



Übersichts-Plan
zum
Bebauungs-Plan
der Stadt
HOYERSWERDA

Gemessen und kartiert im Jahre 1907/08

durch

Meinert
vereideter Landmesser.

Co. Tübner

WENN Maßstab 1:5000

Karten

Ein kulturhistorischer Blick
auf alte Karten und Pläne
Hoyerswerdas und der Lausitz

REDEN KÖNNTEN.

Autoren und Impressum

© 2021 Das Urheberrecht der einzelnen Beiträge liegt bei den Autoren.

Sandra Flöter B. Sc.

ist Geographin und studiert Regionalentwicklung und Tourismus an der Universität Greifswald.

Lena Friedek

studiert Sprachwissenschaft an der Universität Konstanz.

Magdalena Schaffer M. A.

ist Archäologin und arbeitet an der Krabat-Mühle Schwarzkollm.

Marcel Steller M. A.

ist Stadthistoriker und arbeitete im Schloss & Stadtmuseum Hoyerswerda.

Nienke Tesselaar M. Sc.

ist Entwicklungssoziologin und studiert Forst- und Naturschutz an der Universität Wageningen (Niederlande).

Herausgeber Schloss und Stadtmuseum Hoyerswerda
Schloßplatz 1, 02977 Hoyerswerda
www.museum-hy.de
Gestaltung arteffective & lausitzpromotion, Susann Metasch
Lausitzer Platz 1, 02977 Hoyerswerda

SACHSEN



Diese Maßnahme wird mitfinanziert durch Steuermittel auf der Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

unterstützt von Staatliche Kunstsammlungen Dresden
Sächsische Landesstelle für Museumswesen



Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Lizenz unzulässig.

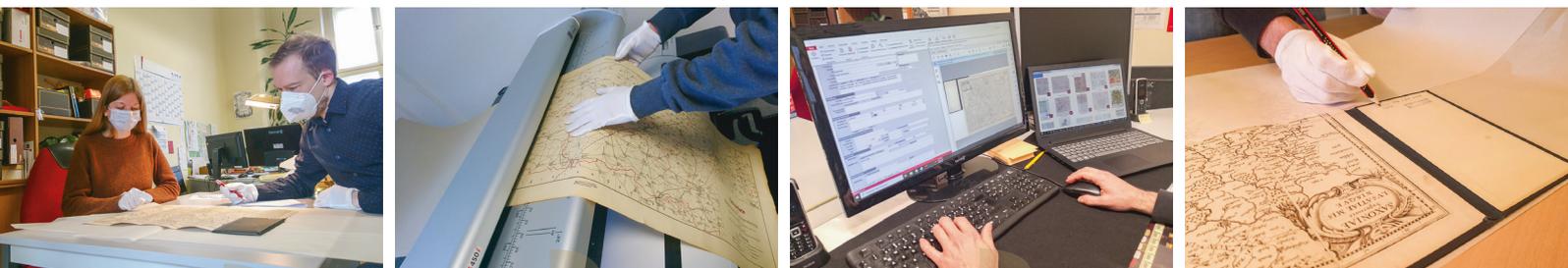
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de/>

DOI: 10.25366/2022.1

Inhaltsverzeichnis

Inhalt	Seite
Einleitung	
Marcel Steller: Woher kommen Karten?	5
Sandra Flöter: Historischer Abriss der Landesaufnahme	8
Teil I: Karten und Bedeutung	
Marcel Steller: Kartosemiotik	10
Marcel Steller: Niederländer in Hoyerswerda – die Schule der Kartographen	13
Marcel Steller: Hoyerswerda in der DDR – der ideologische Plan	16
Marcel Steller: Die Stadt im Netz – das Erbe Harry Becks	18
Magdalena Schaffer: Damerau und die archäologische Kartierung – Spurensuche auf Karten der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts	20
Lena Friedek: Nomen est Omen – Von der Bezeichnung unserer Ortschaften	24
Teil II: Karten und Umgebung	
Sandra Flöter: Die Region und ihre Identitäten	27
Nienke Tesselaar: Die Fischteiche der Lausitz	29
Marcel Steller: Immer auf Achse: Reisen und Verkehrskarten	32
Marcel Steller: Der Fluchtlinienplan von 1892	38
Marcel Steller: Der Bebauungsplan von 1907	40
Sandra Flöter: Wirtschafts- und Landschaftsveränderung in der Region	44
Teil III: Karten und Vergleich	
115 Jahre – ein Vergleich	46
Die Guteborner Heide	48
Der Flächennutzungsplan von 1952	50
Literaturverzeichnis	52
Abbildungs- und Inventarverzeichnis	55

Abb. 1-4:
Die Karten und Pläne des Stadtmuseums
Hoyerswerda werden untersucht, gescannt,
inventarisiert, beschriftet und verpackt.



Inhalt

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser!

wenn wir heute vollklimatisiert und GPS-unterstützt im eigenen Auto mit 160 km/h über die Stahlbetonpisten unserer Autobahnen brausen, machen wir uns wahrscheinlich eher weniger Gedanken darüber, warum Landkarten einmal lebenswichtig gewesen sein könnten. Sie sind noch immer entscheidender Teil unseres Lebens – doch meist sehen wir sie nicht mehr: Ihre Daten sind nun oft in ungreifbaren Algorithmen versteckt.

Was macht eigentlich eine Karte aus und welche Informationen sind in ihr verborgen? Die Sammlungsbestände des Schloss & Stadtmuseums Hoyerswerda ziehen seit Sommer 2021 in ein neues Depot um, in dem die Klimabedingungen für eine sichere langfristige Aufbewahrung gewährleistet sein werden. Das bietet die einmalige Chance, unseren historischen Kartenbestand neu zu inventarisieren, zu digitalisieren und wissenschaftlich tiefgehend aufzubereiten. Diese Arbeit ist auf den ersten Blick nicht nach außen sichtbar. Deshalb soll die vorliegende Publikation einen Beitrag leisten, um zu verstehen, warum die Geschichtsforschung nicht nur für das Stadtmuseum, sondern für das historische Erbe der Stadt so wichtig ist.

Um zu begreifen, warum Karten und Pläne zu dem wichtigen Teil unseres Lebens wurden, der sie heute sind, müssen wir sie uns einfach anschauen: In alten Karten und Stadtplänen schlummern so viele unentdeckte Wissensschätze, die nicht nur über vergangene Zeiten Auskunft geben können. Sie führen uns auch vor Augen, wo wir heute stehen – und das ganz wörtlich genommen. Dieses Unterfangen war angesichts der enormen Menge verschiedenster Informationen, die Karten bereithalten, sehr umfangreich. Gemeinsam mit Kolleginnen sowie Studentinnen der Universitäten Greifswald, Konstanz und Wageningen (Niederlande) haben wir uns den Plänen und Karten interdisziplinär und mit völlig unterschiedlichen Ansätzen genähert. So war es möglich, Ihnen und uns vielfältige Einblicke zu verschaffen, die unser Bild von Hoyerswerda und der Lausitz immer ein Stückchen detaillierter zeichnen.

Zahlreiche Karten der Region sind bereits jetzt auf einschlägigen Portalen in sehr guter Auflösung online einsehbar, jedoch meist ohne Kontext – das wollten wir hier nicht wiederholen. Die historischen Zusammenhänge sind nämlich oft genug noch nicht erforscht worden. Um sie zu verstehen, müssen wir nicht auf, sondern hinter die Karten sehen. Wir wollen deshalb in dieser Publikation versuchen, ihre Elemente sozial- und kulturgeschichtlich einzuordnen. So wird es möglich, mehr Perspektiven zu verstehen und Fragen zu beantworten.

Vielleicht werden Sie den einen oder anderen Ort künftig aus ganz ungewohntem Blickwinkel erleben, wenn Sie ihn das nächste Mal als Zielort in Ihr Navi eingeben.

Karikatur von 1869:
Nicht jeder kann
Karten lesen...

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Spaß beim Stöbern und Entdecken buchstäblich neuer Horizonte.

Marcel Steller

Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Schloss & Stadtmuseum Hoyerswerda



Kapitän: „Sie, Feldwebel, können Sie sich mit einer Landkarte orientieren? Ich habe eine Expedition für Sie.“ —
Feldwebel: „O! Ja — ich nehme mir bei solchen Gelegenheiten immer einen Bauern mit, der sich in der Gegend auskennt, dann komm' ich mit der Karte hin, wo ich will.“

Einleitung

Woher kommen Karten?

Von Marcel Steller

Die frühesten Original-Karten in unserem Bestand stammen aus dem 17. Jahrhundert und fallen damit in eine Zeit, in der das Wesen der Kartographie bei uns einen großen Aufschwung nahm. Diese für uns antikiert anmutenden Karten bergen ihrerseits allerdings schon eine jahrtausendelange technische und geistige Entwicklung in sich. Mit einem kurzen, aber tiefen Einblick in diese Geschichte kann man den ideellen Wert dieser Objekte versuchen zu ermessen und sie in ihrem kulturellen Kontext verorten.

Herauszufinden, wann die ersten Karten entstanden sind, ist gar nicht so einfach. Das Bedürfnis der Menschen, ihre Umgebung darzustellen, ist nämlich sehr alt. Schon aus der Altsteinzeit gibt es Höhlenzeichnungen oder Einritzungen in Mammutelfenbein oder Stein (Petroglyphen), die Landmarken zeigen und möglicherweise Abbilder der Landschaft darstellen. Das Bedürfnis, zum Beispiel Einteilungen von Feldern oder die Umgebung grafisch zu fixieren, findet sich in prähistorischer Zeit an ganz unterschiedlichen Orten. Doch der Interpretationsspielraum ist mindestens so vielfältig, wie es solche Karten gibt.¹

Ein schönes Beispiel dafür ist die 1962 in der Nähe von Brünn gefundene sogenannte „Pavlov-Karte“ (Abb. 1). Sind die Gravuren eine Landschaftsdarstellung? Archäologen wissen es bis heute nicht.² Die einzigen, die man fragen könnte, sind seit vielen Jahrtausenden tot.

Die wahrscheinlich erste sichere kartographische Aufzeichnung stammt aus dem Mesopotamien des 3. Jahrtausend v. Chr. und bildet die Region um die Stadt Nuzi (heute Jorgan Tepe) ab.³ Der erste Stadtplan der Welt hingegen ist ungefähr 3500 Jahre alt. Er stammt aus dem einstigen Nippur, südlich des heutigen Bagdad. Die etwa 22 cm große Tontafel ist auch deshalb etwas Besonderes, weil sie zugleich die erste „Spezial-Karte“ darstellt. Eigentlich wichtige Gebäude der Stadt, wie Tempel und Paläste, wurden bewusst weggelassen, aber die Stadttore, Wallgräben und Gewässer sind präzise abgebildet. Das lässt den Schluss zu, dass es sich um eine strategisch-militärische Karte handelt.⁴ Dass militärische Gründe für Innovationen im Kartenwesen oft verantwortlich sind, werden wir uns noch ansehen.

Ein ganz anderes Kaliber der frühen Kartografie stammt aus dem sechsten vorchristlichen Jahrhundert. Eine spät-babylonische Tontafel zeigt die erste Weltkarte überhaupt. Im Zentrum befinden sich unter anderem Babylon mit dem Euphrat und weitere Städte. Der umgebende Ring ist ein „Fluss bitteren Wassers“ (Salzwassers). Die äußeren spitzen Dreiecke stellen für die Babylonier bekannte, aber unerforschte Landmassen dar (Abb. 2 und 3).⁵

Die antiken Griechen errangen gleich mehrere Durchbrüche in der Kartografie. Zum einen begannen sie zwischen den symbolischen Weltkarten der Philosophen, die Welt-Bilder und nicht Erdbilder zeigten, und den präzisen Karten, die auch oft die Seefahrer nutzten, zu unterscheiden.⁶ Zum anderen verbesserten sich in dieser Zeit die Kenntnisse über die Erdform enorm.

Einen Durchbruch erlangte Eratosthenes, der Direktor der Bibliothek von Alexandria im 3. Jahrhundert v. Chr. Er bemerkte, dass sich in zwei verschiedenen Städten zur selben Zeit in nur einer der beiden die Sonne im Wasser eines tiefen Brunnens spiegelte. Nur dort stand die Sonne im Zenit.



Abb. 1: Sind diese rund 25 000 Jahre alten Mammutstoßzahn-Gravuren eine Landschaftsskizze?

¹ Smith 1982:9-25 // ² Kupčik 2011:15 // ³ Grosjean 2013:9 // ⁴ Friedrich-Schiller-Universität o.J. // ⁵ Dittmann 2002:26ff; British Museum o.J. // ⁶ Grosjean 2013:10

Mit dieser Erkenntnis gelang es ihm, den Umfang der Erde zu berechnen. Leider ist von Eratosthenes oder seinen Nachfolgern nur sehr wenig überliefert.⁷

Im Römischen Reich war man dann eher auf die strategischen Karteninformationen und deren Wert für die Verwaltung bedacht. Man unterschied damals zwei Kartenarten. Die in der griechischen Tradition stehenden *Tabulae* waren Karten mit verschiedenen Kugelprojektionen, die auch für die Seefahrt eine große Rolle spielten.⁸

Die *Formae* waren eine Art von Katasterplänen für den Landesausbau. Die meist regelmäßig rechteckig eingezeichneten Flächen der *Formae* standen, ähnlich wie bei den Griechen, in bewusst starkem Kontrast zur unordentlichen, nicht zu berechnenden Natur. Dieses Bild war so wirkmächtig, dass es uns sogar 2000 Jahre später in Hoyerswerda noch begegnet, wie wir sehen werden.

Die meist rechteckigen Formen und fehlenden Kurven im antiken Städtebau kamen nicht von ungefähr: Mit der *Groma*, einem antiken Vermessungsgerät, ließen sich nur präzise rechte Winkel anzeigen, jedoch keine Kurven berechnen.⁹

Der enorme Wissensstand, der in der Antike entstanden war, ging überwiegend mit dem Ende des Römischen Reiches verloren. Über viele Jahrhunderte gab es keine neuen Erkenntnisse. Bis weit über das Frühmittelalter hinaus galt es als sündhaft, die Erde vermessen zu wollen, allenfalls gab es Abbildungen des religiösen Welt-Bildes.¹⁰ Die mittelalterlichen Radkarten stellen die Welt nun wieder als Scheibe dar, üblicherweise mit Jerusalem als Zentrum. Sie sind geostet, so kann die Sonne symbolisch „oben“ aufgehen. Wo das Wissen fehlte, wurden solche Karten oft durch Verzierungen oder Fantasie ergänzt. Eines der bekanntesten Beispiele dürfte die Ebstorfer Weltkarte sein. Das Original verbrannte 1943 im Bombenhagel in Hannover. Glücklicherweise blieben Kopien erhalten (Abb. 4).¹¹

1453 wurde Konstantinopel von den Türken besetzt. Viele Gelehrte flüchteten und bescherten der europäischen Renaissance mit ihren rationalen Denkweisen eine Blütezeit der Kartographie.¹² So war es für die abendländischen Handelsmächte auch angezeigt, einen anderen Weg nach Indien zu finden. Die großen See- und Entdeckungsreisen erweiterten den Horizont im wörtlichen Sinn erheblich. Kolumbus fuhr 1492 nach Mittel- und 1498 nach Südamerika, Magalães (Magellan) erreichte mit seiner Weltumsegelung 1519 den Gipfel dieser Entdeckungen – See- und Küstenkarten (sog. Portolane) und Globen entstanden. Die europäischen Atlantikstaaten überholten die Italiener mit ihrem Wissen; deren Kontakte in den Orient wurden nun weniger wichtig.

Durch die zahlreichen Verbesserungen im Vermessungswesen und Entdeckungen von Gelehrten wie Kopernikus, Kepler, Mercator und Galilei änderte sich das (Ab-)Bild unseres Planeten in der Frühneuzeit grundlegend. Die neuen Erkenntnisse konnten mittels Buchdruck, Kupferstichen und Radierungen schneller und billiger verbreitet werden.¹³ Bereits im 16. Jahrhundert wurden in Sachsen als einem der ersten Länder überhaupt planmäßige Kartierungen durchgeführt.¹⁴

Auch anhaltende Glaubenskonflikte und Kriege, die Bevölkerungswanderungen nach sich zogen, der Fernhandel und das aufkommende Postwesen waren Kennzeichen dieser Epoche.¹⁵ Parallel entwickelte sich der Staats- und Nationenbildungsprozess der Renaissance und seiner Folgezeit stets fort. Theoretische Überlegungen zum Staat und Souveränitätsbegriff wie jene von Jean Bodin oder Thomas Hobbes kamen auf. Allmählich bildete sich der Nationenbegriff heraus.¹⁶ Diese Sichtweisen erforderten eine ganz neue Wahrnehmung des Raumes.

Immer öfter entstehen nun themenspezifische „Spezialkarten“. Die erste sächsische Post(meilen)karte beispielsweise erschien 1717 in der Regierungszeit Augusts des Starken.¹⁷

Die technischen Voraussetzungen für genauere Karten waren immer häufiger vorhanden.¹⁸ Der barocke Drang, rationalisieren und ordnen zu wollen, schlug sich im Verzeichnen politischer und Grundstücksgrenzen nieder. Das wirkte sich nicht nur auf Steuerabgaben, sondern auf Krieg und Frieden aus.¹⁹

Jenes darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass in dieser Zeit die einfache Bevölkerung in der Regel weder Interesse noch Zugang zu diesem Wissen hatte. Sie brauchte es schlichtweg nicht. Die noch im Barock des 18. Jahrhunderts mit zahlreichen Allegorien versehenen Kunstwerke für ihre adlige Leserschaft wurden zugunsten der technischen Präzision und vielen Daten immer schlichter – aber

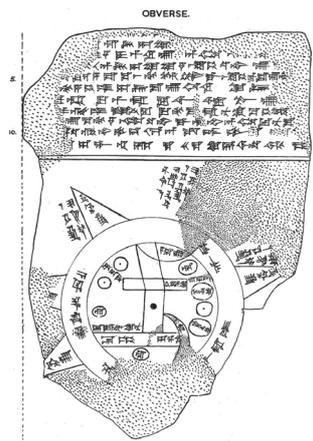


Abb. 2:
Früheste Weltkarte;
Babylon, ca. 6. Jahr-
hundert v. Chr.

Abb. 3:
Umzeichnung.

⁷ Grosjean 2013:11ff.; Kupčik 2011:20ff. // ⁸ Grosjean 2013:12ff. // ⁹ u.a. Grewe 2009:121ff.) // ¹⁰ Grosjean 2013:21f // ¹¹ Kupčik 2011:27 // ¹² Neumann 2019:31 // ¹³ u.a. Neumann 2019:31 // ¹⁴ Bönnisch 1990:107; Aurig 2006:120 // ¹⁵ u.a. Gräf und Prüve 1997, Bönnisch 1990:106f // ¹⁶ Schulze 1999:66ff. // ¹⁷ Heimann und Neitmann 2014:46 // ¹⁸ Pápay 2019:35f. // ¹⁹ Bönnisch 1990:106ff. ; Aurig 2006:120; Pápay 2019:37



Abb. 4: Ebstorfer Weltkarte aus dem 13. Jahrhundert (Kopie)

auch besser lesbar, denn mit dem Ende des 18. Jahrhunderts begann allmählich die moderne Kartografie. So änderte sich das Antlitz der Karten nicht nur aus kunsthistorischer, sondern auch aus technischer Sicht. (vgl. S. 46f.)

Triangulation, also die Landesvermessung mittels Flächenberechnung aus gedachten Dreiecken, war zwar schon im 17. Jahrhundert bekannt. Aber im 18. und später im 19. Jahrhundert wurde diese Technik flächendeckender angewandt. Die Informationen von Karten wurden wertvoller und so lag die Kartografie von nun an meist in staatlicher Hand, sei es aus militärischen oder zivilen Gründen²⁰, wie dem Chaussee- und Kanalbau. Die Landesaufnahme in Preußen oblag beispielsweise seit 1816 dem Generalstab; die so genannten Messtischblätter entstanden in den darauffolgenden Jahrzehnten.

Seit dem Ende des 18. Jahrhunderts verbesserten sich die Straßenverhältnisse durch staatliche Eingriffe langsam – mehr Menschen reisten „freiwillig“. Zuvor waren Wege meist in einem grauenvollen Zustand, den wir uns heute kaum mehr vorstellen können.²¹ Mit der Industrialisierung entstanden weitere Themen- und Spezialkarten, zunächst für die Eisenbahn und später für die Straße. Mit der Schwelle zum 20. Jahrhundert wurde das Reisen und Orientieren anhand von Karten immer selbstverständlicher. Darauf werden wir zurückkommen. (vgl. S. 18f., 32ff.)

Einen weiteren enormen Wandel brachten seit den 1980er Jahren die elektronische Datenverarbeitung und die Telematik. Nicht mehr die Karte selbst, sondern ihre Daten stehen von nun an im Mittelpunkt. Kein Wunder, wenn wir uns vergegenwärtigen, was Karten heute alles können. Man kann beliebige Informationen ein- und ausblenden, praktisch jede Kartenart ist überall und jederzeit verfügbar. Wir können Eisenbahnen und Postsendungen in Echtzeit verfolgen. Restaurants und Sehenswürdigkeiten ploppen auf, wenn wir es wollen. Manche Karten interagieren mit unserem digitalen Fingerabdruck – ein Milliarden-Dollar-Geschäftszweig ist entstanden.

²⁰ Pápay 2019:35,37 // ²¹ u.a. Lay 1994:238; Lehmann 1974:91ff.

Historischer Abriss der Landesaufnahme

Von Sandra Flöter

Die systematische Vervielfältigung von kartographischen Darstellungen existiert schon seit dem 15. Jahrhundert mit der Erfindung des Kupferstichs. Ende des 18. Jahrhunderts konnten mit der Erfindung der Lithographie, einem Flachdruckverfahren, die Druckqualität gesteigert und Schattierungen und Farbtöne reproduziert werden.¹

Kurfürst August von Sachsen (1526-1586) war der erste, der eine systematische sächsische Landesvermessung angestrebt hat.² Er selbst führte eigene Vermessungen durch. Seine Leidenschaft für die Landesvermessung gab er an seinen Sohn Christian I. weiter. Dieser gab die Kursächsische Landesaufnahme in Auftrag. Sachsen war somit einer der ersten Staaten, die eine Landesaufnahme planmäßig in einem großen Maßstab durchführte. Vermessen wurden vorwiegend Verwaltungsgrenzen, Grenzen herrschaftlicher Besitztümer und Jagdgebiete.

Im Jahr 1713 ordnete der Kurfürst Friedrich August der I., besser bekannt als „August der Starke“, eine weitere Landesaufnahme an. Der an Kartographie und Mathematik interessierte Landpfarrer Adam Friedrich Zürner aus Skassa bei Großenhain führte sie aus. Zürnens Werke unterschieden sich aufgrund der genauen statistischen Angaben sowie der exakt kartierten Verkehrsnetze von denen seiner Vorgänger. Er kartierte bis in die 1730er Jahre alle Ämter des Kurfürstentums.³ Das Hauptergebnis seiner Arbeit war jedoch die 1718 veröffentlichte „Post(land)karte“, welche ganz Sachsen abbildet. Nach der sächsischen Postreform im Jahr 1722 erhielt Zürner den Auftrag, die noch heute bekannten Postmeilensäulen entlang der damaligen Poststraßen aufzustellen. Die in diesem Zuge entstandenen genauen Karten führten dazu, dass die sächsische Post seinerzeit die Schnellste war.⁴

Das preußische Pendant zu Zürnens Werken war das Schmettau'sche Kartenwerk, welches von 1767 bis 1787 erstellt wurde. Das Werk, in dem das gesamte preußische Staatsgebiet östlich der Weser abgebildet ist, entstand auf Basis einer grafischen Triangulation und umfasst 270 Blätter in einem Maßstab von 1: 50 000.⁵

Im 17. und 18. Jahrhundert führten staatliche Bedürfnisse von Wirtschaft und Militär zu großem Fortschritt in der Systematisierung. Verbesserte Messmethoden, Instrumente und reproduktionstechnische Verfahren wurden erfunden. Ein Beispiel ist die Einführung des Messtischverfahrens, welches den Vermessern ermöglichte mithilfe der Winkelmessung Karten im Maßstab 1: 21 000 zu zeichnen. Der Messtisch bestand aus einer Tischplatte, die horizontal auf einem Stativ befestigt wurde. Auf der Tischplatte befand sich das Aufnahmeblatt. Dieser Tisch wurde mit in das zu vermessende Gelände genommen. Dort wurden mithilfe eines Lineals mit Visiereinrichtung (*Diopter*) und später durch ein kippbares Fernrohr die Zielpunkte von einem bereits kartierten Punkt anvisiert. Durch die Messung der Entfernung vom Messtisch zu den Zielpunkten sowie dem Eintragen dieser Punkte entsteht nach und nach die Karte. Das Messtischverfahren blieb bis Anfang des 20. Jahrhunderts hinein das Standardwerkzeug zur Erstellung topographischer Karten, wurde jedoch allmählich durch die Erfindung zahlentachymetrischer Methoden ersetzt.⁶ Diese beruhen darauf, dass die Fernrohre der klassischen Instrumente in ihrer Optik mit Strichplatten aufgerüstet werden. So wird die Messung der Distanz ermöglicht. Zusätzlich konnte mit Hilfe von Winkelmessungen auch der Höhenunterschied berechnet werden. Das Messen mittels Maßbändern und Messlatten wurde überflüssig. Die Genauigkeit der Vermessungen nahm zu und die Zeit der Geländearbeit ab, da nur noch die Aufnahme, jedoch nicht mehr die Auswertung im Gelände erfolgen musste.⁷

Der Beginn der Fotografie um 1839 ebnete den Weg für die Fotogrammetrie, die es ermöglichte, aus Fotografien Lage und Form eines Objekts durch Bildmessungen zu bestimmen. Die Geländearbeit

¹ Kohlstock 2018:14 // ² Kießling 2014:80 // ³ Zimmermann 2006:16 // ⁴ Kießling 2014:80f. // ⁵ Grosjean 2013:130 // ⁶ Kohlstock 2018:47 // ⁷ Kohlstock 2018:13f.

wurde überflüssig, was zu großen Zeiteinsparungen gegenüber den klassischen Messmethoden führte. Doch erst durch die Luftfotogrammetrie, der Aufnahme von Fotografien mit Luftbildkameras aus Flugzeugen sowie der Erfindung von Auswertungsgeräten, die das aufgenommene Gelände rekonstruieren, konnte im 20. Jahrhundert die bisher gängige terrestrisch-topographische Vermessung durch die Luftbildmessung abgelöst werden. Die Luftbildmessung ist auch heute noch das gängigste Verfahren der Landesaufnahme.⁸

Durch die Entwicklung der Mikroelektronik wurden der Landesaufnahme neue instrumentelle und methodische Möglichkeiten eröffnet. So übernehmen im 21. Jahrhundert Hard- und Softwares die aufwendigen Reproduktionsverfahren von der Herstellung der Originale bis hin zu deren Vervielfältigung.

Das langfristige Ziel der Landesaufnahme besteht darin, eine digitale Karte zu erstellen, die jederzeit in einem beliebigen Maßstab verfügbar und aktualisierbar ist. Heute gestattet die Entwicklung der Raumfahrttechnik die Aufnahme der Erdoberfläche mithilfe von Satelliten. Dieses Verfahren nennt sich Fernerkundung und ermöglicht die Aufnahme von großen Flächen in kurzer Zeit. Durch die stetigen Veränderungen in der Aufnahme-, Verarbeitungs- und Präsentationstechnik haben sich die Anwendungsmöglichkeiten für den Kartennutzer erweitert. Topographische Daten und alle Informationen, die im Zusammenhang mit der Erde stehen, sollen in einem Geoinformationssystem zusammengefasst werden, um mithilfe dieser Informationen den Interessen und Bedürfnissen vieler gerecht zu werden.⁹



Abb. 1:
Messischblatt
(1912).

⁸ Grosjean 2013:127 // ⁹ Kohlstock 2018:14

Karten und Bedeutung

Kartosemiotik

Von Marcel Steller

Ist es nicht erstaunlich? Wir sehen bunt eingefärbte Flächen mit chaotischen Linien und kryptisch anmutenden Symbolen, dazu winzige Schrift in allerlei Richtungen – und doch verstehen wir in den meisten Fällen sofort, was wir da vor uns haben. Einen Stadtplan, eine Wanderkarte, ein Liniennetz. Unser Alltag ist massiv durchdrungen von allerhand Zeichen, deren Bedeutung wir langsam zu verstehen begriffen haben.

Das war nicht immer so. Es hat viele Jahrhunderte gedauert, bis sich eine Schrift und Zeichensprache entwickelt hat, die Karten so selbst-verständlich gemacht haben, dass wir sie mühelos lesen können.

Die *Semiotik* (Zeichentheorie) beschäftigt sich in der Kartographie mit der Theorie der Zeichen, Zeichensysteme und Symbole.¹ Sie erforscht die Beziehungen zu Objekten, die durch Zeichen ausgedrückt werden (wie den Symbolen einer Kartenlegende und ihren realen Gegenständen), aber auch die Wirkung und Interaktion mit den Menschen, die sie wahrnehmen (wie die Frage nach Verständlichkeit oder Abstraktionsvermögen des Betrachters). Das meist verborgene Problem der Darstellung liegt sehr tief. Kann eine Karte überhaupt objektiv sein? Was unterscheidet einen Raum von einem Ort? Ohne die philosophischen Fragen Henri Lefebvres und Michel de Certeaus zur Raumtheorie zu diskutieren, können wir immerhin feststellen, dass Kartendarstellungen – egal wie – etwas in uns auslösen.²

Je nachdem, welche Druck- oder Schreibtechnik angewandt wird, unterscheiden sich Schriften und Zeichen. Frühneuzeitliche Holzschnitte (Hochdrucke) wurden recht schnell durch Kupferstiche (Tiefdrucke) mit ihrer größeren Detailtreue abgelöst. Mit Verfahren wie der Lithographie (Flachdruck) vergrößerte sich die Darstellungsvielfalt im 19. Jahrhundert enorm.³

Schrift-Zeichen erzählen erstaunlich viel über eine Karte – quasi zwischen den Zeilen. Auf den ältesten Karten des Stadtmuseums finden wir unter anderem die humanistische Kursive, eine Art Schreibschrift, die dank der sehr guten Lesbarkeit noch heute Verwendung findet (vgl. S. 13ff.).⁴ Die namengebenden Humanisten waren in der Frühneuzeit jene fortschrittlichen Köpfe, die die Wissenschaft und den Menschen in den Mittelpunkt der Gesellschaft zu rücken suchten.⁵

Die daraus abgeleitete Druckschrift Antiqua wurde im Deutschen oft für fremdsprachliche oder Fachbegriffe genutzt, weshalb sie auch in Fraktur-Texten auftaucht. Wenngleich die Fraktur bereits seit dem 16. Jahrhundert gebräuchlich war, wird oft (und häufig zu Unrecht) der Nationalsozialismus mit ihr assoziiert. Die Fraktur strahlt auch Seriosität und Kontinuität und historisch Volkstümlichkeit aus – es kommt nur ganz auf den Kontext an.

Seit Computer praktisch jede Schriftart anzeigen und verarbeiten können, sind auch die Einsatzmöglichkeiten der Typen nahezu unendlich gestiegen. Für viele Unternehmen ist die eigene Schriftart zum Markenzeichen geworden – es lohnt also durchaus, sie auf einer Karte genauer zu betrachten und sich zu fragen, welche Type warum verwendet worden sein könnte.⁶

Auch Piktogramme und Symbole sind wichtige Kartendetails. Nach Adam Frutiger⁷ unterscheiden wir drei Arten von Zeichengruppen: naturalistische Silhouetten zeigen Symbole, die durch ihre na-

durch die Reichsautobahnen bedeu-
t Gefüge seines Lebensgefüges.
Führung für die Zukunft bereitzufiel

Abb.1: „Deutsche“ Fraktur als nationalsozialistische Propaganda: Begleittext für eine Reichsautobahn-Planungskarte im „Lebensraum Ost“ (1939). 1941 verbot Hitler die Fraktur überraschend, weil ihm auffiel, dass man sie im Ausland schlechter lesen konnte.

¹ Hake 1982:20 // ² Schranz 2020:25-34,79; Hake 1982:37,204 // ³ Frutiger 1993:91-93 // ⁴ Hake 1982:220f. // ⁵ u.a. Kupčik 2011:76 // ⁶ Frutiger 1993 // ⁷ Frutiger 1993:157

türliche Gestalt i. d. R. sofort erkennbar sind (wie das Symbol „Berg“ in Abb. 5 auf S. 12). Die zweite Gruppe zeigt Schemata, die etwas Nachdenken erfordern (zum Beispiel das „Posthorn“) und die dritte Gruppe schließlich sind abstrakte Zeichen, deren Bedeutung wir erlernen müssen („Ein bloß Dorff da nur Bauern wohnen“).

Auf alten Karten sind Symbole oft ungenau. Ein Beispiel ist die Darstellung von gleichförmig gepunzten Bergen in sog. „Maulwurfshügelmanier“.⁸ Dies ist der Tatsache geschuldet, dass die Technik, präzise Höhen zu vermessen, in der Frühneuzeit noch nicht entwickelt war.⁹ Auch Wälder und Gewässer sind oft ungenau dargestellt. Die Abb. 5 zeigt dies anschaulich. Wir dürfen nicht vergessen, dass es noch keine Satellitenbilder gab und das Gelände oft unzugänglich war.

