



Fabrikant Mailänder produziert Pantoffeln

Pantoffeln „made in Rodinghausen“ wurden in der Zeit nach dem 2. Weltkrieg bis ins Sauerland verkauft. Zigarrenfabrikant Mailänder stellte sie her – aus Roggenstroh. Dr. Rolf Botzet berichtet auf > HF-SEITE 2

Ende einer Testfahrt mit dem Spiralala

Als im 2. Weltkrieg Kautschuk und damit Fahrradreifen knapp wurden, fanden findige Fahrradfahrer Alternativen – wie den Spiralala. Christoph Mörstedt hat ihn 60 Jahre danach getestet > HF-SEITE 3

Der Marienkäfer hat 19 Punkte

Er kommt aus China, wurde als Schädlingsbekämpfer importiert und breitet sich jetzt aus: Der Marienkäfer mit 19 Punkten. Eckhard Möller stellt ihn vor > HF-SEITE 4

Der Flughafen am Werreufer

Die Stadtverordnete waren begeistert: Als einziger deutscher Kurort sollte Bad Oynhausen per Flugzeug erreichbar sein. Ideenreiche Männer machten sich ans Werk. Rico Quaschny auf > HF-SEITE 5

Fabrikantentochter wird Äbtissin

Wie eine Herforder Fabrikantentochter zur ersten Äbtissin der Benediktinerinnen-Abtei Herstelle an der Weser wurde, beschreibt Barbara Günther auf > HF-SEITE 6

Wegbereiter der Privatuniversität

Die Privatuniversität Witten-Herdecke spielt in der deutschen Hochschulszene eine besondere Rolle. Einer ihrer Wegbereiter kam aus Herford. Christoph Laue über Diether Lauenstein auf > HF-SEITE 8



Auf nasser Wiese: Der Schulgleiter „Zögling“ des Herforder Vereins für Luftfahrt mit Stadtwappen auf dem Seitenleitwerk wird (um 1925) im Füllenbruch bestaunt. Dahinter rauchen die Schornsteine der Brauerei.

FOTOS: VEREIN FÜR LUFTFAHRT

Flugtage über dem Füllenbruch

Die kurze Karriere der Ravensberger Flugplatz-GmbH auf dem Sundern

VON CHRISTOPH MÖRSTEDT

Das Programm war eindrucksvoll. Von halb zwölf bis abends um sechs Uhr starteten je zwei Einsitzer, Zweisitzer und „Limusinen“ mit Passagierkabinen zu Rundflügen über Herford und Umgebung. Zahlungskräftige Besucher durften mitfliegen. Mit der Junkers F 13 landete sogar ein hochmodernes Ganzmetallflugzeug auf der kurz gemähten Wiese.

27. April 1924: Der Herforder Verein für Luftfahrt veranstaltete im Füllenbruch seinen ersten Flugtag nach dem Weltkrieg. 1.500 zahlende Gäste kamen.

Der Erfolg verlieh den Luftfahrtfreunden Flügel. Gerade erst hatten sie sich als Verein wiederbelebt. Jetzt schmiedeten sie Pläne für einen Flugzeughangar und eine Flugschule.

Zusammen mit der Stadt gründete der Verein am 17. Juni die „Ravensberger Flugplatz GmbH“. Noch im August gingen die nächsten zwei Flugtage im Füllenbruch über die Wiese.

Seinen ersten Auftritt als Fluggelände hatte das Bruch zu Pfingsten 1913 gehabt. Gustav



Im Füllenbruch gelandet: Magistratsrat Heinrich Ochs (2.v.r.) mit Flugbegeisterten vor der Junkers F 13, dem ersten Ganzmetallflugzeug.

Tweeer, ein bekannter Kunstflieger aus Osnabrück, erwischte da nicht seinen besten Tag. Bis zu zwei Mark Eintritt hatten die Zuschauer bezahlt, um ihn zu sehen. Doch sie bekamen nur zwei erfolglose Startversuche geboten. Erst als die meisten schon abgewandert waren, hob er mit seinem Grade-Eindecker ab. Aber schon bald musste er notlanden und brauchte für den Spott nicht mehr zu sorgen.

