

Archivpflege in Westfalen und Lippe



Heft 46

Oktober 1997



Landschaftsverband
Westfalen-Lippe

BEITRÄGE

Der 49. Westfälische Archivtag in Plettenberg am 6. und 7. Mai 1997	
Antje Weikert – Tagungsbericht	1
Ernst Hüsmert	
Carl Schmitt in Plettenberg	3
Ralf Stremmel	
Quellen zur Geschichte der Köln-Mindener Eisenbahn	
– Der Stellenwert der regionalen Überlieferung	7
Hermann Niebuhr	
Eisenbahngeschichte in Ostwestfalen-Lippe	
– Archivalien und andere Spuren	11
Susanne Lippold	
Entstehung der „autogerechten Stadt“. Ein Überblick über die	
Quellenlage im Stadtarchiv Bochum	17
Klaus Tiborski	
Kanalbauprojekte in Westfalen im 19. Jahrhundert	21
Josef Häming	
Vom Wegebau zur Autobahn. Organisation und Überlieferung der	
Straßenbauverwaltung in Westfalen-Lippe	26
Diskussionsrunde zur Lage der Archive kreisangehöriger Gemeinden:	
Aufgaben und Anforderungen	34

BERICHTE UND MITTEILUNGEN

600 Jahre Plettenberg: Die TheaterZeitReise	43
200. Geburtstag Adolphs Freiherr von Bodenschwingh-Plettenberg	44
„Ausstellung O. T.“ – Arbeiten zum Thema Verfolgung und Deportation	
in Dortmund	44
Edition einer westmünsterländischen Chronik des 17. Jahrhunderts	45
Urkunden des Archivs Tatenhausen	46
Übersicht über die im Depot der Vereinigten Westfälischen Adels-	
archiv e.V. in Cappenberg hinterlegten Archive	47
Fernstudium zum Diplomarchivar/zur Diplomarchivarin (FH) an der	
Fachhochschule Potsdam	48
Das Archiv des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe	49
Klinik-Archiv-Empfehlungen	49
Übernahme des Schriftgutes aus den Gesundheitseinrichtungen des	
Landschaftsverbandes durch das Archiv LWL	50
Übernahme von Straßenbauunterlagen in das Archiv LWL.	51
Westfälisches Archivamt berät hochwassergeschädigte polnische	
Archive	53
NRW-Archive im Internet	54
Ausstellung im Stadtarchiv Rheine	56
Meinungsumfrage zum Westfälischen Archivtag	57

AUS DEN ARCHIVEN IN WESTFALEN UND LIPPE 58

HINWEISE AUF NEUE BÜCHER 59

TERMINE 64

MITARBEITER DIESES HEFTES

Dr. Wolfgang Bockhorst, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster (Bo) — Hans-Wilhelm Bohrisch, Stadtarchiv Dortmund, Friedensplatz 5, 44122 Dortmund — Dr. Horst Conrad, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster (Co) — Dr. Werner Frese, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster (Fs) — Gerd Giese, Stadtarchiv Wismar, Vor dem Fürstenhof 1, 23966 Wismar — Dr. Thomas Gießmann, Stadtarchiv Rheine, Marktstraße 12, 48431 Rheine — Josef Häming, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster — Ernst Hüsmert, Bergstraße 47, 58849 Herscheid — Rickmer Kießling, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster (Kie) — Susanne Lippold, Am Kreuzloh 12, 44357 Dortmund — Johannes Materna, Stadtarchiv Castrop-Rauxel, Europaplatz 1, 44575 Castrop-Rauxel — Dr. Hermann Niebuhr, Nordrhein-Westfälisches Staatsarchiv Detmold und Nordrhein-Westfälisches Personenstandsarchiv Westfalen-Lippe, Willi-Hofmann-Str. 2, 32756 Detmold — Brigitta Nimz, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster (Ni) — Dr. Norbert Reimann, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster (Rei) — Annekathrin Schaller, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster (Scha) — Dr. Gustav Seebold, Institut zur Geschichte der europäischen Arbeiterbewegung, Ruhr-Universität Bochum, Geb. UB IV/2, Universitätsstraße 150, 44801 Bochum — Christoph Spieker, Stadtarchiv Greven, Rathausstraße 6, 48268 Greven — Dr. Ralf Stremmel, Westfälisches Archivamt, Außenstelle Westfälisches Wirtschaftsarchiv Dortmund, Märkische Straße 120, 44141 Dortmund — Dr. Jürgen Strothmann, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster — Dr. Gunnar Teske, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster (Ts) — Dr. Klaus Tiborski, Landesarchivdirektion Baden-Württemberg, Außenstelle Karlsruhe, Nördliche Hildapromenade 2, 76133 Karlsruhe — Katharina Tiemann, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster (Tie) — Antje Weikert, Westfälisches Archivamt, Postfach, 48133 Münster (Wei) — Rolf Westheider, Stadtarchive Versmold und Borgholzhausen, Schulstraße 5, 33829 Borgholzhausen — Martina Wittkopp-Beine, Stadtarchiv Plettenberg, Bahnhofstraße 103, 58840 Plettenberg

Diese Zeitschrift ist – wie alle anderen Publikationen des Westfälischen Archivamtes – auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier gedruckt.

Der 49. Westfälische Archivtag in Plettenberg am 6. und 7. Mai 1997 – Tagungsbericht

Anläßlich der 600-Jahrfeier der Stadt Plettenberg fand der 49. Archivtag in Plettenberg statt.

Dr. Norbert Reimann, Leiter des Westfälischen Archivamtes, begrüßte die Teilnehmer und Referenten und bedankte sich für die Einladung der Stadt Plettenberg. Er betonte, daß seit der Einrichtung der Archivberatungsstelle 1927 durch den Provinzialverband die Archivpflege einen hohen Stellenwert in der landschaftlichen Selbstverwaltung besitzt und der jährliche westfälische Archivtag Ausdruck dessen sei.

Frau Marlene Lubek überbrachte als stellvertretende Vorsitzende der Landschaftsversammlung die Grüße des Landesdirektors Dr. Manfred Scholle und der Vorsitzenden der Landschaftsversammlung Frau Marianne Wendzinski. Sie bemerkte, daß der Westfälische Archivtag eine hervorragende Möglichkeit des überörtlichen fachlichen Gedankenaustausches darstellt und Jubiläen einen besonderen Anlaß zum Nachdenken über die Vergangenheit bieten.

Anschließend an die Begrüßung durch den stellvertretenden Bürgermeister der Stadt Plettenberg Sigfried Klose richtete Dr. Wilfried Reininghaus, Direktor des Nordrhein-Westfälischen Staatsarchivs in Münster, als Vertreter der staatlichen Archive Nordrhein-Westfalens das Grußwort an die Versammlung und zeigte sich erfreut über die aktuellen Diskussionen zu Fragen der Bewertung in unserer heutigen Zeit, die bei der steigenden Zahl an Informationen und verschiedenen Datenträgern eine der vorrangigsten Probleme darstellt.

Nach den Grußworten hielt der Literaturwissenschaftler Dr. Jochen Grywatsch aus Münster den Eröffnungsvortrag „Unterwegs in alter Zeit. Die Reisen der Annette von Droste-Hülshoff.“ Er beschrieb die Erschließung der Infrastruktur und die Verkehrssituation zu Zeiten der „Droste“, die oftmals zur Nervenprobe für Reisende werden konnte.

Abschließend gab Dipl.-Ing. Ernst Hüsmert aus Herscheid eine Einführung in die im Rathaus der Stadt Plettenberg zu besichtigende Ausstellung „Verortung des Politischen. Carl Schmitt in Plettenberg“.

Unter dem Thema „Quellen zur Verkehrsgeschichte in regionalen und kommunalen Archiven“ begann dann am Nachmittag die 1. Arbeitssitzung, moderiert von Dr. Wilfried Reininghaus aus dem NW-Staatsarchiv in Münster.

Aus aktuellem Anlaß des Jubiläums 150 Jahre Eisenbahngeschichte in Westfalen-Lippe hielt Dr. Ralf Stremmel, Außenstelle des Westfälischen Archivamtes Münster, Westfälisches Wirtschaftsarchiv Dortmund, einen

Vortrag zur „Geschichte der Köln-Mindener Eisenbahn. Der Stellenwert der regionalen Überlieferung.“ Er erzählte von den „Träumen und Alpträumen, Visionen und Schreckensvisionen“, die mit der ersten Fernverbindung in Nordrhein-Westfalen verbunden waren und sich noch in einigen historischen Überlieferungen nachvollziehen lassen. Die Quellen zur Köln-Mindener Eisenbahn sind aber nicht nur in Archiven der an der Strecke liegenden Orte zu suchen, sondern befinden sich auch in entlegeneren Archiven mit verschiedenen Zuständigkeiten wie z.B. die Überlieferung auf oberer staatlicher Ebene im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Berlin. Darüberhinaus würde eine intensivere Erschließung, vor allem bei Quellen, die scheinbar nichts mit der Eisenbahn zu tun haben, für so manche Überraschung sorgen.

Thematisch parallel angelegt, referierte Dr. Niebuhr vom NW-Staatsarchiv Detmold zu „Eisenbahnen in Ostwestfalen-Lippe - Archivalien und andere Spuren.“ Er versuchte dieses eisenbahngeschichtliche und regionalbezogene Thema auch einmal aus dem Blickwinkel der Bestandsergänzung zu betrachten. Dabei hebt er den Vorteil der Eisenbahngeschichte hervor, die die Spuren ihrer Vergangenheit nicht so verwischen und überlagern wie beispielsweise die Geschichte des Straßenbaus. Davon zeugen noch heute viele Denkmäler, Bahnhofsgebäude, Trassen und Tunnel.

Diese erste Arbeitssitzung schloß Susanne Lippold aus Bochum mit ihrem Vortrag „Die Entstehung der autogerechten Stadt am Beispiel der Stadt Bochum“, in dem sie die Verkehrsgeschichte von der Seite des heute am meisten gebrauchten Verkehrsmittels her beleuchtete. Sie zeigte anhand der Quellenlage im Stadtarchiv Bochum auf, wie sehr die Erfindung und Entwicklung des Autos das Verkehrswesen, vor allem im innerstädtischen Bereich, veränderte, welche neuen und speziellen Anforderungen mit seiner Einführung an das vorhandene Verkehrsnetz gestellt wurden und welche Konflikte sich daraus nun mit anderen Verkehrsteilnehmern ergaben.

Unter der Moderation von Götz Bettge, Stadtarchiv Iserlohn, wurde die Tagung mit der zweiten Arbeitssitzung fortgesetzt. Diese beinhaltete die Vorträge von Dr. Klaus Tiborski aus Karlsruhe: „Der Drang zum Meer. Zur Geschichte des Kanalbaues in Westfalen im 19. Jahrhundert.“ und von Josef Häming, Westfälisches Archivamt Münster, „Vom Wegebau zur Autobahn. Organisation und Überlieferung der Straßenbauverwaltung in Westfalen-Lippe.“

Am Ende dieses ersten Tages empfing der Bürgermeister Otto Klehn die Teilnehmer und lud im Namen der Stadt Plettenberg zu einem Abendimbiß ein.

Die dritte Arbeitstagung begann am zweiten Tag unter der Leitung von Dr. Horst Conrad, Westfälisches Archivamt Münster, mit einer Diskussionsrunde zum Thema „Gegenwärtige Lage der Archive kreisangehöriger Gemeinden. Aufgaben und Anforderungen.“

Dabei brachten Christoph Spieker, Stadtarchiv Greven, Dr. Rolf Westheider, Stadtarchive Versmold und Borgholzhausen sowie Johannes Materna, Stadtarchiv Castrop-Rauxel mit ihren Situationsberichten herausfordernde Diskussionsbeiträge.

Herr Spieker stellte das Profil des Stadtarchivs Greven vor und bemerkte, daß es in der heutigen Zeit nicht mehr möglich ist, das klassische Aufgabenspektrum eines kommunalen Archivs zu halten. Das Aufgabenprofil habe sich sehr in die Richtung eines wissenschaftlichen Dokumentationszentrums geändert, nur die inhaltliche Erklärung zum Berufsbild des Archivars nicht. So müs-

Westheider hier die „Archivthese“, daß Kommunalarchive den Vorzug der größten Unmittelbarkeit der historischen Überlieferung haben, da die unterste Überlieferungsschicht sowohl quantitativ als auch qualitativ am wertvollsten und ergiebigsten ist. Diese ergänzt er mit der „Geschichtstheze“, daß Lokal- und Regionalgeschichte der konsequenten Popularisierung als „Geschichte für die Bürger“ bedarf. Eine solche Teilung des Kommunalarchivars bedeutet aber auch teilweise starke Einschränkungen bei verschiedenen Kernaufgaben eines Archivs wie z.B. bei der Verzeichnung oder Benutzerbetreuung. Darum sei es wichtig, der Verwaltung die notwendige Funktionalität des Archivs zu verdeutlichen und klarzustellen, was Betriebszeiten und was wirklich Service darstellt.

Anschließend bestätigte auch Johannes Materna für das Stadtarchiv in Castrop-Rauxel, daß Multifunktionalität zur Realität eines kommunalen Archivs gehöre. Dazu

sei aber oftmals auch ein gewisses Improvisationstalent des Archivars nötig, der mit einer sehr schlechten personellen, finanziellen, technischen und räumlichen Ausstattung die Funktionalität des Archivs in Frage gestellt sieht und doch erreichen muß. Diese Widersprüche werden um so stärker empfunden, je mehr zusätzliche Aufgaben zum klassischen Tagesgeschäft kommen wie hier in Castrop-Rauxel die Ausarbeitung und Auswertung einer archäologischen Ausgrabung, die Zusammenarbeit mit den Zeitungen für historische Veröffentlichungen und die Erarbeitung von Vorträ-



Besuch der Märkischen Museumseisenbahn

sen die Archivmitarbeiter viele Sonderaufgaben wahrnehmen, wie z.B. die Mitarbeit bei Wahlen oder die historische Bildungsarbeit für Schüler in Form einer „Urkundenfälscherwerkstatt“. Wichtig in dieser Hinsicht sei, daß sich diese aktive Öffentlichkeitsarbeit auch auf eine Budgetierung des Archivs auswirke, so daß die momentanen Finanzkürzungen der Kommunen nicht gleichzeitig eine Wegrationalisierung des Archivs bedeute.

Dr. Westheider dokumentierte daraufhin das ungewöhnliche Bild eines zweigeteilten Archivaren „Historiar oder Archi-riker?“. Dabei handelt es sich um die Erprobung eines Modells der Archivkooperation, das 1992 zwischen den beiden Nachbarstädten Versmold und Borgholzhausen durch öffentlich-rechtliche Vereinbarungen ins Leben gerufen wurde. In der Person eines Archivars werden die beiden Archive Versmold und Borgholzhausen betreut. Diese Teilung bedeutet dabei nicht nur zweifach lokale sondern auch disziplinäre Zuständigkeiten (Archiv und Geschichte). So vertritt Dr.

gen zur Stadtpräsentation. Auch dieses Beispiel zeigt: je kleiner die Kommune, desto breiter das Aufgabenspektrum des Archivs. Die Multifunktionalität kommunaler Archive ist, gleichgültig ob verordnet oder selbst erwählt, positiv zu werten.

Abschließend sprach Franz Meyer vom Stadtarchiv Bad Salzuffen die Einladung zum 50. Archivtag 1998 nach Bad Salzuffen aus. Er verglich die Ausrichtung der Archivtage mit denen der Olympischen Spiele und erklärte, daß das runde Ereignis im nächsten Jahr eine Herausforderung für ihn darstelle.

Dr. Reimann dankte am Ende der Tagung allen Beteiligten und lud nach einem gemeinsamen Mittagessen zur Exkursion ein, die eine Fahrt mit der Märkischen Museumseisenbahn und die Besichtigung der Firma Seissenschmidt zum Ziel hatte.

Antje Weikert

Carl Schmitt in Plettenberg

von Ernst Hüsmert

„Über Carl Schmitt in Plettenberg“ von einem, der ihn fast 40 Jahre lang gekannt hat, oder besser, um jeglichen Anschein von Objektivität zu vermeiden, von einem, der fast 40 Jahre lang mit ihm befreundet war. Der kann nicht umhin, festzustellen, daß Carl Schmitt trotz aller Mühe, die sich seine Geburtsstadt Plettenberg mit dem Andenken ihres ebenso berühmten wie berühmigten Sohnes macht, eigentliches Plettenberger Urgestein nicht war. Beide Elternteile stammten von der Mosel; der Vater aus Ürzig, die Mutter aus Trier. Johann Schmitt, der Vater, ein frommer Katholik aus der Eifel, wurde als Angestellter der Eisenbahn nach Plettenberg, in das protestantische Sauerland verschlagen. Dort wurden die Fabrikanten Graewe und Kaiser auf den intelligenten und tüchtigen jungen Mann aufmerksam und holten ihn in ihre Schraubenfabrik.

Mein eigener Vater hat u. a. in dessen Abteilung bei Graewe & Kaiser die kaufmännische Lehre gemacht. Er hat mir erzählt, der alte Johann Schmitt wäre der fähigste Kaufmann in der ganzen Firma gewesen, der alles wußte und von jedem um Rat gefragt wurde, der aber als Katholik in Plettenberg niemals Prokurist werden konnte.

Carl Schmitt wurde als ältester Sohn des Johann Schmitt in diese Diasporasituation im Dreikaiserjahr 1888 hineingeboren. Ihm folgten drei weitere Geschwister: ein Bruder und zwei Schwestern. Nach eigenem Bekunden hat ihn die Diaspora in Plettenberg früh und entscheidend geprägt. Sie impfte ihn mit dem Stigma der Ausnahme. Die existentielle Bedeutung dieser Prägung seines Wesens und Denkens von der Ausnahmesituation her wurde ihm, wiederum nach eigenem Bekunden, bewußter, als er auf dem Humanistischen Gymnasium im katholischen Attendorn eine andere Minderheit kennenlernte, der niemand etwas anhaben konnte. Das waren die Darwinisten und Freidenker im Lehrerkollegium dieses staatlichen Gymnasiums, die den Schutz des Preußischen Staates genossen. Von dieser Beobachtung und Erkenntnis her ist es zu seinem berühmten Postulat „Souverän ist, wer über den Ausnahmezustand entscheidet“, nur ein weiterer konsequenter Schritt.

In Attendorn wohnte der Pennäler Carl Schmitt in einem katholischen Konvikt. Kurz vor dem Abitur wurde er aus dieser Unterkunft gewiesen, weil das indizierte Buch des liberalen protestantischen Theologen David Friedrich Strauß „Das Leben Jesu“ bei ihm gefunden wurde.

Soweit Carl Schmitt über Carl Schmitt.

Die Archivare des heutigen Rivius-Gymnasiums in Attendorn halten dem entgegen, daß auch nächtliche Streifzüge mit anderen Schülern seiner Klasse durch die Kneipen Attendorns für den Rausschmiß mitverantwortlich waren.

Aus Plettenberger Sicht ist ein anderer Umstand in Zusammenhang mit seinem Besuch des Gymnasiums in Attendorn aufschlußreich. Er hat den Weg nach Attendorn, sei es an Wochenenden oder zu Anfang oder En-

de der Ferien, immer zu Fuß gemacht. Das wirft ein bezeichnendes Licht auf die bescheidenen Verhältnisse, in denen Johann Schmitt mit seiner Frau und seinen vier Kindern in Plettenberg lebte. Carl Schmitt hat stets betont, daß es seine Mutter war, die den Besuch des Gymnasiums für ihre Kinder durchsetzte, die sie zweisprachig deutsch-französisch erzog und ihnen das Klavierspielen beibrachte. Die Mutter selbst hat eine klösterliche Erziehung im damals deutschen Elsaß-Lothringen genossen.

Außerhalb der Schule wandte sich der junge Carl Schmitt mit erstaunlicher Intensität der Musik und Literatur zu. Lieblingskomponisten waren Mozart und vorübergehend Wagner; Favorit unter den Dichtern war Henrik Ibsen. Seine Begeisterung für Ibsen fand ihren deutlichen Ausdruck darin, daß er in einen Schieferfelsen des Saleyberges ein großes I einmeißelte und diesen Felsen lebenslang Ibsenstein nannte. 1906 schrieb er in einem Brief an seine Schwester Auguste, „Ibsen ist tot. Bete für ihn“.

Nach seiner Abiturfeier lief Carl Schmitt in der Nacht von Attendorn über die Bergscheide „Vierkreuze“ nach Plettenberg. Bald darauf reiste er per Bahn nach Berlin, um dort, nicht wie ursprünglich beabsichtigt, Philologie, sondern Jura zu studieren. Nach zwei Semestern in Berlin setzte er das Studium in München und schließlich in Straßburg fort und beendete es auch dort. Es begann eine Zeit spärlicher Kontakte zu seiner Heimatstadt.

Die Dissertation „Über Schuld und Schuldarten“ erregte 1910 in Fachkreisen Aufsehen, mehr noch seine Auseinandersetzung mit dem richterlichen Entscheidungsprozeß in „Gesetz und Urteil“ 1912, einer Ehrenrettung des Dezisionismus, die am Anfang seiner rechtsphilosophischen Überlegungen steht. So heißt denn seine berühmte Definition der Souveränität auch nicht „Souverän ist, wer über den Ausnahmezustand verfügt“, sondern, „wer über den Ausnahmezustand entscheidet“.

Mit diesem Satz beginnt seine „Politische Theologie“ aus dem Jahre 1922. Politische Theologie bedeutet zunächst einmal: Alle prägnanten Begriffe der modernen Staatslehre sind säkularisierte theologische Begriffe. Aus dem allmächtigen Gott wird der omnipotente Gesetzgeber, und was das Wunder in der Theologie ist, das ist der Ausnahmezustand in der Politik. Mit dem Wunderding „Ausnahmezustand“ rannte Carl Schmitt in der Weimarer Republik offene Türen ein, als diese infolge einander blockierender Stimmenanteile des Parlaments immer unregierbar wurde. Seine Auslegung des Artikels 48, der den Ausnahmezustand in der Weimarer Verfassung regelte, als die legale Möglichkeit einer Diktatur des Reichspräsidenten nutzte sie Brüning 1930 bis 1932 für seine Notstandsgesetze. Dessen Nachfolger von Papen stürzte mit diesem Artikel 1932 die Preußische Regierung und ersetzte sie durch Kommissare des Reiches. In dem darauf folgenden Prozeß vor dem Reichsgericht in Leipzig vertrat Carl Schmitt das Reich gegen Preußen. Der nächste Schritt Papens auf diesem Wege sollte auf der Ebene des Reiches die Auflösung des Par-

lamentes und die Installierung einer Militärregierung unter dem Reichswehrminister von Schleicher sein. So hofften konservative Kreise eine Machtergreifung durch Nationalsozialisten oder Kommunisten verhindern zu können.

In diesem Zusammenhang kommt für einen Moment im Leben des Carl Schmitt seine Heimatstadt Plettenberg wieder ins Spiel. Er hatte einen Ruf als Professor für Öffentliches Recht von der Universität Köln erhalten. Seine diesbezüglichen persönlichen Verhandlungen mit dem Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer nutzte er, um sich von der Hektik Berlins durch einen Kurzurlaub in der ländlichen Umgebung Plettenbergs zu erholen. Er wohnte damals in der Herscheider Mühle. Hierhin bestellte er seinen Doktoranten Ernst Rudolf Huber, den späteren berühmten Verfassungsgeschichtler. Huber berichtet, daß Carl Schmitt vom Generalstab der Reichswehr um staatsrechtlichen Rat für den geplanten Staatsstreich gebeten worden war. Bei seinem Besuch in der Herscheider Mühle habe ihm Schmitt die legal vertretbare Vorgehensweise erläutert und ihn mit dieser Botschaft zum Generalstab nach Berlin geschickt. Die für den 12. November 1932 geplante Aktion ging allerdings schief, weil sich von Papen im Reichstag das Heft aus der Hand nehmen ließ und eine Mehrheit aus Nationalsozialisten und Kommunisten gemeinsam den Reichstag auflöste. Noch 50 Jahre danach konnte sich Carl Schmitt über die Dämlichkeit Papens ereifern.

Es ist nicht möglich, über die Zeit Carl Schmitts von 1947 bis 1985 in Plettenberg zu berichten, ohne seinen Weg nach Berlin in den Vorhof der Macht einzubeziehen. Das eine bedingt das andere. Plettenberg wurde sein Exil. Er nannte es sein San Casciano nach dem Exil eines anderen großen Staatsdenkers, Nicolo Machiavelli.

Schmitts Weg nach Berlin führte über München. Nach Promotion und Habilitation in Straßburg kam er als Kriegsfreiwilliger zur dortigen Stadtkommandantur. München im und nach dem Ersten Weltkrieg steht, grob vereinfacht, für den Künstler Carl Schmitt. Hier pflegte er den Umgang mit Dichtern, Literaten und Philosophen, hier schrieb er Essays und Satiren und vor allem seine Untersuchung des großen Epos von Theodor Däubler „Das Nordlicht“. In München erwarb er sich das Rüstzeug für seinen vielbewunderten Sprachstil, dem auch seine ärgsten Feinde Respekt zollten.

In München hielt er nach Freiburg seine ersten Vorlesung an der Handelshochschule. 1921/1922 erfolgte ein kurzes Gastspiel als Ordentlicher Professor in Greifswald. 1922 bis 1928 lehrte er Öffentliches Recht in Bonn.

Dann drängte es ihn unwiderstehlich zum Zentrum der Macht. Er nimmt billigend in Kauf, daß es nicht die Universität ist, die ihn ruft, sondern die Handelshochschule. Aber der Lehrstuhl, den er besetzt, ist der von Hugo Preuß, des Vaters der Weimarer Verfassung. In seinem Gepäck hatte er hochexplosiven Sprengstoff: „Der Begriff des Politischen“ als Unterscheidung von Freund und Feind. Dieser Aufsatz ist sein Schicksal geworden. Er brachte ihm höchste Anerkennung und tiefste Verachtung ein.

Wo war nun Carl Schmitts eigene politische Basis von 1933? Eigentlich hätte es für diesen prononcierten katholischen Staatsrechtler die Zentrumsparterie sein müs-

sen. Das war sie wohl auch, wenn man die Politik des Reichskanzlers Brüning vom Zentrum als Umsetzung Schmitt'scher Ideen über den Ausnahmezustand versteht. Aber dem Zentrum war der exkommunizierte Katholik Schmitt suspekt. Carl Schmitts erste Ehe war 1922 geschieden worden. 1926 heiratete er in zweiter Ehe die griechisch-orthodoxe Serbin Duska Todorowic. Das bedeutete kirchenrechtlich seine Exkommunikation. Wenn also nicht Zentrumsmann, was dann? Neutraler Beobachter vielleicht, auf dem Podest einer Verfassung, die er in seiner Verfassungslehre auf Schwachstellen abgeklopft hatte. Beobachter also, kein Mitspieler?

Dieser neutrale Beobachter erkannte 1932 die Gefahr, daß eine radikale Mehrheit aus Nationalsozialisten und Kommunisten die Verfassung aus den Angeln heben konnte. Er erinnerte daran, daß nicht Legalität sondern Legitimität das höchste Rechtsgut ist. Vergebens! Erst die Väter der Verfassung der Bundesrepublik haben aus dem unrühmlichen Ende von Weimar die Lehre gezogen, und im sogenannten Ewigkeitsartikel 79 III eine „höhere Ordnung“ fixiert, die auch von Gesetzgeber nicht geändert werden darf. Der Parlamentarische Rat hat es selbstverständlich vermieden, sich dabei auf Carl Schmitt zu beziehen.

Aus dem Beobachter Carl Schmitt wurde im Dritten Reich der interessierte Mitspieler, wie es der ehemalige Bundesverfassungsrichter Prof. Dr. Ernst Wolfgang Bockenförde in einem bemerkenswerten Vortrag hier an dieser Stelle bezeichnet hat. Carl Schmitt selbst hat zu diesem Thema stets bemerkt, daß er erst mitgemacht habe, nachdem Hitler von Liberalen, wie Theodor Heuß, Konservativen, wie Hugenberg und vom gesamten Zentrum in unvorstellbarer Weise ermächtigt worden war. Durch das Ermächtigungsgesetz wäre für ihn als Verfassungsjuristen eine völlig neue Situation eingetreten. Im Mai 1933 trat er in die NSDAP ein. Seit April 1933 arbeitete er am Reichsstatthaltergesetz mit, das den Parlamentarismus in den Ländern beseitigte. Nur Preußen blieb als Land unter dem Ministerpräsidenten Göring erhalten. Dieser ernannte Carl Schmitt im Juli 1933 zum Preußischen Staatsrat. Als solcher mied er zunächst einmal das im Umbruch befindliche Berlin und nahm sein Lehramt im Sommersemester 1933 an der Universität Köln wahr. Vom Wintersemester 1933/34 an lehrte er an der Universität Berlin bis zu seiner Entlassung Ende 1945. Ab Juli 1934 war er Herausgeber der Deutschen Juristen-Zeitung. Darin erschien am 01. August 1934 der verhängnisvolle Artikel „Der Führer schützt das Recht“, mit dem sich Carl Schmitt zwischen sämtliche Stühle setzte. Auf der einen Seite erklärte er die Morde an den SA-Leuten Röhm aufgrund des Führerbefehls für rechtmäßig, auf der anderen Seite forderte er für die Morde, welche durch den Führerbefehl nicht gedeckt waren, ein Gerichtsverfahren. Letzteres bezog sich auf die SS-Männer, die Generaloberst von Schleicher und seine Frau, sowie zwei Sekretäre von Papen umgebracht hatten. Die Rache der SS ließ nicht lange auf sich warten. Beim Sicherheitshauptamt der SS wurden umfangreiche Dossiers über Carl Schmitt angelegt. Ihm wurden die Verbindung mit der katholischen Aktion und jesuitische Schläue und sein Umgang mit rassistisch minderwertigen Slaven angekreidet, wozu nicht zuletzt seine Frau zählte.

Ich persönlich bin der Ansicht, daß Carl Schmitt sich seiner Gefährdung durch die SS bewußt war. Er versuchte

dem Verhängnis zu entgehen, indem er eine extrem jüdenfeindliche Haltung annahm. Man muß das, selbst unter Berücksichtigung seiner damaligen Lage, als seinen Sündenfall bezeichnen. Er ist dokumentiert als Abdruck der Rede Schmitts auf der Tagung der Reichsgruppe Hochschullehrer des NSRB in der Deutschen Juristen-Zeitung vom 15.10.36 unter dem Titel „Die deutsche Rechtswissenschaft im Kampf gegen den jüdischen Geist“. Die Rede hat ihm nichts genützt. Die SS gab ihn zum Abschuß frei. Am 03. Dezember erfolgte der erste Angriff auf ihn im SS-Organ „Das Schwarze Korps“, am 10. Dezember der nächste. Carl Schmitt wurde aller Parteiämter enthoben und in seinen Rechten an der Universität beschnitten. Vor dem KZ rettete ihn das Eingreifen Görings. Er sagte dem Staatsrecht ade und widmete sich fortan den Grundfragen des allgemeinen Rechts und des Völkerrechts. Die Titel seiner folgenden Bücher belegen das deutlich: Der Leviathan in der Staatslehre des Thomas Hobbes, 1938; Völkerrechtliche Großraumordnung mit Interventionsverbot für raumfremde Mächte, 1939; Land und Meer - Eine Weltgeschichtliche Betrachtung, 1942; Der Nomos der Erde im Völkerrecht des Jus Publicum Europaeum, 1950, ein Werk, das in seinen wesentlichen Passagen bereits bei Kriegsende 1945 vorlag.

Carl Schmitt wurde nach dem Krieg zunächst von Russen, dann von Amerikanern verhaftet. Zu einer Anklage kam es nicht. Mitte 1947 wurde er aus der Zeugenhaft in Nürnberg nach Plettenberg entlassen. Er zog mit seiner Frau und seiner Tochter in die Mansardenwohnung des elterlichen Hauses. Mansarde, d. h. schräge Wände, die geraden Wände hingegen hingen voller schöner Bilder von Nay, Nolde, Held und vor allem von Werner Gilles. Die Familie war auf die Unterstützung von den Schwestern Carl Schmitts angewiesen, die die unteren Zimmer bewohnten. Aber die schönen Bilder wurden immer weniger. Zum Schluß waren es nur noch ein nächtliches Stadtbild in Öl von Werner Held und Aquarelle von Gilles. Gelegentlich war der Rat von Carl Schmitt gefragt, insbesondere bei politischen Prozessen. Dann klingelte es bescheiden in der Haushaltskasse.

Indessen erschloß sich eine über Jahrzehnte nicht versiegen wollende Weinquelle. Sie hieß Buderus und lag in Hessen. Die Hessen hatten die Verstaatlichung der Montanindustrie in ihre Verfassung geschrieben. Nun war der Hessische Bergbau eine erbärmliche Sache und lohnte sich eigentlich überhaupt nicht. Er ließ sich nur betreiben, wenn aus dem Erlös der Fertigprodukte von Buderus ein Anteil für den Bergbau abgezweigt wurde. Deshalb war die Hessische Regierung der Ansicht, daß der gesamte Buderuskonzern verstaatlicht werden mußte. Buderus klagte dagegen und bestellte bei Carl Schmitt ein Gutachten. Dem folgten die Richter und urteilten, daß nur der reine Montanbereich zu verstaatlichen wäre. Als das so geschah, war der nach einem Jahr pleite. Der Hessische Staat bot Buderus den Montanbereich für ein Trinkgeld an. Inzwischen hatte Flick Buderus übernommen. Der hatte mit Schmitt gemeinsam in Nürnberg gegessen und dem schrieb Carl Schmitt keine Rechnung. Aber Buderus ließ sich nicht lumpen und schickte zweimal im Jahr eine stattliche Weinsendung. Damit war zunächst die Hälfte des Abendmals für ihn und seine Gäste gesichert.

Der finanzielle Notstand hörte auf, als Carl Schmitt sich als Hunderteinunddreißiger pensionieren ließ, einer ge-

setzlichen Regelung, nach der auch die Aktiven der Wehrmacht versorgt worden sind. Er zog damit die Konsequenz aus der Tatsache, daß ihn kein Ruf einer deutschen Universität mehr erreichte. Insbesondere der Bundespräsident Theodor Heuß äußerte sich mehrfach in dem Sinne, daß jemand wie Schmitt niemals wieder das Katheder einer Universität betreten dürfe. Es hagelte Beschimpfungen der Remigranten, aber auch ehemalige Kollegen, die selber Dreck am Stecken hatten, mischten sich zum Zwecke der eigenen Entlastung ein. Meistverwendete Bezeichnungen für ihn waren „Totengräber der Weimarer Republik“, „Steigbügelhalter Hitlers“ und „Chamäleon des Staatsrechts“. Unter Bezugnahme auf ähnliche Beschimpfungen durch die Nazis begann seine Tochter Anima nach ihrem Abitur ihren Lebenslauf mit den Worten: „Ich bin das Produkt der Liaison eines Chamäleons mit einer slavischen Untermenschin“.

Ein Gedicht, das ich damals für ihn schrieb und das ich ihm zum 70. Geburtstag gewidmet habe, sagt etwas von der durch stetige Pressionen erzeugten Grundstimmung aus. Es lautet:

Gezeugt aus dem Raum dieser Erde.
Gebeugt vor dem Grab in die Zeit.
Zwingt mich Gefahr in die Herde.
Bringt mir Gefahr ein Geleit.
Breche ich aus und gefährde
Was mich ins Glied eingereiht,
Sitzt dort der Tod hoch zu Pferde.
Leiht mir die Zeit aus als Leid.

Ich habe Carl Schmitt nach seiner Entlassung aus Nürnberg durch seine Tochter Anima kennengelernt.

Der Funke sprang über, als wir über moderne Lyrik sprachen und uns in der Begeisterung für Däubler einig waren. Seitdem stand mir das Haus offen. Erwähnen muß ich allerdings, daß mir meine damalige berufliche Stellung es ermöglichte, den Schmitts in praktischen Dingen zu helfen und sie etwas automobiler zu machen.

Nach außen repräsentierte, solange sie da war, Frau Schmitt die Familie. Sie hielt tagsüber ihrem Mann für seine Arbeit den Rücken frei. Sie bestimmte auch die Umgangsformen. Der Handkuß war selbstverständlich, ebenso die Anrede „Gnädige Frau“. Ihrem Wunsche entsprechend siezte sich das Ehepaar Schmitt. Frau Schmitt starb Ende 1950. Carl Schmitts ehemalige Hausdame, Anni Stand, die vor einigen Monaten verstorben ist, erklärte sich bereit, den Haushalt zu führen. Anni Stand gelang es, die Kontinuität Schmitt'scher Lebensart über 35 weitere Jahre zu bewahren. Es waren vor allem die Abendmale mit den Tischgenossen und Genossinnen, die Carl Schmitt regelrecht zelebrierte. Er war von unglaublicher Höflichkeit und seine Art zu erzählen oder zu dozieren nahm seine Gäste gefangen. Sein Wissen auf den verschiedensten Gebieten war einfach umwerfend.

Was waren das für Gäste, die da beim Abendbrot und schönem Wein beieinandersaßen? Meistens Leute, die anreisten; also wenig Plettenberger. Professoren, die ihn von früher kannten, Journalisten und Schriftsteller, Studenten, Freunde seiner Tochter, Freundinnen von Anni Stand, Verwandte, Theologen und Künstler. Die Gespräche entwickelten sich zwanglos und von selbst. Natürlich waren Schmitt'sche Spezialthemen die Hauptrenner:

Seine Theorie von Hamlet, den er für den Sohn der Maria Stuart hielt, der Begriff des NOMOS, der sich von NEHMEN, TEILEN, WEIDEN ableitete, worin er den Ursprung allen Landrechtes sah, seine Kritik an der Wertphilosophie, die Theorie des Partisanen, die christliche Eschatologie als Sinngebung der Geschichte des Abendlandes in der Erwartung der Wiederkehr Jesu Christis und last not least „Politische Theologie II“. Die Legende von der Erledigung jeder Politischen Theologie.

Oft ging es recht lustig und witzig zu. Ich erinnere mich an ein Gespräch über den Rang der beiden Musikinstrumente Lyra und Flöte in der Antike. Schmitt erklärte, daß das absolutere Instrument die Lyra sei, ursprünglich hergestellt aus dem Panzer der Kröte, der mit Sehnen überspannt wurde. Demgegenüber ist die Flöte auf den menschlichen Atem angewiesen und je nach Ansicht über den Menschen als Ebenbild Gottes oder gefallene Schöpfung geheiligt oder verunreinigt. Ich bemerkte in diesem Zusammenhang, daß sich im Deutschen Flöte und Kröte reimen. Carl Schmitt griff die Bemerkung auf und sagte: „Dann ist seit Goethe die Frage überflüssig, denn Goethe reime sich sowohl auf Kröte als auch auf Flöte“.

Auch intelligente Witze waren durchaus willkommen, besonders, wenn sie die jeweilige Thematik blitzartig erhellten. Beispiel: Dezisionismus! Ein Beamter kommt völlig gestreßt zum Arzt. Der rät ihm, sich auf einem Bauernhof durch praktische Tätigkeit zu entspannen. Schon nach einer Woche erschien der Beamte wieder in der Praxis, nun aber mit seinen Nerven total am Ende. Als Grund dafür gab er an, er hätte Kartoffeln sortieren müssen; die kleinen für die Schweine, die mittleren für die Saat und die größeren für den Verkauf. Der Arzt wollte wissen, was ihn dabei so fertig gemacht habe. Antwort: Diese vielen plötzlichen Entscheidungen.

Soviel zum Privatleben. Aber wie stand es um sein Verhältnis zum Umfeld Plettenberg? Da schreibt er am 05. Februar 1948 in sein Glossarium: Was tust du also nun hier? Du hast dich mit knabenhaften Stolz in der großen Welt mit großen Feinden angelegt. Mit Rom und großen Juden, und jetzt wirfst du dich weg an kleine Provinzbrüder. Du Billig-Spieler, du mauerst und passest aus Trägheit und feiger Bequemlichkeit. You can't go home.

Ein Jahr später klingt es moderater: Was machst du eigentlich in Plettenberg? Ich befinde mich im Übergang von der Existenz zur Essenz. Ich desexistentialisiere mich. Ist das nicht löblich?

In der Tat war Carl Schmitt für die Plettenberger nicht existent. Dennoch waren sie wesentlicher Bestandteil seines Exils. Mit ihrem Unwissen und ihrer Ignoranz boten sie den perfekten Schutz für ein ungestörtes Gelehrte-dasein auf eigene Faust. Niemals, weder während der Zeit im Haus seiner Geschwister am Brockhauser Weg, noch in seiner Wohnung im Ortsteil Pasel, war sein guter Ruf als Plettenberger Bürger in Frage gestellt. Durchaus überraschend kam trotzdem zu seinem 90. Geburtstag die Ehrung der Stadt mit der Verleihung des Goldenen Ehrenringes.

Carl Schmitt ist zu Ostern 1985 fast 97-jährig in Plettenberg gestorben und begraben worden. Bis zum 90. Lebensjahr war er ungebrochen tätig. Dann verschlechterten Beeinträchtigungen seines Hör- und Sehvermögens

seine Schaffensmöglichkeiten. Der Tod seiner Tochter Anima, zwei Jahre vor dem eigenen Tod, nahm ihm den Lebenswillen.

Was ihn bis zum Schluß nicht losließ, waren seine Gedanken über das von ihm prognostizierte Ende des Staates im Zusammenhang mit dem endgültigen Aus seiner Politischen Theologie. Eine jahrelange Korrespondenz hat er darüber mit dem berühmten Philosophen Hans Blumenberg geführt, dem Autor der „Legitimität der Neuzeit“. Genaues darüber wird die Öffentlichkeit vermutlich erst nach Ablauf der Schutzfristen für die Veröffentlichung der Archivbestände erfahren. Carl Schmitt war der Meinung, daß die Veränderungen Blumenbergs in der zweiten Ausgabe der „Legitimität der Neuzeit“ auf den gemeinsamen Briefwechsel zurückzuführen sind. Wie Carl Schmitt sich den neuen Menschen vorstellt, der am Ende der Staatlichkeit der Politischen Theologie nicht mehr bedarf, erfahren wir aus seiner Politischen Theologie II.

In Ihrem erlauchten Kreis, meine sehr geehrten Damen und Herren, in dem die Kenntnis der lateinischen Sprache Voraussetzung für die tägliche Arbeit ist, gestatten Sie mir bitte, den Text im Original vorzulesen:

Eripuit fulmen caelo, nova fulmina mittit.
Eripuit caelum deo, nova spatia struit.
Homo homini res mutanda,
Nemo contra hominem nisi homo ipse.

Für die weniger Erlauchten, zu denen ich mich auch zähle, darf ich mit meiner freien Übersetzung aufwarten:

Er reißt aus dem Himmel den Blitz, neue Blitze zündet er selbst.
Er entwendet dem Gotte sein Reich, neue Bereiche gründet er selbst.
Der Mensch ist dem Menschen ein Maß, das sich ändert
und keiner sein Feind, es sei denn er selbst.

Quellen zur Geschichte der Köln-Mindener Eisenbahn. Der Stellenwert der regionalen Überlieferung¹

von Ralf Stremmel

Einleitung

Nicht nur die Stadt Plettenberg, auch die Eisenbahn feiert in diesem Jahr ein bedeutendes Jubiläum. Vor 150 Jahren wurde die Köln-Mindener Bahnstrecke fertiggestellt, die erste Fernverbindung im heutigen Nordrhein-Westfalen. Sie verband die Gewerbezentren in den damaligen preußischen Provinzen Rheinland und Westfalen. Man kann sich heute kaum noch vorstellen, welche Gefühle die Bahn bei den Zeitgenossen auslöste. Die Eisenbahn war ein Traum - ein Traum für jene, die die Welt entdecken wollten, für jene, die sich durch schnellen Gütertransport höhere Gewinne versprachen, für jene, die auf steigende Kurse der Eisenbahnaktien spekulierten, und für jene, die Soldaten schneller von der Garnison zum Schlachtfeld transportieren wollten. Und die Eisenbahn war ein Alptraum - für jene, die unter Rauch und Ruß litten, für jene, deren Grundstücke enteignet wurden und für jene, die mit dem neuen Tempo nicht mehr zurechtkamen. Von Träumen und Alpträumen, Visionen und Schreckensvisionen ist heute meist nur noch Papier geblieben - Papier, das verstreut in zahlreichen Archiven liegt.

Ich beschränke mich im folgenden erstens auf die Quellen in der Region und zweitens weitgehend auf die Zeit bis zur Verstaatlichung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft 1879/80. Grundsätzlich scheint mir die Überlieferungssituation für die Köln-Mindener Eisenbahn in vielem charakteristisch für Quellen zur Eisenbahngeschichte insgesamt.

Erste Ideen zum Bau einer Fernverbindung zwischen Rhein und Weser kamen in den 1820er Jahren auf, 1833 brachte Friedrich Harkort eine solche Bahn ins Spiel,² 1836 gründeten Interessenten die Rhein-Weser-Eisenbahn Aktiengesellschaft, die aber schon fünf Jahre später geschäftsunfähig wurde. 1843 kam es dann zu einer neuen Gesellschaftsgründung, der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Im Frühjahr 1844 begannen die Bauarbeiten an der Strecke, 1845 war die Verbindung von Deutz nach Düsseldorf fertig, am 15. Mai 1847 konnte die Strecke über Oberhausen, Gelsenkirchen, Herne und Dortmund bis Hamm eröffnet werden, und am 15. Oktober 1847 nahm man den restlichen Abschnitt von Hamm über Gütersloh, Bielefeld und Herford bis Minden in Betrieb. 1879 wurde die Gesellschaft dann von der Verstaatlichung der meisten Privatstrecken erfaßt.

Grob vereinfacht, kann man sieben Akteure ausmachen, die in der Geschichte der Köln-Mindener Eisenbahn eine Rolle spielten und jeweils eigene Quellen produzierten: zunächst der Staat, dann die Kommunen, das Personal, die Kunden, die Lieferanten, die zeitgenössische Publizistik und schließlich die Eisenbahngesellschaft selbst und ihre Vorkämpfer.

1. Staat

Fangen wir mit dem Staat an. Obwohl die ersten Bahnunternehmen private Aktiengesellschaften waren, ka-

men Preußen wichtige Funktionen zu. Der Staat mußte die Gesellschaften konzessionieren, er wurde um Finanzhilfe angegangen und er mußte der Enteignung von Grundstücken zum Bau der Strecke zustimmen. Quellen auf oberer staatlicher Ebene liegen im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Berlin, hier sind besonders die Überlieferungen der Ministerien des Inneren, der Finanzen und des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten heranzuziehen. Von Bedeutung sind daneben auch die Beratungen des Landtags bzw. des Abgeordnetenhauses über Eisenbahnangelegenheiten. Verstaatlichungsdebatten fanden auch im Reichstag statt; selbst die Paulskirchenversammlung hatte sich bereits mit einer Vereinheitlichung im Eisenbahnwesen befaßt.

Preußen legte bekanntermaßen viel Wert auf Information und Statistik - auch Eisenbahnstatistik. Erwähnenswert sind die ab 1855 im preußischen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten erschienenen „Statistischen Nachrichten von den Preußischen Eisenbahnen“, in denen Daten ab 1844 verarbeitet wurden.³

Fort aus Berlin und hinein in die Überlieferung der Provinzen. Wichtig sind hier zunächst die Verhandlungsprotokolle und Akten der Provinziallandtage des Rheinlands und von Westfalen, wo Eisenbahnfragen häufig debattiert wurden. Grundsätzlich ist auf der mittleren und unteren staatlichen Verwaltungsebene, also heute in den drei nordrhein-westfälischen Staatsarchiven, eine Fülle von Material überliefert. Oberpräsidien und Regierungen, Kreise und Landratsämter haben sich meist intensiv mit Eisenbahnfragen befaßt. Teilweise gibt es sogar eine Doppelüberlieferung von Quellen. Die Papiere der Regierung Minden im Staatsarchiv Detmold sind insofern von besonderer Art, als hier Schriftgut der Rhein-Weser Eisenbahngesellschaft, der Vorläuferin des Köln-Mindener Unternehmens, eingeflossen ist. Einen Großteil der Akten von staatlichen Organen machen Grundstücksangelegenheiten aus. Darüber hinaus sind in den Akten Stellungnahmen und Untersuchungen der Behörden enthalten, ihr Schriftwechsel mit Eisenbahn pionieren und lokalen Eisenbahnkomitees, untergeordneten Dienststellen, Kommunen und vorgesetzten Behörden in Berlin, Reiseberichte von der geplanten Strecke, Rentabilitätsuntersuchungen, Konzessionen für Streckenführung und schließlich Material zum Bau von Bahnhöfen.⁴ Ergänzt wird das trockene Papier durch einen reichen Fundus an Karten und Plänen, auch von Brücken oder Bahnhofsanlagen. Es gibt z.B. kolorierte Grundrisse bzw. Pläne des Bahnhofs Minden im Jahr 1844 oder des Bahnhofs Dortmund ein Jahr darauf.⁵

Konzeptionen, Linienführungen und dergleichen lassen sich aus den staatlichen Akten im allgemeinen gut rekonstruieren. Daneben spiegelt sich hier alles, was mit der öffentlichen Ordnung zu tun hatte. Akten wurden angelegt, wenn der Staat regulierend in den Eisenbahnbetrieb eingreifen sollte, wollte oder mußte. Bahnschranken verursachten teilweise große Probleme, weil Men-

schen in ihren gewohnten Wegen und Arbeitsabläufen behindert wurden - die Sperrung der Straße am Burgtor in Dortmund war in den 1860er Jahren⁶ ein öffentliches Ärgernis. Nicht allein bei der Sperrung von Straßen durch den Bahnbetrieb, auch bei der Eisenbahnpolizei war der Staat involviert.⁷ Bahn-Polizei-Reglements legte man in den Akten ab, gelegentlich aber auch Berichte über Unfälle durch das Betreten der Gleise o.ä.⁸ Hier ist am ehesten so etwas wie die Alltagsgeschichte der Bahn zu fassen, wenn auch der Umfang solcher Quellen nicht sehr groß ist. Unter den Papieren der staatlichen Eisenbahndirektionen befinden sich auch noch Unterlagen aus der Zeit vor der Verstaatlichung. Aufgehoben wurde in der Regel aber nicht das historisch Interessante, sondern das juristisch Relevante, sprich: Karten und Grunderwerbsakten.⁹

Das erhaltene Schriftgut der Kreise und Landratsämter gibt oft eher Auskunft zu lokalen und regionalen Nebenbahnen als zur Köln-Mindener Bahn selbst. Hier kann man zeitgenössische Denkschriften und Stellungnahmen aller Betroffenen entdecken, insbesondere aber auch die Bemühungen der Landräte, den Anschluß ihrer Kreise an Eisenbahnstrecken sicherzustellen. Dazu waren häufig auch statistische Nachweise über den Waren- und Personenverkehr notwendig - eine gute Quelle für die Wirtschaftsgeschichte. So findet sich in einer Akte des Landratsamtes Iserlohn im Zusammenhang mit der Planung für die Köln-Mindener Strecke beispielsweise ein quantitativer Überschlagn des Handelsverkehrs der Kreise Iserlohn, Altena und Hagen mit Minden, Bremen und Umgegend für die Jahre 1828 und 1829.¹⁰ Diese Akte unterstreicht im übrigen, daß die Geschichte der Köln-Mindener Eisenbahn sich nicht nur in den Archiven der an der Strecke liegenden Orte spiegelt.

2. Kommunen

Von den Kreisen ist es nur ein kleiner Schritt zu den Kommunen und ihren Archiven. Das dortige Material¹¹, das sich direkt auf die Köln-Mindener Bahn bezieht, wirkt eher dünn. Oft sind es nur eine Handvoll Akten: In Minden, dem Endpunkt der Strecke, wo sich schon früh Eisenbahnkomitees zusammengefunden hatten, gibt es sogar nur eine einzelne Akte, die aus der Zeit vor 1880 stammt. Die zentrale Überlieferung, sowohl was die Qualität als auch was die Quantität angeht, ist im Dortmunder Stadtarchiv zu finden.

Die Quellen in den Kommunalarchiven drehen sich - ähnlich wie die staatliche Überlieferung - zum weit überwiegenden Teil um die Streckenführung, um Grundstücksangelegenheiten, die Bahnhofsgestaltung und um Anschlußgleise für die Industrie. Alle darüber hinausgehenden Forschungsansätze stoßen auf Schwierigkeiten. Zu Finanzierungsfragen findet sich im Stadtarchiv von Lippsstadt immerhin eine Akte.¹² Überraschende Funde kann man in Kommunalarchiven machen, wenn Heimat- und Eisenbahnfreunde ihr Sammlungsgut dort deponieren. So liegt im Gemeindearchiv Bönen Sammlungsgut zur Köln-Mindener Bahn, darunter auch Auszüge aus der Familienchronik einer Eisenbahnerfamilie. Wir sind damit beim dritten Akteur, dem Personal.

3. Personal

Generell ist hier wenig überliefert, meist erfährt man nur dann etwas von den Beamten oder Arbeitern der Bahn,

wenn sich diese in Eingaben an die Behörden gewendet haben. Nicht so sehr der Alltag als vielmehr das Außergewöhnliche ist also dokumentiert. In staatlichen Akten stößt man auf Gesuche um höhere Pensionen, Unterlagen zur Ernennung eines Direktoriumsmitgliedes der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, Freistellungen von staatlichen Beamten für die privaten Bahngesellschaften u. dgl.¹³ Die Eingabe eines Vorarbeiters wegen Unterstellung unter einen Rottenführer, der am Tod eines Bremsers schuldig gewesen sein soll, ist schon ein singulärer Fund.¹⁴

Nicht viel besser sieht es in den Kommunalarchiven aus. Zur Sozialgeschichte der Eisenbahnarbeiter sind ein paar Akten im Kommunalarchiv Herford sowie in den Stadtarchiven Bielefeld und Gütersloh relevant¹⁵, die Auskunft über Personalangelegenheiten im allgemeinen und im besonderen über Streiks beim Eisenbahnbau und über Krankenkassen der Eisenbahnarbeiter geben. Kurz: Die Sozialgeschichte der Beamten und Arbeiter ist äußerst schlecht dokumentiert, besonders für die Zeit nach den Bauarbeiten. Auch Angaben in Kirchenbüchern bieten nur ein grobes Raster. Zwar lassen sich hier die Vererbung von Eisenbahnerberufen, regionale und überregionale Wanderungen infolge des Eisenbahnbaus oder tödliche Unfälle von Eisenbahnarbeitern nachvollziehen, aber was die Rekrutierung des Personals in Spitzenpositionen, was Karrieremuster von Eisenbahnbeamten, was den Alltag der einfachen Bahnwärter oder Arbeiter an der Strecke angeht, wissen wir so gut wie nichts.