Kartenlegenden sind in diesem Zusammenhang besonders interessant. Nehmen wir als Beispiel die Abb. 5: Im Absolutismus des 17. und 18. Jahrhunderts übte der Herrscher Staatsgewalt unkontrolliert und *absolut* aus. Karten waren ein Herrschaftsinstrument¹⁰, bei dem wichtig war, Rohstoffe und Produktionsorte zu erfassen, um im Sinne merkantilistischer Wirtschaftspolitik den Außenhandel und die Industrie des eigenen Landes zu stärken.¹¹ Neben den Grenzverläufen¹² interessierten die damaligen Nutzer die Piktogramme besonders, denn es ging darum, Gewerbe und Verkehr zu kontrollieren.

Seit dem 19. Jahrhundert entstanden unzählige Spezialkarten, deren Symbolik stets komplexer wurde – aber auch einfacher zu verstehen. Lernprozesse, Grafikdesign und Internationalisierung tragen dazu bei, dass wir immer mehr Symbole unmittelbar verstehen (vgl. S. 18f.).¹³ Allerdings birgt die Darstellung von Piktogrammen, Symbolen und Zeichen auch eine Gefahr. Es ist nämlich dem Kartografen möglich, zugunsten politischer Präferenzen oder zu Ungunsten gesellschaftlicher Entwicklungen, Symbole wegzulassen oder so darzustellen, dass der Sinngehalt nicht korrekt wahrgenommen werden kann. Auf den Seiten 16-19 wird diese ganz reale Gefahr untersucht.

Karten können heute gleichsam durch Algorithmen personalisiert sein – oft merkt der Nutzer gar nicht, wenn ihm Informationen durch fehlende Symbole absichtlich vorenthalten werden.¹⁴

Durch die Erforschung von Kartensymbolen ist es im Jahr 2020 übrigens gelungen, neben Nardt und Neida einen weiteren Weinberg bei Hoyerswerda aufzuspüren, der in der Stadtforschung bisher unbekannt geblieben war: Das entsprechende Symbol für „Weinberg“ tauchte Mitte des 18. Jahrhunderts zeitgleich auf mehreren Karten nahe des heutigen Neuen Marktes (Schweinemarktes) auf (vgl. S. 24, Abb. 1).¹⁵ Neben den Schriftarten lohnt es sich also auch, die Zeichen und Symbole einer Karte genau anzusehen.



Abb. 2: Übersichtsplan Zoo und Schloss Hoyerswerda (2021): die Verwendung von Corporate-Schriftarten verbessert die Wiedererkennung von Unternehmen.

Abb. 3: Normung des Zeichenbegriffs „Bruch, Sumpf, Moor – mit Torfstich“ auf einer Kartenfibel von 1941.

Bruch, Sumpf, Moor – mit Torfstich

	1 : 25 000		1 : 25 000		Ostmark	
	Preuß. Sachs.		1 : 100 000		1 : 75 000	
	Bay.		1 : 300 000		1 : 200 000	
	Bad.		Fliegerkarte		1 : 100 000	
Hess.		1 : 1 000 000		1 : 300 000		

⁸ Hake 1982:258; Hake 2003:533; Pápay 2019:47 // ⁹ Pápay 2019:49 // ¹⁰ Pápay 2019:35 // ¹¹ u.a. Heimann und Neitmann 2014:11 // ¹² Pápay 2019:35; Aurig 2006:120 // ¹³ u.a. Schranz 2020; Steller 2020a // ¹⁴ Schranz 2020 // ¹⁵ Steller 2020b:56-59

Abb. 4: Farben, Piktogramme, und Zeichen können komplexe Sachverhalte verständlich anzeigen. (Perspektivplan des Bezirkes Cottbus. Generalbebauungsplan, 1967, Ausschnitt)

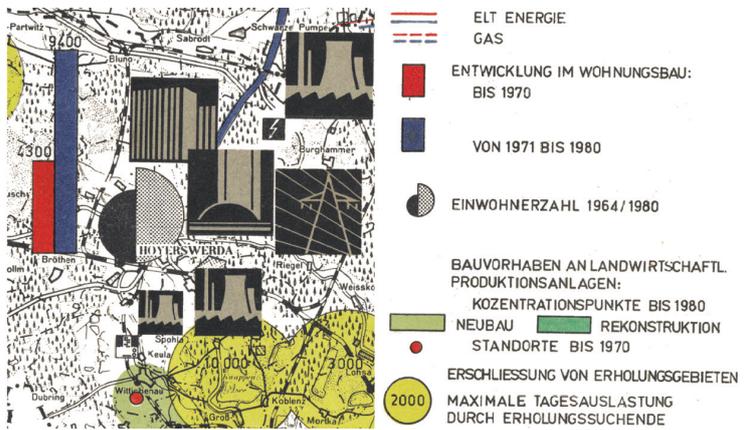


Abb. 5: Was war der Elite wichtig im Jahr 1757? Die Legende, die Berge und ungenauen Wald- und Gewässergrenzen widerspiegeln den Stand der Zeit (Karte des „Amtes Senftenberg nebst allen daran angrenzenden Aemtern, Herrschaften und Gegenden“, 1757)



Niederländer in Hoyerswerda – die Schule der Kartographen

Von Marcel Steller

Viele Karten des 17. und 18. Jahrhunderts aus der Sammlung des Stadtmuseums wurden in Holland gedruckt und verlegt. Das erscheint auf den ersten Blick unlogisch. Um den Hintergrund zu verstehen, muss der Frühneuzeit ein genauere Blick gewidmet werden.

Das Interesse an Karten wurde zu Beginn der frühen Neuzeit noch durch die italienischen Schulen befriedigt. Sie waren es auch, die der hohen Nachfrage versuchten entgegenzukommen, indem sie gleich mehrere Karten zum Vorläufer der Atlanten zusammenbanden und dann verkauften.¹

Mit dem Zeitalter der Entdeckungen steigerte sich das Interesse an geographischem Wissen auch über die teils unbekanntenen Landschaften Ost- und Mitteleuropas.²

Das Verlangen nach Karten war nicht zuletzt dem Aufblühen der exakten Wissenschaften zu verdanken. Dessen Folgen und warum sich die Kartographen-Schule von Italien weg bewegte, hatten wir in der Einführung bereits gesehen.

Besonders wegen ihrer Handelsbeziehungen und des blühenden Verlagswesens verschob sich die Schule der Kartographie Ende des 16. Jahrhunderts in die Niederlande.³ Als problematisch erwies sich in dieser Zeit allerdings die Glaubwürdigkeit des Kartenmaterials. Es wurde im wörtlichen Sinn abgekupfert, ohne die Quellen zu untersuchen. Gerhard Mercator (1512-1594), der nicht nur Mathematiker und Philosoph, sondern auch Kartenstecher war, machte dieses Problem als Erster öffentlich. Die Verlage hatten eher ein Interesse am Umsatz, als an der Genauigkeit ihres Materials. Druckplatten wurden über viele Jahrzehnte unhinterfragt weiterverkauft.⁴ Die Quellenkritik stand noch in ihren Kinderschuhen.

Mit den zuerst von Mercator zu kritischen Editionen zusammengetragenen Karten konnte man jetzt erstmals von einem Atlas sprechen.⁵

Der Boom der Kartographie in den Niederlanden hatte aber auch Schattenseiten. Die Verlage standen in feindschaftlicher Konkurrenz zueinander. Karten wurden raubkopiert, Druckplatten gestohlen.⁶ Im Laufe des 18. Jahrhunderts verlagerte sich das Kartenwesen daraufhin nicht zuletzt, weil man geographische Informationen über die Kolonialgebiete benötigte, nach Frankreich und England. Deutschland hinkte hinterher.⁷ Erst später konnten sich auch die Verlage hierzulande behaupten. Und tatsächlich – das spiegelt sich im jüngeren Material des Stadtmuseums wider. Fast alle Karten aus der Zeit nach der Französischen Revolution wurden in Deutschland hergestellt.

In dieser Tradition stehen auch die geodätische Aufnahme von Carl Friedrich Gauß (1777-1855) oder General Friedrich von Schmettau (1743-1806), dessen präzises topographisches Kartenwerk von Preußen Ende des 18. Jahrhunderts nicht grundlos zur militärischen Geheimsache wurde. Das Militär überall in Europa – Napoleon voran – ging daran, alles so genau wie möglich zu vermessen; die (künstlerischen) Schulen der Kartographie wurden so zu (staatlichen) Instituten für Topographie (vgl. S. 36f.).⁸

Die Verflechtungen des niederländischen Verlagswesens können sehr anschaulich an einigen der wertvollsten Karten in der Sammlung des Stadtmuseums Hoyerswerda nachvollzogen werden. Die Lausitzkarte „Saxoniae superioris Lusatie Misniaeque descriptio“ (Abb. 3) wurde 1585 in Duisburg von Mercator selbst oder mithilfe einer seiner Söhne, die er in der Kunst des Kupferstechens unterrichtete, gestochen.



Abb. 1:
„Germaniae tabulae
geographicae“: Titelblatt
des Mercator'schen Atlas'
von 1594.

¹ Kupčik 2011:93 // ² Kupčik 2011:76f. // ³ u.a. Heimann und Neitmann 2014:34 // ⁴ Kupčik 2011:97ff.,102; Heimann und Neitmann 2014:20f. //

⁵ Kupčik 2011:93f,98ff. // ⁶ Kupčik 2011:87,104ff. // ⁷ Pápay 2019:39 // ⁸ u.a. Neumann 2019:11-32; Pápay 2019:42f.; Heimann und Neitmann 2014:54

Nach dem Tode Mercators kaufte sein Enkel Johannes 1604 von den Erben die wichtigsten Kupferplatten für 2000 Taler und verkaufte sie noch im selben Jahr an den holländischen Verleger Jodokus Hondius. Dieser gab zwei Jahre später einen Atlas heraus, in dem er eigene und Mercators Stiche miteinander mischte.

Sein Sohn Henricus nutzte die Original-Platten weiter und gründete 1621 einen eigenen Verlag. Sechs Jahre später erschien die besagte Karte erneut. Henricus' Schwester hatte allerdings zwischenzeitlich Johannes Janssonius geheiratet, einen weiteren Kupferstecher und Verleger von Karten.⁹ Dessen Namen trägt auch unser Druck des Mercator-Stiches in latinisierter Form: Ioannem Janssonium. Der Name wurde nachträglich eingestochen, genauso wie die Kartusche oben links dem Zeitgeist angepasst wurde. So können wir den Druck datieren: Janssonius starb 1664, der Druck stammt wahrscheinlich aus seiner früheren Schaffenszeit.

Nach seinem Tod gingen die Druckplatten über einige Umwege an Peter Schenk d. Ä. Sein Sohn Peter Schenk d. J. (1693-1775) – beide waren niederländische Kartographen und Verleger – hatte regen Kontakt zum sächsischen Adam Friedrich Zürner, der die sächsische Postkarte schuf (vgl. S. 8f., 32ff.).¹⁰ Der gestalterische Ursprung von Schenks Karten lag oft bei Zürner; sein Name indes fand aber selten Erwähnung.¹¹ Schenks Karte des „Amtes Senftenberg nebst allen daran angrenzenden Ämtern, Herrschaften und Gegenden“ von 1757 wird übrigens auf den Seiten 10ff. und 24ff. behandelt.

So könnte die Mercator-Karte den Weg nach Sachsen gefunden haben: August der Starke und die Elite seines Landes hatten in jener Zeit ein großes Interesse an Karten. Zum einen mussten sie zum Steuern eintreiben möglichst genau sein. Es ging aber zum anderen nicht immer um Genauigkeit – Mercators Werk war damals über 100 Jahre alt. Es zählte auch Visualisierung und ästhetischer Anspruch. Das aufgeklärte Interesse der Bildungsbürger nahm zu. Die sehr gut lesbaren Italic-Schriften, hier die durch Mercators Einsatz noch verfeinerte humanistische Kursive¹², und die detaillierten Verzierungen der Kartenränder waren die Kriterien, die die gut betuchten Käufer erwarteten. Sie waren in der Regel keine Weltumsegler oder Entdecker, sondern im Barock eher an den schönen Dingen des Lebens interessiert.¹³ In diesem Kontext sehen wir auch die Karte von Schenk aus dem Jahr 1757, dessen Details und Schriftbild wir schon in der Kartosemiotik kennen gelernt hatten (S. 10ff.).

August der Starke selbst ließ sich für 19000 Taler einen 19-bändigen Atlas mit allerlei Karten, Stadtplänen und dem Zeitgeist entsprechenden prunkvollen Zeichnungen zusammenstellen. Nach einem Luftangriff auf Dresden 1945 ist leider nur ein ganz geringer Teil erhalten geblieben.¹⁴

Es ist möglich, dass das Schloss Hoyerswerda durch das im Absolutismus ausgeprägte Interesse an Karten und die sächsischen Beziehungen zur niederländischen Kartografie zur wertvollen Lausitzkarte Mercators kam. Endgültig lässt sich das aber wohl nicht klären, denn es gibt keine Unterlagen zu ihrer Herkunft im Stadtmuseum.



Abb. 2: Carl Friedrich Gauß war Geodät, Astronom, Physiker und Mathematiker. Nicht nur für seine Verdienste in der klassischen Kartographie wurde er auf dem 10-DM-Schein geehrt.



⁹ u.a. Museum für schlesische Landeskunde 2004:29ff. // ¹⁰ u.a. VEB 1988; Wiegand 2021 // ¹¹ u.a. Heimann und Neitmann 2014:34 // ¹² u.a. Heimann und Neitmann 2014:20 // ¹³ Kupčik 2011:103f.; 107; Heimann und Neitmann 2014:30 // ¹⁴ Kupčik 2011:106

Abb. 3: Gerhard Mercator: „Saxoniae Superioris Lvsatia Misniæqve Descriptio“ (Orig. 1585).



Der ideologische Plan

Von Marcel Steller

Für gleich drei gravierende Erkenntnisse eignet sich dieser Stadtplan Hoyerswerdas von 1975 als eindrückliches Beispiel.

Zunächst fällt dem Betrachter die neongrüne Farbe ins Auge, die die sozialistische Vorzeigestadt Hoyerswerda in einem Meer von Wiesen und Parkanlagen zu verorten scheint. Ein Blick in die Legende jedoch verrät: die Farbe selbst ist bedeutungslos, denn Wiesen (rote Doppelstriche auf weiß) und Grünanlagen (in blassgrün) sind so spärlich gesät, dass man sie suchen muss. Just im Erscheinungsjahr der Zweitausgabe von 1983 entstand ein Foto der neuen Würfelhäuser in den Wohnkomplexen VI/VII, mit dem man Realität und Karte gut vergleichen kann (Abb. 1).¹ Zwar wurde in der Zweitausgabe das markante Grün weniger auffällig gestaltet – auch der Zeitgeschmack spielt eine Rolle – kartographisch blieb es jedoch irrelevant.

Diese bewusste Manipulation war Teil einer staatlich verordneten Verfälschungsarbeit. Mag die irreführende Farbgebung den Ortsunkundigen die sozialistische Planstadt als scheinbares Meer von Grünflächen und Parks präsentieren, so ist die nächste Ungereimtheit wesentlich folgenschwerer:

Haben Sie schon den Wasserturm und das Bahnbetriebswerk westlich des Bahnhofs entdeckt? Im Jahr 1965 gab es in Moskau die „VII. Konferenz der Leiter der Geodätischen Dienste der sozialistischen Länder“, in der zugunsten einer strengeren Geheimhaltung beschlossen wurde, dass topographische Karten nur noch lageungenau herausgegeben werden durften. Die korrekten Karten wurden zur „geheimen Verschlussache“. Die Folgen waren, dass auch bei Bauprojekten wie Schienen-, Straßen- oder Industriebauten keine präzisen Informationen zur Verfügung standen. Teilweise musste sich mit den Messtischblättern aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg beholfen werden.² Durch den verbindlichen Beschluss des Nationalen Verteidigungsrates waren Verlage gezwungen, ihr Material vorsätzlich zu (ver-)fälschen. Nicht nur, dass militärische Anlagen nicht abgebildet wurden, auch strategisch wichtige Punkte wie Schornsteine, Türme, Bahn- und Grenzanlagen, Straßen, Sendemasten etc. wurden entfernt oder versetzt – Wälder vergrößert, Höhen falsch angegeben, die Wegelage verändert, aus dichten Bebauungen wurden Einzelhäuser.³ Das erklärt, dass das große Bahnbetriebswerk scheinbar eine Wiese ist und der Wasserturm fehlt. Der Maßstab von 1:7000 wird durch die gleitende Verzerrung nur mit „circa“ angegeben, eine Maßstabsleiste fehlt völlig.

Bis zu drei Kilometer betrug die Verzerrung auf den „Ausgaben für die Volkswirtschaft (AV)“. Die DDR mit ihrer Außengrenze zum kapitalistischen Feind war freilich gehalten, diese Vorgaben besonders strikt einzuhalten. Wer noch einen Stadtplan aus der Zeit kurz nach der Wende besitzt, wird dort deshalb vielleicht einen Satz lesen wie „Jetzt neu: ohne Verzerrung!“.

Das Dritte, das an dieser Karte ungewöhnlich anmutet, ist überraschenderweise das Cover des Plans. Es zeigt neben einer Sorbin in traditioneller Hoyerswerdaer Tracht einen typischen Neubau der Nachkriegszeit und (zumindest angedeutet) das „Hochhaus am Knie“, welches aus städtebaulich-architektonischer Sicht den einzigen Knickpunkt der neustädtischen Magistrale betonte und somit einen Identifizierungspunkt im sozialistischen Stadtaufbau darstellte. Neben ihm stehen symbolisch die drei Eichen des Stadtwappens. Ganz hinten erkennen wir stilisiert einen Tagebau samt Förderanlage. Die Symbolik des Covers soll eine städtische Identität vermitteln, und zwar ganz im Sinne des „real existierenden Sozialismus“. Auf die Frage, was fehlt, lässt sich schnell eine Antwort finden: das Stadtschloss und die Altstadt. Eine gedankliche Verbindung zu den vorsozialistischen Bauten der Industrialisierung oder des Feudalismus Hoyerswerdas war politisch nicht gewollt.⁴ Auch das Sorbentum war 1975 nicht mehr selbstverständlich in der Stadt. Die massive Arbeitsmigration in die „Wohnstadt der Schwarzen Pumpe“ und das vier Jahre zuvor geschlossene Museum für Sorbische Volkskunst bezeugen einen Rückgang des gelebten sorbischen Brauchtums – zur politischen Selbstdarstellung ließ es sich jedoch weiterhin instrumentalisieren. Im Vergleich dazu verzichtet das Cover der Zweitausgabe von 1983 gleich ganz auf identitätsstiftende Elemente und zeigt lediglich das Stadtwappen.

Abb. 1: Würfelhäuser (WK VI/VII) im Jahr 1983: „Grünflächen“ sehen anders aus.



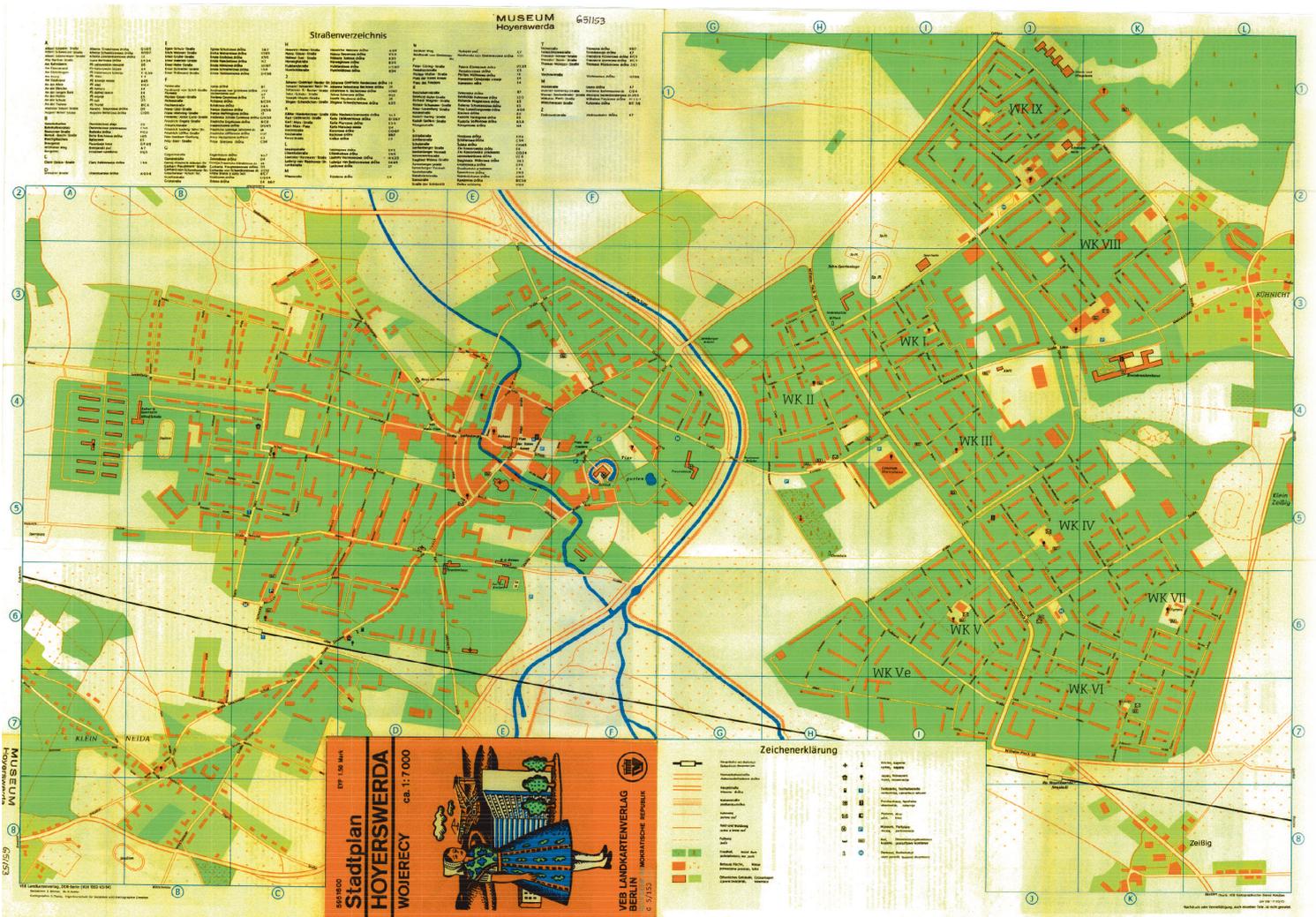
¹ vgl. Richter 2020:202 // ² Birtler 2006 // ³ Koch et al 2002:84,94f.; Lucht 2002:105,110ff.; Brunner 2021 // ⁴ u.a. Richter 2020:218f.; Steller 2021

Wer alte aber auch aktuelle Stadtpläne betrachtet, wird oft mit der Symbolik gewollter städtischer Identitäten konfrontiert. Dies ist kein Problem des Sozialismus, sondern der Frage des Selbst- und Fremdbildes einer Stadt und lässt Einblicke auf die Steuerung des Stadtimages zu. Dieser Identitätsbildungsprozess ist in Hoyerswerda noch lange nicht abgeschlossen.⁵ Was mögen wohl zukünftige Stadtplan-Cover abbilden?

Das offensichtlichste an diesem Plan sei nur kurz erwähnt: Wie fast jeder Stadtplan lässt dieser in geradezu exemplarischer Weise Einblicke auf den Städtebau zu, und hier besonders auf den sozialistischen. Das leere „kulturelle“ Zentrum in der Neustadt zeigt die finanziellen Prioritäten jener Zeit genauso eindringlich, wie die immer gleichen Wohnblöcke die ideologischen Prioritäten zeigen: „Gleichheit durch Wiederholung“⁶ konnte nicht nur bautechnisch schneller umgesetzt werden, sondern sollte auch dabei helfen, den neuen sozialistischen Menschen zu formen, der im „wir“ aufgeht.

Diese gewollt-planhafte Symbolik, hervorgegangen aus den 1950 verabschiedeten „16 Grundsätzen des Städtebaus“ für den sozialistischen Städtebau der DDR, zeigt auf dem vorliegenden Plan geradezu sinnbildlich-abstrakt die in Stahlbeton gegossene Wirklichkeit einer ganzen Epoche. Gerade weil es so offensichtlich ist, sei hier der Vergleich mit mittelalterlichen Stadtkernen oder barocken Residenzstädten gezogen – meist prägen die zeittypischen Silhouetten unwillkürlich die Erwartungen an eine Stadt oder ihr Image.

Abb. 2: Stadtplan Hoyerswerdas, 1975



⁵ Steller 2021:223-244 // ⁶ Richter 2020:141ff.

Verkehrskarten sind ein guter Indikator dafür, mit welchen Unzulänglichkeiten die politischen Schlagworte ihrer Zeit verbunden sind. Vor rund 300 Jahren wurde der *Chausseebau* vorangetrieben. Prompt tauchten die Hinweise „morastig“ und „sandig“ als Warnung auf Verkehrskarten auf (vgl. S. 32ff.). „Inklusion“ ist heute solch ein Schlagwort; prompt erfahren wir, welche Haltestellen noch nicht barrierefrei sind. Der Innovations- und Veränderungsdruck einer Gesellschaft wird also auf Plänen ganz plastisch dargestellt, ohne dass die meisten Menschen es bemerken würden. Beim Vergleichen von Karten, wie hier den Liniennetzen, fallen solche sozialgeschichtlichen Veränderungen erst auf.

Als zu Beginn des vorigen Jahrhunderts der öffentliche Nahverkehr stark zunahm, wurden Transitkarten besonders in den Metropolen sehr unübersichtlich. 1931 wurde in Berlin ein S-Bahn-Plan herausgegeben, der sich nicht an der Geographie orientierte, sondern aus Linien im 45°- und 90°-Winkel bestand. Die Abstände der Bahnhöfe waren unabhängig von ihrer realen Entfernung gleich lang dargestellt. Durch die Erhöhung von Geschwindigkeiten wurde die exakte Angabe der Distanz immer unwichtiger. Der Durchbruch dieser Kartendarstellung ging zwei Jahre später von London aus. Der dortige U-Bahn-Angestellte Harry Beck brachte es auf den Punkt: „Wenn Du in den Untergrund gehst, warum musst Du Dich um Geographie kümmern. Das ist nicht so wichtig. Verbindungen sind die Sache.“⁶

Abb. 1: Liniennetz Hoyerswerda, 1987
 Abb. 2: Liniennetz Hoyerswerda, 1991
 Abb. 3: Liniennetz Hoyerswerda, 2021



Diese bahnbrechende Einsicht legte den Grundstein für das sogenannte „Information Design“. Es begegnet uns heute zunehmend, wenn Karten im Raum komplizierte Infrastrukturen darstellen müssen. Die Übersichtlichkeit der Darstellung wird dort der geographischen Genauigkeit vorgezogen.⁷ Der chronologische Vergleich der Hoyerswerdaer Linienpläne zeigt außerdem, wie die modernen Werte Funktionalität, Standardisierung und Ordnung sich langsam ihren Weg bahnen. Räumliche Verzerrung kann zugunsten des schnellen Verständnisses also auch sinnvoll sein – wenngleich die Gefahren der Manipulation bestehen bleiben.

Das Hoyerswerdaer Liniennetz hält noch weitere kulturgeschichtlich relevante Informationen für uns bereit. Beim Vergleich der Stationsnamen mit den heutigen Bezeichnungen entdecken wir einige touristische Destinationen. Künftige Generationen von Historikern werden vielleicht daran festmachen können, dass der Strukturwandel zur „Erholungsregion“ die meisten Bereiche des öffentlichen Lebens zu durchdringen begonnen hatte.

Transitkarten sind ein anschauliches Beispiel, dass nicht nur geographische, sondern auch soziale Räume dargestellt oder weggelassen werden können. In diesem Sinne: Haben Sie in Abb. 1 die Knotenpunkte für den Pendler-Verkehr ins Kohlekombinat Schwarze Pumpe gefunden? Gerade diese (fehlenden) Informationen sind es, die für die Geschichtsforschung so wertvoll sein können.

Dass die wichtige sozialräumliche Komponente auf Karten oft fehlt, macht uns endlich auch den tieferen Sinn der Karikatur auf Seite 4 verständlich.

Abb. 4: Wasser, Wärme, Gas und Strom: So sieht es unter dem Straßenpflaster vor dem Neuen Rathaus aus. Information Design und Kartossemiotik helfen, komplexe Netze zu veranschaulichen.



⁶ Hadlaw 2003:32 // ⁷ Steller 2020:76,84

Damerau und die archäologische Kartierung –

Spurensuche auf Karten der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Von Magdalena Schaffer

Bei der Neusichtung des Kartenmaterials im Archiv des Stadtmuseums Hoyerswerda wurden auch drei handgezeichnete Karten, die sich der Übersicht des archäologischen Materials der Region widmen, genauer in den Blick genommen.

Bei zwei dieser Karten (Abb. 2 und 3) handelt es sich um archäologische Fundkarten des ehemaligen Kreises Hoyerswerda. Die dritte Karte (Abb. 4), in größerem Maßstab, widmet sich der Gemarkung Ruhland.

Die beiden Karten des Kreises Hoyerswerda sind genordet, ihnen liegt eine rudimentäre politische Karte zugrunde, mit Einzeichnungen von Dörfern und Städten sowie größerer Fließgewässer.¹ Ihnen gemein ist, dass sie weder einen Autor noch ein Fertigungsdatum aufweisen. Während der Schöpfer wohl nicht mehr ermittelt werden kann, lässt ein Blick auf die Eintragungen der Karte dennoch ihre zeitliche Einordnung zu.

Als Grundlage beider Karten dient die Abbildung des ehemaligen Kreises Hoyerswerda in den politischen Grenzen der Zeit von 1825 bis 1945, als Kreis der Provinz Schlesien bzw. Niederschlesien.² Sowohl die Kreisgrenzen als auch die Einzeichnung der Grube Erika lassen auf eine früheste Erstellung der Karten um 1916/17 schließen.³ Die Verzeichnung sämtlicher, heute devastierter Orte, setzen einen *terminus ante quem* (lat. „Zeitpunkt vor dem“) für diese Karten. Durch die Nennung des Ortes Buchwalde, der seit 1929 der Kohleförderung zum Opfer fiel, ist eine Erstellung der Karte nach diesem Zeitpunkt auszuschließen.⁴

Die Karte der Gemarkung Ruhland ist ebenfalls genordet und wurde im Jahr 1937 angefertigt. Hier lag die Katasterkarte des Kreises Hoyerswerda zugrunde.⁵ Neben den einzelnen, benannten Flurstücken und deren Grenzen, sind zudem Gewässer, Zuwege und auch das Schienennetz verzeichnet. Drei Personen waren an ihrer Erstellung beteiligt. Herr Wollny, der an dieser Karte die Eintragung der Fundstellen übernahm, ist zudem als Zeichner weiterer Karten des Kartenarchivs im Stadtmuseum nachweisbar.

Somit fallen diese drei Karten in die Zeitspanne der 20er und 30er Jahre des vergangenen Jahrhunderts und in einen Zeitraum, der stark mit der Schaffenszeit Otto Dameraus in der Region Hoyerswerda zusammenhängt.

Bereits mit der Gründung der „Gesellschaft für Heimatkunde e.V.“, dessen Mitglied der damalige Oberpostsekretär Damerau war, setzen besonders im direkten Stadtbereich archäologische Nachforschungen ein. Beispiele sind die Grabungen im Bereich des Jahnsporplatzes („auf der Pinka“), in Klein Neida⁶, sowie im Vorfeld der Tagebaue.

Aufgrund umfassender, naturwissenschaftlicher Kenntnisse und seiner Passion für die Prähistorie der Region erweiterte sich die Sammlung im Besitz der Gesellschaft, die sich ihren Grundstock bereits mit Schenkungen der Bevölkerung gesichert hatte, nun auch um eine große Anzahl urgeschichtlicher Funde aus Grabungen.⁷

Wegen der anwachsenden Sammlung fielen in diese Zeit auch die Bemühungen, einen geeigneten Platz für Verwahrung und Präsentation der Exponate zu finden. Unter der Verwaltung Dameraus zog die archäologische Sammlung 1931 in das alte Zollhaus am Burgplatz 8 und wurde so auch einem größeren Publikum zugänglich. Die Einweihung des neuen Heimatmuseums unter der ehrenamtlichen Leitung Otto Dameraus erfolgte im Jahr 1932.

1942 übernahm die Stadt die Verwaltung des Museums, so dass der ehrenamtliche Leiter Otto Damerau seine Tätigkeit nun hauptamtlich fortsetzen konnte.

¹ Stracke 2014 // ² Rademacher 2005 // ³ Horst/Krause 2015:4 // ⁴ ebd.:6 // ⁵ Nicolaus 1931 // ⁶ Steller 2020:60-61 // ⁷ Stadt Hoyerswerda 2021; Roschmann o. J.

Die Sammlung wurde bereits zu Beginn neugierig von Familien und Schulklassen besucht. Weder das wissenschaftliche Interesse noch die Neugier von Laien war ein Zufall, sondern vielmehr ein Phänomen dieser Zeit, denn im Zuge von Nationalitätsbestrebungen kamen Fragen nach einer „Volksidentität“ auf, die auch durch die Erforschung materieller Objekte der Vergangenheit geformt und gefestigt werden sollte.⁸ Bestand bis spät in das 19. Jhd. kein größeres Interesse an archäologischen Funden, abgesehen von Objekten, die einen auf den ersten Blick materiellen oder künstlerischen Wert aufwiesen, so rückten (prä-)historische Hinterlassenschaften zunehmend in das Interesse einer breiteren Öffentlichkeit. Dem voran ging die systematische Erfassung der archäologischen Funde und Fundstellen einer Region, die mit der sogenannten „Archäologischen Landesaufnahme“ in den 20er Jahren ihren Anfang nahm.⁹ Im Zuge dessen wurden Landkreise systematisch nach Flurstücken bereist und Fundstellen in Messtischblätter eingetragen.¹⁰ Hiermit offenbarte sich in vielen Regionen erstmals dessen archäologisches Potential.