Später erhielt das Füllenbruch Besuch von einem Luftschiff namens Charlotte und

von den Zuverlässigkeitsfliegern des so genannten „Prinz-Heinrich-Flugs“. An drei Tagen zogen sie mit ihren Ein- und Doppeldeckern von Braunschweig aus eine große Schleife über Norddeutschland.

Herford war Kontrollstation. Über dem Fluggelände am Düsedieksbach warfen die Flieger Meldetaschen ab.

Die Begeisterung für das Segelfliegen zog in der Zeit nach den großen Erfolgen auf der Wasserkuppe in der Rhön weite Kreise. Junge Leute im Herforder Ver-

ein für Luftfahrt bauten sich leichte, offene Gleitflieger.

Sie trainierten am Homberg und auf dem Flugplatz im Füllenbruch. Der Verein hatte neue Abteilungen für Segelflug und Motorflug eingerichtet. Die Flugplatzgesellschaft wollte wirtschaftliche Erfolge mit Passagier- und Frachtflug erzielen.

Doch der weiche, sumpfige Boden des Füllenbruch machte den hochfliegenden Plänen von Stadt und Verein das Leben schwer. Eine zusätzliche Drainage schaffte nur wenig Abhilfe; zu größeren Investitionen war die Stadt nicht bereit.

Was schon Gustav Tweeer den Start erschwert hatte, wurde für die größer und schwerer gewordenen Motorflugzeuge erst recht zum Problem. Sie vollführten schon mal Kopfstände und Überschläge. So ging die Karriere des Flugplatzes Füllenbruch nach dem Flugtag am 29. Mai 1927 in steilen Sinkflug über. Als 1931 die jugendlichen Segelflugschüler zum größeren und besseren Platz in Oerlinghausen wechselten, hatten die Vögel den Luftraum über der nassen Wiese wieder für sich.

Roggenstroh hält Füße warm

Mailänders Pantoffeln, ein Nachkriegsprodukt aus Rödinghausen

VON ROLF BOTZET

Im Kriegsjahr 1940 herrschte in der Schwenningdorfer Zigarrenfabrik von Heinrich Mailänder wirtschaftliche Not. Tabak war kontingentiert, den Arbeitern fehlte der Rohstoff. Doch die Not machte den Fabrikbesitzer erfinderisch. Er stellte von Tabak- auf Strohverarbeitung um.

Ein Unternehmen in Ahle knüpfte Tarnnetze für die Wehrmacht und hatte Bedarf an Strohzöpfen. Mailänder reagierte mit einem neuen Produkt: Zum Flechten wurde der Anfang eines Zopfes in einen in die Wand eingepipsten Haken eingehängt. So, wie der Zopf beim Flechten in die Länge wuchs, wurde er um den einen und den anderen Haken aufgewickelt. So entstanden bis zu 20 Meter lange Strohzöpfe, die in Ahle gefärbt und in –Netze eingezogen wurden.

Mit Kriegsende war allerdings auch die Zeit der Tarnnetze vorbei. Aus seinen restlichen Zöpfen ließ Heinrich Mailänder Fußmatten herstellen.

Wie er auf die Idee mit den Strohantoffeln kam, ist nicht bekannt. Tochter Lore Klusmann erinnert sich aber daran, wie ihr Vater daran getüftelt hat.

„Mailänder's Strohantoffeln“ wurden aus Roggenstroh geflochten, weil Roggen die längsten Halme hat und die Arbeiter selten neu ansetzen mussten. Der Roggen musste mit der Sense gemäht sein, damit der Halm möglichst wenig brach.

Zunächst wurde das Stroh von den kleinen Bruchstücken getrennt. Durch eine Luke wurde es vom Boden in den Produktionsraum geworfen und vor dem Flechten angefeuchtet, damit es nicht so leicht brach.



Stroh wärmt Füße: Aus übereinander gelegten und verbundenen Stroh-Zöpfen entstand in Mailänders Zigarrenfabrik Fußbekleidung für lange Winterabende. Dieses Puschen-Paar (nicht aus Rödinghauser Produktion) befindet sich im Museum Bünde.