4. Kunden

Wie sieht es mit den Kunden der Bahn aus? Die Bahn wurde von zwei ganz unterschiedlichen Gruppen genutzt: den Reisenden und den Unternehmen, die Güter transportieren wollten. Die Reisenden hinterließen wenig Quellen, höchstens den ein oder anderen literarischen Bericht in zeitgenössischen Zeitschriften oder Autobiographien. Zu den Gütertransporteuren gehörte auch die Post. Überlieferungen dazu befinden sich zum Beispiel im Bestand Oberpostdirektion Münster des dortigen Staatsarchivs. Darin stecken unter anderem staatliche Verfügungen und Fahrpläne.¹⁶

Unterlagen zu Anschlußbahnen von Unternehmen an die Köln-Mindener Hauptstrecke finden sich zunächst in staatlichen Archiven¹⁷. Wichtig sind diese Quellen vor allem für jene Unternehmen, von denen keine eigenen Archive überliefert sind. Bedeutsam für Zechenanschlußbahnen und Stellungnahmen des Bergbaus zur Eisenbahn erscheinen die Bestände der Bergämter im Staatsarchiv Münster.¹⁸

Für die Rolle der Wirtschaft in der Geschichte der Köln-Mindener Bahn sind insbesondere die Wirtschaftsarchive heranzuziehen. Im Bergbauarchiv Bochum gibt es beispielsweise vielfältige Quellen zu Zechenanschlußbahnen. Hier wird die Geschäftstätigkeit der Köln-Mindener Gesellschaft auch noch auf ganz andere Art dokumentiert, und zwar mit Unterlagen zum Verkauf der Carolinenglücker Eisenbahn an die KME, 1860-1878.¹⁹

5. Lieferanten

Die großen Lokomotivhersteller saßen nicht in Westfalen, sondern in Kassel (Henschel) oder Berlin (Borsig). Aus Westfalen kamen aber Waggons, Radsätze, Gleise und dergleichen mehr. Am bedeutendsten, was Lieferungen

und Geschäftsbeziehungen zur Köln-Mindener Bahn angeht, ist sicherlich das Historische Archiv Krupp in Essen. Die Wurzeln des Kruppschen Erfolges lagen - zunächst jedenfalls - nicht so sehr in der Rüstungsproduktion, sondern in der Herstellung von Eisenbahnmateriale. Das spiegelt sich in den unternehmensgeschichtlichen Quellen. Im Krupp-Archiv liegen Papiere zu Lieferungen von Eisenbahnmateriale an die Köln-Mindener Bahn seit ihrer Gründung. Ungewöhnlich erscheint die Korrespondenz mit der Bahngesellschaft über Wagenmangel im Jahr 1850. Die Überlieferung in anderen Wirtschaftsarchiven ist weniger dicht; im Westfälischen Wirtschaftsarchiv gibt es ebenfalls Unternehmenskorrespondenzen mit der Bahngesellschaft - auf der einen Seite über Frachttarife und Frachtabrechnungen, auf der anderen Seite über Lieferungen von Dampfmaschinen an die Köln-Mindener Bahn kurz nach Streckeneröffnung.²⁰ Wenn Sie so wollen, lassen sich unter Bahnlieferanten auch die Lieferanten von Grundstücken zum Bahnbau fassen. Unterlagen zu diesen Geschäften liegen insbesondere in Adels- und Privatarchiven, teils im Staatsarchiv Münster, teils über das Westfälische Archivamt²¹, teils in Kommunalarchiven²². Aber auch in Wirtschaftsarchiven, unter anderem im Hoesch-Archiv, finden sich Quellen.

6. Zeitgenössische Publizistik

Die bürgerliche Öffentlichkeit beschäftigte sich schon früh mit dem Eisenbahnwesen. Daraus resultieren mehrere gedruckte Quellen, die die staatlichen Statistiken ergänzen. Friedrich Wilhelm von Reden veröffentlichte schon in den 1840er Jahren eine Übersicht zur Frühphase des deutschen Eisenbahnwesens, in dem er auf Betriebsergebnisse und Entstehungsgeschichte einzelner Gesellschaften einging.²³ Für die Folgezeit bis zur Verstaatlichung ist die „Deutsche Eisenbahnstatistik“ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sehr nützlich.²⁴ Darüber hinaus enthalten die Jahresberichte der Handelskammern häufig detaillierte Statistiken über Personenverkehr und Güterumschlag bis hinab auf die Ebene einzelner kleiner Bahnhöfe und einzelner Produkte.²⁵

7. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft

Sie mögen fragen: Wie sieht es denn nun eigentlich mit den Unterlagen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft selbst aus? Damit ist ein düsteres Kapitel aufgeschlagen. Gedruckte Denkschriften und Broschüren der Eisenbahnpioniere sind zwar fast lückenlos überliefert, aber leider weit verstreut in Staats-, Kommunal- und Wirtschaftsarchiven. Ähnliches gilt für Druckschriften der Köln-Mindener Gesellschaft, die eher in Beständen des Düsseldorfer Hauptstaatsarchivs als in den Staatsarchiven von Münster und Detmold erhalten sind. Selbst die Jahresberichte der Köln-Mindener Eisenbahn mit immer reichlicherem statistischem Material sind lückenlos nur an ganz wenigen Stellen zu finden, und zwar in der Kölner Wirtschaftsbibliothek bei der dortigen IHK, im Westfälischen Wirtschaftsarchiv in Dortmund und im Münsteraner Staatsarchiv.

Aber die eigentlichen Geschäftsunterlagen der Köln-Mindener Gesellschaft sind praktisch verloren. 31 Verzeichnungseinheiten sind im Historischen Archiv der Stadt Köln unter dem Titel „Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft“ (Bestand 1028 I) überliefert. Das ist eine kunterbunte Sammlung, die sich leider vor allem auf Randfragen erstreckt, etwa den Kanalbau oder Spenden der Bahngesellschaft, u.a. für den Bau des Kölner

Domes. Wichtig sind Statuten seit 1844, Verträge über die Lieferung von Baumaterialien (1850-1865), Tarifunterlagen (1877-1879) und Akten zur Verstaatlichung der Gesellschaft (1879-1880). Gesellschaftsinterne Verwaltungsabläufe, Strategien der Unternehmensführung oder ähnliches sind aus diesem Bestand allerdings nicht mehr erkennbar. Große Bedeutung als Ergänzungsüberlieferung zur Köln-Mindener Gesellschaft kommt dagegen dem umfangreichen und sehr dichten Bestand Rheinische Eisenbahngesellschaft im Historischen Archiv der Stadt Köln zu. Dieses Unternehmen war an der Gründung der Köln-Mindener Gesellschaft maßgeblich beteiligt.

Weitere Splitterunterlagen finden sich als Empfängerüberlieferung versteckt in staatlichen und kommunalen Archiven, oft in Nachlässen oder Privatarchiven. Eine Liste der Aktienzeichnungen für die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft aus dem Jahr 1842 steckt in Unterlagen des Hauses Busch (Vincke) im Münsteraner Staatsarchiv.²⁶ Protokolle von Verwaltungsratssitzungen und Generalversammlungen, Aktionärsbriefe, Geschäftsberichte und Statuten der Rhein-Weser-Eisenbahn-Gesellschaft, des Vorläufers der Köln-Mindener Gesellschaft und dieses Unternehmens selbst befinden sich in Akten des Oberpräsidiums der Provinz Westfalen und der Regierung Arnsberg.²⁷ Eigene Berichte der Gesellschaft über die Bau-Ausführung und den Betrieb der Strecke von 1846-1851 liegen - ebenso wie Fahrkarten aus dieser Zeit - in Akten des Oberpräsidenten von Westfalen.²⁸ Finanzierungsfragen sind auch im Archiv der Familie von Lilien-Borg im Stadtarchiv Werl greifbar (Freiherr von Lilien-Borg war Aktionär und Verwaltungsratsmitglied der Rhein-Weser-Eisenbahn-Gesellschaft).²⁹

Auch im sogenannten Archiv der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte - es befindet sich in Witten - ist offenbar noch Sammlungsgut vorhanden, das von der Köln-Mindener Eisenbahn stammt, zum Beispiel Fahrpläne. Leider kann ich hier nichts genaueres sagen, weil mehrfache Anfragen ohne Antwort blieben.

Fazit

Sieht man einmal von den Dokumenten ab, die sich in Privathand oder bei privaten Vereinen wie der DGEGB befinden, sind bzw. werden alle regionalen Quellen zur Köln-Mindener Eisenbahn in Kürze durch zwei Sachinventare erschlossen sein. Das Westfälische Wirtschaftsarchiv hat auf Grundlage einer Umfrage in Kommunal- und Wirtschaftsarchiven im vergangenen Jahr ein Findbuch zu den Eisenbahn- und Straßenbahnquellen in nichtstaatlichen westfälisch-lippischen Archiven herausgebracht.³⁰ Der Verzeichnungsstand in den Kommunalarchiven ist recht unterschiedlich, häufig wünschte man sich eine detailliertere Erschließung. Diese ist für die eisenbahngeschichtlichen Quellen in den nordrhein-westfälischen Staatsarchiven erreicht worden, und zwar über ein DFG-Projekt. Es fand eine analytische Neuverzeichnung der Akten statt, die Ergebnisse werden in einem Sachinventar Ende dieses Jahres publiziert.³¹ Bei einer ähnlich intensiven Verzeichnung in Kommunalarchiven wäre wahrscheinlich manches noch zu entdecken. Gleiches gilt für Quellen, die scheinbar wenig mit der Eisenbahn zu tun haben, aber bei thematischer tiefer Verzeichnung für Überraschungen gut sein könnten, z.B. private Briefe in Adelsarchiven, Akten der staatlichen Militär- oder Justizverwaltung.

Abschließend noch ein paar Worte zum Wert der Quellen für die Forschung. Streckenführung und Grundstückssachen sind gut nachzuvollziehen, der Bau von Bahnhöfen ist ebenfalls im allgemeinen anschaulich dokumentiert, was zum Beispiel für die Urbanisierungsforschung hilfreich ist. Günstig ist die Quellenlage auch hinsichtlich quantitativer Daten, die sich in mehreren zeitgenössischen Publikationsreihen finden.

Kommen wir zu den Lücken. Wie die Bahn die sie umgebende Landschaft beeinflusste, ist in den Quellen kaum greifbar. Eine Umweltgeschichte der Bahn bleibt ein Desiderat - ebenso wie eine Mentalitätsgeschichte der Bahn. Auch hierzu mangelt es an Quellen. Erhalten sind zwar gedruckte Erlebnisberichte in zeitgenössischen Publikationen oder ungedruckte Briefe mit Erinnerungen an Eisenbahnreisen, doch stammen diese meist von Bildungs- oder Wirtschaftsbürgern. Wie die 'einfachen' Menschen mit der neuen Erfahrung der Eisenbahn umgingen, ist offen.³² Nur ab und zu haben sich Eingaben, meist Beschwerden, in den Akten erhalten. Greifbar sind Unfälle über die bereits erwänten verschiedenen Statistiken, besonders die Jahresberichte der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Ansonsten kann man nur mühsam etwas über die Sozial- und Alltagsgeschichte der Bahn herausfinden.

Diese alles in allem doch recht unbefriedigende Quellenlage hat sicherlich mit dazu beigetragen, daß es bis heute keine Totalgeschichte der Köln-Mindener Eisenbahn gibt. Behandelt wurden immer nur Teilaspekte und einzelne Streckenabschnitte, oft unter technizistischem Blickwinkel.³³ Es bleibt zu wünschen, daß anhand der demnächst vorliegenden Sachinventare neue Forscher mit neuen Forschungsfragen an die Quellen herangehen.

¹ Der Vortragsstil wurde hier weitgehend beibehalten, einige Aspekte aus der Diskussion zum Vortrag sind noch berücksichtigt worden.

² Friedrich Harkort: Die Eisenbahn von Minden nach Cöln. Hagen 1833.

³ Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen, bearb. von dem technischen Eisenbahn-Bureau des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Bd. 1-27. Berlin 1855-1880. Alle statistischen Quellen werden diskutiert bei Rainer Fremdling: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur. Dortmund 1975, Anhang, S. 166 ff.

⁴ Für die Frühzeit wichtig: STAMS, Oberpräsidium Westfalen 1136 und 1137, 1140-1142. Reg. Amsberg 20729-20735. Laut Michael Funk, Thomas Vährmann: Von Eisenbahnträumen und Eisenbahnlinien, oder: Wo Stellwerksmeister Kierkegaard lesen. Quellen zur Geschichte der Eisenbahnen in Nordrhein-Westfalen 1826-1880. In: Westfälische Forschungen 46 (1996), S. 464-488, hier S. 470 sind die Bestände der Regierungen Köln, Düsseldorf und Minden aussagekräftiger für die zeitgenössischen Diskussionen als die der Regierungen Amsberg und Münster, die sich häufig um Grundstückssachen drehen.

⁵ zu Minden siehe STAMS, Oberpräsidium Westfalen, 1141 (Kartensammlung A 12.048), zu Dortmund siehe STAMS, Reg. Amsberg 20739 (Kartensammlung A 29.451).

⁶ Ausführlich dazu STAMS, Reg. Amsberg 20732.

⁷ Vgl. z.B. STAMS Reg. Amsberg 20645, 20731, 20732.

⁸ Vgl. z.B. STAMS Reg. Amsberg 20657.

⁹ Siehe Unterlagen der Eisenbahndirektionen Köln, Essen und Wuppertal im Hauptstaatsarchiv Düsseldorf sowie der Eisenbahndirektion Hannover im Niedersächsischen Staatsarchiv Hannover.

¹⁰ Vgl. STAMS, Kreis Iserlohn, Landratsamt 574. Ähnliches Material zur Abschätzung von Transport-Massen auf der Eisenbahn zwischen Minden und Düsseldorf (1833) in STAMS, Kreis Siegen, Landratsamt 1390-1.

¹¹ Von Bedeutung sind hier besonders die Archive folgender an der Strecke liegenden Kommunen: Bielefeld (Material ab 1847), Castrop-Rauxel (ab 1856), Dortmund (ab 1835), Gelsenkirchen (ab 1868), Gütersloh (ab 1832), Hamm (ab 1846), Herford (ab 1841), Herne (ab 1844), Lippstadt (ab 1833), Porta Westfalica (ab 1833), Rheda-Wie-

denbrück (ab 1833), Kommunalarchiv Warendorf mit Stadtarchiv Ahlen (ab 1849) und Amtsarchiv Vorhelm (ab 1889) Außerdem wichtig die Stadtarchive von Bochum (ab 1843) und Werl (ab 1833).

¹² Vgl. StA Lippstadt D Nr. 54 (Prioritätsobligationen der KME, 1861-863).

¹³ Vgl. STAMS, Reg. Amsberg 20654.

¹⁴ Vgl. STAMS, Reg. Münster I-3-4.

¹⁵ Vgl. StA Bielefeld, Amt Schildesche Nr. 499 und Nr. 500 (Streiks und Unruhen, 1845-1872); Kleine Erwerbungen Nr. 195-202 (Eisenbahnarbeiter-Krankenkasse, 1864-1881). StA Gütersloh C 108 und C 329 (Personal und Ordnungsangelegenheiten, 1845-1855); Kommunalarchiv Herford, Kreisarchiv Bestand A Nr. 1429-1433 (Bahnbeamte, Unruhen unter den Bahnarbeitern, 1841-1921).

¹⁶ Vgl. STAMS, OPD MS 1196.

¹⁷ Z.B. Anschlußbahnen der Westf. Kalkindustrie oder der Westfälischen Union in STAMS, Reg. Amsberg 20734. Anschlußbahn der Zeche Friedrich der Große in STAMS, Reg. Amsberg 20733, der Zeche Nordstern und Neu-Essen in STAMS, Reg. Münster I-3-4.

¹⁸ Bestände Oberbergamt Dortmund, Altes Bergamt Siegen und Märkisches Bergamt Bochum. Wichtig z.B. eine Umfrage des Oberbergamtes Dortmund von 1878 zu Verkaufswegen von Eisen und Eisenprodukten der rheinisch-westfälischen Hütten in STAMS, Oberbergamt Dortmund 1111.

¹⁹ Vgl. Bergbau-Archiv Bochum, Bestand Bochumer Bergbau AG, Nr. 371.

²⁰ Vgl. Westfälisches Wirtschaftsarchiv (WWA), F 32 Nr. 1778 (Zeitraum: 1869-1875) und F 1 Nr. 1317 (Zeitraum: 1848-1849).

²¹ Z.B. Archive Ahausen (Graf von Spee), Lembeck (Graf von Merveldt) und Tenge-Rietberg.

²² Z.B. Herzoglich Arenbergisches Archiv im Stadtarchiv Recklinghausen.

²³ Vgl. Friedrich Wilhelm Freiherr von Reden: Die Eisenbahnen Deutschlands. Statistisch-geschichtliche Darstellung ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt, sowie ihrer Verwaltungs- und Betriebseinrichtungen. Berlin/Posen/Bromberg 1843-1847.

²⁴ Deutsche Eisenbahnstatistik für das Jahr ... [1850-1880]. Zusammenge stellt von der Geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. J. 1-28. Stettin 1851-1853, Berlin 1854-1882. (ab 1878 unter dem Titel „Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“).

²⁵ Vgl. WWA, Sammlungsbestand S 6.

²⁶ Vgl. STAMS, Haus Busch 460.

²⁷ Vgl. STAMS, Oberpräsidium Westfalen 1137. Reg. Amsberg 20729-20731. Rundschreiben an Aktionäre und Generalversammlungsprotokolle auch in WWA, F 1 Nr. 1317.

²⁸ Vgl. STAMS, Oberpräsidium Westfalen 1142. Reg. Amsberg 20730-20731.

²⁹ Vgl. StA Werl, Erbsälzerarchiv, Abt. Sv Nr. A II 7, A III f, A III f7, f 21, f 22 und f 23.

³⁰ Silvia Eck-Pfister, Marina Schuster (Bearbb.): Quellen zur Eisenbahn- und Straßenbahngeschichte in nichtstaatlichen westfälisch-lippischen Archiven. Dortmund 1996.

³¹ Zwischenbericht von Michael Funk, Thomas Vährmann: Von Eisenbahnträumen und Eisenbahnlinien, oder: Wo Stellwerksmeister Kierkegaard lesen. Quellen zur Geschichte der Eisenbahnen in Nordrhein-Westfalen 1826-1880, in: Westfälische Forschungen 46 (1996), S. 464-488.

³² Eventuell könnte hier eine systematische Auswertung der Leserbrief-Rubrik „Eingesandt in zeitgenössischen Zeitungen neue Erkenntnisse bringen (freundlicher Hinweis von Herrn Prof. Dr. Ottfried Dascher in der Diskussion zum Vortrag)“.

³³ Vgl. v.a.: Rainer Fremdling: Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur. Dortmund 1975. Werner Menninghaus: Die Köln-Mindener Eisenbahn in Ostwestfalen. Lübbecke 1983. Walter Steitz: Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Ein Beitrag zur Frühgeschichte der deutschen Eisenbahnen und des preussischen Aktienwesens. Köln 1974. Wilhelm Wortmann: Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz. Sozialgeschichtliche Untersuchung der Bauarbeiter der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft in Minden-Ravensberg 1844-1847. Köln/Wien 1972.

Einzelne Aspekte werden behandelt im Katalog zu den Ausstellungen anlässlich des 150jährigen Jubiläums der Köln-Mindener Eisenbahn, siehe 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn. Katalog zur gleichnamigen Ausstellungs und Veranstaltungsreihe. Im Auftrag der Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv hg. von Karl-Peter Ellerbrock und Marina Schuster. Essen 1997.

Eisenbahngeschichte in Ostwestfalen-Lippe – Archivalien und andere Spuren¹

Von Hermann Niebuhr

Die Berechtigung und die Notwendigkeit der Ergänzung des im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit organisch anwachsenden Archivgutes durch Sammlungen unterschiedlicher Art ist ein archivarischer Gemeinplatz, der selbst vor dem Hintergrund der derzeitigen „Kernaufgaben“-Debatte keiner weiteren Begründung bedarf. Bei einem eisenbahngeschichtlichen und regionalbezogenen Thema bietet es sich geradezu an, noch über den Kreis des üblicherweise in Archiven zu findenden Materials² hinauszugehen und Zusammenhänge herauszustellen, die sonst vielleicht aus dem Blick geraten. In diesem Sinne soll die Aufzählung einschlägiger Archivalien ergänzt werden durch die im Thema angedeuteten anderen Spuren. Während etwa der Straßenbau in der Regel die vorangehenden Zustände und damit die Spuren der eigenen Geschichte buchstäblich überdeckt, gibt es von früheren Eisenbahnzuständen noch allerhand zu sehen: Trassen, Bahnhofsgebäude, sogenannte Kunstbauten wie Tunnel und Viadukte und größere Geländeeinschnitte gehören dazu. Gelegentlich sind Denkmäler im eigentlichen Sinne erhalten, die etwa zur Erinnerung an Streckeneröffnungen gesetzt worden sind. Außerdem gibt es andersgeartete Spuren, wie z.B. den Reflex der Eisenbahngeschichte oder einzelner Ereignisse in der Literatur. Soweit zunächst der Überblick.

Joseph von Baader stellte 1817 sein „Neues System der fortschaffenden Mechanik“ vor, das den Betrieb von Wagen auf eisernen Schienen vorsah, wobei die Wagen je nach den Gegebenheiten auf unterschiedliche Art angetrieben werden sollten. „Wandelnde Dampfmaschinen ... oder sogenannte Dampf-Pferde“, wie sie in England bereits in Betrieb seien, hielt der Verfasser dabei aber für ungeeignet. Baader warb mit einer kleinen Schrift um Subskribenten für ein umfangreiches Werk zu diesem Thema, und auch in Lippe wurden seine Ideen interessiert zur Kenntnis genommen; Landbaumeister Wilhelm Tappe regte nach der Lektüre dieser Schrift 1818 ausdrücklich den Bau einer solchen Bahn zwischen der Anlegestelle und dem Packhaus im lippischen Weser-Anleplatz Erder an. Wahrscheinlich ist diese Korrespondenz die früheste Spur lippischer Eisenbahngeschichte, auch wenn das von Baader entwickelte System nur wenig mit unseren Eisenbahnvorstellungen zu tun hat und in Erder seinerzeit nichts davon realisiert worden ist.³

Eisenbahnbau und Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz und in der 1848er Revolution sind seit Jahrzehnten Gegenstand der Sozialgeschichtsforschung.⁴ Streiks und Unruhen als Ausdruck und Kulmination sozialer Konflikte finden dabei besondere Beachtung. Beim Bau der Köln-Mindener Eisenbahn kam es von 1844 bis 1847 in jedem Jahr zu Unruhen, 1846 gleich an vier Stellen. Regelmäßig war die schlechte oder unregelmäßige Zahlung der Löhne der Anlaß für Arbeitsniederlegungen; gelegentlich verband sich das aber auch mit dem Protest gegen die Einstellung von fremden, nämlich schlesischen Arbeitern, die nach Westfalen gekommen waren, um der Notlage in ihrem Herkunftsgebiet zu entgehen. Allerdings war die wirtschaftliche Situation in den westlichen Provinzen in den letzten Jahren des Vormärz auch

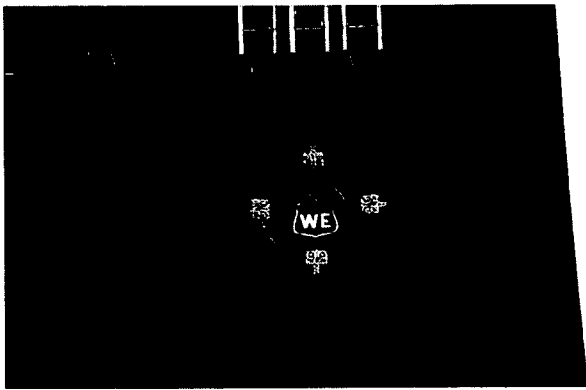
nicht viel besser. Die regionale Überlieferung zu den Unruhen mit Vernehmungsprotokollen, Berichten der Amtmänner und Landräte und des Regierungspräsidenten findet sich in den jeweiligen Kommunalarchiven und den Staatsarchiven Detmold und Münster. Die Aktenüberlieferung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, die sich bei der Reichsbahndirektion Köln befand, ist im II. Weltkrieg vernichtet worden.⁵

Eine Vielzahl von Spuren im Sinne dieses Themas hat die „Westfälische Eisenbahn“ produziert, gemeint ist die Verbindung von Hamm nach Kassel über Soest, Paderborn, Altenbeken und Warburg. Die Anlage dieser Bahnverbindung wurde vom preußischen Staat ausdrücklich gefördert, weil er sich den anderen von dieser Verbindung berührten Staaten gegenüber dazu vertraglich verpflichtet hatte. Daher wurden, wie der preußische Finanzminister dem Regierungspräsidenten in Minden am 14. März 1840 mitteilte, die Planungskosten vom Staat bezahlt.⁶ Die für Bau und Betrieb dieser Strecke konzessionierte „Cöln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahngesellschaft“ begann im Frühjahr 1846 den Bau der Strecke, die im Abschnitt Paderborn - Warburg über Lichtenau führen und nördlich der Karlsschanze auf der Höhe von Willebadessen in einem Tunnel die Egge durchqueren sollte. Man hatte den Durchstich der Egge als die schwierigste Baumaßnahme zuerst in Angriff genommen, um die ganze Strecke später gleichzeitig in Betrieb nehmen zu können. Daher war der Tunnelbau schon weit gediehen, als die ausführende Eisenbahngesellschaft im Herbst 1848 zahlungsunfähig wurde, nachdem eine Gruppe Berliner Eisenbahnspekulanten, die etwa 80 % des Kapitals gezeichnet hatten, die erforderlichen Einzahlungen nicht leisten konnten. Die Gesellschaft wurde daraufhin im Dezember 1848 aufgelöst.⁷ Die auf beiden Seiten des Eggekamms bereits gegrabenen Tunnelzufahrten sind auch nach 150 Jahren noch als tiefe Einschnitte gut zu erkennen. Der westliche steht



voll Wasser und hat sich im Lauf der Zeit zu einem interessanten Biotop entwickelt. Wegen des erwähnten politischen Interesses an dieser Verbindung mußte nun der preußische Staat lange vor der allgemeinen Eisenbahnverstaatlichung den Bau selbst organisieren. Die „königliche Direktion der westfälischen Eisenbahn“ leitete fortan von Paderborn aus den Bau. Die Initialen WE für

„Westfälische Eisenbahn“ sind bis heute an beiden Giebelwänden des Warburger Bahnhofsgebäudes zu



sehen. Alternativ zu der gescheiterten Trasse wurde die heute noch befahrene Linie entwickelt, die zwar einen Tunnel vermied, aber dafür bedeutende Bauten anderer Art für die Überquerung des Bektals in Altenbeken und für den Übergang über die Egge bei Neuenheerse erforderlich machte. In Altenbeken entstand in zweijähriger Bauzeit der 24bogige, fast 500 m lange und 33 m hohe Viadukt; der Eggeübergang bei Neuenheerse verläuft in einem Einschnitt, der etwa 950 m lang und bis zu 24 m tief ist. Dennoch erreichte die Eisenbahn an dieser Stelle mit 340 m über NN die seinerzeit höchste Streckenführung in Preußen. In etwa dreieinhalb Jahren war diese Strecke fertiggestellt. Die Eröffnungsfahrt am 21. Juli 1853 mit König Friedrich Wilhelm IV. wurde immer wieder zu Besichtigungen besonderer Bauwerke unterbrochen. Als der Zug hier hielt, konnte der König von einem eigens zu diesem Zweck auf einer terrassenförmigen Anlage errichteten Pavillon aus den Einschnitt besichtigen. Reste des Aufgangs sowie der Platz selbst sind gut zu erkennen. Der dort zur Erinnerung an dieses Ereignis später aufgestellte 2,5 m hohe Obelisk ist



noch vorhanden. Der sogenannte Königsstein etwa acht Kilometer weiter südlich am südöstlichen Kopf des kleinen Viadukts bei Willebadessen steht für den Besichtigungsstopp an dieser Stelle.

Für die enormen Erdbewegungen waren unter den damaligen technischen Bedingungen gewaltige Zahlen von Arbeitern nötig. Etwa 1000 Mann waren 1852 bei Neuenheerse an der Arbeit, darunter auch hier viele Schlesier. Die Bevölkerungsstatistik sowie die Kirchenbücher der betreffenden Jahre für die Gemeinden Neuenheerse und Willebadessen ermöglichen einen - sicher unvollkommenen - Einblick in die sozialen Auswirkungen des Eisen-

bahnbaus: Sowohl die Zuwanderung von Schlesiern schlägt sich hier nieder als auch Arbeitsunfälle auf der Baustelle sowie schließlich die in den Jahren 1853 und 1854 im Gegensatz zu den vorangehenden und nachfolgenden Jahren erhöhte Zahl unehelicher Geburten.⁸ In den ersten elf Betriebsjahren dieser Eisenbahnstrecke war Buke (3 km südl. von Altenbeken) eine der wichtigsten Stationen, weil dort der Anschluß an den Postkurs nach Driburg, Steinheim, Höxter und Holzminden möglich war. Altenbeken ist dagegen in den Fahrplänen aus dieser Zeit als Station nicht verzeichnet. 1865 änderte sich das allerdings. In Altenbeken war der Rehbergtunnel fertig geworden, und die Bahnverbindung nach Holzminden und Kreiensen löste den Postkurs ab. Das Verhältnis zwischen Altenbeken und Buke kehrte sich damit um: Seitdem war Altenbeken der wichtigste regionale Eisenbahnknotenpunkt, der seine Bedeutung 1872 mit der Eröffnung der Strecke nach Hannover und der Verbindung nach Detmold und Herford (1895) noch weiter steigern konnte. Buke dagegen verlor nicht nur die Postexpedition, sondern schließlich überhaupt jeden Zughalt - im Fahrplan sucht man Buke heute vergebens. Diese Entwicklung hat ihre bauliche Entsprechung. Die Bahnhofsanlage in Altenbeken ist ein Spiegelbild ihrer langen Expansionsgeschichte mit Erweiterungsbauten aus verschiedenen Zeiten bis hin zum modernen Stellwerk. Dagegen hat sich in Buke der Bahnhof aus der Bauzeit der „Westfälischen Eisenbahn“ fast unverändert erhalten, weil Erweiterungen nie erforderlich geworden sind. Noch ist er dort auch zu sehen, sein baulicher Zustand ist allerdings sehr schlecht.



Nach dem Beginn des Eisenbahnbetriebs blieben Unfälle nicht aus. Wolfgang Schivelbusch hat sehr eindrucksvoll herausgearbeitet, wie sehr sich die Wahrnehmung von Eisenbahnunfällen unterschieden hat von der Wahrnehmung früherer Verkehrsunfälle. Kennzeichnend dafür ist die Feststellung eines englischen Politikers nach einer Eisenbahnfahrt 1829: „Es ist wirklich ein Flug, und es ist unmöglich, sich von der Vorstellung eines sofortigen Todes aller bei dem geringsten Unfall zu lösen.“⁹ Man muß sich vergegenwärtigen, daß eine Eisenbahnfahrt selbst bei aus heutiger Sicht lächerlichen Geschwindigkeiten demjenigen als eine unerhört schnelle und gleichmäßige Bewegung vorkommen mußte, der bisher die Fahrt in einem Reisewagen auf einigermaßen befestigten Wegen als Gipfel der Reisekultur kannte; viel schneller als im Fußgängertempo ging es dabei gewöhnlich nicht voran, und die möglichen Unfälle waren bekannt und ihre Folgen zu bewältigen. Die neue „Vorstellung eines sofortigen Todes aller bei dem geringsten Unfall“ entsprang dem Gefühl großer Beschleunigung. Die frühen Eisenbahnunfälle erregten da-

her größte öffentliche Aufmerksamkeit. Im Mai 1842 entgleiste ein Zug bei Meudon südwestlich von Paris auf der Strecke nach Versailles - mehr als 40 Personen kamen dabei um. Schon bald darauf warteten die weit verbreiteten „Neuruppiner Bilderbogen“ mit einer dramatischen Darstellung auf,¹⁰ die gewiß nicht zur Verminderung solcher Sorgen und Ängste beitrug. Am 21. Januar 1851 verunglückte bei Isselhorst zwischen Bielefeld und Gütersloh ein Zug, er wurde von einer sogenannten Long-Boiler-Lokomotive gezogen, die wegen ihrer Gewichtsverteilung bei höheren Geschwindigkeiten zu Nickbewegungen neigte und dann leicht entgleisen konnte. Dieses Unglück führte mittelbar zur Ablösung dieses Lokomotivtyps. Es wurde vermutlich deshalb besonders gründlich untersucht, weil sich unter den Verletzten Prinz Friedrich Wilhelm von Preußen, der spätere Kaiser Friedrich III. befand.¹¹ Er erlitt eine „leichte Contusion am Kopfe“, und aus Dankbarkeit für die Errettung des Prinzen aus Lebensgefahr wurde 14 Jahre später - der Prinz war inzwischen zum Kronprinz avanciert - am Ort des Unglücks ein Denkmal gesetzt. Die fünf Todesopfer, zu denen der amerikanische Geschäftsträger in Berlin gehörte, fanden auf dem Denkmal keine Erwähnung. Leider ist das Denkmal nicht mehr vorhanden; das Kreisarchiv Gütersloh besitzt jedoch eine Entwurfszeichnung. Fünfzig Jahre später kam es am 20. Dezember 1901 zu einem schweren Zugunglück zwischen Paderborn und Altenbeken. Ein D-Zug hatte auf freier Strecke ein Pferd überfahren, und bevor die Unfallstelle geräumt werden konnte, fuhr der folgende Personenzug auf den haltenden D-Zug auf. Letztlich waren durch diesen Unfall 14 Reisende umgekommen und 35 verletzt worden; die meisten Opfer hatten im letzten Wagen III. Klasse des D-Zugs gesessen. Beinahe wäre wiederum ein Kronprinz im Zug gewesen. Er war dann jedoch einen Tag früher gereist als zunächst geplant - und als Passagier in der I. Klasse wäre er wohl wie sein Großvater ein halbes Jahrhundert zuvor mit leichteren Blessuren davongekommen. Der Landrat von Paderborn berichtete ausführlich an den Regierungspräsidenten in Minden,¹² und in der Presse erschienen ganze Artikelserien mit genauen Berichten über das Unglück.¹³ Nach der Lektüre der Zeitungsartikel verarbeitete der Schriftsteller Wilhelm Schäfer den Stoff wenige Jahre später zu einer Erzählung, die noch 1968 in ein Lesebuch für Gymnasien aufgenommen wurde.¹⁴ „Im letzten D-Zug-Wagen“ - so der Titel - machen sich die Reisenden Gedanken über die durch den Unfall mit dem Pferd plötzlich erkennbar gewordene Todesgefahr, ohne sich der Katastrophe bewußt zu sein, die sie im nächsten Augenblick selbst ereilen sollte. Aber nicht nur solche dramatischen Unglücksfälle, sondern allein schon das Aufkommen und die Verbreitung der Eisenbahn haben Schriftsteller dazu bewogen, sich künstlerisch damit auseinanderzusetzen. Wolfgang Müller hat vor zehn Jahren für ein Ausstellungsprojekt eine regionale Auswahl mit zahlreichen Belegen zusammengestellt; sie ist im Staatsarchiv Detmold vorhanden. Als Beispiel dient ein Auszug aus der „Eisenbahnphantasie“, die der aus Alhausen bei Bad Driburg stammende Friedrich Wilhelm Weber unter Pseudonym 1857 veröffentlicht hat.

„Da steht er, drohend, ein Koloß! Ein schwarzer grollender Zyklop,
Der als ein Markstein, riesengroß, sich zwischen Sonst und Künftig schob,
...

Der hastig ein metallnes Netz um die erschrockne Erde spannt,

Und Städte schmiedet Thor an Thor, und Länder kettet Strand an Strand;

...

Der murrend den Gedanken trägt, und Bergeslasten Flügel leiht,

Der, wenn sein glüher Zorn erwacht, abschüttelt seine Dienstbarkeit

Und tobt und trotzt, und malmt und knirscht, daß die entsetzte Welt erbebt,

Und Kinderblut und Männermark an den zerstampften Saaten klebt.

Wer zähmt des Unholds Grimm? Wer nennt das Zauberwort, das ihn beschwört?

Ha, Riese Mensch! Du rufst den Geist, und zitterst, wenn er dich erhört.

Gebeugten Muths bestattest du die Opfer seiner Wuth, und weinst:

Und doch, die Allbestatterin, die Zeit, begräbt auch ihn dereinst.“¹⁵

Hier wird eine ambivalente Haltung erkennbar, die den Fortschritt und den Anbruch einer neuen Epoche nicht verkennt, dabei aber zugleich die Furcht vor den Gefahren dieser nur schwer zu bändigenden Gewalten zum Ausdruck bringt.

Der Komplex „Eisenbahn in der Literatur“ kann hier nur am Rande berührt werden, wenn auch immerhin mit Beispielen aus unserer Region.¹⁶

Die Entwicklung der Städte im 19. Jahrhundert wurde oft entscheidend von der Eisenbahn beeinflusst. Signifikante Beispiele dafür sind etwa Berlin oder auch Paris, wo die großen Boulevards von Hausmann auf die Bahnhöfe an der Peripherie ausgerichtet wurden. Dieselbe Entwicklung ist aber auch in Ostwestfalen zu erkennen: In Bielefeld wie oft auch an anderen Orten wurde der Bahnhof wegen niedrigerer Grundstückspreise weit vor der Stadt errichtet. Der Vergleich Bielefelder Stadtpläne verschiedener Zeitschichten zeigt, wie sich der innerstädtische Verkehr in den folgenden Jahrzehnten auf den Bahnhof hin ausrichtete. Zu beachten ist dabei die zunehmende Industrieansiedlung in Bahnhofsnähe sowie der Standort des Postamtes, der in mehreren Schritten zum Bahnhof hin verlegt wurde. Aber nicht nur der Straßenverlauf, sondern auch die Straßenbenennungen können Spuren der Eisenbahnentwicklung sein. Einige Beispiele aus ostwestfälischen Stadtplänen: Bahnhofstraße, Am Bahnhof, Am Güterbahnhof, Kleinbahnstraße, Bahnweg, An der Bahn, Eisenbahnstraße, Stellwerkstraße, An der Südbahn, Am Bahnbogen usw. Oft genug wurden die Strecken, die zu diesen Benennungen geführt haben, längst stillgelegt. Schließlich gehört in diesen Zusammenhang auch die Herausbildung der typischen Bahnhofsviertel mit ihrem charakteristischen sozialen Milieu.

Nachdem in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts das Netz der Vollbahnen in Deutschland weitgehend vollendet werden konnte, war die Eisenbahnentwicklung in den Jahrzehnten bis zum Beginn des 1. Weltkrieges geprägt durch die weitere Verästelung dieses Netzes sowie durch die Erschließung der Fläche durch meist schmalspurige Kleinbahnen. Sie wurden gewöhnlich nicht vom Staat gebaut, aber er regelte die Grundlagen des Kleinbahnbaus durch das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen von 1892¹⁷ und förderte ihn durch Bezuschussung der Baukosten aus einem zu diesem Zweck errichteten Fonds.¹⁸ Im Norden des Regierungs-

bezirks Minden entstand daraufhin ein dichtes Netz von Kleinbahnen: die Mindener Kreisbahnen, die den Betrieb 1898 auf der Strecke Minden - Uchte aufnahmen und ihr Netz bis 1922 ausweiteten; die Bielefelder Kreisbahnen und die Herforder Kleinbahnen, die in enger Kooperation ein zusammenhängendes Verkehrssystem errichteten und um die Jahrhundertwende ihren Betrieb begannen. Zur gleichen Zeit wurden auch in Lippe Überlegungen zur besseren Erschließung des Landes mit Hilfe von Neben- bzw. Kleinbahnen angestellt und in der Presse breit diskutiert. Es fehlte nicht an Angeboten von Unternehmern, die sich angesichts des Kleinbahn-Booms jener Jahre in dieser Sparte des Eisenbahnbaues spezialisiert hatten.

Nachdem der lippische Landtag die Regierung im Herbst 1899 aufgefordert hatte, die Voraussetzungen für den Bau eines Kleinbahnnetzes in Lippe zu klären,¹⁹ wurde der Regierungsbaumeister Küchler, der in Bad Oeynhausen ein „Bau- und Betriebs-Bureau für Neben- und Kleinbahnen“ betrieb, mit den Planungsarbeiten beauftragt. Das umfassende Projekt einer „Lippischen Landes-eisenbahn“ wurde dann aber aufgegeben, da zum einen Bedenken aufkamen wegen einer voraussichtlich zu niedrigen Dividende und hoher Kosten, zum anderen aber, weil nicht alle eingeholten Referenzen sich uneingeschränkt für Küchler aussprachen. Auch wenn dieses Netz so nicht realisiert worden ist - im Staatsarchiv Detmold sind die Planungsunterlagen komplett überliefert mit Netzübersichten, Nivellements, Lageplänen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen.²⁰ 1905 wurde noch einmal ein ähnlicher Plan mit vermindertem Streckennetz diskutiert.²¹ Die Realisierung der meisten projektierten Strecken scheiterte jedoch aus finanziellen Gründen und an der mit der beginnenden Motorisierung veränderten Verkehrsstruktur nach dem 1. Weltkrieg. Nach dem Krieg wurde wenigstens noch die Bahnlinie im Extertal gebaut, und zwar normalspurig und mit elektrischer Zuförderung; sie konnte 1928 auf der ganzen Strecke zwischen Barntrup und Rinteln in Betrieb genommen werden.²² Daß hier im Unterschied zu den meisten Kleinbahnen von vornherein elektrisch gefahren wurde, hat damit zu tun, daß sich das Stromversorgungsunternehmen „Wesertal“ in Hameln durch eine umfangreiche Kapitalbeteiligung einen wesentlichen Stromkunden sichern wollte und konnte. Der Personenverkehr wurde mit elektrischen Triebwagen bestritten. Dampflok sind bei der Extertalbahn seinerzeit nicht in Betrieb gewesen; daher entspricht es nicht ganz der historischen Wahrheit, wenn heute im Rahmen des vor einigen Jahren eingeführten Museumsbahnbetriebs eine von außerhalb erworbene Dampflok eingesetzt wird. Die reguläre Personenbeförderung auf der Schiene wurde 1969 aufgegeben. Sie nahm damit die zu dieser Zeit in allen Regionen übliche Entwicklung.

Die Frage, ob die NS-Zeit als Epoche der Eisenbahngeschichte gelten kann oder muß, wird entsprechend dem jeweiligen Blickwinkel unterschiedlich zu beantworten sein. Aus einer ausschließlich auf die technische Entwicklung des rollenden Materials verengten Sicht heraus werden die Jahre 1933 und 1945 wohl kaum als Epochen Grenzen gelten können. Da sich aber die bestimmenden Faktoren der NS-Herrschaft auch im Betrieb des damals noch dominanten Verkehrssystems notwendigerweise niedergeschlagen haben, ist es legitim, die Rolle der Eisenbahn in dieser Zeit besonders in den Blick zu nehmen.

Nur ein Teil der rassenideologischen Diskriminierung von Juden und Ostarbeitern waren die Beschränkungen, denen sie bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel unterworfen wurden. Die entsprechenden Verordnungen lassen sich in den Gesetz- und Verordnungsblättern nachlesen, und die SD- und Gestapo-Lageberichte geben Reaktionen aus der Bevölkerung wieder. Im Spiegel dieser Berichte liefen die Erwartungen der Bevölkerung meist den mehrfachen Verschärfungen der Einschränkungen voraus. „Vielfach wird verlangt, daß man nun auch die Juden von der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel wie Autobusse und Straßenbahnen ausschließen müsse“, berichtete die SD-Hauptaußenstelle Bielefeld nach der Einführung des „gelben Sterns“ am 16.9.1941. Eine entsprechende Verordnung war allerdings schon in Arbeit: Zwei Tage später wurde sie veröffentlicht. Schlaf- und Speisewagen sowie die 1. und 2. Klasse waren seitdem für Juden verboten, und überall sonst durften sie nur als letzte einsteigen oder Sitzplätze in Anspruch nehmen. Aber selbst das Recht, in der 3. Klasse zu reisen wurde laut SD-Bericht in der Bevölkerung mißbilligt: „Es sei eine Herabsetzung der Reisenden der dritten Wagenklasse, bei denen es sich vorwiegend um Arbeiter und Soldaten, die nicht dem Offiziersstand angehören, handelt, wenn man ihnen zumute, daß sie weiterhin mit Juden zusammen in einem Abteil reisen sollen.“²³ Zur Eisenbahngeschichte - auch zur regionalen - gehört die Rolle der Bahn bei der Deportation der Juden. Hatten sich manche führende Eisenbahner nach Kriegsende auch lange darauf beschränkt, die dabei erbrachte enorme Transportleistung der Eisenbahn unter ohnehin schon erschwerten Bedingungen zu rühmen, so wurde im Zusammenhang mit der Beweisaufnahme in den Prozessen gegen NS-Verbrecher sehr deutlich, wie reibungs- und vor allem bedenkenlos die Reichsbahn dabei wirklich funktioniert hatte. Einen sehr plastischen Eindruck davon vermitteln die Ermittlungsakten der Bielefelder Staatsanwaltschaft aus Strafverfahren gegen Gestapo-Beamte, die in der Gegend von Bialystok an der Verfolgung und Ermordung von Juden beteiligt gewesen waren.²⁴ In diesen Akten finden sich einerseits zeitgenössische Schriftwechsel zwischen der Reichsbahn und ihren Auftraggebern. Das konnten etwa der Inspekteur der Sicherheitspolizei und des SD oder die Gestapo sein, die „Reisesonderzüge“ zum Transport von Häftlingen nach oder von Konzentrationslagern bestellten und dafür die Tarife aushandelten. Bei diesen Schriftstücken handelt es sich meist um Kopien aus Akten des Bundesarchivs, die darüber hinaus auch über die Bedingungen für andere zeittypische Transporte Auskunft geben: Landjahrpflichtige, Reichsarbeitsdienst, polnische Zivilarbeiter, Kinder aus luftgefährdeten Gebieten oder auch Geistesranke, wenn diese „verlegt“ wurden; Besteller dieser zuletzt genannten Transporte war die „Gemeinnützige Krankentransport GmbH“ in Berlin. Andererseits enthalten diese Ermittlungsakten auch zahlreiche Zeugenaussagen von Eisenbahnern, die seinerzeit in den betreffenden Gebieten eingesetzt waren und sich zur Zeit der Ermittlungen fast regelmäßig wiederum bei der Eisenbahn in entsprechenden Stellungen befanden. Die Überlieferung der Staatsanwaltschaft Bielefeld enthält aber auch Akten, bei denen es um Vorgänge in unserer Region geht. Dabei handelt es sich um ein Strafverfahren gegen Beteiligte an Judendeportationen aus Westfalen.²⁵ Eines der Ermittlungsziele war die Organisation des Transports. Auch in diesen Akten finden sich zahlreiche Zeugenaussagen zu diesem Komplex; sie sind insoweit vergleichbar mit den vorhin erwähnten Ar-

chivalien. Darüber hinaus enthalten sie aber eine Sammlung von Fotos, die der damalige Leiter des Städtischen Museums in Bielefeld, Dr. Schöneweg, seiner Kriegschronik beigelegt hatte. Sie zeigen die in einem Saal am Bielefelder Kesselbrink mehrere Tage bis zum Beginn des Transports nach Riga zusammengepferchten 420 Juden aus dem Regierungsbezirk Minden sowie aus Lippe und Schaumburg-Lippe; auf anderen Bildern ist die Verladung des Gepäcks und die Fahrt zum Bahnhof zu sehen sowie schließlich die Abfahrt des vollkommen überfüllten Zuges. Diese Bilder sind auf bedrückende Weise einzigartig. Gegenwärtig setzt sich eine Bielefelder Gruppe dafür ein, am Bahnhof eine Tafel mit den Namen der von dort aus Deportierten anzubringen.

Seit dem Bau überregionaler Strecken hat die Eisenbahn bekanntlich auch eine wichtige militärische Bedeutung. Und dementsprechend wurde sie auch im II. Weltkrieg bis an die Grenzen ihrer Möglichkeiten in Anspruch genommen. In den uns zur Verfügung stehenden Archivalien läßt sich gelegentlich zumindest indirekt erkennen, daß diese Grenzen oft genug überschritten wurden. So finden sich in den Lageberichten der Gestapo die Klagen aus der Bevölkerung wiedergegeben, daß die erwarteten Transportleistungen ausblieben und etwa die Kohlenlieferungen sich stark verzögerten.²⁶ Um das Bewußtsein für die kriegsbedingten Prioritäten zu fördern, wurden überall Plakate mit der bekannten Parole „Räder müssen rollen für den Sieg; unnützes Reisen verlängert den Krieg!“ geklebt oder sie wurde an Bahnhofsgebäuden gut sichtbar an die Außenwände gemalt. Einzelne Exemplare der Plakate haben sich z.B. in der Plakatsammlung des Detmolder Staatsarchivs erhalten,²⁷ während die Aufschriften ähnlich wie die auf Luftschutzkeller hinweisenden weißen Pfeile mit den Jahren unter neuem Putz oder Anstrich verschwanden. Bei genauem Hinsehen kann man aber z.B. an einem abseits gelegenen Betriebsgebäude auf dem Gelände des Bahnhofs Altenbeken noch Reste dieser Parole erkennen. Zum Thema Eisenbahn unter Kriegsbedingungen gehört es auch, daß die Reichsbahn seit 1938 eine Umgehungsstrecke für den großen Viadukt in Altenbeken plante. Sie sollte unmittelbar westlich der Brücke nach Süden abzweigen und zwischen Altenbeken und Buke wieder in die Strecke nach Kassel einmünden. Planungsunterlagen sind im Staatsarchiv Detmold überliefert;²⁸ aber auch in der Landschaft finden sich noch deutliche Spuren: An der Straße von Altenbeken nach Buke sind östlich auf einer Wiese zwei Brückenwiderlager zu sehen,



und am Hang gegenüber dem Bahnhof kann man Reste der Trasse erkennen. Obwohl Tausende von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern bei dem Bau

eingesetzt worden waren, konnte diese Strecke bis zum Kriegsende nicht fertiggestellt werden. Der Viadukt wurde seit November 1944 erwartungsgemäß das Ziel mehrerer Bombenangriffe. Er konnte zwar nach dem ersten soweit wiederhergestellt werden, daß der Eisenbahnbetrieb weitergehen konnte. Im Februar 1945 wurde der Viadukt dann aber so schwer getroffen, daß er erst im Mai 1946 wieder befahrbar war. Berichte über die Angriffe und ihre Folgen finden sich in den Akten des Bezirksflüchtlingsamtes bei der Regierung Minden, die auch Vorgänge über Kriegs- und Besatzungsschäden enthalten.²⁹ In Schildesche bei Bielefeld war eine vergleichbare Umgehungsstrecke für den dortigen Viadukt gebaut worden. Sie war im Gegensatz zu der Altenbekener in Betrieb genommen worden und wurde noch bis 1964 als Entlastung für die noch nicht endgültig wiederhergestellte Brücke benutzt. Diese „Gummibahn“ wurde anschließend abgebaut; heute kann man Spuren im Gelände hier aber kaum noch erkennen.

Keinerlei Spuren in den regionalen Archiven oder gar in der Landschaft hat ein Aspekt der Eisenbahngeschichte hinterlassen, der allerdings nur etwas spekulativ behandelt werden kann. Nicht nur der Straßenverkehr und der Städtebau, auch die Eisenbahn war im „Dritten Reich“ zum Gegenstand von Hitlers monumentalen Planungen geworden. Während der Autobahnbau aufgrund von bereits vorliegenden Plänen nach 1933 zügig begonnen werden konnte, wurden erst seit Mitte 1942 konkretere Entwürfe für ein Breitspur-Eisenbahnnetz erarbeitet, das sich über ganz Europa und weite Teile Asiens erstrecken sollte. Die Planungen wurden auch noch weitergeführt, als sich bereits deutlich abzeichnete, daß die Voraussetzungen dafür bald überhaupt nicht mehr vorhanden sein würden. Abgesehen davon waren auch manche Eisenbahner nicht davon überzeugt, daß es überhaupt einen Transportbedarf gebe, der nicht auch durch Normalspurbahnen hätte gedeckt werden können. Hier interessiert allerdings lediglich die Tatsache, daß eine der projektierten Trassen, nämlich die Verbindung von Rostow nach Paris, in unserer Region etwa parallel zur alten Köln-Mindener Eisenbahn verlaufen wäre.³⁰ Daher gehört auch dies in einem sehr weit gefaßten Sinne zur ostwestfälischen Eisenbahngeschichte.

Die jüngste Phase der Eisenbahngeschichte ist im weitgehend ländlich geprägten Ostwestfalen gekennzeichnet durch zahlreiche Stilllegungen von angeblich unrentablen Nebenstrecken. Soweit sie nicht überbaut wurden, sind die Trassen mit ihren Dämmen und Einschnitten, Brücken und Tunnels noch vorhanden und möglicherweise zu Radwegen ausgebaut.

Seit einigen Jahren werden Stilllegungsabsichten von der betroffenen Bevölkerung nicht mehr ohne weiteres hingenommen. Manche Plakate und Flugschriften der bei solchen Anlässen gegründeten Bürgerinitiativen sind in die entsprechenden Sammelbestände des Staatsarchivs gelangt.³¹ Darüber hinaus dürften vorläufig die zu den jeweiligen aktuellen Anlässen erschienenen Artikel der regionalen Presse das wichtigste Material sein, das die Archive bieten können, bis die Akten der Parlamente, der Verwaltungsbehörden und der Bahn nach Ablauf der Aufbewahrungs- und Sperrfristen in die Archive gelangen und dort auch benutzbar sein werden.

