysteme? Die Geschichte von den uns bekannten Anfängen über die Großreiche des Orients und die griechische Polis, die sich nahezu unräumlich verstand, aber um so mehr Raum erschloß, über das raumbeherrschende römische Imperium und die sich ausbildenden Herrschaftsräume des Mittelalters bis zu den Staaten- und Hegemonialsystemen der Neuzeit war auch eine Geschichte des Raumes. Stoff

und Anlaß genug also, um das Thema 'Räume der Geschichte - Geschichte des Raums' in den Mittelpunkt zu stellen und von seiner Behandlung Anstöße für eine weitere Arbeit zu erwarten«.

Es können hier nicht die Themen aller Sektionen, geschweige denn die Titel aller Vorträge genannt werden. Einige Hinweise müssen genügen. Die Sektionen 1, 12 und 20 beschäftigten sich mit *Konstanz und Wandel raumbestimmender Kräfte* in dem Grenzraum zwischen *Gallia und Germania, Frankreich und Deutschland*, und zwar für drei Epochen. 1. Die römische Kaiserzeit. 2. Das hohe Mittelalter. 3. Die Zeit zwischen Aufklärung und Restauration. Die Sektion 3 widmete sich dem Werk 'Der Raum Westfalen' als *Paradigma historischer Raumforschung*, die Sektion 4 der *Dynamik von Wirtschaftsräumen*, die Sektion 7 dem Thema *Raum und Geschichte im Spiegel der Wanderungsbeziehungen: Die Rolle deutschsprachiger Zuwanderer in Osteuropa*, die Sektion 10 dem Komplex *Bewältigung räumlicher Distanzen und die Erschließung von Räumen durch die unternehmerische Wirtschaft vom Spätmittelalter bis zur Gegenwart*, die Sektion 16 der *Entwicklung und Gestaltung von Räumen als Gegenstand des Geschichtsunterrichts*, die Sektion 17 den *Siedlungsräumen im antiken Griechenland in interdisziplinärer Sicht*, die Sektion 18 dem Thema *Entstehung und Wandel städtischer Wohnräume unter besonderer Berücksichtigung des Problems sozialer Ungleichheit*, die Sektion 22 dem Thema *Technik und Raum: Transferprobleme in der Technikgeschichte* und die Sektion 26 dem *Raum als geschichtsdidaktischer Kategorie*. Unter den insgesamt 27 Sektionen befand sich schließlich auch noch eine speziell historisch-geographische zu dem Rahmenthema *Geographie in der Geschichte: Siedlungsräumliche Entwicklung - räumliche Systeme, Beziehungsgefüge und Prozesse*, die für den »Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa« von D. Denecke und K. Fehn organisiert worden war (= Sektion 13). Schließlich ist auf einschlägige Podiumsdiskussionen und öffentliche Vorträge hinzuweisen, die sich mit der *Mittellage und nationale(n) Identität* (Podiumsdiskussion unter Leitung von Ch. Meier), der *Konzeption für ein Historisches Museum in Berlin* (Podiumsgespräch und offene Plenumsdiskussion), *Geopolitische(n) Versuchungen bei der Interpretation der Beziehungen zwischen Raum und Geschichte: Eine kritische Bilanz der Konzeptionen und Theorien seit Friedrich Ratzel* (öffentlicher Vortrag von P. Schöller) und dem Thema *Raum und Geschichte* (Schlußvortrag von R. Koselleck) beschäftigten.

Im folgenden sollen die zusammengehörenden Sektionen 1, 12 und 20 (mit insgesamt 16 Vorträgen ausschließlich von Historikern), die beiden Sektionen 18 und 26 (mit jeweils vier Rednern aus der Geschichtswissenschaft und der Geographie) sowie besonders die Sektion 13 (mit 4 Rednern aus der Historischen Geographie) vorgestellt werden. Schließlich wird auch noch ein kurzer Blick auf die beiden Vorträge des Geographen P. Schöller und des Historikers R. Koselleck geworfen.

Das Konzept für die drei Sitzungen über den Raumgefügewandel im westlichen Zwischenraum *Zwischen Gallia und Germania bzw. Frankreich und Deutschland* wurde maßgeblich von F. Irsigler geprägt, der auch den einleitenden Vortrag zu allen drei Sektionen hielt. Er führte aus, daß die Behandlung des

Themas auf dem Trierer Historikertag der erste Schritt zu einem umfassenden, längerfristig angelegten Forschungsprogramm an der Universität Trier sein solle, das von den verschiedenen Teilbereichen der Geschichtswissenschaft getragen werde. Leider äußerte sich Irsigler nicht deutlich zur Frage der Interdisziplinarität dieser Pläne, wenn auch aus einzelnen Andeutungen zu entnehmen war, daß an die Mitarbeit anderer Fächer, wie z.B. der Volkskunde, der Sprachgeschichte und wohl auch der Historischen Geographie gedacht ist.-

Im Titel der Sektionenfolge wird von Konstanz und Wandel raumbestimmender Kräfte gesprochen; im Vortrag ist darüber hinaus auch die Rede von Konstanz und Wandel der Raumstrukturen, von Raumkonzepten, Raumeinheiten, Raummustern, Raummorphologien, Raumbezügen, Zentralitätsstrukturen, Hierarchien, raumbildenden Faktoren, raumdefinierenden Elementen und Raumtypen, ohne daß immer genügend deutlich definiert wurde, wodurch sich die einzelnen Begriffe unterscheiden. Mit Recht wies Irsigler auf ältere einschlägige Forschungsansätze in der Wirtschafts-, Landes- und Stadtgeschichte, aber auch auf die interdisziplinären Bereiche der Kulturraum- und der Zentralitätsforschung hin. An das Ende seiner Ausführungen stellte Irsigler eine Typologie historischer Räume mit Hinweisen auf die jeweils dominanten Definitionskriterien und auf Forschungskonzepte. Er unterschied dabei drei große Forschungsbereiche: die Zentralitätsforschung, die Kulturraumforschung und die geographische bzw. historische Landeskunde. Für die Siedlungsforschung besonders relevant sind unter den beispielhaft genannten Raumtypen die Siedlungsräume (hier verstanden als Verbreitungsräume bestimmter Siedlungen), die Naturräume und die Kulturlandschaften, wozu man sich noch einige weitere Erläuterungen vor allem in Hinblick auf die konkrete Erforschung gerade dieser Raumtypen im Rahmen der Geschichtswissenschaft gewünscht hätte. Hiermit sind das Problem des Stellenwerts und des Standorts der Siedlungsgeschichte innerhalb der Geschichtswissenschaft, aber auch das Verhältnis von Geschichtswissenschaft zu Historischer Geographie angesprochen, also zentrale Themen für den »Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa«.

Die übrigen Redner der drei Sektionen sind in sehr unterschiedlicher Weise auf die Vorstellungen von Irsigler eingegangen; dies wird besonders deutlich, wenn man die im Einleitungsreferat verwendete Terminologie wiederzufinden versucht. Immerhin ist es schon sehr positiv zu bewerten, daß sich eine derartig große Zahl von namhaften Historikern einmal systematisch mit den Strukturen eines Raumes und den raumprägenden Kräften in den Bereichen der Politik und der Verwaltung, der Wirtschaft und der Gesellschaft sowie der Kirche und der Kultur auseinandergesetzt hat. Aus der Sicht der Siedlungsforschung bleibt es zu bedauern, daß keiner der Redner - von Andeutungen abgesehen - sich mit der Siedlungsgeschichte des Raumes beschäftigt hat. Dabei hätte gerade der Begriff »persistente Kulturlandschaftselemente«, der im letzten Jahrzehnt im Bereich der Historischen Geographie intensiv diskutiert wurde, einen hervorragenden Ansatzpunkt für einen einschlägigen Beitrag geboten. Meistens war in den Vorträgen nur von den Naturbedingungen, also den »naturräumlichen, geologisch-geographischen Gegebenheiten (Morphologie, Flußsystem, Bodenarten, Klima etc.)« (Vortrag Genicot) und nicht von den im Laufe der Geschichte vom Men-

schen gestalteten Kulturlandschaften mit all ihren Einzelementen die Rede. Trotz aller guten Vorsätze kam in den drei Sektionen doch bei vielen Rednern die veraltete Vorstellung von den Aufgaben der Historischen Geographie zum Vorschein, die die Zusammenarbeit zwischen Historikern und Historischen Geographen so oft erschwert. Erfreulich war andererseits, daß nur sehr selten der umstrittene Begriff »Geschichtslandschaft« verwendet wurde, der ja bekanntlich schon für große Verwirrung im Grenzbereich zwischen Geschichtswissenschaft und Geographie gesorgt hat. Alles in allem handelt es sich aber bei der in den drei Sektionen des Historikertages begonnenen Behandlung von Konstanz und Wandel raumbestimmender Kräfte in einem für die europäische Geschichte so wichtigen Raum wie der westlichen Übergangszone zwischen Deutschland und Frankreich um ein sehr begrüßenswertes Unternehmen, dem eine gute Zukunft im Rahmen des geplanten Forschungsschwerpunkts an der Universität Trier zu wünschen ist. Dabei wird es hoffentlich auch Ansatzpunkte für eine Mitwirkung der einzelnen Teilbereiche der genetischen Siedlungsforschung geben.

In der von H. Reif (Essen, jetzt Berlin) geleiteten Sektion 18 zum Thema *Entstehung und Wandel städtischer Wohnräume unter besonderer Berücksichtigung des Problems sozialer Ungleichheit* wurden folgende Vorträge gehalten: 1. U. Dirlmeier (Siegen): Räumliche Aspekte sozialer Ungleichheit in der mittelalterlichen Stadt. 2. H. Reif: Stadtentwicklung und Viertelbildung im Ruhrgebiet, Oberhausen 1850–1929 und 3. A.v. Saldern (Hannover): Die Neubauviertel der 20er Jahre – ein Versuch zur Aufhebung raumbezogener sozialer Ungleichheit. Der ursprünglich vorgesehene 4. Vortrag der Geographin E. Lichtenberger (Wien) über »Strukturen und Wandlungen städtischen Wohnens unter Berücksichtigung des Problems sozialer Ungleichheit in Wien vom 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts« fiel leider aus.

In seiner Einführung stellte H. Reif fest, daß es nur wenige Forschungen über die Bildung und Umgestaltung sozialer Räume in der Vergangenheit gebe. Eine wesentliche Frage sei dabei, wie sich räumliche Distanzen zu sozialen Distanzen verhielten. Die vorliegenden Theorien aus dem Bereich der Stadtökologie, Stadtsoziologie und Stadtgeographie haben nach der Meinung des Redners gravierende Mängel, da sie vor allem zu sehr auf die modernen Großstädte ausgerichtet seien und nur wenige Verlaufshypothesen anböten. Reif plädierte für wesentlich breiter angelegte Forschungen, die zunächst einmal mit der genaueren Beschreibung der Verteilungs- und Raummuster beginnen und dann die Bedeutung dieser Muster für ungleiche soziale Gegebenheiten herausarbeiten sollten. Hierzu seien vor allem vier Themen zu behandeln. 1. Die räumliche Gliederung der Stadt. 2. Die Hierarchie städtischer Wohnräume. 3. Die speziellen Bevölkerungsgruppen. 4. Die differentiellen Aneignungsweisen von Wohnräumen durch diese Gruppen.

U. Dirlmeier beschäftigte sich mit dem raumbezogenen Sozialgefälle in den spätmittelalterlichen Städten. Dabei kam er zu dem Ergebnis, daß im Normalfall ganz unterschiedliche Schichten auf engstem Raum zusammenlebten. Die starke soziale Differenzierung führte zwar zu einer Abgrenzung, aber nicht zu einer Ausgrenzung, vorausgesetzt, es handelte sich um gesellschaftlich anerkannte Gruppen. Dirlmeier wies auf die erheblichen Quellenprobleme bei der Beschäf-

tigung mit Sozialräumen in mittelalterlichen Städten hin. Die Quellen erlaubten entweder nur qualitative Aussagen oder sie könnten nicht raumbezogen ausgewertet werden, da die Lokalisierung ihrer Angaben nicht möglich sei. Aufschlußreich seien die zeitgenössischen Vorstellungen über die ideale Verteilung der Wohnbevölkerung über die Stadt hinweg. Es habe im Spätmittelalter zentral-periphere Ordnungselemente gegeben, die aber durchwegs wirtschaftliche Gründe gehabt und nicht auf eine soziale Diskriminierung abgezielt hätten. Dies zeige vor allem die Vermögenstopographie. Der Vortragende wies schließlich nachdrücklich darauf hin, daß auch die einzelnen Behausungstypen noch genauer darauf untersucht werden müßten, ob sie auf soziale Segregation hin angelegt waren.

H. Reif führte am Beispiel von Oberhausen vor, wie die bauliche Entwicklung des jungen Industrieortes die soziale Segregation förderte. Er stellte für die Zeit von den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts an eine deutliche Distanzierung der Gruppen und eine Verschärfung der sozialen Ungleichheit fest. Ein wesentlicher Grund hierfür seien die kommunalpolitischen Entscheidungen gewesen, die sich gegen einen großen Teil der Bevölkerung gerichtet hätten. Die frühen Raumordnungsvorstellungen hätten fast nur das Zentrum und die Wohnviertel der Begüterten berücksichtigt und für das Arbeiterviertel Dierich nicht einmal die einfachste moderne Infrastruktur geschaffen. Erst der genossenschaftliche Wohnungsbau habe die sozialen Spannungen etwas verringert, ohne die soziale Segregation wesentlich zu beeinflussen.

A. v. Saldern stellte auf der Basis der Ergebnisse eines interdisziplinären, von der Stiftung Volkswagenwerk geförderten Forschungsprojekts über die Neubauviertel der 20er und 60er Jahre unseres Jahrhunderts Überlegungen an, ob die Maßnahmen der 20er Jahre die raumbezogene soziale Ungleichheit aufgehoben hätten. Insgesamt gesehe verneinte die Referentin die Frage. Sie behandelte das Thema auf vier unterschiedlichen Ebenen: der normativen, der ideologischen, der architektonischen und der kulturellen. Als wesentliche Quellen nannte sie Siedlungszeitschriften und Befragungen von Einheimischen. In die neuen Siedlungen der 20er Jahre seien nicht diejenigen eingezogen, für welche diese an sich gebaut worden seien, die Arbeiter, sondern die untere Mittelschicht. Die sozialräumliche Distanz zu den klassischen Arbeitervierteln habe sich dadurch sogar noch vergrößert. Ein wichtiger Grund hierfür sei der zu geringe Handlungsspielraum eines sozial orientierten Staates in Deutschland im Gegensatz zu demjenigen der Verwaltung im Land Wien gewesen, wo die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für den Neubau von billigen Arbeiterwohnungen mit zahlreichen Gemeinschaftseinrichtungen bestanden hätten.

Nach den einzelnen Vorträgen wurde relativ ausführlich diskutiert. Leider fand keine Generaldiskussion statt, die die beiden zeitlich weit auseinanderliegenden Themenbereiche unter der übergeordneten Fragestellung wieder zusammengeführt hätte. Hier machte sich natürlich das Fehlen des Vortrags von E. Lichtenberger über das frühneuzeitliche Wien als des vorgesehenen zeitlichen Zwischenglieds negativ bemerkbar. Obwohl insgesamt gesehen aus diesem Thema sicher noch mehr herauszuholen gewesen wäre, gehörte vom Standpunkt der genetischen Siedlungsforschung her gesehen diese Sitzung sicher zu den einschlägigsten der Tagung.

In der von H.G. Kirchhoff (Dortmund) geleiteten Sektion 26 über *Raum als geschichtsdidaktische Kategorie* wurden folgende Vorträge gehalten: 1. H.-E. Gorki (Dortmund): Die Kategorie Raum in der Geschichtsdidaktik aus der Sicht eines Kulturgeographen. 2. M. Zenner (Regensburg): Historisches Bewußtsein in Grenzräumen, insbesondere des Elsaß und des Saarlandes. 3. J. Kuropka (Vechta): Regionalgeschichte als Heimatgeschichte.

H.-E. Gorki betonte einleitend, daß es nicht nur den breiten Überschneidungsbereich der Historischen Geographie im engeren Sinne gebe, sondern darüber hinaus noch einen Saum intensiver Berührung zwischen Geschichte und Geographie seitens der Geographie auf deren gesamtem anthropogeographischen Flügel. Ebenso wenig wie geographische Erkenntnisse nicht ohne Einbeziehung der Veränderung in der Zeit zustandekommen könnten, gebe es auch kein historisches Geschehen ohne irgendeine Wechselwirkung mit dem Raume. Im Hauptteil seines Vortrags beschäftigte sich Gorki dann mit der Frage, wie die sachlich unumgängliche Kategorie Raum im Geschichtsunterricht wirksam zur Geltung gebracht werden könnte. Da nun das geeignetste Mittel zur Darstellung und Verdeutlichung räumlicher Erscheinungen die Karte sei, müsse gefragt werden, was diese hinsichtlich der Anbahnung von Raumverständnis im Schulunterricht leisten könne. Gorki stellte hierzu die These auf, daß die thematischen Karten immer komplizierter würden, und die Aufnahmefähigkeit zur Decodierung der vielseitigen kartographischen Informationen immer mehr abnehme. Es sollte deshalb vorrangig mit sehr einfachen, aber gerade deshalb instruktiven Darstellungen ausgewählter, für das historische Thema belangreicher räumlicher Komponenten gearbeitet werden. Am besten eigneten sich hierfür Aufbautransparente.

Im zweiten Vortrag beschäftigte sich M. Zenner mit den Grenzräumen, die sie als Zonen definierte, wo geschichtliche Größen wie Staaten, Völker, Kulturen und Sprachgruppen aufeinanderstoßen. Hier entstehe ein spezifisches Bewußtsein von der eigenen Geschichte und der besonderen geographisch-historischen Identität, das sich von dem Selbstbild und dem Geschichtsbewußtsein jener größeren historischen Gebilde und Räume, zu denen man auch gehöre oder sich zugehörig betrachte, abhebe. Die Vortragende plädierte für eine gezielte Behandlung der Grenzräume im Geschichtsunterricht, da hierdurch wesentliche Bildungsziele erreicht werden könnten. Wenn es heute darum gehe, nicht einfach Geschichtsbilder und Nationalbewußtsein zu vermitteln, sondern Prozesse der Bildung von Geschichtsbewußtsein zu verdeutlichen und zur Reflexion und Begründung von Identifikation und Loyalitätsbeziehungen zu befähigen, könne die Anknüpfung an Loyalitätskonflikte in Grenzräumen eine Schlüsselfunktion gewinnen. Im zweiten Teil legte M. Zenner aus einem Forschungsprojekt über »Geschichtsbewußtsein und Geschichtsunterricht im deutsch-französischen Grenzgebiet« Untersuchungsergebnisse zum modernen historischen Bewußtsein im Elsaß und an der Saar vor.

J. Kuropka ging davon aus, daß sich im Handbuch der Geschichtsdidaktik von 1985 statt des Stichwortes Regionalgeschichte wieder das Stichwort Heimatgeschichte finde, nun aber als neue »demokratische« Heimatgeschichte definiert. Die didaktische Konzeption dieser »neuen« Heimatgeschichte ist nach Meinung des Redners weitgehend mit der »alten« identisch. Differenzen könnten eher in

den favorisierten Methoden, den Motiven der Befürworter, dem didaktischen Umfeld und den sozialen Trägern einer »Geschichtsbewegung« gefunden werden, wobei die verbreitete Hinwendung zur Heimatgeschichte starke Impulse in Richtung auf einen lebensweltlich-alltagsgeschichtlichen Ansatz erhalte. Über den Alltagsbegriff werde schließlich neuerdings »Heimat« mit »Region« verknüpft, womit »Region« in die Nachbarschaft von »Lebenswelt« rücke. Kuroпка zog am Schluß seines Vortrags das Fazit, Heimatgeschichte/Regionalgeschichte könne über die bekannten unterrichtlich-didaktischen Möglichkeiten hinaus auch als »neue« oder gar »demokratische« kein Profil gewinnen, weder als wissenschaftliche Disziplin noch als eigenständiger Unterrichtsinhalt. Sie könne – auch in neuem Gewande – am ehesten als »ständige Kritik« die allgemeine Geschichte begleiten.

Die Sektion litt stark unter dem ungünstigen Termin. Dadurch kam keine Gesamtdiskussion zustande, die die sehr unterschiedlichen Beiträge auf der gemeinsamen Ebene des Sektionsthemas zusammengeführt hätte. Die siedlungskundlichen Aspekte spielten in allen drei Beiträgen keine wesentliche Rolle.

Erfreulicherweise war es auf dem Trierer Historikertag möglich, den Beitragsmöglichkeiten der Historischen Geographie zum Tagungsthema: »Räume der Geschichte – Geschichte des Raums« eine eigene Sektion zu widmen (= Nr. 13). Nach eingehenden Überlegungen verzichteten die beiden Leiter der Sektion D. Denecke und K. Fehn bei der Planung des Programms auf Fallstudien und konzentrierten sich ganz auf das Aufzeigen wichtiger Tendenzen in der Historischen Geographie. Es sollten sowohl die mehr traditionellen Fragestellungen und Methoden bei der Erforschung von Siedlungsräumen als auch die jüngeren Ansätze zur dynamischen Betrachtung räumlicher Systeme und Prozesse vorgestellt werden, um die Historiker zu einer stärkeren Beachtung räumlicher Perspektiven in der Geschichte und der geschichtlichen Entwicklung von Räumen im geographischen Sinne (Siedlungs- und Kulturlandschaften, gestaltete und zu gestaltende Siedlungsräume, Aktionsräume sowie abstrakte Räume von Systemen und Beziehungsgefügen) anzuregen. Obwohl die Sitzung für den »Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa« durchgeführt wurde, erschien eine räumliche Einschränkung in Trier nicht sinnvoll. Deshalb wurden bewußt zwei Geographen zu Vorträgen gebeten, deren historisch-geographische Forschungen im Vorderen Orient (W. Hütteroth) bzw. im vorkolonialen Nordamerika (D. Fliedner) ihren Schwerpunkt haben. Zum Gesamthema *Geographie in der Geschichte: Siedlungsräumliche Entwicklung – räumliche Systeme, Beziehungsgefüge und Prozesse* wurden nach einer Einführung von D. Denecke, der das Konzept der Sektion hauptsächlich entworfen hatte, folgende Vorträge gehalten: 1. K. Fehn (Bonn): Konzeptionen historisch-geographischer Betrachtung siedlungsräumlicher Entwicklung. 2. W.D. Hütteroth (Erlangen): Quellen und Methoden historisch-geographischer Rekonstruktion siedlungsräumlicher Entwicklung in außereuropäischen Ländern unter besonderer Berücksichtigung des Nahen Ostens. 3. D. Fliedner (Saarbrücken): Die Struktur raumverändernder Prozesse in der Geschichte. 4. D. Denecke (Göttingen): Historisch-geographische Forschungsansätze der Betrachtung räumlicher Systeme, Beziehungsgefüge und Prozesse.

In seiner Einleitung wies D. *Denecke* mit Nachdruck darauf hin, daß sich das Forschungsfeld der Historischen Geographie im Laufe seiner Geschichte vielfach einschneidend verändert habe, wobei fast immer auch das Verhältnis von Geographie und Geschichtswissenschaft tangiert worden sei. Für die Zukunft sei es am günstigsten, die Historische Geographie als ein eher interdisziplinäres Forschungsfeld zu betrachten, das sich von eigenen integrierten Betrachtungsweisen und Fragestellungen her definiere. Gerade im Hinblick auf die zum Teil enge Verknüpfung von Geographie und Geschichte in der Schule komme der weiteren Entwicklung einer (historisch-geographisch unterbauten) Umwelt- und Gemeinschaftskunde besondere Bedeutung zu.

K. *Fehn* bemängelte am Beginn seines Vortrags über »Konzeptionen historisch-geographischer Betrachtung siedlungsräumlicher Entwicklung« die häufig unbefriedigenden Vorstellungen vieler Historiker über die Bedeutung der Historischen Geographie. Danach zeigte er den Wandel der historisch-geographischen Hauptfragestellungen parallel zu den vier wissenschaftsgeschichtlichen Phasen der Geographie (geosopisch-beziehungswissenschaftlich, morphologisch-physiognomisch, funktional-dynamisch, theoretisch-mathematisch) auf. Dabei legte er Wert auf die Feststellung, daß die Entwicklung sich evolutionär abgespielt habe und ältere Ansätze als Nebenfragestellungen erhalten geblieben seien, die sich zu gegebener Zeit wieder mit modernen Problemfeldern hätten verbinden können. Als Beispiele nannte Fehn die Historische Umweltforschung, die Angewandte Historische Kulturlandschaftsforschung, die Erforschung funktionaler Räume und die zeiträumliche Prozeßforschung. Die neuen Forschungsergebnisse der Historischen Geographie seien wichtige Bausteine einer historischen Siedlungsforschung, die sich seit der Gründung des interdisziplinären »Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa« wesentlich stabilisiert habe. Unabhängig von den Erfolgen im Bereich der interdisziplinären Zusammenarbeit müßten aber die Bemühungen fortgesetzt werden, innerhalb der Fächer Geographie, Geschichte und Archäologie der Siedlungsforschung eine angemessene Stellung zu verschaffen. Der Redner bedauerte sagen zu müssen, daß es hier vor allem in der Geschichtswissenschaft trotz einer alten Tradition (R. Kötzschke u.a.) besonders große Defizite gäbe.

W.D. *Hütteroth* unternahm in seinem Vortrag über »Quellen und Methoden historisch-geographischer Rekonstruktion siedlungsräumlicher Entwicklung in außereuropäischen Ländern unter besonderer Berücksichtigung des Nahen Ostens« den Versuch, die Übertragbarkeit der mitteleuropäischen Fragestellungen und Methoden der Historischen Geographie auf den islamischen Orient darzulegen und zu diskutieren. Sein Ziel war der Nachweis, daß viele uns selbstverständliche Attribute der historischen europäischen Kulturlandschaft keineswegs selbstverständlich wären und deshalb auch die darauf aufbauenden Forschungsmethoden versagen müßten. Nach Hütteroth ist der kulturlandschaftsgeschichtlich arbeitende Geograph in starkem Maße auf Kenntnisse und Arbeitstechniken aus Nachbardisziplinen wie z.B. der Orientalistik angewiesen. Nur so werde es möglich, die wertvollen Archivbestände aus dem ehemaligen Herrschaftsbereich des Osmanisch-Türkischen Reiches, die seit dem 15. Jahrhundert in großer Anzahl erhalten seien, auszuwerten. Hütteroth zeigte an zwei

Beispielen die Andersartigkeit orientalischer Kulturlandschaften. Erstens liege das Altsiedelland häufig nicht in den fruchtbaren Becken, Tälern und Ebenen, sondern im kargen Gebirge, da die Sicherheit der Siedlungslage wichtiger als die agrarische Gunst gewesen sei. Zweitens sei wegen des Fehlens eines kleinraumorientierten grundherrlichen Feudaladels als innovatorischem Impulsgeber die Siedlungsstruktur bis zum 19. Jahrhundert im Vergleich zu Europa rückständig und unsicher geblieben.

D. *Fliedner* befaßte sich in seinem Vortrag mit der »Struktur raumverändernder Prozesse in der Geschichte«. Er wandte sich gegen die traditionelle Abgrenzung der Aufgabenbereiche der Geographie und der Geschichte. In der Geographie seien immer mehr Beziehungen und Vorgänge und schließlich Prozesse in den Blick gerückt. In allen Prozessen würden Raum und Zeit miteinander verknüpft. Fliedner definierte Prozesse als raumzeitliche Ganzheiten, die durch eine Vielzahl von Einzelentscheidungen in zeitlichem Nacheinander jeweils eine »Region« umgreifen, sei es nun ein Dorf, ein Stadt-Umland-System, ein Staat, eine Kulturregion oder die ganze Erde. Im zweiten Teil seines Vortrags zerlegte der Redner den raumverändernden Prozeß in sieben Stadien, die nach seiner Meinung in einer festen Reihenfolge ablaufen: Perzeption – Determination – Regulation – Organisation – Dynamisierung – Kinetisierung – Stabilisierung. Fliedner schloß mit folgender Feststellung: »Wenn auch die zeitliche Dimension in der geographischen Erklärung, der räumliche Aspekt im Verständnis geschichtlicher Abläufe schon immer ihren festen Platz hatten: Der Prozeß selbst wird zunehmend der gemeinsame Forschungsgegenstand von Geographie und Geschichtswissenschaft werden, so daß sich beide Disziplinen aufeinander zu bewegen«.

Die Sektion 13 wurde abgeschlossen durch den Vortrag von D. *Denecke* über »Historisch-geographische Forschungsansätze der Betrachtung räumlicher Systeme, Beziehungsgefüge und Prozesse«. Er konstatierte eine immer stärker werdende Verschiebung bei den historisch-geographischen Untersuchungen von der vorhandenen gewordenen oder gestalteten Landschaft hin zu den raumgestaltenden Aktionen, den raumwirksamen Aktivitäten und ihren steuernden Faktoren. Die Historische Geographie untersucht nach Denecke auch stärker als früher unterschiedlichste räumliche Systeme und ihren Wandel. Als Beispiele nannte er zentralörtliche, wirtschaftsräumliche und sozialräumliche Systeme und Systeme räumlicher Mobilität. Eine noch größere Bedeutung maß Denecke der Entwicklung einer räumlichen Prozeßforschung zu. Dabei verstand er unter Prozessen im Raum ablaufende und auch wesentlich landschafts- und siedlungsprägende Vorgänge, deren Ablauf selbst in seinem Gefüge von Ursachen, Steuerungsfaktoren und kulturlandschaftlichen Auswirkungen historisch-geographisch zu untersuchen sei. Als Beispiele nannte er Prozesse formaler Entwicklung (Ortsformen, Flurformen u.a.), raumwirksame Gestaltungs- und Planungsprozesse (raumwirksame Staatsstätigkeit), Prozesse räumlicher Entwicklung (Landnahmeprozesse, Siedlungswachstum, Regressionsprozesse), Innovations- und Diffusionsprozesse, Industrialisierungs- und Urbanisierungsprozesse. Als eine Weiterführung der Prozeßforschung bezeichnete Denecke die Modellbildung wie auch die Simulation räumlich-historischer Vorgänge, die Hilfen für die Rekon-

struktion und Erklärung von Vorgängen anboten, die durch die Quellenforschung nur teilweise abgedeckt werden könnten. Denecke schloß mit der schon in der Einleitung geäußerten Hoffnung auf eine fruchtbare Zusammenarbeit von Geographen und Historikern bei der Bearbeitung von historisch-geographischen Problemstellungen. Nach der Meinung der Verantwortlichen für die historisch-geographische Sektion hat sich auf dem Trierer Historikertag eindeutig gezeigt, daß die Aufbereitung historisch-geographischer Forschungskonzeptionen einerseits als grundlegende theoretisch-methodische Information aus erster Hand für die Nachbardisziplin der Geschichte unbedingt nötig war, andererseits aber auch zu einer sehr nützlichen Selbstreflektion der Historischen Geographie über weiterführende Fragestellungen und Paradigmata führte. Beides wird sich bestimmt positiv auf das gegenseitige Verständnis der Fächer auswirken und hoffentlich auch zu einer intensiveren und kontinuierlichen Zusammenarbeit in diesem wichtigen Grenzbereich zwischen Geschichte und Geographie führen.

P. Schöller war von der Tagungsleitung ausdrücklich gebeten worden, einen öffentlichen Vortrag zum Thema »Geopolitische Versuchungen bei der Interpretation der Beziehungen zwischen Raum und Geschichte. Eine kritische Bilanz der Konzeptionen und Theorien seit Friedrich Ratzel« zu halten. Er kam nach einer ausführlichen Behandlung der geschichtlichen Entwicklung zu dem Ergebnis, daß sich die Geopolitik selbst disqualifiziert habe. Im Anschluß daran ging Schöller auf die große Bedeutung elementarer Raumkenntnisse für den Historiker ein. Dieser dürfe sich aber nicht mit einfachen Lagevorstellungen begnügen, sondern müsse die Komplexität der Räume der Vergangenheit erkennen, die häufig nur mit erheblichem Aufwand von den Historischen Geographen rekonstruiert werden könnten. Diese beschäftigten sich darüber hinaus, worauf speziell die Vorträge der Sektion 13 des Historikertags hingewiesen hätten, aber auch mit Prozessen, Raummustern und Persistenzen.

In seinem Schlußvortrag über »Raum und Geschichte« bedauerte R. Koselleck das Fehlen einer Begriffsgeschichte für »Raum«, da Raum wie Zeit Grundbedingungen möglicher Geschichte sei. Die Räume seien in unterschiedlichem Maße vom Menschen umgeformt; es gehe deshalb nicht an, von natürlichen Vorgaben für die Geschichte zu sprechen. Es sei festzuhalten, daß sich die Grenzen der Nutzbarkeit der Räume laufend veränderten. Für die Gegenwart könne man von einer fast totalen Verfügbarkeit und einer Denaturalisierung des Raumes sprechen. Andererseits werde im Zeitalter der Ökologie immer klarer, daß die menschliche Freiheit durch Geofaktoren eingeschränkt sei. In einem kürzeren zweiten Teil wurde das allmähliche subjektive Schrumpfen des Raumes von der Vorgeschichte bis heute aufgezeigt.

Bei vielen Besuchern des Historikertags stieß besonders die Diskussion über die Auswirkungen der »Mittellage« auf die deutsche Geschichte auf Interesse. Darüber traten leider die meisten der übrigen in der Einleitung des Programms genannten Fragen zu sehr in den Hintergrund. Etwas überspitzt ausgedrückt: Eine ziemlich große Zahl von Teilnehmern dürfte die Tagungsthematik nicht in ihrer ganzen Spannweite verstanden haben. Diesem Eindruck entsprechen auch einige Äußerungen in der Presse, wo es z.B. heißt: »Einer der Gründe, warum der Kongreß in Trier unergiebig erschien als die vorangegangenen, war die

Banalität des Leitfadens: Die Bedeutung des Raumes, der Geographie, für den Verlauf der Geschichte; dies sollte sozusagen offiziell wieder aufgewertet werden« (Süddeutsche Zeitung 14.10.1986) oder »In 27 Sektionen und über hundert Vorträgen wurde bewiesen, daß jeder historische Gegenstand eine räumliche Seite hat« (Frankfurter Allgemeine Zeitung 14.10. 1986).

Dessenungeachtet war der Trierer Historikertag ohne Zweifel in vielerlei Hinsicht für die Stärkung des Kontaktbereichs der Geschichtswissenschaft und der Historischen Geographie von großer Bedeutung. In zahlreichen Sitzungen wirkten Historische Geographen als Redner oder Diskussionsteilnehmer mit. Darüber hinaus konnte die Historische Geographie in einer eigenen Sektion ihre neuesten Forschungsschwerpunkte aufzeigen, was erfreulicherweise eine große Resonanz fand. Wenn auch im Grenzbereich zwischen Geschichtswissenschaft und Historischer Geographie insgesamt eher die Bereiche berührt wurden, die der genetischen Siedlungsforschung nicht so nahe stehen, was nicht zuletzt mit der nach wie vor unbefriedigenden Stellung der Siedlungsgeschichte innerhalb der Geschichtswissenschaft zusammenhängt, wird der Trierer Historikertag sicher auch für diesen Forschungsbereich positive Wirkungen zeigen.

Die ausführlich dokumentierten Vorträge der Sektion 13 (Fehn, Hütteroth, Fliedner, Denecke) werden zusammen mit dem öffentlichen Vortrag von Schöller in einem eigenen Sammelband mit dem Titel »Geographie in der Geschichte« in der von E. Meynen herausgegebenen Reihe »Erdkundliches Wissen« erscheinen. (Herausgeber: D. Denecke und K. Fehn). Von allen Vorträgen des Historikertages werden Kurzfassungen in dem Tagungsband veröffentlicht, der vom »Verband der Historiker Deutschlands« herausgegeben wird. Ob die Beiträge der außer der Sektion 13 noch ausführlicher in diesem Bericht angesprochenen Sektionen geschlossen in Langfassungen vorgelegt werden, ist zur Zeit noch nicht entschieden.



Günter P. Fehring

## Archäologie und Geschichte

### Bericht über eine Methoden-Sektion auf dem 16. Internationalen Kongreß der Geschichtswissenschaften Stuttgart 25.8. – 1.9.1985<sup>1</sup>

Nach den »großen Themen« und noch vor der breit gefächerten Thematik der chronologisch gegliederten Sektionen waren Probleme der Methodologie und unter diesen das Verhältnis von »Archäologie und Geschichte«, von Sachquellen und Schriftquellen, Gegenstand des Kongresses. Unter den Epochen, für die beide Quellengattungen vorliegen, standen nicht das Altertum, sondern fast ausschließlich Frühgeschichte und Mittelalter und ihre Vertreter im Vordergrund. Darin spiegelt sich die schnelle Entwicklung der betreffenden archäologischen Disziplinen, die zunehmend ein lebhaftes Interesse seitens der traditionellen Mediävistik gefunden haben. Davon zeugen in Ost und West Tagungen und Sammelpublikationen, die in Stuttgart immer wieder zitiert wurden: 1. Archäologie als Geschichtswissenschaft, Studien und Untersuchungen, herausgegeben von J. Herrmann, Berlin/DDR 1977; 2. Geschichtswissenschaft und Archäologie, Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte, herausgegeben von H. Jankuhn und R. Wenskus, Sigmaringen 1979.

In Stuttgart jedoch blieb der Teilnehmerkreis relativ klein, und sowohl bei den Referaten wie bei den Diskussionsrednern dominierten bei weitem die Archäologen. Noch ausschließlicher war das bei dem vorbereitenden Kolloquium am 20. Februar 1984 in Gent/Belgien der Fall gewesen, zu dem der »Rapporteur« zum Thema, Siegfried de Laet, Universität Gent, eingeladen hatte.

Dessen gewichtiger »Rapport« in den Kongreßakten beleuchtet inhaltlich besser als jede Zusammenfassung unter Einbeziehung der Referate die Thematik: Siegfried J. de Laet, *Archéologie et histoire*, in: Comité International des Sciences Historiques; 16e Congrès International des Sciences Historiques: Rapports 1, Stuttgart 1985, 149–179. Die zwei Bände der Kongreßakten sollen durch einen dritten Band mit Diskussionsbeiträgen und Berichten ergänzt werden.

Von den angemeldeten elf Vorträgen wurden nur sechs gehalten; aus dem östlichen Europa lagen sie zum Kongreß bereits gedruckt vor:

B. Chropovsky/ČSSR: Die Archäologie als Geschichte (in: *History and Society*, published on the occasion of the XVI<sup>th</sup> International Congress of Historical Sciences in Stuttgart 1985; Institute of Czechoslovak and World History of the Czechoslovak Academy of Sciences, Prague 1985, 139–157).

---

<sup>1</sup> Die freundliche Vermittlung von Kopien und die Überlassung von Manuskriptunterlagen verdanke ich dem Entgegenkommen von J. Herrmann/DDR, D. Keene/GB und F. Verhaeghe/B.

N.N. Dikov/UdSSR: The Unity of Archaeology and History and the Dialectical Periodization of the Technological Development of Mankind (in: Le Comité National des Historiens de L'Union Sovietique, Pour le XVI Congrès international des sciences historiques; Archaeology and History, Moskau 1985, 11-20).

G.P. Fehring/D.: Methodische Möglichkeiten und Grenzen der Archäologie des Mittelalters (in: Blätter für deutsche Landesgeschichte 122, 1986, im Druck).

J. Herrmann/DDR: Die Einheit von schriftlichen und archäologischen Quellen und die Erforschung der frühen Geschichtsepochen (in: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 23, 1985, 129-148).

D. Keene/GB: The Use of Documentary Sources in Studying the Archaeology and Topography of English Medieval Towns.

F. Verhaeghe/B: History and Archaeology; an unsatisfactory relationship.

Angesichts der in Stuttgart behandelten Thematik waren die antihistorischen Tendenzen der amerikanischen »Anthropology« and »New Archaeology« verständlicherweise nicht vertreten.

So bestand trotz naturgemäß divergierender Anschauungen im einzelnen - etwa bei der Gewichtung der sozial-ökonomischen Verhältnisse - doch weithin Einvernehmen im Grundsätzlichen: Die Archäologie versteht sich als historische Wissenschaft und bildet wie die traditionelle Mediävistik eine Teildisziplin der Geschichtswissenschaften. Zum Erreichen des gemeinsamen Zieles, einem vertieften Verständnis der »vergangenen Wirklichkeit«, aber bedarf es einer engen, die wechselseitigen Methoden ständig reflektierenden Zusammenarbeit zwischen den Disziplinen.

Klaus Aerni

## Das »Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)«

Ein Kurzbericht

Mit 6 Abbildungen

### 1. Einleitung

Kulturlandschaften bilden nicht stabile Systeme, sondern sind dauernden Veränderungen unterworfen.

Bis um die Mitte unseres Jahrhunderts wurden die von Menschen verursachten Veränderungen im Landschaftsbild vorwiegend positiv beurteilt, da sie mit wirtschaftlichen Verbesserungen verknüpft waren (Gewässerkorrekturen, Güterzusammenlegungen, der moderne Straßenbau). Heute konkurrenzieren sich die Ansprüche an den verfügbaren Boden derart, daß extensive Nutzungsformen flächenhaft verdrängt werden. Auf diese Weise sind in den letzten Jahrzehnten durch die Tätigkeit privater wie öffentlicher Institutionen viele Teile der Kulturlandschaft und der unsere Geschichte widerspiegelnden Kulturlandschaft unwiederbringlich verändert worden. Von diesen Veränderungen wurden vor allem die aus der Zeit vor der Motorisierung stammenden Wege und Wegbegleiter betroffen, die in ihrer Anlage und individuellen Ausprägung einen wesentlichen Bestandteil unserer Erholungslandschaften darstellen (vgl. Aerni und Schneider 1984). Mit der Zerstörung der Kleinobjekte und fossilen Geländespuren brechen wir den Dialog mit unserer Geschichte und mit unserer Überlieferung für uns und für unsere Nachfahren ab.

Der Landschaft droht Verarmung und zunehmende Gleichförmigkeit. Für uns ist wohl der Verlust der Identität und die Verschlechterung der Umweltqualität die schwerwiegendste Folge.

So stellt sich denn die Frage, wie Wege und Wegbegleiter als Elemente der gewachsenen Kulturlandschaft geschützt werden könnten. Die zahlreichen Rechtsgrundlagen zum Schutz kulturgeschichtlich wertvoller Landschaften (Schwarze 1985: 15) gestatten auch den Einbezug der alten Wege in Schutzzonen. In den Erläuterungen zum Bundesgesetz über die Raumplanung (EJPD 1981: 230) wird festgehalten, daß zu den in Schutzzonen zu integrierenden »Kulturdenkmälern« »geschichtlich hervorragende handwerkliche oder bauliche Leistungen vergangener Zeiten« zu zählen sind, wobei Paßstraßen und Brücken ausdrücklich erwähnt werden. Bis in die jüngste Zeit hinein fehlte es aber an der Einsicht, daß die eher bandartigen Objekte der historischen Verkehrswege den logischen Zusammenhang zwischen bisher geschützten oder noch zu schützen-

den Einzelobjekten herstellen und in diesem Sinne schützenswert sind. In diesem allgemeinen Rahmen verfolgt das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) das Ziel, historische Wege zu schützen und im Rahmen der Naherholung und des Wandertourismus wieder zu beleben.

Der anzustrebende Schutz historischer Verkehrswege und Wegbegleiter verlangt folgende Schritte:

1. Es müssen gesetzliche Grundlagen vorhanden sein.
2. Es ist ein Inventar der schützenswerten Objekte zu erstellen.
3. Die Objekte sind nach ihrer Schutzwürdigkeit zu beurteilen.
4. Der Schutz ist in den Planungen von Bund, Kantonen und Gemeinden zu integrieren.

## 2. Der Auftrag des Bundesamtes für Forstwesen und Landschaftsschutz zur Erarbeitung eines Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz

Um die Gefahr der weiteren Zerstörung historischer Verkehrswege und mit ihnen in Beziehung stehender Objekte zu reduzieren, hat sich das Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz (BFL) 1980 entschlossen, ein Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) erstellen zu lassen. Den gesetzlichen Rahmen bildet das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966. Der Bund ist demnach besorgt, das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, die geschichtlichen Stätten sowie die Natur- und Kulturdenkmäler des Landes zu schonen, die Kantone in der Erfüllung ihrer Aufgaben des Natur- und Heimatschutzes zu unterstützen und die Zusammenarbeit mit ihnen zu sichern.

Zur öffentlichen Bekanntmachung der Schutzwürdigkeit von Natur- und Kulturobjekten läßt der Bund Inventare von Objekten mit nationaler Bedeutung erstellen. Er stellt Grundsätze auf für die Beurteilung von schützenswerten Objekten und gewährt schließlich Beiträge zur Unterstützung der Natur- und Heimatschutzbestrebungen von Kantonen, Gemeinden und privaten Institutionen.

Der Vertrag vom 30. Dezember 1983 zwischen dem Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz und dem Geographischen Institut der Universität Bern definiert in Artikel 1 »Gegenstand und Ziel« der Arbeit wie folgt:

»Erhebung der durch Urkunden nachweisbaren und im Gelände feststellbaren, seit der Ur- und Frühgeschichte entstandenen, dem Personen- und Warentransport dienenden Kommunikationsanlagen aufgrund von

- Literatur- und Archivforschung
- Feldbegehung

als Grundlage für das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), anhand dessen die Verkehrswege von nationaler Bedeutung im Sinne von Artikel 5 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG 1966) bezeichnet werden können.«

Die Analyse des Auftrages zeigt, daß das Inventar prinzipiell alle nachweisbaren oder auffindbaren Objekte zu umfassen hat. Es soll als Instrument zur Entscheidungsfindung für Behörden und Planer dienen. Es muß Beurteilungskriterien für Erhaltung und Weiterverwendung bestehender Wege sowie zur Wie-

derherstellung unterbrochener Verbindungen liefern. Inbegriffen sind Hinweise auf die Einbettung der Wege in die Kulturlandschaft durch Angaben über weg- begleitende Objekte (Wegbegleiter wie Wegkreuze, Kapellen, Zollstätten, Wehr- bauten) und andere geschichtliche Stätten, welche ebenfalls gefährdet werden könnten.

### 3. Forschungskonzept

Die Hauptaufgabe einer Inventarisierung liegt in einer systematischen Aufnahme und möglichst fundierten wissenschaftlichen Untersuchung der einzelnen Kulturlandschaftselemente.

Da unsere Kulturlandschaft einem ständigen Wandel unterworfen ist, stehen die Arbeiten am IVS unter hohem zeitlichen Druck. Um einerseits planmäßige Arbeiten zu ermöglichen und andererseits auf kurzfristig auftretende Konflikte reagieren zu können, sehen wir nach unserem Gesamtarbeitskonzept (Abb. 1)

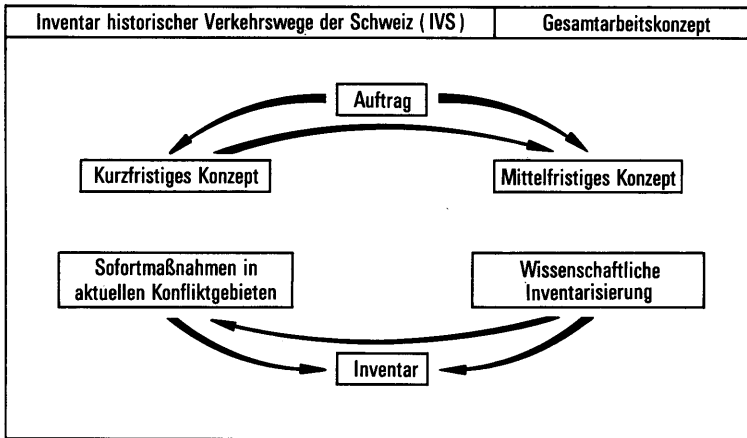


Abb. 1: Gesamtarbeitskonzept.

eine Zweiteilung vor: Das mittelfristige Konzept (wissenschaftliche Inventarisierung) zielt auf ein systematisches Inventar, das kurzfristige Konzept löst aktuelle Konflikte und liefert Teilergebnisse zuhanden des Inventars.

#### 3.1 Mittelfristiges Konzept (Abb. 2)

Die wissenschaftliche Inventarisierung nach mittelfristigem Konzept lässt sich in drei Phasen gliedern:

*Phase 1* entspricht der eigentlichen Vorbereitung. Die wichtigste Grundlage bildet hier die bereits publizierte, über die ganze Schweiz erstellte Bibliographie IVS 1982 (IVS 1983). – Sie umfaßt eine Zusammenstellung der veröffentlichten Literatur und ist nach Kantonen und Verkehrsleitlinien gegliedert. Zusätzlich

enthält die Bibliographie erste Hinweise auf die Entwicklung und den Verlauf von Verbindungen sowie auf Wegbegleiter wie Kapellen, Stundensteine, Zollstationen, Brücken etc.

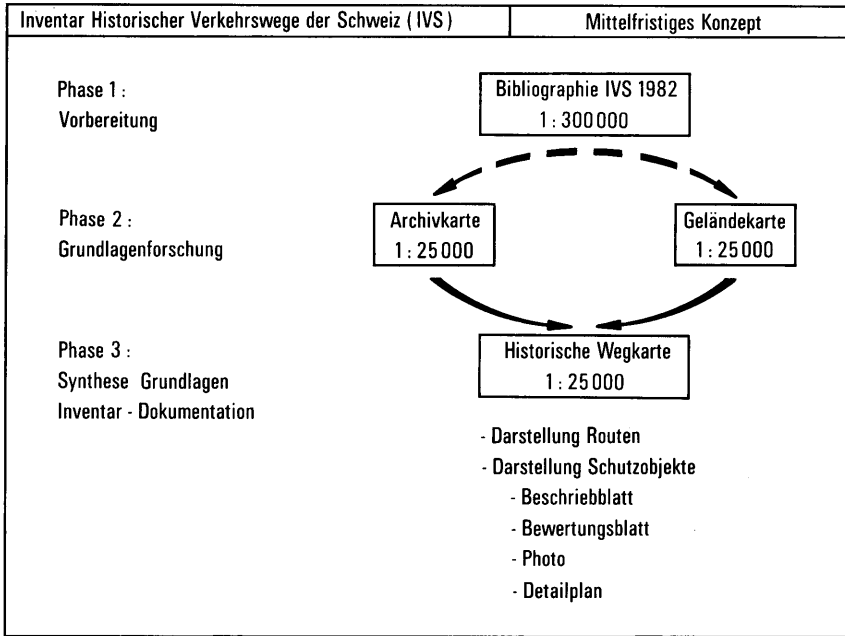


Abb. 2 : Mittelfristiges Konzept.

Auf einer Übersichtskarte im Maßstab 1:300 000 (Beilage zur Bibliographie, siehe Barraud/Herzig 1983) sind die verschiedenen Verkehrsleitlinien dargestellt und entsprechend den Literaturgruppen numeriert. Sie beschreiben keinen genauen Wegverlauf, sondern sind stark generalisierte Linien der Verkehrsentwicklung.

Die Bibliographie IVS 1982 soll sowohl den Bearbeitern des Inventars wie auch den Behörden und Planern ermöglichen, einen schnellen Einstieg in die Verkehrsgeschichte einer bestimmten Verbindung oder einer Region zu finden.

Die rund 900 Seiten umfassende Gesamtausgabe der Bibliographie IVS 1982 liegt heute auf bei Bundesstellen, sämtlichen kantonalen Planungsstellen, Staatsarchiven, wichtigsten Bibliotheken (u.a. Seminar für Historische Geographie, Universität Bonn) sowie bei größeren »Interessengruppen«.














Daneben wurden Kantonsausgaben der Bibliographie IVS 1982 an Regionalplanungsstellen, kantonale Stellen für Archäologie, Denkmalschutz, Landschaftschutz, Natur- und Heimatschutz etc. verteilt.

In *Phase 2* beginnt die eigentliche Grundlagenforschung. Auf zwei getrennten Karten im Maßstab 1:25 000 werden hier nun die Informationen einerseits aus dem Gelände und andererseits aus dem Archiv zur Darstellung gebracht.

Die Geländekarte setzt sich zusammen aus noch sichtbaren Abschnitten alter Wege und den Wegbegleitern. Die Differenzierung der Wegeigenschaften und der Wegbegleiter wird ersichtlich aus der Kartenlegende (Abb. 3, Stand Januar 1986). Die Geländekarte entsteht durch eine systematische und flächendeckende Begehung im Felde.

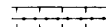

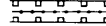
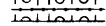
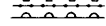
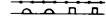
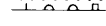
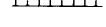
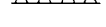

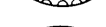
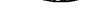
I. Wegeigenschaften

a) Wegoberfläche

	im Lockermaterial (Erde, Sand, Moränenmaterial, Gras usw.)
	im anstehenden Gestein
	im anstehenden Gestein mit Karrgeleisen
	mit Treppenstufen ( nicht modern )
	Pflästerung ( nicht modern )
	Schotterung ( nicht modern )
	mit Holz befestigt ( Prügelweg )
	fossil ( nicht mehr begangen, überwachsen )
	nicht eindeutig als historische Wegspur identifizierbar
	Kombination verschiedenartiger Wegoberflächen ( Beispiele )
	
	
	

b) Wegkörper

( Wegoberfläche der Signaturen am Beispiel 'Lockermaterial' dargestellt )

	Hohlweg im Lockermaterial
	Hohlweg im anstehenden Gestein
	Hohlweg mit Stützmauern ( nicht modern )
	Hohlweg; Kombination verschiedenartiger Wegkörper ( Beispiele )
	
	
	
	Hohlweg mit moderner Wegoberfläche ( Beispiele ) ( - - - - entsprechend der Straßen- oder Wegdarstellung in der LK )
	
	Hohlwegbündel ( Beispiele ) Beachte: - Signatur ist unabhängig von der Anzahl der Hohlwege - Wegoberfläche wird nicht dargestellt
	
	

Beachte: Moderne Wegoberflächen ( Asphalt, Kies, Schotterung usw. ) werden in der Geländekarte nicht dargestellt.

Abb. 3a : Legende Geländekarte.

Die Archivkarte enthält Informationen über die Verkehrsgeschichte und im speziellen über die genaue Linienführung alter Verbindungen.

Den Hauptinhalt der Archivkarte bilden schriftliche Quellen über Wege und weg begleitende Objekte (analog zu Abb. 3), Informationen aus alten Karten und Plänen, Hinweise aus bestehenden Inventaren (z.B. Archäologisches Hinweisinventar) und neueren Kartenwerken (z.B. Burgenkarte der Schweiz) sowie Angaben über Flur- und Ortsnamen.

II. Wegbegleiter			
a) Signaturenkatalog (Signaturen in roter Farbe)			
Verkehrsträger	Siedlungen	Gewerbe / Industrie / Urproduktion	
			Steinbruch
			Bergwerk, Schmelze, Schlackenhalde, Kalkofen
			Mühle, Stampfe, Oele, Säge, Trotte
			Ziegelei
Verkehrsinfrastruktur			Schmiede, Wagnerei, Drechslerei
		Herrschaft	
			Gerichtsstätte, Vogteisitz
			Galgen
	Religion / Kultur		Hochwacht, Höhenfeuer
		Offene Signaturen	
			Archäologische Streufunde
		Beinhaus, Kapelle	
		Kirche, Kloster, Kirchenburg	
		Tempelbezirk	
		Kurbad, Heilbad	
		Einzelbaum	
		Denkmal, Gedenkort	

Abb. 3b : Legende Geländekarte.

In *Phase 3* entsteht mit der sogenannten Historischen Wegkarte eine Synthese aus den beiden Grundlagenkarten sowie aus der Wertung der Bibliographie.

Die Historische Wegkarte bildet den Abschluß der wissenschaftlichen Bearbeitung und die Grundlage für die abschließende Beurteilung und Wertung der historischen Wegobjekte. In ihr werden schließlich die Schutzobjekte nach Art und Bedeutung (national, regional, lokal) eingetragen. Eine Dokumentation über das Einzelobjekt, bestehend aus einem Kurzbeschreibung mit den wichtigsten Informationen über das Objekt, einer Photographie, einem Bewertungsblatt und einem Detailplan bildet den Abschluß der Inventarisationsarbeiten.

### 3.2 Kurzfristiges Konzept (Abb. 4)

Das kurzfristige Konzept soll uns mit Hilfe von Sofortmaßnahmen in aktuellen Konfliktgebieten gestatten, eine Stellungnahme zu gefährdeten historischen Wegobjekten abzugeben, auch wenn sie noch nicht inventarisiert sind.

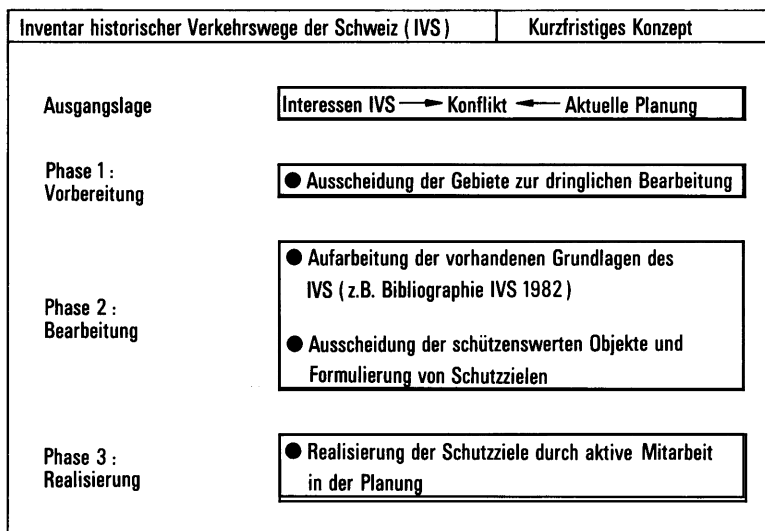


Abb. 4: Kurzfristiges Konzept.

In der Regel handelt es sich hier um Konfliktsituationen zwischen der Kulturlandschaftserhaltung auf der einen und der aktuellen Planung von baulichen Eingriffen auf der anderen Seite.

In *Phase 1* führt diese Situation zur Ausscheidung von Gebieten zur dringlichen Bearbeitung. Nach unserer Erfahrung kann das kurzfristige Konzept beim IVS auf drei verschiedene Arten zur Anwendung kommen:

- Durch Vorziehen von möglichen Konfliktgebieten (Gebiete, in denen größere Straßenbauten oder Meliorationen bevorstehen).
- Durch Liefern von Grundlagen für Sachplanungen. Dies bringt uns eine direkte Zusammenarbeit etwa mit der Regionalplanung beim Aufstellen von Richtplänen oder mit Wanderwegvereinigungen beim Entwickeln von Wanderwegkonzepten.
- Durch »Feuerwehrrübungen« bei unmittelbaren Konflikten zwischen historischen, schützenswerten Objekten und der aktuellen Planung.

In *Phase 2*, der Bearbeitung, geht es in der Regel darum, in möglichst kurzer Zeit ein Optimum an Informationen bereitzustellen, um schließlich eine Ausscheidung von möglichen schützenswerten Objekten sowie eine Formulierung entsprechender Schutzziele zu gewährleisten. Eine wichtige Funktion kommt in dieser Phase der bereits erwähnten Bibliographie IVS 1982 zu.

In *Phase 3* schließlich sollen die anzustrebenden Schutzziele durch aktive Mitarbeit in der Planung realisiert werden.

#### 4. Durchführung und Stand der Arbeiten

Nach längeren Vorbereitungsarbeiten erfolgte der offizielle Beginn der Arbeiten am Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz am 1.1.1984.

Das Organigramm (Abb. 5) veranschaulicht zunächst das Dreiecksverhältnis zwischen Auftraggeber, den Beauftragten (mit unterstelltem Projektleiter, zentraler Fachstelle und dezentralisierten Regionalgruppen) und der begleitenden Arbeitsgruppe IVS.

Die begleitende Arbeitsgruppe setzt sich aus elf ständigen Mitgliedern zusammen. Sie umfaßt Vertreter interessierter Bundesorgane (BFL/Abt. Natur- und Heimatschutz; Eidg. Anstalt für das forstliche Versuchswesen, Abt. Landschaft; Bundesamt für Verkehr; Schweiz. Landesmuseum; Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung an der Eidg. Techn. Hochschule Zürich; Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission) sowie Vertreter des eidgenössischen Parlamentes und von Fachdisziplinen (Schweizer Heimatschutz; Schweizer Wanderwege; Denkmalpflege; Archäologie; Alte Geschichte und Geographie). Zusätzlich beigezogen werden Fachvertreter der Kantone, wenn Objekte des betreffenden Kantons zur Diskussion stehen. Die Hauptaufgabe der Arbeitsgruppe bildet die Begutachtung der Schutzobjekte und deren Einstufung als nationale, regionale oder kommunale Objekte.

Der Projektleiter leitet die zentrale Fachstelle in Bern, wo in verschiedenen Bereichen durch die Fachleiter die entsprechenden Leitlinien aufgestellt werden. Von der Fachstelle aus werden die regionalen Mitarbeiter beraten und betreut. In speziellen Tagungen werden Teilprobleme diskutiert, Erfahrungen ausgetauscht und der Fortgang der Arbeit besprochen.

Die Mitarbeiter haben zumindest einen Lizentiatsabschluß in Geographie oder Geschichte. Es sind gesamthaft 15 Vollstellen vorhanden, die gegenwärtig auf 31 Personen verteilt sind. Rund je ein Drittel der Mitarbeiter ist in der Geländekartierung, im historischen Bereich und auf der Fachstelle tätig.

Über den Stand der Arbeit orientiert Abb. 6. Während die Archivarbeiten nach Kantonsgebieten vorgenommen werden – entsprechend den Kantonsarchiven –, erfolgen die Geländeaufnahmen blattweise nach der Landeskarte 1:25 000. Nach den Berechnungen sind in den ersten drei Arbeitsjahren, etwa 22% des Geländes kartiert, womit der Fortschritt einigermaßen dem Terminplan entspricht. Der Aufwand für Archivarbeiten und Synthese kann noch nicht genau vorausgesagt werden.

Die Arbeitsübersicht wäre unvollständig, wenn nicht auf die Beteiligung des IVS an aktuellen Konflikten oder Planungsfällen eingegangen würde (Bulletin IVS 86 – 1: 5 – 15). Zur Zeit ist das IVS gemäß dem kurzfristigen Arbeitskonzept (Abb. 4) an folgenden Planungen beteiligt (Gliederung nach Kantonen):

*Aargau*: – ab Januar 1986 – Planungsbüro Metron (Windisch-Zürich-Grenchen): Für ein Gebiet im Aargauer Tafeljura stellt das IVS eine Dokumentation über das Straßennetz zusammen.

**Organigramm IVS**

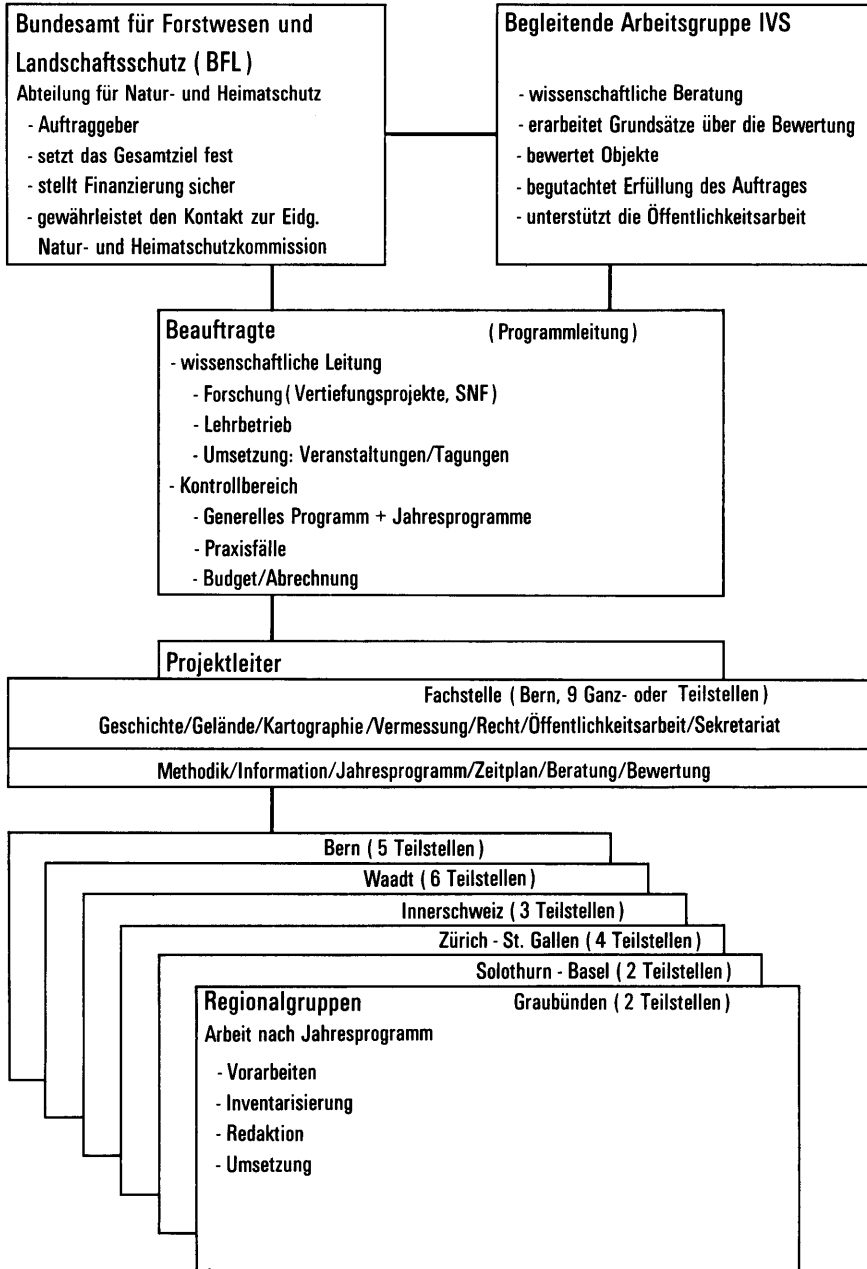


Abb. 5 : Organigramm IVS 1986.

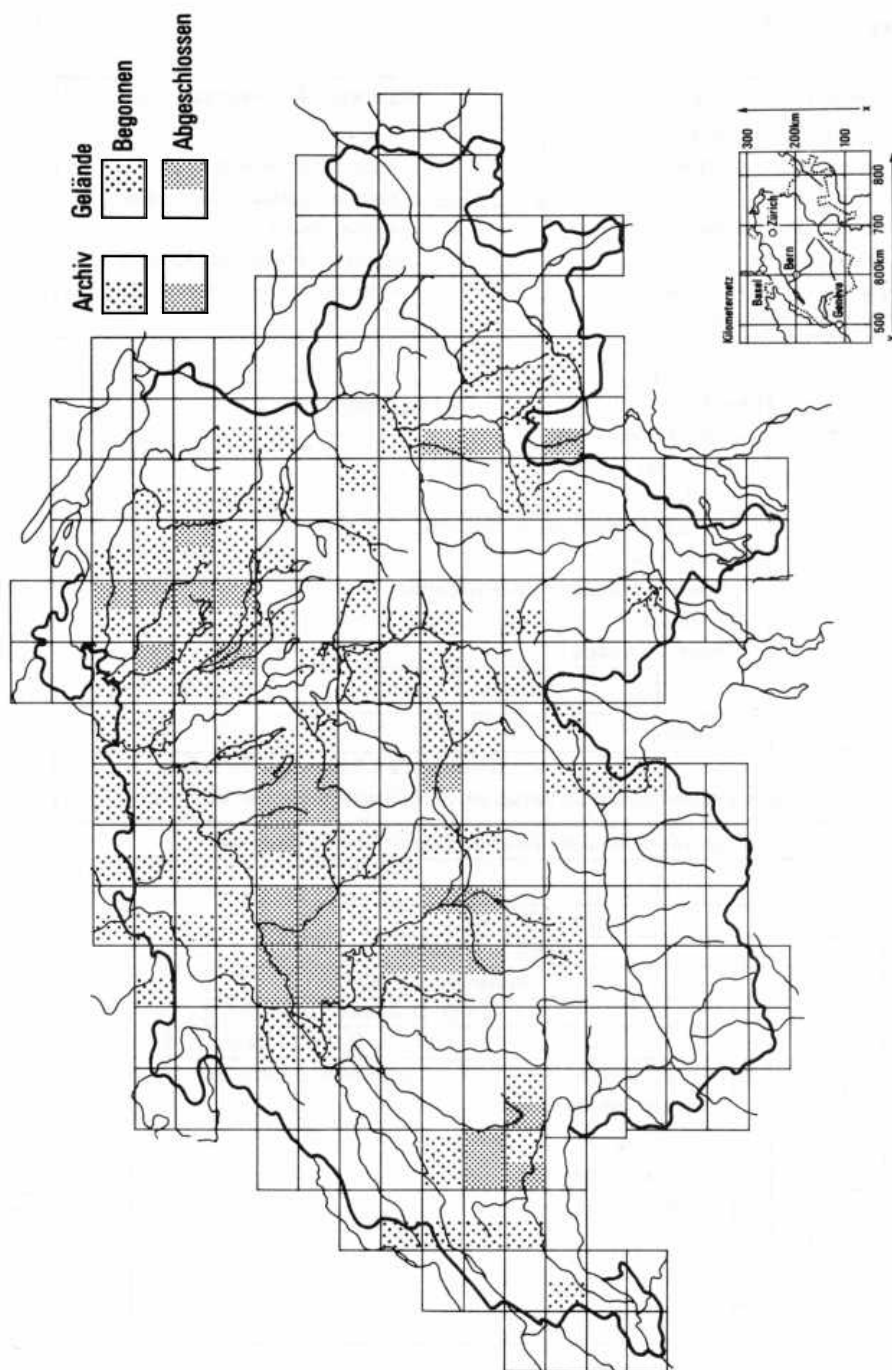


Abb. 6 : IVS - Stand der Inventarisierung 1986.

