

genossen zusammen? Diese und andere Fragen werden auf der Grundlage eines Überblicks zu den livländischen Städten untersucht, wobei – genauso wie in den sonstigen Beiträgen des vorliegenden Bandes – nicht zuletzt der Verlauf des Stadtwerdungsprozesses in konstitutioneller wie topographischer Hinsicht gleichsam die Basis legt. Strukturell wohl gegliedert, wird im Hinblick auf die im Zentrum stehenden Stadtorte sodann der Ausgang vom Marktplatz mit seinen vielfältigen Funktionen – vom Handelsgeschehen über die Bedeutung als Versammlungsort bis hin zum Platz für städtische Feste – genommen. Dass innerstädtischen Straßen in mancher Hinsicht ähnliche Bedeutung(en) zukommen, dass die Gliederung des Stadtgebietes in Stadtviertel mit eigenen Grenzen eine wichtige Organisationsform des Zusammenlebens bildete, dass Zunfthäuser (guildhalls), aber auch Bierkneipen bürgerlichen Zusammenkünften dienen konnten und dass Rathäuser hier keineswegs ein generelles Phänomen waren, sind weitere wichtige Erkenntnisse der Darlegungen. Eine große Rolle für die Ausgestaltung städtischen Lebens spielte nicht zuletzt die gegebene Vielsprachigkeit, die vor allem entlang einer Grenze zwischen Deutsch und Nichtdeutsch, d.h. einheimischen Sprachen, verlief.

Ein kürzerer Beitrag von Thomas Riis (Kiel), von 2000 bis 2005 Präsident der IKStg, rückt anhand der den Zwecken städtischer Hochgerichtsbarkeit dienenden Verkehrsverbindungen und Plätze (Hinrichtungen!) eine ganz spezifische Art politischer Räume im topographischen Gefüge skandinavischer Städte in den Mittelpunkt des Interesses.¹⁴ Gleichsam als Gegenbeispiel dieser Nutzung des Stadtraums fügt er eine knappe Analyse eines regelrechten „Prozessionsweges“ besonderer Art durch Kopenhagen hinzu: nämlich die Route, welche ausländische Botschafter durch das Stadtgebiet nehmen, wenn sie ihre Beglaubigungsschreiben der Königin überbringen.

* * *

Unter dem thematischen Fokus von „Städtetypen“, die auf der Grundlage vorliegender historischer Städteatlanten untersucht werden sollten, stand die am dritten Tag des Treffens in Krakau durchgeführte Tagung, die von der Atlas-Arbeitsgruppe der IKStg konzipiert und geplant worden war. Auf Ersuchen der Organisatoren waren es die langjährige Vorsitzende dieser Arbeitsgruppe, Anngret Simms (Dublin), und deren jetzige Co-Vorsitzende, Katalin Szende (Budapest), diese gemeinsam mit Magdolna Szilágyi (Budapest), die sich bereit erklärt hatten, einführende Beiträge zur gewählten Thematik beizusteuern:

14 Siehe den Beitrag von Thomas Riis in diesem Band, S. 257–263.



Die Untersuchung von Anngret Simms¹⁵ ist ganz generell den großen Herausforderungen gewidmet, welche mit dem Anspruch auf eine vergleichende Städtegeschichte verbunden sind. Schon die Doyenne der Stadtgeschichtsforschung Edith Ennen wies auf die Wichtigkeit von übernationalen Vergleichen bezüglich der Stadtgeschichte hin. Die Europäischen Städteatlanten waren und sind ein gesamteuropäisches Projekt, das versucht, diesem von Ennen schon in den 1950er Jahren erhobenen Anspruch – bei aller Schwierigkeit in der Praxis – nachzukommen. Die Städteatlanten eignen sich insgesamt doch sehr gut, um morphologische Grundzüge der Städtelandschaft besser herauszuarbeiten, aber auch eine Städtetypologie – eine Art „longseller“ der internationalen Stadtgeschichtsforschung – zu modellieren. Obwohl der „Europäische Städteatlas“, d.h. die Gesamtheit der historischen Städteatlanten Europas, auf nationaler Grundlage – etwa von Irland, Polen oder Italien – finanziert ist, erscheint er rückblickend als eine Art EU-Projekt „avant la lettre“, eine komparatistische Stadtgeschichte wird durch die Städteatlanten auf eine völlig neue Basis gestellt. Nicht selten ist freilich, und das noch in den letzten Jahren, zum Teil heftige Kritik daran geübt worden, ob denn die historischen Städteatlanten überhaupt ein taugliches Mittel für den angestrebten Vergleich darstellen können.¹⁶ Im Kern geht es darum, dass man den in mittlerweile 19 europäischen Ländern (Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Island, Italien, Kroatien, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Tschechien, Ukraine, Ungarn) realisierten historischen Städteatlanten vorwirft, sich eben trotz aller Bemühungen der IKStg und deren Atlas-Arbeitsgruppe nicht an die von diesen beiden Gremien verabschiedeten Bearbeitungsgrundsätze hält. Diese fehlende Einheitlichkeit ist freilich kein wirklicher Hinderungsgrund für vergleichende Analysen, und solchen methodisch hoch bedeutsamen Ansätzen eignet Berechtigung wie Sinnhaftigkeit. Die aus der mangelnden Gleichförmigkeit der europäischen Städteatlanten abgeleitete Skepsis gegenüber deren Verwendung für einen Städtevergleich negiert in letzter Konsequenz alle Möglichkeiten und Errungenschaften, die mittels dieses in einem derart breiten Umfang bereits realisierten wissenschaftlichen Projekts eben doch geschaffen worden sind.¹⁷