Planung und Durchführung von Eisenbahnbau und -verkehr gehört vor allem bei Fernlinien zu den Kompetenzen zentraler Stellen; die Archivalienüberlieferung in der Region entspricht dagegen den regionalen Zuständigkeiten und ist daher notwendigerweise von begrenztem Aussagewert. Die Akten der Bezirksregierungen enthalten für das 19. Jahrhundert ganz überwiegend Vorgänge zur Grundstücksbeschaffung. Das Staatsarchiv Detmold verwahrt zwar die lippische Ministerialüberlieferung, nur wurden in Lippe verständlicherweise nie eigenständige Fernverbindungen projektiert. Dagegen findet man aber in den regionalen Archiven die Unterlagen zu denjenigen Projekten die in regionaler Zuständigkeit geplant und gebaut wurden, also vor allem die Kleinbahnen, bei denen sich der Staat auf die Vorgabe der technischen Normen und die Bereitstellung von Finanzausschüssen beschränkt hat.

Aspekte des Eisenbahnbetriebs finden sich in den Akten überall dort, wo es um Transport geht. Das können Vorgänge über die Versorgung von Flüchtlingen sein oder auch Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaft gegen Polizeibeamte, die an Deportationen beteiligt waren. Soweit die Provenienzmäßig im Staatsarchiv zu erwartenden Archivalien. Mit gewissen Verschiebungen gilt das auch für die kommunalen Archive. In Detmold kommen die Bestände des Personenstandsarchivs Westfalen-Lippe hinzu: In Kirchenbüchern und Standesamtsregistern lassen sich die Folgen der vorübergehenden Anwesenheit vieler Eisenbahnbauarbeiter in den Orten entlang der Strecke ablesen. Daneben ist in den Archiven vor allem das Sammlungsgut je nach Schwerpunkt von Bedeutung. Bei den vorhin genannten Beispielen handelte es sich um Plakate und Karten bzw. Stadtpläne, es können aber auch Bilder oder Siegelabgüsse sein.

Spuren der Eisenbahngeschichte außerhalb der Archive sind - selbstverständlich - in erster Linie die Eisenbahnen selbst; aber eben nicht nur die aktuell genutzten Trassen, „Kunstabauwerke“ und Betriebsgebäude, sondern deren verschiedene Entwicklungsstadien, nicht realisierte Projekte oder aufgegebenen Strecken. Während deren Überlieferungszustand normalerweise abhängt von den betrieblichen Notwendigkeiten des Bahnverkehrs, werden verschiedene für den normalen Verkehr stillgelegte Trassen mit Museumsbahnbetrieb genutzt, für den selbstverständlich andere Bedingungen gelten. In einer Zeit, in der der Konflikt zwischen dem Anspruch unbegrenzter Mobilität durch motorisierten Individualverkehr und der Wirklichkeit kilometerlanger Staus immer intensiver ins Bewußtsein gerät, leben Museumsbahnen von einem nostalgisch-sentimentalen Bild von früherem Kleinbahnbetrieb in der „guten alten Zeit“. Museumsbahnen haben aber kaum etwas mit den Verkehrsverhältnissen vor hundert Jahren und nichts mit den heutigen zu tun. Die nostalgische Projektion führt auch gelegentlich dazu, daß von der historischen Genauigkeit abgewichen wird. Museumsbahnen sind Verkehrsdenkmäler, die - wie andere Denkmäler auch die historischen Zustände, auf die sie sich beziehen, nur in mehrfacher Brechung spiegeln.

Daneben gibt es aber auch Eisenbahndenkmäler im eigentlichen Sinne, die aus lokaler Initiative heraus zur Erinnerung an Streckeneröffnungen errichtet wurden, besonders dann, wenn womöglich der König dabei anwesend war. Aber auch die Verschönerung eines königlichen

Prinzen von dem Schicksal, das viele seiner Mitreisenden bei einem Eisenbahnunglück erlitten hatten, war denkmalswürdig. Solche Denkmäler, einfache Tafeln oder auch übermannshohe Obelisken, sind gelegentlich erhalten, wenn auch oft etwas versteckt.

In der Literatur findet man schließlich ebenfalls Spuren der Eisenbahngeschichte, auch wenn es sich dabei eher um die Rezeption der Eisenbahnentwicklung handelt, und zwar meist in allgemeiner Form, gelegentlich aber auch direkt bezogen auf Ereignisse in der eigenen Region, wie bei der Lesebuchgeschichte über das Unglück bei Altenbeken.

Das Interesse an der Eisenbahn und ihrer Geschichte äußert sich bei vielen vorwiegend in akribischer Detailkenntnis der Technik - das sind die von Eisenbahnern so bezeichneten „Pufferküsser“. Gelegentlich verbindet sich damit ein ganz erhebliches Engagement etwa beim Betrieb von Museumseisenbahnen. Zugegeben: Diese Art von Spezialisten produziert eine unübersehbare Menge von Zeitschriftenartikeln und Monographien, die es durchaus nicht in jedem Fall verdient, von der verkehrsgeschichtlichen Forschung als „Bahnhofs-literatur“ mißachtet zu werden. Die Eisenbahngeschichte hat aber zahlreiche Aspekte, die sich demjenigen erschließen, dem es gelingt, Archivalien und andere Spuren der Eisenbahngeschichte gemeinsam in den Blick zu nehmen.

¹ Überarbeitete Fassung des Vortrags.

² Anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn“ in diesem Jahr sind zwei umfangreiche Inventarisierungsprojekte in Angriff genommen worden. Bereits erschienen ist: Silvia Eck-Pfister und Marina Schuster (Bearb.), Quellen zur Eisenbahn- und Straßenbahngeschichte in nichtstaatlichen westfälisch-lippischen Archiven (= Veröffentlichungen der Stiftung Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Bd. 21). Dortmund 1996. Eine ähnliche Publikation zu den eisenbahngeschichtlichen Beständen der nordrhein-westfälischen Staatsarchive ist noch in Arbeit.

³ NW StA Detmold L 92 A Tit. 201 Nr. 13.

⁴ Für Ostwestfalen: Wilhelm Wortmann, Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz. (= Neue Wirtschaftsgeschichte, Bd. 6). Köln/Wien 1972.

⁵ Wortmann, S. 7.

⁶ NW StA Detmold M 1 ID Nr. 396.

⁷ Werner Czapski, Friedrich Gerhard Hohmann, Hans Walter Wichert, Die Anfänge der Eisenbahn im Hochstift Paderborn. (= Heimatkundliche Schriftenreihe, Heft 18). Paderborn 1987, S. 5ff.

⁸ NW Personenstandsarchiv Westfalen-Lippe P 1B Nr. 341, 519.

⁹ Zitiert nach Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Frankfurt, Berlin, Wien 1979, S. 20.

¹⁰ Stefan Brakensiek, Regine Krull und Irina Rockel (Hg.), Alltag, Klatsch und Weltgeschehen. Neurrupiner Bilderbogen - Ein Massenmedium des 19. Jahrhunderts. Bielefeld 1993, S. 160.

¹¹ NW StA Detmold M 1 Pr Nr. 301.

¹² NW StA Detmold M 1 ID Nr. 399.

¹³ Herforder Zeitung für Stadt und Land vom 24.12.1901, Herforder Kreisblatt vom 24.12.1901.

¹⁴ Wilhelm Schäfer, Im letzten D-Zug-Wagen. In: Begegnungen, Bd. 6. Hannover 1968, S. 155-158.

¹⁵ B. Werder (d.i. Friedrich Wilhelm Weber), Eisenbahnphantasie. In: Arminia. Geschichtliches und Gedichtetes zur Feier des fünfundsingzigjährigen Bestehens der Bäder an der Arminiusquelle zu Lippspringe. Paderborn 1857, S. 76-84.

¹⁶ Umfassende Behandlung dieses Themas durch Johannes Mahr, Eisenbahnen in der deutschen Dichtung. München 1982 und ders., Von der „Eisenbahn in der Landschaft“ zur „Eisenbahnlandschaft“. Das Bild der Eisenbahnen in der Literatur. In: Zug der Zeit - Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985. Bd. 2. Berlin 1985, S. 495-505.

¹⁷ Ges. Sig. f. d. kgl. preuß. Staaten 1892 S. 225 ff.

¹⁸ Ges. Sig. f. d. kgl. preuß. Staaten 1895 S. 92.

- ¹⁹ Der Präsident des Lippischen Landtags an Fürstliches Staatsministerium: Entwurf eines Kleinbahnnetzes für Lippe. 27.10.1899. NW StA Detmold, L 75 IV, 17 Nr.48.
²⁰ NW StA Detmold, L 80 I D Gr.VII Tit.13 Nr.1.
²¹ NW StA Detmold, L 75 IV, 17 Nr.48.
²² NW StA Detmold, L 80 I D Gr.VII Tit.13 Nr.7 - 10.
²³ NW StA Detmold, M 18 Nr.11.
²⁴ NW StA Detmold, D 21 A Nr.6134-6360, besonders Nr.6278.
²⁵ NW StA Detmold, D 21 A Nr.4852.

- ²⁶ NW StA Detmold, M 1 IP Nr.636.
²⁷ NW StA Detmold, D 81 Nr.2122, 2123.
²⁸ NW StA Detmold, M 1 ID Nr.407.
²⁹ NW StA Detmold, M 1 IR Nr.133, 134, 135.
³⁰ Anton Joachimsthaler, Gigantomanie auf Rädern. Die Breitspureisenbahn Adolf Hitlers. In: Zug der Zeit - Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985. Bd.2. Berlin 1985, S.703-721.
³¹ z.B. NW StA Detmold, D 81 Nr.1778.

Entstehung der „autogerechten Stadt“ Ein Überblick über die Quellenlage im Stadtarchiv Bochum

von Susanne Lippold

Das Stadtarchiv Bochum besitzt die normale städtische Überlieferung zum Thema Verkehrswesen, die in den 1960er Jahren endet. Im Jahr 1994 ist ein sachthematisches Inventar erarbeitet worden, für das alle Bestände des Archivs systematisch durchgesehen wurden. Das Inventar wird von einem ausführlichen Index erschlossen und umfaßt zwei Bände. Im ersten Band sind die Akten, gegliedert nach den Verkehrsarten z. B. Wasserwege, Straßenbahn, Eisenbahn etc., aufgelistet. Innerhalb dieser Gruppen sind die Akten nach den Ämtern der Stadt Bochum unterschieden sowie chronologisch geordnet. Der zweite Band umfaßt den Index. Dafür wurden die einzelnen Akten nochmals durchgesehen und ausführlich indiziert. Für die Bestände des Stadtarchivs Watten-scheid ist ebenfalls ein Inventar mit Index erstellt worden.

Das Auto ist zwar eine Erfindung des ausgehenden 19. Jahrhunderts, aber erst im 20. Jahrhundert wurde es zu einem wesentlichen Faktor in der Entwicklung des Verkehrswesen, insbesondere des Individualverkehrs.

Um zu klären, wie das Auto das Verkehrswesen verändert hat, muß man sich zunächst fragen, welche speziellen Anforderungen der Kraftfahrzeugverkehr an das vorhandene Verkehrsnetz stellte und welche Konflikte sich mit anderen Verkehrsteilnehmern ergaben.

Automobile benötigten nicht wie Schiffe Wasserwege oder wie die Eisenbahn Schienen. Sie konnten die schon vorhandenen Straßen benutzen. Allerdings waren Kraftfahrzeuge durch ihren besonderen Antrieb deutlich schneller als die anderen „Straßenbenutzer“, wie Pferdefuhrwerke, Reiter, Fußgänger und Radfahrer. Zur optimalen Ausnutzung der Geschwindigkeit benötigte das Auto veränderte Straßen, d. h. Straßen mit einer geraden Wegführung und einem ebenen Pflaster oder einer Asphaltdecke. Zudem mußte für die Automobilisten eine Infrastruktur geschaffen werden, die die Versorgung mit Kraftstoff wie auch die Möglichkeit, das Fahrzeug im öffentlichen Raum abzustellen, sicherstellte.

Die Autofahrer kamen schon relativ früh mit den anderen Verkehrsteilnehmern in Konflikt. Im Jahr 1906 gab es eine Beschwerde eines Automobilclubs an den Minister der öffentlichen Arbeiten. Die Mitglieder des Automobilclub seien bei Ausfahrten des öfteren mit Steinwürfen

attackiert worden. Auch Prinz Heinrich von Preußen sei schon während einer Autofahrt mit Steinen beworfen, aber glücklicherweise nicht verletzt worden. Der Automobilclub verlangte vom Minister, die Polizeiverwaltungen zum Schutz der Autofahrer aufzufordern.¹

Dieser Aufsatz konzentriert sich zum einen auf die rechtliche Eingliederung von Kraftfahrzeugen in der Provinz Westfalen und zum anderen auf die Veränderung des Verkehrsnetzes in der Stadt Bochum unter dem Einfluß des zunehmenden Kraftfahrzeugverkehrs, wobei auf eine Kontinuität der Planungen von 1913 bis in die 1960er Jahre hingewiesen werden soll.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts begann die öffentliche Diskussion über die mögliche Einführung einer Polizeiverordnung für Automobile. Der Oberpräsident der Provinz Westfalen, v. d. Recke, schrieb am 1.11.1900 in einem Brief an die einzelnen Stadt- und Landkreise, daß mit der Zunahme des Motorwagenverkehrs eine Regelung des Verkehrs in geschlossenen Ortschaften notwendig werde, insbesondere hinsichtlich des Überholens von Fuhrwerken. Zudem sei eine Kennzeichnung der Motorwagen erforderlich, damit die Fahrer bei Übertretung von Vorschriften besser identifiziert werden könnten.² In einer Antwort auf dieses Schreiben heißt es, daß die Anzahl der Motorwagen noch sehr gering sei. Die Erfahrung habe aber gezeigt, daß diese wenigen sehr schnell fahren und durch ihr Verhalten den übrigen Verkehr stark gefährdeten. Der Erlaß einer Polizeiverordnung wurde daher auch hier als dringend geboten angesehen. Aus Gründen der Einheitlichkeit und Übersichtlichkeit sollte sie jedoch für einen größeren „Bezirk“ gelten.³

Der Minister der öffentlichen Arbeiten in Berlin hingegen sah anders als die Provinz Westfalen keinen sofortigen Handlungsbedarf. Eine vom Ministerium durchgeführte Umfrage habe ergeben, daß eine polizeiliche Regelung derzeit noch nicht notwendig sei. Jedoch wurde zugestanden, daß die Entwicklung des „Selbstfahrwesens“ und die „Eigenheiten“ des Automobils in einiger Zeit eine Regelung erforderlich machen würden. Zu bedenken gab er allerdings folgendes: „Andererseits muß mit Rücksicht auf den großen Wert des Straßenverkehrs in Stadt und Land und auf die mit ihrer Herstellung befaßte aufblühende Industrie alles vermieden werden, was der

Einbürgerung und Ausdehnung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen hinderlich sein könnte.“⁴

Trotzdem machte der Minister schon einige Vorschläge, wie der Verkehr mit Kraftfahrzeugen zukünftig geregelt werden könnte. Autoverkehr sollte auf allen Straßen, die auch für andere Fahrzeuge zugelassen waren, erlaubt sein. Sperrungen dürften nur aus besonderen, hier nicht näher spezifizierten Gründen erfolgen. Autos und Fuhrwerke sowie Kraftfahräder und Fahrräder mußten gleichberechtigt behandelt werden. Der Verkehr von Kraftfahrädern auf den für Fahrräder freigegebenen Fußwegen bedürfte allerdings einer besonderen Erlaubnis. Die Notwendigkeit, Vorschriften zu erlassen, die die Konstruktion des Autos bedingte, sowie die Durchführung einer Prüfung vor der Inbetriebnahme sollte zunächst offen gelassen werden. Kennzeichen und Beleuchtung mußten dagegen zwingend vorgeschrieben werden. Die Erkennungsnummer konnte vor Inbetriebnahme bei der Polizei beantragt werden. Die Fahrer sollten einen Führerschein besitzen, der entweder von einem behördlich anerkannten Sachverständigen ausgestellt wurde oder von einer behördlich anerkannten Fahrschule. Die Altersgrenze für einen Führerschein lag wie heute bei 18 Jahren, war also nicht an die Volljährigkeit geknüpft. Geschwindigkeitsbeschränkungen wurden nicht vorgesehen, da es noch keine einheitlichen Geschwindigkeitsmesser für die verschiedenen Autos gab. Außerdem - so gab der Minister zu bedenken - läge in der Schnelligkeit des Autos ja das Besondere seiner Konstruktion. Mit Rücksicht auf die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs mußten aber trotzdem die folgenden Bestimmungen erlassen werden. Bei Dunkelheit und in geschlossenen Ortschaften sollte der gestreckte Trab eines Pferdes die Obergrenze für die Geschwindigkeit des Autos sein. Das entsprach etwa 15 km/h. Bei engen oder abschüssigen Straßen sowie Kreuzungen mußte das Tempo bis auf Schritttempo gemäßigt werden. Am Ende seiner Ausführungen bat der Minister, ihm bis zum 1. Januar 1903 nochmals über das Selbstfahrwesen zu berichten, im speziellen auch über Unfälle. Dieses Schreiben des Ministers wurde an alle Provinzen und Ämter des Deutschen Reiches weitergeleitet.⁵

Auch die Automobilclubs machten sich Gedanken um die Regelung des Automobilverkehrs. So stellten sie im Jahr 1901 an den Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag, Befähigungszeugnisse für Führer von Kraftfahrzeugen auszugeben.⁶

Im Jahr 1901 ging dem Bochumer Amt dann ein Entwurf für eine Reichspolizeiverordnung für den Kraftfahrzeugverkehr zu.⁷ Die Stadt Bochum hatte zu dieser nur eine Ergänzung, die die Auswirkungen des Autoverkehrs betraf. Um den übrigen Verkehr und auch die Anwohner vor der Staubbelastung zu schützen, forderte man eine Geschwindigkeitsbeschränkung, die der Geschwindigkeit eines Pferdes im kurzen Trab (11 km/h) entsprechen sollte.⁸

Die am 10.7.1901 erlassene Polizeiverordnung für die Provinz Westfalen regelte nicht nur das Verhalten der Autofahrer im Verkehr, sondern machte darüber hinaus auch Vorschriften zur Ausrüstung und Beschaffenheit von Autos. Das Auto mußte betriebssicher, leicht lenkbar und mit zwei unabhängig voneinander schnellwirkenden Bremsen ausgestattet sein. Die Polizei konnte am Fahrzeug auch nach der Zulassung noch eine erneute Prüfung der Be-

triebssicherheit vornehmen. Jedes Fahrzeug sollte deutlich sichtbar ein Schild mit dem Namen des Herstellers, der PS-Zahl und dem Eigengewicht tragen. Die Erkennungsnummer hatte deutlich sichtbar angebracht zu sein. Der Fahrer mußte einen Führerschein besitzen und älter als 18 Jahre sein. Die Geschwindigkeit in Ortschaften und bei Dunkelheit wurde mit 15 km/h festgelegt.

Eine Gebührenordnung sah für die technische Untersuchung und die Ausstellung von Abnahmebescheinigungen für die Inbetriebnahme von Kraftfahrzeugen 10 Mark vor, ebenso für die Ausstellung von Führerscheinen.⁹

Im Jahr 1902 stellte sich heraus, daß die bisherigen Kennzeichen nicht mehr ausreichten, um die Fahrer bei Übertretungen wirklich genau identifizieren zu können. Es gab zu viele Geschwindigkeitsübertretungen. Daher wurde die Struktur des Kennzeichens geändert, so daß nun auch die Herkunft aus den verschiedenen Provinzen erkennbar war. Die Provinz erhielten als Kennzeichen einen großen lateinischen Buchstaben, Westfalen ein „X“. ¹⁰ Im Jahr 1907 wurden zusätzlich Probenummern für Autos eingeführt, damit die Autos auch für Probefahrten ordnungsgemäß gekennzeichnet waren.

Auch die Prüfung der Fahrzeuge verlangte einheitliche Regelungen. Die technischen Prüfungen und die Ausstellung von Führerscheinen waren, wie sich in einem Brief des Ministers der öffentlichen Arbeiten zeigte, in den einzelnen Provinzen unterschiedlich. Die Aufsicht für die Prüfung der Fahrzeuge sollte in der Regel bei den Städten liegen. Die Heranziehung von Sachverständigen war aber gestattet. Hierfür besonders geeignet seien Ingenieure.¹¹ Die Prüfung für die Inbetriebnahme sollte der Eigentümer bezahlen, die Kosten für die Prüfung der Betriebssicherheit, die von der Polizeibehörde nach Bedarf vorgenommen wurde, sollte auch von der Polizeibehörde getragen werden. Die erneuten Prüfungen würden ja im öffentlichen Interesse durchgeführt.¹²

Im Jahr 1904 zeigte sich in Bochum, daß ein Prüfer längst nicht mehr ausreichte. Der bisherige Prüfer Fritz Baare¹³ schlug vor, einen weiteren Sachverständigen zu bestimmen, da sich die Zahl der Prüfungen vermehrt und er zu wenig Zeit habe. Er schlage daher „als geeignete Person Herrn Ingenieur Sartor vor(schlagen)“. Herr Sartor ist selbst ein gewandter Fahrer, er besitzt eine große Übung in der Leitung von Kraftfahrzeugen, sowohl den Wagen wie Fahrrädern und besitzt eine große Sachkenntnis im Maschinenwesen.“¹⁴

Neben der ersten Polizeiordnung befinden sich immer die jeweils aktuellen Ordnungen in den Akten. Die Notwendigkeit, den Straßenverkehr, auch den mit Kraftfahrzeugen regeln zu müssen, wurde nicht mehr in Frage gestellt.

Im folgenden soll nun die Frage beantwortet werden, wie eine Stadt mit den Auswirkungen des zunehmenden Autoverkehrs zurecht kam. Aus den Akten des Stadtarchivs Bochum ist zu ersehen, daß sich die Planungsabteilungen ab 1912 Gedanken über die Zunahme des Verkehrs machten. Diese frühen Planungen bezogen das Auto nur als ein Verkehrsmittel von mehreren ein. Die Stadt Bochum besaß ein Netz von Straßen, die radial auf die Innenstadt führten. Die Hauptverkehrsstraßen sollten verbreitert und die Linienführung optimiert werden. Gleichzeitig beschäftigte man sich mit der Planung und dem

Ausbau eines Straßenbahnnetzes und macht sich die ersten Gedanken über ein Städteschnellbahnnetz.¹⁵ Zusätzlich gab es verschiedene Planungen für den Verkehr auf den Landstraßen, die die Verbindung zwischen den einzelnen Städten herstellten. Ebenfalls schon vor dem 1. Weltkrieg zog man den Bau einer Hauptverkehrsstraße zwischen Essen - Bochum - Dortmund in Betracht. Diese Planungen wurden bei der Verbandstraßenplanung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk berücksichtigt.¹⁶

Im Jahr 1913 gab es die ersten konkreten Planungen für eine Sanierung des Straßennetzes der Bochumer Innenstadt durch den Stadtbaurat Knipping¹⁷, da die Innenstadt mit ihren engen und gewundenen Straßen offensichtlich zu eng für den wachsenden Verkehr wurde.¹⁸

Gleichzeitig sollte die Anbindung von einigen Neubaugebieten an die Innenstadt verbessert werden, z. B. für das Ehrenfeld.¹⁹ Knipping plante einen Innenstadtring, damit sich das dann vom Verkehr entlastete Geschäftsviertel weiter ausdehnen konnte.²⁰ Der gesamte Durchgangsverkehr sollte über diesen Innenstadtring geleitet werden. Zur Entlastung der Straßen innerhalb des Rings war eine Verkehrsführung mit Einbahnstraßen vorgesehen.²¹ Diese Planungen wurden in den Jahren 1929 bis 1932 erneut aufgegriffen.²² Aufgrund der starken Motorisierung und des hohen Verkehrsaufkommens waren die alten Straßen der Innenstadt nun endgültig nicht mehr ausreichend, nicht nur weil sie eng und gewunden waren, sondern weil zusätzlich die Straßenbahngleise Platz beanspruchten. Es war geplant, den Verkehr von der eigentlichen Innenstadt mit dem Geschäfts- und Verwaltungszentrum fernzuhalten und zwar wieder durch einen Innenring. Dieser Plan ist Mitte der 30er Jahre teilweise realisiert worden.²³ Erkannt wurde zu dieser Zeit auch das Problem des ruhenden Verkehrs. Geplant waren Parkplätze an den Ausfallstraßen. Sie sollten an der Stelle, an der die Ausfallstraßen auf den Ring trafen, gebaut werden, damit die Autofahrer zu Fuß in die Innenstadt gelangen konnten. Um ihre Neuordnungspläne verwirklichen zu können, kaufte die Stadt schon systematisch Häuser auf und riß diese ab.²⁴

Die fast neunzigprozentige Zerstörung der Innenstadt im 2. Weltkrieg führte zu einer Neuordnung der Innenstadt²⁵, wobei die erhaltenen Großbauten einen Einfluß auf die Neuplanung des Straßennetzes hatten.²⁶ Es war daher naheliegend, das alte Radialstraßennetz zu übernehmen. Wichtig war dabei zu klären, wie weit der individuelle Verkehr in die Innenstadt eindringen sollte. Um die Innenstadt zu entlasten, wurde der Entschluß gefaßt, ein System von „Abfangstraßen“ zu bauen, die die Menge des innerstädtischen Verkehrs beherrschbar machen sollte. Es wurde ein Innen- und ein Außentangentenring geplant. Der Hauptbahnhof sollte aus Gründen der Zweckmäßigkeit an den Innenring verlegt werden.²⁷

Die Bochumer Außenbezirke sollten über den schon erwähnten Außenring mit den in die Innenstadt führenden Radialstraßen verbunden werden. Es war auch geplant, auf den Radialstraßen zur besseren Bewältigung des Nahverkehrs Gleise für Straßenbahnen anzulegen. Eine weitere Maßnahme, um den Individualverkehr von der Innenstadt fernzuhalten, war der Bau von Parkhäusern im Bereich des Innenringes.²⁸ Man ging von einem Platzbedarf von 25 m² pro PKW aus. Im Vergleich dazu hatte ein Büroangestellter nur einen Anspruch auf 12,5 m².²⁹

Der Neuordnungsplan von 1949 folgte im wesentlichen den Leitlinien und Tendenzen der Vorkriegsplanungen und stellte eigentlich eine Verwirklichung der Pläne von 1913 dar.³⁰ Aber dieser Plan sollte dem zunehmendem Verkehr nicht lange gewachsen sein.

Der städtische Baudirektor Hellrung betonte 1966 im Ausschuß für Verkehrs- und Wirtschaftsförderung die Notwendigkeit eines neuen Generalverkehrsplans, da der Personenmassenverkehr, der Individualverkehr und der Güterverkehr stark zugenommen habe und eine entscheidende Funktion im neuzeitlichen Städtebau einnehme.³¹ Bochum sei eine Sternstadt mit Trabantensiedlungen. Der alte Plan reiche aufgrund der unerwartet starken Motorisierung nicht mehr aus.³² Die Kraftfahrzeugdichte habe sich im Jahr 1964 auf 6,8 Einwohner pro KFZ - gemeint sind Autos, Busse, LKW's und Motorräder - gesteigert. Der zukünftige Sättigungsgrad werde bei 3 Einwohnern pro KFZ liegen.³³ Die ebenfalls sehr starke Zunahme des LKW-Verkehrs sei dafür mitverantwortlich.³⁴

In den Untersuchungen zu dem neuen Generalverkehrsplan ist 1967 zu lesen, daß der Innenstadtring als Verbindung zwischen den Radialstraßen den Durchgangsverkehr aufnehmen sollte. Die Radialstraßen sollten ausgebaut werden. Sie besaßen derzeit vier Fahrspuren. Die Gleise der Straßenbahnen lagen in der Mitte und konnten bislang als Überholspur mitgenutzt werden. Auf den „neuen“ verbreiterten Radialstraßen sollte ein absolutes Halteverbot gelten. Der ruhende Verkehr mußte auf Nebenstraßen ausweichen; überflüssige Ein- und Ausfahrten hatten wegzufallen. Die Zahl der Straßenbahnhaltestellen war zu überprüfen und mit Halteinseln von mindestens zwei Metern Breite zu versehen.³⁵ Der schon geplante Außenring sollte endlich verwirklicht werden.

Mitte der 60er Jahre hört die Überlieferung zum Verkehrswesen im Stadtarchiv Bochum auf, sodaß die Umsetzung dieser Pläne in den vorhandenen Akten nicht mehr dokumentiert ist.

Bei der Durchsicht der Akten haben sich noch einige weitere interessante Fragestellungen ergeben, wie das Auto das städtische Leben verändert hat, so z. B. aus der Entstehung und Diskussion der Polizeiverordnungen. Im Jahr 1906 gab es auf Anordnung des Oberpräsidenten ein Formular, das probeweise für die Aufnahme von Verkehrsunfällen verwendet werden sollte. Der Beginn der Diskussion liegt ungefähr im Jahr 1903 als der Minister der öffentlichen Arbeiten einen Bericht über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen angefordert hatte und besonderen Wert auf die Dokumentierung von Unfällen legte. Interessant wäre eine Untersuchung von Verkehrsunfällen nicht nur in Bezug auf ihre Häufigkeit, sondern auch wer die Beteiligten waren und wie die Schuldfrage geklärt wurde.

Dieser Punkt berührt eine andere Frage, nämlich das Verhältnis der verschiedenen Verkehrsteilnehmer untereinander. So protestierte beispielsweise der Bochumer Radfahrer-Verein 1904 gegen die Sperrung bestimmter Straßen für Fahrräder, die allerdings für Autos und Motorräder freigegeben waren. Der Radfahrer-Verein begründete seinen Protest damit, daß Autos und Motorräder für Fußgänger wesentlich gefährlicher seien als Fahrräder. Davon ausgehend wäre es natürlich spannend zu untersuchen, inwieweit es Bestrebungen gab, eine Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr vorzunehmen. So sind z. B. in den

Plänen für den Bau der B 1 Radwege vorgesehen, aber bis auf ein kleines Stück in Wattenscheid nicht verwirklicht worden. Im Jahr 1956 ist im Bochumer Tageblatt vom 24./25.11 zu lesen: „Radwege erhöhen die Sicherheit - Im Rahmen der Bemühungen, durch Maßnahmen des Straßenbaus die Verkehrssicherheit zu erhöhen, kommt dem Bau von Radwegen große Bedeutung zu. Radwege tragen wesentlich dazu bei, einen aus langsamen und schnellen Verkehrsteilnehmer gemischten Verkehr zu entflechten und dadurch die Flüssigkeit des Verkehrs zu erhöhen. Bisher haben weder der Bund noch die Länder ausreichende Mittel zur Verfügung gestellt. Angesichts der Tatsache, daß die Zahl der Verkehrsunfälle in geschlossenen Ortschaften bei 8 % der gesamten Unfälle liegt, hält es die Gruppe Radwegebau für notwendig, daß für die kommenden Haushaltsjahre sowohl der Bund als auch die Länder in verstärktem Maße zweckgebundene Mittel für den Radwegebau insbesondere noch für den Radwegebau in geschlossenen Ortschaften vorsehen.“

Auch Fragen aus der Umweltgeschichte lassen sich an dem Verhältnis - Auto - Stadt und Mensch bearbeiten. Wie sah es beispielsweise mit der Umweltbelastung durch das Auto aus und wie wurde diese empfunden. Zum einen wollte die Stadt Bochum 1901 den Punkt Staubbelaugung durch die Autos in die Polizeiverordnung aufgenommen wissen³⁶, zum anderen gibt es beispielsweise einen Brief von Fritz Baare, dem oben schon als Prüfer von Kraftfahrzeugen erwähnten Generaldirektor des Bochumer Vereins, vom 12.9.1907, in dem zu lesen ist, daß die Belastung durch Abgase verschwindend sei, gegenüber der Belastung durch Staub. Wie wurde Abhilfe geschaffen: nur durch das Gebot langsamer zu fahren oder die Straßen regelmäßig mit Wasser zu besprengen oder schließlich durch neue Straßenbeläge. Baare war es besonders wichtig zu erwähnen, daß eine Abgasbelastung nicht durch das Auto, sondern durch den Fahrer, der dem Benzin zuviel Öl beigemischt habe, verursacht wurde. Die Beurteilung, ob dies tatsächlich eine Belastung sei, dürfe auf keinen Fall der Polizei überlassen bleiben, die wie er es zwar nicht ausdrücklich schreibt, aber andeutet, nicht das technische Wissen habe, um dies zu erkennen. Das Problem der Staubbelaugung könne zudem nicht durch Veränderungen am Auto behoben werden, sondern nur durch die Verbesserung der Straßen.³⁷

Ein bislang wenig beachtetes Problem ist auch der Umgang mit dem ruhenden Verkehr, der z. T. ein größeres Problem als der fließende Verkehr darstellte. In Bochum machte sich dies besonders nach dem 2. Weltkrieg bemerkbar. Während des Wiederaufbaus der Innenstadt wurde den Bauherm die vollständige Nutzung der Erdgeschoßzone zugesagt. Im Jahr 1956 gab es in der Innenstadt 355 Dauerparker auf öffentlichen Parkflächen, und 1963 waren es allein aus Bochum 2000 Dauerparker für 8-9 Stunden.³⁸ Der Geschäftsverkehr, der später als der Berufsverkehr einsetzt, war also bei der Parkplatzsuche eindeutig im Nachteil. 1958 lag der Bedarf von Parkraum bei 4,94 ha, im Jahr 1963 aber schon bei 12,09 ha. Beschränkte sich das Parken 1958 noch auf die direkte Innenstadt, das sogenannte Gleisdreieck, so wuch man 1963 schon auf die Randgebiete der Innenstadt aus. Dieses Problem versuchte die Stadt Bochum durch die Anlage von Parkhäusern am Innenring zu lösen. Hieraus ergibt sich die Frage, ob alternative Möglichkeiten zur Bewältigung des stark wachsenden Verkehrs hier schon in

Betracht gezogen wurden. Ein treffendes Bild von der Vorrangstellung des Autos lieferten die Ruhr-Nachrichten in ihrer Ausgabe vom 20.7.1960: „Notwendig ist auch der Parkhaus-Neubau. Keinesfalls als notwendig gelten kann jedoch der Bau eines Planetariums.“

Das Thema Verkehrswesen und die Veränderung durch die Zunahme des Autoverkehrs ist zwar schon häufiger untersucht worden. Bis auf wenige Studien haben sich diese aber in traditionellen Bahnen bewegt.³⁹ Die oben angesprochenen Fragestellungen zeigen aber, daß sich das Thema „autogerechte Stadt“ bei näherem Hinsehen auch in den Archivalien einer normalen städtischen Überlieferung facettenreicher darstellt, als man es vermutet.

- ¹ StA Bo B Nr. 294. Brief an den Minister der öffentlichen Arbeiten vom 18.10.1906.
- ² StA Bo B Nr.: 294. Brief des Oberpräsidenten der Provinz Westfalen v.d. Recke vom 1.11.1900
- ³ StA Bo B Nr. 294. Antwort vom Dezember 1900 auf das Schreiben des Oberpräsidenten vom 1.11.1900
- ⁴ StA Bo B Nr.: 294. Brief des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 9.1.1901
- ⁵ ebd.
- ⁶ StA Bo B Nr.: 294. Brief eines Automobilclubs an die Minister der öffentlichen Arbeiten vom 3.1.1901
- ⁷ StA Bo B Nr. 294. Entwurf der Polizeiverordnung von 1901, ausgegeben vom Oberpräsidenten der Provinz Westfalen v. d. Recke.
- ⁸ StA Bo B Nr. 294. Ergänzung der Stadt Bochum vom 6.6.1901 zu der als Muster für eine Reichspolizeiverordnung zugesandten Polizeiverordnung von Berlin.
- ⁹ StA Bo B Nr. 294. Abschrift einer Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Provinz Hannover, Graf zu Stolberg vom 21.12.1901.
- ¹⁰ StA Bo B Nr. 294. Schreiben des Oberpräsidenten der Provinz Westfalen v. d. Recke vom 13.3.1902 an die Regierungspräsidenten; Bekanntmachung betreffend die Bezeichnung der Kraftfahrzeuge in der Provinz Westfalen. In: Amtsblatt Amsberg 1901, Stück 33 und 1902, Stück 7
- ¹¹ StA Bo B Nr. 294. Schreiben des Minister der öffentlichen Arbeiten vom 29.9.1903
- ¹² StA Bo B Nr. 294. Schreiben des Regierungspräsidenten von Amsberg vom 18.6.1904
- ¹³ Im Adreßbuch der Stadt Bochum von 1903/04 wird Fritz Baare als Commerzienrat geführt und im Adreßbuch von 1905 als Generaldirektor des Bochumer Vereins.
- ¹⁴ StA Bo B Nr. 294. Brief des Sachverständigen Fritz Baare an die Stadt-Polizei-Verwaltung Bochum vom 13.7.1904
- ¹⁵ Krupinski, Hans-Dieter: Der Einfluß planungsrechtlicher Vorschriften, Programme und Pläne auf die Stadtplanung und Siedlungsentwicklung im Ruhrgebiet von 1876-1974 - untersucht am Beispiel der Stadt Bochum. Hrsg. vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen im Auftrage des Innenministers NW. Dortmund 1980, S. 65
- ¹⁶ ebd. S. 46
- ¹⁷ Wolcke, Irmtraud-Dietlinde: Die Entwicklung der Bochumer Innenstadt. Kiel 1968, S. 100
- ¹⁸ ebd., S. 104
- ¹⁹ ebd., S. 101
- ²⁰ ebd., S. 102
- ²¹ ebd., S. 105
- ²² ebd., S. 106
- ²³ Krupinski, Der Einfluß planungsrechtlicher Vorschriften, S. 137
- ²⁴ Wolcke, Bochumer Innenstadt, S. 106
- ²⁵ ebd., S. 111/112
- ²⁶ ebd., S. 117
- ²⁷ Untersuchungen für den Generalverkehrsplan der Stadt Bochum 1966. Bd. 1: Das Stadtbild. Bochum 1966 [Veröffentlichungen des Bauamtes], S. 8
- ²⁸ ebd., S. 9
- ²⁹ ebd., S. 28
- ³⁰ Wolcke, Bochumer Innenstadt, S. 117
- ³¹ Einführung in den Generalverkehrsplan der Stadt Bochum. Vorgetragen vom Städtischen Baudirektor J. Hellrung am 30.11.1966 im Ausschuß für Verkehrs- und Wirtschaftsförderung und am 6.12.1966 im Bauausschuß. 1966 [Manuskript im Stadtarchiv Bochum], S. 2
- ³² ebd., S. 3

³³ ebd., S. 6/7³⁴ ebd., S. 9³⁵ Untersuchungen für den Generalverkehrsplan der Stadt Bochum. Bd. 2a: Der Kraftfahrzeugverkehr bis 1962. Bochum 1967, S. 37³⁶ StA Bo B Nr. 294. Ergänzung der Stadt Bochum vom 6.6.1901 zu der als Muster für eine Reichspolizeiverordnung zugeschickten Polizei-

verordnung von Berlin.

³⁷ StA Bo B Nr. 294. Brief Fritz Baare an die Stadt Bochum vom 12.9.1907³⁸ Wolcke, Bochumer Innenstadt, S. 176³⁹ Siehe dazu z. B. Birkefeld, Richard; Jung, Martina: Die Stadt, der Lärm, Das Licht. Seelze 1997

Kanalbauprojekte in Westfalen im 19. Jahrhundert

von Klaus Tiborski

Im Rahmen dieser Veranstaltung, in deren Mittelpunkt das Thema Verkehr steht, möchte ich ausgewählte Kanalbauprojekte vorstellen, die das Ziel hatten, das binnenländische Westfalen mit den größeren schiffbaren Flüssen resp. mit dem Meer zu verbinden. Beide Projekte wurden allerdings - ebenso wie alle weiteren in Anregung gebrachten - nie realisiert. Dies lag wiederum daran, daß entweder die Zeitläufe nicht danach waren, politische Umbrüche und territoriale Neugliederungen erfolgten (1815, 1866) oder soziale und politische Krisen sowie deren Bewältigung und nachhaltige räumliche und ökonomische Veränderungen zu verzeichnen waren. Aber auch Kriegsphasen (1864-1871) ließen die Kanalbauideen in den Hintergrund treten.

Erst nach der Reichsgründung von 1871 läßt sich in Preußen ein kontinuierliches Bemühen des Staates ausmachen, den Wasserstraßenbau auch im westlichen Preußen voranzutreiben, was dann schließlich zum Bau des Dortmund-Ems-Kanals in etwa in seinem heutigen Verlauf führte. Dies soll jedoch nicht Gegenstand dieses Beitrags sein. Stattdessen möchte ich Ihre Aufmerksamkeit auf ältere, weitgehend in Vergessenheit geratene Kanalprojekte lenken. Im Folgenden werden zwei ausgewählte Kanalprojekte vorgestellt werden, die schlaglichtartig die Thematik künstliche Wasserstraßen in Westfalen beleuchten; eines vom Beginn des 19. Jahrhunderts und eines aus der Jahrhundertmitte: I. Lippe-Ems-Kanal und II. Rhein-Elbe-Kanal.

Die Absicht, Westfalen durch künstliche Wasserstraßen mit dem Meer zu verbinden, umspannt das gesamte 19. Jahrhundert. Sie reicht von den ersten Kanalbauvisionen aus der napoleonischen Zeit bis hin zum Bau des Dortmund-Ems-Kanals, der zum Ende des 19. Jahrhunderts fertiggestellt wurde. Es handelt sich dabei allerdings weder um die geradlinige Entwicklung einer Idee, noch wurde eine solche kontinuierlich verfolgt. Im Laufe des 19. Jahrhunderts lassen sich vielmehr verschiedene Phasen ausmachen, in denen Vorstellungen, Ideen und Konzeptionen von Kanalbauprojekten greifbar werden - Zeiten, in denen diese Thematik sozusagen en vogue war und die sich in den beiden vorzustellenden Projekten widerspiegeln -, wenngleich man annehmen darf, daß der Gedanke an die Möglichkeit des Baues künstlicher Wasserstraßen in Westfalen stetig virulent blieb. Aufgrund oftmals gänzlich anders gelagerter politischer Interessen oder sozioökonomischer Gründe traten die Gedanken daran jedoch zumindest zeitweise in den Hintergrund. Ebenso wenig handelt es sich um ein und dasselbe Kanalprojekt, das man während des gesamten Jahrhun-

derts verfolgte. Vielmehr wurde eine Vielzahl von Projekten thematisiert, die in diesem Rahmen nicht angesprochen werden können.

I. Lippe-Ems-Kanal

Im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts stand in Westfalen das Projekt einer Wasserstraßenverbindung von der Ems zur Lippe im Mittelpunkt der Bemühungen der preußischen Landesverwaltung zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Dieses Projekt des damals als Lippe-Ems-Kanal bezeichneten Kanals war bereits in der napoleonischen Zeit entstanden.

Die von Preußen ins Auge gefaßte Kanalverbindung kam einer der Kanaltrassen der napoleonischen Entwürfe recht nahe, wenngleich mit einigen Modifikationen, die hauptsächlich darin bestanden, daß nun nur deren Verlauf bis Münster berücksichtigt werden sollte. Von dort aus war unter Einbeziehung des bereits vorhandenen Max-Clemens-Kanals die Weiterführung bis zur Ems vorgesehen. Zu diesem Zweck wurde unter anderem eine Nivellementuntersuchung vorgenommen, die möglicherweise sogar bereits in der napoleonischen Zeit erfolgt war¹.

Außerdem erstellte der preußische Geheime Oberbaurat Funk, der wahrscheinlich im Laufe des Jahres die Ems bereist hatte, im Oktober 1817 einen Bericht über den Zustand der Ems im Hannoverschen² hinsichtlich der Schifffahrt. Die Erkenntnisse dieses Berichts wurden durch den königlich hannoverschen Oberdeichinspektor Dammert im Wesentlichen bestätigt.³

Als die zentralen Aussagen dieses Berichtes sollen hier festgehalten werden:

- „Es ist kostenträchtig, aber nicht unmöglich, die Ems durch Einschränkung mittels Einbauten in einen zu allen Zeiten schiffbaren und befahrbaren Zustand zu setzen.“⁴
- Vorgesehener Termin für den Abschluß der Vorarbeiten war der Juli 1818.
- Der bereits bestehende Max-Clemens-Kanal sollte von Maxhaven bis zur hannoverschen Grenze in gerader Linie verlängert werden und zahlreiche Schleusen erhalten.

Es blieb offen, ob der Kanal auf preußischen oder auf hannoverschem Territorium die Ems erreichen sollte.

Denn wenn dieser Kanal von Clemenshaven nach Mesum oberhalb von Rheine in die Ems geleitet worden wäre, wären sechs Schleusen erforderlich gewesen auf einem Gefälle von fünfzig Fuß, einem Zoll und acht Linien. Wäre der Kanal von Maxhaven unterhalb Rheines bis zur hannoverschen Grenze geführt worden, hätte das Gefälle sechszwanzig Fuß und vier Linien betragen, somit wären auf preußischer Seite acht Schleusen nötig gewesen. In beiden Fällen hätte Rheine aber, so Funk, die Vorteile der Schifffahrt verloren.⁵ Von der hannoverschen Grenze aus sollte der Kanal links der Ems bis Lingen weitergebaut werden.⁶

Über die anfallenden Kosten und die gegebenenfalls notwendig werdenden Baumaßnahmen für Speisekanäle bestanden indes unterschiedliche Einschätzungen zwischen Preußen, vertreten durch Eytelwein, und Dammert, der die hannoverschen Interessen wahrnahm.

Seit November 1818 kam es zu Verhandlungen zwischen Preußen und Hannover in dieser Angelegenheit. Dissens bestand hinsichtlich der Wassertiefe, d.h. Preußen insistierte auf drei Fuß Tiefe, Hannover dagegen sah lediglich zwei Fuß Fahrtiefe vor und dem Zeitpunkt der Regulierung. Preußen verlangte, daß die Regulierung des hannoverschen Anteils bis 1821 abgeschlossen würde; dagegen wollte Hannover die Baujahre auf einen unbestimmten Zeitraum ausdehnen.

Die erhaltenen Aufzeichnungen von Funk erwähnen darüber hinaus die gemeinhin erwarteten Handelsvorteile; die erhoffte Belebung der Handelsstädte Emden, Leer und Osnabrück⁷ wurde sogar explizit angesprochen. Als ein Vorteil für Hannover wurde besonders der Handel bis Frankfurt durch den Ems-Lippe-Kanal zum Rhein unter Umgehung der ... unerträglichen Aus- und Eingangszölle der Holländer⁸ hervorgehoben.

Eine 1 Million Reichstaler kostenträchtige Verbindung der Ems mit der Lippe war nach preußischer Ministerialauffassung allerdings erst dann sinnvoll, wenn die Unterems auf hannoverschem Gebiet völlig schiffbar wäre, d.h. bei einer Wassertiefe von drei Fuß. Daraus sollte sich ein Jahrzehnte andauernder Streit entwickeln, in dem Preußen sich wiederholt anmaßte, die Arbeiten auf der hannoverschen Seite zu kontrollieren sowie als nicht erfolgreich abzuqualifizieren und deshalb die eigenen Arbeiten entweder gar nicht erst in Angriff zu nehmen oder diese auszusetzen. Das preußische Handelsministerium erkannte die Bedeutung dieses Kanalprojektes trotz der als hoch empfundenen Kosten indes sehr wohl. Es bestand deshalb auf der Einhaltung des Zeitplans, denn, so hob man dort hervor:

„Preußen verliert ... mit jedem Jahre sehr große Handelsvorteile, solange die merkantilen Geschäfte von Rheinpreußen über Holland geführt werden müssen.“⁹

Diese Haltung wurde für Westfalen durch den Oberpräsidenten von Vincke bekräftigt. Auch nach dessen Auffassung rechtfertigten nur eine brauchbare Wassertiefe von drei Fuß und die völlige Schifffarmachung die immensen zu erwartenden Kosten.¹⁰ Bis zum Januar 1826 waren preußischerseits in Westfalen die allgemeinen technischen Untersuchungen „...über die Ausführbarkeit einer schiffbaren Verbindung der Lippe und Ems ... voll-

endet ...“ und war man zu dem Schluß gelangt „... es ist danach nicht zu zweifeln, daß der zu diesem Zweck erforderliche Kanal ganz den Forderungen entsprechend angelegt werden kann...“.¹¹

Da das Ministerium des Inneren aber den Kostenaufwand von 2 Millionen Reichstälern nicht überschritten wissen wollte¹², wies es das Oberpräsidium erneut zu einer Prüfung an, „in wie fern diese Verbindung, in politischer staats-wirtschaftlicher und mercantilischer Hinsicht, für den Staat wirklich wichtig ist...“.¹³

Die preußische Regierung ließ in dieser Zeit wiederholt Gutachten und Stellungnahmen zu dem Kanalbauprojekt ausarbeiten und darüberhinaus neue Überprüfungen¹⁴ und Anregungen¹⁵ einholen. Diese fortwährend zweifelnde und zaudernde preußische Haltung ist bemerkenswert.¹⁶ Im Januar 1827 kündigte Dammert die Fertigstellung der Arbeiten zur Schiffbarmachung der Ems in Hannover für den Sommer des Jahres 1827 an:

„Die Eröffnung des Ems-Canals für die Schifffahrt betreffend ... , daß seine Eröffnung in den ersten Monaten des nächsten Sommers statt finden kann.“¹⁷ Dies bedeutete, daß Hannover seinen bisher eingegangenen Verpflichtungen zur Gänze nachgekommen war. Die Eröffnung des Kanals im Sommer 1827 erfolgte allerdings anscheinend nur in eingeschränktem Maße, denn an der Mündung des Kanals war lediglich eine sogenannte Sperr-Schleuse¹⁸ errichtet worden, und es kursierten Gerüchte über fehlerhaftes Nivellement an anderen Streckenabschnitten.¹⁹ Im Laufe des Jahres 1828 wurde deshalb der neu eröffnete hannoversche Teil des Kanals von dem preußischen Beauftragten Briesen bereist²⁰, der daraufhin einen eingehenden Bericht an den Oberpräsidenten anfertigte.²¹ Aus diesem Bericht geht hervor, daß nach Einschätzung beider Seiten die notwendigen Nachbesserungen bis spätestens Sommer 1828 abgeschlossen sein sollten²² und daß nicht überall die vereinbarte Tiefe von drei Fuß erreicht wurde.²³ Am 3. Januar 1829 gab Dammert namens der Königlich-Hannoverschen Emsschiffbarmachungs-Commission dann bekannt:

„Nachdem die Hauptbauwerke zur Schiffbarmachung der Ems so weit vollendet sind, daß ... Schifffahrt von Meppen bis an die Hannoverisch-Preußische Grenze ohne Hinterniß statthaben kann; so hat hohes Königlich-Hannoverisches-Kabinettsministerium, unter Vorbehalt der demnächstigen Einführung angemessener Kanal- und Schifffahrts-Abgaben den Schiffen und Flössern für jetzt eine von Kanal- und Schifffahrts-Abgaben, gänzlich freie Fahrt ... gestattet.“²⁴

Dennoch behielt Preußen seine hinhaltende Taktik bezüglich des Emsausbaues auf preußischer Seite und der Anbindung des Max-Clemens-Kanals sowie des ausstehenden Lippe-Ems Kanalbaues bei. In der Zwischenzeit bis 1830 war offenbar auf preußischer Seite in der Angelegenheit der Emsschiffbarmachung und des Kanalbaus nichts geschehen.²⁵ Weiterhin wurde auf preußischer Seite der in Hannover mittlerweile unstrittig fertiggestellte Emsausbau, der 1,5 Millionen RT²⁶ gekostet hatte, mit Argwohn betrachtet und in seiner Ausführungsqualität in Zweifel gezogen²⁷ und deshalb kritischen Berichten, insbesondere auf ministerieller Ebene, Aufmerksamkeit geschenkt.²⁸

Aus zahlreichen Schilderungen geht allerdings eindeutig hervor, daß die Ems in Hannover durch diese Baumaßnahmen durchaus schiffbar geworden war. Die preußische Seite fuhr dennoch in den kommenden Jahren weiterhin fort, sich anzumaßen, die Vollendungsarbeiten zur Emsschiffbarmachung durch Inspektoren überwachen zu lassen.²⁹ Im Oktober 1833 informierte von Vincke die Stände des Provinziallandtages über den Stand der Dinge.³⁰ Bemerkenswert erscheint dabei, daß von Vincke in diesem Zusammenhang lediglich die Planungen zur Schiffbarmachung der Ems auf preußischer Seite zwischen Greven und Rheine und der Landesgrenze zu Hannover sowie die Einbindung des Max-Clemens-Kanals und Münsters ansprach, denn bauliche Maßnahmen waren in Preußen bis dahin nicht durchgeführt worden. Dadurch wurde nun der interessierten Öffentlichkeit der dunkelhafte Anspruch Preußens offen vor Augen geführt, in Hannover die unleugbaren Baufortschritte überprüfen zu lassen und diese wiederholt zu kritisieren oder gar in Zweifel zu ziehen, wogegen preußischerseits - so mußte selbst von Vincke konzedieren - nichts vorzuweisen war. Außerdem muß hervorgehoben werden, daß der Oberpräsident den ursprünglich geplanten Lippe-Ems-Kanal mit keinem Wort mehr erwähnte. Den Ständen des vierten westfälischen Provinziallandtages wurde anlässlich des Landtagsabschieds, ebenso wie zuvor denen des dritten, eröffnet, die Schiffbarmachung der Ems von der Grenze bis Rheine sei abhängig von der Erfüllung der Verbindlichkeiten hinsichtlich der Fahrtiefe seitens der hannoverschen Regierung³¹ und der König ließ wissen:

„... so wünschenswerth auch eine Kunststraße von Osnabrück über Ibbenbüren, Rheine, Maxhaven nach Holland seyn würde, so kann doch jetzt so wenig über die Ausführung des Ganzen, als des einzelnen Theils von Rheine nach Maxhaven, eine Zusage erteilt werden, zu mal der Nutzen dieses letzteren sich erst dann vollständig würdigen läßt, wenn die Schiffbarmachung der Ems als vollendet angesehen werden kann.“³²

Die Verhandlungen zwischen den beiden Staaten schleppten sich über weitere Jahre hin. Während Preußen seit geraumer Zeit sein Augenmerk auf fiskalische Aspekte gerichtet hatte und sich eingehend unter diesem Aspekt mit dem nach wie vor anstehenden, nach Einschätzung der Zeitgenossen problematischen Schleusenbau bei Rheine³³ - die Schleuse bei Rheine war bis 1840 immer noch nicht fertig - befaßte, behielt Hannover das eigentliche Ziel einer Kanalverbindung von der Ems zur Lippe im Auge. Es bestand noch mindestens bis April 1837 darauf, eine Kanalverbindung zumindest bis nach Münster zu bauen. Erst bei der erneuten Aufnahme der Verhandlungen 1840 nahm Hannover davon Abstand und stimmte nun dem von Preußen zwischenzeitlich³⁴ favorisierten Chausseebau zu.³⁵ Im Münsterland sollten in den vierziger Jahren eine Chaussee von Münster nach Westen zur niederländischen Grenze³⁶ und eine weitere von Münster nach Süden in Richtung Lünen gebaut werden.³⁷

Aus einem Auszug aus dem sechsten westfälischen Provinziallandtagsabschied vom 6. August 1841, ad Petition 33, betreffend die Ems-Schiffahrt und Beseitigung der Hindernisse des Verkehrs derselben, geht hervor, daß bis 1841 immer noch keine Einigung mit Hannover erfolgt war. Die preußische Seite sah allerdings die Verhandlungen kurz vor dem Abschluß.³⁸ Bemerkenswert

daran ist, daß man preußischerseits damit die ursprünglich beabsichtigte und im Mittelpunkt aller Bemühungen stehende Wasserstraßenverbindung der Ems mit der Lippe vollkommen aufgegeben hatte. An deren Stelle sollte nun eine Straße treten.³⁹

Die Verhandlungen zwischen Preußen und Hannover wurden Anfang 1843 mit einem Staatsvertrag abgeschlossen⁴⁰, der Austausch der Ratifizierungsurkunden erfolgte schließlich am 17.3.1843.⁴¹ Die preußische Regierung übernahm darin

„die Verpflichtung, gleichzeitig mit der ... zugesicherten weiteren Schiffbarmachung der Ems und binnen gleicher Frist eine Chaussee von Greven nach Münster anzulegen und solche stets in gutem Stande zu erhalten, auch auf derselben kein höheres Wegegeld zu erheben, als nach dem allgemeinen Chaussee-Geld-Tarif auf anderen Preußischen Chausseen erhoben wird.“⁴²

Aufgrund dieser Vertragsvereinbarung wurde dann später eine neue Verbindungsstraße von Münster nach Greven erbaut, die sogenannte Chaussee zur Schiffahrt in Greven, die bald die Bezeichnung Schiffahrter Damm erhielt. Eine weitere Konsequenz dieses Vertrages war, daß von nun an am noch, wenngleich nur sporadisch benutzten und unterhaltenen Max-Clemens-Kanal, dem damals sogenannten Münsterschen Kanal, die für die Schiffahrt allfälligen Instandhaltungsarbeiten eingestellt wurden. Er verödete daraufhin sehr schnell. Als bald wurden Teile des Kanals bereits an Privatleute veräußert. Das Projekt des Baues eines Schiffahrtskanals von der Ems zur Lippe - und damit einer künstlichen Wasserstraßenverbindung vom Rhein nach der Nordsee - war damit aufgegeben.