*Bern*: - ab Juli 1984 - Biel-Seeland: Mitarbeit beim regionalen Richtplan. - 1984/85 - Schwarzwasser: Vorschläge für neues Wanderwegkonzept. - Juni 1985 - Neuenstadt: Mitarbeit bei der Planung der Rebbergmelioration. - Sommer 1985 - Susten: In Zusammenarbeit mit den Berner Wanderwegen (BWW) Planung eines Wanderweges durch Reaktivierung des mittelalterlichen Saum-

pfades. – ab Januar 1986 – Volkswirtschaftskammer/Verkehrsverband Emmental: Der Verkehrsverband will eine Wanderkarte herausgeben und hat sein Vorhaben um ein Jahr hinausgezögert, damit die Ergebnisse des IVS darin berücksichtigt werden können. Bis 1987 stellt das IVS die Grundlagen zu einer Karte mit historischen Routen sowie dazugehörigen Beschrieben zusammen. – ab April 1986 – Aaretal: Integration von IVS-Objekten in ein Landschaftsschutzkonzept der Regionalplanung Aaretal.

*Graubünden*: – ab Oktober 1984 – San Bernardino: Gestützt auf ein Gutachten des IVS macht die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) erfolgreich Einsprache gegen ein Ausbauprojekt des alten Paßübergangs. Anstelle des Ausbauprojekts werden nun die Via Mala-Brücken saniert. – ab Februar 1985 – Albula/Splügen: Wegen latenter Gefährdung im Zusammenhang mit Ausbauprojekten (ähnlich wie San Bernardino) wurden die Inventarisierungsarbeiten für die Kommerzialstraße des 19. Jahrhunderts begonnen.

*Innerschweiz*: – ab 1985 – Im Zusammenhang mit der geplanten Landesausstellung 1991 (CH 91) werden die Inventarisierungsarbeiten in der Innerschweiz vorgezogen.

*St. Gallen*: – ab Februar 1985 – Kirchberg: IVS-Unterlagen zuhanden der Gesamtmelioration.

*Thurgau*: – ab Dezember 1985 – Fischingen: Im Zusammenhang mit einer Melioration Zusendung von Unterlagen.

*Wallis*: – ab 1983 – Simplon: Der mittelalterliche Saumpfad ist durch ein Flurstraßenprojekt im Zusammenhang mit dem Nationalstraßenbau der N 9 gefährdet. Von seiten des IVS ist ein Projektvorschlag für einen historischen Wanderweg ausgearbeitet worden.

*Zürich*: – ab Oktober 1984 – Rapperswil/Jona: IVS-Unterlagen zuhanden des Ortsrichtsplanes.

## 5. Fragen des Forschungsmanagements und der Öffentlichkeitsarbeit

Das Ziel des IVS, historische Wege zu schützen und im Rahmen der Naherholung und des Wandertourismus wieder zu beleben, kann nur über eine vertiefte Bewußtseinsbildung weiterer Kreise erreicht werden. Dies bedeutet, daß die Arbeit am IVS in drei Stoßrichtungen zielen muß.

### *Stoßrichtung 1: Grundlagenforschung*

Sie umfaßt die Bereiche Geländearbeit und Archivarbeit. Schützen kann man nur, was man als wertvoll erkennt. Dies bedeutet, daß ein Objekt auf uns nur als erhaltenswertes Denkmal wirken kann, wenn wir im Rahmen der Grundlagenforschung etwas über dieses Objekt in Erfahrung bringen. Der einzelne Mensch ist sehr verschieden ansprechbar – entsprechend vielseitig können die Aspekte eines Denkmals sein. Im Vordergrund unserer Arbeit stehen zunächst *Form* und *ästhetischer Wert* des Objektes, das uns vorerst als Relikt der traditionellen Kulturlandschaft anspricht.

Entscheidend ist dann der *historische Wert* (Alterswert, Kontinuitätswert) des Objektes. Wir erleben das Objekt als Quelle der Vergangenheit, in der wir als Personen stehen. Das Objekt ist gleichzeitig Teil jener Landschaft, in der wir

(ich) und unsere (meine) Vorfahren aufgewachsen sind. Damit erhält das Denkmal auch einen *Identitätswert*, indem wir uns vor ihm als geschichtliche Wesen erleben.

Für das IVS spielt auch eine wichtige Rolle der dem ästhetischen Bereich nahestehende *Erholungswert*, den wir jenen Räumen zumessen können, die historische Wege und Wegbegleiter enthalten.

Zusammenfassend betrachtet gehört die Inventarisierung der Objekte zum theoretischen Erkenntnisbereich und ist als wissenschaftliche Arbeit der Grundlagenforschung zuzuordnen. Der zuletzt angeführte Erholungswert berührt bereits Aspekte der angewandten Forschung.

### *Stoßrichtung 2: Angewandte Forschung*

Man kann im Rahmen der Naherholung und des Wandertourismus historische Wege nur beleben, wenn die Kantone, Regionen und Gemeinden als planende und ausführende Instanzen über die Bedeutung historischer Wege informiert und vom Wert ihres Einbezuges in aktuelle Wegnetze überzeugt werden können. Diese Stoßrichtung unserer Arbeit, die auf die Ausgestaltung von Vorschlägen in Form eines Hinweisinventars zielt, ist *angewandte Forschung* im Hinblick auf eine bestimmte Zielsetzung.

Die Realisierung des Schutzes der Objekte im Rahmen von Richtplanungen, Nutzungsplanungen, Meliorationen und der Ergänzung von Wanderwegnetzen ist danach aber die primäre Aufgabe der Kantone, Regionen und Gemeinden als Träger der Raumplanung.

### *Stoßrichtung 3: Umsetzung = auf Verhaltensänderung zielende Öffentlichkeitsarbeit*

Wenn wir auf die allgemeine Zielsetzung der Erhaltung der Umwelt und deren bessere Gestaltung zurückkommen, so wäre es falsch, die Arbeit am IVS auf die Herstellung eines dünnen Inventars zu begrenzen.

Die Öffentlichkeitsarbeit muß daher auf zwei Ebenen erfolgen:

- Einerseits sind die Behörden von der Bedeutung der Reaktivierung historischer Wege zu überzeugen und zu entsprechender Aktivität zu veranlassen.
- Andererseits ist die breite Öffentlichkeit darauf aufmerksam zu machen, daß die Erhaltung der Umwelt und die Reduktion der menschlichen Eingriffe in die Kulturlandschaft von jedem Einzelnen einen Beitrag im eigenen räumlichen Aktionsradius verlangt.

Die beiden Ebenen, Behörden und Gesellschaft, können von der Notwendigkeit einer Verhaltensänderung nur überzeugt werden, wenn die Ziele des Inventars in die Sprache und damit in den Empfindungsbereich einer weiteren Öffentlichkeit gebracht werden.

Auch diese Stoßrichtung unserer Arbeit ist im Auftrag des Bundesamtes für Forstwesen und Landschaftsschutz enthalten und lautet (Artikel 2, Absatz 4). »Zur Aufgabe des Beauftragten gehört es, den Gegenstand des Auftrages in Fachkreisen und beim Publikum bekanntzumachen.«

Fassen wir zusammen:

Grundlagenforschung, Angewandte Forschung und Umsetzung/Öffentlichkeitsarbeit stellen die drei entscheidenden Stoßrichtungen unserer Arbeit dar. Im

Interesse einer kontinuierlichen und erfolgreichen Arbeit haben die in die drei Stoßrichtungen eingesetzten Kräfte zueinander in einem ausgewogenen Verhältnis zu stehen.

### Bibliographie

- Aerni*, K. und *Schneider*, Hp., 1984: Alte Verkehrswege in der modernen Kulturlandschaft – Sinn und Zweck des Inventars historischer Verkehrswege in der Schweiz (IVS). *Geographica Helvetica* 39/1984: 114–127.
- Barraud*, Christine und *Herzig*, H., 1983: Altstraßenforschung in der Schweiz. In: *Archäologie der Schweiz* 6/1983: 137–141; Basel.
- Bulletin IVS*, 1986: Mitteilungsblatt des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Heft 86/1. Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz; Bern.
- EJPD*, 1981: Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement und Bundesamt für Raumplanung: Erläuterungen zum Bundesgesetz über die Raumplanung; Bern.
- IVS*, 1983: Bibliographie IVS 1982: Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Bearbeitung: *Barraud*, Christine, *Hächler*, M., *Pollak*, G., Herausgeber: *Aerni*, K. und *Herzig*, H.E., 2 Bände. Bundesamt für Forstwesen; Bern.
- NHG*, 1966: Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz.
- Schwarze*, M., 1985: Landschaftsschutz in der Schweiz – Die Erhaltung traditioneller Kulturlandschaften dokumentiert an Beispielen. Hrsg. Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und Landschaftspflege; Bern.



Heiko Steuer

## Zehn Jahre »Arbeitsgemeinschaft Mittelalter« 1976 bis 1986

Bericht über die Sitzungen der Arbeitsgemeinschaft Mittelalter beim Nordwestdeutschen bzw. West- und Süddeutschen Verband für Altertumsforschung

Archäologie des Mittelalters ist – zumindest in Deutschland – eine recht junge Disziplin, die sich erst in den letzten Jahrzehnten herausgebildet hat, dafür – sicherlich durch einen Nachholbedarf motiviert – aber einen ungeahnten Aufschwung erlebt. Das zeigt sich nicht zuletzt an der Zahl der Schriften, die über Mittelalter-Archäologie und ihre Ergebnisse berichten. Ein zweiter Hinweis ergibt sich aus der Begründung zahlreicher Zeitschriften, die europaweit zu Anfang der 1970er Jahre erfolgt sind: *Medieval Archaeology* (England), schon 1957; *Archéologie médiévale* (Frankreich), seit 1971; *Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters* (Deutschland), seit 1972; *Archeologia Medievale* (Italien), seit 1974; *Archaeologia historica* (Tschechoslowakei), seit 1976.

Vor diesem Hintergrund wuchs der Wunsch, die für den Bereich Mittelalter tätigen Archäologen zur Diskussion zusammenzuführen. Nach dem Vorbild schon länger sich treffender Arbeitsgemeinschaften (z.B. Neolithikum) wurde als geeigneter Rahmen die Jahrestagung der Deutschen Verbände für Altertumsforschung angesehen. Die Verbände und ihre Vorsitzenden begrüßten diese Aktivitäten und unterstützten die Arbeitsgemeinschaft bei allen Fragen der Organisation, wofür auch an dieser Stelle herzlich gedankt sei. Nach Vorbereitungen im kleineren Kreis während der gemeinsamen Tagung der Verbände in Würzburg im Oktober 1975 fand die erste Sitzung der »Arbeitsgemeinschaft Mittelalter« während der Tagung in Worpsswede im Oktober 1976 statt. Nach zehn regelmäßig veranstalteten Treffen, die abwechselnd in Süd- oder Norddeutschland stattfanden, konnte die Arbeitsgemeinschaft einen stets wachsenden festen Kreis von Kolleginnen und Kollegen der Mittelalter-Archäologie an sich binden, und zwar nicht nur aus der Bundesrepublik, sondern auch aus den Nachbarländern, vor allem aus der Schweiz und aus Österreich, aus den Niederlanden und Belgien sowie aus Dänemark.

Die Berichte über die Sitzungen erscheinen in der *Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters* (hinfort: ZAM; vgl. Inhaltsverzeichnis in Band 10, 1982 (1984)), und außerdem in der *Prähistorischen Zeitschrift*, im Rahmen der Berichte über die Verbandstagungen.

Zweck der Arbeitsgemeinschaft ist der unmittelbare Kontakt von allen am Mittelalter interessierten Archäologen, um Probleme und Fundmaterial zu diskutieren, um strittige Fragen im Stadium der Bearbeitung für die Veröf-

fentlichung klären zu können. Die unmittelbare Erfahrung der alltäglichen Praxis soll zum Tragen kommen. Somit wurden die Tagungen unter Rahmenthemen veranstaltet, die sich in einer ersten Folge mit dem Fundstoff und seiner chronologischen, regionalen, sozialgeschichtlichen sowie kulturgeschichtlichen Aussage unmittelbar beschäftigten, während jetzt eine zweite Folge Befund-Komplexe in gleicher Weise diskutiert.

Es gibt weite Bereiche mittelalterlicher Geschichte, die durch Schrift- oder Bildquellen nicht ausreichend oder überhaupt nicht beleuchtet werden und für die archäologischen Funde und Befunde wesentlicher, oft einziger Zugang sind. Ihre Einordnung aber ist die Voraussetzung für jede weitere historische Beurteilung und ein umfassendes Verständnis des Mittelalters. Die Schwemme der gerade jetzt seit Mitte der 1980er Jahre erscheinenden Bücher über »Alltagsleben« im weitesten Sinne während des Mittelalters zeigt jedoch, daß die lange bekannte schriftliche Überlieferung immer noch Basis für die Darstellung ist und daß – was notwendigerweise in Form einer interdisziplinären Zusammenarbeit geschehen müßte – die Einbeziehung der archäologischen Ergebnisse versäumt worden ist. Allein der Blick auf die Vielfalt der von der Arbeitsgemeinschaft diskutierten Themen spricht für sich und lehrt, was die Archäologie zur Erkenntnis über das Mittelalter beitragen kann, wenn sie über antiquarische Analyse hinausgehend zu gesicherten Ergebnissen der Kulturgeschichte werden. Zahlreiche Referate, die während der Sitzungen gehalten wurden, sind inzwischen im Druck erschienen, teilweise in der ZAM, aber auch sonst sehr verstreut. Doch ist es in diesem Bericht nicht möglich, die unmittelbare Wirkung der Arbeitsgemeinschaft auf den Fortgang der Mittelalter-Archäologie zu verfolgen.

Die Rahmen-Themen der Sitzungen beschäftigten sich mit folgenden Problemen:

(1) 1976 in Worpswede (ZAM 5, 1977, 251–252): »Zur Chronologie und sozialgeschichtlichen Auswertbarkeit mittelalterlicher Keramik in Norddeutschland« – 8 Referate.

(2) 1977 in Trier (ZAM 5, 1977, 252–253): »Keramik des 9. bis 15. Jahrhunderts in West- und Süddeutschland« – 10 Referate, darunter von Kolleginnen aus Österreich und Frankreich.

(3) 1978 in Goslar (ZAM 6, 1978, 239–243): »Metallfunde: Waffen, Werkzeuge und Gerät« – 13 Referate, darunter von Kollegen aus den Niederlanden und der Schweiz sowie aus Dänemark.

(4) 1979 in Nördlingen (ZAM 7, 1979, 241–245): »Glas des Mittelalters und der frühen Neuzeit« – 10 Referate, darunter von Kollegen aus der Schweiz und aus Dänemark.

(5) 1980 in Münster (ZAM 8, 1980, 241–247): »Geräte und Gefäße aus Holz« – 13 Referate, darunter von Kollegen aus den Niederlanden und aus Belgien.

(6) 1981 in Basel (ZAM 9, 1981, 217–220): »Kleinfunde aus Knochen und Bein« – 7 Referate, darunter von Kollegen aus der Schweiz und aus Belgien.

(7) 1982 in Kassel (ZAM 10, 1982, 230–234): »Herd, Ofen und Heizung im Mittelalter« – 12 Vorträge, darunter von einem Kollegen aus der Schweiz.

(8) 1983 in Ratzeburg (ZAM 10, 1982/1984, 234–239): »Technische Ofenanlagen« – 11 Referate, von denen einige im Rahmen der Verbandstagung vorgebracht wurden, beteiligt war eine Kollegin aus den Niederlanden.

(9) 1984 in Regensburg (ZAM 13, 1985/1987, im Druck): »Metallverarbeitungsanlagen« - 10 Referate, darunter ein Kollege aus der Schweiz.

(10) 1985 in Detmold (ZAM 13, 1985/1987, im Druck): »Frühmittelalterlicher Holzbau« - 16 Referate während der Sitzung, vier Referate im Programm der Verbandstagung, darunter von Kollegen aus der Schweiz.

(11) 1986 in Koblenz (ZAM im Druck): »Profaner Steinbau des frühen und hohen Mittelalters« - 16 Referate, darunter von Kollegen aus der Schweiz und der ČSSR.

(12) 1987 in Reinbek bei Hamburg vorgesehen, und zwar zum Rahmenthema »Infrastruktur in Städten und Klöstern: Wasserver- und -entsorgung«.

Während die ersten neun Sitzungen sich mit Fundgruppen und speziellen Befunden wie Heizung und Metallgußanlagen beschäftigten, wurde mit der 10. Sitzung ein übergreifendes Thema gewählt, auch ein Zeichen dafür, daß die Archäologen komplexere Daseinsbereiche betrachten wollen, nachdem die Grundlagen für Datierung und Fundansprache geschaffen worden sind. Dies geschah im übrigen auch während eines Kolloquiums im Januar 1984 in Köln, also unabhängig von den Verbandstagungen, das vom Kreis der Mittelalter-Archäologen der Arbeitsgemeinschaft bestritten wurde. Unter dem Titel »Zur Lebensweise in der Stadt um 1200 - Ergebnisse der Mittelalter-Archäologie« ist die Zusammenstellung der Vorträge als Band 4 der Beihefte zur ZAM 1986 erschienen, herausgegeben von H. Steuer.

Die Mehrzahl der Mitglieder in der Arbeitsgemeinschaft sind aktiv in der Bodendenkmalpflege tätig und konfrontieren daher unmittelbar mit den neuesten Befunden; als Beispiel sei nur auf die Stadtarchäologie hingewiesen. Städte wie Schleswig, Lübeck, Braunschweig, Göttingen, Marburg oder Konstanz, weiterhin Amsterdam oder Gent, schließlich Zürich, Basel und Bern sind auf diese Weise mit der Arbeitsgemeinschaft verbunden. Die Förderung der jeweiligen Stadtkerngrabungen durch die gegenseitige Information sollte nicht unterschätzt werden. Die Masse des archäologischen Quellenstoffs wächst unverhältnismäßig rasch. Das lehrt allein der Blick auf einzelne Fundarten, die für sich genommen vielleicht wenig bedeutend, insgesamt aber Ausschnitte vergangener Lebensrealität sind, deren Zahl sich in wenigen Jahren verdoppelt, seien es nun Hansaschalen, Griffel oder mit Email bemalte syro-fränkische Becher, Heiligenfibeln des 10. Jahrhunderts oder Gürtel-, Schuh- und Sporenschnallen des 13. Jahrhunderts, zusammenklappbare Geldwaagen oder Pferdezaumbeschläge, Holzgeschirr oder bronzene Zapfhähne. Zusammenstellungen wie für ur- und frühgeschichtliche Fundarten fehlen noch weitgehend. Aber die ersten Übersichten lehren, daß - bedingt durch die Intensität des Handels, die Mobilität städtischer Bevölkerung und Angleichung der Lebensweisen - Fundtypen gleicher Gestalt fast europaweit vorkommen. Nicht nur importierte Luxusgüter wie die emailbemalten syro-fränkischen Becher, die wir aus London und Turku, aus Lübeck und Konstanz kennen, sondern auch Trachtbestandteile aus Messing wie Gürtelschnallen oder anscheinend auch hölzerne Daubenbecher und gedrechselte Holzschalen. Typologische Unterschiede, die vielleicht chronologisch relevant sind oder räumlich begrenzt Wirtschaftsgebiete erschließen lassen, so wie das für ältere Perioden möglich ist, müssen erst noch herausgearbeitet werden. Im Lichte der mittelalterlichen

Quellenüberlieferung zur Geschichte des Handwerks und seiner sozialen Struktur sind das reizvolle Fragestellungen, da die sich erst herausbildende Zunftstruktur mit einer im 12./13. Jahrhundert einsetzenden, ständig zunehmenden Spezialisierung des Handwerks über archäologische Quellen, die Produkte dieses Handwerks, erfaßt werden kann. Der Einzugsbereich der Arbeitsgemeinschaft sichert den Überblick für das mittlere Europa und ermöglicht die Erkenntnis regionaler Sonderentwicklungen. Gefördert wird diese Chance zur Überschau und raschen Information durch den wechselnden Ort des Treffens der Arbeitsgemeinschaft, der sich durch die Anlehnung an die Verbandstagungen ergibt.

Die Zukunft sollte, nachdem zehn Jahre Arbeitsgemeinschaft eine tragfähige Grundlage geschaffen haben, auch den Schritt zur interdisziplinären Diskussion bringen. Der Kreis der Archäologen sollte sich erweitern und Mittelalter-Historiker, aber auch Historische Geographen und Naturwissenschaftler wie Palaeoethnobotaniker und Anthropologen hinzuziehen.

Damit wär auch eine Öffnung zu Fragestellungen des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung gegeben. Denn mit Erweiterungen der diskutierten Problemkreise von archäologischen Materialgruppen und Befund-Arten zu komplexen Siedlungen - Dorf, Burg und Stadt sowie Gewerbesiedlung - muß das Siedlungsmuster interessieren: Die Versorgung einer Siedlungslandschaft mit Keramik muß Gefäßformen, Töpfereien und Verbreitungsmuster der Waren in Zusammenhang bringen; gleiches gilt für Glas, Metallgerät oder auch für die Lebensmittelversorgung, deren Ausschnitt »Fleisch« z.B. über die Analyse der Tierknochenreste an verschiedenen Orten erfahren werden kann.

Rainer Graafen

## Zusammenstellung von thematischen Karten zur Siedlungsgeschichte Mitteleuropas in deutschsprachigen Monographien der Nachkriegszeit

Der vorliegende Beitrag ist als Ergänzung zu der in Siedlungsforschung 3 erschienenen Zusammenstellung von wichtigen thematischen Karten zur Siedlungsgeschichte in Atlanten gedacht. Er erfaßt die in Monographien enthaltenen Karten zur Siedlungsgeschichte, die von ihrer Bedeutung her mit den in Atlanten vorhandenen vergleichbar sind. Befinden sich in einer Monographie mehrere Karten zum selben Thema, so wird zusätzlich zu den Titeln der Karten noch ihre genaue Anzahl angegeben. Karten ohne siedlungsgeschichtlichen Inhalt bleiben unerwähnt. Enthält eine Abhandlung Karten zu verschiedenen siedlungsgeschichtlich relevanten Themen (z.B. eine Karte zur Besiedlung eines bestimmten Gebietes, eine Karte zum Ausbau des Verkehrswegenetzes), dann werden sie getrennt aufgeführt. Ausgewertet worden sind die in den Schriftenreihen der Universitäten und Hochschulen veröffentlichten Arbeiten seit 1945 sowie sonstige einschlägige Monographien. Wenn auch manche Publikationen (z.B. maschinenschriftlich vervielfältigte Dissertationen) nicht oder nur unvollständig berücksichtigt werden konnten, so erfaßt die nachstehende Zusammenstellung doch die weitaus überwiegende Anzahl der in Einzelabhandlungen enthaltenen siedlungsgeschichtlich bedeutenden Karten. Dadurch gewinnt der Leser einen nahezu vollständigen Überblick über diejenigen Karten zur Siedlungsgeschichte, die sonst an keiner anderen Stelle in besonderer Weise registriert sind.

Die Aufnahme der Karten erfolgte nach einem einheitlichen Schema, das in etwa dem der Zusammenstellung in Siedlungsforschung 3 entspricht:

- Name des Verfassers (bzw. Namen der Verfasser) der Karte(n)
- Titel der Karte(n)
- Maßstab (falls kein Maßstab angegeben ist: o.M.)
- Format (Breite × Länge) in cm
- Ein- oder Mehrfarbendruck
- Titel der Monographie, in der die Karte enthalten ist
- Erscheinungsort und Erscheinungsjahr der Monographie

Der Beitrag ist, genau wie der in Siedlungsforschung 3, zunächst zeitlich gegliedert (Ur- und Frühgeschichte sowie Früh- und Hochmittelalter; Spätmittelalter und Frühneuzeit; 19. und 20. Jahrhundert); innerhalb der Zeiträume erfolgt eine Unterteilung in Sachgebiete (Städtische Siedlung; Ländliche Siedlung; Sonstiges. Zu »Sonstigem« zählen z.B. Verkehrswege, Klöster, Burgen und landwirtschaftliche Sonderkulturen). Innerhalb der drei Sachgebiete sind die Karten wiederum räumlich geordnet, so daß sich folgendes Gliederungsschema ergibt:

	Nummern
1. Ur- und Frühgeschichte sowie Früh- und Hochmittelalter (bis 1250)	1-95
1.1. Städtische Siedlung	1-26
1.1.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilbereiche	1-3
1.1.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland	4-23
1.1.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)	24
1.1.4. Gebiet der Schweiz	-
1.1.5. Gebiet der Republik Österreich	-
1.1.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete	25-26
1.2. Ländliche Siedlung	27-74
1.2.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilbereiche	27-28
1.2.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland	29-62
1.2.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)	63-70
1.2.4. Gebiet der Schweiz	71
1.2.5. Gebiet der Republik Österreich	-
1.2.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete	72-74
1.3. Sonstiges	75-95
2. Spätmittelalter und Frühneuzeit	96-253
2.1. Städtische Siedlung	96-135
2.1.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilbereiche	-
2.1.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland	96-122
2.1.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)	123-126
2.1.4. Gebiet der Schweiz	127
2.1.5. Gebiet der Republik Österreich	128-135
2.1.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete	-
2.2. Ländliche Siedlung	136-225
2.2.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilbereiche	-
2.2.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland	136-200
2.2.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)	201-209
2.2.4. Gebiet der Schweiz	210-218
2.2.5. Gebiet der Republik Österreich	219-221
2.2.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete	222-225
2.3. Sonstiges	226-253
3. 19. und 20. Jahrhundert	254-438
3.1. Städtische Siedlung	254-323
3.1.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilbereiche	254
3.1.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland	255-299
3.1.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)	300-304
3.1.4. Gebiet der Schweiz	305-308

3.1.5. Gebiet der Republik Österreich	309–323
3.1.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete	-
3.2. Ländliche Siedlung	324–404
3.2.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilbereiche	-
3.2.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland	324–384
3.2.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)	385–391
3.2.4. Gebiet der Schweiz	392–397
3.2.5. Gebiet der Republik Österreich	398–401
3.2.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete	402–404
3.3. Sonstiges	405–438

Da es zur Siedlungsgeschichte des Gebietes der Bundesrepublik Deutschland, der Deutschen Demokratischen Republik, der Schweiz und der Republik Österreich relativ viele Karten gibt, erscheint hierfür eine weitere regionale Untergliederung sinnvoll.

Für die Festlegung der Reihenfolge der Länder der Bundesrepublik Deutschland war die Nord-Süd-Richtung maßgebend, wobei diejenigen Karten, die den Gesamtraum der Bundesrepublik oder mehrere Länder behandeln, an den Anfang gestellt sind:

Bundesrepublik Deutschland:

- Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland
- Schleswig-Holstein
- Hamburg
- Niedersachsen
- Bremen
- Nordrhein-Westfalen
- Hessen
- Rheinland-Pfalz
- Saarland
- Baden-Württemberg
- Bayern

Die Bestimmung der Reihenfolge der Bezirke der Deutschen Demokratischen Republik und in diesem Zusammenhang die Einordnung von Berlin (West) richtet sich ebenfalls nach der Nord-Süd-Richtung:

Deutsche Demokratische Republik und Berlin (West):

- Gesamtraum der Deutschen Demokratischen Republik einschließlich Berlin (West)
- Rostock
- Schwerin, Neubrandenburg
- Magdeburg, Potsdam, Berlin (West), Berlin (Ost), Frankfurt/Oder
- Cottbus, Dresden
- Halle, Leipzig
- Erfurt, Suhl, Gera, Karl-Marx-Stadt (Chemnitz)

Bei den Kantonen der Schweiz und den Bundesländern von Österreich spielt die West-Ost-Richtung die entscheidende Rolle.

## Schweiz:

- Gesamtraum der Schweiz
- Genf, Waadt, Neuenburg, Freiburg
- Wallis
- Bern
- Basel, Solothurn, Aargau, Luzern
- Zug, Schwyz, Glarus, Obwalden, Nidwalden, Uri
- Tessin
- Schaffhausen, Thurgau, Zürich, St. Gallen
- Graubünden

## Österreich:

- Gesamtraum von Österreich
- Vorarlberg
- Tirol
- Salzburg
- Osttirol
- Kärnten
- Oberösterreich
- Steiermark
- Niederösterreich
- Burgenland
- Wien

Die Ordnung der unter »Sonstiges« (1.3.; 2.3.; 3.3) fallenden Angaben richtet sich zunächst nach räumlichen Gesichtspunkten (parallel zur Untergliederung bei den Unterpunkten »Städtische Siedlung« und »Ländliche Siedlung«).

Innerhalb aller räumlich orientierten Gliederungspunkte werden die Kartenbearbeiter jeweils in alphabetischer Reihenfolge genannt.

Umfaßt eine Karte mehrere Zeiträume, so befindet sich ihre ausführliche Besprechung bei der ältesten bearbeiteten Epoche. In den darauffolgenden Zeiträumen wird hierauf verwiesen; genannt sind dann nur noch der Name des Verfassers der Karte, ihr Titel sowie die laufende Nummer der Ersterwähnung. In die am Ende der Zusammenstellung befindliche alphabetische Liste sind alle Autoren, Bearbeiter und Herausgeber der in der Zusammenstellung erwähnten Karten aufgenommen worden.

## 1. Ur- und Frühgeschichte sowie Früh- und Hochmittelalter (bis 1250)

### 1.1. Städtische Siedlung

#### 1.1.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilbereiche

- 1 *Böttger, Burkhard*: Übersicht über die Dichte der landwirtschaftlichen Produktionsstätten. - 1:4 000 000 - 15 x 18 - schwarz-weiß - Veröffentlichungen des Zentralinstituts für Alte Geschichte und Archäologie der Akademie der Wissenschaften der DDR; Bd. 3. - Berlin 1975.

- 2 *Hensel*, Witold: Siedlungsgebiet der Slawen etwa im 9. Jh. - 1:20 000 000 - 32 x 19 - schwarz-weiß - Anfänge der Städte bei den Ost- und Westslawen. - Bautzen 1967.
- 3 *Kuhn*, Walter: Die deutsche Ostsiedlung in der Neuzeit [20 Karten]. - 1:200 000 bis 1:2 000 000 - 20 x 17 bis 56 x 49 - schwarz-weiß, farbig - Kartenband zu: Geschichte der deutschen Ostsiedlung in der Neuzeit. - Köln, Graz 1956.

### 1.1.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

- 4 *Keyser*, Erich: Stadtpläne von Bleckede, Dannenberg, Hitzacker, Schnakenburg, Winnen, Otterndorf, Horneburg, Buxtehude, Harburg, Bardowick, Segeberg, Mölln, Oldesloe, Krempe, Plön, Wilster, Lauenburg, Uetersen, Husum, Heide, Wedel, Schleswig, Flensburg, Stade, Celle, Uelzen, Hann.Münden, Kiel, Bielefeld, Göttingen, Itzehoe, Oldenburg, Hannover, Goslar, Lüneburg, Osnabrück, Braunschweig, Lübeck, Bremen, Hamburg [40 Karten]. - 1:1 000 bis 1:11 000 - 15 x 14 bis 42 x 22 - farbig - Städtegründungen und Städtebau in Nordwestdeutschland im Mittelalter. - Remagen 1958.
- 5 *Klose*, Olaf; *Martius*, Lilli: Die Entstehung der Städte, Festungen und Flecken in chronologischer Ordnung. - ca. 1:800 000 - 27 x 32 - farbig - Ortsansichten und Stadtpläne der Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg. - Neumünster 1962.
- 6 *Denecke*, Dietrich: Historisch-geographischer Plan der Stadt Einbeck: Konstruktions- und Stiltypen der Wohnhäuser und Rekonstruktion der Befestigungsanlagen (Romanik bis Gegenwart). - 1:2 500 - 28 x 39 - farbig - Die historisch-geographische Landesaufnahme. Aufgaben, Methoden und Ergebnisse, dargestellt am Beispiel des mittleren und südlichen Leineberglandes. In: Göttinger Geographische Abhandlungen; H.60. - Göttingen 1972.
- 7 *Ferger*, Imme: Lüneburg. Plan der Stadt um 1950 mit eingezeichneten ehemaligen Befestigungsanlagen; Siedlungsentwicklung vor 956 - 1963 [2 Karten]. - 1:5 000, 1:25 000 - 37 x 28, 21 x 30 - farbig - Lüneburg. Eine siedlungsgeographische Untersuchung. - Bonn-Bad Godesberg 1969.
- 8 *Klöpper*, Rudolf: Alte und jetzige Zentren im Gebiet der mittleren Leine; Alte und jetzige Zentren im Gebiet des Stiftes Osnabrück; Alte und jetzige Zentren im Fürstentum Lüneburg; Alte und jetzige Zentren im ostwestfälischen Bergvorland; Alte und jetzige Zentren im südniedersächsischen Bergland (ohne Harz) [5 Karten]. - 1:400 000, 1:800 000 - 15 x 17 bis 22 x 19 - farbig - Entstehung, Lage und Verteilung der zentralen Siedlungen in Niedersachsen. - Remagen 1952.
- 9 *Seedorf*, Hans Heinrich: Stufen der Kulturlandschaftsentwicklung im Stadtgebiet von Hannover. - 1:100 000 - 48 x 46 - farbig - Stufen der Kulturlandschaftsentwicklung im hannoverschen Stadtgebiet vom frühen Mittelalter bis zur Gegenwart. In: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft zu Hannover. - Hannover 1978.

- 10 *Gorki, Friedrich*: Bis 1240 entstandene Städte. - ca. 1:800 000 - 28 × 30 - farbig - Vom Stadtrechtsort der Vergangenheit zum Stadtfunktionsort der Gegenwart in Westfalen. In: Spieker. Landeskundliche Beiträge und Berichte; 25, Bd. II. - Münster 1977.
- 11 *Haase, Carl*: Flächengröße und Entstehungszeit westfälischer Städte im Mittelalter; Einwohnerzahl der westfälischen Städte und Minderstädte um 1820; Entstehungsschichten der westfälischen Städte [3 Karten]. - 1:750 000 - 31 × 39 - schwarz-weiß, farbig - Die Entstehung der westfälischen Städte. - Münster 1976 (1. Aufl. 1960).
- 12 *Fubs, Anton*: Gelnhausen. Städtebaugeschichtliche Untersuchung einer staufischen Gründung. Bauzeitenplan (12.-20. Jh.). - 1:2 000 - 43 × 36 - schwarz-weiß - Gelnhausen. Städtebaugeschichtliche Untersuchung. - Marburg 1960.
- 13 *Kaltenhäuser, Josef*: Grundriß und Bauentwicklung der Städte Homburg, Oberursel, Kronberg, Königstein (8.-20. Jh.) [4 Karten]. - ca. 1:10 000 - 28 × 20 bis 35 × 29 - schwarz-weiß - Taunusrandstädte im Frankfurter Raum. - Frankfurt am Main 1955.
- 14 *Schirmacher, Ernst*: Limburg a.d. Lahn. Entstehung und Entwicklung der mittelalterlichen Stadt [7 Karten]. - 1:2 500, 1:7 000 - 40 × 42, 49 × 42 - farbig - Limburg an der Lahn. - Wiesbaden 1963.
- 15 *Baatz, Dietwulf*: Umgebung des Legionslagers Mogontiacum. - 1:2 500 - 26 × 24 - farbig - Mogontiacum. Neue Untersuchungen am römischen Legionslager in Mainz. - Berlin 1962.
- 16 *Böhner, Kurt*: Trier in fränkischer Zeit. - 1:20 000 - 21 × 24 - schwarz-weiß - Die Fränkischen Altertümer des Trierer Landes. 2. Teil. - Berlin 1958.
- 17 *Ried, Hans*: Die räumliche Entwicklung der Stadt Saarbrücken (Vorgeschichte - 1955). - ca. 1:38 000 - 26 × 28 - schwarz-weiß - Die Siedlungs- und Funktionsentwicklung der Stadt Saarbrücken. - Saarbrücken 1958.
- 18 *Schanz, Günter*: Zwergstädte des Schwarzwaldes (vor/nach 1300). - 1:100 000 - 12 × 18 - schwarz-weiß - Die Entwicklung der Zwergstädte des Schwarzwaldes seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. - Tübingen 1979.
- 19 *Scheuerbrandt, Arnold*: Stadtentstehungsschichten im nördlichen Südwestdeutschland (vor 1120 - nach 1803). - 1:850 000 - 35 × 29 - farbig - Südwestdeutsche Stadttypen und Städtegruppen bis zum frühen 19. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Kulturlandschaftsgeschichte und zur kulturräumlichen Gliederung des nördlichen Baden-Württemberg und seiner Nachbargebiete. - Heidelberg 1972.
- 20 *Fehn, Klaus*: Die Zentren der Spätlatènezeit, der Römerzeit, der Agilolfinger- und Karolingerzeit, der Luitpoldinger- und Salierzeit, der Welfenzeit und der frühen Wittelsbacherzeit [7 Karten]. - 1:25 000 - 13 × 17 - farbig - Die zentralörtlichen Funktionen früher Zentren in Altbayern. - Wiesbaden 1970.
- 21 *Kreuzer, Gustav*: Die räumliche Entwicklung des Regensburger Stadtgebietes seit der Römerzeit; Zur Topographie und Entwicklung der Märkte des Geschäftsviertels bzw. der City in Regensburg seit dem hohen Mittel-

- alter [2 Karten]. - 1:30 000, 1:10 000- 35 × 25, 27 × 19 - schwarz-weiß - 2000 Jahre Regensburger Stadtentwicklung. - Regensburg 1972.
- 22 *Liedke*, Volker: Baualtersplan zur Stadtsanierung von Burghausen (von 1230 bis 1977). - 1:1 000 - 75 × 124 - farbig - Baualtersplan zur Stadtsanierung von Burghausen. - Burghausen 1978.
- 23 *Schimmelpfennig*, Bernhard: Die lokalen Bezeichnungen in Bamberg bis ca. 1370, die Lage der geistlichen Institute und der ungefähre Lauf der Immunitätsgrenzen und Ummauerungen der Stadt. - 1:10 000 - 36 × 28 - schwarz-weiß - Bamberg im Mittelalter. Siedelgebiete und Bevölkerung bis 1370. - Lübeck, Hamburg 1964.

### 1.1.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)

- 24 *Unger*, Manfred: Das alte Freiberg (nach einer Karte von J. Langer). - 1:7 000 - 21 × 22 - schwarz-weiß - Stadtgemeinde und Bergwesen Freibergs im Mittelalter. - Weimar 1963.

### 1.1.4. Gebiet der Schweiz

### 1.1.5. Gebiet der Republik Österreich

### 1.1.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete

- 25 *Keyser*, Erich: Danzig [3 Karten]. - o.M. - 17 × 25 bis 51 × 42 - farbig - Die Baugeschichte der Stadt Danzig. - Köln, Wien 1972.
- 26 *Kuhn*, Walter: Die Stadtnamen auf -stadt. - ca. 1:4 000 000 - 28 × 19 - schwarz-weiß - Beiträge zur schlesischen Siedlungsgeschichte. - München 1971.

## 1.2. Ländliche Siedlung

### 1.2.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilgebiete

- 27 *Krüger*, Rainer: Verbreitung der Breitstreifendörfer von Westdeutschland bis Galizien; Siedelformenkarte des südlichen Sudetenschlesien; Typenkatalog Breitstreifen-Reihendörfer; Verteilungsmuster im Gebiet der Breitstreifen-Reihendörfer und räumlich angrenzender anderer Siedelformen; Räumliche Siedlungseinheiten [5Karten]. - 1:50 000 bis 1:4 000 000 - 37 × 12 bis 82 × 32 - schwarz-weiß, farbig - Typologie des Waldhufendorfes nach Einzelformen und deren Verbreitungsmuster. - Göttingen 1967.
- 28 *Schröder*, Karl Heinz; *Schwarz*, Gabriele: Die Verbreitung der Orts- und Flurformen in Mitteleuropa (8./9. bis 19./20. Jh.); Die ländlichen Ortsformen in Mitteleuropa gegen Ende des Mittelalters [2 Karten]. - 1:300 000, 1:4 000 000 - 36 × 32, 46 × 31 - farbig - Die ländlichen Siedlungsformen in

Mitteleuropa. Grundzüge und Probleme ihrer Entwicklung. – Trier 1978 (1. Aufl. 1970).

### 1.2.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

- 29 *Müller-Wille*, Michael: Naturräume und eisenzeitliche Fluren in Jütland und Schleswig. – 1:500 000 – farbig – Eisenzeitliche Fluren in den festländischen Nordseegebieten. – Münster 1965.
- 30 *Brüske*, Wolfgang: Wohnsitze der lutizischen Völker. – o.M. – 23 × 27 – schwarz-weiß – Untersuchungen zur Geschichte des Lutizenbundes. Deutsch-wendische Beziehungen des 10.-12. Jahrhunderts. – Münster, Köln 1955.
- 31 *Denecke*, Dietrich: Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Wegenetz und die an ihm orientierten Anlagen nebst den Siedlungen und Wirtschaftsplätzen im Raum zwischen Solling und Harz. – 1:50 000 – 93 × 63 – farbig – Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. – Göttingen 1969.
- 32 *Denecke*, Dietrich: Geländereликte sowie kartographische und archivalische Überlieferung spätmittelalterlicher Orts- und Flurwüstungen im mittleren und südlichen Leinebergland; Verbreitung von Flurwüstungen im mittleren und südlichen Leinebergland; Im Meßtischblatt und der topographischen Karte 1:25 000 verzeichnete bzw. nicht verzeichnete oberirdische Kulturdenkmäler, Relikte und wüste Ortsstellen der mittelalterlichen und neuzeitlichen Kulturlandschaft des mittleren und südlichen Leineberglandes [3 Karten]. – 1:200 000 bis 1:500 000 – 11 × 9 bis 23 × 16 – schwarz-weiß – Die historisch-geographische Landesaufnahme. Aufgaben, Methoden und Ergebnisse, dargestellt am Beispiel des mittleren und südlichen Leineberglandes. In: Göttinger Geographische Abhandlungen; H. 60. – Göttingen 1972.
- 33 *Fliedner*, Dietrich: Marschhufensiedlungen (und regelmäßige Langstreifensiedlungen) nördlich von Bremen in ihrer ursprünglichen Anlage, nach 1350 und um 1600; Das Niederblockland: Eigentum der Grundherren um 1130, 1400 und 1611, Besitzstruktur vor 1350, 1611, 1636; Waakhausen und Viehland: vor 1350, 1535, Besitzstruktur 1647 und 1870/71 [6 Karten]. – 1:50 000, 1:100 000 – 18 × 18 bis 26 × 15 – schwarz-weiß, farbig – Die Kulturlandschaft der Hamme-Wümme-Niederung, Gestalt und Entwicklung des Siedlungsraumes nördlich von Bremen. – Göttingen 1970.
- 34 *Hellfaier*, Detlev; *Last*, Martin: Historisch bezeugte Orte in Niedersachsen bis zur Jahrtausendwende; Gräberfelder der Merowinger- und Karolingerzeit in Niedersachsen (spätes 5. bis 9. Jahrhundert) [2 Karten]. – ca. 1:600 000 – 58 × 48 – schwarz-weiß – Historisch bezeugte Orte in Niedersachsen bis zur Jahrtausendwende. Gräberfelder der Merowinger- und Karolingerzeit in Niedersachsen (spätes 5. bis 9. Jahrhundert). – Hildesheim 1976.
- 35 *Janssen*, Walter: Gesamtplan der fossilen Flurrelikte von Königshagen; Königshagen. Gesamtplan der Siedlungsreste auf dem Gebiet der Wüstung

- [2 Karten]. - 1:6 000, 1:1 000 - 52 × 26, 34 × 36 - farbig - Königshagen. Ein archäologisch-historischer Beitrag zur Siedlungsgeschichte des südwestlichen Harzvorlandes. - Hildesheim 1965.
- 36 *Knoke*, Helga: Das Landschaftsbild um 1000, um 1770/80, um 1960 [3 Karten]. - 1:50 000 - 39 × 30 - Wald und Siedlung im Süntel. - Rinteln 1968.
- 37 *Marten*, Horst-Rüdiger: Die Entwicklung der Flur im alten Amt Aerzen [ca. 20 Karten]. - ca. 1:7 000 bis 1:25 000 - ca. 18 × 24 bis 38 × 41 - farbig - Die Entwicklung der Kulturlandschaft im alten Amt Aerzen des Landkreises Hameln. - Göttingen 1969.
- 38 *Oberbeck*, Gerhard: Dörfer und Wüstungen des Gifhorner Raumes; Das Kulturlandschaftsbild des Gifhorner Raumes um 1200-1250, um 1500 [3 Karten]. - 1:200 000, 1:300 000 - 12 × 16, 18 × 24 - schwarz-weiß, farbig - Die mittelalterliche Kulturlandschaft des Gebietes um Gifhorn. - Bremen-Horn 1957.
- 39 *Steffens*, Heino-Gerd: Bördengrenzen, Ortsnamen (spätmittelalterliche Börden); Hochmittelalterliche Rittersitze und frühmittelalterliche Bodenfunde [2 Karten]. - ca. 1:400 000 - 30 × 27 - schwarz-weiß - Untersuchungen über die mittelalterliche Besiedlung des Kreises Bremervörde. - Göttingen 1962.
- 40 *Balzer*, Manfred: Die Wüstungen in der Paderborner Feldmark. - 1:50 000 - 19 × 18 - schwarz-weiß - Untersuchungen zur Geschichte des Grundbesitzes in der Paderborner Feldmark. - München 1977.
- 41 *Brand*, Friedrich: Altorte und frühes Wegenetz; Vorkarolingischer Landesausbau - Besiedlung und Wegenetz; Frühmittelalterlicher Landesbau; Hochmittelalterlicher Landesausbau [4 Karten]. - ca. 1:200 000 - 21 × 18 - farbig - Ländliche Siedlungen in Lippe - Gefüge und Struktur, Genese und Form. In: Stadt und Dorf im Kreis Lippe in Landesforschung, Landespflege und Landesplanung. - Münster 1981.
- 42 *Nellner*, Werner: Die Siedlungsräume des ostwärtigen Mindener Landes im 9.-10. Jahrhundert. - ca. 1:120 000 - 20 × 17 - farbig - Die natürlichen Grundlagen der Besiedlung des Mindener Landes. Eine geographische Untersuchung über die Wechselbeziehungen zwischen Landschaft und Siedlung. - Minden 1953.
- 43 *Ringleb*, Anneliese: Früh- und vorgeschichtliche Besiedlung. 1:50 000 - 19 × 19 - farbig - Dörfer im oberen Weserbergland. In: Landeskundliche Karten und Hefte der Geographischen Kommission für Westfalen. Reihe: Siedlung und Landschaft in Westfalen; 4. - Münster 1960.
- 44 *Ritter*, Gert: Besiedlung des Raumes um Velbert (7.-19. Jh.). - 1:25 000 - 67 × 41 - farbig - Velbert, Heiligenhaus, Tönisheide. Kulturgeographische Entwicklung eines niederbergischen Industrieraumes. - Ratingen 1965.
- 45 *Rütten*, Felix; *Steeger*, Albert: Karte zur Siedlungsgeschichte des Amtes Kempen. - 1:50 000 - 39 × 36 - farbig - Studien zur niederrheinischen Landeskunde. - Kevelaer 1981 (Nachdruck der Ausgabe 1931).
- 46 *Born*, Martin: Siedlungsentwicklung am Osthang des Westerwaldes. - 1:100 000 - 15 × 20 - schwarz-weiß - Siedlungsentwicklung am Osthang des Westerwaldes. - Marburg 1957.

- 47 *Engelhard*, Karl: Siedlungsgründungen und Rodungen (Mittelalter - 20. Jh.). - 1:200 000 - 20 × 14 - farbig - Die Entwicklung der Kulturlandschaft des nördlichen Waldeck seit dem späten Mittelalter. - Gießen 1967.
- 48 *Nitz*, Hans-Jürgen: Die Siedlungsformen des Odenwaldes; Die Verbreitung der Plansiedlungen im Odenwald [2 Karten]. - 1:200 000 - 38 × 31 - schwarz-weiß, farbig - Die ländlichen Siedlungsformen des Odenwaldes. Untersuchungen über ihre Typologie und Genese und die Prinzipien der räumlichen Organisation des mittelalterlichen Siedlungsbildes. - Heidelberg, München 1962.
- 49 *Poittner*, Barbara: Wüstungen im Kreis Bad Kreuznach. - ca. 1:140 000 - 40 × 29 - schwarz-weiß - Wüstungen im Kreis Bad Kreuznach. - Bad Kreuznach 1972.
- 50 *Staerk*, Dieter: Mittelalterliche und frühneuzeitliche Ortswüstungen. - 1:200 000 - 38 × 32 - farbig - Die Wüstungen des Saarlandes. Beiträge zur Siedlungsgeschichte des Saarraumes vom Frühmittelalter bis zur Französischen Revolution. - Saarbrücken 1976.
- 51 *Baatz*, Dietwulf: Die römischen Fundstellen der Gemarkung Ladenburg; Lopodunum (Ladenburg) [2 Karten]. - 1:25 000, 1:2 000 - 17 × 17, 34 × 54 - farbig - Lopodunum-Ladenburg a.N. Die Grabungen im Frühjahr 1960. - Karlsruhe 1962.
- 52 *Clauser*, Ewald: Die Entwicklung des Siedlungsbildes im Mittelalter. - 1:50 000 - 48 × 34 - farbig - Anthropogene und naturräumliche Ordnung in der Kulturlandschaft am Beispiel der Landschaftsstruktur des Kreises Leonberg. - Bad Godesberg 1965.
- 53 *Hübener*, Wolfgang: Süddeutschland in spätrömischer Zeit. - o.M. - 22 × 16 - farbig - Methodische Möglichkeiten der Archäologie zur Geschichte der Alemannen in spätrömischer Zeit. In: Wege der Forschung; Bd. 100. - Darmstadt 1975.
- 54 *Tesdorpf*, Jürgen C.: Prähistorische Fundplätze als Siedlungszeugen; Frühgeschichtliche Fundplätze als Siedlungszeugen; Der Wandel von der Urlandschaft zur Kulturlandschaft [3 Karten]: - 1:100 000 - 47 × 37 - farbig - Die Entstehung der Kulturlandschaft am westlichen Bodensee. - Stuttgart 1972.
- 55 *Bradler*, Günther: Gaue, Capitula, Dekanate, Archidiakonate Allgäu; Staufische Prokuration, Reichslandvogtei Oberschwaben; Historische Landschaften, Geschichtslandschaften Allgäu und Oberschwaben [3 Karten ab 11. Jh.]. - ca. 1:3 000 000, 1:5 000 000 - 31 × 27 bis 40 × 29 - schwarz-weiß - Die Landschaftsnamen Allgäu und Oberschwaben in geographischer und historischer Sicht. - Göttingen 1973.
- 56 *Gabler*, August: Karte des Hesselberggebietes mit Ursiedlungen, Altstraßen und Hauptmundartgrenzen. - 1:100 000 - 27 × 20 - farbig - Die alamanische und fränkische Besiedlung der Hesselberglandschaft. - Augsburg 1961.
- 57 *Jäger*, Helmut; *Scherzer*, Walter: Mittelalterliche Siedlungen und Wüstungen im Südwesten von Würzburg. - ca. 1:70 000 - 18 × 17 - schwarz-weiß - Territorienbildung, Forsthoheit und Wüstungsbewegung im Waldgebiet westlich von Würzburg. - Würzburg 1984.

- 58 *Krenzlin*, Anneliese; *Reusch*, Ludwig: Karte der Flurformen im nördlichen Unterfranken; Poppenlauer; Altbessingen; Bühler-Münster; Seifriedsburg; Ottelmannshausen; Aubstadt; Willmars; Poppenroth [9 Karten]. - ca. 1:270 000, ca. 1:3 000 bis 1:5 000 - 45 × 31 bis 60 × 69 - farbig - Die Entstehung der Gewannflur nach Untersuchungen im nördlichen Unterfranken. - Frankfurt/M. 1961.
- 59 *Lob*, Reinhold E.: Heutige Siedlungen und mittelalterliche Wüstungen in der Südrhön und im nördlichen Grabfeld. - 1:200 000 - 17 × 17 - schwarz-weiß - Die Wüstungen der bayerischen Rhön und des nordwestlichen Grabfeldes. - Würzburg 1970.
- 60 *Machann*, Roderich: Übersicht der Wüstungen im Steigerwald. - 1:200 000 - 27 × 25 - schwarz-weiß - Wüstungen im Steigerwald. - Würzburg 1972.
- 61 *Mauß*, Otto: Kulturlandschaftsentwicklung des Münchener und Feldkirchener Feldes und des Terrassen-Waldgürtels. - ca. 1:200 000 - 20 × 18 - schwarz-weiß - Die rodungsgenetische Methode am Beispiel der Kulturlandschaftsentwicklung im Profil Dachau-Wolfratshausen (Oberbayern). In: Landeskundliche Forschungen; H.36. - München 1950.
- 62 *Ortmann*, Wolf Dieter: Der Landkreis Scheinfeld und seine Wüstungen. - 1:50 000 - 64 × 54 - farbig - Landkreis Scheinfeld. Historisches Ortsnamenbuch von Bayern, Bd. 3: Mittelfranken. - München 1967.

### 1.2.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)

- 63 *Gringmuth-Dallmer*, Eike: Siedlungsgebiete westlich von Oder und Neiße [8 Karten]. - 1:1 000 000 - 16 × 24 - schwarz-weiß, farbig - Die Entwicklung der frühgeschichtlichen Kulturlandschaft auf dem Territorium der DDR unter besonderer Berücksichtigung der Siedlungsgebiete. - Berlin 1983.
- 64 *Engel*, Franz: Wald und slawisches Siedlungsland in Nordmecklenburg; Grenzwälder und slawische terrae in Nordmecklenburg; Slawische Burgen und Siedlungen der älteren Periode (vor 1000 n. Chr.) [3 Karten]. - 1:100 000 bis 1:400 000 - 16 × 16 bis 32 × 34 - farbig - Grenzwälder und slawische Burgwardbezirke in Nordmecklenburg. Über die Methoden ihrer Rekonstruktion. In: Siedlung und Verfassung der Slawen zwischen Elbe, Saale und Oder. - Gießen 1960; Beiträge zur Landesgeschichte und historischen Landeskunde. Mecklenburg, Pommern, Niedersachsen. - Köln, Wien 1970.
- 65 *Fritze*, Wolfgang H.: Vorkoloniale und hochmittelalterliche Besiedlung der Ostprignitz. - 1:200 000 - 36 × 36 - schwarz-weiß - Eine Karte zum Verhältnis der frühmittelalterlich-slawischen zur hochmittelalterlichen Siedlung in der Ostprignitz. In: Berliner Historische Studien, Bd. 4. - Berlin 1981.
- 66 *Kabl*, Hans-Dietrich: Die ostmittelbischen Lande um 1150. - 1:750 000 - 25 × 20 - schwarz-weiß - Slawen und Deutsche in der brandenburgischen Geschichte des zwölften Jahrhunderts. Die letzten Jahrzehnte des Landes Stodor. - Köln, Graz 1964.

- 67 *Seyer, Rosemarie*: Die Besiedlung in den Jahrzehnten um die Wende u.Z. Die Besiedlung in der frühen Kaiserzeit [2 Karten]. - 1:400 000 - 59 × 52 - schwarz-weiß - Zur Besiedlungsgeschichte im nördlichen Mittelb-Havel-Gebiet um den Beginn unserer Zeitrechnung. - Berlin 1976.
- 68 *Blaschke, Karlheinz*: Ortsformen der Oberlausitz; Flurformen der Oberlausitz; Das sorbische Gebiet in der Oberlausitz [3 Karten]. - o.M. - 20 × 15 - schwarz-weiß - Die Entwicklung des sorbischen Siedelgebietes in der Oberlausitz. In: Siedlung und Verfassung der Slawen zwischen Elbe, Saale und Oder. - Gießen 1960.
- 69 *Brachmann, Hansjürgen*: Die frühgeschichtliche Besiedlung des Mittelb-Saale-Gebietes (7.-10. Jh.); Frühgeschichtliche Keramikgruppen des Mittelb-Saale-Gebietes (7.-10. Jh.) [2 Karten]. - ca. 1:500 000 - 60 × 53 - farbig - Slawische Stämme an Elbe und Saale. - Berlin 1978.
- 70 *Emmerich, Werner*: Die Ortsformen Thüringens. - 1:400 000 - 47 × 38 - farbig - Die siedlungsgeschichtlichen Grundlagen (frühes Mittelalter). In: Mitteldeutsche Forschungen; Bd. 48/I. - Köln, Graz 1968.

#### 1.2.4. Gebiet der Schweiz

- 71 *Egli, Hans-Rudolf*: Lohn: Wald- und Flurentwicklung seit dem Mittelalter. Nutzung 1693 [2 Karten]. - 1:15 000, ca. 1:33 000 - 18 × 20, 19 × 26 - schwarz-weiß - Die Flur und ihre Entwicklung seit dem Mittelalter. In: Geographica Bernensia; G 5. - Bern 1976.

#### 1.2.5. Gebiet der Republik Österreich

#### 1.2.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete

- 72 *Müller-Wille, Michael*: Naturräume und eisenzeitliche Fluren in den nordöstlichen Niederlanden. - ca. 1:375 000 - 30 × 31 - farbig - Eisenzeitliche Fluren in den festländischen Nordseegebieten. - Münster 1965.
- 73 *Loose, Rainer*: Siedlungsphasen im Obervintschgau (ab 7. Jh.). - 1:150 000 - 27 × 46 - schwarz-weiß - Siedlungsphasen im oberen Etschtal. In: Innsbrucker Geographische Studien; Bd. 6. - Innsbruck 1979.
- 74 *Kuller, Inge*: Der aus den Flurnamen erschlossene Verlauf der Preseka; Das Vordringen der Siedlung bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts; Das durch die deutschrechtliche Kolonisation in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts erschlossene Gebiet zwischen dem Adlergebirge und Saar [3 Karten]. - ca. 1:400 000 bis 1:600 000 - 29 × 23 - schwarz-weiß - Die Erschließung der Böhmischemährischen Höhe im Gebiet zwischen dem Adlergebirge und Saar im 13. Jahrhundert. - München 1975.

## 1.3. Sonstiges

- 75 *Schlüter*, Otto: Waldverbreitung vor 900 bis 1900. - 1:1 500 000 - 80 × 76 - farbig - Die Siedlungsräume Mitteleuropas in frühgeschichtlicher Zeit. - Remagen 1952.
- 76 *Hensel*, Witold: Handelswege, die das Slawentum vom 9. bis etwa 12. Jh. mit anderen Gebieten verbanden. - 1:20 000 000 - 32 × 19 - schwarz-weiß - Anfänge der Städte bei den Ost- und Westslawen. - Bautzen 1967.
- 77 *Beuermann*, Arnold: Das Straßennetz um Münden im Wandel der Zeiten. - ca. 1:100 000 - 24 × 19 - farbig - Hannoversch Münden. Das Lebensbild einer Stadt. - Göttingen 1951.
- 78 *Düsterloh*, Diethelm: Bergbauspuren und Steinbrüche; Fundstellen mittelalterlich-frühneuzeitlicher Eisenverhüttungsschlacken; Erzfundpunkte und Bergbauspuren; Steinkohlenbergbau im 17. Jahrhundert (nach zeitgenössischen Urkunden und Quellen); Steinkohleförderung und Verkehrswege für den Steinkohleabsatz in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts [4 Karten]. - 1:50 000 - 39 × 32 - farbig - Beiträge zur Kulturgeographie des Niederbergisch-Märkischen Hügellandes. Bergbau und Verhüttung vor 1850 als Elemente der Kulturlandschaft. - Göttingen 1967.
- 79 *Hoppe*, Christine: 14 Karten zur Flußverlagerung des Niederrheins in den letzten 2000 Jahren. - 1:20 000 bis 1:50 000 - 18 × 18 bis 20 × 28 - schwarz-weiß, farbig - Die großen Flußverlagerungen des Niederrheins in den letzten zweitausend Jahren und ihre Auswirkungen auf Lage und Entwicklung der Siedlungen. - Bonn-Bad Godesberg 1970.
- 80 *Heinemeyer*, Karl: Königshöfe und Königsgut im Raum Kassel. Übersichtskarte. - 1:50 000 - 84 × 63 - farbig - Königshöfe und Königsgut im Raum Kassel. - Göttingen 1971.
- 81 *Lachmann*, Hans-Peter: Der Burgwald [4 Karten]. - 1:100 000 - 27 × 34 - farbig - Untersuchungen zur Verfassungsgeschichte des Burgwaldes im Mittelalter. - Marburg 1967.
- 82 *Böhner*, Kurt: Die merowingerzeitlichen Gräberfelder des Trierer Landes. - 1:200 000 - 28 × 59 - farbig - Die fränkischen Altertümer des Trierer Landes; 2. Teil. - Berlin 1958.
- 83 *Brandl*, Helmut: Entwicklung des Stadtwaldes Freiburg. - 1:50 000 - 29 × 41 - schwarz-weiß - Der Stadtwald von Freiburg. Eine forst- und wirtschaftsgeschichtliche Untersuchung über die Beziehungen zwischen Waldnutzung und wirtschaftlicher Entwicklung der Stadt Freiburg vom Mittelalter bis zur Gegenwart. - Freiburg 1970.
- 84 *Dauber*, Albrecht; *Gropengiesser*, Erich; *Heukemes*, Berndmark; *Schaab*, Meinrad: Archäologische Karte der Stadt- und der Landkreise Heidelberg und Mannheim. - 1:50 000 - 102 × 73 - farbig - Die Stadt- und die Landkreise Heidelberg und Mannheim, Bd. I. - Karlsruhe 1966.
- 85 *Nierhaus*, Rolf: Die Römerstraßen im Schwarzwald. ca. 1:50 000 - 25 × 37 - farbig - Römische Straßenverbindungen durch den Schwarzwald. In: Studien zur südwestdeutschen Landeskunde. - Bad Godesberg 1963.

- 86 *Dannheimer, Hermann*: Reihengräber und Straßen (Römerstraßen, mittelalterliche Straßen) südlich der Münchener Schotterebene. - 1:50 000 - 39 × 36 - farbig - Epolding-Mühltal. - München 1968.
- 87 *Lindner, Klaus*: Ausstattung des Bistums Würzburg 741/47. - o.M. - 28 × 21 - schwarz-weiß - Untersuchungen zur Frühgeschichte des Bistums Würzburg und des Würzburger Raumes. - Göttingen 1972.
- 88 *Sandberger, Adolf*: Alte und neue Straßen im Osten von München. - 1:100 000 - 27 × 28 - farbig - Römisches Straßensystem und bairische Siedlung im Osten von München. In: Schriftenreihe zur bayerischen Landesgeschichte; Bd. 62. - München 1962.
- 89 *Kalähne, Marianne*: Vorgeschichtliche Gräber und Burgwälle auf dem Nordkranz der Inselkerne von Rügen. - 1:150 000 - 28 × 21 - farbig - Die Entwicklung des Waldes auf dem Nordkranz der Inselkerne von Rügen. - Gotha 1954.
- 90 *Helbig, Herbert*: Durchgangsstraßen der Mark Brandenburg im Mittelalter. - 1:650 000 - 42 × 35 - schwarz-weiß - Gesellschaft und Wirtschaft der Mark Brandenburg im Mittelalter. - Berlin 1973.
- 91 *Schlesinger, Walter*: Pfarrkirchen in den Diözesen Meißen, Merseburg, Naumburg um 1100. - ca. 1:600 000 - 45 × 28 - schwarz-weiß - Kirchengeschichte Sachsens im Mittelalter; I. Band. - Köln, Graz 1962.
- 92 *Walser, Gerold*: Römische Straßen in der Schweiz nach der Tabula Peutingeriana. - 1:600 000 - 61 × 45 - farbig - Die römischen Straßen in der Schweiz; 1. Teil: Die Meilensteine. - Bern 1967.
- 93 *Reber, Werner*: Verkehrswege um 1100, 1300, 1500, 1690, 1730, 1850, 1950 [7 Karten]. - ca. 1:300 000 - 18 × 12 - farbig - Zur Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura. - Liestal 1970.
- 94 *Csendes, Peter*: Römerzeitliche und mittelalterliche Straßen Niederösterreichs. - 1:200 000 - 24 × 15 - farbig - Die Straßen Niederösterreichs im Früh- und Hochmittelalter. - Wien 1969.
- 95 *Schremmer, Eckart*: Stapel- und Niederlageorte bis zum ausgehenden 16. Jahrhundert: Flandern, Brabant, Holland, Nord- und Ostseehäfen, Wasserwege in der norddeutschen Tiefebene und im Ostseeraum; Ober- und Mittelrhein, Donaauraum, Böhmen, Alpenländer [2 Karten]. - 1:5 000 000, 1:3 000 000 - 32 × 14, 29 × 19 - schwarz-weiß - Die Wirtschaft Bayerns. Vom hohen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung. Bergbau, Gewerbe, Handel. - München 1970.

## 2. Spätmittelalter und Frühneuzeit

### 2.1. Städtische Siedlung

#### 2.1.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilbereiche

*Kuhn, Walter*: Die deutsche Ostsiedlung; s. Nr. 3.

## 2.1.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

- Keyser*, Erich: 40 Pläne von Städten in Norddeutschland; s. Nr. 4.
- 96 *Jaschke*, Dieter: Reinbek 1765, 1914, 1934 [3 Karten]. - 1:15 000 - 23 x 22 - farbig - Reinbek. Untersuchungen zum Strukturwandel im Hamburger Umland. - Hamburg 1973.
- Klose*, Olaf; *Martius*, Lilli: Ortsansichten und Stadtpläne der Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg; s. Nr. 5.
- 97 *Möller*, Ilse: Die Gemarkungen Eppendorf, Elmsbüttel und Harvestehude um 1775; Die Grundrißausweitung (vor 1884-1937); Die Gebäudeverbände (vor 1884-1937) [3 Karten]. - 1:10 000 - 43 x 52 - schwarz-weiß, farbig - Die Entwicklung eines Hamburger Gebietes von der Agrar- zur Großstadtlandschaft. Mit einem Beitrag zur Methode der städtischen Aufrißanalyse. - Hamburg 1959.
- 98 *Beuermann*, Arnold: Straßenfrontenkarte der Innenstadt von Münden (1530-1949). - ca. 1:1600 - 35 x 45 - farbig - Hannoversch Münden. Das Lebensbild einer Stadt. - Göttingen 1951.
- Denecke*, Dietrich: Historisch-geographischer Plan von Einbeck; s. Nr. 6.
- Ferger*, Imme: Lüneburg vor 956-1963; s. Nr. 7.
- 99 *Grundner-Culemann*, Alexander: Die Grenzen der Stadt Goslar um 1700. - ca. 1:50 000 - 40 x 28 - schwarz-weiß - Die Goslarer Hut und Weide von ihren Anfängen bis zu den Gemeinheitsteilungen im 19. Jahrhundert. - Goslar 1977.
- 100 *Jäger*, Friedrich: Die Grundrißentwicklung Sankt Andreasbergs bis zum 18. Jahrhundert; Die Grundrißentwicklung Grinds bis zum 17. Jahrhundert; Die Grundrißentwicklung Wildenmanns bis zum 17. Jahrhundert; Die Grundrißentwicklung Zellerfelds bis 1773; Die Grundrißentwicklung Lautenthals (16.-20. Jh.); Karte zur Grundrißentwicklung Clausthals bis 1606; Die Grundrißentwicklung Clausthals bis 1660; Karte zur Grundrißentwicklung Altenaus (-20. Jh.); Die Grundrißentwicklung Altenaus bis zum 17. Jahrhundert [9 Karten]. - 1:5 000 bis 1:25 000 - 12 x 21 bis 29 x 18 - schwarz-weiß - Entwicklung und Wandlung der Oberharzer Bergstädte. Ein siedlungsgeographischer Vergleich. - Clausthal-Zellerfeld 1972.
- Klöpper*, Rudolf: Zentrale Siedlungen in Niedersachsen; s. Nr. 8.
- 101 *Köppke*, Jürgen: Hildesheim und sein städtisches Vorbild im späten Mittelalter; Einbeck und seine Stadtmark im späten Mittelalter; Göttingen und seine Stadtmark im späten Mittelalter [3 Karten]. - 1:10 000 bis ca. 1:20 000 - 36 x 29 bis 52 x 38 - Hildesheim, Einbeck, Göttingen und ihre Stadtmark im Mittelalter. - Hildesheim 1967.
- 102 *Krutsch*, Wilhelm Robert: Entwicklungsphasen und regionale Gliederung Wolfsburgs (1939-ab 1964); Das Landschaftsbild vor der Stadtgründung um 1936, in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts [3 Karten]. - o.M., ca. 1:50 000, ca. 1:60 000 - 15 x 20, 23 x 28 - schwarz-weiß - Wolfsburg. Beiträge zur Kulturlandschaftsgeschichte des Stadtgebietes vom Mittelalter bis zur Gegenwart. - Braunschweig 1966.

