

12. 9. 2010

# Denkmal-Zeitung

**Liebe Leserinnen  
und Leser,  
liebe Denkmal-  
freunde,**

das Motto des Tages des offenen Denkmals 2010 lautet: „Kultur in Bewegung – Reisen, Handel und Verkehr“. Zu diesem sehr weiten Thema bietet die „Denkmalzeitung“ Ihnen manche Anregung, gibt Tipps für Ausflugsziele und macht aufmerksam auch auf örtliche Veränderung: Diese kann religiös bedingt sein wie für den Pilger, sie kann wirtschaftlich charakterisiert sein wie für den Transporteur auf der Autobahn oder auch bloß dem individuellen Wunsch nach Bildung entspringen, um z. B. eine historische Stätte zu besuchen. Natürlich ist das Thema bei Weitem nicht erschöpft. Vielmehr versucht die „Denkmalzeitung“ auch in diesem Jahr wieder, für die Leser unserer Zeitung und den Interessenten des „Tages des offenen Denkmals“ Schlaglichter auf unser so vielfältiges und erhaltenswertes kulturelles Erbe zu werfen.

Ihr



Dr. Wolfgang Kirsch  
LWL-Direktor

## Pilgerspuren in Soest

Das Jakobitor in Soest



Soest, Durchgang des ehem. Jakobitores, daneben das „Pilgrimshaus“. Foto: Helmut Schinkel, Stadt Soest.

Das Motto „Kultur in Bewegung“ trifft auf eine ganz spezielle Form des Reisens besonders zu, nämlich die des Pilgerns. Das Pilgern selbst ist aus vielen großen Weltreligionen bekannt. Zu einer der wichtigsten Wallfahrtsstätten des Christentums allerdings, dem Grab des Apostels Jakobus d. Ä. in Santiago de Compostela in Nordspanien, führen die Jakobswege über ein weit verzweigtes mittelalterliches Wegenetz quer durch Europa.

In Deutschland sind bis heute neben Wallfahrtskirchen viele Herbergen und Hospitäler zur Unterbringung und Versorgung der Pilger erhalten. Nachweislich zogen sie seit dem 12. Jahrhundert auch durch Westfalen bis nach Galizien und benutzten dafür die Fernhandelsstraßen, die teilweise über ein weit verzweigtes „Zubringernetz“ erreicht wurden. Von Osten her (über Corvey-Paderborn-Lippstadt-Soest und Werl) führte der Weg der Jakobspilger ab Dortmund dann weiter über Bochum

und Hagen in Richtung Rheinland. Auf ihrem Weg dienten ihnen Sakralbauten als Orientierungspunkte und Anlaufstellen, da sie zuweilen auch als Herberge dienen konnten, und was z. B. belegt ist für die Vorhallen der Propsteikirche St. Patroklos in Soest und des Paderborner Domes. Für Unterkunft und Verpflegung fanden die Jakobspilger also überall Unterstützung, motiviert aus christlicher Nächstenliebe, aber auch,

**Jakobitor und Pilgrimshaus,  
Jakobi-Nöthenwall/Jakobi-  
straße, 59494 Soest**

um teilzuhaben an dem Segen ihrer Wallfahrt. Seit dem 14. Jahrhundert wurden in den „Durchgangsorten“ Jakobusbruderschaften gegründet, die durch Schriftquellen nachweisbar sind. In Soest unterhielt die Jakobusbruderschaft seit 1304 eine ►

# LWL

Für die Menschen.

Für Westfalen-Lippe.

# Leben auf der Motte

Das LWL-Museum für Archäologie in Herne

► wegen der abendlichen Schließung der zehn Stadttore vor der Stadt gelegene und zum Kloster Paradiese gehörende Pilgerherberge, die während der Soester Fehde 1446 zerstört wurde. Bereits damals hatte der Rat der Stadt beschlossen, die Herberge hinter die schützenden Stadtmauern in das „Neue Hospital am Jakobitor“ (im Jahre 1294 errichtet; heute das Gasthaus „Pilgrims-Haus“) zu verlegen. Hier war die Stadt von Westen aus zugänglich durch das Jakobitor aus dem Jahre 1180, in dem sich u. a. ein aus drei Quellen gespeister Brunnen zur Wasserversorgung der Pilger befand. Im Obergeschoss des ehemaligen Turmes lag die mit Reliquien reich ausgestattete St. Jakobus-Kapelle. Das Jakobitor wurde in den 1820er Jahren bis auf den bestehenden Tordurchgang abgetragen. Dieser weist auch heute den Weg zum Pilgerhospiz und gibt inschriftlich die Entfernung der Entfernung zum Jakobusgrab in Santiago de Compostela mit 2250 km an.

Anne Herden-Hubertus M.A.



Die hölzerne Turmhügelburg am LWL-Museum für Archäologie.  
Foto: Beatrix Hagemann-Kask, LWL-Archäologie für Westfalen.

Viele eindrucksvolle Burgenbauten haben einmal klein angefangen: als Holzturm-Burg auf einem künstlichen Hügel. Keine dieser Turmhügelburgen – auch „Motten“ genannt – hat die Zeiten überdauert. Im Rahmen der Sonderausstellung „AufRuhr 1225! Ritter, Burgen und Intrigen“ wurde eine solche Turmhügelburg in Originalgröße auf dem Außengelände des Museums rekonstruiert.

Im hohen Mittelalter hatte sich der Burgtyp „Motte“ von Frankreich aus über Nordwest- und Mitteleuropa verbreitet. Vor allem im Flachland bot der durch Wassergraben und Palisade geschützte Turmhügel Schutz und war zugleich repräsentativer Adelsitz. Auch im Ruhrgebiet, das mit über 400 nachgewiesenen Adelsitzen zu den burgenreichsten Regionen Deutschlands zählt, waren Mottenbauten verbreitet. Ebenso am Niederrhein und entlang der Emscher waren die hölzernen Wehranlagen zahlreich anzutreffen.