II. Rhein-Elbe-Kanal

In Dortmund hatte sich im Frühjahr 1856 ein Canal-Bau-Comite⁴³ gegründet, das sich für den Kanalbau in Westfalen einsetzte. Dieses Komitee wies in einer Denkschrift ausdrücklich darauf hin, daß es Ideen aufgriff und artikulierte, die von einzelnen schon seit mehreren Jahren⁴⁴ verfolgt worden waren. Es verfaßte eine Denkschrift - eine Canal-Anlage zwischen Rhein und Elbe etc. betreffend, die 1856 im Verlag Crüwell in Dortmund erschien. Der Kanalverein, der sich in Dortmund konstituiert hatte, war die Basis für die Tätigkeit des Komitees. Dieser *„... bildete sich ... von vielen Gliedern ...“⁴⁵, achtungs-werthe, an dem blühenden Aufschwunge der Industrie auch materiell thätig Theil nehmende und damit vertraute Männer...* [die auch] *vor überwindbaren, noch so grossen Hindernissen nicht zurückschrecken.“⁴⁶* und stellte sich selbst die Aufgabe, *„... die Mittel zu beschaffen, um nothwendige grössere Teilnahme an dem Plan zu erwecken, die Nachweisung über Ausführbarkeit desselben [des Kanals] in jeder Beziehung durch technische Untersuchungen und Gutachten, Berechnung des Kostenpunkts und der wahrscheinlichen Rentabilität, soweit es geschehen kann, vorzubereiten ...“⁴⁷.*

Der intendierte Kanal sollte *„von hier zum Rhein, vor Allem auf die Thalhänge der Emscher gerechnet, und wo möglich beabsichtigt, alle wesentlichen Orte bis Düsseldorf, Bochum, Essen, Oberhausen, Duisburg, ... berühren, und sodann die Fortsetzung nach Osten, soweit es ausführbar ist, über die Städte Unna, Werl, Soest,*

*Lippstadt, Paderborn, etc zur Weser und weiter zur Elbe leiten*⁴⁸.

Dies sei eine Route, von der man glaube, sie könnte die nötigen Wasserzuflüsse zu liefern und biete nur wenige Terrainschwierigkeiten⁴⁹. Die tendenziell bestehende Überproduktion von Kohle, die sich in Westfalen in jener Zeit zuerst im Dortmunder Raum bemerkbar machte, war sicher mit einer der auslösenden Faktoren für die Wiederaufnahme der Idee einer Kanalverbindung zum Rhein resp. zur Weser und weiter zur Elbe. Man wollte auf diese Weise einen kostengünstigen Transportweg. Dies wird durch Stellungnahmen und Äußerungen von Zeitgenossen nach 1856 bestätigt und bekräftigt.⁵⁰ Das Dortmunder Komitee wandte sich am 24.4.1856⁵¹ direkt an den Oberpräsidenten mit der Bitte um Beförderung dieses Kanalprojektes. Die vom Oberpräsidium daraufhin um Stellungnahme gebetene Regierung in Arnsberg hatte an und für sich keine Bedenken gegen das Projekt. Die Wirkungen der Dortmunder Initiative waren vielfältig. Als eine Reaktion und erste Konkretisierung der vom Dortmunder Kanalbaukomitee zur Sprache gebrachten Kanalverbindung vom Rhein zur Weser entwarf der münsterische Wasserbauinspektor Michaelis bereits 1857 einen Kanal durch das Emschertal.⁵² Mitte Mai 1859 gab das zuständige Handelsministerium in Berlin dem Oberpräsidenten zu Koblenz schließlich den Auftrag, „die technische Ausführbarkeit der gedachten Kanal-Anlage und deren voraussichtlicher Einfluß auf die national-ökonomischen und Verkehrs-Verhältnisse der berührten Gegenden ... baldthunlichst aufgeklärt zu sehen.“⁵³

Der bekannte westfälische Industrielle Harkort machte sich im August 1859 nach Bekanntwerden des nachstehenden Gutachtens von Anders zum Sprecher der Bergbau- und Gewerbetreibenden, die eine direkte Anbindung der Kreise Bochum, Dortmund, Hamm, Unna und Werl an das Kanalprojekt gewährleisten sehen wollten.⁵⁴ Das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hatte von dem Geheimen Baurat Anders eine gutachterliche Ausarbeitung erbeten. Dieser legte schließlich am 4. Mai 1859 sein Gutachten vor. Über die mögliche Trassenführung von Dortmund nach Westen herrschte weitgehend Konsenz. Der Kanal sollte danach von Ruhrort aus durch das Emschertal in Richtung Dortmund verlaufen. Hinsichtlich des umstrittenen Kanalverlaufs nach Osten, d.h. zur Weser hin, äußerte sich Anders folgendermaßen:

„Es empfiehlt sich aber mehr den Kanal an der linken Seite des Lippeflusses noch bis Neuhaus, seinem höchsten Theilungspunkte hinaufgehen zu lassen, und von hier aus am Fuße des Teutoburger Waldes in einer 4 bis 5 Meilen langen Scheitel-Strecke, auf der Wasserscheide zwischen dem Rhein und der Weser, bis Bielefeld, Halle oder Borgholzhausen zu halten, und an einem dieser Punkte den Teutoburger-Wald vermittelt eines 50 bis 70 Fuß tiefen Einschnitts oder Tunnels zu durchschneiden. Von diesem ab wird der Kanal längs des Bel-dune-Bachs und Werre-Flusses hinabgeführt bis an die Porta Westphalica, in welcher er das Thal der Weser und zwar an deren linken Uferseite erreicht, und in den Strom entweder Hausberge gegenüber, eine halbe Meile oberhalb Minden, oder bei letzterer Stadt selbst einmündet. Der Kanal, dessen Länge 28 bis 30 Meilen betragen würde, enthält sonach nur eine Scheitel-Strecke und kommt in dieser seiner höchsten Haltung so tief zu lie-

gen, daß derselben das für die Speisung des Kanals in beiden Abdachungen nöthige Wasser aus den im Teutoburger-Walde zwischen Neuhaus, Bielefeld und Borgholzhausen entspringenden Quell-Strömen der Lippe und Ems, theils unmittelbar, theils in Zuleitungsgräben zugeführt werden kann.“

Von den Befürwortern von Kanalbauten wurde dieses Gutachten von Anders eingehend rezipiert. Die Oberpräsidenten des Rheinlandes und Westfalens befürworteten das Projekt und verwiesen es auf die Regierungsebene zwecks dortiger gutachterlicher Stellungnahmen. Die westfälischen Regierungspräsidenten in Arnsberg, Minden und Münster gaben daraufhin einhellig positive Stellungnahmen ab.⁵⁵

Im Sommer 1860 ergriff das Berliner Handelsministerium die Initiative. Geschickt griff es die vorliegenden Ideen und Vorschläge zu dem Projekt einer Rhein-Weser-Kanalverbindung auf und stellte sich an die Spitze der diesbezüglichen Bestrebungen. Im August 1860 äußerte sich der Handelsminister in Berlin gegenüber dem Oberpräsidium in Münster über das Rhein-Weser-Kanalprojekt und legte dabei seine Präferenzen und Antriebsmomente zu handeln, offen dar:

*„...in Berücksichtigung des großen Interesses, welches eine, nur durch möglichst billige Transportmittel zu erreichende Erweiterung des Absatz-Gebiets der Produkte aus dem Niederrheinisch-Westfälischen Bergwerks-District für den Staat hat, habe ich nicht Anstand genommen die Kosten der Vorarbeiten für die gedachte Kanal-Anlage auf Staats-Fonds zu übernehmen.“*⁵⁶

Der münstersche Baurat Michaelis wurde vom Handelsministerium mit der Durchführung dieser Vorarbeiten beauftragt.⁵⁷ Im Juni 1862 verfaßte Michaelis seinen Bericht an den Oberpräsidenten über den Abschluß der Vorarbeiten zum Rhein-Weser-Kanal. Darin entwickelte er aber außerdem eine neue, alternative Kanaltrasse: „eine andere mögliche Kanallinie, welche, wenngleich etwas länger als die bisher verfolgte, dennoch manche so eigenthümliche Vortheile besitzt, ...“, die alle bis dahin diskutierten Kanaltrassenentwürfe revolutionieren sollte. Er umschrieb dies mit den folgenden Worten:

*„Es ist dieses die Variante, welche in ihrem östlichen Theile ganz von der früheren abweicht. Diese neue Auffassung behält die Linie innerhalb des Kohlenreviers übereinstimmend mit dem ersten Projekt bei, dagegen umgeht sie den Teutoburger Wald mit allen seinen Schwierigkeiten ... Die Scheitelstrecke dieser Linie würde zwischen Münster und der Station Castrop liegen, daselbst den Kohlen canal von Dortmund bis zum Rhein treffen. ... Zwischen Münster und Greven fällt der Canal mit mehreren Schleusungsgefällen auf die Höhe von 160 bis 150 über 0. Amsterdam und geht in dieser Horizontalen ohne zu steigen und zu fallen um das Ibbenbürener Kohlengebirge herum durch die Niederung auf Minden zu. Der Weg von Ruhrort bis Minden ist auf diesem Tractus um 3 bis 4 Meilen länger als der andere, dagegen fallen gegen 38 Schleusen und Schleusenpassungen fort, der Tunnel fällt fort und die Linie erhält sehr lange horizontale für den durchgehenden Verkehr sehr günstige Strecken. Indessen liegt diese Linie in ihrem östlichen Theile in einer verkehrsärmeren Gegend als die ursprünglich erfolgt.“*⁵⁸

Diese Linienführung fand zwar großen Anklang und wurde auch durch ein mittlerweile in Essen entstandenes Komitee propagandistisch unterstützt; sie hatte jedoch den entscheidenden Nachteil, daß sie nicht nur durch preußisches, sondern auch durch hannoversches Gebiet verlief. Beide Linien wurden in den Jahren bis 1864 mehrfach modifiziert. Die 1864 beginnende Phase mehrerer aufeinander folgender Kriege bewirkte zwar einen politischen Umbruch im in Rede stehenden Raume - d.h. Hannover wurde 1866 preußisch -, ließ jedoch die Kanalbau-thematik erneut in den Hintergrund treten. Erst ab etwa 1880 sollte der Kanalbau wieder Thema in Westfalen werden.

- ¹ vgl. STAMS [Staatsarchiv Münster] KS A 5157
- ² vgl. STAMS OP 2551, 28-30, (= 1. Bericht)
- ³ vgl. STAMS OP 2551, 30
- ⁴ STAMS OP 2551, 28
- ⁵ STAMS OP 2551, 29
- ⁶ vgl. STAMS OP 2551, 29
- ⁷ vgl. STAMS OP 2551, 68; dort hieß es: besonders wenn die Haase bis Osnabrück schiffbar gemacht wird.“
- ⁸ STAMS OP 2551, 68
- ⁹ STAMS OP 2551, 69
- ¹⁰ vgl. STAMS OP 2551, 71
- ¹¹ STAMS OP 2552, 10
- ¹² Das Kapital sollte gegebenenfalls durch Aktien aufgebracht werden. (Vgl. STAMS OP 2552, 10)
- ¹³ STAMS OP 2552, 10
- ¹⁴ Eine von von Vincke gedanklich für erwägenswert gehaltene Eisenbahnstrecke Haltern/Dülmen-Münster-Greven wurde wegen des ungünstigen Geländes und der Kosten kritisch beurteilt. (Vgl. STAMS OP 2552, 55f)
- ¹⁵ Interessant erscheint in diesem Zusammenhang ein Hinweis von Bekker aus Elberfeld, der herausstellte, daß das Kapital in seinem Einfluß auf den Seehandel mehr gewürdigt werden mußte. Solches Kapital stehe hinreichend hinter den Häfen in Bremen und Hamburg, fehle jedoch gänzlich in Häfen wie Leer und Emden. Sogar die Kölner Kaufleute verfügten nicht über genügend Geldvermögen, um die Handelsbedürfnisse (Colonial-Bedürfnisse) der Rheinprovinzen und Westfalens zu befriedigen. Der Handel der Rheinprovinzen mit England sei zu unbedeutend, um die Anlage einer solchen neuen Wasserstraße zu rechtfertigen. Außerdem seien Fracht und Versicherung von England nach Emden oder Leer immer teurer als nach Rotterdam oder Antwerpen. Sollte aber ... *die projektierte Verbindungsstraße von Wesel nach der See wie Leer und Emden, den Niederlanden imponieren* [im Text unterstrichen], *so wird sie ... ohne den Schutz einer Sperre* [im Text unterstrichen], *die einer Kriegserklärung nach Oben und Unten so ziemlich gleich kommen würde, ihren Zweck verfehlen....“*; (STAMS OP 2552, 84; vgl. auch ebd. 81-84)
- ¹⁶ vgl. STAMS OP 2552, 12-17 (1826), 46-50, 54-56 (1827) und 69-79 (1828) sowie 80
- ¹⁷ STAMS OP 2552, 35; siehe zu diesem Eröffnungstermin auch S. 41
- ¹⁸ vgl. STAMS OP 2552, 88
- ¹⁹ vgl. STAMS OP 2552, 88
- ²⁰ Regierungs- und Baurat Briesen in Münster, vgl. STAMS OP 2552, 126
- ²¹ vgl. STAMS OP 2552, 91-101
- ²² vgl. STAMS OP 2552, 97
- ²³ vgl. STAMS OP 2552, 102f
- ²⁴ Druckschrift S. 7f, siehe dazu auch STAMS OP 2552, 108
- ²⁵ vgl. STAMS OP 2552, 124-130; Ausführungen zur Hydrographie der Ems. Darin werden die bekannten Planungen und Entwürfe erneut explizit als solche angesprochen und der Tod von Bökmann so nachdrücklich erwähnt und beklagt, daß die Frage, ob dieser durch Freitod aus dem Leben schied, nicht vollkommen abwegig erscheint.
- ²⁶ vgl. STAMS OP 2552, 135
- ²⁷ vgl. STAMS OP 2552, 140ff
- ²⁸ vgl. STAMS OP 2552, 135-139; Ausführungen des [Professor] J. Altmanns vom Dezember 1831 an den Oberpräsidenten
- ²⁹ vgl. STAMS OP 2552, 172f; Bericht des Wasserbauinspektors Tölle vom 12.07.1838 aus Hanekenfähr bei Lingen
- ³⁰ vgl. STAMS OP 2552, 183
- ³¹ vgl. STAMS OP 2552, 183
- ³² STAMS OP 2552, 183; Abschrift einer Verfügung des preußischen Königs

- ³³ vgl. STAMS OP 2553, Bd.1, 41
- ³⁴ Das Jahr 1840 als Terminus ante quem.
- ³⁵ vgl. STAMS OP 2553, Bd.1, 11
- ³⁶ Dies bringt ein Schreiben des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten an den Geheimen Staats- und Finanzminister vom gleichen Jahr zum Ausdruck: *Die ferneit ausgesprochene Erwartung wegen des Baues der Chaussee von Münster nach der Niederländischen Grenze inzwischen Allerhöchsten Orts genehmigt worden ist, ... die Berücksichtigung dieses Wunsches [des Chausseebaus] gegenwärtig auch weniger schwierig sein.*“ (STAMS OP 2553, Bd.1, 4)
- ³⁷ vgl. STAMS OP 2553, Bd.1, 49f
- ³⁸ vgl. STAMS OP 2553, Bd.1, 50
- ³⁹ Es ist also nachweislich nicht richtig, daß der Lippe-Ems-Kanal nicht gebaut wurde aufgrund des fortschreitenden Eisenbahnbaus in Deutschland. An keiner Stelle findet sich in den Akten des Oberpräsidenten ein Hinweis darauf. Auch wenn - spätestens seit dem Erscheinen der Festschrift zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals im Jahre 1899 - es in der Literatur immer wieder so dargestellt wird, so ist dies trotzdem sachlich unrichtig. Diese Mär verbreitete sich anscheinend dadurch, daß die Autoren seit der Jahrhundertwende immer wieder diese Aussage abgeschrieben oder zumindestens unhinterfragt übernommen haben.
- ⁴⁰ vgl. STAMS OP 2553, Bd.1, 79
- ⁴¹ vgl. STAMS OP 2553, Bd.1, 80ff
- ⁴² STAMS OP 2553, Bd.1, 83
- ⁴³ vgl. STAMS OP 2540, Bd. 1, 1ff
- ⁴⁴ vgl. Denkschrift eine Canal-Anlage zwischen Rhein und Elbe etc. betreffend, Dortmund 1856, S. 4, [Denkschrift 1856]
- ⁴⁵ Denkschrift 1856, S. 5
- ⁴⁶ Denkschrift 1856, S. 4
- ⁴⁷ Denkschrift 1856, S. 6
- ⁴⁸ Denkschrift 1856, S. 5
- ⁴⁹ vgl. Denkschrift 1856, S. 5
- ⁵⁰ vgl. STAMS OP 2540, Bd. 1, 147
- ⁵¹ vgl. STAMS OP 2540, Bd. 1, 1
- ⁵² vgl. STAMS OP 2553, Bd.2, 55
- ⁵³ STAMS OP 2540, Bd. 1, 10
- ⁵⁴ vgl. STAMS OP 2540, Bd. 1, 43
- ⁵⁵ vgl. STAMS OP 2540, Bd. 1, 21ff und 41ff
- ⁵⁶ STAMS OP 2540, Bd. 1, S. 60
- ⁵⁷ vgl. STAMS OP 2540, Bd. 1, S. 60
- ⁵⁸ STAMS OP 2540, Bd. 1, 75

Vom Wegebau zur Autobahn Organisation und Überlieferung der Straßenbauverwaltung in Westfalen-Lippe¹

von Josef Häming

Geschichtliche Entwicklung

„Unser Straßenbau liegt im Argen“², so urteilte der Reichsfreiherr vom Stein auf dem ersten westfälischen Landtag im Jahre 1826 und er hatte damit sicher recht, denn über seinen Zeitgenossen, den Oberpräsidenten Freiherr von Vincke, wird berichtet, daß er den Weg von Münster nach Hamm lieber nächtens zu Fuß zurücklegte, als sich der Postkutsche anzuvertrauen, die für die Strecke mehr als die doppelte Zeit brauchte, zumal sie nur tagsüber sicher fahren konnte.

Westfalen lag von altersher abseits eines großen Straßennetzes, denn vor allem die Römer, die im Altertum für die Kontrolle ihres Riesenreiches ein ausgezeichnetes befestigtes Straßensystem geschaffen hatten, konnten in Westfalen nie dauernd Fuß fassen. Erst die Merowinger und die Karolinger bauten dieses Netz unter Verwendung der alten römischen Linienführungen weiter aus. Vor allem durch den Hellweg von Duisburg nach Paderborn wurde Westfalen an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Unter Karl dem Großen und der damit verbundenen Eingliederung Sachsens in das Karolingerreich gewann diese Fernstraße an Bedeutung.³

Weitere Wege- bzw. Straßenverbindungen kamen hinzu, als sich ab dem 12. Jahrhundert das Städtewesen in Deutschland zu entwickeln begann. Die damit einhergehende Wirtschaftsbüte der Hansestädte führte zu einem lebhaften Warenaustausch. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts umfaßte das westfälische überörtliche Wegenetz im wesentlichen die Verbindungen zwischen den Hansestädten (vergl. Karte 1).

Dieses überörtliche Verkehrsnetz wurde über Jahrhunderte nicht weiter ausgebaut. Teilweise zerfiel es sogar, weil die zahlreichen Territorien mit ihren partikulären Interessen auf ein leistungsfähiges überörtliches, überregionales Straßennetz wenig Wert legten. Lediglich auf den Poststrecken war eine einigermaßen geregelte Unterhaltung der Wege gewährleistet. Die Wegeedikte von 1659 durch Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen, 1695 durch Fürstbischof von Plettenberg und 1717 durch Kurfürst Josef Clemens von Westfalen konnten keinen dauernden Erfolg haben, weil die Unterhaltung den Anliegern bzw. den anliegenden Gemeinden auferlegt wurde und diese ihrer Verpflichtung nur schlecht oder gar nicht nachkamen. In der Verbesserten Wegeordnung von 1769 des Kurfürsten Maximilian Friedrich heißt es, „daß die Wege im Herzogthum Westfalen in der Unterhaltung so vernachlässigt wurden, daß sie ... an vielen Orten in einen völlig unbrauchbaren Zustand geraten seien“.

Über den damaligen Straßenzustand berichtet 1808 das „Stuttgarter Morgenblatt für die gebildeten Stände“:

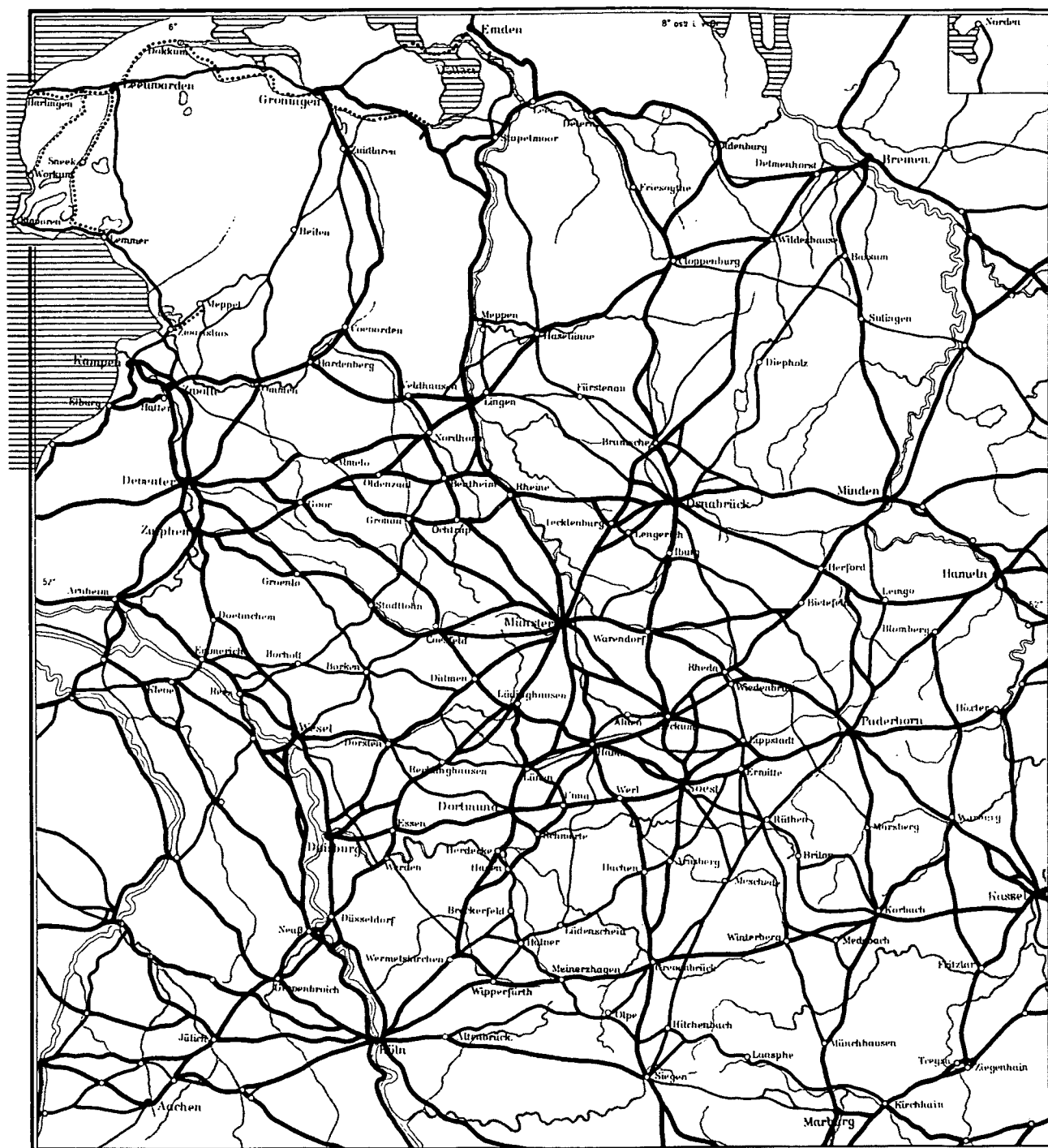
„Wir fuhren von Münster mit Postpferden und hatten einen Postillion, der der Wege wohl kundig war. Doch schon 10 Minuten vom Tore stiegen wir ab und keuchten mühsam im Morast neben dem Wagen her, für den wir indessen in jeder Minute fürchteten, daß er umschlagen würde. So ging es in dem alles bedeckenden Sumpfe aus einem unsichtbaren Loch in das andere. Wir waren kaum 10 Minuten gegangen, so versanken die beiden vordersten Pferde im Morast, der Wagen neigte sich rechts, die Deichsel schlug auf das Pferd und warf es nieder, so daß es nur mit dem Kopf über den Morast hinausragte. Der Postillion sprang erschreckt nach und versank ebenfalls bis an die Hälfte des Leibes. Nun zogen wir erst den Postillion heraus, darauf machten wir uns daran, die Pferde zu retten, von denen das rechte nur noch mit dem Kopfe aus dem Morast herausragte. Und nun steckte noch der Wagen fest, dessen Vorderräder wir gar nicht sahen. Wir spannten drei Pferde eines hinter das andere, ließen sie auf dem Fußsteige gehen, und nachdem wir den Wagen mit Stricken nach derselben Seite zogen, gelang es uns endlich, auch ihn zu befreien. Dies geschah auf der öffentlichen großen Heerstraße von Münster nach Düsseldorf, eine halbe Stunde vor der Stadt Münster.“

Aus diesem drastischen Bericht läßt sich herleiten, warum der Oberpräsident von Vincke lieber seinen Weg zu Fuß zurücklegte.

Der Chausseebau

Von eigentlichen Straßen, den „Chauseen“, die „aus dichten Packlagen fester Steine hergestellt und mit angemessener Wölbung zum Wasserabzuge, mit regelmäßigem Gefälle der Fahrbahn, Seitengraben und Brücken versehen waren“ konnte bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts in Westfalen keine Rede sein. Als erste Region in Westfalen erhielt 1796 die Grafschaft Mark unter Mitwirkung des Freiherrn vom Stein ein „Reglement über den Chausseebau“. In der Grafschaft Mark wurden auch in der Zeit von 1788 bis 1794 die ersten festen Chausseen gebaut, und zwar von Meinerzhagen über Hagen und Bochum nach Steele und von Unna nach Herdecke.

Bis zur Gründung der preußischen Provinz Westfalen im Jahre 1815 entstanden dann zwischen den beiden Hauptchauseen insbesondere für den Transport von Getreide und Kohlen mehrere „Kohlenstraßen“, z.B. die von Crengeldanz nach Castrop. Im ausgehenden 18. Jahrhundert entstanden im Siegerland weitere „Industriestraßen“ vor allem für den Transport des dort vorkommenden Eisenerzes bzw. des produzierten Roheisens. Auf diesen sogenannten „Eisenstraßen“ wurden die Roherzeugnisse den Kleingewerbebetrieben im rheinisch-westfälischen und besonders im bergisch-märkischen Gebiet zugeführt.

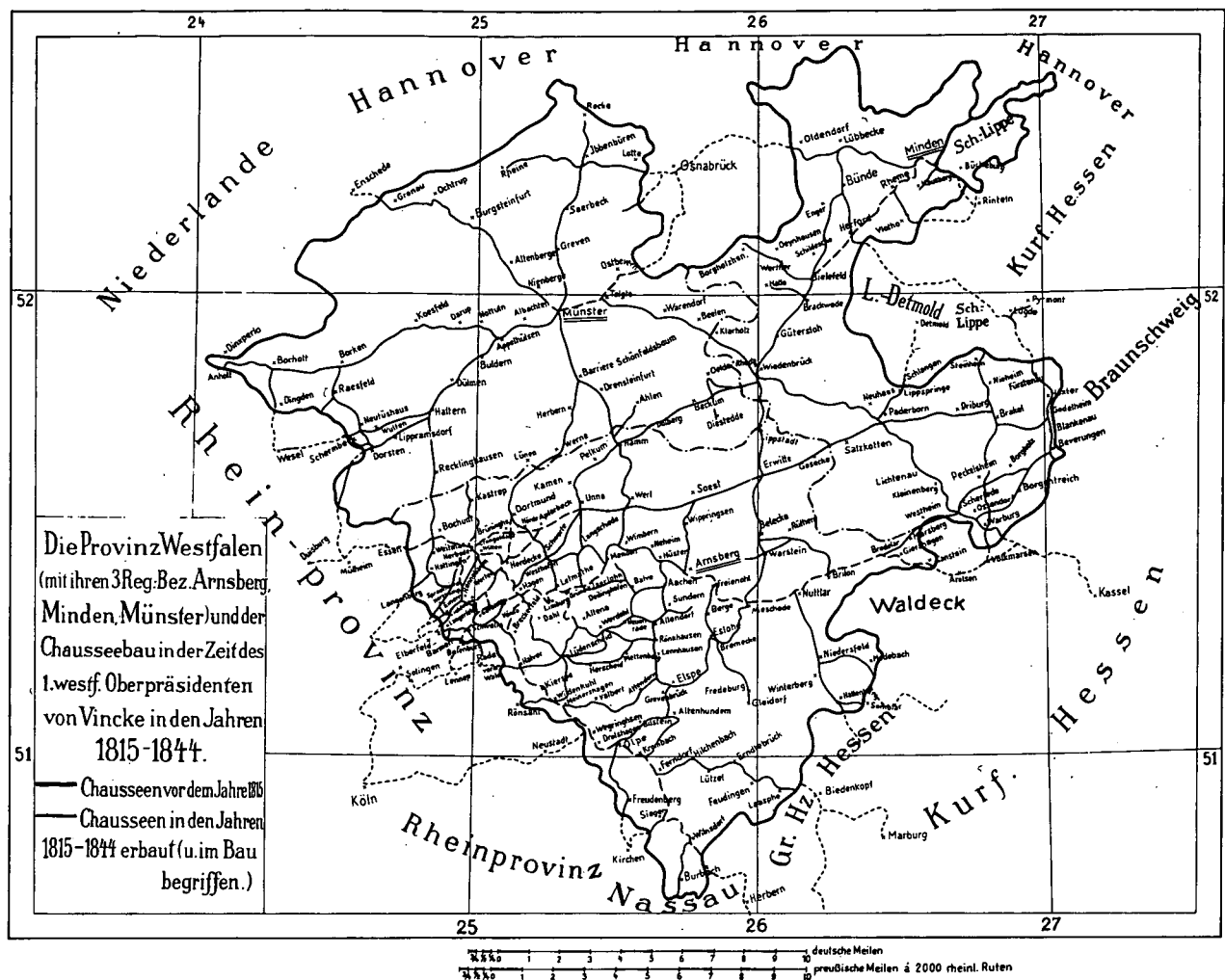


Karte 1: Die Hansestädte Westfalens und ihre Landstraßenverbindungen um die Mitte des 15. Jahrhunderts
(entnommen aus: 100 Jahre Straßenbauverwaltung in Westfalen-Lippe. Münster 1975 S. 13)

Das Wegewesen in den deutschen Staaten, insbesondere auch in Westfalen, wurde entscheidend durch den Napoleonischen Heerstraßenbau beeinflusst. Die deutschen Territorialstaaten besaßen keine eigenen Wegeverwaltungen wie die Nachbarstaaten Belgien und Frankreich. Schon seit 1747 gab es in Frankreich eine Ingenieurschule, die sich ausschließlich dem Straßen- und Brückenbau widmete. In der Zeit der französischen Herrschaft entstanden in Westfalen 91 Meilen Militärstraßen, das sind ca. 600 km, darunter die große Militärstraße von Wesel über Haltern und Münster nach Hamburg. Diese Heerstraße war allerdings wohl nicht überall als Chaussee ausgebildet, denn ich kann aus eigener Anschauung aus meinem Wohnort Albachten, einem südwestlichen Stadt-

teil Münsters, berichten, daß bei Bauarbeiten an der Bundesstraße 51, wie diese Straße heute heißt, Teile eines Knüppeldammes zum Vorschein kamen. Möglicherweise wurde aus militärischen Gründen diese wohl offensichtlich schnellere Bauweise gewählt. Zudem stand in der Nähe dieses Straßenabschnittes außer dem sehr wenig witterungsbeständigen Baumberger Sandstein kein festes Steinmaterial zur Verfügung oder es mußte über sehr große Entfernungen herangeschafft werden.

Nachdem Preußen 1815 seine westlichen Territorien wiedererwerben und beträchtlich erweitern konnte und die Rheinprovinz und die Provinz Westfalen geschaffen hatte, orientierte es sich für den Wegebau an dem Napo-



Karte 2: Chausseebau in der Zeit des 1. westf. Oberpräsidenten von Vincke in den Jahren 1815-1844 (entnommen aus: 100 Jahre Straßenbauverwaltung in Westfalen-Lippe a.a.O. S. 15)

leonischen Beispiel. Gerade in der Amtszeit des ersten Oberpräsidenten von Westfalen, des Freiherrn von Vincke von 1815 bis 1844, entstanden sehr viele sogenannte Kunststraßen (vgl. Karte 2). Die ersten durchgehenden „Staatschaulsees“ in Westfalen waren die Strecken Minden - Wiedenbrück - Erwitte - Olpe - Koblenz, Minden - Münster - Wesel, die Köln-Berliner Straße über Schwelm - Unna - Paderborn, Münster - Hamm - Arnsberg und neben anderen die Straße Arnsberg - Brilon - Beverungen - Kassel. Durch die Gründung des „Deutschen Zollvereins“ im Jahre 1834 unter Fortfall hemmender Zollschranken wurde der Straßenbau weiter vorangetrieben.

Die Oberaufsicht über den Chausseebau und die -unterhaltung hatte das Preußische Ministerium für Handel, Gewerbe und Bauwesen, das auch die Finanzierung aus Staatsmitteln sicherstellte. Die Zuständigkeit wechselte später zum Finanzministerium. Den Bau und die Unterhaltung der Wege von geringerem Verkehrswert versahen die Landkreise und Gemeinden in Selbstverwaltung.

Durch die beginnende Industrialisierung stieg der Güter- und Personenverkehr gewaltig an. Dadurch stieß der Straßenverkehr sehr schnell an Grenzen, weil es an genügend Verkehrsmitteln fehlte und die Beförderung mit Fuhrwerken nachteilig war. Für den Massengutverkehr kam es so zum verstärkten Bau von Kanälen und für den

Waren- und Personenverkehr zu einem enormen Anstieg des Eisenbahnbaus.

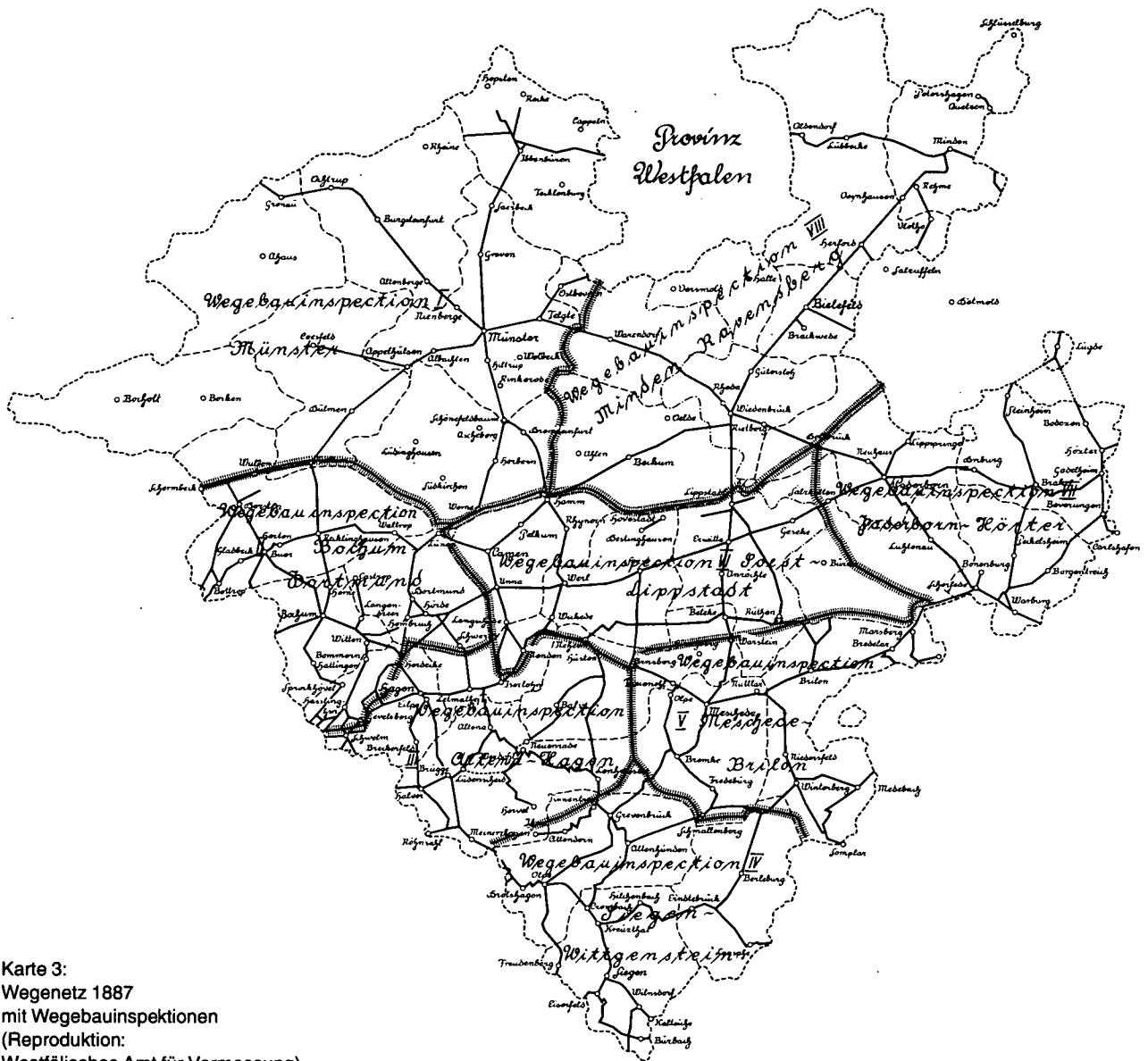
Quellen:

Archivalien über den Zeitraum vor Gründung der Provinz Westfalen sind bei den Unterlagen der jeweiligen Territorien zu suchen, die zum größten Teil im Staatsarchiv Münster aufbewahrt werden. Nicht unerwähnt bleiben sollte dabei, daß sich gerade in vielen Adelsarchiven mit herrschaftlichen Beständen viele Details über das Wegewesen wiederfinden.

Unterlagen der preußischen Regierungen über die Staatschaulsees von 1802 bis 1875 bilden den Altbestand der Überlieferung der Straßenbauverwaltung im Archiv des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe. Daneben befinden sich gerade für diesen Zeitraum vor allem viele Straßenkarten in der Sammlung des Staatsarchivs Münster.

Die Provinzialstraßen

Die Verwaltung der Staatschaulsees wurde dem Provinzialverband von Westfalen (dem Rechtsvorgänger des heutigen Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe) durch Gesetz vom 8.7.1875 mit Wirkung vom 1.1.1877 übertragen⁴. Mit dieser sogenannten Dotationsgesetzgebung



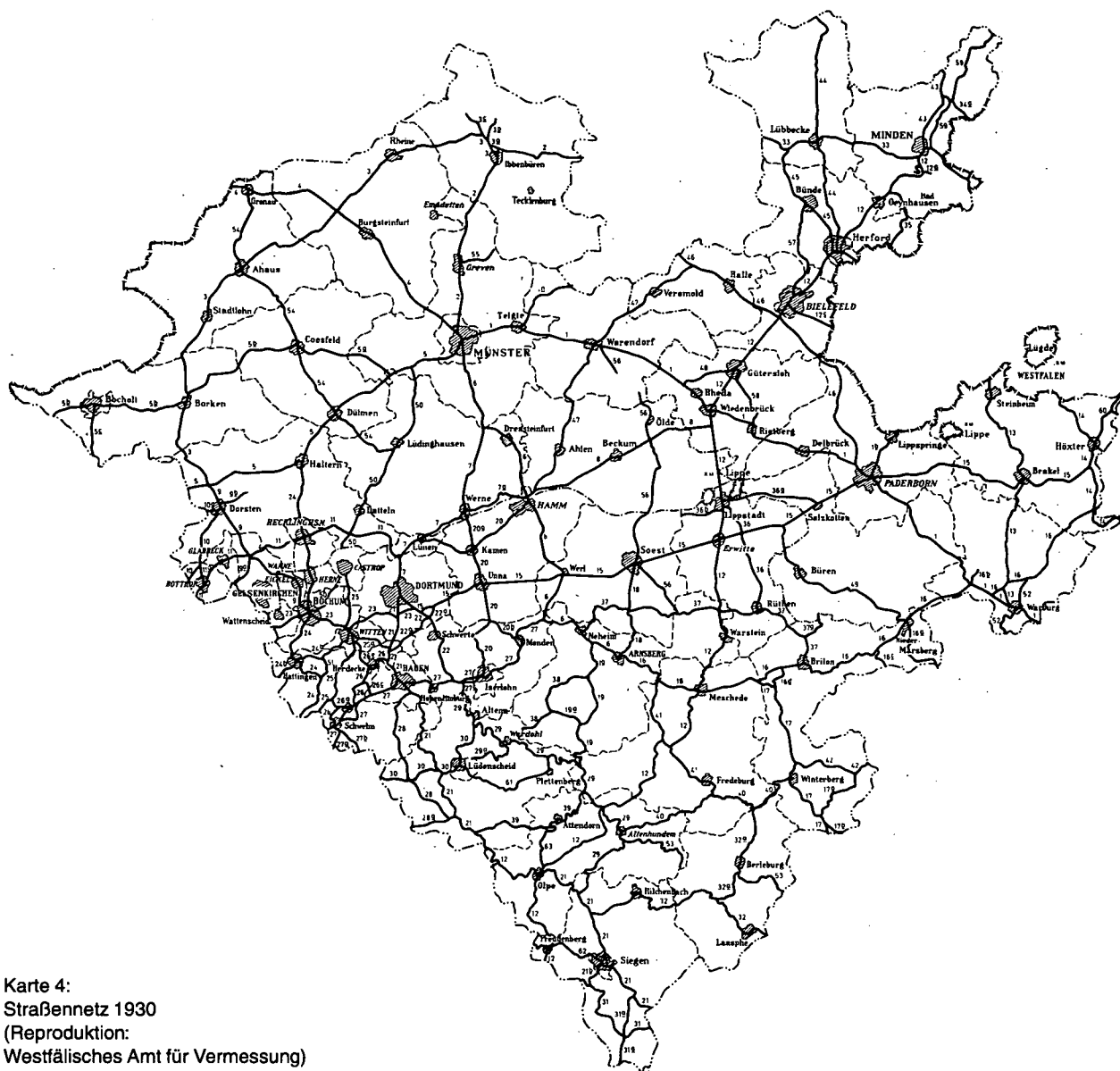
Karte 3:
Wegenetz 1887
mit Wegebauinspektionen
(Reproduktion:
Westfälisches Amt für Vermessung)

wurden zunächst nur die Staatsstraßen übergeben, am 1.4.1882 gingen jedoch auch die Bezirksstraßen auf den Provinzialverband über, nachdem schon vom 1.1.1878 an die technische Leitung der Unterhaltungsarbeiten an den Bezirksstraßen übertragen worden war. Insgesamt ging die Verantwortung für 2440 km Staatsstraßen auf die Provinz Westfalen über.

Die Übertragung der Straßenbaulast auf die Provinzialverbände läßt sich in erster Linie darauf zurückführen, daß der Gesetzgeber annahm, „... daß mit der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs sämtliche Chausseen ihre frühere Bedeutung als große Adern des durchgehenden Verkehrs immer mehr verloren haben und in die Reihe der mehr lokalen Verkehrsmittel, wenn auch öfters von Bedeutung für einen größeren Bezirk oder eine Provinz, zurückgetreten sind. Es qualifizieren sich die Chausseen daher an sich jetzt weniger als Anstalten, welche der unmittelbaren Verwaltung des Staates zu unterstellen sind, wie als Bezirks- und Provinzialstraßen.“ Dieses Motiv war jedoch wohl nicht das ausschlaggebende, sondern die Tatsache, daß Straßenbau und -unterhaltung häufig den kleinen Staatshochbauämtern vor Ort überlassen worden waren, die diese Aufgaben nicht sachgerecht er-

füllen konnten. Durch die Übertragung auf die Provinzialverbände versprach sich der Gesetzgeber eine fachlich bessere Betreuung, eine erhebliche Vereinfachung der Geschäfte und auch finanzielles Engagement.

Mit der Übergabe des Straßenbaus an den Provinzialverband war auch eine Strukturreform verbunden. Bis dahin waren die Bezirksregierungen nach Vorgaben des preußischen Staates für die Aufgaben zuständig, für deren Durchführung sie sich der Baukreise (hier der Staatshochbauämter) bedienten, die in der Regel größtmäßig den Landkreisen entsprachen. Nunmehr trat eine zentral geführte Wegebauverwaltung für Westfalen unter Leitung des Landesdirektors (Landeshauptmanns), dem als oberer Beamter der ‚Landesbaurath‘ zugeordnet wurde. Die Wegebauverwaltung teilte sich in Wegebauinspektionen unter Leitung von Landesbauinspektoren auf, denen wiederum Wegemeisterbezirke unterstanden, denen Wegewärter für bestimmte Straßenabschnitte zugewiesen waren. Die bis dahin Staatschausseen und Bezirksstraßen genannten überörtlichen Straßen erhielten die einheitliche Bezeichnung Provinzialstraßen. Aus den verschiedenen Straßenfonds (Chauseebaufonds, Bezirksstraßenbaufonds) erwuchs,



Karte 4:
Straßennetz 1930
(Reproduktion:
Westfälisches Amt für Vermessung)

ausgestattet durch die Dotationen, ein gemeinsamer Etat für die Provinzialstraßen.

Die Organisation der Straßenbauverwaltung erlebte verschiedene Änderungen. Aus den zunächst 6 Wegebauinspektionen wurden später 9 Landesbauämter, die später in Landesstraßenbauämter umbenannt worden sind, deren unterstellte Einheiten dann auch Straßenmeister-eien genannt wurden. Die Karte 3 zeigt das Wegenetz von 1887 mit schon seit 1882 auf 8 Wegebauinspektionen erweiterter Organisation.

Das Straßenbaumaterial

Zum besseren Verständnis der damaligen Lage soll hier zunächst auf die Materialien, die für den damaligen Straßenbau Verwendung fanden, eingegangen werden.

Wie der Karte der Wegebauinspektionen von 1887 zu entnehmen ist, war das Straßennetz im südwestfälischen Raum erheblich dichter. Das lag zum einen an der wirtschaftlichen Entwicklung, zum anderen waren zum Bau und zur Unterhaltung der Chaussees enorme Mengen an Baumaterial für den Unterbau und die Pflaste-

rung erforderlich, die in Südwestfalen viel einfacher beschafft werden konnten. Der Provinzialverband unterhielt deshalb mehrere Steinbrüche, aus denen das Material herangeschafft wurde. Hierzu war zunächst nur der Transport mit Gespannen möglich, aber schon bald nach Anlegung der ersten Eisenbahnen, vor allem der Kleinbahnen, ging der Materialtransport wesentlich leichter vor sich. Sicher ist auch die Schaffung der Westfälischen Landeseisenbahn hierdurch günstig beeinflusst worden, zumal gerade auf deren Strecken sehr viel Baumaterial transportiert werden mußte. So haben sich Kleinbahnen und Straßenbau gegenseitig befruchtet. In diesem Zusammenhang soll noch erwähnt werden, daß sehr häufig Schienenstränge der Kleinbahnen im Straßenkörper der Provinzialstraßen verliefen.

In den ersten Jahrzehnten der Straßenunterhaltung durch den Provinzialverband war vor allem die Wahl der richtigen „Steinbahn“ sehr wichtig, weil durch die Zunahme schwerer Fuhrwerke in den neu entstandenen Industriegebieten sonst sehr schnell Schäden entstanden. Als bestes Baumaterial erwies sich Basalt, der jedoch infolge der verstärkten Nachfrage preislich stark anzog. Kleinpflaster - möglichst aus Basalt - wurde deshalb



Karte 5:
Straßennetz 1940
(Reproduktion:
Westfälisches Amt für Vermessung)

gern eingesetzt, weil es eine wesentlich größere Haltbarkeit besaß, jedoch sehr hohe Lohn- und Materialkosten verhinderten eine stärkere Verbreitung. Erst durch den Einsatz von steinverbindenden Mitteln konnten weitere Fortschritte erzielt werden, so entstanden Straßenbeläge unter Verwendung von bituminösen oder hydraulischen Bindemitteln (z.B. Makadam – benannt nach dem Engländer MacAdam, Zement).

Einführung von Kraftfahrzeugen und deren Einfluß auf den Straßenbau

Die weitere Entwicklung der Verkehrsmittel hatte auf den Straßenbau einen so gravierenden Einfluß, daß auch hierüber an dieser Stelle zunächst berichtet werden soll.

Die Erfindung des Automobils gegen Ende des 19. Jahrhunderts hatte einen enormen Einfluß auf den Straßenbau. Bis zum Ende des ersten Weltkrieges nahm die Zahl der motorbetriebenen Fahrzeuge gewaltig zu. Nicht nur die Zahl der Fahrzeuge steigerte sich, sondern auch die Fahrleistung des einzelnen Fahrzeuges. Der Warenaustausch, insbesondere im westfälischen Kohlen- und Industriegebiet, und damit die Laufleistung schwerer

Lastkraftwagen erweiterte sich ständig. Den schweren Fahrzeugen waren die vorhandenen Chausseen jedoch absolut nicht gewachsen, so daß sich insbesondere in der Zeit knapper Gelder nach dem ersten Weltkrieg der Straßenzustand ständig verschlechterte. Für den Ausbau des Straßennetzes standen dem Provinzialverband auch während der kurzen Wirtschaftsblüte nach 1924 auch nur wenig steigende Dotationsmittel Preußens zur Verfügung. Während der Weltwirtschaftskrise ab 1929 konnten nur noch wenige Stadt- und Landkreise ihren Straßenbau fördern.

Der Provinzialverband vergrößerte das von ihm zu betreuende Straßennetz durch die Übernahme verkehrswichtiger Kreisstraßen bis zum Jahre 1930 auf 3.185 km (vgl. Karte 4). Nicht auf der Karte dargestellt sind etwa 7.550 km Kreisstraßen, so daß schon Ende 1930 in Westfalen ein überörtliches Straßennetz von annähernd 11.000 km zur Verfügung stand.

Straßenbau im Dritten Reich

Durch das Gesetz über die einstweilige Neuordnung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom

Jahre 1934 wurde die Einteilung des Straßennetzes neu gegliedert. Überörtliche Straßen - ausgenommen die Autobahnen (damals noch Kraftfahrbahnen genannt) - wurden in drei Gruppen eingeteilt:

1. für die Reichsstraßen übernahm das Reich die Straßenbaulast;
2. für die Landstraßen I. Ordnung waren Straßenbaulastträger die preußischen Provinzialverbände bzw. die außerpreußischen Länder;
3. für die Landstraßen II. Ordnung wurden die Kreise und Kommunalverbände Träger der Straßenbaulast.