Dem mühevollen Unterfangen, eine Städtetypologie überhaupt zu schaffen, Städtetypen zu definieren, unterziehen sich die beiden ungarischen Städteatlas-

15 Siehe den Beitrag von Anngret Simms in diesem Band, S. 303–321.

16 Howard B. CLARKE, Sarah GEARTY (eds.), *Multi-dimensionality, [in:] Maps and Texts. Exploring the Irish Historic Towns Atlas*, ed. by IDEM, Dublin 2013.

17 Zum Projekt als solchem vgl. Ferdinand OPLL, *Der Europäische Historische Städteatlas. Projekt – Ziele – Leistungen* Pro Civitate Austriae N. F. 15: 2010, S. 9–20; zur Auseinandersetzung mit der hier geschilderten Kritik und Skepsis DERS., *Namengebung von und in Städten. Ein Vergleich zwischen unterschiedlichen Regionen: Irland und Österreich* Pro Civitate Austriae N. F. 23: 2018, S. 55–70.

Spezialistinnen Katalin Szende und Magdolna Szilágyi¹⁸ und werfen dabei die Frage auf, ob es dabei um ein Ziel oder ein Hilfsmittel geht. Auf der Grundlage einer umfassenden Auswertung wird hier eine Übersicht über Städtetypen auf der Basis der veröffentlichten Städteatlanten aus den 19 vorhin angeführten Ländern im Hinblick auf deren Sinnhaftigkeit für den Städtevergleich zur Diskussion gestellt. Am Beispiel von vier exemplarisch gewählten Stadttypen, nämlich der Kurstadt, der Bergbaustadt, der Festungsstadt und dem Bischofssitz, werden die Vorzüge, aber auch Problemstellungen dieser Klassifizierungen von Stadttypen deutlich. Auf dem Modell der Stadttypen lässt sich in jedem Fall weiter aufbauen.

Die Auswahl der im September 2017 in Krakau untersuchten Städtetypen richtete sich auf, auf (1) Residenz-, auf (2) Kathedral- und Kloster-, auf (3) Festungs- sowie auf (4) Hafen- und Industriestädte. Wiewohl im Rahmen dieses Bandes naturgemäß keine Vollständigkeit angestrebt werden kann, so ist doch zu unterstreichen, dass die zu diesen vier Themenblöcken gebotenen Beiträge in vieler Hinsicht neue Wege aufzeichneten, teilweise regelrecht Neuland erschlossen.

