

**Westfälische Kleinstädte um 1900.
Typologische Vielfalt, Daseinsvorsorge
und urbanes Selbstverständnis**

Veranstalter: Historische Kommission für Westfalen; Institut für vergleichende Städtegeschichte, Münster

Datum, Ort: 04.10.2019–05.10.2019, Büren

Bericht von: Sebastian Schröder, Institut für vergleichende Städtegeschichte, Westfälische Wilhelms-Universität Münster

Kleinstädte waren ein charakteristisches Merkmal Westfalens. Wenigen Metropolen standen zahlreiche kleinere urbane Siedlungen gegenüber, die in Gestalt und Typologie erstaunlich vielfältig waren. Doch was eine Kleinstadt kennzeichnet und welche Unterschiede gegenüber Großstädten zu erkennen sind, wurde in der stadt- und landesgeschichtlichen Forschung bislang kaum diskutiert. Diesen Befund griff die von WERNER FREITAG (Münster) und THOMAS TIPPACH (Münster) organisierte Herbsttagung der Historischen Kommission für Westfalen auf, die am 4. und 5. Oktober 2019 in Zusammenarbeit mit dem Institut für vergleichende Städtegeschichte in Münster durchgeführt wurde. Dabei stand mit der Zeit um 1900 eine Epoche erheblicher Dynamik und teils gravierender Umbrüche im Fokus. Diese dynamischen Prozesse wirkten sich natürlich auch auf die Vergesellschaftungsform „Stadt“ aus. Dabei könne ‚Stadt‘ hinsichtlich vier Kategorien definiert werden, so Freitag. Der von ihm vorgestellte „kombinierte Stadtbegriff“ (nach Carl Haase) nahm einerseits rechtliche Rahmenbedingungen auf. So definierten die Städteordnungen eindeutig, welcher Ort als Stadt firmiere sowie welche Rechte und Pflichten daraus resultierten. Zweitens wurde die Stadt an ihrem Wachstum gemessen – sowohl wirtschaftlich als auch bezüglich steigender Bevölkerungsraten. Zugleich sei – drittens – eine soziale und ökonomische Differenzierung charakteristisch. Viertens müssten schließlich urbane Kultur oder Urbanität angeführt werden, um das Ausmaß städtischen Daseins einordnen zu können.

THOMAS TIPPACH (Münster) verwies in diesem Zusammenhang auf die Leistungen

des Westfälischen Städteatlases beziehungsweise des Historischen Atlas‘ westfälischer Städte, die die Historische Kommission und das Institut für vergleichende Städtegeschichte gemeinsam herausgeben. Die Atlanten seien Impulsgeber für die Landesgeschichte und dabei insbesondere für die vergleichende Kleinstadtforschung unverzichtbar. Da die Erforschung von Kleinstädten oftmals noch in den Anfängen stecke, stelle der Atlas meist die erste Publikation dar, die modernen wissenschaftlichen Ansprüchen genügt. Zudem garantiere das Konzept eine Vergleichbarkeit, ohne regionale Spezifika zu vernachlässigen. Schon jetzt zeige ein Überblick über die rund 90 bearbeiteten westfälischen Städte, dass Kleinstädte keineswegs im Vergleich mit Großstädten eine defizitäre Entwicklung genommen hätten. Demzufolge müssten zukünftige Studien Spezifika und Eigenständigkeit des Phänomens Kleinstadt stärker pointieren, forderte Tippach.

In der ersten Sektion, die „dynamisches Städtewachstum und Funktionsgewinne“ thematisierte, stellte HARTMUT KLEIN (Rheine) mit dem münsterländischen Dorsten ein hervorragendes Beispiel dar, um die Potenziale städtischer Expansion im 19. Jahrhundert herauszuarbeiten. Um 1900 war Dorsten der Mittelpunkt der regionalen Industrie. Nicht nur der Ausbau der Eisenbahnlinien führte zu steigenden Wachstumsraten, sondern auch die Ansiedlung von Zechen mit dem einhergehenden Wohnungsbau. Mit Hervest und Holsterhausen entstanden aufgrund des Bergbaus zwei Industriegemeinden, sodass eigentlich in Bezug auf die Topographie von einer dreigeteilten Stadt gesprochen werden müsse. Geradezu „explosionsartig“ schnellten die Bevölkerungszahlen in die Höhe; öffentliche Bauten, Infrastrukturmaßnahmen und der Ausbau lokaler Verwaltungen sowie der Daseinsvorsorge folgten, wobei die Maßnahmen mit dem Bevölkerungsanstieg kaum Schritt halten konnten.