Für nahezu alle dieser sog. klassifizierten Straßen wurde die Verwaltung auf die Provinzialverbände übertragen (vgl. Karte 5).

Die Reichsstraßen (das waren die früheren Provinzialstraßen, die über die Grenzen des Provinzialverbände hinausgingen) betreuten sie in Auftragsverwaltung nach den Anweisungen des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen. Archivalien über diesen Straßentypus in Westfalen sind für den Zeitraum neben den Unterlagen im Archiv des Landschaftsverbandes deshalb vor allem in den Unterlagen des Reichsstraßenministeriums zu suchen, vor allem für Archivalien über die Straßenplanung.

Die Landstraßen I. Ordnung (die ehemaligen Provinzialstraßen und ein großer Teil der früheren Kreisstraßen) waren die Straßen überörtlicher Bedeutung, die dem Verkehr über Kreisgrenzen hinaus dienten. Für diese Gruppe war die Straßenbaulast unmittelbar bei den Provinzialverbänden. Quellen über diesen Straßentypus sind deshalb fast ausschließlich im Archiv des Landschaftsverbandes zu finden.

Die Landstraßen II. Ordnung waren die übrigen nicht für den Fernverkehr bestimmten Straßen überörtlicher Bedeutung (in der Regel waren das die früheren Kreisstraßen, die nicht zu Landstraßen I. Ordnung angehoben worden waren). Auch hier lag die Verwaltung bei den Provinzialverbänden, soweit die Stadt- oder Landkreise nicht über eine geeignete technische Dienststelle verfügten. Deshalb sind Unterlagen über die Landstraßen II. Ordnung oft sowohl im Archiv des Landschaftsverbandes als auch in den Archivalien der früheren Stadt- oder Landkreise zu suchen.

Durch das schon angesprochene Neuregelungsgesetz von 1934 übernahm der Provinzialverband Westfalen vom 1.7.1935 an auch die Oberaufsicht über die Verwaltung der Reichsstraßen und der Landstraßen I. und II. Ordnung in Lippe. In Detmold wurde für die örtliche Verwaltung ein Landesbauamt eingerichtet. Für Straßenunterlagen vor diesem Zeitraum muß deshalb auf Unterlagen im Staatsarchiv Detmold zurückgegriffen werden. Nach diesem Zeitraum sind sowohl dort als auch im Archiv des Landschaftsverbandes Unterlagen vorhanden. Für die Reichsstraßen in Lippe gilt das schon für Westfalen Vorgetragene.

Für den Bereich der Autobahnen war mit Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 27.6.1933 eine eigene staatlich gelenkte Verwaltung ins Leben gerufen worden. Linienführung und Ausgestaltung wurden vom Generalinspektor bestimmt, während die Verwaltung und Unterhaltung des Unternehmens der Deutschen Reichsbahn übertragen wurde.

Für den Bau wurde vor allem die Organisation Todt herangezogen. Unterlagen über diesen Teil des Straßenbaus sind vor allem im Bundesarchiv zu finden.

Der Straßenbau nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem völligen Zusammenbruch 1945 wurden die bisherigen Straßenbaubehörden von der britischen Militärregierung sofort wieder für die Verwaltung des vorhandenen Straßennetzes eingesetzt. Auch die Verwaltung der Reichsautobahnen, die bisher reichsunmittelbar erfolgt war, wurde auf den Provinzialverband übertragen.

Das von der Westfälischen Provinzialstraßenverwaltung zu betreuende Straßennetz erstreckte sich auf 186 km Autobahnen zuzüglich 44 km Auffahrten, 2074 km Reichsstraßen und 4178 km Landstraßen I. Ordnung (einschl. ehem. Land Lippe), 5295 km Landstraßen II. Ordnung und 1049 km Ortsdurchfahrten im Zuge von Reichs- und Landstraßen in Fachaufsicht, also insgesamt auf 12.826 km. Im Zuge dieser Straßen waren rund 3200 Brücken zu unterhalten.

Trotz der vielen Schwertransporte durch die Wehrmacht und der mehrjährigen vernachlässigten Unterhaltung hatten die Straßen erstaunlich geringe Schäden, weil die Straßen in Westfalen eine sehr gute Verarbeitung hatten.

Gerade das überörtliche Straßennetz war jedoch durch die Zerstörung zahlreicher Brücken (rund 450 Straßenbrücken) und auch durch Bombenschäden in seiner Funktion erheblich beeinträchtigt. In vielen Städten, insbesondere im Westmünsterland, waren die Durchgangsstraßen völlig gesperrt. In der Nähe der Kanäle, an wichtigen Eisenbahnknotenpunkten und Viadukten, besonders aber im Ruhrgebiet, waren die Straßen auf längeren Streckenabschnitten voll zerstört. Die wenigen Geld- und Materialmittel reichten in erster Linie dazu, das Netz militärischer Versorgungsstraßen durch sog. I-Trupps (Instandsetzungstrupps mit jeweils etwa 15 Straßenbauarbeitern) instandzusetzen.

In den Nachkriegsjahren war das Verkehrsaufkommen zunächst sehr gering, so daß das Straßennetz in dieser Hinsicht völlig ausreichte. Durch die fehlende Unterhaltung wurde aber das übrigebleibende, funktionstüchtige Straßennetz stark in Mitleidenschaft gezogen.

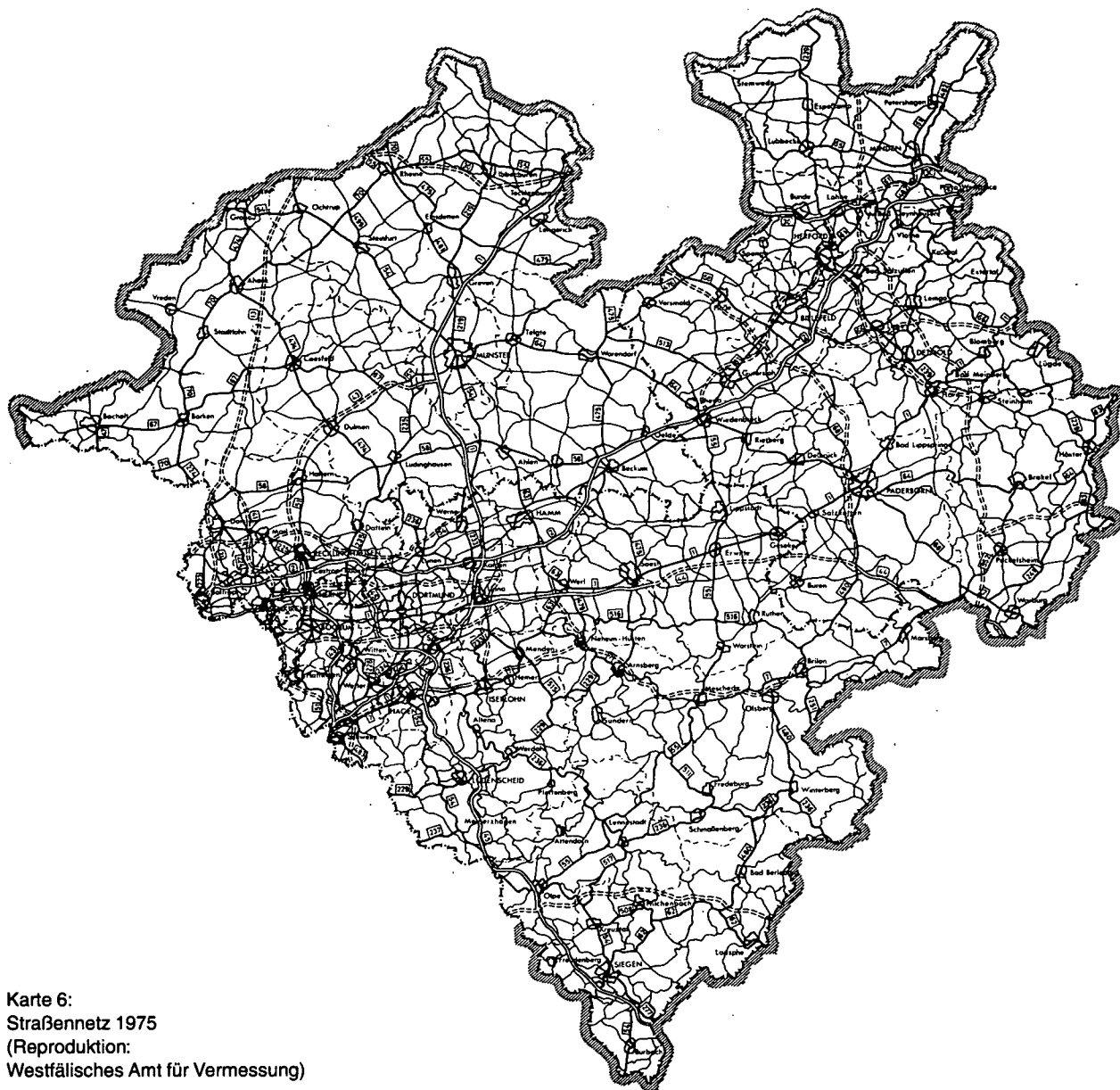
Infolge der sprunghaften wirtschaftlichen Entwicklung nach der Währungsreform im Jahre 1948 und der damit verbundenen Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs genügten dann die Straßen schon bald nicht mehr den Anforderungen.

Für den angesprochenen Nachkriegszeitraum ohne Neubautätigkeit sind die Archivalien fast ausschließlich im Archiv des Landschaftsverbandes zu finden.⁵

Neuordnung des Straßenwesens

Die verwaltungsmäßige Neuordnung des Straßenwesens in der Bundesrepublik wurde 1953 mit dem Bundesfernstraßengesetz eingeleitet. Sie fiel zeitlich mit der Gründung der Landschaftsverbände in Nordrhein-Westfalen zusammen.

Die Straßen für den weiträumigen Verkehr wurden zu Bundesautobahnen und zu Bundesstraßen (in der Regel



Karte 6:
Straßennetz 1975
(Reproduktion:
Westfälisches Amt für Vermessung)

waren dies die früheren Reichsstraßen, die auch meistens die bisherige Nummernfolge beibehielten, z.B. wurde aus der Reichsstraße 1 die Bundesstraße 1).

Für das übrige Straßennetz wurde 1961 das Straßengesetz des Landes Nordrhein-Westfalen geschaffen. Die bisherigen Landstraßen I. Ordnung wurden zu Landstraßen; die Landstraßen II. Ordnung zu Kreisstraßen, die übrigen Straßen zu Gemeindestraßen.

Auswirkung der Neuordnung auf Westfalen-Lippe

In Westfalen blieb der Landschaftsverband seit 1953 Dienststelle für den überörtlichen Straßenbau. Er war zuständig in Auftragsverwaltung für das Land für die Verwaltung und Unterhaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen unter der fachlichen Aufsicht von Bund und Land.

Seit 1961 erhielt er als Selbstverwaltungsangelegenheit den Bau, die Verwaltung und Unterhaltung der Landstraßen im Rahmen der Landesplanung. Oberste Landesstraßenbaubehörde blieb jedoch das Verkehrsministerium des Landes.

Straßenbaulastträger für die Kreisstraßen wurden die Kreise und kreisfreien Städte, die ihre Aufgaben jedoch den Landschaftsverbänden übertragen konnten.

Quellen:

Aus dieser Verwaltungskonstruktion läßt sich ablesen, in welchen Archiven Unterlagen über den Straßenbau der letzten Jahrzehnte zu erwarten sind bzw. zu erwarten sein werden (Karte 6 zeigt das Straßennetz 1975, hundert Jahre nach Übernahme der Straßenverwaltung auf den westfälischen Provinzial-/Landschaftsverband).

In den Aufgabenbereich der Straßenbauverwaltung des Landschaftsverbandes fällt heute nach dem Aufgabengliederungsplan des Landschaftsverbandes:

- a) der Neubau von Bundesautobahnen, Bundes- und Landstraßen;
- b) die Verwaltung, Unterhaltung, der Um- und Ausbau des bestehenden Straßennetzes und der Brücken;
- d) die Verkehrssicherung, Verkehrsbeeinflussung einschl. Betriebs- und Winterdienst;
- e) die Mitwirkung an Planungen Dritter;

- f) die Bewilligung von Bundes- und Landeszuwendungen zur Förderung kommunaler Verkehrsvorhaben;
- g) Bau und Unterhaltung der Hochbauten der Straßenbauverwaltung (Straßen- und Autobahnmeistereien, Rast- und Tankanlagen);
- h) Bodenkundliche Untersuchungen, physikalische und chemische Prüfung von Straßenbaustoffen;
- i) Umweltschutz und Ökologie, Landschaftsbau und Landschaftspflege, Lärmschutz.

Aus dieser stichwortartigen Auflistung läßt sich die breite Palette von Aufgaben ablesen, die zumindest in Teilen auch in den Archivalien des Archivs des Landschaftsverbandes dokumentiert sind.

Vor allem in den vergangenen zwei Jahrhunderten hat sich im Wege- und Straßenwesen erhebliches verändert. Zwar brauchen wir heute auf den westfälischen Straßen und Autobahnen keine Sorge mehr zu haben,

daß unsere Fahrzeuge wie Anno 1808 im Morast versinken, dennoch werden wohl sehr viele Autofahrer nicht gerade glücklich an den letzten Stau zurückdenken.

¹ Überarbeitete Fassung des Vortrages.

² Alfred Bruns, 150 Jahre Westfalenparlament, Münster 1976 (Ausstellungskatalog) S. 25.

³ Zur Geschichte des Straßenbaus in Westfalen berichtet: 100 Jahre Straßenbauverwaltung in Westfalen-Lippe. Münster 1975. S. 11 ff. Diese Darstellung war in erster Linie Grundlage für den Vortrag auch in den weiteren Abschnitten (auf eine jeweilige Einzelzitation wurde deshalb verzichtet).

⁴ vgl. auch Straßen- und Wegewesen, von Landes- und Baurat Waldeck, in: Die provinzielle Selbstverwaltung Westfalens. Hrsg. von Wilhelm Hammerschmidt. Münster 1909 S. 85 ff.

⁵ vgl. Helmut Naunin, Landschaftliche Selbstverwaltung, Wiederaufbau in Westfalen 1945-1951. In: Verwaltung und Wirtschaft Heft 8. Dortmund 1952. S. 164 ff.

Diskussionsrunde zur Lage der Archive kreisangehöriger Gemeinden: Aufgaben und Anforderungen

Beitrag Horst Conrad

Die Anregung, einmal die aktuelle Lage der kleineren Archive kreisangehöriger Kommunen zu thematisieren, entstand auf dem letzten Archivtag in Borken. Bei vielen betroffenen Kolleginnen und Kollegen war eine gewisse Verunsicherung und sogar Resignation darüber spürbar, wie es mit dem einmal erreichten Standard in den kleineren Kommunalarchiven weitergehen soll. Eine der Ursachen dieser Verunsicherung war und ist der Umstand, daß viele in den letzten Jahren eingerichtete Archive im Zwange der Sparmaßnahmen und der Verwaltungsstrukturierungen mit Aufgaben bedacht werden, die eigentlich nicht zu ihrem Ressort gehören. Dies ist kein spezielles Problem westfälischer Kommunalarchive sondern naturgemäß auch in anderen Regionen spürbar. Auf dem letztjährigen Südwestdeutschen Archivtag in Freiburg im Breisgau hat Joachim Sturm, Archivar des Schwarzwald-Baar-Kreises die Zunahme außer- oder paraarchivischer Aufgaben bemängelt.

Tatsächlich bot und bietet die Kombination archivspezifischer mit nicht spezifischen Aufgaben in Westfalen ein buntes und oft kurioses Bild. So sind Kombinationen eines Kommunalarchivars mit denen eines Kirchenorganisten, eines Standesbeamten, eines Bibliothekars, einer Gleichstellungsbeauftragten oder eines persönlichen Referenten eines Stadtdirektors bekannt. Eine längere Tradition hat bekanntlich die Kombination von Archiv und Museum. Manche dieser Verbindungen sind sicher seltsam, persönlichkeits- und interessenbedingt und daher auch wohl nicht langlebig. Es soll auch nicht der Versuch gemacht werden hier reglementierend eingreifen zu wollen.

Dennoch aber gibt es eine Entwicklung, die ernstzunehmender ist. Dies ist die Rücknahme der Kommunalarchive in den Bereich der allgemeinen Verwaltung und

eine nur noch prozentuale Zuweisung der archivischen Arbeiten die bis auf 20 % und weniger der Arbeitszeit sinken kann. Trotz gesetzlicher Grundlage gibt es heute häufiger einen existenzbedrohenden Legitimationsdruck für kleinere Kommunalarchive. Diese Entwicklung gibt zu denken und sollte offen diskutiert werden.

Ich will hierbei zunächst einmal die Entwicklung im Bereich der Kommunalarchive in Westfalen-Lippe der letzten etwa 25 Jahre aus der Sicht unseres Amtes referieren und dann versuchen, ein Profil eines an kleineren und mittleren Kommunen tätigen Archivars grob zu skizzieren. Ab welcher Größenklasse oder Einwohnerzahl Kommunen ein hauptamtlich besetztes Archiv führen sollen ist eigentlich nie prinzipiell diskutiert worden. Die eigenverantwortliche Archivpflege in Westfalen hat sich erst in den Jahren der Weimarer Republik mit der Begründung der Archivberatungsstelle für die Provinz Westfalen emanzipiert. Damals dachte man jedoch noch primär daran, die Archivpflege in den Kommunen mit einem System ehrenamtlicher Archivpfleger in den Griff zu bekommen. In der Regel stand auch die Betreuung der historisch wertvollen Altbestände im Blickpunkt des Interesses, weniger die kurrenten Registraturen und der Gedanke, daß ein Archiv ein sich ständig ergänzender Organismus ist. Die Entwicklung, hauptamtlich besetzte Archive einzurichten, begann naturgemäß bei den Großstädten über 100.000 Einwohnern. Die Entwicklung ging zunächst nur zögerlich voran und noch zu Beginn der 70er Jahre galt im damaligen Landesamt für Archivpflege die grobe Faustregel, eine Kommune ab 50.000 Einwohner sollte sich um eine hauptamtliche Fachkraft bemühen.

Es waren dann interne und äußere Faktoren, die zu einem Sinneswandel führten. Intern war es vor allem die

Umstellung der kommunalen Registraturen von einer zentralen Verwaltung hin zum System der Sachbearbeiterregistratur. Äußerlich waren es die kommunale Neugliederung der Jahre 1968-1975 und der Erlass des NRW-Archivgesetzes 1989. Die Sachbearbeiterregistratur, seit 1954 empfohlen durch ein Gutachten der KGSt setzte sich seit dem Ende der 60er Jahre in Westfalen durch. Wie sie alle wissen, war das den kommunalen Archiven abträglich. Vor deren Einführung gab es an nahezu allen Kommunen eine zentrale Registratur und in der Person des Registrators wenigstens eine Person, die für die ordnungsgemäße Ablage und den Rücklauf der Akten in die Verwaltung verantwortlich war. Dies war in einer Zeit vor der Kommunalen Neugliederung, als die Kommunen noch wesentlich kleiner waren. Die Sachbearbeiterregistraturen führten, wie die meisten von ihnen selbst erfahren haben, zu einer Verwilderung der abgelegten Registraturen. Insbesondere deshalb, weil das von der KGSt empfohlene System einer zweijährigen Durchforstung der Ablage auf archivwürdige Akten hin, in der Regel scheiterte. Erschwerend kam hinzu, daß die KGSt damals von der Einrichtung eines Zwischenarchivs abriet und nur die Stufen Sachbearbeiterablage und Endarchiv favorisierte. Das Ergebnis der überquellenden und nicht mehr kontrollierbaren Altaktenablage ist den meisten von ihnen bekannt. Eine Bestandsbildung wurde von Zufällen abhängig.

Von den äußeren Bedingungen war es dann die 1975 abgeschlossene kommunale Neugliederung, welche die Schaffung kommunaler Archive forcierte. Dies betraf vor allem die Entwicklung in den Kreisen. Bei den durch die Neugliederung räumlich zumeist verdoppelten oder verdreifachten Neukreisen erschien die Einrichtung eines Kreisarchivs nun unabdingbar. Die Idee, Kreisarchive einzurichten war in der Region Westfalen relativ neu; sie entstand im Prinzip erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Zuvor gab es in Westfalen lediglich ein Kreisarchiv und dies war bezeichnenderweise ein mit landrätlichen Akten dekoriertes Burgarchiv.

Heute dagegen haben von den 18 westfälischen Kreisen bis auf drei alle ihr Archiv, wobei allerdings noch nicht alle ihre eigentliche Funktion voll erfüllen können. Auch die 9 kreisfreien Städte sind archivisch versorgt. Bei den 222 kreisangehörigen Gemeinden waren es bis 1975 nur etwa 5 %, die archivfachlich betreut wurden. Der Gedanke, daß auch kleine kreisangehörige Gemeinden ihr Archiv hauptamtlich betreuen lassen sollten, entstand in den Gemeinden selbst. Hier ist vor allem die Vorreiterfunktion der Stadt Hilchenbach zu nennen. Deren Stadtdirektor Hans Christian Mahrenholz setzte sich stets vehement für die archivische Betreuung der kleineren kreisangehörigen Gemeinden ein, so etwa in einem Aufsatz im Städte- und Gemeinderat 1980. Hilchenbach, eine Stadt von gut 15.000 Einwohnern war dann auch die erste Stadt dieser Größenordnung in Westfalen, welche ihr Archiv hauptamtlich betreuen ließ. Insgesamt ließen von den 249 kommunalen Gebietskörperschaften in Westfalen in den Jahren nach der Neugliederung 47 ihre Archive hauptamtlich betreuen, dies waren knapp 19 %. Einen weiteren entscheidenden Anstoß für die hauptamtliche Betreuung brachte das 1989 erlassene Nordrhein-Westfälische Archivgesetz, welches auch den Kommunen vorschrieb, Archive unterhalten zu müssen. Dies führte dazu, daß die Zahl der hauptamtlich geleiteten Archive in Westfalen von 47 auf 129 anstieg, oder in Prozenten ausgedrückt von knapp 20 % auf knapp 52 %.

Es wurde Ziel unseres Amtes, die Region Westfalen-Lippe möglichst flächendeckend vor Ort archivisch fachlich betreuen zu lassen. Der Weg, der dazu beschritten wurde, ist bekannt. In den siebziger Jahren war es so gut wie aussichtslos, für die Besetzung mittlerer und kleinerer Kommunalarchive Facharchivare des gehobenen Dienstes zu gewinnen. Die staatliche Archivverwaltung, welche das Ausbildungsmonopol besaß, ließ nur nach den eigenen Bedürfnissen ausbilden. Kommunen waren in der Regel nicht dafür zu gewinnen, einen Facharchivar in Marburg auf eigene Kosten ausbilden zu lassen.

Um diesen unhaltbaren Zustand zu beheben, hatte bereits 1964 der damalige Leiter unseres Amtes Franz Herberhold zusammen mit den Duisburger und Bochumer Stadtarchivaren und der Archivberatungsstelle Rheinland die Initiative ergriffen. An der Verwaltungs- und Sparkassenschule Duisburg wurden Archivlehrgänge eingerichtet, die Angehörige des gehobenen Dienstes in den Kommunalverwaltungen in die Lage versetzen sollten, ein Archiv selbständig zu leiten. Zwischen 1964 und 1995 wurden insgesamt 14 solcher Fachlehrgänge abgehalten. Insgesamt dürften etwa 230 Absolventen, zumeist aus Nordrhein-Westfalen, diese Kurse durchlaufen haben. Es soll nicht verschwiegen werden, daß die Abhaltung dieser Kurse durch die beiden Archivberatungsstellen der Landschaftsverbände bei Berufskollegen für Unmut sorgte. Von „Notlösung“ oder einem „zweiten Bildungsweg“ für Archivare war die Rede. Wir standen jedoch vor dem Problem, daß die Kommunen einen Bedarf anmeldeten, der durch die vorgeschriebenen Ausbildungswege in keiner Weise abgedeckt wurde. Es gab keine Alternative. Es soll auch nicht verschwiegen werden, daß die ursprüngliche Absicht, Beamte des gehobenen Dienstes für die Archivbetreuung zu qualifizieren, seit den 70er Jahren stark unterlaufen wurde. Immer mehr Hochschulabsolventen besuchten die Kurse. Die Ursachen hierfür sind auch bekannt. Es war einmal die hohe Arbeitslosenquote bei den ausgebildeten Historikern und das in den 70er Jahren stark gestiegene Bedürfnis der Kommunen nach Selbstdarstellung durch Ortsgeschichten. Viele Historiker erreichten über eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme zur Erstellung einer Stadtgeschichte die Dauereinstellung im Kommunalarchiv. Auch hier kann nicht verschwiegen werden, daß dies zu Irritationen bei den ausgebildeten Archivaren des gehobenen Dienstes in den Kommunen führte. Aber auch hier muß man sagen, daß die Archivberatungsstellen der Landschaftsverbände Bedürfnisse und Forderungen der Kommunen aufgriffen und es schließlich Aufgabe der Landschaftsverbände ist, auf Verbandsebene für Lösungen zu sorgen, deren örtliche Einzelfalllösung zu aufwendig ist. Zudem ist anzumerken, daß die 80er Jahre und der Beginn der 90er Jahre ganz im Zeichen einer vehement geforderten archivischen Öffentlichkeitsarbeit standen und in diesem Zusammenhang ein bestimmter Archivarstyp gern gesehen war. Insgesamt aber kann die Steigerungsrate der Archivbesetzungen von 19 % auf 52 % in den letzten 15 Jahren als Erfolg bewertet werden.

Man könnte uns nun vorwerfen, wir hätten zur immensen Ausbreitung der Bürokratie in den letzten Jahren beigetragen. Doch die Steigerungsrate von 19 % auf 52 % deckt sich interessanterweise mit der Steigerungsrate in der Statistik, welche für die Informationsberufe ermittelt wurde. Hierunter sind alle Berufsgruppen subsumiert, bei denen die Informationstätigkeit verschiedenster Art

mehr als 75 % beträgt. Der Anteil dieser Gruppe in Bezug auf die Gesamtzahl aller Erwerbstätigen betrug 1950 18 % und lag im Vergleich zu den in der Landwirtschaft, Industrieproduktion und Dienstleistung tätigen an letzter Stelle. Der Anteil der Informationsbearbeiter stieg kontinuierlich an und betrug 1995 51 % und wurde damit die weitaus stärkste Gruppe in der Gesamtheit aller Erwerbstätigen. Die für das Jahr 2010 erstellte Prognose geht davon aus, daß die Rate der Informationsberufe auf 55 % steigen wird. Dies sind deutliche Indizien dafür, daß wir auf dem Wege zu einer Informationsgesellschaft sind. Von daher sollte es auch klar werden, daß der Beruf eines Kommunalarchivars keines Rechtfertigungszwanges bedarf.

Wir haben lange gebraucht, die Einstellung vieler Kommunalverwaltungen im Hinblick auf ihre Archive als „ganz nett aber nicht unbedingt notwendig“ zu revidieren. Hinzu kommt, daß wir es heute mit einem vielbeschworenen Paradigmawechsel in der öffentlichen Verwaltung zu tun haben. Der Weg soll weg von der alten bürokratischen Verwaltung hin zu einer betriebswirtschaftlich organisierten und auf einen Markt bezogenen Verwaltung führen. Die bürokratische Verwaltung war der große Fortschritt des bürgerlichen Zeitalters. Sie beseitigte die Verwaltungswillkür und band die Verwaltung an Gesetz und Recht und führte die Prinzipien der Gleichmäßigkeit und Nachprüfbarkeit ein. Die heutige These ist, daß dieses System Schwächen aufweist, wenn es nach betriebswirtschaftlichen Kriterien beurteilt wird. Der Problemkern ist die Trennung von Ressourcen und Fachverantwortung. Finanzmittelvergaben sind in der bürokratischen Verwaltung stark zentralisiert und man sagt, daß damit die persönliche Leistungsverantwortung stark beeinträchtigt wird. Zudem heißt es, daß die bürokratische Verwaltung sich nach verwaltungsinternen festgelegten Routinen richtet und nicht nach einem sich dauernd ändernden Bedarf ihrer Nutznießer. Die hergebrachte Verwaltung gerät mit dem Schlagwort der „Verrichtungsorganisation“ in Verruf und soll durch neue Steuerungsmodelle ersetzt werden. Viele von ihnen sind in Ihrem Arbeitsbereich bereits in diesen Umwandlungsprozeß einbezogen worden. Bei den noch nicht betroffenen wird er mit Sicherheit noch einsetzen. Die neuen Steuerungsmodelle sind schon vielfach Diskussionspunkt auf unseren Fachtagungen gewesen und sollen hier nicht noch einmal beredet werden. Inzwischen liegt hierzu auch ein Gutachten der KGSt vor und eine große Anzahl kommunaler Archive haben eigene Produktbeschreibungen vorgelegt. Die Produktbeschreibung kreist in der Regel um die drei Bereiche: *Erhaltung, Erschließung und Nutzbarmachung von Archivgut*. Die Produktbeschreibung ist, so wie ich das sehe, von vielen etwas unwillig gemacht worden, weil man der Meinung ist, nur das noch einmal zu formulieren, was Archivare schon seit Generationen zu tun haben. Doch meine ich, daß in der Produktbeschreibung eine große Chance liegt. Sie zwingt dazu, unsere Aufgaben zu präzisieren und trägt dazu bei, das Berufsbild des Kommunalarchivars viel deutlicher zu profilieren.

Bei der Produktbeschreibung Archiv werden sicher viele von ihnen die Erfahrung gemacht haben, daß in der eigenen Verwaltung, insbesondere bei den jetzt vielerorts eingesetzten Controllern der Begriff Archiv immer noch unklar ist. In dem kürzlich vorgelegten Abschlußbericht zur Berufsbildung in Archiven, Bibliotheken und Dokumentationsstellen sowie Bildagenturen des Berliner Bun-

desinstituts für Berufsbildung heißt es dann auch lapidar: „Über das Wesen und die Bestimmung von Archiven herrschen oft unklare Vorstellungen. Sie werden nicht selten mit Bibliotheken und Museen in Verbindung gebracht“. Wir alle kennen das. Allein schon unsere gesetzlich vorgeschriebene primäre Aufgabe, nach dem Ablauf von 30 Jahren schnell und qualifiziert über alle zurückliegenden Verwaltungsvorgänge Auskunft geben zu können, gehört nicht unbedingt zum allgemeinen Bewußtsein über das Archiv. Auch die Vorstellung, daß in ein Archiv nur das gehört, was nach einer Qualitätskontrolle des Informationswertes von der Masse des anderen geschieden wird, ist vielen einfach noch fremd.

Gesellschaftlich befinden wir uns heute in Übergang von der Industrie- zur Informationsgesellschaft. Nach einer Drucksacheninformation des Deutschen Bundestages vom März 1996 steht dies für eine Wirtschafts- und Gesellschaftsform in welcher der produktive Umgang mit dem Hilfsmittel Information und deren wissensintensive Verarbeitung eine herausgehobene Rolle spielen. An diesem gesellschaftlichen Zustand sollten sich auch die Kommunalarchive orientieren. Wir haben es mit erhöhten Anforderungen an die Verfügbarkeit von Informationen zu tun, sie sollen möglichst präzise, schnell und qualitativ hochwertig zur Verfügung stehen. Archivare sind in erster Linie „Informationsdienstleister“. Der Schwerpunkt der Arbeit wird mehr als bisher in der Bewältigung und Bewertung der Informationsmassen des 20. Jahrhunderts liegen. Von den anderen Berufen, die auf diesem Sektor tätig sind, insbesondere den Bibliothekaren und Dokumentaren, unterscheiden sich Archivare, daß sie es in der Regel mit unikaten Informationen zu tun haben, die nur einmal entstanden sind. Dies macht ihren besonderen Stellenwert aus. Ein ganz besonderer Stellenwert ergibt sich noch dadurch, daß die Archivare die Masse der anfallenden Informationen bewerten müssen und nur einen Teil als archivwürdig deklarieren. Daß wir damit an einer ganz besonders verantwortungsvollen Schnittstelle zwischen Vergangenheit und Gegenwart stehen, ist oft gesagt worden, muß aber immer wieder ins Bewußtsein gerufen werden. Die Bewertung des Schriftgutes gehört zu unseren vordringlichsten Aufgaben.

Zu dem Berufsprofil als archivarischer „Informationsdienstleister“ sollte es auch gehören, daß die Betreuung der Zwischenarchive in unsere Kompetenz fällt. Die KGSt hat ihre alte Ansicht, wonach Zwischenarchive gar nicht existent sein sollten, inzwischen revidiert. In der Musterproduktbeschreibung der KGSt taucht das Zwischenarchiv wieder auf. Bei der Beschreibung der Produkte mit denen viele Kollegen heute konfrontiert werden, hat sich herausgestellt, daß diejenigen in hohem Grade im Vorteil sind, die über ein funktionierendes Zwischenarchiv verfügen.

Das Tätigkeitsfeld eines Kommunalarchivars ist in aller Regel aber breiter und vielfältiger angelegt, als das in anderen öffentlichen Archiven. Es kann und sollte über das eines reinen „Informationsdienstleisters“ hinausgehen. Mehr als andere öffentliche Archive stehen Kommunalarchive unter einem Erwartungsdruck der Kommunalpolitik. Dies bezieht sich insbesondere auf die kommunale Veranstaltungskultur. Archivische Öffentlichkeit hat in den letzten beiden Jahrzehnten mehr und mehr die Fachdiskussion beherrscht. Diese Diskussion war sicher sinnvoll und hat weitergeführt. Was die Art und Wei-

se der Öffentlichkeitsarbeit angeht, sollte sie sich jedoch eng an die eigentlichen Funktionen eines Archivs anlehnen. Wenn eines der Hauptkriterien unseres Berufes in der oben beschriebenen Informationsbeschaffung und -bearbeitung liegt, geht oft schon der Betrachtungspunkt verloren, daß die Öffnung der Archive für die Interessenten an sich schon ein primärer Aspekt der Öffentlichkeitsarbeit ist. Es war eine große Errungenschaft des bürgerlichen Zeitalters und der Geschichtsschreiber, die Archive überhaupt zu öffnen. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts galten auch kommunale Archive primär als geheim. Arnold Mallinckrodt, der 1795 beispielsweise eine Verfassungsgeschichte seiner Heimatstadt Dortmund schreiben wollte, bekam nur Findmittel des Stadtarchivs vorgelegt und nicht die Akten selbst. Die Erschließung der Bestände für ein breites Publikum durch Findmittel, ist in der Diskussion um die archivische Öffentlichkeitsarbeit der letzten Jahre kaum zur Kenntnis genommen, oft sogar als mediokre Tätigkeit belächelt worden. Ich halte dies für falsch, auch gerade im Hinblick auf die Kollegen, die hier ihre Verdienste haben und den Schritt in eine erweiterte Öffentlichkeitsarbeit aus verschiedensten Gründen nicht wagen.

Ein weiterer notwendiger Aspekt archivischer Öffentlichkeit liegt in der schon oft beschriebenen Vermittlung der Ergebnisse in örtlichen Volkshochschulen, Schulen, Vereinen und historischen Initiativkreisen. Ein dritter Aspekt archivischer Öffentlichkeitsarbeit bezieht sich auf die lokalhistorische Forschung. Wie Sie wissen, ist gerade dieser Aspekt neuerdings schwer umstritten. Da von den über 2.800 öffentlichen Archiven 1.640 kommunale Archive sind, das sind immerhin 53 %, und wir sind mit weitem Abstand die größte Gruppe, sollten wir uns auch, was das Berufsbild angeht, deutlicher als bisher artikulieren.

Teilnehmer des letzten deutsch-niederländischen Archivsymposiums in Paderborn werden sich erinnern, daß die niederländischen Kommunalarchivare die eigene historische Forschung immer mehr einschränken, um sie letztlich der universitären Forschung zu überlassen. Auch in dem kürzlich von der Bundesanstalt für Arbeit herausgegebenen Blatt zur Berufskunde über den Archivar des höheren Dienstes wird dieser Bereich an den äußersten Rand gedrängt. Es heißt dort: „Im Zusammenhang der Erschließung kann die dabei erworbene intensive Kenntnis bestimmter Überlieferungen über die Findbucheintragung hinaus zu Aufsätzen und Publikationen führen, die weitere Auswertungsmöglichkeiten offenlegen und so der universitären Forschung interessante Quellen nahebringen“.

Es ist nicht zu übersehen, daß die heutigen Archivare mehr denn je „auf der Suche nach Identität“ sind (Werner Moritz, Der Archivar 2, Mai 1997, S. 238-252). Es ist auch deutlich, daß die Informationsbearbeitung immer stärker den Alltag eines Archivars bestimmt. Das die alte Doppelfunktion „Archivar und Historiker“ hierbei jedoch in Frage gestellt wird, kommt einer berufsständischen Selbstverstümmelung gleich. Es ist nicht einzusehen, warum für die meisten Archivare ein langes und teuer bezahltes Geschichtsstudium zur Disposition gestellt werden soll.

Kommunalarchive und Ortsgeschichte haben stets eine sehr enge Beziehung gehabt. Kommunalarchivare sind, oder sollten zunächst die eigentlichen Experten des verfügbaren Quellenfundus sein. Ich will hier durchaus die

in Kommunalarchiven tätigen Historiker vor Ort nicht ausschließen. Wie sie wissen, hat die Erfindung dieses Berufsbildes vor einigen Jahren für einige Irritationen gesorgt. Dies war vor allem auch in Unkenntnis der archivischen Funktionen vor Ort geschehen. Berührungspunkte sollte es indessen nicht mehr geben. Die Ausdifferenzierung in Archivar einerseits und Historiker andererseits ist m. E. unsinnig. Eine Erfolgsmeldung wie die, es sei nun endlich gelungen ein Stadtarchiv mit einem professionellen Historiker zu besetzen, stellt die Grundgesamtheit geradezu auf den Kopf. Da, wo die Verhältnisse so sind, sollte die Archivarbeit und die historische Forschung eine enge Verbindung eingehen.

Kommunalarchiv und Ortsgeschichtsschreibung standen immer in einer engen Wechselbeziehung. Ortsgeschichtsschreibung hat ihre eigene Qualität. Sie alle kennen den häufigen kommunalen Doppelbeschluß, es sei eine Ortsgeschichte zu erstellen, die einerseits wissenschaftlichen Ansprüchen genügt, andererseits lesbar sein soll. Dies führt bei manchem Historiker, der in einer universitären Fachsprache groß geworden ist, zu einem Prozeß des Umdenkens. Rolf Westheider hat diesen Prozeß in seinem Aufsatz Geschichte im Kleinen (Archivpflege in Westfalen und Lippe, Heft 41, 1995, S. 39-44) durchaus persönlich beschrieben. Es ist auch die Geschichte einer Bekanntschaft eines Historikers vor Ort mit der sperrigen Materie der Archive und der Erwartungshaltung eines breiteren Publikums.

Solange die genannten Aspekte archivischer Arbeit in den Kommunen nicht klar benannt werden, bleibt auch der Stellenwert eines Archivs unklar und ist einer Funktionsbeliebigkeit ausgesetzt. Die Gefahr, dem Archiv andere Kulturarbeit aufzusatteln ist dann groß. Auch wenn dies häufig geschieht, müssen wir doch immer wieder auf unsere eigentliche Funktion hinweisen.

Beitrag Christoph Spieker

Als meinen Diskussionsbeitrag „Zur Lage der Archive kreisangehöriger Gemeinden: Aufgaben und Anforderungen möchte ich hier drei Aspekte vorstellen: Zu Beginn werde ich das Profil unseres Archivs charakterisieren, um Ihnen einen Vergleich mit Ihrer Situation zu ermöglichen, einige Beispiele sollen das Spektrum der neuen Sonderaufgaben und Anforderungen belegen, um letztlich mit einigen grundsätzlichen Überlegungen und Konsequenzen zu schließen.

Profil

Die Stadt Greven zählt heute 33.500 Einwohner. In der Verwaltung arbeiten ca. 290 Personen, davon ca. 140 im Rathaus selbst. Das Stadtarchiv finden Sie im Keller des Hauptgebäudes. Der Stellenplan sieht für das Archiv 1,5 Stellen vor. Obwohl wir - wie ich im folgenden zeigen werde - eine Reihe von kulturellen Aufgaben erfüllen, sind wir Teil des traditionellen Hauptamtes, das seit kurzem als Teil des „Fachbereichs Service“ firmiert. Unsere Archivalien benötigen derzeit grob 400 „laufende Meter“ Regalkapazität. Das Archiv ist in den Vormittagsstunden von 8.30 Uhr bis 12.30 Uhr ständig besetzt und bietet darüberhinaus Termine nach Vereinbarung an, wenn dies mit unseren Arbeitszeiten zu vereinbaren ist.

Kern des Archivbestandes ist die Registratur des Amtes und der Stadt Greven ab 1803¹. Dieser Bereich des „historischen Archivs bis 1952 ist über Findlisten und über eine „angereicherte Klassifikation insgesamt verfügbar und zu etwa 60 % auch per EDV erschlossen. Das Zwischenarchiv enthält neben der Altregistratur bis 1977 auch die jüngeren Abgaben. Letztere sind sämtlich über Listen und mit 8.000 Einheiten auch per EDV erfaßt. Mit dem Augias-Zwischenarchiv-Programm werden wir in Kürze Abgabelisten direkt von den abgebenden Stellen schreiben lassen. Da wir an das hausinterne PC-Netz angeschlossen sind, dürfte das technisch kein Problem sein. Die Frage ist allerdings, ob sich dies im Arbeitsalltag praktisch durchsetzen wird. Darüber hinaus gibt es 33 Deposita, die bis zu einem Grad von 90 % verzeichnet sind. Wissenschaftliche und „graue“ Literatur zur Ortsgeschichte sind sehr gut, der Fotobestand dagegen nur in Teilen elektronisch recherchierbar.

Als selbstgestellte Sonderaufgabe dokumentiert das Stadtarchiv lokale Informationen aus Zeitungen und regionalen Medien in einer Datenbank. Dies ist im übrigen der Bereich, der von hausinternen und externen Benutzern am intensivsten genutzt wird.

363 Besuchertage sind für das Jahr 1996 in unserem Besucherbuch eingetragen². 11 Schulklassen und -gruppen erhielten eine Führung durch das Archiv. Zu 101 unterschiedlichen Themen haben wir Benutzeranträge entgegengenommen; das Spektrum reichte dabei vom Dissertationsvorhaben bis zum Familienforscher. Zusätzlich wurden schriftlich und telefonisch 50 Anfragen gestellt, hausintern gab es über 79 Anfrage- und Entleihvorgänge aus dem Archiv. Zusammengekommen waren dies also ca. 600 Anforderungen in einem Jahr, die von meiner Kollegin Angelika Haves und mir neben den Verzeichnungs- und Erfassungsarbeiten bedient worden sind. Das Stadtarchiv Greven hat sich darüber hinaus an der historischen Bildungsarbeit beteiligt:

- durch die Führung von Archivgesprächen,³
- durch eigene Vorträge,⁴
- durch die Herausgabe der „Greverer Geschichtsblätter“
- durch eine Schwerpunktaktion zum Schülerwettbewerb „Geschichte des Helfens“.⁵

Parallel dazu betrieb das Stadtarchiv eine eigene, größere Recherche zur Geschichte der Sinti und Roma in Greven, die in ein Schulprojekt mündete. Die Ergebnisse werden zur Zeit in einer Dokumentation (Band 2 der Greverer Geschichtsblätter) vom Stadtarchiv publiziert.

Soweit einige Daten zum Profil unseres Archivs im vergangenen Jahr und ich weiß nicht, wie Sie es beurteilen, aber ich denke, eigentlich geht es uns recht gut. Wir haben gut zu tun und wir werden gebraucht.

Sonderaufgaben

In der Konsequenz der aktuellen Reformbemühungen im öffentlichen Dienst kommt es immer häufiger zu einer Verdichtung von Arbeitsanforderungen. Weniger Personal hat dabei ein mehr an Aufgaben zu erledigen. Eine Entwicklung, die auch vor dem Archiv nicht Halt gemacht hat. Neben den klassischen Aufgaben kam es in letzter Zeit aber auch zu Sonderaufgaben, von denen ich

aber nur exemplarisch einige archivnahe und archivfremde andeuten möchte.

Beginnen wir mit den archivnahen Aufgaben. So sprach mich vor einigen Jahren eine Kollegin aus dem Jugendamt auf dem Flur vor dem Kopierer an. Man habe ihr, klagte die Kollegin, rigoros die Mittel für die Ferienfreizeitmaßnahmen im Sommer gekürzt. Und sie wollte wissen, ob wir nicht irgendeine rettende Idee hätten, die kostenneutral also faktisch umsonst, aber doch gut wäre. Seit dieser Zeit bieten wir regelmäßig in den Ferienzeiten Maßnahmen an: vom Stadtspiel zur Fahrradrallye bis hin zur „Urkundenfälscherwerkstatt“. In diesem Jahr haben wir in einer Aktion die „Karte der geheimen und vergessenen Orte“⁶ erstellen lassen. Im Rückblick sind diese Ferienkistenmaßnahmen für das Archiv ein gutes didaktisches Experimentierfeld und eine effektive Reklame bei Kindern und Eltern gewesen. Nicht zu unterschätzen sind die positiven Auswirkungen, wenn das Archiv aus dem Stadtzentrum hinaus in die Stadtviertel geht. Aus einer Reihe der Ferienkistenkinder sind inzwischen „klassische“ BenutzerInnen des Archivs geworden.

Ein anderes Beispiel: Vor einigen Jahren wurden wir angefordert, als „Sicherheitserfasser“ neben dem Hauptrechner in einem Zweit-PC Wahlergebnisse einzugeben. Im Superwahljahr 1994 hatte die EDV-Abteilung auch ein Grafikprogramm angeschlossen, damit die Presse „auszählungsfrisch“ erste Ergebnisse visualisieren kann. Zu allem Übel durften wir beim letzten Mal die Zahlen direkt im großen Sitzungssaal eingeben und per flat-screen präsentieren, woraus sich - nicht geplant, aber fast zwangsläufig - auch eine Kommentierung der Wahlergebnisse ergab. Das Archiv mutierte so plötzlich zum Wahlstudio. Hier haben wir uns damit getröstet, daß mit dieser Aktion die Zahlen des Wahlabends direkt und ohne Qualitätsverlust in die Archivsoftware übernommen werden konnten.

Soweit die archivnahen Sonderaufgaben. Bei einer anderen Gelegenheit - ich stand gerade in der Schlange am Kopierer - wartete hinter mir jemand aus den „Tepichbüros“, also aus der höheren Ebene und meinte als er nicht schnell genug an die Reihe kam: „Herr Spieker, wo ich Sie gerade sehe, sagen Sie mal, haben Sie nicht ein paar Ideen für ein Museum. Es gibt da einen Vorschlag vom Heimatverein, machen Sie mal ein Konzept, da ist in der nächsten Woche ein Termin mit dem Ministerium, da hätte ich schon gerne was in der Hand.“ Das Kurzkonzzept ist zwar jetzt fertig, das Museum aber noch lange nicht. Bei der aktuellen Finanzlage ist auch nicht abzusehen, wie das weitergeht. Wenn dieser Beitrag erscheint, soll bereits ein Museumsförderverein gegründet worden sein, der zweierlei bietet: eine Adresse und ein Konto. Wenn geneigte Leser Tips für das Stadtarchiv Greven hat, wie mit solchen Anforderungen umzugehen sein könnte, wären wir dankbar.

Und nun zur Abschreckung eine richtig archivfremde Aufgabe, aber eigentlich ist einem Archiv ja nichts fremd: Sie haben ja vielleicht davon gehört, daß der Innenminister Nordrhein-Westfalens 50 Pf. pro Bürger/Kommune für Projekte zum Thema „Eine Welt“ zur Verfügung gestellt hat. Sie wissen ja alle, nichts bringt eine Stadt mehr in Verlegenheit, als die unverhoffte Zuweisung von nicht gebundenen Mitteln. Da wir bei uns im Archiv den Nachlaß eines Geistlichen haben, der in

Sao Paulo Anfang der 70er Jahre neue Formen der Entwicklungshilfe ausprobiert hatte, war uns die Idee gekommen, aus diesem Fonds Mittel für die Aufarbeitung von Film- und Fotomaterial zu beantragen. Schülergruppen sollten daraus eine Ausstellung machen können. Mit dieser Idee ging ich zum Beigeordneten und wurde gleich nach meinem ersten Satz mit der Frage unterbrochen, „Ja, wie ist das, Sie haben Interesse am Eine-Welt-Thema?“ Ich sagte: „Na klar“ und meinte natürlich meinen Antrag. Als Reaktion bekam ich: „Prima, hier haben Sie den Vorgang.“ Nur mit dem kleinen Unterschied, daß ich jetzt nicht meine 2.000 DM bewilligt bekommen hatte, sondern gleichzeitig die Aufgabe erhielt, diese Mittel für die Stadt Greven zu verteilen. In der Konsequenz hatte ich die Organisation eines „Eine-Welt-Tages“ zu koordinieren, der am 28. Juni rund um das Rathaus stattgefunden hat und bei dem ich zu allem Überfluß durch eine philippinische Folkloregruppe beim Abschiedstanz zum Mitmachen aufgefordert wurde. Strafe muß sein, werden die KollegInnen denken, die schon auf dem Archivtag gerade dieses Engagement des Stadtarchivs mit Recht kritisiert hatten. Allerdings scheint es mir, war dieser Intensivkurs in „Kulturmanagement“ nicht schädlich, hatte mich doch weder meine wissenschaftliche noch meine archivische Ausbildung auf das „handling“ solcher „events“ vorbereitet.

Als ich nun im Februar meinen Chef vom Fachbereich Service fragte, ob ich denn zu diesem Archivtag eine Dienstreise genehmigung - und die Redeerlaubnis, sozusagen meine kommunikative Imprimatur - erhalten würde, sagte der: „Gut, daß Sie kommen Herr Spieker, haben Sie noch drei Minuten mehr Zeit?“ und fragte vorsichtig an, ob denn nicht die wichtige Aufgabe der Städtepartnerschaft auch vom Archiv begleitet werden könnte. Zu meiner Erleichterung ist es mittlerweile gelungen, ein kleines Team für diese Sonderaufgabe einzurichten und damit die Arbeit auf mehrere Schultern zu verteilen.

Diese Beispiele aus dem „Nähkästchen“ mögen genügen um zu zeigen, daß sich einiges im Aufgabenanforderungsprofil der kommunalen Archive verändert hat. Zumindest in unserem Archiv ist das Tätigkeitsspektrum ausgedehnt und sehr variabel geworden.⁷ Wie soll das Archiv prinzipiell auf solche Anforderungen reagieren?

Konsequenzen

Das Reclam-Fremdwörterbuch von 1982 erläutert das Stichwort „Archivar“ mit dem Begriff „Urkundenbewahrer“.⁸ Ich denke, diese Bezeichnungen treffen die Arbeitswirklichkeit eines kommunalen Archivs nicht mehr. Im Gegenteil, das Aufgabenspektrum hat sich in den letzten 25 Jahren extrem verändert. Die BenutzerInnen der Archive stammen bei weitem nicht mehr nur aus der Gruppe der Mediävisten oder Genealogen, sondern auch sie sind Historiker, Soziologen, Geographen, Architekten, Schüler, interessierte Laien sowie Hobbyforscher der unterschiedlichsten Provenienz mit unterschiedlichen Fragen und Ansprüchen an uns. Ich glaube nicht, und komme damit zu einigen grundsätzlichen Überlegungen, daß durch ein Festhalten am klassischen Aufgabenprofil, also sagen wir es klar und deutlich, ein Festhalten an einer quasi „klösterlichen Evidenzverwaltung“, einem Archiv in der Zukunft das Überleben garantieren kann.

Im Gegenteil! Meine These ist: Nur wenn wir in den Kommunikationsprozeß einbezogen sind, haben wir auch eine Chance, in diesem Konzert gehört zu werden. Das bedeutet, Teil des hausinternen Kommunikationsprozesses zu sein und auch eine bewußte Rolle in der kulturellen Kommunikation des Ortes oder der Region zu spielen. Daß dies kein völlig neuer Gedanke ist, mag das folgende Zitat belegen. Von einer „archivarischen Institution“ wird da gefordert,

„nicht nur Zeugnisse von der Tätigkeit ihres administrativen Trägers zu sammeln, sondern zugleich auch den vielfältigen Niederschlag der auf diese Tätigkeit einwirkenden und reagierenden Öffentlichkeit. Sie [die 'archivarische Institution'] muß sich entwickeln können, einerseits zur zentralen wissenschaftlich-historischen Dokumentationsstelle ihres Sprengels und andererseits zur historisch-politischen Informationsstelle für jedermann. Das Archiv muß sich gleichsam als historischer Datenspeicher seiner ihm zugeordneten Öffentlichkeit verstehen, dessen Informationsreichtum der Allgemeinheit auf eine vielfältige Weise zufließt“.

Dieses Zitat stand bereits vor 27 Jahren im „Archivar“ und wirkt heute noch frisch. Es stammt aus dem Referat von Hans Booms über die Öffentlichkeitsarbeit der Archive, das dieser auf dem 45. Archivtag in Kiel hielt.⁹ Einige unserer „Kunden“ aus der Historikerkunft fordern seit Jahren wie Lutz Niethammer¹⁰ oder jüngst Alfons Kenkmann¹¹, explizit eine kommunikative Geschichtswissenschaft. Bildungstheoretiker wie Hartmut von Hentig sehen in der Vermittlung von Geschichtlichkeit „das schwierigste Pensum der gesuchten Bildung“¹².