Der erste Block war dem Städtetypus (1) der Residenzstadt gewidmet, der im analytischen Zugriff einer Verschränkung von Hof und Stadt im Beitrag von Matthias Meinhardt¹⁹ Behandlung fand. Der städtische Raum umfasste freilich keineswegs bloß Orte eines maßgeblich „bürgerlichen“ Charakters, und derart „nicht-bürgerlich“ bestimmte Orte sind bereits in zahlreichen der vorhergehenden Beiträge gleichfalls in den Blick genommen worden. In Sonderheit geht es dabei um Orte, an denen der Stadtherr bzw. Landesfürst innerhalb des städtischen Baugesüges seine Kontrolle in und über die Stadt zur Geltung brachte. Dies umschließt nicht nur eine Reihe der Kommunalpaläste im dalmatinischen Raum, nicht zuletzt die Sitze von Grafen oder die der dort agierenden venezianischen Gouverneure, das gilt auch – bevor eigene Rathäuser entstanden – für die mehrfach angesprochene (Mit) Nutzung von Häusern der im stadtherrlichen Auftrag agierenden Stadtrichter für Zwecke der bürgerlichen Politik. Zweifellos der eindrucklichste „politische“ Ort, der zwar innerhalb einer Stadt lag, zugleich aber außerhalb von deren Kontrolle, war in jedem Fall die stadtherrliche Residenz, das Schloss. Verglichen miteinander werden im Beitrag von Herrn Meinhardt die wettinische Residenzstadt Dresden auf der einen mit der Neugründung von Seiten der braunschweigischen Linie der welfischen Herzöge von Braunschweig und Lüneburg, Wolfenbüttel, auf der anderen Seite. Beide Fälle stellen sich als herausragend geeignet dar, die Unterschiede zwischen der Einfügung fürstlich-residenzieller Baukomplexe und Wirkungszonen in das Gefüge einer traditionell gewachsenen Bürgerstadt des Mittelalters (Dresden)

18 Siehe den Beitrag von Katalin Szende und Magdolna Szilágyi in diesem Band, S. 267–301.

19 Siehe den Beitrag von Matthias Meinhardt in diesem Band, S. 323–337.



und den Problemen, mit denen sich die Bürgerschaft einer fürstlich dominierten, in Bereichen der Raumplanung höfisch gesteuerten Gründungsstadt des 16. Jahrhunderts (Wolfenbüttel) bei der Errichtung zumindest eines Rathauses und einer Ratswaage an zentralem Platz konfrontiert sah, herauszuarbeiten.

Zum Stadttypus der Residenzstadt liegen auch Beiträge von zwei Historikern vor, die zugleich für die jeweils nationalen Städteatlasunternehmungen stehen, nämlich Laurentiu Radvan (Iași) für den Rumänischen und Zdzisław Noga (Krakow) für den Polnischen Städteatlas. Zdzisław Noga widmet sich einem Vergleich zwischen den Residenzstädten Krakau und Buda,²⁰ der in zeitlicher Hinsicht nicht bloß auf die mittelalterlich-frühneuzeitliche Epoche beschränkt ist, sondern in einem Ausblick bis hinein ins 20. Jahrhundert reicht. Die zu beiden Städten vorliegenden Bearbeitungen innerhalb der nationalen Städteatlanten bilden eine ganz hervorragende Grundlage für die gebotenen Einblicke, insbesondere zu Fragen der topographischen Entwicklung, der jeweiligen fürstlichen Sitze wie der Rathäuser, der Kirchenlandschaft, zu gegebenen oder auch fehlenden maßgeblichen Funktionen (Krönungs- und Begräbnisort) sowie auch zur Ausgestaltung der städtischen Verfassung. Laurentiu Radvan dagegen steuert einen Beitrag²¹ zu den Residenzstädten der rumänischen Fürsten bei, der uns – gleichfalls unter Nutzung vorhandener Städteatlanten – deutlich aufzeigt, welche bedeutende Rolle in diesen Gebieten infolge des nachhaltigen Mangels an schriftlicher Überlieferung gerade auch Erkenntnisse der Archäologie haben. Besonders eindrucksvoll wird dies etwa anhand der Beispiele von Argeş und Târgovişte, wo die Frage, ob zuerst die Residenz errichtet wurde und sich daran eine städtische Entwicklung schloss, oder ob umgekehrt eine Residenz in eine bereits bestehende Marktstadt eingefügt wurde, exemplarisch erläutert wird. Nicht zuletzt die politischen Rahmenbedingungen waren es hier, welche vor allem ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts zu einem Abgehen von einem komplexen System von Residenzen im Lande führten und eine Konzentration der herrschaftlichen Präsenz auf Residenzstädte, wie Bukarest und Iași, erbrachten. Nach 1650 verfügen die Walachei und Moldawien somit über regelrechte Hauptstädte, wobei ältere Residenzen, wie etwa die in Târgovişte oder in Suceava, zumeist nur mehr als Rückzugsorte in Zeiten der Gefahr oder als Sommerpaläste dienten. Die Landesfürsten versuchten die frühneuzeitlichen Residenzen geschickt für ihre Zwecke zu nutzen, wie sich am Beispiel von Innsbruck, eine der Residenzen von Maximilian I., zeigt.²² Der „letzte Ritter“ ließ dort nicht nur an zentraler Stelle das Goldene Dachl, einen die bürgerliche Stadt dominierenden Stadterker errich-