In Herne gibt es gleich mehrere Hinweise auf mittelalterliche Motten. So wurden im Bereich der Burganlagen Crange und Strünke derartige Turmhügelburgen nachgewiesen. Nun erwartet mitten im Herner Stadtzentrum eine 25 Meter hohe Rekonstruktion die Besucher – so eingerichtet, als hätten ihre Bewohner sie gerade erst verlassen. Am Tag des offenen Denkmals wird die Motte wieder mit Leben erfüllt, denn die mittelalterlichen Bewohner kehren zurück! Mehrere Darsteller geben den Besuchern den gesamten Tag über einen Einblick in das Leben auf einer Turmhügelburg im 13. Jahrhundert.

Michael Lagers

## Das LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen

Das LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen ist eine kommunale Einrichtung und als unabhängiges Fachamt Teil der regionalen Kulturpflege beim Landschaftsverband Westfalen-Lippe mit Sitz in Münster. Für Denkmalschutz und Denkmalpflege sind wir Partner für die Kommunen, Dienstleister für die Bürgerinnen und Bürger Westfalens und Anwalt unserer Baudenkmäler. Mit breiter Fachkompetenz und auf Basis des Denkmalschutzgesetzes des Landes NRW erfüllen wir Aufgaben des Erkennens, Erforschens und Erhaltens unseres historischen und künstlerischen Erbes. Darin leistet die amtliche Denkmalpflege auch einen bedeutenden Beitrag zum Erhalt unserer gemeinsamen Lebensqualität. Im Landesteil Westfalen-Lippe gibt es etwa 26.000 eingetragene Baudenkmäler.  
[www.lwl-denkmalpflege-westfalen.de](http://www.lwl-denkmalpflege-westfalen.de)

## Die LWL-Archäologie für Westfalen

Die LWL-Archäologie für Westfalen besteht aus der Archäologischen Denkmalpflege und drei Museen in Herne, Haltern am See und Paderborn. Sie hat ihre Zentrale in Münster. Die LWL-Archäologie vertritt das Interesse der Öffentlichkeit an der Erhaltung der archäologischen und paläontologischen Denkmäler und damit an den Zeugen unserer gemeinsamen Vergangenheit. Wir tun dies für zukünftige Generationen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erforschen und dokumentieren, sichern und bewahren die materiellen Zeugnisse der Gesellschaften vergangener Zeiten. Den Bürgerinnen und Bürgern vermitteln wir unsere Arbeitsergebnisse zur Geschichte der Region. Als unabhängiges Fachamt arbeitet die LWL-Archäologie für Westfalen auf der Grundlage des Denkmalschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen, zusammen mit den Denkmalbehörden der Kommunen, der Kreise und des Landes Nordrhein-Westfalen.

[www.lwl-archaeologie.de](http://www.lwl-archaeologie.de)

LWL-Museum für Archäologie,  
Westfälisches Landesmuseum,  
Europaplatz 1, 44623 Herne  
[www.lwl-landesmuseum-herne.de](http://www.lwl-landesmuseum-herne.de)  
[www.aufuhr1225.lwl.org](http://www.aufuhr1225.lwl.org)

11 bis 18 Uhr:

„Leben auf der Motte“

Eintritt für die Sonderausstellung  
„AufRuhr 1225! Ritter, Burgen und  
Intrigen“: Erwachsene 6 Euro,  
Kinder 4 Euro, Familien 12 Euro

# Historischer Straßenbereich

Meinerzhagen, westlich der B54

Bei dem historischen Straßenbereich handelt es sich um das Teilstück einer Kunststraße, die ehemals von Frankfurt über Siegen, Olpe, Meinerzhagen, Breckerfeld und Hagen weiter nach Holland führte und in Teilbereichen bereits seit dem Mittelalter Bestand hatte. Im Gegensatz zu einem unbefestigten Straßenzug spricht man bei einer befestigten Straße von einer Kunststraße.

1783 berichtete der Justiz-Assistent Goebel allerdings, dass der Frachtverkehr zwischen Frankfurt und Holland über den Westerwald geführt würde, weil auf der näheren Route durch die Grafschaft Mark, eben der vorgenannten, trotz besserer topographischer Verhältnisse die Straßenverhältnisse mittlerweile zu schlecht seien. Nur wenige Jahre später, ab ca. 1788, wird nun diese Straße ausgebaut und ist dann um 1800 zwischen Nassau-Oranien und Westfalen durchgängig als Kunststraße befahrbar. Mit dem Ausbau der Straße Meinerzhagen-Drolshagen im Jahr 1847, der heutigen B54, wurde ein Teilbereich der Kunststraße von dem öffentlichen Verkehr „abgehängt“ und überdauert bis heute.

Solche Dokumente des neuzeitlichen Straßenausbaus können in Westfalen nur noch an ganz wenigen Rudimenten festgemacht werden. Deshalb ist dieser Bereich mittlerweile als verkehrsgeschichtliches Denkmal unter Denkmalschutz gestellt worden. Der Ortsheimatpfleger der Stadt Meinerzhagen, Chris Riederer, wird Besuchern dieses wichtige Baudenkmal nahe bringen und seine Zukunft, seine Einbindung und Erhaltung im Rahmen des Aufbaues eines neuen Gewerbegebietes erklären.

**Dipl.-Ing. Christian Hoebel**



Blick auf den historischen Straßenverlauf. Foto: Dipl.-Ing. Christian Hoebel, LWL-AfDW.

**58540 Meinerzhagen, Ansiedlung Bracht**

**300 m von der Bundesstraße 54 in Richtung Bracht**

**Für Rückfrage und zur Terminabstimmung steht Chris Riederer per E-Mail [ohp@meinerzen.de](mailto:ohp@meinerzen.de) gerne zur Verfügung.**

**Des weiteren können auf seiner Homepage [www.meinerzen.de](http://www.meinerzen.de) ergänzende Angaben zu diesem historischen Straßenzug abgerufen werden.**



Ausschnitt topographische Karte.

Foto: Geobasisdaten © Land NRW, Bonn.

# Ölgemälde zur Tilgung einer Kneipenschuld

Gaststätte „Neuer Krug“ in Detmold



Otto Albert Koch, „Auerbachs Keller“ nach Goethes Faust, 1891. Foto: Dipl.-Restauratorin Marion Rausch, Witten, 2009.

