

Industriekultur in Stadt und Land

Stationen der Industrie-
und Technikgeschichte
in OstWestfalenLippe



Vom Lehm zum Ziegel

Ziegeleimuseum Lage



LWL-Industriemuseum
Ziegeleimuseum Lage
Sprikerneide 77 | 32791 Lage
Tel.: 05232 9490-0 | Fax.: -38
E-Mail: ziegelei-lage@lwl.org
www.lwl-industriemuseum.de

Ostwestfalen-Lippe ist eine Region mit einer langen industriellen Vergangenheit. Anders als im Ruhrgebiet sind es allerdings nicht die gewaltigen Standorte der Kohle- und Stahlindustrie, die ihre Spuren in der Region hinterlassen haben, sondern viele kleine und mittlere Industriefirmen, die in der Leinen- Maschinenbau-, Nahrungsmittel- und Möbelindustrie produziert haben.

Mit dem LWL-Industriemuseum Ziegeleimuseum Lage liegt ein Ankerpunkt der Europäischen Route der Industriekultur in Ostwestfalen-Lippe. So wie dem klassischen Städtetouristen die internationalen Spitzenziele bekannt sind, möchte die Europäische Route der Industriekultur die wichtigsten Regionen Europas mit ihren attraktiven Industriedenkmälern in das touristische Bewusstsein bringen. Die Ankerpunkte der Route werben als industriehistorische Höhepunkte und weisen zu den thematischen und regionalen „Themenrouten“, die zu weiteren interessanten Standorten in einer Region oder zu einem bestimmten Thema der Geschichte der Industrialisierung führen.

Diese Broschüre stellt Bauwerke, Orte, Museen und Sammlungen zur Industrie- und Technikgeschichte in Ostwestfalen-Lippe vor. Sie möchte an prägnanten Beispielen die Facetten der industriellen und technischen Entwicklung der Region aufzeigen und zum Ausdruck bringen, dass die vergangenen rund 150 Jahre dieser Geschichte vielfach noch heute die Städte und das Umland prägen.

Ausgewählt wurden charakteristische Objekte, die beispielhaft für viele andere in der Region sind. Dabei wurden Aspekte einbezogen, die insgesamt für die Entwicklung Ostwestfalen-Lippes wichtig waren, sowie städtische wie ländliche Phänomene berücksichtigt.

Neben den Gebäuden aus den „klassischen“ Zweigen wie der Textil-, Maschinen- und Möbelindustrie finden sich auch Orte, an denen die Geschichte der Stadttechnik, des Verkehrs und der Naturnutzung nachvollziehbar wird. Die Zusammenschau soll den vielschichtigen Prozess der Industrialisierung und seine Auswirkungen auf das Leben der Menschen in Stadt und Land beleuch-



Belegschaft der Ziegelei Krüger in Lemgo, um 1900, Foto: Jan-Willem Krüger

ten. Bei der Auswahl haben wir darauf geachtet, dass die Objekte für Besucher weitgehend zugänglich sind und es vor Ort tatsächlich „etwas zu sehen“ gibt. Deshalb ist es nicht überraschend, dass manches Traditionsunternehmen fehlt. Viele von ihnen haben zwar die Industrie- und Technikgeschichte OWLs nachhaltig geprägt, aber keine historischen Gebäude hinterlassen. Die Broschüre möchte im Sinne der Denkmalpflege dafür plädieren, auch künftig für den Erhalt, den Schutz und die sachgerechte Umnutzung industrie- und technikgeschichtlicher Erinnerungsorte einzutreten.

Wir danken dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie den vielen anderen Förderern und Institutionen, den Kolleginnen und Kollegen vor Ort, die die Erstellung der Broschüre unterstützt haben.

	1	Vorwort
	6	Ostwestfalen-Lippe: Industrialisierung in Stadt und Land
Altenbeken	24	Egge-Museum Bessenhof
	26	Viadukte Altenbeken und Neuenbeken
Bad Driburg	28	Denkmal Rommenhöller
	30	Heinz-Koch-Haus - Glasmuseum der Stadt Bad Driburg
	32	Motorenmuseum der Familie Pott
Bad Salzuflen	34	Hoffmann's Stärkefabriken
Barntrup	36	Zigarrenfabrik Steneberg
Bielefeld	38	Dr. Oetker Welt
	40	Die Maschinenfabriken Dürkopp und Anker
	42	Lenkwerk Bielefeld
	44	Museum Wäschefabrik
	46	Bogefabrik (Forum Bielefeld)
	48	Ostmannurm
	50	Ravensberger Spinnerei: Historisches
	52	Museum Bielefeld
	54	Ringlokschuppen
	56	Schlachthof Bielefeld (Gaststätte)
	58	Stadtwerke Bielefeld
	60	Stärkefabrik Arnold Holste Wwe.
	62	Windelsche Bleiche
Brakel	64	Franz Schneider Brakel GmbH + Co KG Firmenmuseum
Bünde	66	Deutsches Tabak- und Zigarrenmuseum mit Tabakspeicher
Delbrück	68	Boker-Heide-Kanal
Detmold	70	Brauerei Strate
	72	Sinalco
Enger	74	Gerbereimuseum Enger
	76	Kleinbahnmuseum Enger
Espelkamp	78	Sammlung Gauselmann - Deutsches Automatenmuseum
Gütersloh	80	Druckerei Flöttmann
	82	Miele & Cie. KG
	84	Stärke- und Nudelfabrik Niemöller
	86	Wasserturm Gütersloh
	88	Weberei Greve & Güth - Bürgerzentrum „Die Weberei“
Halle	90	Brennerei Kisker

Herford	92	E.ON Westfalen Weser
	94	Herforder Bügel
	96	Möbelfabrik Kopka
Herford	98	Meyer & Schwabedissen
	100	Motorveteranen-Sport-Club Herford e. V.
	102	Schokoladenfabrik Weinberg
Hiddenhausen	104	Holzhandwerksmuseum Hiddenhausen
Hille	106	Brennerei Meyer
Lage	108	LWL-Industriemuseum Ziegeleimuseum Lage
	110	Technikum Lage
	112	Zuckerfabrik Lage
Lübbecke	114	Barre's Brauwelt
Marsberg	116	Kloster Bredelar / Theodorshütte
Melle	118	Automuseum Melle
Minden	120	Museums-Eisenbahn Minden e. V.
	122	Wasserstraßenkreuz Minden
Oerlinghausen	124	Weberei Carl David Weber & Co.
Paderborn	126	Deutsches Traktoren- und Modellauto-Museum e. V.
	128	Heinz Nixdorf MuseumsForum
Petershagen	130	Heimat- und Heringsfängermuseum Heimsen
	132	LWL-Industriemuseum Glashütte Gernheim
	134	Westfälische Mühlenstraße
Porta-Westfalica	136	Besucher-Bergwerk und Museum Kleinenbremen GmbH
Rheda-Wiedenbrück	138	Brennerei Hagedorn
	140	Radio- und Telefon-Museum im Verstärkeramt e. V.
Schieder-Schwalenberg	142	Papiermühle Plöger
Schloß Holte-Stukenbrock	144	Holter Eisenhütte
Steinhagen	146	Brennerei Schlichte
Steinheim	148	Möbelmuseum Steinheim
Vlotho	150	Hafen Vlotho
Warburg	152	Bahnhof Warburg
	154	Elektrizitätswerk Warburg-Rimbeck
Wagenfeld	156	Ströher Moorbahn und Auenland-Draisinen
Warendorf	158	Westfälisches Motorenmuseum Heitmann
	160	Bibliografie
	162	Weitere Museen, Standorte, Sammlungen zur Industrie- und Technikgeschichte in OWL
	163	Museumsinitiative OWL e. V.
	164	ERIH - European Route of Industrial Heritage (Europäische Route der Industriekultur)
	167	Impressum

Kinder brauchen ein Zuhause



Seit Generationen setzt sich Dr. Oetker für Kinder und Familien ein.

Mit dem Ziel, bedürftigen Kindern wieder ein Leben in familiärer Umgebung zu ermöglichen, ist das Unternehmen eine langfristige Partnerschaft mit dem SOS-Kinderdorf e.V. eingegangen. Maßgeblich unterstützt werden SOS-Einrichtungen bei Hamburg, in Bremen und Gera.

Mehr zum gesellschaftlichen Engagement von Dr. Oetker finden Sie im Internet im Bereich Unternehmen unter www.oetker.de.



Qualität ist das beste Rezept.

Ostwestfalen-Lippe: Industrialisierung in Stadt und Land

Das heutige Ostwestfalen-Lippe, eine Region, die im 19. Jahrhundert aus dem preußischen Regierungsbezirk Minden und dem Fürstentum Lippe bestand, war bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts ein weitgehend landwirtschaftlich geprägter Raum, in dem sich durch die Verarbeitung von Flachs zu Leinen seit dem 16. Jahrhundert eine vorindustrielle Textilproduktion etabliert hatte. Tausende kleiner ländlicher Leinenspinner und Weber produzierten Leinen. Bielefelder und Herforder Leinenhändler kauften dieses Leinen auf und exportierten die Stoffe bis nach England und in die Niederlande.

Die Köln-Mindener Eisenbahn beschleunigte 1847 den Industrialisierungsprozess in Bielefeld, Herford und Minden. Der Anschluss an das Eisenbahnnetz schuf die Grundlage für die preiswerte Versorgung mit Kohle für den Betrieb der Dampfmaschinen und mit Rohstoffen, wie z. B. Eisen und Stahl, die in den Betrieben Ostwestfalens weiterverarbeitet wurden. Gleichzeitig stellte die Bahnlinie die Verbindung zu den großen Absatzmärkten im Ruhrgebiet her.

In Bielefeld war es die Textilindustrie, die für den wirtschaftlichen Aufschwung sorgte. Die Spinnerei Vorwärts (1851) als erste Textilfabrik in Ostwestfalen und wenige Jahre später die Ravensberger Spinnerei und die Ravensberger Weberei lösten sehr schnell das ländliche Heimgewerbe ab und ließen eine industrielle Arbeiterschaft entstehen. Als preiswerte Arbeitskräfte in den Fabriken schufen die ehemaligen Heimgewerbetreibenden, die häufig landwirtschaftliche Nebenerwerbsbetriebe bewirtschafteten, die Grundlage für den raschen Aufschwung der Region.

Weite Teile der heutigen Kreise Lippe, Gütersloh, Paderborn und Höxter blieben noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts weitgehend vorindustriell geprägt. Im Fürstentum Lippe verbot der lippische Fürst aus Angst vor fremden Einflüssen und dem Verlust der heimgewerblichen Arbeitsplätze sogar die Ansiedlung von Textilfabriken. Die Folge war eine rasche Verarmung der



Spinnerei Vorwärts in Bielefeld-Brackwede, Foto: LWL-Industriemuseum

ländlichen Bevölkerung. Fast 30 000 Lipperinnen und Lipper verließen das Land oder suchten als Wanderziegler Arbeit in der Fremde. Die in diesen Regionen Ende des 19. Jahrhunderts einsetzende Industrialisierung war eng mit der landwirtschaftlichen Produktion verbunden, z. B. die Brennereien in Gütersloh und Paderborn, die Zuckerfabrik in Lage und die Stärkefabrik Hoffmann in Bad Salzuflen. In den damaligen Kreisen Herford, Minden und Lübbecke arbeiteten im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts fast 20 000 Beschäftigte in der Tabakindustrie. Nahezu 50 Prozent dieser Arbeiterinnen und Arbeiter verdienten ihren Lohn als Heimarbeiter.

Die Bahnlinien von Herford über Altenbeken nach Paderborn bzw. von Bielefeld über Lage Richtung Lemgo bildeten schließlich Anfang des 20. Jahrhunderts in diesen ländlichen Gebieten die Grundlage für ein beginnendes industrielles Wachstum. In Lippe, Paderborn, Höxter und im Landkreis Herford war es vor allem die Möbelindustrie, die neue Arbeitsplätze schuf. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts siedelten sich in Bielefeld, Herford und Minden viele Metallbetriebe an. Sie produzierten zuerst vor allem Nähmaschinen für die Textilindustrie, später auch Werkzeugmaschinen, Fahrräder und sogar Autos und Motorräder.

In Bielefeld entwickelte sich Anfang des 20. Jahrhunderts aus der bestehenden Textilindustrie heraus ein weiterer Schwerpunkt in der Herstellung von Wäsche und Bekleidung.

Die Ausbeutung von Bodenschätzen hatte in Ostwestfalen nie größere Bedeutung. Zwar wurde in Altenbeken und Kleinenbremen Eisenerz gewonnen, in Lippe Sand und Ton für die Bauindustrie abgebaut, in Nammen und Paderborn Kalk bzw. Zement hergestellt, diese Unternehmen hatten jedoch meist nur regionale Bedeutung.

Heute hat die Textil- und Möbelindustrie in Ostwestfalen als Wirtschaftsfaktor stark an Bedeutung verloren. Noch immer existieren zwar große Betriebe dieser Branchen in der Region, zukunftsweisende Unternehmen im Verlags- und Medienwesen, in der Computerindustrie und im hochtechnologischen Maschinen- und Apparatebau haben jedoch ihre Rolle übernommen.

Stoffe, Wäsche, Konfektion

Die Textilindustrie als Motor für die Industrialisierung

Die Grundlage für die Entstehung einer weltweit bedeutenden Textil- und Konfektionsindustrie in Ostwestfalen-Lippe bildete das in der Region seit dem 16. Jahrhundert betriebene Leinengewerbe. Der hier unter günstigen naturräumlichen Bedingungen angebaute Flachs wurde im Heimgewerbe zu Leinengarnen und Leinengeweben verarbeitet, die von Leinenhändlern aus den Städten auch überregional vertrieben wurden. Im frühen 19. Jahrhundert geriet die heimische Produktion durch kostengünstig maschinell gefertigte Ware aus Irland und England in eine Krise. Aufgrund des Preisverfalls erwirtschafteten vor allem die Spinner kaum noch einen ausreichenden Lebensunterhalt. Die erste große Auswanderungswelle aus Ostwestfalen nach Amerika begann.

Mit der Köln-Mindener Eisenbahn setzte in der Region die industrielle Herstellung von Garnen und Stoffen ein. Die Bahnlinie schuf die Voraussetzung für den Import der Kohle und den Transport des Leinens in die rasch wachsenden Absatzgebiete im Ruhrgebiet. Die erste Spinnfabrik in Bielefeld entstand auf einem Gelände entlang der neuen Köln-Mindener Eisenbahn



Firma Dornbusch, 1961, Foto: Stadtarchiv Bielefeld

zwischen den Ortsteilen Gadderbaum und Brackwede. Die Brüder Carl und Gustav Bozi errichteten mit staatlichen Zuschüssen für den Erwerb von Maschinen dort die Spinnerei Vorwärts und begannen 1851 mit der Produktion von Leinengarn. Das Unternehmen hatte zunächst mit dem Widerstand nicht nur der Handspinner, sondern auch der örtlichen Leinenkaufleute zu kämpfen. Doch Letztere erkannten bald, dass die Mechanisierung nicht aufzuhalten war. Vielfach waren es daher die angesehenen Leinenhändlerfamilien, die neue Textilfabriken gründeten. So finanzierten namhafte Bielefelder Leinenkaufleute auch die Ravensberger Spinnerei, die 1856 in Bielefeld den Betrieb aufnahm. Die zeitweilig größte Flachgarnspinnerei auf dem Kontinent besaß bereits mit anfänglich 20 000 Spindeln eine enorme Produktionskapazität. In der Folgezeit entstanden in Bielefeld, aber auch in anderen Städten der Region, zudem mechanische, durch Dampfkraft getriebene Webereien, die das Garn direkt vor Ort verarbeiteten. Die Arbeiterschaft dieser Fabriken rekrutierte sich aus den ehemaligen Handspinnerinnen und -webern der Umgebung. Zunehmend wurden aber auch Arbeiterinnen aus anderen Regionen wie Schlesien und dem Ruhrgebiet angeworben. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts entstanden vor allem in Bielefeld, Herford und Gütersloh Plüsch- und Seidenwebereien. Bereits bestehende Unternehmen spezialisierten sich auf die Damast-, Drell- und Tischzeugherstellung. Die Baumwollweberei war in Gütersloh mit sechs Betrieben vertreten, u. a. mit der 1887 gegründeten und bis heute produzierenden Band- und Gurtwe-

berei GÜth & Wolf sowie von 1825 bis 1998 mit der angesehenen Frottierweberei Vossen. Während so in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in vielen Teilen Ostwestfalens eine florierende Textilindustrie aufgebaut wurde, kam die Leinenherstellung im Fürstentum Lippe fast vollständig zum Erliegen. Lediglich in Oerlinghausen entstand mit der Weberei von Carl Weber & Co. (CEWECO) ein großer Textilbetrieb mit bis zu 1 500 Beschäftigten.

Die von den Fabriken hergestellten Stoffe wurden zunehmend auch in der Region verarbeitet. Der Import der Nähmaschine Ende der 1850er-Jahre war Voraussetzung für ein entwickeltes Heimgewerbe, in dem Frauen Weißwäsche herstellten. 1873 arbeiteten allein in Bielefeld 3 000 Wäschenäherinnen. Neben dem Heimgewerbe etablierten sich Ende des 19. Jahrhunderts aber auch zunehmend Wäschefabriken, die Haushalts- und Bettwäsche fertigten. Wiederum vor allem in Bielefeld, Herford und Gütersloh entstanden schließlich auch Konfektionsfabriken, die u. a. Hemden, Weiß- und Bettwäsche herstellten. In Herford siedelten sich die ersten Unternehmen nordöstlich des Bahnhofes am sogenannten „Bügel“ an. Zu ihnen gehörten die Unternehmen Ruben (1884) und Elsbach (1887).

Die Zahl der in der Region ansässigen Textil- und Konfektionsunternehmen ging seit den 1960er-Jahren in Ostwestfalen stark zurück. Doch auch noch heute sind zahlreiche Firmen von weltweitem Ruf hier angesiedelt. Die Produktion wurde allerdings fast komplett nach Fernost ausgegliedert.

Leinen und Möbel brauchen Maschinen – Die Maschinenbauindustrie in der Region

Es war der Bedarf der örtlichen Wirtschaft, der die Entstehung der Metall- und Maschinenindustrie in Ostwestfalen-Lippe prägte. Mit dem Aufschwung der Bielefelder Textil- und Konfektionsindustrie wuchs auch die Nachfrage nach Maschinen und Maschinenteilen. Zu den ersten Maschinenbaubetrieben mit Eisengießerei zählte das 1863 von Theodor Calow in Bielefeld errichtete Unternehmen.

Nachdem für die Verarbeitung der hier hergestellten Leinstoffe in den 1850er-Jahren zunächst Nähmaschinen aus Amerika eingeführt wurden, entstand ab den späten 1860er-Jahren in Ostwestfalen eine bedeutende Nähmaschinenindustrie. Der Nähmaschinentechner Carl Baer aus Berlin und sein Kollege Heinrich Koch erkannten den steigenden Bedarf an Maschinen für die industrielle Wäscheproduktion und gründeten 1860 die erste Nähmaschinenfabrik in Bielefeld. Nach ihrer Trennung etablierten sie jeweils eigene Firmen: Baer produzierte gemeinsam mit Rudolf Rempel die Phönix-Nähmaschinen, aus Kochs Fabrik gingen die Kochs Adler Nähmaschinenwerke hervor. Mitarbeiter dieses Unternehmens waren an der Gründung der späteren Anker-Werke und der Dürkopp-Werke beteiligt. Die Nähmaschinenfabriken fertigten ab 1885/86 auch Fahrräder, später wurden auch Büromaschinen und Milchzentrifugen hergestellt.



Anker-Werke um 1900, Foto: Stadtarchiv Bielefeld

Bis 1900 waren viele Betriebe kleine Handwerksfirmen, erst dann entwickelten sich aus ihnen Großunternehmen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war in der Nähe des Bielefelder Bahnhofs mit den Firmen Gebr. Dickertmann, Droop & Rein, Fischer & Krecke, Kochs Adler, Gildemeister ein eigenes Metallindustrieviertel entstanden. Die Spuren dieser Industriegeschichte wurden im Rahmen der Stadtsanierung und des Baus einer Stadtautobahn völlig zerstört.

Von der heimischen Möbelherstellung gingen Impulse für die Metall- und Maschinenindustrie der Region aus. 1872 gründeten Johann Friedrich Meyer und Wilhelm Schwabedissen in Herford eine Maschinenfabrik, die sich auf Holz verarbeitende Maschinen spezialisierte.

Neben den für die heimische Textil- und Möbelindustrie produzierenden Metall- und Maschinenfabriken etablierte sich unabhängig davon eine Vielzahl weiterer Unternehmen dieser Branche. Eine für die Region bedeutende Motorenfabrik gründete der Ingenieur Gustav König im Jahr 1905 in Herford. Seine Antriebsmaschinen, die relativ kostengünstig mit unterschiedlichen Brennstoffen betrieben werden konnten, waren insbesondere bei mittelständischen Betrieben beliebt. Die Firma lieferte ihre „Herford-Diesel“ bis nach Übersee. Es entstanden zudem Metall erzeugende und verarbeitende Unternehmen wie das Eisenwerk Weserhütte AG in Oeynhausen, das Eisenwerk Schilling in Sennestadt und das Eisenwerk der Brüder Möller in Brackwede. Eine der größten Metall verarbeitenden Firmen, die noch heute in Ostwestfalen produziert, ist die 1899 von Carl Miele und Reinhard Zinkann in Herzebrock gegründete Firma Miele & Cie. 1907 erfolgte die Verlegung des Betriebes nach Gütersloh. Die Firma entwickelte sich zum weltbekannten Hersteller von Haushaltstechnik.

Heute hat sich die heimische Metallindustrie in Ostwestfalen auf den Bau von hochtechnologischen Maschinen und Apparaten spezialisiert, zu denen auch die Industrienähmaschinen von einst geworden sind. Die meist mittelständischen Unternehmen beliefern die Industrie in aller Welt mit Produktionsmitteln und Spezialprodukten.

Die Ansiedlung der Möbelindustrie wurde durch den Niedergang des Leinen- und Garnhausgewerbes gefördert: Es standen



Möbelfabrik Keuco, Herford, Foto: LWL-Industriemuseum

Küchen und Schlafzimmer aus Ostwestfalen-Lippe

Die Industrialisierung des ländlichen Raums

billige Arbeitskräfte zur Verfügung, da viele Arbeiter ihr Einkommen mit einem landwirtschaftlichen Nebenerwerbshof ergänzen konnten. Weil in den ländlichen Regionen andere konkurrierende Industrien fehlten, blieben die Löhne niedrig. Aus den hiesigen Waldbeständen, vor allem aber auch aus anderen Regionen - zunächst über die Weser, später auch über den Bahnweg angeliefert -, stammte das notwendige Holz.

Die zunehmende Verstädterung und die steigenden Einkommen im Deutschen Reich veränderten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch die Einrichtungsgewohnheiten der Menschen. Um diesen neuen Bedarf in den Ballungsräumen zu decken, erweiterten viele Tischlereien ihre Produktionsstätten und gingen schließlich zur Serienfertigung von Möbeln mit arbeitsteiliger Herstellung über. Der Ausbau der Transportwege, wie z. B. des Eisenbahnnetzes, ermöglichte die Auslieferung des neuen Massenguts Möbel in ganz Deutschland. Überall in der Region entstanden Fabriken, die sich auf die Produktion von Holzwerkstoffen, Küchenmöbeln und anderen Einrichtungsgegenständen konzentrierten. Eines der ersten Unternehmen dieser Art war in den 1890er-Jahren die Möbelfabrik Kopka in Herford, die aus einer Holzhandlung hervorging.

Aus der 1893 ebenfalls in Herford gegründeten Bautischlerei Heinrich Monke entwickelte sich in den folgenden Jahren die Möbelfabrik Herz-Küchen, die sich wie viele Firmen im heutigen Kreis Herford auf die Küchenmöbelproduktion spezialisierte. Anders als die Herforder Fabriken, die in ihrer Anfangszeit vor allem Möbel für die Arbeiterschicht in Serie fertigten, stellten die Steinheimer Möbelwerke im Kreis Höxter teure Stilmöbel für das gehobene Bürgertum her. Auch hier wuchsen kleine ortsansässige Tischlereien zu Fabriken, in denen Maschinenkraft dazu beitrug, die Handarbeit zu rationalisieren. Zu den ersten bedeutenden Unternehmern zählte Anton Spilker, der 1864 die väterliche Tischlerei übernahm und zur Fabrik ausbaute.

Im lippischen Blomberg erlangten besonders die Stuhlproduktion und die Sperrholzherstellung große Bedeutung. Ende des 19. Jahrhunderts entstanden hier überregional erfolgreiche Stuhlfabriken wie Eduard Krone (1880). Anfang des 20. Jahrhunderts kamen weitere hinzu. Neue Holzwerkstoffe ermöglichten die massenhafte Stuhlherstellung. Die Blomberger Holzindustrie Bernhard Hausmann KG, die aus einer Dampfsägerei und Dampfbiegerei entstand, installierte als erste Firma in Lippe eine Holzschälmaschine und konnte so Endlosfurnier herstellen. Dieses Material war notwendig, um Sperrholzplatten zu fertigen. Aus diesen Halbfertigprodukten stellte die Firma Stuhlsitze und -lehnen her, die an die Stuhlfabriken geliefert wurden. Später bekam Sperrholz auf dem gesamten Möbelsektor eine große Bedeutung.

In Detmold gründeten ebenfalls vor allem Holzhandwerker und Holztechniker Möbelfabriken. Eines der bekanntesten Unternehmen waren die 2002 in Insolvenz gegangenen Omnia-Möbelwerke Ernst Hilker. Die Firma fertigte seit 1900 hochwertige Eichenmöbel. Der Tischlermeister Gustav Bergmann produzierte seit 1903 in Lage Massivholzmöbel. Das Unternehmen, das 1991 Insolvenz anmelden musste, beschäftigte zeitweise bis zu 900 Mitarbeiter.

Seit 1893 konnten sich Tischlergesellen in Detmold weiterbilden und neben praktischem Unterricht Kurse in theoretischen Fächern belegen. Die Tischlerfachschnule vermittelte das Wissen für die Werkmeister und Techniker der neuen Industriezweige.

Die Zahl der Fabriken in der Möbelindustrie ist seit den

1970er-Jahren zurückgegangen. Doch auch heute noch ist Ostwestfalen-Lippe eine der wichtigsten Regionen dieser Branche in Deutschland, in der zahlreiche überregional bedeutende Unternehmen ihren Sitz haben.

Nicht nur Kraut und Rüben

Ostwestfalen als Standort der Nahrungsindustrie



Brauerei Falkenkrug in Detmold, Foto: LWL-Industriemuseum

Im weithin landwirtschaftlich geprägten Ostwestfalen-Lippe bildete sich seit dem 19. Jahrhundert eine vielfältige Nahrungs- und Genussmittelwirtschaft aus, die von Brauereien, Brennereien, Großbäckereien, Fleischwarenfabriken, Keks- und Schokoladenfabriken und der Tabakindustrie geprägt war.

Als Basis dienten ihr zunächst die Erzeugnisse der heimischen Landwirtschaft: Getreide für Brennereien, Brauereien, Nudelfabriken und Bäckereien, Rüben für die Zuckerindustrie und Kartoffeln für die Stärkefabriken. Zusätzlich benötigte Mengen und andere „Grundstoffe“ wie Reis für Reisstärke und Tabak für Zigarren gelangten auf dem Bahn- und Wasserweg zu den verarbeitenden Betrieben. In der Region um Gütersloh, Halle und Steinhagen existierten traditionell viele Brennereien, die aus Roggen und dem Wacholder der nahegelegenen Senneland-

schaft Branntwein herstellten. Die Brennerei Schlichte in Steinhagen verhalf dem „Steinhäger“ ab 1821 zu seiner überregionalen Bedeutung. Die ebenfalls in Steinhagen gegründete und seit 1841 in Gütersloh ansässige Firma König produzierte seit 1873 den „Schinkenhäger“ in charakteristischen Tonkrügen. Daneben existierten in Ostwestfalen zahlreiche weitere größere und kleinere Brennereien.

Modernisierung und Ausbau der Produktionsstätten bestimmten die Entwicklung des Brauwesens. Unter den Brauereien waren vor allem jene erfolgreich, die ihren Bierverkauf in Gastwirtschaften und Ladengeschäften durch gezielte Werbemaßnahmen förderten. In Lübbecke gründete Ernst Johann Barre 1842 mit der Barre'schen Dampfbrauerei eine der ersten Pilsbrauereien in Deutschland, in Detmold nahm die Brauerei Hüppe (später Strate) 1863 die Bierproduktion auf. Die größte Brauerei des Landes Lippe war die 1872 gegründete Aktien-Bierbrauerei Falkenkrug in Detmold.

Mit der Brauerei Felsenkeller entstand 1867 in Herford ein Betrieb, dessen Herforder Pilsener seit 1900 vertrieben wird. Sogar eine weltbekannte Getränkespezialität stammt ursprünglich aus Lippe. Ab 1903 produzierte die spätere Sinalco AG in Detmold ein Erfrischungsgetränk auf Fruchtsaftbasis, das schon wenige Jahre später in vielen Ländern der Erde getrunken wurde. Zum größten Nahrungsmittelhersteller in Ostwestfalen entwickelte sich die Firma des Apothekers Dr. August Oetker in Bielefeld. Mit den seit 1893 verkauften, ersten portionierten Backpulvertütchen begann die Entwicklung vieler Back- und Haushaltshilfen aus dem Hause Dr. Oetker, deren Erfolg durch die moderne Werbung des Hauses gefördert wurde. Daneben existierten kleinere Betriebe wie die 1878 von Gottfried Niemöller gegründete Gütersloher Fabrik zur Herstellung von Stärke und Puddingpulver und eine benachbarte Nudelfabrik. Keks- und Schokoladenfabriken hatten ihren Schwerpunkt in Herford, wo es 1884 elf dieser Firmen gab.