20 Siehe den Beitrag von Zdzisław Noga in diesem Band, S. 353–369.

21 Siehe den Beitrag von Laurentiu Radvan in diesem Band, S. 339–351.

22 Siehe den Beitrag von Herbert Karner in diesem Band, S. 371–393.

ten, sondern auch der Wappenturm diene der Repräsentation des Landesfürsten, wie Herbert Karner (Wien) in seinem Beitrag zum Stadtraum einer Residenz verdeutlicht.

Sarah Gearty (Dublin) fokussierte auf den für den irischen Raum in vieler Hinsicht so kennzeichnenden Städtetypus (2) der Klosterstadt, dessen Anfänge bereits im frühen Mittelalter liegen.²³ Aus den bereits in großer Zahl vorliegenden Lieferungen des Irischen Städteatlases, der zudem infolge der Aufnahme seines topographischen Verzeichnisses nicht zuletzt die Quellen in umfassender Weise miteinbezieht und erschließt, werden als Fallbeispiele insbesondere Armagh, Derry-Londonderry, Downpatrick, Kells, Kildare, Kilkenny, Trim und Tuam untersucht. Fragen, wie die nach den zum Teil dunklen Anfängen dieser Siedlungen, aber auch solche nach dem Werden von deren Straßengrundrissen, deren Position im Verhältnis zu lokalen Königen wie deren eigentlich städtischer Entwicklung im topographischen Sinne, werden nicht nur aufgeworfen, sondern auch beantwortet. Dass die große Mehrzahl der hier vorgestellten irischen Klosterstädte infolge der Reformen des 12. Jahrhunderts zu Kathedralsitzen aufstiegen, schlägt – wenngleich hier nur als Resümee gezogen – in gewisser Weise die Brücke hin zu den Kathedralstädten, die bei der Konferenz gleichwohl keine eigene Behandlung fanden.

Einem nicht zuletzt auch auf der Website des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster/Westfalen²⁴ für Städtetypen als geradezu paradigmatisch angeführten Fall, nämlich (3) den Festungsstädten, war mit zwei Beiträgen der dritte thematische Block der Tagung der Atlas-Arbeitsgruppe gewidmet: Ferdinand Opll (Wien/Perchtoldsdorf) steuert einen Beitrag über Festungsstädte in Österreich bei, der auf dem auch online-verfügbaren Sample von 64 Städten des Österreichischen Städteatlases und einigen weiteren Untersuchungen neueren Datums aufbaut.²⁵ Deutlich gemacht kann dabei vor allem werden, wie regional unterschiedlich dieser Städtetypus auf dem Boden des heutigen Österreich nachzuweisen ist. Insbesondere die östlichen Bereiche des Landes, konkret neben der Bundeshauptstadt Wien, Städte in Niederösterreich, der Steiermark und in Kärnten, sahen sich im Gefolge der osmanischen Expansion im 16. Jahrhundert zu einer umfassenden Neu- und Umgestaltung ihrer Befestigungsanlagen nach der neuen italienischen Manier (Bastionen) gezwungen.²⁶ Weiter gegen Westen zu lässt sich nur mit Salzburg, wo die Fürsterzbischöfe im 17. Jahrhundert den Festungsausbau vorantrieben, eine ver-

23 Siehe den Beitrag von Sarah Gearty in diesem Band, S. 395–407.

24 Siehe <http://www.uni-muenster.de/Staedtegeschichte/portal/einfuehrung/Definitionen.html> [Zugriff: 07.03.2017].

25 Ferdinand OPLL, Heike KRAUSE, Christoph SONNLECHNER, *Wien als Festungsstadt im 16. Jahrhundert. Zum kartografischen Werk der Mailänder Familie Angiolini*, Wien 2017.

