

Ber. z. dt. Landeskunde	Bd. 64, H. 2, 1990, S. 425—428	Trier
-------------------------	--------------------------------	-------

Helmut JÄGER, Würzburg

## Probleme historischer Länderatlanten — zum neuen Geschichtlichen Handatlas von Niedersachsen\*

Ogleich Niedersachsen bereits 1909 unter Karl BRANDI mit den Planungen zu einem historischen Landesatlas begonnen hatte und seit 1914 Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas von Niedersachsen erscheinen (zuletzt Bd. 33, 1988), kann das vorgenannte Werk nur als Vorgriff auf einen größeren, noch zu schaffenden Atlas angesehen werden. Das war bereits der Fall bei dem seinerzeit und für Jahrzehnte vorbildlich gewesenen Geschichtlichen Handatlas Niedersachsens von Georg SCHNATH (Berlin 1939). Wenn der neue Handatlas von der ersten Planung an innerhalb von neun Jahren fertiggestellt werden konnte, ist das zwar eine im Verhältnis zu ähnlichen Werken kurze Zeitspanne, doch hängen damit auch verschiedene Unzulänglichkeiten zusammen.

Einige der 36 Mitarbeiter sind ebenso wie die Hauptbearbeiterin bereits früher durch bedeutende Arbeiten zur historischen Landesforschung von Niedersachsen hervorgetreten. Das Inhaltsverzeichnis verzichtet auf eine Gliederung nach übergeordneten Themen. An Sachgruppen sind enthalten: Naturgeographie, Ur- und Frühgeschichte, Siedlungs- und Wirtschaftsgeschichte (u. a. mit Rohstoffen, Landwirtschaft, Handwerk, Industrie), Bevölkerungs-, Kirchen-, Territorial- und Verwaltungsgeschichte. Zu den fehlenden Themenbereichen zählt die Militärgeschichte, obwohl sie vieles zum Verständnis politischer Situationen, aber auch von Landesnatur, Verkehr und Siedlungsverhältnissen beitragen könnte. Will man sich zum Beispiel über die Verwicklungen von heute niedersächsischen Gebieten in nordische Kriege unterrichten oder über Feldzüge zwischen Rendsburg, Paderborn und Magdeburg während des 30jährigen Krieges, muß man zu dem hervorragenden dänischen Handatlas greifen (Kopenhagen 1988). Hilfreich für den Benutzer sind die textlichen Erläuterungen, die allerdings erhebliche, nicht allein aus der Sache erklärbare Unterschiede im Umfang von Wortlaut und Literaturangaben aufweisen.

\* Bemerkungen zu: GESCHICHTLICHER HANDATLAS VON NIEDERSACHSEN. Hrsg. vom Institut für Historische Landesforschung der Universität Göttingen. Bearbeitet von Gudrun Pischke. — Neumünster: Wachholtz 1989. 100 Seiten mit 65 mehrfarbigen Karten. ISBN 3-529-05110-1. DM 180,00.

Manchen Karten liegen bereits publizierte Vorlagen zugrunde, die jedoch zum Teil überarbeitet worden sind. Jene Karten, welche den gesamten niedersächsischen Raum umfassen (künftig: Gesamtkarten) besitzen den für einen großformatigen Handatlas aussagekräftigen Maßstab 1:800 000, während sich die Darstellungen sachlicher und gebietlicher Teilbereiche durch wechselnde Maßstäbe zwischen 1:5400 und 1:20 Millionen den jeweiligen Anforderungen anpassen. Die Verständlichkeit der Serie historischer Innenstädte (K. 48/1 — 48/18), deren genetische Viertel farbig markiert sind, wird durch unterschiedliche Maßstäbe erschwert, da dadurch zum Beispiel Vergleiche mühevoll werden.

