

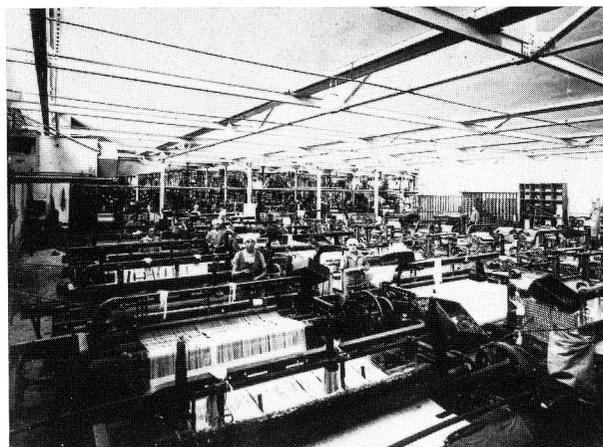
## Lippe im 19. Jahrhundert

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war das Fürstentum Lippe ein agrarisch geprägter Kleinstaat, der eher zu den ärmeren deutschen Territorien zählte. Die im 18. Jahrhundert stark angewachsene Bevölkerung konnte von der Landwirtschaft allein nicht leben, so daß die unterbäuerlichen Schichten – zahlenmäßig das Gros der Einwohner – sich auf die Herstellung von Garn und Leinen sowie auf die Wollweberei spezialisiert hatten. Diese „Garnnahrung“ geriet jedoch in eine tiefe Krise, als die von Napoleon verhängte Kontinentalperre zunächst die Leinenausfuhr unterband und in den folgenden Jahrzehnten billige englische Baumwollstoffe und maschinell hergestelltes hochwertiges Leinen die lippische Produktion nicht mehr konkurrenzfähig machte.



Gezwungenermaßen mußte man sich nach anderen Möglichkeiten umsehen. Schon seit Jahrhunderten kannte man die saisonale Wanderarbeit, vor allem nach den reichen Niederlanden. Im 19. Jahrhundert wurde sie zu einem Haupterwerbszweig der Lipper, wobei sich die Ziegelherstellung als ihre Spezialität herausbildete. Die lippischen Wanderziegler waren bis in die 20er Jahre dieses Jahrhunderts in ganz Deutschland ein Begriff. Der zweite Ausweg, anderswo in der Welt Arbeit und Brot zu finden, war die Auswanderung nach Amerika. Fritz Düsenberg, ein Auswanderer aus Kirchheide, gelangte als Automobilbauer zu internationaler Berühmtheit. In den 30er Jahren wurde der „Duesenberg“ zum Inbegriff des Luxusautos.

Im Gegensatz zu Preußen, das im benachbarten Ravensberg planmäßig die Industrialisierung förderte und so die Voraussetzung für ein Aufblühen des Landes schuf, tat die lippische Regierung nichts dergleichen. Im Gegenteil – befangen im traditionellen fiskalischen Denken und mißtrauisch gegenüber jedweden Veränderungen, betrieb man eher eine Anti-Industrialisierungspolitik, die den Einsatz von Maschinen mit zusätzlichen Steuern bestrafte. Vollends abschreckend wirkte



Leinenweberei Kracht

der Konkurs des Braker Damastfabrikanten Eduard Colbrunn, des ersten lippischen Unternehmers, der infolge seiner politischen Diskreditierung 1851 aufgeben mußte und die ihm von der lippischen Regierung gewährten Kredite nicht zurückzahlen konnte.

Ein weiteres Hindernis war in den Städten, vor allem in Lemgo, die starke Stellung der Zünfte. Bis 1843, dem Erlaß der lippischen Städteordnung, waren sie maßgeblich an der politischen Führung der Kommunen beteiligt, und dies erlaubte ihnen, eifersüchtig über ihre althergebrachten Rechte und Privilegien zu wachen. Erst allmählich setzte sich im Handwerk die Erkenntnis durch, daß die engen Zunftordnungen eine Ausweitung der Produktion und damit eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage verhinderten. Mit der Übernahme der Gesetzgebung des Norddeutschen Bundes zog 1869 auch in Lippe die Gewerbefreiheit ein. Doch erst zu Beginn dieses Jahrhunderts gelang es, Anschluß an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung des Deutschen Reiches zu finden.