26 Siehe den Beitrag von Ferdinand Opll in diesem Band, S. 409–434.



gleichbare Festungsstadt benennen, während es in den heutigen Bundesländern Tirol und Vorarlberg praktisch nichts an Vergleichbarem gibt. Maßgeblich erscheint in jedem Fall zum einen die Vorreiterrolle, welche Wien in diesem Zusammenhang einnimmt, und hier, in der habsburgischen Residenzstadt – natürlich war Wien auch eine solche (!) – sind auch eine Reihe baulicher Anlagen anzuführen, welche gleichfalls militärischen Zwecken dienten: schon seit dem Mittelalter den diversen Zeughäusern, ab dem 16. Jahrhundert auch dem Arsenal als Basis der Donauflotte und der Koordinationsstelle für das Wehrwesen in Form des Wiener Hofkriegsrates. Zu einer Garnisonsstadt sollte Wien dagegen niemals werden, ein umfassender Kasernenbau ist erst ab dem 18. Jahrhundert zu erkennen, doch wirkte sich dieser in keiner Weise auf Charakter wie Identität der Stadt aus.

Der zweite Beitrag zu den „Festungsstädten“ stammt von Rafał Eysymontt (Wrocław), der einen äußerst weit gespannten Überblick zu Festungsstädten in Zentraleuropa vorlegt.²⁷ Anhand einer Reihe klug gewählter Fallbeispiele kann er aufzeigen, dass die entsprechenden Entwicklungen – nicht anders als im österreichischen Bereich – ab dem 16. Jahrhundert einsetzten und sich in ihnen gleichfalls die mannigfachen militärischen Bedrohungen und Auseinandersetzungen des Zeitalters widerspiegelten. Beispiele, wie die der bis heute gerade auch wegen ihrer Befestigungen gerühmten Stadt Zamość, ermöglichen es freilich, eine große Fülle von Details herauszustellen, nicht zuletzt den bedeutsamen Einfluss auswärtiger, zunächst italienischer, späterhin und in anderen Städten nicht selten niederländischer Fachleute und Spezialisten. Der Entwicklung vom 16. zum 18. Jahrhundert, nicht zum wenigsten geprägt durch eine markante Multifunktionalität städtischer Zentren, wird am Beispiel von Städten wie Brzeg/Brieg, Legnica/Liegnitz, Świdnica/Schweidnitz und Wrocław/Breslau, aber auch von Josefov/Josefstadt und Terezín/Theresienstadt dargestellt. Darauf folgen zwei eigene Abschnitte, zunächst zur Entwicklung von Zitadellen, wie man sie neben vorhandenen Festungsstädten als zusätzliche Elemente der Wehrhaftigkeit im 17. und vor allem im 18. Jahrhundert zu errichten pflegte, und abschließend zu modernen Festungsstädten, wie sie bis in die Ära des Ersten Weltkrieges hinein nachweisbar sind. Hervorzuheben ist bei all diesen Darlegungen nicht nur die umfassende Heranziehung der Städtebearbeitungen im polnischen Städteatlas, sondern auch die umfassende Kenntnis des Autors im Hinblick auf die einschlägigen kartographischen Überlieferungen in diversen Archiven und Sammlungen.

Mit dem letzten der ins Auge gefassten Städtetypen wurde der Versuch unternommen, zumindest teilweise auch Entwicklungen zu berücksichtigen, die in die Epochen des 19. wie frühen 20. Jahrhunderts weisen, und damit in Perioden, die

27 Siehe den Beitrag von Rafał Eysymontt in diesem Band, S. 435–461.

vom gleichsam „klassischen“, zumindest „ursprünglichen“ Programm der historischen Städteatlanten nicht oder kaum erfasst worden sind. Die IKStg hat in dieser Hinsicht freilich schon vor Längerem ein grundsätzliches Umdenken vollzogen.²⁸ Es ist mit großer Dankbarkeit hervorzuheben, dass sich aus dem Kreis der mit den Städteatlanten aufs engste verbundenen Kolleginnen und Kollegen mit Zofia Maciakowska und Daniel Stracke zwei ausgewiesene Fachleute der durchaus mit gewissem Nachdruck ausgesprochenen Einladung durch die Organisatoren der Konferenz nicht verweigert haben – alles andere als eine Selbstverständlichkeit!