- 103 *Obnesorge*, Klaus-Walther: Die funktionale und sozialgeographische Gliederung der Stadt Wolfenbüttel im Jahre 1754, 1841; Die sozialgeographische Gliederung der Altstadt von Wolfenbüttel im Jahre 1963; Die Häuser der Altstadt von Wolfenbüttel geordnet nach Bauperioden (Frührenaissance bis 1970) [4 Karten]. - 1:1 000 bis 1:8 000 - 24 × 15 bis 61 × 28 - farbig - Wolfenbüttel. Geographie einer ehemaligen Residenzstadt. - Braunschweig 1974.
- 104 *Sachse*, Burkhard: 21 Karten zur Sozialtopographie Göttingens 1763. - ca. 1:4 000 - 40 × 33 - schwarz-weiß - Soziale Differenzierung und regionale Verteilung der Bevölkerung Göttingens im 18. Jahrhundert. - Hildesheim 1978.  
*Seedorf*, Hans Heinrich: Kulturlandschaftsentwicklung im hannoverschen Stadtgebiet; s. Nr. 9.
- 105 *Uthmann*, Karl Josef: Stadtplan von Hildesheim nach einem Grundriß aus dem Jahre 1719, ergänzt aus anderen Plänen des 18. Jahrhunderts. - o.M. - 28 × 24 - farbig - Sozialstruktur und Vermögensbildung im Hildesheim des 15. und 16. Jahrhunderts. - Bremen-Horn 1957.
- 106 *Becker*, Heinrich: Ausweitungsstufen der Stadt Rheine von 1785 bis 1957. - 1:25 000 - 18 × 18 - schwarz-weiß - Rheine. Analyse einer Industriestadt des münsterländischen Textilgebietes. - Münster 1962.
- 107 *Flink*, Klaus: Plan der Stadt Rheinbach von 1816. 1:2 500 - 25 × 13 - schwarz-weiß - Geschichte der Burg, der Stadt und des Amtes Rheinbach von den Anfängen bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Untersuchung der rheinischen Kleinstadt. - Bonn 1965.  
*Haase*, Carl: Entstehung der westfälischen Städte; s. Nr. 11.
- 108 *Hottes*, Karlheinz: Zentrale Orte im Oberbergischen um 1750. - 1:200 000 - 41 × 30 - farbig - Die zentralen Orte im Oberbergischen Lande. - Remagen 1954.
- 109 *von Roden*, Günter: Gebiet der Großstadt Duisburg im 18. Jahrhundert. - ca. 1:56 000 - 28 × 41 - farbig - Geschichte der Stadt Duisburg. - Duisburg 1974.
- 110 *Rommel*, Franz: Der Nordwesten des heutigen Duisburger Stadtgebietes um 1750. - ca. 1:50 000 - 28 × 19 - schwarz-weiß - Alsum und Schwelgern. Zur Geschichte des untergegangenen Rheindorfes und der Hafenslandschaft in Duisburgs Nordwesten. - Duisburg 1974.  
*Fuhs*, Anton: Gelnhausen. Bauzeitenplan (12.-20. Jh.); s. Nr. 12.  
*Kaltenhäuser*, Josef: Taunusrandstädte im Frankfurter Raum; s. Nr. 13.  
*Schirmacher*, Ernst: Limburg a.d. Lahn; s. Nr. 14.
- 111 *von der Dollen*, Busso: Koblenz - Rekonstruktion der Neustadt zu Ende der kurfürstlichen Zeit (um 1794). Topographie und Funktion; Soziale Gliederung [2 Karten]. - 1:2 500 - 41 × 29 - Die Koblenzer Neustadt. Planung und Ausführung einer Stadterweiterung des 18. Jahrhunderts. - Köln, Wien 1979.
- 112 *Hartwich*, Wolfgang: Die Zuwanderung nach Speyer 1699-1759. - 1:2 500 000 - 30 × 43 - schwarz-weiß - Bevölkerungsstruktur und Wiederbesiedlung Speyers nach der Zerstörung von 1689. - Heidelberg 1965.

- Ried*, Hans: Saarbrücken; s. Nr. 17.
- 113 *Abele*, Gerhard; *Leidlmaier*, Adolf: Die bauliche Entwicklung der Stadt Karlsruhe (vor 18.-20. Jh.). - 1:25 000 - 47 × 38 - farbig - Karlsruhe. Studien zur innerstädtischen Gliederung und Viertelsbildung. - Karlsruhe 1972.
- 114 *Kirchberg*, Wolf: Die Entwicklung des Grundrisses der Stadt Lörrach auf Grund der Bauperioden (17.-20. Jh.). - 1:7 500 - 38 × 64 - farbig - Lörrach. Geographie einer Grenzstadt. - Bad Godesberg 1961.
- 115 *Köhler*, Adolf: Wachstum der Stadt Biberach (vor 1373 - nach 1930). - 1:20 000 - 19 × 19 - schwarz-weiß - Die Kulturlandschaft im Bereich der Platten und Terrassen an der Riß. - Tübingen 1964.
- 116 *Musall*, Heinz; *Scheuerbrandt*, Arnold: Stadtplan von Heidelberg 1622. - o.M. - 34 × 24 - schwarz-weiß - Bild und Struktur der kurpfälzischen Residenzstadt Heidelberg an der Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert. In: Heidelberger Geographische Arbeiten; H. 46. - Heidelberg 1981.
- 117 *Roth*, Käthe: Grundrißentwicklung der Stadt Lahr (13.-20. Jh.). - 1:15 000 - 35 × 18 - farbig - Die Stadt Lahr. - Bad Godesberg 1961.  
*Schanz*, Günter: Zwergstädte des Schwarzwaldes (vor/nach 1300); s. Nr. 18.
- 118 *Scheuerbrandt*, Arnold: Flächengröße und Entstehungszeit südwestdeutscher Städte im ausgehenden Mittelalter. - 1:600 000 - 33 × 27 - schwarz-weiß - Südwestdeutsche Stadttypen und Städtegruppen bis zum frühen 19. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Kulturlandschaftsgeschichte und zur kultur-räumlichen Gliederung des nördlichen Baden-Württemberg und seiner Nachbargebiete. - Heidelberg 1972.  
*Scheuerbrandt*, Arnold: Stadtentstehungsschichten im nördlichen Südwestdeutschland; s. Nr. 19.
- 119 *Braun*, Gerhard: Veränderungen im Stadtbild (ab 13. Jh.). - o.M. - 20 × 28 - schwarz-weiß - Iphofen. Entwicklung und wirtschaftsgeographische Struktur. - Würzburg 1969.  
*Fehn*, Klaus: Zentralörtliche Funktionen früher Zentren in Altbayern; s. Nr. 20.
- 120 *Höhl*, Gudrun: Die Stufenlandschaft von Bamberg in historischer und funktioneller Gliederung (Bebauung von 1602 bis nach 1945). - 1:25 000 - 33 × 43 - schwarz-weiß - Bamberg. Eine geographische Studie der Stadt. - Erlangen 1957.  
*Kreuzer*, Gustav: Regensburg; s. Nr. 21.  
*Liedke*, Volker: Baualtersplan Burghausen; s. Nr. 22.
- 121 *Taubmann*, Wolfgang: Die barocke Entwicklung der Markgrafenstädte Bayreuth, Erlangen und Ansbach. - 1:10 000 - 26 × 14 - schwarz-weiß - Bayreuth und sein Verflechtungsbereich. Wirtschafts- und sozialgeographische Entwicklung in der neueren Zeit. - Bad Godesberg 1968.
- 122 *Willi*, Alois: Die bauliche Entwicklung von Rosenheim (vor 13. Jh. - 20. Jh.). - ca. 1.25 000 - 21 × 12 - schwarz-weiß - Die Stadt Rosenheim. Ihre Erscheinung und Raumbeziehung. Landshut 1951.

## 2.1.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)

- 123 *Benedict*, Ernst: Delitzsch. Bauentwicklung und Flächennutzung (Mitte 15.-20. Jh.). - 1:12 500 - 53 × 44 - schwarz-weiß - Traditionelle und moderne Züge im Funktionsgefüge und Stadtbild von Delitzsch. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde; Bd. 21/22 (Neue Folge). - Leipzig 1963.
- 124 *Gringmuth-Dallmer*, Hanns: Otto von Guericke's Plan der Stadt Magdeburg vom April 1632; Robolskischer Plan der Stadt Magdeburg mit jedem einzelnen Hause 1829 [2 Karten]. - o.M. - 60 × 31, 83 × 50 - schwarz-weiß - Häuserbuch der Stadt Magdeburg; Teil II. - Halle (Saale) 1956.
- 125 *Nickel*, Ernst: Der Alte Markt und seine Umgebung mit Eintragung der Bauwerke aus der Zeit vor 1631. - 1:1 500 - 30 × 17 - farbig - Der »Alte Markt« in Magdeburg. - Berlin 1964.  
*Unger*, Manfred: Freiburg; s. Nr. 24.
- 126 *Arnhold*, Helmut: Das Zusammenwachsen Leipzigs mit seiner Westvorstadt über die Elster-Pleisse-Aue zwischen 1546 und 1963. - 1:15 000 - 38 × 46 - schwarz-weiß - Die Bedeutung der Elster-Pleissen-Aue für die Entwicklung der Stadt Leipzig. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des deutschen Instituts für Länderkunde; Bd. 21/22. - Leipzig 1964.

## 2.1.4. Gebiet der Schweiz

- 127 *Peyer*, Hans Conrad: Märkte und Städte mit Märkten im Kanton Luzern bis 1800; Märkte und Städte mit Märkten im deutsch-bernischen Gebiet bis 1800; Schweizer Städte (bis 1400) und Märkte (bis ca. 1800) [3 Karten]. - ca. 1:500 000 bis ca. 1:2 000 000 - 13 × 17 bis 35 × 18 - schwarz-weiß - Gewässer, Grenzen und Märkte in der Schweizergeschichte. - Zürich 1979.

## 2.1.5. Gebiet der Republik Österreich

- 128 *Seefeldner*, Erich: Verbauungstypen von Salzburg (13.-20. Jh.). - 1:35 000 - 18 × 20 - schwarz-weiß - Salzburg und seine Landschaften. Eine geographische Landeskunde. - Salzburg, Stuttgart 1961.
- 129 *Hoffmann*, Alfred: Die Städte und Märkte im Lande Oberösterreich - Straßennetz des 18. Jh. - ca. 1:700 000 - 26 × 23 - schwarz-weiß - Österreichisches Städtebuch; 1. Band: Oberösterreich. - Wien 1968.
- 130 *Hoffmann*, Alfred: Die Städte und Märkte im Burgenland - Verkehrswege des 18. und 19. Jhs. - ca. 1:700 000 - 19 × 27 - schwarz-weiß - Österreichisches Städtebuch; 2. Band: Burgenland. - Wien 1970.
- 131 *Baltzarek*, Franz; *Hoffmann*, Alfred; *Stekl*, Hannes: Wiener Fortifikationsanlagen bis 1858; Parzellierungen in der Stadterweiterungszone bis 1914 [2 Karten]. - 1:5 000 - 54 × 50 - schwarz-weiß, farbig - Wirtschaft und Gesellschaft der Wiener Stadterweiterung. - Wiesbaden 1975.

- 132 *Bobek, Hans; Lichtenberger, Elisabeth*: Entwicklung der Aufschließung und Verkehrswege (Mittelalter bis Nachkriegszeit). - 1:75 000 - 33 × 33 - farbig - Wien. Bauliche Gestaltung und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. - Wien, Köln 1978.
- 133 *Klaar, Adalbert*: Die Siedlungsformen der Inneren Stadt; Übersichtsplan von Wien I.-XXIII. Bezirk mit Altortsformen und Altstraßennetz [2 Karten]. - 1:7 500, 1:100 000 - 20 × 16, 20 × 19 - schwarz-weiß, farbig - Die Siedlungsformen Wiens. - Wien, Hamburg 1971.
- 134 *Lichtenberger, Elisabeth*: Die Wiener Altstadt: Bauliche Gliederung 1566; Der Beginn des Mietshauswesens 1566; Bauliche Gliederung und Hausbesitz 1683, 1770; Bautypen und Hausbesitz 1914; Bautypen und Baualter 1969 [6 Karten]. - ca. 1:6 000 - 27 × 25 - farbig - Die Wiener Altstadt. Von der mittelalterlichen Bürgerstadt zur City. - Wien 1977.
- 135 *Lichtenberger, Elisabeth*: Die Wiener Altstadt: Gruppierung der Handwerker 1566; Sozialräumliche Gliederung 1566 I, II; Landwirtschaftliche Verankerung der Bürger 1563; Handel, Verkehr, freie Berufe 1789; Gruppierung der Handwerker 1770; Verbreitung wichtiger Sozialgruppen 1914 [8 Karten]. - ca. 1:6 000 - 27 × 25 - farbig - Die Wiener Altstadt. Von der mittelalterlichen Bürgerstadt zur City. - Wien 1977.

## 2.1.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete

*Keyser, Erich*: Danzig; s. Nr. 25.

*Kuhn, Walter*: Die Stadtnamen auf -stadt (Schlesien); s. Nr. 26.

## 2.2. Ländliche Siedlung

### 2.2.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilgebiete

*Krüger, Rainer*: Waldhufendörfer; s. Nr. 27.

*Schröder, Karl Heinz; Schwarz, Gabriele*: Orts- und Flurformen in Mitteleuropa; s. Nr. 28.

### 2.2.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

- 136 *Bonsen, Uwe*: Schwansen im Spätmittelalter. - ca. 1:110 000 - 17 × 18 - schwarz-weiß - Die Entwicklung des Siedlungsbildes und der Agrarstruktur der Landschaft Schwansen vom Mittelalter bis zur Gegenwart. - Kiel 1966.
- 137 *Jaschke, Dieter*: Reinbek 1765 (Natur-/Kulturlandschaft). - 1:15 000 - 23 × 22 - farbig - Reinbek. Untersuchungen zum Strukturwandel im Hamburger Umland. - Hamburg 1973.
- 138 *Leister, Ingeborg*: Grundrisse schleswig-holsteinischer Gutshöfe (Ende 18., 19. Jh.) [2 Karten]. - ca. 1:6 000 - 12 × 19 - schwarz-weiß - Rittersitz und adliges Gut in Holstein und Schleswig. - Remagen 1952 u. Kiel 1952.

- 139 *Leister*, Ingeborg: Worth 1725. - ca. 1:10 000 - 29 × 36 - farbig - Zum Vorkommen von Hufengewann und Riegenschlag als Adaptionsformen. In: Westfälische Geographische Studien; 33. - Münster 1976.
- 140 *Brandt*, Klaus: Die Orte um 1490/98. - 1:50 000 - 50 × 32 - farbig - Historisch-geographische Studien zur Orts- und Flurgeneese in den Dammer Bergen. - Göttingen 1971.
- 141 *Brandt*, Klaus: Die formalen Typen der Parzellenkomplexe in ihrer Verbreitung um 1790. - 1:50 000 - 50 × 32 - farbig - Historisch-geographische Studien zur Orts- und Flurgeneese in den Dammer Bergen. - Göttingen 1971.
- 142 *Bünstorf*, Jürgen: Lübbertsfehn 1670, Boeksetelerfehn 1698, Neuefehn 1750, Iheringsfehn 1840, Großfehn 1840. - ca. 1:60 000 - 11 × 18 - schwarz-weiß - Die ostfriesische Fehnsiedlung als regionaler Siedlungsform-Typus und Träger sozial-funktionaler Berufstradition. - Göttingen 1966.
- Denecke*, Dietrich: Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Wegenetz und die an ihm orientierten Anlagen nebst den Siedlungen und Wirtschaftsplätzen im Raum zwischen Solling und Harz; s. Nr. 31.
- Denecke*, Dietrich: Mittelalterliche und neuzeitliche Kulturlandschaftsrelikte des mittleren und südlichen Leineberglands; s. Nr. 32.
- 143 *Ferger*, Imme: Feldmark Lüneburg um 1700; Grundeigentumsplan von Lüneburg (1962) [2 Karten]. - 1:10 000 - 53 × 80 - farbig - Lüneburg. Eine siedlungsgeographische Untersuchung. - Bonn-Bad Godesberg 1969.
- Fliedner*, Dietrich: Gestalt und Entwicklung des Siedlungsraumes nördlich von Bremen; s. Nr. 33.
- 144 *Hammann*, Wolfram: Landnutzungsgefüge Lüneburger Heide (1776-1960). - 1:25 000 bis ca. 1:110 000 - 78 × 50 - Die Kulturlandschaft im südlichen Einzugsbereich der Schmalen Aue, einem Teilgebiet der Lüneburger Heide. - Hamburg 1962.
- 145 *Meibeyer*, Wolfgang: Die Verbreitung der Rundlinge im östlichen Niedersachsen. - 1:500 000 - 18 × 27 - schwarz-weiß - Die Rundlingsdörfer im östlichen Niedersachsen. Ihre Verbreitung, Entstehung und Beziehung zur slawischen Siedlung in Niedersachsen. - Braunschweig 1964.
- 146 *Hövermann*, Jürgen: Kolonisationsgebiete im Elbe-Weser-Winkel [ca. 10 Karten]. - 1:25 000, 1:100 000 - 18 × 18 bis 13 × 23 - farbig - Die Entwicklung der Siedlungsformen in den Marschen des Elb-Weser-Winkels. - Remagen 1951.
- 147 *Jäger*, Helmut: Dauerwüstungen im und am Walde zwischen Adelebsen und Uslar im Solling; Die Dauerwüstungen des Seulingswaldes; Dauerwüstungen der Südrhön westlich von Bad Kissingen [3 Karten]. - ca. 1:50 000 - 12 × 18 - schwarz-weiß - Entwicklungsperioden agrarer Siedlungsgebiete im mittleren Westdeutschland seit dem frühen 13. Jahrhundert. - Würzburg 1958.
- Knoke*, Helga: Wald und Siedlung im Süntel; s. Nr. 36.
- 148 *Kraatz*, Hartwig: Die Fluren des Landes Braunschweig im 18. Jahrhundert [3 Karten]. - ca. 1:250 000 - 43 × 36 - farbig - Die Generallandesvermes-

- sung des Landes Braunschweig von 1746–1784. Ihre Ziele, Methoden und Techniken und ihre flurgeographische Bedeutung. – Göttingen, Hannover 1975.
- 149 *Krutsch*, Wilhelm Robert: Flurkarten von Orten und Wüstungen in der Umgebung von Wolfsburg [6 Karten]. Wölbäcker unter Wald im Stadtgebiet und seiner näheren Umgebung. Flurkarte von Heßlingen 1854. – 1:12500 bis 1:25000 – 12 × 16 bis 29 × 19,5 – schwarz-weiß – Wolfsburg. Beiträge zur Kulturlandschaftsgeschichte des Stadtbildes vom Mittelalter bis zur Gegenwart. – Braunschweig 1966.  
*Oberbeck*, Gerhard: Kulturlandschaft um Gifhorn; s. Nr. 38.
- 150 *Rippel*, Johann Karl: Das Landschaftsbild des nordwestlichen Harzrandes um 1300, um 1750; Die Entwicklung der Gemarkungen am nordwestlichen Harzrand seit 1750 (Gebietstausch, Rodungen, Aufforstungen) [3 Karten]. – 1:75000 – 28 × 32 – schwarz-weiß – Die Entwicklung der Kulturlandschaft am nordwestlichen Harzrand. – Hannover 1958.
- 151 *Schulz-Lüchow*, Willy: Siedlungsformen um 1850; Primäre Rundlingsformen [2 Karten]. – ca. 1:20000 – 13 × 19 – schwarz-weiß – Primäre und sekundäre Rundlingsformen in der Niederen Geest des hannoverschen Wendlandes. – Bad Godesberg 1963.
- 152 *Schwalb*, Mechthild: Die bäuerliche Kulturlandschaft um 1800. – 1:100000 – 31 × 24 – schwarz-weiß – Die Entwicklung der bäuerlichen Kulturlandschaft in Ostfriesland und Westoldenburg. – Bonn 1953.  
*Steffens*, Heino-Gerd: Mittelalterliche Besiedlung des Kreises Bremervörde; s. Nr. 39.
- 153 *Warnecke*, Edgar F.: Altflur des Kirchortes Engter, Bodennutzung im Jahre 1787. – ca. 1:12000 – 12 × 15 – schwarz-weiß – Engter und seine Bauernschaften. Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung. – Hannover 1958.
- 154 *Aymans*, Gerhard: Die Landnutzung im Amt Asperden und in der Herrlichkeit Kessel um 1734 nach der preußischen Katasteraufnahme im Herzogtum Kleve. – 1:10000 – 95 × 63 – farbig – Amt Asperden und Herrlichkeit Kessel im Herzogtum Kleve. Eine Landnutzungskarte auf der Grundlage der preußischen Katasteraufnahme der Jahre 1732–1736. In: Nachrichten aus dem öffentlichen Vermessungsdienst des Landes Nordrhein-Westfalen; H. 3 (1984). – Bonn 1984.  
*Balzer*, Manfred: Die Wüstungen in der Paderborner Feldmark; s. Nr. 40.
- 155 *Brand*, Friedrich: Flurnamen und Besitzverteilung in mehreren Orten im lippischen Osning-Vorland um 1730, 1770 bzw. 1880 [13 Karten]. – 1:20000, ca. 1:11000 – 25 × 16 bis 36 × 31 – schwarz-weiß – Zur Genese der ländlich-agraren Siedlungen im lippischen Osning-Vorland. – Münster 1967.
- 156 *Hahn*, Hugbert W.: Landwirtschaftliche Flächennutzung im zwischenstädtischen Gebiet von Ruhr und Wupper im 18. Jahrhundert. – 1:300000 – 23 × 16 – farbig – Die Wandlungen der Raumfunktion des zwischenstädtischen Gebietes zwischen Ruhr und Wupper. – Bad Godesberg 1966.

- 157 *Henkel*, Gerhard: Siedlungsbestand des Sintfeldes um 1550 nach Beendigung der spätmittelalterlichen Wüstungsvorgänge. - ca. 1:200 000 - 17 × 12 - schwarz-weiß - Die Wüstungen des Sintfeldes. Eine historisch-geographische Untersuchung zur Genese einer alten westfälischen Kulturlandschaft. - Köln 1973.
- 158 *Hüls*, Hans: Karten zur Genese und Struktur eines dörflichen Lebensraums (18.-20. Jh.). - 1:20 000 - 18 × 19 - schwarz-weiß - Heiden in Lippe. Zur Genese und Struktur eines dörflichen Lebensraumes. - Münster 1974.
- 159 *Krings*, Wilfried: Bereich der Graetheide bei Sittard. Zustand Anfang 19. Jahrhundert; Gemarkung der Stadt Erkelenz: Hinweise auf die ehemalige Verbreitung von Wald-Allmende im Orts- und Flurnamengut sowie im Wegenetz; Orientierungsskizze zur spätmittelalterlichen Niederungskolonisation südlich von Goch; Gemarkung Vlodrop: Gliederung in Nutzungsareale, Zustand Anfang 19. Jahrhundert; Raum Herongen-Wankum: Kontaktbereich zwischen Flur und Allmende, Zustand Anfang 19. Jahrhundert [5 Karten]. - ca. 1:50 000 bis 1:140 000 - 13 × 16 bis 12 × 19 - schwarz-weiß - Wertung und Umwertung von Allmenden im Rhein-Maas-Gebiet vom Spätmittelalter bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Eine historisch-sozialgeographische Studie. - Amsterdam 1976.
- 160 *Mertins*, Günter: Walsum 1736; Plan der Bauernschaften Bucholt und Welmen 1733; Styrum 1822; Gemarkung Mülheim-Selbeck 1839 [4 Karten]. - ca. 1:6 300 bis ca. 1:15 000 - 19 × 24 bis 43 × 33 - farbig, schwarz-weiß - Die Kulturlandschaft des westlichen Ruhrgebiets (Mülheim-Oberhausen-Dinslaken). - Gießen 1964.
- 161 *Panhuysen*, Helene: Landschaftszustand des Gebietes von Straelen/Niederrhein um 1800. - 1:50 000 - 33 × 50 - schwarz-weiß - Die Entwicklung der Agrarlandschaft im Raume Straelen seit 1800 unter besonderer Berücksichtigung des Gemüse- und Blumenanbaus. - Bonn 1961.  
*Ritter*, Gert: Besiedlung des Raumes um Velbert; s. Nr. 44.
- 162 *Rosenthal*, Heinz: Die Höfe Solingens um 1715. - o.M. - 30 × 24 - schwarz-weiß - Solingen. Geschichte einer Stadt. Erster Band: Von den Anfängen bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts. - Duisburg 1969.
- 163 *Schmidt*, Siegfried: Siedlungsgefüge der südöstlichen Zülpicher Börde im 18. Jh. - ca. 1:150 000 - 19 × 13 - schwarz-weiß - Wandlungen von Gefügemustern und Wirtschaftsformen im ländlichen Raum der südwestlichen Rheinbacher Lößplatte zwischen 1660 und 1830. - Köln 1982.
- 164 *Wöblke*, Wilhelm: Siedlungen, Fluren, Grenzen und Straßen um 1320. - ca. 1:50 000 - 17 × 22 - farbig - Die Kulturlandschaft des Hardehausener und Dalheimer Waldes im Mittelalter. Münster 1957.
- 165 *Zschocke*, Herlig: Verbreitung und Lage der Waldhufensiedlungen am linken deutschen Niederrhein. - ca. 1:300 000 - ca. 24 × 30 - farbig - Die Waldhufensiedlungen am linken deutschen Niederrhein. - Wiesbaden 1963.
- 166 *Born*, Martin: 11 Flurkarten (17., 18. Jh.). - ca. 1:5 000 bis 1:12 000 - 20 × 16 bis 42 × 32 - farbig, schwarz-weiß - Studien zur spätmittelalterlichen und neuzeitlichen Siedlungsentwicklung in Nordhessen. - Marburg/Lahn 1970.

- 167 *Born*, Martin: Dorfformen in Nordhessen; Flurkartenanalyse Römerhausen/Kr. Frankenberg nach Katasterkarte 1772 [2 Karten]. - ca. 1:10 000, ca. 1:600 000 - 21 × 19, 24 × 17 - schwarz-weiß - Siedlungsgang und Siedlungsformen in Hessen. In: *Erdkundliches Wissen*; H. 53. - Wiesbaden 1980.  
*Born*, Martin: Siedlungsentwicklung am Osthang des Westerwaldes; s. Nr. 46.
- 168 *Engelhard*, Karl: Wandlung der Bodennutzung am Schiefergebirgsrand westlich Korbach seit dem späten Mittelalter. - 1:50 000 - 17 × 19 - farbig - Die Entwicklung der Kulturlandschaft des nördlichen Waldeck seit dem späten Mittelalter. - Gießen 1967.  
*Engelhard*, Karl: Siedlungsgründungen und Rodungen im nördlichen Waldeck; s. Nr. 47.
- 169 *Henn*, Ernst: Flurnamen des 20., 18. und 16. Jahrhunderts; Verbreitung spezifizierter Güter 1544 [4 Karten]. - o.M. - 42 × 30 - schwarz-weiß - Flurnamen als Geschichtsquelle. Die Flurnamen der Gemarkung Sontra. - Marburg/Lahn, Witzenhausen 1977.
- 170 *Hildebrandt*, Helmut: Flurkarte von Grüsselbach um 1720/30; Flurkarte von Kirchhasel 1725 [2 Karten]. - 1:10 000, 1:12 000 - 28 × 33, 44 × 30 - farbig - Regelmäßige Siedlungsformen im Hünfelder Land. - Marburg/Lahn 1968.
- 171 *Hildebrandt*, Helmut: Flurkarten von Mackenzell 1726; Flurlagen in der Großgemarkung Mackenzell [2 Karten]. - ca. 1:18 000 - 29 × 23 - schwarz-weiß, farbig - Studien zum Zelgenproblem. Untersuchungen über flürlichen Anbau aufgrund methodenkritischer Interpretationen agrargeschichtlicher Quellen, dargestellt an Beispielen aus dem deutschsprachigen Raum. - Mainz 1980.
- 172 *Jäger*, Helmut: Landkreis Hofgeismar (Wüstungen); Wüstungsfluren im nördlichen Reinhardswald [2 Karten]. - ca. 1:25 000, 1:250 000 - 12,5 × 12,5, 13 × 17 - schwarz-weiß - Die Entwicklung der Kulturlandschaft im Kreise Hofgeismar. - Göttingen 1951.
- 173 *Kern*, Horst: Wüstungen im Amöneburger Bergland [mehrere Karten]. - ca. 1:10 000 bis 1:50 000 - 12 × 18 - schwarz-weiß - Siedlungsgeographische Geländeforschungen im Amöneburger Becken und seinen Randgebieten. Ein Beitrag zur Erforschung der mittelalterlichen Kulturlandschaftsentwicklung in Nordhessen. - Marburg 1966.
- 174 *Krause*, Peter: Vierzehn Karten zur Flurformenforschung im nordwestlichen Vogelsberg 16.-19. Jh. (Parzellenbild, agrartechnische Formen, Hubenland, Besitzstand). - ca. 1:2 000 bis 1:15 000 - 21 × 25 bis 38 × 26 - schwarz-weiß - Vergleichende Studien zur Flurformenforschung im nordwestlichen Vogelsberg. - Frankfurt am Main 1968.  
*Nitz*, Hans-Jürgen: Waldhufensiedlungen im Odenwald; s. Nr. 48.
- 175 *Röll*, Werner: Siedlungsentwicklung des Fuldaer Landes. - 1:200 000 - 23 × 24 - farbig - Die kulturlandschaftliche Entwicklung des Fuldaer Landes seit der Frühneuzeit. - Gießen 1966.

- 176 *Sandner*, Gerhard: Gemarkungskarte von Wabern 1737. - ca. 1:5 000 - 33 × 27 - schwarz-weiß - Wabern. Die Entwicklung eines nordhessischen Dorfes unter dem Einfluß der Verkehrszentralität. - Marburg 1958.
- 177 *Seel*, Karl August: Siedlungen und Ortswüstungen im Untersuchungsgebiet; Flurwüstungen im Untersuchungsgebiet; Flurreliktbezirke im Untersuchungsgebiet [3 Karten]. - ca. 1:15 000 - 15 × 14 - schwarz-weiß, farbig - Wüstungskartierungen und Flurformengenese im Riedeselland des nordöstlichen Vogelsberges. - Marburg 1963.
- 178 *Zögner*, Lothar: Hugenottendörfer im Raum Hofgeismar [mehrere Karten]. - 1:2 500 bis ca. 1:50 000 - 15 × 20, 20 × 15 - schwarz-weiß - Hugenottendörfer in Nordhessen. Planung, Aufbau und Entwicklung von siebzehn französischen Emigrantenkolonien. Eine Studie zur historisch-geographischen Landeskunde. - Marburg 1966.
- 179 *Janssen*, Walter: Wüstungen in der Eifel. - 1:200 000 - 50 × 79 - farbig - Studien zur Wüstungsfrage im fränkischen Altsiedelland zwischen Rhein, Mosel und Eifelnordrand, Teil 1. - Köln 1975.
- 180 *Müller-Wille*, Michael: Motten im Rheinland (Übersichtskarte); Einzelbeispiele [mehrere Karten]. - 1:1 000 bis 1:1 000 000 - 14 × 18 bis 36 × 22 - schwarz-weiß - Mittelalterliche Berghügel im nördlichen Rheinland. - Köln 1966.
- Staerk*, Dieter: Ortswüstungen; s. Nr. 50.
- 181 *Weyand*, Helmut: Landnutzung und Besitzverhältnisse in der Gemarkung von Schiffweiler in den Jahren 1767 und 1782; 1964 [2 Karten]. - 1:12 500 - 32 × 40 - farbig - Untersuchungen zur Entwicklung saarländischer Dörfer und ihrer Fluren. - Saarbrücken 1970.
- 182 *Clauser*, Ewald: Die Kulturlandschaft um 1687. - 1:25 000 - 45 × 27 - farbig - Anthropogene und naturräumliche Ordnung in der Kulturlandschaft am Beispiel der Landschaftsstruktur des Kreises Leonberg. - Bad Godesberg 1965.
- 183 *Disch*, Friedrich: Die Siedlungs- und Flurtypen im ausgehenden 18. Jahrhundert. - 1:100 000 - 28 × 18 - schwarz-weiß - Studien zur Kulturgeographie des Dinkelberges. - Bonn-Bad Godesberg 1971.
- 184 *Engel*, Albrecht: Die alten Besitzeinheiten im 17. Jahrhundert von Beltenrot, Westernach, Hesselbronn, Mangoldsall, Langensall, Füßbach, Kirchensall; Die bewirtschaftete Flur von Mangoldsall im 15. Jahrhundert; Die ursprüngliche Aufteilung der Flur von Orendelsall in Breitstreifen [9 Karten]. - ca. 1:7 000 bis ca. 1:12 500 - 21 × 21 bis 22 × 31 - schwarz-weiß - Die Siedlungsformen im Ohrnwald. - Tübingen 1964.
- 185 *Habbe*, Karl Albert: Mittlerer Schwarzwald. Die Veränderungen des Flurbildes mehrerer Ortschaften seit ca. 1770 [37 Karten]. - 1:100 000, 1:200 000. Flurpläne 1:25 000 - 17 × 26, 30 × 27 - schwarz-weiß, farbig - Flurpläne 9 × 5 bis 23 × 26 - schwarz-weiß - Das Flurbild des Hof siedlungsgebietes im Mittleren Schwarzwald am Ende des 18. Jahrhunderts. - Bad Godesberg 1960.
- 186 *Köhler*, Adolf: Markung Altheim 1787. - ca. 1:18 000 - 32 × 17 - schwarz-weiß - Die Kulturlandschaft im Bereich der Platten und Terrassen an der Reiß. - Tübingen 1964.

- 187 *Matzat*, Wilhelm: 4 Flurkarten 18./19. Jh. - ca. 1:6 000, 1:18 000 - 44 × 30, 44 × 38 - schwarz-weiß - Flurgeographische Studien im Bauland und Hinteren Odenwald. - Frankfurt am Main 1963.
- 188 *Monheim*, Felix: Junge Rodungen im Bereich des Neckarschwemmkegels (1789-1850). - 1:100 000 - 15 × 16 - farbig - Agrargeographie des Neckarschwemmkegels. - Heidelberg, München 1961.
- 189 *Neugebauer-Pfrommer*, Ursula L.: Würzbach, Schmieh, Hornberg, Agenbach, Waldrennbach. Dorfbild, Hausformen, Flurbild (1749-1964) [18 Karten]. - 1:3 750 bis 1:40 000 - 14 × 17 bis 20 × 21 - schwarz-weiß - Die Siedlungsformen im nordöstlichen Schwarzwald und ihr Wandel seit dem 17. Jahrhundert. - Tübingen 1969.
- 190 *Ott*, Hugo: Flurkarte Obereggene, Gallenweiler, Hügelheim, Sitzenkirch (18. Jh.) [4 Karten]. - o.M. - 38 × 25 bis 62 × 47 - farbig - Studien zur spätmittelalterlichen Agrarverfassung im Oberrheingebiet. - Stuttgart 1970.
- 191 *Raum*, Walter L.: Flurformengefüge und Grundbesitz in den Gemarkungen Niedereggene, Hertingen, Tannenkirch, Holzen und Egringen um 1770 [10 Karten]. - 1:10 000 - 32 × 39 bis 46 × 29 - schwarz-weiß - Untersuchungen zur Entwicklung der Flurformen im südlichen Oberrheingebiet. - Berlin 1982.
- 192 *Saenger*, Wolfgang: Besiedlung und Kulturlandschaftsentwicklung der Hohenloher Ebene [13 Karten]. - 1:5 000 bis 1:200 000 - 28 × 20 bis 31 × 43 - farbig - Die bäuerliche Kulturlandschaft der Hohenloher Ebene und ihre Entwicklung seit dem 16. Jahrhundert. - Remagen 1957.
- 193 *Schömmel*, Hans-Rudolf: Verbreitung der ein- und mehrstraßigen ländlichen Ortsformen in Südwestdeutschland; Grundrißentwicklung der Gemeinde Banschlott seit dem 16. Jh.; Gemeinde Banschlott. Straßendorf mit gleichlaufender Gewinnflur [3 Karten]. - ca. 1:4 000 bis ca. 1:1 300 000 - 22 × 21 bis 33 × 22 - schwarz-weiß - Straßendörfer im Neckarland. Ein Beitrag zur geographischen Erforschung der mittelalterlichen regelmäßigen Siedlungsformen in Südwestdeutschland. - Tübingen 1975.
- 194 *Eigler*, Friedrich: Straßenangerdörfer als Typ spätmittelalterlicher Rodungssiedlungen auf der südlichen Frankenalb; Geislohe (Gaysloch). Besitzverteilung vom Jahre 1474; Besitzverteilung nach der Flurbereinigung 1960; Osterdorf. Besitzverteilung 1693; Dreifelderwirtschaft 1963, 1964, 1965 [5 Karten]. - 1:20 000 bis 1:100 000 - 20 × 26, 49 × 44 - farbig - Straßenangerdörfer als Typ spätmittelalterlicher Rodungssiedlungen auf der südlichen Frankenalb. - München 1974.
- 195 *Fillip*, Karlheinz: Goldburghausen - Alte Flurstruktur, 1682; Nähermemmingen - Alte Flurstruktur, 1682-1834; Wehringen - Flurkarte; Kleinaitingen - Flurkarte; Otmarshausen - Flurkarte; Hainstetten - Flurkarte; Heldenbergen - Flurkarte, Flur- und Ortsbild nach einer Aufnahme von 1701 [7 Karten]. - ca. 1:10 000 bis 1:28 000 - 31 × 20 bis 27 × 34 - schwarz-weiß - Frühformen und Entwicklungsphasen südwestdeutscher Altsiedellandschaften unter besonderer Berücksichtigung des Rieses und Lechfelds. - Bonn-Bad Godesberg 1972.

- 196 *Gruber*, Hansjörg: Die Gemeinde Harsdorf. Verteilung des Grundbesitzes um 1850; Verteilung des Grundbesitzes um 1531 und Besitzverteilung der Grundherrschaften um 1398 [2 Karten]. - 1:7500 - 53 × 49 - schwarz-weiß - Harsdorf/LKr. Kulmbach. Eine siedlungskundliche Studie. - Bayreuth 1965.
- 197 *Hofbauer*, Josef: Grafschaft Neuburg am Inn. Territorialumfang und Siedlungsausbau anhand der Urbare von 1440, 1523, 1674. - 1:25000 - 75 × 57 - farbig - Die Grafschaft Neuburg am Inn. - München 1969.  
*Jäger*, Helmut; *Scherzer*, Walter: Mittelalterliche Siedlungen und Wüstungen im Südwesten von Würzburg; s. Nr. 57.  
*Krenzlin*, Anneliese; *Reusch*, Ludwig: Flurformenkarte zu Orten im nördlichen Unterfranken; s. Nr. 58.
- 198 *Leingärtner*, Georg: Die Wüstungen im Landgericht Amberg. - 1:100000 - 31 × 46 - farbig - Die Wüstungsbewegungen im Landgericht Amberg. Vom ausgehenden Mittelalter bis zur Neuorganisation des Landgerichts im Jahre 1803. - Kallmünz/Opf. 1956.  
*Lob*, Reinhold: Heutige Siedlungen und mittelalterliche Wüstungen in der Südrhön; s. Nr. 59.  
*Machmann*, Roderich: Übersicht der Wüstungen im Steigerwald; s. Nr. 60.  
*Maull*, Otto: Kulturlandschaftsentwicklung des Münchener und Feldkirchener Feldes; s. Nr. 61.  
*Ortmann*, Wolf Dieter: Der Landkreis Scheinfeld und seine Wüstungen; s. Nr. 62.
- 199 *Weber*, Jost: Zusammenfassende Übersichtskarte mit rekonstruierter Einzelhofstruktur, die bis zum 14. Jahrhundert das Siedlungsbild entscheidend bestimmte. - 1:25000 - 40 × 27 - schwarz-weiß - Siedlungen im Alpenland von Nürnberg. - Erlangen 1965.
- 200 *Wiegel*, Johannes M.: Siedelland des Klosters Rott/Inn im oberen Bayerischen Wald Mitte des 13. Jahrhunderts; Glashüttenstandraum Lamer Winkel (Stand im Jahre 1881) [2 Karten]. - 1:200000, 1:75000 - 18 × 15, 18 × 19 - farbig - Kulturgeographie des Lamer Winkels im Bayerischen Wald. - Erlangen 1965.

### 2.2.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)

- 201 *Lenz*, Karl: Die Siedlungsentwicklung der Insel Rügen seit dem 14. Jahrhundert [8 Karten]. - 1:300000 - 22 × 19 - schwarz-weiß, farbig - Die Wüstungen der Insel Rügen. - Remagen 1958.
- 202 *Benthien*, Bruno: Die historischen Siedlungsformen des südwestlichen Mecklenburg um 1770. - 1:200000 - 47 × 35 - farbig - Die historischen Flurformen des südwestlichen Mecklenburg. - Schwerin 1960.
- 203 *Krenzlin*, Anneliese: Die Feldsysteme in Mecklenburg und Pommern vor 1700. - 1:1000000 - 46 × 21 - schwarz-weiß - Historische und wirtschaftliche Züge im Siedlungsformenbild des westlichen Ostdeutschland unter besonderer Berücksichtigung von Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen. - Frankfurt am Main 1955.

- 204 *Mager, Friedrich*: Besitzstandskarte Mitte des 18. Jahrhunderts.- 1:1 000 000 - 28 × 18 - farbig - Geschichte des Bauerntums und der Bodenkultur im Lande Mecklenburg. - Berlin 1955.
- 205 *Engel, Evamarie; Zientara, Benedykt*: Wüstungsvorkommen in der Altmark im Jahre 1375. - o.M. - 43 × 36 - schwarz-weiß - Feudalstruktur, Lehnbürgertum und Fernhandel im spätmittelalterlichen Brandenburg. - Weimar 1967.  
*Fritze, Wolfgang H.*: Vorkoloniale und hochmittelalterliche Besiedlung der Ostprignitz; s. Nr. 65.
- 206 *Harnisch, Hartmut*: Die Veränderung in der Kulturlandschaft der Herrschaft Boitzenburg zwischen 1780 und 1870. - 1:50 000 - 55 × 40 - farbig - Die Herrschaft Boitzenburg. Untersuchungen zur Entwicklung der sozial-ökonomischen Struktur ländlicher Gebiete in der Mark Brandenburg vom 14. bis zum 19. Jahrhundert. - Weimar 1968.
- 207 *Helbig, Herbert*: Dörflicher Lehensbesitz der Bürger von Berlin, Cölln und Spandau 1375. - 1:350 000 - 28 × 21 - schwarz-weiß - Gesellschaft und Wirtschaft der Mark Brandenburg im Mittelalter. - Berlin 1973.
- 208 *Oelmann, Wilhelm*: Das Neuzeller Stiftsgebiet um 1350, um 1750 [2 Karten]. - ca. 1:100 000 - 26 × 33 - schwarz-weiß - Die Entwicklung der Kulturlandschaft im Stift Neuzelle. - Landshut 1950.  
*Blaschke, Karlheinz*: Orts- und Flurformen in der Oberlausitz; s. Nr. 68.
- 209 *Schenk, Winnifred*: Ortsnamen der Kreise Werdau und Zwickau. - ca. 1:150 000 - 23 × 20 - schwarz-weiß - Die Ortsnamen der Kreise Werdau und Zwickau. - Halle 1958.

#### 2.2.4. Gebiet der Schweiz

- 210 *Kreisel, Werner*: Flurpläne und Karten zur Besitzstruktur von Waldhufendörfern im Jura; Spätmittelalter, Frühneuzeit, 19. und 20. Jh. [mehrere Karten]. - ca 1:8 000 bis 1:350 000 - 27 × 27 bis 42 × 26 - schwarz-weiß - Siedlungsgeographische Untersuchungen zur Genese der Waldhufensiedlungen im Schweizer und Fränkischen Jura. - Wiesbaden 1972.
- 211 *Budmiger, Georg*: Erschmatt: Bodennutzung 1908; Entwicklung der Ackerflächen (15. Jh.-Anfang 19. Jh.) [2 Karten]. - 1:5 000, ca. 1:13 000 - 34 × 36, 40 × 50 - schwarz-weiß - Erschmatt (Wallis). Beitrag zur Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie der inneralpinen Zone. - Bern 1970.
- 212 *Egli, Hans-Rudolf*: Die Herrschaft Erlach: Parzellierung und Landnutzung 1530/1780. - 1:10 000 - 120 × 80 - farbig - Die Herrschaft Erlach. Ein Beitrag zur historisch-genetischen Siedlungsforschung im schweizerischen Gewannflurgebiet. - Bern 1983.
- 213 *Egli, Hans-Rudolf*: Gals: Parzellierung 1786/1807 und Landnutzung 16. bis 18. Jh. Besitz von vier ausgewählten ehemaligen »Gütern« um 1530; Gampelen: Parzellierung um 1780 und Landnutzung 16. bis 18. Jh. Besitz von vier ausgewählten Betrieben 1784; Ins: Parzellierung um 1780 und Landnutzung 16. bis 18. Jh. Die Besitzparzellen des ehemaligen »Hofgutes« um 1530 [3 Karten auf einer Tafel]. - 1:10 000 - 76 × 56 - farbig - Von der

- Zweizelgenwirtschaft zum Gewinnflurensystem. In: Gesamtmelioration Ins-Gampelen-Gals 1970-1985. - Bern 1985.
- Egli*, Hans-Rudolf: Lohn, Wald- und Flurentwicklung seit dem Mittelalter. Nutzung 1693; s. Nr. 71.
- 214 *Flückiger*, Markus: Iffwil, Rapperswiler Plateau und anschließende Emme-Ebene. Bodennutzung, Grundbesitz, Waldentwicklung [4 Karten]. - 1:5 500 bis 1:30 000 - 70 × 50 - schwarz-weiß - Das Plateau von Rapperswil. Beiträge zur Siedlungsentwicklung bis 1803. - Bern, Frankfurt/M. 1971.
- 215 *Flückiger*, Markus: Deisswil 1784. - 1:10 000 - 27 × 22 - schwarz-weiß - Die Flur von Deisswil im Jahre 1784, nach der Überlieferung im Planatlas von Albrecht Emanuel Bitzjus. In: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern, Bd. 55. - Bern 1986.
- 216 *Grosjean*, Georges: Finsterhennen. Landnutzung und Parzellierung 1786, Schuppen 1525-1786; Lüscherz. Landnutzung und Parzellierung 1784/86, Grundherrschaft 16. Jahrh. bis 1784; Vinelz. Große Flureinheiten um 1780, Schuppen um 1530 bis um 1780; Treiten. Schuppen 1780, Nutzung und Besitz zweier Betriebe 1780 [7 Karten]. - 1:10 000 - 92 × 46 - farbig - Dorf und Flur. In: Festgabe zum Jubiläum »Das Amt Erlach 500 Jahre bernisch«. - Biel 1974.
- 217 *Galluser*, Werner A.: Formale Struktur der Agrar- und Forstlandschaft 1770. - 1:50 000 - 35 × 24 - schwarz-weiß - Studien zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsgeographie des Laufener Juras. - Basel 1961.
- 218 *Opferkuch*, Dieter: Rekonstruktion der Kulturlandschaft (Fricktal 1772-1785, Landschaft Basel 1680). - 1:50 000 - 52 × 34 - schwarz-weiß - Der Einfluß einer Binnengrenze auf die Kulturlandschaft. - Basel 1977.

### 2.2.5. Gebiet der Republik Österreich

- 219 *Beyer*, Lioba: Die Siedlungsplätze und ihr zugehöriger Besitz um 1300, 1775. Die Siedlungsplätze und ihr zugehöriges Eigentum 1856, 1966; Flurnamen um 1775 und Parzellierung 1856. [5 Karten]. - 1:10 000, ca. 1:11 000 - 26 × 17, 36 × 27 - farbig - Der Siedlungsbereich von Jerzens im Pitztal. Untersuchungen zur Entwicklung und Struktur von Flur und Ort in einem Nordtiroler Alpentale. - Münster 1969.
- 220 *Klein*, Herbert: Amt Pongau des Klosters St. Peter in Salzburg. Veränderungen zwischen 1348 und 1352; Amt Pinzgau des Klosters St. Peter in Salzburg. Veränderungen zwischen 1348 und 1352 [2 Karten]. - 1:50 000, 1:100 000 - 20 × 24, 33 × 20 - farbig - Das Große Sterben von 1348/49 und seine Auswirkungen auf die Besiedlung der Ostalpenländer. In: Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde; 100. Bd. - Salzburg 1960.
- 221 *Stonjek*, Diether: Flurnamen und Fluralter (ab vor 1300). - ca. 1:30 000 - 32 × 8 - schwarz-weiß - Sozialökonomische Wandlung und Siedlungslandschaft eines Alpentales. Innerstes Defereggen in Osttirol. - Münster 1971.

## 2.2.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete

- Loose*, Rainer: Siedlungsphasen im Obervintschgau; s. Nr. 73.
- 222 *Kuhn*, Walter: Deutsche und deutschrechtliche Siedlung des 13. und 14. Jahrhunderts im oberschlesischen Raum. - 1:400 000 - 53 × 48 - schwarz-weiß - Siedlungsgeschichte Schlesiens. - Würzburg 1954.
- 223 *Germershausen*, Peter: Der Siedlungsstand um 1540; Besitzverhältnisse und Siedlungsarten am Anfang der Herzogszeit (um 1530); Der Siedlungsstand um 1600 [3 Karten]. - 1:200 000 - 25 × 31 - farbig - Siedlungsentwicklung der preußischen Ämter Holland, Liebstadt und Mohrungen. - Marburg 1969.
- 224 *Jahn-Langen*, Helene: Siedlungsentwicklung im Granitbergland. - 1:200 000 - 21 × 15 - farbig - Das Böhmisches Niederland. Bevölkerungs- und Sozialstruktur einer Industrielandschaft. Bad Godesberg 1961.
- Kuller*, Inge: Besiedlung Böhmens; s. Nr. 74.
- 225 *Nekuda*, Vladimír: Pfaffenschlag (Wüstung). - ca. 1:1 500 - 30 × 24 - schwarz-weiß - Pfaffenschlag. Mittelalterliche Ortswüstung bei Slavonice. - Brünn 1975.

## 2.3. Sonstiges

- Schlüter*, Otto: Waldverbreitung; s. Nr. 75.
- 226 *Baldermann*, Udo: Entwicklung des Straßennetzes im Raume Niedersachsens. Stand um 1788, 1804, 1812, 1848, 1863, 1893, 1957 [5 Karten]. - 1:800 000 bis 1:1 500 000 - 41 × 35 - schwarz-weiß - Die Entwicklung des Straßennetzes in Niedersachsen von 1768-1960. - Hildesheim 1968.
- 227 *Klages*, Hans: Das Waldbild von Braunlage um 1700, 1731, 1956; Das Waldbild von Wieda-Zorge-Hohegeiß 1731, 1956; Das Waldbild von Walkenried 1731, 1956; Braunlage 1727; Die Braunlager Wiesen 1727 [9 Karten]. - ca. 1:6 000 bis ca. 1:40 000 - 14 × 16 bis 30 × 29 - schwarz-weiß - Die Entwicklung der Kulturlandschaft im ehemaligen Fürstentum Blankenburg. Historisch-geographische Untersuchungen über das Werk des Oberbürgermeisters Johann Georg von Langen im Harz. - Bad Godesberg 1968.
- 228 *Pertsch*, Reimar: Historische Waldkarte (18./20. Jh.). - 1:64 000 - 53 × 69 - farbig - Landschaftsentwicklung und Bodenbildung auf der Stader Geest. - Bonn-Bad Godesberg 1970.
- 229 *Rauterberg*, Claus: Das Herzogtum Braunschweig zur Zeit Carl Wilhelm Ferdinands 1780-1806. Mit Eintragung der genannten Orte mit Bauten jener Zeit sowie der Amts- und Gerichtssitze. - 1:25 000 - 58 × 46 - schwarz-weiß - Bauwesen und Bauten im Herzogtum Braunschweig zur Zeit Carl Wilhelm Ferdinands 1780-1806. - Braunschweig 1971.
- 230 *von der Dollen*, Busso: Der Ausbau des Wegenetzes im südwestlichen Umland von Bonn im 18. Jahrhundert. - 1:10 000 - 21 × 24 - farbig - Vorortbildung und Residenzfunktion. Eine Studie zu den vorindustriellen Stadt-Umland-Beziehungen. Dargestellt am Beispiel Bonn-Poppelsdorf. - Bonn 1978.

- Düsterlob*, Diethelm: Bergbau und Verhüttung im Niederbergisch-Märki-schen Hügelland; s. Nr. 78.
- 231 *Engelhard*, Karl: Gemarkung Winterberg. Nadelwaldaufforstung seit 1800. - 1:50 000 - 19 × 16 - farbig - Die Entwicklung der Kulturlandschaft des nördlichen Waldeck seit dem späten Mittelalter. - Gießen 1967.
- 232 *Hoppe*, Christine: Alte Heer- und Handelswege am Niederrhein. - 1:500 000 - 14 × 22 - schwarz-weiß - Die großen Flußverlagerungen des Niederrheins in den letzten zweitausend Jahren und ihre Auswirkungen auf Lage und Entwicklung der Siedlungen. - Bonn-Bad Godesberg 1970.  
*Hoppe*, Christine: Flußverlagerungen des Niederrheins; s. Nr. 79.
- 233 *Voppel*, Götz: Der Bergbau des Aachener Reviers im 18. und 19. Jahrh. mit geologischer Übersicht. - 1:100 000 - 29 × 34 - farbig - Die Aachener Bergbau- und Industrielandschaft. - Wiesbaden 1965.
- 234 *Tisowsky*, Karl: Das Nutzflächengefüge der Agrarlandschaft im Rheingau zwischen Niederwalluf und Hattenheim um 1750, zwischen Niederwalluf und Mittelheim in den Jahren 1872/73, 1904/05, 1958 [4 Karten]. - ca. 1:50 000 - 22 × 15, 28 × 18 - schwarz-weiß - Ackerland, Rebflächen und Obstkulturen im Rheingau. - In: Frankfurter Geographische Hefte; 37. - Frankfurt 1961.
- 235 *Musall*, Heinz: Die Anbauverhältnisse der Rheinniederung im 17. Jh. - 1:320 000 - 15 × 21 - schwarz-weiß - Die Entwicklung der Kulturlandschaft der Rheinniederung zwischen Karlsruhe und Speyer vom Ende des 16. bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. - Heidelberg 1969.
- 236 *Musall*, Heinz: Die Veränderungen des Rheinlaufs (vor 14.-19. Jh.). - 1:70 000 - 30 × 42 - schwarz-weiß - Die Entwicklung der Kulturlandschaft der Rheinniederung zwischen Karlsruhe und Speyer vom Ende des 16. bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. - Heidelberg 1969.
- 237 *Bader*, Frido J.: Rebflächen und Rebflurbereinigung in Zabergäu, Stromberg und Mittlerem Enzgebiet (um 1680/1967). - 1:100 000 - 28 × 28 - schwarz-weiß - Weinbau und Landschaft in den württembergischen Weinbaugebieten westlich des Neckars. In: Abhandlungen des 1. Geographischen Instituts der Freien Universität Berlin (Neue Folge der Abhandlungen des Geographischen Instituts der Freien Universität Berlin); Bd. 13. - Berlin 1970.
- Brandl*, Helmut: Entwicklung des Stadtwaldes Freiburg; s. Nr. 83.
- 238 *Hacker*, Werner: Historische Karte. - 1:250 000 - 36 × 46 - farbig - Auswanderungen aus dem südöstlichen Schwarzwald zwischen Hochrhein, Baar und Kinzig insbesondere nach Südosteuropa im 17. und 18. Jahrhundert. - München 1975.
- 239 *Metz*, Rudolf: Frühere Herrschaftsgebiete im Hotzenwald und am Hochrhein im Jahre 1790. - 1:200 000 - 23 × 20 - schwarz-weiß - Geologische Landeskunde des Hotzenwaldes. - Lahr/Schwarzwald 1980.
- 240 *Schröder*, Karl Heinz: Schichten historisch bezeugten Weinbaus; Die Ausbreitung des Weinbaus; Gebiete verschiedener wirtschaftlicher Bedeutung des Weinbaus zu Beginn des 17. Jahrhunderts; Der Rückgang der Reblandfläche; Der Rückgang des Weinbaus in den Bergen; Heutige und

- ehemalige Weinbaumarkungen in Württemberg und Hohenzollern; Bereiche siedlungsgeographischer Wirkungen des Weinbaues im württembergischen Neckarland [7 Karten]. – o.M., 1:100 000, ca. 1:1 200 000 – 15 × 20 – schwarz-weiß – Weinbau und Siedlung in Württemberg. – Remagen 1953.
- 241 *Lutz*, Werner: Die Würzburger Feldmarkung und ihre historischen Weinbergslagen (Ende 18. Jh.). – 1:10 000 – farbig – Die Geschichte des Weinbaues in Würzburg im Mittelalter und in der Neuzeit bis 1800. – Würzburg 1965.
- 242 *Nährlich*, Werner: Die Coburger Geleitsstraßen um 1500. – 1:500 000 – 13 × 16 – schwarz-weiß – Stadtgeographie von Coburg. Raumbeziehung und Gefügewandlung der fränkisch-thüringischen Grenzstadt. – Erlangen 1961.
- Sanderberger*, Adolf: Alte und neue Straßen im Osten Münchens; s. Nr. 88.
- 243 *Schäfer*, Hans-Peter: Namentlich im Würzburger Geleitsverzeichnis von 1596 aufgeführte Geleitsverbindungen; Der Raum Schweinfurt im Vorfeld der frühneuzeitlichen Verkehrszentren Erfurt und Nürnberg; Straßen im östlichen Mainfranken um 1600; Chausseeverlauf und Territorialstruktur im Hochstift Würzburg zu Ende des 18. Jahrhunderts [4 Karten]. – 1:500 000, 1:1 125 000 – 19 × 21 bis 25 × 24 – schwarz-weiß – Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Schweinfurt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. – Würzburg 1976.
- 244 *Schremmer*, Eckart: Bayerische Verkehrskarte 1490–1550, 1551–1650, 1651–1726, 1764, 1808 [5 Karten]. – o.M. – 40 × 40 – schwarz-weiß – Die Wirtschaft Bayerns. Vom hohen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung. Bergbau, Gewerbe, Handel. – München 1970.
- 245 *Zenneck*, Wolfgang: Veldensteiner Forst. Historische Karte; Landwirtschaftliche Nutzungen im Staatsforst Veldenstein im Wandel der Zeit (17.–20. Jh.) [2 Karten]. – 1:25 000 – 36 × 41, 38 × 45 – schwarz-weiß – Der Veldensteiner Forst. – Erlangen 1960.
- 246 *Kalähne*, Marianne: Die Waldbestände auf dem Nordkranz der Inselkrone von Rügen 1694/95, 1829, 1829–36, 1925/32; Die Veränderung der Waldflächen auf dem Nordkranz der Inselkerne von Rügen in dem Zeitabschnitt von 1695–1829/36, 1829/36–1925/32 [6 Karten]. – 1:150 000 – 28 × 21 – farbig – Die Entwicklung des Waldes auf dem Nordkranz der Inselkerne von Rügen. – Gotha 1954.
- Helbig*, Herbert: Durchgangsstraßen der Mark Brandenburg im Mittelalter; s. Nr. 90.
- 247 *Römer*, Christof: Der Besitz des Klosters Berge bei Magdeburg um 1565. – o.M. – 39 × 21 – farbig – Das Kloster Berge bei Magdeburg und seine Dörfer. – Göttingen 1970.
- 248 *Lehmann*, Rudolf: Die Niederlausitz um die Mitte des 18. Jahrhunderts. Der Besitzstand der Herrschaften, des Stiftes Neuzelle der Ritterschaft, der landtagsfähigen Städte und der landesherrlichen Ämter im Jahre 1750. – 1:350 000 – 42 × 38 – farbig – Geschichte der Niederlausitz. – Berlin 1963.

- 249 *Mětsk*, Frido: Besitzverhältnisse und kirchliche Gliederung des der Neumark inkorporierten Kreises Cottbus (vor 1806). – 1:300 000 – 24 × 17 – schwarz-weiß – Die brandenburgisch-preußische Sorbenpolitik im Kreise Cottbus. Vom 16. Jahrhundert bis zum Posener Frieden (1806). – Berlin 1962.
- 250 *Schlesinger*, Walter: Klöster und Stifter in den Diözesen Meißen, Merseburg, Naumburg um 1300. – ca. 1:600 000 – 48 × 40 – schwarz-weiß – Kirchengeschichte Sachsens im Mittelalter; II. Bd. – Köln, Graz 1962.
- 251 *Koerner*, Fritz: Wirtschaftskarte von Thüringen für das ausgehende XVI. Jahrhundert. – ca. 1:250 000 – 40 × 31 – schwarz-weiß – Die Bevölkerungsverteilung in Thüringen am Ausgang des 16. Jahrhunderts. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde; Neue Folge, Bd. 15/16. – Leipzig 1958.
- 252 *Speck*, Artur: Verkehrsstraßen in Sachsen bis zum Jahre 1500 und das Straßennetz von 1691. – ca. 1:500 000 – 44 × 31 – schwarz-weiß – Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde; Neue Folge, Bd. 12. – Leipzig 1953.
- Reber*, Werner: Verkehrswege im östlichen Jura; s. Nr. 93.
- 253 *Jenny*, Rudolf: Straßenkarte Graubündens (1786–1912); Eisenbahnkarte Graubündens (1889/90–1914) [2 Karten]. – 1:400 000 – 26 × 21 – farbig – Graubündens Paßstraßen und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung in historischer Zeit, mit besonderer Berücksichtigung des Bernhardinpasses. – Chur 1965.
- Csendes*, Peter: Römerzeitliche und mittelalterliche Straßen Niederösterreichs; s. Nr. 94.
- Schremmer*, Eckart: Stapel- und Niederlageorte bis zum ausgehenden 16. Jahrhundert; s. Nr. 95.

### 3. 19. und 20. Jahrhundert

#### 3.1. Städtische Siedlung

##### 3.1.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilbereiche

- 254 *Matzerath*, Horst: Städtewachstum im Preußen 1816–1840, 1840–1871, 1871–1910, 1910–1939 [4 Karten]. – ca. 1:1 100 000 – 97 × 65 – schwarz-weiß – Urbanisierung in Preußen 1815–1914. – Stuttgart 1985.

##### 3.1.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

- Jaschke*, Dieter: Reinbek, 1765, 1914, 1934; s. Nr. 96.
- 255 *Lafrenz*, Jürgen: Agglomerationsraum Lübeck: Bauperioden der Wohnungen (vor 1918–1968). – 1:25 000 – 56 × 62 – farbig – Die Stellung der Innenstadt im Flächennutzungsgefüge des Agglomerationsraumes Lübeck. Grundlagenforschung zur erhaltenden Stadterneuerung. – Hamburg 1977.

- 256 *Voigt*, Hans: Die bauliche Entwicklung der Stadt Kiel (vor 1869 bis 1941). - 1:100 000 - 15 × 20 - schwarz-weiß - Die Veränderung der Großstadt Kiel durch den Luftkrieg. Eine siedlungs- und wirtschaftsgeographische Untersuchung. - Kiel 1950.
- 257 *Braun*, Axel: Gebäudetypisierung 1911, 1966; Die Bauperioden (Stand 1966, vor 1914- nach 1956) [3 Karten]. - 1:8 000 - 20 × 19 bis 20 × 20 - farbig - Hamburg Uhlenhorst. Entwicklung und Sozialstruktur eines citynahen Wohnquartiers. - Hamburg 1972.
- 258 *Braun*, Axel: Die soziale Gliederung der Uhlenhorst 1911, 1966 [2 Karten]. - 1:8 000 - 20 × 19 - farbig - Hamburg Uhlenhorst. Entwicklung und Sozialstruktur eines citynahen Wohnquartiers. - Hamburg 1972.  
*Möller*, Ilse: Entwicklung eines Hamburger Gebietes von der Agrar- zur Großstadtlandschaft; s. Nr. 97.
- 259 *Pemöller*, Adalbert: Die Siedlungsentwicklung Hamms 1874-1921. - ca. 1:20 000 - 19 × 17 - farbig - Hamm als Teil der Großstadtlandschaft Hamburg. Ein Beitrag zur Siedlungsgeographie Groß-Hamburgs. - Hamburg 1961.  
*Beuermann*, Arnold: Straßenfrontenkarte der Innenstadt von Münden; s. Nr. 98.  
*Denecke*, Dietrich: Historisch-geographischer Plan von Einbeck; s. Nr. 6.  
*Ferger*, Imme: Lüneburg vor 956-1963; s. Nr. 7.
- 260 *von Friedling*, Hans-Dieter: Göttingen. Bauliche Entwicklung 1887-1973. - ca. 1:40 000 - 20 × 19 - schwarz-weiß - Räumlich-soziale Segregation in Göttingen. Zur Kritik der Sozialökologie. - Kassel 1980.
- 261 *Haubner*, Karl: Die räumliche Entwicklung der Göttinger Außenstadt nach Bauabschnitten 1867-1961; Wohngebiete der Außenstadt, Bauperioden 1850-1900, 1900-1918, 1919-1961 [2 Karten]. - ca. 1:40 000 - 12 × 17 - schwarz-weiß - Die Stadt Göttingen im Eisenbahn- und Industriezeitalter. Geographische Betrachtung der Entwicklung einer Mittelstadt im Zeitraum 1860 bis 1960. - Hildesheim 1964.  
*Jäger*, Friedrich: Oberharzer Bergstädte; s. Nr. 100.  
*Klöpper*, Rudolf: Zentrale Siedlungen in Niedersachsen; s. Nr. 8.  
*Krutsch*, Wilhelm Robert: Wolfsburg; s. Nr. 102.  
*Obnesorge*, Klaus-Walther: Wolfenbüttel; s. Nr. 103.  
*Seedorf*, Hans Heinrich: Kulturlandschaftsentwicklung im hannoverschen Stadtgebiet; s. Nr. 9.  
*Becker*, Heinrich: Ausweitungsstufen der Stadt Rheine; s. Nr. 106.
- 262 *Blotvogel*, Hans Heinrich: Westfalen: Höhere Zentren und Einflußbereiche um die Mitte des 19. Jahrhunderts. - 1:1 250 000 - 17 × 22 - farbig - Zentrale Orte und Raumbeziehungen in Westfalen vor der Industrialisierung (1780-1850). - Paderborn 1975.
- 263 *Böhm*, Hans; *Kemper*, Franz-Josef; *Kuls*, Wolfgang: Baualter der Wohnungen und Flächennutzung in Alt-Bonn (vor 1901 bis 1968). - 1:50 000 - 18 × 24 - farbig - Studien über Wandlungsvorgänge im innerstädtischen Bereich am Beispiel von Bonn. - Bonn 1975.