Auch Zucker wurde in Ostwestfalen raffiniert. Rund 100 Landwirte gründeten 1883 in Lage die spätere Lippe-Weser Zucker AG und verpflichteten sich, für deren Produktion ausreichende Mengen Zuckerrüben anzubauen. Weitere Zuckerfabriken etablierten sich im Kreis Minden, in Vlotho, Brakel und Warburg.

Bis in das 18. Jahrhundert zurück reicht die Gründung von Tabakfabriken im damaligen Minden-Ravensberg. Im 19. Jahrhundert wurde Ostwestfalen zu einer der größten Zigarrenregionen in Deutschland.

Heute ist Ostwestfalen-Lippe immer noch ein Zentrum der deutschen Nahrungsmittelproduktion. Die Brauereien Herforder, Barre und Strate, die Saft- und Marmeladenfabriken, Süßwarenproduzenten, die Wurst- und Fleischprodukte aus Gütersloh und dem Raum Versmold sowie die Produkte der Dr. August Oetker Nahrungsmittel KG stehen für diese lange Tradition.

Gas, Strom, Wasser und Nahverkehr

Die regionale Infrastruktur

Die Einführung öffentlicher Systeme für die Versorgung mit Wasser, Gas, Elektrizität, Transport und Kommunikation gehörte zu den zentralen Elementen der Verstädterung und Industrialisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Diese Entwicklung der Infrastruktur verlief in Ostwestfalen-Lippe im städtischen und im ländlichen Raum sehr unterschiedlich.

In den Städten entstanden seit 1850 für Gas und ab 1890 für Wasser und Elektrizität leistungsfähige Versorgungsnetze mit den stadtbildprägenden Hochbauten der Gasbehälter und Wassertürme. Die Einführung der Gasbeleuchtung veränderte das städtische Leben grundlegend. Gasleitungen vernetzten private Haushalte, Industrie- und Gewerbebetriebe zu einem ersten, zentral organisierten System. In Fabriken und Werkstätten schuf die Gasbeleuchtung die Voraussetzung für lange Arbeitstage.

Ab 1890 setzten sich Gasmotoren als Antriebsquelle in vielen kleinen und mittleren Unternehmen durch. Mit der Elektrizität stand etwa zur gleichen Zeit eine weitere Energie zur Verfügung, die zunächst vor allem zum Betrieb von Straßenbahnen und zur Beleuchtung genutzt wurde. Die Stromanbieter warben bald für weitere vielfältige Anwendungsmöglichkeiten im industriellen und privaten Bereich. Lehrküchen und Ausstellungsräume wie im Haus der Technik in Bielefeld vermittelten den Nutzen elektrischer Geräte.

Der Anschluss von privaten Haushalten und Industriebetrieben an zentrale Wassersysteme sollte zu einer geregelten, kontrollierten Trinkwasserversorgung und Brauchwasserentsorgung führen. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts gehörte dies zum Standard der städtischen Leistungsverwaltung. In den Kleinstädten und auf dem Land setzte diese Entwicklung im Wesentlichen erst in den 1920er-Jahren ein. 1926 verfügten 90 Prozent aller ländlichen Betriebe in Preußen über elektrische Anschlüsse, nutzten diese allerdings erst in geringem Umfang für den Betrieb von Elektromotoren. An der Elektrizitätswerk Minden-Ravensberg GmbH (EMR) lässt sich die Elektrifizierung des ländli-



Feuerwehrspritze im Feuerwehrmuseum Preußisch Oldendorf-Schröttinghausen, Foto: Feuerwehrmuseum

chen Raums anschaulich nachvollziehen. Sie wurde 1909 gegen großen Widerstand gegründet und versorgte die umliegenden Städte, aber auch ländliche Siedlungen mit Strom. Großkunden wie der gerade erweiterte Bahnhof in Löhne sicherten den wirtschaftlichen Erfolg. Der Aufbau des Leitungsnetzes zu verstreut wohnenden Kleinabnehmern im ländlichen Raum war mit sehr kostenintensiven Infrastrukturleistungen verbunden. Mit intensiver Werbung versuchten die Betreiber der sogenannten Überlandzentralen die Verwendung von elektrischer Energie zum Betrieb von Milchzentrifugen oder Häckselmaschinen in der Land-

wirtschaft zu steigern. Technische Voraussetzung für die Gründung dieser Überlandzentralen war die Erfindung des Drehstroms am Ende des 19. Jahrhunderts, der anders als der zuvor verwendete Gleichstrom über Hochspannungsleitungen transportfähig war und von Transformatoren auf nutzbare Niederspannung herabgesetzt werden konnte. Ende des 19. Jahrhunderts entwickelten die Kommunen immer mehr Zuständigkeit auch für das innerstädtische Transportwesen. Elektrisch betriebene Kleinbahnen wie in Herford oder Straßenbahnen verbanden zudem die ländlichen Gebiete enger mit den städtischen Zentren. Stromversorgung und Straßenbahnbetrieb kamen meist aus einer Hand. So betrieb die spätere Paderborner Elektrizitätswerk und Straßenbahn AG (PESAG) zwischen 1886 und 1963 auf über 80 Kilometern Länge in zwei Netzen rund um Detmold und Paderborn eines der ausgedehntesten Überlandstraßenbahnnetze Deutschlands. Zur gleichen Zeit umfasste die Daseinsvorsorge in den Städten auch verstärkt Einrichtungen für die öffentliche Gesundheitspflege. Dazu gehörten nicht nur Krankenhausneubauten, sondern als wichtige Maßnahme zur Sicherung der öffentlichen Gesundheit ab etwa 1880 auch die Einrichtung von meist städtischen Schlachthöfen in größeren und kleineren Kommunen. Dort setzte sich sowohl die Entsorgung der Kadaver und Abfälle als auch die Kontrolle über die Fleischqualität nach modernen Standards durch.

Im Gegensatz zu den neuen Elementen städtischer Leistungen gehörte die Brandsicherung und -bekämpfung zu den seit dem Mittelalter gemeinschaftlich geregelten Aufgaben städtischer und ländlicher Gemeinden. Technische Neuerungen wurden im Feuerlöschwesen schnell aufgegriffen und zielgerichtet umgesetzt.

Handel und Transport

Die verkehrstechnische Anbindung der Region

Die Eröffnung der Köln-Mindener Eisenbahn im Jahr 1847 hatte für die industrielle Entwicklung der Region Ostwestfalen zentrale Bedeutung. Kaum weniger relevant für die Erschließung des ländlichen Raums entlang des Teutoburger Waldes, des Weser-

berglandes und des Eggegebirges waren aber auch die zahlreichen Neben- und Privatbahnen, die im Laufe des 19. Jahrhunderts gebaut wurden.

Die enge Verflechtung von Industrialisierung im ländlichen Raum und Eisenbahngeschichte zeigt sich am Beispiel Steinhagens. Denn ohne einen Bahnanschluss wäre der weltweite Versand der schweren Steinhäger-Krüge kaum denkbar gewesen. Erst die 1886 eröffnete Nebenstrecke von Brackwede über Bad Rothenfelde nach Osnabrück - der „Haller Willem“ - ermöglichte den Boom des Spirituosenexports. Heute zeugt ein denkmalgeschützter Güterschuppen am Bahnhof in Halle von dieser Zeit.

Die repräsentativen Bahnhöfe, die nicht nur in größeren Städten wie Minden und Bielefeld, sondern auch in Rheda und Rietberg errichtet wurden, prägen noch heute genauso die Bahnlandschaft wie Lokschuppen, Stellwerke, Güterschuppen und inzwischen stillgelegte Bahngleise. Der Bielefelder Ringlokschuppen wird heute als repräsentativer Veranstaltungsort genutzt.

Ab 1850 setzte sich besonders für die großen, repräsentativen Bahnhöfe in Westfalen der sogenannte „romantische“ Baustil durch, der nach dem Vorbild mittelalterlicher Burgen Türmchen und Zinnen als Zierelemente verwendete. Zu den wenigen, in diesem Stil erhaltenen Bahnhöfen zählt der Bahnhof Minden. Im Umkreis solcher Bahnhöfe wie Bielefeld, Herford oder Minden entstanden charakteristische Industrieviertel, wo sich Firmen mit hohem Rohstoffbedarf möglichst mit eigenen Gleisanschlüssen ansiedelten. Hier trafen die vielfältigen Funktionen des Bahnhofsgebäudes auf infrastrukturelle Industrieanlagen, wie dies bei dem Gaswerk und dem Miele-Wasserturm in Gütersloh der Fall ist.

Der wachsende Bahnverkehr strukturierte nicht nur die Stadträume neu, sondern beeinflusste auch den ländlichen Raum. Beeindruckende Beispiele für die Landschaftsgestaltung durch die Eisenbahnlinien sind zwei Viadukte über das Dunetal und das Beketal, die 1851 bzw. 1853 an der Strecke Paderborn-Altenbeken errichtet wurden. Diese Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Kassel erschloss nicht nur die ländliche Region, sondern schuf auch die Voraussetzung für neue industrielle Arbeitsplätze am Eisenbahnknotenpunkt in Altenbeken und im



Bahnhofsempfangsgebäude in Minden, ca. 1960, Foto: Stadtarchiv Minden

Bahnausbesserungswerk in Paderborn.

Wichtig für den Überlandtransport waren neben der Eisenbahn im 19. Jahrhundert vor allem die Wasserwege. Der Transport auf der Weser, der bereits in der Frühen Neuzeit die Region mit dem Handelszentrum Bremen verband, nahm im 19. Jahrhundert stetig zu. Während in der ersten Hälfte des Jahrhunderts noch Pferde die sogenannten „Weserböcke“ zogen, die bis zu 100 Tonnen Last fassen konnten, setzten sich in der zweiten Hälfte dampfmaschinengetriebene Schlepper durch. Ab etwa 1920 fuhren immer mehr Schiffe mit Dieselmotoren. Als zentrales Bauwerk des Wasserverkehrs vermittelt die Schachtschleuse in Minden einen Einblick in die aufwendige Ingenieurskunst, die die Verbindung mehrerer Wasserstraßen erforderte. Der zwischen 1906 und 1938 erbaute Mittellandkanal, der in Minden die Weser kreuzt, ist ein zentraler Wasserverkehrsweg, der die Region durchzieht.

Von Erzbergwerken bis Ziegelöfen

Die Nutzung der Natur

Glashütten, Ziegeleien, Kalköfen und Bergbaubetriebe siedelten sich überall dort in der Region an, wo der Naturraum die Voraussetzungen erfüllte. Glashütten griffen im 18. und 19. Jahrhundert auf die reichlich vorhandenen Holzbestände im Fürstbistum Paderborn zurück. Kalköfen wurden vorzugsweise direkt am Rand

des Weserberglands gegründet. Erz- und Kohlegruben entstanden an den Hängen des Teutoburger Waldes, in Brackwede und Oerlinghausen sowie im Eggegebirge rund um Altenbeken. Heute vermittelt das Besucherbergwerk mit dem Museum für Bergbau- und Erdgeschichte in Kleinenbremen einen lebendigen Eindruck dieser Naturnutzung. Von vielen anderen lokalen Industrie- und Gewerbebetrieben sind dagegen nur noch wenige Spuren in der Landschaft zu entdecken. Zu den Standorten einiger früherer Glashütten führt ein Wanderweg rund um Bad Driburg durch den Wald. Reste der Hütten sind dort allerdings nicht mehr zu sehen. In welchen der zahlreichen Baggerseen in Lippe ehemals Ton, Kies oder Sand abgebaut wurde, wissen nur noch wenige Anwohner. Auf welchen ländlichen Anwesen im Haupt- oder Nebengewerbe Ziegel gebrannt wurden, lässt sich kaum mehr ermitteln.

Bis ins 20. Jahrhundert hinein betrieben viele Bauern nach Bedarf saisonale Feldbrandöfen, deren Ziegel sie entweder selbst verbrauchten oder in kleinem Umfang verkauften. Auch Kalköfen lieferten wichtige Materialien für die Bauwirtschaft. Wenn sie außer Betrieb genommen wurden, dienten sie häufig als Steinbruch. Die meisten dieser ländlichen Gewerbeansiedlungen verloren spätestens in der Mitte des 20. Jahrhunderts ihre wirtschaftliche Bedeutung. Vor allem die Bergbaubetriebe erlebten durch die Autarkiewirtschaft des Nationalsozialismus eine nur scheinbare Blütephase, in der durch intensiven Arbeitseinsatz versucht wurde, auch bescheidene Rohstoffvorkommen auszubeuten. Das Glasgewerbe war im 19. und in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts noch ein einträglicher Wirtschaftszweig. Es verlor zwar ebenfalls an Bedeutung, ist aber immer noch mit einigen Betrieben in der Region vertreten. Im Weserraum spielen Baustoffbetriebe, Sand- und Kiesabbau heute noch eine wichtige ökonomische Rolle.

Für die Struktur der Landwirtschaft ist die Beschaffenheit des Bodens entscheidend. Der Sandboden der Senne war besonders mühsam zu bewirtschaften. Mit großem technischem und finanziellem Aufwand entstand 1853 der Boker Kanal, um die Heidelandschaft zwischen Schloß Neuhaus und Delbrück zu bewässern. Auch der Wiesenbau gehört zu den frühen technischen Verfahren, mit denen der landwirtschaftliche Ertrag gesteigert werden sollte. Ohne sie wären die Versorgung der wachsenden Be-

völkerung und die Entwicklung einer industrialisierten Herstellung von Nahrungsmitteln kaum möglich gewesen. Spätestens seit den 1950er-Jahren veränderte sich die Nutzung des Bodens entscheidend. Dieser Prozess ist durch die Mechanisierung der Landwirtschaft, den Einsatz von Chemie, veränderte Bodenkulturen und neue Methoden der Viehhaltung gekennzeichnet. Auch die Flurbereinigungsverfahren in den 1970er-Jahren schufen hierfür neue Bedingungen.

Unter dem Einfluss der Industrialisierung veränderte sich auch ein so traditionelles Gewerbe wie das Müllern. Mit der Dampfkraft, der Elektrizität und der Turbinentechnik für Wassermühlen wurden neue Antriebskräfte ergänzend zur traditionellen Wind- und Wasserkraftnutzung eingeführt, um diese unregelmäßig zur Verfügung stehende Energie optimal zu nutzen.



Ziegelei Eusterbrock in Rheda-Wiedenbrück vor der Restaurierung, 2000
Foto: Untere Denkmalbehörde Rheda-Wiedenbrück

Egge-Museum Bessenhof

Ofenplatten und Waffleisen aus den Altenbekener Hüttenwerken

ALTENBEKEN

Egge-Museum Bessenhof
Alter Kirchweg 7
33184 Altenbeken
Tel. (05255) 931188

Öffnungszeiten
nach vorheriger Anmeldung

ÖPNV
Bahnhof Altenbeken

Von der ersten urkundlichen Erwähnung der Eisengewinnung im Eggegebirge 1392 bis zur Stilllegung der letzten Eisenhütte 1926 wurde eine große Palette von Eisenerzeugnissen in Altenbeken hergestellt und in die benachbarten Regionen exportiert. Die Eisenerzgewinnung und -verarbeitung waren wesentliche Wirtschaftsfaktoren in der Region. Als Voraussetzung dafür dienten die Erzvorkommen, die man vor allem im 17. und 18. Jahrhundert in zahlreichen Stollen abbaute. Schon im Spätmittelalter waren die Roherze am Ort in Frischfeuern und in eigenen Stabeisenhammeranlagen weiterverarbeitet worden. Im 16. Jahrhundert wurde ein erster, mit Holzkohle befeuerter Hochofen angelegt. Im 18. Jahrhundert entstand in Altenbeken ein zweites Hüttenwerk. 1774 betrug die Fördermenge der vorhandenen Stollen 3 000 Fuder Eisenstein. Diese wurden zu 1 500 Fudern Roheisen weiterverarbeitet. 1845 umfasste die Anlage der Altenbekener



Gusseiserner Herd im Egge-Museum, Foto: LWL-Industriemuseum

Hüttenwerke einen Hochofen, einen Kupolofen, eine Gießerei, eine Schloserei, eine Achsendreherei und zwei Hammeranlagen. Wasserkraft trieb die Werkzeugmaschinen und die Hämmer an. Die Hauptprodukte der Altenbekener Eisenverarbeitung waren Öfen und Ofenplatten, deren Herstellung seit dem 16. Jahrhundert im offenen Herdguss erfolgte. In ein Sand- oder Lehmbedden wurden hölzerne Modelle gedrückt. Das Eisen wurde in die entstandenen Formen gegossen. Im Egge-Museum erinnern gusseiserne Öfen, zahlreiche aufwendig gestaltete

Ofenplatten und Herde aus dem 16. bis 19. Jahrhundert sowie Töpfe, Mörser und Waffeleisen an diese Zeit. Darüber hinaus verweist eine Lokomotive vor dem Museum und eine kleine Sammlung zur Eisenbahngeschichte auf die Bedeutung Altenbekens als Eisenbahnknotenpunkt.

Stollen des Eisenbergwerks in Altenbeken, 1763
Foto: Egge-Museum



Viadukte Altenbeken und Neuenbeken

Mit der Bahn über die Täler des Eggegebirges

ALTENBEKEN

**Der Beketal-Viadukt
führt direkt durch
Altenbeken**

**Der Dunetal-Viadukt
bei Neuenbeken
liegt an der L 755
von Paderborn nach
Neuenbeken**

ÖPNV

Haltestelle Altenbeken (Zug)

Der Dunetal-Viadukt bei Neuenbeken, der Beketal-Viadukt in Altenbeken, der kleinere Viadukt bei Willebadesen und der Diemeltal-Viadukt bei Warburg sind Prunkstücke der westfälischen Eisenbahnarchitektur. Die beiden benachbarten Viadukte in Neuenbeken und Altenbeken wurden 1851 und 1853 erbaut. Der Viadukt bei Altenbeken präsentiert sich in seiner ursprünglichen, leicht geschwungenen Form. Die originale Farbgestaltung mit hellerem und dunklerem Sandstein ging in den 1970er-Jahren bei Sanierungsarbeiten verloren. Der 35 Meter hohe und 482 Meter lange Viadukt besteht aus 24 Bögen. Auf je vier Pfeiler folgt ein mit einer Vorlage versehener breiterer Pfeiler, sodass sich eine rhythmisch akzentuierte Gruppenbildung ergibt. Die beiden Viadukte dienen der Erschließung einer zweiten Eisenbahntrasse, die neben der Strecke Köln-Minden die Westprovinzen Preußens mit dem Osten, die westfälischen mit den



Viadukt Altenbeken, Foto: LWL-Industriemuseum

mitteldeutschen Industrievierern, verbinden sollte. Dies erschien in der Blütezeit der Eisenbahnspekulation der 1840er-Jahre lukrativ. Zunächst baute man die Strecke von Hamm über Soest und Paderborn nach Warburg. Von dort wurde sie 1849 an die Kur-Hessische Nordbahn nach Eisenach angeschlossen. Ergänzend entstand in den 1850er-Jahren von Altenbeken aus eine Bahnlinie nach Osten über das Eggegebirge nach Höxter und Holzminden. Sie stellte eine Verbindung nach Magdeburg-Berlin her. Der zur Durchquerung des Eggegebir-

ges 1861 angelegte Rehbergtunnel galt mit seinen 1 632 Metern Länge zu seiner Entstehungszeit als der längste Eisenbahntunnel Preußens. Mit zwei Viadukten, dem Rehbergtunnel, dem Bahnbetriebswerk und dem Inselbahnhof mit Kopfbahnsteigen bietet Altenbeken eine Konzentration bahntypischer Anlagen wie kaum ein anderer Ort in Ostwestfalen-Lippe.

Viadukt Neuenbeken

Foto: LWL-Industriemuseum



3 Denkmal Rommenhöller

Der Begründer der Kohlensäure-Industrie

BAD DRIBURG

**Denkmal Rommenhöller
B 64 (Ausfahrt
Herste/Schmechten)
33104 Bad Driburg-Herste**

Öffnungszeiten
frei zugängliche Anlage

ÖPNV
Bushaltestelle: Altes Forsthaus

Direkt an der B 64 zwischen Bad Driburg und Brakel, an der Ausfahrt Herste/Schmechten, liegt das Denkmal zu Ehren Carl Gustav Rommenhöllers. Die 1932 eingeweihte Denkmalanlage besteht aus einem Sprudelhaus und einer Grünanlage. In einem Ehrenhain, auf den eine Lindenallee zuführt, steht das kleine Sprudelhaus. Zur Lindenallee weist eine zweiflügelige Tür, zu den anderen drei Seiten Zwillingfenster in expressionistischen Formen. Über dem Eingang sticht die Inschrift „Dem Begründer der Kohlensäure-Industrie“ ins Auge. In dem Gebäude selbst finden sich die oberirdischen Gestänge des 1925 erbohrten Carl-Gustav-Sprudels. Mitten in dem kleinen Raum durchstößt das Druckrohr des Sprudels den Fußboden und führt, unterbrochen von mehreren Absperrventilen, bis über das Dach hinaus. In dem Bad Driburger Stadtteil Herste wurde 1894 ein Riesensprudel angebohrt, der nahezu das gesamte Kaiserreich mit Kohlensäure versor-



Allee zum Denkmal Rommenhöller, Foto: LWL-Industriemuseum

gen konnte. Mit dem „Carl-Gustav-Sprudel“ wurde dieses Kohlensäure-Feld erneut angebohrt. Die weitere Verarbeitung und Abfüllung der Kohlensäure erfolgte in dem Werksgebäude der C. G. Rommenhöller Aktiengesellschaft am Dorfrand von Herste. Der erhaltene Gebäudekomplex gehört heute der Linde AG, die mittlerweile die in Herste ansässige Kohlensäure-Produktion betreibt. Carl Gustav Rommenhöller hat sich große Verdienste um die Kohlensäure-Industrie erworben, die ihren Aufschwung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhun-

derts erlebte. Er erreichte die Lösung eines Patentes des Lehrers Raydt, der die Verflüssigung von Kohlensäure in größeren Mengen erfunden hatte. Damit wurde die Nutzung des Verfahrens frei und die industrielle Ausweitung der Kohlensäure-Produktion möglich. Kohlensäure wird nicht nur für Getränke benötigt, sondern überall dort technisch eingesetzt, wo etwas gekühlt werden muss.

Einweihung des Denkmals 1931
Foto: Stadtarchiv Bad Driburg



4 Heinz-Koch-Haus – Glasmuseum der Stadt Bad Driburg

Driburg liefert zum Wasser das Glas gleich mit

BAD DRIBURG

**Heinz-Koch-Haus
Glasmuseum der
Stadt Bad Driburg**
Schulstraße 7
33014 Bad Driburg
Tel. (05253) 974494
www.glasmuseum-bad-driburg.de

Öffnungszeiten
Di - So 14 - 17 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Vor der Brede (Bus)

Die Produktion von Glas geht in Driburg und Umgebung auf das 16. Jahrhundert zurück. In ihrer Blütephase um 1800 arbeiteten hier nachweislich neun Hütten, von denen einige bis ins 20. Jahrhundert weiterproduzierten. Die Vereinigten Driburger Glashüttenwerke stellten ihre Produktion beispielsweise erst 1972 ein. Heute bewahrt in dem traditionellen Glasmacherort Siebenstern, in dem seit 1597 Glas hergestellt wurde, die Firma Walther-Glas die Tradition. Voraussetzung für die Glasproduktion war der Holzreichtum der Region, da Holz in großen Mengen als Grundstoff für Holzkohle und Pottasche benötigt wurde. Die ebenfalls für das Glasgemenge erforderlichen Stoffe Sand und Kalk waren aus dem nahen Weserraum leicht zu beschaffen. Eine der Hütten, die ehemalige Glasfabrique Uhden, ist in Neuenbeken erhalten geblieben. Der charakteristische Rundbau birgt die unterirdischen Reste eines Glasofens. In der inneren Seitenwand ist



Glashütte Uhden, Foto: LWL-Industriemuseum

ein Kühllofen eingelassen, in dem das fertige Glas abkühlen konnte. Dieser Ofen wird heute zu jährlichen Glasmacherfesten wieder in Betrieb genommen. Ein Wanderweg um Bad Driburg führt zu weiteren ehemaligen Glashütten, an denen allerdings keine historischen Spuren zu sehen sind. Das Glasmuseum Bad Driburg präsentiert in Foyerräumen des Rathauses zahlreiche Produkte der örtlichen Glashütten aus den letzten Jahrhunderten. Driburger Brunnengläser und Mineralwasserflaschen aus dem 17. bis 19. Jahrhundert verweisen auf

den engen Zusammenhang zwischen Trinkkurort und Glasproduktion. Bereits im 18. Jahrhundert wurde Driburger Mineralwasser in den typischen grünen Flaschen mit langem Hals überregional verschickt. Eine Ausstellungseinheit des Kreismuseums Wewelsburg in Büren informiert über die Geschichte der Glashütten im südlichen Ostwestfalen.

Lkw der Firma Glaskoch, ca. 1930
Foto: Glasmuseum Driburg



5 Motorenmuseum der Familie Pott

Motoren in Aktion neben gesammeltem Allerlei

BAD DRIBURG

**Motorenmuseum
Ludwig u. Roland Pott
Ringstraße 30**

**33014 Bad Driburg-Erpentrup
Tel. (05238) 1240
motorenmuseum@t-online.de
www.motorenmuseum.de**

Öffnungszeiten
nach Vereinbarung

ÖPNV
Haltestelle Am Breitenbach, Bad
Driburg-Erpentrup (Bus)

1995 gründeten Ludwig und Roland Pott ein Motorenmuseum. Sie präsentieren darin die Ergebnisse ihrer jahrelangen Leidenschaft für das Sammeln alter Maschinen. Auf zwei Etagen finden sich alte Motoren, technische Gebrauchsgegenstände und Alltagsgegenstände aus den 1930er- bis 1960er-Jahren mit biografischen Bezügen. Besucher erfahren Interessantes zu Modellen verschiedener Hersteller wie Bosch, Herford, Deutz, Modaaag oder Güldner und erleben authentisch nachgestellte Arbeits- und Wohnsituationen. Die erste Etage zeigt Objekte alter Technik - von Schwungrädern, Motoren und übergroßen Kugellagern über Kolben, Kurbelwellen und Zahnräder bis hin zu Schnittmodellen. Auf verklümperten Sockeln stehen die Diesel-, Benzin-, Benzol-, Gas- und Schwerölmotoren, die alle eigens restauriert wurden und größtenteils funktionsfähig sind. Eine „Elektrizitäts-Centrale“ von 1900, ein Schiffsdiesel, eine Hubschraubertur-



Herford-Motor treibt einen Generator von 1910 an, Foto: LWL-Industriemuseum

bine und zwei Sternmotoren sind hier besonders nennenswert. Neuestes Ausstellungsstück ist ein 9-Zylinder-Sternmotor aus einer Antonov An-2, dem größten Doppeldecker der Welt. Auf der zweiten Etage fühlen sich Besucher zurückgesetzt in vergangene Zeiten: Liebevoll hergerichtet, werden dort u. a. eine Wohnküche aus den 1950er-Jahren, ein Büroarbeitsplatz, eine Musikbox, Röhrenradios, Spielzeugmodelle und vieles mehr ausgestellt. Ein besonderer Hingucker ist

eine gelbe Telefonzelle, die zur Vitrine umfunktioniert wurde und Raritäten aus 80 Jahren Dampfmaschinenspielzeug zeigt. Im Museum sind auch einige Informationsmaterialien und Betriebsanleitungen zu Verbrennungsmotoren, Einspritzdüsen und Pumpen fast aller älteren Hersteller und Motoren erhältlich.

Aufreihung verschiedener Deutz-Motoren (1927 - 1952)
Foto: LWL-Industriemuseum



6 Hoffmann's Stärkefabriken

Mit der weißen Katze gestärkt in alle Welt

BAD SALZUFLEN

Hoffmann's Stärkefabriken
Hoffmannstraße
32105 Bad Salzuflen

Stadtarchiv Bad Salzuflen
Martin-Luther-Straße 2
32105 Bad Salzuflen
Tel. (05222) 952920
stadtarchiv@bad-salzuflen.de

Öffnungszeiten

Di 14 - 17.30 Uhr
Do 9 - 12.30 + 14 - 17 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Martin-Luther-Straße
(Bus)

Die Geschichte der Hoffmann's Stärkefabriken begann 1850, als der Unternehmer Salomon Hoffmann in Salzuflen die Produktion von Stärke aus Weizen aufnahm. Die produzierte Wäschestärke gab Textilien festen Halt, zögerte das Verschmutzen hinaus und verlieh ihnen einen silbrigen Glanz. Sehr früh für ein deutsches Unternehmen ließ sich die Firma eine Schutzmarke eintragen. Ab 1876 zierte die weiße, sich putzende Katze alle Produkte des Hauses. Die erste Fabrik an der heutigen Hoffmannstraße brannte 1881 fast vollständig ab. Zur Verhütung weiterer Katastrophen wurde anschließend eine Werksfeuerwehr gegründet. Es ist im Wesentlichen auf die Initiative der Firmenleitung unter Eduard Hoffmann zurückzuführen, dass das Land Lippe einen Anschluss an die Köln-Mindener Eisenbahn erhielt. Damit sicherte sich das Unternehmen seine Entwicklungsmöglichkeiten. Für die Angestellten wurden Werkwohnungen, ein Krankenhaus,



Denkmal für den Fabrikanten Eduard Hoffmann von 1900, Foto: LWL-Industriemuseum

Kegelbahnen und eine Konsumanstalt errichtet sowie 1871 eine Betriebskrankenkasse und 1879 eine Pensions- und Unterstützungskasse gegründet. Seit den 1880er-Jahren war die Firma die größte Reisstärkefabrik Deutschlands; um 1900 beschäftigte sie über 1 000 Mitarbeiter und gehörte damit zu den größten Stärkefabriken Europas. 1979 führte der Konkurs des Mehrheitsaktionärs zur Aufgabe mehrerer Produktionszweige. Der ehemals größte Arbeitgeber der Stadt stellte 1990 die Produktion in Bad Salzuflen endgültig ein. Mit dem Ab-

bruch des Wahrzeichens der Fabrik, des Uhrenturms, erreichte der 1983 begonnene Abriss einzelner Gebäude 1995 seinen Höhepunkt. Das Gelände dient heute als Einkaufszentrum mit mehreren großflächigen Verkaufshäusern. Im Stadtarchiv kann noch ein Fabrikmodell von 1941 besichtigt werden.