Mit dem Städtetypus von Hafenstädten setzte sich Zofia Maciakowska (Gdańsk) auseinander, wobei sie – selbstverständlich auf der Grundlage der historischen Städteatlanten, in denen derzeit immerhin fast 40 Hafenstädte Europas, solche am Meer, an Flussmündungen wie an Flussübergängen Bearbeitung gefunden haben – ein höchst eindrucksvolles, geographisch besonders breit gestreutes Panorama entfaltet.²⁹ Dabei ist besonders erfreulich, dass auch Ergebnisse aus dem in Entstehung befindlichen Städteatlas für Gdańsk/Danzig Berücksichtigung finden. Sowohl im Hinblick auf die Entwicklung des städtischen Gefüges (Verbindungen von der Stadt zum Hafen, zusätzliche Stadttore von der Hafenseite, Form und Lage der Marktplätze, Kais und Hafenbecken, die Lager- und Depotgelände etc.) als auch auf deren damit spezifizierte Funktionen gelingt es, ein bislang hinsichtlich der Fragen von Stadtplanung und -entwicklung nur wenig untersuchtes Phänomen einer eindrucksvollen Strukturierung zu unterziehen. Als Fallbeispiele dienen insbesondere irische Hafenstädte, die in den bisherigen Atlasbearbeitungen mit den meisten Beispielen vertreten sind, des Weiteren solche aus Großbritannien, dem skandinavischen Raum und an der Ostsee, aus den Niederlanden (Rotterdam) und aus Frankreich (Lorient in der Bretagne). Wenn als Anregung die Aufforderung formuliert wird, „den Weg zu untersuchen, den die Hafenstädte seit ihrer Entstehung

28 Den Vorschlag hat F. Opll auf der Generalversammlung der IKStg in Prag im September 2012 eingebracht, siehe den Hinweis im Newsletter of the International Commission for the History of Towns 34 (2013), 13 Nr. 7 (online unter: https://www.historiaurbium.org/wp-content/uploads/2017/11/Newsletter_34_2013.pdf [Zugriff: 24 07 2018]), sowie DERS., *A történeti városatlások lehetőségei. Tovább kell-e lépni a topográfiai térképészet eredeti elképzelésén* [Die Möglichkeiten der historischen Städteatlanten. Sollte man die ursprüngliche Idee der historischen Kartographie überschreiten?], Szeged. A Város folyóirata, Vol. 25, no. 4: 2013, S. 13–14.), wobei insbesondere die neue Serie des „Deutschen Städteatlases“ in Form des „Deutschen Historischen Städteatlases“, aber auch regionale Städteatlasprojekte Deutschlands, wie etwa der „Rheinische“ und der „Westfälische Städteatlas“ in gewisser Hinsicht eine Vorreiterrolle haben (Siehe dazu die Hinweise auf der „List of Towns Atlases“, die auf der Website der Irish Royal Academy geführt wird: https://www.ria.ie/sites/default/files/european_towns_atlases_updated_june_2017.pdf [Zugriff: 24 07 2018]), sowie die einleitenden Ausführungen im Beitrag von Daniel STRACKE, hier im Band, S. 487–536.

29 Siehe den Beitrag von Zofia Maciakowska in diesem Band, S. 463–486.



in Bezug auf die sich wandelnden natürlichen Bedingungen und den Fortschritt im Bereich Schiffbau und Hafeneinrichtungen bis heute gemacht haben“, so werden auch wichtige Hinweise für die mögliche künftige Forschung geboten. Zuletzt werden auch einige kritische Bemerkungen an der Arbeitsgrundlage der Städteatlanten dargelegt, wobei neben unterschiedlichen Begrifflichkeiten insbesondere auf die Vielfalt der Sprachen verwiesen wird, welche es nicht gerade einfach macht, die der Interpretation der in die Atlanten einbezogenen Plänen und Karten dienenden, textlichen Ausführungen zu rezipieren.