- 264 *Bollerey*, Franziska; *Hartmann*, Kristiana: Siedlungen vom Beginn der Industrialisierung bis 1933. - 1:50 000 - 48 × 39 - farbig - Wohnen im Revier. 99 Beispiele aus Dortmund. - München 1975.  
*Flink*, Klaus: Rheinbach; s. Nr. 107.
- 265 *Gorki*, Friedrich: Stadtgröße und Bevölkerungsdichte am Anfang des 19. Jahrhunderts. - ca. 1:800 000 - 28 × 30 - farbig - Vom Stadtrechtsort der Vergangenheit zum Stadtfunktionsort der Gegenwart in Westfalen. In: Spieker. Landeskundliche Beiträge und Berichte; 25, Bd. II. - Münster 1977.
- 266 *Gugat*, Werner: Plan der Stadt Münstereifel nach dem Urkataster von 1823. - ca. 1:3 500 - 19 × 12 - schwarz-weiß - Verfassung und Verwaltung in Amt und Stadt Münstereifel von ihren Anfängen bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. - Bonn 1969.  
*Haase*, Carl: Entstehung der westfälischen Städte; s. Nr. 11.
- 267 *Krings*, Wilfried: Das Städtenez des mittleren Niederrheins in der frühindustriellen Zeit (um 1830), um 1925, 1970; Entwicklungstypen der Städte am mittleren Niederrhein [4 Karten]. - 1:200 000 - 41 × 44, 41 × 46 - schwarz-weiß - Die Kleinstädte am mittleren Niederrhein. Untersuchung ihrer Rolle in der Entwicklung des Siedlungsnetzes seit der frühindustriellen Zeit. - Bonn 1972.
- 268 *Kutscher*, Siegfried: Stadt Bocholt. Der Gebäudebestand nach Baualter und Geschosshöhe 1965 (vor 1870 - nach 1948); Die physiognomisch-siedlungsräumliche Gliederung der Stadt Bocholt (vor 1870 - nach 1945) [2 Karten]. - 1:5 000, ca. 1:18 000 - 35 × 22, 42 × 39 - farbig - Bocholt in Westfalen. Eine stadtgeographische Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung des inneren Raumgefüges. - Bonn-Bad Godesberg 1971.
- 269 *Lowinski*, Heinrich: Das Siedlungsbild des Marler Raumes von 1900, um 1928, am Ende des Zweiten Weltkrieges [3 Karten]. - o.M. - 25 × 24 - farbig - Städtebildung in industriellen Entwicklungsräumen untersucht am Beispiel der Stadt Marl und des Amtes Marl. - Recklinghausen 1964.
- 270 *Mayr*, Alois: Entwicklung der bebauten Fläche (1841-1965); Baualterstufen der Innenstadt (vor 1870 - nach 1945) [2 Karten]. - 1:25 000, 1:5 000 - 20 × 23 - farbig - Ahlen in Westfalen. Siedlung und Bevölkerung einer industriellen Mittelstadt mit besonderer Berücksichtigung der innerstädtischen Gliederung. - Paderborn 1968.
- 271 *Meynen*, Henriette: Perioden der Erstbebauung im nordwestlichen Vorortsektor Kölns; Zunahme der Wohneinheiten je Gebäude im nordwestl. Vorortsektor Kölns nach d. stat. Zählung v. 1890 und 1968; Wohneinheiten je Gebäude im nordwestl. Vorortsektor Kölns nach der Volkszählung v. 1890; nach der Grundstücks- u. Wohnungszählung v. 1925, nach der Wohnungszählung v. 1968 [5 Karten]. - 1:10 000, 1:25 000 - 24 × 24, 62 × 58 - farbig - Die Wohnbauten im nordwestlichen Vorortsektor Kölns mit Ehrenfeld als Mittelpunkt. Bauliche Entwicklung seit 1845, Wechselbeziehungen von Baubild und Sozialstruktur. - Trier 1978.
- 272 *Michel*, Elga: Köln: Standortgemeinschaften 1942, 1951; Zerstörungsgrad 1945; Verkehr 1938, 1949; Wirtschaftliche Lokalisation 1942, 1949 [7 Kar-

- ten]. - ca. 1:5 000 - 29 × 21, 76 × 47 - farbig - Die Altstadt von Köln und ihr Wiedererwachen nach der Zerstörung. - Remagen 1955.
- 273 *Pape*, Heinz: Übersichtskarte des Stadtkreises Münster (Westf.) nach dem Bestand der Katasteraufnahme von 1828; Die kulturrräumliche Gliederung des Stadtkreises Münster um 1828 [2 Karten]. - 1:10 000 - 109 × 100 - schwarz-weiß - Die Kulturlandschaft des Stadtkreises Münster um 1828 auf Grund der Katasterunterlagen. - Remagen 1956.
- 274 *Ris*, Klaus M.: Die Entwicklung der Siedlungsfläche (vorindustrielle Besiedlung bis nach 1945) von Bürrig und Küppelsteg, Rheindorf, Schelbusch und Waldsiedlung sowie Steinbüchel [4 Karten]. - 1:5 000 bis ca. 1:10 000 - 33 × 44, 48 × 32 - farbig - Leverkusen. Großgemeinde - Agglomeration - Stadt. - Remagen 1957.
- 275 *Schneider*, Werner: Wachstumskarte des Stadtkerns von Dortmund (1850-1955). - ca. 1:30 000 - 19 × 19 - schwarz-weiß - Stadtgeographische Wandlungen Dortmunds und seines Einflußbereichs unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen der Kriegsschäden. - Köln 1957.
- 276 *Schneider*, Werner: Die Zerstörung der Stadt Dortmund durch den Luftkrieg (Stand 1945). - ca. 1:100 000 - 22 × 20 - schwarz-weiß - Stadtgeographische Wandlungen Dortmunds und seines Einflußbereichs unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen der Kriegsschäden. - Köln 1957.
- 277 *Scholten*, Wilfried: Rheinhausen. Bebauung 1895-1918, 1918-1945, 1945-1966 [3 Karten]. - ca. 1:50 000 - 16 × 20 - schwarz-weiß - Rheinhausen. Industrie- und Bergbaustadt am linken Niederrhein. Eine siedlungs- und wirtschaftsgeographische Untersuchung. - Marburg 1969.
- 278 *Schulz*, Manfred: Natur- und kulturlandschaftliche Aufnahme des Raumes Duisburg im Jahre 1843, 1895, 1925, 1939, 1962 [5 Karten]. - ca. 1:40 000 - 33 × 52 - schwarz-weiß - Die Entwicklung Duisburgs und der mit ihm vereinigten Gemeinden bis zum Jahre 1962. - Duisburg 1977.
- 279 *Steinberg*, Heinz Günter: Die bauliche Entwicklung des Ruhrgebietes von 1840 bis um 1890; von 1890 bis um 1957 [2 Karten]. - ca. 1:170 000 - 41 × 22 - farbig - Sozialräumliche Entwicklung und Gliederung des Ruhrgebietes. - Bad Godesberg 1967.
- 280 *Vogel*, Ilse: Die Entwicklung zur Bergbaustadt Bottrop durch Siedlungsverdichtung (vor 1900-1954). - ca. 1:20 000 - 44 × 35 - schwarz-weiß - Bottrop. Eine Bergbaustadt in der Emscherzone des Ruhrgebiets. - Remagen 1959.
- 281 *Voigtländer*, Lutz: Verteilung des Hauseigentumes von Industriearbeitern in Duisburg 1866, 1886, 1906 [3 Karten]. - o.M. - 29 × 24 - schwarz-weiß - Der Industriearbeiter als Hauseigentümer (1865-1910). Eine Untersuchung am Beispiel Duisburgs. - St. Augustin 1982.
- 282 *Wehrmann*, Heinz-Helmut: Bebauungsstufenkarte von Duisburg-Hamborn (vor 1882-1957). - 1:10 000 - 30 × 28 - schwarz-weiß - Hamborn, eine wirtschaftsgeographische Untersuchung. - Krefeld 1960.
- 283 *Weis*, Dieter: Die Großstadt Essen. Landschaftszustand des heutigen Stadtgebietes um 1800. - 1:100 000 - 14 × 20 - schwarz-weiß - Die Groß-

- stadt Essen. Die Siedlungs-, Verkehrs- und wirtschaftliche Entwicklung des heutigen Stadtgebietes von der Stiftsgründung bis zur Gegenwart. - Landshut 1951.
- 284 *Wolf*, Helfried: Die Bebauungsentwicklung von Grevenbroich, Würselen, Eschweiler von um 1800 bis 1972 [ 3 Karten]. - ca. 1:25 000 - 28 × 21 - schwarz-weiß - Grevenbroich, Würselen und Eschweiler. Entwicklungs- und Struktur-Vergleich dreier linksrheinischer Mittelstädte. - Aachen 1977.
- 285 *Altkrüger-Roller*, Helga; *Friedrich*, Klaus: Gebäudefunktion und Baualter (vor/nach 1945) von Hilders und Hofbieber [2 Karten]. - 1:25 000 - 22 × 19 - farbig - Regionale Identität und Bewertung im ländlich peripheren Gebieten. In: Darmstädter Geographische Studien; H. 3. - Darmstadt 1982.
- 286 *Ernst*, Eugen: Geländestruktur Anspach vor 1900 - nach 1945 (Stand Juni 1963). - ca. 1:8 000 - 30 × 24 - schwarz-weiß - Strukturwandlungen und Verstädterungstendenzen in industrienahen ländlichen Siedlungen - dargestellt am Beispiel Anspach/Taunus. In: Rhein-Mainische Forschungen; H.54. - Frankfurt/M. 1963.
- Fuchs*, Anton: Gelnhausen. Bauzeitenplan (12.-20. Jh.); s. Nr. 12.
- Kaltenhäuser*, Josef: Taunusrandstädte im Frankfurter Raum; s. Nr. 13.
- 287 *Krenzlin*, Anneliese: Die innere und äußere Wohnvorortbildung in Oberhöchstadt im Main-Taunus-Vorland (vor/nach 1945). - o.M. - 27 × 20 - schwarz-weiß - Werden und Gefüge des rhein-mainischen Verstädterungsgebietes. Ein Versuch landeskundlicher Darstellung. In: Frankfurter Geographische Hefte; 37. - Frankfurt/M. 1961.
- 288 *Nagel*, Günter: Friedberg - Handel und Gewerbe 1928, 1955 [2 Karten]. - 1:5 000 - 30 × 17 - schwarz-weiß - Friedberg. Versuch der Darstellung von funktionalen und strukturellen Veränderungen in Handel und Gewerbe (1928-1955). In: Rhein-Mainische Forschungen; H. 54. - Frankfurt/M. 1963.
- 289 *Schäfer*, Heinrich: Mainz-Gonsenheim und Mainz-Bretzenheim (bebautes Ortsgebiet um 1850); Mainz Gonsenheim: Bebauungsalter und Wachstumsviertel (ca. 1850 bis 1965); Mainz-Bretzenheim: Bebauungsalter und Wachstumsviertel (ca. 1850 bis 1965) [3 Karten]. - 1:15 000 - 29 × 25 bis 42 × 50 - schwarz-weiß, farbig - Gonsenheim und Bretzenheim. Ein stadtgeographischer Vergleich zweier Mainzer Außenbezirke. - Bad Godesberg 1968.
- 290 *Toporowsky*, Norbert: Zentrale Orte um 1800, 1845, 1925 und der Gegenwart [4 Karten]. - o.M. - 40 × 27 - schwarz-weiß - Zentrale Orte und zentralörtliche Beziehungen in der Nordeifel und ihrem Bördenvorland vom Ende des 18. Jahrhunderts bis zur Gegenwart. - Köln 1982.
- Ried*, Hans: Saarbrücken; s. Nr. 17.
- Abele*, Gerhard; *Leidlmair*, Adolf: Die bauliche Entwicklung der Stadt Karlsruhe; s. Nr. 113.
- Kirchberg*, Wolf: Lörrach; s. Nr. 114.

- 291 *Kirsch*, Peter: Räumliche Entwicklung von Stuttgart und die Lage von Arbeitersiedlungen (1830-1914). - ca. 1:50 000 - 21 × 13 - schwarz-weiß - Arbeiterwohnsiedlungen im Königreich Württemberg in der Zeit vom 19. Jahrhundert bis zum Ende des Ersten Weltkrieges. - Tübingen 1982.  
*Köhler*, Adolf: Kulturlandschaft an der Riß; s. Nr. 115.  
*Roth*, Käthe: Lahr; s. Nr. 117.
- 292 *Scheuerbrandt*, Arnold: Verteilung, Lage und Größe der Städte um 1820/30, im Jahre 1968 [2 Karten]. - ca. 1:850 000 - 23 × 19 - schwarz-weiß - Südwestdeutsche Stadttypen und Stadtgruppen bis zum frühen 19. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Kulturlandschaftsgeschichte und zur kultur-räumlichen Gliederung des nördlichen Baden-Württemberg und seiner Nachbargebiete. - Heidelberg 1972.
- 293 *Scheuerbrandt*, Arnold: Grundrißformen südwestdeutscher Städte. - 1:75 000 (Grundrisse), 1:600 000 (Karte). - 33 × 27 - schwarz-weiß - Südwestdeutsche Stadttypen und Stadtgruppen bis zum frühen 19. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Kulturlandschaftsgeschichte und zur kultur-räumlichen Gliederung des nördlichen Baden-Württemberg und seiner Nachbargebiete. - Heidelberg 1972.  
*Scheuerbrandt*, Arnold: Stadtentstehungsschichten im nördlichen Südwestdeutschland; s. Nr. 19.
- 294 *Schwincköper*, Berent: Historischer Plan des Stadtzentrums von Freiburg i.Br. (vor 1850). - 1:2 000 - 65 × 45 - farbig - Historischer Plan der Stadt Freiburg im Breisgau (vor 1850). - Freiburg im Breisgau 1975.
- 295 *Böddrich*, Jürgen: Geographische Gliederung von Schwabing. - 1:25 000 - 29 × 21 - farbig - Der Strukturwandel von München-Schwabing seit 1850. In: Landeskundliche Forschungen; H. 38. - München 1958.  
*Braun*, Gerhard: Veränderungen im Stadtbild von Iphofen; s. Nr. 119.
- 296 *Höhl*, Gudrun: Die bauliche Veränderung von Schlüsselfeld, Zeil, Haßfurt, Kronach und Mühlhausen im 20. Jahrhundert [5 Karten]. - 1:3 500 - 28 × 18 bis 33 × 33 - farbig - Fränkische Städte und Märkte in geographischem Vergleich.- Bad Godesberg 1962.
- 297 *Höhl*, Gudrun: Die Amtssitze in ihrer früheren und heutigen Verbreitung (19./20. Jh.); Räumliche Verteilung der markt-abhaltenden Orte nach Art und Anzahl der Märkte, 1900, 1956 [3 Karten]. - 1:3 000 000 - 31 × 34 - schwarz-weiß, farbig - Fränkische Städte und Märkte in geographischem Vergleich. - Bad Godesberg 1962.  
*Höhl*, Gudrun: Bamberg; s. Nr. 120.  
*Kreuzer*, Gustav: Regensburg; s. Nr. 21.  
*Liedke*, Volker: Baualtersplan Burghausen; s. Nr. 22.
- 298 *Megele*, Max: Karten zur Baugeschichte Münchens im 19. und 20. Jahrhundert. - 1:5 000 bis 1:100 000 - 27 × 24 bis 48 × 73 - farbig - Baugeschichtlicher Atlas der Landeshauptstadt München - 1. 1613-1945; 2. Westliche Vororte der Stadt; 3. Die Stadt im Jubiläumsjahr 1958. - München 1951, 1956, 1960.
- 299 *Taubmann*, Wolfgang: Bauliche Entwicklung von Bayreuth. - 1:20 000 - 32 × 26 - farbig - Bayreuth und sein Verflechtungsgebiet. Wirtschafts- und

regionalgeographische Entwicklung in der neueren Zeit. – Bad Godesberg 1968.

*Willi*, Alois: Rosenheim; s. Nr. 122.

### 3.1.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)

*Benedict*, Ernst: Delitzsch. Bauentwicklung und Flächennutzung; s. Nr. 123.

*Gringmuth-Dallmer*, Hanns: Magdeburg; s. Nr. 124.

300 *Heinrich*, Gerd: Verwaltungsgliederung von Berlin 1815–1945. – 1:500 000 – 67 × 44 – farbig – Verwaltungsgliederung und Grenzziehung. In: Veröffentlichungen der historischen Kommission zu Berlin beim Friedrich-Meinecke-Institut der Freien Universität Berlin, Bd. 25. Geschichte von Brandenburg und Berlin; Bd. 3. – Berlin 1968.

301 *Müller*, Dietrich O.: Die Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet Prenzlauer Berg – Pankow, Neukölln 1977. Gliederung nach Baualter, Bauweise und Funktion (19./20. Jh.) [2 Karten]. – 1:10 000 – 28 × 23, 23 × 32 – farbig – Verkehrs- und Wohnstrukturen in Groß-Berlin 1880–1980. Geographische Untersuchungen ausgewählter Schlüsselgebiete beiderseits der Ringbahn. – Berlin 1978.

302 *Richter*, Dieter: Die Kulturlandschaftszellen und Zellenkomplexe 1861, 1939, 1965 [3 Karten]. – 1:10 000 – 23 × 38 – farbig – Geographische Strukturwandlungen in der Weltstadt Berlin. Untersucht am Profilband Potsdamer Platz – Innsbrucker Platz. – Berlin 1969.

*Arnhold*, Helmut: Das Zusammenwachsen Leipzigs zwischen 1546 und 1963; s. Nr. 126.

303 *Schultze*, Joachim H.: Stadtwachstum und Verkehr (1870–1950). – 1:20 000 – 46 × 67 – farbig – Jena. Werden, Wachstum und Entwicklungsmöglichkeiten der Universitäts- und Industriestadt. – Jena 1955.

304 *Tietzsch*, Ingeborg: Die Entwicklung der Stadt Weimar. – 1:25 000 – 21 × 30 – farbig – Stadtgeographie von Weimar – Weimar 1949.

### 3.1.4. Gebiet der Schweiz

305 *Bieri*, Fredi: Die Baumlandschaft der Stadt Bern zwischen 1938 und 1974. – 1:10 000 – 103 × 60 – farbig – Die Baumlandschaft der Stadt Bern. In: Berner Geographische Mitteilungen. – Bern 1982.

306 *Chatton*, Béatrice: Veränderungen der Grünflächen, Länggassquartier Bern 1938–1979. – 1:4 000 – 39 × 44 – farbig – Entwicklung des Grünflächen- und Baumbestandes des Länggassquartiers 1938–1979. In: Berner Geographische Mitteilungen. – Bern 1982.

307 *Grosjean*, Georges: Wachstum Berns von 1850–1970. – 1:25 000 – 44 × 43 – farbig – Die Entwicklung des Berner Stadtbildes seit 1800. In: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern; Bd. 50 (1970–72). – Bern 1973.

- 308 *Rupp*, Marco: Quartiererweiterung, Quartierverdichtung und Quartiererneuerung (1849–1980); Baulalter (1849–1980) [2 Karten]. - 1:4 000 - 38 × 38 - schwarz-weiß, farbig - Der bauliche Umwandlungsprozeß in der Langgasse (Bern). Eine Quartieranalyse. - Bern 1983.

### 3.1.5. Gebiet der Republik Österreich

- 309 *Müller*, Guido: Altersgliederung der Überbauung Salzburgs 1830 bis 1960. - ca. 1:35 000 - 18 × 20 - schwarz-weiß - Die Landwirtschaft als prägendes und geprägtes Element in der Stadtlandschaft. Unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Salzburg. - Salzburg 1971.  
*Seefeldner*, Erich: Salzburg; s. Nr. 128.
- 310 *Riedl*, Helmut: Die Flächennutzung der Stadt Gleisdorf (1823), die sozialräumliche Gliederung (1823/1965), die Grundrißentwicklung der Stadt (vor 1822 bis 1961) [4 Karten]. - 1:10 000, 1:11 000 - 26 × 31, 27 × 36 - schwarz-weiß - Gleisdorf. Ein Beitrag zur Sozialtopographie einer oststeirischen Kleinstadt. - Graz 1971.  
*Hoffmann*, Alfred: Städte und Märkte im Burgenland - Verkehrswege des 18. und 19. Jh.; s. Nr. 130.  
*Baltzarek*, Franz; *Hoffmann*, Alfred; *Stekl*, Hannes: Wiener Stadterweiterung; s. Nr. 131.
- 311 *Bobek*, Hans; *Lichtenberger*, Elisabeth: Wien. Verbauungstypen der »Gründerzeit« (1840–1918), der Zwischenkriegszeit (1918–1938), der Kriegs- und Nachkriegszeit (1938–1958); Die historisch erwachsenen Verbauungsregionen Wiens [4 Karten]. - 1:75 000 - 33 × 33 - farbig - Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. - Wien, Köln 1978.  
*Bobek*, Hans; *Lichtenberger*, Elisabeth: Entwicklung der Aufschließung und Verkehrswege Wiens; s. Nr. 132.
- 312 *Fesl*, Maria: Baulich-funktionelle Pläne von Baden, Bruck a.d.L., Gänserndorf, Großenzersdorf, Klosterneuburg, Korneuburg, Mödling, Neulengbach, Schwechat, Stockerau, Tulln von 1870 bis nach 1945 [12 Karten]. - 1:15 000 - 13 × 15 bis 21 × 34 - schwarz-weiß - Die Städte um Wien und ihre Rolle im Wandel der Zeit. - Bad Godesberg 1968.
- 313 *Holzmann*, Gustav: Biberhausen. Räumlich-physiognomischer Strukturwandel 1860–1950; Eßling. Räumlich-physiognomische Struktur 1860–1920 [2 Karten]. - o.M. - 14 × 19 - schwarz-weiß - Die Verstädterung des Marchfeldes. Eine siedlungs- und sozialgeographische Untersuchung. - Wien 1959.
- 314 *Lichtenberger*, Elisabeth: Sozialräumliche und funktionelle Gliederung von Wien 1850, 1914; Die Verbreitung wichtiger Sozialgruppen 1914 [3 Karten]. - 1:5 000 bis ca. 1:50 000 - 27 × 29, 48 × 46 - farbig - Wirtschaftsfunktion und Sozialstruktur der Wiener Ringstraße. - Graz 1970.
- 315 *Lichtenberger*, Elisabeth: Die Wiener Altstadt: Standorte wichtiger Wirtschaftsfunktionen 1847, 1914 I, II; Verschränkung von Wohn- und Betriebsfunktion 1914; Standorte wichtiger Wirtschaftsfunktionen 1963 I, II;

- Verschränkung von Wohn- und Betriebsfunktion 1963 [7 Karten]. - ca. 1:6000 - 27 × 25 - farbig - Die Wiener Altstadt. Von der mittelalterlichen Bürgerstadt zur City. - Wien 1977.  
*Lichtenberger*; Elisabeth: Wien; s. Nrn. 134f.
- 316 *Messner*, Robert: Plan der Inneren Stadt Wien unmittelbar vor der Niederlegung der Basteien, seit 1857 abgebrochene und erhaltengebliebene Bauten. - 1:4000 - 62 × 63 - farbig - Wien vor dem Fall der Basteien. Häuserverzeichnis und Plan der Inneren Stadt vom Jahre 1857. - Wien, München 1958.
- 317 *Messner*, Robert: Die Vorstädte Leopoldstadt und Jägerzeile, seit 1846 abgebrochene und erhaltengebliebene Bauten. Brigittenau und Zwischenbrücken samt Umgebung, Prater und Freudenau samt Umgebung 1820/1846, 1960 [3 Karten]. - 1:4000, 1:10000 - 74 × 58, 79 × 66 - farbig - Die Leopoldstadt im Vormärz. Historisch-topographische Darstellung der nordöstlichen Vorstädte und Vororte Wiens auf Grund der Katastralvermessung. - Wien 1962.
- 318 *Messner*, Robert: Die Vorstädte Alsergrund und Rossau sowie Michelbeuren'scher Grund, Himmelfortgrund, Thury, Liechtenthal und Althan, seit 1846 abgebrochene und erhaltengebliebene Bauten. Döbling und Währing samt Umgebung, seit 1820 abgebrochene und erhaltengebliebene Bauten [2 Karten]. - 1:4000, 1:10000 - 57 × 55, 85 × 70 - farbig - Der Alsergrund im Vormärz. Historisch-topographische Darstellung der nordwestlichen Vorstädte und Vororte Wiens auf Grund der Katastralvermessung. - Wien 1970.
- 319 *Messner*, Robert: Die Vorstädte Josephstadt und St. Ulrich sowie Altlerchenfeld, Strozzi'scher Grund, Spittelberg, Breitenfeld und Alsergrund, seit 1846 abgebrochene und erhaltengebliebene Bauten. Penzing und Ottakring samt Umgebung, seit 1820 abgebrochene und erhaltengebliebene Bauten [2 Karten]. - 1:4000, 1:10000 - 45 × 40, 80 × 65 - farbig - Die Josephstadt im Vormärz. Historisch-topographische Darstellung der westlichen Vorstädte (nördliche Hälfte) und westliche Vororte Wiens auf Grund der Katastralvermessung. - Wien 1973.
- 320 *Messner*, Robert: Die Vorstädte Wieden und Margarethen sowie Schauburgergrund, Hungelbrunn, Laurenzergund, Matzleinsdorf, Nikolsdorf, Reinprechtsdorf und Hundsturm, seit 1846 abgebrochene und erhaltengebliebene Bauten. Hietzing und Meidling samt Umgebung, seit 1820 abgebrochene und erhaltengebliebene Bauten [2 Karten]. - 1:4000, 1:10000 - 72 × 60, 94 × 70 - farbig - Die Wieden im Vormärz. Historisch-topographische Darstellung der südwestlichen Vorstädte und Vororte Wiens auf Grund der Katastralvermessung. - Wien 1975.
- 321 *Messner*, Robert: Die Vorstädte Landstraße, Weißgärber und Erdberg, seit 1846 abgebrochene und erhaltengebliebene Bauten. Simmering und Kaiserebersdorf samt Umgebung, seit 1820 abgebrochene und erhaltengebliebene Bauten [2 Karten]. - 1:4000, 1:10000 - 65 × 79, 79 × 68 - farbig - Die Landstraße im Vormärz. Historisch-topographische Darstellung der südöstlichen Vorstädte und Vororte Wiens auf Grund der Katastralvermessung. - Wien 1978.

- 322 *Messner*, Robert: Die Vorstädte Mariahilf und Neubau sowie Gumpendorf, Magdalenagrund, Windmühle, Laimgrube und An der Wien und Schottenfeld, seit 1846 abgebrochene und erhaltengebliebene Bauten. - 1:4 000 - 55 × 55 - farbig - Mariahilf im Vormärz. Historisch-topographische Darstellung der westlichen Vorstädte Wiens (südliche Hälfte) auf Grund der Katastralvermessung. - Wien 1982.
- 323 *Sailer*, Matthias: Die Donau bei Wien um 1860-1875. - 1:57 700 - 31 × 14 - schwarz-weiß - Der Hafen Wien. - Wien 1959.

### 3.1.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete

*Keyser*, Erich: Danzig; s. Nr. 25.

## 3.2. Ländliche Siedlung

### 3.2.1. Gesamtes Mitteleuropa und/oder größere Teilgebiete

*Schröder*, Karl Heinz; *Schwarz*, Gabriele: Orts- und Flurformen in Mitteleuropa; s. Nr. 28.

### 3.2.2. Gebiet der Bundesrepublik Deutschland

*Leister*, Ingeborg: Grundrisse schleswig-holsteinischer Gutshöfe; s. Nr. 138.

*Bünstorf*, Jürgen: Ostfriesische Fehnsiedlungen; s. Nr. 142.

*Denecke*, Dietrich: Mittelalterliche und neuzeitliche Kulturlandschaftsrelikte des mittleren und südlichen Leineberglandes; s. Nr. 32.

- 324 *Evers*, Wilhelm: Gemeinde Mölme. Umlegungskarte von 1831. - 1:10 000 - 26 × 20 - farbig - Grundfragen der Siedlungsgeographie und Kulturlandschaftsforschung im Hildesheimer Land mit einem Ausblick auf einige siedlungsgeographische Probleme Niedersachsens. - Bremen-Horn 1957.

*Fliedner*, Dietrich: Gestalt und Entwicklung des Siedlungsraumes nördlich von Bremen; s. Nr. 33.

*Hammann*, Wolfram: Landnutzungsgefüge Lüneburger Heide; s. Nr. 144.

- 325 *Hauptmeyer*, Carl-Hans: Holtensen b. Weetzen. Gebäude und Bebauungsgrenzen um 1847, 1937, 1970. - 1:3 000 - farbig - Holtensen. Gemeinde Wennigsen. Dorfgeschichte als Beitrag zur Dorferneuerung. - Hannover 1982.

- 326 *Klaer*, Uta: Gemarkung Bovenden. Besitzgefüge 1880, 1963 [2 Karten]. - 1:10 000 - 43 × 44 - farbig - Der Flecken Bovenden im Stadtumland von Göttingen. - Göttingen 1965.

*Knoke*, Helga: Siedlung und Wald im Süntel; s. Nr. 36.

*Krutsch*, Wilhelm Robert: Flurkarten von Orten in der Umgebung von Wolfsburg; s. Nr. 149.

- 327 *Marten*, Horst-Rüdiger: Flurkarten und Besitzkarten zu Orten im Amt Aerzen; 19. Jh. [ca. 20 Karten]. – ca. 1:10 000 bis 1:25 000 – 29 × 21 bis 41 × 45 – farbig – Die Entwicklung der Kulturlandschaft im alten Amt Aerzen des Landkreises Hameln-Pyrmont. – Göttingen 1969.  
*Meibeyer*, Wolfgang: Rundlingsdörfer im östlichen Niedersachsen; Genese der Gewannflur; s. Nr. 145.  
*Rippel*, Johann Karl: Entwicklung der Gemarkungen am nordwestlichen Harzrand; s. Nr. 150.  
*Schulz-Lüchow*, Willi: Siedlungsformen/Rundlingsformen im hannoverschen Wendland; s. Nr. 151.
- 328 *Siebels*, Gerhard: Alte und junge Kampfluren bei Walle und Sandhorst; Die Dorfmark von Egels 1820; Das Wallheckenland der Waller Dorfmark dem Alter nach gegliedert [3 Karten]. – 1:25 000 – 12 × 11 bis 23 × 15 – farbig – Zur Kulturgeographie der Wallhecke. Ein Beitrag zur Lösung des Heckenlandschaftsproblems auf Grund kulturgeographischer Untersuchungen im Landkreis Aurich (Ostfriesland). – Leer 1954.  
*Warnecke*, Edgar F.: Engter und seine Bauernschaften; s. Nr. 153.
- 329 *Becks*, Friedrich: Flächennutzung im Duisdorfer Raum 1969; Flächennutzung 1809 und Rodungen 1809–1956; Landnutzungskartierungen 1934–1936; Siedlungsausbau vor 1846 bis 1969 [4 Karten]. – ca. 1:50 000 – 12 × 16 – schwarz-weiß – Der Flächennutzungswandel im Duisdorfer Raum seit Beginn des 19. Jahrhunderts. In: Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde; H. 32. – Bonn 1971.
- 330 *Böhm*, Hans: Sozialstruktur und Wohnsitz der Grundeigentümer Züllighovens 1898/99 und 1953. – ca. 1:8 000 – 65 × 37 – Die Veränderung des Eigentumsgefüges und Bodenmobilität im rheinischen Realteilungsgebiet am Beispiel der Gemeinde Züllighoven (Rhein-Sieg-Kreis) 1898–1953. In: Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde; H. 32. – Bonn 1971.  
*Brand*, Friedrich: Flurnamen und Besitzverteilung in mehreren Orten im lippischen Osning-Vorland; s. Nr. 155.
- 331 *Faber*, Thomas F.: Die Landnutzung im Amt Kevelaer um 1810. – ca. 1:10 000 – 55 × 47 – farbig – Der Wert archivalischer Kartenquellen für die historische Kulturlandschaftsforschung dargestellt am Beispiel des ehemaligen Amtes Kevelaer. In: Archivberatungsstelle Rheinland; Archivheft 16. – Pulheim 1985.
- 332 *Gatzen*, Karl: Nordöstlicher Teil der Gemarkung Kircherten, Krs. Bergheim, vor und nach der Flurzusammenlegung 1911/12. – ca. 1:9 000 – 14 × 20 – farbig – Die Ackerbaulandschaft der nördlichen Rur-Erft-Platte. – Remagen 1957.
- 333 *Gläßer*, Ewald: Siedlungstrupps und Landstreifenfluren der Bauerschaft Dernekamp um 1820. – ca. 1:70 000 – 16 × 19 – schwarz-weiß – Der Dülmener Raum. Neue Untersuchungen zur Frage des ländlichen Siedlungs- und Wirtschaftswesens im Sand- und Lehm-Münsterland in der Auseinandersetzung mit dem Naturraumgeschehen. – Bad Godesberg 1968.
- 334 *Gläßer*, Ewald: Verteilung des Ackerlandes (Dauerackerland und Vöhdeländereien) im Amt Dülmen um 1825. – ca. 1:40 000 – 53 × 33 – farbig –

Der Dülmener Raum. Neue Untersuchungen zur Frage des ländlichen Siedlungs- und Wirtschaftswesens im Sand- und Lehm-Münsterland in der Auseinandersetzung mit dem Naturraumgeschehen. - Bad Godesberg 1968.

- 335 *Gläßer*, Ewald: Flächennutzung der Gemeinden Dülmen, Rorup und Darup, Lette, Buldern und Hiddingsel sowie eines Teiles von Haltern um 1825; Flächennutzung der Stadt und des Kirchspiels Coesfeld sowie der Gemeinden Gescher, Holtwick und Osterwick um 1826; Flächennutzung der Gemeinden Billerbeck, Darfeld, Beerlage sowie Laer und Holthausen nach den Urkarten von 1825, ergänzt 1856 [3 Karten]. - 1:40 000, 1:50 000 - 44 × 47 bis 50 × 44 - farbig - Ländliche Siedlung und Wirtschaft des Kreises Coesfeld in Vergangenheit und Gegenwart. - Dülmen 1971.
- 336 *Gläßer*, Ewald; *Arndt*, Hartwig: Ort und Flur von Lich-Steinstraß um 1825, Der Ort Hambach um 1825; Nutzung, Baualter und Zustand der Gebäude des Siedlungskernes von Lich (vor 1918 - nach 1950) und von Steinstraß (vor 1918 bis nach 1950) [4 Karten]. - ca. 1:1500 bis ca. 1:40 000 - 33 × 22 bis 40 × 47 - schwarz-weiß - Struktur und neuzeitliche Entwicklung der linksrheinischen Bördensiedlungen im Tagebaubereich Hambach unter besonderer Berücksichtigung der Ortschaft Lich-Steinstraß. - Köln 1978.
- 337 *Hambloch*, Hermann: 5 Karten zur Bauerschaft Ostquenhorn um 1820. - ca. 1:8 000 - 40 × 28 - farbig - Einödgruppe und Drubbel. Ein Beitrag zu der Frage nach den Urhöfen und Altfluren einer bäuerlichen Siedlung. In: Landeskundliche Karten und Hefte der Geographischen Kommission für Westfalen. Reihe Siedlung und Landschaft in Westfalen; 4. - Münster 1960.
- Hüls*, Hans: Heiden in Lippe; s. Nr. 158.
- Krings*, Wilfried: Allmenden im Rhein-Maas-Gebiet; s. Nr. 159.
- 338 *Meier*, Friedhelm: Die Veränderungen der landwirtschaftlichen Nutzflächen im Ruhrgebiet 1840-1954 [2 Karten, Westblatt/Ostblatt]. - 1:50 000 - 76 × 59, 70 × 66 - farbig - Die Änderung der Bodennutzung und des Grundeigentums im Ruhrgebiet von 1820 bis 1955. - Bad Godesberg 1961.
- 339 *Mertins*, Günter: Kartierung der Kulturlandschaft im westlichen Ruhrgebiet (vor 1914 - nach 1945). - 1:75 000 - 36 × 49 - farbig - Die Kulturlandschaft des westlichen Ruhrgebiets (Mülheim - Oberhausen - Dinslaken). - Gießen 1964.
- Mertins*, Günter: Kulturlandschaft westliches Ruhrgebiet; s. Nr. 160.
- 340 *Mikus*, Werner: Flurbereinigung, Aussiedlung und landwirtschaftliche Siedlung in Westfalen (1945-1966). - ca. 1:500 000 - 39 × 39 - farbig - Die Auswirkungen der Agrarplanung nach 1945 auf die Agrar- und Siedlungsstruktur des Raumes Westfalen dargestellt an Beispielen durchgeführter Flurbereinigungsverfahren. - Stuttgart 1968.
- 341 *Neukirch*, Rainer: Die Kulturlandschaft Südlimburgs und des angrenzenden Aachener Reviers um 1900. - ca. 1:30 000 - 21 × 14 - schwarz-weiß - Die Entwicklung der Kulturlandschaft im deutsch-niederländischen Grenzgebiet der Maas- und Rheinlande unter besonderer Berücksichtigung des Faktors politische Grenze. - Köln 1975.

- 342 *Nitz*, Hans-Jürgen: Langstreifenkomplexe am Hellweg bei Dortmund (1825/30); Das Dorf Grauen und seine Feldflur (1843) [2 Karten]. - ca. 1:70 000 - 27 × 11 - schwarz-weiß - Langstreifenfluren zwischen Ems und Saale. Wege und Ergebnisse ihrer Erforschung in den letzten drei Jahrzehnten. In: Braunschweiger Geographische Studien; H. 3. - Wiesbaden 1971.
- 343 *Ringleb*, Anneliese: Parzellenformen der Acker- und Grasfluren 1830; Anlage der Ackerfluren 1830 [2 Karten]. - 1:50 000 - 19 × 19 - farbig - Dörfer im oberen Weserbergland. In: Landeskundliche Karten und Hefte der Geographischen Kommission für Westfalen. Reihe Siedlung und Landschaft in Westfalen; 4. - Münster 1960.  
*Ritter*, Gert: Besiedlung des Raumes um Velbert; s. Nr. 44.
- 344 *Rosenbohm*, Günter: Parzellen und Grundwörter von Flurnamen, Flurformen, Flurnamen, Hofnamen - Hofstellen; Stand 1830 [4 Karten]. - ca. 1:30 000 - 55 × 41 - farbig, schwarz-weiß - Siedlung und Wirtschaft auf Sand und Klei im Bereich des Meßtischblattes Warendorf. - Warendorf 1975.
- 345 *Walter*, Hans-Hubert: Gemarkung Padberg. Eigentümer 1830, 1865, 1975 [3 Karten]. - 1:25 000 - 26 × 17 - farbig - Padberg. Struktur und Stellung einer Bergsiedlung in Grenzlage. - Münster 1979.
- 346 *Walter*, Hans-Hubert: Gemarkung Padberg. Nutzlandkomplexe 1830, 1865, 1975 [3 Karten]. - 1:25 000 - 24 × 18 - farbig - Padberg. Struktur und Stellung einer Bergsiedlung in Grenzlage. - Münster 1979.
- 347 *Winter*, Heinrich: Bodennutzung der Gemarkung Roetgen um 1825; Wandlung der Bodennutzung im Kreis Monschau in der Zeit von 1825-1962; Flächennutzung im Kreis Monschau um 1810, um 1895 [4 Karten]. - ca. 1:10 000 bis 1:100 000 - 20 × 28 bis 42 × 44 - farbig - Die Entwicklung der Landwirtschaft und Kulturlandschaft des Monschauer Landes unter besonderer Berücksichtigung der Rodungen. - Bad Godesberg 1965.
- 348 *Zschocke*, Herlig: Verbreitung und Lage der Waldhufensiedlungen am linken deutschen Niederrhein. - 1:300 000 - 21 × 31 - farbig - Die Waldhufensiedlungen am linken deutschen Niederrhein. - Wiesbaden 1963.  
*Zschocke*, Herlig: Waldhufensiedlungen am Niederrhein; s. Nr. 165.
- 349 *Zschocke*, Reinhart: Die Siedlungsformen zu Beginn des 19. Jahrhunderts; Die Wandlungen der Landnutzung vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts [2 Karten]. - 1:50 000, 1:100 000 - 30 × 42, 48 × 67 - schwarz-weiß, farbig - Siedlung und Flur der Kölner Ackerebene zwischen Rhein und Ville in ihrer neuzeitlichen Entwicklung. Mit einem Vorschlag zur Flurformenterminologie. - Köln 1959.
- 350 *Zschocke*, Reinhart: Ausschnitte der Flur in den südlichen Teilen der Kölner Ackerebene im 19. Jahrhundert nach dem Urkataster von 1830 mit den Änderungen bis 1863; Ausschnitte der bereinigten Flur in den südlichen Teilen der Kölner Ackerebene, Stand: 1953/54 [2 Karten]. - 1:10 000 - 36 × 53 - schwarz-weiß - Siedlung und Flur der Kölner Ackerebene zwischen Rhein und Ville in ihrer neuzeitlichen Entwicklung. Mit einem Vorschlag zur Flurformenterminologie. - Köln 1959.

- 351 *Zschocke*, Reinhart: Baubestandskartierung von Roggendorf-Thenhoven (vor 1850 - 1956). - 1:5 000 - 30 × 26 - schwarz-weiß - Siedlung und Flur der Kölner Ackerebene zwischen Rhein und Ville in ihrer neuzeitlichen Entwicklung. Mit einem Vorschlag zur Flurformenterminologie. - Köln 1959.  
*Engelhard*, Karl: Wandlungen der Bodennutzung im Raum der unteren Orpe und am Schiefergebirgsrand westlich Korbach seit dem späten Mittelalter; s. Nr. 168.  
*Engelhard*, Karl: Siedlungsgründungen und Rodungen in der nördlichen Waldeck; s. Nr. 47.
- 352 *Henn*, Ernst: Flurnamen Breitaus, Krauthausens und Weißenborns; Flurnamen Grandenborns; Flurnamen Rendars; Flurnamen Ulfens [4 Karten]. - o.M. - 46 × 30, 30 × 46 - schwarz-weiß - Flurnamen und Triftwege. Frühe Wirtschaftsflächen im Uleltal und im Ringgau. - Marburg, Witzenhausen 1981.  
*Henn*, Ernst: Flurnamen der Gemarkung Sontra; s. Nr. 169.
- 353 *Hildebrandt*, Helmut: Flurkarte der Gemarkung Benterode von 1874/75. - 1:7 500 - 39 × 37 - schwarz-weiß - Breitstreifenaltfluren. Forschungsstand und Forschungsprobleme. Betrachtungen zur Flurgeneese in hessischen Landschaften. In: Mainzer Naturwissenschaftliches Archiv; 12. - Mainz 1974.  
*Jäger*, Helmut: Kulturlandschaft im Kreise Hofgeismar; s. Nr. 172.  
*Jäger*, Helmut: Wüstungen im Kreise Hofgeismar; s. Nr. 172.  
*Kern*, Horst: Kulturlandschaftsentwicklung Nordhessen; s. Nr. 173.  
*Krause*, Peter: Fluren im nordwestlichen Vogelsberg; s. Nr. 174.
- 354 *Sperling*, Walter: Besitzverhältnisse, Acker-Grünland Verteilung in mehreren Gemarkungen im 19. Jh. - ca. 1:18 000 - 16 × 20 - schwarz-weiß - Der nördliche vordere Odenwald. Die Entwicklung einer Agrarlandschaft unter dem Einfluß ökonomisch-sozialer Gegebenheiten. - Frankfurt 1962.
- 355 *Tichy*, Franz: Die Flur von Moosbrunn vor der Flurbereinigung von 1874/80; Die Fluren von Ober- und Unter-Schönbrunn vor der Flurbereinigung von 1874/80; Die Fluren von Moosbrunn und Schönbrunn vor der modernen Flurbereinigung (1955) [3 Karten]. - ca. 1:8 000, 1:12 000 - 23 × 22, 30 × 30 - schwarz-weiß - Die Land- und Waldwirtschaftsformationen des Kleinen Odenwaldes. - Heidelberg 1958.  
*Zögner*, Lothar: Hugenottendörfer in Nordhessen; s. Nr. 178.
- 356 *Ballensiefen*, Willi: Bodennutzungskarte der Wittlicher Senke (Stand 1825; 1950). - 1:50 000 - 57 × 80 - schwarz-weiß - Die Agrarlandschaft der Wittlicher Senke und ihrer Nachbargebiete. - Bonn 1957.
- 357 *Boesler*, Klaus-Achim: Züsch: Die Parzellen von Kleinstlandwirten vor der Zusammenlegung, soweit für Zusammenlegungsmaßnahmen verwandt, Stand 1959; Verwertung der Parzellen nach der Zusammenlegung, Stand 1960 [2 Karten]. - ca. 1:12 000 - 45 × 18 - schwarz-weiß - Kulturlandschaftswandel durch raumwirksame Staatstätigkeit. - Berlin 1969.
- 358 *Dege*, Eckart: Filsen und Osterspai. Bodennutzung 1870/71. - 1:20 000 - 22 × 12 - schwarz-weiß - Filsen und Osterspai. Wandlung der Sozial- und

- Agrarstruktur in zwei ehemaligen Weinbaugemeinden am Oberen Mittelrhein. – Bonn 1973.
- 359 *Galvão*, Maria do Carmo Corrêa: Die Bodennutzung im Ruwer-Gebiet zu Anfang des 19. Jahrhunderts. – ca. 1:100 000 – 15 × 27 – schwarz-weiß – Das Ruwerggebiet. Landschaftswandel und Sozialstruktur. – Bonn 1964.
- 360 *Graafen*, Richard: Bevölkerungsverteilung in der Neuwieder Talweitung für das Jahr 1817, 1905 (Kartierung nach Wohnplatzverzeichnis) [2 Karten]. – 1:100 000 – 27 × 24 – farbig – Die Bevölkerung im Kreise Neuwied und in der Koblenz-Neuwieder Talweitung 1817–1965. – Bad Godesberg 1969.
- 361 *Lehmann*, Heinrich: Die Kulturlandschaft um 1813. – 1:50 000 – 13 × 14 – farbig – Die Agrarlandschaft in den linken Nebentälern des oberen Mittelrheins und ihr Strukturwandel. – Bonn-Bad Godesberg 1972.
- 362 *Schneider*, Heinrich: Formale Typen: Erpolzheim 1836/1969, Kallstadt 1836/1969, Iggelbach 1838/1969, Schmalenberg 1844/1969, Winterbach 1844/1969, Krähenberg 1845/1969 [12 Karten]. – ca. 1:3 000, ca. 1:5 000 – 19 × 12 bis 27 × 18 – schwarz-weiß – Das Baugesicht in sechs Dörfern der Pfalz. Eine geographische Untersuchung zum Gestalt- und Funktionswandel der Gebäude unter dem Einfluß der wirtschaftlichen Entwicklung seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts. – Marburg 1971.
- 363 *Wendling*, Wilhelm: Gemeinde Altenahr. Landnutzung 1863; Bodennutzung 1961 [2 Karten]. – ca. 1:5 000 – 70 × 47 – farbig – Sozialbrache und Flurwüstung in der Weinbaulandschaft des Ahrtals. – Bad Godesberg 1966.
- 364 *Wiegelmann*, Günter: Siedlungsentwicklung in Udenbreth, Ripsdorf, Altendorf (Krs. Schleiden); Wandlungen der Nutzflächen in Udenbreth und Hollerath 1808–1957 [3 Karten]. – 1:10 000, ca. 1:40 000 – 31 × 26, 32 × 34 – farbig – Natürliche Gunst und Ungunst im Wandel rheinischer Agrarlandschaften erörtert anhand von Untersuchungen in der nördlichen Eifel, im Bereich der unteren Saar (Saargau und Hochwald) und im Saarland. – Köln 1958.
- 365 *Wiegelmann*, Günter: Veränderungen der Nutzflächen zwischen Obermosel und Hochwald, 1815–1939. – 1:100 000 – 38 × 28 – schwarz-weiß – Natürliche Gunst und Ungunst im Wandel rheinischer Agrarlandschaften erörtert anhand von Untersuchungen in der nördlichen Eifel, im Bereich der unteren Saar (Saargau und Hochwald) und im Saarland. – Köln 1958.
- 366 *Fehn*, Klaus: Die Wohnorte der Bergleute im preußischen Staatsbergbau des Saarlandes 1885. – 1:300 000 – 34 × 37 – schwarz-weiß – Räumliche Bevölkerungsbewegungen im saarländischen Bergbau- und Industriegebiet während des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in München; Bd. 59. – München 1974.
- 367 *Fehn*, Klaus: Die Geburtsorte der Zuwanderer nach Wiebelskirchen im 19. Jahrhundert. – 1:300 000 – 34 × 34 – schwarz-weiß – Räumliche Bevölkerungsbewegungen im saarländischen Bergbau- und Industriegebiet während des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in München; Bd. 59. – München 1974.

- 368 *Fehn*, Klaus: Die saarländische Kulturlandschaft um 1860 und 1910 [2 Karten]. - 1:300 000 - 34 × 25 - farbig - Preußische Siedlungspolitik im saarländischen Bergbaurevier (1816-1919). - Saarbrücken 1981.  
*Weyand*, Helmut: Schiffweiler; s. Nr. 181.
- 369 *Amtsfeld*, Peter: Hailfingen, Tailfingen, Seeborn, Bondorf ca. 1820, 1965 [8 Karten]. - 1:2 500 - 16 × 18 bis 40 × 28 - schwarz-weiß - Die siedlungsgeographische Struktur von Gäudörfern im Endstadium einer extrem einseitigen agrarischen Entwicklung (am Beispiel von Hailfingen, Bondorf, Seeborn und Tailfingen). - Freiburg i.Br. 1973.  
*Disch*, Friedrich: Entwicklungsplan der Gemeinde Nordschwaben sowie Wied; s. Nr. 183.
- 370 *Engel*, Albrecht: Der Grad der Parzellierung im Jahre 1847 von Beltersrot, Westernach, Hesselbronn, Mangoldsall, Orendelsall [8 Karten]. - ca. 1:7 000 bis ca. 1:12 500 - 21 × 21 bis 22 × 31 - schwarz-weiß - Die Siedlungsformen im Ohrnwald. - Tübingen 1964.  
*Habbe*, Karl Albert: Mittlerer Schwarzwald. Die Veränderungen des Flurbildes mehrerer Ortschaften seit ca. 1770; s. Nr. 185.
- 371 *Lossnitzer*, Hans: Entwicklung der Kulturlandschaft (1850-1970) im mittleren Rhein-Neckar-Raum 1960/61-1970. - 1:100 000 - 40 × 44 - farbig - Die Ansprüche der modernen Industriegesellschaft an den Raum, dargestellt am Beispiel des Modellgebietes Rhein-Neckar. In: Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Forschungs- und Sitzungsberichte; Bd. 111 = Raum und Natur; 7 (Kartenband). - Hannover 1976.  
*Matzat*, Wilhelm: Flurkarten zum Bauland/Odenwald; s. Nr. 187.  
*Monheim*, Felix: Junge Rodungen im Bereich des Neckarschwemmkegels; s. Nr. 188.  
*Neugebauer-Pfommer*, Ursula L.: Siedlungsformen im nordöstlichen Schwarzwald; s. Nr. 189.  
*Saenger*, Wolfgang: Kulturlandschaftsentwicklung Hohenloher Ebene; s. Nr. 192.
- 372 *Scholz*, Fred: Dobel. Besitzverhältnisse nach Berufsgruppen 1835, 1905, 1964; Aichhalden. Besitzverhältnisse nach Berufsgruppen 1841, 1966 [5 Karten]. - ca. 1:11 000, 1:12 500 - 26 × 19, 40 × 37 - farbig, schwarz-weiß - Die Schwarzwald-Randplatten. Ein Beitrag zur Kulturgeographie des nördlichen Schwarzwaldes. - Bonn-Bad Godesberg 1971.
- 373 *Strobel*, Albrecht: Plan des Oberamtes Hochberg um 1800. - o.M. - 25 × 23 - schwarz-weiß - Agrarverfassung im Übergang. - Freiburg, München 1972.
- 374 *Weinreuter*, Erich: Reichenbach/F. (Krs. Eßlingen). Räumliche Entwicklung 1833-1966; Ditzingen (Krs. Leonberg). Räumliche Entwicklung 1831-1966; Oberkochen (Krs. Aalen). Räumliche Entwicklung 1830-1966; Kirrlach (Krs. Bruchsal). Räumliche Entwicklung 1872-1966 [4 Karten]. - ca. 1:7 500, 1:10 000 - 27 × 20 bis 32 × 22 - schwarz-weiß - Stadtdörfer in Südwest-Deutschland. Ein Beitrag zur geographischen Siedlungstypisierung. - Tübingen 1969.

- 375 *Arnold*, Adolf: Ziegelanger. Eigentumsverhältnisse 1852, 1965 – Bodennutzung 1852, 1965; Gemarkung Haßfurt. Eigentumsverhältnisse 1852, 1965 [6 Karten]. – 1:5 000, 1:10 000 – 17 × 31, 37 × 27 – schwarz-weiß – Das Maintal zwischen Haßfurt und Eltmann. Seine kultur- und wirtschaftsgeographische Entwicklung von 1850 bis zur Gegenwart. – Hannover 1967.
- 376 *Drescher*, Günter: Die Besitzverteilung in den Ortsfluren von Atting, Oberatting und Rinnkam 1839, in den Ortsfluren von Oberpiebing, Niederpiebing und Riedling 1838, der Ortsfluren von Leibling und Seibersdorf vor 1839, in den Ortsfluren von Oberschneiding und Niederwallting vor 1838 [4 Karten]. – ca. 1:15 000 – 18 × 30 bis 31 × 25 – schwarz-weiß – Geographische Fluruntersuchungen im Niederbayerischen Gäu. – Kallmünz, Regensburg 1957.  
*Eigler*, Friedrich: Straßenangerdörfer auf der südlichen Frankenalb; s. Nr. 194.
- 377 *Fehn*, Klaus: Die Orts- und Flurstrukturen im Gebiet der mittelschwäbischen Angerdörfer um 1800. – 1:25 000 – 30 × 18 – farbig – Siedlungsgeschichtliche Grundlagen der Herrschafts- und Gesellschaftsentwicklung in Mittelschwaben. – Augsburg 1966.  
*Filipp*, Karlheinz: Südwestdeutsche Altsiedellandschaften; s. Nr. 195.
- 378 *Frankenberger*, Rudolf: Enchenreuth: Bodennutzung 1851, 1958; Stammbach: Bodennutzung 1855, 1955 und Besitzverhältnisse 1855 sowie Besitz- und Pachtverhältnisse 1955 [6 Karten]. – 1:10 000 – 32 × 45, 41 × 43 – farbig – Die Aufforstung landwirtschaftlich genutzter Grundstücke als Index für sozialgeographische Strukturwandlungen in Oberfranken. – Kallmünz, Regensburg 1960.
- 379 *Glaesser*, Hans-Georg: Die Verbreitung von regelmäßigen Langstreifenfluren im nordöstlichen Grabfeld um 1850. – 1:200 000 – 21 × 16 – schwarz-weiß – Alter und Grenze der regelmäßigen Langstreifenfluren in den nördlichen Haßbergen. – Frankfurt/M. 1973.  
*Gruber*, Hansjörg: Harsdorf/Lkr. Kulmbach; s. Nr. 196.  
*Leingärtner*, Georg: Wüstungen im Landgericht Amberg; s. Nr. 198.
- 380 *Lorenz*, Walter: Neunkirchen bei Weiden. Flur um 1842. Besitzverteilung am Beispiel von 5 Höfen; Besitzungen mit der Bezeichnung »auf den Höfen« oder »auf dem Lehen« [2 Karten]. – 1:8 000 – 48 × 53 – schwarz-weiß – Neunkirchen bei Weiden. – Weiden 1963.
- 381 *Pietrusky*, Ulrich: Sozialstruktur. Buchhofen, Kirchdorf, Forsthart, Walchsing, Alkofen, Ottenkirchen 1842, 1975 [12 Karten]. – 1:10 000 – 26 × 28 bis 67 × 59 – farbig – Raumdifferenzierende bevölkerungs- und sozialgeographische Strukturen und Prozesse im ländlichen Raum Ostniederbayern seit dem frühen 19. Jahrhundert. – München 1977.
- 382 *Ruppert*, Karl: Gemarkung Spalt. Bodennutzung 1820, 1957; Besitzgefüge [2 Karten]. – 1:10 000 – 35 × 36 – farbig – Spalt. – Kallmünz, Regensburg 1958.
- 383 *Ruppert*, Karl: Albertshofen. Bodennutzung 1825, 1955; Eschendorf und Astheim. Bodennutzung 1833, 1955, Besitzgefüge [8 Karten]. – 1:10 000 –

26 × 30, 42 × 23 – farbig – Die Bedeutung des Weinbaues und seiner Nachfolgekulturen für die sozialgeographische Differenzierung der Agrarlandschaft in Bayern. – Kallmünz, Regensburg 1960.

- 384 *Tichy*, Franz: Aktivräume und Aktivzentren in Mittel- und Oberfranken. – ca. 1:500 000 – 38 × 43 – farbig – Aktive Räume und Aktivzentren in Mittel- und Oberfranken, dargestellt auf Grund der Siedlungsflächenveränderungen seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Mitteilungen der Fränkischen Geographischen Gesellschaft, Bd. 18. – Erlangen 1971.  
*Wiegel*, Johannes M.: Kulturgeographie Lamer Winkel; s. Nr. 200.

### 3.2.3. Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik und von Berlin (West)

- 385 *Helbig*, Herbert: Dorf- und Flurformen: Das Altenburger Land; Das Leipziger Land zwischen Leipzig und Altenburg; Das Rochlitzer Land; Das Oschatzer Land; Der Kreis Pirna a. d. Elbe; Die Oberlausitz um Bautzen [6 Karten]. – 1:200 000 – 14 × 11 bis 25 × 19 – schwarz-weiß, farbig – Die slawische Siedlung im sorbischen Gebiet. In: Siedlung und Verfassung der Slawen zwischen Elbe, Saale und Oder. – Gießen 1960.  
*Lenz*, Karl: Wüstungen der Insel Rügen; s. Nr. 201.
- 386 *Enders*, Liselott: Havelland, Ruppiner Land, Prignitz; Siedlungstypen, Stand 1900 [3 Karten]. – ca. 1:200 000 – 29 × 21 bis 54 × 33 – schwarz-weiß – Historisches Ortslexikon für Brandenburg; Teil I bis III. – Weimar 1962, 1970, 1972.
- 387 *Enders*, Liselott; *Beck*, Margot: Teltow, Barnim; Siedlungstypen, Stand 1900 [2 Karten]. – ca. 1:200 000 – 24 × 31, 42 × 38 – schwarz-weiß – Historisches Ortslexikon für Brandenburg; Teil IV, VI. – Weimar 1976, 1980.  
*Harnisch*, Hartmut: Kulturlandschaft Herrschaft Boitzenburg; s. Nr. 206.
- 388 *Krenzl*, Anneliese: Mehrere Flurkarten des 19. Jhs. – o.M. – 15 × 17 bis 28 × 15 – schwarz-weiß – Dorf, Feld und Wirtschaft im Gebiet der großen Täler und Platten östlich der Elbe. – Remagen 1952.
- 389 *Müller*, Ewald: Zustand der Kulturlandschaft um 1830. – ca. 1:50 000 – 40 × 28 – schwarz-weiß – Berlin-Zehlendorf. Versuch einer Kulturlandschaftsgliederung. – Berlin 1965.
- 390 *Rohrlach*, Peter P.: Übersichtskarte zum Historischen Ortslexikon. Teil Zauch-Belzig (Siedlungstypen, Stand 1900). – ca. 1:200 000 – 31 × 19 – schwarz-weiß – Historisches Ortslexikon für Brandenburg; Teil V. – Weimar 1977.
- 391 *Rohrlach*, Peter P.: Übersichtskarte zum Historischen Ortslexikon. Teil Lebus (Siedlungstypen, Stand 1900). – ca. 1:200 000 – 27 × 31 – schwarz-weiß – Historisches Ortslexikon für Brandenburg; Teil VII. – Weimar 1983.  
*Blaschke*, Karlheinz: Orts- und Flurformen in der Oberlausitz; s. Nr. 68.

## 3.2.4. Gebiet der Schweiz

- 392 *Ewald*, Klaus C.: Kulturlandschaftswandel in Andelfingen, Arlesheim, Sis-sach, Frick, Büren a.A., Einsiedeln, Reichenau, Morges, Sierre, Bellinzona, Tesserete, Travers, Hinterrhein, Val Verzasca [14 Karten]. – 1:25 000 – 29 × 29 bis 70 × 48 – farbig – Der Landschaftswandel. Zur Veränderung schweizerischer Kulturlandschaften im 20. Jahrhundert. – Liestal 1978.  
*Kreisel*, Werner: Waldhufendörfer im Jura; s. Nr. 210.
- 393 *Aerni*, Klaus: Zur Nutzung der Flur im Binntal (Wallis): Ackerbau um 1900, 1966 und 1983 (Anbauflächen). – ca. 1:5 000 – 83 × 21 – farbig – Zur Nutzung der Flur im Binntal (Wallis). Beobachtungen von der Jahrhundertwende bis 1984 und Gedanken zur weiteren Entwicklung. In: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern; Bd. 55 (1983–1985). – Bern 1986.  
*Budmiger*, Georg: Bodennutzung und Entwicklung der Ackerflächen in Erschmatt (Wallis); s. Nr. 211.
- 394 *Rüdisühli*, Kaspar: Bellwald. Bodennutzung um 1905, 1963 [2 Karten]. – 1:5 000 – 22 × 10 – schwarz-weiß – Studien zur Kulturgeographie des unteren Goms (Wallis). – Basel 1970.
- 395 *Aerni*, Klaus: Biel-Seeland. Entwicklung der Siedlung 1875–1970. – 1:50 000 – 78 × 67 – farbig – Der Wandel im Landschaftsbild der Region Biel-Seeland seit 1850. In: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern; Bd. 53 (1980). – Bern 1980.  
*Egli*, Hans-Rudolf: Parzellierung von Gals; s. Nr. 213.  
*Flückiger*, Markus: Siedlungsentwicklung auf dem Rapperswiler Plateau; s. Nr. 214.
- 396 *Heller*, Hans: Ernen: Bodennutzung 1906, 1961; Veränderungen in der landwirtschaftlichen Bodennutzung 1906–1962; Mühlebach: Bodennutzung 1905, 1961 [5 Karten]. – 1:10 000 – 25 × 18 bis 36 × 27 – schwarz-weiß, farbig – Die Flur von Ernen. Struktur und Entwicklung. Ein Beitrag zur Methodik alpiner Flurforschung. – Bern 1965.
- 397 *Kröner*, Arlinde: Der große Föhnbrand in Grindelwald am 18. August 1892; Der Ausbau des Fremdenverkehrsortes Grindelwald bis 1967 (bis/ab 1906 erbaute Wohngebäude) [2 Karten]. – ca. 1:9 000, 1:25 000 – 24 × 16, 41 × 16 – schwarz-weiß – Grindelwald. Die Entwicklung eines Bergbauerndorfes zu einem internationalen Touristenzentrum. Ein Beitrag zum Problem des kulturgeographischen Wandels alpiner Siedlungen. – Stuttgart 1968.

## 3.2.5. Gebiet der Republik Österreich

- Beyer*, Lioba: Siedlungsplätze im Pitztal; s. Nr. 219.
- 398 *Müller*, Guido: Grundbesitzverhältnisse, Gliederung der Fluren; 1830 [2 Karten]. – ca. 1:67 000 – 20 × 19 – schwarz-weiß – Die Landwirtschaft als prägendes und geprägtes Element in der Stadtlandschaft unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Salzburg. – Salzburg 1971.

- 399 *Spangenberg-Resmann*, Dagmar: Sozialgeographische Struktur des Almräumens 1910, 1950, 1971 [3 Karten]. - ca. 1:100 000 - 51 × 22 - farbig - Die Entwicklung der Almwirtschaft in den Oberpinzgauer Tauern-tälern/Salzburg. - Salzburg 1978.
- 400 *Schmeiss-Kubat*, Maria: Baualterkarte von Vill, Patsch, Natters, Neunatters, Mutters-Gärbach, Kreith, Igls, Mutters vor 1856 bis nach 1965 [8 Karten]. - ca. 1:60 000 - 12 × 11 bis 24 × 19 - schwarz-weiß - Das äußere Silltal. Landschaft, Siedlung, Bevölkerung und Wirtschaft der Gemeinden Igls, Vill, Patsch, Natters, Mutters und Kreith. - Innsbruck, München 1973.
- 401 *Stonjek*, Diether: Bebauung im Ortskern (Innerstes Deferegggen) 1920, 1964 [2 Karten]. - ca. 1:5 000 - 19 × 10 - schwarz-weiß - Sozialökonomische Wandlung und Siedlungslandschaft eines Alpentales. Innerstes Deferegggen in Osttirol. - Münster 1971.  
*Stonjek*, Diether: Innerstes Deferegggen in Osttirol; s. Nr. 221.

### 3.2.6. Sonstige mitteleuropäische Gebiete

- 402 *Fischer*, Klaus; *Leidlmaier*, Adolf: Klausen. Bauliche Entwicklung (vor 1856-1974). - 1:5000 - 43 × 18 - schwarz-weiß - Eisacktal - Überetsch - Mittleres Etschtal - Vintschgau. In: Innsbrucker Geographische Studien; Bd. 2. - Innsbruck 1975.  
*Loose*, Rainer: Siedlungsphasen im Obervintschgau; s. Nr. 73.
- 403 *Lutz*, Wilhelm: Das Bild der Kulturlandschaft in Außerwinkel um 1900; Die Höfe in Gröden (Ende 1955) [2 Karten]. - ca. 1:4 000, ca. 1:30 000 - 19 × 12, 47 × 19 - schwarz-weiß - Gröden. Landschaft, Siedlung und Wirtschaft eines Dolomiten Hochtales. - Innsbruck 1966.
- 404 *Förster*, Horst: Bergbaubedingte Umsiedlungsaktionen im Braunkohlebecken. - 1:750 000 - 25 × 16 - schwarz-weiß - Nordböhmen. Raumbewertung und Kulturlandschaftsprozesse 1918-1970. - Paderborn 1978.

### 3.3. Sonstiges

- Schlüter*, Otto: Waldverbreitung; s. Nr. 75.
- 405 *Schäfer*, Hans-Peter: Das deutsche Eisenbahnnetz 1843, 1850, 1860, 1879 [5 Karten]. - 1:6 000 000 - 13 × 15 - schwarz-weiß - Die Entstehung des mainfränkischen Eisenbahn-Netzes. Teil I: Planung und Bau der Hauptstrecken bis 1879. - Würzburg 1979.
- 406 *Framke*, Wolfgang: Bevölkerungsdichte Südschleswigs (1939) und Nord-schleswigs (1940), Schleswigs 1950, Südschleswigs (1961) und Nord-schleswigs (1960) [3 Karten]. - ca. 1:600 000 - 21 × 30 - farbig - Die deutsch-dänische Grenze in ihrem Einfluß auf die Differenzierung der Kulturlandschaft. - Bad Godesberg 1968.
- 407 *Framke*, Wolfgang: Bodenkultureller Zustand in der kartierten Geest (Gemeinde Bramstedtland, Kreis Südtondern, und Teil der Kommune Burkal, Tønder Amt) 1858-1964; Bewaldung und Knicks beiderseits der Flens-

- burger Förde 1910 und 1964 [2 Karten]. - 1:20 000 bis 1:50 000 - 43 × 42, 29 × 22 - farbig - Die deutsch-dänische Grenze in ihrem Einfluß auf die Differenzierung der Kulturlandschaft. - Bad Godesberg 1968.
- 408 *Nagel*, Frank Norbert: 14 Karten zur Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein. - 1:25 000 bis 1:1 000 000 - 16 × 13 bis 59 × 40 - farbig, schwarz-weiß - Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg unter besonderer Berücksichtigung der stillgelegten Strecken. - Wiesbaden 1981.  
*Baldermann*, Udo: Entwicklung des Straßennetzes im Raume Niedersachsen; s. Nr. 226.
- 409 *Giese*, Ernst: Bodenplastik und Bodenfeuchte, Plaggenauflage und Hofstellen. - 1:10 000 - 21 × 38 - farbig - Die untere Haseniederung. Eine ländlich-bäuerliche Landschaft im nordwestdeutschen Tiefland. - Münster 1968.
- 410 *Hauptmeyer*, Carl-Hans: Holtensen b. Weetzen. Gewerbebetriebe um 1920, 1950, 1980. - 1:3 000 - 47 × 32 - farbig - Holtensen. Gemeinde Wenningen. Dorfgeschichte als Beitrag zur Dorferneuerung. - Hannover 1982.  
*Klages*, Hans: Waldbild im ehemaligen Fürstentum Blankenberg; s. Nr. 227.  
*Pertsch*, Reimar: Historische Waldkarte Stader Gebiet; s. Nr. 228.  
*Rauterberg*, Claus: Herzogtum Braunschweig; s. Nr. 229.  
*Düsterloh*, Diethelm: Bergbau und Verhüttung im Niederbergisch-Märkischen Hügelland; s. Nr. 78.  
*Engelhard*, Karl: Gemarkung Winterberg. Nadelwaldaufforstung seit 1800; s. Nr. 231.
- 411 *Hahn*, Helmut; *Zorn*, Wolfgang; *Jansen*, Heiner; *Krings*, Wilfried: Historische Wirtschaftskarte der Rheinlande um 1820. - 1:200 000 - 78 × 155 - farbig - Historische Wirtschaftskarte der Rheinlande um 1820. - Bonn 1973.
- 412 *Hahn*, Hugbert W.: Gewerbliche Funktionsbereiche im zwischenstädtischen Gebiet von Ruhr und Wupper um 1800. - 1:300 000 - 23 × 16 - farbig - Die Wandlungen der Raumfunktion des zwischenstädtischen Gebietes zwischen Ruhr und Wupper. - Bad Godesberg 1966.
- 413 *Hermann*, Wilhelm und *Hermann*, Gertrude: Lageplan der Grubenfelder und Schachtanlagen des Ruhrreviers etwa für die Zeit von 1920-1923. - ca. 1:200 000 - 48 × 21 - schwarz-weiß - Die alten Zechen an der Ruhr. - Königstein im Taunus 1981.
- 414 Höhere Forstbehörde Rheinland: 20 Karten zur Waldflächenentwicklung im Rheinland 1820-1980. - ca. 1:40 000 - 27 × 26 - farbig - Waldflächenentwicklung im Rheinland 1820-1980. Teilbereich Rhein-Sieg-Kreis/Stadt Bonn. - Bonn 1984.  
*Hoppe*, Christine: Flußverlagerung des Niederrheins; s. Nr. 232.
- 415 *Hüls*, Hans: Industriebetriebe mit 50 und mehr Beschäftigten im Regierungsbezirk Minden und Fürstentum Lippe 1861. - 1:500 000 - 20 × 25 - schwarz-weiß - Wirtschaftsgeographische Stellung und Struktur des Fürstentums Lippe im östlichen Westfalen 1861. In: Spieker. Landeskundliche Beiträge und Berichte; 25, Bd.II. - Münster 1977.