Der „Neue Krug“ in Detmold, Neustadt 26, ist eine Traditionsgaststätte. Dies zeigt sich schon am denkmalgeschützten Gebäude selbst, das der Gastwirt Heinrich Düttemeyer 1889 als imposanten Fachwerkbau auf massivem Untergeschoss nach rheinischem Vorbild errichten ließ. Das historische Gasthaus ersetzte einen Vorgängerbau, der seit 1709 im Zuge der barocken Stadterweiterung Detmolds mit der Neustadt die Wirtshausstradition an dieser Stelle begründete. 1898 kam das Sommertheater hinzu, ein von Gastwirt Düttemeyer erbauter Saalbau, in dem um 1900 mehrmals wöchentlich Lustspiele und andere Theaterstücke aufgeführt wurden.

Der „Neue Krug“ vor den Toren Detmolds zog aber nicht nur Theaterbesucher und Ausflügler an. Zahlreiche Stammgäste füllten die beiden Gaststuben. Dazu zählten auch einige Künstler, die dem Lokal zeitweise das Flair einer Künstlerkneipe verliehen. Einer von ihnen, der Maler Otto Albert Koch (1866–1921), stand beim

Wirt tief in der Kreide. Wie in Künstlerkreisen nicht ungewöhnlich, beglich er nach der Überlieferung 1891 seine Schulden durch die Ausschmückung der Gastzimmer mit Gemälden. Der größte Teil der Bilder hängt bis heute an den Wänden der Gaststätte. Dargestellt sind Themen aus Literatur, Mythologie und Geschichte, die sich entweder kneipengemäß mit fröhlichem Zechen oder aber mit der Hermannslegende befassen. Die beiden größten Bilder von fast vier Metern Breite zeigen den „Triumphzug des Bacchus“ und die „Begrüßung der heimkehrenden cheruskischen Krieger“. Die drei

kleineren Ölgemälde sind Darstellungen der Szene in Auerbachs Keller aus Goethes Faust, der Kapuzinerpredigt aus Schillers Wallensteins Lager und einer Landschaft mit Hermannsdenkmal. Alle Gemälde wurden 2009 restauriert.

Mit den erhaltenen Ölbildern, die bereits kurz nach der Erbauung des Gasthauses entstanden, ist der „Neue Krug“ in Detmold eines der wenigen noch betriebenen historischen Wirtshäuser in Westfalen und Lippe, das sich Teile seiner ursprünglichen Ausstattung bewahrt hat.

**Dr. Dirk Strohmann**

**Neustadt 26, „Neuer Krug“, 32756 Detmold**

**Um 16 Uhr Führung durch Dr. Dirk Strohmann mit Erläuterung zu den Gemälden, ab 17 Uhr ist die Gaststätte dann geöffnet.**

# Das Luftwaffenbekleidungsamt in Bielefeld

Ein Produktions- und Logistikzentrum für die Luftwaffe

Der seit 1994 denkmalgeschützte Gebäudekomplex aus dem Jahre 1939 ist der einzige noch erhaltene von einstmaligen drei Luftwaffenbekleidungsämtern in Deutschland (neben Berlin, Sonneberg, Bielefeld). Es handelt sich dabei um einen um eine Fabrik mit 45.000 m<sup>2</sup> reiner Nutzfläche (ohne Nebengebäude), ausgelegt für knapp 1500 Mitarbeiter, mit riesigen Nähsälen und Lagern, Garagen für Fahrzeuge und weiträumigen Kellergeschossen; zum anderen auch um ein „Logistikzentrum“ mit eigenem Verwaltungstrakt für die Beschaffung von Textilien und den Versand auf Schiene und Straße. Der Standort in Nähe des Güterbahnhofs und des Ostbahnhofs war also verkehrsstrategisch gewählt und richtete sich an der Trassenführung der Reichsbahn und am Verlauf der Bielefelder Kreisbahn aus. Industriegleise wurden direkt in die zentrale Verladehalle geführt. Die Orientierung an regionalen und überregionalen Transportwe-

gen griff also in die Siedlungsgeographie ein und veränderte das Stadtbild Bielefelds. Darüber hinaus beeinflussten aber auch der Zuzug von Arbeitskräften (Schneider, Schuhmacher, später auch Zwangsarbeiter) sowie der Bau einer eigenen Luftwaffen-siedlung für die Angestellten die Bielefelder Siedlungs- und Sozialstruktur nachhaltig. Viele Firmen aus dem Textilzentrum Bielefeld und dem Umland lieferten dem Bekleidungsamt zu, so auch die „Kriegsnotgemeinschaft“ der Wäschefabriken Schmitz und Gebr. Winkel (heute „Museum Wäschefabrik“). Nach Kriegsende wurde der Gebäudekomplex bis 1992 vom Royal Army Ordnance Corps (RAOC) und den Royal Engineers der Britischen Rhein-Armee als eines ihrer wichtigsten Nachschublager genutzt. Heute sind im Nord-Westflügel die Zentrale Ausländerbehörde der Stadt Bielefeld und eine Außenstelle des Bundesamtes für Migration und Flüchtlingsangelegenhei-

ten untergebracht. Den Süd-Westflügel teilen sich mehrere Fachbereiche der Fachhochschule Bielefeld. Der Ostteil des Gebäudes stand jahrzehntelang leer und wird derzeit saniert. Hier entstehen unter anderem Showrooms für Old- und Youngtimer.

Über Monate hinweg dokumentierte der Bielefelder Fotograf Frank Wellenbrink die Räumlichkeiten und ihre Spuren der Vergangenheit. Insbesondere der allmählich zerfallende und verwildernde Ostflügel wurde fotogra-

fisch festgehalten, der die einstige Nutzung als Kaserne, Fabrik und Versandzentrum noch besonders gut erkennen ließ. Die Ausstellung dokumentiert nicht nur exemplarisch die kriegsbedingte Verflechtung der Textil- und Bekleidungsindustrie Bielefelds mit dem Luftwaffenbekleidungsamt und dessen Bedeutung für die regionale Wirtschaft, sondern auch, wie Produktion und Handel sich unter dem Diktat der Kriegswirtschaft wandelten.

Dipl.-Ing. Christian Hoebel

Viktoriastr. 48a, 33602 Bielefeld  
[www.museum-waeschefabrik.de](http://www.museum-waeschefabrik.de)

11 Uhr Ausstellungseröffnung des Museums Wäschefabrik

14, 16 und 17 Uhr Führungen durch die Wäschefabrik durch Mitglieder des Fördervereins Projekt Wäschefabrik e.V.