### Industrialisierung in Lemgo

Die Hansestadt Lemgo, im Mittelalter durch Fernhandel reich geworden, hatte seit dem 17. Jahrhundert ihre bedeutende Stellung verloren. Der Handel war zwar immer noch der Haupterwerbszweig, doch erstreckte er sich kaum über das regionale Umland hinaus. Auch die Handwerker produzierten vorwiegend für das agrarische Hinterland. Traditionell stark vertreten waren die lederverarbeitenden Gewerbe (Schuhmacher, Sattler, Loh- und Weißgerber), seit dem 17. Jahrhundert die Zeugmacher (Baumwollweber) und seit dem 18. Jahrhundert die Pfeifenmacher, die Meerschumpfeifenköpfe herstellten – Lemgos berühmtesten Exportartikel in der vorindustriellen Zeit.

Aus dem Handwerk heraus entstanden einige der bekanntesten Firmen. Die Lederfabrik Potthoff betrieb die Lohgerberei in großem Stil und auf maschineller Basis. Die Wagenfabrikation Scheidt begann als Stellmacherei, und die Fahrradfabrik Waldeier ging aus einem Schlosserbetrieb hervor. Die Herstellung von Wagen und Kutschen hatte sich in Lemgo seit Beginn des 19. Jahrhunderts zu einem bedeutenden Gewerbe entwickelt. Der „kleine Lemgoer“, ein Handwagen, wurde zu einem Markenartikel. Die Firma Waldeier stellte neben Fahrrädern auch Nähmaschinen und schließlich Polstermöbel her. Möbelfabriken wie Schlingmann, deren Basis im Holzreichtum der lippischen Wälder lag, hatten ihren Ursprung im traditionellen Drechsler- und Tischlerhandwerk. Aus der Polsterei entwickelte sich das heute noch bestehende Einrichtungshaus Tasche.



Eine weitere Lemgoer Spezialität, die Strohsemmel, „erfunden“ von dem Bäckermeister Kracht, wird bis heute auf rein handwerklicher Basis produziert.

Die Krise der Garnnahrung machte sich auch in der Handelsstadt Lemgo bemerkbar, und so mußte man daran denken, dem Gewerbe durch die Schaffung konkurrenzfähiger Betriebe wieder aufzuhelfen. In den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts gründete Eduard Colbrunn in Brake seine Damast-, Drell- und Leinenfabrik mit eigener Bleiche. 1854 entstand in Lemgo die Seidenspinnerei Köttgen, 1887 die „Mechanische Leinenweberei Kracht & Co.“ – zu jener Zeit die einzige maschinelle Weberei in Lippe.

Verschiedene schon in der vorindustriellen Zeit bestehende unzünftige Gewerbe nahmen einen starken Aufschwung. Die Druckereien Wagner und Mai durften sich in der Nachfolge der schon 1560 in Lemgo gegründeten neuen Druckerei in Lippe und der berühmten Meyerschen Hofbuchhandlung sehen. Aus der häuslichen Tätigkeit des Tabakspinnens entstanden mehrere bedeutende Fabriken der Tabak- und Zigarrenindustrie, wie Brodtmann, Schmidt und Kabaker in Lemgo und Mesch in Brake. Die Tabakarbeiter waren es, die sich als erste gewerkschaftlich organisierten. Die 1850 gegründete Brauerei Thaler, hervorgegangen aus einer schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts bestehenden Essigfabrik, erhielt 1864 als

erstes Lemgoer Unternehmen eine Dampfmaschine. Branntweinbrennen war eine alte Kunst. Auf dem Wege industrieller Fertigung betrieben wurde sie in Lemgo durch die Firma Wippermann. Auch Instrumentenbauer gab es bereits um 1800. Doch erst die Orgelbaufirma Klaufmeier in Kirchheide gelangte zu internationalem Ansehen. Waren es zu Beginn des 19. Jahrhunderts vorwiegend die Menschen, die gezwungenermaßen über den eigenen Kirchturm hinausblickten und hinauszogen in die Ferne, so waren es zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Produkte, die von Lemgo in alle Welt gingen.