Auf dem Historikertag 1990 in Bochum hatte Jürgen Reulecke diese, lange vernachlässigte, Funktion der Geschichtswissenschaft angemahnt. Diese Kommunikationsfunktion will er verstanden wissen „als bewußt gewollte und in Aktivität umgesetzte Bereitschaft, sich der Öffentlichkeit bei ihrer historischen Selbstvergewisserung als kompetenter Gesprächspartner und Informant zur Verfügung zu stellen. Während die beiden übrigen Funktionen der Geschichtswissenschaft, die der Dokumentation (...) und der Interpretation (...) unbestritten sind, fährt Reulecke fort, „scheint die Funktion der Kommunikation eher oft zu kurz zu kommen, dies sowohl in der Ausbildung des Nachwuchses als auch in der Außenwirkung der Zunft, gerade angesichts rasanter Wandlungen in Staat und Gesellschaft“.¹³

Soweit der Siegener Professor Reulecke und ich meine, es bestehen deutliche Analogien zur Situation der Archive und Archivare. Als Archive sind wir mehr als nur „Rohstofflieferanten“ oder „Zulieferer“. Wir sind - so meine ich, je nach Couleur, produktiver oder passiver - Teil dieser kommunikativen Geschichtswissenschaft und sollten teilhaben am kulturellen Leben, wir sollten Mittler sein zwischen Forschungsinteressen und -methoden einerseits und der oft unzugänglichen Charakteristik unserer Bestände andererseits. Wir sollten im Sinne von Booms und Reulecke Kommunikatoren sein im eigenen Sprengel und im eigenen administrativen Hause. Dies sind Essentials einer ernstgemeinten „Geschichte vor Ort“. Diese Aufgaben waren, wenn ich mich recht entsinne, nicht unbedingt oder nicht in dieser Intensität Teil unserer Ausbildung und sind damit neue Anforderungen an uns. Sie sind wohl nicht ohne weiteres von uns so nebenbei zu erledigen und ich denke, dazu ist Unterstüt-

zung nötig. Wenn ich die Sprache der neuen Archivausbildung in Potsdam richtig verstanden habe, wären wohl einige Module notwendig, die uns quasi berufsbegleitend in die Lage versetzen, wie ich meine, unsere Fertigkeiten und Kenntnisse zumindest in drei Themenbereichen neu zu schärfen und zu akzentuieren. Es sollten also Angebote gemacht werden:

1. Zum Kulturmanagement: Wir sollten unsere - mehr oder weniger freiwillige - Rolle professionalisieren. Dazu gehören Kooperation und Aufgabenteilung, mit anderen Beteiligten in der Verwaltung und dem kulturellen Umfeld. Hilfreich wäre Delegation und eine gemeinsame Ressourcennutzung. Doppelarbeit sollte vermieden, Erfahrungen von Anderen genutzt werden. Wer mehr wissen möchte, sehe sich einmal das „Handbuch für Kulturmanagement“ an, das als Loseblattsammlung seit 1992 aktualisiert wird.¹⁴
2. Zur digitalen Informationssicherung: Bereits mein Vorredner Dr. Conrad hatte zu Recht den Topos der „Informationsgesellschaft“ ins Spiel gebracht.¹⁵ Allerdings sind wir in den Archiven darauf noch lange nicht eingerichtet. Wenn ich in unserem Hause sehe, daß die Hälfte der digitalen Informationen dem Archiv auch im günstigsten Fall nicht zur Verfügung stehen, so natürlich auch nicht auf eine eventuelle Archivwürdigkeit geprüft werden können, dann habe ich größte Bedenken für unseren Dokumentationsauftrag. Hier müßten mit Hilfe des Archivamtes überregional einfache und praktikable Wege gefunden werden, die anfallenden Informationsformen verwalten und erschließen zu können. Diese „Retrievalverfahren“ sollten auch ältere Programmzustände konvertieren können. Geschieht auf diesem Feld nichts, besteht die Gefahr, daß wir zwar Urkundenbewahrer oder Altpapierverwalter sind, wir aber nicht über die Informationen verfügen werden, die heute überall bei uns in den Verwaltungen entstehen.
3. Zur Aussagequalität unserer Informationen: Im Alltagsumgang mit der aktuellen Registratur fällt mir immer stärker auf, daß die Schriftstücke zwar technisch und formal einen Sachverhalt beschreiben. Hintergründe, Motivationen oder auch Alternativen sind mit diesen Quellen kaum noch wahrzunehmen. Ja, ich habe den Eindruck, daß die Verwaltungssprache der Protokolle bemüht ist, diese Kontexte möglichst nicht auftauchen zu lassen. Für die historische Quellenkritik ist dies kein neues Phänomen. Meiner Meinung nach bedarf es aber noch größerer Anstrengung, um an die Wahrheit hinter den dokumentierten Sachverhalt herankommen zu können. Hier wäre es notwendig, eine Kombination von Verwaltungsgeschichte mit Hermeneutik unter starker Berücksichtigung lokaler Besonderheiten zu entwickeln, die bei den Kassationen und aktiven Dokumentationen des Archivs berücksichtigt wird. Nur durch die Kombination der Protokollnotizen mit z.B. Leserbriefen und Zeitungsartikeln - und, wenn ich Glück habe, einigen mündlichen Hintergrundinformationen - wird die Geschichte der Müllverbrennungsanlage, des Flughafens etc. angemessen geschrieben werden können. Hier gilt es auch, immer wieder das Wahrnehmungsinstrumentarium für Experten zu schärfen und bewußt neue Ergänzungsdokumentationen anzulegen.

Erst wenn ich mich diesen Anforderungen angemessen gewachsen sehe, wird die notwendige Qualität des Produktes möglich sein, das ich vor kurzem schon einmal vorab per e-mail nach Aufforderung an das Hauptamt geschickt hatte: „Das Stadtarchiv Greven ermöglicht eine Orientierung in der Zeit“.

- ¹ vgl. Alfred Bruns [Bearbeiter]: Handbuch der Kommunalarchive in Nordrhein-Westfalen. Teil 2: Landesteil Westfalen-Lippe. (= Westfälische Quellen und Archivpublikationen, Band 21), Landschaftsverband Westfalen Lippe, Westfälisches Archivamt, Münster 1996, 148-151.
- ² Der Eintrag in das Besucherbuch ist freiwillig, es sind also mindestens 363 gewesen. Klassen und Gruppen werden von uns nur als ein Besuch gezählt.
- ³ „Archivgespräche“ sind vom Stadtarchiv organisierte öffentliche Veranstaltungen, in denen WissenschaftlerInnen ihre neuesten Forschungsergebnisse mit einem direkten Bezug auf die Grevenener Geschichte vorstellen.
- ⁴ Das Stadtarchiv hat u.a. für die Kulturinitiative eine „Zeitreise organisiert, in der mit Videoausschnitten Grevenener Zeitgeschichte von heute rückwärts bis in die Zwanziger Jahre dokumentiert wurde.
- ⁵ Der Schülerwettbewerb „Geschichte des Helfens hat die Arbeit im Jahr 1996 stark bestimmt. Mit einem Spezialinventar und einigen Vorbereitungstreffen sowie Sonderöffnungszeiten wurde versucht, der verstärkten Inanspruchnahme des Archivs gerecht zu werden.
- ⁶ Die TeilnehmerInnen haben auf einer Karte mit Wegen und Gebäudeumrissen ihre eigenen Ortserfahrungen (Schleichwege, Lieblings- und Angstorte etc.) eingetragen und dann mit den Erfahrungen älterer Bewohner des Stadtviertels abgeglichen. Aus den Einzelkarten wurde dann am Schluß der Aktion eine Gesamtkarte erstellt.
- ⁷ Nicht erwähnt wurden Aufgaben wie Besucherbetreuung, Hausführungen, Statistik, Konzepte für Reden, Organisation von Veranstaltungen, Volkstrauertag, Pressearbeit, Hauszeitungen, Dokumentation von Ereignissen, Konzepte für Straßennamen und die Palette der historischen Bildungsarbeit, etc.
- ⁸ Reclam-Fremdwörterbuch nebst Verzeichnis gebräuchlicher Abkürzungen von Heinz Küper, Stuttgart 1982. S. 21. Leider hat sich die Einschätzung in Teilen der Öffentlichkeit bis heute gehalten, wie ein Blick in „Das neue deutsche Wörterbuch für Schule und Beruf.“ (= Heyne Sachbuch 19/2000) Wilhelm Heyne Verlag, München 1996, S. 64 belegt.
- ⁹ Hans Booms: Öffentlichkeitsarbeit der Archive - Voraussetzungen und Möglichkeiten, in: Der Archivar 23. Jg. 1970, Sp. 20.
- ¹⁰ Lutz Niethammer: Anmerkungen zur Alltagsgeschichte, in: Geschichtsdidaktik 5 Jg. 1980, S. 239.
- ¹¹ Alfons Kenkmann: Ein Phänomen in der bundesdeutschen Geschichtslandschaft: Der Schülerwettbewerb Deutsche Geschichte um den Preis des Bundespräsidenten. In: Alfons Kenkmann (Hg.) Jugendliche erforschen die Vergangenheit. Annotierte Bibliographie zum Schülerwettbewerb Deutsche Geschichte um den Preis des Bundespräsidenten. Bearbeitet von Signe Barschdorff und Katja Fausser. Edition Körber-Stiftung, Hamburg 1997. S. 7-25, S. 17.
- ¹² Hartmut von Hentig: Bildung. Carl Hanser Verlag, München 1996. Zit. nach Frankfurter Rundschau 7. August 1996, Dokumentation.
- ¹³ Jürgen Reulecke: Schülerwettbewerb und Geschichtswissenschaft: Anregungen, Einflüsse, Verbindungen. In: 38. Versammlung deutscher Historiker in Bochum (26.-29. Sept. 1990). Red. W. Schmale, V. Aengeneyndt. Klett-Verlag, Stuttgart 1991, S. 394.
- ¹⁴ Handbuch KulturManagement. Die Kunst, Kultur zu ermöglichen. Red. Peter Bendixen, Stuttgart (Raabe) 1992ff. (Loseblattsammlung), ISBN 3-8183-0008-9.
- ¹⁵ Das Bild der „Informationsgesellschaft wurde übrigens 1984 von dem damaligen Chef des Bundeskriminalamtes Horst Herold in einem Streitgespräch mit Freimut Duve entworfen; vgl. DIE ZEIT Nr. 32 vom 1. August 1997 (Dossier) S. 11.

Beitrag Rolf Westheider

Histo-var oder Archi-riker? Aufgabenbereiche und Tätigkeitsmerkmale eines geteilten Kommunalarchivars am Beispiel der ostwestfälischen Nachbarstädte Versmold und Borgholzhausen

Das Schicksal einer Teilung scheint auf den ersten Blick ein ungünstiges zu sein. Bei der Betrachtung von Ur-

Arbeitsfelder	Arbeitsergebnisse	Beispielhafte Schwerpunkte
Archivdienste	Aktenbestandserweiterung	Kern: Amtsakten 1815ff., in Versmold für 1746-1919 zurück aus dem Staatsarchiv Detmold (Komplettverzeichnung bis 1955)
	Deposita/Sammlungen	in Versmold: umfangreicher Nachlaß eines Heimatforschers, Sammlungen des Heimatvereins in Borgholzhausen: umfangreiche Sammlung eines Fotografen (älteste Anteile ca. 1895ff., Hauptbestand 1900ff., ca. 45.000 Fotos)
	Auskunfts- und Benutzerservice	Auswanderungsgeschichte, historische Abbildungen, Geschichte der jüdischen Gemeinden in Borgholzhausen und Versmold, Brauchtum und Traditionen
	Aktive Dokumentation	Bestandserweiterungen, v. a. für die Bereiche Fotos, Plakate, Festschriften und individuelle Selbstzeugnisse (Briefe, Tagebücher und autobiographische Skizzen)
Historische Forschung	Publikationen	Örtliche Tagespresse, regionalgeschichtliche Periodika (Heimatkalender und -jahrbücher), Fachzeitschriften, Sammelbände, Monografien
	Ausstellungen	zumeist anlaßbezogen und selbsterstellt, gelegentlich Übernahme von Wanderausstellungen
Historische Bildungsarbeit	Schülerservice	Themenbezogen: Schule im Archiv, Archiv in der Schule. Schülerwettbewerb Deutsche Geschichte um den Preis des Bundespräsidenten (Mitglied der Regionaljury Bielefeld)
	Erwachsenenbildung	Moderation des "Gesprächs über Geschichte": Einzelvorträge und Kurse (zumeist im Rahmen der Volkshochschule), Vereinsbetreuung, historische Stadtführungen
	Museumsarbeit	Konzeptuelle Arbeit für das Heimatmuseum in Versmold, Planung und Durchführung von Sonderausstellungen
Denkmalpflege	Tag des offenen Denkmals	wechselweise Gestaltung in Versmold und Borgholzhausen: Vorträge und Führungen, Organisation von Ausstellungen und Vorführungen
Öffentlichkeitsarbeit	Städtepartnerschaften Stadtmarketing	Vermittlung historischer und aktueller Außenbeziehungen lokale Selbstdarstellung in Ortsprospekten, Reiseführern, Adreßbüchern, etc.
	Gäste-/Neubürgerinfos	Informationsbroschüren, Vorträge, Stadtführungen

sprung und Entwicklung der Archivkooperation zwischen den Kleinstädten Versmold (20.000 Einwohner) und Borgholzhausen (8.500 Einwohner) trifft diese Vermutung jedoch nicht zu, weil der personellen Teilung im Verhältnis 2:1 die institutionelle bzw. interkommunale Kooperation vorausging. Sie erfolgte im Jahre 1991 im Wege einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung auf der Grundlage des nordrhein-westfälischen Landesarchivgesetzes sowie des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit. Schaut man auf die Arbeitswirklichkeit, so ist die doppelte lokale Zuständigkeit sicher ihre wichtigste äußere Rahmenbedingung. Im Laufe der Jahre haben sich Aufgabenschwerpunkte herausgebildet, die über die Erfüllung des gesetzlichen Auftrages hinausgehen. Dafür waren innere Voraussetzungen und individuelle Selbstverständnisse¹ maßgeblich, von denen hier thesen- bzw. stichpunktartig kurz gehandelt werden soll. Es muß ausdrücklich betont werden, daß es sich dabei nicht um normative Vorgaben handelt, sondern um spezifische und den örtlichen Verhältnissen angepaßte Ausformungen der Archivarbeit, über die ein breiter Konsens erzielt wurde und die sich in der Praxis bewährt haben.

1. Kommunalarchive sollten sich verstehen als Zentren der historischen Dokumentation, Forschung und Vermittlung. Das ist gewiß nicht zwingend, aber es sprechen viele Gründe dafür. Gerade für Archive kleinerer Kommunen, insbesondere dann, wenn sie wie in den vorliegenden Fällen neu gegründet wurden, ist die Zusammenführung der drei Funktionen naheliegend und sinnvoll. Dem gesellschaftlichen Bedürfnis nach historischer Information, Aufklärung und Bildung kann damit am besten Rechnung getragen werden. Die dazu erforderlichen fachlichen archivischen, historischen und pädagogischen Voraussetzungen sind in vielen Fällen gegeben bzw. lassen sich durch Fortbildungs- und Fachliteraturangebote aneignen. Das Archiv auf der einen und die historische Forschung und Vermittlung auf der anderen Seite gehen dabei eine nahezu organische Verbindung ein, die überall dort, wo sie besteht, die besten Aussichten auf eine erfolgreiche Arbeit eröffnet und in den meisten Fällen bereits gezeitigt hat. Nach diesem Verständnis muß sich ein Archivar auch als Historiker oder umgekehrt ein Historiker als Archivar betätigen: dies ist, wenn die Voraussetzungen geteilt werden, eine strukturelle Selbstverständlichkeit, die keiner weiteren Diskussion mehr bedarf.

2. Die Multifunktionalität kommunaler Archive über ihre eigentlichen Zweckbestimmungen hinaus - gleichgültig ob politisch verordnet, aus der Struktur der Verwaltung entwickelt oder vom Stelleninhaber selbst erwählt - sollte nicht beklagt, sondern im Gegenteil positiv bewertet bzw. umgemünzt werden. In der Regel ist das Aufgabenspektrum des Archivs umso breiter, je kleiner die Kommunen sind. Zusatzaufgaben bedeuten stets einen Imagegewinn; sie befördern das Archiv als Institution und steigern das Interesse an der archivischen Arbeit. Von welcher Art sie sein können, muß den individuellen Voraussetzungen vorbehalten bleiben. Die anliegend aufgeführten Aufgabenfelder für Versmold und Borgholzhausen haben sich pragmatisch entwickelt und können andersorts völlig verschieden sein. Den Neigungen, Fähigkeiten und Fertigkeiten des Archivars oder der Archivarin sollte dabei ein großes Eigenrecht zukommen. Archive müssen heutzutage aus eigener Initiative und sehr offensiv die bislang zu eingeschränkten Aufgabenzuweisungen ausweiten, um damit endlich dem Dunstkreis antiquierter Vorstellungen entweichen zu können. Nur so werden sie ihren Platz in Verwaltungen, die sich als moderne Dienstleistungseinrichtungen definieren, behaupten und ausbauen können.

3. Aus archivfachlicher Sicht könnte in einem anderen Zusammenhang eine hier zentrale These diskutiert werden: Kommunalarchive besitzen aufgrund der Struktur ihrer Quellen den Vorzug der größten Unmittelbarkeit der historischen Überlieferung, weil die unterste Überlieferungsschicht sowohl quantitativ als auch qualitativ am wertvollsten und ergiebigsten ist. Hierzu ist das Modell des "archivischen Kegels" entwickelt worden: Unten breit und dicht, oben schmal und ausgedünnt. Es ist zu erörtern, ob diese Regel auch dann zutrifft, wenn die Überlieferungssituation ungünstiger ist als beispielsweise in Versmold. Jedenfalls scheinen die in den Kommunalarchiven schlummernden Möglichkeiten für die regionale Geschichtsforschung bei weitem noch nicht ausgeschöpft worden zu sein. Bemerkenswert ist die Erfahrung, daß interessierten Laien die Bergung dieser "Schätze" erfolgreicher gelingt als professionellen Historikern, die den Quellenumfang und -wert kleiner Archive noch immer nicht zureichend entdeckt haben.

4. Aus didaktischen Gründen ist eine konsequente Popularisierung der Lokal- und Regionalgeschichte zu fordern, etwa nach dem Leitbild "Geschichte für den Bürger". Unter der Moderation des Archivars oder der Archivarin kann unter dem Dach des Kommunalarchivs ein - wie Jürgen Reulecke es genannt hat - Gespräch über Geschichte geführt werden, das sich nach und nach verfestigt und verzweigt, das sich in Vorträgen und Seminaren artikuliert, ein Gespräch, das sich in Ausstellungen und Publikationen materialisiert. So wird sich unterhalb des wissenschaftlichen Diskurses die Geschichte vor Ort etablieren und unter möglichst breiter Beteiligung der (klein-)städtischen Gesellschaft ihre Ergebnisse für die ganze Bürgerschaft fruchtbar machen. - Welchen besseren Ort als das Archiv sollte sie dafür finden? Und wer könnte das besser begleiten als ein Historiker oder Archivar?

Beitrag Johannes Materna

Das Stadtarchiv der Stadt Castrop-Rauxel im Kreis Recklinghausen mit einer Einwohnerzahl von knapp 80.000 Personen wurde 1928, 2 Jahre nach Bildung der Stadt, aus den Ämtern Rauxel und Bladenhorst und der Stadt Castrop, ins Leben gerufen. In der Folgezeit durchlief es eine recht wechselvolle Entwicklung. Heute besteht das Stadtarchiv aus dem Zwischenarchiv mit einem Bestand von ca. 90.000 Akteneinheiten und dem Historischen Archiv. Das Historische Archiv enthält zur Zeit:

- 21.145 Archivalieneinheiten (Vom Gericht Castrop bis zur Stadt Castrop-Rauxel),
- einen umfangreichen Bestand an Protokollbüchern,
- einen mittelgroßen Fotobestand,
- einen Sammlungsbestand an Plakaten, Flugblättern und Broschüren,
- 8 Deposita (z. B. Castroper Rennverein, Nachlässe von Kommunalpolitikern und Heimathistorikern),
- einen großen Zeitungsbestand seit 1877 (z. T. mikroverfilmt).

Im Stadtarchiv arbeiten ein Historiker/Archivar, dessen Aufgabengebiet auch die Betreuung der Heimatkundlichen Sammlung der Stadt Castrop-Rauxel umfaßt, und zwei Archivhelferinnen. Die technische Ausstattung ist dürftig, eigene PC's, Kopierer oder ein Reader-Printer sind nicht vorhanden, können aber verwaltungsintern genutzt werden. Die Räume des Stadtarchivs sind vollständig ausgelastet, die Magazinräume unter Klimaaspekten nur bedingt geeignet. Insgesamt ist die Sachausstattung modernisierungsbedürftig.

Bei meinem Amtsantritt lagen kaum Findmittel vor. Vormalig existierende Ordnungsstrukturen waren nicht mehr vorhanden oder nur in Ansätzen erkennbar. Mittlerweile ist es zumindest gelungen, ca. 90 % des Archivalienbestandes durch vorläufige Findmittel zu erfassen. Zwar liegt noch keine archivfachlich korrekte Verzeichnung des Bestandes vor, aber für den größten Teil existiert eine Aufnahme der Aktentitel. Da bis vor einiger Zeit der Aufgabenschwerpunkt des Archivars in der Erarbeitung eines umsetzungsfähigen Konzeptes für ein Museum für Stadt- und Zeitgeschichte auf der Grundlage der Heimatkundlichen Sammlung lag, konnte die Erschließung des Historischen Archivs nicht in wünschenswertem Umfang durchgeführt werden. Der Einsatz einer zusätzlichen Fachkraft für einen begrenzten Zeitraum ist wünschenswert, aber unter den aktuellen finanziellen Bedingungen der Kommune schwer verwirklichtbar. Kurzzeitig stand ein Historiker im Rahmen des Programms „Arbeit statt Sozialhilfe“ zur Verfügung. Dieser war aber nur wenig motiviert und ist aus Krankheitsgründen nicht mehr einsetzbar. Ein nach reiflicher Überlegung unterbreiteter Vorschlag, nach technischer Aufrüstung des Stadtarchivs und dem zeitlich begrenzten zusätzlichen Einsatz einer Fachkraft, eine Archivhelferinnenstelle einzusparen, fand bezüglich der Stelleneinsparung erwartungsgemäß Zustimmung. Die Verwirklichung der Voraussetzungen der Stelleneinsparung ist bisher nicht erkennbar.

Die Aufgaben, die das Stadtarchiv Castrop-Rauxel wahrnimmt, sind vielfältig. Neben dem üblichen Tagesgeschäft wie Benutzerbetreuung und die Beantwortung schriftlicher Anfragen stehen besonders Aktivitäten der

¹ Ausführlicher dazu: R. Westheider, Geschichte für den Bürger. Bedingungen und Möglichkeiten populärer Regionalgeschichte, in: 82. Jahresbericht des Historischen Vereins für die Grafschaft Ravensberg, Bielefeld 1995, S. 201-217.

historischen Bildungsarbeit im Vordergrund. Hier sind zu nennen:

- Beiträge im ortsgeschichtlichen Publikationsorgan,
- Materiallieferung für historische Veröffentlichungen der örtlichen Zeitungen (z. B. Artikelserie zu Straßennamen, Vorstellung interessanter Archivalien),
- Veranstaltungen zu stadtgeschichtlichen Themen mit den Schulen der Stadt,
- Betreuung des Geschichtskreises des Stadtarchivs (jährliche Präsentation einer stadtteilgeschichtlichen Dokumentation und Ausstellung),
- Interdisziplinäre Zusammenarbeit mit anderen Bereichen der Stadtverwaltung (z. B. Herausgabe kommentierter historischer Karten mit dem Bereich Vermessung,
- Mitarbeit bei Publikationen der Pressestelle des Kommunalbüros und dem Bereich Wirtschaftsförderung),
- Erarbeitung von Publikationen und Vorträgen zur Stadtpräsentation und Imagewerbung,
- Mitarbeit bei historischen Ausstellungsprojekten des Kulturbüros, u. a. zum 500. Jahrestag der Entdeckung Amerikas und zur Geschichte des Ruhrgebietes im Mittelalter.

Darüber hinaus wird zur Zeit eine ABM zur wissenschaftlichen Auswertung und Präsentation der Ergebnisse einer archäologischen Ausgrabung im Stadtgebiet betreut.

Diese Ausführungen mögen belegen, daß das Stadtarchiv Castrop-Rauxel permanent einen Spagat zwischen „klassischer“ Archivarbeit, wobei der Anteil des Arbeitsaufwandes für das Zwischenarchiv nicht zu unterschätzen ist und historischer Bildungsarbeit auszuführen hat. Objektiv betrachtet, müßten vorrangig die Defizite des Historischen Archivs beseitigt werden. Da dieser Tätigkeit im Verwaltungs- und Öffentlichkeitsbewußtsein nur geringe Bedeutung zukommt, bleibt nur der Versuch, über historische Bildungs- und Informationsarbeit dem Gesamtkomplex Stadtarchiv Akzeptanz und Förderung zu verschaffen. Um Mißverständnissen vorzubeugen, ist ausdrücklich zu betonen, daß diese Vorgehensweise nicht rein funktional motiviert ist. Ein „modernes“ Stadtarchiv sollte sich nicht darauf beschränken, Archivalien für unterschiedliche Nutzer zugänglich zu machen, sondern es sollte in Zeiten der Desorientierung und Entwurzelung der Individuen selbst aktiv in den Prozeß historischer Identitätsbildung eingreifen.

BERICHTE UND MITTEILUNGEN

600 Jahre Plettenberg: Die TheaterZeitReise begeisterte 20.000

Für 8 Stunden wurde am 28. Juni die Plettenberger Innenstadt zur Bühne für den Höhepunkt der Jubiläumsfeierlichkeiten: Die TheaterZeitReise. Das historische Quellenmaterial für diese Mammutaufführung hatte das Plettenberger Stadtarchiv zusammen mit dem Dramaturgen H.J. Pätzold zusammengestellt, der daraus über 100 Seiten Theatertexte schrieb.

Nach Regenschauern bei der Generalprobe hatten die mehr als 300 Laienakteure und rund 100 professionellen Künstler den Wettergott auf ihrer Seite. An zahlreichen Spielorten wurden Aufführungen zur wechsellvollen Stadtgeschichte Plettenbergs gezeigt. Die Besucher, die zum Teil auch weitere Anreisen auf sich genommen hatten, konnten sich ihre eigene Reise durch die Plettenberger Historie zusammenstellen: Jede Szene wurde im Verlauf der achttündigen Inszenierung dreimal aufgeführt.

Neben populären Spielen wie der mittelalterlichen Bauernhochzeit fanden auch die anspruchsvolleren und ernstesten Aufführungen viel Beachtung. So etwa die Szene zur Stadtrechtsverleihung und den territorialen Auseinandersetzungen zwischen dem Grafen von der Mark und dem Kölner Erzbischof. Regisseur Wolfram Lenssen setzte dieses eher spröde Thema als überdimensionales Schachspiel wirkungsvoll in Szene. Abseits des

turbulenten Jubiläumstreibens war auf einem Friedhof eine eindrucksvolle Performance zu den Plettenberger Judenprogrammen zu sehen, die viele hundert Zuschauer in ihren düsteren Bann zog.

Die Stadt Plettenberg hat ihren Beschluß, zum Jubiläum ein herausragendes Ereignis zu gestalten und dafür das Dortmunder Produktionsteam Forum InterArt zu engagieren, nicht bereut. Die Kooperation bei den umfangreichen Vorbereitungen wie auch bei der Durchführung klappte perfekt. Das zentrale Ziel, ein Fest für die Bürger und mit den Bürgern der Stadt zu feiern, wurde voll erreicht. Trotz anfänglicher Zweifel ließen sich fast 1.000 Bürger motivieren vor und hinter den Kulissen an der TheaterZeitReise mitzuwirken. Die Presse berichtete ausführlich und bisweilen auch euphorisch. So sprach die Westfälische Rundschau vom Jahrhundertereignis.

Der Pressespiegel (kostenlos) und eine ausführliche Dokumentation (Schutzgebühr 6,- DM) der TheaterZeitReise sind ab sofort beim Stadtarchiv Plettenberg zu erhalten.

Weitere Informationen:

Stadtarchiv Plettenberg, Bahnhofstraße 103, 58840 Plettenberg, Tel. 02391/939845

Forum InterArt, Am Schmandsack 1, 44225 Dortmund, Tel.: 0231 / 719073.

Martina Wittkopp-Beine

200. Geburtstag Adolfs Freiherr von Bodelschwingh-Plettenberg – Ausstellung des Westfälischen Archivamtes

Am 9. August dieses Jahres hatten der Graf und die Gräfin vom Hagen-Plettenberg zu einer Festveranstaltung auf Haus Sandfort (bei Olfen) eingeladen, die dem auf den Tag genau vor zweihundert Jahren geborenen Vorbesitzer des Hauses, Adolph Freiherrn von Bodelschwingh-Plettenberg (1797-1869), gewidmet war.

Vor den im Ahnensaal versammelten rund einhundert Gästen würdigten zwei Vorträge Leben und Werk des Jubilars. Freiherr von Bodelschwingh-Velmede widmete sich in seinem Festvortrag der Biographie Adolfs von Bodelschwingh-Plettenberg. Dieser hatte als junger Offizier an den letzten Schlachten der Befreiungskriege, so auch bei Waterloo, teilgenommen und nach dem Abschied vom Militärdienst 1828 die Bewirtschaftung des von ihm geerbten Hauses Sandfort übernommen. In den folgenden Jahrzehnten brachte er mit großem Fleiß die Land- und Forstwirtschaft Sandforts in Gang und machte aus dem lange Zeit vernachlässigten Gut einen gewinnbringenden Betrieb. Das Haus Sandfort selbst verdankt ihm in großen Teilen sein heutiges Aussehen. Der evangelischen Kirchengemeinde in Lüdinghausen stiftete von Bodelschwingh-Plettenberg die 1859 eingeweihte Kirche. In einem zweiten Vortrag berichtete der Graf vom Hagen-Plettenberg plastisch von einer Reise, die Adolph von Bodelschwingh-Plettenberg im Jahre 1846 nach Odessa unternommen hatte; dort war er an einem Landbesitz beteiligt. Die für die damalige Zeit außergewöhnliche Reise führte ihn per Kutsche, Eisenbahn und Dampfschiff durch halb Europa, und vor Ort mußte er in der fremden Umgebung mit einigen Schwierigkeiten fertig werden.

Das Westfälische Archivamt trug mit der Gestaltung einer Ausstellung über Adolph Freiherrn von Bodelschwingh-Plettenberg zum Gelingen der Veranstaltung bei. In vier Vitrinen konnten sein Lebensweg und seine Leistungen anschaulich gemacht werden. Themenschwerpunkte bildeten die Herkunft Adolfs von Bodelschwingh-Plettenberg aus dem Hause Bodelschwingh, seine Militärzeit, die familiären Lebensumstände - neun seiner insgesamt zehn Kinder starben bereits in frühem Alter -, sein Wirken auf Haus Sandfort und die Unterstützung der Kirchengemeinden in Olfen und Lüdinghausen. Selbstverständlich fand auch die Odessareise den ihr gebührenden Platz.

Die Grundlage der Ausstellung bildete das vom Westfälischen Archivamt betreute Archiv des Hauses Sandfort. Hier fanden sich unter anderem ein Schreibkalender aus dem Jahr 1815 mit Aufzeichnungen Adolfs von Bodelschwingh-Plettenberg zum Schlachtverlauf von Waterloo, ein von ihm geführtes tägliches Arbeitstagebuch über alle in Forst und Landwirtschaft durchgeführten Arbeiten und Briefe von der Odessareise an seine Frau, mit Schilderungen der Reisebedingungen der damaligen Zeit, des gesellschaftlichen Lebens in Odessa oder der Verhältnisse der nach Rußland übergesiedelten deutschen Kolonisten. Weitere Ausstellungsstücke, zum Teil

aus dem persönlichen Besitz von Bodelschwingh-Plettenbergs, ergänzten die ausgewählten Archivalien, Karten, Zeichnungen und Fotografien. Im Anschluß an die Vorträge machten die Gäste der Veranstaltung regen Gebrauch von der Möglichkeit, die Ausstellung zu besichtigen, die das soeben Gehörte illustrierte und ergänzte.

Mit einem Gang zum Erbbegräbnis der Familie und einer Andacht am Grab Adolfs von Bodelschwingh-Plettenberg fand die Veranstaltung ihren feierlichen Abschluß.

(Scha)

„Ausstellung O. T.“ – Arbeiten zum Thema Verfolgung und Deportation Rauminstallation zum Thema Bücherverbrennung in der Mahn- und Gedenkstätte Steinwache Dortmund

Mit der Ausstellung O. T. (ohne Titel) in der Mahn- und Gedenkstätte Steinwache ist in Dortmund vom 25. Mai bis zum 13. Juli 1997 erstmals eine größere Auswahl der Arbeiten des Selmer Künstlers Heinz Cymontkowski zu sehen. Der 1954 geborene Künstler bezieht mit seinen Arbeiten Stellung gegen alle Formen des alten und immer wieder neuen Nazismus und Totalitarismus. Insbesondere beschäftigen ihn die Schicksale politisch Andersdenkender und jüdischer Menschen in den Jahren 1933 bis 1945 in Deutschland.

In den Fluren der Steinwache sind - vom Keller bis zum dritten Obergeschoß - Ölgemälde zum Thema „Verfolgung und Deportation“ zu sehen.

Die Menschen, die Heinz Cymontkowski dargestellt hat, zählen zu den Gequälten, Verachteten, Verfolgten - zu den Außenseitern der Gesellschaft des nazistischen Deutschland von 1933 bis 1945. Vor den ehemaligen Zellen, in denen die ständige Ausstellung „Widerstand und Verfolgung in Dortmund 1933-1945“ zu sehen ist, kontrastieren auf den Fluren die expressiven Bilder die künstlerische Auseinandersetzung des Selmer Malers mit einem noch immer unbewältigten Kapitel der deutschen Geschichte. Gleichzeitig möchte Heinz Cymontkowski seine Arbeiten aber auch als politischen Aufruf an unsere Gesellschaft verstanden wissen, gegenüber Minderheiten, politisch Andersdenkenden und Fremden, das Prinzip der Toleranz und Akzeptanz zu üben.

Die Farbe hat der Künstler zum Teil mit Spachteln und den Händen aufgetragen, so daß Linien und Einritzungen durch die Gesichter verlaufen. Es handelt sich um Köpfe, die mehr den Schädel als ein Gesicht erkennen lassen, die so viel erleiden mußten, daß das Leben schon fast in ihnen erloschen scheint. Dominierend sind Braun- und Rottöne, wobei das Rote in Form eines Dreiecks oder als durchgehende Linie mit den Gesichtern kontrastiert wird.

Auf einem Bild hat Heinz Cymontkowski eine Mutter mit ihrem Kind dargestellt, wobei man allerdings nur hypo-

thetisch davon ausgehen kann, daß es sich um eine Mutter handelt. Auch diese beiden Menschen hat die Qual der Angst fast geschlechtslos gemacht.

Auf anderen Bildern dokumentieren Körperfragmente - Hände oder weit ausgebreitete Arme tiefe Verzweiflung und die Hilferufe, die niemand hörte oder hören wollte.

Die Plazierung der Bilder in den engen Fluren der Steinwache machen dem Besucher eine Distanz zu den Arbeiten fast unmöglich und fordern damit jedermann zur eigenen Auseinandersetzung mit dem Thema auf.

Rauminstallation zum Thema Bücherverbrennung

Vor 64 Jahren, am 10. Mai 1933 - nur drei Monate nach der sogenannten „Machtübernahme“ - fanden in Berlin und vielen anderen Hochschulstädten öffentliche Bücherverbrennungen statt. Verbrannt wurden Bücher, die von den Nationalsozialisten als „Schriften der Unmoral und Zersetzung“ geschmäht wurden. Hierunter befanden sich Werke berühmter Persönlichkeiten, wie Albert Einstein, Thomas und Heinrich Mann, Lion Feuchtwanger und Anna Seghers - um nur einige zu nennen.

Im Beisein von Dr. Joseph Goebbels, dem Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda, verbrannten Studenten auf dem Opernplatz in Berlin über 20.000 Bücher. Kapellen verschiedener NSDAP-Organisationen spielten Marschmusik, während Vertreter der Studentenschaft folgende Phrasen deklamierten: „Gegen Frechheit und Anmaßung, für Achtung und Ehrfurcht vor dem unsterblichen deutschen Volksgeist! Verschlinge Flamme, auch die Schriften der Tucholsky und Ossietzky ...“.

Nur zwei Jahre später formulierte eben dieser Carl von Ossietzky, der von den Nationalsozialisten verfolgte und ermordete Friedensnobelpreisträger, jene Sätze, die Heinz Cymontkowski zum Anlaß nahm, in der Zelle 18 der Steinwache eine Rauminstallation zum Thema Bücherverbrennung zu erarbeiten:

„Ob wir überleben, ist weder sicher, noch die Hauptsache. Wie man später von uns denken wird, ist so wichtig wie, daß man an uns denken wird. Darin liegt auch unsere Zukunft. Danach müssen wir leben, solange wir atmen. Ein Deutschland, das an uns denkt, wird ein besseres Deutschland sein.“

In der Zelle 18 der Steinwache ist ein vom Boden bis an die Decke reichendes riesiges Knäuel von 1.000 m Stacheldraht zu sehen, welches den Zugang zu einem Bücherregal versperrt, das über 100 Originalausgaben der von den nationalsozialisten verfeindeten Autoren enthält. Die Installation ist Heinz Cymontkowskis Antwort auf die Bücherverbrennung: „Stahl und Papier, dies ist für mich eine Kombination, die für sich selbst spricht!“

Heinz Cymontkowskis Ausstellung zeigt, wie Verfolgung begann - mit der Unterdrückung des Geistes - wie sie mit Deportation fortgesetzt wurde und im millionenfachen Mord endete.

Hans-Wilhelm Bohrisch M. A.

Edition einer westmünsterländischen Chronik des 17. Jahrhunderts

Im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wird am Westfälischen Archivamt Münster die Edition der „Chronik“ des Adolf Wilhelm Moerbecke zu Stevening vorbereitet. Das Werk ist seinem Charakter nach keine Chronik im eigentlichen Sinne, sondern ist eher der Annalistik zuzurechnen. Darin liegt letztlich auch sein besonderer Wert. In chronologischer Reihenfolge werden die Ereignisse der Jahre 1633 bis 1672 aufgeführt, wobei der Autor sich bemüht, weitgehend auf persönliche Beurteilungen zu verzichten, stattdessen eine Vielzahl von Informationen biographischer und topographischer Art mitteilt.

Hauptsächlicher Gegenstand der Schilderungen sind die militärischen Auseinandersetzungen im Raum Westfalen/Niederrhein. Mehrere Friedensverträge werden in voller Länge wiedergegeben, so z. B. der Spanisch-Niederländische Vertrag von 1648. Ein besonderes Interesse des Autors gilt den Niederlanden, die von ihm ganz offensichtlich als nächste Nachbarn (Haus Stevening lag in der Nähe von Ahaus) wahrgenommen wurden. Mehrere Einlassungen des Autors lassen vermuten, daß seine Hauptquellen in Zeitungen und Einblattdrucken, aber auch mündlicher Überlieferung zu suchen sind. Seine England, Frankreich, Schweden und Dänemark betreffenden Exkurse dagegen beruhen vermutlich auf auch heute allgemein zugänglichen Informationen. Neben den Angaben zu Personen und Orten sind die genauen Datumsangaben bemerkenswert.

Die Handschrift des 17. Jahrhunderts liegt im Niederländischen Reichsarchiv Zwolle in dem Bestand „Haus Stevening“. Herrn Dr. Mensema vom Reichsarchiv Zwolle gilt besonderer Dank dafür, daß er die Benutzung der Handschrift für mehrere Wochen im Westfälischen Archivamt ermöglichte.

Die Chronik besteht aus insgesamt über 700 Seiten in drei Büchern, die einzeln gebunden sind und vermutlich in Abständen von mehreren Jahren geschrieben wurden, wofür Änderungen in der Schreibweise und auch den gebrauchten Ausdrücken hin zu im Hochdeutschen gebrauchten Formen sprechen. Eine spätere Überarbeitung des gesamten Textes stammt vermutlich aus der Zeit nach der Beendigung des dritten Buches, ebenso eine große Zahl der Inhaltsangaben, die den Text am Seitenrand begleiten. Diese Inhaltsangaben erscheinen in Band 1 und 2 nochmals als Register, das aber in der Edition ausgespart werden wird. Ebenfalls wird auf den erneuten Abdruck des Spanisch-Niederländischen Vertrages verzichtet werden.

Für die Publikation sind Personen- und Ortsregister vorgesehen, die Inhaltsangaben am Rand sollen beibehalten werden, zusätzlich werden aber auch Hinweise auf den Inhalt als Kopfzeile erscheinen. Gegenwärtig wird noch erwogen, weitere Hilfsmittel zur Erschließung des Textes beizugeben, wie etwa ein separates Register zu den einzelnen Truppen und Truppenteilen und ihren Bewegungen.

Jürgen Strothmann

Urkunden des Archivs Tatenhausen

In den Jahren 1996 und 1997 sind die Urkunden des Archivs Tatenhausen, das sich im Depot der Vereinigten Westfälischen Adelsarchive e.V. in Cappenberg befindet, verzeichnet worden.

Bei der Verzeichnung ist versucht worden, die Urkunden nicht in der üblichen chronologischen Folge zu belassen, sondern sie den verschiedenen Gütern zuzuweisen, die von der Familie von Korff gen. Schmising erworben und besessen wurden. Dabei ergaben sich folgende Gruppen:

1. Tatenhausen mit Lonn und Wittenstein (Nr. 1-266)
2. Willenburg (Nr. 267-306)
3. Lette und Osthof (Nr. 307-388)
4. Wieck und Besitz in Münster (Nr. 389-422)
5. Loburg und Keuschenburg (Nr. 423-616)
6. Duderstadt (Nr. 617)

1. **Tatenhausen** im Kirchspiel Hörste in der Grafschaft Ravensberg gehörte ursprünglich der Familie von Hoberg und gelangte über die Erbtöchter Else von Hoberg, die 1524 Heinrich Korff gen. Schmising heiratete, an die Korff. Als elterliches Erbteil brachte Heinrich Korff das bei Telgte gelegene Gut **Lonn** sowie einzelne Höfe im Münsterland in die Ehe ein. 1687/88 kaufte Friedrich Matthias Korff gen. Schmising das Gut **Wittenstein** im Kirchspiel Versmold. Dieses Gut hatte zuvor der Familie von Lünig gehört, über deren Vermögen aber 1662 der Konkurs eröffnet wurde. Das Gut befand sich dann kurzfristig bis 1687 im Besitz der Familie Wippermann. Diese Gruppe umfaßt 266 Urkunden aus den Jahren 1373 bis 1909.

2. **Willenburg** im Kirchspiel Hilter im Fürstbistum Osnabrück war ein Lehen der Grafschaft Rietberg. Das Gut befand sich ursprünglich im Besitz der Familie (von) Buck und gelangte 1561 als Schenkung der Johanna Buck, Stiftsdame des Stiftes auf dem Berge bei Herford, an den Osnabrücker Domherrn Heinrich Korff gen. Schmising aus dem Haus Tatenhausen. Mit Willenburg wurden andere Besitzungen, die die Korff schon vorher im Fürstbistum Osnabrück besaßen, verbunden. Diese Gruppe umfaßt 39 Urkunden aus den Jahren 1353 bis 1798.

3. **Lette** befand sich zusammen mit Merfeld bis 1565 im Besitz des Johann von Merveldt, des letzten männlichen Angehörigen dieser Linie. Nachdem der Nachlaß zunächst ungeteilt von einer Erbgemeinschaft aus den Familien Korff, von Raesfeld, von der Tinnen und Wendt besessen wurde, erfolgte 1622/23 eine Teilung der Güter unter die Hauptberechtigten Korff und Raesfeld. Während Haus Merfeld an Werner von Merode als Schwiegersohn des Johann Korff gen. Schmising zu Harkotten ging, gelangte Lette an Ludger Wilhelm von Raesfeld. Nach dessen kinderlosen Tod 1626 erbte seine Tante Christine von Raesfeld, Frau des Otto von Hövel zu Epe, die Lehnsgüter, während das allodiale Gut an seine Mutter Anna geb. von Schenckinck ging, die in zweiter Ehe mit Wilhelm von der Ley(en) verheiratet war. Anna von der Ley(en) geb. von Schenckinck, die 1628 von der Erbin der Lehnsgüter Christine von Raesfeld auch einen Teil dieser Lehen erwarb, vererbte das Gut Lette 1639 an ihre Tochter Anna Christine von der Ley(en), die mit

Goswin von Ketteler zu Middelburg verheiratet war. 1645 verkauften diese Lette an Matthias von Wendt zu Holtfeld, über dessen Tochter Maria Catharina Odilia das Gut 1665 infolge ihrer Heirat an ihren Ehemann Gottfried von Bevern gelangte. 1722 traten Ernst von Bevern und dessen Frau Catharina Elisabeth von Münchhausen das Gut gegen Übernahme der Schulden an Anna Maria von Landsberg geb. von Galen, Frau des Franz Anton von Landsberg zu Erwitte, ab. Anna Maria von Landsberg erwarb noch 1722 von Isabella von Schilder geb. von Plettenberg neun Höfe in den benachbarten Kirchspielen und 1726 Haus Osthof bei Dülmen. **Osthof** war zunächst im Besitz der Familie von Schedelich. 1626 verkauften Johann Asbeck Torck zu Asbeck, Elisabeth von Schedelich zu Osthof und Rotger von Asbeck zu Goor als Erben des Bernhard von Schedelich Osthof an Johann von Bisschopinck. 1726 verkaufte Clara Richtmod von der Wenge geb. von Bisschopinck das Gut an die Frau von Landsberg. Erbin der Anna Maria von Landsberg wurde 1734 ihr einziges Kind Antonetta Helena, die 1712 Caspar Heinrich von Korff gen. Schmising zu Tatenhausen geheiratet hatte. Über Antonetta Helena fielen an die von Korff gen. Schmising zu Tatenhausen auch noch Besitzungen zu Schmerlicke und Weckinghausen bei Lippstadt, die früher den von Schorlemer gehörten, sowie ein Hof in Münster. Obwohl einziges Kind erbte Antonetta Helena nach dem Tod ihres Vaters 1727 nicht den Landsbergschen Fideikommiß. Zwar hat sie sich 1727 in dessen Besitz gesetzt, mußte ihn aber ihrem Onkel Ferdinand Franz Caspar, Domherr zu Münster und Osnabrück, herausgeben, der sich 1732 laisieren ließ, heiratete und den Stamm fortsetzte. Einige wenige Landsbergsche Familienurkunden sind dennoch in den Bestand gekommen. Diese Gruppe umfaßt 81 Urkunden aus den Jahren 1385 bis 1693.

4. **Wieck** im Kirchspiel Albachten gehörte lange der münsterischen Erbmannfamilie von Schencking. 1717 verkauften Johann Adam von Schencking, dessen Frau Theodora Amalia Catharina von Schencking und sein Bruder Johann Gottfried Dietrich das Gut Wieck an Friedrich Matthias von Korff gen. Schmising zu Tatenhausen, der die Mittel hierfür aus dem Nachlaß seines 1716 verstorbenen Bruders Heinrich, Domherrn zu Münster, erhalten hatte. Diesem Bestand sind die Urkunden zugefügt worden, die weitere Besitzungen im Stadtgebiet von **Münster** und die **Grotenburg** betreffen. Die Grotenburg wurde 1707 durch die Brüder Heinrich und Dietrich Otto von Korff gen. Schmising, beide Domherren zu Münster, von Johann Eitel von Grote erworben und ihrem Bruder Friedrich Matthias als Stammherrn zu Tatenhausen vererbt. Bei diesen Grotenburger Stücken handelt es sich um Obligationen der von Münster zu Vorlage. Diese Gruppe umfaßt 33 Urkunden aus den Jahren 1381 bis 1712.

5. **Loburg** bei Ostbevern gehörte ursprünglich der Familie von Bevern und gelangte um 1400 durch die Hand der Erbtöchter Kunigunde von Bevern an ihren Ehemann Dietrich Stael. 1517 heiratete die Erbtöchter Anna Stael zu Loburg Heinrich von Münster, doch blieb die Ehe kinderlos. Als Anna Stael um 1559 starb, waren erbberechtigt Jaspas Korff gen. Schmising zu Harkotten und seine Geschwister Heinrich zu Tatenhausen, Johann, Domdechant zu Osnabrück, und Leneke, Witwe des Heinrich von Langen, einerseits sowie Joachim Droste zu Senden, dessen Schwester Sybille, Witwe des Jost von Mecheln, und deren Töchter Joste, Frau des Franz

von Bodelschwingh zu Sandfort und Agnes, Frau des Bertold Freitag zu Löringhof sowie Reinhard von Raesfeld andererseits. Während sämtliche Erben schon 1559 den Anspruch des Jaspas Korff auf alleinige Erbschaft zurückweisen konnten und ihn abfanden, kam es 1563 zu einer Teilung der Nachlassenschaft. Die eine Hälfte der Höfe sowie eine Entschädigung von 3500 Talern ging an die Geschwister Heinrich, Johann und Leneke Korff, die andere Hälfte der Höfe und das Haus Loburg gelangte an die Droste zu Senden und ihre Miterben. Während es bei den Geschwistern Korff Heinrich gelang, die Anteile seiner Geschwister 1562 und 1565 an sich zu bringen und zum Haus Tatenhausen zu schlagen, vermochte es auf der anderen Seite Johann Droste, der Sohn Joachims, die Anteile seiner Tante und deren Töchter 1574 und 1575 zu erwerben. Loburg vererbte sich weiter in der Familie Droste auf Elisabeth Anna, die Adolf von Nagel heiratete und diesem Loburg zubrachte. Als 1785 die Loburg wegen Überschuldung an Friedrich Clemens von Elverfeldt gen. von Beverfoerde-Werries verkauft werden mußte, bezog die Familie die **Keuschenburg** bei Ennigerloh. Dieses Gut war ein münsterisches Lehen der Familie von Nagel, im 17. Jhd. jedoch aufgrund einer Forderung von den Droste zu Nienborg gepfändet worden. Besitzer waren zeitweise auch die Korff und die Droste zu Loburg. 1742 gelang es den von Nagel, fußend auf den alten Lehnsansprüchen, die Keuschenburg wieder in Besitz zu nehmen. Sie gelangte nach dem Tod des Clemens August von Nagel um 1830 an seinen Neffen Max Friedrich Graf von Korff gen. Schmising zu Tatenhausen. Dieser Bestand enthält nicht nur Urkunden über die Loburg, sondern auch Urkunden, die die Familien Droste und Nagel und deren sonstige Besitzungen betreffen. Diese Gruppe umfaßt 193 Urkunden aus den Jahren 1358 bis 1805.

6. **Duderstadt** befand sich seit dem 16. Jahrhundert im Besitz der Familie von Dincklage. Friderike Maria von Dincklage, die Johann Benning geheiratet hatte, verkaufte das Gut 1706 an Friedrich Matthias von Korff gen. Schmising, der als Drost des Amtes Cloppenburg am Erwerb eines amtszugehörigen Gutes interessiert war. Diese Gruppe enthält nur ein Stück aus dem Jahr 1693.

Keine Urkunden sind bisher für folgende Besitzungen aufgetaucht:

- a) **Burglehen zu Nienborg**: dieses Burgmannsgut gehörte zunächst den von Raesfeld und gelangte durch Heiraten an die von Keppel und weiter an die von Hertefeld. 1683 verkaufte Elisabeth Anna von Hertefeld geb. von Keppel das Gut an Caspar Heinrich von Korff gen. Schmising zu Tatenhausen.
- b) **Engsterstein** im Kirchspiel Dülmen wurde 1710 durch den Domherrn Heinrich von Korff gen. Schmising von der Familie von Wiedenbrück erworben und dem Stammherrn von Tatenhausen vermacht.
- c) **Bellerling** im Kirchspiel Laer und Amt Horstmar wurde 1712 ebenfalls durch den Domherrn Heinrich von Korff gen. Schmising von der Familie von Travekmann gekauft und fiel an Tatenhausen.
- d) **Masthof** im Kirchspiel Ostentfeld und Amt Stromberg gelangte im 17. Jahrhundert durch Heirat von den von Carthaus(en) an die von Dumbstorff. 1721 kaufte der Domherr Dietrich Otto von Korff gen. Schmising von den Eheleuten Friedrich Christian von Dumbstorff und Antonetta Maria Josepha von Langen das Gut und vermachte es dem Stammherrn von Tatenhausen.

e) **Steinhausen** im Kirchspiel Halle befand sich ursprünglich im Besitz der Familie Steinhaus, gelangte im 17. Jahrhundert durch Heirat an die von Hatzfeld, dann an die von Dumbstorff. Anfang des 18. Jahrhunderts wurde es an die von Ledebur verkauft und ging über eine Erbtöchter an die von dem Bussche, von denen es Anfang des 19. Jahrhunderts an die von Korff gen. Schmising zu Tatenhausen verkauft wurde. Schuldurkunden der Familie von Steinhaus befinden sich in der Gruppe Loburg und sind dorthin über die Familie von Nagel gelangt.

(Bo)

Übersicht über die im Depot der Vereinigten Westfälischen Adelsarchive e.V. in Cappenberg hinterlegten Archive

In Cappenberg sind mittlerweile 23 Archive und Archivbestände deponiert, die dort jeweils dienstags benutzt werden können. Es handelt sich um folgende Archive:

1. Adeliger Damenclub e.V.
(260 Akten des 18.-20. Jhdts.)
2. Bamenohl (Finnentrop)
(161 Urkunden 1268-1754; 310 Akten des 16.-19. Jhdts.)
3. Nachlaß Engelbert Freiherr von Kerckerinck zur Borg (1872-1933)
(562 Akten 1888-1933)
4. Brockhausen (Lippetal)
(51 Urkunden 1363-1846; 436 Akten des 17.-20. Jhdts.)
5. Diepenbrock (Bocholt)
2319 Urkunden 1270-1834; 907 Akten des 15.-19. Jhdts.)
6. Egelborg (Legden) mit folgenden Beständen:
von Keppel (998 Urkunden 1272-1791); 224 Akten des 14.-18. Jhdts.)
von Eschede (211 Urkunden 1442-1809; 125 Akten des 17.-19. Jhdts.)
von Schladen (28 Urkunden 1567-1797; 4 Akten des 17.-18. Jhdts.)
Haus Ravenshorst (186 Akten des 16.-18. Jhdts.)
Engershausen, Kornhorst, Neuengraben, Nienborg (70 Akten des 16.-18. Jhdts.)
7. Füchteln (Olfen)
(133 Akten des 16.-20. Jhdts.)
8. Nachlaß Franz Graf von Galen (1879-1961)
(260 Akten 1887-1973)
9. Gevelinghausen (Olsberg) mit folgenden Beständen:
Familie von Wendt (4528 Urkunden und Akten ab 1447)
Lehnsarchiv (572 Akten des 16.-19. Jhdts.)
Gevelinghausen (3900 Urkunden und Akten ab 1359)
Papenhhausen (1157 Urkunden und Akten ab 1521)
Schellenstein (1733 Urkunden und Akten ab 1566)
Nuttlar (285 Urkunden und Akten ab 1613)
Suttrop (268 Urkunden und Akten ab 1364)
Oberhof Horn (41 Urkunden und Akten ab 1323)
Rentei Gevelinghausen (65 lfm. 19.-20. Jhd.)
10. Haldem (Stemwede)
(630 Akten des 16.-20. Jhdts.)
11. Hamern (Billerbeck)
(299 Urkunden 1316-1782; 12 lfm. Akten des 16.-20. Jhdts.)