Fabrikgelände um 1900
Foto: Stadtarchiv Bad Salzuflen



7 Zigarrenfabrik Steneberg

Feiner Zigarrentabak aus Übersee,
preiswerter Tabak aus der Pfalz

BARNTRUP

Zigarrenfabrik Steneberg
Mittelstraße 14
32683 Barntруп

Öffnungszeiten

Gebäude sind nur
von außen zu besichtigen.

ÖPNV

Haltestelle Barntруп Marktplatz
(Bus)

1883 ließ Heinrich Konrad Steneberg in Barntруп an der Mittelstraße eine Zigarrenfabrik und eine Villa errichten. Die Familie Steneberg blickte zu dieser Zeit schon auf eine zwei Generationen dauernde Tätigkeit als Gemischtwarenhändler und Zigarrenmacher in dieser Stadt zurück. Stellten bis 1883 etwa 30 Männer, Frauen und Kinder im Hinterzimmer des Ladens oder in Heimarbeit bei schlechten Arbeitsbedingungen die Zigarren für den Unternehmer Steneberg her, so bot die neue Fabrik mehr Platz und ermöglichte eine bessere Durchlüftung. Die Produktion stieg in den folgenden Jahren rasch an und die Zahl der Zigarrenmacher(innen) wuchs stetig. Um 1900 beschäftigte Steneberg über 100 angestellte Arbeiter(innen) und eine Vielzahl von Heimarbeiter(inne)n. Die Villa der Fabrikbesitzerfamilie steht mit der Front zur Mittelstraße. Die Produktionsgebäude gruppieren sich dahinter um einen Hof auf dem Gelände zwischen Mittelstraße, heuti-



Zigarrenfabrik Steneberg, Foto: LWL-Industriemuseum

ger Wolfstraße und Oberer Straße. Sie erlebten viele Um- und Neubauten: So verfügte die Fabrik 1930 über ein Meisterhaus, Zigarrenmachersäle, Tabaklager, eine Sortiererei und ein Zigarrenlager. Dazu kamen eine Schmiede, eine Kistenmacherei, die Verwaltung sowie ein Kesselhaus. In der Steneberg'schen Fabrik verarbeiteten die Zigarrenmacher(innen) hochwertigen Überseetabak aus Java, Sumatra, Brasilien, Kuba und Virginia. Für preiswerte Zigarren kaufte Steneberg Tabak aus der Pfalz und dem Eichsfeld. Für Barntrup hatte die Zigarren-

fabrik eine große Bedeutung. Hier arbeiteten 1935 immerhin 300 Arbeiter(innen), darunter viele Kinder zwischen 14 und 16 Jahren. Die Zigarrenproduktion wurde 1961 eingestellt. In der Folgezeit entstanden in der ehemaligen Fabrik Wohnungen und Räumlichkeiten für unterschiedliche Gewerbebetriebe.

Briefkopf mit einer Ansicht von 1919
Foto: Heimatverein Barntrup



8 Dr. Oetker Welt

Ausstellungsparcours und Versuchsküche im „Puddingpulverbau“

BIELEFELD

Dr. Oetker Welt
Lutterstraße 14
33617 Bielefeld

Tel. (00800) 71727374
(gebührenfrei)
service@oetker.de
www.oetker.de/dr-oetker-welt

Öffnungszeiten
nur nach Anmeldung

ÖPNV
Haltestelle Bethel,
Bielefeld-Gadderbaum
(Bus, Straßenbahn)

In einer Bielefelder Apotheke fing alles an. Der sehr experimentierfreudige Apotheker Dr. August Oetker entwickelte im Laboratorium der Apotheke einen Gesundheitskakao, eine Fußcreme und eine spezielle Tinktur gegen Warzen. Als Sohn eines Bäckers experimentierte er zudem mit Backpulver, das Teig auflockern sollte. Bis dahin wurde dazu Sauerteig oder Hefe verwendet - beides umständlicher zu handhaben. Und so revolutionierte Oetker 1891 das Backen: Bisher nur professionellen Bäckern bekanntes Backpulver wurde in kleinen Tüten portioniert und an Hausfrauen vermarktet. Auch aufgrund umfassender Werbung wurde das Produkt zu einem Erfolg, sodass 1900 in der Lutterstraße eine Fabrik, das heutige Stammhaus, entstand. Mit Puddingpulver, Aromen und Speisestärke entwickelte das florierende Unternehmen weitere Produkte. Im Laufe der Zeit wurde die Dr. August Oetker Nahrungsmittel KG zu einem der größten international



Dr. Oetker Welt und Stammhaus, 2010, Foto: Dr. August Oetker Nahrungsmittel KG

tätigen deutschen Familienunternehmen. Heute vertreibt die Firma etwa 300 verschiedene Produkte und ist als Oetker-Group in weiteren Wirtschaftsbereichen international tätig. Die starke Bindung zum Stammsitz Bielefeld blieb erhalten. So ist seit 2005 im alten Puddingpulverturm, in dem bis 2001 noch produziert wurde, die Dr. Oetker Welt untergebracht. Die historische Bausubstanz wurde mit modernen Elementen kombiniert: Eine diagonal geführte Treppe, die „Himmelsleiter“, verbindet heute die vier ehemaligen Produkti-

onsebenen. Auf einem unterhaltsamen, multimedialen Ausstellungsparcours auf 1 500 Quadratmetern Fläche können Besucher den Weg der Produkte vom Rohstoff bis zur fertigen Ware nachvollziehen und die Marke Oetker mit allen Sinnen entdecken. Highlights einer jeden Führung sind der Einblick in die Versuchsküchen und natürlich die Verköstigung mit Kuchen, Pudding und Co.

Werbeplakat Dr. Oetker von 1896

Foto: Dr. August Oetker Nahrungsmittel KG



Die Maschinenfabriken Dürkopp und Anker

Vom Industriegelände zum innerstädtischen
Modellprojekt

BIELEFELD

Maschinenfabrik Anker
Ravensberger Straße 12
33602 Bielefeld

Maschinenfabrik Dürkopp
Turnerstraße 32
33602 Bielefeld

Öffnungszeiten

nur Besichtigung des Geländes
möglich

ÖPNV

Haltestelle
August-Schröder-Straße
(Bahn)

Charakteristisch für die Bielefelder Industriegeschichte sind die Gebäudekomplexe der ehemaligen Metall verarbeitenden Firmen Dürkopp und Adler. Östlich der Innenstadt entstanden zwischen 1870 und 1914 weiträumige Industriegelände. Um die verschiedenen, nacheinander errichteten Firmengebäude miteinander zu verbinden, konstruierten die Architekten dekorative Brücken, die heute noch zu den auffälligsten industriellen Bauwerken Bielefelds gehören.

Die Mechaniker Nikolaus Dürkopp und Carl Schmidt gründeten 1867 die Firma Dürkopp. Sie produzierten zunächst Nähmaschinen; später kamen Fahrräder, Autos, Motorräder, Gas-, Benzin- und Petroleummotoren, Milchzentrifugen und Ölreinigungsmaschinen hinzu. Nach und nach entstanden zwischen dem Niederwall und der Teutoburger Straße blockweise die Fabrikgebäude. Ende der 1990er-Jahre wurden Teile des ehemaligen Dürkopp-Geländes als innerstädtisches



Anker-Brücke in der Ravensberger Straße, Foto: LWL-Industriemuseum

Modellprojekt „Tor 6“ saniert. In den Neubauten und den historischen Gebäuden befinden sich ein Theater, ein Berufsausbildungsprojekt, ein Jugendgästehaus und Wohnungen. Der auf dem Gelände angelegte Park ist in Erinnerung an die Bielefelder Fahrradproduktion dem Fahrradpionier Georg Rothgiesser gewidmet.

Die in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden Firmengebäude der Anker-Werke erstrecken sich ebenfalls über mehrere Straßenblocks zwischen Rohrteich- und Turnerstraße. Die 1876 von dem ehemaligen Kompagnon Dürkopp, Carl Schmidt, gegründete Firma stellte im 19. Jahrhundert zunächst Nähmaschinen her. Ab 1894 produzierten sie Fahrräder, seit 1899 auch Registrierkassen und Buchungsmaschinen. 1976 gingen die Anker-Werke in Konkurs. Die Gebäude werden für moderne Wohnungen und Büros saniert.



Dürkopp-Werke um 1920
Foto: Stadtarchiv Bielefeld

Von der Uniformproduktion zur Eventlocation

BIELEFELD

LENKWERK Bielefeld
Am Stadtholz 24 - 26
33609 Bielefeld

Tel. (0521) 98839299
info@lenkwerk-bielefeld.de
www.lenkwerk-bielefeld.de

Öffnungszeiten

Sa 10 - 17 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Hakenort (Bus)

Am östlichen Rand des Bielefelder Textilbezirks entstand von 1938 bis 1940 in enger Zusammenarbeit mit der Bielefelder Textilindustrie das Bekleidungsamt der Luftwaffe als Zentrum für Versand, Produktion und Verwaltung von Uniformen, Fliegerstiefeln, Mänteln und Fliegerblusen bis zu den Morgenmänteln für Luftwaffenhelferinnen.

Das Luftwaffenbekleidungsamt in Bielefeld war einer von drei deutschen Standorten für die Versorgung der Luftwaffe mit Textilien. Der in den 1930er-Jahren geplante Gebäudekomplex lag strategisch günstig in der Nähe des Güterbahnhofs und umfasste Produktionsräume für Leder und Textilien im Erdgeschoss und in der ersten Etage sowie Lager und Technikräume im Dachgeschoss und Keller. Auf den etwa 45 000 Quadratmetern sollten bis zu 1 200 Menschen arbeiten - für sie entstand eine „Luftwaffen-siedlung“ in unmittelbarer Nachbarschaft.



Eingang zur Oldtimerfahrzeughalle des Lenkwerks, Foto: Kulke

1943 wurde die Produktion ausgelagert, nach dem Krieg übernahm die britische Rheinarmee das kaum zerstörte Gebäude und nutzte es bis 1992 als Nachschublager und Logistikzentrum. 1994 wurde das gesamte Ensemble unter Denkmalschutz gestellt. Nach einer umfangreichen Sanierung finden sich hier heute Showrooms für Oldtimer- und Liebhaberautos, verschiedene spezialisierte Autowerkstätten, ein kreatives Schneideratelier, die Niederlassung einer berühmten Motorradfirma, Werbe- und Eventagenturen und gastronomische

Angebote. Ein Teil des Gebäudekomplexes ist als Eventlocation nutzbar - Tagungsräume stehen für Seminare zur Verfügung.

Im Kellergeschoss befindet sich das neue Zentralmagazin des Historischen Museums Bielefeld: Auf 2 700 Quadratmetern lagern circa 30 000 Objekte, darunter zahlreiche Schätze der Bielefelder Industriegeschichte, u. a. die weltweit größte Sammlung historischer Industrienähmaschinen.

Historische Fahrzeuge im Lenkwerk
Foto: Kulke





Museum Wäschefabrik

Bielefelder Wäsche bürgt für Qualität

BIELEFELD

Museum Wäschefabrik
Viktoriastraße 48a
33602 Bielefeld
Tel. (0521) 60464
info@museum-
waeschefabrik.de
www.museum-waeschefabrik.de

Öffnungszeiten

So 11 - 18 Uhr
Gruppen nach Voranmeldung

ÖPNV

Haltestelle Volkshochschule (Bus)

Unweit der Ravensberger Spinnerei ließ im Jahr 1913 der jüdische Kaufmann Hugo Juhl eine Wäschefabrik errichten, in der Aussteuer- sowie Damen- und Herrenwäsche angefertigt wurde. In den 1920er-Jahren entwickelten sich die Vereinigten Wäschefabriken Juhl & Helmke zu einem der führenden Unternehmen der Branche. Unter dem Druck der nationalsozialistischen Zwangsmaßnahmen musste Hugo Juhl Anfang 1938 seinen Betrieb veräußern. Die neuen Eigentümer, die Brüder Theodor und Georg Winkel, konnten in der Nachkriegszeit vom Wirtschaftwunder profitieren. In Folge des Strukturwandels in der Wäscheindustrie stellte der Betrieb 1980 jedoch seine Produktion ein. Das Gebäude im Stil der Reformarchitektur ist nicht nach bloßen Zweckgesichtspunkten gestaltet worden. In einem zentralen und doch ruhigen Hinterhof gelegen, erscheint es dem Betrachter wie eine großzügige Villa. Im Innern erweckt die Fabrik



Das Museum Wäschefabrik, Foto: LWL-Industriemuseum

den Eindruck, als seien die Näherinnen gerade eben zur Mittagspause gegangen. Alle Maschinen, Möbel und sonstigen Einrichtungsgegenstände befinden sich noch an der gleichen Stelle, wie sie von den Beschäftigten nach Stilllegung des Betriebes verlassen worden sind. Stoffe lagern in den Regalen, fertige Hemden scheinen noch immer auf Kundschaft zu warten. Die Kundenkartei zeugt von einem einstmalig florierenden Unternehmen, Musterbücher zeichnen die Mode des 20. Jahrhunderts nach. In der Leinenstadt Bielefeld stellte die

Wäscheindustrie seit der Wende zum 20. Jahrhundert neben der Metall- und der Textilindustrie den wichtigsten Wirtschaftszweig dar. Mit dem Museum ist somit eine einst typische Fabrikationsstätte Bielefelds erhalten geblieben. Für die außergewöhnlich sensible Restaurierung des Gebäudes erhielt der Förderverein Projekt Wäschefabrik, der das Museum betreibt, den Deutschen Denkmalschutzpreis.

Blick in den Nähsaal

Foto: Museum Wäschefabrik



Eine Kompressorenfabrik als Partylocation**BIELEFELD**

Bogefabrik
(Forum Bielefeld e. V.)
Meller Straße 2
33613 Bielefeld
Tel. (0521) 9679977
Fax (0521) 967980
info@forum-bielefeld.com
www.forum-bielefeld.com

Öffnungszeiten
bei Veranstaltungen
im Forum Bielefeld

ÖPNV
Hauptbahnhof Bielefeld

Die Firma Boge begann 1907 zunächst in der Heinrichstraße mit dem Vertrieb und der Wartung von Türschließern und Schlössern der Firma BKS aus Solingen. 1919 konstruierte der Firmengründer Otto Boge, der bei Droop & Rein in Bielefeld Schlosser gelernt hatte, erste Werkzeuge für die Kraftfahrzeugreparatur. In den 1920er-Jahren entwickelte die Firma eine eigene Motorradproduktion, die sich allerdings trotz ausgereifter Technik nicht auf dem Markt durchsetzen konnte. An die Erfahrungen im Motorenbau anknüpfend verlegte die Firma Boge ihren Produktionsschwerpunkt anschließend auf den Bau von Kolbenkompressoren. Mit der Herstellung von Kompressoren blieb das Unternehmen der Kraftfahrzeugbranche weiter verbunden. Die Kompressoren fanden in den 1920er- und 1930er-Jahren hauptsächlich in Kraftfahrzeugwerkstätten und Tankstellen Verwendung. 1937 kaufte die Firma Boge ehemalige Produktionsgebäude der



Das ehemalige Fabrikgebäude der Fa. Boge Kompressoren, Foto: LWL-Industriemuseum

Fa. Dürkopp an der Meller Straße und baute dort zwischen 1949 und 1964 ihren Produktionsstandort aus. In drei Bauabschnitten entstand der heutige Gebäudekomplex. In unmittelbarer Nachbarschaft befanden sich mit Droop & Rein, Fischer & Krecke und Kochs Adler weitere bekannte Metall verarbeitende Firmen Bielefelds, von denen heute im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsviertels kaum mehr Spuren zu sehen sind. Die Gebäude der Bogefabrik, die seit der Verlagerung der Produktion an den Stadtrand im Jahr 1984 zu unter-

schiedlichen Zwecken genutzt wurden, legen heute exemplarisch Zeugnis ab für die dichte innerstädtische Industriebebauung dieses Bielefelder Viertels. In Teilen der Gebäude befindet sich heute der Musikclub Forum Bielefeld.

Sheddach-Hallen an der Meller Straße, 1983
Foto: Stadtarchiv Bielefeld



Ein Wasserturm als Gewürzmühle und Studentenheim

BIELEFELD

Ostmanturm
Märkische Straße 7
33602 Bielefeld

Öffnungszeiten
nur Besichtigung
des Geländes möglich

ÖPNV
Hauptbahnhof Bielefeld

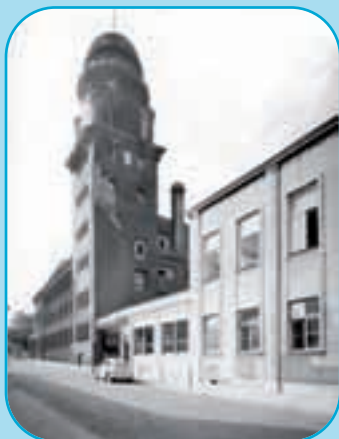
Der Bielefelder Konsumverein baute den markanten 34 Meter hohen Turm 1912 als Wasserreservoir für eine vom Konsumverein betriebene Schlachtereierei. Arbeiter der Firmen Dürkopp und Hengstenberg hatten, nachdem 1891 die Kartoffelernte im Kreis Halle ausgefallen war, gemeinschaftlich einige Waggons Kartoffeln aus Sachsen gekauft. Sie konnten die Kartoffeln weit unter Bielefelder Marktwert an die Arbeiter weiterverkaufen. Aus dieser Notmaßnahme entstand 1892 der Bielefelder Konsumverein. Er ermöglichte der Bielefelder Arbeiterschaft auf genossenschaftlicher Basis den Einkauf günstiger Lebensmittel. In der benachbarten Waldemarstraße besaß er ein Zentrallager. Wie in Bielefeld entstanden Ende des 19. Jahrhunderts in zahlreichen deutschen Großstädten Genossenschaften, die den gemeinschaftlichen Lebensmitteleinkauf, den Wohnungsbau und Freizeitvergnügungen organisierten. Sie bildeten ein zentrales Element der Arbeiterbewe-



Ehemaliger Wasserturm des Bielefelder Konsumvereins, Foto: LWL-Industriemuseum

gung im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert. Die Bielefelder Konsumgenossenschaft nutzte bis 1938 die Schlachthanlage in der Märkischen Straße. Nach der Auflösung der Genossenschaften während des Nationalsozialismus gelangte das Gebäude in den Besitz des Bielefelder Unternehmens Ostmann Gewürze. Von 1938 bis 1978 betrieb die Firma Ostmann in dem Turm Gewürzmühlen. Im Rahmen der Innenstadtsanierung strukturierte die Stadt Bielefeld das Industrieviertel in der Nähe des Hauptbahnhofes um. Als einziges noch erhaltenes

Zeugnis der ehemals dichten Gewerbebebauung steht heute noch der Ostmanturm, ehemals „Schlachterkirche“, dann „Pfefferkirche“ genannt. In den sechs Stockwerken des Turms und in dem dreigeschossigen Anbau sind seit 1980 Studentenwohnungen eingerichtet.



Ansicht des Ostmanturms um 1950
Foto: Stadtarchiv Bielefeld

Ravensberger Spinnerei: Historisches Museum Bielefeld

Das Zentrum der Bielefelder Textilindustrie

BIELEFELD

Historisches Museum Bielefeld
Ravensberger Park 2
33607 Bielefeld
Tel. (0521) 513630 o. 513635
Fax (0521) 516745
info@historisches-
museum-bielefeld.de
www.historisches-
museum-bielefeld.de

Öffnungszeiten

Historisches Museum
Mi - Fr 10 - 17 Uhr
Sa u. So 11 - 18 Uhr

Volkshochschule (Hauptgebäude
mit Ausstellung im Treppenhaus)
Mo - Do 8 - 16 Uhr, Fr 8 - 12 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Volkshochschule (Bus)

Mit der Gründung der Ravensberger Spinnerei im Jahr 1854 setzte sich die Industrialisierung in Bielefeld endgültig durch. Die Anlage der Ravensberger Spinnerei geht auf die Initiative der Bielefelder Leinenkaufleute Delius, Kisker, Tiemann, van Laer u. a. zurück. Sie schlossen sich zu einer Aktiengesellschaft zusammen und beauftragten Ferdinand Kaselowsky mit der Planung und Durchführung. Der Unternehmer hatte bereits in Schlesien und Großbritannien einschlägige Erfahrungen gesammelt, und so errichtete er ein ganzes Fabrikviertel. Die Ravensberger Spinnerei war zeitweise die größte Flachsgarnspinnerei auf dem Kontinent. Sie bot vor allem Arbeitsplätze für Frauen. Die ersten Arbeiterinnen waren nicht nur arbeitslos gewordene Handspinnerinnen aus der Umgebung, sondern auch Schlesierinnen, die mit der reglementierten Arbeitsweise in einer Fabrik bereits vertraut waren. In der Blütezeit der 1870er-Jahre beschäftigte die



Ravensberger Spinnerei Foto: LWI-industriemuseum Kulke

Spinnerei rund 1 700 Arbeiterinnen und Arbeiter an 100 Maschinen, in der Weberei waren 500 Arbeitskräfte an 450 Webstühlen tätig. Damit liefen zehn bis elf Prozent aller mechanischen Webstühle Deutschlands in Bielefeld. Nachdem in den 1970er-Jahren der Abriss der nicht mehr industriell genutzten Anlage verhindert werden konnte, wurden die einzelnen Gebäude für eine kulturelle Nutzung denkmalgerecht saniert. Das mehrstöckige Hauptgebäude mit den Spinnsälen, in dem seit 1985 die VHS untergebracht ist, erhielt den europäischen

Denkmalspflegepreis. Die Sheddach-Halle, zwei Werkstattgebäude sowie die Karderie wurden mit modernen Ergänzungen zum Historischen Museum umgebaut. Die Direktorenvilla beherbergt das Museum Huelsmann mit internationalem Kunstgewerbe, im Prokuristenwohnhaus ist ein Bildungswerk untergebracht, die alte Hechelei ist zu einer Veranstaltungsort umgebaut worden, in der neuen Hechelei befinden sich städtische Behörden und die alte Tischlerei beherbergt ein Kino. Die Ravensberger Spinnerei mit ihren auffälligen Sand-

Ansicht der Ravensberger Spinnerei um 1870
Foto: Stadtarchiv Bielefeld



Ravensberger Spinnerei

Museum Huelsmann
(Direktorenvilla)

Di - Sa 14 - 16 Uhr, So 11 - 18 Uhr

steinfassaden liegt in einer großzügigen Parkanlage und wird architektonisch von dem hohen Schornstein dominiert, der an das Hauptgebäude anschließt. Das 105 Meter lange Hauptgebäude ist symmetrisch angelegt und beeindruckt durch seine imposante Schlossarchitektur mit Türmchen und Zinnen. Die am Vorbau des Mittelrisalits angebrachte Uhr verweist auf die zentrale Bedeutung einer neuen Zeiterfahrung im Prozess der Industrialisierung. Die Teiche vor dem Haupteingang dienten als Wasserreservoir für das Kühlwasser der Dampfmaschinen. In der unmittelbaren Umgebung der Spinnerei wurde 1864 die Mechanische Weberei eröffnet. Sie hatte nur ebenerdige Fabriksäle, da die Erschütterungen durch die laufenden Maschinen eine Aufstockung verhinderten. Heute befindet sich hier ein Supermarkt. Die alte Backsteinfassade an der Südseite ist denkmalgeschützt erhalten geblieben (Teutoburger Straße 96). Zwischen Spinnerei



Balancier-Dampfmaschine von 1842 im Historischen Museum

Foto: Historisches Museum Bielefeld

und Weberei befand sich das Logierhaus für ledige Arbeiterinnen, das heute als internationales Begegnungszentrum genutzt wird. In der Nachbarschaft sind in der Weberei-straße Arbeiterwohnhäuser aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erhalten, die den heutigen Wohnbedürfnissen angepasst sind. Über die Lebens- und Arbeitsbedingungen in Bielefeld zur Zeit der Industrialisie-

rung informiert vor allem das Historische Museum, das für seine Dauer- ausstellung mehrfach international ausgezeichnet wurde.

Ehemalige Direktorenvilla,
heute Museum Huelsmann,
Foto: von UsIar Foto-Design



Hardrock und Eisenbahnen

BIELEFELD

Ringlokschuppen Bielefeld
Stadtheider Straße 11
33609 Bielefeld
Tel. (0521) 5573880
info@ringlokschuppen.com
www.ringlokschuppen.com

Öffnungszeiten

nur für Veranstaltungsbesucher
(Außenbesichtigungen möglich)

ÖPNV

Haltestelle Stadtheider Straße
(Bahn)

Der Bielefelder Ringlokschuppen wurde zusammen mit dem Bahnbetriebswerk 1905 an der Stadtheider Straße errichtet. Der Schuppen mit neun Gleisen musste schon 1922 auf 22 Stellplätze erweitert werden. Zu diesem Zeitpunkt setzte die Bahn auch die neue 23 Meter große Drehscheibe in Betrieb. In dem Gebäude befanden sich neben den Stellplätzen auch Verwaltungsräume und Übernachtungsmöglichkeiten für Lokführer. Nach der weitgehenden Zerstörung im Zweiten Weltkrieg baute die Bahn den Ringlokschuppen erst in den 1950er-Jahren wieder auf. In den 1970ern zogen schließlich die ersten Dieselloks in das Gebäude ein. Dieseltanks ersetzten die alten Kohlenlager. In einer Werkstatt führten die Bahnmitarbeiten auch Reparaturen an den Diesellokomotiven durch. Nachdem die Bahn ihr Bahnbetriebswerk Bielefeld 1985 aufgelöst hatte, war das Gebäude dem Verfall preisgegeben. 2002 standen nur noch die Außenmauern.



Haupteingang des heutigen Ringlockschuppen, Foto: LWL-Industriemuseum

Eine neue Chance erhielt das Industriegebäude, als die legendäre Bielefelder Diskothek und Konzerthalle PC69 nach einem neuen Domizil suchte. In enger Zusammenarbeit mit den Denkmalschutzbehörden schufen ein Bielefelder Architekturbüro und die neuen Nutzer ein multifunktionales Veranstaltungszentrum, das 2003 seine Tore öffnete. Bis zu 2 500 Konzertbesucher sorgen heute für Stimmung in diesem zentralen Bielefelder „Partyschuppen“.

Drehscheibe des Ringlockschuppen um 1930, Foto: Uffmann



Schlachthof Bielefeld (Gaststätte)

Ein Schlachthof der Hygiene wegen

BIELEFELD

**Schlachthof Bielefeld
(Gaststätte)**

**Walther-Rathenau-Straße 28
33602 Bielefeld
Tel. (0521) 5202939**

Öffnungszeiten

nur Außenbesichtigungen

ÖPNV

Haltestelle Arbeitsamt (Bus)

Die Einrichtung von veterinärmedizinisch kontrollierten zentralen Schlachthöfen gehörte im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zum Kernprogramm städtischer Hygienepolitik. Angesichts der zunehmenden Wasserverschmutzung durch Abfallstoffe aller Art gerieten insbesondere solche Betriebe in die öffentliche medizinisch-polizeiliche Kritik, die mit organischen Stoffen arbeiteten. Kadaverreste in Rinnsteinen, ablaufendes Blut in offenen Kanälen oder gar auf der Straße gehörten noch in den 1860er- und 1870er-Jahren zum städtischen Leben. Mit zunehmender Bevölkerungsdichte und wachsender Aufmerksamkeit für die „hygienische Frage“ wurden diese Verschmutzungen immer mehr als nicht zu tolerierendes Gesundheitsrisiko wahrgenommen. In Bielefeld gründeten 1876 26 Fleischermeister eine Fleischerinnung zu Bielefeld mit dem Ziel, einen in Eigenregie geführten Schlachthof zu betreiben. Die Stadt, die ursprünglich einen kommu-



Ehemalige Schlachthofgaststätte, Foto: LWL-Industriemuseum

nen Schlachthof gründen wollte, schloss mit der Fleischerinnung einen Vertrag ab, welcher der Innung die Befugnis zum Bau des am 16. Dezember 1884 eröffneten neuen Schlachthofs übertrug. Vom ursprünglichen Gebäudekomplex existieren nur noch der 1883/84 errichtete Verwaltungsbau und die 1896 eröffnete Gaststätte. Beide Häuser stehen heute als Zeugen für die einzigartige Geschichte der Fleischerinnung, der Architektur und der Veterinärmedizin unter Denkmalschutz. Die zweigeschossige Schlachthofgaststätte verfügt über

eine reich gegliederte Fassade mit Rundbogen in den oberen Fenstern. Das historische Lokal ist völlig renoviert worden. Die Stadt Bielefeld hat das Gelände des ehemaligen Schlachthofs mithilfe von privaten Investoren neu bebauen lassen.