FOTO: TOBIAS HEYER

Anders als bei den Tarnnetz-Zöpfen musste jetzt feiner und genauer gearbeitet werden. Die Sohle des Strohantoffels bestand aus einem Zopf von der Dicke eines Männerfingers, der Oberseitenzopf war etwas dünner. „Das war so fein, das konnte nicht jeder“, erinnert sich Lore

rissen oft wegen der schlechten Qualität. Teilweise kamen Schnüre zum Einsatz, mit denen vor dem Krieg Tabak zusammengebunden worden war.

Damit das Stroh nicht kratzte und stach, brauchten die Antoffeln ein Innenfutter. Den Stoff fand Mailänder bei den Ta-

rund gebogene Sacknadeln. In die Sohle zogen sie für den besseren Halt zusätzlich noch ein 50-60 Zentimeter langes Stück Draht ein, der mit einer Zange zusammen gedreht und nach innen gebogen wurde. Unter die Strohssole kam nichts, so dass beim Gehen immer etwas Stroh herausbrach. „Wo man herging, das konnte man sehen“.

Für die „Endmontage“ kam zunächst der Futterstoff auf den Leisten, dann Oberseite und Sohle. Zum Schluss wurden die herausragenden Stoppeln abgeschnitten.

Stroh-Pantoffeln gab es in verschiedenen Größen, aber ähnlich wie bei Holzschuhen mit weniger Abstufungen. Das fertige Paar wurde mit einer Schnur zusammengebunden, eine größere Anzahl gebündelt. Vertreter ver-

kauften sie bis nach Meschede im Sauerland. Auch Rödinghauser Geschäfte führten „Mailänder's Pantoffeln“.

Während der kalten Winter in den Jahren mit wenig Heizmaterial haben die Menschen die Strohpuschen gerne genommen. Getragen wurden sie nur im Haus, Nässe hätte ihr vorzeitiges Ende bedeutet. Waren sie am Ende des Winters aufgebraucht, kamen sie in den Ofen.

Mailänder stellte seine Pantoffeln bis zur Währungsreform 1948 her. Sie verschwanden vom Markt, als gehortete Ware gegen harte Währung wieder in den Geschäften zu haben war. Bevor er sich wieder der Zigarrenherstellung zuwandte, unternahm er noch einen Ausflug in ein ganz anderes Revier: Er produzierte Matratzen.

Was mit Strohantoffeln am Ende des Winters geschieht

Klusmann. Das Stroh kaufte Mailänder Bauern ab. Die Leisten lieh und kaufte er sich von Schuhmachern.

Nur mit dem Garn gab es Probleme. Die am Markt verfügbaren Fäden waren unterschiedlich in Farbe und Dicke, bestanden nur aus kurzen Stücken und

schen, die die Wehrmachtssoldaten am Koppel getragen hatten. Sie wurden aufgetrennt und der Stoff umgearbeitet.

Die Frauen im Betrieb teilten sich die Arbeit auf: Zöpfe flechten, Sohle und Oberteil getrennt legen und zusammennähen. Zum Nähen verwendeten sie

Die Fahrrad-Passierscheine des Schülers Lienemann

Warum ein Schwenningdorfer für seinen Weg zur Bänder Oberschule in einem Jahr drei verschiedene Dokumente benötigte

VON ROLF BOTZET

Anfangs kam noch der Zug. Wolfgang Lienemann war zehn Jahre alt, als er nach den Osterferien 1944 von der Volksschule Schwenningdorf zur „Oberschule für Jungen“ nach Bünde, dem heutigen Gymnasium am Markt, wechselte. Es war mitten im 2. Weltkrieg.

Mit seinem schwarzen Stricker-Rad aus Brackwede fuhr er zum Bahnhof Bieren und von dort mit dem Zug nach Bünde. Damit ihm das Fahrrad am Bahnhof nicht gestohlen wurde, kaufte er jedes Mal einen Kofferranhänger und brachte es zur Ge-

päckaufbewahrung. Manchmal nahm ihn auch der Milchmann Ulrich Hanna nach Bünde mit. Einmal gab es Blitzeis und Wolfgang fuhr auf Schlittschuhen zum Unterricht nach Bünde. Während des Vormittages setzte dann Tauwetter ein – und Wolfgang musste zurücklaufen...