Holzabteilung der Fa. Busse

#### Entstehung einer urbanen Infrastruktur

Noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts lebte Lemgo in den Traditionen einer mittelalterlichen Stadt, die abends ihre Tore schloß. So war die Entscheidung, die nutzlos gewordene Befestigungsanlagen nicht mehr zu reparieren, sondern ab 1853 Stadtmauern, Tore und Türme auf Abbruch zu verkaufen, ein wichtiger Schritt in eine neue Zeit. Aber noch 1885 lagen fast alle Industriegebiete in der engen Altstadt, wo sie wegen Feuergefahr und fehlender Kanalisation manche Beschwerde verursachten. Erst allmählich erkannten Staat und Kommunen es als ihre Aufgabe, für die Weiterentwicklung von Industrie, Handel und Verkehr günstige Rahmenbedingungen zu schaffen und sich darüber hinaus den technischen Fortschritt nutzbar zu machen, um den Bürgern neue Dienstleistungen anbieten zu können und so die Lebensqualität zu verbessern.

1864 wurde zur Beleuchtung der Straßen und Gassen sowie einiger öffentlicher Gebäude eine Gasanstalt gegründet, Vorläufer der heutigen Stadtwerke. Für die Einrichtung einer preußischen Telegraphenstation stellte man einen Raum auf dem Rathaus zur Verfügung. Ende des 19. Jahrhunderts

klingelten die ersten Telefone in Lemgo. Trotz jahrzehntelanger Bemühungen erhielt die Stadt erst 1896 einen Anschluß an die Eisenbahn. Die Erfindung des Automobils machte es notwendig, die Straßen in Ordnung zu halten, Verkehrsschilder anzubringen und für die Sicherheit der Fußgänger Bürgersteige anzulegen. Ein Krankenhaus diente der öffentlichen Gesundheitsfürsorge, die Feuerwehr dem Schutz vor Brandgefahr, Sparkasse und Bank stellten für neue Unternehmen Kapital zur Verfügung, und ein Handels- und Industrieverein vertrat die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Staat und Kommune. Selbst im schulischen Bereich spiegelte sich der Zeitgeist wider. 1891 wurde in Lemgo eine höhere technische Lehranstalt, das Technikum, gegründet, Vorgänger der heutigen Fachhochschule in Lippe. Aber auch das äußere Bild der Stadt wandelte sich. Nicht nur durch den Abbruch mancher alter Häuser und den Bau hochherrschaftlicher Villen im protzigen Stil der Gründerzeit, sondern auch durch die Modernisierung des Bestehenden. Das Wohngefüge der Gebäude im Inneren wurde den neuen Bedürfnissen angepaßt, das Erdgeschoß zu Ladengeschäften mit großen Schaufenstern umgebaut. So historisch das heutige Stadtbild von Lemgo auch anmutet, es ist trotzdem ein Ergebnis der Industrialisierung.

Herausgegeben vom Archivamt der Alten Hansestadt Lemgo, 1992.

Text: Gisela Wilbertz.

Druck: Druckerei Rihn GmbH, Blomberg

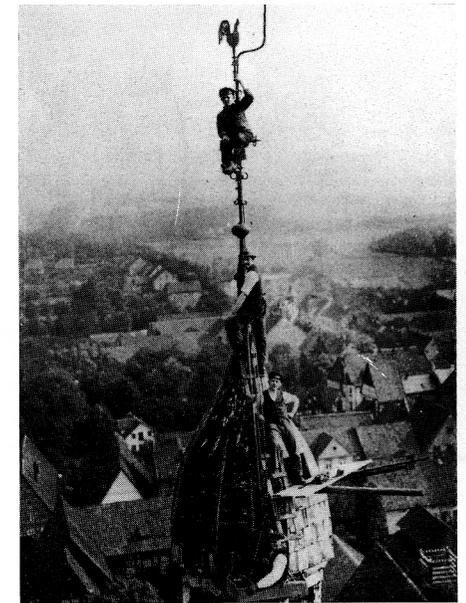
Titelfoto: Kirchturm St. Nicolai



Alte  
Hansestadt  
Lemgo

## VON LEMGO IN ALLE WELT

Bilder und Dokumente aus der Zeit der  
Industrialisierung  
1830 – 1900



Ausstellung des Stadtarchivs Lemgo  
Rampendahl 20 A

04. 09. 1992 – 23. 12. 1992

Mo – Mi 8.30 – 12.30, 13.30 – 16.00 Uhr

Do 8.30 – 12.30, 13.30 – 17.00 Uhr

Fr 8.30 – 12.30 Uhr

Telefon (0 52 61) 2 13-4 13 / 4 14