Innenaufnahme des
Bielefelder Schlachthofs von 1957
Foto: Stadtarchiv Bielefeld



Gas, Wasser, Strom, Verkehr –
Grundversorgung für die industrialisierte Stadt

BIELEFELD

Stadtwerke Bielefeld
Schildescher Straße 16
33611 Bielefeld

Beratungszentrum HdT
Jahnplatz 5
33602 Bielefeld
Tel. (0521) 514417
www.stadtwerke-bielefeld.de

Öffnungszeiten
Mo - Fr 9 - 17 Uhr

ÖPNV
Hauptbahnhof Bielefeld
bzw. Haltestelle Jahnplatz

Seit der Einführung der Gasversorgung 1858 und der Gründung des ersten Wasserwerks 1890 in der Senne stellen die Bielefelder Stadtwerke die Infrastruktur für die industrialisierte Großstadt zur Verfügung. Als weitere Aufgaben folgten seit Ende des 19. Jahrhunderts die Versorgung mit Elektrizität, der Betrieb der elektrischen Straßenbahnen, die Abfallentsorgung und in den 1960er-Jahren die Einführung der Fernwärme. Am Standort des heutigen Verwaltungsgebäudes gründeten die Stadtwerke 1893 das dritte Bielefelder Gaswerk, nachdem dessen Vorgänger in ihrer zentralen innerstädtischen Lage nicht mehr expandieren konnten. In der Zentrale der Bielefelder Stadtwerke zeigt eine historische Werkschau heute Objekte und Zeugnisse der vielfältigen Aspekte der Stadttechnik und der städtischen Infrastruktur. Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts präsentieren die Bielefelder Stadtwerke der Bevölkerung die neuesten tech-



Haus der Technik, Foto: LWL-Industriemuseum

nischen Haushaltsgeräte wie Gas- und Elektroherde, Heißwassergeräte, Badeöfen, Bügeleisen und Lockenbrenneisen. Einst unterrichteten sogenannte „Lehrdamen“ in Schulen und in Haushalten die richtige Verwendung der modernen Geräte. Seit 1929 bieten die Bielefelder Stadtwerke im Haus der Technik am Jahnplatz den Bielefelder Bürgerinnen und Bürgern in einer zentral gelegenen Beratungsstelle Informationen zu allen Fragen der Haushaltstechnik an. Der expressionistisch gestaltete, klar gegliederte Bau repräsentiert die archi-

tektionische Moderne der 1920er-Jahre. Die Stadtwerke unterstrichen durch die Gestaltung dieses Bauwerks die Bedeutung, die die Einführung der städtischen Infrastrukturelemente wie Gasversorgung, Elektrizität und Straßenbahn im 19. Jahrhundert für die moderne Stadtentwicklung hatte.

Kühltürme an der Beckhausstraße
Foto: LWL-Industriemuseum



BIELEFELD

Stärkefabrik Wwe. Holste
Sudbrackstraße 1 - 7
33611 Bielefeld

Öffnungszeiten

nur Außenbesichtigung möglich

ÖPNV

Haltestelle Sudbrackstraße
(Bus)

Als wichtiger Zulieferbetrieb für die Bielefelder Wäscheindustrie produziert das Unternehmen Arnold Holste Wwe. seit 1892 vor allem Wäschestärke. Insbesondere für die Produktion von Herrenwäsche spielte die Verwendung von Stärke eine entscheidende Rolle. Die besonders weiß schimmernden Hemdkragen waren ein Qualitätsmerkmal der Bielefelder Wäscheindustrie. Die Produktpalette des Unternehmens umfasst aber auch das bekannte Kaiser-Natron, Anilin-Stofffarben und Kosmetika. Die Firma Arnold Holste Wwe. geht auf einen 1825 gegründeten Gemischtwarenhandel in der Bielefelder Altstadt zurück. Nachdem ihr erster Ehemann verstorben war, übernahm die Witwe Johanne Benteler das Geschäft. Von 1851 bis 1872 war sie mit Arnold Holste verheiratet, unter dessen Namen das Geschäft auch nach seinem Tod weitergeführt wurde. Ab 1903 übernahm ihr Schwiegersohn Erich Neumann-Holste die Firma. Das Betriebsgebäude in der



Firmengebäude an der Sudbrackstraße, Foto: LWL-Industriemuseum

Sudbrackstraße wurde 1906 errichtet. 1925 und 1926 entstanden die Erweiterungsbauten im historistischen Stil. Die auf einem Natursteinsockel errichtete Fassade wird von dem Kontrast zwischen roten Ziegeln und hellem Putz bestimmt. Zahlreiche Details schaffen ein abwechslungsreiches architektonisches Bild. An den Giebeln befinden sich die Jahreszahlen der Erbauung. Von der Straßenseite sieht man auf dem Dachfirst die kunstvoll verzierte schmiedeeiserne Wetterfahne. Die unmittelbar angrenzend erbaute Fabrikantenvilla dokumentiert

die typische repräsentative Architektur des Unternehmerwohnbaus um die Jahrhundertwende. Das Besondere an dem ganzen Firmenkomples ist seine unverändert erhaltene Bausubstanz, die auch heute noch in ihrer originalen Form genutzt wird. Das Unternehmen produziert heute Wäschepflege-, Putz- und Reinigungsmittel.

Ansicht von 1930
Foto: Stadtarchiv Bielefeld



Bleichen, Färben, Appretieren

BIELEFELD**Windelsche Bleiche**
Krackser Straße 12
33659 Bielefeld**Öffnungszeiten**

nur Außenbesichtigung möglich

ÖPNV

Bahnhof Windelsbleiche

Als einer der letzten großen Textilveredelungsbetriebe arbeitet die TexTeam Windel GmbH noch heute in der Tradition über 150-jähriger industrieller Textilbearbeitung in Bielefeld. Seit der Frühen Neuzeit gehört das Bleichen, Färben, Drucken und Appretieren von Stoffen zur Leinenfertigung. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts exportierten die Bielefelder Kaufleute ihre Leinwand zur Bleiche nach Holland, Warendorf oder Rheda. Später entstanden auch in Bielefeld zahlreiche professionelle Bleichbetriebe. Der gesamte Bleichprozess dauert dabei drei bis fünf Monate. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts übernahmen Bielefelder Kaufleute in Frankreich und Irland entwickelte Verfahren, um den Bleichprozess durch den Einsatz von Maschinen und Chemikalien zu beschleunigen. Als einer der Ersten gründete der Kaufmann August Wilhelm Kisker 1851 auf dem Gelände der heutigen Firma Windel eine solche Schnellbleiche. 1873 kaufte Hermann Windel die-



Wasserturm auf dem Firmengelände, Foto: LWL-Industriemuseum

sen Betrieb, der seitdem unter seinem Namen arbeitet. Um 1900 stellte die Firma Windel sich auf die Verarbeitung von Baumwolle um. Mitte des 20. Jahrhunderts verlagerte sich der Schwerpunkt auf die Bearbeitung von Kunstfasern. Heute hat sich das Unternehmen als flexibler Auftragsveredelungsbetrieb spezialisiert, der Gewebe aller Art ausrüstet. Als industriearchitektonisches Highlight überragt der 1926 errichtete Wasserturm das weitläufige Firmengelände. Der 42 Meter hohe Turm verfügt über einen ungewöhnlichen ovalen Grund-

riss. Um auf die Aussichtsplattform zu gelangen, muss der Besucher über 194 Stufen an dem 500 Kubikmeter fassenden Wasserreservoir vorbeiklettern. Von oben eröffnet sich ein faszinierender Blick über die Industrielandschaft der Firma Windel, auf den Teutoburger Wald und die Senne-landschaft.

Ansicht des Firmengeländes von 1922
Foto: Stadtarchiv Bielefeld



BRAKEL

**Franz Schneider Brakel
GmbH + Co KG
Firmenmuseum
Nieheimer Straße 38
33034 Brakel
Tel. (05272) 6080
Fax (05272) 608300
info@fsb.de
www.fsb.de**

Öffnungszeiten
auf Anfrage

ÖPNV
Bahnhof Brakel

Das Unternehmen Franz Schneider übersiedelte 1909 aus dem sauerländischen Iserlohn nach Brakel in das Gebäude einer ehemaligen Dampfschlachtereier. Der Besitzer mietete einen Güterzug von der Reichsbahn und verfrachtete das 1881 gegründete Unternehmen samt Inventar und Mitarbeitern per Eisenbahn nach Westfalen. Franz Schneider fügte seinen Initialen das B für Brakel hinzu - die Marke FSB war geboren. Bis in die 1950er-Jahre waren klassische Möbelbeschläge die meistgefertigten Produkte des Hauses. Kommodengriffe, Schlüsselbleche und Knöpfe für Schubladen - jeweils im aktuellsten Design - bezogen die in der Region expandierende Möbelindustrie und Verbraucher aus Brakel. Zusätzlich wurden bereits vor dem Zweiten Weltkrieg Türöffner aus Blech und Bakelit hergestellt. Diese wurden auch in dem 1951 erschienenen Katalog wieder angeboten. In der Nachkriegszeit verwendete FSB erstmals Leichtmetall.



Johannes Potente um 1950, Foto: FSB-Firmenmuseum

In den ersten Jahren entwickelten werkseigene Stahlgraveure die Modelle für Klinken und stellten die Prototypen in Handarbeit her. Zu den innovativsten Entwicklern ist Johannes Potente zu zählen, der ein bis in die Gegenwart gültiges Handformdesign entwickelte. Heute gestalten weltberühmte Designer Griffe für das westfälische Unternehmen: Alessandro Mendini, Hartmut Weise, Mario Botta, Ludwig Wittgenstein, Hans Hollein, Jasper Morrison, Josef P. Kleihues, Philippe Starck und viele andere haben in den letzten Jahren Klinken

für FSB entworfen. 1992 erhielt das Unternehmen den Bundespreis für Produktdesign für das Griffprogramm von Jasper Morrison. In einem kleinen Museum präsentiert FSB Objekte aus der langen Firmengeschichte, seine erfolgreichsten Modelle sowie außergewöhnliche und witzige Werbekampagnen der letzten Jahrzehnte. Dem Museum ist eine Bibliothek für Designgeschichte angeschlossen.

Zeichnung zu Modell 1020
von Helmuth Beine, von 1958
Foto: FSB-Firmenmuseum



Deutsches Tabak- und Zigarrenmuseum mit Tabakspeicher

Tabak wickeln am „Klavier“ und in der „Bude“

BÜNDE

Deutsches Tabak- und Zigarrenmuseum
Fünfhausenstraße 8 - 12
32257 Bünde
Tel. (05223) 793300
museum@buende.de
www.museum.buende.de

Öffnungszeiten

Di - Fr 14 - 18 Uhr
 Sa u. So 11 - 18 Uhr

Tabakspeicher
(Außenbesichtigung)
Wasserbreite 5
32257 Bünde

ÖPNV

Bahnhof Bünde (Westf.)

Die Region um Bünde war im 19. Jahrhundert eine der größten Zigarrenregionen in Deutschland. Die ersten Zigarrenfabriken entstanden um 1844. Fünf Jahre später existierten im Kreis Herford bereits 18 Fabriken mit über 400 Beschäftigten. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die Zahl auf 190 Betriebe mit etwa 9 000 Arbeitern angestiegen. Allein in Bünde produzierten 1912 etwa 46 Fabriken Zigarren. Noch 1990 kam jede dritte Zigarre, die in Deutschland gefertigt wurde, aus der Region um Bünde. In Minden-Ravensberg bot neben der Landwirtschaft die Herstellung von Zigarren Arbeit für ganze Familien. Frauen und Männer wickelten sie am Arbeitstisch, auch „Klavier“ genannt, während ihre Kinder zuvor die Tabakblätter entrippelten. Unverheiratete Arbeiterinnen und Arbeiter fertigten in den „Buden“, kleinen Fabrikfilialen, Zigarren für eine große Fabrik. Jede Fabrik beschäftigte neben angestellten Zigarrenmacher(inne)n eine große Anzahl



Tabakspeicher in der Wasserbreite, Foto: LWL-Industriemuseum

von Heimarbeiter(inne)n. Die Anbindung der Region an den Wasserweg Weser und die Eisenbahn sicherte den Transport des benötigten Tabaks vom Hafen in Bremen und den der fertigen Zigarren zu den Verbrauchern ins Ruhrgebiet. Im Tabak- und Zigarrenmuseum Bünde geben nun 2 230 Exponate und 31 Medienstationen Einblick in die Welt des Tabaks und des Tabakkonsums.

Eines der eindrucksvollsten Zeichen der Tabakstadt Bünde ist der große Tabakspeicher. Es ist der einzige erhaltene Speicher dieser Art in

Westfalen. Der viergeschossige Backsteinbau mit seinen vielen flachen Dachgauben wurde 1896 erbaut. Das lange vom Abriss bedrohte Gebäude steht seit 1986 unter Denkmalschutz.

Arbeitstisch (Klavier) zum Zigarrendrehen
Foto: Tabakmuseum Bünde



Ein Kanal gegen den Notstand in Senne,
Boker Heide und Lipper Bruch

DELBRÜCK

Boker-Heide-Kanal
Kanalweg
33129 Delbrück
Tel. (05250) 9960

ÖPNV

Haltestelle Lange Kamp
(Bus)

Der Boker-Heide-Kanal wurde 1853 als kombiniertes Be- und Entwässerungsprojekt für das Heideland zwischen Schloß Neuhaus, Delbrück und Lippstadt eröffnet. Mehrere Jahrzehnte lang planten preußische Verwaltungsbeamte und Wasserbauingenieure, um sumpfige Teile des Gebiets zu entwässern und damit die kargen Sandböden der Senneregion durch Bewässerung für die Landwirtschaft ertragreicher zu gestalten. Die Senne und die angrenzenden Heidegebiete gehörten zu den ärmsten Landstrichen Preußens. Das Kanalbauprojekt diente zugleich als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für die landarmen Kötter. Bis die durch die Kanalanlage geplanten Verbesserungen der Landwirtschaftsstruktur wie der Ausbau der Wiesen, die Berieselung des trockenen Heidebodens und die Umstellung der Landwirtschaft auf Nutztviehhaltung Erfolg hatten, vergingen aber fast dreißig Jahre. In der Zwischenzeit mussten die preußische Verwaltung und die



Schleuse am Boker-Heide-Kanal, Foto: LWL-Industriemuseum

Kanalgenossenschaft mit zahlreichen finanziellen Problemen sowie technischen Schwierigkeiten kämpfen. Insbesondere mit den Wassernutzern an der Lippe, aus deren Wasser sich der Kanal speist, kam es zu langwierigen Prozessen. Erst Ende des 19. Jahrhunderts funktionierte die Kanalorganisation weitgehend konfliktfrei. Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges hatten sich die Gesamtkosten für den Kanal mehr als verfünffacht. Das Projekt amortisierte sich erst in den 1930er-Jahren. Das durch die Be- und Entwässerungssysteme des Boker-

Heide-Kanals strukturierte landwirtschaftliche System hielt sich dann bis zur Flurbereinigung in den 1970er-Jahren. Heute dient der 32 Kilometer lange Kanal mit seinen 16 Hauptschleusen und Nebenkanälen als ökologisch reizvolles Ausflugsziel, das durch mehrere Fahrradrouten erschlossen ist.

Von Bügelflaschen und neogotischer Architektur: Bier aus Detmold

DETMOLD

Brauerei Strate
Palaisstraße 1 - 3
32756 Detmold
Tel. (05231) 22908
info@brauerei-strate.de
www.brauerei-strate.de

Öffnungszeiten

Führungen nur
für Gruppen
aus einem Umkreis
von 120 Kilometern,
März bis Oktober, Mo - Fr;
Anmeldung auf dem Postweg

ÖPNV

Bahnhof Detmold

Wie in vielen anderen Städten Deutschlands entstanden auch in Detmold seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts große Brauereien, die nicht nur für den lokalen Bedarf produzierten. So gründete Adolf Hüppe im Jahr 1863 die Privat-Brauerei Strate. Eine Neuheit insofern, als dass bis zu diesem Zeitpunkt in Detmold nur das Reihebrauen in einer städtischen Brauerei existierte, bei dem sich Brauwillige in eine Liste eintrugen und dann nach und nach Bier von stark wechselnder Qualität brauten. Noch im Gründungsjahr baute Hüppe an der Palaisstraße in Detmold auf den Grundstücken seiner Ehefrau eine Brauerei im Stil eines englischen Landhauses der Neugotik, die heute unter Denkmalschutz steht. Wie damals üblich erkennt man durch das große Fenster des Sudhauses von der Straße aus den kupfernen Braukessel. Alle Erweiterungen der letzten Jahre erfolgten unterirdisch, sodass der schlossartige Eindruck der Anlage



Firmengebäude der Brauerei Strate, Foto: Privat-Brauerei Strate Detmold

erhalten blieb. Noch heute wird in diesem architektonischen Juwel Bier hergestellt - etwa drei Millionen der typischen Detmolder Bügelflaschen sind im Umlauf. Nach ihrer zwischenzeitlichen Abschaffung wurde die nostalgische wie charakteristische Bügelfverschlussflasche 1979 wieder eingeführt und ein neues Bier kreiert. Der Jahresausstoß hat sich seitdem verfünzfach und liegt gegenwärtig bei 158 000 Hektolitern pro Jahr. Gemäß dem letzten Bier-Report der Zeitung Die Welt gehört die Privat-Brauerei Strate zu den 32 größten

unabhängigen Brauereien Deutschlands in Familienbesitz. Bei einer der begehrten Betriebsführungen können Besucher etwas über die Geschichte des Unternehmens, das in fünfter Generation von der Familie Strate betrieben wird, erfahren, bevor ein deftiges Mahl wartet und es an die Bierverkostung geht. Der Aufenthalt endet im sogenannten Hopfenblüten-teehäuschen.

Historischer Bierglasuntersetzer, ca. 1950
Foto: Privat-Brauerei Strate Detmold



Erfrischendes mit Punkt – Brause aus Detmold

DETMOLD

Sinalco
Bahnhofstraße 2
32756 Detmold

Öffnungszeiten
nur von außen zu besichtigen

ÖPNV
Bahnhof Detmold

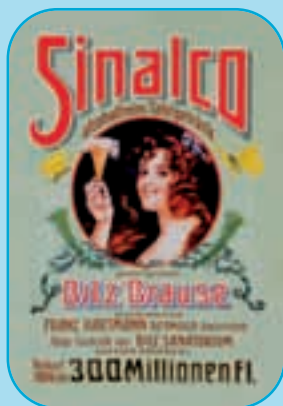
Weltweit bekannt ist ein Erfrischungsgetränk, dessen fruchtige Grundsubstanz jahrzehntelang in Detmold hergestellt wurde. Dass die Brause diesen Erfolgsweg einschlagen konnte, findet seinen Grund im Zusammentreffen zweier Männer: des Detmolder Kaufmanns und Getränkefachmanns Franz Hartmann und des Radebeuler Naturheilkundlers Friedrich Eduard Bilz. Die Bekanntheit und der gute Name des Naturheilkundlers Bilz Ende des 19. Jahrhunderts, das umfassende Marketing des cleveren Geschäftsmanns Hartmann sowie die Bereitschaft der Menschen, zu der Zeit nach allem zu greifen, was Gesundheit versprach, waren die Triebkräfte der Erfolgsgeschichte. So entstand 1902 die „Bilz-Brause“, bestehend aus einheimischen Obstsorten und exotischen Früchten. Ein Jahr später ließ Hartmann nach einem Entwurf des Architekten A. Hanke in der Bahnhofstraße in Detmold ein Produktions- und Verwaltungsgebäude errichten.



Ehemaliges Firmengebäude der Fa. Sinalco in Detmold, Foto: LWL-Industriemuseum

Die Produktionsfläche erstreckte sich bis zur Sedanstraße und wurde später ständig erweitert. Das Jahr 1905 wurde dann zur Geburtsstunde des heutigen Markennamens: Mittels eines Preisausschreibens kam das Getränk zu seinem neuen Namen Sinalco, der vom Lateinischen „sine alcohole“ (ohne Alkohol) herrührt. Bereits 1907 entwickelte sich Sinalco zur Weltmarke. Das Unternehmen exportierte Getränke in die ganze Welt mit Schwerpunkt Südamerika und Nahost. 1937 bekam Sinalco den roten Punkt mit schrägem Schriftzug als charak-

teristisches Markenzeichen. Was folgt, ist eine über hundertjährige Unternehmensgeschichte, in der die Führungskräfte häufig wechselten, die Marke jedoch stets unverwechselbar blieb. Die neobarocken Gebäude in der Detmolder Bahnhofstraße stehen seit 1987 unter Denkmalschutz. Heute wird Sinalco nicht mehr in Detmold produziert, sondern in Duisburg-Walsum. Die Verwaltungsgebäude sind als Büroräume vermietet.



Sinalco-Plakat

Foto: Deutsche Sinalco GmbH

Der spannende Weg von der Tierhaut zum Leder

ENGER

Gerbereimuseum Enger
Hasenpatt 4
32130 Enger
Tel. (05224) 977970
info@gerbereimuseum.de
www.gerbereimuseum.de

Öffnungszeiten

Sa 15 - 18 Uhr
So 11 - 18 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Rathaus
(Bus)

Das Museum befindet sich in den historischen Gebäuden der Gerberei Sasse, die seit 1740 in Enger nachgewiesen werden kann. Damit gehörte sie bis zur Aufgabe des Betriebes 1995 zu den ältesten Handwerksbetrieben in der Stadt. Die Gerberei Sasse war immer ein Kleinbetrieb, der laut Gewerbezahlung dem Besitzer und einem Gehilfen Arbeit bot. Ledererzeugung und -verarbeitung waren nach der Montan- und der Textilindustrie bis Mitte des 19. Jahrhunderts der drittgrößte Gewerbebereich im Deutschen Reich. Um 1900 begann das Sterben der kleinen Handwerksbetriebe im Ledergewerbe. Von ehemals 10 500 Betrieben um 1850 haben nur etwa 27 Gerbereien in Deutschland überlebt. Die Verarbeitung von Abfallprodukten der Gerbereien bot weiteren Menschen Arbeitsplätze: Borsten und Haare wurden zu Pinseln und Filz verarbeitet, Fleisch und Hautabfälle gelangten z. B. in Knochenleimfabriken. Das Gerbereimuseum



Gerbfass in der Ausstellung, Foto: Gerbereimuseum Enger

Enger besteht aus der um 1800 entstandenen Lohgerberei und der daran angebauten Chromgerberei von 1938. Nach der Schließung des Gewerbebetriebes wurden die Lohgerberei und der Maschinenbestand der Chromgerberei unter Denkmalschutz gestellt. Speziell die vollständig erhaltene technische Ausrüstung ist einmalig in Deutschland. Die Chromgerberei ist seit 2001 als Museum geöffnet. Hier können die Besucher an Monitoren den Gang der Rohhaut auf ihrem Weg zum Leder verfolgen. Filme vermitteln die Funktion von Entfleisch-

Spalt-, Falz- und Bügelmaschine. Das Endprodukt Leder kann in verschiedenen Ausrüstungen angefasst und begutachtet werden. Die Messmaschine mit ihren vielen beweglichen Messstiften ist sogar in Aktion zu erleben. Ein Blick durch Glasscheiben in die zurzeit noch nicht zugängliche Lohgerberei zeigt die geheimnisvolle Welt des Lohgerbverfahrens mit den alten Gerbbottichen und großen Trockengestellen für Tierhäute.

Heinz August Sasse
beim Entfleischen
eines Felles, um 1990



Nahverkehr auf einem Meter Spurweite

ENGER

Kleinbahnmuseum Enger
Bahnhofstraße 54
32130 Enger
Tel. (05224) 980041
g.althoff@enger.de
[www.railway-station.de/
data/Enger-Museum.html](http://www.railway-station.de/data/Enger-Museum.html)

Öffnungszeiten

März - Oktober
jeden Sonntag
von 15 - 17 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Kleinbahnhof
(Bus)

Im Kreisgebiet der Städte Bielefeld und Herford betrieben die jeweiligen Kreise mit Unterstützung der Anliegergemeinden und einiger privater Investoren seit 1901 eine Kleinbahnstrecke, die von Enger als Knotenpunkt über Herford nach Vlotho, über Schildesche nach Bielefeld, nach Werther und nach Wallenbrück führte. Die Kreisbahnen betrieben eine Strecke von 63 Kilometern. Die Passagiere konnten an über 80 Stationen ein- und aussteigen. Während die Herforder Kleinbahnen 1931 vom Elektrizitätswerk Minden-Ravensberg übernommen wurden, blieben die Bielefelder Kreisbahnen selbstständig. Die Bielefelder und Herforder Kleinbahnen besaßen jeweils sieben Dampflokomotiven, 14 bzw. 17 Personenwagen und insgesamt über 60 Güterwagen. Zwischen 1930 und 1933 elektrifizierte die Herforder Bahngesellschaft ihre Strecke. Der Betrieb der Bielefelder Kleinbahnen wurde bis zur Einstellung 1954 unter Dampf fortgeführt.



Kleinbahnlokomotive mit Personen- und Güterwagen, ca. 1930, Foto: Uffmann

Der Güterverkehr transportierte bis 1956 u. a. für die Fa. Oetker Waren zum Hafen in Vlotho. Dort landeten Getreidelieferungen an, die nach Herford und Bielefeld transportiert wurden. Der Personenverkehr der Bielefelder Kleinbahnen endete ebenfalls 1956. Die Herforder Kleinbahnen stellten 1966 den letzten Streckenabschnitt von Spenge nach Herford ein. Die Konkurrenz durch parallel verkehrende Busse machte den Betrieb der Kleinbahnen unrentabel. Teile der ehemaligen Kleinbahntrasse dienen heute als Radweg. In Bielefeld fährt

die Straßenbahnlinie vom Bahnhof nach Schildesche auf der Trasse der Kleinbahn. Das 2009 eröffnete Kleinbahnmuseum in Enger präsentiert heute auf drei Gleisen eine Diesellok und zwei Personenwagen. Das Museum erzählt die Geschichte der Kleinbahnen in der Region. In dem benachbarten ehemaligen Empfangsgebäude der Kleinbahn befindet sich heute ein Jugendzentrum.

Triebwagen der Kleinbahn
Enger, ca. 1950,
Foto: Uffmann



ESPELKAMP

**Sammlung Gauselmann –
Deutsches Automatenmuseum**
Neustadtstraße 40
32339 Espelkamp
Tel. (05772) 9318222
[anmeldung@deutsches-
automatenmuseum.de](mailto:anmeldung@deutsches-automatenmuseum.de)
[www.deutsches-
automatenmuseum.de](http://www.deutsches-automatenmuseum.de)

Öffnungszeiten

Mo – Do 9 – 16 Uhr

Fr 9 – 13 Uhr

Individuelle Führungen

für Gruppen

nach Vereinbarung

Die familiengeführte Gauselmann Gruppe, 1957 gegründet, ist heute einer der führenden Spielautomatenhersteller Europas und hat Espelkamp zu einer Hochburg der Automatenindustrie in Deutschland gemacht. Seit 1995 zeigt sie in einer ständigen Ausstellung einen Teil ihrer über 800 Objekte umfassenden Sammlung historischer Münzautomaten. Viele der Exponate sind wichtige Zeitzeugen der Automatengeschichte und belegen den Erfindungsreichtum vergangener Tage.

Bereits im 18. Jahrhundert stellten vor allem französische Handwerker mechanische Figuren als kostbare Einzelstücke her. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts entstand im Zuge der durch Industrialisierung und Verstädterung veränderten Alltags- und Freizeitwelt eine neue, an breiten Konsumentenschichten orientierte Vergnügungsindustrie. Automaten aller Art waren ein wichtiges Produkt dieser wachsenden Branche. Zu den ersten



Museumsgebäude, Foto: Deutsches Automatenmuseum

Verkaufsautomaten dieser Zeit gehörten Tabak- und Zigarrenautomaten. Die legendären Schokoladenverkaufsautomaten, die die Firma Stollwerck ab 1888 vor allem auf Bahnhöfen aufstellte, ermöglichten dem modernen Konsumenten, jederzeit Süßigkeiten zu beziehen. Vielfältige Geschicklichkeits- und Geldspielautomaten wurden von zahlreichen Herstellern aus den USA, aber auch aus Sachsen, Thüringen und dem Schwarzwald produziert.



Berühmtestes Beispiel für Geldspielgeräte sind die so genannten „einar-migen Banditen“ oder Slotmaschinen, die seit 1899 in den USA populär wurden. Um ein eventuelles Verbot der Glückspielgeräte zu umgehen, kombinierten die Hersteller diese Geräte mit Kaugummi- oder Pfefferminzverkauf. Der Spieler bewies seine Geschicklichkeit an diesen Spielgeräten, indem er zum Beispiel bei dem berühmten, 1904 in Leipzig erfundenen „Bajazzo“-Spielgerät mit Hilfe eines Drehgriffs eine kleine Figur unterhalb eines Nagelfeldes bewegte. Gelang es dem „Bajazzo“, die von oben eingeworfene Münze in seinem Hut aufzufangen, wurde dem Spieler ein Gewinn ausgezahlt.

Neben Vergnügungs-, Musik-, Geldspiel- und Wahrsageautomaten umfasst die Sammlung Gauselmann auch zahlreiche Dienstleistungsautomaten.