12. Hülshoff (Havixbeck)
(886 Urkunden 1288-1805; 1802 Akten des 16.-20. Jhdts.)
13. Itlingen (Ascheberg)
(217 Urkunden 1408-1688; 523 Akten des 16.-20. Jhdts.)
14. Loburg (Ostbevern) mit folgenden Beständen:
Byink (740 Urkunden 1296-1805; 69 Akten des 16.-19. Jhdts.)
Horstmar-Nienborg (393 Urkunden 1297-1787; 50 Akten des 16.-20. Jhdts.)
Langen (652 Urkunden 1261-1805; 431 Akten des 16.-19. Jhdts.)
Loburg (5 Urkunden 1489-1544; 18 Akten des 16.-19. Jhdts.)
Wenge (585 Urkunden 1338-1831; 58 Akten des 16.-19. Jhdts.)
Ober- und Niederwerrries (707 Urkunden 1284-1805; 99 Akten des 16.-19. Jhdts.)
15. Nordkirchen mit folgenden Beständen:
Nordkirchen (3080 Urkunden 1283-1798; 400 lfm. Akten des 14.-19. Jhdts.)
Wittem (197 Akten des 18.-19. Jhdts.)
16. Patthorst (Steinhagen) mit folgenden Beständen:
Laubach (350 Urkunden 1361-1682; 2 K. Akten des 15.-17. Jhdts.)
Bustedt (88 K. Urkunden und Akten des 16.-20. Jhdts.)
Patthorst (57 K. Urkunden und Akten des 16.-20. Jhdts.)
17. Ruhr (Münster)
(717 Urkunden 1223-1866; 2300 Akten des 15.-20. Jhdts.)
18. Nachlaß Clemens Freiherr von Schorlemer (1856-1922)
(41 Urkunden 1686-1793; 50 K. Akten des 19.-20. Jhdts.)
19. Stapel (Havixbeck)
(1430 Urkunden 1331-1801; 1850 Akten des 16.-20. Jhdts.)
20. Tatenhausen (Halle)
(617 Urkunden 1353-1909; 1000 K. Akten des 15.-20. Jhdts.)
21. Thienhausen (Steinheim)
(44 Urkunden 1503-1859; 87 Aktenbände des 16.-20. Jhdts.)
22. Uentrop (Hamm)
(ca. 450 Urkunden 1353-1805; 26 lfm. Akten des 15.-20. Jhdts.)
23. Willebadessen
(4 Urkunden 1571-1696; 90 K. Akten des 15.-20. Jhdts.)

(Bo)

Fernstudium zum Diplomarchivar/ zur Diplomarchivarin (FH) an der Fachhochschule Potsdam

Ab 1998 beabsichtigt der Fachbereich 5 (ABD) der Fachhochschule Potsdam, ein modulares berufsbegleitendes Fernstudium zum Diplomarchivar/-archivarin (FH) zu erproben.

Begründung für das Fernstudium

Ein bundesweit anzubietendes Fernstudium zum Diplomarchivar/-archivarin (FH) ist aus den nachfolgenden Gründen notwendig:

1. bundesweit gibt es in vielen Archiven praxiserfahrene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne archivische Fachausbildungen, die einen Studienabschluß zur Weiterqualifizierung anstreben.
2. in den neuen Bundesländern gibt es seit 1991 kein Fernstudienangebot mehr, mit dem sich Archivassistenten weiterqualifizieren können.
3. durch ein Fernstudienangebot für beide Interessentenkreise ergibt sich die Möglichkeit eines integrationsfördernden Erfahrungsaustausches zwischen den Mitarbeitern von Archiven in den neuen und den alten Bundesländern.
4. durch das berufsbegleitende Fernstudium wird es möglich, eine bundesweit anerkannte berufliche Vollqualifikation zu erwerben, die in einigen Bundesländern auch zur Beamtenlaufbahn des gehobenen Archivdienstes berechtigt.
5. die Ansiedlung dieses Fernstudiums an der FH Potsdam ermöglicht es, das zukunftsweisende Modell einer teilintegrierten ABD-Ausbildung möglichst bundesweit zu implementieren.

Zulassungsvoraussetzungen und -verfahren

Allgemeine Hochschul- oder Fachhochschulreife, ersatzweise Eignungsprüfung. Zielgruppe sind die Archivassistenten, Verwaltungskräfte ohne Archivausbildung, Seiteneinsteiger mit Vorstudienzeiten und Interessenten aus verwandten Berufen des ABD-Berufsfeldes.

Beginnend mit dem WS 1997/98 ist zunächst geplant, ca. 25 Teilnehmer aufzunehmen. Bewerbungen mit den üblichen Unterlagen bis zum 31.10.1997 an:

Prof. Dr. Hartwig Walberg
Fachhochschule Potsdam/FB 5 (ABD)
Postfach 60 06 08
14406 Potsdam

Studiendauer

8 Semester bei Wahrnehmung aller Module; Reduzierung der Studiendauer durch Anerkennung von Modulen möglich; nach KMK-Vereinbarung als postgraduales FH-Studium (d. h. bei bereits vorliegendem Studienabschluß in einem anderen Studium) mindestens 3 Semester. Das Studium umfaßt die Präsenzzeiten, das Selbststudium, ggf. die Praktikumszeiten und die Prüfungen sowie die Anfertigung der Diplomarbeit.

Studienumfang

Anzahl und Umfang der Module: verteilt auf eine Studiendauer von vier Jahren insgesamt ca. 12 Module mit Präsenzveranstaltungen und Selbststudienzeiten bei drei Modulen pro Jahr. Die Präsenzlehrveranstaltungen sollen pro Modul ca. 1 Woche betragen. Die Gesamtstudienzeit beträgt dann 12 Module x 5 Tage Präsenz

x 8 UStunden = 480 Präsenzstunden und zusätzlich etwa die vierfache Selbststudienzeit (1920 Stunden Selbststudium) während der Gesamtlauzeit von 4 Jahren.

480 UStunden + 1920 Stunden Selbststudium = 2400 Stunden. Die Praktika umfassen ca. 12 Monate. Sie können durch einschlägige Berufszeiten nachgewiesen werden.

Kosten

ca. 8.000,- bis 10.000,- DM Studien- und Prüfungsgebühren pro Teilnehmer verteilt auf 8 Semester bzw. 4 Jahre bei Wahrnehmung aller Module.

Studienschwerpunkte

Im Rahmen des Fernstudiums werden die folgenden Fachgebieten in Modulen angeboten:

- Geschichte
- Historische Hilfswissenschaften
- Archivgeschichte, Archivorganisation, Archivtechnik, Archivrecht
- Ordnung, Formal- und Sacherschließung von archivischen Überlieferungen verschiedener Archivsparten
- Informationsmanagement in ABD-Einrichtungen speziell in Archiven
- IuK-Technologie in ABD-Einrichtungen speziell in Archiven
- Präsentation Publikation
- Historische Bildungsarbeit/Kulturarbeit in Archiven

Prüfungsordnung und Studienordnung

Die Studienordnung wird ab Sommersemester 1997 erarbeitet und kann frühestens im Sommersemester 1998 Rechtskraft erhalten. Bis dahin wird in Analogie zu gültigen Studienordnungen des Fachbereichs verfahren. Für das Prüfungsverfahren gilt zunächst die Prüfungsordnung für den Studiengang Archiv vom Dezember 1995, die auch die Externenprüfung regelt, später dann eine eigene Prüfungsordnung für das Fernstudium.

Beginn (WS 1997/98)

Die ersten drei Präsenzwochen (geplant):
2.-6.2.1998 (WS 97/98)
6.-10.7.1998 (SS 98)
Sept. 1998 (WS 98/99)

Das Archiv des Landschaftsverbandes des Westfalen-Lippe

Zu den Aufgaben des Westfälischen Archivamtes zählt nicht nur die den meisten bekannte Archivpflege, sondern auch die Betreuung des Archivs des Landschaftsverbandes - ein Verwaltungsarchiv mit vielschichtigen Aufgaben, zumal der Landschaftsverband eine Behörde mit rund 17.000 Beschäftigten und etwa 200 Außenstellen ist. In der Vergangenheit konnte aus archivischer Sicht diese Aufgabe nur unzureichend bewältigt werden, da der personelle Notstand und die beengten räumlichen Verhältnisse kaum kontinuierliches Handeln ermöglichten.

Personalzuwachs sowie die Aussicht auf den 1998 fertiggestellten Neubau eröffnen daher für die Arbeit des Archivs LWL eine völlig neue Perspektive. Ein Teil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des WAA arbeitet bereits intensiv an den Beständen des Landschaftsverbandes. Mit der Einführung einer neuen Systematik ist begonnen worden, die Bestände umzusignieren und damit die teilweise komplizierten alpha-nummerischen Signaturen abzulösen.

Gleichzeitig läuft die Umzugsvorbereitung in vollem Gange. Das Archiv LWL ist leider gezwungen, bereits in diesem Jahr sein Gebäude zu räumen, da die Unterkunft wegen bevorstehender Baumaßnahmen gegen Ende des Jahres abgerissen werden soll. Die Bestände des Archivs LWL ziehen daher im Laufe des Oktobers mit dem dazugehörigen archivischen und technischen Personal in eine provisorische Unterkunft auf das Gelände des Psychiatrischen Klinik Münster, wo im Sommer 1998 auch die neue Unterkunft des gesamten Archivamtes fertiggestellt sein wird.

War bisher aus räumlichen und personellen Gründen nur eine archivische Notversorgung der Dienststellen des Landschaftsverbandes möglich, hat nunmehr vor dem Hintergrund des Umzugs in den Neubau eine flächendeckende Bereisung der Ämter begonnen. Zur Übernahme anstehende Unterlagen werden gesichtet, je nach Umfang bereits bewertet oder aber zunächst lediglich vor wilden Kassationen gesichert. Begonnen wurde mit den Bereichen *Krankenhäuser*, *Straßenbau* und *Kulturpflege*. Bei den erheblichen Aktenmengen erweist sich jedoch teilweise die Erstellung schlüssiger Bewertungsschemata als problematisch.

Die Verfahrensweise bei der Archivierung von Unterlagen aus digitalisierten Systemen wird derzeit in Zusammenarbeit mit der EDV-Abteilung des LWL entwickelt. Da jedoch bisher auch bundesweit kaum praktische Erfahrungen im Archivbereich vorliegen, wird die Entwicklung noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

(Tie)

Klinik-Archiv-Empfehlungen

Der Arbeitskreis „Krankenblattarchive und Krankenhausdokumentation“ von Archivaren unterschiedlicher Krankenhausträger sowie von Klinikern und Medizinhistorikern der Bundesrepublik hat nach den im vergangenen Jahr veröffentlichten „Empfehlungen für die Schriftgutverwaltung der Kliniken und Institute mit Aufgaben der Krankenversorgung“¹ nun „Empfehlungen für die Bewertung und Erschließung von Krankenakten“² folgen lassen. Gaben erstere eine Anleitung für die Verwaltung von Akten in den Krankenhäusern, wenden sich letztere der schwierigen Frage des Umgangs der Archive mit der großen Gruppe der massenhaft gleichförmigen Patientenakten zu.

Die einleitenden Ausführungen zum Quellenwert der Krankenakten schätzen diese als für die klinische, medizinhistorische, sozial- und allgemeinhistorische For-

schung „unverzichtbar“ ein. Die Beschränkung auf eine Auswahl vermeintlich repräsentativer Institutionen sei nicht zweckmäßig. Bemerkenswert ist der Hinweis auf die Ambulanzakten, denen der gleiche Stellenwert wie den stationären Fällen zugewiesen wird. Hingegen kommt der medizinischen Komplementärdokumentation (z.B. Röntgenbilder, EKG-Aufzeichnungen u.ä.) nur im Ausnahmefall ein selbständiger Quellenwert zu.

Ausgehend von der Analyse der in der Praxis vorkommenden vielfältigen inneren Ordnungsstrukturen von Krankenakten-Registraturen erfolgt ihre Systematisierung in drei Strukturtypen. Im folgenden werden Bewertungsgrundsätze für Krankenakten entwickelt und Auswahlverfahren vorgeschlagen. Es sollte immer eine Kombination verschiedener Verfahren Anwendung finden, um die Stichprobenqualität abzusichern.

Eine *Vollarchivierung* wird für Aufnahmebücher, Verhandlungsprotokolle und ältere Krankenakten empfohlen. Grenzjahre können immer nur Orientierungshilfe bieten. Sie unterliegen verschiedenen Faktoren und sollten - unter Berücksichtigung von Inhalt und besonderer historischer Bedeutung (z.B. für Psychiatrieakten aus der Zeit des Nationalsozialismus) - von Fall zu Fall festgelegt werden. Für jüngere Krankenakten ist in der Regel ein *Auswahlverfahren nach repräsentativen Stichproben* anzuwenden, ergänzt durch die gezielte Archivierung des Besonderen. Favorisiert wird das Buchstabenmodell - „Klumpenstichproben“ nach den Anfangsbuchstaben der Familiennamen -, um für die Forschung relevante individuelle und familiäre Zusammenhänge zu erhalten. Chronologische „Klumpenstichproben“ ergeben sich aus den wohl am häufigsten vorzufindenden chronologischen Ablageformen in den Krankenhäusern. Die Anwendung der Modelle auf die verschiedenen Strukturtypen wird beschrieben, eine regional archivübergreifende Abstimmung empfohlen. Anzustreben sei eine Auswahl von 1 - 5% bei Ambulanzakten und 5 - 10% bei in stationärer Behandlung entstandenen Krankenakten.

Für die Erschließung der Krankenakten wird ein abgestuftes Vorgehen nach den vorgeschlagenen Prioritäten für sinnvoll erachtet.

Für das Westfälische Archivamt haben die „Empfehlungen“ eine besonders aktuelle Relevanz, ist doch das ihm zugeordnete Archiv des Landschaftsverbandes zuständig für die zahlreichen psychiatrischen Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen des LWL. Für den Bezug des im Bau befindlichen neuen Magazingebäudes bereiten die Archivmitarbeiter zur Zeit die Übernahme von Schriftgut aus den Einrichtungen vor. (Vgl. dazu den Beitrag in diesem Heft.)

Mit den „Empfehlungen“ liegen erstmals bundesweite Empfehlungen für die Bewertung und Erschließung von Krankenakten vor. Sie stellen für alle Archive von Krankenhausträgern eine gute praktische Arbeitsgrundlage dar.

(Scha)

¹ Textabdruck und kurze Einführung in: Der Archivar 50 (1997), H. 3, Sp. 563 - 570.

² Der Textabdruck mit einer Einführung ist ebenfalls für den „Archivar“ angekündigt.

Übernahme des Schriftgutes aus den Gesundheitseinrichtungen des Landschaftsverbandes durch das Archiv LWL

Einen von Umfang und Bedeutung her substantiellen Teil der Überlieferung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe stellen die in seiner Trägerschaft stehenden psychiatrischen Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen. Neben den entsprechenden Fachabteilungen in der Hauptverwaltung (Abteilung Gesundheitswesen und Abteilung Krankenhäuser und Psychiatrie) existieren zur Zeit 22 selbständige psychiatrische Kliniken, Pflege- und Therapiezentren, die über ganz Westfalen verteilt sind. Für sie und einige weitere, nicht mehr bestehende, gilt es für die Archive nun, sich vor Ort ein Bild von dem vorhandenen Schriftgut zu machen und die Aktenübernahme ins Archiv vorzubereiten.

Die betroffenen Einrichtungen blicken zum Teil auf eine sehr lange Tradition zurück. Die älteste, die heutige Westfälische Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie in Marsberg, geht auf das Gründungsjahr 1814 zurück. Weitere folgten ihr bis zum Ende des Ersten Weltkrieges in Benninghausen (1821), Paderborn (1833), Geseke (1841), Lengerich (1864), Münster (1878), Eickelborn (1883), Dortmund-Aplerbeck (1895), Warstein (1905), Bochum (1906) und Gütersloh (1919). Trugen sieben der genannten Anstalten den Charakter von psychiatrischen Heil- und Pflegeanstalten, so sind mit dem Landarmen- und Arbeitshaus in Benninghausen, der Provinzialpflegeanstalt - später Landarmen- und Krankenhaus - in Geseke und den Entbindungs- bzw. Hebammenlehrinstituten in Bochum und Paderborn neben der Irren- und Geisteskrankenfürsorge weitere Bereiche aus der Geschichte des Fürsorgewesens und der damit eng verbundenen Entwicklung der kommunalen Selbstverwaltung in Westfalen angesprochen. Vor dem Hintergrund der mit der Industrialisierung einhergehenden umfassenden gesellschaftlichen Veränderungen und sozialen Spannungsfelder ist diese Überlieferung für historische, sozial- und medizingeschichtliche Fragestellungen von beachtlichem Interesse. Eine noch stärkere, über rein historische Belange weit hinausreichende Bedeutung kommt ihr für die Zeit des Nationalsozialismus und die Forschung über die dort stattgefundenen rassenpolitisch motivierten „Euthanasie“-Maßnahmen und Zwangssterilisationen zu. Und auch in der jüngsten Geschichte mit dem weiteren Ausbau des Netzes der Versorgung psychisch Kranker bzw. Pflegebedürftiger und Suchtabhängiger, mit neuen Therapiekonzepten, der Diskussion über den Umgang mit psychisch kranken Straftätern u.v.a.m. spiegeln sich die Gesamtgesellschaft umfassende Prozesse und Phänomene, und es sind daher genauso in der Zukunft Interessen von Seiten der Forschung, aber z.B. auch betroffener Personen an den dazugehörigen Archivbeständen zu erwarten.

Für einige der älteren Gesundheitseinrichtungen befinden sich bereits Teile des Verwaltungsschriftgutes, im wesentlichen aus dem 19. Jahrhundert, im Archiv des Landschaftsverbandes. Es sind die drei in Krankenhäusern in der Regel vorzufindenden großen Aktengruppen, die jetzt zur Übernahme anstehen: das (jüngere) Verwaltungsschriftgut, Personalakten und Krankenakten.

Krankenakten

Die Krankenakten sind in den Anstalten des LWL in bemerkenswerter Vollständigkeit erhalten geblieben. Unter dem Aspekt des Schutzes von Persönlichkeitsrechten handelt es sich bei ihnen um eine Gruppe, die seitens der Archive ein sehr sensibles Vorgehen erfordert. Für diese personenbezogenen Unterlagen gelten neben den üblichen Datenschutzbestimmungen besondere Vorschriften über Geheimhaltung (Patientengeheimnis, Paragr. 203 StGB). Deshalb führte einer der ersten Schritte bei der Vorbereitung der Aktenübernahme zu den Verantwortlichen in der Hauptverwaltung des Landschaftsverbandes, wo unter Hinweis auf die Bestimmungen der Archivgesetze die Rechtmäßigkeit der Übernahme von Patientenakten durch das Archiv einvernehmlich geklärt werden konnte. Darüber hinaus setzte die Abteilung Krankenhäuser und Psychiatrie einen Archivverantwortlichen ein, der dem Archiv LWL als Ansprechpartner dienen soll. Diese Kooperation erleichtert den Archivmitarbeitern die Verhandlungen in den einzelnen Einrichtungen, wo immer wieder Bedenken gegen eine Abgabe von Krankenakten an das Archiv vorgetragen werden.

Die in diesem Jahr vorgelegten „Empfehlungen für die Bewertung und Erschließung von Krankenakten“ bilden eine Arbeitsgrundlage für die Bewertungs- und Übernahmeüberlegungen. Demnach wird das Archiv LWL aus jeder der Einrichtungen zunächst, so vorhanden, sämtliche Krankenakten bis zu einem zeitlichen Schnitt um 1950 übernehmen. Das genaue Grenzjahr ist von den Verhältnissen in der jeweiligen Altrestruktur abhängig. Diese Vollarchivierung entspricht den „Empfehlungen“ und einem ähnlichen Verfahren in Baden-Württemberg und erscheint für den besonderen Bereich der Psychiatrie, vor allem, da er die NS-Zeit voll erfaßt, als vertretbar. In Zukunft wird für die jüngeren Krankenakten eine repräsentative Stichprobenauswahl erfolgen, ergänzt durch gezielte Archivierung des Besonderen. Angestrebt wird eine Auswahl nach einem einheitlichen Buchstabenmodell, die durch die am häufigsten vorzufindende Ablageform nach dem Geburtsdatum erschwert ist. Es wird eine Ergänzung durch chronologische Stichproben erwogen, so daß insgesamt 10 - 15% der Akten archiviert werden. Eine Buchstabenauswahl läßt die Buchstaben A, D und St als günstig erscheinen, sowie X und Y, die allerdings statistisch kaum ins Gewicht fallen.

Zu beachten ist, daß das Archiv in erster Linie an den Krankengeschichten interessiert ist, die seit einigen Jahren häufig in getrennter Serie von den Krankenakten zur Abrechnung mit den Kostenträgern der Behandlung geführt werden. Technische Unterlagen wie Röntgenbilder u.ä. gelten i.d.R. als nicht archivwürdig. Die Krankenakten werden vor Ort nicht einzeln aufgenommen, sondern unter Beibehaltung der vorgefundenen Ordnung (meist alphabetische oder chronologische Reihe) verpackt, da der enorme zeitliche Aufwand unter zudem oft beschwerlichen Arbeitsbedingungen ein solches Vorgehen nicht möglich macht.

Personalakten

Ebenso wie bei den Krankenakten wird für die Auswahl der Personalakten ein einheitliches Buchstabenmodell anzuwenden sein. Diese Stichprobenarchivierung wird vervollständigt durch die Übernahme aller Akten des Führungspersonals der Einrichtungen, d.h. in erster Li-

nie leitender Ärzte, Pflegekräfte und Leiter der Verwaltung.

Da die Grundgesamtheit an Personalakten des einzelnen Krankenhauses eine repräsentative Stichprobe nicht gewährleisten würde, werden jetzt zunächst die Akten des Personals aller Häuser bis einschließlich des Geburtsjahrganges 1930 übernommen, um später aus der Gesamtmenge die Auswahl zu treffen. Das Jahr 1930 wurde gewählt, da für diesen Personenkreis alle Rentenfragen als geklärt gelten können.

Verwaltungsakten

Für diese Aktengruppe erfolgt eine grobe Kassation, die Unterlagen der Finanzbuchhaltung oder ähnliche Kassanda vor Ort ausscheidet. Ansonsten wird mit der Aktenübernahme großzügig verfahren, da noch keine hinreichenden Erfahrungen mit diesem Schriftgut vorhanden sind. Die Feinbewertung soll dann im Archiv vorgenommen werden, wenn ein Überblick über die Gesamtüberlieferung gegeben ist.

Da von den Einrichtungen selbst keine Abgabelisten geliefert werden, erstellen die Archivare über AUGIAS eine Übernahmeliste, die vorläufige Nummer, Aktentitel und Laufzeit erfaßt

Die Akten werden bereits vor Ort möglichst in Archivkartons, die der Bestandssignatur entsprechend beschriftet sind, Stehordner in Umzugskartons verpackt und stehen abholbereit zur Überführung in das neue Magazingebäude im kommenden Jahr. Bei der großen Zahl der betroffenen Einrichtungen und der Menge des vorhandenen Schriftgutes wird die Bereisung und Bearbeitung sämtlicher Krankenhäuser durch Archivare und technische Mitarbeiter allerdings noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

(Scha)

Übernahme von Straßenbauunterlagen in das Archiv LWL. Ein Sachstandsbericht

Die zukünftige Möglichkeit, auch die Überlieferung der Straßenbauverwaltung und ihrer Dienststellen zu bewerten und zu übernehmen, stellt die Mitarbeiter des Westfälischen Archivamtes im Bereich des Archivs des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe vor eine neue Herausforderung, denn Voraussetzung für eine Übernahme in das Archiv ist es, ein geeignetes Bewertungsmodell für die in der Straßenhauptverwaltung des LWL und ihren Straßenbauämtern in großem Umfang lagernden Akten, Karten und Pläne zu entwickeln sowie die im Archiv bereits vorhandenen Bestände zu erschließen.

Gegenüber den Erfahrungen anderer Archive im Bereich der Straßenbauverwaltung ergibt sich für das Archiv des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe die Besonderheit, daß erstmals die Überlieferung des Straßenbaus in seiner Gesamtheit zu bewerten und zu übernehmen ist und somit grundsätzliche Überlegungen notwendig werden. Für eine Bewertung erweist es sich darüber hinaus

als schwierig, daß es für den Bereich des Straßenbaus den Archivmitarbeitern an Spezialkenntnissen, dem Archiv an räumlichen Möglichkeiten und in der Literatur an Veröffentlichungen mangelt. Aus diesen Gründen kann es sich entgegen archivarischer Prinzipien auch nicht um eine entgeltliche Bewertung handeln, sondern es wird, nachdem im Umgang mit dieser Materie mehr Erfahrung gesammelt wurde, eine Feinbewertung notwendig werden. Zusätzlich steckt die Straßenbauverwaltung zur Zeit in einer Umstrukturierungsphase, so daß die vielen Ämterauflösungen und -zusammenlegungen im Zuge dieser Neuorganisation für einige Verwirrung sorgen.

Ein Bewertungsmodell zielt nun darauf ab, eine strenge Auswahl aus dem Schriftgut zu treffen. Andererseits soll jedoch die Auswahl an archivwürdigen Unterlagen auch die historische Entwicklung im Bereich des Verkehrs, hier speziell des Straßennetzes des Landesteils Westfalen-Lippe, auf allen Verwaltungsebenen in genügendem Umfang dokumentieren.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist es, daß auf den unteren Verwaltungsebenen in riesigem Umfang Akten vorhanden sind, die gleichförmig Arbeitsabläufe dokumentieren und doch nicht homogen genug sind, um ein einfaches Stichprobenverfahren für die Aussonderung zu ermöglichen. Dazu gehören alle Unterlagen, die zum Bau und Unterhaltung einer Straße zählen, wie die Planfeststellungs- und Grunderwerbsunterlagen und die Bau- durchführungs- und Straßenunterhaltungsakten. Da die Ablage in den Registraturen der Straßenbauämter in den meisten Fällen nach Aktengruppen bzw. Referaten und innerhalb dieser nach Straßen erfolgt, kommt ein Querschnitt nach Jahrgängen nicht in Frage. Dieser würde auch Zusammenhänge auseinanderreißen, denn die historische Forschung orientiert sich oftmals an bestimmten Straßen, deren Planung und Bau sich über Jahre und Jahrzehnte hinziehen können. Zeitliche Schwerpunkte wie der Bauboom in den 1950er und 1960er Jahren, vor allem im Ruhrgebiet, können auf diese Weise nicht abgedeckt werden. Auch auf einen Querschnitt nach anderen numerischen Folgen, wie z.B. nach der Straßenzählung, kann nicht zurückgegriffen werden, da so Straßen mit historisch gewachsener Bedeutung ausgeschlossen werden würden. Eine Möglichkeit, die in diesem Fall für ein sinnvolles Auswahlverfahren gesehen wird, ist, eine bestimmte Anzahl an Straßen(bau)projekten, die beispielhaft für das Straßennetz des Landesteils Westfalen-Lippe stehen, zu übernehmen und von ihrer Entstehung bis zur Straßenunterhaltung bzw. ihrer Auflösung durchgehend auf allen Verwaltungsebenen zu dokumentieren. Das bedeutet, daß die zu einer bestimmten Straße vollzogenen politischen Entscheidungen auf der Leitungsebene wie auch die durchgeführten Arbeiten auf den unteren Verwaltungsebenen, den Straßenbau- bzw. -neubauämtern, überliefert werden sollen. Darüber hinaus ist auch die historische Bedeutung der Straßen bei der Bewertung von großer Wichtigkeit, um die Entwicklung des Straßennetzes von den Anfängen im 18. Jahrhundert bis in die Gegenwart dokumentieren zu können.

Wie jedoch trifft man nun konkret die Entscheidung, welche Straßen aus der Menge der Projekte, die von derzeit neun Westfälischen Straßenbauämtern, einem Autobahnamt, fünf in Auflösung befindlichen Straßenneubauämtern sowie unzähligen Autobahn- und Straßenmeistereien gebaut und betreut werden, zu übernehmen

sind? Am leichtesten ergab sich die Einstufung der Archivwürdigkeit für das Schriftgut der Autobahn- und Straßenmeistereien, die kaum federführend Schriftgut produzieren und zum größten Teil nur Zweit- und Drittschriften aufbewahren. Damit ist dieses Schriftgut kassierbar. Anders sieht es jedoch für die Straßenbauämter und Straßenneubauämter aus.

Nach Recherchen in der Literatur, in Karten und Plänen konnte ein Grundschemata für die Auswahl von Straßen erarbeitet werden, das sowohl die historische wie auch die neuere Entwicklung und Bedeutung von Straßen beachtet. Es deckt das Territorium Westfalen-Lippe flächennmäßig ab und stellt trotzdem eine strenge Auswahl dar. Für die Aufstellung dieses Grundschemas an auszuwählenden Straßen leisteten Karten aus drei verschiedenen geschichtlichen Epochen, zeitlich orientierend an den Verwaltungseinschnitten in der westfälischen Straßenbauorganisation, große Hilfe. Dabei diente eine Übersichtskarte über die politische Gliederung der westfälischen Länder von 1801 als Grundlage, die dann durch Vergleich mit einer Karte der Provinzialstraßen von Westfalen aus dem Jahre 1932 und mit einer heute aktuellen Karte der Straßenbauverwaltung von 1996 präzisiert wurde.

An die Lösung des Problems wurde mit zwei verschiedenen Ansätzen herangegangen, die erstaunlicher Weise ein ähnliches Ergebnis brachten. Da die historische Bedeutung der Straßen nicht in genügendem Umfang bekannt war, wurde zuerst versucht, das Problem nach formalen Kriterien zu lösen. Auf der Karte aus dem Jahre 1801 wurden gedanklich in einer Art gitterförmigen Raster Hauptströme in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung nachvollzogen und durch die zu der Zeit bestehenden Hauptverkehrswege interpretiert. So ergab sich ein Netz von drei bis vier wichtigen überregionalen Nord-Süd- sowie auch Ost-West-Verbindungen Westfalens. In einem Vergleich mit den anderen Karten stellte sich heraus, daß diese ersten bebauten Verkehrswege, die damaligen Staatschausseen, hauptsächlich die späteren Reichsstraßen und heutigen Bundesstraßen darstellen.

Bei einem erneuten Herangehen wurden die wichtigsten Hauptverkehrsverbindungen aufgrund von Literaturrecherchen nach ihrer historischen Bedeutung in die kopierte Karte von 1801 eingezeichnet. Wichtige Verkehrswege, die diese Verbindungen ausbauen, aber erst später entstanden sind, wurden ergänzt. Für dieses Netz an Autobahnen, Bundes- und Landstraßen, ca. 10% des gesamten heutigen Straßennetzes, für das der Landschaftsverband Westfalen-Lippe verantwortlich ist, wird eine Übernahme der archivwürdigen Teile ins Archiv erwogen. Da der Landschaftsverband nur für drei Kreise auch die Verwaltung und Unterhaltung von Kreisstraßen übernimmt, wird der zu übernehmende Anteil an diesen Straßen sehr gering sein. Da sie im Straßenverkehrsnetz eine untergeordnete Rolle spielen, kann hier durchaus ein numerischer Querschnitt für eine Auswahl angewendet werden, wenn sich nicht eine hervortretende Bedeutung bei bestimmten Fällen ausmachen läßt. Eine solche Auswahl nach Straßenbauprojekten erleichtert gleichzeitig die Bewertung der vielen Karten und Pläne, die in den Plan-kammern der Ämter aufbewahrt werden. So sollen nur Karten und Pläne zu den ausgewählten Straßen bzw. allgemeine Übersichtskarten übernommen werden.

Mit zunehmenden Erfahrungen an den konkreten Beständen wird ein Einschätzen des Umfanges der damit

zu übernehmenden Aktenmassen möglich sein und bei ersichtlicher Notwendigkeit können noch einmal Korrekturen in diesem Grundschema erfolgen. Zur Zeit wird dieses Netz auf eine heute aktuelle Straßenkarte übertragen. In Zusammenarbeit mit der Straßenbauverwaltung des Landschaftsverbandes soll dann geklärt werden, ob mit diesem Modell das Straßenverkehrsnetz von Westfalen-Lippe repräsentativ vertreten wird und interpretiert werden kann. Mit einer solchen inhaltlichen Herangehensweise für ein Auswahlverfahren kann ein Querschnitt für eine Verfahrensdokumentation sowie auch das Erfassen von Besonderheiten gewährleistet werden, da es sich um eine ausreichende, aber nicht zu umfangreiche Menge an Straßenprojekten handelt und die Besonderheiten zum größten Teil sich in der Planungs- und Grunderwerbsphase niederschlagen.

(Wei)

Westfälisches Archivamt berät hochwassergeschädigte polnische Archive

Das Hochwasser der Oder im Sommer 1997 hat nicht nur deutsche sondern auch polnische und tschechische Gebiete überflutet und dort schwere Schäden angerichtet. Sofort nach Bekanntwerden der Situation hat sich das Westfälische Archivamt bereiterklärt, möglicherweise betroffene Archive bei der Schadenseindämmung und -behebung zu beraten und zu unterstützen. Ausschlaggebend dafür war, daß das Westfälische Archivamt, das seit Jahren umfangreiche Erfahrungen bei der Bergung und Rettung wassergeschädigter Archiv- und Bibliotheksbestände gesammelt hat, als einziges Archiv in Deutschland über eine Gefriertrocknungsanlage verfügt, mit der auch größere Bestände von durchnäßigtem Schrift- und Druckgut praktisch ohne bleibende Schäden getrocknet und wiederhergestellt werden können.

Während auf deutscher Seite Archive von dem Hochwasser offenbar nicht betroffen sind, hat die Generaldirektion der polnischen Archive das Angebot sofort aufgegriffen und an das Staatsarchiv Kattowitz weitergeleitet, das rasche Hilfe erbat, weil seine Außenstelle in Ratibor völlig überflutet worden ist.

Zu einer ersten Kontaktaufnahme und Situationsanalyse sind vom 12. bis 14.8.1997 deshalb Herr Sand als Leiter der Restaurierungswerkstatt des Westfälischen Archivamtes und der Berichterstatte nach Kattowitz gereist. Direkt nach ihrer Ankunft führen sie mit den polnischen Kollegen nach Leszcyn, südwestlich von Kattowitz, wo die durchnäßigten Archivalien in einem Gefrierhaus bei -18°C verwahrt werden. Hier konnten auch erste Feststellungen über Umfang und Inhalt der geschädigten Bestände getroffen werden: es handelt sich um etwa 1.000 laufende Regalmeter, die in Plastikkörben, teilweise in Plastiksäcke gepackt auf Palettenwagen deckenhoch in einer Kühlkammer stehen. Die Akten - es handelt sich nach Stichproben wohl überwiegend um fadengeheftete Bände - waren zwar äußerlich mit Schlamm verschmutzt, im Inneren jedoch praktisch unbeschädigt. Zu detaillierten Untersuchungen bestand in dem Kühlhaus, wo es gegenüber der herrschenden Außentemperatur gut 50°C kälter war, keine sinnvolle Gelegenheit.

Bei dem anschließenden Besuch in dem betroffenen Staatsarchiv in Ratibor konnten mit der örtlichen Leiterin und den Kollegen Einzelheiten geklärt werden. Das Archiv in Ratibor ist wie die gesamte Stadt bis zu einer Höhe von etwa 1,80 m überflutet worden, was an den Gebäuden der Stadt auch heute noch sehr genau erkennbar ist. Zu Rettungsaktionen für die Archivalien blieb bei der Geschwindigkeit der Überflutung, die in nur zwei Stunden eintrat, keinerlei Möglichkeiten. Betroffen sind in Ratibor daher sämtliche Archivbestände, die im Keller, sowie Teile der Archivalien und Bücher, die im Erdgeschoß des Archivgebäudes lagerten.

Die Archivalien stammen aus der Zeit ab Mitte des 15. Jahrhunderts mit Schwerpunkt im 19. und 20. Jahrhundert. Geschädigt ist insbesondere die gesamte deutschsprachige Überlieferung bis 1945, und zwar sowohl die Verwaltungsakten wie die gesamten Grundbücher mit den dazugehörigen Akten des preußischen Amtsgerichts Ratibor. Diese Archivalien sind in der Vergangenheit auch gerade von deutschen Historikern außerordentlich stark genutzt worden. Anhand von Fotos wurde uns klar, welches Chaos nach Abfließen des Wassers in den Magazinen herrschte, u. a. weil die Stahlregale unter der Last der durchnäßigten Archivalien zusammenbrachen. Umso beachtlicher empfanden wir, wie rasch und gezielt die polnischen Kollegen das Verpacken und Einfrieren der Bestände in Angriff genommen haben. Doch auch Tage nach Abpumpen des Wassers war ein Gang durch die verschlammten Keller mit den zerstörten Installations- und Heizungsanlagen ein eindrückliches Erlebnis.

Am folgenden Tag besuchten wir eine weitere Außenstelle des Staatsarchivs Kattowitz in Teschen. Grund hierfür war, daß in einem nahegelegenen Sägewerk mit einer Holztrockenanlage versucht wurde, Ratiborer Archivalien zu trocknen. Es zeigte sich rasch, daß dies Verfahren bei dem Archivalien zwischen beheizten Metallplatten gestapelt werden, wenig geeignet ist, vielmehr durch den Druck zusätzliche Schäden verursacht werden und außerdem starkes Schimmelwachstum herbeiführt.

In einem anschließenden Gespräch mit dem Leiter des Staatsarchivs Kattowitz und den verantwortlichen Archivaren wurde vorgeschlagen, den gesamten eingefrorenen Bestand gefrierzutrocknen. Erst dann könnte auch geprüft werden, in welchem Umfang über die Trocknung hinaus noch zusätzliche Arbeiten wie Reinigung und Desinfektion der Archivalien erforderlich sind. Diesem Vorschlag sind die polnischen Kollegen voll beigetreten. Sie erwarten jetzt rasche Hilfe.

Wegen der Kürze des Aufenthalts konnten nicht alle Fragen abschließend geklärt werden. Herr Sand flog deshalb in der folgenden Woche vom 19. bis 21.8. erneut nach Kattowitz. Ziel war zu prüfen, ob die in Breslau und Oppeln durchgeführten Trocknungsverfahren vielleicht aus technischen, zeitlichen und finanziellen Gründen eine Alternative zu den vom Westfälischen Archivamt vorgeschlagenen Gefriertrocknungsverfahren sein könnten.

Während der vorgesehene Besuch in Breslau nicht zustande kam, konnte Herr Sand sich im Staatsarchiv Oppeln ausführlich über die Schäden und die dort gewählten Trocknungsverfahren orientieren: In Oppeln sind ebenfalls über 1.000 laufende Meter Archivgut betroffen, das allerdings nicht eingefroren wurde. Seit Abfließen des Wassers versuchen alle Archivmitarbeiter daher, die

Archivalien an der Luft zu trocknen, indem sie sie auf dem Hof des Archivs ausbreiten oder auf Leinen hängen. Die Erfolge sind nicht besonders befriedigend, die Trocknung ist langwierig und unzureichend, die Einzelblätter bestimmter Papiersorten verkleben und die Stücke werden vom Schimmel befallen. Auch tägliches Umblättern hilft da nur begrenzt. Versuche, die Archivalien in einer Holztrocknungsanlage zu behandeln, führten zu den gleichen negativen Ergebnissen wie in Teschen. Ähnliches trifft auf Archivalien zu, die in Breslau behandelt wurden. Auch das Staatsarchiv Oppeln wäre an einer weitergehenden Beratung und Unterstützung durch das Westfälische Archivamt sehr interessiert.

Als Ergebnis der Untersuchungen in den Archiven läßt sich zunächst festhalten, daß eine Gefriertrocknung das zweckmäßigste Verfahren sein dürfte, um die wertvollen Archivalien mit ihren auch für die deutsche Forschung unersetzlichen Informationen zu retten, zumal es geeignet ist, auch Folgeschäden wie das Verkleben von Blättern oder Schimmelpilzbefall während des Trocknungsprozesses zu verhindern.

Da ein Transport der gefrorenen Archivalien nach Deutschland in Anbetracht der Masse ausscheidet, aber wohl auch von polnischer Seite nicht gutgeheißen würde, müßte eine Gefriertrocknungsanlage samt Kühlcontainern im Staatsarchiv Kattowitz, das jetzt in einer ehemaligen Kaserne weiträumig untergebracht ist, installiert werden. Sie könnte nach kurzer Einweisung durch deutsche Spezialisten von den polnischen Kollegen betrieben werden. Dieses Vorgehen wäre wohl auch aus wirtschaftlichen Überlegungen der sinnvollste Weg. Mit der Hilfsaktion muß rasch begonnen werden, da offenbar nicht einmal gesichert ist, daß die Archivalien auf Dauer in dem Gefrierhaus eingelagert bleiben können, da sich das Unternehmen in Liquidation befindet und die Mietkosten für die Einlagerung beträchtlich sind.

Das Westfälische Archivamt hat deshalb mit dem Bundesarchiv Kontakt aufgenommen, das auch die bereits angelaufenen Hilfsaktionen in Breslau koordiniert. Ziel ist eine Abstimmung des Vorgehens, besonders aber auch das Bestreben, die erforderlichen Mittel von 250.000 bis 300.000 DM für die Aktion zu erhalten. Das Sächsische Staatsministerium des Innern - Zentrale Archivverwaltung - prüft ebenfalls, wie weit sich der Freistaat an der Aktion beteiligen kann. Abzustimmen sein wird auch, ob und in welchem Umfang anschließend oder parallel auch die betroffenen Archivbestände in anderen polnischen Regionen in die Hilfsaktionen einbezogen werden können und müssen.

(Kie)

NRW-Archive im Internet

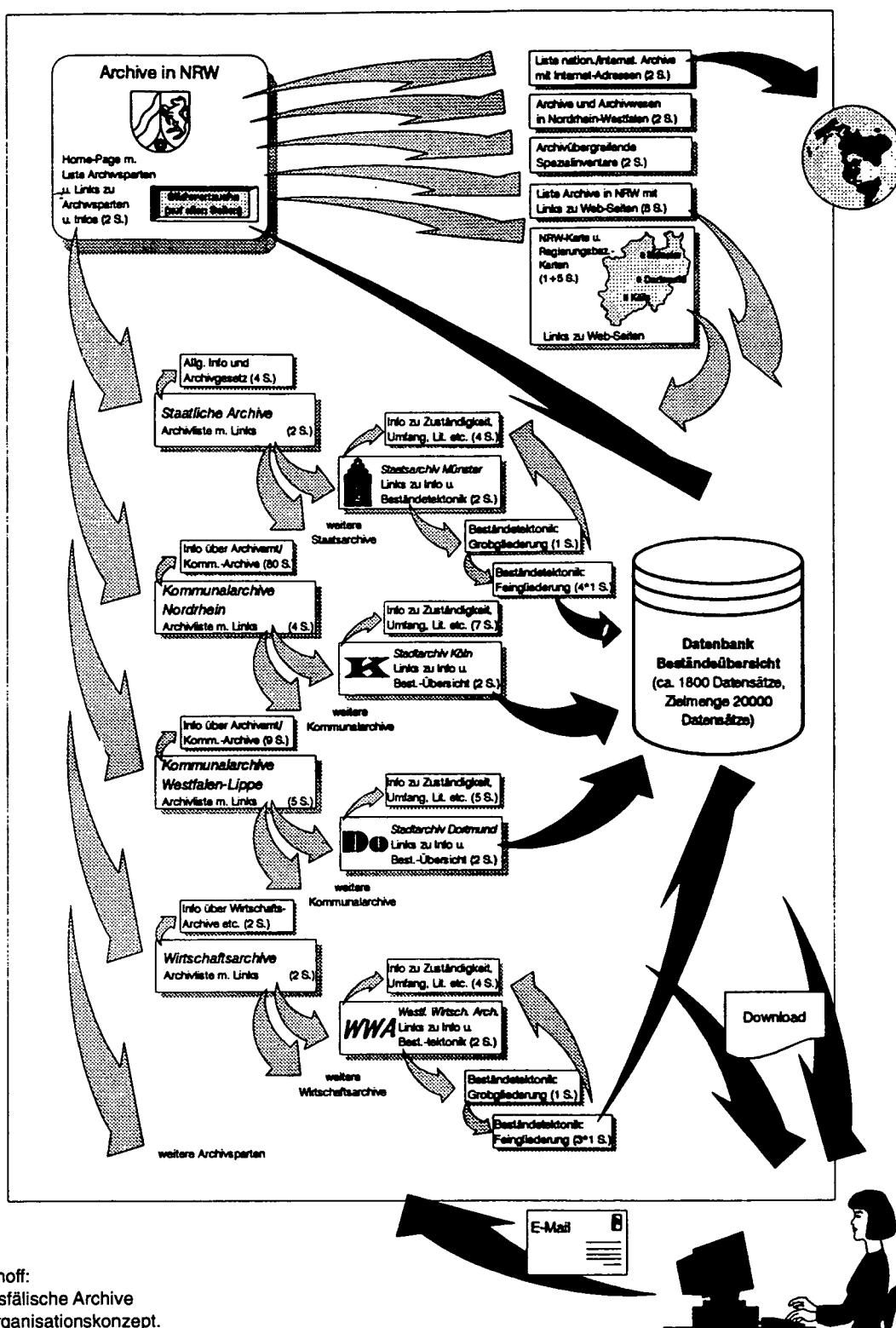
Ziel des Projektes „NRW-Archive im Internet“ ist es, die Benutzer via Internet über die Archivlandschaft Nordrhein-Westfalens und über die Nutzungsmöglichkeiten und die Bestände beteiligter Archive zu informieren. Die DFG wird dieses Vorhaben im Rahmen eines Pilotprojektes fördern. Initiatoren des Projektes sind das Staatsarchiv Münster, das Rheinische Archiv- und Museumsamt und das Westfälische Archivamt. Es soll ein Infor-

mationssystem über die Archive im Internet erarbeitet werden, das sowohl der nationalen als auch internationalen Forschung zur Verfügung stehen wird. Aufgabe des Pilotprojektes der DFG ist, ein solches Informationssystem am Beispiel einer Region darzustellen. Das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik in Düsseldorf wird für dieses Projekt die Server bereitstellen und die technische Grundwartung vornehmen.

Der Benutzer erhält zunächst über die Eingangsseite (Homepage) „NRW Archive im Internet“ die Möglichkeit des Zuganges zur Aufgabenbeschreibung von Archiven und zur Erläuterung der NRW-Archivlandschaft, zu den unter den Archivsparten erfaßten Archiven, zu einer Adreßliste verwandter und benachbarter Institutionen des In- und Auslandes und zu archivübergreifenden Spezialinventaren. Darüberhinaus kann der Zugang zu den einzelnen Archiven geographisch über eine hier hinterlegte Karte Nordrhein-Westfalens und sachthema-tisch über eine Stichwortsuche erfolgen. Diese Recherche bezieht sich auf die Beständeübersichten der beteiligten Archive. Es können verschiedene Archive in die Abfrage nach bestimmten Suchworten, die unter einander verknüpft werden können, einbezogen werden. Im Anschluß informiert eine Trefferliste über den Sucherfolg.

Die nächste Ebene beinhaltet die Homepages der Archivsparten, vertreten sind die staatlichen Archive, die Kommunalarchive und die Wirtschaftsarchive. Ermöglicht wird der Zugang zu den jeweiligen Archiven der Archivsparten und zu spezifischen Informationen. Für die staatlichen Archive wären das Angaben zur Archivgesetzgebung, zur Benutzungs- und Gebührenordnung und zum staatlichen Archivwesen Nordrhein-Westfalens. Für die Kommunalen Archive Nordrhein werden allgemeine Informationen, Erläuterungen zum Gliederungsschema der Beständeübersichten, die Topographie, die korrespondierenden Archive und die kommunalen Aufgaben hinterlegt. Die Homepage der Kommunalarchive Westfalen-Lippe bietet die Möglichkeit, allgemeine und aktuelle Informationen und die Erläuterungen zu den Beständeübersichten einzusehen. Die Wirtschaftsarchive informieren neben allgemeinen Angaben über das Wirtschaftsarchivwesen in Nordrhein-Westfalen.

Auf der nächsten Ebene, die Homepages der Archive, kann der Benutzer allgemeine Informationen zu den verschiedenen Archiven, z. B. Öffnungszeiten, Lage und Verkehrsanbindung, einsehen. Von der Homepage können durch spezielle Verbindungen (Links) Zusatzinformationen, z. B. zur Verwaltungszugehörigkeit und Zuständigkeit, zur Geschichte, zu den Beständen und Literaturhinweise abgerufen werden. Bei Archiven mit umfangreichen Beständeübersichten erfolgt der Zugang zunächst über die Archivtektonik, bei den anderen Archiven erfolgt der direkte Zugang zur Beständeübersicht. Im Rahmen des DFG-Projektes sind zunächst ein staatliches Archiv (Staatsarchiv Münster), ein Kommunalarchiv Nordrhein (Stadtarchiv Köln), ein Kommunalarchiv Westfalen-Lippe (Stadtarchiv Dortmund) und ein Wirtschaftsarchiv (Westfälisches Wirtschaftsarchiv) mit größeren Bestandsübersichten vertreten. Elektronisch umgesetzt werden dabei zunächst die Bestandsübersicht vom Staatsarchiv Münster, das Handbuch der Kommunalarchive in Nordrhein-Westfalen, Teil 1: Nordrhein, erarbeitet vom Rheinischen Archiv- und Museumsamt, Teil



Frank M. Bischoff:
Nordrhein-Westfälische Archive
im Internet: Organisationskonzept.

2: Westfalen-Lippe, erstellt vom Westfälischen Archivamt und die Bestandsübersicht des Westfälischen Wirtschaftsarchivs Dortmund.

Die Homepages der Archive können durch Links zu bereits vorhandenen Web-Seiten der Kommunalverwaltung und um weitere Adressen ergänzt werden. Nach Abschluß des Pilotprojektes liegt die weitere inhaltliche Pflege bei den Archiven selbst. Das Informationsangebot kann durch Eigeninitiative der Kommunalarchive um Beständeübersichten, Inventare u. ä. erweitert werden.

Die bereitgestellten Informationen können kopiert (Download) und die Archive per E-Mail kontaktiert werden, dazu müssen die beteiligten Archive über einen Internet-Anschluß und eine E-Mail-Adresse verfügen.

Korrekturen zum Handbuch der Kommunalarchive, Teil 2: Westfalen-Lippe sollten umgehend an das Westfälische Archivamt weitergeleitet werden.

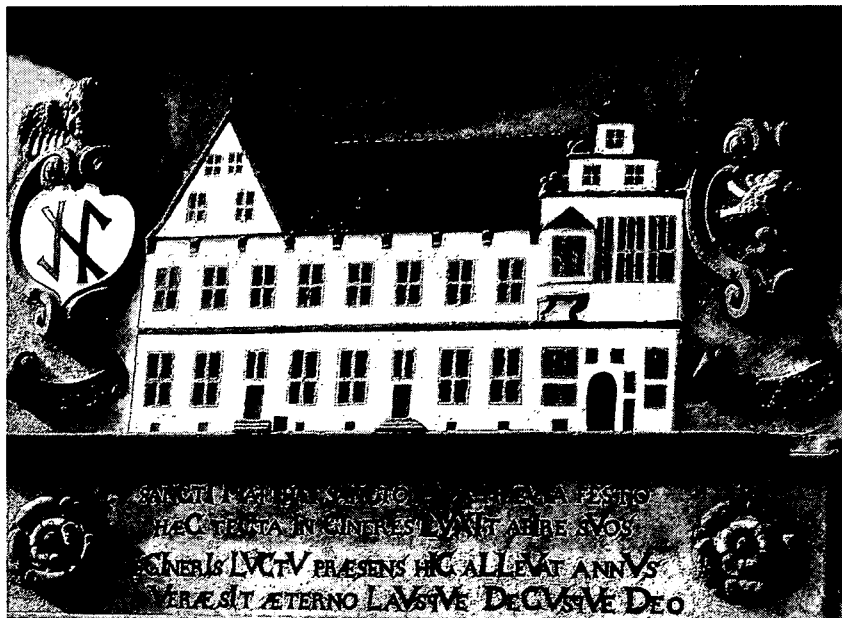
(Ni)

Rhenen wird der Garaus und Kehrab gemacht

Ausstellung im Stadtarchiv Rheine zum Gedenken an die Zerstörung der Stadt vor 350 Jahren

Während die Friedensverhandlungen in Osnabrück und Münster längst liefen, wurde die Stadt Rheine im Jahr vor dem Friedensschluß von einem verheerenden Ereignis betroffen. Weil die Truppen des kaiserlichen Generals Lamboy sich zwischen Bentlage, Thieberg und Rheine so gut verschanzt hatten, daß die anstürmenden schwedischen und hessischen Soldaten ihnen nichts anhaben konnten, wurde die Stadt Rheine als die Nachschubbasis der Kaiserlichen mit glühenden

In Rheine wird am 20./21. September 1997 mit den *Rheinischer Friedenstag* der Ereignisse vor 350 Jahren gedacht werden. In diesem Zusammenhang wird auch die Ausstellung *Rhenen wird der Garaus und Kehrab gemacht* eröffnet, die das Stadtarchiv zusammen mit einer Arbeitsgruppe der Geschichtswerkstatt Rheine e.V. erarbeitet hat. Für die Ausstellung wurden umfangreiche historische Recherchen durchgeführt, bei denen außer im Stadtarchiv Rheine und im Nordrhein-Westfälischen Staatsarchiv Münster in zahlreichen weiteren Archiven nach Dokumenten gesucht wurde, erfolgreich zum Beispiel im Hessischen Staatsarchiv Marburg, im Niedersächsischen Staatsarchiv Osnabrück und sogar im schwedischen Riksarkivet Stockholm. Außerdem haben das Falkenhof-Museum in Rheine und das Kulturhistorische Museum der Stadt Osnabrück die Ausstellung durch Leihgaben unterstützt.