Die Karte der Gemarkung Ruhland kann womöglich in diesem Kontext gesehen werden. So weist die Karte Fundstellen von der Mittelsteinzeit (ca. 9650 - 5500 v. Chr.) bis in die frühen Jahrhunderte nach Christus (von C. Nicolaus als „frühgermanisch“ bezeichnet – Abb. 4) hinein auf, wobei deutlich mehr mittelsteinzeitliche Funde verzeichnet wurden als für die anderen Zeitabschnitte. Dieser „Überhang“ an mittelsteinzeitlichen Fundstellen der Karte wird nicht die realen Verhältnisse widerspiegeln. Die Unterscheidung dieser Funde auf der Karte in einzelne Punkt- und Flächenmarkierungen lässt eher vermuten, dass hier ein besonderes Augenmerk auf eben jene Epoche gelegt wurde bzw. sich der Fundreichtum auch aus einer systematischen Begehung (ehemals) flussnaher Bereiche ergab. Aufgrund der häufigen Lage von steinzeitlichen Lagerplätzen in Gewässernähe sowie vergangener Überschwemmungsereignisse und der damit einhergehenden, schnellen Sedimentüberlagerung von Objekten, konnte dort mit einer vergleichsweise hohen Funddichte und guter Erhaltung gerechnet werden (Abb. 2).¹¹

Mit den Karten 1 und 2 liegen uns jedoch keine Fundstellenkartierungen einer eben solchen Landesaufnahme vor. Karte 1 weist zwar laut der Legende, ebenso wie die Karte der Gemarkung Ruhland, eine große zeitliche Tiefe und somit ein umfassendes Bild der archäologischen Funde auf, eine konsequente Unterscheidung in eine zeitliche Unterteilung sowie in eine Unterteilung nach Fund- bzw. Befundgattungen fehlt jedoch gänzlich bei den zart mit Bleistift gefertigten Einzeichnungen. Ebenso gegen eine Erstellung der Karte im Zuge der archäologischen Landesaufnahme spricht der kleine Maßstab und damit einhergehend die fehlenden Flurstückeintragungen sowie eine unvollständige Aufnahme der bereits in den 20er Jahren bekannten Fundstellen.

Aus forschungsgeschichtlicher Sicht interessant sind auch die heute z. T. überholten zeitlichen Eingrenzungen der Epochen sowie das scheinbar abrupte Ende der wendischen Besiedlung in der Zeit der deutschen Ost-Expansion (Abb. 2).

Ein Blick auf die Legende und die Symbolik der Karten lässt aber auch bereits die hier vorliegende Problematik erkennen.

Die Legenden der Karten 1 und 3 zeigen die zeitliche Unterteilung und Tiefe der jeweiligen Karte auf, wobei diese nur für letztere konsequent in die Symbolik übernommen wurde.

Die fehlende Erklärung der Punkt- bzw. Flächenmarkierungen in den Legenden sowie keine Kennzeichnung der Unterscheidung in Befundgattungen (Siedlungen/ Gräber/ Deponierungen/ Einzel-funde) in Legende und Symbolik ließen jedoch bereits den zeitgenössischen Betrachter der Karten diese nur mit zusätzlichen Erläuterungen verstehen. Für heutige Rezipienten erschließt sich der Informationsgehalt der Karten nur noch mit Hilfe weiterführender Literaturrecherche und Archivarbeit.

Die angegebenen Informationen sowie die verzeichneten Fundpunkte auf den Karten lassen letztendlich darauf schließen, in welchem Kontext diese Karten zu sehen sind. Eine vollständige Übersicht der archäologischen Vielfalt des Kreises ist auszuschließen. Ebenso unwahrscheinlich ist es wohl, hier die Ergebnisse einer einzelnen Begehungskampagne vorliegen zu haben, da die Fundeintragungen über das ganze Kreisgebiet streuen. Die Antwort ist eher in der Geschichte der Sammlung selbst zu finden. So gab es bereits 1909, in der Absicht der Gründung einer Sammlung, einen

⁸ Eggers 2006:199 // ⁹ ebd.:286 // ¹⁰ ebd.:286 // ¹¹ Kind 2006:16; Stäuble und Wolfram 2013:116

Aufruf einiger Geschichtsbegeisterter an die Bevölkerung, historische Objekte, die sich womöglich auf dem hauseigenen Dachboden befänden, an diese zu spenden, um so deren historischen Wert festzustellen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Bereits damals kam einiges an landwirtschaftlichen Geräten und Haushaltsgegenständen zusammen.

Ein erneuter Aufruf in einem Brief von 1942 liegt im Archiv des Stadtmuseums vor. Er zeigt, dass die Sammlung bis zu diesem Zeitpunkt bereits durch weitere Hilfe der Bevölkerung gewachsen war: nun befanden sich auch „[...] Urnen und Steingeräte, die irgendwo einmal im Acker gefunden wurden [...]“ in der Sammlung.

Betrifft:

Unser Städtisches Heimatmuseum.

In Truhen, Kästen und Schränken ruhen oft noch Gegenstände aus alter Zeit, die es wahrlich verdienen, ein weniger verborgenes Dasein zu führen.

Schöner alter Hausrat unserer Vorfäter aus Glas, Metall, Porzellan, Ton oder Steingut findet sich fast in allen alten Familien; ferner Urnen und Steingeräte, die irgendwo einmal im Acker gefunden wurden; Münzen, Bilder — kurz — alles, was uns aufhebenswert erscheint.

Abb. 1:
Auszug aus dem Aufruf von 1942. Aus heutiger Sicht fehlen den archäologischen Objekten viele Angaben zur Provenienz (Herkunft) wie Fundort, Fundumstände und Vergesellschaftung.

Eben dieser Aufruf verdeutlicht noch einmal, dass einen großen Bestandteil der Sammlungsbasis sogenannte „Altfunde“ stellten. Sie fanden ihren Weg meist ohne genaueren Kontext, wie einer kurzen mündlichen Notiz oder Erinnerung derer, die auf sie gestoßen waren, in die Sammlung. Eine solche Aufarbeitung der Altfunde, ein nachträgliches Verorten ihrer Fundstellen und Kontexte, mehrte wesentlich den wissenschaftlichen Wert dieser und war sicherlich im Interesse Dameraus. Er sah mehr als nur den ästhetischen Wert in den Objekten und war um eine ganzheitliche archäologische Erforschung der Region bemüht.¹² Die Aufarbeitung solcher Funde hat bis heute nicht an Wichtigkeit verloren und stellt einen großen Bereich der Arbeit in Sammlungen und Archiven dar. In dem Sinne sind auch diese drei Karten zu verstehen, die ihren eigenen Beitrag zu Erkenntnissen um Altfunde und Forschungsgeschichte leisten.

Fundkarte des Kreises

Hoyerswerda.

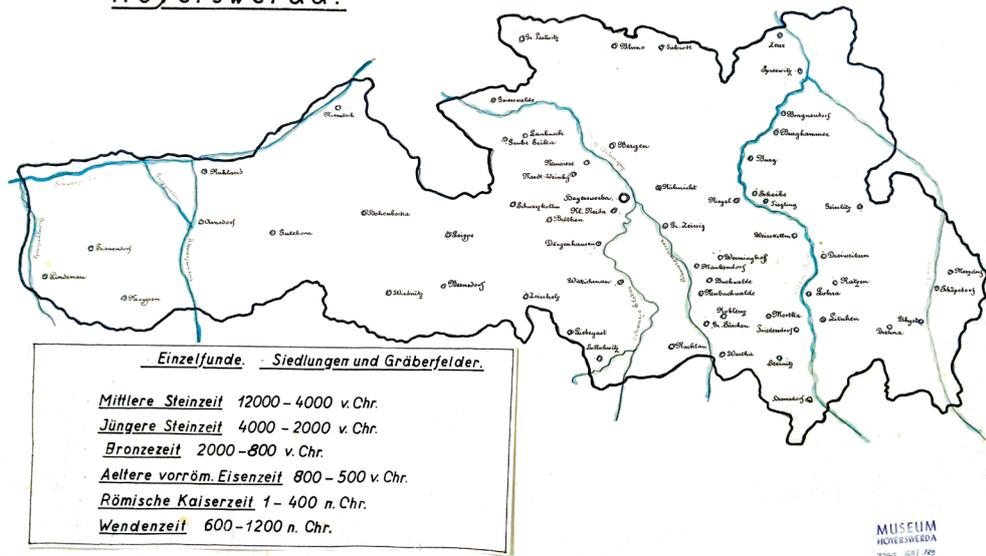


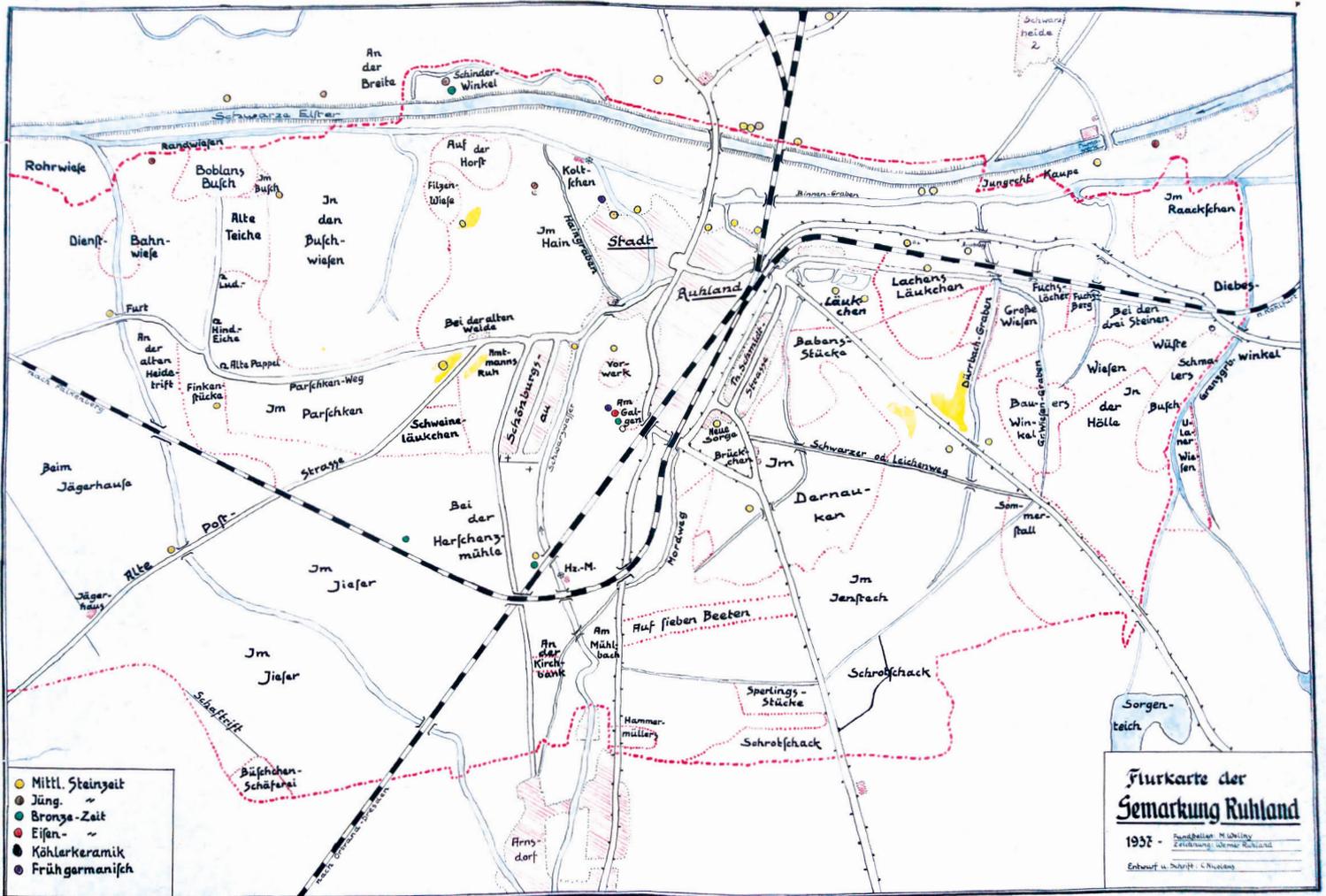
Abb. 2:
Fundkarte des Kreises Hoyerswerda. Punktmarkierungen (Bleistift) archäologischer Funde aus 13000 Jahren Besiedlungsgeschichte.

¹² Roschmann o. J.



Abb. 3: Fundkarte des Kreises Hoyerswerda. Punktmarkierungen archäologischer Funde der Mittelsteinzeit.

Abb. 4: Flurkarte der Gemarkung Ruhland. Punkt- und Flächenmarkierungen archäologischer Funde der Mittelsteinzeit bis in die Völkerwanderungszeit.



Nomen est Omen – Von der Bezeichnung unserer Ortschaften

Von Lena Friedek

Die Forschung zur Herkunft und Bedeutung von Ortsnamen, *Toponomastik*, ist ein Zweig der Sprachwissenschaft und von besonderem Interesse, da die sprachlichen Ursprünge von Ortsnamen mitunter wesentlich älter als die historischen Sprachen sein können und damit zu den ältesten Zeugnissen menschlicher Sprache zählen. Besonders alte Landkarten dienen dabei als vielseitige Quelle in der (sprach-)wissenschaftlichen Untersuchung.

Ortsnamen bestehen oftmals aus der Verbindung eines Grundwortes mit einem, meist vorangestellten, Bestimmungswort. Die Siedlung Dörghenhausen ist beispielsweise „das Dorf der Thüringer“¹, wobei das Bestimmungswort *Döring* die altdeutsche mundartliche Lautung von Thüring(er) ist. Das Grundwort beschreibt den Grund der Benennung einer Ortschaft. Dabei waren besonders Gebäude und geografische Merkmale häufig gewählte Orientierungspunkte. Davon zeugen unter anderem die Grundwörter *-hausen* in Dörghenhausen und *-bach* in Reichenbach oder *-wald* in Buchwalde. Mitunter werden Grundwörter durch Sprachwandelprozesse verschliffen bis ihre Grundbedeutung nahezu unerkennbar wird. Ein Beispiel für eine solche Verschleifung ist das Grundwort *-heim*, das zu *-em*, *-en* oder auch *-um* gekürzt wird. So wird die Ortschaft Bischheim mundartlich zu *biš̄n* (etwa: „*bischn*“) verschliffen. Manche Verschleifungen sind kaum von wirklichen Ortsnamen-Endungen, *Suffixen*, die eine grammatische Funktion ausdrücken, zu unterscheiden. Bei dem Grundwort *-walde* ist *-e* ein Ortsnamen-Suffix und markiert den grammatischen Fall des Dativs. Das Grundwort steht oft im Dativ, um die Örtlichkeit, *Lokativ*, auszudrücken. So entspricht *-walde* „am/im ...wald(e)“ und *-hausen* „bei den Häusern“.



Abb. 1: Die Ortsnamen Dörghenhausen und Buchwalde sind Beispiele für Zusammensetzungen aus Grundwort und Bestimmungswort.

¹ Eichler/Walther 1975:58 // ² vgl. Bayer 2006:40

Für die Ortsnamentliche Entwicklung in der Lausitz, aber auch für das gesamte Gebiet zwischen Oder/Neiße und Elbe, ist die Beziehung zwischen dem Deutschen und dem Sorbischen besonders erwähnenswert (vgl. S. 21f.). Die erste Wanderung sorbischer Stämme nach Westen begann im 6. und 7. Jahrhundert, zur Zeit der Völkerwanderung. Im 10. Jahrhundert, während des Beginns der deutschen Ostsiedlung, entstanden erste deutsche Siedlungen, die bereits bestehende sorbische Siedlungen zunehmend beeinflussten.² Erste Entlehnungen aus dem 9. Jahrhundert belegen den Beginn des engen sprachlichen Kontakts zwischen dem Sorbischen und dem Deutschen.

Ein Beispiel für diese parallele Besiedlung ist die Stadt Cottbus. Münzfunde belegen erste germanische Siedlungen im Altstadtbereich im 3. und 4. Jahrhundert. Im 8. Jahrhundert erbaut der slawische Stamm der Lusitzi einen Burgwall, in dessen Schutz die slawische Siedlung entsteht. Der sorbische Name *Chošebuz* geht auf den Personennamen Choten zurück und bedeutet „Wachsamer“.³ Von 1216 bis 1225 herrscht das Geschlecht Kottwitz, weshalb auch der Ortsname Kottwitz oder Abwandlungen wie Kottbus auf Karten zu finden sind (vgl. Abb. 2/3).

Seit dem 12. Jahrhundert gewann das Deutsche mit der Etablierung des Stadtrechts zunehmend an Gewichtung in Sprache und Kultur, darunter Bautzen 1240, Görlitz 1303 und Hoyerswerda 1423. Letzterer Ortsname geht auf Graf Hoyer von Vredeberg (auch Friedeburg), dem ersten Burgbesitzer, zurück (Stadt Hoyerswerda 2021). *-werda* bezieht sich auf die landschaftliche Formation des Wenders, einer Flussinsel.⁴

Städte als Zentren der Germanisierung mit attraktiven Arbeitsmärkten führten zu Zuwanderung und lösten Anpassungsdruck auf die sorbische Bevölkerung in den sorbischen Siedlungen im Umland aus.



Die Ortsnamen zeugen vom jahrhundertlangen Sprachkontakt zwischen dem Sorbischen und dem Deutschen in der Lausitz. Fragt man einen Lausitzer, woran man wohl eine sorbische Siedlung erkennt, lautet die Antwort womöglich, dass die Orte oft auf *-(w)itz* enden. Diese Auslautung setzt sich aus den zwei sorbischen Suffixen *-ov* und *-ica* zusammen.

Das Suffix *-ov* hat seinen Ursprung in den urslawischen *u*-Wortstämmen und findet sich zunächst als toponymisches Adjektivsuffix. Der obersorbische Name der Stadt Wittichenau, *Kulow*, lässt sich auf das Wort *kula* „Kugel, Beule“ zurückführen, wird jedoch auch mit dem niederdeutschen *kúle* „Kugel, Wölbung“, aber auch „Keule“ in Verbindung gebracht. Obwohl der genaue Anlass zur Namensgebung nicht sicher rekonstruiert werden kann, zeigen *Kulow* und *Keula*, *Kulowc* (Verkleinerung von *Kulow*) beispielhaft wie der Suffix *-ov* bei Benennungen nach landschaftlichen Eigenschaften auftritt. Hierbei sei angemerkt, dass die Überschneidung mit deutschen Namensuffixen, wie *-au*, urkundlich *-aw(e)* von *Aue*, die Interpretation erschweren (Vgl. Abb. 4).

Aber auch in der Bildung von Ortsnamen aus Personennamen findet sich das Suffix *-ov*. Es tritt nur sehr selten mit Vollnamen, aber häufig mit Kurz- oder Zunamen auf.⁵ Dies ist der Fall bei der Siedlung Rachlau. *Rachl'* ist dabei eine Kurzform von Namen wie *Radoslav*, *Radochel* bzw. *Radochla*. Bei der Eindeutschung des *-ov*-Suffixes zeigen sich mehrere Möglichkeiten und auch Wechsel zwischen den Formen. Zu den möglichen Varianten zählen *-au*, *-a*, *-e*, *-o* oder auch der komplette Wegfall der Endung. Der obersorbische Name *Lohsas*, *taz*, beschreibt „durch Roden urbar gemachtes Land“⁶ und ist um 1481 als *Lazow* belegt. Der Auslaut auf *-a* wie in *Lohsa* und *Jetscheba*, *-o* in *Bluno* oder *-e* in *Lieske*, *Lomske* und *Prauske* ist eine Tendenz bei der Eindeutschung altsorbischer Namen, die nur aus einer Silbe bestanden, was dazu führte, dass die deutschen Namen nun mehrsilbig wurden.

Abb. 2 und 3:
Eine alternative Schreibweise der Stadt Cottbus zeigt die Karte aus dem Jahr 1836 (links). Die Karte von 1692 (rechts) zeigt sowohl den sorbisch abgeleiteten Ortsnamen *Cotbus* als auch die Benennung nach dem Geschlecht von Kottwitz.

³ Muka 1927:97 // ⁴ Scholze-Stubenrecht et al 2009:1172 // ⁵ Eichler/Walter 1975 // ⁶ Eichler/Walther 1975:174

Der Suffix *-ica* kommt in der Ortsnamenbildung vor allem in Verbindung mit Gattungsnamen, *Appellativa*, vor. Varianten in der Eindeutschung dieser Endung sind *-itz*, *-litz*, *-ritz*, *-sitz*, *-schütz*, *-nitz* oder *-witz*. So lautete der altsorbische Name der Stadt und deren gleichnamigen Flusses Pulsnitz *Poľčnica*, was auf *plznouti* (tschech. „kriechen“) zurückzuführen ist. Die Kombination beider Endungen *-ov* und *-ica* als *-ovica* nennt man Doppelsuffix und ist die Quelle der bekannten Ortsnamenauslautung *-witz*, wie man sie in den Ortschaften Partwitz, Räckelwitz oder Cannowitz findet.

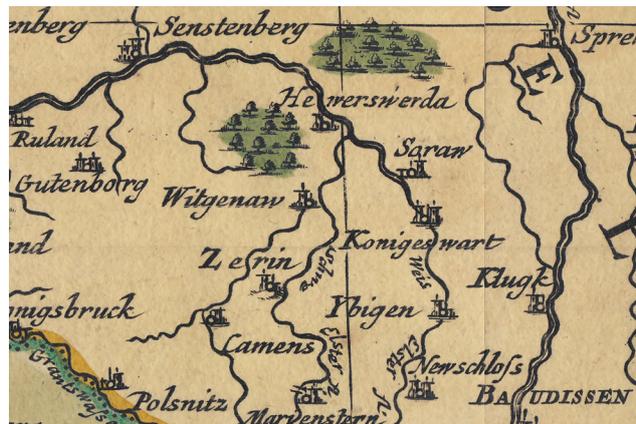
Während der Zeit des Nationalsozialismus kam es zu Ortsumbenennungen zur Verbreitung der NS-Ideologie. Die sorbische Bevölkerung als slawische Minderheit sowie ihre Kultur wurden methodisch unterdrückt und bekämpft. In den Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges übernahmen viele Ortschaften ihre ursprünglichen, sorbischen Namen. Dazu zählen Nardt/Elsterhorst, Sabrodt/Wolfsfurt, Brischko/Birkenheim und Tätzschwitz/Vogelhain. Einige Siedlungen behielten den neuen Namen jedoch auch bei, darunter Nickrisch/Hagenwerder, Krischa/Buchholz, Dubrau/Waldhof und Wendisch-Sohland/Am Frühlingsberg.

In den vorliegenden Karten wird die Schwierigkeit der Beziehung zwischen *Phonem* und *Graphem* erkennbar. „Phoneme sind die kleinsten bedeutungsdifferenzierenden Einheiten“⁷ im Lautsystem einer Sprache, während Grapheme die kleinsten bedeutungsunterscheidenden Einheiten in der Schriftsprache sind. Ein oder mehrere Grapheme im geschriebenen Text repräsentieren also ein Phonem oder eine Phonemfolge einer Sprache. Deshalb herrscht keine absolute Schreibwillkür, sondern die schriftliche Repräsentation unterliegt orthografischen Normen. Somit beherrscht ein Mensch, der eine Sprache sowohl sprechen als auch schreiben kann, zwei sprachliche Standards. Man spricht hierbei von einem „*Binormismus*“⁸, einem Nebeneinander von schriftlichen und mündlichen Normen. Diese Regelsysteme sind sprachspezifisch, weshalb es zu Unsicherheiten kommt, wenn die Systeme verschiedener Sprachen interagieren müssen.

Die historischen Überlieferungen von Ortsnamen in der Lausitz finden sich unter anderem in Urkundenbüchern, auch Regestenwerk genannt, Urkunden sowie Diplomarien und wurden vielerorts von deutschen Schreibern festgehalten. Diese standen nun vor der Aufgabe altsorbische Phoneme mit den deutschen Normen für Grapheme in Einklang zu bringen. Da sich die Phonemsysteme jedoch in einigen Punkten unterscheiden, die Schreiber jedoch auch gewillt waren die Namen zur besseren Erkennbarkeit so lautgetreu wie möglich zu dokumentieren, entstanden eigene normative Graphem-Phonem-Relationen unter Beachtung beider Sprachsysteme.

Auch Reisebeschreibungen dienen als Grundlage für die Anfertigung von Karten. Wer die Lausitz bereiste, hatte oftmals nicht mehr als die mündlichen Aussagen der Bewohner eines Dorfes. Hinzu kamen mundartliche Verschleifungen, dialektale Unterschiede oder auch verschiedene schriftsprachliche Normen – erst seit 1901 existieren einheitliche Rechtschreibregeln in Deutschland – die es dem Reisenden nicht leichter machten, gewisse Ausspracheeinheiten zu verstehen und dann auch noch auf Papier zu bringen. Daher ist es nicht verwunderlich, dass es auf einigen Karten zu Übertragungsfehlern und ausgefallenen Schreibweisen kam.

Abb. 4: Die Benennung der Stadt Wittichenau verweist auf die Lage an einer Fluss-aue und dessen Gründer Herrn Wittigo (I.) von Kamenz. Orthografische Überschneidungen mit dem deutschen Suffix *-au* (*-aw*), wie in Witgenaw, erschweren die Deutung des sorbischen Suffixes *-ov*. Die Karte zeigt weitere veraltete Schreibweisen, wie Hewerswerda, Camens oder Baudissen. Die Schreibung Senstenberg könnte auf einen Übertragungsfehler bei der Deutung des Buchstaben *f* als langes *s* (*f*) zurückzuführen sein.



Die hier angesprochenen Punkte sind nur ein grober Abriss des Potenzials historischer Karten für die Sprachforschung. Wenn Ihr Interesse an der Toponomastik oder den Hintergründen Ihres Ortsnamens geweckt wurde, finden Sie Informationen in sog. Ortsnamenbüchern, die verschiedene dokumentierte Namen eines Ortes auflisten und versuchen zu deuten.

⁷ Grewendorf et al 1989:86 // ⁸ Körner 1993:14

Karten und Umgebung

Die Region und ihre Identitäten

Von Sandra Flöter

Karten bilden aufgrund ihrer Gestaltungsweise und ihres Informationsgehaltes hervorragend die Struktur, Funktion und Dynamik eines Raumes ab. Grenzübergreifend und mit Hilfe des Vorwissens über die in diesem Text vorgestellten Kennzeichen, können so Identitäten anhand von Alt- und zeitgenössischen Karten erkannt werden.

Der Begriff Identität ist in der Wissenschaft, der Politik sowie in der Öffentlichkeit ein stark diskutiertes Thema. Einige Wissenschaftler*innen bezeichnen die Identität sogar als eines der „Schlüsselthemen für den gesellschaftlichen Zusammenhalt einer Region“.¹

Doch was genau verbirgt sich hinter der Bezeichnung regionale Identität?

Der Begriff der regionalen Identität geht davon aus, dass eine Region Merkmale besitzt, die sie von anderen unterscheidet. Das umfasst nicht nur geographische Eigenschaften, sondern auch immaterielle Werte, beispielsweise Brauchtum oder Dialekt.² Diese erwähnten Merkmale bzw. Kennzeichen einer Region werden von einem Großteil der Bevölkerung als Charakteristikum für die Umgebung beschrieben und können daher als identitätsstiftend wahrgenommen werden. Zu diesen Kennzeichen zählen die Landschaft, Natur, (Alltags-)Kultur, Sprache, Wirtschaft und Geschichte einer Region.³ Das Kennzeichen *Landschaft* kann in der Region um Hoyerswerda durch das Lausitzer Seenland sowie durch die noch vorhandenen Tagebauabraumflächen charakterisiert werden. Des Weiteren kann die Identität auch an den spezifischen Besonderheiten der *Natur* festgemacht werden. Ihr Einfluss auf die Identität ist auf die regionsspezifischen Tier- und Pflanzenpopulationen sowohl in der Landwirtschaft als auch in der freien Natur zurückzuführen. Ein Beispiel für die Lausitz ist die Wieder-Ansiedlung der ersten deutschen Wolfspopulation in der Region seit dem vorigen Jahrhundert, denn diese stellte zwar eine Besonderheit dar, führte aber auch zu einer Polarisierung in der Bevölkerung. Die identitätsbildende *(Alltags-)Kultur*, ein weiteres Kennzeichen für Identität, setzt sich zusammen aus regionalen Produkten, vor allem Lebensmittel und Kunsthandwerk, aber auch durch die Esskultur, Kleidung, Musik, Bräuche und Feste. Die Region in und um Hoyerswerda ist vorwiegend von sorbischen Traditionen beeinflusst, wie zum Beispiel das künstlerische Verzieren der Ostereier oder das jährlich stattfindende Zapust-Fest (Fastnacht). Regionale Identität kann vor allem durch deren regelmäßige Wahrnehmung bestärkt werden. Auch die *Sprache*, vor allem sprachliche Besonderheiten, Dialekte, regionale Begriffe sowie Sprachen von Minoritäten wie das Sorbische, können die Identität einer Region kennzeichnen (vgl. S.24f.). Regionale Identität lässt sich auch durch die *Wirtschaft* in der Region charakterisieren. Neben der Land- und Forstwirtschaft nahm die Fischzucht seit dem 13. Jahrhundert in der Region um Hoyerswerda einen großen wirtschaftlichen Stellenwert ein (vgl. S. 29-31). In der Zeit der Industrialisierung waren Braunkohleabbau und -verstromung sowie die Glas- und Aluminiumindustrie das Wirtschaftsstandbein der Region. Zudem kamen in der DDR die Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (LPGs) hinzu. Zu guter Letzt kann auch die *Geschichte* einer Region deren Identität bis in die heutige Zeit prägen, zum Beispiel durch bestimmte Ereignisse, namhafte Personen oder historische Grenzverläufe.⁴

Regionen haben sich in der Historie vor allem durch natürliche Grenzen wie Flüsse, Wälder oder Reliefveränderungen voneinander abgegrenzt. Der Verlauf von Grenzen wurde damals nicht wie heutzutage mittels Vermessungspunkt oder einer Ländertafel gekennzeichnet, sondern eher grob geschätzt und von Kartografen in abgerundeter Form in Karten übertragen. Politische Grenzen, wie wir sie heute kennen haben ihren Ursprung in der Epoche des Barocks, welche von Ende des

¹ Pfeffer-Hoffmann/Hendricks 2011:11 // ² Franke/Ratter o.J.:16 // ³ Pfeffer-Hoffmann/Hendricks 2011:13 // ⁴ Pfeffer-Hoffmann/Hendricks 2011:13f.

16. Jhd. bis ca. 1720 datiert ist.⁵ Zur damaligen Zeit war die Demonstration von Macht ein probates Mittel zur Steigerung des eigenen Ansehens. Das bedeutet, umso mehr Land im eigenen Besitz war, desto höher das Ansehen. Grund dafür war die Anerkennung der Souveränität der europäischen Fürsten mit dem Westfälischen Frieden im Jahr 1648, wodurch der Grenzbegriff neu definiert wurde.⁶ Dennoch hat sich die politische Zugehörigkeit zu dieser Zeit eher an wirtschaftlich rentablen Ressourcen, wie beispielsweise Kohlevorkommen, Steinbrüchen oder Jagdrevieren festgemacht.⁷

Bei der Betrachtung von Altkarten im Zusammenhang mit der Grenzgeschichte der Umgebung von Hoyerswerda fällt vor allem eins auf: sie ist unbeständig. Die folgende Karte zeigt ausgewählte Grenzen in der Region seit 1585 und verdeutlicht mithilfe ihrer Unübersichtlichkeit die häufigen Grenzverschiebungen (Abb.1).