- 416 *Kraus*, Theodor: Hütten, Hämmer, Mühlen um 1840. - 1:200 000 - 17 × 20 - schwarz-weiß - Das Siegerland. Ein Industriegebiet im Rheinischen Schiefergebirge. - Bad Godesberg 1969.
- 417 *Kraus*, Theodor: Das Siedlungsbild um 1840, 1925; Verteilung der Bevölkerung 1840, 1925 [4 Karten]. - 1:200 000 - 17 × 20 - schwarz-weiß - Das Siegerland. Ein Industriegebiet im Rheinischen Schiefergebirge. - Bad Godesberg 1969.
- 418 *Rothert*, Liebetraut: Herkunft westfälischer Bergleute auf den Bochumer Schachtanlagen Hannibal und Hannover. - 1:500 000 - 43 × 44 - schwarz-weiß - Zur Herkunft westfälischer Bergleute auf Bochumer Schachtanlagen im 19. Jahrhundert. Unter besonderer Berücksichtigung der Kreise Lübbecke und Büren als Herkunftsgebiete. In: Westfälische Forschungen; Bd. 31. - Münster 1981.
- 419 *Steinberg*, Heinz Günter: Das Ruhrgebiet um 1890, um 1957, um 1980 [3 Karten]. - ca. 1:170 000 bis 1:25 000 - 42 × 22 bis 55 × 26 - schwarz-weiß - Das Ruhrgebiet im 19. und 20. Jahrhundert. Ein Verdichtungsraum im Wandel. - Münster 1985.
- 420 *Timmermann*, Liselotte: Bodennutzungskarte des Eupener Landes 1826, 1944 [2 Karten]. - 1:25 000 - 48 × 58 - farbig - Das Eupener Land und seine Grünlandwirtschaft. - Bonn 1951.
- 421 *Voppel*, Götz: Mühlen und große Höfe im Aachener Raum um 1850. - ca. 1:100 000 - 39 × 45 - schwarz-weiß - Die Aachener Bergbau- und Industrielandschaft. - Wiesbaden 1965.
- 422 *Voppel*, Götz: Flächennutzung des Aachener Raumes zu Beginn des 19. Jahrhunderts, 1960 [2 Karten]. - 1:50 000 - 56 × 63 - farbig - Die Aachener Bergbau- und Industrielandschaft. - Wiesbaden 1965.  
*Voppel*, Götz: Bergbau des Aachener Reviers; s. Nr. 233.
- 423 *Weinheimer*, Johannes; *Lowinski*, Heinrich: Räumliche Entwicklung in Nordrhein-Westfalen 1939-1959. - ca. 1:950 000 - 27 × 26 - farbig - Grundzüge der räumlichen Entwicklung in Nordrhein-Westfalen von 1871 bis 1963. - Düsseldorf 1965.
- 424 *Kohl*, Manfred: Mandeln. Landnutzung 1876, 1974; Landnutzungsgefüge im nordwestlichen Dillgebiet um 1876, um 1915, 1974 [5 Karten]. - ca. 1:12 500, ca. 1:60 000 - 23 × 20, 27 × 18 - farbig, schwarz-weiß - Die Dynamik der Kulturlandschaft im oberen Lahn-Dillkreis. Wandlungen von Haubergswirtschaft und Ackerbau zu neuen Formen der Landnutzung in der modernen Regionalentwicklung. - Gießen 1978.
- 425 *Meffert*, Ekkehard: Worfelden, Mörfelden. Funktionskartierung (vor/nach 1945) [2 Karten]. - 1:2 000, ca. 1:2 000 - 35 × 28, 40 × 25 - schwarz-weiß - Die Innovation ausgewählter Sonderkulturen im Rhein-Mainischen Raum in ihrer Beziehung zur Agrar- und Sozialstruktur. - Frankfurt am Main 1968.  
*Tisowsky*, Karl: Nutzflächengefüge der Agrarlandschaft im Rheingau; s. Nr. 234.
- 426 *Hirche*, Herbert: Übersicht über die Entstehung des Eisenbahnnetzes im Saar-, Hunsrück-, Nahe- und pfälzischen Raum 1847-1939. - ca.

- 1:300 000 - 37 × 29 - schwarz-weiß - Landstraßen und Eisenbahnen im oberen Naheraum (1789-1914). - Saarbrücken 1964.  
*Musall*, Heinz: Veränderung des Rheinlaufs; s. Nr. 236.
- 427 *Wenzel*, Irmund: Ödland- und Waldverteilung Anfang des 19. Jhs. und Ödland-Aufforstung im 19. Jh. im ehem. Kreis Adenau. - ca. 1:70 000 - 17 × 16 - schwarz-weiß - Ödlandentstehung und Wiederaufforstung in der Zentraleifel. - Bonn 1962.
- 428 *Hoppstädter*, Kurt: Die Entstehung der Saarländischen Eisenbahnen (vor 1870 - nach 1920). - 1:200 000 - 44 × 40 - farbig - Die Entstehung der Saarländischen Eisenbahnen. - Saarbrücken 1961.  
*Bader*, Frido J.: Rebfläche und Rebflurbereinigung in Zabergäu, Stromberg und Mittlerem Enzgebiet; s. Nr. 237.  
*Brandl*, Helmut: Entwicklung des Stadtwaldes Freiburg; s. Nr. 83.
- 429 *Ruppert*, Karl: Besitzgefüge im Tegernseer Tal 1815, um 1860, 1960. - 1:12 500 - je 55 × 107 - farbig - Das Tegernseer Tal. - Kallmünz, Regensburg 1962.
- 430 *Schäfer*, Hans-Peter: Das Eisenbahnnetz in Mainfranken [6 Karten]. - ca. 1:300 000 bis ca. 1:3 200 000 - 13 × 11 bis 18 × 12 - schwarz-weiß - Die Entstehung des mainfränkischen Eisenbahn-Netzes. Teil I: Planung und Bau der Hauptstrecken bis 1879. - Würzburg 1979.  
*Schremmer*, Eckart: Bayerische Verkehrskarte; s. Nr. 244.
- 431 *Weisel*, Hans: Bestandsgefüge auf alten und neuen Waldflächen zwischen Albrauf und Hollfelder Kreidemulde; Waldzunahme seit Mitte des 19. Jhs. [2 Karten]. - 1:25 000, ca. 1:100 000 - 60 × 20, 41 × 58 - farbig, schwarz-weiß - Die Bewaldung der nördlichen Frankenalb. Ihre Veränderungen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. - Erlangen 1971.  
*Zenneck*, Wolfgang: Veldensteiner Forst; s. Nr. 245.  
*Kalähne*, Marianne: Waldbestände Rügens; s. Nr. 246.
- 432 *Thienel*, Ingrid: Die Verteilung der gewerblichen Betriebe in Rixdorf und Moabit 1861, 1896/97 [2 Karten]. - 1:12 500, 1:15 000 - 23 × 14, 23 × 24 - schwarz-weiß - Städtewachstum im Industrialisierungsprozeß des 19. Jahrhunderts. - Berlin 1973.
- 433 *Förster*, Frank: Allgemeine Verwaltung und Bergbehörden in der südlichen Niederlausitz 1902-1914. - o.M. - 28 × 14 - schwarz-weiß - Senftenberger Revier 1890-1914. - Bautzen 1968.  
*Mětsk*, Frido: Besitzverhältnisse und kirchliche Gliederung im Kreis Cottbus; s. Nr. 249.
- 434 *Mohs*, Gerhard: Bevölkerungsentwicklung im Ballungsgebiet Halle-Leipzig 1864-1875, 1875-1905, 1905-1925, 1925-1939. - 1:200 000 - 36 × 26 - farbig - Die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung im Ballungsgebiet Halle-Leipzig. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde; Bd. 21. - Leipzig 1964.
- 435 *Schlegel*, Walter: Das Rebland der Schweiz (ohne Tessin) im Jahre 1906. - 1:400 000 - 74 × 55 - schwarz-weiß - Der Weinbau in der Schweiz. - Wiesbaden 1973.

*Reber, Werner: Verkehrswege im östlichen Jura; s. Nr. 93.*

*Jenny, Rudolf: Straßenkarte Graubündens; s. Nr. 253.*

- 436 *Müller, Guido: Schlösser und Edelsitze mit Landwirtschaftung (wenigstens zeitweise seit 1830). - 1:50 000 - 32 × 24 - farbig - Die Landwirtschaft als prägendes und geprägtes Element in der Stadtlandschaft. Unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Salzburg. - Salzburg 1971.*
- 437 *Müller, Guido: Die Nutzung der Waldflächen um 1830 und im Jahre 1960. - ca. 1:67 000 - 21 × 20 - schwarz-weiß - Die Landwirtschaft als prägendes und geprägtes Element in der Stadtlandschaft. Unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Salzburg. - Salzburg 1971.*
- 438 *Müller, Guido: Die Grundlegung des Straßen- und Wegenetzes 1830/1960. - ca. 1:35 000 - 18 × 20 - schwarz-weiß - Die Landwirtschaft als prägendes und geprägtes Element in der Stadtlandschaft. Unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Salzburg. - Salzburg 1971.*

## Register der Autoren, Bearbeiter und Herausgeber

- Abele, Gerhard 113  
 Aerni, Klaus 393, 395  
 Altkrüger-Roller, Helga 285  
 Amtsfeld, Peter 369  
 Arndt, Hartwig 336  
 Arnhold, Helmut 126  
 Arnold, Adolf 375  
 Aymans, Gerhard 154  
 Baatz, Dietwulf 15, 51  
 Bader, Frido J. 237  
 Baldermann, Udo 226  
 Ballensiefen, Willi 356  
 Baltzarek, Franz 131  
 Balzer, Manfred 40  
 Beck, Margot 387  
 Becker, Heinrich 106  
 Becks, Friedrich 329  
 Benedict, Ernst 123  
 Benthien, Bruno 202  
 Beuermann, Arnold 77, 98  
 Beyer, Lioba 219  
 Bieri, Fredi 305  
 Blaschke, Karlheinz 68  
 Blotevogel, Hans Heinrich 262  
 Bobek, Hans 132, 311  
 Böddrich, Jürgen 295  
 Böhm, Hans 263, 330  
 Böhner, Kurt 16, 82  
 Boesler, Klaus-Achim 357  
 Böttger, Burkhard 1  
 Bollerey, Franziska 264  
 Bonsen, Uwe 136  
 Born, Martin 46, 166-167  
 Brachmann, Hansjürgen 69  
 Bradler, Günther 55  
 Brand, Friedrich 41, 155  
 Brandl, Helmut 83  
 Brandt, Klaus 140-141  
 Braun, Axel 257-258  
 Braun, Gerhard 119  
 Brüske, Wolfgang 30  
 Budmiger, Georg 211  
 Bünstorf, Jürgen 142  
 Chatton, Béatrice 306  
 Clauser, Ewald 52, 182  
 Csendes, Peter 94  
 Dannheimer, Hermann 86  
 Dauber, Albrecht 84  
 Dege, Eckart 358  
 Denecke, Dietrich 6, 31-32  
 Disch, Friedrich 183  
 von der Dollen, Busso 111, 230  
 Drescher, Günter 376  
 Düsterloh, Diethelm 78  
 Egli, Hans-Rudolf 71, 212-213  
 Eigler, Friedrich 194  
 Emmerich, Werner 70  
 Enders, Liselott 386-387  
 Engel, Albrecht 184, 370  
 Engel, Evamarie 205  
 Engel, Franz 64  
 Engelhard, Karl 47, 168, 231  
 Ernst, Eugen 286  
 Evers, Wilhelm 324  
 Ewald, Klaus C. 392  
 Faber, Thomas F. 331  
 Fehn, Klaus 20, 366-368, 377  
 Ferger, Imme 7, 143  
 Fesl, Maria 312  
 Fillip, Karlheinz 195  
 Fischer, Klaus 402  
 Fliedner, Dietrich 33  
 Flink, Klaus 107  
 Flückiger, Markus 214-215  
 Förster, Frank 433  
 Förster, Horst 404  
 Framke, Wolfgang 406-407  
 Frankenberger, Rudolf 378  
 von Friedling, Hans-Dieter 260  
 Friedrich, Klaus 285  
 Fritze, Wolfgang H. 65  
 Fuhs, Anton 12  
 Gabler, August 56  
 Galluser, Werner A. 217  
 Galvão, Maria do Carmo Corrêa 359  
 Gatzert, Karl 332  
 Germershausen, Peter 223  
 Giese, Ernst 409  
 Gläßer, Ewald 333-336  
 Glaesser, Hans-Georg 379

- Gorki, Friedrich 10, 265  
Graafen, Richard 360  
Gringmuth-Dallmer, Eike 63  
Gringmuth-Dallmer, Hanns 124  
Gropengiesser, Erich 84  
Grosjean, Georges 216, 307  
Gruber, Hansjörg 196  
Grundner-Culemann, Alexander 99  
Gugat, Werner 266  
Haase, Carl 11  
Habbe, Karl Albert 185  
Hacker, Werner 238  
Hahn, Helmut 411  
Hahn, Hugbert W. 156, 412  
Hambloch, Hermann 337  
Hammann, Wolfram 144  
Harnisch, Hartmut 206  
Hartmann, Kristiana 264  
Hartwich, Wolfgang 112  
Haubner, Karl 261  
Hauptmeyer, Carl-Hans 325, 410  
Heinemeyer, Karl 80  
Heinrich, Gerd 300  
Helbig, Herbert 90, 207, 385  
Heller, Hans 396  
Hellfaier, Detlev 34  
Henkel, Gerhard 157  
Henn, Ernst 169, 352  
Hensel, Witold 2, 76  
Hermann, Gertrude 413  
Hermann, Wilhelm 413  
Heukemes, Berndmark 84  
Hildebrandt, Helmut 170–171, 353  
Hirche, Herbert 426  
Höhl, Gudrun 120, 296–297  
Hövermann, Jürgen 146  
Hofbauer, Josef 197  
Hoffmann, Alfred 129–131  
Holzmann, Gustav 313  
Hoppe, Christine 79, 232  
Hoppstädter, Kurt 428  
Hottes, Karlheinz 108  
Hübener, Wolfgang 53  
Hüls, Hans 158, 415  
Jäger, Friedrich 100  
Jäger, Helmut 57, 147, 172  
Jahn-Langen, Helene 224  
Jansen, Heiner 411  
Janssen, Walter 35, 179  
Jaschke, Dieter 96, 137  
Jenny, Rudolf 253  
Kahl, Hans-Dietrich 66  
Kalähne, Marianne 89, 246  
Kaltenhäuser, Josef 13  
Kemper, Franz-Josef 263  
Kern, Horst 173  
Keyser, Erich 4, 25  
Kirchberg, Wolf 114  
Kirsch, Peter 291  
Klaar, Adalbert 133  
Klaer, Uta 326  
Klages, Hans 227  
Klein, Herbert 220  
Klöpper, Rudolf 8  
Klose, Olaf 5  
Knoke, Helga 36  
Köhler, Adolf 115, 186  
Köppke, Jürgen 101  
Koerner, Fritz 251  
Kohl, Manfred 424  
Kraatz, Hartwig 148  
Kraus, Theodor 416–417  
Krause, Peter 174  
Kreisel, Werner 210  
Krenzlin, Anneliese 58, 203, 287, 388  
Kreuzer, Gustav 21  
Krings, Wilfried 159, 267, 411  
Kröner, Arlinde 397  
Krüger, Rainer 27  
Krutsch, Wilhelm Robert 102, 149  
Kuhn, Walter 3, 26, 222  
Kuller, Inge 74  
Kuls, Wolfgang 263  
Kutscher, Siegfried 268  
Lachmann, Hans-Peter 81  
Lafrenz, Jürgen 255  
Last, Martin 34  
Lehmann, Heinrich 361  
Lehmann, Rudolf 248  
Leidlmair, Adolf 113, 402  
Leingärtner, Georg 198  
Leister, Ingeborg 138–139  
Lenz, Karl 201  
Lichtenberger, Elisabeth 132, 134–135,  
311, 314–315  
Liedke, Volker 22  
Lindner, Klaus 87  
Lob, Reinhold E. 59

- Loose, Rainer 73  
 Lorenz, Walter 380  
 Lossnitzer, Hans 371  
 Lowinski, Heinrich 269, 423  
 Lutz, Werner 241  
 Lutz, Wilhelm 403  
 Machann, Roderich 60  
 Mager, Friedrich 204  
 Marten, Horst-Rüdiger 37, 327  
 Martius, Lilli 5  
 Matzat, Wilhelm 187  
 Matzerath, Horst 254  
 Maull, Otto 61  
 Mayr, Alois 270  
 Meffert, Ekkehard 425  
 Megele, Max 298  
 Meibeyer, Wolfgang 145  
 Meier, Friedhelm 338  
 Mertins, Günter 160, 339  
 Messner, Robert 316–322  
 Mětsk, Frido 249  
 Metz, Rudolf 239  
 Meynen, Henriette 271  
 Michel, Elga 272  
 Mikus, Werner 340  
 Möller, Ilse 97  
 Mohs, Gerhard 434  
 Monheim, Felix 188  
 Müller, Dietrich O. 301  
 Müller, Ewald 389  
 Müller, Guido 309, 398, 436–438  
 Müller-Wille, Michael 29, 72, 180  
 Musall, Heinz 116, 235–236  
 Nährlich, Werner 242  
 Nagel, Frank Norbert 408  
 Nagel, Günter 288  
 Nekuda, Vladimír 225  
 Nellner, Werner 42  
 Neugebauer-Pfrommer, Ursula L. 189  
 Neukirch, Rainer 341  
 Nickel, Ernst 125  
 Nierhaus, Rolf 85  
 Nitz, Hans-Jürgen 48, 342  
 Oberbeck, Gerhard 38  
 Oelmann, Wilhelm 208  
 Ohnesorge, Klaus-Walther 103  
 Opferkuch, Dieter 218  
 Ortman, Wolf Dieter 62  
 Ott, Hugo 190  
 Panhuysen, Helene 161  
 Pape, Heinz 273  
 Pemöller, Adalbert 259  
 Pertsch, Reimar 228  
 Peyer, Hans Conrad 127  
 Pietrusky, Ulrich 381  
 Poittner, Barbara 49  
 Raum, Walter L. 191  
 Rauterberg, Claus 229  
 Reber, Werner 93  
 Reusch, Ludwig 58  
 Richter, Dieter 302  
 Ried, Hans 17  
 Riedl, Helmut 310  
 Ringleb, Anneliese 43, 343  
 Rippel, Johann Karl 150  
 Ris, Klaus M. 274  
 Ritter, Gert 44  
 von Roden, Günter 109  
 Röhl, Werner 175  
 Römer, Christof 247  
 Rohrlach, Peter P. 390–391  
 Rommel, Franz 110  
 Rosenbohm, Günter 344  
 Rosenthal, Heinz 162  
 Roth, Käthe 117  
 Rothert, Liebetraut 418  
 Rüdüsühli, Kaspar 394  
 Rütten, Felix 45  
 Rupp, Marco 308  
 Ruppert, Karl 382–383, 429  
 Sachse, Burkhard 104  
 Saenger, Wolfgang 192  
 Sailer, Matthias 323  
 Sandberger, Adolf 88  
 Sandner, Gerhard 176  
 Schaab, Meinrad 84  
 Schäfer, Hans-Peter 243, 405, 430  
 Schäfer, Heinrich 289  
 Schanz, Günter 18  
 Schenk, Winnifred 209  
 Scherzer, Walter 57  
 Scheuerbrandt, Arnold 19, 116, 118,  
     292–293  
 Schimmelpfennig, Bernhard 23  
 Schirmacher, Ernst 14  
 Schlegel, Walter 435  
 Schlesinger, Walter 91, 250  
 Schlüter, Otto 75

- Schmeiss-Kubat, Maria 400  
Schmidt, Siegfried 163  
Schneider, Heinrich 362  
Schneider, Werner 275–276  
Schömmel, Hans-Rudolf 193  
Scholten, Wilfried 277  
Scholz, Fred 372  
Schremmer, Eckart 95, 244  
Schröder, Karl Heinz 28, 240  
Schultze, Joachim H. 303  
Schulz, Manfred 278  
Schulz-Lüchow, Willy 151  
Schwalb, Mechthild 152  
Schwarz, Gabriele 28  
Schwineköper, Berent 294  
Seedorf, Hans Heinrich 9  
Seefeldner, Erich 128  
Seel, Karl August 177  
Seyer, Rosemarie 67  
Siebels, Gerhard 328  
Spangenberg-Resmann, Dagmar 399  
Speck, Artur 252  
Sperling, Walter 354  
Staerk, Dieter 50  
Steeger, Albert 45  
Steffens, Heino-Gerd 39  
Steinberg, Heinz Günter 279, 419  
Stekl, Hannes 131  
Stonjek, Diether 221, 401  
Strobel, Albrecht 373  
Taubmann, Wolfgang 121, 299  
Tesdaorf, Jürgen C. 54  
Thienel, Ingrid 432  
Tichy, Franz 355, 384  
Tietzsch, Ingeborg 304  
Timmermann, Liselotte 420  
Tisowsky, Karl 234  
Toporowsky, Norbert 290  
Unger, Manfred 24  
Uthmann, Karl Josef 105  
Vogel, Ilse 280  
Voigt, Hans 256  
Voigtländer, Lutz 281  
Voppel, Götz 233, 421–422  
Walser, Gerold 92  
Walter, Hans-Hubert 345–346  
Warnecke, Edgar F. 153  
Weber, Jost 199  
Wehrmann, Heinz-Helmut 282  
Weinheimer, Johannes 423  
Weinreuter, Erich 374  
Weis, Dieter 283  
Weisel, Hans 431  
Wendling, Wilhelm 363  
Wenzel, Irmund 427  
Weyand, Helmut 181  
Wiegel, Johannes M. 200  
Wiegelmann, Günter 364–365  
Willi, Alois 122  
Winter, Heinrich 347  
Wöhlke, Wilhelm 164  
Wolf, Helfried 284  
Zenneck, Wolfgang 245  
Zientara, Benedykt 205  
Zögner, Lothar 178  
Zorn, Wolfgang 411  
Zschocke, Herlig 165, 348  
Zschocke, Reinhart 349–351



Dietrich Denecke unter Mitarbeit von Klaus Fehn

Bibliographie zur europäischen Siedlungsforschung.  
Archäologie - Geschichte - Geographie

Neuerscheinungen 1985/86

Gliederung

- I. Allgemeine Sammelwerke Nr. 1-5
- II. Allgemeines
  1. Forschungsübersichten, Literaturberichte, Bibliographien Nr. 6-40
  2. Tagungsberichte, Tätigkeitsberichte Nr. 41-79
  3. Methoden, Ansätze, Theorien Nr. 80-118
  4. Quellenkunde, Quelleneditionen Nr. 119-129
  5. Handbücher, Führer, Nachschlagewerke, Ausstellungskataloge Nr. 130-151
  6. Forschungsgeschichte Nr. 152-158
- III. Regionale Siedlungsforschung (ohne Stadtforschung)
  1. Epochenübergreifende Arbeiten (auch allgemeine Siedlungsforschung) Nr. 159-216
  2. Urgeschichte und Römerzeit Nr. 217-328
  3. Früh- und Hochmittelalter Nr. 329-413
  4. Spätmittelalter und Frühneuzeit Nr. 414-471
  5. 19. und 20. Jahrhundert (bis 1945) Nr. 472-499
  6. Nachkriegszeit (nur Arbeiten mit historischer oder entwicklungsge-  
schichtlicher Dimension) Nr. 500-506
- IV. Regionale Stadtforschung
  1. Epochenübergreifende Arbeiten (auch allgemeine Stadtforschung) Nr. 507-556
  2. Urgeschichte und Römerzeit Nr. 557-566
  3. Früh- und Hochmittelalter Nr. 567-602
  4. Spätmittelalter und Frühneuzeit Nr. 603-636
  5. 19. und 20. Jahrhundert (bis 1945) Nr. 637-713
  6. Nachkriegszeit (nur Arbeiten mit historischer oder entwicklungsge-  
schichtlicher Dimension) Nr. 714-727
- V. Besondere Sachbereiche
  1. Angewandte historische Siedlungsforschung und Denkmalpflege Nr. 728-778

2. Historische Umweltforschung Nr. 779-790
3. Historische Kartographie, Geschichte der Kartographie, Altkarten und historische Bildkunde Nr. 791-868
4. Orts- und Flurnamenforschung Nr. 869-894
5. Reisebeschreibungen und zeitgenössische Darstellungen Nr. 895-897
6. Planungsgeschichte Nr. 898-908

Siglen der Reihen und Zeitschriften S. 392-401

Autorenregister zur Bibliographie S. 402-410

## Vorbemerkung

Für das deutschsprachige Mitteleuropa sind möglichst alle wesentlichen wissenschaftlichen Publikationen zur Siedlungsforschung mit historischer Dimension erfaßt, für das übrige Europa vornehmlich Arbeiten von überregionaler Bedeutung für eine allgemeine Siedlungsforschung. Thematisch hält sich die Auswahl an die allgemeine und regionale Siedlungsforschung (ländliche Siedlungsforschung - Stadtforschung - Kulturlandschaftsforschung). Arbeiten zur reinen Bevölkerungsgeschichte, Sozialgeschichte, Wirtschaftsgeschichte, Verkehrsgeschichte, politischen Geschichte und materiellen Kultur sind nicht berücksichtigt. Thematische Sammelbände sind durch »\*« hinter der Nummer gekennzeichnet.

## I. Allgemeine Sammelwerke

- 1 *Aerni*, Klaus; *Budmiger*, Klaus; *Egli*, Hans-Rudolf und *Roques-Bäsclin*, Elisabeth (Hrsg.): Der Mensch in der Landschaft. Festschrift für Georges Grosjean zum 65. Geburtstag, 17. Januar 1986. - JGGB 55, 1983/85. Bern 1986.
- 2 *Aerni*, Klaus und *Herzig*, Heinz E. (Hrsg.): Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz. - GB G 18. Bern 1986.
- 3 *Kullen*, Siegfried (Hrsg.): Aspekte landeskundlicher Forschung. Beiträge zur sozialen und regionalen Geographie, unter besonderer Berücksichtigung Süddeutschlands. Festschrift für Hermann Grees. - TGS 90. Tübingen 1985.
- 4 *Schmid*, Karl (Hrsg.): Die Zähringer. Eine Tradition und ihre Erforschung. - Veröffentlichungen zur Zähringer-Ausstellung I. Sigmaringen 1986.
- 5 *Teuteberg*, Hans J. (Hrsg.): Homo habitans. Zur Sozialgeschichte des ländlichen und städtischen Wohnens in Europa in der Neuzeit. - SGA 4. Münster 1984.

## II. Allgemeines

### II.1. Forschungsübersichten, Literaturberichte, Bibliographien

- 6 *Abrens*, Karl-Heinz: Die Entstehung der landesherrlichen Residenzen im spätmittelalterlichen deutschen Reich. Ein Projekt der Göttinger Akademie der Wissenschaften. - JHF 1984, 1985, S. 29-36.

- 7 Archäologische Literatur in Bayern 1984. – AJB 1984, 1985, S. 23–26.
- 8 *d’Aujourd’hui*, Rolf: Fundbericht der archäologischen Bodenforschung des Kantons Basel-Stadt. – Basler Zeitschrift 84, 1984, S. 255–299.
- 9 *Banik-Schweitzer*, Renate: Moderne Stadt- und Regionalgeschichtsforschung in Österreich. – IMS 1986, 1, S. 16–18.
- 10 Bibliographie zur Ur- und Frühgeschichte 1.3.1983 bis 29.2.1984 mit Nachträgen. – AusgrF 29, 1984, S. 269–307.
- 11 *Blomkvist*, Nils (Red.): Revy över stads-och kommunhistoria 1971–1975. – Stockholm o.J. (s. auch Nr. 32).
- 12 *Brogiato*, Heinz-P. (Bearb.): Neues Schrifttum zur deutschen Landeskunde: Berichtsjahr 1981: Teilband 1: Zeitschriften. – Trier 1985.
- 13 *Denecke*, Dietrich: Medieval village research in Germany 1984–85. – MVRG 33, 1985, S. 28–35.
- 14 *Denecke*, Dietrich und *Fehn*, Klaus (Mitarb.): Bibliographie zur europäischen Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie. Neuerscheinungen 1984/85. – SAGG 3, 1985, S. 309–372.
- 15 Deutsches Institut für Urbanistik: Projekte. Bibliographie (Auswahl von Arbeiten zur modernen Stadtgeschichte, Neuerscheinungen ab 1983). – IMS 1985, 1, S. 36–52.
- 16 Deutsches Institut für Urbanistik: Projekte. Forschungs- und Publikationsvorhaben zur Stadtgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts. – IMS 1985, 2, S. 38–42.
- 17 *Fehring*, Günter P.: Stadtarchäologie in Deutschland. – In: Archeologia urbana e centro antico di Napoli. Atti del convegno 1983. Istituto per la storia e l’archeologia della magna grecia. Napoli 1985, S. 49–58.
- 18 *Germundsson*, Tomas; *Lewan*, Nils und *Möller*, Jens: Ystadsprojektet och domänstrukturen. – BeT 9, 1985, S. 20–32.
- 19 *Graafen*, Rainer: Zusammenstellung von thematischen Karten zur Siedlungsgeschichte Mitteleuropas in deutschsprachigen Atlanten der Nachkriegszeit. – SAGG 3, 1985, S. 257–307.
- 20 *Hinrichs*, Ernst: Zum gegenwärtigen Standort der Landesgeschichte. – NJb 57, 1985, S. 1–18.
- 21 *Jaritz*, Gerhard: Alltag und materielle Kultur in der mittelalterlichen Stadt. Ein Literaturbericht. – Pro Civitate Austriae. Informationen zur Stadtgeschichtsforschung in Österreich 2, 1986, S. 23–33.
- 22 *Jilek*, Heinrich (Bearb.): Bibliographie zur Geschichte und Landeskunde der böhmischen Länder. Bd. 1: Ostmitteleuropa in Vergangenheit und Gegenwart. – Köln/Wien 1985.
- 23 *Klasen*, Jürgen und *Pletsch*, Alfred: Bibliographie zum ländlichen Raum in der Bundesrepublik Deutschland und in Frankreich. – In: Nebel, Jürgen und Pletsch, Alfred (Hrsg.): Der ländliche Raum in Frankreich und in der Bundesrepublik Deutschland. Studien zur internationalen Schulbuchforschung, Schriftenreihe des Georg-Eckert-Instituts 41. Braunschweig 1985, S. 305–315.
- 24 *Klaus*, Wolfram (Bearb.): Pläne und Grundrisse von Städten kapitalistischer Länder Europas (1500–1850). Teil 4: S-Z und Gesamtregister. – Kartographische Bestandsverzeichnisse 4. Berlin 1985.
- 25 *Klein*, Hartmut: Kartographische Quellen zur westfälischen Landeskunde. Zusammenstellung der in Berlin vorhandenen Bestände des 16. bis 19. Jahrhunderts. II: Spezialkarten und Register zu den Teilen I und II. – WF 35, 1985, S. 80–130.
- 26 *Kreft*, Wolfgang: Landkarten in Publikationen des Herder-Forschungsrates aus jüngster Zeit. – NA 18, 1985, S. 39–48.

- 27 *de Laet*, Siegfried J.; *Thoen*, Hugo und *Bourgeois*, Jean: Les fouilles du Séminaire d'Archéologie de la Rijksuniversiteit te Gent à Destelbergen-Eenbeekeinde. – Dissertationes Archaeologicae Gandenses XXIII. Brugge 1986.
- 28 *Linke*, Max; *Strenz*, Wilfried und *Wegner*, Eginhard: Zu den Aufgaben der Historischen Geographie in der gegenwärtigen Forschung und Lehre und ihrer gegenwärtigen Stellung in der DDR. – In: Strenz, W. (Hrg.): Historisch-geographische Forschungen in der DDR (s. Nr. 39), S. 9–28.
- 29 *Lütthi*, Christian: Bibliographie der Schriften von Georges Grosjean. – In: Aerni, K. u.a. (Hrgg.): Mensch in der Landschaft (s. Nr. 1), S. 21–50.
- 30 *Meyer*, Wolfgang: Wehranlagen im Burgenland. Gedanken zum gegenwärtigen Stand ihrer Erfassung. – Burgenländer Heimatblätter 46, 1984, S. 145–167.
- 31 *Moore*, John M.: The mapping of Scotland. A guide to the literature of Scottish cartography prior to the Ordnance Survey. – O'Dell memorial monograph 15. Aberdeen 1983.
- 32 *Nilson*, Lars (Red.): Revy över stads-och kommunhistoria 1976–1980. – Stockholm 1985. (s. auch Nr. 11).
- 33 *Oberschelp*, Reinhard (Hrg.): Niedersachsen-Bibliographie. Berichtsjahre 1908–1970. – 5 Bde. Mainz-Kastel 1985.
- 34 *Peters*, Dirk J.: Inventarisierung und Dokumentation von Seeschiffahrtsbezogenen, landseitigen Bauten an der deutschen Nordseeküste. – DN 5, 1985, S. 38–40.
- 35 *Ring*, Edgar: Bibliographie zur Werla-Forschung. – HaZ 37, 1985, S. 11–35.
- 36 *Schäche*, Wolfgang: Die NS-Architektur in der Baugeschichte: Anmerkungen zum Forschungsstand. – In: Reichardt, H. J. u.a.: Von Berlin nach Germania (s. Nr. 145), S. 79–84.
- 37 *Sieverding*, Wolfgang: Langstreifenflur und Drubbel im Licht der heutigen Forschung. – JbOM, 1986, S. 33–43.
- 38 *Sperling*, Walter und *Brogiato*, Heinz-P. (Bearb.): Neues Schrifttum zur deutschen Landeskunde: Berichtsjahr 1980: Teilband 2: Monographien, Hochschulschriften, Sammelschriften, Beiträge aus Sammelschriften, Nachträge. – Trier 1985.
- 39\* *Strenz*, Wilfried (Hrg.): Historisch-geographische Forschungen in der DDR. – WAGGDDR 17. Gotha/Leipzig 1986.
- 40 *Vanneste*, Dominique: Historische stadsgeografie van de 18de en 19de eeuw. Publikaties in en over België sedert 1930. – BEVAS 54, 1985, S. 259–276.

## II.2. Tagungsberichte, Tätigkeitsberichte

- 41 *Aerni*, Klaus: Verkehrswege und ihre Bedeutung für die Kulturlandschaft. Bericht über die »Tagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa« in Rendsburg (Schleswig-Holstein), 25.–28. September 1985. – BullIVS 1985, 2, S. 28–31.
- 42 Archäologische Mitteilungen. – ArchSchweiz 9, 1986, S. 20–23.
- 43 *Behre*, Karl-Ernst: Siedlungszeiger in Pollendiagrammen. Bericht über das Symposium in Wilhelmshaven vom 4. bis 7. Oktober 1985. – SAGG 3, 1985, S. 227–233.
- 44 *Bitterli-Waldvogel*, Thomas: Burgenkarte der Schweiz 1974–1985. Konzept und Grundlagen. – Nachrichten des schweizerischen Burgenvereins 58, 1985, S. 46–51.
- 45 Deutsches Institut für Urbanistik: 750 Jahre Berlin – Stadtteilmforschungsprojekte der Berliner Geschichtswerkstatt. – IMS 1985, 1, S. 17–20.
- 46 Deutsches Institut für Urbanistik: Sonderausstellungen zur modernen Stadtgeschichte – 1984/1985. – IMS 1985, 2, S. 15–22.

- 47 *Egli*, Hans-Rudolf; *Matzat*, Wilhelm (Mitarb.) und *Nitz*, Hans-Jürgen (Mitarb.): Die Internationale Geographische Union und der Internationale Geographenkongreß 1984. – SAGG 3, 1985, S. 197–206.
- 48 *Fehn*, Klaus: Die genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa und seinen Nachbarräumen. Bericht über die 11. Arbeitstagung des Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa vom 24. bis 28. April 1984 in Trier. – SAGG 3, 1985, S. 161–192.
- 49 *Fehn*, Klaus: Verkehrswege und ihre Bedeutung für die Kulturlandschaft. Zwölfte Tagung des »Arbeitskreises für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa« vom 25. bis 28. September 1985 in Rendsburg. – AHF-Info 12, 20.3.1986.
- 50 *Gechter*, Michael u.a.: Ausgrabungen und Funde 1983. Das Rheinische Landesmuseum Bonn, Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege. – BJ 185, 1985, S. 425–536.
- 51 *Groenendijk*, Henny: Rapport archeologie voor het deelgebied Westerwolde. – Groningen 1985.
- 52 *Heineberg*, Heinz: Innerstädtische Prozesse im 19. und 20. Jahrhundert. Geographische und historische Aspekte. Bericht über eine interdisziplinäre Arbeitstagung des Sonderforschungsbereiches 164 »Vergleichende geschichtliche Städteforschung« vom 1. bis 3. November 1984 in Münster. – SAGG 3, 1985, S. 207–212.
- 53 *Herteig*, Asbjørn E. (Hrg.): Conference on Waterfront archaeology in North European Towns No. 2, Bergen 1983. – Bergen 1985.
- 54 *Hofmann*, Wolfgang: Geschichte und Zukunft europäischer Städte – Schwerpunkt der VW-Stiftung. – IMS 1985, 2, S. 34–36.
- 55 *Junk*, Heinz-K.: Das Institut für vergleichende Städtegeschichte, Münster (mit Exkurs: Die III. Lieferung des »Deutschen Städteatlas«). – SAGG 3, 1985, S. 235–256.
- 56 *Klappauf*, Lothar: Die Grabungen 1981 bis 1985 in Düna/Osterode. – Heimatblätter für den Süd-Westlichen Harzrand 41, 1985, S. 2–7.
- 57 *Krahe*, Günther: Ausgrabungen und Funde in Bayerisch-Schwaben 1983–1984. I. Steinzeit – Latènezeit. – ZHVS 79, 1985, S. 9–54.
- 58 *Krings*, Wilfried: Ländliche Neusiedlung im westlichen Mitteleuropa vom Ende des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart. Bericht über die vom »Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa« gestaltete Sitzung des 45. Deutschen Geographentags am 2. Oktober 1985 in Berlin. – SAGG 3, 1985, S. 193–195.
- 59 Die Landesgeschichte und ihre Nachbarwissenschaften. Vorträge auf der Tagung der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen am 31. Mai/1. Juni 1984 in Stade. – NJb 57, 1985, S. 1–68.
- 60 *Laumann*, Hartmut: 800 Fundstellen der Vor- und Frühgeschichte. Blick in die archäologische Forschung des Kreises Siegen-Wittgenstein. – Siegerland 62, 1985, S. 57–62.
- 61 *Moser*, Anton: Salzburger Institut für Raumforschung. 10 Jahre Forschungsausschuß Ortsnamenkommission. – Salzburger Institut für Raumforschung. Mitteilungen und Berichte 1985, 3/4, S. 69–121.
- 62 *Narweleit*, Gerhard: 15 Jahre Arbeitskreis Historische Geographie. – In: Strenz, W. (Hrg.): Historisch-geographische Forschungen in der DDR (s. Nr. 39), S. 29–41.
- 63 *Nitz*, Hans-Jürgen: Die »Ständige europäische Konferenz zur Erforschung der ländlichen Kulturlandschaft«. Vorstellung eines internationalen kulturgeographischen Arbeitskreises anlässlich seiner Tagung 1985 in der Bundesrepublik Deutschland. – SAGG 3, 1985, S. 213–226.

- 64\* *Peltre*, Jean (Hrg.): Transformations historiques du parcellaire de l'habitat rural. XXVe Congrès International de Géographie de Paris. Symposium de Géographie Historique de Nancy 21/25 août 1984. – Travaux et Mémoires, études géographiques VIII. Nancy 1986.
- 65 *Petrin*, Silvia: Der Verein für Landeskunde von Niederösterreich, das Niederösterreichische Landesarchiv und die Flurnamenforschung. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 375–380.
- 66 *Piccottini*, Gernot: Die Ausgrabungen auf dem Magdalensberg 1983 und 1984. Ein Vorbericht. – Carinthia I 175, 1985, S. 41–56.
- 67 *Prammer*, Johannes: Ausgrabungen und Funde im Raum Straubing 1983. – JHVSU 86, 1984 (1985), S. 11–28.
- 68 *Richter*, Miroslav: Urbes medii aevi Investigationes archaeologicae. XV. Celostátní konference Archeologu Středověku Praha, 17.–21.10.1983. – Archeologica Pragensia 5, 1 und 2. Praha 1984.
- 69 *Römer*, Christof: »Stadt im Wandel« – Eine Landesausstellung zur Stadtgeschichte. – IMS 1985, 2, S. 22–25.
- 70 *Rötting*, Hartmut: Stadtarchäologie in Braunschweig. Ein fächerübergreifender Arbeitsbericht zu den Grabungen 1976–1984. – FDN 3. Hameln 1985.
- 71 *Schaab*, Meinrad u.a.: Neuzeitliche Gründungsstädte in Südwestdeutschland. Ergebnisse eines Kolloquiums in Karlsruhe und Stuttgart. – ZGO 133, 1985, S. 103–155.
- 72 *Seedoch*, Johann: Die burgenländische Nomenklaturkommission und ihr Beitrag zur Erforschung und Bewahrung von Flurnamen. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 381–385.
- 73 *Stoob*, Heinz: Die Arbeiten am Europäischen Städteatlas. Ein Zwischenbericht. – JHF 1985, S. 19–24.
- 74 *Trapp*, Werner und *Zang*, Gert: Regionalgeschichte als Weg zur Gesellschaftsgeschichte – Ein Überblick über die Arbeit der Forschungsgruppe Regionalgeschichte an der Universität Konstanz. – IMS 1986, 1, S. 18–22.
- 75 Übersichtskarte der Grabungen und Fundplätze des Jahres 1984. – AJB 1984, 1985, S. 14–22.
- 76 *Vogt*, Heinz-Joachim: Erste Arbeitstagung »Braunkohlenarchäologie« in Dresden 24.–25.2.1984. – AFSB 29, 1985, S. 399–402.
- 77 *Wachter*, Bernd: Steinzeitliche Rastplätze, germanisches Dorf und unterirdische Schloßbauten. Aus dem Bericht des Bodendenkmalpflegers für 1984. – Hannoverisches Wendland 10, 1984/85, S. 33–48.
- 78 *Wilbelmy*, Klemens (Hrg.): Ausgrabungen in Niedersachsen. Archäologische Denkmalpflege 1979–1984. – BDN Beiheft 1, Ausstellungskatalog. Stuttgart 1985.
- 79 *Zernecke*, Wolf-Dietrich: Das Rheinhesische Flurnamenarchiv der Akademie der Wissenschaften und der Literatur in Mainz. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 560–570.

## II.3. Methoden, Ansätze, Theorien

- 80 *Arnold*, Volker: Archäologische Prospektion durch systematische Oberflächenbegehungen an Beispielen aus Dithmarschen. – ArchInfo 8, 1985, 2, S. 110–117.
- 81 *Banse*, Horst: Bremen und Utbremen. Neue Wege zur Deutung der Örtlichkeitsnamen. – BrJ 62, 1984, S. 139–153.
- 82 *Becker*, Helmut: Verarbeitung magnetischer Prospektionsmessungen als digitales Bild. – AJB 1984, 1985, S. 184–186.
- 83 *Billig*, Gerhard: Zur Arbeit mit dem Diagramm der Urkundenfrequenz in der Burgenforschung. – AFSB 29, 1985, S. 377–398.
- 84 *Blaschke*, Karlheinz: Probleme um Begriffe-Beobachtungen aus der Deutschen Demokratischen Republik zum Thema »Regionalgeschichte«. – IMS 1986, 1, S. 10–15.
- 85 *Chropovsky*, B.: Die Archäologie als Geschichte. – In: History and Society. Published on the occasion of the XVIth International Congress of Historical Sciences in Stuttgart 1985, Institute of Czechoslovak and World History of the Czechoslovak Academy of Sciences. Prague 1985, S. 139–157.
- 86 *Denecke*, Dietrich: Wüstungsforschung als siedlungsräumliche Prozeß- und Regressionsforschung. – SAGG 3, 1985, S. 9–35.
- 87 *Dikov*, N.N.: The Unity of Archaeology and History and the Dialectical Periodization of the Technological Development of Mankind. – In: Le Comité National des Historiens de l'Union Soviétique. Pour le XVI Congrès international des sciences historiques; Archaeology and History. Moskau 1985, S. 11–20.
- 88 *van Durme*, L.: Toponymie en archeologische projectie. – Naamkunde 17, 1985, S. 366–376.
- 89 *Eckstein*, Günter: Bestandsdokumentation bei Ruinen. – DBW 14, 1985, S. 103–111.
- 90 *Febn*, Klaus: Überlegungen zur besseren Erschließung von archivischen Landkarten für die Siedlungsforschung. – SAGG 3, 1985, S. 151–159.
- 91 *Ganslmeier*, Robert: Rohstoffdynamik – Bemerkungen zur Fundverteilung von Steingeräten im Bereich der bandkeramischen Besiedlung und deren Interpretation. – JHVSU 86, 1985, S. 61–78.
- 92 *Gringmuth-Dallmer*, Eike und *Altermann*, Manfred: Zum Boden als Standortfaktor ur- und frühgeschichtlicher Siedlungen. – JMV 68, 1985, S. 339–355.
- 93 *Groenendijk*, Henny: Ein historisch-geographisches Kulturlandschaftsbild der Niederlande. Kommentar aus archäologischer Sicht. – SAGG 3, 1985, S. 111–115.
- 94 *van Haaff*, G.: Bovengronds archeologisch veldwerk (1). – Westerheem 33, 1984, S. 171–188.
- 95 *Händler*, Harald: Die computative Bearbeitung der hessischen Flurnamen. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 642–659.
- 96 *Haubrichs*, Wolfgang: Wüstungen und Flurnamen. Überlegungen zum historischen und siedlungsgeschichtlichen Erkenntniswert von Flurnamen im lothringisch-saarländischen Raume. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 481–527.
- 97 *Hayen*, Hajo: Bergung, wissenschaftliche Untersuchung und Konservierung moorarchäologischer Funde. Vorbericht zu einem Forschungsunternehmen. – Arch-MitNWD 8, 1985, S. 1–43.
- 98 *Junk*, Heinz-K.: Zur edierenden Neuzeichnung einer Urkatasterkarte. – AHKM 25, 1986, S. 4–11.
- 99 *Königfeld*, Peter und *Weimann*, Günter: Photogrammetrie in der Denkmalpflege. – DN 5, 1985, S. 26–29.

- 100 *Kubinyi*, András: Die Rolle der Archäologie und der Urkunden bei der Erforschung des Alltagslebens im Spätmittelalter. – In: Comité National des Historiens Hongrois (Hrg.): Etudes historiques hongroises publiées à l'occasion du XVIe Congrès International des Sciences Historiques. Akadémiai Kiadó. Budapest 1985, S. 615–644.
- 101 *de Laet*, Siegfried J.: Archéologie et histoire. – In: History and Society. Published on the occasion of the XVIth International Congress of Historical Sciences in Stuttgart 1985, Institute of Czechoslovak and World History of the Czechoslovak Academy of Sciences. Prag 1985, S. 149–179.
- 102 *Lászlo*, Gy: Histoire et Archéologie esquisse. – In: Comité National des Historiens Hongrois (Hrg.): Etudes historiques hongroises publiées à l'occasion du XVIe Congrès International des Sciences Historiques. Akadémiai Kiadó. Budapest 1985, S. 685–701.
- 103 *Matzat*, Wilhelm: Research methods for analysing the genesis of rural dwelling-places in Germany. – In: Peltre, J. (Hrg.): Transformations historiques de parcellaire (s. Nr. 64), S. 573–578.
- 104 *Meran*, Josef: Theorien in der Geschichtswissenschaft. Die Diskussion über die Wissenschaftlichkeit der Geschichte. – Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft 66. Göttingen 1985.
- 105 *Messerli*, Bruno: Über die Bedeutung der Geschichte in der geographisch-ökologischen Forschung. – In: Aerni, K. u.a. (Hrgg.): Der Mensch in der Landschaft (s. Nr. 1), S. 51–66.
- 106 *Osteneck*, Volker: Inventarisierung. Zur Feststellung von Kulturdenkmälern. – DBW 14, 1985, S. 33–40.
- 107 *Ottenjann*, Helmut: Landesgeschichte und Volkskunde. – NJb 57, 1985, S. 55–68.
- 108 *Reulecke*, Jürgen: 40 Jahre danach – zum Problem kollektiver Erinnerung. – IMS 1985, 2, S. 1–8.
- 109 *Reulecke*, Jürgen: Zur interdisziplinären Erforschung der Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. – SAGG 3, 1985, S. 125–127.
- 110 *Roeck*, Bernd: Geschichte des Alltags in der frühen Neuzeit. Bemerkungen zu einer historiographischen Richtung. – JHF 1984, S. 30–33.
- 111 *Sage*, Walter: Aspekte der Mittelalter-Archäologie. – In: Herrmann, B. (Hrg.): Mensch und Umwelt (s. Nr. 786), S. 10–23.
- 112 *Schirinig*, Heinz: Archäologie und Landesgeschichte. – NJb 57, 1985, S. 31–38.
- 113 *Schmaedecke*, Michael: Prospektionsmöglichkeiten der mittelalterlichen Stadtkernarchäologie. – ArchInfo 8, 1985, 2, S. 143–149.
- 114 *Schwellnus*, Winrich: Systematische Oberflächenprospektion von Kleinlandschaften, Probleme bei der Interpretation ihrer Ergebnisse. – ArchInfo 8, 1985, 2, S. 117–124.
- 115 *Seedorf*, Hans Heinrich: Landesgeschichte und Geographie. – NJb 57, 1985, S. 39–54.
- 116 *Tenfelde*, Klaus: Landes- oder Regionalgeschichte, Stadt- oder Lokalgeschichte? – IMS 1986, 1, S. 1–4.
- 117 *Zang*, Gert: Die unaufhaltsame Annäherung an das Einzelne. Reflexionen über den theoretischen und praktischen Nutzen der Regional- und Alltagsgeschichte. – Schriftenreihe des Arbeitskreises für Regionalgeschichte 8. Konstanz 1985.
- 118 *Zölitz*, Reinhard: Wüstungsprospektion mit Hilfe der Phosphatkartierung in Düna. – In: Möller, H.H. (Hrg.): Düna/Osterode (s. Nr. 376), S. 26–30.

## II.4. Quellenkunde, Quelleneditionen

- 119 *Dalcher*, Peter: Flurnamen im Schweizerdeutschen Wörterbuch. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 464–474.
- 120 *Gensicke*, Hellmuth: Nauheim und Neesbach. Zur nassauischen Ortsgeschichte. Fortsetzung der laufenden Aufsatzserie einer quellenmäßigen Grundlegung ortsgeschichtlicher Forschung in Nassau. – NassAnn 96, 1985, S. 241–261.
- 121 *Häusler*, Wolfgang: Reisebeschreibungen aus dem Donautal und dem Waldviertel als Quelle zur niederösterreichischen Landeskunde zwischen Aufklärung und Biedermeier. – UH 56, 1985, S. 3–47.
- 122 *Herrmann*, Joachim: Die Einheit von schriftlichen und archäologischen Quellen und die Erforschung der frühen Geschichtsepochen. – ZfG 73, 1985, S. 129–148.
- 123 *Morris*, John (Hrg.): Domesday Book; A survey of the counties of England, 1086. – History from the Sources 25: Shropshire, 30: Yorkshire, 31: Lincolnshire, 34: Suffolk. Chichester 1986.
- 124 *Müller*, Wulf: Die Quellen der westschweizerischen Flurnamenforschung. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 440–447.
- 125 *Neuß*, Elmar: Erhebung und Edition von Flurnamen aus mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Quellen. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 173–182.
- 126 *Sablonier*, Roger: Wirtschaftsquellen zur ostschweizerischen Landesgeschichte. – Konstanzer Arbeitskreis für Mittelalterliche Geschichte, Protokoll 281, 20.1.1986.
- 127 Urkunden zur Geschichte des Städtewesens in Mittel- und Niederdeutschland bis 1750. – Köln 1986.
- 128 *Vanneste*, Dominique: Het primitief kadaster als bron voor interne ruimtelijke differentiatie. Een methodische benadering. – BEVAS 54, 1985, S. 157–183.
- 129 *von Zwehl*, Konrad und *Boenke*, Susan (Mitarb.): Aufbruch ins Industriezeitalter. Band 3: Quellen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bayerns vom ausgehenden 18. Jahrhunderts bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. – VB GK 5. München 1985.

## II.5. Handbücher, Führer, Nachschlagewerke, Ausstellungskataloge

- 130 *Baumgartner*, Georg und *Ortmeier*, Martin: Freilichtmuseum Finsterau. – Bayerische Museen 3. München/Zürich 1986.
- 131\* *Besch*, Werner; *Reichmann*, Oskar und *Sonderegger*, Stefan (Hrgg.): Sprachgeschichte. Ein Handbuch zur Geschichte der deutschen Sprache und ihrer Erforschung. – Handbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft 2. Berlin/New York 1985.
- 132 *Bos*, Jurjen M.: Archeologische streekbeschrijving: een handleiding. – AWNM 4. Vlaardingen 1985.
- 133 Die deutschen Königspfalzen: Repertorium der Pfalzen, Königshöfe und übrigen Aufenthaltsorte der Könige im deutschen Reich des Mittelalters: Band 1: Hessen: 2. Lieferung: Eschwege (Schluß) – Frankfurt (Anfang). – Göttingen 1985.
- 134 *von den Driesch*, Ursula und *Rehes*, Johannes: Historisch-geografische excursie naar Zuidoost-Limburg en het Münsterländchen: 10 juni 1985. – Stiboka. Wageningen 1985.
- 135 *Faust*, Ulrich: Die Frauenklöster in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Bremen. – Germania Benedictina 11. St. Ottilien 1984.

- 136 *Frank*, Werner Hartmut: Geologisch-bauhistorische Exkursionen durch die Altstadt von Goslar. – In: Frank, Werner Hartmut; Heimold, Werner und Pilger, Andreas (Hrsg.): Geologie und Kulturgeschichte im Dreieck Goslar-Bad Harzburg-Harliberg. Geologische, botanische und kulturhistorische Exkursionen und Zusammenhänge. Clausthaler Geologische Abhandlungen, Sonderband 3. 2. Aufl. Clausthal-Zellerfeld 1985, S. 133–210.
- 137 *Gerding*, M.A.W. (Hrsg.): Op zoek naar het eigen verleden. Gids voor het regionaal en lokaal historisch onderzoek in Drenthe. – Meppel 1985.
- 138 *Kott*, Heinrich: Von Stettin bis Breslau. Ansichten, Stadtpläne und Landkarten von Pommern, Neubrandenburg und Schlesien aus der Graphischen Sammlung des Germanischen Nationalmuseums Nürnberg. – Kataloge des Germanischen Nationalmuseums. Nürnberg 1985.
- 139\* Landeshauptarchiv Rheinland-Pfalz (Hrsg.): Mittelrhein und Moselland im Bild alter Karten. Katalog zur Ausstellung. – Koblenz 1985.
- 140 *Lippert*, Andreas (Hrsg.): Archäologieführer für Österreich und Südtirol. – Stuttgart 1985.
- 141\* *Musall*, Heinz; *Neumann*, Joachim; *Reinhard*, Eugen u.a. (Bearbb.): Landkarten aus vier Jahrhunderten. Katalog zur Ausstellung des Generallandesarchivs Karlsruhe Mai 1986. – Karlsruher Geowissenschaftliche Schriften, Reihe A: Kartographie und Geographie 1. Karlsruhe 1986.
- 142 *Nijhof*, P.: Oude fabrieksgebouwen in Nederland. – Amsterdam 1985.
- 143 *Oeftiger*, Claus und *Wagner*, Eberhard: Der Rosenstein bei Heubach. – FADBW 10. Stuttgart 1985.
- 144 *Plessen*, Marie-Luise (Hrsg.): Die Isar. Ein Lebenslauf. Ausstellung im Münchner Stadtmuseum vom 5. Mai bis 25. September 1983. – 2. Aufl. München 1985.
- 145\* *Reichhardt*, Hans J. und *Schäche*, Wolfgang: Von Berlin nach Germania. Über die Zerstörungen der Reichshauptstadt durch Albert Speers Neugestaltungsplanungen. – Ausstellungskataloge des Landesarchivs Berlin 2. 3. verb. und veränd. Aufl. Berlin 1985.
- 146 *Renes*, Johannes: Inleiding tot het cultuurhistorisch landschapsonderzoek. – Stiboka. Wageningen 1985.
- 147 *Reuling*, Ulrich (Bearb.): Historisches Ortslexikon des Landes Hessen. Heft 4: Biedenkopf – Ehemaliger Landkreis. – Marburg 1986.
- 148 *Schadek*, Hans und *Schmid*, Karl (Hrsg.): Die Zähringer. Anstoß und Wirkung. Katalog zur Ausstellung der Stadt und der Universität Freiburg i.Br. vom 31. Mai bis 31. August 1986. – Veröffentlichungen zur Zähringer-Ausstellung II. Sigmaringen 1986.
- 149 *Schefold*, Max: Alte Ansichten aus Bayerisch-Schwaben. Katalogband. – Beiträge zur Landeskunde von Schwaben 8. Weißenhorn 1985.
- 150 *Vedral*, Bernhard: Altstadtsanierung und Wiederaufbauplanung in Freiburg i.Br. 1925–1951. – Stadt und Geschichte. Neue Reihe des Stadtarchivs Freiburg i.Br. 8 = Begleitheft zur Ausstellung des Stadtarchivs vom 9.9.–3.10.1985 in der Universitätsbibliothek. Freiburg 1985.
- 151 *Zögner*, Gudrun K. und *Zögner*, Lothar: Biographisches Lexikon der deutschen Kartenmacher. – Wiesbaden 1985.

## II.6. Forschungsgeschichte

- 152 *Bandi*, Hans-Georg: »Pfahlbauten« am Thunersee. – In: Aerni, K. u.a. (Hrgg.): Der Mensch in der Landschaft (s. Nr. 1), S. 447–452.
- 153 *Bauer*, Reinhard: Johann Andreas Schmeller. Begründer der Namenforschung. – BLON 22, 1985, S. 2–32.
- 154 *Gerlich*, Alois: Geschichtliche Landeskunde des Mittelalters. Genese und Probleme. – Darmstadt 1986.
- 155 *Lindner*, Klaus: Bemerkungen zum Nachdruck von Herbert Schlengers »Friderizianische Siedlungen rechts der Oder bis 1800«. – Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau 26, 1985, S. 321–331.
- 156 *Mayr*, Alois und *Temnitz*, Klaus: Wilhelm Müller-Wille. Ein Rückblick auf Leben und Werk. – BDL 60, 1986, S. 5–19.
- 157 *Olt*, Reinhard: Zur Organisationsgeschichte deutscher Flurnamenforschung. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 621–633.
- 158 *Stoddard*, David Ross: On geography and its history. – Oxford 1986.

## III. Regionale Siedlungsforschung (ohne Stadtforschung)

### III.1. Epochenübergreifende Arbeiten (auch allgemeine Siedlungsforschung)

- 159\* *Abrahamse*, J.; *Bottema*, S.; *Buruma*, M.H.; *de Vroome*, H.W. und *Waterbolk*, H.T. (Hrgg.): Het Drentse landschap. – 2. Aufl. Zutphen 1985.
- 160 *Bakker*, T.W.M.; *Castel*, I.I.Y.; *Everts*, F.H. u.a.: Het Dwingelderveld, een Drents heidelandschap. – LS 8. Wageningen 1986.
- 161 *Bechtluft*, Horst H.: Von Höfen, Eschen und Marken. Ein Streifzug durch fünf Jahrtausende Land(wirt)schaftsgeschichte im Emsland. – JbEH 31, 1985, S. 92–123.
- 162\* *Berendsen*, H.J.A. (Hrg.): Het landschap van de Bommelerwaard. – NGS 10. Amsterdam/Utrecht 1986.
- 163 *Bos*, Jurjen M.: Veldnamen in verband met de nederzettingsgeschiedenis van Waterland (N.H.). – Naamkunde 15, 1984, S. 120–128.
- 164 *Bouwer*, K.: De ontwikkeling van het cultuurlandschap. – In: Heringa, J. u.a. (Hrgg.): Geschiedenis (s. Nr. 181), S. 91–140.
- 165 *Bremer*, J.T.: De Zijpe, bedijking en bewoning tot omstreeks 1800. – Schoorl 1985.
- 166 *Buiks*, Chr.: Het middeleeuwse landschap in de Baronie van Breda; poging tot reconstructie aan de hand van oude veldnamen. – Brabants Heem 37, 1985, S. 27–34; S. 50–58.
- 167 *Buis*, J.: Historia forestis. Nederlandse bosgeschiedenis. – HES Studia Historica 14 = AAG Bijdragen 26/27. Utrecht/Wageningen 1985.
- 168 *Cima*, Marco; *Corino*, Mario; *Facta*, Franco und *Midali*, Daniela: Archeologia degli insediamenti sparsi in Valle Oreo. – ArchMed 12, 1985, S. 141–180.
- 169 *Coccia*, Stefano; *de Palma*, Rita Luisa und *Feliciati*, Pierluigi: Il progetto monti della Tolfa-Valle del mignone; una ricerca topografica nel lazio settentrionale. – Archmed 12, 1985, S. 517–534.
- 170 *Dijkstra*, K. u.a. (Hrgg.): Uit de geschiedenis van de Brederwiede. – Kampen 1985.

- 171 *Egli*, Hans-Rudolf: Von der Zweizelgenbrachwirtschaft zum Gewinnflursystem. – In: Gesamtmelioration (s. Nr. 177), S. 10–18.
- 172 *van Es*, Willem A. und *Verwers*, W.J.H.: Archeologie in het Kromme-Rijngedebied: het ontstaan van een projekt. – Maandblad van Oud-Utrecht 58, 1985, S. 216–227.
- 173 *Frei*, Hans: Haus, Hof und Dorf und ihre Beziehungen zu den natürlichen Gegebenheiten am Beispiel von Bayerisch-Schwaben. – RGS 19/20, 1985, S. 409–419.
- 174 *Francoovich*, Ricardo u.a.: Un villaggio di minatori e fonditori di metallo nella Toscana del medioevo: San Silvestro (Campiglia Marittima). – ArchMed 12, 1985, S. 313–401.
- 175 *Furrer*, Benno: Die Bauernhäuser des Kantons Uri. Mit einem siedlungsgeschichtlichen Überblick von *Stadler-Planzer*, H. – Die Bauernhäuser der Schweiz 12. Bonn 1985.
- 176 *Gallusser*, Werner und *Winkler*, Justin: Die Dorfsiedlungen am Schweizer Blauen als räumliche Sozialstruktur. – In: Kullen, S. (Hrg.): Aspekte (s. Nr. 3), S. 165–179.
- 177\* Gesamtmelioration Ins-Gampelen-Gals 1970–1985. – Ins 1985.
- 178 *Göransson*, Sölve: Bebyggelseförflyttningar och nammkronologi på Öland. – NORNA-Rapporter 26. Uppsala 1984, S. 268–294.
- 179 *Götschmann*, Dirk: Der Sulzbacher Bergbau im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. – ZBLG 49, 1986, S. 41–123.
- 180 *Harten*, J.D.H.: Oude bewoningspatronen in de Bommelerwaard. – In: Berendsen, H.J.A. (Hrg.): Het landschap (s. Nr. 162), S. 67–90.
- 181\* *Heringa*, J.; *Blok*, D.P.; *Buist*, M.G. und *Waterbolk*, H.T. (Hrgg.): Geschiedenis van Drenthe. Band 2: Annotatie. – 2 Bde. Meppel/Amsterdam 1985.
- 182 *Hottes*, Karlheinz: Zur räumlichen Entwicklung des Ruhrgebietes (eine Einführung zur Exkursion). – RevGE XXV, 1985, S. 241–247.
- 183 *Jätzold*, Ralph: Mediterrane Elemente in der Trierer Kulturlandschaft. – In: Kullen, S. (Hrg.): Aspekte (s. Nr. 3), S. 192–202.
- 184 *Karsemeijer*, H.N. und *Overeem*, G.A.: Duifhuizen in Nederland. – BullKNOB 84, 1985, S. 220–230.
- 185 *Klaube*, Manfred: Beiträge zur Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftslandschaft im Ambergau bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. – Schriftenreihe des Stadtarchivs und der Stadtbibliothek Hildesheim 15. Hildesheim 1985.
- 186 *Kleijn*, A.: Dorpen in Drenthe. – Zutphen 1984.
- 187 *Klug*, Wolfgang: Zum Problem der Hofstätten in Freiburg i.Br. – ZBG 104, 1985, S. 177–194.
- 188 *Konrads*, Manfred: Alte Bann- oder Zwangsmühlen und ihre Geschichte. – Jahrbuch des Kreises Euskirchen 1986, S. 100–111.
- 189 *Kristophson*, Jürgen: Aussagekraft einer Namenslandschaft. Überlegungen zu wendischen Ortsnamen. – Hannoversches Wendland 10, 1984/85, S. 23–32.
- 190 *Lambert*, Audry M.: The making of the Dutch landscape. An historical geography of the Netherlands. – 2. überarb. Aufl. London 1985.
- 191 *Lienau*, Cay: Geographie der ländlichen Siedlungen. – Das Geographische Seminar. Braunschweig 1986.
- 192 *Lindgren*, Uta: Alpenübergänge von Bayern nach Italien 1500–1850. Landkarten – Straßen – Verkehr. – München 1986.
- 193 *Machens*, Wilhelm: Die ehemalige Klosterlandschaft im Gebiet des heutigen Bistums Hildesheim. – Die Diözese Hildesheim in Vergangenheit und Gegenwart 53, 1985, S. 103–105.