**Rhenen
wird der
Garaus
und Kehrab
ab ge-
macht.**

Kugeln in Brand geschossen. Von den 419 Häusern in Rheine sind am 20./21. September 1647 insgesamt 339, am 19. Oktober 1647 weitere 26 eingeäschert worden.

Man kann nachvollziehen, welche Katastrophe ein Stadtbrand im 17. Jahrhundert bedeutete. Nicht nur 85 Prozent der - meist aus brennbaren Materialien gebauten - Wohnstätten in Rheine waren vernichtet, sondern auch sämtliches darin befindliche Hab und Gut der Bewohner und die für den Winter angelegten Vorräte. Neben den sowieso schon angefallenen Kosten für die Einquartierung von Soldaten oder Kontributionen wurde Rheine gegen Ende des Dreißigjährigen Krieges durch den Stadtbrand im September und Oktober 1647 besonders stark geschädigt. Die Auswirkungen waren, zumal Hilfen des Landesfürsten oder des Reichstags ausblieben, langjährige Armut weiter Teile der Bevölkerung. Als einzig wirksame Hilfe sind jedoch die unmittelbar nach dem Stadtbrand im Dezember 1647 und im Verlauf des Jahres 1648 eingegangenen Spenden hervorzuheben: Bei Freunden und Nachbarn in Deutschland und in den Niederlanden waren Brandkollekten für die notleidenden Rheinenser durchgeführt worden, und trotz aller auch andernorts zu verspürenden Armut nach 30 Jahren Krieg gingen großzügige Spenden ein.

Gezeigt werden Bilder, Karten, Archivalien und Objekte zu folgenden acht Themen: 1.) Rheine, Stadt im Fürstbistum Münster; 2.) Rheine als Festung; 3.) *Rhenen wird der Garaus und Kehrab gemacht* - Zeitzeugen berichten; 4.) Zerstörung der Stadt - Spuren im Stadtbild; 5.) Militärische Situation um Rheine 1647; 6.) Brandschutz im 17. Jahrhundert; 7.) Hilfe der Nachbarn - Brandkollekten; 8.) Schadensaufnahme und Wiederaufbau.

Die Ausstellung im Kannegießerhaus an der Marktstraße 12 (Sitz des Stadtarchivs Rheine) wird am 20. September 1997 um 15 Uhr feierlich eröffnet. Zu besichtigen ist sie bis zum 31. Oktober zu folgenden Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 15 - 18 Uhr, Samstag u. Sonntag 11 - 13 u. 15 - 18 Uhr, montags geschlossen. Der Eintritt ist frei.

Zur Ausstellung erscheint ein Katalog von 50 Seiten, in dem die 43 Exponate beschrieben sind. Der Katalog ist im regulären Heft 1/97 der Zeitschrift *Rheine* gestern heute morgen enthalten, das zum Preis von 10,- DM plus Porto und Verpackung bei folgender Anschrift bestellt werden kann: Stadt Rheine, Pressereferat, 48427 Rheine.

Thomas Gießmann

Meinungsumfrage zum Westfälischen Archivtag

Anfang August verschickte das Westfälische Archivamt Fragebögen an möglichst viele Archivarinnen und Archivare im Raum Westfalen-Lippe mit der Bitte, ihre Kritik, aber auch ihre Vorstellungen und Wünsche hinsichtlich der jährlichen Durchführung des Westfälischen Archivtages kundzutun. 105 Kolleginnen und Kollegen haben uns zum Teil sehr ausführlich geantwortet. An dieser Stelle sei ihnen für ihr Engagement herzlich gedankt.

Mit Freude konnten wir feststellen, daß grundsätzlich der Archivtag als Forum von Informations- und Erfahrungsaustausch eine große Zustimmung findet (98 Ja-Stimmen). Trotz der allgemein angespannten Haushaltslage wird 75 Kolleginnen und Kollegen die Teilnahme am Westfälischen Archivtag als Dienstreise mit voller Kostenersatzung ermöglicht. Es bleibt zu hoffen, daß diese Tendenz auch in Zukunft aufrecht zu erhalten ist, um vielen die Teilnahme, die sich laut Umfrage zumeist auf beide Veranstaltungstage erstreckt (68), zu ermöglichen. Die Beschränkung des Archivtages auf einen Tag fand sich als Anregung in vier Fragebögen.

Der Termin des Archivtages - traditionell am Dienstag und Mittwoch vor Christi Himmelfahrt - gab bereits in den vergangenen Jahren immer wieder Anlaß zur Diskussion. Wenn auch 65 Kolleginnen und Kollegen bei der Umfrage für eine Terminbeibehaltung stimmten, so verdient die Argumentation derjenigen, die sich für eine Terminänderung aussprachen (35), Beachtung. Der Mai habe ohnedies schon viele Termine, die Feiertagswoche werde gerne für einen Kurzurlaub genutzt und verhindere damit eine Teilnahme etc., so daß ein Vorziehen des Termins sinnvoll erscheint (Planung für 1998: 17./18. März).

Den Verlauf des diesjährigen Archivtages in Plettenberg haben viele der Befragten zum Anlaß genommen, auf die Wichtigkeit der organisatorischen Rahmenbedingungen hinzuweisen. So sollen nur solche Städte als Veranstaltungsort des Archivtages ausgewählt werden, die über eine entsprechende Infrastruktur verfügen (Hotels, angemessener Tagungsraum etc.). Die diesjährige Einladung ließ zudem nähere Angaben zum Auffinden des Tagungsortes sowie Angaben zum Busverkehr vermissen. Hier besteht von Seiten des Archivamtes in Zusammenarbeit mit dem ausrichtenden Archiv sicherlich Handlungsbedarf. Teilweise wurde auch eine andere Verfahrensweise hinsichtlich der Ausgabe der Tagungsunterlagen angeregt (weniger Material, da vieles für die eigene Arbeit unerheblich ist; eigenständige Auswahl von Unterlagen).

Die Bewertung des zeitlichen Rahmens der Veranstaltung ist in enger Verbindung zur inhaltlichen Ausgestaltung zu sehen. Wenn auch grundsätzlich die bisherige Organisationsform für zweckmäßig erachtet wird (77 Ja-Stimmen) und eine Zufriedenheit mit den angebotenen Themen der letzten Jahre festzustellen ist (63 Ja-Stimmen), erhielten wir aber gerade in diesem Bereich zahlreiche Veränderungsvorschläge. Die Arbeit in den zum Teil sehr unterschiedlichen Archiven hat zur Folge, daß auch die Erwartungen an den Archivtag differieren. Dennoch wünschen sich unabhängig davon viele der Befragten einen stärkeren Bezug zur Archivpraxis u.a. durch

eine stärkere Verknüpfung historischer Themen mit archivspezifischen Belangen. Die am häufigsten gewünschten Themenschwerpunkte liegen im Bereich 2 (archivwissenschaftliche Fragen), 3 (archivpraktische Fragen) und 4 (EDV, Digitalisierung, AV-Medien). In Anlehnung an den Deutschen Archivtag wurde von einigen der Wunsch geäußert, neben gemeinsamen Sitzungen eine themenbezogene Gruppenarbeit einzuführen, um ein konkreteres Arbeitsergebnis zu erzielen und ein breiteres Forum für Diskussionen zu haben. In diesem Zusammenhang ist auch die Diskussion um die Abschlußbexkursion zu verstehen. Lediglich 52 Kolleginnen und Kollegen sprachen sich für die Beibehaltung der Exkursion aus, 45 dagegen. Aus der Sicht vieler kamen bisher am zweiten Tag archivspezifische Themen zu kurz. Sie plädieren daher für eine Ausweitung dieses Themenkomplexes zu Lasten der Exkursion.

Alle Anregungen lassen sich leider in diesem Rahmen nicht aufführen. Exemplarisch sei an die Stelle noch folgendes genannt:

- Erweiterung des Referentenkreises unter verstärkter Berücksichtigung auch des gehobenen Dienstes,
- zu starke Berücksichtigung der Belange der Historiker/Historikerinnen vor Ort,
- regelmäßige Berichte der Gebietsreferenten des WAA zum der Stand der Archivpflege in Westfalen und Lippe,
- kürzere Vorträge.

Das Westfälische Archivamt wird bereits bei der Programm- und Raumplanung für den nächsten Westfälischen Archivtag die Umfrageergebnisse berücksichtigen. Bei der Abschlußdiskussion wird dann Raum sein, die veränderte Form zu diskutieren.

Die Möglichkeit, Kritik zu üben bzw. Verbesserungsvorschläge zu machen, sollte jedoch nicht auf die durchgeführte Umfrage beschränkt bleiben. Anregungen von Ihnen sind daher jederzeit herzlich willkommen!

(Tie)

AUS DEN ARCHIVEN IN WESTFALEN UND LIPPE

Westfälisches Archivamt

– Personalmitteilungen

Frau Diplomarchivarin Katharina Tiemann wurde vom Archiv der Stadt Dortmund zum Westfälischen Archivamt versetzt. (1. 7. 1997)

Frau Tiemann hat besonders Aufgaben im Archiv des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe übernommen, sie wird darüber hinaus aber auch im gesamten Fachbereich 1 des Westfälischen Archivamtes (u.a. Aus- und Fortbildung, Öffentlichkeitsarbeit) mitwirken. Für sie wie für alle Mitarbeiter im Archiv des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe stehen die Vorbereitungen der Archivbestände für den geplanten Umzug im Mittelpunkt aller Arbeitsplanungen

– Offene Stelle

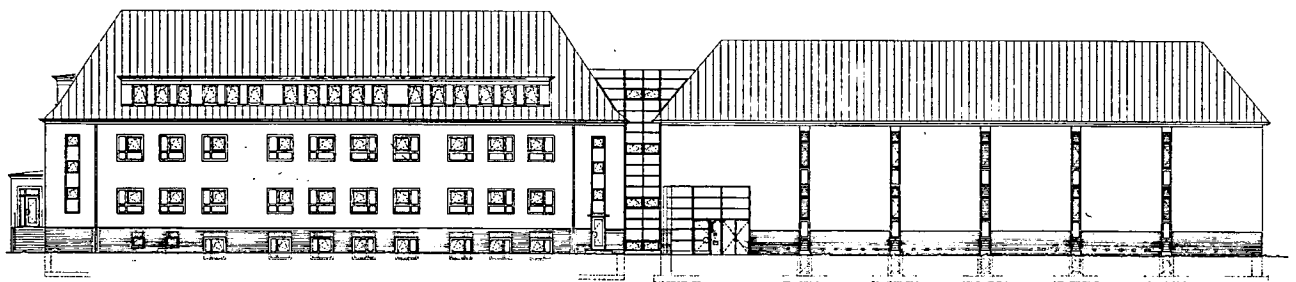
In der Restaurierungswerkstatt des Westfälischen Archivamtes ist ab sofort für zwei Jahre die Stelle eines/r **Praktikanten/in** zu besetzen. Ein solches Praktikum ist Voraussetzung für den Studiengang zum Diplom-Restaurator. Die Vergütung erfolgt nach BAT VII (70%). Interessenten/innen, die über eine abgeschlossene handwerkliche Ausbildung, vornehmlich als Handbuchbinder/in verfügen, können sich beim Leiter der Restaurierungswerkstatt, Herrn Sand, Westfälisches Archivamt, Tel.: (0251) 591 - 4010 bzw. Postfach, 48133 Münster, melden.

Neubau für das Westfälische Archivamt

Schon mehrfach ist hier berichtet worden, daß das Westfälische Archivamt eine neue Unterkunft erhalten wird. Geplant und jetzt in der Realisierungsphase ist der Umbau eines ehemaligen Krankengebäudes der Westfälischen Klinik für Psychiatrie (Zeichnung: links) für den Benutzerbereich, Seminar- und Vortragsräume, Werkstätten und Büros sowie der direkt angrenzende Neubau eines Magazintraktes für weit über 10 km



Archivalien des Archivs des Landschaftsverbandes (Zeichnung: rechts). Neu- und Umbau sollen bis zum 1.7.1998 abgeschlossen sein. Auf dem Foto (Stand Mitte September 1997) sind der Altbau (Hintergrund) und die Wände des Magazingebäudes bis Oberkante Erdgeschoß zu erkennen.



Westansicht für den Neubau des Westfälischen Archivamtes in Münster, Jahnstraße.

Dülmen, Stadtarchiv

Archivassessor Dr. Friedrich Wilhelm Hemann hat zum 1. September 1997 zunächst auf ein Jahr den Dienst im Stadtarchiv Dülmen angetreten.

Märkischer Kreis, Kreisarchiv

Seit April 1995 werden im Kreishaushaus Lüdenscheid monatlich wechselnde kleine Ausstellungen gezeigt, die das Archiv des Märkischen Kreises betreut. In der Ausstellung werden Exponate des Kreisarchivs zu historischen Ereignissen und Personen des Archivsprengels gezeigt. Zu jeder Ausstellung erscheint als „Dokument

des Monats“ ein erläuterndes Faltblatt. Ausstellung und Faltblatt zeigten bisher eine unerwartet hohe Resonanz in der Öffentlichkeit.

Herzebrock-Clarholz, Gemeindearchiv

Das Gemeindearchiv Herzebrock-Clarholz ist umgezogen. Die neue Anschrift und Telefon- und Telefaxnummer lauten: Am Rathaus 1, 33442 Herzebrock-Clarholz, Tel. 05245/ 444-120 ; Fax.: 05245/444-111. Das Gemeindearchiv ist weiterhin am Donnerstag und am Freitag zu den Öffnungszeiten der Gemeindeverwaltung besetzt.

Recklinghausen, Stadtarchiv

Herr Dr. Werner Burghardt, Leiter des Stadt- und Vestischen Archivs Recklinghausen, wurde vom Bundesprä-

sidenten mit dem Bundesverdienstkreuz 1. Klasse ausgezeichnet. Der Festakt fand am 8. Juli 1997 in Münster statt.

Rheine, Stadtarchiv

Zum Erfahrungsaustausch und Kennenlernen findet am 3. November 1997 im Stadtarchiv Rheine eine Tagung der Kommunalarchivarin und -archivare aus dem Kreis Steinfurt und dem niedersächsischen Landkreis Emsland statt. Am Vormittag steht mit den Themen „Ausstellungsarbeit in kommunalen Archiven – Erwartungen, Finanzierung, Durchführung“ sowie „Histovar oder Archirikerin – Über das Verhältnis archivarischer und historischer Arbeit im Alltag der Kommunalarchivare“ die Öffentlichkeitsarbeit im Mittelpunkt, nachmittags stellt das Informationszentrum Niedersachsen seine neue Archivsoftware AIDA vor, die als Version für lokale Anwendung (ohne Großrechner) nun auch für kleinere Kommunalarchive interessant wird.

HINWEISE AUF NEUE BÜCHER

Inventar des Stadtarchivs Telgte, Bestände A (1431-1802) und B (1802-1821). Bearbeitet von Werner Frese (Inventare der nichtstaatlichen Archive Westfalens Hrsg. von N. Reimann, NF Bd. 15) Münster 1997, 335 S. DM 39,-.

Das soeben erschienene Inventar ist eine Ergänzung zum Telgter Urkundenbuch, das 1987 in der Reihe Westfälische Quellen und Archivverzeichnisse als Bd. 14 publiziert wurde. In Anbetracht der Tatsache, daß um 1498/99 ein größerer Stadtbrand in Telgte mehr oder weniger das gesamte bis dahin gewachsene städtische Archiv einäscherte, freut der Historiker sich darüber, daß wenigstens eine zentrale Überlieferung, nämlich die des städtischen Schatzungs- und Rechnungswesens seit 1431, mit Lücken zwar, erhalten geblieben ist. Die Existenz eines Stadtarchivs im 16. Jahrhundert bezeugen gelegentliche Ausgabeposten in den Stadtrechnungen, darunter diejenige, daß der Telgter Schulmeister im Auftrage der Bürgermeister auf dem Rathaus „uth anderen segell und breven“ den Fundationsbrief des Leprosenhauses vor Telgte suchte; mit Erfolg, denn hernach vertranken sie zwei Achtel Brantwein. Innerstädtisches Parteiengizänk und Kompetenzstreitigkeiten zwischen den Bürgermeistern und dem fürstbischöflichen Stadtrichter gaben der Landesregierung willkommenen Anlaß, mehrfach in die städtische Selbstverwaltung regulierend, u.a. in die Schriftgutverwaltung, einzugreifen. Dies endete schließlich 1787 mit einem Administrationsreglement, das sich ausführlich mit der Führung des Stadtarchivs befaßte. Die darin aufgestellten Regeln sind auch heute noch für eine ordnungsgemäße Verwaltung eines kommunalen Archivs beherzigenswert. Sie führten 1796 zu einer Neu-

ordnung und Neuverzeichnung durch den auch anderwärts archivarisch tätigen Notar Franz Anton Ketteler. Sein Inventar hatte im wesentlichen bis heute seine Gültigkeit behalten. Denn der Bürgermeister der 1833 auf landrätliche Anordnung das Archiv überarbeiten sollte, fand, daß „die Gegenstände [d.h. die Archivalien] kein großes Interesse darzubieten scheinen“, und weil ihm so viele Papiere „illegibel“ erschienen, hielt er es für bedenklich, sie „aus den geordneten Paqueten herauszunehmen und einer veränderten Ordnung zu unterwerfen“.

Für das jetzt vorliegende Inventar mußte freilich die Klassifikation abgeändert werden, sie wurde teils erweitert, teils verfeinert. Die Erschließung der einzelnen Aktenstücke ist, wo es angebracht erschien, analytisch vorgenommen worden. Sie beschränkt sich nicht nur auf den Aktentitel und die Laufzeit, sondern gibt in knapper Form den Inhalt wieder, ggf. auch die verschiedenen abgehandelten Betreffe. Bei den Ratsprotokollen konnte dies nur vereinzelt durchgeführt werden, da sonst der Rahmen eines Inventars gesprengt worden wäre. Die Beispiele zeigen jedoch sozusagen als Muster an, was in den übrigen Protokollen erwartet werden könnte. Bei Serienakten, etwa den Rechnungen der Stadt oder der Armenhäuser wurde wenigstens ihr Aufbau angegeben. So läßt sich auch hier erkennen, für welche Fragestellungen diese Quellengattung ergiebig ist. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß das Stadtarchiv in geschlossener Folge weitaus frühere Kirchenrechnungen verwahrt als das Pfarrarchiv. Während sie dort erst mit dem Jahr 1629 beginnen, sind sie hier seit 1506 überliefert.

Eine eigene Provenienz bildet das Kirchspielarchiv Westbevern mit 31 Akten, die fast ausschließlich das Rechnungswesen der Gemeinde betreffen. Diese Provenienz gelangte vermutlich nach 1806 mit der Bildung der Commune Telgte ins Archiv. Unter den Stücken fremder Provenienz verdient eine Schatzungsliste des Kirchspiels Ostbevern aus dem Jahre 1659 erwähnt zu werden.

Bei der Neuverzeichnung wurde ein bislang unbekanntes Rapiarium des Telgter Stadtschreibers Johannes Langen aufgefunden, der von etwa 1659 bis 1704 auch als Notar tätig war. Ein Rapiar ist die Kladde eines Notars, in dem er in Konzeptform ohne Formalien den materiellen Inhalt der vor ihm geschlossenen Verträge festhält. Für die Zeit von 1659 bis 1704 sind über 260 Verträge erhalten geblieben, die sich mit allen urkundlich zu regelnden Vorkommnissen unter Bürgern einer kleinen landtagsfähigen Stadt befassen. Diese Stücke sind als Urkundenregesten bearbeitet worden. Sie bieten eine einzigartig dichte Schau in das Alltagsleben der Stadt Telgte in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts.

Bei den Akten des Bestandes B konnte sich der Bearbeiter weitgehend mit der herkömmlichen Aufnahme der Aktentitel begnügen, zumal die Akten sich weitgehend mit der Erfassung des Leistungsstandes der Mairie Telgte hinsichtlich der Steuerkraft und der Einwohner (Rekrutenerfassung) beschäftigen. Die Statistik erfährt sehr zum Nutzen einer quantitativen Geschichtsschreibung in dieser Zeit einen bedeutenden Aufschwung.

Das Inventar, das eingangs kurz die Geschichte der beiden Bestände A und B beschreibt, schließt mit einem 50seitigen Index für Namen und Sachen ab.

(Fs)

Katrin Liebelt: Die Sozialstruktur der Residenzstadt Arnsberg im 17. Jahrhundert, Dortmund 1996 (Untersuchungen zur Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte 14)

Der Untersuchung der Verf. voraus geht ein Beitrag von Wilfried Reininghaus: „Vorüberlegungen zu einer Wirtschafts- und Sozialgeschichte des südöstlichen Westfalen in der Neuzeit, in dem die wirtschafts- und sozialgeschichtliche Bedeutung der Region südlich des Hellwegs besonders im 19. Jahrhundert dargestellt wird.

Die hier im Druck vorliegende Bonner Magisterarbeit der Verf. hat eine äußerst interessante und sinnvolle Fragestellung zum Thema, nämlich die soziale Gliederung einer kleineren Stadt des 17. Jahrhunderts. Sicherlich nicht unbedeutend für den Nutzen der Untersuchung ist die Tatsache, daß Arnsberg von den direkten Folgen des Dreißigjährigen Krieges weitgehend verschont blieb. Auf 120 Seiten gliedert die Verf. die Gesellschaft der Stadt Arnsberg in die folgenden Gruppen auf: Residenzzugehörige, städtische Honoratioren, Handwerk und Gewerbe, städtische Unterbeamte und Bedienstete, Medizinalwesen, Unterschichten, Außen-seiter und Minderheiten.

Hauptquelle für die Untersuchung sind drei Kopfschätzungen (1633, 1663, 1685), daneben Kirchenbücher, eine Schornstein- und Feuerschätzung von 1664 und zwei Häuserschätzungen von 1640 und 1653. Die Quel-

lenlage erweist sich als durchaus ausreichend für die Fragestellung.

Von einer Residenzstadt als Untersuchungsgegenstand verspricht sich die Verf. vor allem die für die Größe der Stadt beträchtliche Breite der beruflichen Streuung, besonders das Vorhandensein von Akademikern. Methodisch sinnvoll ist ihr Hinweis darauf, daß die wirtschaftliche Bedeutung von Personen nicht allein über ihr Sozialprestige entscheidet, man denke an „unehrliche Berufe, aber auch an die Stellung nicht unbedingt vermögender kurfürstlicher Beamter (S. 43). Die Untersuchung der Sozialstruktur einer Residenzstadt erweist sich als nicht eben einfach, wenn die Verf. beobachtet, daß die kurfürstlichen Beamten weitgehend getrennt von der städtischen Oberschicht blieben - es gibt keine ehelichen Verbindungen zwischen beiden Gruppen. Die Verf. hebt zurecht die Bedeutung von Patenschaften der kurfürstlichen Beamten für Kinder vor allem der städtischen Honoratioren hervor. Die Frage, ob die kurfürstlichen Beamten zur Stadt gehören, läßt sie weitgehend unbeantwortet.

Dieselbe Frage stellt sich bei den städtischen Unterschichten. Die Verf. stellt die Frage nach der Sozialstruktur der Bevölkerung (S. 117), sinnvoller wäre es jedoch gewesen, sich am Bürgerbegriff zu orientieren. Soweit aus ihrer Arbeit zu ersehen ist, gehören die kurfürstlichen Beamten nicht zur Bürgerschaft, wie auch Teile der städtischen Unterschichten.

Ohne Zweifel handelt es sich bei der vorliegenden Untersuchung um eine hervorragende Magisterarbeit, die jedoch vor der Drucklegung hätte überarbeitet werden können. So hätten manche Belege kommentiert werden müssen (z.B. S. 28, Anm. 174; S. 49, Anm. 300; S. 64, Anm. 388).

Die vorliegende Untersuchung leistet einen wertvollen Beitrag zur Kenntnis der Sozialstruktur der frühneuzeitlichen Stadt, besonders aber zum städtischen Leben.

Für künftige Untersuchungen dieser Art scheint es aber geraten, den Bürgerbegriff stärker zu berücksichtigen, also neben wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen die rechtliche Seite nicht außer acht zu lassen. So verlockend Residenzstädte für die Untersuchung der Sozialstruktur sein mögen, so enthalten sie doch zu viele Parameter, um in jeder Hinsicht einen geeigneten Untersuchungsgegenstand zu bieten.

Jürgen Strothmann

Die Ratsprotokolle und Kämmereirechnungen der Stadt Warendorf 1619-1648, bearb. von Siegfried Schmieder (Warendorfer Geschichtsquellen, Bd. 4, hg. von der Stadt Warendorf und dem Kreisgeschichtsverein Beckum-Warendorf e.V.) Warendorf 1996

Nach den Bänden 2 und 3 der Warendorfer Geschichtsquellen, die die Ratsprotokolle und Kämmereirechnungen von 1571 bis 1618 enthalten, hat Siegfried Schmieder, Leiter des Kreisarchivs Warendorf, nun mit Band 4 die Zeit des Dreißigjährigen Krieges abgedeckt. Beide Serien sind faßt vollständig erhalten; bei den Ratsprotokollen fehlen allein die Jahrgänge 1619 und 1624, bei den Kämmereirechnungen die Jahre 1624, 1626 und 1632. Auf 735 eng bedruckten Seiten sind die Angaben in Form von Vollregesten zusammengestellt. Jeweils mehrere

Ratssitzungen und jede Rubrik in den Rechnungen ist mit einer eigenen Nummer versehen, nach der zitiert werden kann. Jedes Archivalie ist am Anfang kurz charakterisiert. Zur Auflockerung sind 46 zeitgenössische Abbildungen in den Text eingestreut. Am Schluß sind einige Worterklärungen angefügt, so daß sich die Erläuterungen im Text auf wenige Hinweise beschränken.

Eine 28seitige Einleitung führt in die Geschichte der Stadt während des Dreißigjährigen Krieges ein. Im Mittelpunkt steht dabei 1623 die Weigerung mehrerer Städte des Münsterlands unter der Führung Warendorfs, Truppen der Liga aufzunehmen. Nachdem die Städte erobert worden waren, wurden ihnen ihre Privilegien genommen und hohe Straf gelder auferlegt. Da aus diesen Gründen die städtische Selbstverwaltung von 1623 bis 1633 stark eingeschränkt war, beschränken sich die Ratsprotokolle dieser Jahre fast allein auf Bürgeraufnahmen und Vormundschaftssachen. Die Ansicht, das Hauptziel Fürstbischof Ferdinands sei die Wiederherstellung der katholischen Religion gewesen, scheint dem Rezensenten in einer Zeit, in der politisches und religiöses Denken eng miteinander verknüpft waren, zu einseitig. Wie in Böhmen dürfte die Stärkung der Position des Landesherrn eine wesentliche Rolle mitgespielt haben. Unstrittig bleibt, daß diese Ereignisse einen tiefen Einschnitt in der Entwicklung der betroffenen Städte bedeuteten.

Dadurch daß die Kämmererechnungen in Fließtext wiedergegeben sind, wirken die Angaben sehr unübersichtlich. Dieser Nachteil wird aber durch ein ausführliches, 140 Seiten umfassendes Ortsnamen-, Personennamen- und Sachregister ausgeglichen.

Wegen der führenden Rolle, die Warendorf bei den Auseinandersetzungen mit den Ligatruppen spielte, und wegen der Bedeutung, die der Stadt in der zweiten Kriegshälfte als eines der strategisch wichtigsten Stützpunkte der kaiserlich-ligistischen Truppen in Westfalen zukam, ist dem Bearbeiter und den Herausgebern für eine Edition zu danken, die weit über die Stadtgrenzen hinaus Beachtung finden dürfte.

(Ts)

Rico Quaschny (Bearb.): Pater Ephrem M. Filthaut O. P. (1903 - 1971), Dominikaner und Heimatforscher aus Lendringsen-Wolfskuhle, Lebensskizze und heimatkundliche Texte. Veröffentlichung des Stadtarchivs Menden Bd. 7, 264 Seiten, 20 DM.

Die vom Stadtarchiv Menden betreute Reihe der Veröffentlichungen erscheint seit 1988 jeweils in einer Höhe von 300 Exemplaren. Für den Erfolg dieser ohne großen finanziellen Aufwand erstellten Publikation spricht allein, daß bereits 4 der erschienenen Bände vergriffen sind.

Der vorliegende Band gilt dem Theologen und Schriftsteller Ephrem M. Filthaut (1903-1971). Filthaut entstammte der Wolfskuhle, einem Ortsteil von Lendringsen, welches 1975 nach Menden eingemeindet wurde. Beide Eltern kamen aus dem Sauerland, der Vater verdiente den Lebensunterhalt als Arbeiter im Puddelwerk, als Tagelöhner und als Sägemüller. Der am 22. März 1903 geborene spätere Pater Ephrem erhielt bei seiner Taufe den Namen Friedrich. Das Elternhaus war von einfacher und tiefer Volksfrömmigkeit geprägt und gehörte

zu einem Milieu, dem die katholische Kirche viele Priester und Ordensgeistliche aus dem Sauerland verdankt. Von den insgesamt 7 Kindern der Familie wurden allein 3 Ordensgeistliche. Friedrich Filthaut besuchte von 1909 bis 1917 die Volksschule seiner Heimatgemeinde. Seine Begabung wurde durch die Ortsgeistlichen, Pfarrer Killing und Kaplan Zeuch entdeckt. Dies scheint der entscheidende karriereprägende Umstand der Kindheit Friedrichs gewesen zu sein. Friedrich erhielt Privatunterricht, um so früh auf den Besuch einer höheren Ordenschule vorbereitet zu werden. Seit er 1917 auf die Ordens- und Missionsschule der Dominikaner in Vechta kam, blieb er diesem Orden bis zu seinem Lebensende verbunden. 1923 trat er in den Orden ein und erhielt den Namen Ephrem Maria. Die theologischen und philosophischen Studien absolvierte er an der Ordenschule in Düsseldorf zwischen 1924 und 1931. 1931 erhielt er eine Professur für Kirchen- und Ordensgeschichte an der neu gegründeten Dominikanerhochschule in Walberberg bei Bonn. Gleichzeitig studierte er in Bonn Theologie und schloß das Studium 1935 ab mit einer Dissertation über den Dominikaner und Scholastiker Roland von Cremona. Seit dieser Zeit führte Pater Ephrem ein Leben zwischen Wissenschaft, Seelsorge und lokaler Heimatverbundenheit. Um den drohenden Kriegsdienst zu entgehen, wurde ihm eine Stelle als Hilfsgeistlicher in Olpe verschafft. Einen wissenschaftlichen Namen machte er sich bei der Edition der Werke des Albertus Magnus, bei der großen Kölner Ausgabe. Des weiteren verfaßte er größere Arbeiten über die deutschen Mystiker des Spätmittelalters Johannes Tauler und Heinrich Seuse. Aber auch die Zeitgeschichte fesselte ihn, wie seine umfangreiche Studie über die deutschen Katholikentage 1948 - 1958 und die dort behandelte soziale Frage beweist. Daneben aber gab es auch den anderen Pater Ephrem, der zahlreiche kleine und kleinste Aufsätze zu seiner Mendener Heimatgeschichte und dem dortigen Brauchtum publizierte, teilweise mundartlich.

Am 6. März 1971 verstarb Pater Ephrem in Bonn. Er wurde auf dem Dominikanerfriedhof in Walberberg beigesetzt. Dieses äußerlich so scheinbar gradlinig verlaufene Theologenleben zwischen Gelehrtenlatein und sauerländer Platt entdeckt zu haben ist das Verdienst eines jungen angehenden Archivars aus Freiberg in Sachsen, der erst nach der Wende die Möglichkeit erhielt, die Quellen des Westteils der Familie, aus der er stammt, erforschen zu können. Das dies mit solcher Akribie und Liebe zum Detail neben dem Studium geschafft wurde, verdient hohe Anerkennung. In einem übertragenen Sinne ist die Arbeit ein kleiner Beleg dafür, das hier wieder etwas zusammenwuchs, was getrennt war.

(Co)

Olaf Pluta: Abbreviationes™ 1.7 for Executor 2 Elektronisches Lexikon der mittelalterlichen lateinischen Abbr eviaturen. – Preis: 498.- DM (Netzwerk- und Mehrfachlizenzen auf Anfrage)¹

Jeder ernsthafte Historiker und historisch Interessierte wird beim Quellenstudium mit der Schrift als die wesentliche Trägerin der historischen Überlieferung konfrontiert. Zeitgenössische Quellen, zumal in Maschinschrift, stellen beim Studium keine Schwierigkeit dar, und auch die überwiegende Zahl von Handschriften des 18. und 19. Jahrhunderts ist nach einer kurzen Übungs-

und Eingewöhnungsphase auch für den wenig trainierten Historiker in der Regel lesbar.

Ungleich problematischer hingegen gestalten sich mittelalterliche Quellen: Die überwiegend in lateinischer Sprache verfaßten Texte enthalten eine Vielzahl von Abkürzungen und Kürzungszeichen, mit deren Entschlüsselung sich ein eigener Wissenschaftszweig, die Paläographie, beschäftigt.

Gehörten bislang das von Adriano Cappelli herausgegebene *Dizionario di abbreviature latine ed italiane* sowie August Pelzers *Abréviations latines médiévales* zur Standard- und Pflichtlektüre beim Studium mittelalterlicher Quellen, so steht deren Ablösung unmittelbar bevor: Das von Olaf Pluta, wissenschaftlicher Mitarbeiter an der philosophischen Fakultät der Ruhr-Universität Bochum, entwickelte PC-Programm *Abbreviationes* erhebt den Anspruch, traditionelle Wörterbücher zu ersetzen und kann ihn in vollem Umfang gerecht werden.

Das Programm, im Release 1.7 getestet und für Wissenschaftler und Studierende gleichermaßen konzipiert, die sich mit der handschriftlichen Überlieferung des Mittelalters beschäftigen, wurde ursprünglich für das OS-Betriebssystem von Macintosh-Rechnern entwickelt und wird mittlerweile mit dem Emulationprogramm Executor 2² auch für Rechner mit Microsoft-Betriebssystemen (DOS, Windows) geliefert.³ Leider stehen hierbei nicht alle Leistungsmerkmale der Macintosh-Version zur Verfügung,⁴ eine ohne Emulator unter den Betriebssystemen WIN 95 und WIN NT 4.x lauffähige Version ist daher vom Verfasser bereits für das Jahresende 1997 angekündigt.

Die Installation von *Abbreviationes* ist in dem englischsprachigen Benutzerhandbuch detailliert beschrieben, setzt allerdings ein Umdenken in gewisse Eigenarten der Macintosh-Rechner, die über von der Standard-PC-Tastatur abweichende Eingabetasten verfügen, sowie Grundkenntnisse des PC-Betriebssystems (MS-DOS, Windows) voraus.

Nach der erfolgreich abgeschlossenen Übertragung auf die Festplatte läßt sich das Programm sowohl auf der DOS-Ebene wie auch unter Windows problemlos starten. Den Benutzer erwartet ein Fenster, das neben einer sogenannten Information Area (Ergebnisausgabe), zwei Pulldown-Menüs, acht Schaltflächen und ein Texteingabefenster bietet. Übersichtlich und logisch strukturierte Icons ermöglichen bereits nach kurzer Zeit die Benutzung des Programms ohne lästiges Nachschlagen im Handbuch. Die Abkürzungen zunächst wird in der vom Leser transkribierten Form in das Textfenster geschrieben, wobei sämtliche Kleinbuchstaben (a - z) des Alphabets zur Verfügung stehen. Überschriebene Zeichen werden mit der Umschalttaste () und dem entsprechenden Buchstaben dargestellt. Lediglich die in mittelalterlichen Texten häufig als Abkürzungszeichen für *con* oder *cum* verwendete Sigle sowie das Zeichen für alle eigenständigen Abkürzungszeichen runden die Eingabemöglichkeiten ab.

Bereits nach wenigen Sekunden wird das Programm in der Information Area eine graphische Darstellung der Abkürzung in Minuskelschrift zeigen, wie sie dem Original entsprechen könnte. Darunter wird die Abkürzung in Klammern sowie die Auflösung der Abkürzung angezeigt. Informationen über Fundstellen mit Angabe des Jahrhunderts stellen eine ebenso nützliche wie sinnvolle Ergänzung des Ergebnisses dar.⁵ *Abbreviationes* greift

bei allen Recherchen auf eine Datenbank mit fast 50.000 Einträgen zurück, die zweimal jährlich durch Updates Zuwachs erhalten.⁶ Mit Hilfe der Schaltflächen kann sich der Benutzer frei in der alphabetisch gegliederten Datenbank bewegen und ähnliche Abkürzungen auffinden.

Im Test hat sich diese Programmfunktion sehr gut bewährt, das anstelle des Eieruhr-Icons erscheinende Uhrensymbol für *Bitte warten ...* war erfreulicherweise für jeweils nur kurze Zeit auf dem Monitor zu sehen. Die Ergebnisse überzeugen in jeder Hinsicht, entsprechen sie doch einer traditionellen Recherche in gleich mehreren Abkürzungslexika - allerdings in nur einem Bruchteil des bislang benötigten Zeitaufwandes. Der Programmator geht jedoch noch einen Schritt weiter, um Fehlermöglichkeiten zwischen historischer Quelle und elektronischer Datenbank zu minimieren. Diese Fehlermöglichkeiten liegen bei dem, der die Transkription vornimmt, beim Menschen: Werden Buchstaben oder ganze Abkürzungen falsch gelesen oder interpretiert, können traditionelle Abkürzungsschlüssel dem Historiker kaum weiterhelfen. Olaf Pluta, der auf mehr als ein Jahrzehnt intensiven Studiums mittellateinisch-philosophischer Quellen zurückblicken kann, hat sich, um derartige Lesefehler auszubügeln, eines mathematischen Modells bedient, das 1971 von Lofti A. Zadeh, Professor an der Berkeley University, Kalifornien, entwickelt wurde: die Fuzzy Logic⁷. Die Begriffe fuzz und logic scheinen sich nach traditionellem Verständnis gegeneinander auszuschließen. Zadeh führte jedoch mit seinem Modell eine gezielt eingesetzte Unschärfe bei Problemlösungen ein; er ließ im Gegensatz zur mathematischen Logik Bandbreiten und Elastizitäten zu.⁸

Bislang beschränkten sich Fuzzy-Logic-Anwendungen größtenteils auf den Bereich industrieller Prozesse und Kontrollen. *Abbreviationes* nutzt dieses Modell nun, um Ähnlichkeitsklassen zu definieren. Dadurch werden Transkriptionsfehler - bekannt ist zum Beispiel die häufige Verwechslung von *n* und *u* - die bei der Programmoption *Exact Match* zu dem Ergebnis *Exact match found no matching record* geführt hätten, weitgehend ausgeglichen, da auch solche Lösungen angeboten werden, die im mittellateinischen Schriftbild ähnlich aussehen. Selbst ein Lesefehler beim ersten Buchstaben einer Abkürzung führt in aller Regel zum Auffinden der richtigen Auflösung.

Abbreviationes stellt ein leistungsfähiges, schnelles und künftig wohl unverzichtbares Werkzeug für das Studium mittelalterlicher lateinischer Quellen dar und kann uneingeschränkt empfohlen werden. Das ausgezeichnete Preis-Leistungs-Verhältnis und die angekündigte Version für Windows-Betriebssysteme, die dem Benutzer weitere Leistungsmerkmale wie den Parallelbetrieb mit einem Bildbearbeitungsprogramm bieten wird, werden sicherlich zur Verbreitung dieses Programms beitragen. Auch die Tatsache, daß der Programmator für die Entwicklung von *Abbreviationes* 1993 mit dem Deutsch-Österreichischen Hochschul-Software-Preis ausgezeichnet wurde, spricht für die Qualität. Informationen zu *Abbreviationes* finden sich übrigens auch unter der Internet-Adresse: <http://www.ruhr-uni-bochum.de/philosophy/projects/abbrev.htm>.

¹ Das Programm kann über den Autor bezogen werden: Dr. Olaf Pluta, Institut für Philosophie, Ruhr-Universität Bochum, Universitätsstr. 150, 44801 Bochum.

² Executor 2 ist ein Produkt der Abacus Research and Development Inc. (ARDI), Albuquerque NM. (USA)

- ³ Das Programm belegt einschließlich Executor 2 rund 13,2 MB Festplattenspeicher und wurde auf einem mit 100 MHz getakteten Pentium-Rechner mit 16 MB RAM getestet.
- ⁴ In der emulierten Fassung hat der Benutzer nicht die Möglichkeit, die Datenbank (d. h. das Wörterbuch) zu ergänzen oder ein eigenes Wörterbuch anzulegen. Weiterhin kann das Wörterbuch nicht parallel mit einem Text- oder Bildverarbeitungsprogramm betrieben werden.
- ⁵ Weitere Fundstellen - soweit vorhanden - können abgerufen werden.
- ⁶ Damit umfaßt Abbreviationes bereits heute weit mehr Abkürzungen als alle einschlägigen wissenschaftlichen Hilfsmittel zusammen.
- ⁷ fuzz (engl.): flaumig, struppig, kraus, verwischt
- ⁸ Zum Problembereich Fuzzy Logic vgl. u. a.: Schulte, Ulrich: Einführung in Fuzzy-Logic. Fortschritt durch Unschärfe. München 1993

Gustav Seebold

Angelika Menne-Haritz, Nils Brübach: Der intrinsische Wert von Archiv- und Bibliotheksgut. Kriterienkatalog zur bildlichen und textlichen Konversion bei der Bestandserhaltung; Ergebnisse eines DFG-Projektes. Marburg 1997 (Veröffentlichungen der Archivschule Marburg Nr. 26).

Wie bitte? Intrinsisch? Ja, in der Tat, der Archivschule Marburg ist es gelungen, die deutsche Sprache um ein neues Wort zu bereichern, mit der eine Sache bezeichnet werden soll, von der man schon etwas ahnte oder wußte, bei deren Verbalisierung uns aber selbst der Duden bisher im Stich gelassen hatte. Der neue Begriff stammt, wen wundert's, aus dem Amerikanischen. Dort bezeichnet *intrinsic*: wesentlich, wesentlich - *intrinsically*: an sich. Es geht also um etwas Stoffliches, etwas, das mit Form und Material, aber nicht mit dem Inhalt zusammenhängt. In der anzudeutenden Broschüre, die 97 großzügig bedruckte Seiten umfaßt, wird eine Definition des Begriffs nicht gegeben, doch auf Seite 41 hierzu bemerkt: „Intrinsischer Wert ist dann vorhanden, wenn die für eine Nutzung relevanten Aussagen einer Vorlage bei Konversion auf ein anderes Trägermaterial nicht vollständig erhalten bleiben. Intrinsischer Wert besteht also auf Grund von Merkmalen, deren Aussagekraft an die vorliegende Form gebunden ist und die deshalb nicht konvertierbar sind.“ Gemeint sind hier also Informationen, die verloren gehen würden, wenn ein Text von seinem ursprünglichen Träger auf ein anderes Medium übertragen wird. Im Archivbereich heißt das Konvertierung von Archivalien in Bild etwa durch Verfilmung oder in Text z. B. durch Abschrift. Jeder weiß, daß bei derartigen Konvertierungen mitunter Informationen wegfallen, die die Aussagekraft eines Dokumentes abrunden. Zu denken sind an farbliche Kennzeichnungen, Papierqualitäten, Wasserzeichen, Einband etc. Echtheitsnachweise stützen sich gerade auf diese äußerlichen, weil zeittypischen Merkmale, die für die inhaltliche Interpretation von nachrangiger Bedeutung sind.

Wozu braucht man nun den intrinsischen Wert? Die Verfasser meinen, daß er in der Bestandserhaltung ein Kriterium darstelle, mit dessen Hilfe man feststellen oder eher abwägen könne, welche Archivalien auf die inhaltliche Aussage beschränkt werden können und damit konvertierbar und im Original verzichtbar seien und welche Archivalien aufgrund des ihnen zuerkannten intrinsischen Wertes für die Benutzung im Original zu erhalten seien. Der Hintergrund für eine derartige Einteilung des Archivgutes in solches mit oder ohne intrinsischen Wert ist natürlich finanzieller Art. Die anstehenden Kosten, die infolge des Papierzerfalls für Restaurierungsmaßnahmen drohen, auch die Abwägung, ob Verfilmung bzw.

Konvertierung auf andere Datenträger eine kostengünstigere Alternative zur klassischen Magazinierung der Originale darstellen können, scheinen objektive Auswahlkriterien notwendig zu erfordern. Die Höhe oder Intensität des intrinsischen Wertes soll darüber entscheiden, ob ein Archivalie kostenaufwendig restauriert und im Original der Nachwelt erhalten bleibt oder künftig nur bildlich oder textlich zur Verfügung stehen soll.

Was nach Meinung der Verfasser für restaurierungsbedürftige Archivalien und massenhaft gleichförmige Bestände gilt, kann natürlich auch auf den gesamten Bestand angewandt werden. Und genau hier wird es gefährlich, wenn man an den gegenwärtigen Sparzwang der Verwaltungen denkt, denen unter Umständen Argumentationshilfen zur Verweigerung von Restaurierungs- und Erweiterungsmaßnahmen geliefert werden. Das, was als Hilfe zur Erreichung einer objektivierten Auswahl in ganz bestimmten Fällen gedacht war, kann so leicht den gesamten Bestand gefährden, der einer neuen Bewertung und Überprüfung unterzogen werden muß.

Gegenüber den hier gemachten Überlegungen sollte, ja muß Einigkeit darüber bestehen, daß das einmal als archivwürdig bewertete und übernommenen Schriftgut geschützt, d. h. im Original erhalten werden muß. Die Archivgesetzgebung, die von den Verfassern übrigens nicht berücksichtigt wurde, führt hier eine klare Sprache (Archivgesetz NW § 4 Abs. 4 und § 10 Abs. 4). Der intrinsische Wert als Auswahlkriterium zur Bestandserhaltung kann im Archivbereich danach nur eingeschränkt eingesetzt werden, nämlich nur in Bezug auf Bestände, bei denen von vornherein klar ist, daß sie nur in Auswahl übernommen werden. Eine Ersatzverfilmung von restaurierungsbedürftigen Archivalien mit dem Ziel, diese dann dem Zerfall preiszugeben, ist rein rechtlich nicht möglich. Damit aber wird die Anwendung des intrinsischen Wertes zumindest im archivischen Bereich fragwürdig, wenn nicht hinfällig.

(Bo)

Folgende Veröffentlichungen des Fritz-Hüser-Instituts für Deutsche und Ausländische Arbeiterliteratur der Stadt Dortmund, die bereits auf dem 49. Westfälischen Archivtag auf dem Büchertisch auslagen, sind erhältlich beim Fritz-Hüser-Institut für Deutsche und Ausländische Arbeiterliteratur der Stadt Dortmund, Ostenthellweg 56 - 58, Dortmund.

Sprache und Literatur an der Ruhr / Konrad Ehlich ... (Hg.). - 2., erw. und überarb. Aufl. - Essen: Klartext, 1997. (Schriften des Fritz-Hüser-Instituts für Deutsche und Ausländische Arbeiterliteratur der Stadt Dortmund : Reihe 2, Forschungen zur Arbeiterliteratur ; 10)

Christoph Wieprecht (1875 - 1942) : ein christlicher Arbeiterschichtsteller ; kleine Werk-Anthologie mit Verzeichnung des Wieprecht-Nachlasses im Fritz-Hüser-Institut / Monika Müller (Hg.). - Dortmund, 1993. (Informationen des Fritz-Hüser-Instituts für Deutsche und Ausländische Arbeiterliteratur der Stadt Dortmund ; 34/93)

Archiv des Werkkreises Literatur der Arbeitswelt im Fritz-Hüser-Institut : Findbuch / Ursula Lessig ; Harry Böseke (Hrsg.). - Dortmund, 1989. - (Informationen des Fritz-Hüser-Instituts für Deutsche und Ausländische Arbeiterliteratur der Stadt Dortmund ; 32/89)

Seywald, Aiga: Die Presse der sozialen Bewegungen 1918 - 1933 ; Linksparteien, Gewerkschaften, Arbeiterkulturbewegung, Anarchismus, Jugendbewegung, Friedensbewegung, Lebensreform, Expressionismus ; Kommentiertes Bestandsverzeichnis deutschsprachiger Periodika im Institut zur Erforschung der europäischen Arbeiterbewegung (Bochum), im Institut für Zeitungsforschung Dortmund und im Fritz-Hüser-Institut für deutsche und ausländische Arbeiterliteratur der Stadt Dortmund/ Aiga Seywald. - Essen: Klartext, 1994. (Schriften des Fritz-Hüser-Instituts für Deutsche und Ausländische Arbeiterliteratur der Stadt Dortmund : Reihe 2, Forschungen zur Arbeiterliteratur ; 9)

Illustrierte Geschichte der Arbeiterchöre / Rainer Nolteneus (Hg.). - Essen: Klartext, 1992. - (Schriften des Fritz-Hüser-Instituts für Deutsche und Ausländische Arbeiterliteratur der Stadt Dortmund : Reihe 1, Ausstellungskataloge zur Arbeiterkultur ; Bd. 8)

Alltag, Traum und Utopie: Lese Geschichten - Lebens Geschichten / Rainer Nolteneus (Hg.). - 2. überarb. Aufl. . - Essen: Klartext, 1989. (Schriften des Fritz-Hüser-Instituts für Deutsche und Ausländische Arbeiterliteratur der Stadt Dortmund : Reihe 1, Ausstellungskataloge zur Arbeiterkultur ; Bd. 7)

Archivführer Mecklenburg-Vorpommern

Mit der Publikation „Archivlandschaft M-V, Ein Archivführer“ wird der Landesverband des Vereins deutscher Archivare in Mecklenburg-Vorpommern als Herausgeber dem Interesse eines breiten geschichtsinteressierten Publikums gerecht.

Der Archivführer ist als Adreßbuch gedacht und stellt die vielfältige Archivlandschaft in unserem Bundesland vor. Neben den beiden Landesarchiven in Schwerin und Greifswald sind die Universitäts- und Hochschularchive sowie die Kirchenarchive genannt. Einen breiten Raum nehmen die zahlreichen kommunalen Archive, mit den Stadt-, Kreis- und Amtsarchiven ein.

Der Archivführer besticht durch seinen straffen und informationsbezogenen Aufbau. In knapper Form werden die

Anschriften, Öffnungszeiten, die Archivträger sowie die Ansprechpartner genannt. Wichtig sind vor allem die Hinweise auf die in den Archiven verwahrten Bestände mit ihrem zeitlichen Umfang. Da viele Archive über eine Präsenzbibliothek verfügen, sind diese ebenfalls im Verzeichnis vermerkt. Die Angaben über die vorhandenen Findhilfsmittel und über bereits veröffentlichte Publikationen der Archive erleichtern den Einstieg bei einem Benutzungsvorhaben. Aufgewertet wird der Archivführer durch ein Ortsregister.

Nicht nur Historikern und Heimatforschern, die sich der Landes- und Regionalgeschichte widmen, ist mit dem Verzeichnis ein Schlüssel zu den in den Archiven gesicherten Schätzen gegeben. Auch viele Institutionen und Ämter sowie Gerichte und Staatsanwaltschaften nutzen Archivgut, um rechtliche Ansprüche besser bewerten zu können. Hilfreich für viele Bürger sind vor allem private Auskünfte, um beispielsweise Beschäftigungs-, Lohn- oder Gehaltsnachweise zu erhalten.

Der Archivführer ist in erster Auflage erschienen und kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, da nicht alle angeschriebenen Institutionen und Verwaltungen den zugesandten Fragebogen beantwortet haben. Auch haben einige Archive nicht alle geforderten Angaben gemacht.

Der Landesverband des Vereins deutscher Archivare hofft, daß durch die Herausgabe der ersten Auflage des Archivführers das Interesse bei den Archivträgern wächst, so daß eine spätere zweite Auflage die vorhandenen Lücken schließen kann.

Die Publikation ist gegen Schutzgebühr von 2,-DM beim Mecklenburgischen Landeshauptarchiv Schwerin, Graf-Schack-Allee 2; beim Vorpommerschen Landesarchiv Greifswald, Martin-Andersen-Nexö-Platz 1; beim Stadtarchiv Wismar, Vor dem Fürstenhof 1, erhältlich.

Bei schriftlichen Bestellungen sind zusätzlich 3,-DM Portogebühren zu entrichten.

Gerd Giese

TERMINE

BKK-Seminar

„Erschließung, Nutzung und Erhaltung optischer und elektronischer Medien“. 4. - 6. 11. 1997. Das diesjährige BKK-Fortbildungsseminar wird in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Potsdam, Fachbereich Archiv, Bibliothek und Dokumentation durchgeführt. Es wird auch in Potsdam stattfinden. In vier Seminarblöcken werden von Referenten aus Archiven, wissenschaftlichen Institu-

tionen, Verwaltungen und von Wirtschaftsunternehmen die Archivierung und Nutzung von Mikroformen, Fotos, Filme und elektronischen Medien behandelt und jeweils möglichst praxisnah technische Verfahren, Einsatzmöglichkeiten, Erschließungsmethoden, rechtliche Probleme und Kostenfragen erörtert. Detaillierte Programme mit Anmeldungsmodalitäten u. ä. werden versandt, können aber auch vom Westfälischen Archivamt angefordert werden.

Achtung, Terminänderung !!!

50. Westfälischer Archivtag

Ort: Bad Salzuflen

- Kurhaus -

Termin: 17./18. März 1998

Achtung, Terminänderung !!!

Wegen der Vorbereitung des Umzugs des Westfälischen Archivamtes im Frühsommer nächsten Jahres ist die Vorverlegung des Westfälischen Archivtags vom Mai in den März erforderlich. Gleichzeitig soll damit getestet werden, ob dieser frühere Termin von den Teilnehmern besser akzeptiert wird, da er zu einer Entzerrung der dichten Terminfolge im Mai beiträgt (vgl. auch den Beitrag von Katharina Tiemann S. 57).