Bis um 1870 war die Vredener Wirtschaft eher traditionell ausgerichtet: Die weit verbreitete Leinenproduktion war kleingewerblich und im Verlagswesen organisiert. Insgesamt stellte sich Vreden im westlichen Westfalen zu diesem Zeitpunkt als „Ackerbürger-

stadt“ dar, wie VOLKER TSCHUSCHKE (Vreden) erläuterte. Im Gegensatz zu Dorsten lassen sich allerdings nach 1870 Krisenphänomene entdecken, obwohl die Städteordnung von 1856 galt: Die Bedeutung des Leinengewerbes sank, zahlreiche Menschen verzogen, unter anderem ins Ruhrgebiet, Not und Elend verstärkten sich. Erst nachdem der Ort um die Jahrhundertwende Anschluss an das Eisenbahnnetz erhielt, entfachte eine Gründungswelle. Webereien und Molkereien entstanden, die Tonindustrie florierte und in Bahnhofsnähe siedelten sich neue Bevölkerungsgruppen an. Vereine erhielten ebenso Einzug wie Institutionen der Daseins- und Gesundheitsvorsorge, wobei insbesondere innovative Unternehmer federführend wirkten. Vreden setzte zur „Aufholjagd“ an.

In Blomberg begann die Industrialisierung, als das Holzgewerbe und die Holzverarbeitende Industrie aufblühten, wie DIETER ZOREMBA (Blomberg) betonte. Erste Ansätze des Aufschwungs zeigten sich in den 1860er- und 1870er-Jahren. In der Folge entwickelte sich der lippische Ort zu einem Zentrum der Möbel- und Stuhlherstellung. Die 1885 errichtete Stuhlfabrik in Blomberg führte zu einer „Gründungsdynamik“: Es siedelten sich anschließend Sperrholz- und andere Bau- sowie Möbelfabrikanten an. Diese Firmen verhandelten ihre Produkte vor allem in Nord- und Westdeutschland, sodass Handel und Gewerbe nicht ausschließlich auf Blomberg begrenzt blieben. Vielmehr besaß die Stadt eine zentralörtliche Funktion für das ländliche Umland im Südosten Lippes. Dabei muss hinzugefügt werden, dass Viehzucht und Landwirtschaft eine nicht zu unterschätzende Bedeutung behielten.

Die Expansion der Stadt Schloss Neuhaus lässt sich nur bedingt anhand von Gewerbedaten beschreiben. Vielmehr prägte im 19. Jahrhundert eine Garnison den Ort, der im Spätmittelalter mindere Stadtrechte vom Paderborner Fürstbischof erhalten hatte, in preußischer Zeit jedoch nach der Landgemeindeordnung von 1856 verwaltet wurde. Die Landwirtschaft besaß angesichts der ungünstigen Bodenverhältnisse kaum Relevanz. Einen Großteil der im Zuge der Markenteilungen privatisierten Flächen erwarb im 19. Jahrhundert das Militär, um den Truppenstütz-

punkt auszubauen. Neben dem eigentlichen Lager, dem sogenannten Sennelager, bildete sich eine Geschäftssiedlung, die beispielsweise Theater, Tanzlokale und um die Jahrhundertwende auch einen Bahnanschluss erhielt. Der Militärstandort Schloss Neuhaus wurde also maßgeblich vom Heer bestimmt, was dazu führte, dass sich Institutionen der Daseinsvorsorge nur in beschränktem Maße entwickelten.

Die erste Sektion beschloss STEFAN WIESEKOPSIEKER (Bad Salzufflen), der die zwei wesentlichen Akteure im lippischen Salzufflen (seit 1914 gilt der Zusatz „Bad“) benannte: Einerseits äußerten die Betreiber des Bades – hervorgegangen aus einer bereits in der Vormoderne bestehenden Saline – Interessen hinsichtlich der Stadtentwicklung, andererseits wirkte die Unternehmerdynastie Hoffmann in besonderem Maße. Diese auswärtige Familie hatte 1849/50 eine Stärkefabrik gegründet, ohne in Verbindung zu den alten Eliten zu stehen. Insbesondere Eduard Hoffmann führte das Unternehmen in patriarchalischer Weise. Er warb eindringlich um einen Eisenbahnanschluss, errichtete Kistenfabriken und Druckereien – ohne das Kerngeschäft, nämlich die Herstellung von Wäsche und Stärke, zu vernachlässigen. Zugleich verfolgte er eine vielfältige betriebliche Sozialpolitik, er ließ Wohnbauten errichten und es bildeten sich firmeneigene Vereine. Bad und Stärkefabrik standen sich mitunter skeptisch und ablehnend gegenüber. Trotzdem prosperierte Salzufflen. Bemerkenswert sei, dass die Stadtgesellschaft selbst dabei relativ blass blieb – der Ort lasse sich vielmehr als ein „unterteilter Körper“ charakterisieren.