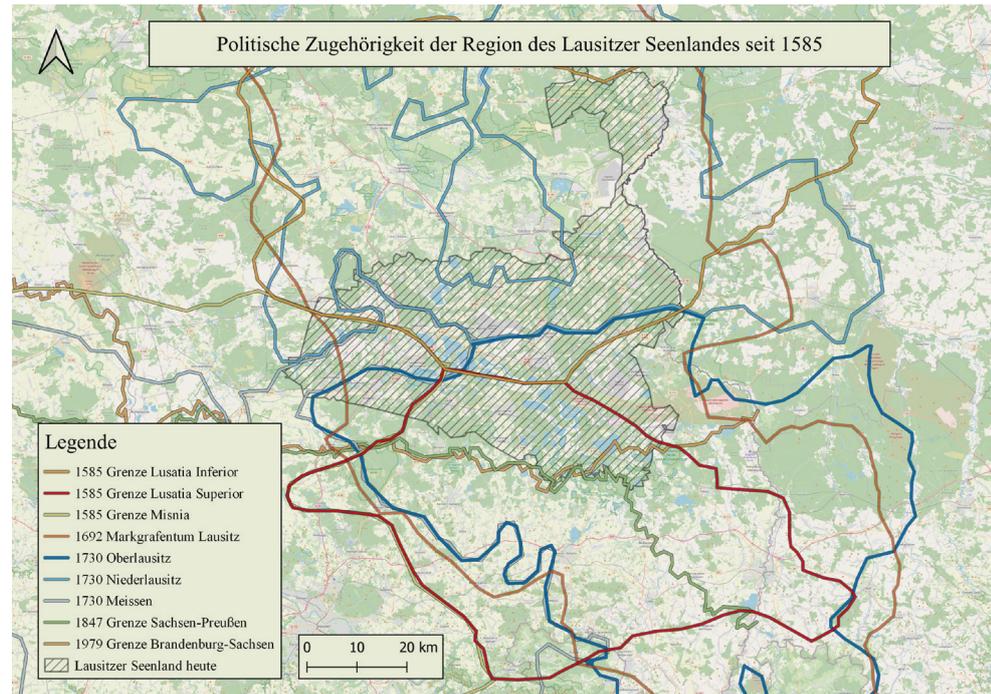


Abb. 1:
Politische
Zugehörigkeit der
Region des Lausitzer
Seenlandes seit 1585

Eine häufige Ursache für die vielen Grenzverschiebungen in der Region sind militärische Gründe, wie zum Beispiel der Dreißigjährige Krieg, die Schlesischen Kriege oder der Zweite Weltkrieg. Aber auch administrative Ursachen wie Kreisgebietsreformen führen zu erneuten Festsetzungen der Grenzen. Die Auswirkungen können sich in einer Entwurzelung der Bevölkerung und dem daraus entstehenden Mangel an Zugehörigkeit äußern. Das Beispiel der Grenzverschiebungen im Zuge des Wiener Kongresses im Jahr 1815 verdeutlicht diesen Aspekt. Auf ihm wurde beschlossen, dass Teile der Nieder- und Oberlausitz, unter anderen auch die Stadt Hoyerswerda, von Sachsen als Ausgleichszahlung an Preußen abgegeben werden.⁸ Die Bewohner dieser Teile der Regionen waren neuen Regelungen, Rechten sowie Steuerhöhen ausgesetzt und somit einem Teil ihrer Identität beraubt.⁹

Auch aktuell kann die Entwicklung von Identitäten in einer Region durch eine grenznahe Lage beeinflusst werden. Die Region des Lausitzer Seenlandes, in der auch die Stadt Hoyerswerda verortet ist, wird durch die Ländergrenze zwischen Brandenburg und dem Freistaat Sachsen geteilt. Da jedoch die ländergrenzen- und landkreisübergreifende administrative Zusammenarbeit noch immer zu schwach entwickelt ist, ist die Umsetzung von Fördermaßnahmen zur überregionalen Identitätsbildung schwierig zu bewerkstelligen.¹⁰ Zur Stärkung einer positiven gemeinsamen Identität in der Region sollten diese Hürden in Zukunft zwingend abgeschafft werden.

⁵ Niefanger 2012: 20 // ⁶ Voigt 2016:11 // ⁷ Bönisch et al. 1990:106f. // ⁸ Müller 2011:95 // ⁹ Kendschek 2016:13 // ¹⁰ Kendschek 2016:13

Die Fischteiche der Lausitz

Von Nienke Tesselaar

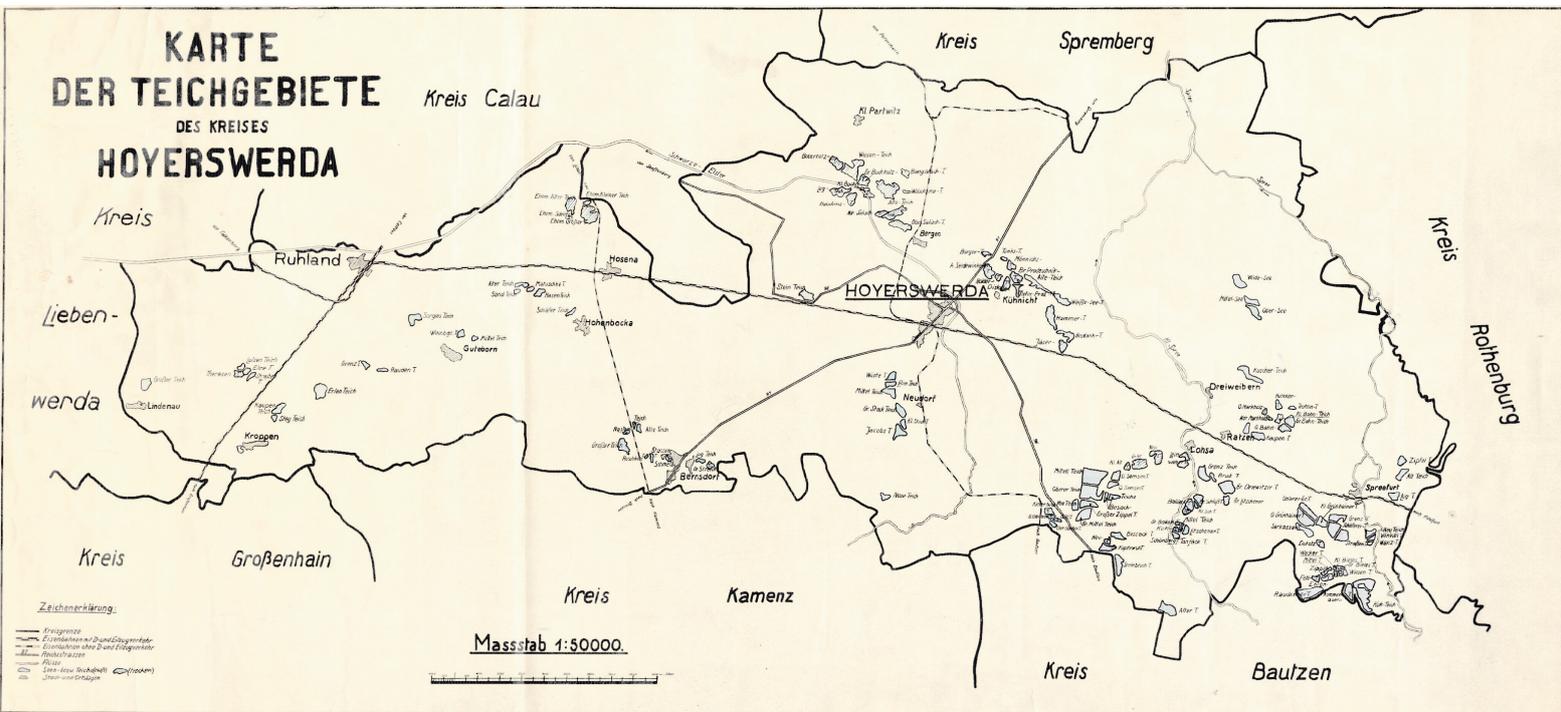
Wenn man sich die Karten der Gewässer in der Region Hoyerswerda anschaut, kann man einige bemerkenswerte Formen in ihnen erkennen. Gewässer in viereckigen und geraden Umrissen wirken unnatürlich. Meist wurden diese von Menschenhand geschaffen.

Viele dieser künstlichen Gewässer wurden zum Zweck der Fischzucht gegraben. Die Fischzucht ist seit Jahrhunderten ein wichtiger sozialer und wirtschaftlicher Faktor in der Lausitz. Die Fischteiche sind Teil eines komplexen, über Jahrhunderte gewachsenen Gewässernetzes, das teils durch natürliche Ursachen, teils durch Menschenhand entstanden ist.¹ Fischzucht in der Oberlausitz existiert bereits seit dem 13. Jahrhundert.² Ab 1415 nimmt die Zahl der Erwähnungen der Fischerei zu und erreicht im 16. Jahrhundert einen Höhepunkt.³ Es wird vermutet, dass die Teiche ein Nebenprodukt der Eisenerzgewinnung waren, die im 14. Jahrhundert ein wichtiger Industriezweig war. Der Abbau von Eisensteinen hinterließ Löcher in der Oberfläche, die sich mit Wasser füllten.⁴ Dies ist nicht unähnlich der Art und Weise, wie sich heute Seen entwickeln, nachdem ein Braunkohletagebau eine offene Fläche in der Landschaft hinterlassen hat.

Die Entstehung der Fischteiche in der Nähe von Hoyerswerda scheint auf das Jahr 1560 zurückzugehen, als ein Kloster einen Teich vom Müller Kubitz kaufte. Zwar wurde Kubitz wegen Brandstiftung zum Tode verurteilt und auf dem Galgenberg bei Wittichenau verbrannt⁵, den Kubitzteich kennt man aber heute noch als einen der Teiche des Dubringer Moors. Unklar ist, warum er in Abb. 1 Jacobsteich heißt.

1565 hatte die Herrschaft Hoyerswerda schon 13 Teiche, welche mit Karpfen bestückt wurden.⁶ Die nächsten Erwähnungen von Teichen sind der Stockteich im Jahr 1636 und der Mittelteich bei Wittichenau im Jahr 1643.⁷ Beide Teiche sind noch unter diesen Namen südlich von Hoyerswerda bei Neudorf auf der Karte zu finden (Abb. 1).

Abb. 1:
Karte der Teichgebiete des Kreises Hoyerswerda, frühe 1950er Jahre.



¹ Röder 2005:28 // ² Frenzel 2010:240 // ³ Pohl und Deutsch 2013:185 // ⁴ Gärtner o. J. // ⁵ Vogel 1998:14 // ⁶ Hartstock 2000:13 // ⁷ Vogel 1998:4

Eine erfolgreiche Fischzucht hing vom Fachwissen ab. Das Fischereipersonal bestand zum Beispiel aus Fischmeistern, Teichwätern und Teichknechten. Die Beschäftigung des Personals sowie das Anlegen der Fischteiche waren teuer, deswegen konnten nur Herrschaften und Klöster es sich leisten, Fischteiche graben zu lassen.⁸ Die Fischerei gehörte zu den *Regalien*, den Majestätsrechten. Das bedeutete, dass die Fischteiche im Besitz und unter Kontrolle der Herrschaft waren. Bürger konnten die Fischereirechte an einem Teich ihrer Herrschaft kaufen.⁹ Für die Herrschaften war die Fischwirtschaft dann auch eine der wichtigsten Einnahmequellen¹⁰, die Bürger mussten sich allerdings den Regeln des Herrn unterwerfen. In den Fischordnungen von 1657, erlassen von Kurfürst Johann Georg II. (1613-1680), ist detailliert beschrieben, was beim Fischen erlaubt war und was nicht. So sollte man zum Beispiel eine bestimmte Mindestgröße der Fische und Krebse beachten. Fische, die unter dieser Größe lagen, sollten wieder ins Wasser geworfen werden.¹¹

Außer Fachpersonal und Nutzungsregeln benötigten die Teiche auch moderne Wassertechnologien; die Teichwirtschaft wird mit der Etablierung von Techniken wie Hammermühlen, Dämmen und Mühlen verbunden.¹² Diese Technologien und das Fachwissen der Teichwirtschaftler trugen zur Entwicklung eines Wasserhaushaltes bei, der die Teichlandschaft besonders dynamisch machte. Die Teiche waren mit den vielen kleinen Flüssen verbunden, die die Lausitz durchströmten. Die Flüsse füllten die Teiche, und gleichzeitig halfen die Teiche, die Flüsse zu regulieren. Der Wasserfluss wurde mit zahlreichen Wehren, Pumpen und Durchlässen reguliert. So fungierten sie auch als eine Art Hochwasserschutz.¹³ Viele dieser Flüsse waren Mitte des 20. Jahrhunderts nicht mehr vorhanden (s. Abb. 1). Die Hauptzufuhr des Wassers bei Hoyerswerda, die Schwarze Elster, war zur Entstehungszeit der Karte in den 1950er Jahren schon drainiert. Diese Kanalisierung wurde am Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts als Teil der Industrialisierung, des Hochwasserschutzes und für den Braunkohleabbau vollzogen (vgl. S. 34f.).¹⁴ Auf einer Entfernungskarte von 1904 sieht man noch den alten Verlauf der Schwarzen Elster (Abb. 2). Dort erkennt man, wie die Teiche bei Dörgenhausen und Neudorf klar mit der Schwarzen Elster verbunden sind. Heute ist von dieser Verbindung nur ein ganz kleiner Nebenfluss übrig. Der unbekannte Autor der Karte 1 fand es nicht nötig, um dies einzuzichnen. Er zeichnet aber den Kontrast zwischen der begradigten Schwarzen Elster und dem gewundenen Verlauf der Kleinen Spree deutlich (Abb. 1).

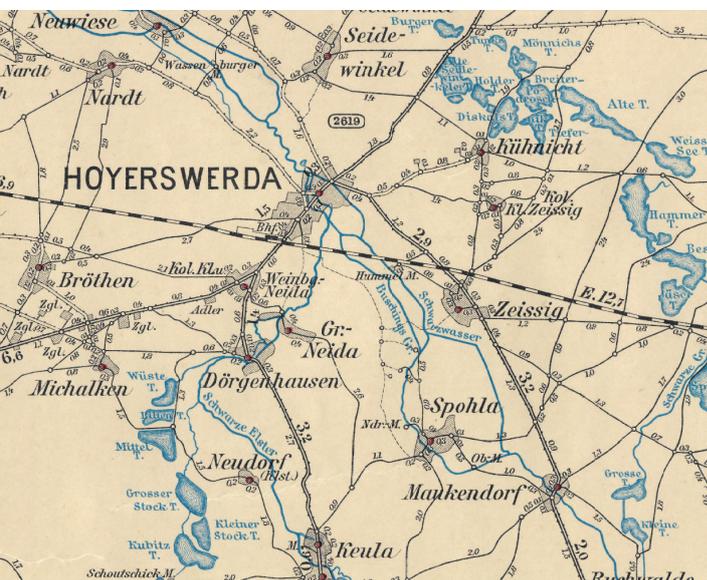


Abb. 2:
Amtliche Entfernungskarte
des Kreises Hoyerswerda
(1904, Ausschnitt).
Natürliche und begradigte
Flussläufe werden deutlich,
zahlreiche Mühlen („M.“)
sind verzeichnet.
Unten links ist der
Kubitz-Teich erkennbar.

Die Flüsse sorgten für eine günstige natürliche Umgebung der Teichwirtschaft: die Oberlausitz, „das Land der tausend Teiche“, ist auch „das größte wirtschaftlich genutzte Teichgebiet Deutschlands“.¹⁵ In den Teichen wurden viele Fischarten gehalten, aber die wichtigste war der Karpfen. Dazu wurden befruchtete Karpfeneier in die Teiche gelegt. Die Fische sind über einen Zeitraum von ein bis drei Jahren gewachsen. Im Oktober und November wurden die Teiche abgefischt. Dann wurden sie abgelassen und ein bis zwei Jahre für Vieh oder den Anbau von Hafer genutzt.¹⁶ Im Mittelalter und Neuzeit war Fisch eine besonders wichtige Nahrungsquelle. Man durfte ihn während der Fastenzeit essen, als der Konsum anderer Fleischsorten nicht erlaubt war.¹⁷

Die Lausitzer Karpfen waren ein bekanntes und beliebtes Produkt in der weiteren Umgebung. Schon 1284 soll der böhmische König Karpfen aus „dem Königsteiche in der Nähe von Budesin“ (Bautzen) gegessen haben.¹⁸ Im 18. Jahrhundert hatten die Fische aus der Oberlausitz einen guten Ruf auf dem Dresdner Markt. Die Herrschaft Hoyerswerda alleine lieferte zum Beispiel in den Jahren von 1726 bis 1731 an Dresdner Fischhändler „zwischen 304 und 450 Zentner Karpfen“.¹⁹ Im Jahr 1744 schreibt Frenzel in seiner Chronik über die Herrschaft Hoyerswerda: „Vor 20 Jahren und drüber waren die hiesigen Karpfen wegen ihrer Größe, Güte, guten Geschmacks und Fettigkeit im ganzen Lande die besten, und überall berühmt, nachdem aber jetzo die Teiche weit stärker, als vordiesem,

⁸ Hartstock 2005:63 // ⁹ Bauer 2008:65 // ¹⁰ ebd.:64 // ¹¹ Pohl und Deutsch 2013:186 // ¹² Bauer 2008:64 // ¹³ Bauer 2008:42 // ¹⁴ Armenat 2012 // ¹⁵ Frenzel 2010:240 // ¹⁶ Bauer 2008:65 // ¹⁷ Montanari 1993:97 // ¹⁸ Frenzel 2010:240 // ¹⁹ Hartstock 2000:97; 1 Zentner = 51,4 kg

besetzt werden, so sind sie auch nicht mehr so groß, gut und fett“.²⁰ Im 19. Jahrhundert brachte das neue Eisenbahnnetz die Fische auf die Großmärkte Hamburgs, Berlins und anderer Städte, welchen zum Hauptabnehmer der Lausitzer Teichfische werden.²¹

Dennoch sind im industriellen Landschaftswandel des 19. Jahrhunderts viele Teiche verloren gegangen. Durch die Teilung der Lausitz nach 1815 sind in Preußen die Teiche oftmals trockengelegt worden, während dies in der Sächsischen Oberlausitz nicht so oft geschah (vgl. S. 39).²² Verschiedene Industrien nahe der Schwarzen Elster haben das Gewässer stark verschmutzt. Die Schwarze Elster wurde deshalb stellenweise als „Opferstrecke“ bezeichnet.²³ Sie gehörte zu den am stärksten umgeformten Industrieflächen in Deutschland.²⁴ Ihre Verunreinigung hatte ebenfalls einen negativen Effekt auf die für die Fischzucht essentiellen Ökosysteme und beeinflusste damit den Rückgang des Fischbestandes.²⁵

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden viele Teiche zu damals dringend benötigtem Ackerland umgewandelt.²⁶ Der großflächige Bergbau in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts brachte die letzten großen Veränderungen für die Teichlandschaft. Teiche wurden zusammengelegt, ihr Wasserhaushalt entsprechend optimiert.²⁷ Einige gingen in größeren Seen und Speicherbecken des Lausitzer Seenlandes auf, wie die Teiche südöstlich von Lohsa. Andere wurden trockengelegt und verschwanden unter Wäldern, wie die Teiche nordwestlich von Kühnicht.

Heute sind viele der Teiche wieder Teil der natürlichen Umgebung. Sie werden Teil eines Biotops, das Kiefern- und Bruchwälder, Moorgräser und scheue Tiere wie Fischotter und Seeadler, Ringelnattern, Frösche und Kraniche beherbergt.²⁸ Ein gutes Beispiel hierfür ist der Rohatsch bei Guteborn, der 2003 zum Naturschutzgebiet erklärt wurde (vgl. S. 36f.). Andere Teiche werden heute noch für die kommerzielle Fischerei genutzt. Viele von ihnen sind mit der Landschaft eins geworden und oft ist es nicht leicht, sie in der Landschaft zu erkennen. Aber für den, der hinschaut, sind die überall in der Lausitz verstreuten kleinen Teiche eine bescheidene Erinnerung an die gemeinsame Geschichte der Lausitzer und an ihre Umwelt.



Abb. 3:
Das Dubringer Moor
heute: nördlich
des Wüsteteichs
befindet sich ein
versumpfter Teich
mit ehemaligem
Wehr und Zuleiter.

²⁰ 1744:126 // ²¹ Hartstock 2000:98 // ²² Hartstock 2000:48 // ²³ Armenat 2012:187 // ²⁴ Armenat 2014:157,159-165 // ²⁵ Armenat 2014:165 // ²⁶ Füllner 2005:30 // ²⁷ ebd. // ²⁸ Schlegel et al 1992; Frenzel, 2010:123-125

Immer auf Achse – Reisen und Verkehrskarten

Von Marcel Steller

Das Bedürfnis zu Reisen existiert seit jeher und war immer wichtiger Motor in der Menschheitsgeschichte. Leider handelt es sich beim Verkehr um einen immateriellen Prozess, aus dem wir in der Regel aus früherer Zeit nur durch etwa Importprodukte, erfolgte Schlachten und Reisebeschreibungen erfahren. Dabei bleibt der sprichwörtliche „Weg zum Erfolg“ oft im Dunkeln. Hier helfen uns Reise- und Verkehrskarten. Gerade ihnen können wir weit mehr Informationen entlocken, als abgedruckt sind, wenn wir andere Quellen hinzuziehen. An den folgenden zwei Beispielen sei dies einmal erläutert.

Im Jahr 1892 fand ein Pferderennen von Berlin nach Wien statt. Der Gewinner, ein preußischer Offizier, berichtet im *New York Journal* über seine Reise:

„Meine erste Übernachtung war in Hoyerswerda, Schlesien, wo ich am 3. Oktober kurz vor Mitternacht ankam, nachdem ich seit 8:30 Uhr morgens 120 Meilen zurückgelegt hatte.“¹

Diese knappen Informationen zeigen uns, dass die preußischen Straßen offenbar gut genug ausgebaut waren, um in 15 Stunden diese Distanz aus Berlin zu überwinden und dass auch nach eingebrochener Dunkelheit eine Orientierung auf ihnen möglich war.

Knapp 150 Jahre früher, aus dem Siebenjährigen Krieg, kennen wir einen weiteren Reisebericht des Söldners Ulrich Bräker. Er war mit seiner Truppe von Berlin nach Pirna unterwegs und schreibt: „Den zehnten Tag (31. August) marschierten wir bis Forste 6 Stunden. Den elften (1. Sept.) bis Spremberg 6 Stunden. Den zwölften (2. Sept.) bis Hoyerswerde 6 Stunden und da wieder Rasttag. Den vierzehnten (4. Sept.) bis Camenz, dem letzten Oertchen, wo wir einquartiert wurden.“²

Wenn wir nun beiden Quellen – Karten und diese Reiseberichte – miteinander verbinden, sehen wir mehr, als auf Karten gedruckt steht. Nicht nur die Qualität der Wege und welche Städte direkt miteinander verbunden und in welcher Zeit zu erreichen sind, erfahren wir. Sondern ebenfalls wird die Aufenthaltsqualität deutlich: Beide Reisenden nächtigten in Hoyerswerda. Offenbar genießt die Stadt über lange Zeit die Güte eines Rastortes. Sie muss über Infrastrukturen verfügen, die wir so auf den Karten allein nicht erkennen könnten. Zum Vergleich: Heutzutage würden uns Algorithmen aufgrund von Erfahrungsberichten auf einer Lausitzkarte Hotels in Hoyerswerda vorschlagen.

Dass in der Frühneuzeit zahlreiche (Reise-)Karten entstanden, hatte viele Gründe.

Nach 1648 (Ende des Dreißigjährigen Krieges) wurden die traumatischen Erfahrungen des Krieges neben den künstlerischen Ausdrucksformen des Barock auch in Listen, Tabellen und eben (Reise-)Karten verarbeitet, um die eigene Angst vor dem Unerwarteten zu überdecken.³ Man wollte sich gegen das chaotische Ungewisse zumindest auf dem Papier versichern.

Die Menschen waren auch mobiler als in vorhergehenden Epochen, denken wir nur an die Entourage einer fürstlichen Hochzeit, an Sondergesandtschaften oder Diplomaten auf dem Weg zu Kongressen oder Verhandlungen. Ebenso waren viele einfache Menschen unterwegs; Glaubensgenossen wie Wirtschafts- und Kriegsflüchtlinge, Räuberbanden, Abgebrannte, also Menschen die durch Feuer ihre Existenzen verloren hatten, Händler, Söldner und Handwerksgesellen.⁴ Reisekarten waren allerdings ein elitäres Instrument.

Daneben darf nicht das staatlich geregelte Wirtschaftsleben mit Post, Warentransport, Knüpfen internationaler Kontakte und dem Drang nach Raumbeherrschung⁵ vergessen werden – alles Kennzeichen der absolutistischen Wirtschaft: des Merkantilismus.⁶

Viele mittelalterliche Probleme wie der furchtbar schlechte Zustand der Straßen⁷ oder die geringe Kraft und Geschwindigkeit durch Pferde und Menschen bestanden allerdings weiterhin.

¹ *The Journal* 1896:42 // ² Bräker 1789:143 // ³ u.a. Benevolo 1998:154 // ⁴ Gräf und Prüve 1997:20ff.; Bönisch 1990:37ff. // ⁵ Pápay 2019:37 // ⁶ Naumann 2007:191 // ⁷ u.a. Lehmann 1974:91f.

Man versuchte diesen Mängeln mit Organisation und Rationalisierung zu begegnen, nicht zuletzt um Soldaten schnell von A nach B verlegen zu können. Neben dem Entstehen von *Heerstraßen* ist die Herausbildung der Post ein anschauliches Beispiel hierfür.⁸

Wir können in Abb. 1 die kursächsische Postkarte von 1760 betrachten. Unter anderem heißt es im Begleittext links: „1736. Aufs neue revidirt 1753. Dermahlen aber mit einiger Verbesserung auf vieles Ersuchen zum Nutzen des publici u. der Armeen aufs neue in Auflage gebracht [...]“. Das bestätigt uns zwei Dinge: zum einen den elitär-militärischen Charakter des Werkes, zum anderen zeugt die nunmehr dritte Auflage von dem hohen Interesse an präzisen Informationen. In diesem Kontext beschreibt auch die „Nöthige Erinnerung“ rechts oben wortreich etwas, das wir heute schlicht mit „Verbesserte Auflage – Angaben ohne Gewähr“ übersetzen würden.

Die Details dieser Post-Karte spiegeln anschaulich die Verhältnisse in der Lausitz des 18. Jahrhunderts wider. Links sieht man einen berittenen Postillion, der sein Posthorn bläst. Dieses Horn war zwar auch ein Symbol der herrschaftlichen Selbstdarstellung, aber es wurde eben auch ganz real benutzt. Wenn es geblasen wurde, war die Post da. Es kamen Nachrichten an oder man konnte weiterreisen. Betrachten wir das Posthorn-Signet heute, können wir schwerlich diese Wichtigkeit erahnen.

Der berittene Bote scheint sich an einem Wegweiser zu orientieren. Diese Art von Hinweisen auf den Straßen der frühen Neuzeit waren jedoch keinesfalls die Regel, sondern eher die Ausnahme. Der Stich zeigt uns somit auch einen tiefen Wunsch nach einer besseren Orientierung. (Solche Wünsche sind in vielen Karten verborgen, vgl. S. 18f.).

Im Hintergrund zieht eine fahrende Post mit sieben Passagieren vorüber. Auch das macht den Zeitgeist begreiflich: die Post war nicht mehr nur ein herrschaftlicher Kurierdienst. Sie beförderte dank des steigenden Bedarfs auch Privat-Post, Geld und sogar Menschen. Der Postverkehr war regelmäßig. An öffentlichen Anschlägen konnten die Menschen erkennen, wo der Postillion nächtigte und wann er wohin aufbrach.⁹

Die Grenzlinien auf der Karte indes sollten nicht als ganz scharf interpretiert werden; in der frühen Neuzeit ging es weniger um eine „Rote Linie“, als vielmehr um die Frage nach dem Besitz einzelner Güter und Ressourcen (vgl. S. 10f.).¹⁰ Mit zunehmender Zentralisierung der Staaten mussten Reisende sich jedoch immer öfter am Schlagbaum und nicht mehr erst am Stadttor anmelden – durch die vielen kleinen Einzelstaaten eine wahre Geduldssprobe!¹¹

Die Allegorien auf der rechten Seite der Karte bezeugen, worauf es den Herrschenden im Merkantilismus ankam: Außenhandel und die Stärkung der eigenen (Land-)Wirtschaft bzw. des Bergbaus, nicht zuletzt um den herrschaftlichen Luxus finanzieren zu können.¹² Links unten indes dürfen wir nicht übersehen, wie allerlei geographische Messinstrumente im Sinn der *Aufklärung*¹³ geradezu stolz drapiert wurden.

Die Details der Karte machen sie auch für Hoyerswerda spannend (Abb. 3).

Hoyerswerda ist demnach eine kleine Stadt mit einer Post-Station, umflossen von der Schwarzen Elster und durchzogen von einer Chaussee, die als Fahr-Postlinie gekennzeichnet ist.

Zwar war der Chausseebau im 18. Jahrhundert ein herrschaftlicher und langfristig recht erfolgreicher Versuch der Rationalisierung¹⁴, aber beim Blick auf die Hinweise „M“ und „S“ („morastig“ und „sandig“) neben der Chaussee Richtung Spremberg, sehen wir fast bildlich vor uns wie Ulrich Bräker, unser Soldat des Siebenjährigen Krieges, nasse Füße beim Marsch nach Hoyerswerda bekam. Das erklärt übrigens auch die vermeintlich hohe Zahl von 75 Schuhmachern, über die man in Hoyerswerda einige Jahrzehnte später in den Aufzeichnungen stolpert.¹⁵ Sie wurden wegen der schlechten Straßen oft gebraucht. Die „*Flickschusterei*“ hat daher ihren Namen: sie waren so selbstverständlich, wie es heute Tankstellen sind.¹⁶

Apropos nasse Füße: um diese zu vermeiden war man in Hoyerswerda wohl wie so oft auf ein Floß angewiesen, wenn man die Schwarze Elster überqueren wollte.¹⁷ Zwar verfügbaren beispielsweise Spremberg und Ruhland nach diesem Plan über Brücken, doch das war lange die Ausnahme.¹⁸ In der Mitte des 18. Jahrhunderts begann man erst langsam, sich dem statisch komplexen Thema der Brückenbaukunst wieder anzunähern.¹⁹ Holzstege lösten, ähnlich den antiken Brücken im Westen des Reiches, bei den Zeitgenossen eher ein Gefühl von Unsicherheit aus. Bei den alten großen Viadukten fragte man sich

⁸ Lehmann 1974:78f. // ⁹ u.a. Heimann und Neitmann 2014:12 // ¹⁰ Heimann und Neitmann 20014:11 // ¹¹ Lehmann 1974:61,74 //

¹² u.a. Naumann 2007:155,157 // ¹³ u.a. Naumann 2007:187 // ¹⁴ Gräf und Pröve 1997:86-92, Lehmann 1974:85 // ¹⁵ Roschmann 1992:161 //

¹⁶ Gräf und Pröve 1997:111f. // ¹⁷ Bütow 2013:317, bezogen auf die die Floß-Querung der Schwarzen Elster im Mittelalter //

¹⁸ u.a. Lehmann 1974:53 // ¹⁹ u.a. Armenat 2012:85

Abb. 1:
„Aller Neueste Chur
Sächsische Post
Charte“ von 1760,
basierend auf dem
Original Friedrich
Adam Zürners von
1736 (urspr. 1717).

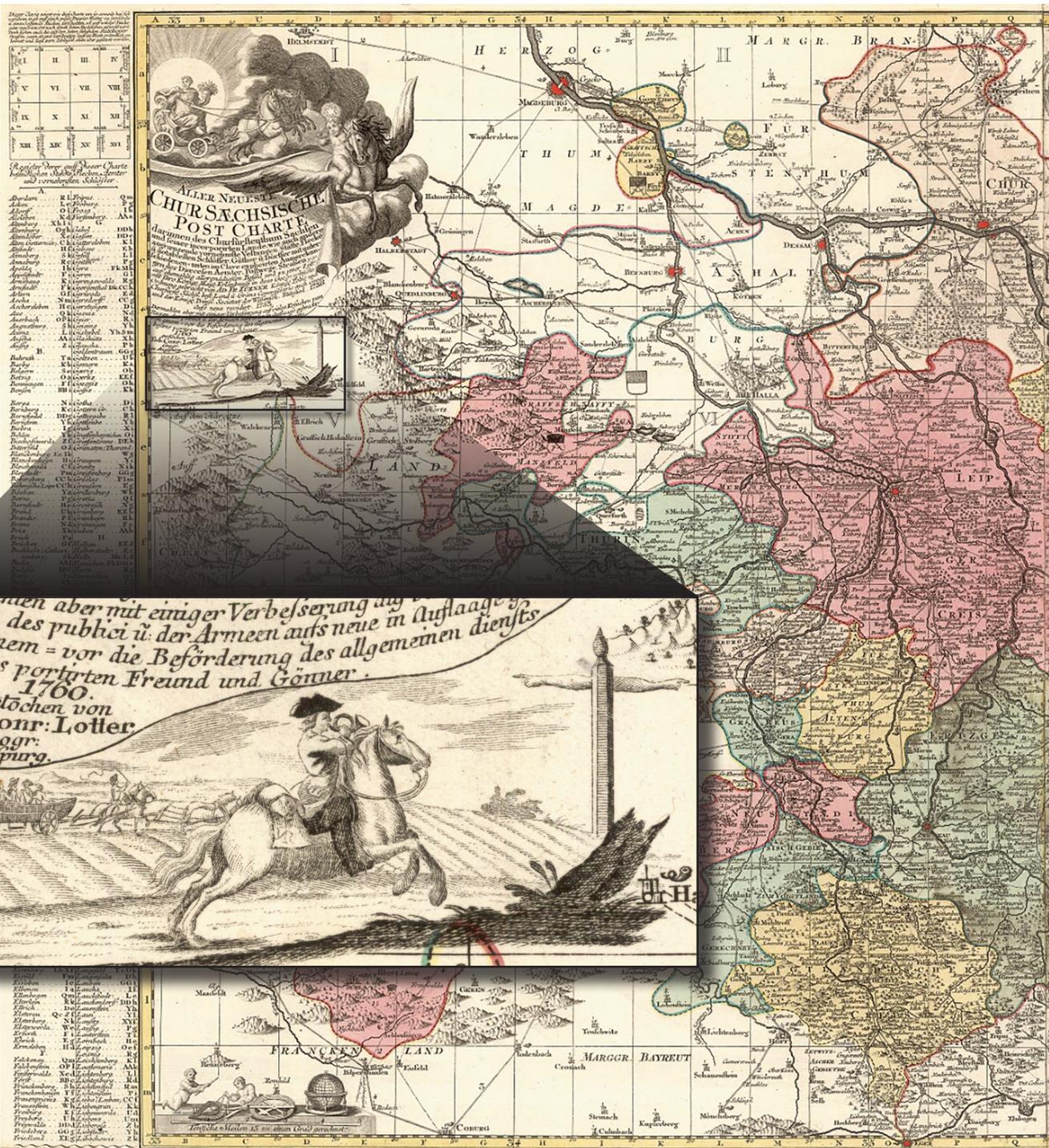


Abb. 2:
Berittene Post und
Posthorn nebst
einem Wegweiser
und Postkutsche
mit Passagieren
im Hintergrund.