Eierlegende Henne, um 1920
Foto: Deutsches Automatenmuseum

Architektur des Funktionalismus

GÜTERSLOH

Flöttmann Verlag
Schulstraße 10
33330 Gütersloh

Öffnungszeiten
nur vor außen zu besichtigen

ÖPNV
Hauptbahnhof Gütersloh

Der Steindrucker Ludwig Flöttmann gründete 1866 in Gütersloh-Sundern eine eigene Druckerei. Gelernt hatte Flöttmann im Hause Bertelsmann, das seine Steindruckerei jedoch an ihn abgab. 1896 bezog Flöttmann seinen ersten eigenen Druckerei-Neubau in der Kökerstraße 5 neben dem heutigen Stadtmuseum. Hier entstanden zeitweise die Gütersloher Zeitung, 1903 das erste Adressbuch der Stadt Gütersloh und die beliebten Taschenfahrpläne Flöttmanns, die für verschiedene Städte gedruckt wurden. Seit Mitte der 1920er-Jahre stellte das Unternehmen zunehmend auf Offsetdruckmaschinen um. Es fertigte nun vor allem Werbedrucksachen für Miele und andere Gütersloher Betriebe. Die Akzidenzdruckerei für Kleinaufträge war als weiteres Geschäftsfeld typisch für eine Druckerei in einer wachsenden Industriestadt. Auf dem Gelände zwischen Schulstraße und Berliner Straße entwarf der Architekt Herrmann Viemann neue und größere



Firmengebäude der Druckerei Flöttmann, Foto: LWL-Industriemuseum

Produktionsräume im Stil des Funktionalismus. Große Fenster belichteten den Produktionsaal und schufen bessere Arbeitsbedingungen als in dem verwinkelten Gebäude am alten Standort. Heute gilt die Druckerei Flöttmann als ein herausragendes Dokument des Funktionalismus. Zeugen der schweren Arbeit mit den Papierrollen sind erhalten geblieben: Die Aufzüge im Treppenhaus und die Lastenträger, die die Rollen und Bündel horizontal im Gebäude verteilten, sind die letzten Einrichtungsgegenstände aus der Zeit der Druckerei.

Der Druckereibetrieb wurde 1999 eingestellt, der Flöttmann Verlag, der noch heute in Familienhand ist, blieb erhalten. In der Schulstraße bildete von 2000 bis 2003 die IT-Akademie Ostwestfalen in den neuen Medienberufen aus. Gegenwärtig ist die FH Bielefeld, die Firma Sprick Cycle sowie der Flöttmann Verlag selbst in dem unter Denkmalschutz stehenden Gebäude angesiedelt.

Ansicht des Druckereigebäudes von 1929
Foto: Stadtarchiv Gütersloh



Waschmaschinen, Geschirrspüler
und ein rotes Auto

GÜTERSLOH

Miele & Cie. KG
Carl-Miele-Straße 29
33332 Gütersloh
Tel. (05241) 892575
info@miele.de
**www.miele-
technikgeschichte.de**

Öffnungszeiten
Mo - Do 8 - 16 Uhr
Fr 8 - 14 Uhr

ÖPNV
Hauptbahnhof Gütersloh

Kurz vor der Jahrhundertwende 1899 gründeten Carl Miele und Reinhard Zinkann in Herzebrock eine Firma für Milchzentrifugen. Mit damals elf Mitarbeitern begann zusätzlich die Fertigung von Buttermaschinen. Danach wurde das Sortiment um Waschmaschinen erweitert, die bald zum Haupterzeugnis des Unternehmens avancierten. Ein früher Werbespruch der Firma lautete: „Nur Miele, Miele“, sagte Tante, die alle Waschmaschinen kannte.“ Aufgrund der hohen Nachfrage erfolgte 1907 die Verlegung des aufstrebenden Betriebes nach Gütersloh, wo ein größeres Grundstück mit eigenem Gleisanschluss erworben werden konnte. 1911 produzierte das Unternehmen bereits zwölf Waschmaschinenmodelle, aber auch Wäschemangeln, Kastenwagen und Automobile. 1916 entstand ein weiteres Werk in Bielefeld, das von 1924 bis 1960 insgesamt 1,2 Millionen Fahrräder sowie 500 000 Mopeds und Motorräder produzierte.



Firmenzentrale, Foto: Miele & Cie. KG

Seit 1960 werden dort Geschirrspüler gefertigt – ein Produkt, das Miele 1929 erstmalig in Europa vorgestellt hatte. Die führende Rolle des Unternehmens bei der Entwicklung von Haushaltsgeräten wurde 1956 durch die ersten Waschvollautomaten unterstrichen. 1960 stieg die Zahl der Mitarbeiter auf 4 700 an, davon arbeiteten allein 2 500 im Werk Gütersloh. Die Zahl der verkauften Haushaltsgeräte überschritt 1987 erstmals die Marke von 2 Millionen. Im selben Jahr richtete Miele ein werkseigenes Museum ein, in dem über 200 Ausstellungsstücke

zu sehen sind. Darunter 40 Jahre alte Trockner, Spülmaschinen und Staubsauger aus den 1920er-Jahren und natürlich die Produkte der ersten Stunde: Milchzentrifuge, Melkmaschine und Buttermaschine. Das Prachtstück des Museums ist aber zweifelsohne das glänzend rote Miele-Auto. An den Bauten um das Museum herum ist das rasche Wachstum des Unternehmens bis heute ablesbar.

Werbeaufnahme,
Foto: Miele & Cie. KG



Stärke- und Nudelfabrik Niemöller

Die Nudelfabrik als moderner Medienstandort

GÜTERSLOH

**Stärke- und Nudel-
fabrik Niemöller /
Medienfabrik Gütersloh**
Carl-Bertelsmann-Straße 33
33330 Gütersloh

Öffnungszeiten

nur Außenbesichtigung möglich

ÖPNV

Hauptbahnhof Gütersloh

Heinrich Niemöller gründete 1878 an der damaligen Wilhelmstraße und heutigen Carl-Bertelsmann-Straße 3 in Gütersloh eine Fabrik zur Herstellung von Stärke und Puddingpulver, die kurz darauf auch Malz- und Kornkaffee, Nahrungsmittel und Chemikalien produzierte. Nach dem Tod des Gründers übernahm dessen Bruder Albert die Leitung des Unternehmens, in das 1917 die Geschwister Brockmann als Geschäftsführer eintraten. Seit den 1930er-Jahren wurden auch Nudeln unter dem Firmennamen Niemöller & Brockmann (NIBRO) produziert. Daher ist das Gebäude in der Gütersloher Bevölkerung als „Nudelfabrik“ bekannt. Im Zweiten Weltkrieg erlitt es schwere Bombenschäden. Nach einem Brand 1948 wurde die dort angesiedelte Kaffeerösterei aufgegeben. Wenig später wurde das Gebäude nur noch als Lagerraum für Baustoffe und landwirtschaftliche Produkte genutzt. Zwischen 1950 und 1973 war in Teilen des Gebäudes die Hausdruckerei der



Firmengebäude, Foto: LWL-Industriemuseum

Firma Bertelsmann untergebracht. Ab 1965 gehörte das Gebäude den Wirus-Werken, die darin eine Schlosserei und eine Ausbildungswerkstatt unterbrachten. 1996/97 wurde der Komplex umgestaltet, wobei dessen historische Bausubstanz genutzt und mit modernen Attributen ausgestattet wurde. In den entstandenen Büro- und Produktionsräumen ist heute die Medienfabrik Gütersloh ansässig. Die Werbeagentur bietet vielfältige Marketing- und Kommunikationsdienstleistungen an. So entstehen in der ehemaligen Nudelfabrik heute bei-

spielsweise Drucksachen wie die Zeitschrift *eve*, das Kundenmagazin des Naturkostfachhandels, die Zeitschrift *Extratour*, das Mitglieder-magazin des Deutschen Jugendherbergswerks, oder Werbekampagnen für die Deutsche Post oder Bertelsmann. Emsige Medienluft kombiniert mit entspannt-mediterraner Küche können Besucher im Restaurant *Medium* im Erdgeschoss des Gebäudes genießen.

Briefkopf der Stärke- und Nudelfabrik Niemöller von 1901
Foto: Stadtarchiv Gütersloh



Wasser auf acht Stockwerken

GÜTERSLOH

Wasserturm Gütersloh
Friedrichstraße
33330 Gütersloh
info@musikschule-
guetersloh.de

Öffnungszeiten
nach Absprache
mit der Musikschule

ÖPNV
Haltestelle Stadthalle
(Bus)

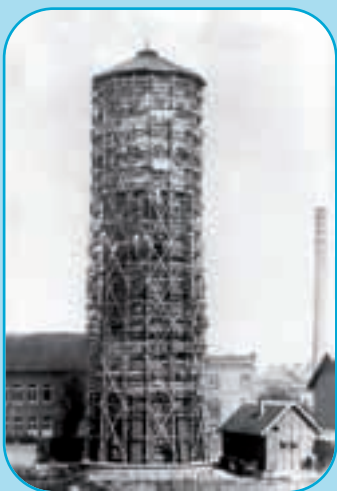
Der Wasserturm an der Friedrichstraße in Gütersloh wurde 1888 nach Entwürfen des Architekten Adolf Schlüpmann erbaut. Er ist nach jenem in Rheda-Wiedenbrück der zweitälteste Wasserturm des Kreises. Wassertürme sind überall dort notwendig, wo Wasser aus Brunnen gefördert wird oder die Quelle an einem nahe gelegenen Hang oder Berg nicht oberhalb der Bebauung des Ortes liegt. Um einen ausreichenden Wasserdruck in den Hausleitungen zu erhalten, muss das Wasser aus einer gewissen Höhe in die Leitungen fließen. Dieser sogenannte „bürgerliche Versorgungsdruck“ wird vielfach dadurch erzeugt, dass das Wasser in den Wasserbehälter eines Wasserturmes gepumpt wird, um von hier in die Haushalte zu laufen. Gütersloh erhielt 1887 für eine Stadt der damaligen Größe schon sehr früh eine kommunale Wasserversorgung, in deren zweitem Bauabschnitt der Turm 1887/88 an der Friedrichstraße entstand. Das Gebäude ist auf einem



Wasserturm Gütersloh, Foto: LWL-Industriemuseum

kreisförmigen Grundriss erbaut und zeigt unterschiedliche Stockwerkgestaltungen. Die unteren drei Etagen werden aus dicken Strebepfeilern mit dazwischenliegenden Ziegelfeldern gebildet, die mittleren drei Stockwerke sind verputzt und durch Sandsteinprofile horizontal gegliedert. Die beiden oberen Stockwerke verfügen über eine dunkle Plattenverkleidung und runde sowie eckige Fenster.

In der Wand über dem Eingang ist ein Wappen der Stadt Gütersloh mit dem Datum der Erbauung eingelassen. Die untere Etage wird heute von der Musikschule für den Kreis Gütersloh e. V. für den Unterricht, als Probenraum und für Konzerte genutzt. Neben diesem Wasserturm ist auch der von der Eisenbahnverwaltung ungefähr im Jahr 1925 errichtete Wasserturm auf dem heutigen Miele-Gelände in die Denkmalliste aufgenommen worden, da die Bauweise komplett aus Stahlbeton einzigartig für Westfalen ist.



Ansicht des Wasserturms von 1910
Foto: Stadtarchiv Gütersloh

Weberei Greve & Güth – Bürgerzentrum „Die Weberei“

Beeindruckendes Industrieensemble von der
Gründerzeit bis 1927

GÜTERSLOH

**Weberei Greve & Güth
Bürgerzentrum „Die Weberei“
Bogenstraße 1 – 8
33332 Gütersloh
Tel. (05241) 234780
www.die-weberei.de**

Öffnungszeiten

Besichtigung des Geländes
ganzjährig möglich;
Gebäude zu den
Veranstaltungen geöffnet

ÖPNV

Hauptbahnhof Gütersloh

1874 gründeten Wilhelm Greve und Fritz Güth in Gütersloh die erste mechanische Weberei der Stadt. Aus dieser Bauzeit stammen das Kesselhaus, das Maschinenhaus, das Stückwarenlager und die Websäle. Damals arbeiteten hier 13 Arbeiter an 20 Webstühlen, die durch eine Dampfmaschine angetrieben wurden. Im Jahr 1892 wurde die Produktion um eine Näherei erweitert. Der erhaltene Websaal IV und das Kontorgebäude wurden 1901 errichtet. Weitere Anbauten entstanden in den Jahren 1912 bis 1927. Ab 1925 nahm die Weberei Greve & Güth die Produktion von Frottiergewebe auf. Bis 1939 stieg die Zahl der Beschäftigten auf 447 Personen an, die zeitweise an 400 Webstühlen arbeiteten. Im Zuge der Textilkrise kamen Produktion und Verkauf 1975 schließlich zum Erliegen. Die aus rotem Vollziegelmauerwerk erbaute Fassade der Weberei Greve & Güth zeigt mit Verzierungen aus gelben Backsteinen ein typisches Bild einer Fabrik der



Das ehemalige Firmengebäude, Foto: LWL-Industriemuseum

Gründerzeit. Allerdings sind nur noch die Außenmauern originaler Bestand: Bomben vernichteten im Zweiten Weltkrieg nahezu 80 Prozent des Gebäudeinneren. Das fast komplett erhaltene Ensemble der Fabrikgebäude ist dennoch ein bedeutendes Industriedenkmal der Stadt Gütersloh. Dessen ungeachtet beschloss die Stadt Gütersloh 1979 deren Abriss. Zur Rettung der Fabrik gründete sich ein Aktionskomitee, aus dem der Verein Alte Weberei e. V. hervorging. Dieser erstellte ein Konzept für die Nutzung als soziokulturelles Zentrum, in

dem sich heute der Schwerpunkt für die teilweise städtisch finanzierte Jugendarbeit und Konzerträume für Musik aller Stilrichtungen befinden. Verschiedene Vereine bieten Weiterbildungsmöglichkeiten an und ein Restaurant im Kontorgebäude ist ganzjährig ab 18 Uhr geöffnet.

Briefkopf der Weberei
Greve & Güth, ca. 1890
Foto: Stadtarchiv Gütersloh



Schwere Fässer im zweiten Stock

HALLE**Stadtarchiv Halle (Westf.)****Brennerei Kisker****Kiskerstraße 2****33790 Halle (Westf.)****Tel. (05201) 183254****stadtarchiv.halle@gt-net.de****Öffnungszeiten**

Ehemalige Destille

(Stadtarchiv)

Mo u. Mi 15 - 18 Uhr
und zu Öffnungszeiten
der Stadtbücherei**ÖPNV**Haltestelle Alter Markt
(Bus)

Das historische Ensemble der Brennerei Kisker gruppiert sich um das erste, 1712 errichtete Fachwerkhaus, in dem sich das Kontor und die Wohnräume der Familie befanden. Die weit verzweigte Familie Kisker gehörte zu den wirtschaftlich und politisch bedeutsamen Familien der Region, auf deren Initiative zahlreiche Unternehmensgründungen und soziale Einrichtungen zurückgehen. Die Firma handelte seit Anfang des 19. Jahrhunderts mit Leinen und westfälischen Spirituosen, betrieb aber auch eine Zigarrenfabrik und eine Mineralwasserabfüllanlage. Im Zentrum der Unternehmenstätigkeit stand jedoch bald die Brennerei. In der zu Beginn des 19. Jahrhunderts errichteten Destille kann heute noch eine originale Destillierblase besichtigt werden. Im Dachgeschoss befindet sich ein Lastenaufzugsrad, das durch Menschenkraft angetrieben wurde. Die Lagerarbeiter stellten sich in das Rad und versetzten es durch Tritte in Bewegung. Um auch im ersten



Die Anlage der Brennerei Kisker, Foto: LWL-Industriemuseum

und zweiten Geschoss schwere Fässer lagern zu können, sind die Deckenbalken durch außen liegende Eisenträger verstärkt worden. Am Giebel der Destille sieht man von der Kiskerstraße aus vier Ladeluken und einen Hebekran. Gegenüber der Destille befindet sich ein kleineres, verputztes Gebäude, dessen Name „Schinkenhaus“ darauf verweist, dass die Firma zeitweise auch im Lebensmittelhandel tätig war. Die 1878 errichtete Remise ist ein typisches Werkstatt- und Lagergebäude mit großen zweiflügeligen Toreinfahrten. Die Firma unterhielt dort

einen umfangreichen Wagenpark. Alle Gebäude des Ensembles werden heute öffentlich genutzt: Im ehemaligen Kontorgebäude befindet sich die Volkshochschule der Stadt Halle, in der Remise ein Jugend- und Begegnungszentrum und in der Destille die Stadtbücherei und das Stadtarchiv.

Blick in den Hofraum, um 1881
Foto: Stadtarchiv Halle



Strom für die Region Minden-Ravensberg

HERFORD

E.ON Westfalen Weser
Hauptverwaltung
Bielefelder Straße 3
32052 Herford
Tel. (0180) 1885511

Öffnungszeiten
Mo - Fr 9 - 13 Uhr
Di u. Do 14 - 17 Uhr

ÖPNV
Bahnhof Herford

Die Geschichte der Elektrizitätswerk Minden-Ravensberg GmbH (EMR) begann 1907. Der Landrat des Kreises Herford, Franz von Borries, machte sich für eine regionale Überlandleitung stark, die von einem Großkraftwerk mit Strom gespeist werden sollte. Bis dahin versorgten sich viele Industrieunternehmen, Mühlen oder Handwerksbetriebe mit eigenen kleinen Kraftstationen. Auch die Stadt Herford hatte ein kleines Wasserkraftwerk an der Bowerre (Schulwall) gebaut. Dieses versorgte aber nur einige umliegende Straßen. Schließlich kam es 1909 zur Gründung der Elektrizitätswerk Minden-Ravensberg GmbH. Beteiligt waren die Provinz Westfalen, der Freistaat Schaumburg-Lippe, verschiedene Städte und viele Landgemeinden der Kreise Herford und Minden. Erster Direktor wurde Willy Hoffmann, der zuvor bei der AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin) beschäftigt war. Das für die Stromerzeugung notwendige Kraft-



Hauptgebäude, 1959, Foto: LWL-Industriemuseum

werk ging 1910 in Kirchlengern ans Netz. Hier hatte sich ein hochwasser-sicheres Gelände mit direktem Bahnanschluss für die Kohleversorgung gefunden. Mit seinen Überlandleitungen versorgte das Kraftwerk nicht nur industrielle Großverbraucher in Bielefeld und Herford, sondern auch die Bahnhöfe Herford, Bünde, Löhne und Bad Oeynhausen. Zudem warb die EMR stark um Kunden auf dem Land: Die Landwirte sollten den Strom für Beleuchtung und Maschinenbetrieb einsetzen. In Herford errichtete die EMR 1927 ein neues Verwaltungsge-

bäude nach dem Entwurf des Architekten Prof. Kanold aus Hannover, der schon das Herforder Rathaus geplant hatte. Im 1995 eröffneten Energie-Forum-Innovation in Bad Oeynhausen, das von dem Architekten Frank O. Gehry entworfen wurde, wird in Ausstellungen zum Thema Energie informiert.

Kraftwerk Kirchlengern, 1953
Foto: E.ON Westfalen Weser



34 Herforder Bügel

Wäsche und Oberbekleidung aus Herford für Angestellte und Bürgertum

HERFORD

Herforder Bügel
Luisenstraße 1
32025 Herford

Öffnungszeiten
zu den Geschäftszeiten

ÖPNV
Bahnhof Herford

Nordöstlich des Herforder Bahnhofs entstand in den 1880er-Jahren ein neues Industriegebiet, der sogenannte „Bügel“, ein Gelände am Zusammenfluss von Aa und Werre im Bereich zwischen Luisen- und Kurfürstenstraße. Hier siedelten sich Unternehmen der Wäsche- und Bekleidungsindustrie an, die vielfach aus traditionellen Leinhandlungen hervorgegangen waren. Bedingt durch die Industrialisierung wuchs der Bedarf an Arbeitskleidung, z. B. für die zahlreichen neuen Büroangestellten. Bürgerliche Familien begannen, industriell gefertigte Ware als Braut- und Aussteuerwäsche zu kaufen. Die erste Konfektionsfabrik, die 1884 an der Schillerstraße 9 errichtet wurde, gehörte 1910 die Firma Kleiderfabrik A. Ruben in die Luisenstraße 1 - 3. Das mittelständische Unternehmen produzierte Herrenoberbekleidung und beschäftigte 1925 neben 80 angestellten Arbeitern noch 190 Heimarbeiterinnen. Von den Nationalsozialisten 1938 „arisiert“



Ehemalige Kleiderfabrik Ruben, Foto: LWL-Industriemuseum

ging das Unternehmen in den 1950er-Jahren in Konkurs.

An der Rückseite des heute von einem Möbelgroßhandel genutzten Gebäudes ist noch der Firmenname „A. Ruben“ zu sehen. Mit der Wäschefabrik J. Elsbach & Co. siedelte sich 1887 ein weiteres Konfektionsunternehmen am Bügel in der Schillerstraße 17 an. Elsbach produzierte u. a. Damenwäsche und Herrenhemden. In ihrer Blütezeit fertigten die Näherinnen täglich bis zu 1 500 Dutzend Hemdenkragen. 1913 waren hier 850 Arbeiterinnen und Arbeiter, 160 Ange-

stellte und 4 500 Heimarbeiterinnen beschäftigt. 1911 bezeichnete eine Fachzeitschrift das Unternehmen als die größte Damenwäschefabrik auf dem Kontinent. In der Zeit des Nationalsozialismus wurde die jüdische Firma Elsbach „arisiert“. In dem sanierten Gebäude befinden sich heute Büros und eine Gastronomie.

Ehemalige Wäschefabrik Elsbach
Foto: LWL-Industriemuseum



Gustav Kopka -
Vater der Herforder Möbelindustrie

HERFORD

Möbelfabrik Kopka
Linnenbauerplatz 6
32025 Herford

Tel. (05221) 1898044

Fax (05221) 1898048

bibliothek@herford.de

www.bibliothek.herford.de

Öffnungszeiten

Di - Fr 11 - 18 Uhr

Sa 10 - 13 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Alter Markt (Bus)

1895/96 ließ der Möbelfabrikant Gustav Kopka auf dem hinteren Teil seines Grundstücks Hämelinger Straße 6 ein Fabrikgebäude errichten. Der Herforder Architekt Gustav König, von dem auch die Herforder Motorenfabrik König stammt, entwarf das schlichte viergeschossige Backsteingebäude, das wegen der gestiegenen Möbelnachfrage Ende des 19. Jahrhunderts notwendig geworden war. In den alten, straßenseitig gelegenen Gebäuden desselben Grundstücks hatte Kopka bereits im Jahre 1861 eine Holzhandlung gegründet, um bald darauf auch die eigene Fertigung von Möbeln aufzunehmen. Anschließend errichtete er erste Produktionsgebäude und ein Dampfkesselhaus. Nach der Jahrhundertwende wurde die gesamte Produktion in eine große, dem Arbeitsablauf optimal entsprechende neue Fabrik an der Bündler Straße verlegt. Gustav Kopka hatte durch seine Firma den Grundstein für die Herforder Möbelindustrie gelegt. Zahlreiche seiner



Ehemaliges Firmengebäude der Fa. Kopka, Foto: LWL-Industriemuseum

Mitarbeiter gründeten eigene Unternehmen. Bis 1910 war die Anzahl der Möbelfirmen auf 28 angestiegen. Die Möbelproduktion lag damit in der Herforder Branchenstatistik an zweiter Stelle hinter der Bekleidungs- und Wäscheindustrie. Anfang der 1930er-Jahre ging die Möbelfabrik Kopka in Konkurs. 1973 erwarb die Stadt das Gebäude von 1896. Zwischen 1979 und 1981 erfolgte dann der Umbau zur Stadtbücherei. Besucher können heute in dem Haus noch einen Eindruck von den Produktionssälen gewinnen. Die preußischen Kappen-

decken und die Außenmauern mit den vielen Eisenfenstern zeigen deutlich die frühere Nutzung. Daran und an den ehemaligen Besitzer erinnert heute noch der Giebelschmuck an der Seite des Linnenbauerplatzes. Ein aufgeputztes Schild trägt die Inschrift „Gustav Kopka“, Zirkel und Dreieck symbolisieren den Beruf des Schreinermeisters.

Firmeninschrift auf dem Giebel der ehemaligen Fabrik
Foto: LWL-Industriemuseum



Holzbearbeitungsmaschinen
für die Möbelindustrie

HERFORD

Meyer & Schwabedissen
Diebrocker Straße 1 - 3
32051 Herford

Öffnungszeiten

nur Außenbesichtigung möglich

ÖPNV

Bahnhof Herford

1872 gründeten der Schlossermeister Johann Friedrich Meyer und sein ehemaliger Lehrling Wilhelm Schwabedissen direkt an der Bahnlinie Köln-Minden eine Maschinenfabrik. In den ersten Jahren stellten Meyer und Schwabedissen Maschinen für Industrie, Handwerk und Landwirtschaft her. Mit dem Aufschwung der Möbelindustrie in Ostwestfalen spezialisierte sich das Unternehmen auf Holz bearbeitende Maschinen. Waren es zuerst Sägewerksmaschinen, baute die Maschinenfabrik zunehmend mehr Tischlereimaschinen wie Hobel- und Fräsmaschinen. Im Laufe der Jahre spezialisierte sich das Unternehmen auf Formatsägen und Plattenaufteilsägen. 1929 entwickelten die Architekten Bauer und Fröhlich das heutige, auf die Bahntrasse ausgerichtete und auf das fünfeckige Gelände zwischen Bahngleisen, Diebrocker- und Schlosserstraße zugeschnittene Gebäude. Es bot ausreichend Platz für die Produktion der nun in Serienfertigung



Fabrikgebäude der ehemaligen Maschinenfabrik, Foto: LWL-Industriemuseum

hergestellten Maschinen. Der schlichte Baukörper der Fabrikationshalle, der besonders gut von der Bahnseite aus zu sehen ist, wird gegliedert durch hohe, über alle Etagen reichende Fensterbänder. An der südöstlichen Ecke überragt ein schon in den frühen 1920er-Jahren entstandener, nun in das Gebäude einbezogener Treppenturm die Produktionshalle um ein Geschoss. Die nordöstliche Ecke des Gebäudes ist abgerundet und zeigt auf einer über die gesamte Höhe reichenden Werbefläche die Inschrift „Schwabedissen Holzbearbei-

tungsmaschinen F. Meyer & Schwabedissen Herford i. W. seit 1872“. Die Firma arbeitet heute in modernen Produktionsräumen am Schnatweg. Das ehemalige Firmengebäude und die Inschrift aus der Bauzeit stehen unter Denkmalschutz. Heute befindet sich hier ein Gewerbezentrum.

Blick in die Maschinenhalle von Werk 1, um 1969
Foto: Stadtarchiv Herford



Motorveteranen-Sport-Club Herford

Der „Herford-Diesel“ in Aktion

HERFORD

**Motorveteranen-Sport-Club
Herford**
Waldfriedenstraße 58
32051 Herford
Tel. (05221) 855277
www.mscherford.de

Öffnungszeiten

jeden 1. So im Monat
10 - 14 Uhr
sowie nach Vereinbarung

ÖPNV

Haltestelle Waldfriedenstraße
(Bus)

Bis in die 1970er-Jahre hinein besaß die Fahrrad- und Motorindustrie in Ostwestfalen überregionale Bedeutung. Vor dem Ersten Weltkrieg belegte die Region mit etwa 100 000 jährlich ausgelieferten Fahrrädern den dritten Platz bezogen auf die gesamte Fahrradproduktion im Deutschen Reich. 1997 gründeten Oldtimerfreunde in Herford den Motorveteranen-Sport-Club (MSCH). Sie haben es sich zur Aufgabe gemacht, historische Fahrzeuge als technische Kulturdenkmäler zu erhalten und interessierten Besuchern deren Geschichte, speziell in Ostwestfalen, näher zu bringen. Gezeigt werden Motorräder und Fahrräder überwiegend aus den 1950er- und 1960er-Jahren der Bielefelder Firmen Rabeneick, Rixe, Dürkopp, Miele, Boge, der Anker-Werke und der Göricke-Fahrradwerke. Alle Exponate sind im Besitz von Mitgliedern und wurden liebevoll restauriert. Neuestes Ausstellungsstück ist ein alter Dieselmotor der Herforder Motorenfabrik, der



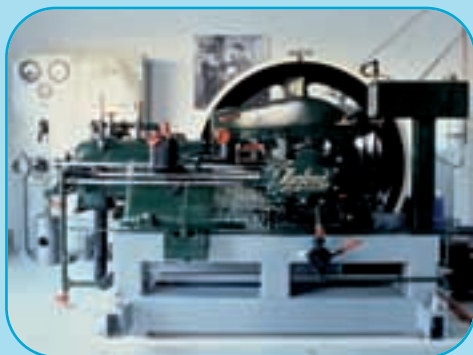
Firmengebäude der Motorenfabrik König, Foto: LWL-Industriemuseum

bis vor wenigen Jahren seinen Dienst in der Helpuper Mühle versah. Gustav König gründete 1905 die Herforder Motorenfabrik in der Enger Straße. Er stellte vor allem langsam laufende Motoren mit liegenden oder stehenden Zylindern her, die mit Diesel, aber auch mit Leuchtgas, Rüböl oder Teeröl betrieben werden konnten. Die vielfältig einsetzbaren „Herford-Diesel“ waren besonders für mittelständische Betriebe geeignet. Die Motorenfabrik, die in den 1960er-Jahren 300 Mitarbeiter in drei Schichten beschäftigte, existierte bis 1985. Die Ausstellungs-

räume des Motorveteranen-Sport-Clubs befinden sich in einer zu diesem Zweck hergerichteten Baracke auf einem ehemaligen Militärgelände. Die Mitglieder veranstalten regelmäßig Ausfahrten mit historischen Fahrzeugen und Tauschbörsen für Ersatzteile.