Behandelte die erste Sektion vordergründig „dynamische“ Städte, so untersuchte die zweite Sektion urbane Siedlungen, die eher von Stillstand oder einem „moderaten Wachstum“ gekennzeichnet waren. In diese Kategorie gehört auch Billerbeck im Münsterland. Die Landwirtschaft herrschte eindeutig vor, wie CONSTANZE SIEGER (Münster) betonte. Handwerk, Handel und Gewerbe waren kaum am überregionalen Markt orientiert. Umso erstaunlicher erscheine daher der imposante Bau des „Billerbecker Domes“. Die städtischen, dem katholischen Milieu entstammenden Funktionsträger positio-

nierten Billerbeck damit als traditionsreichen Wallfahrtsort und Sterbeort des heiligen Ludger (+ 809). Vor allem nach dem Kulturkampf etablierte sich Billerbeck als besonderer Erinnerungsort, wobei sich Wallfahrtswesen und Fremdenverkehr gegenseitig ergänzten und befruchteten.

Das Stadtbrände mitunter in städtebaulicher Hinsicht modernisierende Resultate zeigten, verdeutlichte DINA VAN FAASSEN (Paderborn) mit ihrem Beitrag zu (Bad) Driburg. 1876 wurde ungefähr ein Sechstel der ursprünglichen städtischen Bebauung zerstört. Der Wiederaufbau orientierte sich an einem Bebauungsplan, eine bereits zuvor existierende Baukommission begleitete die Arbeiten. Unter anderem wurden die Straßen begradigt und neue Baugebiete ausgewiesen. Es zeigten sich also sowohl neuartige Formen lokaler Selbstverwaltung als auch eine die Moderne kennzeichnende Planungspolitik. In wirtschaftlicher Hinsicht war die Holzverarbeitung für Driburg wichtig, während der herrschaftliche oder gräfliche Bäderbetrieb Ende des 19. Jahrhunderts eher stagnierte. In diese Lücke stießen Überlegungen der Stadtverwaltung, ein eigenes Bad zu schaffen.

Im Sauerland liegt Schmallenberg, das ALEXANDRA BLOCH PFISTER (Münster) vorstellte. Zählte die Stadt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts lediglich unter 1.000 Einwohner, so setzte ab 1860 mit der Gründung erster Textilfabriken ein Wachstum ein. Dabei falle besonders die Spezialisierung ins Auge: Es gab Wolltuchhersteller, Strumpf- und Tuchweber sowie Jackenwebereien. Um von auswärtigen Lieferungen unabhängig zu werden, riefen die Industriellen eigene Spinnereien ins Leben; mechanische Neuerungen folgten. Ab 1868 wurde der Strickvorgang in der Strumpfherstellung sukzessive mechanisiert. Bis zum Ersten Weltkrieg erlangte die Textilverarbeitung eine überregionale Bedeutung, sodass aus der „Ackerbürgerstadt“ eine „Textilstadt“ wurde. Allerdings sollte nicht vergessen werden, dass Forst- und Landwirtschaft nach wie vor präsent blieben.

Mit Horstmar im Münsterland nahm PETER ILISCH (Münster) eine einstige Sommerresidenz der Fürstbischöfe von Münster in den Blick. Im 19. Jahrhundert wies dieses frühere Machtzentrum mit seiner Vielzahl an ad-

ligen Burgmannshöfen kaum Merkmale städtischen Wachstums auf. Vielmehr dominierten die Landwirtschaft, ortsbezogenes Handwerk und die Leinenherstellung. Zudem waren moderne Verwaltungsinstitutionen nur rudimentär entwickelt; bezeichnend sei, dass selbst im 19. Jahrhundert noch ein „Ausrufer“ obrigkeitliche Dekrete auf den unbefestigten Straßen verkündete. Erst allmählich und im Vergleich recht spät hielt zaghaft Urbanität Einzug, wobei die einsetzende Industrialisierung der Stadt nur indirekt Nutzen brachte: Arbeitslosigkeit wurde zwar vermieden, indem Baumwollspinnerei und Seidenweberei die Rolle der herkömmlichen Leinenverarbeitung übernahmen, doch wirtschaftliche Prosperität konnte nicht erzielt werden.