11.30 Uhr Eröffnung der beiden Sonderausstellungen in der Wäschefabrik: „Produktions- und Logistikzentrum für die Luftwaffe – das Luftwaffenbekleidungsamt in Bielefeld“, und „Fotodokumentation des Baudenkmals Luftwaffenbekleidungsamt“

13.30 und 15 Uhr Führungen durch die Sonderausstellungen mit Dr. Dagmar Buchwald und Frank Wellenbrink  
 Kaffee und Kuchen



Zentrale Verladehalle. Fotos: Frank Wellenbrink, Bielefeld.

# Römertage im Römerlager

Fundort und LWL-Römermuseum in Haltern am See

Vor 111 Jahren begann am 19. Juni 1899 in Haltern am See die erste archäologische Untersuchung der römischen Militäranlagen. Heute gilt der Fundort Haltern als der größte und am besten erforschte Militärstandort des gesamten Römischen Reiches aus der Zeit um Christi Geburt. Mindestens sieben Militäranlagen haben die Ausgräber in den vergangenen 111 Jahren dokumentiert. Dazu gehören nördlich der Lippe das Hauptlager, mehrere Marsch- und Feldlager sowie eine Töpferei und ein Gräberfeld, auf dem Anaberg das Kastell und am Lippeufer eine Marinebasis.

Im ehemaligen Lager befindet sich heute das LWL-Römermuseum. Wall und Graben wurden an originaler Stelle auf der gesamten Länge des Museums wieder angelegt und an die Zelte der Römer erinnern die Glasdächer. Mit seinen vielfältigen Funden, Modellen und Rekonstruktionen vermittelt das Museum einen lebendigen Eindruck vom Alltag der Legionäre in Westfalen: Ein 3D-Film nimmt die Besucher mit auf die Reise „Von Rom nach Germanien“. Sie begleiten



I. Römerkohorte Opladen. Foto: Hans-Werner Berg, LWL-Archäologie.

ein römisches Versorgungsschiff und das zugehörige Patrouillenboot vom Rhein die Lippe hinauf. Seit neuestem können sie auch anhand speziell entwickelter Medienstationen der Lebensgeschichte des Varus nachgehen und Funde entdecken, die auf seine Anwesenheit hindeuten. Eine Vorstellung von dem kilometerlangen

Zug der drei Legionen, die in der Varusschlacht untergingen, vermitteln anschaulich 15.000 Mini-Römer aus der „Sendung mit der Maus“, die auf einer Länge von etwa 200 Metern durch die Ausstellung marschieren.

Zum Tag des offenen Denkmals werden die Römer in Haltern am See noch einmal zum Leben erweckt: Römer und Germanen schlagen an diesem Wochenende ihre Zelte auf dem Gelände vor dem Museum auf und zeigen, wie man vor 2000 Jahren an der Lippe lebte und kämpfte. Die Besucher können derweil römische Speisen und Getränke nach Originalrezepten genießen, römische Spiele ausprobieren und am Lagerleben teilnehmen.

**Dr. Yasmine Freigang  
und Renate Wiechers**

**LWL-Römermuseum, Weseler Str. 100, 45721 Haltern am See  
Tel. 02364/9376-0, E-Mail [lwl-roermuseum@lwl.org](mailto:lwl-roermuseum@lwl.org)  
[www.lwl-roermuseum-haltern.de](http://www.lwl-roermuseum-haltern.de)**

**Römertage:**

**11. September 11 bis 19 Uhr, 12. September 10 bis 18 Uhr  
Eintritt: Erwachsene 4 Euro, Kinder (6 bis 17 Jahre) und  
Ermäßigungsberechtigte 2,50 Euro, Familien 9 Euro**

# Steinbauten für die Ewigkeit

Großsteingräber bei Erwitte-Schmerlecke



Mühselig ist das Ausgraben der Großsteingräber in der Soester Boerde.  
Foto: Kerstin Schierhold, LWL-Archäologie.

Wie alt sind die Menschen in der Soester Boerde vor 5000 Jahren geworden? Wie behandelten sie ihre Toten? Was gaben sie ihnen mit ins Grab und warum? Das und vieles mehr soll mit der Ausgrabung zweier Großsteingräber der

späten Jungsteinzeit zwischen Soest und Erwitte geklärt werden. Nahe des kleinen Ortes Schmerlecke an der B1 stehen mitten im Feld zwei große weiße Grabungszelte. Hier liegen drei Grabanlagen von frühen Bauern. Sie wur-

den von den damaligen Bewohnern der Soester Börde aus großen Kalksteinplatten errichtet. Die Gräber sind 20 bzw. 25 Meter lang und waren bis über vier Meter breit. In diesen Gemeinschaftsgräbern bestatteten die Menschen ihre Toten über mehrere Jahrhunderte hinweg – eine Sitte, die in der Jungsteinzeit in vielen Teilen Europas verbreitet war. Im Rahmen eines Forschungsprojekts sind seit vergangenem Jahr Archäologen, Anthropologen und andere Experten der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, der LWL-Archäologie für Westfalen und der Georg-August-Universität Göttingen dabei, die

Gräber von Schmerlecke mit modernsten Methoden auszugraben. Durch die jahrhundertelange Nutzung der Anlagen sind Bestattungen und Beigaben häufig durcheinandergeraten und müssen aufwändig rekonstruiert werden, außerdem sind die Grabanlagen durch moderne Pflüge zum Teil beschädigt. So sind die Archäologen bei der Ausgrabung vor große Herausforderungen gestellt.

Einen Einblick in den aktuellen Stand der Ausgrabung, in die Grabungstechnik sowie in erste Forschungserkenntnisse geben Führungen um 10, 12, 14 und 16 Uhr.