Den erheblichen Anteil an Inselkarten, auch unter den Gesamtkarten, führt die Hauptbearbeiterin auf die knappe Erstellungszeit zurück. Damit wird dieses Manko vielleicht entschuldbar, aber nicht aufgehoben. Da der thematische Inhalt der Gesamtkarten grobenteils an den heutigen Grenzen des Landes Niedersachsen endet, die ja erst 1946/47 geschaffen wurden, wenn auch in Anlehnung an ältere administrative Raumgebilde, wird die Aussagekraft mancher Karten eingeschränkt. Dazu nur zwei Beispiele: es enden auf Karten der prähistorischen und frühgeschichtlichen Besiedlung altlandschaftliche Siedlungskammern an heutigen Grenzen; auf der im ganzen gelungenen, weil differenzierenden Burgenkarte von K. NASS (K. 31) fehlen die Gegenburgen jenseits der heutigen Landesgrenze, die ja grobenteils erst die niedersächsischen Anlagen begreifbar machen. Selbst eine Burg wie Gieselwerder/Weser, die auf drei Seiten von heutigem niedersächsischen Landesgebiet umgeben wird und im Mittelalter zeitweise im Besitz der Northeimer Grafen und später im Mitbesitz der Herzöge von Braunschweig gewesen ist, fehlt, weil sie im heutigen Lande Hessen liegt. Bei einigen Burgen ließe sich, nicht zuletzt im Hinblick auf ihre einstige Funktion, ihre Lokalisation verbessern. So gehörte die Burg Holzminden unmittelbar an die Weser und nicht an eine Stelle 2 km östlich davon. Wie wenig mittelalterliche Verhältnisse an den heutigen Landesgrenzen geendet haben, veranschaulichen B. FLENTJE und G. PISCHKE mit Wiedergabe der Herrschaftsbereiche Heinrichs des Löwen und anderer bedeutender Dynasten (K. 16; 17; 29). Auch die Karten von G. STREICH und H. W. KRUMWIEDE über die Kirchenorganisation um 1500 mit Stiften und Klöstern und von verschiedenen Verfassern über die Territorien 1580, 1780 und 1840, welche überarbeitete Darstellungen nach dem Deutschen Planungsatlas sind, gewinnen an Erkenntniswert, weil ihre Inhalte über das heutige Niedersachsen hinausgreifen. Die Wahl und Abstufung der Farben im Atlas ist überwiegend ansprechend, in K. 41 fehlt bei zwei Farben die Paßgenauigkeit.

Die erste Serie von Gesamtkarten, welche die Akademie für Raumforschung und Landesplanung und der Niedersächsische Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten beigetragen haben, sind grundlegend zum Erfassen des Naturraumpotentials. Mit der Bodenkarte wird endlich auf die weniger aussagekräftige Repräsentation einer geologischen Karte verzichtet, von der sich andere historische Atlanten noch nicht trennen können. Anstelle der Karte über den Landschaftszustand Ende des 18. Jahrhunderts, die eher in eine kulturgeographische Serie gehörte, wären etwa eine Karte der natürlichen Vegetation, wie sie der Historische Handatlas von Brandenburg und Berlin enthält, oder eine Klimakarte zum Erfassen der Landesnatur relevanter gewesen. Die von K.-E.

BEHRE entworfene Karte über die unterschiedliche Lage der Küstenlinie mit vier Stadien von Christi Geburt bis heute gibt eine Vorstellung von der Wandelbarkeit der natürlichen und naturnahen Umwelt. Das Relief ist in elf Gesamtkarten durch eine Schummerung wiedergegeben, die so massiv und undifferenziert ausgefallen ist, daß kaum Unterschiede in der Höhendarstellung zwischen dem niedrigen Wiehengebirge und hohen Harz hervortreten, so daß dadurch die Beziehungen zwischen Bodenplastik und anderen Themenbereichen schwer erkennbar sind. Die Gesamtkarten zur Entstehung der niedersächsischen Städte und der Stadtrechtsfilialen von G. PISCHKE gehen auf ihre vorangegangenen, von der Forschung positiv aufgenommenen Untersuchungen in den „Studien und Vorarbeiten...“ von 1984 zurück. Die Karte der Verwaltungsorganisation 1815—1945 basiert auf den bekannten Vorarbeiten, die Walter HUBATSCH ediert hat. Eine Karte der administrativen Raumorganisation nach 1945 fehlt, obwohl die Verhältnisse bis zur umfassenden Neugliederung der Verwaltung 1972/73 bereits zur Geschichte gehören. Die wohl problematischste Karte stammt von H. SCHWARZWÄLDER und stellt die „Verkehrswege in Nordwestdeutschland bis etwa 1650“ dar (K. 60). Sie bleibt hinter dem zurück, was sich aufgrund der zahlreichen und vorzüglichen Vorarbeiten anderer Autoren darstellen ließe. Größtenteils blieben diese zum Nachteil der Karte unberücksichtigt. Ihre Mängel beginnen bereits mit dem undifferenzierten Zeitansatz und der Topographie. So wird die Weser ab Hameln nur mit zirka 20 Prozent ihres blauen Tonwertes dargestellt, so daß der Leser ihren Lauf von dort bis zur Mündung kaum erkennen kann. Mehrere Orte sind topographisch falsch oder ungenau lokalisiert, so daß der Erkenntniswert der dadurch fehlerhaften Straßenführung erheblich eingeschränkt wird. So zeigt die Karte die Orte Hann. Münden, Lippoldsberg, Fürstenberg, Lüchtringen jeweils auf den falschen Flußseiten, die Orte Helmarshausen, Deisel, Immenhausen, Ihringshausen sind mit ihren Namen, jedoch ohne Ortssignatur, eingetragen. Polle und Höxter müßten unmittelbar an die Weser rücken, Holzminden deutlich rechts dieses Stromes liegen. Wichtige Straßen enden im Gegensatz zu ihrem tatsächlichen früheren Verlauf blind, und zwar im Abstand bis zu 18 km vor der Grenze des heutigen Niedersachsen; östlich Gifhorn, Braunschweig, Wolfenbüttel und Goslar sind keine Straßenverläufe mehr verzeichnet, so daß der Betrachter keine Hinweise auf die bedeutenden mittelalterlichen Heer- und Handelsstraßen erhält, die über jene Städte hinaus nach Osten geführt haben. Die Weserschiffahrt ist nur bis Hameln dargestellt, obwohl sie auch vor 1650 bis Münden ging, damals sogar auf der Werra darüber hinaus bis weit jenseits des Kartenbereichs. Die Schiffahrt der Elbe endet in K. 60 bei Zollenspieker, nur die Fortsetzung auf der Ilmenau bis Lüneburg ist markiert. Auch die beachtliche Schiffahrt auf der Aller und Hunte fehlen. Nicht überraschend, daß bei so vielen topographischen und sachlichen Mängeln auch die Trassen mancher Straßenabschnitte nicht in der Weise korrekt dargestellt werden wie es der Maßstab durchaus erlaubt hätte. So läßt Schwarzwälder die Straße von Fürstenberg bis in die Weserschleife vor Polle den Fluß fünfmal queren, in Wirklichkeit jedoch verlief die Strecke allein rechts der Weser ohne eine einzige Stromquerung. A. HERBST, dem ja SCHWARZWÄLDER weitgehend gefolgt ist, hat übrigens diesen Streckenverlauf sachgerecht wiedergegeben. Bedeutende Teilstrecken, ohne die andere unverständlich bleiben, feh-