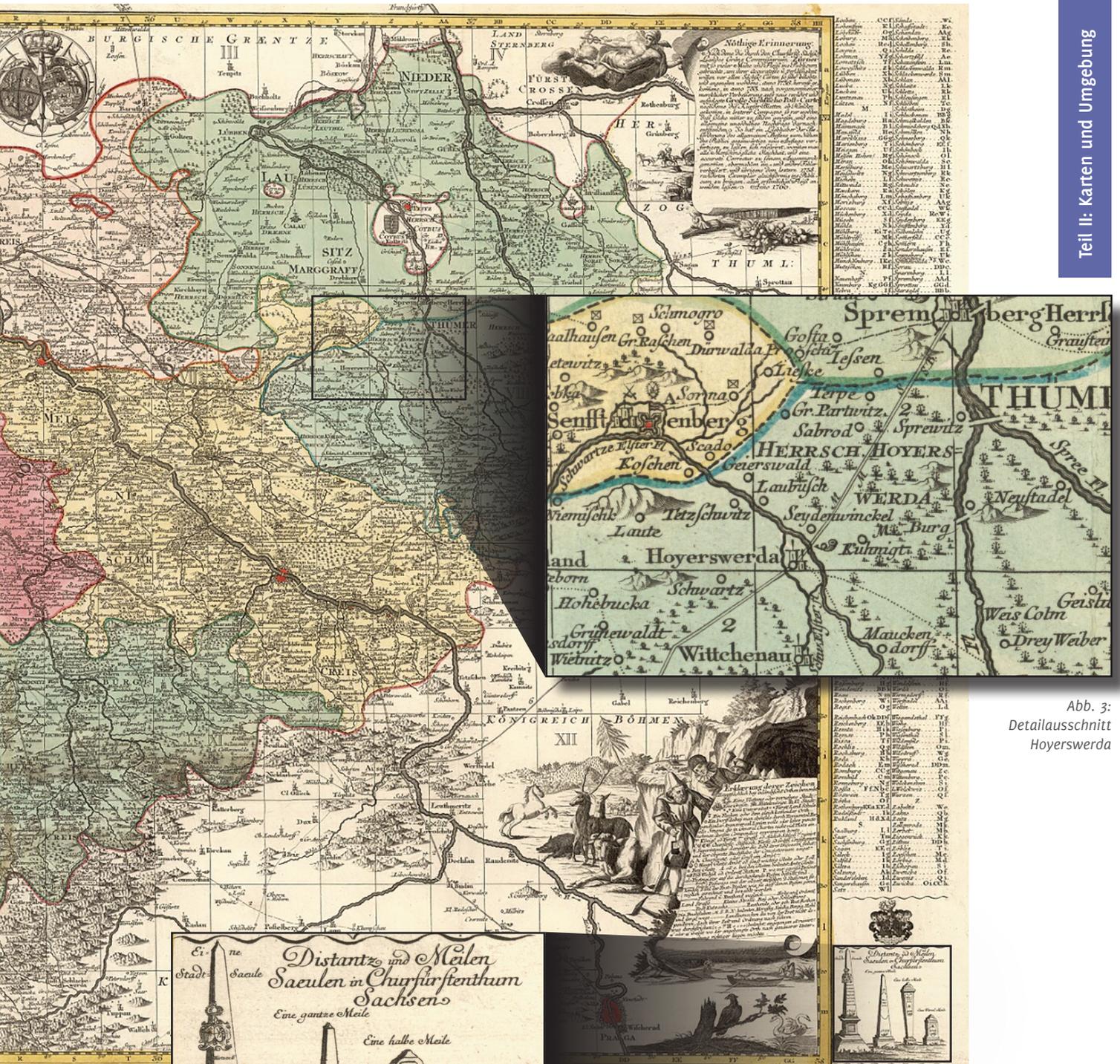


Abb. 3: Detailausschnitt Hoyerswerda

Abb. 4: Distanz- und Meilensäulen im Detail

Abb. 5: Zunächst 1730 aufgestellt, wurde die Hoyerserdaer Postmeilensäule 1815 auf die nun gültigen preußischen Meilen umgraviert und 1895 in die ehemalige Bahnhofstraße umgesetzt – die Postkutschenzeit hatte ihren Zenit überschritten. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam sie auf den Schlossplatz, nach der Wiedervereinigung zurück auf den Markt.²²



sogar, ob Menschenhand beim Bau dahintergesteckt haben konnte – und nicht womöglich die Hand des Teufels. Das ist einer der Gründe, warum Brücken in dieser Zeit so oft künstlerisch verarbeitet wurden.²⁰

Mit heutigen Selbstverständlichkeiten wie Einheitstarifen oder Ride-Pooling-Unternehmen (eine Art online buchbarer Linientaxis) erfordert es einige Umgewöhnung, auf dieser Postkarte herauszulesen, wie man Post (oder sich selbst) endlich von A nach B befördern konnte.

Außerhalb der Hauptkarte, rechts fast unauffällig im umgebenden Ortsverzeichnis, stoßen wir auf die so bekannten Postmeilensäulen, während uns die Legende verstehen macht, was man aus den Linien der Karte lesen kann.

Mindestens die Stadt-Säule (links) kommt uns vom Hoyerswerdaer Markt her bekannt vor. Daneben gab es Viertel-, Halb- und Ganzmeilensäulen, die seit 1712 entlang der Postkurse auf Geheiß August des Starken aufgestellt wurden. Eine Meile entspricht ungefähr zwei gerittenen Stunden, also etwa 9 km.²¹ Die Bezahlung erfolgte nach Meilen und danach, ob es sich um eine reitende oder fahrende Post handelte. Es existierten auch Eilboten, die allerdings für die wenigsten erschwinglich waren. Die Anzahl der Meilen gab Auskunft über die Dauer der Reise oder Sendung.

Bereits im Jahr 1500 wurde auf einer deutschen Pilgerkarte nach Rom die Entfernung in Meilen angegeben – ein wahrer „Meilenstein“ in der Geschichte der Kartographie und Reiseinformation.²³ Solche Informationen ließen sich ebenfalls gut in der beliebten Reisehilfsliteratur unterbringen. Neben Morgen- und Abendgebeten, allerlei nützlichen Tipps und Umrechnungslisten fanden sich dort auch Entfernungstabellen für die wichtigsten Verkehrsadern der Zeit.²⁴

Industrialisierung, Internationalisierung und bessere Messmethoden gaben den Reise- und Verkehrskarten weiteren Aufschwung. Es wurden Eisenbahnlinien und Chausseen geplant, gebaut und verzeichnet. Später kamen im Zuge der Massenmotorisierung unzählige Straßenkarten hinzu, die der breiten Öffentlichkeit bekannt wurden. Die ersten Straßenkarten wurden übrigens von Radfahrclubs entwickelt, um ihre Mitglieder vor gefährlichen Stellen oder schlechter Wegstrecke zu warnen.²⁵ Die schnelle Eisenbahn schuf ein Problembewusstsein für die verschiedenen Lokalzeiten und so verschwand die Distanzwahrnehmung in Meilen. Eine europäische Einheitszeit entstand. Auch Flüsse zählen zu den Verkehrswegen. Seit dem 18. Jahrhundert wurden sogar verstärkt Kanäle gebaut, um große Tonnage günstig zu transportieren. Beispiele geben der Finow- und Kaiser-Wilhelm-Kanal und später die Kanalisierung der Schwarzen Elster (S. 29ff., 40ff.).²⁶

Mit der stetigen Vergrößerung von Städten waren freilich auch Stadtpläne ein beliebtes Medium. Anfangs durch kartographische Institute vertrieben, erkannten findige Geschäftemacher, dass ein bisschen Werbung wohl nicht schaden würde, wenn man im Gegenzug solche Karten zu reduzierten Preisen feilbot.

Dem ersten „Stadt“-Plan Hoyerswerdas, aber auch einer besonderen Gattung der Reisekarte, nämlich dem Liniennetz, sind eigene Kapitel gewidmet (S. 18f., 40ff.).

Im Archiv des Stadtmuseums werden zahlreiche alte Reise-, Entfernungs- und Verkehrswegekarten aufbewahrt, die für die Erforschung der Infrastrukturgeschichte eine wertvolle Quelle sind.

94 Weg-Weiser.	
Dresden gen Wien.	
Prag	18. und halbe meil
Wien	35. meil
Summa 53. und halb Meil.	
Dresden gen Breslau durch die	
Laufnitz	
Bischofswerth	vier meil
Baugen	drey meil
Görlitz	drey meil
Neustädtel	zwo meil
Bunzlau	zwo meil
Zum Han.	fünft meil
Ziegenitz	vier meil
Neumarkt	vier meil
Breslau	vier meil
Summa 31. Meil.	
Dresden gen Regensburg.	
Waltfischen	ein meil

Abb. 6: Neu-vermehrtes Hamburgisches Reise- und Hand-Büchlein (1703): Entfernungstabelle für die Strecke von „Dresden gen Breslau durch die Laufnitz“

²⁰ Gräf und Prüve 1997:92-95 // ²¹ u.a. Heimann und Neitmann 2014:12 // ²² Szücs 2019:47-50 //

²³ Kupčik 2011:39; Heimann und Neitmann 2014:10,14f. // ²⁴ Gräf und Prüve 1997:54ff. // ²⁵ Lay 1994:206 // ²⁶ u.a. Bütow 2013; Armenat 2012

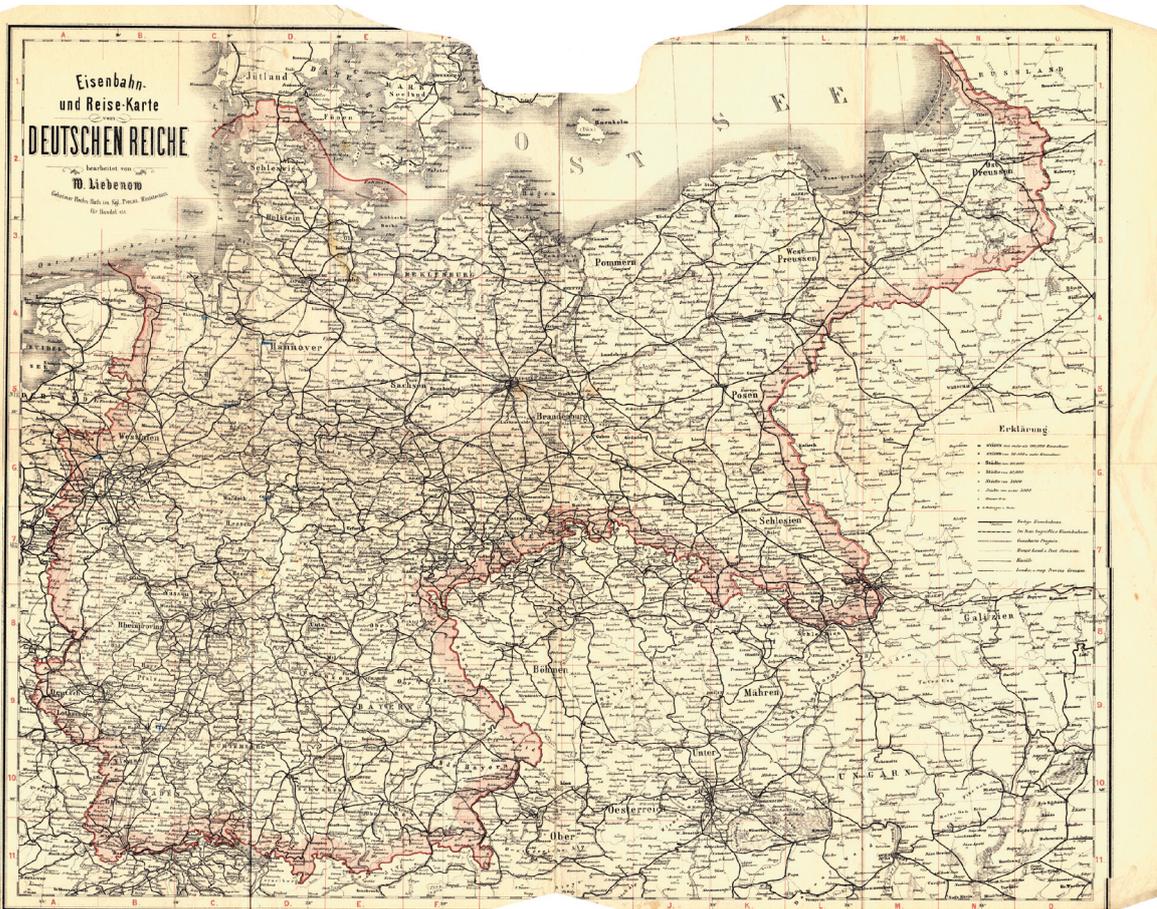


Abb. 7: Eisenbahn- und Reise-Karte von Deutschen Reiche (Ende 19. Jh.) mit fertigen, in Bau befindlichen und projektierten Eisenbahnlinien, Haupt-Land- und Poststraßen, Kanälen und Grenzen.

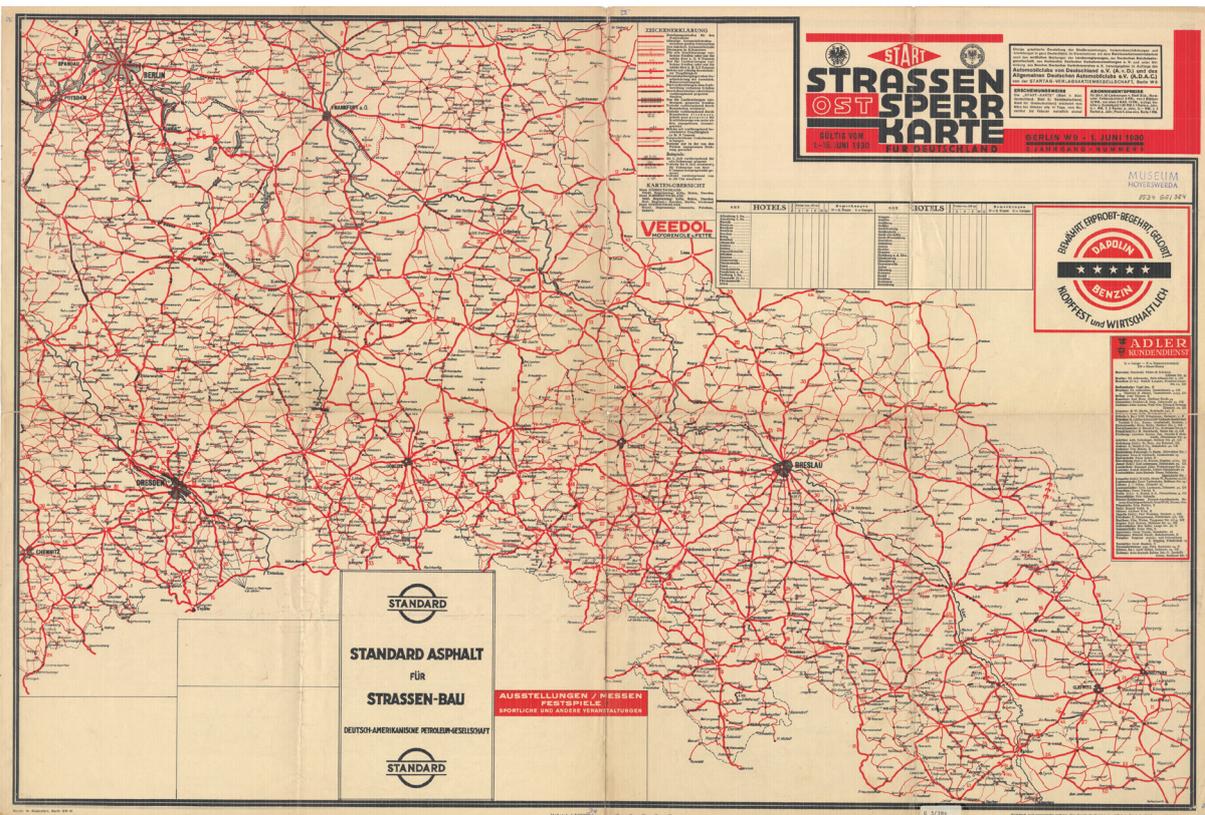


Abb. 8: Die Straßen-Sperr-Karte von 1930 ist eine „graphische Darstellung der Straßensperrungen, Verkehrsbeschränkungen und -umleitungen in ganz Deutschland“, herausgegeben von einem Automobilclub. Sie wurde jährlich 20-mal aktualisiert und war im Abonnement erhältlich.

Der Fluchtlinienplan von 1892

Von Marcel Steller

Beim Neuerfassen unseres Kartenbestandes tauchte dieser für die Stadtgeschichte besonders schöne Plan von 1892 auf. Es handelt sich um einen Fluchtlinienplan für die Dresdner-, Wittichenauer- (heute: Karl-Liebknecht-Straße) und Friedrichsstraße (die damals noch Bahnhofstraße hieß). Der Plan ist geostet, rechts führt also die Straße nach Neida und links zum Fünfarmigen Knoten. Was ihn so besonders macht, ist, dass er ein außerordentlich anschauliches Spiegelbild seiner Zeit ist – und wir seine Wirkung noch heute im Stadtbild ablesen können.

Die Zeit um die Wende zum vorigen Jahrhundert, auch *Belle Époque* (schöne Epoche) genannt, benennt jene Jahrzehnte des verhältnismäßig langen Friedens zwischen 1870/71 und dem Ersten Weltkrieg. Es war eine Zeit des Aufbruchs, der Industrialisierung, von Erfindungen, sozialen Umwälzungen und langsamen Verbesserungen, aber auch von einer „Steigerung des Nervenlebens“, wie Georg Simmel so eindrücklich die neuen Geschwindigkeiten und Reizüberflutungen beschreibt.¹ In dieser „schönen Epoche“ erlebte die Wirtschaft in Hoyerswerda im Zuge der Industrialisierung einen großen Aufschwung. Wichtige städtische Infrastrukturen wie das Elektrizitätswerk, das Landratsamt, die Post, der Eisenbahnanschluss oder das Krankenhaus wurden seinerzeit geschaffen.

Das Lebensgefühl nicht zuletzt der städtischen Elite war vom Aufbruch in die Moderne geprägt. Deshalb ist dieser Fluchtlinienplan ein so besonderes Zeitdokument. Denn er zeigt, wie diese gesellschaftliche Stimmung städtebaulich umgesetzt wurde. Bereits seit dem 17. Jahrhundert waren Teile dieser Straße bebaut gewesen. Allerdings entsprachen die Bauernhäuser nicht mehr dem Zeitgeist der sich vergrößernden Stadt. Mit den preußisch-präzise durchgeplanten Fluchtlinien wurde deshalb etwas Neues geschaffen: zum einen räumliche Größe für den Verkehr, zum anderen konnte der Repräsentationsanspruch moderner Architektur verwirklicht werden.² Gleichzeitig ist auf dem Plan die projektierte Verbindungsstraße zwischen Bahnhof- und Wittichenauer Straße (heute: „Am Bahndamm“) Zeuge von Umbruch und vorausgeplantem Wachstum.

Wenn man von der Kirchstraße aus zum Bahnübergang in der Dresdner Straße läuft, kann man noch heute diesen städtebaulichen Anspruch an den Viergeschossern der Straße ablesen. Mit ihren Erdgeschossläden und epochentypischen Zierelementen sind sie als steinernes Zeugnis erhalten geblieben. So findet man neben Jugendstil und Historismus auch den Backsteinexpressionismus in den Fassaden einiger Gebäude – eine eigentlich unerwartete Melange für die Altstadt Hoyerswerdas. Der denkmalgeschützte Fahnenhalter in der Friedrichsstraße 4 oder das Kaufhaus in der Hausnummer 37 (beide um 1925) bilden den zeitlichen Höhepunkt und Abschluss dieser Entwicklung, die aus der gründerzeitlichen Hochstimmung hervorging.

Abb. 1: Großstädtische Erscheinung der Viergeschossiger mit Erdgeschossläden in der nördlichen Friedrichsstraße, vordergründig Hausnr. 2 mit Jugendstilelementen (1902), im Hintergrund Hausnr. 4 mit Fahnenstange und Erker.



Warum ausgerechnet diese Straße? Wenn man das Bild etwas größer zeichnet, lässt sich diese Frage beantworten. Das Ende des 19. Jahrhunderts war geprägt vom industriellen Aufschwung Hoyerswerdas. Viele Wirtschaftszweige wie die Braunkohle- und Glasindustrie blühten, mehr Menschen zogen in die Stadt, der Warenverkehr nahm zu. Da lag es auf der Hand, die wichtigste Ausfallstraße der Stadt repräsentativ zu planen. Die Bahnhofstraße versammelte nämlich gleich zwei wichtige Verkehrsströme. Sie führt vom Markt nach Neida,

Wittichenau und Dresden und nimmt ebenfalls den Verkehr der Bahnhofsallee in sich auf. Hoyerswerda hatte seit 1874 mit der Fertigstellung der Bahnstrecke Kohlfurt – Falkenberg eine Eisenbahnverbindung. In der Bahnhofsallee wurde die Wichtigkeit dieser Verbindung unterstrichen. Dort zeugen das Reichsbahnambulatorium von ca. 1890 und das gartenbaulich-künstlerisch wertvolle Basalt-Grauwacke-Mosaik des Gehweges vom planerischen Gesamtanspruch.

¹ Simmel 1903:116 // ² Zimmermann 1996:25



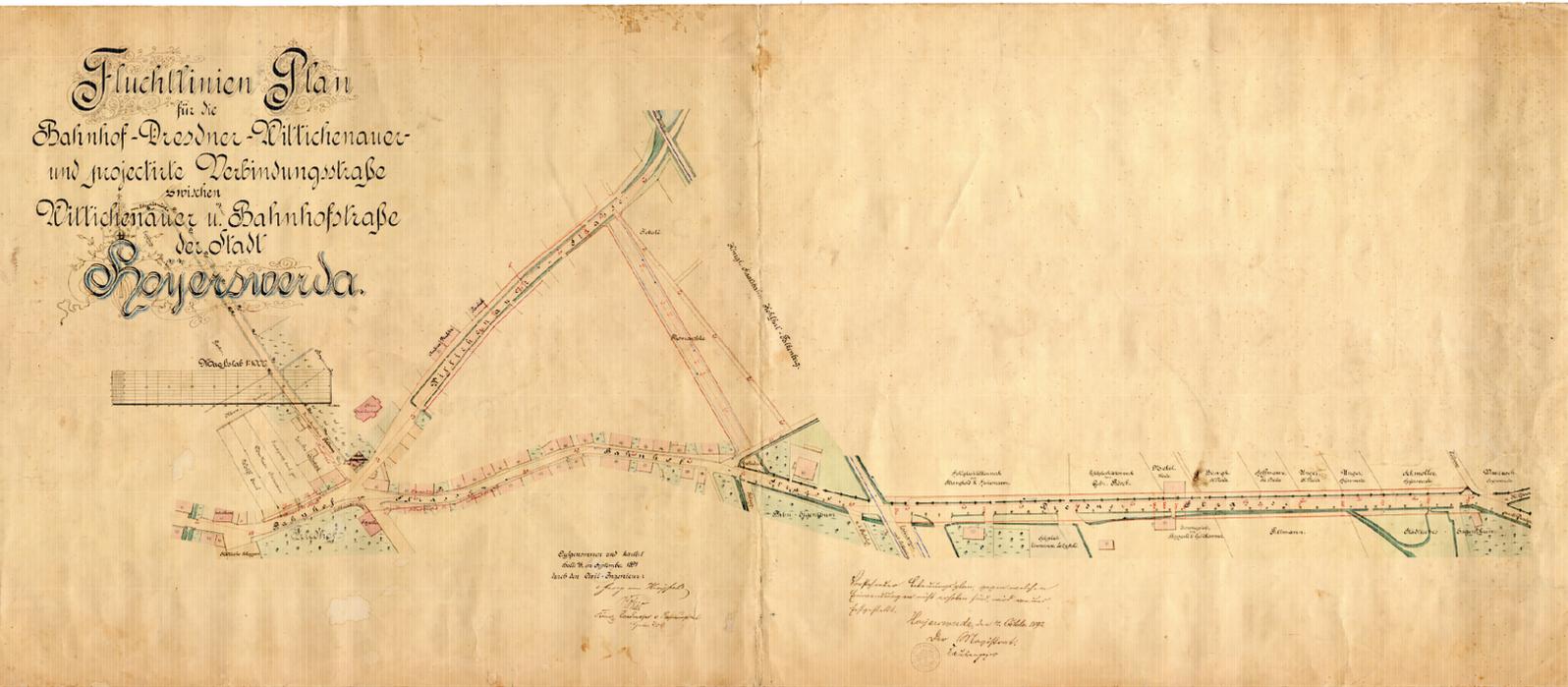
Abb. 2: Bahnhofstraße stadeinwärts, südlich des Fünfarmigen Knotens. Die neue Bauflucht bildet eine Linie mit der Ecke der Kreuzkirche und schafft so Größe durch Weitsicht.



Abb. 3: Dresdener Straße zwischen Bahnübergang und Klein Neida. So empfing die Stadt Reisende aus Richtung Süden.

Die Bedeutung dieses Planes offenbart sich also an den vielen Einflüssen, die er in der Stadt ausgeübt hat. Neben den Eisenbahnreisenden gab es gewiss unzählige weitere Gründe, in immer größerer Zahl die Bahnhofstraße zu frequentieren: allerlei Fuhrwerke, die Post, das sich allmählich durchsetzende Fahrrad und später das Automobil „erfahren“ so die Größe der Straße und der Stadt. Arbeiter und Flaneure, die feine Gesellschaft, die Bauern und Ackerbürger begegneten sich hier. Egal, wer wie in die Stadt kam, ihm konnte etwas geboten werden. Mit der Umsetzung dieses Fluchtlinienplanes hatte zur vorigen Jahrhundertwende der Hauch metropolen Flairs – ein Anklang von Großstadt – in Hoyerswerda Einzug gehalten.

Abb. 4: Fluchtlinienplan von 1892.



Der Bebauungsplan von 1907

Von Marcel Steller

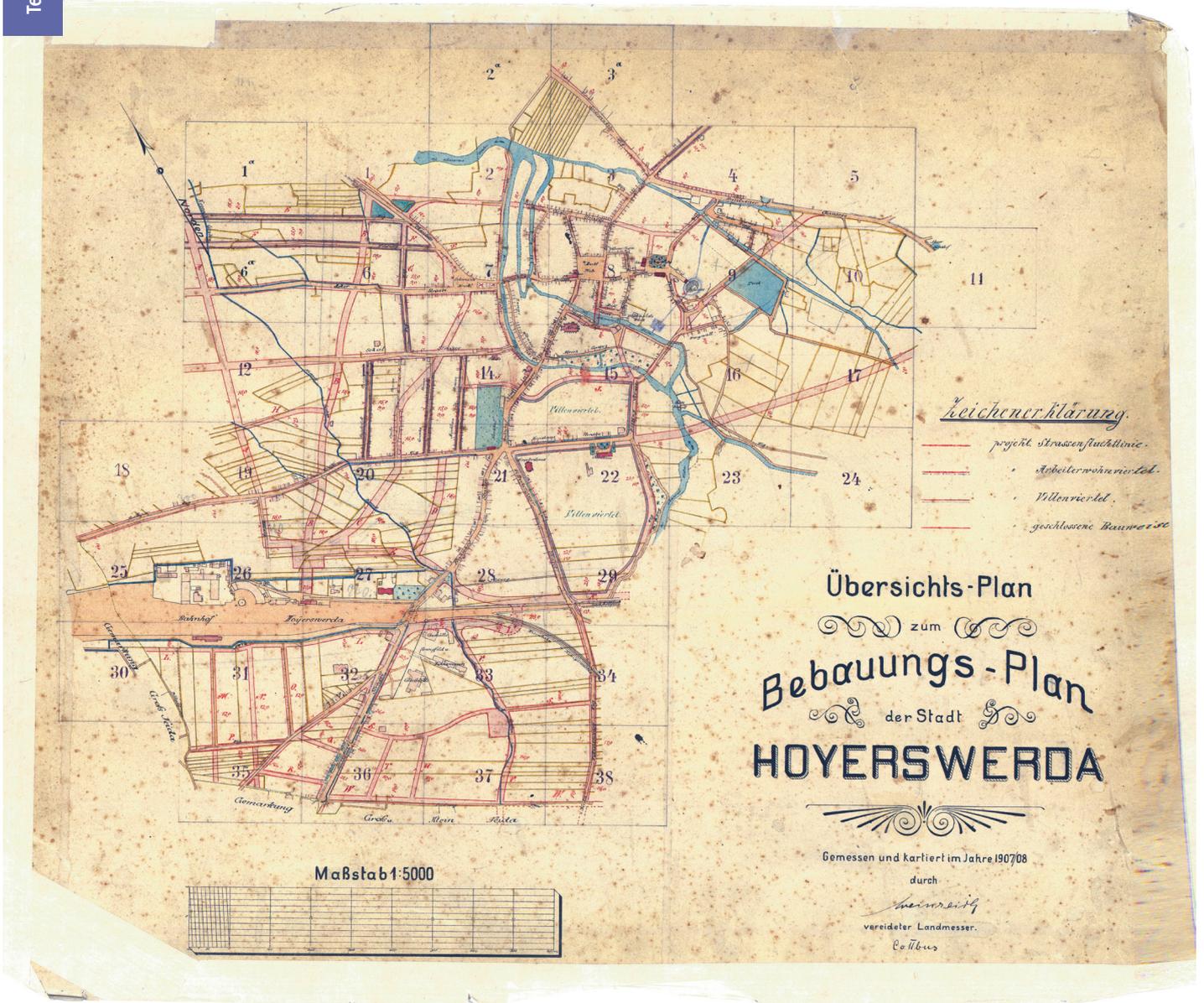


Abb. 1: Übersichtsplan zum Bebauungsplan Hoyerswerdas, 1907/08. In Rot sind die geplanten Straßen eingezeichnet.

Aus stadtgeschichtlicher Sicht ein wahres Geschenk ist dieser erhaltene Bebauungsplan aus dem Jahr 1907/08. Er veranschaulicht vielschichtige Prozesse und gesellschaftliche Denkweisen der aufstrebenden Industriezeit nach der Jahrhundertwende.

Im 19. Jahrhundert hatte die Bevölkerungszahl und Verstädterung stark zugenommen.¹ Während im Jahr 1800 nur 19 Mio. Menschen in europäischen Städten lebten, waren es 1900 schon über 108 Mio.²

¹ Zimmermann 1996:13f. // ² Zimmermann 1996:13

Nicht nur die verbesserte Hygiene, auch neue Gesetze, die ab 1815 die Binnenwanderung im Reich vereinfachten oder der Unterschicht Heirat und Fortpflanzung erleichterten, waren Gründe dafür.³ In Hoyerswerda sehen wir die Folgen: die Planung von weit größeren Flächen für städtischen Wohnraum.

Überhaupt macht der Plan von 1907 etwas klar: während Städte sich in früheren Zeiten nicht selten durch Mauern bzw. ihre Abgeschlossenheit definierten, verkehrte sich dieses Bild in der Industrialisierung ins Gegenteil.⁴ Die Ästhetik einer klar abgrenzbaren Stadtansicht stand nun hinten an. Verkehrswege, aufstrebende Industrie und neue Siedlungen durchbrachen die Grenzen. Die „Erfindung“ künstlichen Lichts⁵ erzwang gleichsam, dass auch nachts ein- und ausgekehrt werden konnte – das nachts geschlossene Stadttor verlor seine Funktion.

Die Pendlerwege verlängerten sich durch Berufe, die nicht mehr in heimischem Haus und Hof ausgeübt wurden. Vorher gab es keinen Berufsverkehr, nun aber wurden die Funktionsbereiche einzelner Stadtteile getrennt.⁶ Deshalb wird einerseits auf diesem Plan explizit auf „Villenviertel“ und „Arbeiterwohnviertel“ hingewiesen und die großen Eisenbahnflächen am Stadtrand bezeugen andererseits das Gefälle der Grundstückspreise an der Peripherie.

Dass Hoyerswerda nicht Berlin war, hatte Vorteile: die soziale Segregation, also Entmischung und ihre sozialen und hygienischen Probleme, waren in Hoyerswerda trotz Hochindustrialisierung weit weniger gravierend. Saisonwanderung (z. B. zum Erntehelfen) blieb lange bestehen und die sog. *push*- und *pull*-Faktoren der Zuwanderung wie schwere Landarbeit und vergleichsweise Armut auf der einen, tendenziell höhere Entlohnung und bessere Individualisierungschancen in der Stadt⁷ auf der anderen Seite dürften sich im landstädtischen Hoyerswerda eher die Waage gehalten haben. Der Erste Weltkrieg und die Weltwirtschaftskrise bremsten die Stadterweiterungen Hoyerswerdas – vorerst. Übrigens kann man diese „Stadt-Merkmale“ auch im Plan erkennen: ländliche Grundstücke sind oft sehr schmal; sie haben einen langen Garten und benötigen nur einen schmalen Zugang zur Straße. Die *Stadt*-Planung ändert das: das Straßennetz wird engmaschiger, die Straßenfronten breiter. Grundpreise steigen, die Nachfrage nach Gärten oder Landflächen nimmt ab.⁸



Abb. 2:
August-Bebel-Straße
in nördlicher
Richtung.