**Kerstin Schierhold**

**Alter Soestweg, 59597 Erwitte-Schmerlecke  
Anfahrt: A44, Abfahrt Erwitte-Anröchte, auf B55 Richtung Erwitte, an der Ampel nach links auf B1 Richtung Soest, in Schmerlecke an der Ampel rechts Richtung Horn, nach wenigen hundert Metern erster Feldweg links, dem geteerten Weg folgen bis zu den Grabungszelten.**

**Führungen: 10, 12, 14 und 16 Uhr**

# Sauerländer Kleinbahn

Märkische Museumseisenbahn e.V. in Herscheid-Hüinghausen



Bahnhof Herscheid-Hüinghausen. Foto: Peter Jung, Werdohl.

Die komplette Strecke der Sauerländer Kleinbahn entstand auf der ehemaligen Trasse der Normal-

spurstrecke Plettenberg–Herscheid. Der Verkehr auf dieser Nebenbahn wurde 1969 eingestellt.

Im Jahr 1984 konnte der Verein das notwendige Gelände übernehmen und etappenweise vom Bahn-

hof Hüinghausen in Richtung Plettenberg wieder schmalspurige Schienen legen. So entstand am Bahnhof Herscheid-Hüinghausen der Betriebsmittelpunkt der Sauerländer Kleinbahn. Auf umfangreichen Gleisanlagen ist ein großer Teil der Fahrzeugsammlung abgestellt. Der aus dem Jahr 1915 stammende ehemalige Normalspurbahnhof wurde komplett restauriert.

Christel Rautenberg

Elsetalstr. 46,  
58849 Herscheid-  
Hüinghausen

Geöffnet von 13 bis 18 Uhr  
Es werden historische Pläne  
und Fotos ausgestellt,  
außerdem findet im Bahn-  
hofscafé eine Bewirtung  
statt.

# Bewegende Kultur

Der Erbdrostenhof in Münster

Bereits der optische Eindruck der geschwungenen Fassade, die hinter einem Cour d'Honneur am platzartigen Knotenpunkt von Salzstraße und Altem Steinweg virtuos in Szene gesetzt ist, vermittelt ein Gefühl von Bewegung und einladender Virulenz. Das große schmiedeeiserne Tor öffnet sich für den Reisenden und führt ihn ebenso wie seinerzeit die Kutschen zum Vestibül mit den Türen zu den beiden jeweiligen Flügeln. Einmal mitten durch die Eingangshalle gelangt, konnten dann die Gespanne im Hof vor den Remisen versorgt werden.

Das Meisterwerk von Johann Conrad Schlaun (1695–1773), das zwischen 1753 und 1757 als Adelspalais im Stadtgebiet von Münster errichtet wurde, findet sich immer wieder im Fokus allgemeinen Interesses: Man bewundert es auf Grund seiner zurückhaltenden Eleganz, als prunkvollen Rahmen festlicher und kultureller Highlights sowie als bis heute verblüffenden Geniestreich städtebaulicher Gestaltung. Sowohl Architekten als auch internationale Künstler wie Richard Serra fühlten sich durch das markante Gebäude zum Dialog herausfordert. Nach seiner Kriegs-



Der Festsaal im Erbdrostenhof. Foto: Bathe/Brückner, 1972. Bildarchiv LWL-AfDW.

zerstörung wurde der Erbdrostenhof zwischen 1953 und 1970 wieder aufgebaut. Sein wieder hergerichteter barocker Festsaal bietet heute ein Forum für Tagungen, Feste und Empfänge – unter anderem des Bundespräsidenten. Er liefert aber auch häufig eine Kulisse für Kinoereignisse (Blueprint) und Fernseherfolge (Wilsberg/Tatort). Vor allem aber ist er

Bühne für intime Konzerte. Das Publikum genießt hier Stars wie Ute Lemper oder feinste Barockkonzerte, dargeboten auf historischen Instrumenten, und dies alles im entsprechenden optischen Ambiente – der Connaisseur sitzt in der letzten Reihe.

Am Tag des offenen Denkmals öffnet der Erbdrostenhof seine Pforten für Besucher – eine seltene Ge-

legenheit, das Palais auch einmal von Innen zu inspizieren.

Klaus Nenno M.A.

Erbdrostenhof, Salzstr. 38,  
48143 Münster

Führungen  
um 14, 15.30 und 17 Uhr

# Klassische Adelsburg

Die Falkenburg bei Detmold-Berlebeck



Die Falkenburg im Frühjahr 2010, im Vordergrund der mächtige Bergfried. Foto: Thomas Pogarell, LWL-Archäologie.



Die Falkenburg im Teutoburger Wald: Meterhoch erhalten sind die Mauern der Hauptburg. Foto: Thomas Pogarell, LWL-Archäologie.

Eine der mächtigsten Burganlagen Westfalens stand einst im Teutoburger Wald bei Detmold-Berlebeck: die Falkenburg der Edelherren zur Lippe. Erbaut wurde sie ab 1194 von Bernhard II. und seinem

Sohn Hermann II. Die Höhenburg bildete bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts das Zentrum der gräflichen Landesherrschaft und überstand mehrere kriegerische Konflikte. Ernsthaft verteidigen muss-

ten sich ihre Bewohner in der Eversteiner Fehde (1404–1409) und in der Soester Fehde (1444–1449). Durch eine selbst verschuldete Feuersbrunst, die während eines Festgelages ausbrach, wurde die Falkenburg im Jahre 1453 stark beschädigt. Nach der Instandsetzung der meisten Gebäude verlor die Anlage allerdings nach und nach an Bedeutung und wurde schließlich in der Mitte des 16. Jahrhunderts aufgegeben und verlassen. Im Jahre 1802 erklärte die Fürstin Pauline die einst größte und stärkste Burg der Lipper zum Steinbruch. Stück für Stück abgetragen, war im Jahr 2004 von der ehemaligen Baustruktur der Falkenburg obertägig kaum noch etwas erkennbar.

Die seit dem Frühjahr 2005 laufenden archäologischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Sanierung der gesamten Burg ruine brachten die untertägig erhaltenen mächtigen Mauerzüge der Hauptburg, der Vorburg und des Zwingers zum Vorschein. Die Falkenburg besaß einst auch einen stark befestigten äußeren Verteidigungsring, bestehend aus einem Graben und einem Wall. In den Wall eingelassen waren sechs Basteien und ein Torhaus. Der Weg in die Burg führt durch den Zwinger, der über einen Torturm mit Zugbrücke verfügte. Ein weiteres Torhaus sicherte den Zugang in die Vorburg.