Unweit der Ravensburg, einer mittelalterlichen Feste der vormaligen Grafen von Ravensberg, lag Borgholzhausen, das 1719 die Rechte einer „Akzisestadt“ erhalten hatte. Im Gegensatz zu Horstmar, wo das katholische Milieu gesellschaftlich überweg, bestimmte in Borgholzhausen ein der preußischen Monarchie treu ergebener Protestantismus das lokale Geschehen, wie ROLF WESTHEIDER (Versmold) anschaulich erläuterte. So gründete sich 1893 ein Verschönerungsverein, der maßgebend den Bau des Luisenturms förderte, um an die legendäre preußische Königin zu erinnern. Auch die Feier zur 300-jährigen Zugehörigkeit Borgholzhausens zu Brandenburg-Preußen im Jahr 1909 zeigte die enge Verzahnung zwischen urbaner Selbstdarstellung und Zugehörigkeit zum preußischen Herrschaftsgebiet. Ansonsten müsse jedoch konstatiert werden, dass Borgholzhausen von seiner zentrumsfernen Grenzlage geprägt war, wodurch Wettbewerbsnachteile erwachsen.

Einen regelrechten wirtschaftlichen Boom erlebte dagegen das münsterländische Greven, über das ANNA LINDENBLATT (Greven) und LEONHARD PLITT (Münster) in der dritten Sektion zu Fragen rechtlicher Stadtwerdungsprozesse berichteten. Greven wurde als Titularstadt nach der preußischen Landgemeindeordnung von 1856 geführt. Obwohl der Ort demzufolge keine Stadtrechte besaß, gründeten sich im 19. Jahrhundert zahlreiche Textilfabriken, die sich auf bestimmte Geschäftsbereiche spezialisiert hat-

ten. Aufgrund des Aufschwungs wurden sogar Arbeitskräfte aus den Niederlanden und Schlesien angeworben. So wundere es kaum, dass 1914 ungefähr 62 Prozent der Bevölkerung im Textilsektor tätig waren. Dies wirkte sich auch gesellschaftlich aus: Die örtlichen Verwaltungssämter wurden eindeutig von den führenden, vielfach verwandtschaftlich verbundenen Unternehmern bestimmt. Dennoch scheiterte der 1896 seitens der Industrielken unternommene Versuch, Stadtrechte zu erlangen. Dabei sei gerade dieses Scheitern sehr aufschlussreich, zeige es doch, dass auch „Dörfer“ urbanes Entwicklungspotenzial besaßen.

Geradezu erstaunlich erscheint es, dass im Gegensatz zu Greven das paderbornische Büren ab 1895 nach der Städteordnung verwaltet wurde. Denn wirtschaftlich florierte der im östlichen Westfalen gelegene Ort kaum, wie WILHELM GRABE (Paderborn) vermerkte. Dagegen gedieh Büren als Verwaltungs- und Gerichtsstandort nach dem Übergang an Preußen im Jahr 1803. Dabei spielten die Liegenschaften des säkularisierten Jesuitenkollegs eine bedeutende Rolle, weil die neuen Herrscher Nachnutzungskonzepte suchten: Sie erklärten Büren zum Kreishauptort und richteten Gerichtsinstitutionen ein. Dadurch siedelten sich Verwaltungsbeamte und Juristen an, sodass Büren zu einem Dienstleistungsstandort wurde. Allerdings beschwerten sich die Beamten, dass ein standesgemäßes und an urbanen Maßstäben gemessenes Leben in der Peripherie kaum möglich sei. Dass Büren 1895 trotzdem Stadt wurde, hing maßgeblich mit seiner Verwaltungstradition zusammen. Dabei ließen sich in der Folge sowohl wirtschaftliche als auch urbane Wachstumsprozesse ausmachen – die Stadtwerdung beflügelte merklich das städtische Bewusstsein.