Doch als sich im fünften Kriegsjahr die Fliegerangriffe häuften, wurde der Zugverkehr eingestellt. Dem Schüler Lienemann blieb nichts anderes übrig, als die ganze Strecke von Schwenningdorf nach Bünde mit dem Rad zu fahren.

Dafür stellte ihm seine Schule einen Ausweis aus. „Um zu be-

weisen, dass das mein eigenes und kein geklautes Rad war“, so der heute 72-Jährige.

Die Fahrt nach Bünde war jeden Tag ein Erlebnis. Wurde Fliegeralarm gegeben, bevor er und sein Freund die Gaststätte Niedermeier in Muckum erreichten, kehrten sie um und brachten sich zu Hause in Sicherheit. Die Schule fiel dann aus.

Ereilte sie der Alarm jenseits von Niedermeier, galt es die Schule zu erreichen. Einmal wurden sie auf dem Rückweg nach Rödinghausen hinter der Wilhelmshöhe beschossen. Ein Jagdbomberpilot hatte die beiden Jungen gesichtet und mit dem

Maschinengewehr auf sie gefeuert; zum Glück ohne zu treffen.

Nach dem Einmarsch der Engländer am 3. April 1945 fiel der Unterricht aus; erst ab Oktober musste Lienemann wieder zur Schule. Jetzt stellten ihm die englischen Besatzer einen Ausweis für sein Rad aus.

Der befristete Pass stellte klar, dass der Inhaber die Bänder „Highschool“ besuchte und berechtigt war, den Sperrbezirk Bünde während der Unterrichtszeit zu betreten.

Die Briten hatten zu ihrer eigenen Sicherheit das Gebiet um den Bänder Marktplatz – wo zahlreiche Militärs unterge-

bracht waren – weiträumig abgesperrt und mit Schlagbäumen und Posten gesichert. Wollte Lienemann zu seiner im Sperrbezirk gelegenen Schule, musste er sich bei der Wache am Schlagbaum ausweisen.

Auf der Amtsverwaltung Rödinghausen erhielt Wolfgang Lienemann dann einen dritten Fahrrad-Ausweis, ebenfalls in englischer Sprache. Dieses Dokument, abgestempelt mit einem Siegel der Amtsverwaltung Rödinghausen, aus dem das Hakenkreuz herausgeschnitten worden war, wies ihn als Eigentümer des Fahrrades mit der Nummer 70671 aus.

Federn schräbbeln, Bleche scheppern

Der historische Fahrbericht mit Felgenbruch: Ein Spiralala aus der Nachkriegszeit

VON CHRISTOPH MÖRSTEDT

Wenn ich an das Mistding denke, koche ich immer noch.“ Helmut Kleymann war Malerlehrling und musste täglich von Lockhausen nach Bad Salzuflen fahren. Sein Fahrrad war soweit in Ordnung – bis auf die Reifen. Mit den alten Decken ging nichts mehr; neue gab es 1946 nicht, den Herstellern fehlte der Kautschuk.

Es schlug die Stunde der Notbereifung. Alles Mögliche wurde probiert: Vollgummi, Kabelreste, Kork und Holz mit Eisenreifen wie bei einer Kutsche. Und: Spiralfedern.

Helmut Kleymanns Rad hatte die seinerzeit üblichen Wulstfelgen, in die etwa 4 Zentimeter hohe Stahlfedern eingesetzt wurden. Solche Federn konnte jeder Schlosser auf einer einfachen Drehbank herstellen.

Die Händler boten sie im Satz an. Felge aufbiegen, Federn fest eindrehen, Felge wieder zu, fertig. Damit fuhr das Rad, wenn auch nicht ganz so komfortabel.

„Eine Quälerei“, graust es unsern Zeitzeugen noch heute. „Im Wald war es gefährlich“, weiß Helmut Kleymann, „da blieben die Zweige in den Federn hängen. Und auf Basalt rutschte das Hinterrad seitlich weg. Wenn ich dann noch eine Tasche am Lenker hängen hatte...“

Das wollen wir genauer wissen. Die Herforder Motorveteranensportfreunde (MSVH) sammeln Fahrräder und haben eines jener Räder in der Sammlung, für das sich der Name „Spiralala“ erhalten hat. Als es nach vielen Jahren als Sperrmüll ans Tageslicht kam und von einem mitleidigen Veteranenfreund gerettet wurde, hatte der Lack in Folge ausgebliebener Pflege den Kampf gegen den Rost auf ganzer Linie verloren. Das Rad sieht noch älter aus als es ist.