Die Ausgrabungen der letzten Jahre zeigen, dass die Vorburg mit Gebäuden unterschiedlicher Zeitstellungen dicht bebaut war. Hier befanden sich unter anderem auch die Pferdestallungen mit der

Tränke. Durch eine vierte Toranlage gelangte man in den Innenhof der Hauptburg. Die sie umgebende, zwei Meter starke, 170 Meter lange und bis zu acht Meter hoch erhaltene Mauer fasste das obere Plateau ein und schützte die innere Bebauung. Diese bestand aus dem einst dominanten Bergfried, dem Palas als Hauptgebäude der Herrschaft, einem Nebengebäude und vier Häusern der Burgmänner. Nach und nach entdeckten die LWL-Archäologen auch verschüttete Kellerräume und legen sie frei. Weite Teile der Burgruine stammen noch aus der Gründungsphase um 1200. So repräsentiert die Ruine Falkenburg eindrucksvoll, für Westfalen-Lippe und darüber hinaus, den Typus der klassischen Adelsburg im ausgehenden 12. Jahrhundert.

Am Tag des offenen Denkmals können Besucher die gesamte Burganlage und die archäologischen Ausgrabungen unter fachkundiger Führung besichtigen.

**Thomas Pogarell  
und Dr. Elke Treude**

## Falkenburgweg, 32760 Detmold

**Anfahrt: von Detmold L937 Richtung Heiligenkirchen und Paderborn nach Berlebeck, Parkmöglichkeit am Hotel-Landhaus Hirschsprung, Paderborner Straße 212, Aufstieg zur Burg hinter der kleinen Brücke, dann am Forsthaus vorbei, der Beschilderung „Falkenburg“ bis zum Fuß der Burg folgen.**

**Geöffnet von 10 bis 18 Uhr, Führungen beginnen zu jeder vollen Stunde, die letzte Führung um 16 Uhr. Treffpunkt ist die Schutzhütte unterhalb der Burg.**



# Ein verkehrsgeschichtliches Dokument der Nazizeit

Die Autobahnmeisterei Oelde



Autobahnmeisterei Oelde. Foto: Dipl.-Ing. Christian Hoebel, LWL-AfDW.

Bereits in den 1920er Jahren gab es erste planerische und ingenieurtechnische Überlegungen zum Aufbau eines deutschen Autobahnnetzes, als eines „Nur-Kraftfahr-Straßen“-Systems. Durch den massiven staatlichen Einstieg ab September 1933 wurde dieses Vorhaben dann reichsweit umgesetzt. Die für Westfalen wichtige Autobahn Ruhrgebiet-Berlin, die heutige A2, wurde im Januar 1937 mit seinem Teilbereich von Hannover bis zum Berliner Ring fertiggestellt und mit dem Lückenschluss zwischen Bad Nenndorf und Herford am 23. September 1939 durchgängig befahrbar. Mit dem Aufbau eines Autobahnnetzes auf dem Gebiet des Deutschen Reiches gingen auch die Planung und Entwicklung von erforderlichen Nebenbetrieben wie Tankstellen, Rastanlagen oder eben den Autobahnmeistereien einher. Diese der Infrastruktur zugehörigen Bauaufgaben stellten für die damaligen Architekten ei-

ne neue Herausforderung dar, für die es bis dahin keine Vorbilder gegeben hatte. Bereits 1939 waren an der heutigen A2 neben einer Vielzahl von kleineren Rastplätzen auch schon die Rasthöfe Rhynern und Magdeburger Börde in Betrieb. Eine Schwierigkeit bei der Planung dieser Rastanlagen besteht damals allerdings u. a. darin, die zukünftigen Bedürfnisse noch nicht abschätzen zu können. Für die Unterhaltung und Überwachung der Betriebssicherheit der Autobahnen wurden Autobahnmeistereien geplant, die untereinander einen Abstand von rund 60 km haben sollten. Entsprechend der damaligen Planung eines Reichsautobahnnetzes von rd. 14.000 km wurden so also rund 230 Anlagen benötigt. Die Entwicklung derartiger Anlagen unterlag natürlich ebenso wie heute besonderen betriebswirtschaftlichen Vorgaben. Gestalterische aber erfolgten verstärkt ab 1937, da die Straßen und Autobahnen gar zu nationalistischen

„Kulturträgern“ aufgewertet wurden – was auch all ihre Nebenbetriebe betreffen sollte. Dies hatte u. a. zur Folge, dass auch auf deren landschaftliche Einbindung streng geachtet und ihr architektonisches Erscheinungsbild stilistisch festgelegt wurde. Dabei galt der Qualität der handwerklichen Ausführung der gewählten Baumaterialien ganz besonderes Augenmerk.

Für den Autobahn-Streckenabschnitt Kamen–Gütersloh wurden nun zwei Meistereien geplant, davon je eine in Kamen und in Beckum. Allerdings wurde der ursprünglich geplante Standort in Beckum letztlich wieder aufgegeben, da unter anderem seine landschaftliche Lage nicht den genannten Anforderungen genügen konnte. Der heutige Standort in Oelde erfüllte jedoch all die genannten Voraussetzungen und so wurde hier am 29. September 1938 mit dem Aufbau der Meisterei in Form eines Gehöftes begonnen. Die entsprechenden Hoch-

bauplanungen kamen von der zuständigen „Obersten Bauleitung Reichsautobahnen“ in Essen. Dem Anforderungsprofil an eine derartige Betriebsstätte folgten zwischen 1939 und 1940 u. a. das Betriebsgebäude mit den Büros, dem Wohngebäude und der Gerätehalle. Das Streusplitt-Hochsilo wurde 1942 in Betrieb genommen, die Werkstatt- und Wagenhalle bereits 1940. Spätere Anforderungen an den Unterhaltungsdienst führten zwischen 1968 und 1998 zum Aufbau weiterer Hallen auf dem Betriebsgelände. Heute stellt die Autobahnmeisterei Oelde mit ihrem historischen Gebäudebestand ein bedeutendes und in Westfalen-Lippe einmaliges architekturgeschichtliches Dokument aus der nationalsozialistischen Zeit dar, das auch heute noch den aktuellen betrieblichen Anforderungen einer Autobahnmeisterei genügt.