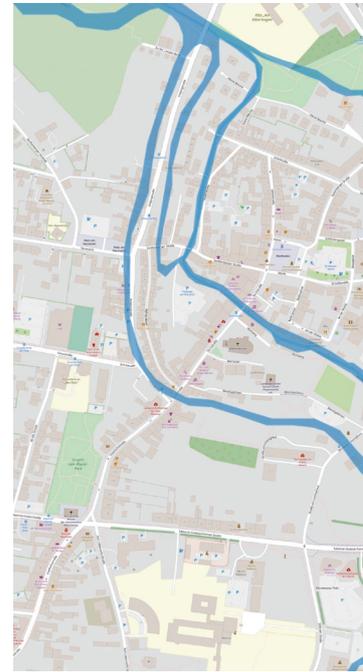
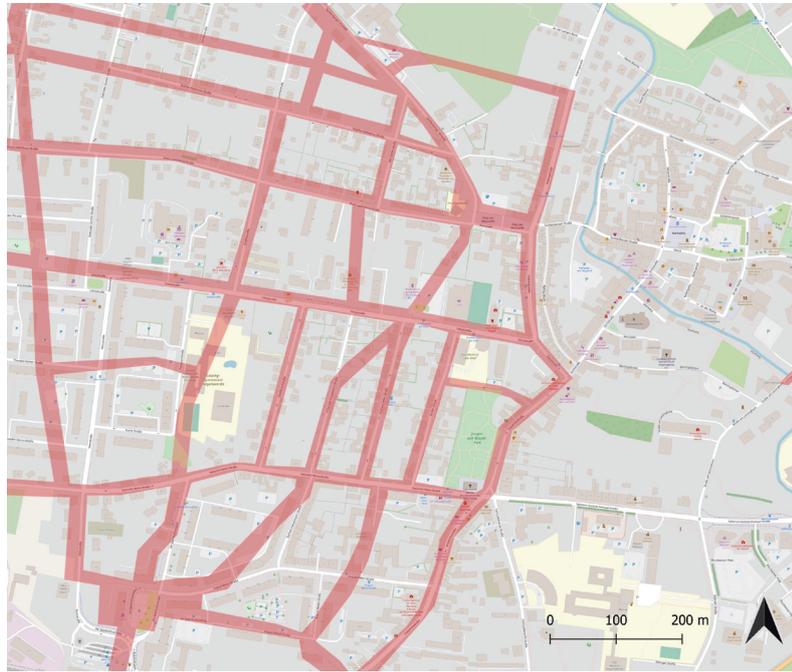
Gegenüber dem Fluchtlinienplan von 1892 ist der Repräsentations- und Größenanspruch noch einmal rapide gestiegen. Wenn 1892 noch die damalige Bahnhofstraße das architektonische Aushängeschild der Stadtplanung war, ist es 1907 bereits ein großer Platz direkt am Bahnhof, von dem aus strahlenförmig die Straßen in die neu geplanten Bebauungsgebiete führen sollten: Man achte nur auf die Straßenbreiten der Bahnhofsstraße und -allee, verglichen mit den roten Linien der neuen Planungen. Nicht mehr die Verbindung in die Altstadt wurde betont, sondern die neu zu

³ Reulecke 1985:21f. // ⁴ Reulecke 1985:15; Zimmermann 1996:24 // ⁵ Schivelbusch 1983 // ⁶ Zimmermann 1996:15,20,25 // ⁷ Zimmermann 1996:20 // ⁸ Lay 1994:32

bauenden Flächen. Wer heute von der August-Bebel- nordwärts in die Gerhard-Hauptmann-Straße läuft, erkennt augenblicklich den Kontrast zur nicht gebauten Fortsetzung der Straße hinter der Heinrich-Heine-Straße (Abb. 2).

Abb. 3 (links): Die projektierten Straßenzüge weisen eine Mischung aus rechtwinkliger Gitterstruktur, Einbeziehung bisheriger Straßen und Betonung des Verkehrs und Bahnhofs auf.

Abb. 4 (mittig): Die Hoyerswerdaer Fließe sind Teil der historischen Identität der Stadt. Über ihre wichtige Bedeutung wurde bisher nicht geforscht.



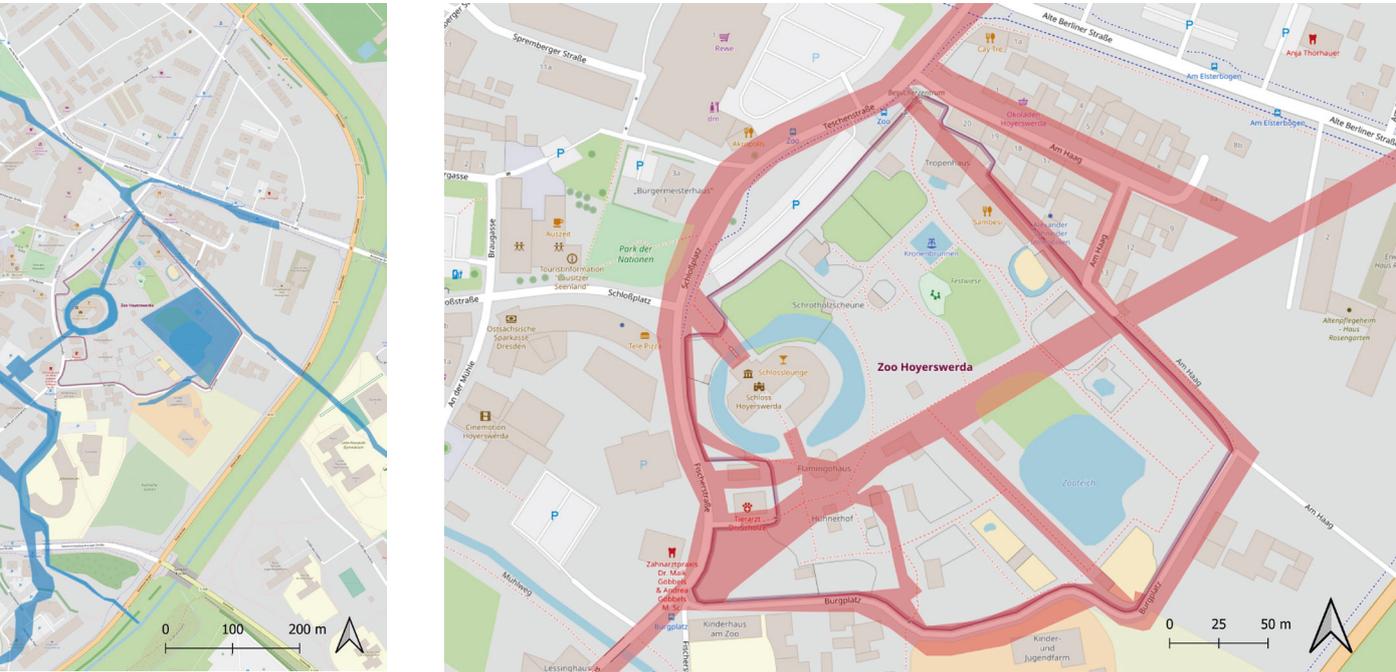
In der Einleitung (S. 5ff.) wurde noch etwas angesprochen: Die antike Stadtplanung sowohl der griechischen Kolonien als auch der römischen Städte, die oft auf den immer gleich-geometrischen militärischen Feldlagern aufbauen, war besonders „Rechte-Winkel-lastig“.⁹ Sie war eine bewusste Abgrenzung von der ungeordneten Natur und eine Zurschaustellung der Ästhetik mathematischer Vollkommenheit.¹⁰ Die Renaissance lebte eine solche Reißbrettartigkeit als ebenfalls bewusste Abkehr vom „chaotischen“ mittelalterlichen Städtebau wieder.¹¹ Die so ausgedrückte „Überlegenheit des menschlichen Geistes“ verschmolz mit all den utopischen idealen Stadtentwürfen seit dem Humanismus, doch drückte sich auch ganz konkret in Planung und Bau von überseeischen Kolonien aus.¹² Viele Erfahrungen aus den Bereichen Hygiene, Verkehr und Sicherheit schwappten so zurück nach Europa, wo sie in der neu entstehenden Disziplin der Stadtplanung Impulse setzen konnten, so auch in Hoyerswerda.

Interessanterweise sind besonders die Straßen des Amtsanbaus mit schmalen Begleitgrünstreifen gekennzeichnet. Möglicherweise kann das bereits als dekoratives Grün im Sinne einer stadthygienischen Verbesserung der Arbeiterviertel interpretiert werden. Die verschiedenen Impulse der Stadtplanung, die in diesem Bebauungsplan Eingang erhalten haben, sprechen für die in jener Zeit stärker einfließenden diversen Disziplinen – Städtebau wurde eine gesamtheitliche Aufgabe, dessen reale Gestaltung den Architekten oblag.¹³

In Hoyerswerda erleben wir eine stadtplanerische Mischung aus Betonung des Bahnhofs zu verkehrstechnischen Zwecken, Einbeziehung der gewachsenen Baustruktur und Umsetzung einer geradlinigen Stadterweiterung. Die Bedeutungsschwere gerader Straßen hatte sich über Jahrhunderte verlagert: vom Wiederaufleben der Antike in der Renaissance, über den barocken Anspruch, ordnen und beherrschen zu wollen (vgl. S. 32ff.) bis zur Ära der „Hausmannisierung“ Paris', in der mit gewaltsamen Straßendurchbrüchen der Verkehr und militärische Belange berücksichtigt wurden.¹⁴ Als Fluchtpunkte wurden nun statt barocker Repräsentationsgebäude künstliche Blickfänger wie

⁹ Stahl 2008:113f. // ¹⁰ Lay 1994:28f.; Armenat 2012:87,96 // ¹¹ Benevolo 1998:149ff. // ¹² Benevolo 1998:134ff. // ¹³ Sonne 2010:30ff. // ¹⁴ Benevolo 1998:196

Kriegerdenkmale oder Springbrunnen auf und durch Plätze geschaffen.¹⁵ Und diese Plätze finden wir auch in Hoyerswerda wieder: am Bahnhof, am Schloss, am Schweinemarkt (heute Neuer Markt) und der Straße aus Senftenberg (Höhe Senftenberger Vorstadt).



Was heute eine positive Erinnerung an die Hoyerswerdaer Stadtgeschichte des beginnenden 20. Jahrhunderts mitgeprägt hat, sind die vielen Fließee durch die Altstadt. Mit verantwortlich dafür sind auch ihre romantisierenden Darstellungen auf alten Postkarten, die gleichermaßen voller Stolz die Errungenschaften einer industriell geprägten Aufbruchstimmung verkünden. Doch schauen wir genauer hin. Grade Fließgewässer waren eine willkommene Möglichkeit industrielle und private Abwässer zu entsorgen. Besonders die Bleiche dürfte das Wasser schwer verunreinigt haben.¹⁶ Auch flussaufwärts gab es schon massive Verunreinigungen durch die Papier- und Textilindustrie und städtische Abwässer.¹⁷ Um die Jahrhundertwende wurden deshalb und durch Überfischung Fische in der Schwarzen Elster immer rarer.¹⁸ Wir können froh sein, die Gewässer vorliegender Karte nicht gleichsam riechen zu können.¹⁹

Der radikale Wandel des Gewässerbildes in Hoyerswerda hatte viele Ursachen. Neben der Konkurrenz zur Eisenbahn als Transportweg und neuer Erkenntnisse des jungen Berufs der Wasserbauingenieure²⁰ waren auch eine planmäßige Binnenentwässerung und der Kohleabbau verantwortlich für die Kanalisierung der Schwarzen Elster, die nicht ohne massive Interessenkonflikte einherging.²¹ Beim Vergleich von Karten und Plänen unterschiedlicher Epochen können wir die Entwicklung gut erkennen (S. 29ff.).

Mitten durch den heutigen Zoo wäre dem Plan nach übrigens eine große Ausfallstraße geführt worden, allerdings nicht ohne am heutigen Burgplatz einen repräsentativen Platz zu tangieren, von dem aus man das Stadtschloss von seiner Schokoladenseite hätte sehen können. Es darf nicht vergessen werden: den Zoo gab es ja noch nicht. Diese Straßenplanung zeigt ganz deutlich auf: Das Schloss wäre nicht wie heute der Mittelpunkt der Stadt, sondern läge an der Peripherie. Die Stadterweiterung wäre westwärts angestrebt worden. Der Vergleich mit den in der DDR ausgeführten Entwürfen für die Neustadt ist erstaunlich. Allein durch Zeitgeist und Ideologie konnte die Stadtplanung das Antlitz Hoyerswerdas komplett verändern.

Abb. 5:
Durch die geplante Stadterweiterung im Westen liegt das Schloss an der Peripherie – direkt neben der großen Ausfallstraße nach Spremberg.

¹⁵ u.a. Sitte 1889:1ff. // ¹⁶ Winklhöfer 2006:123f. // ¹⁷ Armat 2012:156,166,172,185,195ff.,246 // ¹⁸ Armat 2012:66,200,224 //

¹⁹ u.a. Payer 2004, Armat 2012:175,194,197f. // ²⁰ Armat 2012:13,37,58,85 // ²¹ u.a. Armat 2012:12 nach Büschenfeld/Gilhaus,165

Wirtschafts- und Landschafts- veränderung der Region

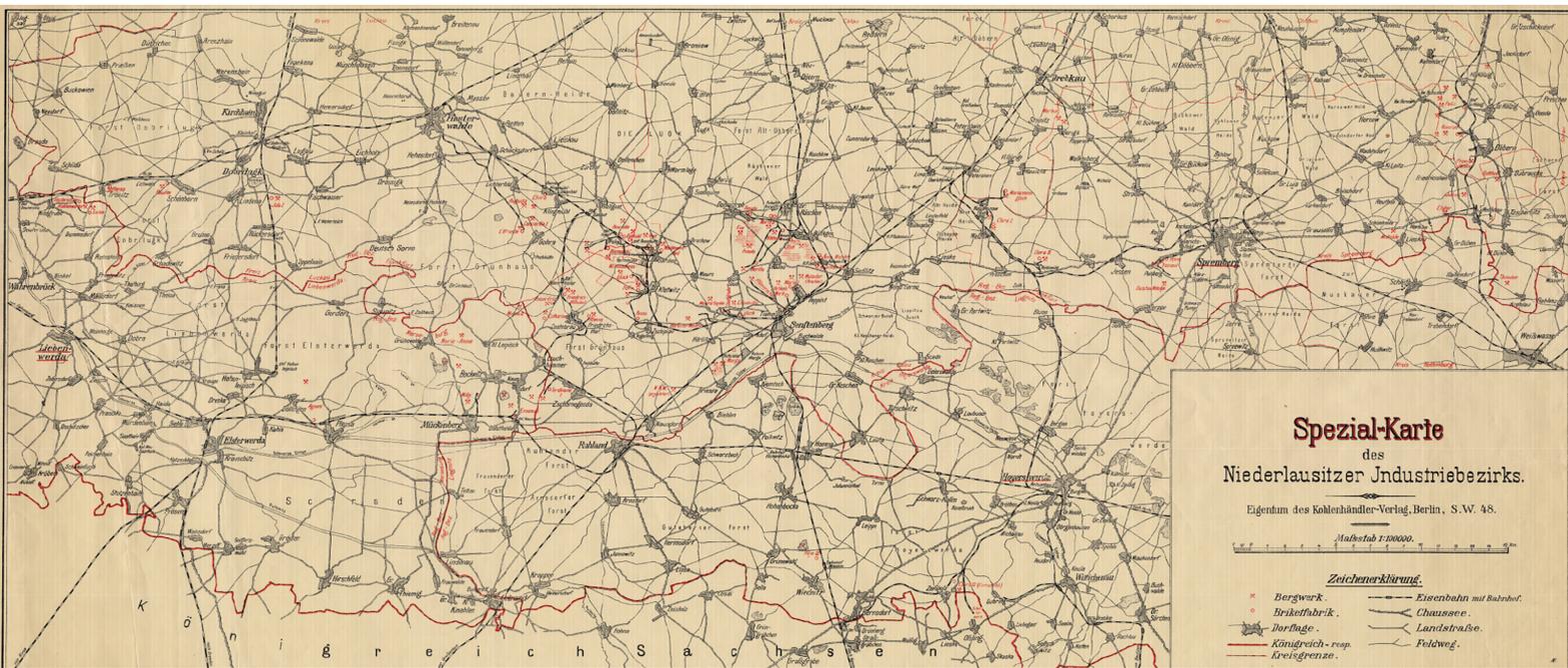
Von Sandra Flöter

Die Veränderungen von Wirtschaft und Landschaft beeinflussen sich oft gegenseitig. Unsere Landschaft mit ihrer biologischen Vielfalt und naturräumlichen Ausstattung bildet die Grundlage für das menschliche Wirtschaften sowie dessen Wohlergehen.¹ Gleichzeitig kann die Landschaft durch die wirtschaftliche Nutzung reversibel, aber auch irreversibel geschädigt bzw. verändert werden. Auch in der Region in und um Hoyerswerda sind Zusammenhänge zwischen Wirtschafts- und Landschaftsveränderungen erkennbar. Im Folgenden werden diese vorgestellt.

Das Relief und die Landschaft der Lausitz wurden *glazial* (eiszeitlich) geprägt. So findet man in der Lausitz die gesamte glaziale Serie von Endmoräne, Grundmoräne, Sander und Urstromtal.² Die Stadt Hoyerswerda selbst befindet sich im sogenannten Lausitzer Urstromtal.³ In den Niederungen der Schwarzen Elster waren die Grundwasserstände natürlicherweise vielerorts zu hoch. Diese Flächen wurden vorwiegend als Weide- und Wiesenland genutzt. Durch die zunehmende ackerbauliche Bewirtschaftung in der Region wurden mithilfe von wasserbaulichen Maßnahmen, z. B. Abtrennen von Altarmen sowie der Bau von Be- und Entwässerungsgräben, neue Nutzflächen geschaffen. Dieser Eingriff in die hydrologischen Verhältnisse führte zur Absenkung des Grundwasserspiegels in der Region. Dieser zog das Absterben der heimischen Laubholzarten wie Erle und Eiche nach sich. Die Bewirtschaftung als Wiesen- und Weideland wurde fast vollständig aufgegeben.⁴

Außerhalb des Urstromtals herrscht ein erheblicher Wassermangel. Grund dafür ist die ohnehin in der Region vorhandene Niederschlagsarmut sowie der sandige Boden, welcher die Versickerung des Niederschlags beschleunigt. Diese Gegebenheiten verstärken den Rückgang der Laub- und Mischwälder und begünstigen das Wachstum der Nadelwälder. Vor allem die schnell wachsende und sandige Böden bevorzugende Kiefer wurde von der Forstwirtschaft aufgrund schneller Holzernuten als ökonomisch rentabel angesehen und in Monokulturen aufgeforstet.⁵

Abb. 1: Spezial-Karte des Niederlausitzer Industriebezirks 1910.



¹ Naturkapital Deutschland 2012:9 // ² Drebenstedt/Möckel 1998:610 // ³ LfULG 2014:13 // ⁴ Armenat 2012:52f., 59f. // ⁵ Armenat 2012:67

Betrachten wir nun unsere Altkarten, wird deutlich, dass auf ihnen Landschaftsveränderungen in der Region ersichtlich sind. So sind auf einer Altkarte von 1759 die Laubwälder der Region sowie die nordöstlich von Hoyerswerda gelegene Heidellandschaft noch eingezeichnet (vgl. S. 24 Abb.1), heute sucht man jedoch vergebens danach.

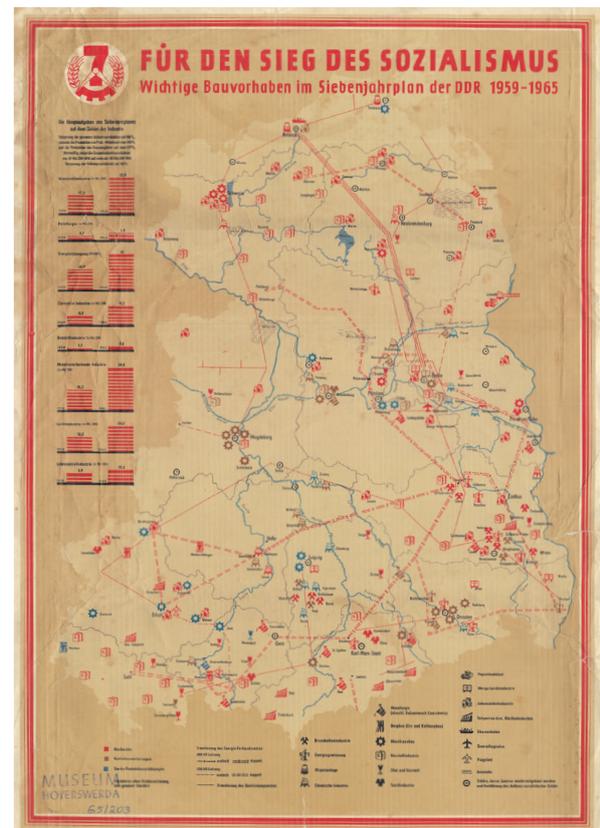
Im 16. Jahrhundert entdeckten Grundbesitzer auf der Suche nach Bodenschätzen die Braunkohlevorkommen in der Region.⁶ Seit den 1840er Jahren werden diese Braunkohlevorkommen im großen Stil abgebaut, um diese zur Energiegewinnung zu nutzen.⁷ Der Abbau führte erneut zu einer großflächigen Grundwasserabsenkung, welche den ohnehin nährstoffarmen, sandigen Boden in tieferen Schichten austrocknen ließ und zu der noch heute existierenden kargen bzw. vegetationsarmen Landschaft beiträgt. Zu dieser Zeit nahm in ganz Deutschland die Industrialisierungswelle Fahrt auf und machte auch in der Region in und um Hoyerswerda nicht halt. Durch den Bau von Eisenbahnstrecken, Bergwerken bzw. Tagebauen und Brikettfabriken wurde die Landschaft zerteilt und Flora und Fauna verdrängt. Die Spezial-Karte des Niederlausitzer Industriebezirks aus dem Jahr 1910 zeigt die erneuten Veränderungen in der Region auf (Abb. 1).

Zur Zeit der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) machte die Region aus ökonomischer Sicht einen großen Sprung in Richtung Fortschritt. Das schaffte in der Region viele Arbeitsplätze und führte dementsprechend zu großen Zuwanderungswellen. In der Stadt Hoyerswerda, welche in unmittelbarer Nähe des Kraftwerkskombinats Schwarze Pumpe lag, vervielfachten sich die Einwohnerzahlen. Lebten 1950 circa 13 000 Menschen in der Stadt, waren es im Jahr 1981 knapp 72 000.⁸ Karten wurden zu dieser Zeit als politisches Instrumentarium verwendet. Sie sollten dem Volk der DDR ein attraktives, lebenswertes Bild, eine schnelle Entwicklung, Fortschritt und Macht demonstrieren. Die Karte des Siebenjahresplans des Sozialismus mit dem passenden Titel: „Für den Sieg des Sozialismus“ (Abb. 2) verdeutlicht dies. In und um Hoyerswerda wurde das Ziel gesetzt, die Lebensmittelindustrie, die Metallurgie sowie die Energieindustrie mithilfe der Braunkohleindustrie zu stärken. Naturschutz und Landschaftserhalt wurde diesen Zielen untergeordnet.

Abb. 2:
Für den Sieg des Sozialismus.
Siebenjahresplan der DDR 1959-1965.

Der Zerfall der DDR führte in der Region zu großen Umbrüchen. Betriebe mussten schließen oder wurden neu strukturiert. Viele Arbeitsplätze gingen verloren. Es kam zu großen Abwanderungswellen.

Gegenwärtig wird nur noch in vereinzelt Tagebauen aktiv Kohle abgebagert. Hinzu kommt, dass der Beschluss der Bundesregierung zum Ausstieg von der Kohleverstromung die Pläne zur Eröffnung weiterer Kohlegruben, wie beispielsweise „Welzow-Süd“, zerschlagen hat. Die Renaturierung/-kultivierung einiger Braunkohlegruben ist bereits abgeschlossen, bei anderen ist sie noch im vollen Gang. Das übergeordnete Ziel des Strukturwandels ist die Etablierung eines neuen Wirtschaftssektors, der Tourismusindustrie. Zu diesem Zweck werden seit Mitte des 20. Jahrhunderts die ausgeschöpften Kohlegruben mit Wasser geflutet⁹, wodurch die größte *anthropogen* (durch den Menschen) geschaffene Wasserlandschaft Europas, das Lausitzer Seenland, entstehen soll.¹⁰ Gleichzeitig werden neue Lebensräume für Flora und Fauna geschaffen, die eine Ansiedlung neuer Arten in der Region ermöglicht. Derzeit sind bereits 25 künstliche Seen mit einer Gesamtfläche von circa 14 800 Hektar inklusive der Ufergestaltung fertiggestellt.¹¹ Um die touristische Entwicklung der jungen Destination voranzubringen, gründeten sich der Tourismusverband sowie der sächsische und brandenburgische Zweckverband Lausitzer Seenland. Die Touristenzahlen steigen stetig. So verzeichnete die Region im Jahr 2019 einen Touristenzuwachs von 8,4 % zum Vorjahr und insgesamt 294 635 Touristen.¹² Die Landschaft aber auch die Wirtschaft in der Region haben sich erneut gewandelt.



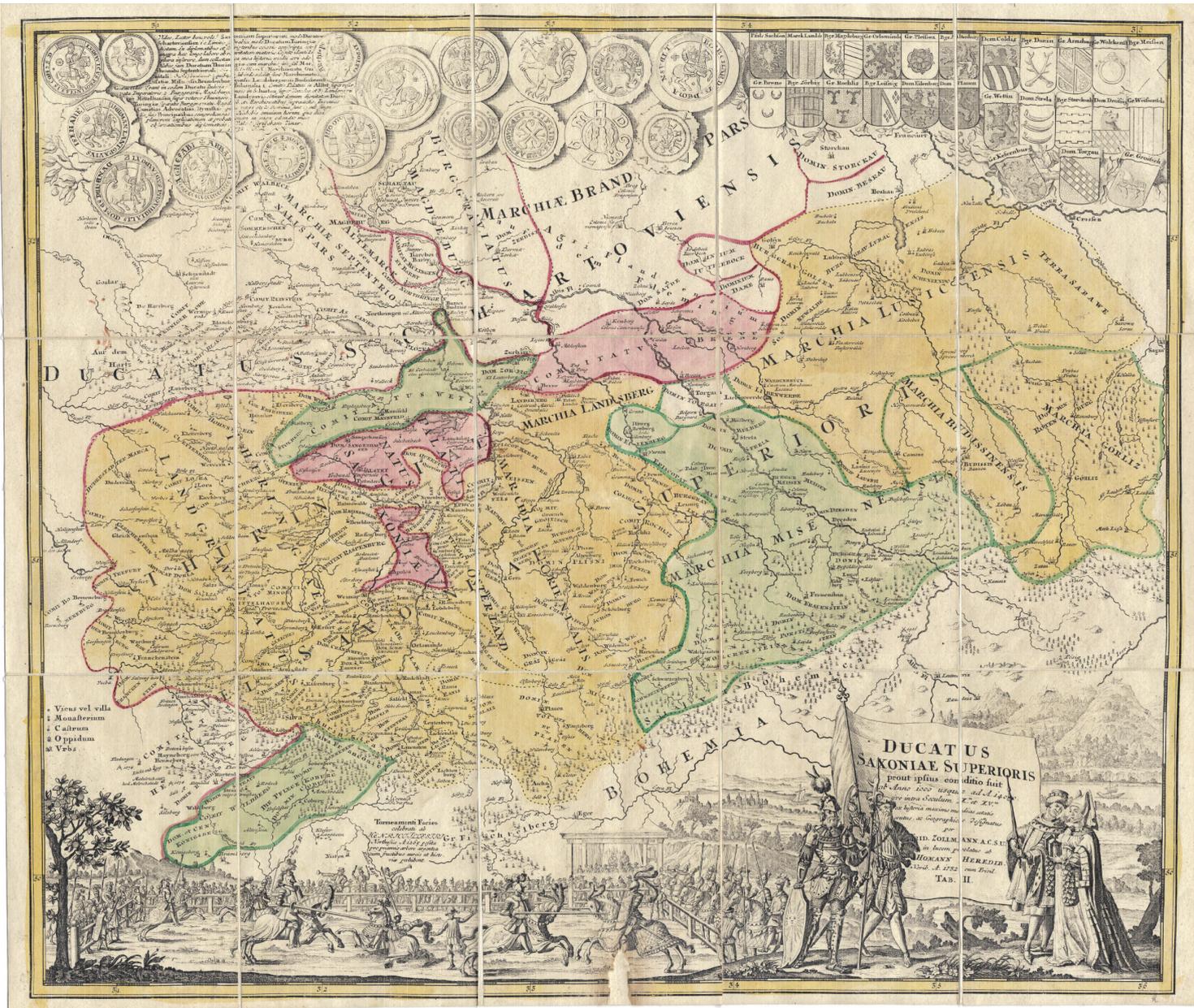
⁶ Hentschel 2009:16 // ⁷ Müller 2011:127 // ⁸ Stadt Hoyerswerda o.J. // ⁹ TLS e.V. 2020:1 // ¹⁰ TLS e.V. 2020:1 // ¹¹ TLS e.V. 2020:1 // ¹² TLS e.V. 2020:5

Karten und Vergleich

Nachdem wir in den ersten beiden Teilen nun das Rüstzeug für unsere kleine Reise in die kartographische Kulturgeschichte gesammelt haben, werfen wir jetzt einen Blick auf verschiedene Karten aus der Region. Beim Vergleich wird uns deutlich, wie viele Aussagen in den Werken stecken, die ohne Kontext und Hintergrundwissen vielleicht ungesehen geblieben wären.

Viel Spaß beim Blick *hinter* die Karten!

Abb. 1:
Friedrich Zollmann:
Ducatus Saxoniae Superioris
(1732).



115 Jahre – ein Vergleich

Nur 115 Jahre Abstand liegen zwischen diesen beiden Karten, und doch zeigt sich sofort, wie gravierend sich gesellschaftliche Denkweisen geändert hatten. Die Zollmann'sche Karte von 1732 ist eine Geschichtskarte, die die überwiegend wettinischen Herrschaftsgebiete des Herzogtums Ober-sachsen in der Zeit von 1000 – 1400 zu rekonstruieren versucht. Sie zeigt in typisch barocker Formensprache die Wappen und Siegel zugehöriger Stämme damaliger Zeit und bildet romantisch-historisierend das Nordhausener Ritterturnier aus dem 13. Jahrhundert ab, das von Heinrich dem Erlauchten ausgetragen wurde. Er war einer der gebildeten und mächtigen Wettiner dieser Zeit.¹ Für damalige Verhältnisse ist diese Karte geographisch recht genau, doch verglichen mit der Länderkarte des Königreichs Sachsen erkennt man sofort die zahlreichen in dieser Publikation besprochenen Unterschiede. Nicht nur fallen die präzisen topographischen Angaben und der Versuch, eine Art *Hangschummerung* (plastische Darstellung von Gebirgen) darzustellen auf dieser Lithographie von 1847 auf, sondern auch die Frage der Identität wird – unbeabsichtigt – aufgegriffen. Hoyerswerda lag seit 1815 nicht mehr in Sachsen. Geradezu einsam wirkt die Stadt auf dem preußischen Randgebiet der Karte. Doch zur Identität gehört eben auch mehr als ein Grenzstein und eine blaue Linie (vgl. S. 27f.). Eindrücklich ist auch die ausführliche Darstellung der Steigungen und Gefälle der neuen Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig. Sie war es, die im Zuge der Industrialisierung das Interesse der Kartographen beflügelte. Wenn man Schriften, Zeichen, Farben, Druckverfahren und –materialien, Schöpfer, Empfänger, Zeitstellung, soziale, kulturelle und geschichtliche Kontexte dieser Karten berücksichtigt und untersucht, können sie, um auf den Publikationstitel zurückzukommen, also tatsächlich zu uns reden.

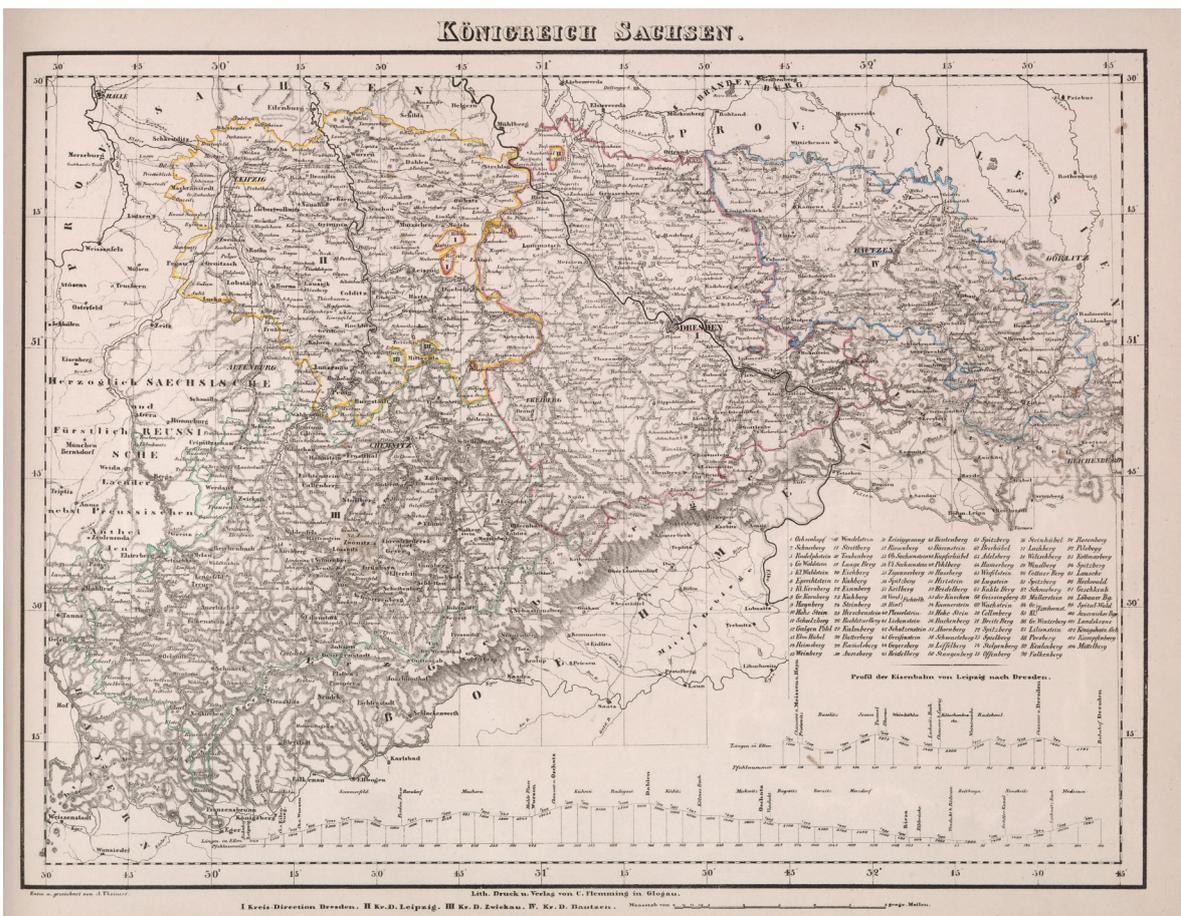


Abb. 2:
Karl Sohr:
Vollstaendiger Hand-Atlas
der neueren
Erdbeschreibung ueber
alle Theile der Erde in 80
Blättern (1847).