- 194 *Mentink, G.J. und van Os, J.*: Over-Betuwe. Geschiedenis van een polderland (1327-1977). - Zutphen 1985.
- 195 *de Meulemeester, J.*: Circulaire vormen in Oost-Vlaanderen. - Archbelg 259. Brussel 1984.
- 196\* *Nolden, William (Hrg.)*: The Shaping of Ireland. The Geographical Perspective. - The Thomas Davis Lecture Series. Cork/Dublin 1986.
- 197 *Olai, Birgitta*: Storskiftet - ett modifierat tegskifte? (The Swedish »Storskifte« - a modified open-field system?). - HTN 1985, S. 310-338.
- 198 *Perkins, J.A.*: Dualism in German Agrarian Historiography. - Comparative Studies in Society and History 28, 1986, S. 287-306.
- 199 *Pleijter, G. und Verwoelt, Jelier A.J.*: Kromakkers en bolliggende percelen. Enige opmerkingen over opbouw en ouderdom van een aantal akkermeten bij Tull (prov. Utrecht). - HGT 4, 1986, S. 13-21.
- 200 *Pohl, Hans (Hrg.)*: Gewerbe- und Industrielandschaften vom Spätmittelalter bis ins 20. Jahrhundert. - VSWG Beiheft 78. Wiesbaden 1986.
- 201 *Pott, Richard*: Beiträge zur Wald- und Siedlungsentwicklung des westfälischen Berg- und Hügellandes auf Grund neuer pollenanalytischer Untersuchungen. - In: Vegetationsgeographische Studien in Nordrhein-Westfalen. - SLW 17. Münster 1985, S. 1-37.
- 202 *Schoorl, H.*: De wordingsgeschiedenis van de Zijpe. Bijdrage tot de geofysische en historisch-geografische ontwikkeling. - HGT 3, 1985, S. 65-75.
- 203 *Schütte, Sven*: Zu Architektur und Funktion des mittelalterlichen Bürgerhauses in Nordwestdeutschland unter besonderer Berücksichtigung von Beispielen aus Göttingen. - In: Herrmann, B. (Hrg.): Mensch und Umwelt (s. Nr. 786), S. 180-193.
- 204 *Schwabe, Erich*: Ein historisch interessanter Jurapass; die Schafmatt. Verbindung zwischen Basel und dem alten »Bern«. - In: Aerni, K. u.a. (Hrgg.): Der Mensch in der Landschaft (s. Nr. 1), S. 467-499.
- 205 *Seedorf, Hans Heinrich*: Sittensen, Landkreis Rotenburg (Wümme). Landschaftskundlicher und kulturgeschichtlicher Abriss von der Eiszeit bis zur Gegenwart. - Rotenburger Schriften 63, 1985, S. 75-120.
- 206 *Seedorf, Hans Heinrich*: Der Harz. Landschaftsgenese und Bergbau in einem Mittelgebirge. - GeogrRdsch 38, 1986, S. 251-258.
- 207 *Simms, Anngret*: Continuity and Change. Settlement and Society in Medieval Ireland c. 500-1500. - In: Nolden, W. (Hrg.): The Shaping of Ireland (s. Nr. 196), 1986, S. 44-65 u. S. 189-193.
- 208 *Simonet, A. und Caprasse, J.M.*: Le canton de Houffalize. - Inventaire archéologique de l'arrondissement de Bastogne des origines au XIXe siècle III. Ambly 1985.
- 209 *Stolberg, Friedrich*: Befestigungsanlagen im und am Harz von der Frühgeschichte bis zur Neuzeit. - Hildesheim 1985.
- 210 *Voort, Heinrich*: Die siedlungsgeschichtliche Entwicklung Wietmarschens. - BeJ 1985, S. 5-20.
- 211 *von Waldkirch, Andreas*: Die Entwicklung des Grundeigentums im Moos von Ins, Gampelen und Gals. - In: Gesamtmelioration (s. Nr. 177), S. 25-38.
- 212 *Waterbolk, H.T.*: Gebruik van het landschap in de Romeinse tijd en de Vroege middeleeuwen. - In: Abrahamse, J. u.a. (Hrgg.): Het Drentse landschap (s. Nr. 159), S. 40-47.
- 213 *Waterbolk, H.T.*: Het historische kultuurlandschap. - In: Abrahamse, J. u.a. (Hrgg.): Het Drentse landschap (s. Nr. 159), S. 49-91.
- 214 *Weinacht, Helmut*: Das Fortleben von Flurnamen in Straßennamen und Viertelsbezeichnungen von großstadtnahen ländlichen Siedlungsgebieten. - In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 316-329.

- 215 *Woodell*, Stanley R.J. (Hrg.): The English landscape: past, present and future. – Wolfson College Lectures 1983. Oxford 1985.
- 216 *Wunder*, Heide: Die bäuerliche Gemeinde in Deutschland. – Kleine Vandenhoeck Reihe 1483. Göttingen 1986.

### III.2. Urgeschichte und Römerzeit

- 217 *Abels*, Björn-Uwe: Eine späturnenfelderzeitliche Befestigungsanlage in Kronach-Gehülz. – *AJB* 1984, 1985, S. 63–64.
- 218 *Abels*, Björn-Uwe: Eine Siedlungsgrabung auf dem Staffelberg-Hochplateau. – *AJB* 1984, 1985, S. 73–75.
- 219 *Agache*, Roger: Quelques types de retranchements arasés repérés d'avion en Picardie. – *RevN* LXVI, 1984, S. 87–102.
- 220 *Archeologia urbana e centro antico di Napoli*. Atti del convegno 1983. – Istituto per la storia e l'archeologia della magna grecia. Napoli 1985.
- 221 *Arnold*, Volker: Eine Siedlung der späten Einzelgrabkultur bei Groß-Waabs, Kreis Rendsburg-Eckernförde. – *Offa* 42, 1985, S. 365–392.
- 222 *Bartel*, Klaus: Eine germanische Siedlung der römischen Kaiserzeit bei Waltersdorf, Kreis Königs Wusterhausen – Ausgrabungskampagne 1979/80. Vermessung, Dokumentation, Inventarisierung, chronologische Einordnung und kurze zusammenfassende Auswertung. – Beiträge und Mitteilungen. Ausgewählte Abschlußarbeiten aus dem Fachschulfernstudium für Restauratoren am Museum für Deutsche Geschichte Berlin (Ost) 10, 1984, S. 32–36.
- 223 *Bartel*, Klaus und *Leube*, Achim: Grabungen auf der germanischen Siedlung von Herzsprung, Kr. Angermünde. – *AusgrF* 30, 1985, S. 81–85.
- 224 *Bartel*, Klaus und *Leube*, Achim: Ein spätgermanischer Siedlungsplatz von Herzsprung II, Kr. Angermünde. – *AusgrF* 31, 1986, S. 68–76.
- 225 *Beaussart*, Philippe: Famars. Les fouilles de la parcelle AC69, premier bilan. – *RevN* LXVI, 1984, S. 103–114.
- 226 *Becker*, Helmut und *Potrasch*, Jörg: Prospektion eines mittelnolithischen Erdwerkes bei Künzing-Unternberg (Niederbayern). – *AJB* 1984, 1985, S. 32–34.
- 227 *Berger*, Arthur: Die Bronzezeit in Ober- und Mittelfranken. – Materialhefte zur bayerischen Vorgeschichte A 52. Kallmünz 1984.
- 228 *Bosinski*, Gerhard: Eisenzeitliche Siedlungsplätze auf den Vulkanen der Osteifel. – *Die Eifel* 80, 1985, S. 337–341.
- 229 *Braasch*, Otto: Archäologische Luftbilder früher Straßen und Gräben an Lech und Wertach. – *FPABS* 14, 1985, S. 117–146.
- 230 *Braasch*, Otto: Römisches Militär an der Donau-Südstraße – das Lager von Zell. – *AJB* 1984, 1985, S. 95–96.
- 231 *Braasch*, Otto: Schneemerkmale im Gäuboden – die Hainersdorfer Grabenwerke. – *AJB* 1984, 1985, S. 86–88.
- 232 *van den Broecke*, P.W.: Nederzettingstvondsten uit de IJzertijd op De Pas, gem. Wijchen. – *Analecta Praehistoria Leidensia* 17, 1984, S. 65–105.
- 233 *Brulet*, Raymond: Etablissement gallo-romain à Macquenoise: Thermes et centre sidérurgique. – Documents et rapports de la Société Royale d'Archéologie et de Paléontologie de Charleroi LIX, 1982/85, S. 27–55.
- 234 *Cabal*, Michel und *Thoen*, Hugo: L'industrie du sel à Ardres à l'époque romaine. – *RevN* LXVII, 1985, S. 193–206.

- 235 *Caben*, Daniel und *Docquier*, Jules: Présence du groupe de Blicquy en Hesbaye Liégeoise. – *Helinium XXV*, 1985, 1, S. 94–122.
- 236 *Casparie*, W.A.: De twee IJzertijd houten veenwegen I (Sm) en II (Sm) bij Suermondsdijk te Smilde. – *NDV 102*, 1985, S. 145–169.
- 237 *Cattelain*, P. und *Otte*, M.: Sondage 1984 au »Trou de labîme« à Couvin. – *Helinium XXV*, 1985, 1, S. 123–130.
- 238 *Christlein*, Rainer: Vor- und frühgeschichtliche Besiedlung des Gemeindegebietes von Oberzeitldorn. – *JHVSU 86*, 1984 (1985), S. 29–32.
- 239 *Claes*, P.; *de Puydt*, C. und *Demanet*, J.C.: Liberchies, Bons-Villers. Fouilles dans le quartier sud-ouest du Vicus: La zone du bâtiment au trésor d’Aurei. – *Documents et rapports de la Société Royale d’Archéologie et de Paléontologie de Charleroi LIX*, 1982/85, S. 56–80.
- 240 *Claval-Lévêque*, Monique: Villes et structures urbaines dans l’occident romain. – *Annales Littéraires de l’Université de Besançon 288*. 2. Aufl. Paris 1984.
- 241 *Donat*, Peter: Siedlungsforschung und die Herausbildung des Bodeneigentums bei den germanischen Stämmen. – *ZA 19*, 1985, S. 155–168.
- 242 *Eveillard*, James: L’oppidum dit »Cité d’Afrique« à Messein (Meurthe et Moselle): Etat de la question. – *AE 37*, 1985, S. 171–191.
- 243 *Fingerlin*, Gerhard: Der Zähringer Burgberg, eine neuentdeckte Höhensiedlung der Völkerwanderungszeit. – In: Schmid, K. (Hrg.): *Die Zähringer* (s. Nr. 4), S. 1–4.
- 244 *Fischer*, Thomas u.a.: Grabungen in der spätkeltischen Siedlung im Sulztal bei Berching-Pollanten, Landkreis Neumarkt, Oberpfalz. – *Germ 62*, 1984, S. 311–372.
- 245 *Först*, Elke: Die spätbronzezeitliche Siedlung Rodenkirchen-Hahnen-Knooper Mühle, Gemeinde Stadland, Ldkr. Wesermarsch. Ein Vorbericht. – *OJ 85*, 1985, S. 227–240.
- 246 *Frerichs*, Klaus: Klimaschwankungen und »Besiedlungslücke«. Zur Zusammenarbeit von Dendrochronologen und Archäologen im Landkreis Stade. – *StJb 75*, S. 7–10.
- 247 *Gaubatz*, Anita: Das antike Sumelocenna – Rottenburg. – *DBW 14*, 1985, S. 224–230.
- 248 *Gechter*, Michael: Der Niedergermanische Limes 1. 12 v.Chr.–70 n.Chr. – *Heimatkalender des Kreises Wesel 7*, 1985, S. 95–103.
- 249 *Gendel*, Peter A.; *van Heyning*, Hilde und *Gijssels*, Gilbert: Hechteren-Sonnisse Heide 2: A mesolithic site in the Limburg Kempen (Belgium). – *Helinium XXV*, 1985, 1, S. 5–22.
- 250 *Geupel*, Kristina: Eine Siedlung der Bronzezeit in Walda, Kr. Großenhain. Vorbericht. – *AusgrF 31*, 1986, S. 21–26.
- 251 *Gilles*, Karl-Josef: Ein neuer Grundriß zum Kastell Neumagen. – *TZGTL 48*, 1985, S. 195–199.
- 252 *Gilles*, Karl-Josef: Spätromische Höhensiedlungen in Eifel und Hunsrück. – *TZGTL*, Beiheft 7. Trier 1985.
- 253 *Gob*, André: Extension géographique et chronologique de la culture Rhein-Meuse-Schelde (RMS). – *Helinium XXV*, 1985, 1, S. 23–36.
- 254 *Groenendijk*, Henny und *Smit*, J.L.: Een mesolithische vindplaats bij Wildervank. – *Groningse Volksalmanak 1984/85*, S. 131–145.
- 255 *Grote*, Klaus: Abris in Südniedersachsen. Felsenfeste Wohnungen aus urgeschichtlicher Zeit. – *DN 5*, 1985, S. 87–94.
- 256 *Grütter*, Hans: Der Rawilpass – mit antikem Vorgänger am Kaltwasserpass (Col des Eaux Froides)? Zum Fund römischer Leisten und Rundziegelfragmente am Westufer des Iffigsees (2065 m). – In: Aerni, K. u.a. (Hrgg.): *Der Mensch in der Landschaft* (s. Nr. 1), S. 453–466.

- 257 *Hänsel*, Bernhard und *Roman*, Petre: Siedlungsfunde der bronzezeitlichen Girda Mare-Gruppe bei Ostrovu Corbulvi östlich des Eisernes Tores. – PZ 59, 1984, S. 188–229.
- 258 *Halbaut*, Hubert und *Leman-Delerville*, Germaine: Notes de géographie historique; l'habitat celtique dans l'arrondissement de Lille. – RevN LXVII, 1985, S. 165–176.
- 259 *Harsema*, O.H.: Boeren in Neolithicum, Bronstijd en IJzertijd. – In: Abrahamse, J. u.a. (Hrsg.): Het Drentse landschap (s. Nr. 159), S. 32–39.
- 260 *Hauswald*, Kurt u.a.: Siedlungsbelege der vorrömischen Eisenzeit bei Pirna. – AusgrF 31, 1986, S. 26–31.
- 261 *Herzig*, Heinz E.: Die Erschliessung der Schweiz durch die Römer. – In: Aerni, K. u.a. (Hrsg.): Verkehrsgeographie (s. Nr. 2), S. 5–21.
- 262 *Hirte*, Christian: Ein mittelneolithischer Siedlungsplatz in Krempelsdorf, Hansestadt Lübeck. – Offa 42, 1985, S. 261–271.
- 263 *Jacques*, Alain und *Tuffreau-Libre*, Marie: La villa gallo-romaine d'Hamblain-les-Près. Les états du 1er siècle. – RevN LXVI, 1984, S. 181–205.
- 264 *Kaenel*, Gilbert und *Curdy*, Philippe: Yverdon-les-Bains VD de la Tène à l'époque augustéenne. – ArchSchweiz 8, 1985, S. 245–250.
- 265 *Keppie*, Lawrence: Colonization and veteran settlement in Italy, 47–14 BC. – London 1983.
- 266 *Klappauf*, Lothar: Die Ausgrabungen eines frühmittelalterlichen Herrensitzes in Düna/Osterode. – BS 26, 1985, S. 2–4.
- 267 *Kleiber*, Wolfgang: Probleme romanisch-germanischen Sprachkontakts an der Mosel, vornehmlich im Bereich der Prosodie von Toponymen. – In: Schützeichel, R. (Hrsg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 528–545.
- 268 *Klug*, Jutta: Hallstattzeitliche Höhensiedlungen im Breisgau. – DBW 14, 1985, S. 188–192.
- 269 *Kobnke*, Hans-Georg: Befestigte Siedlung und Gräberfeld der Späthallstattzeit in Niedererlbach. – AJB 1984, 1985, S. 69–70.
- 270 *Kroitzsch*, Klaus: Zur ur- und frühgeschichtlichen Besiedlung der Döllnitzau bei Leuben, Kr. Oschatz (Auswertung). – AFSB 29, 1985, S. 7–34.
- 271 *Lamesch*, Marcel und *Metzler*, Jeannot: Eisenzeitliche Siedlungsreste vom »Juckelsbësch« bei Maner. – BSPL 6, 1984, S. 151–165.
- 272 *Langner*, Kurt: Ein jungsteinzeitlicher Wohnplatz auf der Höhe 19 bei Cuxhafen-Berensch. – JMM 64, 1985, S. 11–34.
- 273 *Langner*, Kurt: Steinzeitliche Siedlungsfunde am Scharmoor bei Duhnen, Stadt Cuxhafen. – Kunde 36, 1986, S. 85–104.
- 274 *Laser*, Rudolf: Abschluß der Untersuchungen einer spätkaiserzeitlichen Siedlung bei Mühlberg, Kr. Gotha. – AusgrF 30, 1985, S. 228–236.
- 275 *Lawrenz*, Martin und *Stabl*, Michael: Limes-Freilichtmuseum bei Aalen. Römische Vergangenheit in Deutschland. – JG 1986, 1, S. 27–33.
- 276 *Luys*, W.: Romeinse wegen en bewoning in Swalmen-Beesel-Belfeld. – Jaarboek Heemkundevereniging Maas- en Swalmdal 1984, S. 105–132.
- 277 *Mackensen*, Michael und *Marx*, Andreas: Frühkaiserzeitliche Kleinkastelle im Ulmer Winkel. – AJB 1984, 1985, S. 93–94.
- 278 *Mähling*, Werner: Eine neolithische Siedlung im nördlichen Markgräfler Hügel-land. – ArchNachrBad 35, 1985, S. 3–12.
- 279 *Maier*, Ferdinand: Vorbericht über die Ausgrabung 1984 in dem spätkeltischen Oppidum von Manching. – Germ 63, 1985, S. 17–55.
- 280 *Marschall*, Otto: Eine Siedlungsgrube der späten Bronzezeit und die ur- und frühgeschichtliche Besiedlung der Gemarkung Erdeborn, Kr. Eisleben. – AusgrF 29, 1984, S. 179–190.

- 281 *Masuch, Anna und Ziessow, Karl-Heinz*: Reconstructing Linear culture houses: theoretical and practical contributions. – *Helinium XXV*, 1985, 1, S. 58–93.
- 282 *Merl, Günter*: Lesefunde aus der Älteren Römischen Kaiserzeit aus Edesheim. – *Northeimer Heimatblätter* 50, 1985, S. 28–33.
- 283 *Meurers-Balke, Jutta u.a.*: Ein Siedlungsplatz der mittneolithischen Trichterbecherkultur an der Flensburger Außenförde. – *Offa* 42, 1985, S. 273–345.
- 284 *Modderman, Pieter J.R. und Deckers, P.H.*: Verblijfssporen uit mesolithicum, neolithicum en bronstijd op de Keuperheide, gem. Helden (L.). – *Analecta Praehistoria Leidensia* 17, 1984, S. 29–55.
- 285 *Möbes, Günther*: Erdwerke am Flußübergang einer Altstraße bei Großbrennbach, Kr. Sömmerda. – *AusgrF* 29, 1984, S. 235–241.
- 286 *Murz, Christoph und Keefer, Erwin (Hrsg.)*: Berichte zu Ufer- und Moorsiedlungen Südwestdeutschlands. – *Siedlungsarchäologische Untersuchungen im Alpenvorland. Ein interdisziplinäres Forschungsvorhaben 1 u. 2 (Kolloquien der Deutschen Forschungsgemeinschaft 1 u. 2). MatVFBW 4 u. 7. Stuttgart 1983 u. 1985.*
- 287 *Nebelsick, Louis D. und Kohnke, Hans-Georg*: Eine hallstattzeitliche Siedlung mit Gießerei und Schmiedeabfall von Niedererlbach (Niederbayern). – *ArchKbl* 15, 1985, S. 339–350.
- 288 *Ottaway, Barbara S.*: Zwei neolithische Siedlungsgrabungen in Niederbayern. – *ArchKbl* 14, 1984, S. 23–29.
- 289 *Ottaway, Barbara S. und Hodgson, J.*: Ausgrabungen auf dem Galgenberg bei Kopfham (Niederbayern). – *AJB* 1984, 1985, S. 37–39.
- 290 *Pittioni, Richard*: Zur Frage der altsteinzeitlichen Besiedlung alpiner Höhlen in Niederösterreich. Bemerkungen zum Charakter des Höhen-Moostérien. – *UH* 56, 1985, S. 107–128.
- 291 *Polenz, Hartmut*: Römer und Germanen in Westfalen. – *Einführung in die Vor- und Frühgeschichte Westfalens* 5. Münster 1985.
- 292 *Prammer, Johannes*: Ein neues römisches Kastell in Straubing. – *AJB* 1984, 1985, S. 103–104.
- 293 *Primas, Margarita*: Wartau, eine Höhensiedlung mit Schnurkeramik im Alpenrheintal. – *Germ* 63, 1985, S. 543–546.
- 294 *Renes, Johannes*: Een reconstructie van westelijk Noord-Brabant ten tijde van de ontginning. – *Interne mededelingen Stiboka* 66. Wageningen 1984.
- 295 *Rötting, Ingrid*: Siedlungen und Gräberfelder der Römischen Kaiserzeit. – *SVHAN* 31. Göttingen 1985.
- 296 *Sangmeister, Edward*: Steinkreise megalithischer Bauweise bei Schluchsee – Monumente der Jungsteinzeit. – *ArchNachrBad* 35, 1985, S. 12–22.
- 297 *Schier, Wolfram*: Beiträge zur Geschichte Südbayerns während der Jungsteinzeit III. Siedlungsarchäologische Untersuchungen. – *JHVSU* 86, 1984 (1985), S. 33–34.
- 298 *Schier, Wolfram*: Zur vorrömischen Besiedlung des Donautales südöstlich von Regensburg. – *BV* 50, 1985, S. 9–80.
- 299 *Schichtherle, Helmut*: Pfahlbausiedlungen in Baden-Württemberg. – *ArchD* 3, 1985, S. 6–9.
- 300 *Schmidt, Bertold und Göricke, Günter*: Gräber, Siedlungen und Befestigungen der Westgruppe der Lausitzer Kultur. – *AusgrF* 30, 1985, S. 182–185.
- 301 *Schreiner, Andreas*: Eine spätkaiserzeitliche Siedlung mit römischen Funden bei Wahlwinkel, Ot. von Waltershausen, Kr. Gotha. – *AusgrF* 30, 1985, S. 236–242.
- 302 *Simon, Klaus*: Gräberfeld und Siedlung der Aunjetitzer Kultur bei Dresden-Gostritz. – *AFSB* 29, 1985, S. 35–85.

- 303 *Simon*, Klaus: Zur Spätbronzezeit in Westböhmen. – AFSB 29, 1985, S. 86–132.
- 304 *Soproni*, Sándor: Die letzten Jahrzehnte des pannonischen Limes. – MBVF 38. München 1985.
- 305 *Spier*, Fernand: Un site du mésolithique moyen à Hesperange »Im Gründchen«. – BSPL 6, 1984, S. 51–69.
- 306 *Spier*, Fernand und *Walín*, Théophile: Le mésolithique de la région de Derenbach. Hautes Ardennes luxembourgeoises. – BSPL 6, 1984, S. 71–85.
- 307 *Stahlhofen*, Heribert: Ur- und frühgeschichtliche Siedlungsreste mit Hausgrundrissen in Wallwit, Kr. Burg. – JMV 68, 1985, S. 235–251.
- 308 *Stapert*, D.: Jagers en verzamelaars. – In: Abrahamse, J. u.a. (Hrsg.): Het Drentse landschap (s. Nr. 159), S. 26–31.
- 309 *Starling*, Nick J.: Neolithische Siedlungsentwicklung im Saalegebiet. – ArchKbl 14, 1984, S. 251–254.
- 310 *Strahm*, Christian: Spurensuche am Bodensee. »Wie habt Ihr denn diese Fundstelle überhaupt entdeckt«. – JG 1986, 1, S. 34–41.
- 311 *Stricker*, Friedrich: Buchstäblich im Sande verlaufen. Der Versuch einer Ausgrabung der frühgeschichtlichen Siedlung am Gietling in Schermbeck. – Heimatkalender des Kreises Wesel 7, 1985, S. 80–85.
- 312 *Svoboda*, Jiří: Neue Grabungsergebnisse von Stránská Skála, Mähren, Tschechoslowakei. – ArchKbl 15, 1985, S. 261–268.
- 313 *Thoma*, Hermann: Eine neue Römerstraße zwischen den Kastellen Gnotzheim und Unterschwangingen, Ldkr. Ansbach, Mittelfranken. – BV 50, 1985, S. 487–503.
- 314 *Uenze*, Hans Peter: Das Grabenwerk der endneolithischen Chamer Gruppe bei Piesenkofen, Gde. Obertraubling, Ldkr. Regensburg/Opf. – BV 50, 1985, S. 81–112.
- 315 *de Waele*, Eric: Bains Gallo-Romains et deux caves médiévales à Marchienne-au-Pont. – Documents et Rapports de la Société Royale d'Archéologie et de Paléontologie de Charleroi LIX, 1982/85, S. 11–26.
- 316 *Wagner*, Karin: Eine Siedlung der jüngeren Bronzezeit in Weddin, Kr. Wittenberg. – AusgrF 29, 1984, S. 171–176.
- 317 *Walser*, Gerold: Summus Poeninus. Beiträge zur Geschichte des Grossen St. Bernhard-Passes in römischer Zeit. – Historia Einzelschriften 46. Wiesbaden 1984.
- 318 *Walser*, Gerold: Via per Alpes Graias. Beiträge zur Geschichte des Kleinen St. Bernhard-Passes in römischer Zeit. – Historia Einzelschriften 48. Stuttgart 1986.
- 319 *Walthert*, Wulf u.a.: Endneolithische und frühbronzezeitliche Besiedlung im Gebiet der Notter, Kr. Mühlhausen. – AusgrF 30, 1985, S. 208–215.
- 320 *Wamser*, Ludwig: Wirtschaftshof und Grabhügelfeld der Hallstattzeit bei Wolks- hausen-Rittershausen. – AJB 1984, 1985, S. 66–69.
- 321 *Waterbolck*, H.T.: Archeologie. – In: Heringa, J. u.a. (Hrsg.): Geschiedenis (s. Nr. 181), S. 15–90.
- 322 *Weber*, Siegrid: Zur Ansiedlung der Germanen nach den leges Barbarorum (Entwurf für eine Studie). – ZA 19, 1985, S. 207–211.
- 323 *Weber*, Thomas und *Albert*, Winfried: Eine früheisenzeitliche Siedlung bei Gommern, Kr. Burg. – AusgrF 29, 1984, S. 193–195.
- 324 *Weinlich*, Edgar: Eine germanische Siedlung des 4./5. Jahrhunderts n. Chr. bei Trechtlingen-Schambach. – AJB 1984, 1985, S. 126–128.
- 325 *Weniger*, G.-C.: Der neolithische Siedlungsplatz »Kleemäden« bei Deutingen am Albuch, Kreis Heidenheim. – FundbBW 9, 1984, S. 1–21.
- 326 *Winghart*, Stefan: Eine urnenfelderzeitliche Siedlung mit Gräberfeld von Eching. – AJB 1984, 1985, S. 57–59.

- 327 *Wollkopf, Peter*: Zur eisenzeitlichen Besiedlung im Leinetal zwischen Northeim und Hörten-Hardenberg, Kreis Northeim. – GöJb 33, 1985, S. 5–60.
- 328 *Woltering, P.J.*: Prehistorie en Romeinse Tijd in West-Friesland. – Westfrieslands Oud en Nieuw 52, 1985, S. 199–232.

### III.3. Früh- und Hochmittelalter

- 329 *Andersen, H. Hellmuth*: Zum neuen Schnitt am Hauptwall des Danewerks. – ArchKbl 15, 1985, S. 525–529.
- 330 *Bierbrauer, Volker*: Frühmittelalterliche Castra im östlichen und mittleren Alpengebiet: Germanische Wehranlagen oder romanische Siedlungen? Ein Beitrag zur Kontinuitätsforschung. – ArchKbl 15, 1985, S. 497–513.
- 331 *Bierbrauer, Volker*: Die germanische Aufsiedlung des östlichen und mittleren Alpengebietes im 6. und 7. Jahrhundert aus archäologischer Sicht. – Frühmittelalterliche Ethnogenese im Alpenraum 5, 1985, S. 9–47.
- 332 *Borger, Guus J.*: De ouderdom van de dijken. Een nieuwe discussie over een oud vraagstuk. – HGT 3, 1985, S. 76–80.
- 333 *Brachmann, Hansjürgen*: Die sächsisch-fränkischen Auseinandersetzungen des 8. Jahrhunderts im Spiegel des Befestigungsbaus. – ZA 1985, S. 213–224.
- 334 *Brown, R. Allen*: Les châteaux féodaux. – CCMé XXIX, 1986, S. 37–39.
- 335 *de Bruin, M.P.*: In het voetspoor der Cisterciensers. – ZT 35, 1985, S. 200–211.
- 336 *Coblenz, Werner*: Slawische Siedlungsreste in Nimschütz, Kr. Bautzen (Mit einem Exkurs über vergleichbare Befunde von Pannewitz). – AFSB 29, 1985, S. 227–312.
- 337 *Dannheimer, Hermann*: Baumaße einiger frühmittelalterlicher Gebäude aus Bayern. – ArchKbl 15, 1985, S. 515–523.
- 338 *Dekker, C.*: De ontginning van het Kromme-Rijngebied in de Middeleeuwen. – Maandblad van Oud-Utrecht 58, 1985, S. 228–238.
- 339 *Demel O.T., Bernhard*: Der Deutsche Orden als Bauherr in Franken. – JFLF 45, 1985, S. 189–196.
- 340 *Denecke, Dietrich*: Historisch-geographische Fragestellungen zur mittelalterlichen Siedlungsentwicklung im Unteren Eichsfeld. – NNU 54, 1985, S. 27–38.
- 341 *Dusek, Sigrid*: Bedeutung Jenas und Umgebung für die slawische Archäologie. – WZUJena 34, 1985, S. 547–557.
- 342 *Finke, Walter*: Änderung der Flurformen und Wandel der ackerbaulichen Nutzung von Haken und Pflug in der frühmittelalterlichen sächsischen Siedlung Gitttrup (Münster Ost). – AusgrFWestf 1, 1983, S. 65–70.
- 343 *Finke, Walter*: Frühmittelalterliche Siedlungsgeschichte im Münsterland. Archäologische Funde als neue historische Quellen am Beispiel der sächsischen Siedlung Gitttrup bei Münster. – Geschichte, Politik und ihre Didaktik. Beiträge und Nachrichten für die Unterrichtspraxis 12, 1984, S. 168–172.
- 344 *Fischer, Bernd* und *Hofmann, Michael*: Eine frühslawische Siedlung von Waltersdorf, Kr. Königs Wusterhausen. – AusgrF 31, 1986, S. 81–88.
- 345 *Freytag, Hans-Joachim*: Die Lage der slawischen und frühen deutschen Burg Plön. – ZGSHG 110, 1985, S. 27–52.
- 346 *Fritzsche, Claus u.a.*: Slawische Siedlung und Gräberfeld von Lissa, Kr. Delitzsch. – AusgrF 31, 1986, S. 34–37.
- 347 *Gauert, Adolf*: Über die Grenzen des Halberstadter Wildbannbezirks von 997. – BraJ 66, 1985, S. 173–180.

- 348 *van Geel*, B.; *Bos*, Jurjen M. und *Pals*, J.P.: Archaeological and palaeological aspects of a medieval house terp in a reclaimed raised bog area in North Holland. – BROB 33, 1983 (1985), S. 419–444.
- 349 *Gottschalk*, M.K. Elisabeth: Früher mittelalterlicher Deich- und Wasserbau im Nordseeküstenbereich der Niederlande. Bemerkungen zum Forschungsstand. – SAGG 3, 1985, S. 101–110.
- 350 *Graham*, B.J.: Anglo-roman settlement in Ireland. – Irish Settlement Studies 1. Jordanstown 1985.
- 351 *Gringmuth-Dallmer*, Eike: Der frühgeschichtliche Landesausbau als Element der Produktivkraftentwicklung. – In: Produktivkräfte und Produktionsverhältnisse. Berlin (Ost) 1985, S. 311–323.
- 352 *Gringmuth-Dallmer*, Eike: Zur regionalen Siedlungsstruktur der Merowinger- und Karolingerzeit. – ZA 19, 1985, S. 51–81.
- 353 *Gringmuth-Dallmer*, Eike: Zur Siedlungsgeschichte Thüringens im frühen Mittelalter. – ZA 19, 1985, S. 225–232.
- 354 *Grote*, Klaus: Siedlungs- und burgenarchäologische Befunde des Früh- und Hochmittelalters bei Bernshausen am Seeburger See, Kr. Göttingen. – NNU 54, 1985, S. 77–118.
- 355 *Habovštiak*, Alojz: Stredoveká dejina na Slovenskú (Das mittelalterliche Dorf in der Slowakei). – Slovenské Národné Múzeum Archeologický Ústav Fontes VII. Bratislava 1985.
- 356 *Hägermann*, Dieter: Einige Aspekte der Grundherrschaft in den fränkischen formulae und in den leges des Frühmittelalters. – In: Verhulst, A. (Hrg.): Die Grundherrschaft im frühen Mittelalter. Abhandlungen des internationalen Kolloquiums Gent, 8.–10. September 1983. Centre Belge d'Histoire Rurale Publication 81. Gent 1985, S. 51–77.
- 357 *Halfer*, Manfred: Germanisch-römische Kontaktphänomene am Beispiel der Mikrotoponymie des Mittelrheins. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 546–559.
- 358 *Hallewas*, Daan P.: The interaction between man and his physical environment in the county of Holland between circa 1000 and 1300 AD: a dynamic relationship. – Geologie en Mijnbouw 63, 1984, S. 299–307.
- 359 *van Ham*, W.A.: Een gewest in opkomst: Bergen op Zoom en omgeving tot 1250. – NHJ 2, 1985, S. 129–179.
- 360 *Hammel*, Rolf: Alt Lübeck. Archäologische Ergebnisse zur Siedlungsgeschichte und Überlegungen zur Stellung der Siedlung im Abotritenreich. – ZVLGA 65, 1985, S. 9–51.
- 361 *Hammel*, Rolf: Nachbemerkungen zu meinen Aufsätzen »Lübeck. Frühe Stadtgeschichte und Archäologie« (ZVLGA 64, 1984) und »Alt Lübeck. Archäologische Ergebnisse zur Siedlungsgeschichte...« (ZVLGA 65, 1985). – ZVLGA 66, 1986, S. 271–274.
- 362 *Hanoune*, Roger und *Muller*, Arthur: Recherches archéologique à Cassel (Nord), Castellum Menapiorum I-II. – RevN LXVI, 1984, S. 155–168.
- 363 *Herrmann*, Erwin: Spehteshart, Crusenareforst und Kitschenrain. Zur frühen Siedlungsgeschichte in den ostfränkischen Grenzforsten. – JFLF 46, 1986, S. 203–212.
- 364 *Kalić*, Jovanka: Neueste Ergebnisse der historischen Forschung zur Landnahme der Slaven auf dem Balkan. – JGO 33, 1985, S. 366–377.
- 365 *Kaspar*, Fred und *Eiynck*, Andreas: Baugeschichtliche Untersuchungen zur Johannerkommende in Steinfurt. Ein Beitrag zur Entwicklung des mittelalterlichen Holzbaus in Westfalen. – Westfalen 63, 1985, S. 65–103.

- 366 *Keiling*, Horst: Slawische Hausgrundrisse aus Mecklenburg und die Blockhäuser vom jungslawischen Siedlungsplatz Parchim. – ZA 19, 1985, S. 233–239.
- 367 *Keller*, Erwin: Ausgrabungen in der karolingisch-ottonischen Pfalz auf dem Kapellplatz in Altötting. – AJB 1984, 1985, S. 142–146.
- 368 *Klappauf*, Lothar: Die Grabungen 1983/84 im frühmittelalterlichen Herrnsitz zu Düna/Osterode. – HaZ 37, 1985, S. 61–64.
- 369 *Kooymans*, L.P.L.: Sporen in het land; de Nederlandse delta in de prehistorie. – Amsterdam 1985.
- 370 *Kramer*, Willi: Die Datierung der Feldsteinmauer des Danewerks. – ArchKbl 14, 1984, S. 343–350.
- 371 *Kusternig*, Andreas: Probleme um die Anfänge von Probstei, Pfarre und Siedlung Gloggnitz. – JLN 50/51, 1984/85, S. 26–52.
- 372 *Leister*, Ingeborg: Stages and factors of rural colonization. The case of the Spessart Upland. – In: Peltre, J. (Hrg.): Transformations historiques du parcellaire (s. Nr. 64).
- 373 *Lohrmann*, Dietrich: Entre Arras et Douai. Les moulins de la Scarpe au XI<sup>e</sup> siècle et les détournements de la Satis. – RevN LXVI, 1984, S. 1023–1049.
- 374 *Mechelk*, Harald W.: Der »Malberg« in Groß-Pötzschau, Kr. Borna. – AusgrF 31, 1986, S. 37–39.
- 375 *Möbes*, Günther: Ein Langwall an der Scherkonde. – AusgrF 30, 1985, S. 242–247.
- 376\* *Möller*, Hans Herbert (Hrg.): Düna/Osterode – ein Herrnsitz des frühen Mittelalters. Archäologische und naturwissenschaftliche Prospektion, Befunde und Funde – überarbeitete Zusammenfassung der fachübergreifenden Vorträge, gehalten auf dem Kolloquium am 9./10. September 1983 in Düna. – ADN 6. Hannover 1986.
- 377 *Nekuda*, Vladimír: Mstěnice. Zaniklá středověká ves u Hrotovic. 1: Hrádek – tvrz – dvůr – předsunutá opevnění (Die Wüstung Mstěnice. 1: Hausberg, Feste mit dem Areal des Herrenhofs und zwei vorgeschobenen Befestigungen). – Muzejní a vlastivědná v Brně. Brno 1985, deutsche Zusammenfassung, S. 237–260.
- 378 *Neugebauer*, Alfred: Die Ausgrabungen in der Felsenburg Neurathen, Kr. Sebnitz. – AFSB 29, 1985, S. 253–363.
- 379 *Nitz*, Hans-Jürgen: Planmäßige Siedlungsformen zwischen dem österreichischen Waldviertel und dem Passauer Abteiland. – Ostbairische Grenzmarken. Passauer Jahrbuch für Geschichte, Kunst und Volkskunde 27, 1985, S. 47–62.
- 380 *Odenwald*, Gottfried: Der Rennweg von Freiburg im Breisgau. – ZBG 104, 1985, S. 135–152.
- 381 *Opll*, Ferdinand: L'attenzione del potere per un grande transito sopraregionale: Il monte Bardone nel XII secolo. – Quaderni storici 61, 1986, S. 57–75.
- 382 *Ott*, Hugo: Die Burg Zähringen und ihre Geschichte. – In: Schmid, K. (Hrg.): Die Zähringer (s. Nr. 4), S. 5–16.
- 383 *Prange*, Wolfgang: Das Ratzeburger Hufenregister von 1292. Landesherrliche Rechte in den Ländern Ratzeburg und Boitin. – ZGSHG 111, 1986, S. 39–92.
- 384 *Privati*, Sézegnin G.E.: Une unité agricole du haut Moyen Age. – ArchSchweiz 9, 1986, S. 9–19.
- 385 *Reimer*, Hubert und *Träger*, Angelika: Der slawische Burgwall von Repten, Kr. Calau. – AusgrF 31, 1986, S. 91–97.
- 386 *Reyes*, Johannes: Nogmaals oude bouwlanden. – Westerheem 34, 1985, S. 185–189.
- 387 *Resmini*, Bertram: Anfänge und Frühgeschichte des Klosters Laach in den älteren Urkunden. – JwestdL 11, 1985, S. 1–54.
- 388 *Rösener*, Werner: Zur Struktur und Entwicklung der Grundherrschaft in Sachsen in karolingischer und ottonischer Zeit. – In: Verhulst, Adriaan (Hrg.): Die Grund-

- herrschaft im frühen Mittelalter. Abhandlungen des internationalen Kolloquiums Gent, 8.-10. September 1983. Centre Belge d'Histoire Rurale Publication 81. Gent 1985, S. 173-207.
- 389 *Rösener*, Werner: Bauern im Mittelalter. - München 1985.
- 390 *Schlüter*, Wolfgang: Vorbericht über die Ausgrabungen auf der Iburg in den Jahren 1983 bis 1985. - OM 90, 1985, S. 13-31.
- 391 *Schmidt-Wiegand*, Ruth: Königliche Landzuweisung in fränkischer Zeit im Reflex von Rechtsquellen und Ortsnamen. Das »Toponymisch Woordenboek« als Arbeitsinstrument. - Naamkunde 17, 1985, S. 316-324.
- 392 *Schuldt*, Ewald: Der Burgwall von Groß Görnow und die frühen slawischen Befestigungen im Gebiet der oberen Warnow. - BoM 11, 1984, S. 311-336.
- 393 *Schulze*, Heinz-Joachim: Die frühe Klosterlandschaft im Bistum Verden und die Spätgründung Kloster Mariengarten am Bischofssitz. - Die Diözese Hildesheim in Vergangenheit und Gegenwart 53, 1985, S. 7-17.
- 394 *Spruyt*, H.J.M.: De Biesselt. - De Maasgouw 104, 1985, S. 1-9.
- 395 *Steenbeek*, R.: Some Aspects of the Phosphate Investigations at the Excavation »De Horden« (Wijk bij Duurstede, the Netherlands). - BROB 33, 1983 (1985), S. 361-373.
- 396 *Stein*, M.A.M.: De bewoningsgeschiedenis van de Bommelerwaard tot de 10e eeuw. - In: Berendsen, H.J.A. (Hrg.): Het landschap (s. Nr. 162), S. 61-66.
- 397 *Steinau*, Norbert: Historisch-geographische Aspekte zur Erforschung der mittelalterlichen Siedlung Düna. - In: Möller, H.H. (Hrg.): Düna/Osterode (s. Nr. 376), S. 10-16.
- 398 *Stephan*, Hans-Georg: Ergebnisse und Perspektiven archäologischer Forschung zur mittelalterlichen Geschichte des Unteren Eichfeldes. - NNU 54, 1985, S. 39-57.
- 399 *Strunk*, Horst: Lesesteine in der europäischen Kulturlandschaft. - In: Hartl, Martin und Engelschalk, Willi (Hrgg.): Geographie, Naturwissenschaft und Geisteswissenschaft. Festschrift für Ingo Schaefer. RGS 19/20. Regensburg 1985, S. 477-508.
- 400 *Tempel*, Wolf-Dieter: Mittelalterliche Wälle und Burgen im Landkreis Rotenburg/W. - Niedersachsen 86, 1986, S. 93-95.
- 401 De terpen. - Archeologische Cahiers 2. Amersfoort 1985.
- 402 *Tovornik*, V.: Erstfund einer frühmittelalterlichen Siedlung in Lehen bei Mitterkirchen, Pol. Bez. Perg, Oberösterreich. - JOM 129, 1984, S. 131-145.
- 403 *Tyrakowski*, Konrad: Mittelalterliche Kolonisation und Ortsgründung im Frankwald. - JFLF 45, 1985, S. 1-15.
- 404 *Ullrich*, Michael: Sondage am slawischen Burgwall »Schanze« bei Raddusch, Kr. Calau. - AusgrF 31, 1986, S. 89-91.
- 405 *Vilsteren*, V.T. und *Kleinjan*, A.G.: Ondergedoken en opgegraven in Baalder; middeleeuwse vondsten uit een Overijsselse buurtschap. - ROB overdrukken 44. Amersfoort 1985.
- 406 *Voort*, Heinrich: Rodung und Ansiedlung im Osterwald. - BeJ 1985, S. 39-57.
- 407 *Voort*, Heinrich: Kloster Wietmarschen und sein Besitz in Lohne. - BeJ 1986, S. 19-29.
- 408 *Wamser*, Ludwig: Merowingerzeitliche Bergstationen in Mainfranken - Stützpunkte der Machtausübung gentiler Gruppen. - AJB 1984, 1985, S. 136-140.
- 409 *Wamser*, Ludwig: Neue Befunde zur mittelalterlichen Topographie des fiscus. Salz im alten Markungsgebiet von Bad Neustadt a.d. Saale. - AJB 1984, 1985, S. 147-151.
- 410 *Weczerka*, Hugo: Lübeck und der Ostseeraum im 12./13. Jahrhundert. - VGHL 13, 1985, S. 27-40.

- 411 *Weise*, Wilfried: Archäologische Untersuchungen im Bereich der vermutlichen Königspfalz Memleben, Kr. Nebra. – Beiträge und Mitteilungen. Ausgewählte Abschlußarbeiten aus dem Fachschulfernstudium für Restauratoren am Museum für Deutsche Geschichte Berlin (Ost) 10, 1984, S. 37–39.
- 412 *Wetzel*, Ingrid: Bemerkungen zum Verhältnis zwischen germanischer und früh- bis mittelslawischer Besiedlung im Bezirk Cottbus. – ZA 19, 1985, S. 241–246.
- 413 *Willroth*, Karl-Heinz: Das Lübecker Becken im frühen Mittelalter. Eine Bestandsaufnahme slawischer Fundstellen. – LSAK 11, 1985, S. 7–51.

### III.4. Spätmittelalter und Frühneuzeit

- 414 *Assion*, Peter und *Brednich*, Rolf W.: Bauen und Wohnen im deutschen Südwesten. Dörfliche Kultur vom 15. bis 19. Jahrhundert. – Stuttgart u.a. 1984.
- 415 *Augustyn*, B.: De turfwinnersdorpen Kieldrecht en Verrebroek in 1394: twee stadia in de evolutie van een proto-industriële naar een agrarische productiewijze. – Annalen van het Land van Waas 88, 1985, S. 241–256.
- 416\* Barock am Oberrhein. – Oberrheinische Studien VI. Karlsruhe 1985.
- 417 *Barraud*, Christine: Bemerkungen zum ländlichen Wegenetz zwischen 1300 und 1600. – In: Aerni, K. u.a. (Hrsg.): Verkehrsgeographie (s. Nr. 2), S. 41–55.
- 418 *Beenakker*, J.J.J.M. und *Ligtendag*, W.A.: De afwatering van de Heerhugowaard in de 14e en 15e eeuw. – HGT 4, 1986, S. 48–51.
- 419 *Bieleman*, J.: De landbouw in de periode 1550–1750. – In: Heringa, J. u.a. (Hrsg.): Geschiedenis (s. Nr. 181), S. 327–372.
- 420 *Bos*, Jurjen M.: Randsdorp in Waterland. De ruimtelijke ontwikkeling van een veennederzetting. – HGT 4, 1986, S. 1–5.
- 421 *Bouwens*, A.P.: Midden-West-Friesland. Een waterstaatkundige erfenis uit de middeleeuwen. – West-Frislands Oud en Nieuw 52, 1985, S. 74–89.
- 422 *Clausen*, Otto: Gründung und Entwicklung der Kolonie Neuduvenstedt. Ergänzung zur »Chronik der Heide- und Moorkolonisation im Herzogtum Schleswig 1760–1765«. – Jahrbuch der Heimatgemeinschaft Eckernförde 43, 1985, S. 169–361.
- 423 *Dimt*, Gunter: Die Vierkanthöfe im Gallneukirchner Becken – Evolution, Innovation. – JOM 129, 1984, S. 211–234.
- 424 *Döppert*, Michael: Frühneuzeitliche Flursysteme im Schlitzerland. – AHGA NF 47, 1985, S. 45–75.
- 425 *van der Esch*, C.: Houwelingen onder de loep. Vondsten van een voormalig dorp in de polder Ruygten bezuiden den Peerenboom. – Westerheem 34, 1985, S. 245–258.
- 426 *Euwens*, Jan-Wellem: Der Batenberg auf dem Buschkamp – der letzte Bergfried der klevischen Landwehr in Haldern bei Rees? – Kalender für das Klever Land 36, 1985, S. 106–114.
- 427 *Flückiger*, Markus: Die Flur von Deisswil im Jahre 1784, nach der Überlieferung im Planatlas von Albrecht Emanuel Bikius. – In: Aerni, K. u.a. (Hrsg.): Der Mensch in der Landschaft (s. Nr. 1), S. 235–253.
- 428 *Frankewitz*, Stefan: Die geldrischen Ämter Geldern, Goch und Straelen im späten Mittelalter. – Veröffentlichungen des Historischen Vereins für Geldern und Umgegend 87. Geldern 1986.
- 429 *Gabler*, August: Die Wüstungen der Hesselberglandschaft. – JHVM 92, 1984/85, S. 177–221.

- 430 *Girardot*, Alain: Les fortresses paysannes dans le duché de Bar aux XIVe et XVe siècles. – AE 38, 1986, S. 3–55.
- 431 *Harvey*, M.: The development of open fields in the Central Vale of York: A re-consideration. – GeogrA 67B, 1985, S. 35–44.
- 432 *Hellmuth*, Eckhart: Urban Life in Eighteenth-Century Germany. – German Historical Institut London. Bulletin 22, 1986, S. 3–11.
- 433 *Hernes*, Ivar: Zur Verteilung der Glashütten in Kurland in herzoglicher Zeit. – NA 18, 1985, S. 271–282.
- 434 *Hinrichs*, Boy; *Panten*, Albert und *Riecken*, Guntram: Flutkatastrophe 1634. Natur, Geschichte, Dichtung. – Neumünster 1985.
- 435 *Kaiser*, Peter: Die Straßen der Nordwestschweiz im 17. und 18. Jahrhundert. – In: Aerni, K. u.a. (Hrsg.): Verkehrsgeographie (s. Nr. 2), S. 85–100.
- 436 *Kajzer*, Leszek: Zur Erforschung der weltlichen Wehrbauten in der Wojewodschaft Sieradz vom 13. bis 17./18. Jahrhundert. – ZO 33, 1984, S. 321–330.
- 437 *Kappelhof*, A.C.M.: Ontginningen in de Meierij van Den Bosch 1655–1972. – NHJ 2, 1985, S. 199–221.
- 438 *Kaspar*, Fred u.a.: Fachwerkbauten des 14. bis 16. Jahrhunderts in Westfalen. – Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland 14. Münster 1985.
- 439 *Klemp*, Klaus: Bergbaukultur im Schelderwald. Zur Geschichte des ehemaligen Montanreviers bei Dillenburg. – Anschnitt 38, 1986, S. 45–56.
- 440 *Koch*, Walter: Die Schwetzingen Hardt. Die sieben Hardtgemeinden und die Renovationskarte der »Haard« aus dem Jahre 1782. – Badische Heimat 66, 1986, S. 113–120.
- 441 *Köster*, Erika: Der wüste Gilkenhof in der Gemarkung Hiddingen. – Rotenburger Schriften 62, 1985, S. 7–34.
- 442 *Kroes*, Jochem: Bewoningsdynamiek op de Noordwest-Veluwse zandgronden geïllustreerd aan de hand van de opkomst en neergang van de hof Ter Brake in Hierden (gem. Harderwijk). – HGT 4, 1986, S. 42–47.
- 443 *Kroitzsch*, Klaus: Untersuchungen in der spätmittelalterlichen Wüstung Liehmena, Gem. Roitzsch, Kr. Torgau. – AusgrF 30, 1985, S. 46–48.
- 444 *Laleman*, Marie Christine; *Lievois*, Daniel und *Raveschoot*, Patrick: De Stadsversterking bij de Zandpoort. Archeologisch en bouwhistorisch onderzoek. – Stadsarcheologie. Bodem en landschap te Gent 9, 1985, 2, S. 16–41.
- 445 *Leenders*, Karel A.H.W.: De onverdeelde hoeve van Achterbroek. – Calmhoutania 37, 1985, S. 100–111.
- 446 *Lindahl*, Göran: Storgodsens öde. – BeT 9, 1985, S. 33–109.
- 447 *Loose*, Rainer: Almen im Vintschgau (Südtirol) um ca. 1780. – ZAA 34, 1986, S. 55–68.
- 448 *Mangelsdorf*, Günter: Anmerkungen zur Erforschung mittelalterlicher Wüstungsursachen im Flachland zwischen Elbe und Oder. – JWG 1985, 2, S. 131–138.
- 449 *Mangelsdorf*, Günter: Untersuchungen auf der Wüstung Göritz bei Radel, Kr. Brandenburg. – AusgrF 30, 1985, S. 85–92.
- 450 *Meyer*, Hans Hermann: Der Ausbau ländlicher Siedlungen im Gebiet der Stadt Bremen um die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert, dargestellt am Beispiel des Hodenbergs, Teil II. – BrJ 62, 1984, S. 45–102.
- 451 *Meier*, Walter: Hohenrode, eine spätmittelalterliche Wüstung bei Wammen. – Mitteilungen des Mindener Geschichtsvereins 57, 1985, S. 107–113.
- 452 *Noordergraaf*, L.: Het platteland van Holland in de zestiende eeuw. Anachronismen, modelgebruik en traditionele bronnenkritiek. – ESJ 48, 1985, S. 8–18.

- 453 *Nowotny*, Peter: Vereinödung im Allgäu und in den angrenzenden Gebieten. - Kempten 1984.
- 454 *Ormann*, Eljas: Bebyggelsen i Pargas, S:t Märten och Vemo socknar i egentliga Finland under senmedeltiden och på 1500-talet. - Societas Historica Finlandica: Historiallisia Tutkimuksia 131, Helsingfors, S. 281-293.
- 455 *Probst*, Hansjörg: Das Seckenheimer Ried und seine Riedgemeinde als Beispiel einer Weidegenossenschaft in der Rheinaue. - Badische Heimat 66, 1986, S. 147-159.
- 456 *Reinhard*, Eugen: Die oberrheinische Kulturlandschaft in der Barockzeit. - In: Barock am Oberrhein (s. Nr. 416), S. 19-54.
- 457 *Reuschel*, Andreas: Die Ortsentwicklung von Eschershausen zwischen 1580 und 1761. - Jahrbuch für den Landkreis Holzminden 3, 1985, S. 78-89.
- 458 *Schlenger*, Herbert (Bearb.): Friderizianische Siedlungen rechts der Oder bis 1800 auf Grund der Aufnahmen von Hammer und Massenbach. Blatt 1: Kreuzburg, Blatt 2: Oppeln, Blatt 3: Pleß sowie Beiheft. - Nachdruck der 1. Aufl. Breslau 1933. Sigmaringen 1985.
- 459 *Schmidt*, Bertold und *Schneider*, Alfred: Horlahain, eine Wüstung im Südharz. - AusgrF 30, 1985, S. 188-192.
- 460 *Schmidt*, Bertold und *von Schiffer*, Hans-Georg: Burgen und Wüstungen im Bereich des Selketales. Zur Besiedlungsgeschichte des Harzes. - AusgrF 30, 1985, S. 193-196.
- 461 *Stein*, Günter: Festungen und befestigte Linien des 17. und 18. Jahrhunderts. - In: Barock am Oberrhein (s. Nr. 416), S. 55-106.
- 462 *Stein*, M.A.M.: Riviervleggingen van Maas en Waal in de omgeving van de Bommelerwaard, sinds de bedijking in de middeleeuwen. - In: Berendsen, H.J.A. (Hrg.): Het landschap (s. Nr. 162), S. 91-110.
- 463 *Steinau*, Norbert: Die Wüstung Lotbergen bei Eldagsen. - In: Landkreis Hannover (Hrg.): Flurnamensammlung des Landkreises Hannover. Flurnamenlexikon zur Flurnamenkarte Alferde, bearbeitet von Heinz Weber. Hannover 1986, S. 139-147.
- 464 *Steinau*, Norbert: Spätmittelalterliche Schutz- und Speicherbauten in Gestorf (Stadt Springe/Deister). - In: Landkreis Hannover (Hrg.): Flurnamensammlung des Landkreises Hannover. Flurnamenlexikon zur Flurnamenkarte Gestorf, bearb. von Heinz Weber. Hannover 1986, S. 175-180.
- 465 *Strods*, Heinrich: Die bäuerlichen Siedlungen Lettlands am Ausgang des Feudalismus. - JWG 1985, 3, S. 43-57.
- 466 *van de Ven*, G.P.: Grensproblemen aan de bovenrivieren in de 18e eeuw. - HGT 3, 1985, S. 33-42.
- 467 *Venner*, G.H.A.: De Meinweg. Onderzoek naar rechten op gemene gronden in het voormalig Gelders-Gulikse grensgebied circa 1400-1822. - Maaslandse Monografieën 40. Assen 1985.
- 468 *Verbesselt*, J.: Grenskastelen en -motten langsheen het Kesterwoud. - Eigen Schoon en de Brabander 68, 1985, S. 151-164.
- 469 *van der Voort*, W.J.M.: Reconstructie van een oude kade tussen Winssen en Beuningen (Rijk van Nijmegen). - HGT 4, 1986, S. 33-41.
- 470 *Wilhelm*, Hans-Erich: Die Wüstung Immendorf. - Heimatland 1985, S. 12-15.
- 471 *Willeke*, Maria: Die Hofwüstung Nasthausen (Nosthusen). - Westfälische Zeitschrift 136, 1986, S. 311-317.

## III.5. 19. und 20. Jahrhundert (bis 1945)

- 472 *Bieleman*, J.: De landbouw in de periode 1850-1945. – In: Heringa, J. u.a. (Hrsg.): *Geschiedenis* (s. Nr. 181), S. 547-590.
- 473 *Binggeli*, Valentin: Kulturlandschaftswandel am Beispiel der Oberaargauer Wässermatten. Zerfall und Wiederaufbaumöglichkeiten in einem subalpinen Bewässerungssystem. – In: Aerni, K. u.a. (Hrsg.): *Der Mensch in der Landschaft* (s. Nr. 1), S. 123-149.
- 474 *Comaille*, Laurent: Die lothringischen Arbeitersiedlungen. – *Stadt* 32, 1985, 4, S. 60-65.
- 475 *Delmée*, Jean: La S.A. »La Westenendaise« 1898-1906, naissance de la plage de Westenende, la rêve urbanistique de la famille Otlet. – *BelgTNG XVI*, 1985, S. 447-472.
- 476 *Cauldie*, Erich: Die Entstehung einer schottischen Industriedorfes. – In: Teuteberg, H. J. (Hrsg.): *Homo habitans* (s. Nr. 5), S. 67-86.
- 477 *Gröning*, Gert und *Wolschke*, Joachim: Die Landespflege als Instrument nationalsozialistischer Eroberungspolitik. Ein »standortgerechter« Beitrag. – *Archpluss* 81, August 1985, S. 46-59.
- 478 *Hajema*, R.: Bouwen in dorpen en steden. – In: Abrahamse, J. u.a. (Hrsg.): *Het Drentse landschap* (s. Nr. 159), S. 158-165.
- 479 *von Hehn*, Jürgen: Die Umsiedlung der baltischen Deutschen – das letzte Kapitel baltisch-deutscher Geschichte. – *MarbOstf* 40. Marburg/Lahn 1984.
- 480 *van Heuveln*, B.: Verveningen. – In: Abrahamse, J. u.a. (Hrsg.): *Het Drentse landschap* (s. Nr. 159), S. 102-112.
- 481 *Jachomowski*, Dirk: Die Umsiedlung der Bessarabien-, Bukowina- und Dobrudschadeutschen. Von der Volksgruppe in Rumänien zur »Siedlungsbrücke« an der Reichsgrenze. – *Buchreihe der Südostdeutschen Historischen Kommission* 32. München 1984.
- 482 *Mizgajski*, Andrzej: Zur Entwicklung der Agrarlandschaft im Altkreis Lingen/Emsland im 19. und 20. Jahrhundert und ihre wirtschaftlichen Ursachen. – *NAN* 35, 1986, S. 68-82.
- 483 *Möller*, Jens: The landed estate and the landscape. Landownership and the changing landscape of southern Sweden during the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries. – *GeogrA* 67B, 1985, S. 45-52.
- 484 *Paris*, Didier: Aux marges du rural et de l'urbain. Un exemple d'industrie textile et milieu rural dans le Nord de la France, la région de Caudry dans l'est-Canbrésis. – *RevGE XXV*, 1985, S. 217-230.
- 485 *Pounds*, Norman, J.G.: An historical geography of Europe 1800-1914. – Cambridge 1985.
- 486 *Puffahrt*, Otto: Topographische Veränderungen seit der Jahrhundertwende. – *Hannoversches Wendland* 10, 1984/85, S. 115-127.
- 487 *Roeloffs*, Brar C.: Von der Seefahrt zur Landwirtschaft. Ein Beitrag zur Geschichte der Insel Föhr. – Neumünster 1985.
- 488 *Schmale*, Friedrich: Die Teilung der Rothenuffelner Mark 1800-1836. – *Mitteilungen des Mindener Geschichtsverein* 57, 1985, S. 115-125.
- 489 *Schraepfer*, H.: 150 Jahre Flurneuordnung im Braunschweigischen. Von der Herzoglichen Landesökonomiekommission zum Amt für Agrarstruktur. – *ZKF* 27, 1986, S. 94-99.
- 490 *Steinberg*, Heinz Günter: Das Ruhrgebiet im 19. und 20. Jahrhundert: ein Verdichtungsraum im Wandel. – *SLW* 16. Münster 1985.

- 491 *Szulc*, Halina: Transformations in the forms of Poland's rural settlement up to the early 19<sup>th</sup> century. – In: Peltre, J. (Hrg.): Transformations historiques du parcellaire (s. Nr. 64), S. 586–603.
- 492 *Thurkow*, Albert J.: De Zevenambachtspolder of Nieuwkoopse droogmakerij, een negentiende-eeuws staatsproject van formaat. – GTN 19, 1985, S. 318–332.
- 493 *Thurkow*, Albert J.: De Veenderpolder, een geregelmenteerde veenderij bij Woubrugge. Een kleinschalig droogmakingsproject in de vroege 19de eeuw. – Holland 18, 1986, S. 181–192.
- 494 *Vandermotten*, C.: La production de l'espace industriel belge; 1846–1984. – Hommes et Terres du Nord 1985, S. 100–109.
- 495 *Vanpaemel*, J.: De industrialisatie van de Kempen. – Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg XXX, 1984, S. 36–82.
- 496 *de Vroome*, H.W.: Landbouw en landschap vanaf ca. 1870. – In: Abrahamse, J. u.a. (Hrgg.): Het Drentse landschap (s. Nr. 159), S. 93–101.
- 497 *de Vroome*, H.W.: Meer dan een halve eeuw ruilverkavelen. – In: Abrahamse, J. u.a. (Hrgg.): Het Drentse landschap (s. Nr. 159), S. 123–137.
- 498 *Walker*, David: Industrial location in turbulent times: Austria through Anschluss and occupation. – JHistGeogr 12, 1986, S. 182–195.
- 499 *Webling*, Hans-Werner: Die Highlands und Islands Nordschottlands. Kulturlandschaftsentwicklung seit dem 19. Jh. und Ziele der heutigen Regionalplanung und Wirtschaftsförderung. – GeogrRdsch 37, 1985, S. 137–146.

### III.6. Nachkriegszeit (nur Arbeiten mit historischer oder entwicklungs-geschichtlicher Dimension)

- 500 *Aerni*, Klaus; *Chiffelle*, Frédéric; *Gallusser*, Werner und *Spiess*, Ernst: Siedlung, Bodennutzung und Grundeigentum der KLV-Testgemeinden in den 1970er-Jahren. – VSGK 9. Basel 1986.
- 501 *Cortenraad*, M.I.J.G.: Veranderingen in landschap en ruimtegebruik in de Bom-melerwaard. – In: Berendsen, H.J.A. (Hrg.): Het landschap (s. Nr. 162), S. 131–159.
- 502 *Eckart*, Karl: Veränderungen der agraren Nutzungsstrukturen in den beiden Staaten in Deutschland. – FDL 277. Trier 1985.
- 503 *Huber*, Martin: Kommentar zum Wandel des Lebensraums Arlesheim. – RB XXVI, 1985, S. 185–195.
- 504 *Nebel*, Jürgen und *Pletsch*, Alfred (Hrgg.): Der ländliche Raum in Frankreich und in der Bundesrepublik Deutschland. – Studien zur Internationalen Schulbuchforschung. Schriftenreihe des Georg-Eckert-Instituts 41. Braunschweig 1985.
- 505 *Rudolf*, Bertold: Der Kraichgau – Beharrung und Wandel. – Badische Heimat 65, 1985, S. 326–346.
- 506 *Schneider*, Detlef Maria: Die Almen des Schafberges im Salzkammergut – jüngere Wandlungen ihrer Nutzung. – BDL 59, 1985, S. 419–441.

## IV. Regionale Stadtforschung

## IV.1. Epochenübergreifende Arbeiten (auch allgemeine Stadtforschung)

- 507 *Alexandersson*, Gunnar u.a.: Das städtische Siedlungssystem Nordeuropas. Historische Entwicklung und gegenwärtige Tendenzen. – GeogrRdsch 37, 1985, S. 515–520.
- 508 *Bachmann*, Hanns u.a.: Kundl. – Kundl 1986.
- 509 *Babrdt*, Hans Paul: Vom Umgang mit der Geschichte in der Stadt. – AlSt 12, 1985, S. 329–350.
- 510 *Berendt*, Willy: Königsbrunn, die Stadt auf dem Lechfeld. – Königsbrunn 1984.
- 511 *van Boven*, M. und *Vermet*, B. (Hrsg.): Historische maquette 's-Hertogenbosch; stad en vesting. – 's-Hertogenbosch 1985.
- 512 *Brandt*, Karl-Heinz: Neue Ausgrabungen und Funde in der Freien Hansestadt Bremen. – BrJ 63, 1985, S. 117–142.
- 513 *Büngert*, H. und *Prechtl*, F. (Hrsg.): Ein Jahrtausend Amberg. – Vortragsreihe der Universität Regensburg zum Stadtjubiläum 1984. Regensburg 1985.
- 514 *Claval*, Paul (Hrsg.): Géographie historique des villes d'Europe occidentale. Villes et réseaux urbaines. – Publications du Département de Géographie de l'Université de Paris-Sorbonne 12. Paris 1984.
- 515 *Endres*, Rudolf: Der Funktionswandel der Messestadt Nördlingen und der Reichsstädte Dinkelsbühl und Rothenburg. – In: Tichy, F. u.a. (Hrsg.): Stadtstrukturen (s. Nr. 553), S. 15–27.
- 516 *Escher*, Felix: Historische Siedelformen Ostdeutschlands (12. bis 19. Jahrhundert) innerhalb von Berlin. – In: Hofmeister, Burkhard und Voss, Frithjof (Hrsg.): Exkursionsführer zum 45. Deutschen Geographentag Berlin 1985. Berlin 1985, S. 71–77.
- 517 *Fehring*, Günter P.: Bürgerhäuser in Lübeck. – ArchD 2, 1985, S. 16–17.
- 518 *Frei*, Hans: Augsburgs topographische und geographische Lage und deren Einfluß auf die Stadtentwicklung. – In: Müller, Rainer A. (Hrsg.): Aufbruch ins Industriezeitalter. Band 2: Aufsätze zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bayerns 1750–1850. (VBGK 4. München 1985, S. 103–111.
- 519 *Frei*, Hans: Historische Städte an der schwäbischen Donau. – Nordschwaben 14, 1986, S. 3–11.
- 520 *Giesler*, Jochen: Die Burgen. – In: Kur-Köln-Land unter dem Krummstab. Veröffentlichungen der staatlichen Archive des Landes Nordrhein-Westfalen Reihe C: Quellen und Forschungen 22. Kevelaer 1985, S. 67–96.
- 521 *Hagemann*, Gunter: Die Festung Lippstadt. Ihre Baugeschichte und ihr Einfluß auf die Stadtentwicklung. – DFW 8 = Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Lippstadt 3. Bonn 1985.
- 522 *Hall*, Thomas (Red.): Städer i utveckling. Tolv studier kring stadsförändringar tillägnade. – Festschr. f. Ingrid Hammarström. Stockholm 1984.
- 523 *Hammarström*, Ingrid (Red.): Kalmar stads historia. – 3 Bde. Kalmar 1979, 1982, 1984.
- 524 *Hammel*, Rolf: Lübeck – Struktur einer Hansestadt. Stadtgeschichte im archäologisch-historischen Vergleich. – ArchD 4, 1985, S. 28–31.
- 525 *Hanke*, Reinhard: Danzig. Eine historische und siedlungsgeographische Skizze. – In: Hofmeister, Burkhard und Voss, Frithjof (Hrsg.): Exkursionsführer zum 45. Deutschen Geographentag Berlin 1985. Berlin 1985, S. 309–340.

- 526 *Hanschmidt*, Alwin: 675 Jahre Stadt Friesoythe. Historische Streiflichter. – JbOM 1985, S. 55–67.
- 527 *Heike*, Otto: Polnische Forschungen und Darstellungen zur Geschichte der Stadt Lodz. – ZO 33, 1984, S. 393–406.
- 528 *Herrmann*, Erwin: Geschichte der Stadt Kulmbach. – Kulmbach 1985.
- 529 *Hofmeister*, Burkhard: Alt-Berlin – Groß-Berlin – West-Berlin. Versuch einer Flächennutzungsbilanz 1786–1985. – In: Hofmeister, B. u.a. (Hrsg.): Berlin (s. Nr. 718), S. 251–274.
- 530 *Jonas*, Stephan: La ville industrielle; questions d'identité. – RevGE XXV, 1985, S. 231–240.
- 531 *Klasen*, Jürgen: Kelheim. Eine historisch-geographische Skizze. – In: Hartl, Martin und Engelschalk, Willi (Hrsg.): Geographie, Naturwissenschaft und Geisteswissenschaft. Festschrift für Ingo Schaefer. RGS 19/20 Regensburg 1985, S. 337–364.
- 532 *Koch*, Christian und *Täubrich*, Christian: Industriepfad 1. Eine stadtgeschichtliche Wanderung in Pegnitztal. – 2. überarb. Aufl. Nürnberg 1985.
- 533 *Koch*, Christian und *Täubrich*, Christian: Industriepfad 2. Eine stadtgeschichtliche Wanderung durch St. Leonhard und Schweinau. – Nürnberg 1985.
- 534 *Koch*, Robert: Stadtkerngrabungen im Amberg. – AJB 1984, 1985, S. 172–173.
- 535 *Kröll*, Ulrich (Hrsg.): Geschichte lehren und lernen – am Beispiel der Stadt Münster. – Münster 1985.
- 536 *Lichtenberger*, Elisabeth: Stadtgeographie. Band 1: Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse. – Stuttgart 1986.
- 537 *Meibeyer*, Wolfgang und *Obnesorge*, Klaus-Walther: Braunschweig – Eine Stadt im Wandel. – GeogrRdsch 38, 1986, S. 228–241.
- 538 *do Paço*, Anibal und *Decker*, Viktor: Archäologische Untersuchungen am Hopfengarten Mainz. – MZ 79/80, 1984/85, S. 246–250.
- 539 *Paesler*, Reinhard: Die zentralen Orte im randalpinen Bereich Bayerns – Zur Entwicklung versorgungsfunktionaler Raumstrukturen. – In: Ruppert, K. (Hrsg.): Geographische Strukturen und Prozeßabläufe im Alpenraum. MSSW 26. Kallmünz/Regensburg 1984, S. 53–72.
- 540 *Pape*, Charlotte: Köpenick. Entwicklungsskizze eines Berliner Bezirks. – In: Hofmeister, B. u.a. (Hrsg.): Berlin (s. Nr. 718), S. 481–508.
- 541 *Pickl*, Othmar: Der Funktionswandel der Stadt Pettau/Ptuj am Handelsweg zwischen Ungarn und Oberitalien vom Frühmittelalter bis zur Gegenwart. – In: Tichy, F. u.a. (Hrsg.): Stadtstrukturen (s. Nr. 553), S. 57–70.
- 542 *Prieur*, Jutta: Wesel. Beiträge zur Stadtgeschichte. – Studien und Quellen zur Geschichte von Wesel 7. Wesel 1985.
- 543 *van Regteren Altena*, H.H.; *Bakker*, F.J.; *Kortekaas*, G.L.G.A. u.a. (Hrsg.): Stadskernonderzoek in ontwikkeling. – Westerheem 34. Groningen 1985.
- 544 *Schaffer*, Franz: Augsburger Raumstrukturen und Stadtentwicklung. – AISt 12, 1985, S. 229–250.
- 545 *Schaffer*, Franz: Die Augsburger Altstadt. Persistenz und Wandel der Raumstruktur. – MGGM 70, 1985, S. 5–41.
- 546 *Schmidt*, Leo: Kellerkartierung und Hausforschung in Freiburg i.Br. – DBW 14, 1985, S. 112–122.
- 547 *Schreiber*, Th.: Tongeren – Älteste Stadt in Belgien. – IMGEuregio Heft 16, 1985, S. 3–22.
- 548 *Schreiber*, Th.: Euskirchen. – IMGEuregio Heft 17, 1985, S. 1–20.
- 549 *Schulte*, A.G.: Het Rijk van Nijmegen. Het land van Maas en Waal. – De Nederlandse monumenten van Geschiedenis en Kunst. De provincie Gelderland, het kwartier van Nijmegen, onderdeel V. 's Gravenhage 1986.