Herford-Diesel-Motor

Foto: LWL-Industriemuseum



Weinberg -

Ein Stück süße Vergangenheit Herfords

HERFORD

Schokoladenfabrik Weinberg
Volksbank Herford
Werrestraße 67
32049 Herford

Öffnungszeiten

zu den Geschäftszeiten
der Volksbank

ÖPNV

Haltestelle Werrestraße (Bus)

Emanuel Weinberg gründete 1872 in Herford eine Bonbonkocherei. Nach seinem Tod übernahmen seine Söhne das Unternehmen. 1905 beschäftigte es bereits 120 Mitarbeiter. Nachdem die erste Produktionsstätte Weinbergs in der Höckerstraße keine Erweiterung mehr zuließ, errichtete Emanuels Sohn Julius Weinberg 1911/12 an der Werrestraße ein neues großes Werk nach den Entwürfen des Herforder Architekten Paul Münter. Die Jugendstil-Fassade ist durch rote Backsteinlisenen gegliedert, die Putzflächen dazwischen sind cremefarben gestrichen. Rechts und links wird die Fassade von zwei Treppentürmen begrenzt, die heute wieder die Hauben in den Formen des Jugendstils zeigen. Die innenliegende Treppe lässt sich durch stufenartig versetzte Fenster an der Außenseite erahnen. Bis 1922 expandierte das Unternehmen mit der Herstellung von Bonbons, Pralinen, Kakaopulver und Cremeschokolade. Weinberg errichtete Zweigwerke in



Firmengebäude der Schokoladenfabrik Weinberg, Foto: LWL-Industriemuseum

Hamburg und Danzig. Die Firma beschäftigte bereits über 1 500 Arbeiter. In den Werken Herford und Hamburg wurden täglich insgesamt rund 100 000 Tafeln Schokolade hergestellt. 1926 zwangen Inflation und Währungsumstellung die Firma in den Konkurs. Zwischen 1890 und 1914 bestanden in Herford rund 20 Süßwarenfirmen gleichzeitig, manche - wie die Firma Weinberg - mit überregionaler Bedeutung. In den 1920er- und 1930er-Jahren war Herford einer der wichtigsten Produktionsstandorte für Süßwaren in Deutschland. Der Nieder-

gang begann Ende der 1960er-Jahre, als von den zunächst noch 16 Firmen die meisten den verschärften Wettbewerbsbedingungen nicht mehr gewachsen waren. Heute gibt es nur noch zwei Unternehmen der Branche in Herford. In dem ehemaligen Firmengebäude befindet sich heute eine Filiale der Volksbank.

Bonbonkocherei der Schokoladenfabrik Weinberg, 1922
Foto: Stadtarchiv Herford



HIDDENHAUSEN

**Erlebnis-Museum des
Holzhandwerks Hiddenhausen**
Maschstraße 16
32120 Hiddenhausen
Tel. (05223) 84882
[info@holzhandwerksmuseum-
hiddenhausen.de](mailto:info@holzhandwerksmuseum-hiddenhausen.de)
[www.holzhandwerksmuseum-
hiddenhausen.de](http://www.holzhandwerksmuseum-
hiddenhausen.de)

Öffnungszeiten
So 14 - 17 Uhr

ÖPNV
Haltestelle Wortmann (Bus)

In zwei Fachwerkscheunen, die zu der kleinen barocken Anlage des Guts Hiddenhausen der Familie Consbruch gehören, ist seit 1998 das Holzhandwerksmuseum untergebracht. Zahlreiche einzelne Objekte wie Sägen, Bohrer, Drechselbänke, Zirkel, Hobel und viele weitere Werkzeuge und Maschinen für die Holzbearbeitung verweisen auf die handwerklichen Wurzeln der bedeutenden regionalen Möbelproduktion in Herford und den umliegenden Städten und Gemeinden. Im Mittelpunkt der Ausstellung steht eine komplett eingerichtete Tischlerwerkstatt aus den 1950er-Jahren; im Außenbereich ist eine Sägeanlage zu sehen. Mit vielen Mitmachaktionen, regelmäßigen Führungen und Museumsfesten bietet das Museum Erwachsenen und vor allem Kindern die Gelegenheit, selbst aktiv zu werden. Die Erinnerung an die traditionellen handwerklichen Techniken des Tischlerns, Schreinerns, Drechselns und Sägens hat im Kreis Herford eine besondere



Ausstellungsscheune im Gut Hiddenhausen, Foto: LWL-Industriemuseum

Bedeutung. Denn bis heute spielt die Holzbearbeitung für die regionale Wirtschaft eine zentrale Rolle. International renommierte Küchenhersteller, wie z. B. die im benachbarten Herford ansässige Firma Poggenpohl, verweisen stets darauf, dass sie als einfache Tischlerwerkstätten angefangen haben. Die Firma die bereits 1892 gegründet wurde, zählt heute zu den bekanntesten und exklusivsten Küchenherstellern weltweit. Ein weiteres Beispiel für die Entwicklung der regionalen Möbelindustrie aus handwerklichen Anfängen ist die Firma

Häcker aus Bünde. Das als Bautischlerei 1938 gegründete Unternehmen begann erst 1972 mit der industriellen Fertigung der heute weltweit vertriebenen Luxusküchen. Handwerk als Grundlage der industriellen Entwicklung: ein Thema des Holzhandwerksmuseums Hiddenhausen.

Ausstellungsinszenierung,
Foto: Holzhandwerksmuseum



41 Brennerei Meyer

Der originale Brennereigeruch
kommt aus der Flasche

HILLE

Brennerei Meyer
Mindener Straße 74
32479 Hille

info@altebrennereihille.de
www.altebrennereihille.de

Öffnungszeiten

Mai - September
jeden 2. So im Monat
13.30 - 18 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Apotheke (Bus)

In Hille war bereits 1721 begonnen worden, aus überschüssigem Roggen und Weizen Kornbranntwein herzustellen. Im 19. Jahrhundert betrieb eine Vielzahl lokaler Brennereien die Kornbrennerei als Nebengewerbe. Die Firma Christian Meyer produzierte von 1895 bis 1990 in Hille ihren Korn. Dann wurden die Brennrechte für die Hausmarken „Hiller Bastkorn“ und „Alter Moorbrand“ verkauft. Das Brennereigebäude als Zeugnis einer bedeutenden Industrie im ländlichen Raum steht seit 1995 unter Denkmalschutz. Hier können zahlreiche für die Brennereigeschichte typische technische Einrichtungen am Originalstandort besichtigt werden. Eine Dampfmaschine aus dem Jahr 1895 ist ebenso an ihrem ursprünglichen Standort erhalten wie die Kessel, die Wacholderspritblase, Gärbottiche, Armaturen und zahlreiche Leitungen, die sich durch das ganze dreigeschossige Gebäude ziehen. Herausragendes Merkmal des Gebäudekomplexes ist der



Brennereigebäude, Foto: LWL-Industriemuseum

viereckige hohe Schornstein, der als industriearchitektonische Seltenheit gilt. Eine weitere Besonderheit: Auf dem Schornstein befindet sich ein Storchennest, das regelmäßig von einem Storchennest, das regelmäßig von einem Storchennest, besetzt wird. Vom Gebäudekomplex der Brennerei sind das Brenngebäude und das Kesselhaus erhalten geblieben. In der Nachbarschaft der Brennerei stehen das alte Gasthaus Meyers Krug und die Villa des Brennereibesitzers Meyer ebenfalls unter Denkmalschutz. Produktionsgebäude, Villa und Gastwirtschaft bilden ein histo-

risch repräsentatives funktionales Ensemble. Auf dem Getreideboden der Brennerei befindet sich ein Heimatmuseum, das eine Sammlung von haus- und landwirtschaftlichen Arbeitsgeräten aus früheren Zeiten be-reithält. Um sich mit dem historischen Geruch der Brennerei vertraut zu machen, können die Besucher zu einer Flasche mit konzentriertem „Brennereiparfum“ greifen.

Inneneinrichtung der Brennerei
Foto: LWL-Industriemuseum



LAGE

**LWL-Industriemuseum
Ziegeleimuseum Lage
Sprikernheide 77
32791 Lage
Tel. (05232) 94900
ziegelei-lage@lwl.org
www.lwl-industriemuseum.de**

Öffnungszeiten
Di - So 10 - 18 Uhr

ÖPNV
Bahnhof Bad Salzuflen-Sylbach

Die Ziegelindustrie schuf wie kaum ein anderer Industriezweig die Voraussetzung für das rasche Wachstum der Städte im 19. Jahrhundert. Ohne den Baustoff Ziegel wäre die Industrialisierung Deutschlands nicht denkbar gewesen. Lange Zeit garantierten die Ziegeleibetriebe vielen Männern ein sicheres Einkommen durch harte Arbeit. In vielen Ziegeleien Norddeutschlands, Brandenburgs und des Ruhrgebiets waren von März bis Ende Oktober bis zu 14 000 lippische Ziegler als Wanderarbeiter beschäftigt. In der 1909 gegründeten Ziegelei Beermann in Lage stellten die Arbeiter die Ziegel zunächst noch in Handarbeit her, die dann in einem modernen Hoffmann'schen Ringofen gebrannt wurden. 1922 erfolgte die Umstellung auf Maschinenproduktion. Eine Dampfmaschine trieb damals den Kollergang und eine Strangpresse an. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg mechanisierte Gustav Beermann Lehmabbau und Zie-



Ehemalige Ziegelei Beermann, Foto: LWL-Industriemuseum

geltransport. Ein Dieselmotor ersetzte die Dampfmaschine und Diesellokomotiven die Pferde für den Lehmtransport. Der harte Konkurrenzkampf und die zur Neige gehenden Lehmvorkommen führten im Jahre 1979 zur Einstellung der Produktion. Die vollständig restaurierte ehemalige Ziegelei Beermann und ein Ausstellungsneubau beherbergen heute das LWL-Industriemuseum Ziegeleimuseum Lage. Es vermittelt die Sozialgeschichte der lippischen Ziegler und die Geschichte der Ziegelherstellung. Zu regelmäßig angekündigten

Terminen nimmt die Ziegelei wieder den Betrieb auf. Die Feldbahn fährt Kinder und Erwachsene jeden ersten Sonntag im Monat um das Gelände der Ziegelei. An allen Stationen können Kinder immer wieder selbst aktiv werden und z. B. auch einen eigenen Ziegel herstellen.

Die letzte Lore der Ziegelkampagne 1949
Foto: LWL-Industriemuseum



43 Technikum Lage

Wo Ziegler zu Meistern und
Lipper zu Ingenieuren wurden

LAGE

Technikum Lage
Volkshochschule Lippe-West
Lange Straße 124
32791 Lage
Tel. (05232) 95500
vhs@vhs-lw.de
www.vhs-lw.de

Öffnungszeiten

Mo - Fr 9 - 12 Uhr
Mo - Mi 14 - 16 Uhr
So 15 - 17 Uhr
(außer in den Schulferien)

ÖPNV

Haltestelle Friedrichstraße (Bus)

Die Mechanisierung der Ziegelherstellung erforderte Anfang des 19. Jahrhunderts eine bessere Ausbildung der lippischen Ziegler. Zu der 1897 in Lemgo eröffneten Zieglerschule kam 1906 in Lage eine weitere hinzu. Sie ging 1911 in das von dem Ingenieur Wilhelm Quest gegründete private Lippische Polytechnische Institut in der Langen Straße 117 über. Nach den Entwürfen der Architekten Richts aus Lage entstand in den Jahren 1924 bis 1926 ein neues Hauptgebäude im für die Zeit typischen neoklassizistischen Stil. Im Technikum konnten die Ziegler im Winter, nach Ende der Ziegelkampagne, Meisterkurse besuchen. Gleichzeitig bot die Schule Brenner- und Sprengkurse sowie Kesselwärterlehrgänge an. Daneben bildete sie Ingenieure in den Bereichen Elektrotechnik, Maschinenbau, Bauingenieurwesen, Tonindustrie und Architektur aus. Seine wirtschaftlich stärkste Zeit erlebte das Technikum in den 1930er-Jahren. Die damals 700 bis 800



Technikum Lage, Foto: LWL-Industriemuseum

Schüler und Studenten kamen nicht nur aus Lippe, sondern z. B. auch aus den Niederlanden. Während des NS-Regimes baute das Nationalsozialistische Flieger-Korps (NSFK) am Technikum Flugzeugmodelle. Ab 1943 arbeiteten hier Ingenieure der Firma Focke-Wulf-Flugzeugbau aus Bremen an der Entwicklung von Flugzeugteilen aus Kunststoff für die Kriegsproduktion. Für die Flugzeugindustrie bildete die Schule 150 technische Zeichnerinnen aus. Mit Gründung der Fachhochschule Lippe endete 1970 der Unterricht am Technikum. Nach

Umbau und Renovierung 1994/95 beherbergt das Gebäude heute die Musikschule und die Volkshochschule Lippe-West. Im Innern sind keine Einbauten aus der Zeit der Ingenieurschule erhalten. Ein Falblatt informiert über ihre Geschichte. Im LWL-Industriemuseum Ziegeleimuseum Lage dokumentiert eine Ausstellung die Bedeutung der Schule für die Ausbildung der Ziegler.

Materialprüflabor, um 1930
Foto: LWL-Industriemuseum



44 Zuckerfabrik Lage

Zuckerrüben mit Gleisanschluss

LAGE

**Pfeifer & Langen
GmbH & Co. KG
Werk Lage
Heidensche Straße 70
32791 Lage
Tel. (05232) 6020
lage@pfeifer-langen.com
www.pfeifer-langen.de**

Öffnungszeiten

Führungen während der Kampagne
nach Anmeldung
(Oktober - Dezember)

ÖPNV

Bahnhof Lage

Der Chemiker Andreas Sigismund Marggraf entdeckte 1747 den hohen Zuckergehalt der Zuckerrübe. 1801 wurde in Schlesien der erste Rübenzucker der Welt hergestellt. Die Kontinentalsperre Napoleons von 1806 war ein Anstoß dafür, dass in den folgenden Jahrzehnten die Zuckerproduktion aus Zuckerrüben deutlich zunahm. Die lippische Zuckerproduktion begann in den 1860er-Jahren in einer ersten Fabrik in Salzuflen, die sich aber nicht halten konnte, auch weil sich der Transport mit tiergezogenen Wagen als zu aufwendig erwies. Der Bau der Eisenbahnstrecke Herford-Detmold 1880 brachte den Durchbruch. Eine zweite Zuckerfabrik mit direktem Gleisanschluss wurde gebaut, diesmal in Lage. Die vereinfachte Anlieferung und die guten Ergebnisse des Zuckerrübenanbaus in den Provinzen Hannover, Sachsen und im Herzogtum Braunschweig versprachen auch für Lippe gute Gewinne. 1883 gründeten etwa 100 Landwirte



Firmengelände der Zuckerfabrik Lage, Foto: LWL-Industriemuseum

in Lage die Aktiengesellschaft Lippische Zuckerfabrik - eines der ältesten Unternehmen in Ostwestfalen-Lippe. Die Landwirte verpflichteten sich, zusammen etwa 415 Hektar Zuckerrüben anzupflanzen und mit Aktien in den Bau der Fabrik zu investieren. 1884 war die Zuckerfabrik nach einjähriger Bauzeit fertig. Zuckerrüben werden während einer kurzen Kampagnezeit ab Ende September zu Zucker verarbeitet. Daher wirkten an der Wende zum 20. Jahrhundert viele Wanderarbeiter, die im Sommer Ziegel herstellten, im Herbst in der Zuckerfa-

brik. Bis 1986 existierte die Lippe-Weser Zucker AG, danach übernahm die Firma Pfeifer & Langen aus Köln die Produktion. Deren Werk in Lage erzeugt von etwa 7 000 Hektar Anbaufläche jährlich 70 000 Tonnen Raffinade und Weißzucker. So bestimmen bis heute Rübentransporte das herbstliche Lagenser Stadtbild. Ein triftiger Grund, Lage auch als „Zuckerstadt“ zu bezeichnen.

Ansicht von 1925
Foto: Stadtarchiv Lage



Alles, was man für ein Bier braucht

LÜBBECKE

**Barre's Brauwelt GmbH /
Brauereimuseum in
Ostwestfalen**
Berliner Straße 121 - 123
32312 Lübbecke
Tel. (05741) 2304950
info@barres-brauwelt.de
www.barres-brauwelt.de

Öffnungszeiten
Di - Sa 12 - 22 Uhr
So 10 - 16 Uhr

ÖPNV
Haltestelle Papierfabrik (Bus)

Tief in die Berge des Wiehengebirges hinein reichen die ehemaligen Gär- und Lagerkeller der Brauerei Barre. Auf über 900 Quadratmetern Fläche wurde dort seit 1842 Bier gelagert. Für die verschiedenen Prozesse des Brauens und der Gärung boten die hohen Gewölbe ausreichend Platz. Bis Anfang der 1980er-Jahre konnte das Bier in den Kellern von Außentemperaturen unabhängig gleichmäßig kühl produziert und gelagert werden. Auf der anderen Seite der Straße befinden sich die riesigen Malzsilos, das Sudhaus und das Verwaltungsgebäude. Ausschlaggebend für die Gründung der Brauerei an diesem Standort war die Qualität des Quellwassers im Wiehengebirge. Der Firmengründer Ernst Johann Barre stammte aus der Familie eines Bündler Zigarrenfabrikanten und erlernte das Brauwesen in Bayern. Sein Nachfolger Louis Barre studierte Chemie in Halle. Er verwandte zunehmend wissenschaftliche Methoden in der Bierherstellung. So führte



Brauerei Barre, Foto: LWL-Industriemuseum

er als Erster in Norddeutschland eine Kältemaschine zur Kühlung während des Brauprozesses ein. Dadurch konnte erstmals ganzjährig Bier gebraut werden. Nachdem die alten Gär- und Lagerkeller in den 1980er-Jahren nicht mehr den Erfordernissen der modernen Brautechnik entsprachen, ließ die Firma Barre die Gewölbe zu einem Brauereimuseum umbauen. In jahrelanger Kleinarbeit legten ehemalige Mitarbeiter der Brauerei die Ziegel- und Kalksteingewölbe frei. Sie restaurierten die alten Maschinen und Werkzeuge, die im Laufe der 150-

jährigen Firmengeschichte gesammelt und aufbewahrt worden waren. Alle heute in den Gewölben des Museums zur Schau gestellten historischen Objekte stammen aus dem Bestand der Brauerei. Werkzeuge zur Fassherstellung, Gärbottiche, Fassspüleinrichtungen sowie die zahlreichen Bierflaschen erzählen die Geschichte des Brauwesens und der Brauerei Barre.

Fassreinigungsmaschine
Foto: LWL-Industriemuseum



MARSBERG

Kloster Bredelar
Sauerlandstraße 76
34431 Marsberg
Tel. (02992) 602213
info@kloster-bredelar.de
www.kloster-bredelar.de

Öffnungszeiten

Öffentliche Führung
jeden 1. Sonntag im Monat
um 14 Uhr

ÖPNV

Bahnhof Bredelar

Das Kloster Bredelar, in der Nähe von Marsberg und an einem Nebenfluss der Diemel gelegen, wurde 1170 als Nonnenkonvent durch den Erzbischof von Köln gegründet. 1196 erfolgte die Umwandlung in ein Mönchskloster der Zisterzienser, die dort bis zur Säkularisation 1804 lebten. Ökonomisch und kulturell erlebte die Klostergemeinschaft und mit ihr die angrenzenden Dörfer ein stetiges Auf und Ab von Niedergang und Blütezeiten. Im 13. Jahrhundert entstand im Skriptorium des Ordens eine wertvolle Handschrift, die heute als Bredelarer Bibel in der Universitäts- und Landesbibliothek Darmstadt aufbewahrt wird. 1787 brannten die gerade wieder instandgesetzten und als geschlossene Barockanlage konzipierten Klostergebäude ab. 1804 wurde das Kloster dann kurz nach dem Wiederaufbau geschlossen.

Ab 1826 betrieb der Unternehmer Theodor Ulrich eine Eisenhütte in den Klostergebäuden. Er installierte den



Westgabel der ehemaligen Abteikirche Benedikt Klauke, Foto: Stefan Didam

ersten Hochofen im Kirchenschiff und beschickte den Ofen direkt vom Berg aus mit dem in der Region geschürften Eisenerz. Der ehemalige Kirchenraum diente in den folgenden Jahrzehnten als Fabrikhalle zur Herstellung von Roheisen und Eisengusswaren, wie z. B. Öfen, Treppengeländern und Fensterrahmen. In den folgenden Jahrzehnten wechselte die Eisenhütte mehrfach die Besitzer. Diese errichteten zwei weitere Hochöfen und eine Gießhalle. Der direkte Bahnanschluss sicherte den Transport der Waren. 1931 wurde die Eisenprodukti-

on eingestellt. Verschiedene Kleinunternehmer nutzten das Gebäudeensemble weiterhin gewerblich. Reste einer Terrazzomahlanlage sind noch vom Innenhof aus zu sehen.

Seit Anfang 2000 setzt sich ein Förderverein für die Erhaltung der Anlage ein. Heute werden der ehemalige Kirchenraum und zwei Flügel der barocken Klosteranlage als Kultur- und Begegnungszentrum genutzt.

Kloster Bredelar vor dem Brand von 1884,
Foto: Verein für Ortsgeschichte und Heimatpflege e. V.



Geschichte auf Rädern

MELLE

Automuseum Melle
Pestelstraße 38 - 40
49324 Melle

Tel. (05422) 46838
tourist@stadt-melle.de
www.automuseummelle.de

Öffnungszeiten

Di - Sa 11 - 18 Uhr, So 10 - 18 Uhr

ÖPNV

Bahnhof Melle

Die denkmalgeschützten Hallen der ehemaligen Möbelfabrik Melchersmann bieten dem Automuseum Melle auf über 3 000 Quadratmetern die passenden Räumlichkeiten für die Präsentation alter Automobile. Das von 1870 bis 1912 gebaute imposante Gebäude im Stil der Gründerzeitarchitektur beherbergt heute zwischen 200 und 300 Fahrzeuge von den Anfängen des Automobils und dem Beginn der Motorisierung bis hin zu Exponaten jüngerer Datums.

1984 wurde das Museum in Ibbenbüren gegründet. Seit 1997 stellt es in Melle mit wechselnden Ausstellungen „Geschichte auf Rädern“ aus. Spätestens halbjährlich wechseln die außergewöhnlichen Automobile privater Leihgeber, die alle fahrbereit sind und regelmäßig vorgeführt werden. Das Motto hier lautet: „Technische Güter müssen regelmäßig benutzt werden, wenn man sie für die Zukunft erhalten will.“



Gründerzeitarchitektur der ehemaligen Möbelfabrik Melchersmann

Foto: Automuseum Melle

Auf zwei Etagen werden Fahrzeuge und ca. 30 Motorräder aus verschiedenen Jahrzehnten vorgestellt und Besucher erfahren etwas zu deren Historie. Von Dixi bis Veritas, ob Sportwagen, Straßenkreuzer, Prototypen und Pionier-Automobile, Fahrzeuge der Volksmotorisierung oder edle Prestige-Automobile: Dies sind nur einige nennenswerte Beispiele der ausgestellten Modelle. Nicht nur wichtige Beispiele aus der Technik- und Designgeschichte des Automobils werden im Museum im laufenden Wechsel gezeigt, sondern auch die

Auswirkungen dieser Erfindung auf das Leben der Menschen verdeutlicht.

Neben Clubtreffen und Ausfahrten im Umkreis des Museums wird jedes Jahr im Mai für Besucher und Autoliebhaber ein Oldtimertreffen für Dampfswagen organisiert, die Deutsche Dampf-Automobilfahrt „Dampf in Melle“. Jährlich im Juli findet mit dem Internationalen Schnauferl-Treffen und anschließenden Wanderfahrt eine weitere Veranstaltung des Museums statt.

Der Detroit Electric (1915 - 1930)

Foto: Automuseum Melle



Museums-Eisenbahn Minden e. V.

Körpergerechte Lattenholzbänke
in der dritten Klasse

MINDEN

**Museums-Eisenbahn
Minden e. V.**
Ringstraße 115
32427 Minden
[info@museumseisenbahn-
minden.de](mailto:info@museumseisenbahn-minden.de)
[www.museumseisenbahn-
minden.de](http://www.museumseisenbahn-
minden.de)

Öffnungszeiten

Fahrplan auf der Homepage.
Öffnungszeiten der Ausstellung
an Fahrtagen und auf Anfrage.

ÖPNV

Bahnhof Minden-Oberstadt

Der Verein Museums-Eisenbahn Minden führt seit 1977 Dampfzugfahrten in historischen Waggons auf zwei Strecken durch: von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille auf den Mindener Kreisbahnen (MKB) und zwischen Preußisch-Oldendorf und Bohmte auf der Strecke der heutigen Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO). Die Museums-Eisenbahn Minden erinnert eindrucksvoll an die Erschließung des ländlichen Raums durch Nebenbahnen im 19. und 20. Jahrhundert. Hier kann der heutige Fahrgast unmittelbar erfahren, wie die Dorfbevölkerung ehemals in die Kreisstadt reiste. In eigenen Fahrzeughalten in Minden und Preußisch-Oldendorf sammeln, restaurieren und warten die Vereinsmitglieder einen umfangreichen Fuhrpark. Ziel des Vereins ist es, in zwei charakteristischen Zügen mit Dampflokomotiven die Vielfalt der ehemals eingesetzten Waggontypen zu präsentieren. Der Preußische Nebenbahnzug hätte so auf vie-



Preußenzug im Fahrbetrieb, Foto: Museums-Eisenbahn-Minden e. V.

len Nebenstrecken der preußischen Staatsbahn am Ende der wilhelminischen Epoche fahren können. Die beiden Dampflokomotiven, welche die Wagen aus der Zeit zwischen 1890 und 1918 ziehen können, gehören zu den letzten Vertretern dieser Bauarten in Europa. Die Waggons der verschiedenen Wagenklassen sind in den Originalfarben lackiert: Die „Holzklasse“ bestand aus den grauen Waggons der vierten und den braunen der dritten Klasse. Während die vierte Klasse nur einfache Sitzgelegenheiten für Fahrgäste mit Traglasten bereithielt, bot die dritte immerhin körpergerecht

geformte Lattenholzbänke. Die grünen Waggons der zweiten „Polsterklasse“ waren auf Nebenbahnen die höchste Komfortstufe, denn hier wurden solche der ersten Klasse nicht eingesetzt. Ein Kleinbahnzug, wie er noch in den 1970er-Jahren benutzt wurde, ist ebenfalls im Einsatz und wird von einer Diesellok gezogen.

Eine kleine Dauerausstellung erzählt die Geschichte der Mindener Kreisbahnen und der Cöln-Mindener Eisenbahn.

Schienenbus-Garnitur in Rahden, ca. 1950
Foto: Museums-Eisenbahn Minden e. V.



Am Kanal, unter dem Kanal
und um den Kanal herum

MINDEN

**Informationszentrum
am Wasserstraßenkreuz
Minden**
Sympherstraße 12
32425 Minden
Tel. (0571) 64580
wsa-minden@wsv.bund.de
www.wsa-minden.de

Öffnungszeiten

April - Oktober
Mo - Sa 9 - 17 Uhr
So und an Feiertagen
9 - 18 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Parkhotel
(Bus)

Am Wasserstraßenkreuz Minden stoßen zwei wichtige und historisch bedeutende Wasserwege aufeinander: Hier kreuzt der von West nach Ost verlaufende Mittellandkanal auf einem Damm die Weser und ihr Hochwasserbett. Dazu sind zwei Kanalbrücken in den Damm eingelassen. Die erste Brücke wurde zwischen 1911 und 1914 erbaut. Um eine für moderne Güterschiffe ausreichende Wassertiefe vorzuhalten, entstand von 1993 bis 1998 eine zweite Kanalbrücke. Zu den technikhistorisch eindrucksvollsten Einrichtungen des Wasserstraßenkreuzes gehören die Schleusen, mit denen die Schiffe die unterschiedlich hohen Wasserstände von Kanal und Weser überwinden können. Im nordwestlichen Teil des Wasserstraßenkreuzes können Schiffe in der 1914 fertig gestellten Schachtschleuse einen Höhenunterschied von 13 Metern überwinden. Diese „Sparschleuse“ hat beiderseits der Schleusenkammer viergeschossige Wasserspeicher



Schachtschleuse Minden, Foto: LWL-Industriemuseum

(Sparbecken), die beim Schleusen nacheinander den größten Teil des Wassers aus der Schleusenkammer aufnehmen; nur etwa 35 Prozent des Wassers werden zur Weser abgelassen. Im südöstlichen Bereich des Wasserstraßenkreuzes verbinden zwei weitere zwischen 1911 und 1925 errichtete Schleusen Weser und Mittellandkanal. Im Informationszentrum erfährt der Besucher alles über das technikhistorische Ensemble des Wasserstraßenkreuzes: von der Funktionsweise der Schleusen, über die Geschichte des Mittellandkanals bis

zur Bedeutung der Binnenschifffahrt. Bereits der Rundgang über das verzweigte Schleusen- und Hafengelände auf Land ist eindrucksvoll. Doch der Reiz dieses technischen Ensembles erschließt sich besonders aus der Wasserperspektive. Von verschiedenen Passagierschiffen aus lässt sich die Schleusenlandschaft erleben, besonders geeignet dafür ist der 1941 erbaute Seitenraddampfer „Wappen von Minden“.