¹ u.a. Zedler 12|1734:1493

Die Guteborner Heide

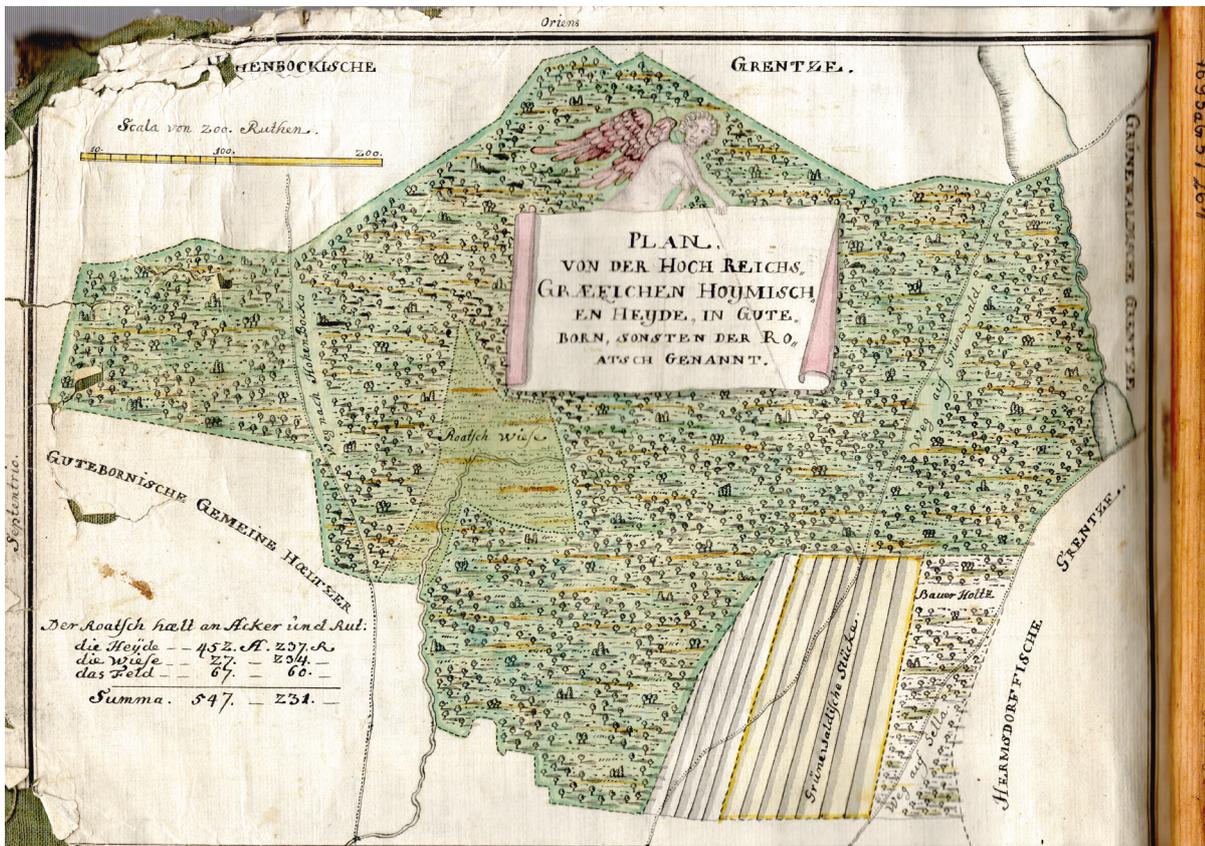
Bereits im 16. Jahrhundert gab es sowohl in Hoyerswerda als auch in Guteborn Teichwirtschaften, die mit zu den stabilsten in der Oberlausitz zählten. Guteborn hatte eine besonders ertragreiche Karpfenzucht.¹ Nach dem Siebenjährigen Krieg (nach 1763) waren die Teiche der Herrschaft Guteborn in sehr schlechtem Zustand. Hinzu kam eine durch Niederschlagsmangel ausgelöste Wasserknappheit in den Folgejahren. Die wenigen verbliebenen Teiche wurden bis ins 19. Jahrhundert zyklisch bewirtschaftet, d. h. sie wurden regelmäßig abgelassen, so dass in ihnen Hafer als dringend benötigtes Nahrungs- und Futtermittel gepflanzt werden konnte (vgl. S. 29ff.).

Der Guteborner Rohatsch ist ein Gebiet, in dem nicht nur über hunderte Jahre Teich- und Waldwirtschaft, sondern auch Viehwirtschaft und seit dem 19. Jahrhundert Glassandabbau betrieben wurde. Durch die vielen menschengemachten Einflüsse veränderten sich die Vegetation des Heide- und Waldgebietes, der Grundwasserspiegel und die Fließgewässer stark.

2003 wurde das Gebiet wegen seines reichhaltigen ökologischen Potenzials zum Naturschutzgebiet erklärt. In Guteborn wurde neben Nardt und Weißkollm im 19. Jahrhundert als letztes in der Oberlausitz Wein angebaut.² Der eingetragene Name Weinberge-Teich zeugt noch von dieser vergangenen Ära. Über die Guteborner Herrschaft gibt es recht wenige Unterlagen, besonders durch den Zweiten Weltkrieg und die Sprengung des Schlosses 1948 ist viel verloren gegangen. Insofern ist diese Handzeichnung (vermutl. Mitte 18. Jh.) im Archiv des Stadtmuseums Hoyerswerdas etwas Besonderes. Sie ist geostet und zeigt, verglichen mit der Karte des Naturschutzgebietes, wie sehr sich das Gebiet über Jahrhunderte verändert hat.

Apropos wenige Unterlagen: In unserem Archiv lagert ebenfalls der Grundrissplan des Wirtschaftsgebäudes vom Gut Guteborn (Abb. 2). So ist es möglich, neben den landschaftlichen auch architekturgeschichtliche Entwicklungen zu erforschen.

Abb. 1: „Plan von der Hochreichsgräflichen Hoymischen Heyde in Guteborn, sonsten Rohatsch genannt“, vermutl. mittleres 18. Jh.



¹ Hartstock 2000:17 // ² Abhandlungen [...] 1860:278

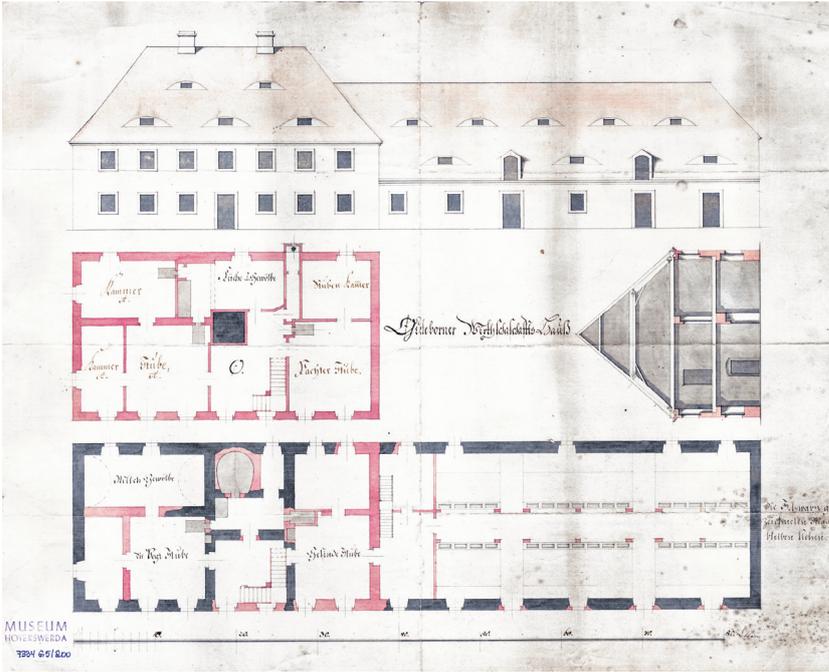
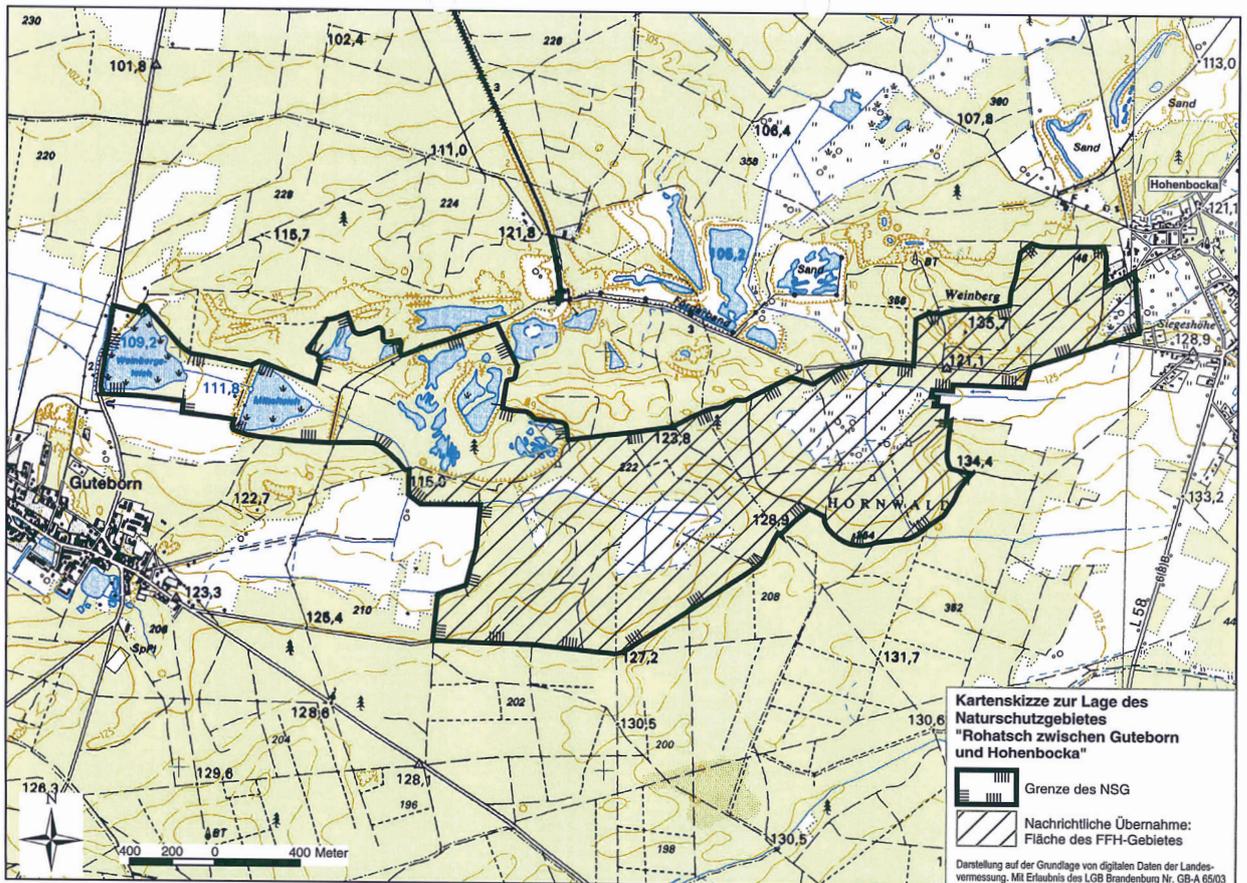


Abb. 2 (oben): Grundrissplan „Guteborner Wirtschafts Haus“. 1851 wurden Teile des Gutes umgebaut, möglicherweise stammt der Plan aus dieser Zeit.

Abb. 3 (unten): Anlage des Amtsblattes für den Landkreis OSL von 2003: Festsetzung des Naturschutzgebietes „Rohatsch zwischen Guteborn und Hohenbocka“



Anlage zur VO "Rohatsch zwischen Guteborn und Hohenbocka"³³

Der Flächen- nutzungsplan von 1952

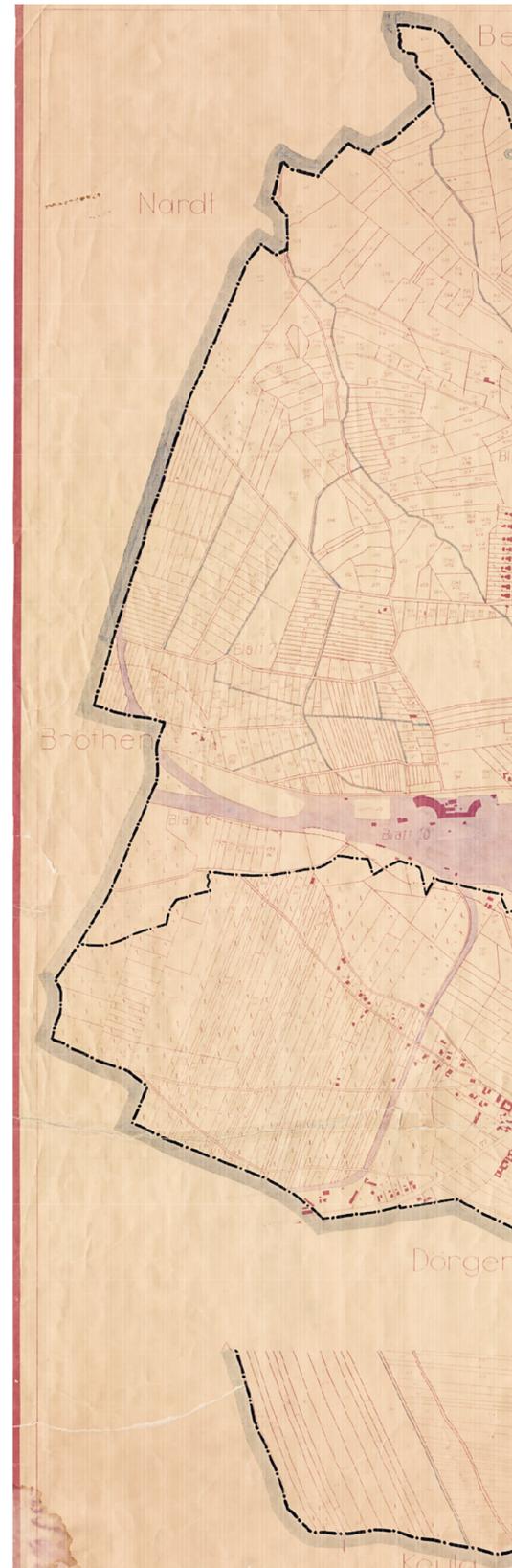
Dieses wertvolle Dokument der Stadtgeschichte veranschaulicht zahlreiche der bereits angesprochenen urbanen Veränderungen wie das Verkehren der Wachstumsrichtung Hoyerswerdas von westwärts nach ostwärts (vgl. S. 16f., 40ff.), den historischen Unterschied in den Grundstücksbreiten oder die periphere Lage der Bahnanlagen (S. 40ff.). Wir erkennen auch die allmähliche, aber grundlegende Lageveränderung der Gewässer (vgl. S. 29ff., 40ff., 46f., 48f.), den durch Besiedlung verursachten Kulturlandschaftswandel (S. 44f.) und den Einfluss von Verkehrsinfrastrukturen auf ihre Umgebung (S. 32ff., 38f.) Beim Vergleichen und Untersuchen dieser Karte sind dies nur wenige der kulturgeschichtlichen Prozesse, die man aus dieser Karte herauslesen kann.

Werden weitere Quellengattungen wie Fotografien, Zeitzeugenberichte, statistische Daten, Schriftquellen wie Tagebücher oder Zeitungen, Akten uvm. zu dieser oder anderen Karten hinzugezogen, lässt sich ein recht genaues Abbild Hoyerswerdas (hier des Jahres 1952) zeichnen. Diese Arbeit erfordert Zeit, doch ist sie unerlässlich, um die vielen ungeklärten Fragen zur Stadtgeschichte zu erhellen. Solche Fragen können z. B. sein: Wo und wie lebten die Menschen in Hoyerswerda nach dem Krieg? Welche sozialräumlichen Veränderungen hat das Ende der alten Fließe bewirkt? Welche Geräusche oder Gerüche waren alltäglich? Wie wirkten sich Grundpreise auf Grundstücksgrößen aus?

Dieser Plan allein hält so viele Informationen für uns bereit, die entdeckt werden wollen – wenn wir zurückblicken auf die bisher gezeigten Karten eröffnet sich uns das riesige Potenzial dieser Quellenart. Geschichtsforschung sollte eben mehr sein als eine „freiwillige Finanzierungsleistung“ der Kommunen. Sie ist die Grundlage unseres kulturellen Erbes und für das Verstehen von Ursprüngen und Folgen aktuellster Themen, beispielsweise nach sozialen Verhältnissen, Herkunft, Identität, Klima- und Kulturlandschaftswandel unerlässlich.

In diesem Sinne: Vielen Dank für Ihre Neugier, für Ihre Eintrittsgelder, gekauften Bücher, Museumsbesuche, Steuern und Kulturabgaben! Nur so können alle teilhaben, lernen und verstehen.

Abb. 1: Flächennutzungsplan
Hoyerswerdas (1952)



Literaturverzeichnis

Einführung

■ Aurig, Rainer

Möglichkeiten und Grenzen interdisziplinärer Altstraßenforschung, in: Neitmann, Klaus (Hg.): Im Schatten mächtiger Nachbarn: Politik, Wirtschaft und Kultur in der Niederlausitz zwischen Böhmen, Sachsen und Brandenburg-Preußen (Bd. 3), Berlin 2006, S. 111-139.

■ Benevolo, Leonardo

Die Stadt in der europäischen Geschichte. (Europa bauen), München 1998.

■ Bönnisch, Fritz et al

Kursächsische Kartographie bis zum Dreißigjährigen Krieg, in: Schillinger, Klaus (Hg.): Veröffentlichungen des Staatlichen Mathematisch-Physikalischen Salons (Bd. 8), Berlin 1990.

■ British Museum, Objektbeschreibung

Inventarnummer 92687, https://www.britishmuseum.org/collection/object/W_1882-0714-509 (22.4.2021)

■ Dittmann, Reinhard

Stadtnetze – Städtische Funktionen am Beispiel altorientalischer Städte, in: Jansen, Michael und Hoock, Jochen (Hg.): Stadtnetze. Veröffentlichungen der Interdisziplinären Arbeitsgruppe Stadtkulturforschung (Bd. 3), Aachen 2002, S. 25-75.

■ Friedrich-Schiller-Universität (Hg.)

Orientalische Sammlungen und Papyri. „Der Stadtplan von Nippur“, <https://thue.museum-digital.de/index.php?objekt@oges=3111>

■ Grewe, Klaus

Chorobat und Groma. Neue Gedanken zur Rekonstruktion und Handhabung der beiden wichtigsten Vermessungsgeräte antiker Ingenieure, in: Bonner Jahrbücher, Darmstadt 2009, S. 109-128.

■ Grosjean, Georges

Geschichte der Kartografie (Geographica Bernesia 1996), Bern 2013.

■ Hake, Günter et al

Kartographie. Visualisierung raumzeitlicher Informationen, Berlin 2002.

■ Harvey, P. D. A.

The History of Topographical Maps. Symbols, Pictures and Surveys. London, 1980.

■ Heimann, Heinz-Dieter und

Neitmann, Klaus (Hg.)

Die Nieder- und Oberlausitz im Bild historischer Karten, Berlin 2014.

■ Horst, Thomas

Die Altkarte als Quelle für den Historiker. Die Geschichte der Kartographie als historische Hilfswissenschaft, in: Koch, Walter et al (Hg.): Schriftgeschichte. Siegel und Wappenkunde. (Archiv für Diplomatik, Bd. 54), Köln u. a., 2008, S. 309-378.

■ Kaiser, Wolfgang

„Fremde in anderen Ländern oder Fremden gleich in ihrer Heimat“. Refugiantennetze im 16. Jahrhundert, in: Jansen, Michael et al (Hg.): Stadtnetze. Veröffentlichungen der Interdisziplinären Arbeitsgruppe Stadtkulturforschung (Bd. 3), Aachen 2002, S. 141-150.

■ Kupčik, Ivan

Alte Landkarten. Von der Antike bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Ein Handbuch zur Geschichte der Kartographie, Stuttgart 2011.

■ Lay, Maxwell

Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt/M. 1994.

■ Lehmann, Rudolf

Zur Geschichte der Verkehrsstraßen in der Niederlausitz bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, in: Kähler, Gerhard und Vogel, Werner (Hg.): Jahrbuch für

Brandenburgische Landesgeschichte (Bd. 25), Berlin 1974, S. 49-93.

■ Neumann, Joachim

Zur Kartenprojektion oder Die kartographischen Abbildungen um 1800, in: Christoph, Andreas (Hg.): Kartieren um 1800 (Laboratorium Aufklärung, Bd. 19), Paderborn u. A., 2019, S. 11-32.

■ o. A.

Zur Geschichte der Landesvermessung in Sachsen, in: Bürger, Thomas, Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden (Hg.): SLUB-Kurier 2006/2, Dresden 2006, S. 16-17.

■ Pápay, Gyula

Die Umbruchepoche der topographischen Kartographie um 1800. Übergang zur größeren Homogenität, in: Christoph (Hg.), Paderborn u. A., 2019, S. 35-52.

■ Schulze, Hagen

Staat und Nation in der europäischen Geschichte, Europa bauen, München 1999.

■ Smith, Catherine Delano

The Emergence of ‚Maps‘ in European Rock Art: A Prehistoric Preoccupation with Place, in: Imago Mundi (Vol. 32), o. O. 1982.

Historischer Abriss der Landesaufnahme

■ Grosjean, Georges

Geschichte der Kartographie, 3. Auflage, Bern 2013, S. 127-130.

■ Imhof, Eduard

Landkartenkunst gestern, heute, morgen, in: Naturforschende Gesellschaft in Zürich (Hg.): Neujahrsblatt, Zürich 1968, S. 10.

■ Kießling, Katja

Großenhain und die sächsische Landesvermessungen, in: Sächsische Heimatblätter Ausgabe 3, Niederjahna 2014, S. 80f.

■ Kohlstock, Peter

Kartographie. 4. Aufl., Paderborn 2018, S. 12ff.

■ Zimmermann, Georg

Zur Geschichte der Landesvermessung in Sachsen, in: SLUB-Kurier Ausgabe 2, Dresden 2006, S. 16f.

Kartosemiotik

■ Aurig, Rainer

Möglichkeiten und Grenzen interdisziplinärer Altstraßenforschung, in: Neitmann, Klaus (Hg.): Im Schatten mächtiger Nachbarn: Politik, Wirtschaft und Kultur in der Niederlausitz zwischen Böhmen, Sachsen und Brandenburg-Preußen (Bd. 3), Berlin 2006, S. 111-139.

■ De Certeau, Michel

Praktiken im Raum, in: Jörg Dünne et al (Hg.): Raumtheorie, Frankfurt am Main, 2007, 343-353.

■ Der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe.

Luftwaffenführungsstab 1./

Generalstab Karten (Hg.)

Bildliche Darstellung der Kartenzeichen in den amtlichen deutschen Karten (Kartenfibel), o. O. 1941.

■ Frutiger, Adrian

Der Mensch und seine Zeichen, Wiesbaden 2013.

■ Hake, Günter

Kartographie 1. Allgemeines, Erfassung von Informationen, Netzentwürfe, Gestaltungsmerkmale, topographische Karten, Berlin 1982.

■ Hake, Günter et al

Kartographie. Visualisierung raumzeitlicher Informationen, Berlin 2002.

■ Heimann, Heinz-Dieter und

Neitmann, Klaus (Hg.)

Die Nieder- und Oberlausitz im Bild historischer Karten, Berlin 2014.

■ Kohlstock, Peter

Kartographie, Paderborn u. a. 2018, bes. S. 73-98, 158-176.

■ Lefebvre, Henri

The Production of Space, Oxford 1991.

■ Lyons, Martyn

Das Buch. Eine illustrierte Geschichte, Hildesheim 2012.

■ Munske, Horst

Fremdwörter in deutscher Sprachgeschichte: Integration oder Stigmatisierung? In: Stöckel, Gerhard (Hg.): Neues und Fremdes im deutschen Wortschatz. Aktueller lexikalischer Wandel. (Jahrbuch des Instituts für Deutsche Sprache 2000), Berlin 2001.

■ Neumann, Joachim

Zur Kartenprojektion oder Die kartographischen Abbildungen um 1800, in: Christoph, Andreas (Hg.): Kartieren um 1800 (Laboratorium Aufklärung, Bd. 19), Paderborn u. A., 2019, S. 11-32.

■ Pápay, Gyula

Die Umbruchepoche der topographischen Kartographie um 1800. Übergang zur größeren Homogenität, in: Christoph (Hg.), Paderborn u. A., 2019, S. 35-52.

■ Schacht, Theodor

Lehrbuch der Geographie alter und neuer Zeit [...], Mainz 1851, bes. S. 18.

■ Schnelle, Bernhard

Unterrichtsmaterial der Werkstatt Satztechnik: Kleine Einführung in die Schriftgeschichte, Braunschweig o. J.

■ Schranz, Christiane

Augmented Spaces and Maps. Das Design von kartenbasierten Interfaces, Basel 2020.

■ Steller, Marcel (a)

„Einstiegen, bitte?“ Die Entwicklung der Fahrgastinformation im ÖPNV am Beispiel Berlins, Berlin 2020.

■ Steller, Marcel (b)

Zwischen Nardt und Neida – Leben neben Reben, in: Neue Hoyerswerdaer Geschichtshefte (Nr. 23), Hoyerswerda 2020, S. 56-59.

■ Universität Zürich

(Philosophische Fakultät)

Tutorium Schriftgeschichte. Ad Fontes, Zürich 2021. <https://www.adfontes.uzh.ch/tutorium/schriften-lesen/schriftgeschichte>

Niederländer in Hoyerswerda

■ Bönnisch, Fritz et al

Kursächsische Kartographie bis zum Dreißigjährigen Krieg in: Schillinger, Klaus (Hg.): Veröffentlichungen des Staatlichen Mathematisch-Physikalischen Salons (Bd. 8), Berlin 1990.

■ Haaser, Ines

Ambrosius Fritsch, ein Meister der Schwarzen Kunst. Zur Geschichte des Buchdrucks in Görlitz im 16. Jahrhundert, in: Stadt Görlitz (Hg.): Görlitzer Magazin (29/2016), Görlitz-Zittau 2017, S. 3-17.

■ Heimann, Heinz-Dieter und

Neitmann, Klaus (Hg.)

Die Nieder- und Oberlausitz im Bild historischer Karten, Berlin 2014, S. 20-23.

■ Ludwig-Maximilians-Universität München (Fakultät für Geschichts- und Kunstwissenschaften, historisches Seminar), Redaktion Tabellenwerke, (Hg.): Mercator, Gerhard (van Rumpelmonde), <https://www.fnz.geschichte.uni-muenchen.de/forschung/autoren-tabellenwerke/maercator/index.html> (29.6.2021).

■ Kupčik, Ivan

Alte Landkarten. Von der Antike bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Ein Handbuch zur Geschichte der Kartographie, Stuttgart 2011.

■ Lindgren, Uta

Mercator, Gerhard, in: Neue Deutsche Biographie 17 (1994), S. 112-115, <https://www.deutsche-biographie.de/pnd118580973.html#ndbcontent> (11.2.2021)

■ Museum für schlesische Landeskunde im Haus Schlesien (Hg.)

Wechselnde Identitäten. Das nördliche Schlesien und die angrenzenden Lausitzen im historischen Kartenbild, Königswinter-Heisterbacherrot 2004.

■ Neumann, Joachim

Zur Kartenprojektion oder Die kartographischen Abbildungen um 1800, in: Christoph, Andreas (Hg.): Kartieren um 1800 (Laboratorium Aufklärung, Bd. 19), Paderborn u. A., 2019, S. 11-32.

■ Pápay, Gyula

Die Umbruchepoche der topographischen Kartographie um 1800. Übergang zur größeren Homogenität, in: Christoph (Hg.), Paderborn u. A., 2019, S. 35-52.

■ Sammet, Gerald

Die Welt der Karten. Historische und moderne Kartographie im Dialog, Gütersloh/ München 2008, bes. S. IX, 32, 90.

■ Scharfe, Wolfgang

Abriss der Kartographie Brandenburgs 1771-1821 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin, Bd. 35), Berlin u. a. 1972.

■ Steller, Marcel

Als Mercator ins Stadtschloss kam. Im Stadtmuseum Hoyerswerda wird ein Kupferstich des weltbekannten Kartographen aufbewahrt, in: Sächsische Zeitung Hoyerswerda, 21./22.08.2021, S. 18.

■ VEB Hermann Haack. Geographisch-

Kartographische Anstalt Gotha (Hg.)

Haack. Geographisch-Kartographischer Kalender 1989, Gotha 1988.

■ Wiegand, Peter

Peter II. Schenk, in: Sächsische Biografie (Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde e.V., Hg.). [https://saebi.isgv.de/biografie/Peter%20II.%20Schenk%20\(1693-1775\)](https://saebi.isgv.de/biografie/Peter%20II.%20Schenk%20(1693-1775)) (21.2.2021).

Der ideologische Plan –

Hoyerswerda in der DDR

■ Birthler, Marianne (Geleitwort), in

Dagmar Unverhau (Hg.): Kartenfälschung als Folge übergroßer Geheimhaltung? Eine Annäherung an das Thema Einflussnahme der Staatssicherheit auf das Kartenwesen der DDR (Archiv zur DDR-Staatssicherheit, Bd. 5), Münster 2006, o. S.

■ Brunner, Kurt

Im Dienst der Sowjetmacht. Geheimhaltung und Verfälschung von Karten in UdSSR und DDR (Prof. Dr. Frithjof Voss Stiftung –Stiftung für Geographie, Hg.). <https://voss-stiftung.de/kurt-brunner-im-dienst-der-sowjetmacht-geheimhaltung-und-verfaelschung-von-karten-in-udssr-und-ddr/> (3.7.2021)

■ Guckes, Jochen

Konstruktionen bürgerlicher Identität. Städtische Selbstbilder in Freiburg, Dresden und Dortmund 1900-1960. (LWL-Forschungen zur Regionalgeschichte Bd. 67), Paderborn 2011.

■ Koch, Wolf Günther

Zur Problematik der topographischen Karten (Ausgabe für die Volkswirtschaft) der DDR, in: Unverhau (Hg.), Münster 2006, S. 81-95.

■ Kuder, Thomas

Wer sind wir? – Zur Identitätsfrage in der integrierten Stadtentwicklung, in: Bundesverband Wohnen und Stadtentwicklung (Hg.): Forum Wohnen und Stadtentwick-

lung (Stadtentwicklung in Klein- und Mittelstädten, Bd. 3/2011), Berlin 2011.

▪ **Lucht, Roland / Henkel, Horst / Scholz, Wolfgang**

Analyse der „Ausgabe für die Volkswirtschaft“ in Umsetzung des Beschlusses des Nationalen Verteidigungsrates der DDR vom 13. Oktober 1965 im Vergleich mit der topographischen Karte der DDR, in: Unverhau (Hg.), Münster 2006, S. 97-140.

▪ **Mitscherlich, Alexander**
Thesen zur Zukunft der Stadt, Frankfurt am Main 1971, bes. S. 107f., 134f.
▪ **Neupert, Anita und Theile, Erik**
Karten und Kartenproduktion in der DDR, in: Unverhau (Hg.), Münster 2006, S. 27-45.

▪ **Pápay, Gyula**
Politik und Kartographie, in: Unverhau (Hg.), Münster 2006, S. 13-25.
▪ **Pfeffer-Hoffmann, Christian**
Regionale Identität und gesellschaftlicher Zusammenhalt, in: Pfeffer-Hoffmann, Christian und Hendricks, Wilfried (Hg.), Generationenübergreifende Entwicklung gesellschaftlicher Perspektiven in der Niederlausitz. Ergebnisse des Projektes Anstoß, Freiburg i. Br. 2011.

▪ **Richter, Felix**
Das neue Hoyerswerda. Ideenhaushalt, Aufbau und Diskurs der zweiten sozialistischen Planstadt der DDR, Berlin 2020.

▪ **Schranz, Christiane**
Augmented Spaces ans Maps. Das Design von Kartenbasierten Interfaces, Basel 2020.

▪ **Steller, Marcel**
„Ich, Hoyerswerda“. Der schwierige Weg zur städtischen Identität, in: Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde (Hg.): Volkskunde in Sachsen. Jahrbuch für Kulturanthropologie (33/2021), Dresden 2021, S. 223-244 in Druck.