Da das Velo keine Reifen und



Ende einer Testfahrt: Beim Absteigen knickten die Felgen. Mittlerweile haben die Schrauber vom MSCH das Spiralala repariert – die Felgen sind wieder gerade gebogen.

FOTOS: KIEL-STEINKAMP

daher keinen Platten hat, können wir direkt mit einem vorsichtigen Fahrversuch starten. Mit angehaltenem Atem schaffen wir die ersten wackeligen Meter. Also gut: Drehen wir eine Runde über Herfords Wälle, dann sehen wir weiter.

Zwei geübte Radler kommen mit. Mit Juliane Tack, der Herforder Fahrradbeauftragten, und dem tapfer radelnden Archivleiter Christoph Laue starten wir am Wittekinddenkmal Richtung Lübbertor. Die Spiralfedern schräbbeln los, die Bleche scheppern hell, es klickert im Hinterrad. Auf dem Pflaster hinterlassen die Federn deutliche

Kratzspuren. In der Fahrbahnmittle auf der feinen Asche fährt es sich geschmeidiger und nicht so rasselnd. Dafür fliegen Steinchen nach hinten weg. Um die Federn zu stabilisieren, trägt unser Damenvelo im Hinterrad eingewickelt ein umlaufendes Band. Damit halten sich die Federn gegenseitig so halbwegs in der Reihe.

Trotzdem wackelt das Rad beständig. Ab und an müssen wir es mit einem Ruck wieder auf Kurs bringen. Das Klickern wird lauter, eine Speiche hat aufgegeben und kommt raus. Oh Schreck, da fehlen noch mehr.

Die erste Unterführung

bringt den Bremsentest. Sachte, sachte und irgendwie geht es gut. Die anschließende Steigung schaffen wir mit Schwung und Kraft. So langsam gewöhnen wir uns aneinander. Bei schönstem Spätsommerwetter sollten wir es bis zur Eisdiele an der Rennstraße schaffen.

Dem luftgefüllten Reifen verdankt das Fahrrad seinen Durchbruch als Verkehrsmittel. Vom Laufrad des badischen Freiherrn von Drais über die ersten Räder mit Trekkurbelantrieb bis zum Hochrad ist die Frühgeschichte dieses Gefährts von hart und schwer laufenden Knochenstüttlern geprägt. Bis ein gewis-

ser John Boyd Dunlop, Tierarzt in Belfast, am 28. Februar 1888 eine Art Gummischlauch in die Fahrradfelge legte und ihn aufpumpte.

Seitdem gehören Luftreifen zum Fahrrad – sofern dieser Verschleißartikel zur Verfügung steht. Stellten die deutschen Fabriken 1938 noch rund 12 Millionen Stück her, brachten sie es nach dem Krieg nur auf knapp 4 Millionen. Gleichzeitig war der Bedarf stark gestiegen, weil in Kriegs- und Krisenzeiten viel Fahrrad gefahren wurde.

Neue Reifen gab es nur auf Bezugsschein vom Wirtschaftsamt der Stadt und nur, wenn der Radler einen dringenden Bedarf nachweisen konnte und einen lieferfähigen Händler gefunden hatte.

Wir spüren beim Überqueren der Friedhofstraße die natürliche Stärke der Federn: Kante runter, Kante rauf – der Felge bleiben Schläge erspart. Die Unterführung unter der Rennstraße hindurch ist tief. Da muss die Bremse zupacken. Sie tut, was sie soll, das Hinterrad blockiert und es stieben tatsächlich Funken über den Asphalt. Erhebliches Aufsehen lösen wir unter den Berufschülern aus, die über die Herthabrücke zum Bahnhof unterwegs sind. So ein Schrottding fährt?