„Wappen von Minden“

Foto: LWL-Industriemuseum



Webers Feinleinen aus Oerlinghausen

OERLINGHAUSEN**CEWECO**

Detmolder Straße 6 - 10
33813 Oerlinghausen

Öffnungszeiten

nur von außen zu besichtigen

ÖPNV

Haltestelle
Oerlinghausen Marktplatz
(Bus)

1850 gründete Carl David Weber in Oerlinghausen eine Leinenhandlung. Weber stammte aus einer angesehenen Bielefelder Leinenhändlerfamilie und verkaufte das handgesponnene Feinleinen aus Oerlinghausen und Umgebung an Kunden in ganz Europa. In einem Nachbargebäude ließ er das Leinen auch zu Fertigwaren verarbeiten. Seine Enkel, Georg und Richard Müller, erweiterten das Unternehmen 1904 um eine mechanische Weberei. 1895 hatte Carl D. Weber ein Wohnhaus im Stil der Neorenaissance an der Detmolder Straße 4 errichten lassen. Um dieses herum gruppierten sich später weitere Gebäude des Unternehmens. Das heutige Fabrikgebäude (Nr. 6 - 10) wurde um 1907 erbaut. Der Eingang ist mit einem eindrucksvollen Portal versehen, der ein breites Feld mit der Aufschrift „CEWECO“ trägt. Südlich der Gebäude schließt sich der Weber-Park an. Der Sohn Carl D. Webers, Karl Weber, ließ ihn in den 1870er-Jahren als englischen Landschaftsgarten



Ehemaliges Fabrikgebäude CEWECO, Foto: LWL-Industriemuseum

anlegen und mit exotischen Bäumen bepflanzen. Heute stehen dort auch Plastiken von Berthold Müller-Oerlinghausen. Für Oerlinghausen hatte das Unternehmen eine große Bedeutung: Die CEWECO war nicht nur der größte Arbeitgeber im Ort, die Familie Weber engagierte sich auch für die sozialen Belange der Bewohner. Carl D. Weber stiftete ein Krankenhaus und ein Altersheim, förderte 1890 den Bau der Synagoge und gründete 1900 ein Elektrizitätswerk. Der Soziologe Max Weber und seine Frau Marianne entstammen dieser Familie. Der Wissen-

schaftler heiratete 1893 in Oerlinghausen seine Cousine Marianne Schnitker, die spätere Frauenrechtlerin und Schriftstellerin. Als der Betrieb 1993 eingestellt wurde, verloren 300 Beschäftigte ihren Arbeitsplatz. Heute befinden sich in dem Gebäude Wohnungen und Büros.

Briefkopf der Leinenweberei
Carl Weber & Co, um 1910
Foto: Stadtarchiv Oerlinghausen



Deutsches Traktoren- und Modellauto-Museum e. V.

Selbstfahrende Kraftzentralen
verändern die Landwirtschaft

PADERBORN

Deutsches Traktoren- und
Modellauto-Museum e. V.

Karl-Schoppe-Weg 8

33100 Paderborn

Tel. (05251) 490711

[info@deutsches-](mailto:info@deutsches-traktorenmuseum.de)

traktorenmuseum.de

[\[traktorenmuseum.de\]\(http://traktorenmuseum.de\)](http://www.deutsches-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Öffnungszeiten

Di - So 10 - 18 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Bruktererweg (Bus)

Die Traktorensammlung Oskar Vogel zeigt über 100 Traktoren so bedeutender Hersteller wie Lanz, Hanomag, Deutz, MAN, Eicher und Schlüter in fast kompletten Baureihen. Eine original eingerichtete Schmiede und eine rekonstruierte Shell-Tankstelle sind ebenfalls ausgestellt. Im 19. Jahrhundert veränderte die Dampfmaschine auch die Landarbeit. Dampflokomotiven zogen den Pflug und trieben die Dreschmaschine an. Diese stationäre Energiequelle erwies sich aber als umständlich und war nur für Großbetriebe wirtschaftlich. Während die USA als erste Nation erfolgreich Schlepper entwickelten, gab es in Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg nur Einzelentwicklungen von Traktoren und Versuche, Geräte zu motorisieren, beispielsweise der Motortrappflug von Hanomag oder die Bodenfräse von Lanz. Mit dem legendären Lanz Bulldog (1921), dem ersten „selbstfahrenden Schwerölmotor“ setzte sich der Traktor als Zugmaschi-



Schlepper der Fa. Hagedorn, Foto: Deutsches Traktoren- und Modellautomuseum

ne und als stationäre Antriebsquelle langsam durch. Erst technische Verbesserungen in den 1930er-Jahren, wie Niederdruckluftreifen, Zapfwelle und Hydraulik für den Anschluss von Geräten, machten den Traktor zu einer multifunktionalen, selbstfahrenden Kraftzentrale. Das 1937 groß angelegte Programm der Nationalsozialisten für 300 000 sogenannte Volksschlepper kam nicht zur Umsetzung, stattdessen wurde 1939 eine Typenbegrenzung angeordnet und zu Kriegsbeginn der Dieselkraftstoff stark rationiert. Die Traktoren wurden

mit Gasgeneratoren für Holz, Kohle oder Torf umgerüstet. In den 1950er-Jahren wanderten die Landarbeiter in die Industrie ab. Der Traktor mit getriebeunabhängiger Zapfwelle und hydraulischem Dreipunktanschluss erlebte als universelle Zugmaschine einen außerordentlichen Boom und ist bis heute die wichtigste Maschine der Landwirtschaft.

28-PS-Deutz-2-Zylinder,
wassergekühlt, um 1930,
Foto: Deutsches Traktoren-
und Modellautomuseum



5 000 Jahre Informationen sammeln, bewahren,
weitergeben

PADERBORN

**Heinz Nixdorf
MuseumsForum
Fürstenallee 7
33102 Paderborn
Tel. (05251) 306600
info@hnf.de
www.hnf.de**

Öffnungszeiten

Di - Fr 9 - 18 Uhr
Sa - So 10 - 18 Uhr

ÖPNV

Haltestelle MuseumsForum

Als sich Heinz Nixdorf 1968 mit seinem Unternehmen in Paderborn ansiedelte, erfuhr die Region einen entscheidenden ökonomischen Impuls. 1952 in Essen gegründet und später nach Köln verlagert, setzte sich das Unternehmen zwischen 1960 und 1980 am deutschen Kommunikationsmarkt u. a. mit einem für Klein- und Mittelbetriebe entwickelten, frei programmierbaren Kleincomputer durch. In den 1980er-Jahren beschäftigte Nixdorf weltweit bis zu 23 000 Mitarbeiter, produzierte an sieben internationalen Standorten und verfügte über 44 Tochterunternehmen. Nach dem Tod des Gründers Heinz Nixdorf im Jahr 1988 übernahm der Siemens-Konzern das Unternehmen.

Das 1986 eingerichtete Heinz Nixdorf MuseumsForum steht nicht nur für neueste Industriegeschichte der Region, sondern ist zugleich das größte Computermuseum der Welt. Zu sehen sind 5 000 Jahre alte Schrifttafeln, historische Schreib- und Rechen-



Heinz Nixdorf MuseumsForum, Foto: Jan Braun

maschinen, aber auch die neuesten Software-Entwicklungen. Sie verweisen auf die Versuche des Menschen, Informationen zu sammeln, zu bewahren und weiterzugeben. Bauteile der ersten, wohnraumgroßen Computer sind ebenso ausgestellt wie der funktionstüchtige Nachbau einer der ersten Rechenmaschinen, der Leibniz-Maschine aus dem 17. Jahrhundert. Zur Kulturgeschichte des Büros werden Einrichtungen aus fünf Jahrhunderten inszeniert: von einem Handelskontor um 1500 über eine preußische Amtsstube von 1880 bis zu

einem Büro der 1950er-Jahre. In dem Erlebnismuseum können die Besucher an zahlreichen Modellen historischer Rechenmaschinen, an einer Telefonvermittlungsanlage aus den 1950er-Jahren oder in einem Tonstudio selbst aktiv werden. In einem „Softwaretheater“ kann man in die virtuellen Welten des Cyberspace eintauchen. Multimedia-Terminals ermöglichen den interaktiven Zugang zu Themen der Kommunikation.

Enigma, Chiffriermaschine aus dem Zweiten Weltkrieg
Foto: Heinz Nixdorf MuseumsForum



Heimat- und Heringsfängermuseum Heimsen

Das zweigeteilte Leben der Heringsfänger von der Mittelweser

PETERSHAGEN

Heimat- und Heringsfängermuseum Heimsen
Am Mühlenbach 9 - 11
32469 Petershagen
Tel. (05768) 941855
info@

heringsfaengermuseum.de
www.heringsfaengermuseum.de

Öffnungszeiten

April - Oktober
So 14 -17 Uhr

ÖPNV

kein regelmäßiger Verkehr
(Taxibus)

Wie andernorts waren im 19. Jahrhundert zahlreiche Bewohner der Region um Minden, Bückeburg und Stadthagen gezwungen, außerhalb ihrer Dörfer Arbeit zu suchen. Zunächst wanderten sie als landwirtschaftliche Saisonarbeiter nach Holland. Dort kamen sie mit dem Heringsfang in Berührung und heuerten auf holländischen Schiffen an. Ab 1872 arbeiteten zahlreiche Heringsfänger der Region auf Schiffen der neu gegründeten Deutschen Heringsfischereigesellschaft Emden, später für die Heringsfischereigesellschaft Bremen-Vegesack. Fast alle Kapitäne dieser Schiffe kamen aus der Region Mittelweser. Sie warben in ihren Heimatdörfern die Besatzungen an, die bis zu einem halben Jahr auf See verbrachten. Den gefangenen Fisch verarbeiteten sie gleich auf See weiter. Als preiswertes und gesundes Massennahrungsmittel war der Hering ein wichtiger Bestandteil in der Ernährung von Arbeiterfamilien im 19. Jahrhundert. Das Heringsfängermuseum



Ausstellung im Heringsfängermuseum, Foto: Heringsfängermuseum

greift die zwei getrennten Lebensbereiche der betroffenen Menschen auf: die Arbeit der Heringsfänger und die Lebensbedingungen ihrer Familien an Land. Der erste Teil präsentiert in mehreren Fachwerkhäusern Handwerkszeuge, Trachten, Einrichtungen von Wohnhäusern, einen kleinen Dorfladen sowie die Sammlung von Geburtswerkzeugen aus dem Nachlass der letzten Landhebamme.

Im Mittelpunkt des zweiten Teils der Ausstellung stehen die Arbeitsbedingungen auf den Heringsloggern. Zahlreiche Gerätschaften für den Fischfang, die Verarbeitung der Fische auf See und ihre Konservierung vermitteln ein lebendiges Bild industrieller Lebensmittelverarbeitung. Die Darstellung der verschiedenen Fangtechniken verdeutlicht die ökologischen Folgen des Fischfangs in den letzten Jahrzehnten.



Salzen der Heringe, um 1950
Foto: Heringsfängermuseum

PETERSHAGEN

LWL-Industriemuseum
Glashütte Gernheim
Gernheim 12

32469 Petershagen
Tel. (05707) 93110

glashuette-gernheim@lwl.org
www.lwl-industriemuseum.de

Öffnungszeiten
Di - So 10 - 18 Uhr

ÖPNV

Overstädt Gernheim (Bus/Taxibus)

Um die infolge der Kontinental Sperre entstandene Nachfrage nach Gebrauchsglas zu befriedigen, gründeten Bremer Kaufleute 1812 die Glashütte Gernheim als eigenständigen Fabrikort „auf der grünen Wiese“, aber verkehrsgünstig an der Weser gelegen. Nach 1815 setzte die Hütte auf internationalen Export und produzierte ein breites Spektrum von Trinkgläsern, Flaschen, Hohlglas, aber auch Fensterscheiben. Mit über 250 Arbeitern gehörte die Glashütte in dieser Phase der Frühindustrialisierung zu den größeren Betrieben und zu den größten der Region. Nicht zuletzt wegen des fehlenden Eisenbahnanschlusses wurde die Hütte 1877 nach Brackwede bei Bielefeld verlegt. In der Folgezeit stellte man in Gernheim nur noch Stroh Hülsen und Körbe für andere Hüttenbetriebe her. Im November 1998 eröffnete der Landschaftsverband Westfalen-Lippe die Glashütte Gernheim als dritten Standort des Westfälischen Industriemuseums. Da



Glasturm der Glashütte Gernheim, Foto: LWL-Industriemuseum

bei der Ausstellung sozial- und alltagsgeschichtliche Fragen im Vordergrund stehen, konzentriert sich die Präsentation auf Alltagsglas. Der Rundgang bietet einen Einblick in die Arbeitsweise einer Mundblashütte, er zeichnet wichtige Linien der Glasgeschichte von etwa 1800 bis in die Gegenwart nach und präsentiert einen Ausschnitt aus der Sammlung von Alltagsglas. Die Glashütte Gernheim besitzt einen der beiden letzten erhaltenen Glastürme, die es in Deutschland noch gibt. Zugleich finden sich hier die wahrscheinlich ältesten noch er-

haltenen Arbeiterwohnhäuser Westfalens. Als Besonderheiten der musealen Präsentation bietet das Museum in Gernheim dem Besucher laufend Schauvorführungen der Glasmacher. Für die kleinen Museumsbesucher gibt es zwei Leitfiguren: Auguste und Wilhelm nehmen die Kinder mit auf eine unterhaltsame und informative Entdeckungsreise durch das Museum.

Vorratsgefäße aus dem Weserraum
Foto: LWL-Industriemuseum



Es klappert der Diesel am rauschenden Bach:
Dampf, Diesel und Elektrizität in alten Mühlen

PETERSHAGEN

Bierder Mühle
32469 Petershagen-Bierde

Klostermühle Lahde
Meierhöfe 5
32469 Petershagen-Lahde
[www.muehlenverein-
minden-luebbecke.de](http://www.muehlenverein-minden-luebbecke.de)

Öffnungszeiten
nach Anmeldung + Aktionstage
(Kontakt siehe Homepage)

ÖPNV
Haltestelle Bierde Ort
und Lahde Tonne (Bus)

Die Landschaft des Mühlenkreises Minden-Lübbecke ist noch heute von einer einzigartigen Vielfalt historischer Mühlen geprägt. Viele der Mühlen ergänzten im 19. und 20. Jahrhundert die traditionellen Methoden der Wind- und Wasserkraftnutzung mit neuen Antriebstechniken wie Dampfkraft, Elektrizität und Turbinentechnik und erweiterten ihre Produktpalette. Die Westfälische Mühlenstraße zeigt in 42 Wind- und Wassermühlen sowie einer Schiffmühle viele Zeugnisse dieser unterschiedlichen Techniken. Über den Mühlenkreis sind der detaillierte Reiseführer „Die Westfälische Mühlenstraße“ und weiteres Informationsmaterial, z. B. Radwanderkarten, erhältlich.

Die Mühle in Bierde war bereits seit ihrer Gründung 1802 mit vier Mahlwerken, einem zusätzlichen Grützmahlwerk und zwei getrennten Mühlsteinen für Roggen und Weizen bestens ausgestattet. Neben der Windmühle wurde 1908 eine Dampf-



Mühlenanlage Bierde, Foto: LWL-Industriemuseum

mühle errichtet, in der zunächst eine Lokomobile, 1929 ein Deutz-Dieselmotor und ab 1940 ein Elektromotor zum Einsatz kamen, die noch zu besichtigen sind. Charakteristisch für diese Mühle ist die lange parallele Nutzung von alter und neuer Technik.

In der Klostermühle in Lahde lässt sich die komplette Maschinenausstattung einer Mühle aus dem Jahr 1952 besichtigen. Im historischen Gebäude der Wind- und Wassermühle von 1876 ließ die Müllerfamilie die im Krieg weitgehend zerstörte Einrichtung durch eine neue Ausrü-

stung von der Mühlenbaufirma Baumgarten aus Porta Westfalica ersetzen. 1955 tauschte sie das hölzerne Wasserrad durch eine Turbine aus, die auch Strom erzeugen konnte. Die Zentralisierung der Mühlenstruktur führte ab 1962 dazu, dass die Mühle kein Brotgetreide mehr verarbeitete. Bis zu ihrer Stilllegung 1998 wurden nur noch Industriemehle aus Bohnen für die Sperrholzproduktion gemahlen.

Klostermühle Lahde

Foto: LWL-Industriemuseum



Besucher-Bergwerk und Museum Kleinenbremen

Abgesoffene Gruben, Dinospuren
und die Waschkauen der Steiger

PORTA WESTFALICA

**Besucher-Bergwerk & Museum
Kleinenbremen gGmbH**
Rintelner Straße 396
32457 Porta Westfalica
Tel. (05722) 90223
info@bb-mk.de
www.besucher-bergwerk-kleinenbremen.de

Öffnungszeiten

Museum: März - Oktober
Di - So 11 - 17 Uhr
Besucher-Bergwerk:
März - Oktober
Di - Sa ca. alle
eineinhalb Stunden
von 8.30 - 16 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Kleinenbremen
Besucherbergwerk (Bus)

Als eines der letzten Bergwerke in Ostwestfalen war die 1883 gegründete Grube Wohlverwahrt für den Abbau von Kalkstein und Erz noch bis 1984 in Betrieb. Nachdem 1983 im Rahmen der Hundertjahrfeier der Grube eine Unter-Tage-Fahrt großen öffentlichen Anklang gefunden hatte, gründete der Kreis Minden 1988 das Besucher-Bergwerk. Seitdem lassen sich die beeindruckenden unterirdischen Hallen, in denen jahrzehntelang das Erz abgebaut wurde, auf einer Rundfahrt mit der Grubenbahn besichtigen. Nachdem der Abbau der Grube Wohlverwahrt eingestellt worden war, sind tiefer gelegene Abbaue mit Wasser vollgelaufen - oder „abgesoffen“, wie es in der Bergmannsprache heißt. Sie bilden als Besonderheit dieses Bergbaus eine zusammenhängende Wasserfläche unter Tage. Das seit 1995 eröffnete Museum für Bergbau- und Erdgeschichte ergänzt die für den Besucher beeindruckende Erfahrung. In der Abteilung Erdgeschichte kann



Stollen im Besucher-Bergwerk Kleinenbremen, Foto: LWL-Industriemuseum

man sich mit der Historie des Gesteinsaufbaus, der besonderen Struktur der Gesteinsvorkommen oder auch mit den beliebten Dinosauriern und der Entstehung von Ammoniten vertraut machen. Zudem ist bei diesem Rundgang zu entdecken, wie der Bergbau auch die oberirdische Landschaft verändert hat. Darüber hinaus erschließt die Abteilung Bergbau dessen Geschichte in der Region auf direkte Weise, da das Museum im ehemaligen Betriebsgebäude der Grube Wohlverwahrt untergebracht ist. Einige der Räume sind im Originalzustand

erhalten geblieben, wie z. B. die separaten Kauen für Steiger, jugendliche Bergarbeiter und Besucher. Dort hängen noch Haken an der Decke, an denen die Bergleute ihre Kleidung während der Arbeitszeit aufbewahrten. Weitere Informationen vermitteln Multimedia-Darstellungen und liebevoll von ehemaligen Bergleuten gestaltete Modelle des Über- und Untertagebaus.

Brech- und Siebanlage

Foto: LWL-Industriemuseum



Erzeugnisse rund um den Alkohol:
Branntwein, Schlempe, Presshefe

RHEDA- WIEDENBRÜCK

Brennerei Hagedorn
Bahnhofstraße 2
33378 Rheda

Öffnungszeiten

nur Außenbesichtigung möglich

ÖPNV

Bahnhof Rheda-Wiedenbrück

Die Brennerei Hagedorn befindet sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs von Rheda. Johann Adolf Hagedorn hatte 1838 in Herzebrock eine bäuerliche Branntweimbrennerei gegründet. 1864 verlegte er seine Firma nach Rheda, um vom Anschluss an die 1847 eröffnete Köln-Mindener Eisenbahn zu profitieren. Im Zentrum des dort bis 1908 errichteten Fabrikensembles stand das Brennereigebäude mit dem in einem Anbau untergebrachten Kontor und dem Kessel- und Maschinenhaus. Nordwestlich des Brennereigebäudes entstanden 1878 ein Gärhaus und die Presshefefabrik, deren fünfstöckiger Bau noch heute das Ensemble dominiert. Dazu gruppierten sich ein Ochsenstall, eine Küferei und zwei Unternehmervillen um den Fabrikhof. Die Viehhaltung in eigenen Ställen gehörte zu den wirtschaftlich erfolgreichen Nebeninteressen der Brennereien. Die bei der Branntweinproduktion anfallende sogenannte Schlempe - der im Destillierapparat verbleibende



Brennerei Hagedorn, Foto: LWL-Industriemuseum

alkoholfreie Getreiderest - war ein wertvolles Kraftfutter, das sich besonders für die Bullenmast eignete. Ein weiteres Nebenprodukt der Brennerei, die Hefe, wurde ab ca. 1880 zu einer der Haupterwerbsquellen der Hagedorn'schen Fabrik. Das Absatzgebiet für Presshefe reichte vom Ruhrgebiet bis nach Berlin. Nach dem Ersten Weltkrieg intensivierte die Brennerei Hagedorn nochmals die Presshefeproduktion, um dem gestiegenen Bedarf der Bäckereien nachzukommen. Umweltauflagen und der steigende Konkurrenzdruck führten 1982

zur Stilllegung des Betriebs. Von dem Gebäudekomplex der Brennerei sind heute noch die Untermervillen, das Brennereigebäude und die Hefefabrik erhalten. In dem Brennereigebäude befindet sich nach der denkmalgerechten Sanierung Ende der 1990er-Jahre ein Weinhandel mit Bistro. Die Hefefabrik und die Untermervillen werden als Wohnungen genutzt.

Brennerei Hagedorn vor der Gebäudesanierung 1996

Foto: Untere Denkmalbehörde Rheda-Wiedenbrück



Radio- und Telefon-Museum im Verstärkeramt e. V.

Fernmeldetechnik hinter Fachwerk

RHEDA- WIEDENBRÜCK

Radio- u. Telefon-Museum
im Verstärkeramt e. V.
Eusterbrockstraße 44
33378 Rheda-Wiedenbrück
Tel. (05242) 44330
kontakt@verstaerkeramt.eu
www.verstaerkeramt.eu

Öffnungszeiten
Sa u. So 14 - 18 Uhr

ÖPNV
Haltestelle Paul-Schmitz-Straße
(Bus)

Das Verstärkeramt in Rheda ist auf den ersten Blick keinesfalls als Industriedenkmal zu erkennen. Dem Besucher zeigt sich ein traditioneller Fachwerkbau, der sich kaum von den umliegenden Bauernhöfen unterscheidet, inmitten von Feldern liegt und sogar mit einem plattdeutsch verfassten Sinnspruch verziert ist. Die Verbindung zur Industriekultur enthüllt sich erst im Inneren. Die benachbarte Stadt Wiedenbrück hatte sich schon in den 1920er-Jahren zu einem bedeutenden Knotenpunkt für das Fernmeldewesen entwickelt. Im Rahmen der Kriegsvorbereitungen wurde 1938 im heutigen Ortsteil St. Vit ein unterirdisches Verstärkeramt angelegt, um die Leistungsverluste auszugleichen, die in den langen Telefon- und Fernschreibkabeln entstanden. Zur Tarnung der kriegswichtigen Anlage wurde über den unterirdischen Installationen ein westfälisches Bauernhaus errichtet.



Ausstellungsgebäude in einem Fachwerkkotten, Foto: LWL-Industriemuseum

Bis 1995 verbarg dieses Gebäude weiterhin die technischen Einrichtungen für Telefon, Rundfunk, Fernsehen, Luft- und Katastrophenschutz. Erst 1995 gab die Telekom die technische Nutzung auf. Seit 2004 zeigt das Radio- und Telefon-Museum im Verstärkeramt eine umfangreiche Sammlung von Telefonen, Röhrenradios und Fernsehgeräten, Verstärker- und Röhrentechnik die im Wesentlichen aus der privaten Sammlung des Museumsgründers stammen. Das Gebäude steht seit 1995 unter Denkmalschutz. Neben der Nutzung als Museum befinden

sich in dem Gebäude ein Bauernhauscafé mit Biergarten und eine Künstlerwerkstatt.

Ausstellungsinszenierung,
Foto: Radio- u. Telefon-Museum
im Verstärkeramt e. V.



Erst feines Bütten, dann Aktendeckel

SCHIEDER-SCHWALENBERG

Papiermühle Plöger
Niesetal 11

32816 Schieder-Schwalenberg

Tel. (05282) 60171

hu.opel@t-online.de

www.papiermuehle-ploeger.de

Öffnungszeiten

Mai - Oktober

Sa 15 - 17 Uhr

So 10 - 12 u. 15 - 17 Uhr

ÖPNV

Bushaltestelle:

Schieder Deutsches Haus

1697 erhielt der Papiermachermeister Johann Bernd Plöger das Privileg, im Niesetal bei Schieder eine Papiermühle zu bauen. Nach der Zerstörung durch Hochwasser ließ Graf Rudolf zur Lippe-Brake 1703 das heute noch bestehende Gebäude errichten. Die Anlage besteht aus einem zweigeschossigen Fachwerkgebäude mit dem für eine Papiermühle typischen hohen Dach mit Lüftungsgauben. Zu dem Gebäude gehören im Keller- und Erdgeschoss die Papiermühle, zwei Wasserräder mit überdachter Wasserradkammer, die Wehranlagen in dem Bach Niese mit dem dazugehörenden Wassergraben und einem Trockenhaus im Garten. Die Mühle fertigte Büttenpapier für die gräfliche, später fürstliche Verwaltung in Lippe. Bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde hier handgeschöpftes Papier aus Lumpen hergestellt. Die Erfindung der Papiermaschine (Langsiebpapiermaschine 1798, Rundsiebmaschine 1805) führte zur Entstehung von Papierfa-



Papiermühle Plöger, Foto: LWL-Industriemuseum

briken mit einer maschinellen Massenproduktion. Mit den Papierfabriken konnte die Papiermühle Plöger nicht konkurrieren. Sie stellte daher die Produktion auf Pappe um und fertigte Aktendeckel. Der Rohstoff Altpapier für Pappe ersetzte nun die Lumpen für das Büttenpapier. Die Verarbeitung erfolgte im neu angelegten Kollergang. Im Zuge der Produktionsumstellung erweiterte man die Mühle beträchtlich nach Süden. Aus jener Zeit (etwa 1870 bis 1890) stammt die noch nahezu vollständig erhaltene Ausstattung mit Rundsiebmaschine,

Transmission, Sumpfbottich mit Rührwerk, Kollergang, verschiedenen Spindelpressen, Glättmaschine und Papierschere. Die Produktion von Aktendeckeln wurde unter fast unveränderten Verhältnissen bis 1989 fortgesetzt. Der Rundgang durch die Papiermühle Plöger zeigt heute die Papierproduktion um 1900. Verschiedene Maschinen werden den Besuchern dabei vorgeführt.

Rundsiebmaschine der Papiermühle
Foto: LWL-Industriemuseum



Der „Reichskochofen“ aus Schloß Holte

SCHLOSS HOLTE- STUKENBROCK

Ausstellung
Holter Öfen im Rathaus
Rathausstraße 2
**33758 Schloß Holte-
 Stukenbrock**
Tel. (05207) 89050

Holter Eisenhütte
Am Schloß
**33758 Schloß Holte-
 Stukenbrock**

info@industriemuseum-shs.de
www.industriemuseum-shs.de

Öffnungszeiten

Rathaus
 Mo - Fr 8 - 12 Uhr u.
 Mo - Do 13.30 - 16 Uhr
 Schloß: nur
 Außenbesichtigung
 möglich

ÖPNV

Bahnhof Schoß Holte

1839 gründete Friedrich Ludwig Tenge auf dem Gelände des Holter Jagd- schlosses eine Eisenhütte. Ausgerü- stet mit einem Hochofen, drei Kupol- öfen, einer Maschinenfabrik, Email- lierwerk und Schleiferei nahm die Hütte 1842 die Produktion auf. Die Raseneisenerz- und Brauneisenstein- vorkommen in der Umgebung liefer- ten den Rohstoff für die Produktion. Aus dem Holter Forst kam die notwen- dige Holzkohle, und ein kleiner Was- serlauf produzierte die Energie für zwei überschlächtige Wasserräder, die die Gebläse der Öfen und die Werk- zeugmaschinen antrieben. 1955 um- fasste der weitläufige Komplex der Hüttenanlage 22 ineinander ver- schachtelte Gebäude. Dazu gehörten auch Wohnungen für Angestellte und Arbeiter. 1966 stellte die Hütte den Betrieb ein. Die Produktpalette der Holter Eisenhütte war ausgesprochen vielseitig: Sägegatter und landwirt- schaftliche Geräte wie Göpel und Häcksler gehörten ebenso dazu wie



Ehemalige Holter Eisenhütte, Foto: LWL-Industriemuseum

Teigknetmaschinen für Bäckereien, Mühlenanlagen, Gussteile für Glashütten und Maschinenteile für Papierfabriken. Eine Spezialität der Holter Eisenhütte waren die sogenannten Sparherde, von denen allein 1908 ca. 10 000 Stück verkauft wurden. In zahlreichen Haushalten standen diese seit 1891 produzierten „Reichskochöfen“. Über die Vielfalt der Produkte informiert eine Ausstellung im Schloß Holter Rathaus. Dort sind neben zahlreichen, zum Teil sehr dekorativ gestalteten Öfen auch emailierte Töpfe und Bräter, Ofenplatten,

gusseiserne Geräte aller Art und vor allem zahlreiche Fotos zu sehen. Ein Förderverein Industriemuseum Schloß Holte-Stukenbrock arbeitet an Konzepten für ein Museum zur Industrialisierungsgeschichte der Stadt.