- 550 *Siemonsen*, Hans: Bad Segeberg in neun Jahrhunderten. – Bad Segeberg 1984.
- 551 Stadt Flensburg (Hrg.): Flensburg. 700 Jahre Stadt. Eine Festschrift. Bd. 1: Flensburg in der Geschichte. – Flensburg 1984.
- 552 *Stoje*, Wilfried: Stadtkernforschung in Zwickau. – AusgrF 30, 1985, S. 43–46.
- 553\* *Tichy*, Franz und *Schneider*, Jürgen (Hrgg.): Stadtstrukturen an alten Handelswegen im Funktionswandel bis zur Gegenwart. Referate des 6. interdisziplinären Colloquiums des Zentralinstituts. – Schriften des Zentralinstituts für fränkische Landeskunde und allgemeine Regionalforschung an der Universität Erlangen-Nürnberg 25. Neustadt an der Aisch 1984.
- 554 *Ublig*, Lothar und *Peickert*, Ulrich: Entwicklung und Struktur der Stadt Gotha. – GeogrBer 30, 1985, S. 81–104.
- 555 *Vetter*, Friedrich; *Deja*, Walentyna; *Liszewski*, Stanislaw und *Dziegieć*, Elżbietá: Städteprofil Berlin-Posen/Poznań-Lodsch/Łódź. – In: Hofmeister, Burkhard und Voss, Frithjof (Hrgg.): Exkursionsführer zum 45. Deutschen Geographentag Berlin 1985. Berlin 1985, S. 341–360.
- 556 *Zillenbiller*, Erwin (Hrg.): Stadtwerdung im Landkreis Sigmaringen. Burg und Stadt Veringen. – Sigmaringen 1985.

## IV.2. Urgeschichte und Römerzeit

- 557 *Boucly*, Jean-Louis: Les accès au forum de Bavay vers l'est et vers le sud. Etat de la question. – RevN LXVI, 1984, S. 115–121.
- 558 *Filgis*, Meinrad N. und *Pietsch*, Martin: Die römische Stadt von Bad Wimpfen im Tal, Kr. Heilbronn. – DBW 14, 1985, S. 168–173.
- 559 *Frézouls*, Edmond: Evergétisme et construction urbaine dans le Trois Gaules et les Germanes. – RevN LXVI, 1984, S. 27–54.
- 560 *van Heeringen*, R.M.: Bewoning uit de Midden en Late IJzertijd en de Romeinse tijd in de Stevenhofjespolder in Leiden. – Bodemonderzoek in Leiden 6, 1984, S. 152–167.
- 561 *von Hesberg*, Henner: Zur Plangestaltung der Coloniae Maritimae. – MDAIRA 92, 1985, S. 127–150.
- 562 *Maier*, Ferdinand: Das Heidetränk-Oppidum. Topographie der befestigten keltischen Höhensiedlung der jüngeren Eisenzeit bei Oberursel im Taunus. – FHVf 4. Stuttgart 1985.
- 563 *Maier*, Ferdinand: Vorbericht über die Ausgrabung 1985 in dem spätkeltischen Oppidum von Manching. – Germ 64, 1986, S. 1–43.
- 564 *Müller*, Felix: Ein keltisches Oppidum auf der Sissacher Flur? – ArchSchweiz 8, 1985, S. 73–78.
- 565 *Rösger*, Alfons und *Will*, Wolfgang: Die Drususbrücke zu Bonn. – BJ 185, 1985, S. 27–39.
- 566 *Seillier*, Claude: Les enceintes romaines de Boulogne-sur-Mer. – RevN LXVI, 1984, S. 169–180.

## IV.3. Früh- und Hochmittelalter

- 567 *Ambrosiani*, Björn: Specialisation and urbanization in the Mälaren valley – a question of maturity. – In: *Society and trade in the Baltic during the Viking Age*. 1984, S. 103–112.
- 568 *Borger*, Hugo: Die Erben Roms? Die Anfänge der mittelalterlichen Stadt Köln in archäologischer Sicht. – *ArchD* 4, 1985, S. 24–27.
- 569 *Cnatingius*, Nann und *Nevéus*, Torgny (Red.): Från Östra Aros till Uppsala. En samling uppsatser kring det medeltida Uppsala. – *Stads historia VII*. Uppsala.
- 570 *Derville*, Alain: Les origines de Gravelines et de Calais. – *RevN* LXVI, 1984, S. 1051–1069.
- 571 *Eberhardt*, Hans: Zur Frühgeschichte und Entwicklung der Kleinstädte im mittleren Thüringen. – *HJL* 34, 1984, S. 25–48.
- 572 *Eckhardt*, Wilhelm A.: Die Ersterwähnung von Elnhausen 1235. – *ZHG* 90, 1985, S. 117–125.
- 573 *Eiler*, Klaus: Die Stadtwerdung von Lahnstein im Rahmen der mittelhessischen Städtegründungen. – *NassAnn* 96, 1985, S. 125–141.
- 574 *Erdmann*, Wolfgang: Archäologische Befunde zur Lübecker Hafenerweiterung unter Heinrich dem Löwen. – *ZVLGA* 65, 1985, S. 311–314.
- 575 *Erdmann*, Wolfgang: Das mittelalterliche Stadthaus. Bemerkungen zu Form und Funktion anhand Lübecker Beispiele. – In: *Herrmann, B. (Hrg.): Mensch und Umwelt* (s. Nr. 786), S. 170–179.
- 576 *Funke*, Heinrich: Zur Frühgeschichte der Stadt Schüttdorf. – *BeJ* 1985, S. 21–37.
- 577 *Gläser*, Manfred: Befunde zur Hafenrandbebauung Lübecks als Niederschlag der Stadtentwicklung im 12. und 13. Jahrhundert. Vorbericht zu den Grabungen Alfstraße 36/38 und Untertrave 111/112. – *LSAK* 11, 1985, S. 117–129.
- 578 *Gläser*, Manfred: Hochmittelalterliche Ständerbauten in Lübeck. – *ArchKbl* 16, 1986, S. 215–222.
- 579 *Hägermann*, Dieter: Buten und Binnen im 11. Jahrhundert – Welt und Umwelt bei Bremens ersten Geschichtsschreiber Magister Adam. – *BrJ* 63, 1985, S. 15–31.
- 580 *Hagn*, Herbert u.a.: Die Münchner Stadtmauer am Isartor. – *AJB* 1984, 1985, S. 166–169.
- 581 *Hammel*, Rolf: Lübeck. Frühe Stadtgeschichte und Archäologie. Kritische Betrachtungen aus der Sicht eines Historikers. – *ZVLGA* 64, 1984, S. 9–38.
- 582 *Heinemeyer*, Karl: Homberg in Hessen. Die Anfänge einer hessischen Stadt in ihrer Landschaft. – *ZHG* 90, 1985, S. 17–42.
- 583 *Hoekstra*, T.J.: De loop der dingen, archeologie in Utrecht. – Utrecht 1985.
- 584 *Jahn*, Joachim: Topographie, Verfassung und Gesellschaft der mittelalterlichen Stadt – das Beispiel Augsburg. – In: *Miscellanea Suevica Augustana*. Der Stadt Augsburg dargebracht zur 2000-Jahrfeier 1985. *Augsburger Beiträge zur Landesgeschichte Bayerisch-Schwabens* 3, 1985, S. 9–41.
- 585 *Keene*, Derek: Survey of medieval Winchester. – *Winchester Studies* 2. Oxford 1985.
- 586 *Keller*, Hagen: Die Zähringer und die Entwicklung Freiburgs zur Stadt. – In: *Schmid, K. (Hrg.): Die Zähringer* (s. Nr. 4), S. 17–29.
- 587 *de Langen*, G.J.: Middelpunten van handel en nijverheid in Noord-Nederland 800–1200. – *Westerheem* 34, 1985, S. 64–78.
- 588 *Lavička*, Pavel und *Rippmann*, Dorothee: Hochmittelalterliche Bürgerhäuser in Basel. – *ArchSchweiz* 8, 1985, S. 109–116.

- 589 *Matt*, Ch. Ph.; *Lavička*, Pavel und *d'Aujourd'hui*, Rolf: Zur baugeschichtlichen Entwicklung eines hochmittelalterlichen Siedlungskerns [im Jahresbericht der Archäologischen Bodenforschung des Kantons Basel-Stadt 1983]. – BZGA 84, 1984, S. 329–344.
- 590 *Pischke*, Gudrun: Die Entstehung der niedersächsischen Städte. Stadtrechtsfiliationen in Niedersachsen. – Hildesheim 1985.
- 591 *Platen*, Michael und *Bauer*, Joachim: Die mittelalterliche Stadtbefestigung Jenas und die Ergebnisse neuerer Untersuchungen. – WZUJena 34, 1985, S. 583–591.
- 592 *Ribbe*, Wolfgang: Die Anfänge von Berlin/Cölln als Forschungsproblem. – JGMO 34, 1985, S. 1–9.
- 593 *Schich*, Winfried: Die Entstehung Berlins im Urbanisierungsprozess innerhalb der Germanica Slavica. – JGMO 34, 1985, S. 10–20.
- 594 *Schröder*, Ernst: Ein mittelalterliches Straßenpflaster in Adelebsen. – GöJb 33, 1985, S. 61–70.
- 595 *Schwineköper*, Berent: Die heutige Stadt Villingen – eine Gründung Herzog Bertolds V. von Zähringen (1186–1218). Territoriumausbau durch Errichtung geplanter Stadtanlagen in spätzähringischer Zeit (1152–1218). – ZBG 104, 1985, S. 9–42.
- 596 *Schwineköper*, Berent: Die heutige Stadt Villingen – eine Gründung Herzog Bertolds V. von Zähringen (1186–1218). – In: Schmid, K. (Hrg.): Die Zähringer (s. Nr. 4), S. 75–100.
- 597 *Siebrecht*, Adolf: Das frühmittelalterliche Halberstadt aus archäologischer Sicht. Aus der Forschungsarbeit des städtischen Museums Halberstadt. – JMV 69, 1986, S. 257–272.
- 598 *Spehr*, Reinhard: Ausgrabungen in der Burg von Dresden. – AusgrF 31, 1986, S. 43–50.
- 599 *Stecher*, Horst und *Nestler*, Ilona: Germanische Siedlungsreste im Stadtkern von Erfurt. – AusgrF 30, 1985, S. 219–226.
- 600 *Stephan*, Hans-Georg: Neue Aspekte zur Frühgeschichte und zur Entstehung der mittelalterlichen Stadt Hameln. – Kunde 36, 1985, S. 217–239.
- 601 *Stephan*, Hans-Georg: Die frühe Siedlungsgeschichte der Stadt Lübeck aus archäologischer Sicht. Stellungnahme zu »Kritische Betrachtungen« eines Historikers. – ZVLGA 66, 1986, S. 45–56.
- 602 *Weinfurter*, Stefan: Sancta Aureatensis Ecclesia. Zur Geschichte Eichstatts in ottonisch-salischer Zeit. – ZBLG 49, 1986, S. 3–40.

#### IV.4. Spätmittelalter und Frühneuzeit

- 603 *Bach*, Herbert: Studie zum Einzugsbereich der spätmittelalterlichen Lokalpopulation Jena auf der Grundlage von Herkunftsnamen. – WZUJena 34, 1985, S. 571–581.
- 604 *Becke*, Andreas: Archäologische Untersuchungen im historischen Stadtkern von Freiberg. – Sächsische Heimatblätter 32, 1986, S. 127–134.
- 605 *Boersma*, J.W.: De oorsprong van de stad Groningen in archeologisch perspectief. – Westerheem 34, 1985, S. 79–98.
- 606 *Bogucka*, Maria: Warschau als königliche Residenzstadt und Staatszentrum zur Zeit der Renaissance und des Barock. – ZO 33, 1984, S. 180–195.
- 607 *Bogucka*, Maria: Danzig an der Wende zur Neuzeit: von der aktiven Handelstadt zum Stapel- und Produktionszentrum. – HG 102, 1984, S. 91–104.

- 608 *Bogucka*, Maria: Soziale Hierarchie und städtisches Wohnen in Warschau im 16. und 17. Jahrhundert. - In: Teuteberg, H.J. (Hrg.): Homo habitans (s. Nr. 5), S. 119-129.
- 609 *Boockmann*, Hartmut: Das Leben in städtischen Häusern um 1500. - In: Herrmann, B. (Hrg.): Mensch und Umwelt (s. Nr. 786), S. 194-206.
- 610 *Bos*, Jurjen M.: Stadse fratsen in een Hollands veengebied. Archeologie van stad en land. - Westerheem 34, 1985, S. 110-123.
- 611 *Burmeister*, Karl Heinz: Kulturgeschichte der Stadt Feldkirch bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. - Bodenseebibliothek 32 = Geschichte der Stadt Feldkirch 2. Sigmaringen 1985.
- 612 *Elzinga*, G.: Archeologisch stadsonderzoek in de Nederlandse provincie Friesland. - Westerheem 34, 1985, S. 99-109.
- 613 *Endres*, Rudolf: Stadt und Umland im ordnungspolitischen Bereich im Spätmittelalter und in der Frühneuzeit. - In: Schulze, H.-K. (Hrg.): Städtisches Um- und Hinterland (s. Nr. 633), S. 157-182.
- 614 *Gömmel*, Rainer: Vorindustrielle Bauwirtschaft in der Reichsstadt Nürnberg und ihrem Vorland (16.-18. Jahrhundert). - BWS 30. Wiesbaden 1985.
- 615 *Gühne*, Arndt: Neue Ergebnisse zur Stadtkernforschung in der Bergstadt Freiberg-Borngasse. - AFSB 29, 1985, S. 313-352.
- 616 *Held*, Wieland: Die Sicherung der Ernährung als bedeutsame Komponente der Beziehungen zwischen Stadt und Land in Thüringen im 16. Jh. - JWG 1985, 2, S. 119-130.
- 617 *Hellbernd*, Franz: Wiederaufbau der Stadt Vechta vor 300 Jahren. - JbOM 1985, S. 39-54.
- 618 *Janssen*, Wilhelm: Beobachtungen zum Verhältnis von Pfarrorganisation und Stadtbildung in der spätmittelalterlichen Erzdiözese Köln. - AHVN 188, 1985, S. 61-90.
- 619 *Karger*, Adolf: Sozial- und Kulturgeographie des barocken Prag. - In: Kullen, S. (Hrg.): Aspekte (s. Nr. 3), S. 225-236.
- 620 *Kaspar*, Fred: Bauen und Wohnen in einer alten Hansestadt. Zur Nutzung von Wohnbauten zwischen dem 16. und 19. Jahrhundert, dargestellt am Beispiel der Stadt Lemgo. - DFW 9. Bonn 1985.
- 621 *Kramer*, Karl S.: Ländliche Wohnverhältnisse in holsteinischen Gutsbezirken von 1650 bis 1850. - In: Teuteberg, H.J. (Hrg.): Homo habitans (s. Nr. 5), S. 29-42.
- 622 *Lascombes*, F.: La ville de Luxembourg pendant la seconde moitié du 17e siècle. Habitations et habitants. - PSHIGDL 99. Luxembourg 1984.
- 623 *Lilja*, Sven: Kalmar under Gustav Vasa och hans söner. - Karlshaven 1983.
- 624 *Martin*, Werner: Manufakturbauten im Berliner Raum seit dem ausgehenden 17. Jahrhundert. Diss. Berlin 1985.
- 625 *von zur Müller*, Heinz: Zur wissenschaftlichen Diskussion über den Ursprung Revals. - ZO 33, 1984, S. 508-533.
- 626 *Petri*, Ludwig: Breslau in der frühen Neuzeit - Metropole des Südostens. - ZO 33, 1984, S. 161-179.
- 627 *Redlich*, Clara: Zur frühesten Besiedlungsgeschichte Rigas. - ZO 33, 1984, S. 491-507.
- 628 *Reiling*, Martina: Ein Freiburger Stadtteil im 18. Jahrhundert (Nordwestliche Altstadt). - ZBG 104, 1985, S. 111-134.
- 629 *Romstöck*, Kurt: Neumarkt in der Oberpfalz von 1500 bis 1945 im Spiegel bayerischer, deutscher und europäischer Geschichte. - Neumarkt 1985.
- 630 *Sachse*, Wieland: Wohnen und soziale Schichtung in Göttingen im 18. Jahrhundert. - In: Kullen, S. (Hrg.): Aspekte (s. Nr. 3), S. 131-154.

- 631 *Schöne, Armin*: Über Märkte und Marktrechte im Raum der alten Grafschaft Diepholz. – Heimatblätter des Landkreises Diepholz 10, 1985, S. 45–57.
- 632 *Schulze, Hans-Kurt*: Kaufmannsgilde und Stadtentwicklung im mitteldeutschen Raum. – VoFo 29, 1985, S. 377–412.
- 633\* *Schulze, Hans-Kurt* (Hrg.): Städtisches Um- und Hinterland in vorindustrieller Zeit. – Städteforschung A, 24. Köln/Wien 1985.
- 634 *Siekmann, Mechtild*: Die Struktur der Stadt Münster am Ausgang des 18. Jahrhunderts. – SLW 18. Münster 1986.
- 635 *Verlinde, A.D.*: Stadskernelonderzoek te Goor; op het spoor van een gestichte stad. – ROB overdrukken 245. Amersfoort 1985.
- 636 *Wagner, Ulrich*: Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim. Eine Analyse der Raumbeziehungen zweier Städte in der frühen Neuzeit. – HGA 74. Heidelberg 1985.

#### IV.5. 19. und 20. Jahrhundert (bis 1945)

- 637 *Albers, Gerd*: Zur Entwicklung des Planungsrechts am Beispiel der Hamburger Bauordnung 1842–1900. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrsg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 289–314.
- 638 *Bader, Frido J. Walter*: Der Wilhelminische Ring in Berlin und seine Entwicklung. – In: Hofmeister, B. u.a. (Hrsg.): Berlin (s. Nr. 718), S. 463–479.
- 639 *Banik-Schweitzer, Renate*: Der Bauzonenplan von Wien 1893: Ein Instrument der Wohnungsreform. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrsg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 389–422.
- 640 *Banik-Schweitzer, Renate*: Urbanisierung und Metropolbildung im 19. Jahrhundert. – Beiträge zur historischen Sozialkunde 16, 1986, S. 5–14.
- 641 *Berendsen, H.J.A. und Beukenkamp, P.C.*: Landschap en ruimtegebruik in de Randstad. – GTN XX, 1986, S. 30–46.
- 642 *Bergbrede, Günter*: Der Bahnhof. Die Verknüpfung zwischen Stadt und Eisenbahn. – Stadt 32, 1985, 2, S. 28–33.
- 643 *Bodenschatz, Harald*: Der Beitrag August Orths (1828–1901) zur Reorganisation der inneren Stadt Berlins. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrsg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 485–510.
- 644 *Borsi, Franco und Godoli, Ezio*: Wiener Bauten der Jahrhundertwende. Die Architektur der habsburgischen Metropole zwischen Historismus und Moderne. – Darmstadt 1985.
- 645 *Bradel, Vincent*: Die Stadtentwicklung Nancys von 1870 bis 1930. – Stadt 32, 1985, 3, S. 18–21.
- 646 *Brede, Helmut*: Ökonomie und Städtebau. Zur »Theorie« der städtischen Grundrente vor der Jahrhundertwende. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrsg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 91–100.
- 647 *Breuer, Rüdiger*: Der Niederschlag der Wohnungs- und Städtebau-Reform in der Gesetzgebung, insbesondere im Sächsischen Allgemeinen Baugesetz von 1900. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrsg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 511–537.
- 648 *Bruckmann, Heinrich*: 100 Jahre »Rheinische Evangelische Arbeiterkolonie Lüttherheim«. – Heimatkalender des Kreises Wesel 7, 1985, S. 160–166.
- 649 *Burnett, John*: Die Entwicklung englischer Arbeiterhäuser und ihre Raumnutzung im 19. Jahrhundert. – In: Teuteberg, H. J. (Hrg.): Homo habitans (s. Nr. 5), S. 67–86.

- 650 *Christoffel*, Udo (Hrg.): Berlin-Wilmersdorf der Jahre 1920 bis 1945. – Berlin 1985.
- 651 *Dauber*, Reinhard: Aachener Villenarchitektur. Die Villa als Bauaufgabe des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. – Recklinghausen 1985.
- 652 *Dezert*, Bernard: La réadaptation des vieilles villes industrielles aux nouvelles formes de production en France et en Grande-Bretagne. – RevGE XXV, 1985, S. 169–190.
- 653 *Diepenhofen*, Wilhelm: Maximilian Friedrich Weyhe und die Umwandlung der Klever Gärten in Landschaftsparks (1820–30). – Kalender für das Kleverland 36, 1985, S. 151–163.
- 654 *Erdmann*, Claudia: Aachen im Jahre 1812. Wirtschafts- und sozialräumliche Differenzierung einer frühindustriellen Stadt. – EW 78. Stuttgart 1986.
- 655 Die europäische Stadt. Beiträge zur Stadtbaugeschichte und Stadtgestaltung. – Arbeitsbericht des Städtebaulichen Instituts der Universität Stuttgart 41. Stuttgart 1984.
- 656 *Falter*, Felix: Die Grünflächen der Stadt Basel. Humangeographische Studie zur Dynamik urbaner Grünräume im 19. und 20. Jahrhundert, mit besonderer Berücksichtigung der Kleingärten. – BBG 28. Basel 1984.
- 657 *Fehl*, Gerhard: Die Moderne unterm Hakenkreuz. Ein Versuch die Rolle funktionalistischer Architektur im Dritten Reich zu klären. – In: Frank, H. (Hrg.): Faschistische Architekturen (s. Nr. 659), S. 88–122.
- 658 *Fehl*, Gerhard: Berlin wird Weltstadt: Wohnungsnot und Villenkolonien. Eine Begegnung mit Julius Faucher, seinem Filter-Modell und seiner Wohnungsreformbewegung um 1866. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrgg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 101–152.
- 659\* *Frank*, Hartmut: Faschistische Architekturen. Planen und Bauen in Europa 1930 bis 1945. – SPG 3. Hamburg 1985.
- 660 *Glettler*, Monika; *Haumann*, Heiko und *Schramm*, Gottfried (Hrgg.): Zentrale Städte und ihr Umland. Wechselwirkungen während der Industrialisierungsperiode in Mitteleuropa. – Ostfildern 1985.
- 661 *Grimm*, Claus: Aufbruch ins Industriezeitalter. Bd. 1: Linien der Entwicklungsgeschichte. – VBGK 3. München 1985.
- 662 *Grislain*, Jacqueline und *le Blan*, Marie: L'art de bâtir chez les roubaisiens. La filature Motte-Bossut (1853–1985). – RevN LXVII, 1985, S. 485–515.
- 663 *Häbel*, Hans-Joachim: Brand und Wiederaufbau der Stadt Westerbürg. Eine Untersuchung zur nassauischen Baupolitik. – NassAnn 96, 1985, S. 143–167.
- 664 *Händler-Lachmann*, Barbara: »'n Wochenlohn die Miete«. Arbeiterwohnen in Braunschweig von der Kaiserzeit zur Weimarer Republik. – Archiv für Sozialgeschichte 25, 1985, S. 159–181.
- 665 *Harlander*, Tilman und *Fehl*, Gerhard (Hrgg.): Hitlers sozialer Wohnungsbau 1940–1945. Wohnungspolitik, Baugestaltung und Siedlungsplanung. – SPG 6. Hamburg 1986.
- 666 *Heinrich-Hampf*, Vroni: Über Gartenidylle und Gartenarchitektur im Dritten Reich. – In: Frank, H. (Hrg.): Faschistische Architekturen (s. Nr. 659), S. 271–281.
- 667 *Helas*, Viktor: Architektur in Dresden 1800–1900. (Mit einem Stadtplan aus dem Jahr 1898). – Braunschweig 1985.
- 668 *Heller*, Hartmut: Gartenstädte als Teil deutscher Großstädte. – Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung. 24. Deutscher Volkskundekongress in Berlin 1983. Schriften des Museums für Deutsche Volkskunde 13. Berlin 1985, S. 49–60.
- 669 *Heller*, Hartmut: Genossenschaftliche und werksgebundene Gartenvorstädte in Nürnberg. – MGGL 56, 1985, S. 55–71.

- 670 *Hösl*, Wolfgang: Von den Zinskasernen und dem Leben der Arbeiter. – Beiträge zur historischen Sozialkunde 16, 1986, S. 25–30.
- 671 *Huse*, Norbert: »Neues Bauen« 1918 bis 1933. Moderne Architektur in der Weimarer Republik. Architekturgeschichte-Denkmalpflege-Umweltgestaltung. 2. überarb. und erw. Aufl. Berlin 1985.
- 672 *Hyldtoft*, Ole: Arbeiterwohnungen in Kopenhagen, 1840–1914. – In: Teuteberg, H. J. (Hrg.): Homo habitans (s. Nr. 5), S. 199–221.
- 673 *Jahn*, Joachim: Aspekte der Zentralität Augburgs. – Müller, Rainer A. (Hrg.): Aufbruch ins Industriezeitalter. Band 2: Aufsätze zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bayerns 1750–1850. VBGK 4. München 1985, S. 153–161.
- 674 *Klinsmann*, Luise: Die Industrialisierung Lübecks. – VGHL 10. Lübeck 1984.
- 675 *Krabbe*, Wolfgang R.: Die Wohnungsfrage in der Kommunalpolitik deutscher Großstädte vor dem Ersten Weltkrieg: Ursprünge des Sozialen Wohnungsbaus. – GWU 36, 1985, S. 426–438.
- 676 *Machule*, Dittmar: Die Kameradschaftssiedlung der SS in Berlin-Zehlendorf – eine idyllische Waldsiedlung? – In: Frank, H. (Hrg.): Faschistische Architekturen (s. Nr. 659), S. 251–270.
- 677 *Matzerath*, Horst: Urbanisierung in Preußen 1815–1914. – Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik 72. Stuttgart 1985.
- 678 *Maurad*, Paul: Die Stadtkernentwicklung von Metz um 1900. – Stadt 32, 1985, 3, S. 16–17.
- 679 *Meisner Rosen*, Christine: Infrastructural improvement in nineteenth-century cities. An conceptual framework and cases. – JUH 12, 1986, S. 211–256.
- 680 *Menager*, Bernard: Une longue bataille. Le démantèlement des remparts de Lille. – RevN LXVII, 1985, S. 619–630.
- 681 *de Michelis*, Marco: Faschistische Architekturen. – In: Frank, H. (Hrg.): Faschistische Architekturen (s. Nr. 659), S. 22–41.
- 682 *Milkereit*, Gertrud: Betriebliches Wohnungsbauwesen im Duisburger Norden: 1880–1974. – In: Teuteberg, H. J. (Hrg.): Homo habitans (s. Nr. 5), S. 391–419.
- 683 *Minchinton*, Walter: Ländlicher Werkwohnungsbau im Südwesten Englands. – In: Teuteberg, H. J. (Hrg.): Homo habitans (s. Nr. 5), S. 357–371.
- 684 *Mittelstädt*, Fritz-Gerd: Der Badeort Norderney im 19. Jahrhundert als gesellschaftliche Fiktion der Oberschicht. – BDL 59, 1985, S. 461–493.
- 685 *Nowotny*, Ernst: Die ehemaligen Bürgerspitäler Niederösterreichs und ihre Kirchen. – UH 56, 1985, S. 267–281.
- 686 *Pahl-Weber*, Elke: »Die Ortsgruppe als Siedlungszelle«. Ein Vorschlag zur Methodik der großstädtischen Stadterweiterung von 1940. – In: Frank, H. (Hrg.): Faschistische Architekturen (s. Nr. 659), S. 282–298.
- 687 *Pasleau*, Suzy: Structures démographiques d'un Faubourg industriel de Liège Grievgnée en 1856. – BelgTNG XVI, 1985, S. 397–431.
- 688 *Peschken*, Gerd: Die neue Deutsche Stadt Warschau. – In: Frank, H. (Hrg.): Faschistische Architekturen (s. Nr. 659), S. 319–325.
- 689 *Posch*, Wilfried: Die Wiederentdeckung der Wiener Gartenstadtbewegung. – Stadt 33, 1986, 1, S. 52–56.
- 690 *Reichhardt*, Hans J.: Berliner Bahnhöfe um 1900. Eine Reminiszenz an Eisenbahnbauten in der Stadt. – Stadt 32, 1985, 2, S. 23–27.
- 691 *Reitel*, François: Stadtentwicklung in Lothringen 1830–1930. Folgen des militärischen Einflusses während der deutsch-französischen Auseinandersetzungen. – Stadt 32, 1985, 3, S. 8–10.

- 692 *Reulecke*, Jürgen: Geschichte der Urbanisierung in Deutschland.- Edition Suhrkamp. Neue Folge 249. Frankfurt/M. 1985.
- 693 *Ribbe*, Wolfgang und *Schäbe*, Wolfgang: Die Siemensstadt. Geschichte und Architektur eines Industriestandortes.- Berlin 1985.
- 694 *Rodriguez-Lores*, Juan: Stadthygiene und Städtebau. Zur Dialektik von Ordnung und Unordnung in der Auseinandersetzungen des Deutschen Vereins für Öffentliche Gesundheitspflege 1868-1901.- In: *Rodriguez-Lores*, J. u.a. (Hrsg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 19-58.
- 695 *Rodriguez-Lores*, Juan: Stadtaufbau statt Städtebau. Die Stadt von unten betrachtet.- Forschung. Mitteilungen der DFG 2, 1986, S. 12-14.
- 696\* *Rodriguez-Lores*, Juan und *Fehl*, Gerhard (Hrsg.): Städtebaureform 1865-1900. Von Licht, Luft und Ordnung in der Stadt der Gründerzeit.- 2 Bde. SPG 5. Hamburg 1985.
- 697 *Rödel*, Volker: Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert - Infrastruktur und Fabrikarchitektur in Frankfurt a. Main.- In: *Echter*, C.P. (Hrsg.): Ingenieur- und Industriebauten (s. Nr. 743), S. 19-75.
- 698 *Rostankowski*, Peter: Siedlungsgeographische Daten und Überlegungen zu Feuererschützbestimmungen in der Mark Brandenburg, zu Dorfangern sowie zur ehemaligen Landarbeitersiedlung in Berlin-Dahlem.- In: *Hofmeister*, B. u.a. (Hrsg.): Berlin (s. Nr. 718), S. 573-587.
- 699 *Sabaté Bel*, Joaquin: Die Stadterweiterung von Barcelona zwischen 1859 und 1891. Zur Kontrollfunktion der Bauordnungen bei der Verwirklichung des Stadterweiterungsplanes von Ildefonso Cerdá.- In: *Rodriguez-Lores*, J. u.a. (Hrsg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 423-446.
- 700 *von Saldern*, Adelheid: Sozialdemokratie und kommunale Wohnungsbaupolitik in den 20er Jahren am Beispiel von Hamburg und Wien.- Archiv für Sozialgeschichte 25, 1985, S. 183-238.
- 701 *Schäfer*, Hans Dieter: Berlin im Zweiten Weltkrieg. Der Untergang der Reichshauptstadt in Augenzeugenberichten.- München 1985.
- 702 *Schmidt*, Leo: Straßenkreuzer der Kaiserzeit. Mechanismen der Spekulationsarchitektur am Beispiel Freiburg-Wiehre.- DBW 15, 1986, S. 30-41.
- 703 *Schulz*, Günther: Der Wohnungsbau industrieller Arbeitgeber in Deutschland bis 1945.- In: *Teuteberg*, H.J. (Hrsg.): Homo habitans (s. Nr. 5), S. 373-389.
- 704 *Sembach*, Klaus-Jürgen: Durchgang und Zeitlichkeit. Die transitorische Funktion der Bahnhöfe.- Stadt 32, 1985, 2, S. 18-22.
- 705 *Sönderberg*, Johan: Den stagnerande staden. Stockholms tillväxtproblem 1760-1850 i ett jämförande europeiskt perspektiv.- HTN 1985, S. 155-186.
- 706 *Stadt Mainz* (Hrsg.): Stadterweiterungen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts.- Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz 2.1. Düsseldorf 1986.
- 707 *Steitz*, Walter und *Krabbe*, Wolfgang R.: Kommerzielle Wohnungspolitik deutscher Großstädte 1871-1914.- In: *Teuteberg*, H. J. (Hrsg.): Homo habitans (s. Nr. 5), S. 421-446.
- 708 *Uhlig*, Klaus: Köln Hbf. Stadtgestaltung Kölscher Art.- Stadt 32, 1985, 2, S. 42-49.
- 709 *Voigt*, Wolfgang: Schule und die Architektur des Dritten Reiches.- In: *Frank*, H. (Hrsg.): Faschistische Architekturen (s. Nr. 659), S. 234-250.
- 710 *Voll*, Dieter: Die Bedeutung privater Investitionen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur durch Siemens in den Jahren 1899-1930 in Berlin-Siemensstadt.- In: *Hofmeister*, B. u.a. (Hrsg.): Berlin (s. Nr. 718), S. 527-542.

- 711 *Wagenaar, M. und van Engelsdorp-Gastelaars, R.*: Het ontstaan van de Randstad, 1815-1930. - GTN XX, 1986, S. 14-29.
- 712 *Wischermann, Clemens*: »Familiengerechtes Wohnen«. Anspruch und Wirklichkeit in Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg. - In: Teuteberg, H.J. (Hrg.): Homo habitans (s. Nr. 5), S. 169-198.
- 713 *Wuermeling, Henric L.*: München. Schicksal einer Großstadt. - München/Wien 1986.

#### IV.6. Nachkriegszeit (nur Arbeiten mit historischer oder entwicklungs- geschichtlicher Dimension)

- 714 *Baudelle, G.*: L'originalité du Villeneuve d'Ascq parmi les villes neuves françaises. - Hommes et Terres du Nord 1985, S. 35-43.
- 715 *Cortie, C. und Ostenhof, W.*: Suburbanisatie en centrifugation: sociaal-ruimtelijke dynamiek in de Randstad na 1970. - GTN XX, 1986, S. 64-83.
- 716 *Dehmel, Wilhelm*: Gewerbeflächen mit dem historischen Stempel, Zeugen der ersten Industrialisierungsphase zu seiner Revitalisierung contra Umnutzung, ein Beispiel aus Braunschweig. - Stadt 32, 1985, 1, S. 48-51.
- 717 *Gieselmann, Reinhard*: Stadterneuerung Blickwinkel Wien. - Stadt 33, 1986, 1, S. 44-47.
- 718\* *Hofmeister, Burkhard; Pachur, Hans-Joachim; Pape, Charlotte und Reindke, Gisela* (Hrgg.): Berlin. Beiträge zur Geographie eines Großstadtraumes. - Festschrift zum 45. Deutschen Geographentag in Berlin. Berlin 1985.
- 719 *Nibbes, Carsten; Öçalir, Ayse und Bitter, Uvo*: »Provisorisches Wohnen« in kleinem Haus und großem Garten. - Stadt 32, 1985, 4, S. 52-59.
- 720 *Rainer, Roland*: Stadterweiterungsfragen Wiens - »Erweiterung« oder »Ordnung« im Raum. - Stadt 33, 1986, 1, S. 48-51.
- 721 *Scholz, Fred*: Geteilte Städte. »Teilung« als Gegenstand geographischer Forschung. - GeogrRdsch 37, 1985, S. 418-421.
- 722 *Thumerelle, Pierre-Jean*: Les changements dans la répartition de population du Nord-Pas-de-Calais, nouvelles formes d'urbanisation ou renaissance du monde rural? - Hommes et Terres du Nord 1985, S. 2-14.
- 723 *Vaxélaire, André*: Aspekte des Städtebaus in Lothringen seit 1945. - Stadt 32, 1985, 3, S. 22-29.
- 724 *Veelenturf, P.W.M.*: Verstedelijking en milieu in de Randstad. - GTN XX, 1986, S. 47-63.
- 725 *Wackermann, Gabriel*: La crise des villes industrielles en Europe Rhénanie et centrale (ces répercussions sur le savoir-faire depuis 1945). - RevGE XXV, 1985, S. 155-168.
- 726 *Werner, Frank*: Zur räumlichen Entwicklung Berlins in den letzten Jahrzehnten. - In: Hofmeister, B. u.a. (Hrgg.): Berlin (s. Nr. 718), S. 223-241.
- 727 40 Jahre Wiederaufbau. Rückblick und Ausblick. Dokumentation am Beispiel der Stadt Gemünden a. Main. - Gemünden a. Main 1985.

## V. Besondere Sachbereiche

## V.1. Angewandte historische Siedlungsforschung; Denkmalpflege

- 728 *Arand*, Werner: Bodendenkmal oder Industriestandort. Hat die Vergangenheit der Budericher Insel für die Zukunft noch eine Chance? – Heimatkalender des Kreises Wesel 7, 1985, S. 86–94.
- 729 *Bakermans*, M.M.G.J.: Gebruiksbeperkingen van de moderne topografische kaart bij onderzoek in het cultuurlandschap. – LS 7. Wageningen 1986.
- 730 Bedrohte Denkmäler – bedrohte Landschaft. – Rheinische Heimatpflege 23, 1986, S. 37–46.
- 731 *Billert*, Andreas; *de Lage*, Collin und *Siewert*, Horst H.: Altstadtsanierung: zum Beispiel Lübeck. – AlSt 12, 1985, S. 387–406.
- 732 *Bjerknes*, Kristian: Wohnhäuser in alten Stadtteilen. Eine Forschungsaufgabe wird vorgelegt. – HG 102, 1984, S. 105–118.
- 733 *Bobert*, E.: Atlas van Nederland. Deel 18: Ruimtelijke ordening. – 's-Gravenhage 1984.
- 734 *Bock*, Hans-Hermann: Altstadtsanierung: zum Beispiel Ansbach. – AlSt 13, 1986, S. 54–74.
- 735 *de Bont*, Chris: De historisch-landschappelijke kartering van Nederland schaal 1:50000: enkele hoofdlijnen. – GTN 19, 1985, S. 442–449.
- 736 *ter Braak*, G.: Drentse havezaten. Van Huis te Anssen tot Huize Westrup. – Meppel 1985.
- 737 *Brake*, Klaus (Hrg.): Stadtentwicklungsgeschichte und Stadtplanung. – Beiträge der Universität Oldenburg zur Stadt- und Regionalplanung 2. Oldenburg 1985.
- 738 *Brönner*, Wolfgang und *Kretschmar*, Frank: Eine Fassade ist noch kein Denkmal. – DR 1, 1986, S. 9–11.
- 739 *Buch*, Felicitas: Bebaute Bereiche als Geschichtsquellen. Der historische Bestand im Spannungsfeld von Städtebau und Denkmalpflege. – DBW 14, 1985, S. 16–20.
- 740 *Cherry*, Gordon E. und *Sutcliffe*, Anthony R.: Planning Perspectives. An international journal of history, planning and the environment. – (Zeitschrift, 3 Hefte pro Jahr) 1, 1986ff.
- 741 Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz (Hrg.): Denkmalschutz-Informationen. – 9. Jahrgang (5 Hefte). Bonn 1985.
- 742 *von den Driesch*, Ursula: Een historisch-geografische kartering in het Münsterländchen (BRD). – HGT 3, 1985, S. 81–88.
- 743\* *Echter*, Claus-Peter (Hrg.): Ingenieur- und Industriebauten des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Nutzung und Denkmalpflege. – IMS 85/2. Berlin 1985.
- 744 *Echter*, Claus-Peter: Probleme der Denkmalpflege bei Anlagen zur Infrastruktur und der Industrie des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. – In: Echter, C.-P. (Hrg.): Ingenieur- und Industriebauten (s. Nr. 743), S. 9–18.
- 745 *Feldtkeller*, Andreas: Altstadtsanierung: zum Beispiel Tübingen. – AlSt 12, 1985, S. 195–218.
- 746 *Föhl*, Axel: Fabrik im Bild. – DR 1, 1986, S. 1–8.
- 747 *Frei*, Karl: Altstadtsanierung: zum Beispiel Eichstätt. – AlSt 12, 1985, S. 295–316.
- 748 *Gast*, J.A.: Een planologische fietstocht door Hollands midden. Leiden en het Oude Rijngedebied ten oosten van Leiden. – GTN XX, 1986, S. 101–108.

- 749 *Grassnick*, Martin: Das Problem einer möglichen Erweiterung historischer Stadtsysteme. – *AlSt* 12, 1985, S. 105–129.
- 750 *Grunsky*, Eberhard: Denkmalpflege und Neues Bauen der zwanziger Jahre. – *DBW* 15, 1986, S. 1–10.
- 751 *Hasenbring*, Brigitte: Dorferneuerung – Auftrag und Chance. – *Der Westerwald* 78, 1985, S. 175–178; 79, 1986, S. 3–6.
- 752 *Hennicken*, Dieter und *Roscher*, Volker: Entwerfen und wissenschaftliche Methode. Zum Amsterdamer Generalplan von 1934. – *AlSt* 12, 1985, S. 141–164.
- 753 *Hoekstra*, T.J. und *Krauwier*, M.: Archäologische Stadtforschung, innerstädtische Erneuerung und Denkmalschutz. Zur Bestandaufnahme verlorener und bedrohter archäologischer Untersuchungsflächen in Altstadtbereichen. – *SAGG* 3, 1985, S. 117–124.
- 754 *Hoffmann*, Hans-Christoph: Die Denkmalpflege in der Freien Hansestadt Bremen 1982 bis 1984. – *BrJ* 63, 1985, S. 143–186.
- 755 *ten Klooster*, W.Ph. und *de Vroome*, H.W.: Natuur en landschap. – In: Abrahamse, J. u.a. (Hrsg.): *Het Drentse landschap* (s. Nr. 159), S. 233–243.
- 756 *Knell*, Heiner: Vitruvs Entwurfsvorschriften zum Profanbau. – *MDAIRA* 92, 1985, S. 169–200.
- 757 *Kühne*, Günther: Zum Umgang mit technischen Denkmälern. – *Der Bär von Berlin. Jahrbuch 1985 des Vereins für die Geschichte Berlins*, S. 69–98.
- 758 *Lutz*, Dietrich: Einige Bemerkungen zur Ruinenstadt. – *DBW* 14, 1985, S. 96–102.
- 759 *Lutz*, Dietrich: Probleme der Stadtsanierung aus archäologischer Sicht. – *DBW* 14, 1985, S. 76–83.
- 760 *Maier*, Ferdinand u.a.: Nordumgehung Manching – Gewinn oder Verlust? – *ArchD* 4, 1985, S. 6–9.
- 761 *Marchant*, Peter: Stadterneuerung, zum Beispiel Wien. – *Stadt* 33, 1986, 1, S. 26–39; 62.
- 762 *Obrecht*, Jakob: Methoden zur Konservierung von Burgruinen. – *Nachrichten des Schweizer Burgenvereins* 59, 1986, S. 54–59.
- 763 *Planck*, Dieter: Aufgaben und Arbeitsweise der archäologischen Denkmalpflege. – *DBW* 14, 1985, S. 60–68.
- 764 *de Poel*, K.R. und *de Voeten*, L.A.J.: Landgoederen, buitenplaatsen en buitenhuizen/villa's in het gebied van de Utrechtse heuvelrug en rondom de stad Utrecht en Amersfoort; een planologische verkenning IV. – *Zeist* 1985.
- 765 *Precht*, Gundolf: Der archäologische Park Xanten. – *Heimatkalendar des Kreises Wesel* 7, 1985, S. 110–114.
- 766 *Reck*, Hans-Hermann: Anliegen und Ziele der Denkmaltopographie in Rheinland-Pfalz. Dargestellt am Beispiel des Landkreises Bitburg-Prüm. – *Die Eifel* 81, 1986, S. 19–21.
- 767 *Rheinisches Amt für Denkmalpflege*: Berichte über die Tätigkeit der Denkmalpflege 1980–1982. – *JRD* 30/31, 1985, S. 373–691.
- 768 *Schichtherle*, Helmut: Probleme der Archäologischen Denkmalpflege in den Seen und Mooren Baden-Württembergs. – *DBW* 14, 1985, S. 69–75.
- 769 *Schöller*, Peter: Städtepolitik, Stadtbau und Stadterhaltung in der DDR. – *EW* 81. Stuttgart 1986.
- 770 *Stähler*, Bernhard: Denkmalbegriff, denkmalschutzrelevante Satzungen und Denkmalschutz bei Bundesbehörden. Diss. Jur. Münster 1985.
- 771 *Strobel*, Richard: Gesamtanlagen – Bedeutung und Aufgaben für die Denkmalpflege. – *DBW* 14, 1985, S. 21–32.

- 772 *Tesdorpf*, Jürgen C.: Landschaftsverbrauch: Begriffsbestimmung, Ursachenanalyse und Vorschläge zur Eindämmung. Dargestellt an Beispielen Baden-Württembergs. – Berlin 1984.
- 773 *Vedral*, Bernhard: Altstadtsanierung und Wiederaufbauplanung in Freiburg i.Br (s. Nr. 150).
- 774 *Veroloet*, Jelier A.J. und *Bording*, J.: Cultuurhistorisch onderzoek landinrichting »Rouveen«. Stichting voor Bodemkartering. Rapport 1679. Wageningen 1985.
- 775 *Veroloet*, Jelier A.J. und *Mulder*, J.R.: Cultuurhistorisch onderzoek in het landinrichtingsgebied IJsselmonde. Stichting voor Bodemkartering. Rapport 1682. Wageningen 1985.
- 776 *Wulf*, Walter: Archäologische Baudenkmale in Friesland. – DN 5, 1985, S. 142–143.
- 777 *Wulf*, Walter: Aus der Arbeit der Inventarisierung (Bau- und Kunstdenkmale). – DN 5, 1985, S. 102–103.
- 778 *Wulf*, Walter: Archäologische Baudenkmale im Landkreis Wittmund. – DN 6, 1986, S. 29–30.

## V.2. Historische Umweltforschung

- 779 *Bätzing*, Werner: Die Alpen. Naturbearbeitung und Umweltzerstörung, eine ökologisch-geographische Untersuchung. – 2. Aufl. Frankfurt a.M. 1985.
- 780 *Behre*, Karl-Ernst: Die ursprüngliche Vegetation in den deutschen Marschengebieten und deren Veränderung durch prähistorische Besiedlung und Meeresspiegelbewegungen. – Verhandlungen der Gesellschaft für Ökologie 13, 1985, S. 85–96.
- 781\* Commission d'histoire de Flaran (Hrg.): L'approvisionnement des Villes de l'Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes. Centre Culturel de l'Abbaye de Flaran. Cinquièmes Journées internationales d'histoire 16–18 septembre 1983. – Publications Flaran 5. Auch 1985.
- 782 *Denecke*, Dietrich: Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten. – In: Herrmann, B. (Hrg.): Mensch und Umwelt (s. Nr. 786), S. 207–223.
- 783 *Dirlmeier*, Ulf: Zu den Lebensbedingungen in der mittelalterlichen Stadt: Trinkwasserversorgung und Abfallbeseitigung. – In: Herrmann, B. (Hrg.): Mensch und Umwelt (s. Nr. 786), S. 150–159.
- 784 *Grosjean*, Georges: Visuell-ästhetische Veränderungen der Landschaft. – In: Brugge, Ernst A. u.a. (Hrgg.): Umbruch im Berggebiet. Die Entwicklung der schweizerischen Berggebiete zwischen Eigenständigkeit und Abhängigkeit aus ökonomischer und ökologischer Sicht. Bern/Stuttgart 1984, S. 103–138.
- 785 *Grupe*, Gisela: Umwelt und Bevölkerungsentwicklung im Mittelalter. – In: Herrmann, B. (Hrg.): Mensch und Umwelt (s. Nr. 786), S. 24–34.
- 786\* *Herrmann*, Bernd (Hrg.): Mensch und Umwelt im Mittelalter. – Stuttgart 1986.
- 787 *Kania*, Rolf: Todesurteil für einen Fluß. Abwässerbeseitigung im Ruhrgebiet um die Jahrhundertwende. – JG 1986, 2, S. 22–29. X
- 788 *Kintz*, Jean-Pierre: L'approvisionnement en vivres des villes des pays du Main et du Rhin supérieur (XVIe-XVIIIe siècles). – In: Commission Flaran (Hrg.): L'approvisionnement (s. Nr. 781), S. 257–264.
- 789 *Plagemann*, V. (Hrg.): Industriekultur in Hamburg. Des Deutschen Reiches Tor zur Welt. – München 1984.
- 790 *Sutcliffe*, Anthony R.: Stadtpolitik und städtische Umwelt in Großbritannien zwischen 1875–1900: Zum Siegeszug der Stadthygiene. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrgg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 59–90.

### V.3. Historische Kartographie, Geschichte der Kartographie, Altkarten und historische Bildkunde

- 791 *Arentzen*, Jörg-Geerd: *Imago Mundi cartographica*. Studien zur Bildlichkeit mittelalterlicher Welt- und Ökumenekarten. – Münstersche Mittelalterschriften 53. München 1984.
- 792 *Aymans*, Gerhard: Die Preußische Katasteraufnahme im Herzogtum Kleve der Jahre 1731–38. – *Erdk* 40, 1986, S. 14–28.
- 793 *Banik-Schweitzer*, Renate: Historischer Atlas von Wien. – Österreich in Geschichte und Literatur mit Geographie 29, 1985, S. 34–36.
- 794 *Behr*, Hans-Joachim und *Heyen*, Franz-Josef (Hrgg.): *Geschichte in Karten*. Historische Ansichten aus den Rheinlanden und Westfalen. – Düsseldorf 1985.
- 795 *Bertinchamp*, Horst-Peter: Die Reproduktion alter Kartenwerke durch das Hessische Landesvermessungsamt. – In: Scharfe, W. u.a. (Hrgg.): *Colloquium* (s. Nr. 851), S. 187–193.
- 796 *Bliß*, Winfried: Die Karteninventare des Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz. – In: Scharfe, W. u.a. (Hrgg.): *Colloquium* (s. Nr. 851), S. 173–178.
- 797 *Boomgaard*, J.E.A.: *Holland in kaart en prent*. – Weesp 1984.
- 798 *Brosius*, Dieter (Bearb.): Historisch-landeskundliche Exkursionskarte von Niedersachsen 1:50 000. Blatt Stadthagen. – VIHLUG Göttingen 2, Teil 9. Hildesheim 1985.
- 799 *ter Brugge*, R.; *van den Bremen*, W.J. und *van Kampen*, C.A.: *Atlas van Nederland*. Deel 12: *Infrastructuur*. – 's-Gravenhage 1985.
- 800 *Busch*, Ursula; *Erschens-Kroll*, Christa; *Henn*, Volker und *Löffler*, Günter: *Bodennutzung um 1820 und 1980*. – *Geschichtlicher Atlas der Rheinlande* Lfg. 2. Köln 1985, Karten IV/4.1–IV/4.3 und Beiheft.
- 801 *Cüppers*, Heinz und *Rüger*, Christoph B.: *Römische Siedlungen und Kulturlandschaften*. – *Geschichtlicher Atlas der Rheinlande* Lfg. 2. Köln 1985, Karten III/1–III/2 und Beiheft.
- 802 *Donkersloot-De Vrij*, Marijke: *Oude kaarten en de geschiedenis van het landschap*. – Weesp 1985.
- 803 *Eckhard*, Albrecht (Hrg.): *Der Deichatlas des Johann Conrad Musculus von 1625/26*. – Faksimileausgabe. Oldenburg 1985.
- 804 *Egli*, Hans-Rudolf: Die Nidauer Feldmesser und ihre verwandschaftlichen Beziehungen. – In: Aerni, K. u.a. (Hrgg.): *Der Mensch in der Landschaft* (s. Nr. 1), S. 615–623.
- 805 *van Ermen*, Eduard; *van Mingroot*, Erik; *van Minnen*, Bart u.a.: *Limburg in kaart en prent, historisch-cartografisch overzicht van Belgisch en Nederlands Limburg*. – Tiel/Weesp 1985.
- 806 *Fehn*, Klaus und *Recktenwald*, Helmut: *Die Entstehung der Industriestädte II: St. Ingbert*. – *Geschichtlicher Atlas für das Land an der Saar*. Saarbrücken 1985, 4. Lieferung.
- 807 *Fried*, Pankraz: *Spätmittelalterliche Klöster in Schwaben 1300 bis 1500*. – In: *Historischer Atlas von Bayerisch-Schwaben* 2. Lieferung. 2. Aufl. Augsburg 1985, Karte VIII,14.
- 808 *Hall*, Thomas und *Ahlberg*, Nils: *Uppsala*. – *Scandinavian Atlas of Historic Towns* 4. Odense 1983.
- 809 *Hammer-Calvelti*, Madlena und *Calvelti*, Alfons: *Die Schweizerkarte von J.H. Weiss, 1800, im Vergleich mit zeitgenössischem Kartenschaffen*. – In: Aerni, K. u.a. (Hrgg.): *Der Mensch in der Landschaft* (s. Nr. 1), S. 625–644.

- 810 *Haubrichs*, Wolfgang; *Buchmüller*, Manfred und *Spang*, Rolf: Gewässer- und Siedlungsnamen nichtgermanischer Prägung. – In: Geschichtlicher Atlas für das Land an der Saar, Karte für die Lieferung 4. Saarbrücken 1985.
- 811 *Hellwig*, Fritz: Zur Geschichte der älteren Kartographie vom Mittelrhein und Moselland. – In: Landeshauptarchiv Rheinland-Pfalz (Hrg.): Mittelrhein und Moselland (s. Nr. 139), S. 10–42.
- 812 *Henning*, Gerhard: Die Nicolai'sche Sammlung in der württembergischen Landesbibliothek Stuttgart. Ein wenig bekanntes Dossier von Landkarten und Veduten des 17. und 18. Jahrhunderts. – NA 18, 1985, S. 49–54.
- 813 *Heslinga*, Marcus W.; *de Klerk*, Aad P.; *Schmal*, Henk; *Stol*, Taeke und *Thurkow*, Albert J.: Nederland in kaarten. Veranderingen van stad en land in vier eeuwen cartografie. – Ede/Antwerpen 1985.
- 814 Historischer Atlas von Bayerisch-Schwaben: 2. Lieferung. – Augsburg 1985.
- 815 Historische Luftaufnahmen von Berlin. – Berlin 1984.
- 816 *Junk*, Heinz-K.: Zum Quellenwert zweier »Vogelschauen« von Groningen aus dem 17. Jahrhundert. – In: Scharfe, W. u.a. (Hrgg.): Colloquium (s. Nr. 851), S. 97–102.
- 817 *Junk*, Heinz-K.: Die III. Lieferung des Deutschen Städteatlas. – AHKM 24, 1985, S. 19–22.
- 818 *Junk*, Heinz-K.: Städte Mittel- und Ostdeutschlands im Deutschen Städteatlas. Bemerkungen zur III. Lieferung. – NA 18, 1985, S. 215–230.
- 819 *Junk*, Heinz-K.: Der Westfälische Städteatlas. – In: Kamp, K. u.a. (Hrgg.): Kartographie im Nordwesten. Festschrift des Ortsvereins Münster der Deutschen Gesellschaft für Kartographie zum 25 jährigen Bestehen. Münster 1986.
- 820 *Junk*, Heinz-K.: Nachdrucke älterer Karten durch die deutschen Vermessungsverwaltungen 1. Teil. – AHKM 25, 1986, S. 12–13.
- 821 Kadastrale atlas Gelderland. Deel 1: Renkum, omvattende de kadastrale gemeenten Oosterbeek, Doorwerth, Renkum. – Arnhem 1985.
- 822 *Köhler*, Franz: Beiträge aus dem 200jährigen Verlagsschaffen in Gotha zur Entwicklung der Kartographie. – PM 129, 1985, S. 89–102.
- 823 *Kott*, Heinrich: Von Stettin bis Breslau. (s. Nr. 138).
- 824 *Kremb*, Klaus: Der frühgegenwärtige Raum in der Haas'schen »Situationskarte von den Ländern zwischen dem Rhein, Main und Neckar« (1789–1804). – DaGS 6. Darmstadt 1985.
- 825 *Krötz*, Werner: Die Industriestadt Oberhausen. – Geschichtlicher Atlas der Rheinlande Lfg. 2. Köln 1985, Karten IV/5 und Beiheft.
- 826 *Kühbach*, Hans-Theo: Von der Kunst, die Erde zu vermessen. 180 Jahre Landesvermessung – 160 Jahre Kataster im Bergischen. – Heimatjahrbuch für das Bergische Land 56, 1985, S. 7–15.
- 827 *Kupčik*, Iwan: Die kartographische Darstellung des bayerisch-böhmischen Grenzgebietes bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts. – In: Scharfe, W. u.a. (Hrgg.): Colloquium (s. Nr. 851), S. 139–151.
- 828 Landeshauptarchiv Rheinland-Pfalz (Hrg.): Mittelrhein und Moselland (s. Nr. 139).
- 829 *Lang*, Arend W.: Kleine Kartengeschichte Frieslands zwischen Ems und Jade. – Norden 1985.
- 830 *Lafrenz*, Jürgen: Historische Ortspläne als kognitive Repräsentationen. – In: Scharfe, W. u.a. (Hrgg.): Colloquium (s. Nr. 851), S. 73–86.
- 831 *Lindgren*, Uta: Eine Abstraktion des Weltbildes: Schemakarten. – GWU 36, 1985, S. 23–32.

- 832 *Lindner*, Klaus: Wredes »Krieges Carte von Schlesien« – die erste preußische Landesaufnahme Schlesiens.– In: Scharfe, W. u.a. (Hrsg.): Colloquium (s. Nr. 851), S. 39–53.
- 833 *Lindner*, Klaus: Die Stadt im Bild alter Karten und Pläne.– SAGG 3, 1985, S. 135–149.
- 834 *Lingenberg*, Heinz: Die drei ältesten Grundrisse Danzigs in ihrem historischen Wert.– In: Scharfe, W. u.a. (Hrsg.): Colloquium (s. Nr. 851), S. 125–138.
- 835 *Maurer*, Hans-Martin und *Schiek*, Siegwalt (Hrsg.): Alt-Württemberg in Ortsansichten und Landkarten von Andreas Kieser 1680–1687 Band 1–3.– Stuttgart 1985.
- 836 *Mayer-Wegelin*, Eberhard: Die ältesten fotografischen Stadtansichten von Frankfurt am Main.– Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst 59, 1985, S. 401–407.
- 837 *Meurer*, Peter H. (Hrsg.): Die Germania Wandkarte des Reinold Mercator (Duisburg 1590).– Monumenta cartographica Rhenaniae 3. Bad Neustadt an der Saale 1985.
- 838 *Meurer*, Peter H. und *Pfaehler*, Dietrich (Hrsg.): Speculum Orbis. Zeitschrift für alte Kartographie und Vedutenkunde.– Bad Neustadt an der Saale 1985 ff.
- 839 *Michel*, Hans A.: Die Kartensammlung Ryhiner der Stadt- und Universitätsbibliothek Bern, eine bibliothekarische, technische und wissenschaftliche Erschließungs- und Konservierungsaufgabe.– In: Aerni, K. u.a. (Hrsg.): Der Mensch in der Landschaft (s. Nr. 1), S. 589–599.
- 840 *Mroczek*, Peter und *Zögner*, Lothar: Die Erschließung alter Karten in der Staatsbibliothek Preußischer Kulturbesitz. Ein Erfahrungsbericht.– In: Scharfe, W. u.a. (Hrsg.): Colloquium (s. Nr. 851), S. 179–186.
- 841 *Musall*, Heinz: Festungskartographie vom 16. bis zum 18. Jahrhundert.– In: Musall, H. u.a. (Bearbb.): Landkarten (s. Nr. 141), S. 29–38.
- 842 *Musall*, Heinz: Die »Historische Weltkarte« im Atlas von Le Sage (1808/28) – Eine ungewöhnliche Karte zur Entdeckungsgeschichte.– In: Geodätische, photogrammetrische und kartographische Berichte I. Karlsruher Geowissenschaftliche Schriften, Reihe B: Vermessungswesen und Photogrammie 1. Karlsruhe 1985, S. 133–155.
- 843 *Musall*, Heinz; *Neumann*, Joachim und *Reinhard*, Eugen u.a. (Bearbb.): Landkarten aus vier Jahrhunderten (s. Nr. 141).
- 844 *Nauhaus*, Karl Eberhard: Das Emsland im Ablauf der Geschichte (Atlas).– Sögel 1984.
- 845 *Ratsma*, P. (Hrsg.): Historische plattegronden van Nederlandse steden; deel 2: Rotterdam.– Alphen aan den Rijn 1984.
- 846 *Reinhard*, Eugen: Inhalt und Wert alter Karten für die landeskundliche Forschung.– In: Musall, H. u.a. (Bearbb.): Landkarten (s. Nr. 141), S. 39–44.
- 847 *Reyer*, Herbert: Die ältesten Abbildungen der Stadt Witzzenhausen.– ZHG 90, 1985, S. 155–167.
- 848 *Salaba*, Maria: Die Kartensammlungen im Generallandesarchiv Karlsruhe.– In: Musall, H. u.a. (Bearbb.): Landkarten (s. Nr. 141), S. 9–11.
- 849 *Salomon*, Almuth (Bearb.): Historisch-landeskundliche Exkursionskarte von Niedersachsen 1:50000. Blatt Wangerland.– VIHLUG 2, Teil 10. Hildesheim 1986.
- 850 *Scharfe*, Wolfgang: Kartendrucke von Deutschland (bis 1945).– NA 18, 1985, S. 55–58.
- 851\* *Scharfe*, Wolfgang und *Jäger*, Eckhard (Hrsg.): Kartographiehistorisches Colloquium Lüneburg '84. Vorträge.– Berlin 1985.
- 852 *Schefold*, Max: Alte Ansichten aus Bayerisch-Schwaben (s. Nr. 149).

- 853 *Schulz*, Günther: Die ältesten Stadtpläne Berlins, 1652–1757. – Weinheim 1986.
- 854 *Schwind*, Werner: Kartographische Dokumentation früherer Kulturarten-(Landnutzungs)verteilungen in der Eifel. – Die Eifel 80, 1985, S. 274–277.
- 855 *Steegh*, Arthur: Monumentenatlas van Nederland. 1100 historische nederzettingen in kaart. – 3. Aufl. Zutphen 1985.
- 856 *Tiggesbäumker*, Günter: Zur Geschichte der Kartographie in Mittelfranken. – JHVM 92, 1984/85, S. 123–142.
- 857 *Unverhau*, Dagmar: Der Schlei-atlas von Johannes Mejer (1641). – In: Scharfe, W. u.a. (Hrsg.): Colloquium (s. Nr. 851), S. 103–123.
- 858 *Unverhau*, Dagmar: Die Schlei-atlanten von Johannes Mejer. – Nordelbingen. Beiträge zur Kunst- und Kulturgeschichte 54, 1985, S. 29–66.
- 859 *van de Ven*, G.P.; *Burggraaff*, J.P.; *Huisman*, P. u.a.: Atlas van Nederland. Deel 15: Water. – 's-Gravenhage 1986.
- 860 *Visser*, H. und *Kocks*, G.H. (Hrsg.): Vijf eeuwen Drenthe in kaart, prent en plaat. – 2. Aufl. Zaltbommel 1985.
- 861 *Voigt*, Otto: Eine Karte der Süderstadt [Verden] von 1730. – Heimatkalender für den Landkreis Verden 1985, S. 153–158.
- 862 *Wälchli*, Karl F.: Das Projekt einer »getreuen trigonometrischen Carte des Cantons Bern« um 1810. – In: Aerni, K. u.a. (Hrsg.): Der Mensch in der Landschaft (s. Nr. 1), S. 601–613.
- 863 *Weiter-Matysiak*, Barbara: Weinbau im Mittelalter. – Geschichtlicher Atlas der Rheinlande Lfg. 2. Köln 1985, Karten VII/2 und Beiheft.
- 864 *Wever*, E. und *ter Hart*, H.W.: Atlas van Nederland. Deel 11: Poort van Europa. – 's-Gravenhage 1985.
- 865 Wiener Stadt- und Landesarchiv und Boltzmann Institut für Stadtgeschichtsforschung (Hrsg.): Österreichischer Städteatlas. Blätter: Bregenz, Hallein, Kapfenberg, Kufstein, Linz, Marchegg, Wien mit Vorstädten 1829 und Vororten 1818–1821. – Wien 1986.
- 866 *Zandvliet*, Kees: »De groote waereld in 't kleen geschildert«. Nederlandse kartografie tussen middeleeuwen en de industriële revolutie. – Alphen a.d. Rijn 1985.
- 867 *Zögner*, Lothar: Berliner Stadtpläne und ihre Kartographen im 18. und 19. Jahrhundert. – In: Hofmeister, B. u.a. (Hrsg.): Berlin (s. Nr. 718), S. 201–221.
- 868 *Zögner*, Gudrun K. und *Zögner*, Lothar: Biographisches Lexikon der deutschen Kartenmacher (s. Nr. 151).

#### V.4. Orts- und Flurnamenforschung

- 869 *Bauer*, Reinhard: Flurnamensammlung in Bayern. Geschichte – Methode – Stand. – In: Schützeichel, R. (Hrsg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 299–303.
- 870 *Derks*, Paul: Die Siedlungsnamen der Stadt Essen. Sprachliche und geschichtliche Untersuchungen. – Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen 100. Essen 1985.
- 871 *Dietz*, Karlheinz: Die römischen und frühmittelalterlichen Namen Augsburgs. – FPABS 14, 1985, S. 79–115.
- 872 *Eichler*, Ernst: Probleme der linguistischen Behandlung von Flurnamen slawischer Herkunft im deutsch-slawischen Kontaktgebiet. – In: Schützeichel, R. (Hrsg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 256–265.