Die Tagung beschloss LENA KRULL (Münster) mit einem knappen und äußerst anregenden Schlusskommentar. Lobend hob sie hervor, dass sich alle Referenten an dem von Werner Freitag referierten „kombinierten Stadtbegriff“ orientiert hätten, sodass Vergleiche hervorragend möglich seien. Dabei habe sich gezeigt, dass um 1900 sowohl Dörfer als auch Städte vom allgemeinen Strom des Zeitgeistes erfasst wurden und dass

sich Formen der Daseinsvorsorge überall etablierten – mal mehr und mal weniger ausgeprägt und mit zeitlichen Abstufungen. Deshalb sei es lohnend, die Kleinstadt nicht nur an der Metropole, sondern auch hinsichtlich ihres Verhältnisses zum Dorf und zum lokalen Umfeld zu kontrastieren. Kritisch setzte sich Krull dagegen mit der Zuordnung der vorgestellten Städte zu den jeweiligen Sektionen auseinander. Sie fragte, ob sich Stadt einzig und allein an wirtschaftlichen Faktoren messen lassen könne. Oder anders ausgedrückt: Entscheide einzig das ökonomische Wachstum, ob ein Ort eine Stadt sei? In diesem Zusammenhang verwies sie darauf, dass die tatsächliche rechtliche Zuordnung (Landgemeinde- oder Städteordnung) offenkundig kaum relevant war – erinnert sei an die gegensätzlichen Entwicklungen von Horstmar und Greven. Erkenntnisreich könne sich dabei ein vertiefter Blick auf die Wahrnehmung der Bevölkerung erweisen: Sahen sie sich selbst als städtische Bürger oder doch eher als Landbewohner? Überhaupt sollten in Zukunft die Akteure stärker beachtet werden, um Transferprozesse und Interdependenzen aufzudecken. Auch das Konzept der Urbanität bedürfe einer genaueren Analyse, schließlich habe gerade die Tagung gezeigt, wie vielfältig sich urbanes Leben gestalten konnte. Zudem regte Krull an, Studien über die Grenzen Westfalens hinaus zu betreiben. Dadurch könnten die Ergebnisse dieser gelungenen und ertragreichen Tagung in einen größeren Zusammenhang gestellt und die Stadtgeschichtsforschung insgesamt bereichert werden.

Konferenzübersicht:

Mechthild Black-Veldtrup (Münster), Andreas Neuwöhner (Paderborn), Begrüßung

Einführung

Werner Freitag (Münster), Kleinstädte in Westfalen um 1900. Tendenzen der Forschung und landesgeschichtliche Perspektiven

Thomas Tippach (Münster), Der Historische Atlas westfälischer Städte und sein Beitrag zur Kleinstadtforschung

Sektion I Dynamisches Städtewachstum und Funktionsgewinne

Hartmut Klein (Rheine), Dorsten – von der kurkölnischen Kleinstadt zum montanindustriell geprägten Raum

Volker Tschuschke (Vreden), Vreden – eine Textilkleinstadt im Westmünsterland?

Dieter Zoremba (Blomberg), „... es ist aus diesem Dorf ein sauberes, mit allen neuzeitlichen Einrichtungen versehenes Gewerbestädtchen geworden.“ Die Möbelstadt Blomberg auf dem Weg ins 20. Jahrhundert

Michael Pavlicic (Bad Lippspringe), Schloss Neuhaus – Aufschwung als preußische Garnisonsstadt

Stefan Wiesekopsieker (Bad Salzuflen), Salzuflen und Hoffmann's Stärkefabriken – Kleinstadt und Weltunternehmen in friedlicher Eintracht?

Sektion II Städtisches „Stilleben“ und moderates Wachstum

Constanze Sieger (Münster), „Billerbeck ist kein London“ – eine Kleinstadt als Erholungs-ort, Wallfahrtsziel und Zentrum der industriellen Landwirtschaft

Dina van Faassen (Paderborn), Driburg – Aspekte des kleinstädtischen Wandels

Alexandra Bloch Pfister (Münster), Westfalenjacken und Strümpfe – die Textilstadt Schmallenberg

Peter Ilisch (Münster), „Stimmung: ruhig und teilnahmelos“ – Horstmar

Rolf Westheider (Versmold), Im Schatten der Ravensburg. Borgholzhausen zwischen Tradition und Fortschritt

Sektion III Von der Landgemeindeordnung zur Städteordnung

Anna Lindenblatt (Greven), Leonhard Plitt (Münster), „Das größte Dorf im Münsterland“ bleibt Greven – die gescheiterte Stadtwerdung von 1896

Wilhelm Grabe (Paderborn), „Dem fortschreitenden Zeitgeist wird mehr und mehr Rechnung getragen.“ Zur späten Einführung der Städteordnung in Büren 1895

Bilanz der Tagung

Lena Krull (Münster), Schlusskommentar

Tagungsbericht *Westfälische Kleinstädte um 1900. Typologische Vielfalt, Daseinsvorsorge und urbanes Selbstverständnis*. 04.10.2019–05.10.2019, Büren, in: H-Soz-Kult 18.11.2019.