len ganz, obwohl auch diese bei HERBST verzeichnet sind. Dazu gehören etwa die Strecken von Einbeck bis Brunsen über die Hube oder von Uslar bis Lipoldtsberg und weiter ins Hessische. Will man sich über die älteren Straßen bis zum 17. Jahrhundert in Niedersachsen informieren, wird man weiterhin zu den bewährten Arbeiten von F. RAUERS, A. HERBST, F. BRUNS und H. WECZERKA, D. DENECKE, den vom Institut für Historische Landesforschung herausgegebenen historisch-landeskundlichen Exkursionskarten und weiteren Regionalarbeiten greifen müssen. Die von K. H. KAUFHOLD entworfene Karte „Chausseen und wichtige Postkurse um 1850“ ist ein Fortschritt. Er überwindet die Schwäche einer Inselkarte dadurch, daß alle Verkehrslinien ggf. bis zur heutigen Landesgrenze geführt werden und ihr weiterer Verlauf durch Richtungspfeile und Angabe bedeutender Zielorte angedeutet wird. Die ebenfalls von KAUFHOLD bearbeitete Karte des Eisenbahnnetzes und seiner Entwicklung (K. 62) nach einer Vorlage im Deutschen Planungsatlas stellt dieses bis zum Kartenrand dar. In seiner Karte des städtischen Handwerks um 1800 (K. 53) kann KAUFHOLD auf eigene Vorarbeiten zurückgreifen, doch ist ihre Aufnahme in den Atlas als Vorstellung eines noch nicht abgeschlossenen Forschungsstandes problematisch. Daraus erklärt sich das Fehlen so wichtiger Städte wie Bremen, Osnabrück, Goslar u. a., wie KAUFHOLD in den Erläuterungen darlegt. Da eine Karte aus sich heraus verständlich sein sollte, sind ohne Beachtung der Erläuterungen Fehlschlüsse naheliegend. Drei weitere, ebenfalls neuartige Gesamtkarten von Manufakturen und Gewerbe 1800, 1861, 1907 (K. 54—56) hat E. NAGEL nach eigenen Vorarbeiten entworfen. Zwar sind alle drei Karten weitestgehend abgeschlossen und bringen neue Aspekte, doch ist auch hier die Lektüre der Erläuterungen empfehlenswert, da sie über die Quellen und deren Aussagegrenzen unterrichten. Aus der großen Gruppe der Detailkarten seien nur einige aufgezählt: die Darstellungen von P. SCHMID und W. H. ZIMMERMANN aus dem großen Forschungsprojekt der Untersuchungen von altlandschaftlichen Siedlungskammern zwischen Unterweser und Unterelbe, die Serien zur Gebietsentwicklung bedeutender Territorien, die Karten von K. MITTELHÄUSSER zur Entwicklung von Siedlungs- und Flurformen, die Darstellungen von M. MENZEL über Wüstungen im südniedersächsischen Bergland, von K. NASS über den Besitz des Klosters St. Ludgeri und die Karten von D. SAALFELD über Bodennutzung und Betriebe in der Landwirtschaft 1800—1971.

Da der Atlas eine seit Jahrzehnten empfundene Lücke füllt, dürfte bald eine zweite Auflage erforderlich werden. Sicherlich lassen sich dazu einige Karten inhaltlich verbessern, auch dazu will meine Besprechung beitragen.