Briefkopf der Holter Eisenhütte, um 1846
Foto: Günther Potthof



Wie der Wacholder in die Flasche kam

STEINHAGEN

**Historisches Museum
Steinhagen e. V.
Kirchplatz 26**

33803 Steinhagen

Tel. (05204) 7755

**info@historisches-museum-
steinhagen.de**

**www.historisches-museum-
steinhagen.de**

Öffnungszeiten

Do u. Sa 15 - 17 Uhr

April - Oktober

jeden 1. Sonntag 15 - 17 Uhr

ÖPNV

Steinhagen ZOB (Bus)

Die Geschichte der Spirituosenindustrie in Westfalen lässt sich im Historischen Museum Steinhagen in vielen Aspekten nachvollziehen. In den ehemaligen Lager- und Abfüllhallen der Firma Schlichte in Steinhagen präsentiert ein ehrenamtlich arbeitender Verein seit 1996 eine umfangreiche Sammlung „Rund um den Steinhäger“. Aus dem Nachlass der bedeutenden Brennereien König und Jücker, aber auch aus zahlreichen privaten Beständen stammen die typischen Steinhägerkrüge und -flaschen. Wie viele andere Brennereien entwickelte sich die Firma Schlichte zu Beginn des 19. Jahrhunderts aus einem bäuerlichen Nebengewerbebetrieb. Heute ist Schlichte eine der letzten Brennereien in Steinhagen. Das Unternehmen gehört zur Firma Schwarze und Schlichte mit Stammsitz in Oelde. Der original Steinhäger darf allerdings nur in Steinhagen gebrannt werden. Das Museum zeigt mit den speziellen Kräuterdestillen, Flaschenabfüllma-



Hof der Brennerei Schlichte, um 1920, Foto: LWL-Industriemuseum

schinen, einer Wacholderquetsche zur Vorbereitung des Grundstoffs und Etikettiermaschinen die maschinelle Seite der Produktion. In einem Versuchslabor können sich die Besucher heute über das Destillationsverfahren und die damit verbundenen Risiken informieren. Neu konzipierte Fruchtansätze verbreiten ein intensives Aroma von grünen Walnüssen, Orangen, Zimt und natürlich Wacholder. In speziellen Essenzgefäßen im sogenannten „Drogenschrank“ lagern die essenziellen Öle von Sternanis, Safran, Zimt, Orangen, Zitronen und un-

zählige weitere Düfte, an denen zu riechen ein besonderes Vergnügen ist. Fotos und Urkunden dokumentieren die Geschichte der Industrialisierung Steinhagens und geben Einblicke in die Stadtgeschichte des fast 800 Jahre alten Ortes.

Steinhägerflaschen
Foto: Wolfgang Milting



Steinheims Renaissance

STEINHEIM

Möbelmuseum Steinheim
Rolfzener Straße 1
32839 Steinheim
Tel. (05233) 8552
schuler.steinheim@freenet.de
www.moebelmuseum.de

Öffnungszeiten
Mi u. So 14 - 17 Uhr

ÖPNV
Bahnhof Steinheim (Westf.)

Ende des 19. Jahrhunderts entstanden in Steinheim immer mehr Tischlereien und Möbelfabriken. Anton Spilker (1838 - 1893) war einer der ersten Tischler, der sogenannte Stilmöbel in der Optik der Neugotik und Neorenaissance herstellte. Innerhalb weniger Jahre wurden die Steinheimer Kunsttischler nicht nur in der Region, sondern weit darüber hinaus berühmt. In fast alle europäischen Länder und sogar nach Südamerika exportierten die Steinheimer die Herrenzimmerausstattungen und Büfets mit den kunstvoll geschnitzten Fronten. Durch die neue Möbelindustrie entwickelte sich Steinheim zur Industrie-Kleinstadt. Nahezu 40 Handwerksbetriebe und acht Möbelfabriken begründeten den Ruf Steinheims als Möbelstadt. Auch nachdem 1903 die Serienfertigung eingeführt wurde, stand der Begriff „Steinheimer Möbel“ für hohe Qualität. Die Geschichte des Tischlerhandwerks und die Entwicklung der regionalen Möbelindustrie werden



Möbelmuseum Steinheim, Foto: LWL-Industriemuseum

heute in der ehemaligen Möbelfabrik Josef Günther gezeigt. Der Kunsttischler Josef Günther (1874 - 1940) erlernte bei Anton Spilker das Tischler- und Holzbildhauerhandwerk und machte sich 1899 selbstständig. 1905 ließ er das neue Fabrikgebäude mit Kesselhaus errichten, das mehrfach erweitert wurde. Bis etwa 1922 produzierte die Firma neben Einzelmöbelstücken auch vollständige Einrichtungen für Kirchen, Villen und Herrenhäuser. Ab 1922 wurden dann kleine Serien von Wohn- und Herrenzimmer-schränken sowie Einzelanfertigungen

geschnittener Möbel im Danziger Barock hergestellt, die weltweit exportiert wurden. Aufgrund der großen Krise für hochwertige Möbel musste 1988 die Produktion eingestellt werden. Anhand der im Museum ausgestellten Objekte können die Besucher eine Reise durch die Stilgeschichte des Möbels unternehmen und etwas über die Geschichte der 100 Werkstätten und Möbelfabriken erfahren.

Jagdschrank der Fa. Josef Günther, um 1960
Foto: Heimatverein Steinheim



Von Vlotho über Bremen in die Welt

VLOTHO

Hafen Vlotho
Weserstraße
32602 Vlotho

ÖPNV
Vlotho Bahnhof

Seit 1193 bis ins frühe 19. Jahrhundert hinein wurde in Vlotho ein Weserzoll erhoben, der die Schiffer zum Anlanden zwang. Der Hafen entstand an einer topografisch ungünstigen Stelle, da die Weserkante wenige Meter vom Ufer entfernt steil ansteigt und nur ein schmaler Lagerbereich vorhanden ist. Der zum Hafen gehörende Speicher wurde oben auf der Kante gebaut, sodass alle Waren auf Wagen verladen und den Hang hinaufgefahren werden mussten. Trotzdem entwickelte sich Vlotho seit dem 16. Jahrhundert zu einem bedeutenden Hafen an der Weser. Im 17. Jahrhundert, in der Blütezeit des Hafens, wuchs die Zahl der Schiffsbesitzer auf 48 an. Ebenso wie in Münden existierte auch in Vlotho eine Schiffergilde. 1809 wurde sie mit der Einführung der Gewerbefreiheit aufgelöst.

Bei der Bergfahrt, also gegen die Strömung, wurden die Schiffe getreidelt, d. h. von 50 bis 150 Männern bzw. 15 Pferden gezogen. Für die Strecke



Hafengebäude, Foto: LWL-Industriemuseum

von Bremen nach Münden benötigte der Schiffsverband 30 Tage. Anfang des 19. Jahrhunderts setzte sich der Pferdezug gegen den Willen der Leinenmänner durch. Das Kräfte und Zeit raubende Schiffsziehen fand durch die Einführung von Dampfschiffen sein Ende. Mit der Eisenbahn, die 1875 auch Vlotho erreichte, setzte der Niedergang des Hafens ein. Der Anschluss Vlothos an die Herforder Kleinbahn im Jahre 1903 brachte dem Hafen noch einmal einen kurzen Aufschwung. Bevor der Hafenbetrieb ganz eingestellt wurde, bezog die lip-

pische Möbelindustrie in den 1960er- und 1970er-Jahren große Mengen Tropenhölzer über Vlotho. Ein Modell des Hafens ist im Eingangsbereich des Rathauses Vlotho (Lange Straße 60) zu besichtigen. Heute ist der Hafen Vlotho Anlegeplatz für den Raddampfer der Mindener Fahrgastschiffahrt GmbH.

Ladekran am Hafen Vlotho, um 1930
Foto: Stadtarchiv Vlotho



64 Bahnhof Warburg

Ein Bahnhof als Insel

WARBURG

Bahnhof Warburg
Bahnhofstraße
34414 Warburg

ÖPNV
Bahnhof Warburg

Der Bahnhof Warburg liegt an der im 19. Jahrhundert für die Erschließung der ländlichen Region wichtigen Ost-West-Verbindung vom Ruhrgebiet nach Kassel. Über den Bahnhof wurden u. a. Getreide, Zucker sowie Papier aus der örtlichen Produktion transportiert. Im 20. Jahrhundert zählte die Bahn lange Zeit zu den größten Arbeitgebern der Stadt. Das 1852/53 errichtete Empfangsgebäude des Warburger Bahnhofs gehört zum Typ des Inselbahnhofs. Hier begegneten sich die Strecken zweier Eisenbahngesellschaften: die der Westfälischen Eisenbahn und jene der Bergisch-Märkischen. Jede Seite des Bahnhofsgebäudes war für die Fahrgäste einer Gesellschaft zuständig. Wer aus Hagen kommend nach Kassel wollte, stieg in Warburg aus dem Zug der Bergisch-Märkischen Bahn, ging durch das Gebäude und fuhr auf der anderen Seite mit den Waggons der Westfälischen Eisenbahn weiter. Inselbahnhöfe sind wegen der vielen umsteigen-



Bahnhof Warburg, Foto: LWL-Industriemuseum

den Reisenden oft größer konzipiert als andere Bahnhöfe. Von den in Westfalen gebauten Inselbahnhöfen gehört Warburg neben dem Bahnhof Minden zu den letzten erhaltenen. In Warburg wurde allerdings - anders als in Minden - der gesamte Zugverkehr auf eine Seite verlegt, sodass Besucher heute nicht mehr auf den ersten Blick die Insellage erkennen können. An die Stelle der Schienen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ist heute ein Bussteig getreten. Das Empfangsgebäude ist im neogotischen Stil aus Backsteinen errichtet

und mit Fensterleibungen aus Sandstein verziert. An allen vier Seiten sind auffällige Treppengiebel zu sehen, die durch große gekuppelte Fenster betont werden. In den Giebeln der Schmalseite sind Medaillons eingearbeitet, in denen die Buchstaben „WE“ die Westfälische Eisenbahn als Bauherrin anzeigen.

Wappen der Westfälischen Eisenbahn
Foto: LWL-Industriemuseum



Elektrizitätswerk Warburg-Rimbeck

Strom für die Landbevölkerung

WARBURG

Elektrizitätswerk
Warburg-Rimbeck
Diemelweg

34414 Warburg-Rimbeck

Öffnungszeiten

nur Besichtigung des Geländes
möglich

ÖPNV

Scherfede Bahnhof

Nicht nur in den Städten, auch auf dem Land führte die Technisierung zu einem erhöhten Strombedarf. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde für die Gemeinde Scherfede und die umliegenden Orte ein Elektrizitätswerk geplant. Die Wahl des Standortes fiel auf den Ort Rimbeck. Die dortige Getreidemühle wurde mithilfe von Wasser angetrieben, das man in einem Kanal von der Diemel ableitete. Die Wände des Mühlenkanals mussten für den Bau eines E-Werkes erhöht werden, um eine größere Wassermenge anzustauen, die nicht nur ausreichte, um Strom zu erzeugen, sondern auch um die Mühle zu betreiben. Den Strom erzeugte eine Francis-Turbine mit einer Kapazität von 70 PS. Zur Absicherung von Spitzenzeiten stand ein Dieselmotor mit einer Kraft von 60 PS zur Verfügung. Die Bauarbeiten endeten im September 1909. Im Oktober ging das E-Werk Rimbeck, das Gleichstrom erzeugte, ans Netz. Der ab 1942 zugekaufte Fremdstrom wurde hier auf



Elektrizitätswerk Warburg-Rimbeck, Foto: LWL-Industriemuseum

Gleichstrom umgewandelt. Bis 1956 erfolgte die Umstellung auf Drehstrom. Zum Elektrizitätswerk gehörte eine Wohnung für den Werksleiter, der die Anlage auch wartete. Bereits 1938/39 hatte der steigende Strombedarf eine Erweiterung der Anlage erfordert. Wegen der geringen Wasserkraft entschied man sich für einen weiteren Dieselmotor mit 100 PS Leistung. Dafür erweiterte man zur Dieselseite hin das Gebäude und vergrößerte gleichzeitig den Wohntrakt. 1962 erwarben die Stadtwerke Warburg das E-Werk Rimbeck. Heute spei-

sen die Stadtwerke den Ökostrom direkt ins eigene Netz ein. In die ehemalige Wohnung des technischen Angestellten sind nun Privatleute eingezogen. Besucher sollten auf der Rückseite des Gebäudes von der Kanalseite aus auch dem automatischen Rechen bei der Arbeit zusehen, der mehrmals in der Stunde das Gitter vor der Turbine reinigt.

Ansicht des Elektrizitätswerks um 1938
Foto: Stadtarchiv Warburg



WAGENFELD

Ströher Moorbahn
Bahnhofstraße 29
49419 Wagenfeld

Tel. (05771) 9169804

www.spurwechsel-wagenfeld.de

www.auenland-draisinen.de

Öffnungszeiten

Abfahrt Di - Fr 14 Uhr

Sa u. So 11.30 und 14 Uhr

ÖPNV

Haltestelle Ströhen Molkerei
 (Bus)

Die Diepholzer Moorniederung ist Niedersachsens am besten erhaltene und renaturierte Moorlandschaft. Sie besteht aus 15 Hoch- und Niedermooren und ist für viele gefährdete Vogelarten ein wichtiger Brut- sowie ein international bedeutender Rastplatz für Kraniche und nordische Gänse geworden. Im Neustädter Moor bei Ströhen begann der Torfabbau 1963 im großen Stil. Zehn Jahre später wurde am Ort ein neues Torfwerk gebaut, das 1971 mit eigenem Gleis ans Bahnnetz angeschlossen wurde. Bis zum Ende des Abbaus im Jahr 1998 brachten Loren den Torf zur Weiterverarbeitung ins Torfwerk, von wo er per Bahn und Lkw in alle Welt verschickt wurde. Dieses beeindruckende Gebiet kann seit Mai 2010 mit dem Tourismusprojekt „Spurwechsel“ auf ungewöhnliche Art auf den alten Spuren der Industrie erschlossen werden: zu Fuß, mit der Ströher Moorbahn und mit den Auenland-Draisinen. Verknüpfungspunkt ist der Ströher Moorbahn- und Draisinen-



Torfabbau im Ströher Moor, Foto: Ströher Moorbahn

bahnhof. Dort kann man zwischen den einzelnen Angeboten wechseln. Mit den Auenland-Draisinen geht es vom nordrhein-westfälischen Rahden auf der ersten Spur 14 Kilometer nach Ströhen. Auf der stillgelegten Eisenbahnstrecke des ehemaligen Torfwerks radelt man so durch Wald und Wiesen. In Ströhen angekommen, wechselt man die Spur und fährt mit der Moorbahn zum etwa drei Kilometer entfernten Moorpadd direkt im Neustädter Moor. Auf dem Weg ins Naturschutzgebiet wird das Moor immer ursprünglicher. Der Moorpadd ist ein

Lehr- und Erlebnispfad, der über die Entstehung des Moores aufklärt, aber auch den Wandel von der Nutzung hin zum Naturschutz darstellt. Außerdem lässt sich die Tier- und Pflanzenwelt zu Fuß ganz genau unter die Lupe nehmen. Seit 2014 informiert das Europäische Fachzentrum Moor und Klima in Wagenfeld über Geschichte und Bedeutung des Moores für Klima und Artenschutz.

Moorbahn, Foto: Ströher Moorbahn



WARENDORF

**1. Westfälische
Deutzer Motorensammlung
Vohren 90
48231 Warendorf
Tel. (02586) 1319
www.deutzmotoren-heitmann.de**

Öffnungszeiten

jeden 1. Sa u. So im Monat
11 - 16 Uhr

ÖPNV

Bahnhof Vohren (Bus)

Die Erfindung der Dampfmaschine war der Beginn der industriellen Revolution. Doch die Erfindung des Verbrennungsmotors und dessen erste Weiterentwicklungen machten diese Energie ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erst mobil. Seither wurde viel geforscht, entwickelt und verbessert, sodass mittlerweile diverse Motoren die unterschiedlichsten Geräte antreiben. Das Sägewerk Heitmann in Warendorf erzeugte seinen Strom für den Betrieb seit jeher selbst und bis heute wird die Säge von einem Herforder Dieselmotor angetrieben. In der Landwirtschaft, die die Familie parallel unterhielt, erleichterten ein 11er Deutz-Trecker sowie ein Standmotor derselben Firma die Arbeit. Fasziniert von diesen Maschinen begann Wenzel Heitmann in den 1970er-Jahren Motoren zu sammeln. Das Museum zeigt inzwischen eine umfangreiche Sammlung mit der Marke Deutz als Schwerpunkt.



Deutz-Traktoren in der Ausstellung, Foto: LWL-Industriemuseum

Doch neben Deutz-Traktoren aus verschiedenen Jahrzehnten - der älteste ist der oben bereits erwähnte 11er Deutz von 1936 - gibt es auch andere Trecker, die im Münsterland im Einsatz waren, wie z. B. Fahr, Schlüter, Fendt, Hanomag oder auch Hagedorn. Die Firma Hagedorn fertigte in Warendorf von 1902 bis 1992 Landmaschinen. Trecker baute sie in kleinen Stückzahlen und das auch nur bis 1950. Eines der letzten Modelle, von denen nur 54 Stück produziert wurden, findet sich ebenfalls in der Heitmann'schen Sammlung. Neben Trek-

kern, Dampfmaschinen und Motoren, auch solchen von Flugzeugen und Helikoptern, präsentiert das Museum eine rekonstruierte alte Tankstelle aus den 1950er-Jahren, eine alte Fahrschule mit Modellen und Schautafeln und eine Reihe historischer Öldosen und -kannen aus Blech. Ein Tante-Emma-Laden und eine Sammlung von Spielzeug-Lkws und -schleppern finden ebenfalls Platz im Museumsgebäude.

Ausstellungssituation

Foto: LWL-Industriemuseum



Bibliografie

- Abelshauer, Werner (Hg.):** Bibliographie zur Wirtschaft Ostwestfalen-Lippes seit 1815. Essen 2000.
- Abelshauer, Werner (Hg.):** Die etwas andere Industrialisierung: Studien zur Wirtschaftsgeschichte des Minden-Lübbecke-Landes im 19. und 20. Jahrhundert. Essen 1999.
- Beaugrand, Andreas (Hg.):** Stadtbuch Bielefeld. Bielefeld 2013.
- Beaugrand, Andreas, Jörg Boström und Theodor Helmert-Corvey (Hg.):** Der steinerne Prometheus. Industriebau und Stadtkultur. Plädoyer für eine neue Urbanität. Berlin 1989.
- Böllhoff, Florian, Jörg Boström und Bernd Hey (Hg.):** Industriearchitektur in Bielefeld. Bielefeld 1986.
- Büschefeld, Jürgen (Hg.):** Netz/Werk/Stadt (= Schriften der Historischen Museen der Stadt Bielefeld, Bd. 15). Bielefeld 2000.
- Büschefeld, Jürgen und Sunderbrink, Bärbel (Hg.):** Bielefeld und die Welt – Prägungen und Impulse – 17. Sonderveröffentlichung des Historischen Vereins für die Grafschaft Ravensberg, Bielefeld 2014.
- Ditt, Karl und Sidney Pollard (Hg.):** Von der Heimarbeit in die Fabrik. Industrialisierung und Arbeiterschaft in Leinen- und Baumwollregionen Westeuropas während des 18. und 19. Jahrhunderts. Paderborn 1992.
- Föhl, Axel:** Bauten der Industrie und Technik in Nordrhein-Westfalen. Berlin 2000.
- Günter, Roland:** Besichtigung unseres Zeitalters. Industriekultur in Nordrhein-Westfalen. Ein Handbuch für Reisen. Essen 2001.
- Henning, Friedrich Wilhelm:** Vorindustrielles Gewerbe und wirtschaftlicher Wandel im Paderborner Land im 19. Jahrhundert. Dortmund 1982.
- Hey, Bernd, Thomas Niekamp u. a.(Hg.):** Geschichtsabläufe. Historische Stadtrundgänge durch Bielefeld (= Bielefelder Beiträge zur Stadt- und Regionalgeschichte, Bd. 7 + 9). Bielefeld 1990 + 1992.

Klee, Wolfgang: Eisenbahnen in Westfalen. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Münster 2001.

Pollard, Sidney: Region und Industrialisierung im Vergleich: Minden-Ravensberg und die englischen Industriegebiete. Dortmund 1982.

Ragati, Manfred u.a. (Hg.): Wirtschaft und Energie im Wandel der Zeit. Köln/Weimar/Wien 1999.

Reininghaus, Wilfried, Karl Teppe (Hg.): Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Paderborn 1999.

Steinbach, Peter: Industrialisierung und Sozialsystem im Fürstentum Lippe. Lemgo 1976.

Vogelsang, Reinhard: Bielefelds Weg ins Industriezeitalter. Bilder einer Epoche. Bielefeld 1986.

Weitere Museen, Standorte und Sammlungen zur Industrie- und Technikgeschichte in OWL

**Dampf-Kleinbahn
Mühlenstroth e. V.
Westfälisches Kleinbahn-
und Dampflokmuseum**
Postdamm 166
33334 Gütersloh
Tel. (05241) 68466
info@dkbm.de
www.dampfkleinbahn.de

Traktoren-Museum Kempen
Johannes Glitz
Kempener Straße 33
33805 Horn-Bad Meinberg
Tel. (05255) 236
www.traktorenmuseum.de

**d. kleine Lemgoer
Museum für Sport- und
Rennwagen**
Industrieweg 4
32657 Lemgo
Tel. (05261) 5610
emmerich-lemgo@t-online.de
www.automuseum-lemgo.de

Landeseisenbahn Lippe e. V.
Am Bahnhof 1
32699 Extertal
info@landeseisenbahn-lippe.de
www.landeseisenbahn-lippe.de

Feuerwehr-Museum Bielefeld
Feuerwehramt
Am Stadtholz 18
33609 Bielefeld
Tel. (0521) 512301
feuerwehr@bielefeld.de
www.feuerwehr-bielefeld.de

**Feuerwehrmuseum
Kirchlengern**
Häverstraße 188
32278 Kirchlengern
Tel. (05223) 73792

Ziegelei Eusterbrock
Ludger Eusterbrock
Stromberger Straße 55
33378 Rheda-Wiedenbrück
Zugang auf Anfrage
Tel. (05242) 36231

Die Orte haben keine regelmäßigen
Öffnungszeiten und werden privat bzw.
von Vereinen getragen.

Museumsinitiative OWL e. V.



Museums
initiative
in OWL e.V.

**Die Museumsinitiative in OWL e. V.
ist ein Netzwerk für alle Museen der**

Region Ostwestfalen-Lippe, sowohl für die Landes- und Kommunal Museen als auch für die privat und ehrenamtlich geführten. Mitglieder der Initiative sind Museen, einzelne Museumsmitarbeiter(innen) und Menschen aus anderen Kulturinstitutionen sowie interessierte Bürger. Die Museumsinitiative ist mit den Zielen gegründet worden, die Kooperation zwischen den Museen der Region zu verbessern, gemeinsame Projekte auf inhaltlicher Ebene anzuregen, zu fördern und zu realisieren sowie die Zusammenarbeit der Museen mit anderen Kulturinstitutionen zu stärken. Ein gemeinsames Marketing von Museen zu gemeinsamen Projekten schärft das kulturelle Profil der Region und macht die Angebote bekannter.

Die Leitsätze der gemeinsamen Arbeit sind:

- „Wir haben die Originale - und bewahren sie.“
- „Nachhaltigkeit - schon immer unser Trend.“
- „Erst Publikum macht aus Sammlungen Museen - wir verstärken die Kommunikation mit den Menschen.“
- „Wir bleiben jeweils einzigartig, bilden als Netzwerk eine Museumslandschaft und sind offen für Kooperationen mit anderen Partnern.“
- „Museen werden von Menschen gemacht - und viele machen mit.“

Die Museumsinitiative OWL führt regelmäßig Themenjahre durch und organisiert Fortbildungen für die Museen und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Ein Schwerpunkt der Arbeit liegt in der Vermittlung des Themas Industriekultur in der Region Ostwestfalen-Lippe.

www.museumsinitiative-owl.de



Das Netzwerk ERIH hat es sich zur Aufgabe gestellt, an die industrielle Geschichte Europas zu erinnern sowie die wichtigen Orte der industriellen Geschichte touristisch zu erschließen. Nordwesteuropa war die Wiege der industriellen Revolution. Um die Wertschätzung, das Verständnis, den Erhalt und die Vermarktung der gemeinsamen Industriegeschichte zu unterstützen, wurde das Europäische Netzwerk für Industriekultur gegründet. Ein zentrales Element des Projektes dieses Netzwerkes sind die Ankerpunkte der Route. Von diesen Ankerpunkten gehen „Regionale Routen“ aus, die kleinere industriekulturelle Standorte einbinden. Die Aufgabe der zentralen Vermarktung des Themas Industriekultur in der Region Ostwestfalen-Lippe hat das LWL-Industriemuseum Ziegeleimuseum Lage übernommen. Hier erhalten Sie Informationen zum Thema Industriekultur in der Region und von hier werden die gemeinsamen Aktivitäten koordiniert.

LWL-Industriemuseum Ziegeleimuseum Lage

Sprikernheide 77 • 32791 Lage

Tel.: 05232 / 9490-0 • Fax.: 9490-38

Ziegelei-Lage@lwl.org • www.lwl-industriemuseum.de



www.erih.net

**European
Route
of Industrial
Heritage**

**Europäische
Route der
Industriekultur**

Gut.

Für die Menschen
und die Wirtschaft
in der Region.



Sparkasse

Musik für Millionen

Eine Münze in den Schlitz zu werfen, sich einen Song auszusuchen, zusehen wie sich Schallplatte und Tonarm aufeinander zubewegen und zu hören, dass der gewünschte Titel erklingt, das fasziniert die Menschen heute genauso wie vor 80 Jahren.

Die über die Jahrzehnte hergestellten Musikboxen, von denen über 40 Modelle aus US-amerikanischer und europäischer Produktion in der Sonderausstellung des Deutschen Automatenmuseums gezeigt werden, veranschaulichen nicht nur die Entwicklung der Technik, sondern auch die des Designs sowie der Musik der jeweiligen Zeit.

Besuchen Sie das Deutsche Automatenmuseum mit seiner Sonderausstellung zum Thema „Musikboxen“ und werden Sie Zeuge dieser einzigartigen Entwicklung der Wirtschafts-, Design- und Musikgeschichte.

Deutsches Automatenmuseum
Sammlung Gauselmann (am Schloss Benkhausen)
Neustadtstraße 40 · 32339 Espelkamp
Tel. 05743 9318222
anmeldung@deutsches-automatenmuseum.de
www.deutsches-automatenmuseum.de





Feldbahnbetrieb auf dem Gelände des LWL-Industriemuseum Ziegelei Lage, Foto: LWL

Herausgeber:

Museumsinitiative OWL e. V.

Text: Willi Kulke (Einleitung), Stephanie Geissler, Bettina Rinke, Anne Wieland, Kerstin Wölki, Jessica Zimmermann

Redaktion: Willi Kulke

Lektorat: Hendrik Bönisch, Bielefeld

Gestaltung: Claudia Grotefendt, Bielefeld

Museumsinitiative OWL e. V.

c/o Lippisches Landesmuseum Detmold

Ameide 4 • 32756 Detmold

Tel. (05231) 992548

museumsinitiative-owl@t-online.de

www.museumsinitiative-owl.de

Detmold 2014

Die Broschüre konnte durch einen Zuschuss des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen herausgegeben werden. Wir danken auch den Anzeigenkunden.

Zugänglichkeit

Einige Industriedenkmale sind, wenn nicht anderes angegeben, nur am Tag des offenen Denkmals zu besichtigen. Wir bitten Sie, auf die privater Nutzer der Gebäude Rücksicht zu nehmen.

Industriekultur im Internet

Alle Informationen dieser Broschüre und noch weiterführende Links finden sie auch im Internet unter www.industriekultur-owl.de

Begehrte Marken aus aller Welt:



Blaue Mauritius,
British Empire (bis 1968)



Inverted Jenny,
USA



Doppelgenf,
Schweiz



Napoleon 5 Fr,
Frankreich



Merkur,
Österreich



Miele,
Deutschland

Mehr Infos unter 0180-52 52 100 (0,14 €/Min.) oder www.miele.de

Miele
IMMER BESSER

LWL-Industriemuseum
Westfälisches Landesmuseum für Industriekultur

Kunst aus Feuer und Sand

Glashütte Gernheim | Petershagen



LWL-Industriemuseum
Glashütte Gernheim

Gernheim 12 | 32469 Petershagen

Tel.: 05707 9311-0

E-Mail: glashuette-gernheim@lwl.org

www.lwl-industriemuseum.de

www.lwl-industriemuseum.de

LWL

Für die Menschen.

Für Westfalen-Lippe



Museumsinitiative in OWL e. V.
c/o Lippisches Landesmuseum Detmold
Ameide 4
32756 Detmold
Telefon (0 52 31) 99 25 48
Telefax (0 52 31) 99 25 25
museumsinitiative-owl@owl-online.de
museumsinitiative-owl.de

**Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