Beim Pöppelmannhaus soll Pause sein, ein Fahrerwechsel ist im Gespräch. Beim Absteigen passiert es: Für eine Millisekunde bekommt die linke Pedale richtig Gewicht – zu viel. Beide Felgen werden schwach und knicken um. Wir haben die Zersetzungslast des Rostes und die Altersschwäche des Velos unterschätzt. Kreidebleich im Gesicht und für Minuten so gut wie sprachlos besieht sich der Testfahrer das Malheur. Die Felgen sind hin, Federn liegen herum. Die Fahrt ist zu Ende – das Rad wird vom Platz getragen.



Notbehelf: Um nicht auf der Felge zu rollen, übernehmen Spiralfedern die Aufgabe der Reifen. Ein umlaufendes Band hält sie in der Reihe.



Auch eine Lösung: Gerhard Grenzebach zeigt ein Rad mit Vollgummimiklötzen als Notbereifung.



Noch mehr Nachkriegs-Alternativen: Links ein Vollgummi-, rechts ein flach gefahrener Reifen.

Technische Daten

26“-Damenrad, Hersteller unbekannt

Bauzeit: vermutlich 1930er Jahre, unrestauriert

Gewicht: 17 kg

Muffenloser Tourenrahmen, Nummer unlesbar

Bremsen: vorn Gestängebremse ohne Funktion, hinten „Rotax“-Rücktritt-Nabenbremse

Not-„Bereifung“ mit vorn 70, hinten 66 Spiralfedern; am Vorderrad Federdraht mit 3 mm Durchmesser, hinten 3,5 mm

Migrationshintergrund

Ein chinesischer Marienkäfer mit 19 Punkten breitet sich aus

VON ECKHARD MÖLLER

Komisches Ding! So viele Punkte? – Benjamin Vogler, Schüler der Klasse 5c der Ernst-Barlach-Realschule in Herford, wusste nicht, was er davon halten sollte. Natürlich kannte er Marienkäfer, aber einen mit so vielen schwarzen Punkten auf den Flügeldecken hatte er noch nie gesehen.

Er und seine Klassenkameraden untersuchten Anfang November im Biologieunterricht die Tierwelt des Schulgeländes und hatten schon Asseln, Schüsselflecken und Steinkriecher gefunden, als sie auf den komischen Käfer stießen.

Als Benjamin seinen Fund zeigte, wollten natürlich alle so einen Vielpunkt finden. Auf einem Holzzaun nahe der Schule an der Windthorststraße entdeckten sie dann Dutzende, dazu zahlreiche Larven, ganz ungewöhnlich für die Jahreszeit.

Die kleinen rundlichen Insekten waren etwas ganz Besonderes, nämlich eine für den Kreis Herford neue Tierart: Sogenannte Asiatische Marienkäfer (*Harmonia axyridis*), die noch nicht einmal einen offiziellen deutschen Namen haben.

Eine weitere fremdländische Tierart ist dabei, Mitteleuropa zu erobern. Sie stammt aus China und Japan und wurde von dort zuerst in die USA exportiert, wo sie für biologische Schädlingsbekämpfung, vor allem gegen Blattläuse, eingesetzt wurde.

Inzwischen werden sie auch in Europa gezüchtet, vor allem in den Niederlanden und Belgien, um im Kampf gegen Blattläuse im kommerziellen Gartenbau zu helfen.

In Deutschland muss jeder, der diesen Käfer einsetzen will, nach dem Bundesnaturschutzgesetz bei den zuständigen Landesbehörden den Antrag stellen, eine nicht heimische Insektenart aussetzen zu dürfen – auch wenn sie in Gewächshäusern freigelassen werden sollen.

Ob mit Genehmigung oder ohne – die neuen Marienkäfer haben es schnell geschafft, die Glashäuser und Folienhütten der Gärtner zu verlassen. Niemand wird sie dorthin wieder zurückholen. Fachleute verfolgen mit Sorge, dass sie den einheimischen Marienkäfern Konkurrenz machen.

Wissenschaftler der Biologischen Bundesanstalt weisen da-

rauf hin, dass der „Neue“ auch wegen seiner hohen Vermehrungsrate Vorteile gegenüber vielen der rund 80 Marienkäferarten in Deutschland hat. Außerdem frisst er, anders als der heimische Siebenpunkt, nicht nur Blattläuse, sondern auch die Larven anderer Marienkäfer. Feinde haben sie alle kaum, da sie als ungenießbar gelten.