**Manfred Zellerhoff und  
Dipl.-Ing. Christian Hoebel**

**Autobahnmeisterei, Böckenfördeweg 24, 59299 Oelde**

**Am 12.9.2010 von 10.30 bis 16 Uhr geöffnet.**

**Ab 10.30 Uhr: Besichtigung des Geländes und der Gebäude.**

**11–12 Uhr: „Die Autobahnmeisterei Oelde. Entwicklung, Aufgaben und Funktion heute.“**

**Vortrag von Manfred Zellerhoff, Leiter der Autobahnmeisterei.**

**14–14.30 Uhr: „Die Geschichte des Autobahnbaues im Deutschen Reich zwischen 1933 und 1945, ein westfälischer Überblick.“**

**Vortrag von Christian Hoebel, LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen.**

**Die Veranstaltung findet im Freien statt, bei Regen können die Hallen genutzt werden.**

# Das Ende einer umfangreichen Restaurierung

St. Heinrich und Kunigunde in Paderborn-Schloß Neuhaus



Blick auf die eingerüstete Orgel. Foto: Dr. Bettina Heine-Hippler, LWL-AfDW.

Bis in unsere Zeit hinein bezeugen Klöster und Kirchen das Wirken des Fürstbischofs Ferdinand II. von Fürstenberg. 1626 auf Schloss Bilstein geboren wurde Ferdinand II. 1661 zum Fürstbischof von Paderborn, 1678 zusätzlich auch von Münster gewählt. In seiner paderborner Zeit entstanden in der Innenstadt von Paderborn die Franziskaner-, Jesuiten- und

Kapuzinerkirche, die noch heute von seiner regen Bautätigkeit zeugen.

1666 entstand anstelle der alten Ulrichskirche, einem Saalbau des frühen 11. Jahrhunderts, die neue Pfarr- und Residenzkirche nach Plänen des damals noch unbekannteren jungen Kapuzinerarchitekten Ambrosius von Oelde. Von der alten Kirche, die 1665 abgeris-

sen wurde, blieb lediglich der Westturm erhalten, der im Zuge des Neubaus der Pfarrkirche erhöht wurde. Gut zwei Jahre nach Baubeginn waren die Baumaßnahmen abgeschlossen. Der Maler Paul von Paetz, der zuvor am Paderborner Dom die Ausmalung des Chores und des Hochaltars vorgenommen hatte, wiederholte in der neu erbauten Pfarr- und Residenzkirche das Ausmalungssystem des Domes mit blau gefassten Gewölberippen mit goldenen Kanten und Sternen. Im Jahr 1936 wurde der alte Chor abgerissen und der Kirchenraum um ein Querhaus mit Chor ergänzt.

Seit Mitte der 1950er Jahre erscheinen die Gewölberippen im Langhaus grau statt blau. Die graue Kalkfarbe, die man als Befund der ursprünglichen Ausmalung interpretierte, war jedoch nur die Untermauerung für die verwendeten Blau-Pigmente, die infolge der Zersetzung des Leimbindemittels abgepulvert und später abgewaschen wurde. 2004 erforschte Wolfgang Hansmann, Restaurator aus Paderborn, das Ausmalungssystem im Fürstenbergarchiv zu Herdringen. Die Beschreibung des Ausmalungssystems, die er dort fand, deckten sich mit den Befunden an den Gewölberippen.

Unter Berücksichtigung der neuen Erkenntnislage laufen seit drei Jahren die Arbeiten an der Kirche. In einem ersten Bauabschnitt wurde der ehemalige Gemeindesaal zu einem Gottesdienstraum umgestaltet. Der zweite Bauabschnitt sieht die Neufassung der Gewölberippen in den drei erhaltenen Jochen des Langhauses und eine farbig auf den Altbestand abgestimmte Fassung des ‚Neubauanteils‘ vor. Am 5. September 2010 wurde die Kirche in einem Festgottesdienst mit Erzbischof F.J. Becker geweiht. Zum Tag des offenen Denkmals wird die Kirche nach ihrer umfassenden Restaurierung erstmals wieder für die Öffentlichkeit zugänglich sein.

**Dr. Bettina Heine-Hippler**

**Pfarrkirche St. Heinrich und Kunigunde, Neuhäuser Kirchstraße 2, 33104 Paderborn-Schloß Neuhaus**

**Führungen, in denen die Restaurierungsmaßnahmen erläutert werden, finden um 12, 13.15 und 16 Uhr statt.**

**Darüber hinaus wird die Restaurierungsfirma Ars Colendi die Restaurierungstechniken (Vergolden etc.) vorführen.**

# Ein historischer Inselbahnhof und ein Preußenzug

Minden

Das Mindener Empfangsgebäude wurde in den Jahren 1847/1848 nach Plänen des königlichen Bauinspektors Schelle errichtet und diente als Inselbahnhof sowohl der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft als auch der Hannoverschen Staatsbahn als Empfangsgebäude. Im Laufe seiner Geschichte sind sowohl seine Nutzungen als auch sein städtebauliches Umfeld den ständig wechselnden Anforderungen angepasst worden.

**32423 Minden, Viktoriastraße**

**11 Uhr Vortrag mit Führung zur geschichtlichen Entwicklung des Empfangsgebäudes und seiner Einbindung in das städtische Umfeld Mindens im Bahnhofsgebäude mit Dipl.-Ing. Christian Hoebel vom LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen.**



Empfangsgebäude. Foto: Hartwig Dülberg, LWL-AfDW.



Dampflok auf Weserbrücke. Foto: Ingrid Schütte, Museums-Eisenbahn Minden.

**32427 Minden, Ringstr. 115**

**Von 10 bis 18 Uhr steht der Preußische Nebenbahnzug auf seinem Betriebsgelände am Bahnhof Minden-Oberstadt für planmäßige Fahrten nach Hille und Kleinenbremen unter Dampf, außerdem wird die Museums-Eisenbahn Minden ihr Fahrzeugdepot für die Besucher öffnen.**

Wird die Köln-Mindener Eisenbahn als Hauptbahn noch entsprechend dem preußischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 errichtet, so erfolgt die Erschließung vor allem der landwirtschaftlich strukturierten Bereiche des preußischen Staates auf der Grundlage des Preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892. Erst dessen geringere Anforderungen vor allem an die

Trassenführungen, die Ausbaustandards und den Fahrzeugpark ermöglichen die Verdichtung der Eisenbahnnetze in der Fläche. Der 1977 gegründete gemeinnützige Verein Museums-Eisenbahn Minden -MEM- erinnert mit seiner bedeutenden Fahrzeugsammlung und dem aufgebauten sogenannten Preußenzug an diese Zeit.