- 873 *Eichler*, Ernst: Probleme der Auswertung slawischer Orts- und Flußnamen in Nordostbayern. – Archiv für Geschichte von Oberfranken 65, 1985, S. 291–297.
- 874 *Eichler*, Ernst und *Walther*, Hans: Untersuchungen zur Ortsnamenkunde und Sprach- und Siedlungsgeschichte des Gebietes zwischen Mittlerer Saale und Weißer Elster. – DSFNS 35. Berlin 1984.
- 875 *Feigl*, Helmuth: Die Auswertung der Flurnamen für die Geschichtsforschung in Niederösterreich. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 363–374.
- 876 *Forster*, Klaus: Zur Flurnamenuntersuchung in England. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 109–112.
- 877 *Herrmann*, Erwin: Grenznamen und grenzanzeigende Begriffe (aus Erhebungen in Nordostbayern). – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 304–315.
- 878 *Hinrichsen*, Manfred: Flurnamen und Mehrsprachigkeit im deutsch-dänischen Interferenzraum. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 243–250.
- 879 *Hornung*, Maria: Der Stand der Flurnamenforschung in Niederösterreich. Möglichkeiten zur Schaffung eines Flurnamenbuches von Niederösterreich. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 356–362.
- 880 *de Klerk*, Aad P.: Het onderzoek van de Walcherse veldnamen. – SpHist 21, 1986, S. 60–65.
- 881 *Metzner*, Ernst Erich: Frühkarolingische Forstnamen im Mittelrheingebiet. »Flurnamen«-Befragungen als Beiträge zur frühmittelalterlichen Verfassungs- und Institutionsgeschichte des rhein-fränkischen Raums. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 571–599.
- 882 *Plath*, Helmut: Zur Bedeutung des Namens Hannover. – HannG 39, 1985, S. 91–110.
- 883 *Ramge*, Hans: Hessische Flurnamengeographie. Methodische und praktische Probleme am Beispiel von Bezeichnungen für Sonderland. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 690–693.
- 884 *Rosenfeld*, Hellmut: Flurnamen in der städtischen Straßennomenklatur als Geschichtsquelle. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 343–351.
- 885 *Schlimpert*, Gerhard: Flurnamen des Teltow und ihre Aussage für die Siedlungsgeschichte. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 251–255.
- 886 *Schub*, Robert: Ortswüstungen und Flurnamen. Zu Tradition, Wandel und Schwund von Wüstungsnamen in Franken. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 330–342.
- 887 *Schütz*, Joseph: Das sogenannte Banzer Reichsurbar als Quelle slawischer Ortsnamen in Oberfranken. – JFLF 46, 1986, S. 27–43.
- 888\* *Schützeichel*, Rudolf (Hrg.): Gießener Flurnamen-Kolloquium 1. bis 4. Oktober 1984. – Beiträge zur Namenforschung NF, Beiheft 23. Heidelberg 1985.
- 889 *Sonderegger*, Stefan: Probleme schweizerischer Flurnamenforschung. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 448–463.
- 890 *Sonderegger*, Stefan: Namengeschichte als Bestandteil der deutschen Sprachgeschichte. – In: Besch, W. u.a. (Hrsg.): Sprachgeschichte (s. Nr. 131), S. 2039–2067.
- 891 *Sonderegger*, Stefan: Terminologie, Gegenstand und interdisziplinärer Bezug der Namengeschichte. – In: Besch, W. u.a. (Hrsg.): Sprachgeschichte (s. Nr. 131), S. 2067–2087.

- 892 *Spang*, Rolf: Gewässernamentypen. – In: Geschichtlicher Atlas für das Land an der Saar. Karte für die Lieferung 4. Saarbrücken 1985.
- 893 *Trimpe Burger*, J.A.: Aardenburg-Rodanburg-Burg aan de Rudannâ. – Naamkunde 17, 1985, S. 335–346.
- 894 *von Vielsmeier*, Bernd: Zur Erhebung hessischer Flurnamen. – In: Schützeichel, R. (Hrg.): Flurnamen-Kolloquium (s. Nr. 888), S. 634–641.

## V.5. Reisebeschreibungen und zeitgenössische Darstellungen

- 895 *Becker*, Johann Nikolaus: Fragmente aus dem Tagebuche eines Reisenden in Neu-Franken. Hrg. von Wolfgang Griep. – Kleine Bibliothek der Aufklärung 1. Bremen 1985.
- 896 *Griep*, Wolfgang: Deutschsprachige Reiseliteratur 1700 bis 1810. Ein Forschungsprojekt an der Universität Bremen. – JHF 1984, 1985, S. 45–48.
- 897 *Piveteau*, Jean-Luc: La perception de l'espace au XVIIIe siècle à travers l'étude d'un cas: Uli Bräker. – In: Aerni, K. u.a. (Hrgg.): Der Mensch in der Landschaft (s. Nr. 1), S. 531–540.

## V.6. Planungsgeschichte

- 898 *Engeli*, Christian: Landesplanung in Berlin-Brandenburg. – Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik 75. Stuttgart 1986.
- 899 *Kastorff-Viehmann*, Renate: Stadtplanung im Ruhrgebiet um 1900. Vom Bebauungsplan für das Stadterweiterungsgebiet zum Generalsiedlungsplan für den Wirtschaftsraum. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrgg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 217–238.
- 900 *Kier*, Hiltrud: Die Stadterweiterungsplanung von Josef Stübben für die Kölner Neustadt ab 1880 – Versuche städtebaulicher und sozialer Differenzierung mit dem Instrument der Fluchtlinienplanung. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrgg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 153–168.
- 901 *Marcuse*, Peter: Das Raster als Stadtgrundriß: New York und »Laissez-Faire-Planung« im 19. Jahrhundert. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrgg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 191–216.
- 902 *Sabelberg*, Elmar: »Bonifica integrale« und Umbau der Stadtzentren. Raumplanerische Maßnahmen im faschistischen Italien. – SAGG 3, 1985, S. 129–134.
- 903 *Schäche*, Wolfgang: Architektur und Stadtplanung während des Nationalsozialismus am Beispiel Berlin. – In: Reichhardt, H. J. u.a.: Von Berlin nach Germania (s. Nr. 145), S. 9–34.
- 904 *Schubert*, Dirk: ...Ein neues Hamburg entsteht... Planungen in der Führerstadt Hamburg zwischen 1933–1945. – In: Frank, H. (Hrg.): Faschistische Architekturen (s. Nr. 659), S. 299–318.
- 905 *Schulz-Kleeßen*, Wolf-E.: Die Frankfurter Zonenbauordnung von 1891 als Steuerungsinstrument. Soziale und politische Hintergründe. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrgg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 315–342.
- 906 *Smets*, Marcel und *d'Herde*, Dirk: Die belgische Enteignungs-Gesetzgebung und ihre Anwendung als Instrument der städtebaulichen Entwicklung von Brüssel im 19. Jahrhundert. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrgg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 447–484.

- 907 *Vierneisel*, Christoph: Der differenzierte Fluchtlinienplan und Umlegungsplan für die Heidelberger Weststadt von 1891–1896. Der Städtebaureformer Reinhard Baumeister in der Planungspraxis. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrsg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 169–190.
- 908 *Weiland*, Andreas: Die Frankfurter Zonenbauordnung von 1891 – eine »fortschrittliche« Bauordnung? Versuch einer Entmystifizierung. – In: Rodriguez-Lores, J. u.a. (Hrsg.): Städtebaureform (s. Nr. 696), S. 343–388.

## Siglen der Reihen und Zeitschriften

AAAL	Acta Archaeologica Lundensia. Bonn, Lund
Aardrijkskunde	De Aardrijkskunde. Maatschappelijke Vorming en Milieuwetenschappen. De Pinte
ADN	Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Niedersachsen. Hannover
AE	Annales de l'Est. Nancy
AFSB	Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege. Berlin (Ost)
AGA	Aachener Geographische Arbeiten. Wiesbaden
AGIFUB	Abhandlungen des Geographischen Instituts der FU Berlin. Berlin
AGIUS	Arbeiten aus dem Geographischen Institut der Universität des Saarlandes. Saarbrücken
AHF-Info	AHF-Informationen = Arbeitsgemeinschaft außeruniversitärer historischer Forschungseinrichtungen in der Bundesrepublik Deutschland e.V. Informationen München
AHGA	Archiv für Hessische Geschichte und Altertumskunde. Darmstadt
AHKM	Arbeitskreis für Historische Kartographie, Mitteilungsblatt. Münster
AHVB	Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern. Bern
AHVM	Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein insbesondere das alte Erzbistum Köln. Düsseldorf
AJB	Das archäologische Jahr in Bayern. München
AlJb	Alemannisches Jahrbuch. Bühl/Baden
AlSt	Die alte Stadt. Stuttgart (Berlin, Köln, Mainz)
Altertum	Das Altertum. Berlin
Alt-Thüringen	Alt-Thüringen. Weimar
Anschnitt	Der Anschnitt. Mitteilungsblatt der Vereinigung der Freunde von Kunst und Kultur im Bergbau. Bochum
ArbInstStadtReg	Arbeitshefte des Instituts für Stadt und Regionalplanung der TU Berlin. Berlin
Archbelg	Archaeologica belgica. Brüssel
ArchD	Archäologie in Deutschland. Stuttgart
Archhist	Archaeologia historica (ČSSR). Brünn
ArchInfo	Archäologische Informationen. Mitteilungen zur Ur- und

- ArchKbl Frühgeschichte. Duisburg, Bonn  
 ArchMed Archäologisches Korrespondenzblatt. Mainz  
 ArchMitNWD Archaeologia Medievale. Florenz  
 ArchMitNWD Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland. Oldenburg  
 ArchNachrBad Archäologische Nachrichten aus Baden. Freiburg/Br.  
 Archplus Arch plus. Berlin  
 ArchR Archeologicky rozhledy. Prag  
 ArchSchweiz Archäologie in der Schweiz = Helvetia Archaeologica. Basel  
 AusgrF Ausgrabungen und Funde. Berlin (Ost)  
 AusgrFWestf Ausgrabungen und Funde in Westfalen-Lippe. Münster  
 AWNM Archeologische Werkgemeenschap Nederland, Monografiëen Vlaardingen  
 BAA British Archaeological Abstracts. London  
 BaGS Bamberger Geographische Schriften. Bamberg  
 It Baeken It Baeken. Leeuwarden  
 BaltSt Baltische Studien. Hamburg  
 BARIntSer British Archaeological Reports: International Series. Oxford  
 BARBritSer British Archaeological Reports: British Series. Oxford  
 BBG Basler Beiträge zur Geographie. Basel  
 BDL Berichte zur deutschen Landeskunde. Trier  
 BDLG Blätter für deutsche Landesgeschichte. Düsseldorf  
 BDN Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen. Hannover  
 BeJ Bentheimer Jahrbuch. Osnabrück  
 BelgTNG Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis. Gent  
 BerlGS Berliner Geographische Studien. Berlin  
 BerlHS Berliner Historische Studien. Berlin  
 BeT Bebyggelsehistorisk Tidskrift. Stockholm  
 BEVAS Tijdschrift van de Belgische Vereniging voor Aardrijkskundige Studies. Gent, Leuven  
 BGA Bonner Geographische Abhandlungen. Bonn  
 BGLO Beiträge zur Geschichte und Landeskunde Oberschlesiens. Sigmaringen  
 BGSMeu Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas. Linz  
 BH Badische Heimat. Freiburg i.Br.  
 BJ Bonner Jahrbücher. Bonn  
 BlH Blätter für Heimatkunde. Graz  
 BLOHist Beiträge zur Landeskunde von Oberösterreich. Historische Reihe. Linz/Donau  
 BLON Blätter für oberdeutsche Namenforschung. München  
 BoGA Bochumer Geographische Arbeiten. Paderborn  
 BoM Bodendenkmalpflege in Mecklenburg. Berlin  
 BraJ Braunschweigisches Jahrbuch. Braunschweig  
 BRGK Bericht der Römisch-Germanischen Kommission. Berlin  
 BrJ Bremisches Jahrbuch. Bremen  
 BROB Berichten van de Rijksdienst voor het oudheidkundig Bodem-

	onderzoek. Amersfoort
BS	Burgen und Schlösser. Braubach
BSPL	Bulletin de la Société Préhistorique Luxembourgeoise. Luxembourg
BuH	Burgenländische Heimatblätter. Eisenstadt
BullIVS	Bulletin IVS (Inventar Historische Verkehrswege der Schweiz. Bern
BullKNOB	Bulletin Koninklijke Nederlands Oudheidskundige Bond. Amsterdam
BV	Bayerische Vorgeschichtsblätter. München
BWS	Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Wiesbaden
BZGA	Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde. Basel
CampForsch	Campus-Forschung. Frankfurt/M.
Carinthia	Carinthia I. Zeitschrift für geschichtliche Landeskunde von Kärnten. Klagenfurt
CCMé	Cahiers de Civilisation Médiévale. Poitiers
CG	Colloquium Geographicum. Bonn
CSHG	Cambridge Studies in Historical Geography. Cambridge
DA	Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters. Köln
DaGS	Darmstadter Geographische Studien. Darmstadt
DBW	Denkmalpflege in Baden-Württemberg. Stuttgart
Denkm	Denkmalschutz. Bonn
DFW	Denkmalpflege und Forschung in Westfalen. Münster
DGS	Düsseldorfer Geographische Schriften. Düsseldorf
DN	Denkmalpflege in Niedersachsen. Hannover
DR	Denkmalpflege im Rheinland. Köln
DSFNS	Deutsch-Slawische Forschungen zur Namenkunde und Siedlungsgeschichte. Halle
DüJ	Düsseldorfer Jahrbuch. Düsseldorf
EBFH	Erlanger Bausteine zur Fränkischen Heimatforschung. Erlangen
EGA	Erlanger Geographische Arbeiten. Erlangen
Erdk	Erdkunde. Bonn
EsGA	Essener Geographische Arbeiten. Paderborn
ESJ	Economisch- en Sociaalhistorisch Jaarboek. 's Gravenhage
EVFW	Einführung in die Vor- und Frühgeschichte Westfalens. Münster
EW	Erdkundliches Wissen. Stuttgart
ExkÖAS	Exkursionen des Österreichischen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung. Linz/Donau
FADBW	Führer zu archäologischen Denkmälern in Baden-Württemberg. Stuttgart
FADD	Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland. Stuttgart
FBAM	Forschungen und Berichte der Archäologie des Mittelalters in Baden-Württemberg. Stuttgart

FBWS	Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte. Wien
FDL	Forschungen zur deutschen Landeskunde. Trier
FDN	Forschungen der Denkmalpflege in Niedersachsen. Hameln
FGH	Freiburger Geographische Hefte. Freiburg
FHVF	Führer zur hessischen Vor- und Frühgeschichte. Stuttgart
FO	Fornvännen. Stockholm
FPABS	Forschungen zur provinzialrömischen Archäologie in Bayerisch-Schwaben. Augsburg
Francia	Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte. Sigmaringen
FrGH	Frankfurter Geographische Hefte. Frankfurt a.M.
FrühmaSt	Frühmittelalterliche Studien. Berlin
FundbBW	Fundberichte aus Baden-Württemberg. Stuttgart
FundbH	Fundberichte aus Hessen. Wiesbaden
GB	Geographica Bernensia, Reihe G: Grundlagenforschung. Bern
GeoAbstr	Geo Abstracts. Norwich
GeogrA	Geografiska Annaler, Ser B. Stockholm
GeogrBer	Geographische Berichte. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft der DDR. Gotha, Leipzig
GeogrČas	Geografický Časopis. Preßburg
GeogrHist	Geographica Historica. Bonn
GeogrJ	The Geographical Journal. London
GeogrRdsch	Geographische Rundschau. Braunschweig, Berlin, Hamburg
GeogrSch	Geographie und Schule. Köln
Geolit	Geolit. Braunschweig
Germ	Germania. Mainz
GermSlav	Germania Slavica. Berlin
GGA	Göttinger Geographische Abhandlungen. Göttingen
GGs	Gießener Geographische Schriften. Gießen
GH	Geographica Helvetica. Schweizerische Zeitschrift für Geographie und Völkerkunde. Bern
GöJb	Göttinger Jahrbuch. Göttingen
GTN	Geografisch tijdschrift (NL). Amsterdam
GWU	Geschichte in Wissenschaft und Unterricht. Stuttgart
GWZ	Geist und Werk der Zeiten. Arbeiten aus dem historischen Seminar der Universität Zürich. Zürich
GZ	Geographische Zeitschrift. Stuttgart
HannG	Hannoversche Geschichtsblätter. Hannover
HaZ	Harz-Zeitschrift. Bad Harzburg
HČ	Historický Časopis. Preßburg
Heimat	Die Heimat. Zeitschrift für Natur- und Landeskunde von Schleswig-Holstein und Hamburg. Neumünster
HeimatNiederrh	Die Heimat. Zeitschrift für niederrheinische Heimatpflege. Krefeld
Heimen	Heimen. Oslo

Helinium	Helinium. Wetteren
HG	Hansische Geschichtsblätter. Köln, Düren
HGA	Heidelberger Geographische Arbeiten. Heidelberg
HGRS	Historical Geography Research Series. Norwich
HGS	Hamburger Geographische Studien. Hamburg
HGT	Historisch-Geografisch Tijdschrift. Utrecht
HistG	Historická Geografie. Prag
HJb	Historisches Jahrbuch. München, Freiburg
HJL	Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte. Marburg/Lahn
Holland	Holland-regionaal-historisch tijdschrift. Den Haag
HTD	Historisk Tidsskrift (DK). Kopenhagen
HTF	Historisk Tidsskrift foer Finland. Helsingfors
HTN	Historisk Tidsskrift (Norwegen). Oslo
HZ	Historische Zeitschrift. München, Berlin
IGeogr	Irish Geography. Dublin
IGS	Innsbrucker Geographische Studien. Innsbruck
IMGEuregio	Informationen und Materialien zur Geographie der Euregio Maas-Rhein. Aachen
IMS	Informationen zur modernen Stadtgeschichte. Berlin
JbEH	Jahrbuch des Emsländischen Heimatbundes. Meppen
JbH	Jahrbuch für Hausforschung. Sobornheim
JBL	Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte. Berlin
JbOM	Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland. Vechta
JDA	Journal of Danish Archaeology. Odense
JdG	Jahresberichte für deutsche Geschichte, N.F. Berlin (Ost)
JFLF	Jahrbuch für Fränkische Landesforschung. Neustadt/Aisch
JG	Journal für Geschichte. Weinheim
JGGB	Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern. Bern
JGMO	Jahrbuch für die Geschichte in Mittel- und Ostdeutschland. Tübingen
JGO	Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. Stuttgart
JHF	Jahrbuch für historische Forschung in der Bundesrepublik Deutschland. München
JHistGeogr	Journal of Historical Geography. London
JHVD	Jahrbuch des Historischen Vereins Dillingen. Dillingen a.d. Donau
JHVM	Jahrbuch des Historischen Vereins für Mittelfranken. Ans- bach
JHVSU	Jahresbericht des Historischen Vereins für Straubing und Umgebung. Straubing
JLN	Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich. Wien
JMM	Jahrbuch der Männer vom Morgenstern. Bremerhaven
JMV	Jahresschrift für mitteldeutsche Vorgeschichte. Berlin (Ost)
JOM	Jahrbuch des oberösterreichischen Musealvereins. Linz
JRD	Jahrbuch der Rheinischen Denkmalpflege. Kevelaer
JRGZ	Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums

- JSGO Mainz, Berlin  
Jahrbuch der Schweizer Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte. Zürich
- JUH Journal of Urban History. Beverley Hills u.a.
- JwestdL Jahrbuch für Westdeutsche Landesgeschichte. Koblenz
- JWG Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Berlin (Ost)
- KaufbGBl Kaufbeurer Geschichtsblätter. Kaufbeuren
- KGS Kieler Geographische Schriften. Kiel
- KGA Kölner Geographische Arbeiten. Köln
- KHKM Kwartalnik Historii Kultury Materialnej. Warschau
- Kunde Die Kunde. Hildesheim
- KurtrJb Kurtrierisches Jahrbuch. Trier
- LHV Luzerner Historische Veröffentlichungen. Luzern
- LocHist Local Historian. London
- LondRSG The London Research Series in Geography. London
- LS Landschaftsstudies. Wageningen
- LSAK Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte.  
Bonn
- MA Le Moyen Age. Brüssel
- MaGA Mannheimer Geographische Arbeiten. Mannheim
- MaGS Mainzer Geographische Studien. Mainz
- MainSt Mainfränkische Studien. Würzburg
- MarbGS Marburger Geographische Schriften. Marburg
- MarbOstf Marburger Ostforschungen. Marburg
- MatVFBW Materialhefte zur Vor- und Frühgeschichte in Baden-Württemberg. Stuttgart
- MBGK Mühlhäuser Beiträge zur Geschichte und Kulturgeschichte.  
Mühlhausen
- MBVF Münchner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichte. München
- MDAIRA Mitteilungen des Deutschen Archäologischen Instituts, Römische Abteilung. Frankfurt/M
- MedArch Medieval Archaeology. London
- MemmGBl Memminger Geschichtsblätter. Memmingen
- MGA Münstersche Geographische Arbeiten. Paderborn
- MGGH Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg.  
Wiesbaden
- MGGL Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft zu Lübeck.  
Lübeck
- MGGM Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in München.  
München
- MGSL Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde.  
Salzburg
- MIÖG Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung. Graz, Köln
- MJGK Mainfränkisches Jahrbuch für Geschichte und Kunst. Würzburg

ML	Monumenten en Landschappen. Brüssel
MMLE	Mitteilungen des Museumsvereins Lauriacum-Enns, Neue Folge. Enns
MÖGG	Mitteilungen der österreichischen Geographischen Gesellschaft. Wien
MS	Mittelalterliche Studien. Leipzig
MSSW	Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie. Kallmünz/Regensburg
MVRG	Medieval Village Research Group. Annual report. London
MZ	Mainzer Zeitschrift. Mainz
NA	Nordost-Archiv. Zeitschrift für Kulturgeschichte und Landeskunde. Lüneburg
Naamkunde	Naamkunde. Amsterdam, Löwen
NAFN	Neue Ausgrabungen und Forschungen in Niedersachsen. Hildesheim
NAN	Neues Archiv für Niedersachsen. Göttingen
NassAnn	Nassauische Annalen. Wiesbaden
NDV	Nieuwe Drentse Volksalmanak. Cultureel Jaarboek voor Drenthe. Assen
Niedersachsen	Zeitschrift Niedersachsen. Hannover
NGS	Nederlandse Geografische Studies. Utrecht
NHJ	Noordbrabants Historisch Jaarboek. 's-Hertogenbosch
NJb	Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte. Hildesheim
NNU	Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte. Hildesheim
NÖP	Det Nordiske Ødegårdsprojekt Publikasjon. Kopenhagen
NordfrJb	Nordfriesisches Jahrbuch, Neue Folge. Bräist
ÖGLG	Österreich in Geschichte und Literatur mit Geographie. Wien
Offa	Offa. Neumünster
OHB	Overijsselse Historische Bijdragen. Zwolle
OJ	Oldenburger Jahrbuch. Oldenburg
OJA	Oxford Journal of Archaeology. Oxford
OM	Osnabrücker Mitteilungen. Osnabrück
PamArch	Památky Archeologické. Prag
PastPres	Past and Present. A Journal of Historical Studies. Oxford
PGR	Polish Geographical Review = Przegląd Geograficzny. Warschau
PHB	Planning History Bulletin. Huntingdon, Cambridgeshire
PHG	Progress in Human Geography. London
PKSN	Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet. Hildesheim
PM	Petermanns Geographische Mitteilungen. Gotha
PSG	Passauer Schriften zur Geographie. Passau
PSHIGDL	Publications de la Section Historique de l'Institut Grand-Ducal de Luxembourg. Luxemburg
PZ	Prähistorische Zeitschrift. Berlin

PZP	Przegląd Zachodniopomorski. Posen, Warschau
QSBG	Quellen und Studien zur baltischen Geschichte. Bonn
QWVF	Quellenschriften zur Westdeutschen Vor- und Frühgeschichte. te. Bonn
RB	Regio Basiliensis. Basler Zeitschrift für Geographie. Basel
RevHist	Revue Historique. Paris
RevGe	Revue Géographique de l'Est. Nancy
RevN	Revue du Nord. Lille
RGS	Regensburger Geographische Schriften. Regensburg
RH	Rheinische Heimatpflege. Pulheim
RhAusgr	Rheinische Ausgrabungen. Bonn
RhV	Rheinische Vierteljahrsblätter. Bonn
SAGG	Siedlungsforschung. Archäologie - Geschichte - Geographie. Bonn
SaGA	Salzburger Geographische Arbeiten. Salzburg
SFNIL	Studien und Forschungen aus dem Niederösterreichischen Institut für Landeskunde. Wien
SFSS	Schriften des Komitees der Bundesrepublik Deutschland zur Förderung der Slawischen Studien. Köln
SG	Stadt und Geschichte. Freiburg i.Br.
SGA	Studien zur Geschichte des Alltags. Münster
SGM	Scottish Geographical Magazine. Edinburgh
SGS	Stuttgarter Geographische Studien. Stuttgart
SHPE	Studies in History, Planning and the Environment. London
SHR	Stichtse Historische Reeks. Utrecht
Siegerland	Siegerland. Blätter des Siegerländer Heimatvereins. Siegen
SJH	Scandinavian Journal of History. Stockholm
SlavFo	Slawische Forschungen. Köln
SLW	Siedlung und Landschaft in Westfalen. Münster
SMGKL	Schriften zur mecklenburgischen Geschichte, Kultur und Landeskunde. Köln
SNMP	Sbornik Národního Musea v Praze. Prag
SocRur	Sociologia Ruralis. Zeitschrift der Europäischen Gesellschaft für ländliche Soziologie. Assen
SPG	Stadt-Planung-Geschichte. Hamburg
SpHist	Spiegel Historiae. Bussum
Stadt	Stadt. Zeitschrift für Wohnungs- und Städtebau. Hamburg
Stadtbauwelt	Stadtbauwelt. Beigabe zu: Bauwelt. Berlin
Städteforschung	Städteforschung Reihe A: Darstellungen; Reihe B: Bibliographie; Reihe C: Quellen. Köln
StGe	Stadt in der Geschichte. Sigmaringen
StJb	Stader Jahrbuch. Stade
StorC	Storia della Città. Mailand
StorU	Storia Urbana. Mailand
SUF	Schriften zur Ur- und Frühgeschichte. Berlin
SUH	Studies in Urban History. London

SVHAN	Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas von Niedersachsen. Göttingen
SwdS	Südwestdeutsche Schriften. Mannheim
SWS	Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Ostfildern
Technikgeschichte	Technikgeschichte. Berlin
TGS	Tübinger Geographische Studien. Tübingen
THF	Trierer Historische Forschungen. Trier
TIBG	Transactions of the Institute of British Geographers, New Series. London
TownPlannR	Town Planning Review. Liverpool
TZGTL	Trierer Zeitschrift für Geschichte und Kunst des Trierer Landes. Trier
UH	Unsere Heimat. Zeitschrift des Vereins für Landeskunde von Niederösterreich. Wien
VAIF	Veröffentlichungen des Alemannischen Instituts Freiburg. Bühl/Baden
VAR	Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung. Hannover
VBGK	Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur. München
VGHL	Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Lübeck
VHVO	Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg. Regensburg
VIHLUG	Veröffentlichungen des Instituts für Historische Landesforschung der Universität Göttingen. Hildesheim
VIMR	Veröffentlichungen des Instituts für mittelalterliche Realienkunde Österreichs. Wien
VKGLBW	Veröffentlichungen der Kommission für Geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg. Stuttgart u.a.
VKSL	Veröffentlichungen der Kommission für Saarländische Landesgeschichte und Volksforschung. Saarbrücken
VoFo	Vorträge und Forschungen. Sigmaringen
VSGK	Veröffentlichung der Schweizer Geographischen Kommission. Basel
VSWG	Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart
VZAGA	Veröffentlichungen des Zentralinstituts für Alte Geschichte und Archäologie der Akademie der Wissenschaften der DDR. Berlin (Ost)
WAGGDDR	Wissenschaftliche Abhandlungen der Geographischen Gesellschaft der Deutschen Demokratischen Republik. Gotha, Leipzig
WegedForsch	Wege der Forschung. Darmstadt
Westerheem	Westerheem. Vlaardingen
Westfalen	Westfalen. Hefte für Geschichte, Kunst und Volkskunde.

	Münster
WF	Westfälische Forschungen. Münster
WGA	Würzburger Geographische Arbeiten. Würzburg
WGS	Westfälische Geographische Studien. Münster
WiS	Wirtschaftsgeographische Studien. Wien
WürttF	Württembergisch Franken. Schwäbisch Hall
WuGS	Wuppertaler Geographische Studien. Wuppertal
WZUJena	Wissenschaftliche Zeitschrift der Friedrich-Schiller-Universität Jena, Gesellschaftswissenschaftliche Reihe. Jena
ZA	Zeitschrift für Archäologie. Berlin (Ost)
ZAA	Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie. Frankfurt/M.
ZAM	Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters. Köln
ZBG	Zeitschrift des Breisgau-Geschichtsvereins. Freiburg/Br.
ZBLG	Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte. München
ZF	Zeitschrift für Festungsforschung. Dortmund
ZfG	Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. Berlin (Ost)
ZGO	Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins. Stuttgart
ZGSaar	Zeitschrift für die Geschichte der Saargegend. Saarbrücken
ZGSHG	Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Kiel
ZHF	Zeitschrift für Historische Forschung. Berlin
ZHG	Zeitschrift des Vereins für Hessische Geschichte und Landeskunde. Kassel u.a.
ZHVS	Zeitschrift des Historischen Vereins für Schwaben. Augsburg
ZKF	Zeitschrift für Kulturtechnik und Flurbereinigung. Berlin, Hamburg
ZO	Zeitschrift für Ostforschung. Marburg
ZSAK	Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte. Basel
ZT	Zeeuws Tijdschrift. Middelburg
ZVHG	Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Hamburg
ZVLGA	Zeitschrift des Vereins für Lübecker Geschichte und Altertumskunde. Lübeck
ZWLG	Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte. Stuttgart

## Autorenregister zur Bibliographie

- Abels, Björn-Uwe 217-218  
 Abrahamse, J. 159  
 Aerni, Klaus 1-2, 41, 500  
 Agache, Roger 219  
 Ahlberg, Nils 808  
 Ahrens, Karl-Heinz 6  
 Albers, Gerd 637  
 Albert, Winfried 323  
 Alexandersson, Gunnar 507  
 Altermann, Manfred 92  
 Ambrosiani, Björn 567  
 Andersen, H. Hellmuth 329  
 Arand, Werner 728  
 Arentzen, Jörg-Geerd 791  
 Arnold, Volker 80, 221  
 Assion, Peter 414  
 Augustyn, B. 415  
 d'Aujourd'hui, Rolf 8, 589  
 Aymans, Gerhard 792  
 Bach, Herbert 603  
 Bachmann, Hanns 508  
 Bader, Frido J. Walter 638  
 Bätzing, Werner 779  
 Bahrtdt, Hans Paul 509  
 Bakermans, M.M.G.J. 729  
 Bakker, F.J. 543  
 Bakker, T.W.M. 160  
 Bandi, Hans-Georg 152  
 Banik-Schweitzer, Renate 9, 639-640, 793  
 Banse, Horst 81  
 Barraud, Christine 417  
 Bartel, Klaus 222-224  
 Baudelle, G. 714  
 Bauer, Joachim 591  
 Bauer, Reinhard 153, 869  
 Baumgartner, Georg 130  
 Beaussart, Philippe 225  
 Bechtluft, Horst H. 161  
 Becke, Andreas 604  
 Becker, Helmut 82, 226  
 Becker, Johann Nikolaus 895  
 Beenakker, J.J.J.M. 418  
 Behr, Hans-Joachim 794  
 Behre, Karl-Ernst 43, 780  
 Berendsen, H.J.A. 162, 641  
 Berendt, Willy 510  
 Bergbrede, Günter 642  
 Berger, Arthur 227  
 Bertinchamp, Horst-Peter 795  
 Besch, Werner 131  
 Beukenkamp, P.C. 641  
 Bieleman, J. 419, 472  
 Bierbrauer, Volker 330-331  
 Billert, Andreas 731  
 Billig, Gerhard 83  
 Binggeli, Valentin 473  
 Bitter, Uvo 719  
 Bitterli-Waldvogel, Thomas 44  
 Bjerknes, Kristian 732  
 le Blan, Marie 662  
 Blaschke, Karlheinz 84  
 Bliß, Winfried 796  
 Blok, D.P. 181  
 Blomkvist, Nils 11  
 Bobert, E. 733  
 Bock, Hans-Hermann 734  
 Bodenschatz, Harald 643  
 Boenke, Susan 129  
 Boersma, J.W. 605  
 Bogucka, Maria 606-608  
 de Bont, Chris 735  
 Boockmann, Hartmut 609  
 Boomgaard, J.E.A. 797  
 Bording, J. 774  
 Borger, Guus J. 332  
 Borger, Hugo 568  
 Borsi, Franco 644  
 Bos, Jurjen M. 132, 163, 348, 420, 610  
 Bosinski, Gerhard 228  
 Bottema, S. 159  
 Boucly, Jean-Louis 557  
 Bourgeois, Jean 27  
 Bouwens, A.P. 421  
 Bouwer, K. 164  
 van Boven, M. 511  
 ter Braak, G. 736  
 Braasch, Otto 229-231  
 Brachmann, Hansjürgen 333  
 Bradel, Vincent 645  
 Brake, Klaus 737  
 Brandt, Karl-Heinz 512  
 Brede, Helmut 646

- Brednich, Rolf W. 414  
 van den Bremen, W.J. 799  
 Bremer, J.T. 165  
 Breuer, Rüdiger 647  
 van den Broecke, P.W. 232  
 Brönnner, Wolfgang 738  
 Brogiato, Heinz-P. 12, 38  
 Brosius, Dieter 798  
 Brown, R. Allen 334  
 Bruckmann, Heinrich 648  
 ter Brugge, R. 799  
 de Bruin, M.P. 335  
 Brulet, Raymond 233  
 Buch, Felicitas 739  
 Buchmüller, Manfred 810  
 Budmiger, Klaus 1  
 Büngert, H. 513  
 Buiks, Chr. 166  
 Buis, J. 167  
 Buist, M.G. 181  
 Burggraaff, J.P. 859  
 Burmeister, Karl Heinz 611  
 Burnett, John 649  
 Buruma, M.H. 159  
 Busch, Ursula 800  
 Cabal, Michel 234  
 Cahen, Daniel 235  
 Calvetti, Alfons 809  
 Caprasse, J.M. 208  
 Casparie, W.A. 236  
 Castel, I.I.Y. 160  
 Cattelain, P. 237  
 Cauldie, Erich 476  
 Cherry, Gordon E. 740  
 Chiffelle, Frédéric 500  
 Christlein, Rainer 238  
 Christoffel, Udo 650  
 Chropovsky, B. 85  
 Cima, Marco 168  
 Claes, P. 239  
 Clausen, Otto 422  
 Claval, Paul 514  
 Claval-Lévêque, Monique 240  
 Cnattingius, Nann 569  
 Coblenz, Werner 336  
 Coccia, Stefano 169  
 Comaille, Laurent 474  
 Corino, Mario 168  
 Cortenraad, M.I.J.G. 501  
 Cortie, C. 715  
 Cüppers, Heinz 801  
 Curdy, Philippe 264  
 Dalcher, Peter 119  
 Dannheimer, Hermann 337  
 Dauber, Reinhard 651  
 Decker, Viktor 538  
 Deckers, P.H. 284  
 Dehmel, Wilhelm 716  
 Deja, Walentyna 555  
 Dekker, C. 338  
 Delmée, Jean 475  
 Demanet, J.C. 239  
 Demel O.T, Bernhard 339  
 Denecke, Dietrich 13-14, 86, 340, 782  
 Derks, Paul 870  
 Derville, Alain 570  
 Dezert, Bernard 652  
 Diepenhofen, Wilhelm 653  
 Dietz, Karlheinz 871  
 Dijkstra, K. 170  
 Dikov, N.N. 87  
 Dimt, Gunter 423  
 Dirlmeier, Ulf 783  
 Docquier, Jules 235  
 Döppert, Michael 424  
 Donat, Peter 241  
 Donkersloot-De Vrij, Marijke 802  
 von den Driesch, Ursula 134, 742  
 van Durme, L. 88  
 Dusek, Sigrid 341  
 Dziegieć, Elżbietá 555  
 Eberhardt, Hans 571  
 Echter, Claus-Peter 743-744  
 Eckart, Karl 502  
 Eckhard, Albrecht 803  
 Eckhardt, Wilhelm A. 572  
 Eckstein, Günter 89  
 Egli, Hans-Rudolf 1, 47, 171, 804  
 Eichler, Ernst 872-874  
 Eiler, Klaus 573  
 Eiyneck, Andreas 365  
 Elzinga, G. 612  
 Endres, Rudolf 515, 613  
 Engeli, Christian 898  
 van Engelsdorp-Gastelaars, R. 711  
 Erdmann, Claudia 654  
 Erdmann, Wolfgang 574-575  
 van Ermen, Eduard 805

- Erschens-Kroll, Christa 800  
van Es, Willem A. 172  
van der Esch, C. 425  
Escher, Felix 516  
Euwens, Jan-Wellem 426  
Eveillard, James 242  
Everts, F.H. 160  
Facta, Franco 168  
Falter, Felix 656  
Faust, Ulrich 135  
Fehl, Gerhard 657-658, 665, 696  
Fehn, Klaus 14, 48-49, 90, 806  
Fehring, Günter P. 17, 517  
Feigl, Helmuth 875  
Feldtkeller, Andreas 745  
Felicciati, Pierluigi 169  
Filgis, Meinrad N. 558  
Fingerlin, Gerhard 243  
Finke, Walter 342-343  
Fischer, Bernd 344  
Fischer, Thomas 244  
Flückiger, Markus 427  
Föhl, Axel 746  
Först, Elke 245  
Forster, Klaus 876  
Francovich, Ricardo 174  
Frank, Hartmut 659  
Frank, Werner Hartmut 136  
Frankewitz, Stefan 428  
Frei, Hans 173, 518-519  
Frei, Karl 747  
Frerichs, Klaus 246  
Freytag, Hans-Joachim 345  
Frézouls, Edmond 559  
Fried, Pankraz 807  
Fritzsche, Claus 346  
Funke, Heinrich 576  
Furrer, Benno 175  
Gabler, August 429  
Gallusser, Werner A. 176, 500  
Ganslmeier, Robert 91  
Gast, J.A. 748  
Gaubatz, Anita 247  
Gauert, Adolf 347  
Gechter, Michael 50, 248  
van Geel, B. 348  
Gendel, Peter A. 249  
Gensicke, Hellmuth 120  
Gerding, M.A.W. 137  
Gerlich, Alois 154  
Germundsson, Tomas 18  
Geupel, Kristina 250  
Gieselmann, Reinhard 717  
Giesler, Jochen 520  
Gijssels, Gilbert 249  
Gilles, Karl-Josef 251-252  
Girardot, Alain 430  
Gläser, Manfred 577-578  
Glettler, Monika 660  
Gob, André 253  
Godoli, Ezio 644  
Gömmel, Rainer 614  
Göransson, Solve 178  
Göricke, Günter 300  
Götschmann, Dirk 179  
Gottschalk, M.K. Elisabeth 349  
Graafen, Rainer 19  
Graham, B.J. 350  
Grassnick, Martin 749  
Griep, Wolfgang 896  
Grimm, Claus 661  
Gringmuth-Dallmer, Eike 92, 351-353  
Grislain, Jacqueline 662  
Groenendijk, Henny 51, 93, 254  
Gröning, Gert 477  
Grosjean, Georges 784  
Grote, Klaus 255, 354  
Grütter, Hans 256  
Grunsky, Eberhard 750  
Grupe, Gisela 785  
Gühne, Arndt 615  
van Haaff, G. 94  
Habovštiak, Alojz 355  
Häbel, Hans-Joachim 663  
Hägermann, Dieter 356, 579  
Händler, Harald 95  
Händler-Lachmann, Barbara 664  
Hänsel, Bernhard 257  
Häusler, Wolfgang 121  
Hagemann, Gunter 521  
Hagn, Herbert 580  
Hajema, R. 478  
Halbaut, Hubert 258  
Halfer, Manfred 357  
Hall, Thomas 522, 808  
Hallewas, Daan P. 358  
van Ham, W.A. 359  
Hammarström, Ingrid 523

- Hammel, Rolf 360–361, 524, 581  
 Hammer-Calvelti, Madlena 809  
 Hanke, Reinhard 525  
 Hanoune, Roger 362  
 Hanschmidt, Alwin 526  
 Harlander, Tilman 665  
 Harsema, O.H. 259  
 ter Hart, H.W. 864  
 Harten, J.D.H. 180  
 Harvey, M. 431  
 Hasenbring, Brigitte 751  
 Haubrichs, Wolfgang 96, 810  
 Haumann, Heiko 660  
 Hauswald, Kurt 260  
 Hayen, Hajo 97  
 van Heeringen, R.M. 560  
 von Hehn, Jürgen 479  
 Heike, Otto 527  
 Heineberg, Heinz 52  
 Heinemeyer, Karl 582  
 Heinrich-Hampf, Vroni 666  
 Helas, Viktor 667  
 Held, Wieland 616  
 Hellbernd, Franz 617  
 Heller, Hartmut 668–669  
 Hellmuth, Eckhart 432  
 Hellwig, Fritz 811  
 Henn, Volker 800  
 Hennicken, Dieter 752  
 Henning, Gerhard 812  
 d'Herde, Dirk 906  
 Heringa, J. 181  
 Hernes, Ivar 433  
 Herrmann, Bernd 786  
 Herrmann, Erwin 363, 528, 877  
 Herrmann, Joachim 122  
 Herteig, Asbjørn E. 53  
 Herzig, Heinz E. 2, 261  
 von Hesberg, Henner 561  
 Heslinga, Marcus W. 813  
 van Heuveln, B. 480  
 Heyen, Franz-Josef 794  
 van Heyning, Hilde 249  
 Hinrichs, Boy 434  
 Hinrichs, Ernst 20  
 Hinrichsen, Manfred 878  
 Hirte, Christian 262  
 Hodgson, J. 289  
 Hoekstra, T.J. 583, 753  
 Hösl, Wolfgang 670  
 Hoffmann, Hans-Christoph 754  
 Hofmann, Michael 344  
 Hofmann, Wolfgang 54  
 Hofmeister, Burkhard 529, 718  
 Hornung, Maria 879  
 Hottes, Karlheinz 182  
 Huber, Martin 503  
 Huisman, P. 859  
 Huse, Norbert 671  
 Hyldtoft, Ole 672  
 Jachomowski, Dirk 481  
 Jacques, Alain 263  
 Jäger, Eckhard 851  
 Jätzold, Ralph 183  
 Jahn, Joachim 584, 673  
 Janssen, Wilhelm 618  
 Jaritz, Gerhard 21  
 Jilek, Heinrich 22  
 Jonas, Stephan 530  
 Junk, Heinz-K. 55, 98, 816–820  
 Kaenel, Gilbert 264  
 Kaiser, Peter 435  
 Kajzer, Leszek 436  
 Kalić, Jovanka 364  
 van Kampen, C.A. 799  
 Kania, Rolf 787  
 Kappelhof, A.C.M. 437  
 Karger, Adolf 619  
 Karsemeijer, H.N. 184  
 Kaspar, Fred 365, 438, 620  
 Kastorff-Viehmänn, Renate 899  
 Keefer, Erwin 286  
 Keene, Derek 585  
 Keiling, Horst 366  
 Keller, Erwin 367  
 Keller, Hagen 586  
 Keppie, Lawrence 265  
 Kier, Hiltrut 900  
 Kintz, Jean-Pierre 788  
 Klappauf, Lothar 56, 266, 368  
 Klasen, Jürgen 23, 531  
 Klaube, Manfred 185  
 Klaus, Wolfram 24  
 Kleiber, Wolfgang 267  
 Kleijn, A. 186  
 Klein, Hartmut 25  
 Kleinjan, A.G. 405  
 Klemp, Klaus 439

- de Klerk, Aad P. 813, 880  
 Klinsmann, Luise 674  
 ten Klooster, W.Ph. 755  
 Klug, Jutta 268  
 Klug, Wolfgang 187  
 Knell, Heiner 756  
 Koch, Christian 532-533  
 Koch, Robert 534  
 Koch, Walter 440  
 Kocks, G.H. 860  
 Köhler, Franz 822  
 Königfeld, Peter 99  
 Köster, Erika 441  
 Kohnke, Hans-Georg 269, 287  
 Konrads, Manfred 188  
 Kooymans, L.P.L. 369  
 Kortekaas, G.L.G.A. 543  
 Kott, Heinrich 138, 823  
 Krabbe, Wolfgang R. 675, 707  
 Krahe, Günther 57  
 Kramer, Karl S. 621  
 Kramer, Willi 370  
 Krauwer, M. 753  
 Kreft, Wolfgang 26  
 Kremb, Klaus 824  
 Kretschmar, Frank 738  
 Krings, Wilfried 58  
 Kristophson, Jürgen 189  
 Kröll, Ulrich 535  
 Kroes, Jochem 442  
 Krötz, Werner 825  
 Kroitczsch, Klaus 270, 443  
 Kubinyi, András 100  
 Kühbach, Hans-Theo 826  
 Kühne, Günther 757  
 Kullen, Siegfried 3  
 Kupčik, Iwan 827  
 Kusternig, Andreas 371  
 de Laet, Siegfried J. 27, 101  
 Lafrenz, Jürgen 830  
 de Lage, Collin 731  
 Laleman, Marie Christine 444  
 Lambert, Audry M. 190  
 Lamesch, Marcel 271  
 Lang, Arend W. 829  
 de Langen, G.J. 587  
 Langner, Kurt 272-273  
 Lascombes, F. 622  
 Laser, Rudolf 274  
 Lászlo, Gy 102  
 Laumann, Hartmut 60  
 Lavička, Pavel 588-589  
 Lawrenz, Martin 275  
 Leenders, Karel A.H.W. 445  
 Leister, Ingeborg 372  
 Leman-Delerville, Germaine 258  
 Leube, Achim 223-224  
 Lewan, Nils 18  
 Lichtenberger, Elisabeth 536  
 Lienau, Cay 191  
 Lievois, Daniel 444  
 Ligtendag, W.A. 418  
 Lilja, Sven 623  
 Lindahl, Göran 446  
 Lindgren, Uta 192, 831  
 Lindner, Klaus 155, 832-833  
 Lingenberg, Heinz 834  
 Linke, Max 28  
 Lippert, Andreas 140  
 Liszewski, Stanislaw 555  
 Löffler, Günter 800  
 Lohrmann, Dietrich 373  
 Loose, Rainer 447  
 Lüthi, Christian 29  
 Lutz, Dietrich 758-759  
 Luys, W. 276  
 Machens, Wilhelm 193  
 Machule, Dittmar 676  
 Mackensen, Michael 277  
 Mähling, Werner 278  
 Maier, Ferdinand 279, 562-563, 760  
 Mangelsdorf, Günter 448-449  
 Marchant, Peter 761  
 Marcuse, Peter 901  
 Marschall, Otto 280  
 Martin, Werner 624  
 Marx, Andreas 277  
 Masuch, Anna 281  
 Matt, Ch. Ph. 589  
 Matzat, Wilhelm 47, 103  
 Matzerath, Horst 677  
 Maurad, Paul 678  
 Maurer, Hans-Martin 835  
 Mayer-Wegelin, Eberhard 836  
 Mayr, Alois 156  
 Mechelk, Harald W. 374  
 Meibeyer, Wolfgang 537  
 Meier, Walter 451

- Meisner Rosen, Christine 679  
Menager, Bernard 680  
Mentink, G.J. 194  
Meran, Josef 104  
Merl, Günter 282  
Messerli, Bruno 105  
Metzler, Jeannot 271  
Metzner, Ernst Erich 881  
de Meulemeester, J. 195  
Meurer, Peter H. 837–838  
Meurers-Balke, Jutta 283  
Meyer, Hans Hermann 450  
Meyer, Wolfgang 30  
Michel, Hans A. 839  
de Michelis, Marco 681  
Midali, Daniela 168  
Milkereit, Gertrud 682  
Minchinton, Walter 683  
van Mingroot, Erik 805  
van Minnen, Bart 805  
Mittelstädt, Fritz-Gerd 684  
Mizgajski, Andrzej 482  
Modderman, Pieter J.R. 284  
Möbes, Günther 285, 375  
Möller, Hans Herbert 376  
Möller, Jens 18, 483  
Moore, John M. 31  
Morris, John 123  
Moser, Anton 61  
Mroczek, Peter 840  
Müller, Felix 564  
von zur Müller, Heinz 625  
Müller, Wulf 124  
Mulder, J.R. 775  
Muller, Arthur 362  
Murz, Christoph 286  
Musall, Heinz 141, 841–843  
Narweleit, Gerhard 62  
Nauhaus, Karl Eberhard 844  
Nebel, Jürgen 504  
Nebelsick, Louis D. 287  
Nekuda, Vladimír 377  
Nestler, Ilona 599  
Neugebauer, Alfred 378  
Neumann, Joachim 141, 843  
Neuß, Elmar 125  
Nevéus, Torgny 569  
Nibbes, Carsten 719  
Nijhof, P. 142  
Nilson, Lars 32  
Nitz, Hans-Jürgen 47, 63, 379  
Nolden, William 196  
Noordergraaf, L. 452  
Nowotny, Ernst 685  
Nowotny, Peter 453  
Oberschelp, Reinhard 33  
Obrecht, Jakob 762  
Odenwald, Gottfried 380  
Öçalir, Ayse 719  
Oeftiger, Claus 143  
Ohnesorge, Klaus-Walther 537  
Olai, Birgitta 197  
Olt, Reinhard 157  
Opll, Ferdinand 381  
Orrmann, Eljas 454  
Ortmeier, Martin 130  
van Os, J. 194  
Osteneck, Volker 106  
Ostenhof, W. 715  
Ott, Hugo 382  
Ottaway, Barbara S. 288–289  
Otte, M. 237  
Ottenjann, Helmut 107  
Overeem, G.A. 184  
Pachur, Hans-Joachim 718  
do Paço, Anibal 538  
Paesler, Reinhard 539  
Pahl-Weber, Elke 686  
de Palma, Rita Luisa 169  
Pals, J.P. 348  
Panten, Albert 434  
Pape, Charlotte 540, 718  
Paris, Didier 484  
Pasleau, Suzy 687  
Peickert, Ulrich 554  
Peltre, Jean 64  
Perkins, J.A. 198  
Peschken, Gerd 688  
Peters, Dirk J. 34  
Petri, Ludwig 626  
Petrin, Silvia 65  
Pfaehler, Dietrich 838  
Piccottini, Gernot 66  
Pickl, Othmar 541  
Pietsch, Martin 558  
Pischke, Gudrun 590  
Pittioni, Richard 290  
Piveteau, Jean-Luc 897

- Plagemann, V. 789  
 Planck, Dieter 763  
 Platen, Michael 591  
 Plath, Helmut 882  
 Pleijter, G. 199  
 Plessen, Marie-Luise 144  
 Pletsch, Alfred 23, 504  
 de Poel, K.R. 764  
 Pohl, Hans 200  
 Polenz, Hartmut 291  
 Posch, Wilfried 689  
 Potrasch, Jörg 226  
 Pott, Richard 201  
 Pounds, Norman 485  
 Prammer, Johannes 67, 292  
 Prange, Wolfgang 383  
 Precht, Gundolf 765  
 Prechtel, F. 513  
 Prieur, Jutta 542  
 Primas, Margarita 293  
 Privati, Sézegnin G.E. 384  
 Probst, Hansjörg 455  
 Puffahrt, Otto 486  
 de Puydt, C. 239  
 Rainer, Roland 720  
 Ränge, Hans 883  
 Ratsma, P. 845  
 Raveschoot, Patrick 444  
 Reck, Hans-Hermann 766  
 Recktenwald, Helmut 806  
 Redlich, Clara 627  
 van Regteren Altena, H.H. 543  
 Reichardt, Hans J. 145, 690  
 Reichmann, Oskar 131  
 Reiling, Martina 628  
 Reimer, Hubert 385  
 Reindke, Gisela 718  
 Reinhard, Eugen 141, 456, 843, 846  
 Reitel, François 691  
 Renes, Johannes 134, 146, 294, 386  
 Resmini, Bertram 387  
 Reulecke, Jürgen 108-109, 692  
 Reuling, Ulrich 147  
 Reuschel, Andreas 457  
 Reyer, Herbert 847  
 Ribbe, Wolfgang 592, 693  
 Richter, Miroslav 68  
 Riecken, Guntram 434  
 Ring, Edgar 35  
 Rippmann, Dorothee 588  
 Rodriguez-Lores, Juan 694-696  
 Roeck, Bernd 110  
 Rödel, Volker 697  
 Roeloffs, Brar C. 487  
 Römer, Christof 69  
 Rösener, Werner 388-389  
 Rösger, Alfons 565  
 Rötting, Hartmut 70  
 Rötting, Ingrid 295  
 Roman, Petre 257  
 Romstöck, Kurt 629  
 Roques-Bäschlin, Elisabeth 1  
 Roscher, Volker 752  
 Rosenfeld, Hellmut 884  
 Rostankowski, Peter 698  
 Rudolf, Bertold 505  
 Rüger, Christoph B. 801  
 Sabaté Bel, Joaquin 699  
 Sabelberg, Elmar 902  
 Sablonier, Roger 126  
 Sachse, Wieland 630  
 Sage, Walter 111  
 Salaba, Maria 848  
 von Saldern, Adelheid 700  
 Salomon, Almuth 849  
 Sangmeister, Edward 296  
 Schaab, Meinrad 71  
 Schadek, Hans 148  
 Schäche, Wolfgang 36, 145, 693, 903  
 Schäfer, Hans Dieter 701  
 Schaffer, Franz 544-545  
 Scharfe, Wolfgang 850-851  
 Schefold, Max 149, 852  
 Schich, Winfried 593  
 Schichtherle, Helmut 299, 768  
 Schiek, Siegwalt 835  
 Schier, Wolfram 297-298  
 von Schiffer, Hans-Georg 460  
 Schirnig, Heinz 112  
 Schlenger, Herbert 458  
 Schlimpert, Gerhard 885  
 Schlüter, Wolfgang 390  
 Schmaedecke, Michael 113  
 Schmal, Henk 813  
 Schmale, Friedrich 488  
 Schmid, Karl 4, 148  
 Schmidt, Bertold 300, 459-460  
 Schmidt, Leo 546, 702

- Schmidt-Wiegand, Ruth 391  
Schneider, Alfred 459  
Schneider, Detlef Maria 506  
Schneider, Jürgen 553  
Schöller, Peter 769  
Schöne, Armin 631  
Scholz, Fred 721  
Schoorl, H. 202  
Schraepfer, H. 489  
Schramm, Gottfried 660  
Schreiber, Th. 547–548  
Schreiner, Andreas 301  
Schröder, Ernst 594  
Schub, Robert 886  
Schubert, Dirk 904  
Schütte, Sven 203  
Schütz, Joseph 887  
Schützeichel, Rudolf 888  
Schuldt, Ewald 392  
Schulte, A.G. 549  
Schulz, Günther 703, 853  
Schulz-Kleeßen, Wolf-E. 905  
Schulze, Hans-Kurt 632–633  
Schulze, Heinz-Joachim 393  
Schwabe, Erich 204  
Schwellnus, Winrich 114  
Schwind, Werner 854  
Schwineköper, Berent 595–596  
Seedoch, Johann 72  
Seedorf, Hans Heinrich 115, 205–206  
Seillier, Claude 566  
Sembach, Klaus-Jürgen 704  
Siebrecht, Adolf 597  
Siekmann, Mechthild 634  
Siemonsen, Hans 550  
Sieverding, Wolfgang 37  
Siewert, Horst H. 731  
Simms, Annegret 207  
Simon, Klaus 302–303  
Simonet, A. 208  
Smets, Marcel 906  
Smit, J.L. 254  
Sönderberg, Johan 705  
Sonderegger, Stefan 131, 889–891  
Soproni, Sándor 304  
Spang, Rolf 810, 892  
Spehr, Reinhard 598  
Sperling, Walter 38  
Spier, Fernand 305–306  
Spiess, Ernst 500  
Spruyt, H.J.M. 394  
Stadler-Planzer, H. 175  
Stähler, Bernhard 770  
Stahl, Michael 275  
Stahlhofen, Heribert 307  
Stapert, D. 308  
Starling, Nick J. 309  
Stecher, Horst 599  
Steegh, Arthur 855  
Steenbeek, R. 395  
Stein, Günter 461  
Stein, M.A.M. 396, 462  
Steinau, Norbert 397, 463–464  
Steinberg, Heinz Günter 490  
Steitz, Walter 707  
Stephan, Hans-Georg 398, 600–601  
Stoddard, David Ross 158  
Stol, Taeke 813  
Stolberg, Friedrich 209  
Stoob, Heinz 73  
Stoye, Wilfried 552  
Strahm, Christian 310  
Strenz, Wilfried 28, 39  
Stricker, Friedrich 311  
Strobel, Richard 771  
Strods, Heinrich 465  
Strunk, Horst 399  
Sutcliffe, Anthony R. 740, 790  
Svoboda, Jiří 312  
Szulc, Halina 491  
Täubrich, Christian 532–533  
Temnitz, Klaus 156  
Tempel, Wolf-Dieter 400  
Tenfelde, Klaus 116  
Tesdaorf, Jürgen C. 772  
Teuteberg, Hans J. 5  
Thoen, Hugo 27, 234  
Thoma, Hermann 313  
Thumerelle, Pierre-Jean 722  
Thurkow, Albert J. 492–493, 813  
Tichy, Franz 553  
Tiggesbäumker, Günter 856  
Tovornik, V. 402  
Träger, Angelika 385  
Trapp, Werner 74  
Trimpe Burger, J.A. 893  
Tuffreau-Libre, Marie 263  
Tyrakowski, Konrad 403

- Uenze, Hans Peter 314  
 Uhlig, Klaus 708  
 Uhlig, Lothar 554  
 Ullrich, Michael 404  
 Unverhau, Dagmar 857-858  
 Vandermotten, C. 494  
 Vanneste, Dominique 40, 128  
 Vanpaemel, J. 495  
 Vaxélaire, André 723  
 Vedral, Bernhard 150, 773  
 Veelenturf, P.W.M. 724  
 van de Ven, G.P. 466, 859  
 Venner, G.H.A. 467  
 Verbesselt, J. 468  
 Verlinde, A.D. 635  
 Vermet, B. 511  
 Vervloet, Jelier A.J. 199, 774-775  
 Verwers, W.J.H. 172  
 Vetter, Friedrich 555  
 von Vielsmeier, Bernd 894  
 Vierneisel, Christoph 907  
 Vilsteren, V.T. 405  
 Visser, H. 860  
 de Voeten, L.A.J. 764  
 Vogt, Heinz-Joachim 76  
 Voigt, Otto 861  
 Voigt, Wolfgang 709  
 Voll, Dieter 710  
 Voort, Heinrich 210, 406-407  
 van der Voort, W.J.M. 469  
 de Vroome, H.W. 159, 496-497, 755  
 Wachter, Bernd 77  
 Wackermann, Gabriel 725  
 Wälchli, Karl F. 862  
 de Waele, Eric 315  
 Wagenaar, M. 711  
 Wagner, Eberhard 143  
 Wagner, Karin 316  
 Wagner, Ulrich 636  
 von Waldkirch, Andreas 211  
 Walin, Théophile 306  
 Walker, David 498  
 Walser, Gerold 317-318  
 Walther, Hans 874  
 Walther, Wulf 319  
 Wamser, Ludwig 320, 408-409  
 Waterbolck, H.T. 159, 181, 212-213, 321  
 Weber, Siegrid 322  
 Weber, Thomas 323  
 Weczerka, Hugo 410  
 Wegner, Eginhard 28  
 Wehling, Hans-Werner 499  
 Weiland, Andreas 908  
 Weimann, Günter 99  
 Weinacht, Helmut 214  
 Weinfurter, Stefan 602  
 Weinlich, Edgar 324  
 Weise, Wilfried 411  
 Weiter-Matysiak, Barbara 863  
 Weniger, G.-C. 325  
 Werner, Frank 726  
 Wetzels, Ingrid 412  
 Wever, E. 864  
 Wilhelm, Hans-Erich 470  
 Wilhelmy, Klemens 78  
 Will, Wolfgang 565  
 Willeke, Maria 471  
 Willroth, Karl-Heinz 413  
 Winghamart, Stefan 326  
 Winkler, Justin 176  
 Wischermann, Clemens 712  
 Wollkopf, Peter 327  
 Wolschke, Joachim 477  
 Woltering, P.J. 328  
 Woodell, Stanley R.J. 215  
 Wuermeling, Henric L. 713  
 Wulf, Walter 776-778  
 Wunder, Heide 216  
 Zandvliet, Kees 866  
 Zang, Gert 74, 117  
 Zerneck, Wolf-Dietrich 79  
 Ziessow, Karl-Heinz 281  
 Zillenbiller, Erwin 556  
 Zögner, Gudrun K. 151, 868  
 Zögner, Lothar 151, 840, 867-868  
 Zölitz, Reinhard 118  
 von Zwehl, Konrad 129

## Anschriften der Herausgeber und Mitarbeiter

- Prof. Dr. Klaus Aerni*: Geographisches Institut der Universität Bern – Hal-  
lerstraße 12, CH-3012 Bern; Römerstraße 4, CH-3047 Bremgarten.
- Dr. Klaus Brandt*: Archäologisches Landesmuseum – Schloß Gottorf, 2380  
Schleswig; Seekamp 48, 2380 Schleswig.
- Dr. Dietrich Denecke*: Geographisches Institut der Universität Göttingen –Gold-  
schmidtstraße 5, 3400 Göttingen; Merkelstraße 22, 3400 Göttingen.
- Prof. Dr. Klaus Fehn*: Seminar für Historische Geographie der Universität Bonn  
– Konviktstraße 11, 5300 Bonn 1; Fridtjof-Nansen-Straße 11, 5300 Bonn 1.
- Prof. Dr. Günter Fehring*: Amt für Vor- und Frühgeschichte (Bodendenkmal-  
pflege) – Meesenring 8/II, 2400 Lübeck 1; Elswigstraße 54, 2400 Lübeck.
- Dr. Svend Gissel*: Det nordiske Ødegårdsprojekt, Dansk Afdeling: Det konge-  
lige Bibliotek – Christians Brygge, DK-1219 København K; Rudkaergårdsvej  
12, DK-2630 Tåstrup.
- Dr. Rainer Graafen*: Seminar für Historische Geographie der Universität Bonn –  
Konviktstraße 11, 5300 Bonn 1; Koblenz-Olper-Straße 64, 5413 Bendorf-  
Sayn.
- Dr. Birgitta Hårdh*: University of Lund, Institute of Archaeology – Kraftstorg 1,  
S-22350 Lund.
- Prof. Dr. Franz Irsigler*: Fachbereich III der Universität Trier, Geschichtliche  
Landeskunde – Tarforst, 5500 Trier; Falkensteinerhof 2, 5503 Konz-Nie-  
dermennig.
- Prof. Dr. Dr. h.c. Walter Janssen*: Seminar für Vor- und Frühgeschichte der  
Universität Würzburg – Residenzplatz 2, 8700 Würzburg; Gieshüglerstraße  
9b, 8708 Gerbrunn.
- Prof. Dr. Wilfried Krings*: Fach Historische Geographie der Universität Bam-  
berg – Am Kranen 12, 8600 Bamberg; Am Uferholz 8, 8600 Bamberg.
- Karel A.H.W. Leenders*: Provinciehuis – Koningskade 1, NL-2596 AA 's-Gra-  
venhage; Elspeetstraat 13, NL-2573 's-Gravenhage.
- Prof. Dr. Jens Lüning*: Seminar für Vor- und Frühgeschichte der Universität  
Frankfurt – Arndtstraße 11, 6000 Frankfurt 1; Gartenfeldstraße 24a, 6380 Bad  
Homburg v.d.H.
- Prof. Dr. Michael Müller-Wille*: Institut für Ur- und Frühgeschichte der Uni-  
versität Kiel – Olshausenstraße 40, 2300 Kiel 1; Holtenauer Straße 178/II,  
2300 Kiel 1.
- Prof. Dr. Frank Norbert Nagel*: Institut für Geographie und Wirtschafts-  
geographie der Universität Hamburg – Bundesstraße 55, 2000 Hamburg 13;  
Harvestehuder Weg 96, 2000 Hamburg 13.
- Prof. Dr. Hans-Jürgen Nitz*: Geographisches Institut der Universität Göttingen  
– Goldschmidtstraße 5, 3400 Göttingen; Kramberg 21, 3406 Bovenden 2.
- Prof. Dr. Gerhard Oberbeck*: Institut für Geographie und Wirtschaftsgeo-  
graphie der Universität Hamburg – Bundesstraße 55, 2000 Hamburg 13; Gin-  
sterweg 4, 2081 Ellerbek.
- Prof. Dr. Winfried Schich*: Fach Geschichte der Gesamthochschule/Universität  
Kassel – Nora-Platiel-Straße 1, 3500 Kassel; Otto-Wels-Ring 8, 1000 Berlin  
47.

*Prof. Dr. Heiko Steuer*: Institut für Ur- und Frühgeschichte der Universität Freiburg - Belfortstraße 22, 7800 Freiburg i.Br.; Bächelhurst 5, 7800 Freiburg.

*Prof. Dr. Ulrich Troitzsch*: Institut für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Universität Hamburg - Allende-Platz 1, 2000 Hamburg 13; Zu den Förstertannen 15b, 2107 Rosengarten 1.

*Klemens Weiser, M.A.*: Historisches Seminar, Abt. III: Vergleichende Landesgeschichte der Universität Mainz - Saarstraße 21, 6500 Mainz; Neue Mainzer Straße 51, 6500 Mainz 4.

*Dr. Karl-Heinz Willroth*: Institut für Ur- und Frühgeschichte der Universität Kiel - Olshausenstraße 40, 2300 Kiel 1; Ragniter Ring 2, 2305 Heikendorf.

Umschlagabbildung:

Ausschnitt aus der »Seekarte« des Michaelis *Tramezini*, Venedig 1558. Nachbildung der großformatigen »Caerte van Oostland« des Holländers Cornelis *Antoniszoon*, um 1550. Kupferstich; 38,6 × 52,7 cm; Königliche Bibliothek, Kopenhagen.

## Contents

## Main Subject: Traffic routes and their importance for the development of the cultural landscape

*Karlheinz Willroth*

- Land routes on the Cimbric Peninsula considered from an archaeological point of view (*with 18 figures*) . . . . . 9  
 Summary . . . . . 39

*Birgitta Hårdh*

- Sea and river routes in south Scandinavia considered from an archaeological point of view (*with 4 figures*) . . . . . 45  
 Summary . . . . . 59

*Svend Gissel*

- Changes of traffic routes and deserted settlements in late medieval Denmark (*with 5 figures*) . . . . . 63  
 Summary . . . . . 77

*Franz Irsigler*

- The importance of pilgrim routes for the medieval development of settlements (*with 6 figures*) . . . . . 81  
 Summary . . . . . 98

*Karel A.H.W. Leenders*

- The Brabant peat canals as fossil traffic routes from the later middle ages to the early modern period (*with 21 figures*) . . . 103  
 Summary . . . . . 123

*Ulrich Troitzsch*

- The technological development of the means of transportation and its influence on the shaping of the cultural landscape . . . 127  
 Summary . . . . . 143

*Frank Norbert Nagel*

- Deserted traffic routes in the cultural landscape. A methodical contribution to the investigation of deserted places and to the archaeology of land- and waterways shown by ancient transport routes in Schleswig-Holstein (*with 6 figures*) . . . . . 145  
 Summary . . . . . 167

*Gerhard Oberbeck*

- Traffic development and planning in Greater Hamburg . . . 171  
 Summary . . . . . 183

## Obituaries

*Clemens Weiser*

Walter Kuhn (1903–1985). His importance for the research into the German medieval colonization of Eastern Europe . . . . . 185

*Hans-Jürgen Nitz*

Wilhelm Müller-Wille (1906–1983). His achievements in the field of geography of middle European settlements . . . . . 197

## Essays and shorter articles

*Klaus Fehn*

Some reflections on defining the position of applied historical geography in Federal Republic of Germany . . . . . 215

*Heiko Steuer*

The medieval town and its origins. A survey of the results of archeological research . . . . . 225

## Reports

*Klaus Fehn*

Traffic routes and their importance for the development of the cultural landscape. Report on the 12<sup>th</sup> conference of the »Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa«, September 25<sup>th</sup> – 28<sup>th</sup>, 1986, at Rendsburg . . . . . 239

*Klaus Fehn*

»Spaces in History – History of Space«. The 36<sup>th</sup> Deutscher Historikertag, October 8<sup>th</sup> – 12<sup>th</sup>, 1986, at Trier, considered from the point of view of genetic settlement research . . . . . 253

*Günther P. Febring*

»Archeology and History«. A report on a methods section at the 16<sup>th</sup> International Congress of Historical Sciences, August 25<sup>th</sup> – September 1<sup>st</sup>, 1986, at Stuttgart . . . . . 265

*Klaus Aerni*

The »Inventory of historical traffic routes in Switzerland (IVS)«. A short report (*with 6 figures*) . . . . . 267

*Heiko Steuer*

10 Years »Study Group Middle Ages« 1976 – 1986. Report on the meetings of the »Study Group Middle Ages« at the North-west German and the West and South German Antiquarian Societies respectively . . . . . 281

---

 Special bibliography
*Rainer Graafen*

Thematic maps to the history of middle European settlements in German monographs of the Post War Period . . . . .	285
Index of authors, adapters and editors . . . . .	340

## Current bibliography

*Dietrich Denecke* (with assistance of *Klaus Fehn*)

Bibliography of European settlement research. Archaeology – history – geography. New Books 1985/86. . . . .	345
Abbreviations . . . . .	392
Index of authors . . . . .	402

Addresses of editors and contributors . . . . .	411
---	-----