Der zweite Beitrag in diesem thematischen Block schließlich leistet in vieler Hinsicht gleichfalls Pionierarbeit. Daniel Stracke (Münster/Westfalen) setzt sich darin mit Industriestädten auseinander, und nimmt dabei auf der Grundlage der schon früh nachhaltig industrialisierten Städtelandschaften des Rheinlandes wie Westfalens eine bislang im Kontext städteatlasbezogener Studien noch niemals in den Blick genommenen Städtetypus in vergleichender Weise in den Blick.³⁰ Bereits einleitend fokussiert er auf die ins Grundsätzliche gehende Frage nach dem Verhältnis des maßgeblich von Heinz Stoob geprägten Modells für den historischen Städteatlas zum Phänomen der Industriestädte bzw. ganz generell der Stadtentwicklung nach der Epoche des Urkatasters. In der Folge wird ein breites Panorama der rheinländischen und westfälischen Industriestädte gezeichnet, die im Weiteren im Lichte der vorliegenden Städteatlasbearbeitungen in den Blick genommen werden, wobei sich die beachtliche Zahl von 80 vorliegenden historischen Karten mit einem deutlichen Überhang für das Rheinland für die Epoche zwischen 1840 und 1940 ergibt. Gerade umgekehrt stellt sich das Verhältnis im Hinblick auf die verfügbaren thematischen Karten mit einem deutlichen Vorsprung für den westfälischen Bereich dar. Der eigentliche Städtevergleich wird zunächst chronologisch angegangen, dann folgen Beobachtungen zum jeweiligen Industriotypus, der jeweiligen Einpassung der Industrieanlagen in die vorliegende topographische Situation sowie zu den verschiedenen Dynamiken der Produktion, die zwischen Kontinuitäten, Veränderungen, Wachstum, Differenzierung, Agglomeration und Diversifikation changieren. Als Fallbeispiele für einen detaillierten topographischen Vergleich werden Duisburg (mit Ruhrort) und Dortmund (mit Hörde) herangezogen. In weiterer Folge geht es, abermals übergreifend und generell, um eine Fokussierung auf den Vergleich morphologischer Elemente, für den Arbeitersiedlungen und Auswirkungen des Eisenbahnbaus ins Auge gefasst werden. Wenn zuletzt in einem Resümee unterstrichen wird, dass (1) historische Städteatlanten für das Verständnis der städtischen Entwicklungen im 19. und 20. Jahrhundert (sehr wohl) von großem Nutzen und sinnvoll sind und (2) die verschiedenen Teams von Atlasbearbeiterinnen und

30 Siehe den Beitrag von Daniel Stracke in diesem Band, S. 487–536.

-bearbeitern im Auge behalten sollten, dass für einschlägige Arbeiten zu diesem Städtetyp der Industriestadt die Einbeziehung relevanter historischer Karten wie thematischer Karten für ebendiese Epoche unabdingbar ist, so bietet dies wichtige Richtlinien für die künftigen Entwicklungen des Projekts der historischen Städteatlanten in Europa.

* * *

In Summe gesehen, darf durchaus behauptet werden, dass das Konzept, das seitens der IKStG für die Jahre 2016–2019 zur wissenschaftlichen Behandlung in Form der mit den jährlichen Generalversammlungen verbundenen wissenschaftlichen Konferenzen, nach den Tagungen in Kiel (2016) und Krakau (2017) in jedem Fall auf einem guten Wege ist und bereits Früchte zeigt. Von neuem kann mit dem vorliegenden Band demonstriert werden, in welcher blendenden Weise das seit 1969 in Realisierung befindliche, ganz große wissenschaftliche Projekt der IKStG in Form der historischen Städteatlanten tatsächlich unzählige neue Möglichkeiten zu weiteren Forschungen eröffnet hat. Dass darunter die „Raum“-Thematik ganz besonders herausragt, liegt zum einen angesichts des mit dem realen Raum untrennbar verbundenen Mediums der Atlanten geradezu auf der Hand, zum anderen kann damit zugleich eine die historische Forschung seit längerem intensiv beschäftigende Herangehensweise an die Interpretation historischer Gegebenheiten und Verhältnisse fortgesetzt, vertieft und intensiviert werden. Mit großer Zuversicht lässt sich auf die weitere Abrundung bei der Auseinandersetzung mit dem Generalthema der IKStG für 2016/19 im Rahmen der folgenden beiden Generalversammlungen (2018 in Salzburg, 2019 in Budapest) blicken. Ein besonderer Dank gilt dem Organisationsteam vor Ort – darunter sei Bartosz Ogórek besonders erwähnt –, ohne dessen Arbeit wäre die Tagung in der beeindruckenden Kulturstadt Krakau nicht zustande gekommen. Die Herausgeber bedanken sich für finanzielle Unterstützung der Tagung bei dem Ministerium für Wissenschaft und Hochschulwesen, dem Präsidenten der Stadt Krakau Prof. Jacek Majchrowski, dem Prorektor der Pädagogischen Universität Krakau Prof. Mariusz Wołos, dem Dekan der Geisteswissenschaftlichen Fakultät der Pädagogischen Universität Krakau Prof. Bożena Popiołek. Das Institut für Österreichische Geschichtsforschung an der Universität Wien hat sich an der Tagung ebenfalls finanziell beteiligt, wofür wir herzlich danken.

Kraków – Toruń – Wien, November 2018