**Dipl.-Ing. Christian Hoebel**

**Ferner bietet die Untere Denkmalbehörde zwei Führungen zum mittelalterlichen Handelsweg durch die Mindener Altstadt an. Treffpunkt ist um 13 Uhr am Parkplatz Schladge/Weserstraße, 32423 Minden und um 16 Uhr an der Ecke Simeon-/Lindenstraße.**

# Die Nebenbahn Plettenberg – Herscheid

Und was von ihr übrig geblieben ist



„Fischbauchträgerbrücke“ im Böddinghauser Feld.  
Foto: Christel Rautenberg, Stadt Plettenberg.

Die am 8. Juli 1915 eröffnete Bahnlinie von Plettenberg nach Herscheid sollte Teil einer strategischen Verbindung von Köln über Kassel nach Berlin werden. Aus diesem Grunde war die Bahn in einer für eine kleine Nebenbahn unüblichen, sehr aufwändigen Bauausführung mit fast nur höhenfreien Bahnübergängen und in den Bahnhöfen sehr langen hauptbahntypischen Bahnsteigen ausgestattet worden. Bedingt durch den Ersten Weltkrieg konnte aber nur das Teilstück bis Herscheid in Betrieb genommen werden; der Streckenabschnitt von Herscheid bis Lüdenscheid und damit die Verbindung vom Lennetal zum Volmetal wurde nicht mehr gebaut. Dies hatte zur Folge, dass zu keiner Zeit das Verkehrsaufkommen den Erwartungen entsprochen hatte. Daran konnte auch der Einsatz von einmotorigen Schie-

nenbussen der Baureihe VT95 ab 1955 nichts mehr ändern. In der Folge wurde der Personenverkehr mit Ablauf des Sommerfahrplanes 1965 eingestellt und der Güterverkehr endete auf dem Streckenabschnitt Plettenberg–Oberstadt bis Herscheid zum 1. 6. 1969.

Das zunächst verbliebene Reststück vom Bahnhof Plettenberg an der Ruhr–Sieg-Strecke bis Plettenberg–Oberstadt wurde noch bis Ende Dezember 1996 im Güterverkehr betrieben. Nach der Stilllegung wurden die Bahnanlage und auch viele bauliche Anlagen beseitigt.

Erhalten geblieben sind allerdings einige Bauwerke, von denen etliche inzwischen unter Denkmalschutz stehen. Auf Plettenberger Stadtgebiet sind dies neben dem Empfangsgebäude Plettenberg und einem Kiosk auf dem Bahnhofsvorplatz auch die große Fisch-



Bahnhof-Haltepunkt Plettenberg.  
Foto: Christel Rautenberg, Stadt Plettenberg.

bauträgerbrücke, mit der die Bahn im Böddinghauser Feld die Lennetalaue überquerte, das Empfangsgebäude des Haltepunktes Plettenberg (von der Stadt gerade grundlegend restauriert) und das Empfangsgebäude Plettenberg–Oberstadt.

Ein Teilstück der Bahn – vom früheren Haltepunkt Köbbinghausen bis zum Bahnhof Hüinghausen (Gemeindegebiet Herscheid) ist inzwischen wieder Eisenbahn. Auf diesem ca. 2,5 km langen Teilstück betreibt der Verein Märkische Museums-Eisenbahn die schmalspurige (1000 mm) Sauerländer

Kleinbahn, mit der die Erinnerung an die früheren schmalspurigen Nebenbahnen im Märkischen Sauerland erhalten bleiben soll. Auch das Empfangsgebäude Hüinghausen ist Baudenkmal und einige Fahrzeuge sind als bewegliche Denkmale in die Denkmallisten von Plettenberg und Herscheid eingetragen. Ein Besuch dieser Denkmale lohnt sicher, zumal es zum Tag des offenen Denkmals eine Ausstellung zur Geschichte dieser Nebenbahn geben soll – Auskünfte hierzu über die Stadt Plettenberg.

**Christel Rautenberg**

## Bahnhof-Haltepunkt, 58840 Plettenberg

**13–18 Uhr Ausstellung mit Informationen, historischen Fotos und Plänen. Ansprechpartner und Veranstalter ist die örtliche Untere Denkmalbehörde in Kooperation mit dem Stadtarchiv sowie dem Heimatkreis Plettenberg.**

### Impressum

Herausgegeben vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe,  
LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen / LWL-Archäologie für Westfalen

Redaktion:

Dr. Yasmine Freigang (LWL-Archäologie für Westfalen),  
Dr. Jost Schäfer (LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen).

[www.lwl-denkmalpflege-westfalen.de](http://www.lwl-denkmalpflege-westfalen.de)  
[www.lwl-archaeologie.de](http://www.lwl-archaeologie.de)

Autoren aus dem LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen: Dr. Bettina Heine-Hippler, Anne Herden-Hubertus M.A., Dipl.-Ing. Christian Hoebel, Klaus Nenno M.A., Dr. Dirk Strohmann

Autoren der LWL-Archäologie für Westfalen: Dr. Yasmine Freigang, Michael Lagers, Thomas Pogarell, Kerstin Schierhold, Dr. Elke Treude, Renate Wiechers  
Weitere Autoren: Dipl.-Ing. Manfred Zellerhoff (Landesbetrieb Straßen. NRW., Leiter der Autobahnmeisterei Oelde), Christel Rautenberg (Stadt Plettenberg, Sachgebiet Bauordnung und Bauverwaltung)

Druck: Gebr. Lensing GmbH & Co. KG, Dortmund

**Weitere Veranstaltungen finden Sie unter:  
[www.tag-des-offenen-denkmals.de](http://www.tag-des-offenen-denkmals.de)**