▪ **Unverhau, Dagmar**
Die „Linie Vermessungswesen“ im Ministerium für Staatssicherheit, in: Unverhau (Hg.), Münster 2006, S. 51-80.
▪ **Wowschek, Christoph**

Was wird, wenn die Zeitbombe hochgeht? Eine sozialgeschichtliche Analyse der fremdenfeindlichen Ausschreitungen in Hoyerswerda im September 1991, Göttingen 2014.

Die Stadt im Netz – das Erbe Harry Becks

▪ **Hadlaw, Janin**

The London Underground Map: Imagining Modern Time and Space, in: Design Issues 19 (1), o. O., 2003, 25-35. (Zitat Harry Beck: Hadlaw, J.: S. 32, zit. n.: Garland, Ken, in: Design Classics).

▪ **Jordan, Uwe**
Vom Wortungetüm zum leuchtenden Himmelskörper. Hoyerswerdaer Straßennamen, Teil 22, in: Sächsische Zeitung Hoyerswerda, 4. Juni 2019, S. 15.

▪ **Kiesel, Reiner**
50 Jahre Verkehrsentwicklung Hoyerswerda – Schwarze Pumpe, in: Stadtverwaltung Hoyerswerda (Hg.): Neue Hoyerswerdaer Geschichtshefte (Nr. 8), Hoyerswerda 2005, S. 42-62.

▪ **Kohlhammer, Jörn, et al**
Visual Business Analytics: Effektiver Zugang zu Daten und Informationen. Deutschland, Heidelberg 2018.

▪ **Ovenden, Marc**
Transit Maps of the World, London 2007.

▪ **Schranz, Christiane**
Augmented Spaces and Maps. Das Design von Kartenbasierten Interfaces, Basel 2020.

▪ **Schulz, Uwe**
Dreißig neue Straßennamen. 1991 wurden die DDR-lastigen Bezeichnungen mit Augenmaß angepasst, in: Sächsische Zeitung Hoyerswerda, 17.12.2018, S. 15.

▪ **Steller, Marcel**

„Einsteigen, bitte?“ Die Entwicklung der Fahrgastinformation im ÖPNV am Beispiel Berlins, Berlin 2020.

Damerau und die archäologische Kartierung – Spurensuche auf Karten der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

▪ **Briefwechsel Der Bürgermeister an Herrn Noack, in**
Pressearchiv Stadtmuseum, 10.11.1942.

▪ **Eggers, Hans Jürgen**
Einführung in die Vorgeschichte, Berlin 2006 (1959).
▪ **Horst, Matthias und Krause, Volker**
Erika / Laubusch, in: Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (Hg.): Lausitzer Braunkohlelektiv. Wandlungen und Perspektiven, 2015, S. 4. https://agreement-berlin.de/wp-content/uploads/2019/10/doku-11_Erika_Laubusch.pdf (16.03.2021).

▪ **Horst, Matthias / Krause, Volker**
Werminghoff / Knappenrode, in: Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (Hg.): Lausitzer Braunkohlelektiv. Wandlungen und Perspektiven, 2015, S. 6. https://www.lmbv.de/files/LMBV/Publikationen/Publikationen%20Lausitz/Wandlungen%20und%20Perspektiven%20doku%2017_Werminghoff_Knappenrode.pdf (16.03.2021).

▪ **Kind, Claus-Joachim**
Die letzten Jäger und Sammler, Das Mesolithikum in Baden-Württemberg, in: Denkmalpflege in Baden-Württemberg. Nachrichtenblatt der Denkmalpflege. Jahrgang 35, Nr. 1, 2006, 10-17. <https://journals.ub.uni-heidelberg.de/index.php/nbdpfbw/issue/view/1444> (10.04.2021).

▪ **Nicolaus, C.**
Ruhlands Flurnamen. Aus der Heimat für die Heimat. Beilage des „Senftenberger Anzeiger“ 5. Jahrgang Nr. 18, 1931.

▪ **Rademacher, Michael**
2005. <https://treemagic.org/rademacher/www.verwaltungsgeschichte.de/hoyerswerda.html> (16.03.2021).

▪ **Roschmann, Elke**
Der lange Weg zum Heimatmuseum, in: Pressearchiv Stadtmuseum, o. J.
▪ **Stäuble, Harald; Wolfram Sabine**
Bandkeramik und Mesolithikum: Abfolge oder Koexistenz, in: Hansen, Svend; Meyer, Michael (Hg.): Parallele Raumkonzepte, Berlin / Boston, 2013, 105-134. https://www.researchgate.net/publication/258099379_Bandkeramik_und_Mesolithikum_Abfolge_oder_Koexistenz (16.03.2021).

▪ **Steller, Marcel**
Zwischen Nardt und Neida – Leben neben Reben, in: Neue Hoyerswerdaer Geschichtshefte (Nr. 23), Hoyerswerda 2020, 60f.

▪ **Stracke, Daniel**
2014. <http://www.staedtegeschichte.de/einfuehrung/karten/thematischekarten.html> (20.03.2021).

▪ **Stadt Hoyerswerda (Hg.)**
<https://www.hoyerswerda.de/stadtleben/stadtportrait/ehrenbuerger/> (20.03.2021).

▪ **Stadtmuseum Hoyerswerda (Hg.)**
<https://museum-hy.de/stadtmuseum/museumsgeschichte/> (20.03.2021).

Nomen est Omen – von der Bezeichnung unserer Ortschaften

▪ **Bartels, Hauke**
Niedersorbisch: Vom langen Leben einer oft totesagten Sprache, in: Stolz, Chr. (Hg.): Neben Deutsch. Die autochthonen

Minderheiten- und Regionalsprachen Deutschlands (Diversitas Linguarum. 23), Bochum 2009, S. 121-143.

▪ **Bayer, Markus**
Sprachkontakt deutsch-slawisch. (Berliner Slawistische Arbeiten; Bd. 28). Frankfurt/M. 2006, S. 39-41, 95-170.

▪ **Eichler, Ernst, und Walther, Hans**
Ortsnamenbuch der Oberlausitz Namenbuch (Bd. 28), Berlin 1975.
▪ **Eichler, Ernst und Walther, Hans**
Ortsnamenbuch der Oberlausitz Namen- und Siedlungskunde (Bd. 29), Berlin 1978.

▪ **Franceschini, Lino**
Toponomastik. Eine Einführung in die Ortsnamenforschung. Berlin 2016.

▪ **Grewendorf, Günther / Hamm, Fritz / Sternefeld, Wolfgang**
Sprachliches Wissen. Eine Einführung in moderne Theorien der grammatischen Beschreibung. 3., durchges. Aufl. (Bd. 695), Frankfurt a.M. 2008.

▪ **Herrmann, Joachim et al**
Die Slawen in Deutschland: Geschichte und Kultur der slawischen Stämme westlich von Oder und Neiße vom 6. bis 12. Jahrhundert; ein Handbuch. Neubearb. (Bd. 14). Berlin 1985.

▪ **Körner, Siegfried**
Ortsnamenbuch der Niederlausitz. Studien zur Toponymie der Kreise Beeskow, Calau, Cottbus, Eisenhüttenstadt, Finsterwalde, Forst, Guben, Lübben, Luckau und Spremberg. (Bd. 36), Berlin 1993.

▪ **Muka, Arnošt**
Serbski zemjepisny slowničk; T. j. Dospolny němsko-serbski a serbsko-němski alfabetiski zapisk lužiskich a druhich městnych a zemjepisnych mjenow; Příkladna knjižka za serbskich spisowacelow a čitarjow. Z přídawkom staroserbskeje twórbje a krótkeho wukladowanja kóždeho mjena. Budyšin 1927, S. 97. <https://digital.slub-dresden.de/werkansicht/dlf/179480/113> (28.6.2021).

▪ **Scholz-Stubenrecht, Werner**
Franziska Münzberg, Bibliographisches Institut & F. A. Brockhaus AG

▪ **Mannheim Dudenredaktion. Duden – Die Deutsche Rechtschreibung**
Auf der Grundlage der aktuellen amtlichen Rechtschreibregeln; [Rund 135 000 Stichwörter. Mit über 500 000 Beispielen, Bedeutungserklärungen und Angaben zu Worttrennung, Aussprache, Grammatik, Stilebenen und Etymologie]. (Bd. 1), Zürich u.a. 2009, S. 1172.

▪ **Stadt Cottbus/Chósebez (Hg.)**
Aus der Geschichte der Stadt Cottbus. 2021. <http://www.cottbus.de/wissenswert/geschichte/index.html>. (24.06.2021)

▪ **Stadt Hoyerswerda (Hg.)**
Geschichte – Stawizna, Hoyerswerda 2021. <https://www.hoyerswerda.de/stadtleben/stadtportrait/geschichte/>. (26.06.2021)

Die Region und ihre Identitäten

▪ **Bönisch, Fritz / Brichzin, Hans / Schilling, Klaus / Stams Werner**
Kursächsische Kartographie bis zum Dreißigjährigen Krieg (Band 8), Dresden 1990.

▪ **Franke, Nils M. und Ratter, Beate M. W.**
Projektionen und Stereotype – Heimat und regionale Identität, in: Zukunftsinitiative Rheinland-Pfalz (Hg.): Kultur prägt. Region und Identität in Rheinland-Pfalz, Mainz 2017.

▪ **Graumann, C. F.**
On Multiple Identities, in: International Social Science Journal 35, 1983, 309-321.

▪ **Kendschek, Hardo / von Korff, Johannes / Schubert, Stefan**
Regionalimage Lausitz. Entwicklung eines positiven Images als Region mit attraktivem Arbeitsmarkt Enderbericht, Dresden; Leipzig 2016.

▪ **Müller, Winfried / Dannenberg, Lars-Arne / Pech, Edmund / Steinberg, Wenn**
Oberlausitz. Kulturlandschaften Sachsens (Band 4), Leipzig 2011.

▪ **MWFK (Hg.)**
Strukturwandel erfolgreich gestalten Lausitz-Strategie des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kultur, Potsdam 2019.

▪ **Niefanger, Dirk**
Barock: Lehrbuch Germanistik. 3. akt. Auflage, Stuttgart 2011.

▪ **Pfeffer-Hoffmann, Christian; Hendricks, Wilfried (Hg.)**
Generationsübergreifende Entwicklung gesellschaftlicher Perspektiven in der Niederlausitz. Ergebnisse des Projektes Anstoß, Freiburg i. Br. 2011.

▪ **Voigt, Rüdiger**
Staatliche Souveränität. Zu einem Schlüsselbegriff der Staatsdiskussion, Wiesbaden 2016.

Die Fischteiche der Lausitz

▪ **Armenat, Manuela**
Die »vollkommene Ausbildung« der Schwarzen Elster. Eine multidimensionale Studie zur Wasserwirtschaft und zum Kulturlandschaftswandel 1800-1945, Münster 2012.

▪ **Armenat, Manuela**
Orientierungswissen für Hochwasser-risiko-Management und „Renaturierung“. Zur aktuellen Relevanz umwelthistorischer Studien am Beispiel des Fließgewässers Schwarze Elster, in: Natur und Gesellschaft – Perspektiven der interdisziplinären Umweltgeschichte, Gött. 2014, S. 157-172.

▪ **Bauer, Markus**
Wasser, Holz und Eisenstein. Herrschaft, Gewerbe und Landwirtschaft im Oberlausitzer Heide- und Teichgebiet, Spitzkunnersdorf 2008.

▪ **Frenzel, Alfons**
Lausitz Rundum. Zwischen Rand und Mitte, Bautzen 2010.

▪ **Frentzel, Salomon Gottlob**
Historischer Schau-Platz Oder Chronike Und Beschreibung Der Königlichen und Churfürstlichen Sächsischen Stadt und Herrschaft Hoyerswerda im Marggrafthum Ober-Lausitz. Leipzig u. a. 1744.

▪ **Füllner, Gert**
Fischerei, in: Bastian, Olaf et al (Hg.): Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft. Eine landeskundliche Bestandsaufnahme im Raum Lohsa, Klitten, Großdubrau und Baruth (Leibniz-Institut für Länderkunde Leipzig und Sächsische Akademie der Wissenschaften zu Leipzig: Landschaften in Deutschland. Werte der deutschen Heimat, Bd. 67), Köln u. a. 2005, 29-32.

▪ **Gärtner, Horst**
Aus der Geschichte unserer Heide- und Teichlandschaft. Erarbeitet auf der Grundlage zahlreicher alter Quellen, o.O. o.J. (Inv.-Nr. D52/3012)

▪ **Hartstock, Erhard**
Entstehung und Entwicklung der Oberlausitzer Teichwirtschaft, in: Schriftenreihe der Sächsischen Landesanstalt für Landwirtschaft (Hg.) (Sonderheft 5. Jahrgang), Dresden 2000.

▪ **Hartstock, Erhard**
Historische Entwicklung von 1200 bis 1945, in: Bastian, Olaf et al (Hg.): Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft. Eine landeskundliche Bestandsaufnahme im Raum Lohsa, Klitten, Großdubrau und Baruth, Köln u.a. 2005, 61-77.

▪ **Montanari, Massimo**
Der Hunger und der Überfluss. Kulturgeschichte der Ernährung in Europa. In: Le Goff, Jacques (Hg.): Europa Bauen, München, 1993.

- **Pohl, Norman und Deutsch, Mathias** Umweltgeschichte Sachsens. Ausgewählte Text- und Bilddokumente, Leipzig 2013.
- **Röder, Matthias** Hydrographie, in: Bastian, Olaf et al (Hg.): Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft. Eine landeskundliche Bestandsaufnahme im Raum Lohsa, Klitten, Großdubrau und Baruth, Köln u.a. 2005, 26-29.
- **Schlegel, Siegfried et al** Heide und Teiche in der Oberlausitz, Bautzen 1992.
- **Vogel, Jürgen** Das Dubringer Moor, Zittau 1998.

Immer auf Achse – Reisen und Verkehrskarten

- **Armenat, Manuela** Die »vollkommene Ausbildung« der Schwarzen Elster. Eine multidimensionale Studie zur Wasserwirtschaft und zum Kulturlandschaftswandel 1800-1945, Münster 2012.
- **Benz, Andreas** Integration von Infrastrukturen in Europa im historischen Vergleich (Ambrosius, Gerhard, Hg.: Schriftenreihe des Instituts für europäische Regionalforschungen, Bd. 18); Baden-Baden, 2013.
- **Bönisch, Fritz et al** Kursächsische Kartographie bis zum Dreißigjährigen Krieg, in: Schillinger, Klaus (Hg.): Veröffentlichungen des Staatlichen Mathematisch-Physikalischen Salons (Bd. 8), Berlin 1990.
- **Bräker, Ulrich** Lebensgeschichte und natürliche Ebentherde des Armen Mannes im Tockenburg. Hg. v. H. Füllsi, Zürich 1789, S. 143. In: Deutsches Textarchiv. http://www.deutschestextarchiv.de/braeker_lebensgeschichte_1789/159 (Zweites Zitat, sprachlich leicht angepasst.)
- **Bütow, Sascha** »Unterwegs«. Flussnutzung und Schifffahrt zwischen Schwarzer Elster und Oder, in: Heinz-Dieter Heimann et al (Hg.): Die Nieder- und Oberlausitz – Konturen einer Integrationslandschaft (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte Band 11/ Bd. 1: Mittelalter), Berlin 2013, S. 314-326, bes. S. 316f., 319, 326.
- **Gräf, Holger und Prüve, Ralf** Wege ins Ungewisse. Eine Kulturgeschichte des Reisens 1500-1800, Frankfurt am Main 1997.
- **Heimann, Heinz-Dieter und Neitmann, Klaus (Hg.)** Die Nieder- und Oberlausitz im Bild historischer Karten, Berlin 2014, bes. S. 46-49.
- **Kupčik, Ivan** Alte Landkarten. Von der Antike bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Ein Handbuch zur Geschichte der Kartographie, Stuttgart 2011.
- **Lehmann, Rudolf** Zur Geschichte der Verkehrsstraßen in der Niederlausitz bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, in: Kändler, Gerhard und Vogel, Werner (Hg.): Jahrbuch für Brandenburgische Landesgeschichte (Bd. 25), Berlin 1974, S. 49-93.
- **Naumann, Günter** Deutsche Geschichte. Das Alte Reich 962-1806, Wiesbaden 2007.
- **o. A.** Man's Pluck won the Day. Prussian Officer's Ride from Berlin to Vienna with One Horse, in: The Journal. New York, 21. Juni 1896, S. 42. <https://www.loc.gov/item/sn84031792/1896-06-21/ed-1/>. (4.7.2021) (Erstes Zitat, Übersetzung: Marcel Steller)

- **Pápay, Gyula** Die Umbrüchepoche der topographischen Kartographie um 1800. Übergang zur größeren Homogenität, in: Christoph, Andreas (Hg.): Kartieren um 1800 (Laboratorium Aufklärung, Bd. 19), Paderborn u. A. 2019, S. 35-52.
- **Roschmann, Elke** Ursula Katharina Reichsfürstin zu Teschen. In: Hoyerswerda. Geschichte und Geschichten aus Dörfern und Städten. Horb am Neckar 1992, S. 161.
- **Schaefer, Gustav** Geschichte des Sächsischen Postwesens vom Ursprunge bis zum Uebergang in die Verwaltung des Norddeutschen Bundes, Dresden 1879.
- **Schmitz, Stefan** Revolutionen der Erreichbarkeit. Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel, in: Wollmann, Hellmut (Hg.): Stadtforschung aktuell (Bd. 83), Wiesbaden 2001.
- **Schulze, Hagen** Staat und Nation in der europäischen Geschichte (Europa bauen), München 1999.
- **Szűcs, Boglárka (Stadt Hoyerswerda und Schloss & Stadtmuseum Hoyerswerda – eine Einrichtung der Zoo, Kultur und Bildung gGmbH Hoyerswerda, Hg.)** 75 Objekte schreiben Geschichte (Neue Hoyerswerdaer Geschichtshefte Nr. 23), Hoyerswerda 2019, S. 47-50.
- **Völkers, Heinrich (Hg.)** Neu-vermehrtes Hamburgisches Reise- und Hand-Büchlein, Hamburg 1703. <http://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl/PPN1004703007> (4.7.2021)
- **Zedler, Johann Heinrich** Grosses vollständiges Universal-Lexikon welche bißhero durch menschlichen Verstand und Witz erfunden und verbessert worden, darinnen so wohl die Geographisch-Politische Beschreibung des Erd-Kreyses [...] (Bd. 31), Leipzig und Halle 1742, Sp. 361-388. bzw. (Bd. 11) 1735, Sp. 828-860 (Digitalisat).

Der Fluchtlinienplan von 1892

- **Benevolo, Leonardo** Die Stadt in der europäischen Geschichte. (Europa bauen), München 1998.
- **Dießenbacher, Hartmut** Soziale Umbrüche und sozialpolitische Antworten. Entwicklungslinien vom 19. ins frühe 20. Jahrhundert, in: Asmus, Gesine (Hg.): Hinterhof, Keller und Mansarde. Einblicke in Berliner Wohnungselend 1901-1920, Reinbek bei Hamburg 1982, S. 10-31
- **Landesamt für Denkmalpflege Sachsen (Hg.)** Denkmalliste der Kulturdenkmale in Sachsen, versch. Eintragungen, o. O. 2021.
- **Lay, Maxwell** Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt/M. 1994.
- **Simmel, Georg** Die Grosstädte und das Geistesleben, in: Die Grossstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung. (Jahrbuch der Gehe-Stiftung Dresden, Petermann, Theodor (Hg.), Band 9), Dresden 1903, S. 185-206.
- **Zimmermann, Clemens** Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung, in: Benz, Wolfgang (Hg.): Europäische Geschichte, Frankfurt am Main 1996.

Der Bebauungsplan von 1907

- **Armenat, Manuela** Die »vollkommene Ausbildung« der Schwarzen Elster. Eine multidimensionale Studie zur Wasserwirtschaft und zum Kulturlandschaftswandel 1800-1945, Münster 2012.

- **Beier, Rosemarie** Leben in der Mietskaserne. Zum Alltag in Berliner Unterschichtsfamilien in den Jahren 1900 bis 1920, in: Asmus, Gesine (Hg.): Hinterhof, Keller und Mansarde. Einblicke in Berliner Wohnungselend 1901-1920, Reinbek bei Hamburg 1982, 244-270.
- **Benevolo, Leonardo** Die Stadt in der europäischen Geschichte. (Europa bauen), München 1998.
- **Dießenbacher, Hartmut** Soziale Umbrüche und sozialpolitische Antworten. Entwicklungslinien vom 19. ins frühe 20. Jahrhundert, in: Asmus (Hg.), Reinbek/ Hamburg 1982, S. 10-31.
- **Eaton, Ruth** Die ideale Stadt von der Antike bis zur Gegenwart, Berlin 2001, bes. S.40-65
- **Lay, Maxwell** Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt/M. 1994, bes. S. 28 ff.
- **Mitscherlich, Alexander** Thesen zur Zukunft der Stadt, Frankfurt am Main 1971.
- **Payer, Peter** Gerüche – zwischen Abfall und Stimulans. Ein ölfaktorischer Streifzug durch Wiens Geschichte und Gegenwart, in: Isabella Kossina (Hg.), Abfallwirtschaft für Wien, Neuruppin 2004, S. 49-59.
- **Posener, Julius** Berlin auf dem Wege zu einer neuen Architektur. Das Zeitalter Wilhelms II., München 1979, bes. S. 289-312.
- **Reulecke, Jürgen** Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt am Main, 1985, S. 14-27.
- **Sachße, Christoph und Trennstedt, Florian** Krankenversicherung und Wohnungsfrage. Die Wohnungs-Enquête der Ortskrankenkasse für den Gewerbebetrieb der Kaufleute, Handelsleute und Apotheker, in: Asmus (Hg.), Reinbek / Hamburg 1982, S. 271-297.
- **Schivelbusch, Wolfgang** Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1995.
- **Schivelbusch, Wolfgang** Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlerischen Helligkeit im 19. Jahrhundert, München / Wien 1983, bes. S. 15ff., 32ff., 70, 83f., 138ff.
- **Sitte, Camillo** Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung modernster Fragen in Architektur und monumentaler Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien, Wien 1889, bes. S. 1ff.
- **Sonne, Wolfgang** Blütezeit des Städtebaus in Europa und den USA, in: Stadtvisionen 1910/2010: Berlin, London, Paris, Chicago, Berlin 2010, S. 30.
- **Stahl, Michael** Wie sich Stadt anfühlt – Ephesos, Trier und die Stadtkultur im Römischen Weltreich, in: ders., Botschaften des Schönen. Kulturgeschichte der Antike, Stuttgart 2008, S. 100-120, hier S. 113ff.
- **Winkhöfer, Karin / Leszinski, Marc / Steinberg, Christian** Industriebetriebe an der Oberspree und ihre Auswirkungen auf die biotische Beschaffenheit des Flusses im frühen 20. Jahrhundert, in: Frank, Susanne et al (Hg.): Hydropolis. Wasser und die Stadt der Moderne, Frankfurt am Main 2006, S. 117-133, hier 124f.
- **Zimmermann, Clemens** Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung, Frankfurt am Main 1996, S. 13-29.

Wirtschafts- u. Landschaftsveränderung

- **Armenat, Manuela** Die »vollkommene Ausbildung« der Schwarzen Elster. Eine multidimensionale Studie zur Wasserwirtschaft und zum Kulturlandschaftswandel 1800-1945, Münster 2012.
 - **Drebenstedt, Carsten / Möckel, Reinhard** Gewässer in der Bergbaufolgelandschaft, in: Pflug, Wolfram (Hg): Braunkohletagebau und Rekultivierung, Landschaftsökologie, Folgenutzung, Naturschutz, Berlin und Heidelberg 1998, S. 610-624.
 - **Hentschel, Heinz** Die Bergbaugeschichte der Niederlausitz zwischen Spree und Elster – Vorbemerkungen, in: Bildungswerk für Kommunalpolitik Sachsen e.V. (Hg.): Lebensraum Stadt. Aspekte städtebaulicher Entwicklung. (Dokumentationen 42), Hoyerswerda 2009.
 - **Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (Hrsg.)** Fachbeitrag zum Landschaftsprogramm. Naturräumliche Potenziale, Empfindlichkeiten und Landnutzung im Freistaat Sachsen, Dresden, Freiberg 2014.
 - **Müller, Winfried / Dannenberg, Lars-Arne / Pech, Edmund / Steinberg, Swen** Oberlausitz, Kulturlandschaften Sachsens (Band 4), Leipzig 2011.
 - **Naturkapital Deutschland – TEEB DE** Der Wert der Natur für Wirtschaft und Gesellschaft – Eine Einführung, (IFU-Plan München, Helmholtz-Zentrum Leipzig, Bundesamt für Naturschutz), Bonn 2012.
 - **Tourismusverband Lausitzer Seenland e.V.** Presseinformation Lausitzer Seenland: Zahlen, Daten, Fakten, Senftenberg 2020.
 - **Stadt Hoyerswerda** Geschichte – Stawizna, Hoyerswerda: o.J. <https://www.hoyerswerda.de/stadtleben/stadtportrait/geschichte/> (30.04.2021)
 - **Wirtschaftsregion Lausitz GmbH (Hg.)** Entwicklungsstrategie Lausitz 2050, Cottbus 2020. http://www.zw-lausitz.de/fileadmin/user_upload/entwicklungsstrategie-lausitz-2050.pdf (26.01.2020)
- #### 115 Jahre – ein Vergleich
- **Berbig, Max** Friedrich Zollmann, in: Allgemeine Deutsche Biographie 45 (1900), S. 423-424. <https://www.deutsche-biographie.de/pnd130833568.html#adbcontent> (23.6.2021)
 - **Hillen, Christian** Heinrich der Erläuchte, in: Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde e.V. (Hg.): Sächsische Biografie, [https://saebi.isgv.de/biografie/Heinrich_\(der_Erlauchte\)_Markgraf_von_Mei%C3%9Fen_\(1218-1288\)](https://saebi.isgv.de/biografie/Heinrich_(der_Erlauchte)_Markgraf_von_Mei%C3%9Fen_(1218-1288)) (1.5.2021)
 - **Stadtverwaltung Nordhausen** Eiserner Bestseller – Schwert und Rüstung in Handwerk und Gesellschaft (Ausstellungstext), Nordhausen 2020.
 - **Zedler, Johann Heinrich** Grosses vollständiges Universal-Lexikon welche bißhero durch menschlichen Verstand und Witz erfunden und verbessert worden, darinnen so wohl die Geographisch-Politische Beschreibung des Erd-Kreyses [...] (Bd. 63), Leipzig und Halle 1750, Sp. 297 (Digitalisat); ebd. (Bd. 24), 1740, Sp. 1277; ebd. (Bd. 12), 1734, Sp. 1492f.
- #### Die Guteborner Heide
- **Abhandlungen der Naturforschenden Gesellschaft zu Görlitz** (Bd. 10), Görlitz 1860, S. 278.

- **Hartstock, Erhard**
Entstehung und Entwicklung der Oberlausitzer Teichwirtschaft, in: Schriftenreihe der Sächsischen Landesanstalt für Landwirtschaft (Hg., Sonderheft 5, Jahrgang), Dresden 2000, bes. S. 37f., 41, 66, 92.
- **Landkreis Oberspreewald Lausitz (Hg.)**
Amtsblatt für den Landkreis Oberspreewald-Lausitz, 26.9.2003, S. 24-33.
- **Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MLUL, Hg.)**
Managementplanung Natura 2000 im Land Brandenburg Natur (Kurzfassung): Managementplan für das FFH-Gebiet 188 „Rohatschgebiet zwischen Guteborn und Hohenbocka“ und die vorgeschlagene Erweiterung zum FFH-Gebiet, Potsdam 2014. https://mluk.brandenburg.de/n/natur2000/managementplanung/188/mp188_kurz.pdf (1.5.2021)
- **Vulpus, Rainer und Borsch, Manfred**
Die Glassande von Hohenbocka – seit 150 Jahren ein Grundstoff für die Lausitzer Glasindustrie, in: Geiselberger, Siegmund (Hg.): Pressglas-Korrespondenz 2004-2-16, Gangkofen 2004, Anhang 16. https://www.pressglas-korrespondenz.de/archiv/inhalt2004_2.htm (2.5.2021)



Abbildungs- und Inventarverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

- Abb. 1: ©Marcel Steller
- Abb. 2: ©Marcel Steller
- Abb. 3: ©Nienke Tesselaar
- Abb. 4: ©Nienke Tesselaar

Vorwort

- Abb. 1: Fliegende Blätter – 50.1869 (Nr. 1225-1250), S. 29. ©Universitätsbibliothek Heidelberg/ gemeinfrei

Einführung

- Abb. 1: Friedrich-Schiller-Universität: Institut für Sprachen und Kulturen des Vorderen Orients, Lehrstuhl Altorientalistik, CC BY-NC-SA
- Abb. 2: ©The Trustees of the British Museum, Lizenz: CC BY-NC-SA 4.0
- Abb. 3: ©The Trustees of the British Museum, Lizenz: CC BY-NC-SA 4.0, Bearbeitung: Marcel Steller
- Abb. 4: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/39/Ebsterforer-stichz.jpg>, gemeinfrei

Historischer Abriss d. Landesaufnahme

- Abb. 1: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M2_3

Kartosemiotik

- Abb. 1: Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M41_8
- Abb. 2: ©Zoo, Kultur und Bildung gGmbH
- Abb. 3: Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: G5/26
- Abb. 4: Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M42_8
- Abb. 5: Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M41_17

Niederländer in Hoyerswerda

- Abb. 1: ©Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf, CC-BY-SA-NC, urn:nbn:de:hbz:061:1-44005
- Abb. 2: gemeinfrei
- Abb. 3: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M41_09

Der ideologische Plan

- Abb. 2: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr. 1311400703/02085
- Abb. 1: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr. M2_8

Die Stadt im Netz – das Erbe Harry Becks

- Abb. 1: ©Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH
- Abb. 2: ©Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH
- Abb. 3: ©Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda mbH
- Abb. 4: ©Versorgungsbetriebe Hoyerswerda GmbH

Damerau und die archäologische Kartierung – Spurensuche auf Karten der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

- Abb. 1: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: 194211/Pressespiegel
- Abb. 2: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: G5/189
- Abb. 3: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: G5/194
- Abb. 4: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: G5/193

Nomen es Omen – von der Bezeichnung unserer Ortschaften

- Abb. 1: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M41_22
- Abb. 2: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M41_19

- Abb. 3: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M41_1
- Abb. 4: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M41_1

Die Region und ihre Identitäten

- Abb. 1: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Karte: Open Street Map, Grafik: Sandra Flöter

Die Fischteiche der Lausitz

- Abb. 1: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M42_2
- Abb. 2: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M41_3
- Abb. 3: ©Nienke Tesselaar

Immer auf Achse – Reisen und Reisekarten

- Abb. 1: Radim Kacer, mapy.mzk.cz CC-BY-NC (Inv.-Nr. Stadtmuseum Hoyerswerda: M5_5, Faksimile)
- Abb. 2: Radim Kacer, mapy.mzk.cz CC-BY-NC (Ausschnitt)
- Abb. 3: Radim Kacer, mapy.mzk.cz CC-BY-NC (Ausschnitt)
- Abb. 4: Radim Kacer, mapy.mzk.cz CC-BY-NC (Ausschnitt)
- Abb. 5: ©Stadtmuseum Hoyerswerda
- Abb. 6: SUB Göttingen, Signatur: 8 CANT GEB 150 (Ausschnitt, gemeinfrei)
- Abb. 7: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M5_4
- Abb. 8: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M5_3

Der Fluchtliniplan von 1892

- Abb. 1: ©Marcel Steller
- Abb. 2: ©Stadtmuseum Hoyerswerda
- Abb. 3: ©Stadtmuseum Hoyerswerda
- Abb. 4: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr. M2_2

Der Bebauungsplan von 1907

- Abb. 1: ©historisches Stadtarchiv Hoyerswerda
- Abb. 2: ©Marcel Steller
- Abb. 3: ©Stadtmuseum, Karte: Open Street Map, Grafik: Sandra Flöter
- Abb. 4: ©Stadtmuseum, Karte: Open Street Map, Grafik: Sandra Flöter
- Abb. 5: ©Stadtmuseum, Karte: Open Street Map, Grafik: Sandra Flöter

Wirtschafts- u. Landschaftsveränderung

- Abb. 1: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M41_6
- Abb. 2: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M5_6

115 Jahre – ein Vergleich

- Abb. 1: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M41_5
- Abb. 2: ©David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries, List No: 5200.033 (<https://www.davidrumsey.com/about/copyright-and-permissions>)

Die Guteborner Heide

- Abb. 1: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr. M41_13
- Abb. 2: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr. M6_01
- Abb. 3: Amtsblatt für den Landkreis Oberspreewald-Lausitz, 26.9.2003, S. 33 (dl-de/by-2-0, www.govdata.de/dl-de/by-2-0).

Der Flächennutzungsplan von 1952

- Abb. 1: ©Stadtmuseum Hoyerswerda, Inv.-Nr.: M2_16



WENN

Karten

Ein kulturhistorischer Blick
auf alte Karten und Pläne
Hoyerswerdas und der Lausitz

REDEN KÖNNTEN.

Wie sah Hoyerswerda während der Industrialisierung aus? Welche Veränderungen hat die Lausitz in den letzten 300 Jahren erlebt?

Alte Karten faszinieren nicht nur viele Menschen – sie sind auch immer öfter ganz einfach digital zugänglich. Was oft fehlt, um eine Karte wirklich zu verstehen, ist der so wichtige Kontext. Um die vielen alten Karten und Pläne der Region verstehen zu können, bietet diese Publikation nicht nur eine große Zahl von Hinweisen, sondern liefert auch sozial- und kulturgeschichtliche Hintergründe, die in vielen verschiedenen Ansätzen gemeinsam mit Studentinnen interdisziplinär erarbeitet wurden.