Erst seit dem Jahr 2000 ist der asiatische Neubürger in Deutschland aus dem Freiland bekannt, zuerst aus Hessen und Hamburg. Im Juni 2004 wurde er zum ersten Mal in Westfalen nachgewiesen, nämlich in Dortmund und Hagen; im November dann auch in Münster.

Werner Schulze, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Westfälischer Entomologen (Insektenkundler), berichtete, dass er Asiatische Marienkäfer im Frühjahr 2006 zum ersten Mal in Bielefeld gefunden habe.

Sie sind also erst in diesem Jahr über den Teutoburger Wald gekommen. Am 9. November folgte der erste Fund in Herford, am 20. November einer in Hiddenhausen. Am 16. November entdeckte sie der Detmolder Naturbeobachter Dietrich Horstmann zum ersten Mal am dortigen Gymnasium Paulinum.

Weitere Funde wurden im selben Monat aus Beverungen an der Weser und aus Halle und Steinhagen gemeldet.

Asiatische Marienkäfer sind recht leicht zu identifizieren: Sie haben in der Regel rotbraune Flügeldecken, darauf aber insgesamt 19 Punkte. Es gibt aber auch glänzend schwarze Tiere mit wenigen roten Flecken. Außerdem sieht es so aus, als hätten sie hinter dem Kopf weiße Backen und dazwischen eine schwarze W-Zeichnung.

Es wird eine spannende Aufgabe sein zu untersuchen, ob und wie sich die fremden, aggressiven Marienkäfer aus China in die Gesellschaft der heimischen Arten einmischen werden. Eigentlich kann jeder bei solchen Forschungen mitwirken.



Äußerlich unversehrt: Präparator Dirk Kessler (Spenge) hatte noch nie einen Fischotter auf seinem Arbeitstisch.

FOTO: KIEL-STEINKAMP

Ein Fischotter lag am Straßenrand

Rätsel um die Herkunft eines Wasserjägers

Der Grund des Anrufs war ungewöhnlich: Am Telefon erfuhr Dieter Prasse, naturkundiger Jäger aus Enger, am 9. November, dass bei Unternbäumen nahe dem Minden-Weseler Weg ein großes unbekanntes Säugetier liegen solle, wohl ein Verkehrsoffer.

Sicher ein Waschbär, war sein erster Gedanke. Als er den Fund besichtigte, glaubte er seinen Augen nicht zu trauen: Es war ein echter Fischotter, ein großes ausgewachsenes Tier.

Prasse wusste, dass im Kreis Herford die Fischotter schon vor 1950 ausgerottet wurden. Er entschloss sich, Erkundigungen einzuholen.

Schon sein zweiter Anruf führte zu einer Erklärung: Im Bielefelder Tierpark Olderdisen war 14 Tage vorher ein erwachsener Otter aus dem Gehege entkommen. Es war ein Weibchen, genau wie der tote Otter in Enger, das nicht markiert war, genau wie in Enger.

Es spricht alles dafür, dass der Olderdiser Fischotter über den Teutoburger Wald mitten ins Ra-

vensberger Land gelaufen ist. Dass sie große Strecken zurücklegen können, ist seit langem bekannt. Dort hatte er einen für ihn tödlichen Auto-Kontakt – wie auch viele seiner Artgenossen in Ostdeutschland.

Der Otter aus Enger wird derzeit nach Genehmigung durch den zuständigen Jagdpächter für die Sammlung des Biologiezentrums Bustedt präpariert. Die Kinder und Jugendlichen dort werden dann wenigstens ausgestopft sehen, was den Menschen vor hundert Jahren auch in unserer Region noch durchaus bekannt war.

Die derzeit zum Herforder Kreisgebiet nächsten natürlichen Vorkommen gibt es an Flüssen nördlich und nordwestlich von Hannover, also nur wenig über 100 Kilometer Distanz entfernt. Vielleicht schaffen die Fischotter es ja in nicht allzu ferner Zukunft, auch diese Strecke zu überwinden und die Weser und ihre Nebenflüsse und die dann renaturierte Werre wieder zu besiedeln. Es wäre ein großer Gewinn.

Eckhard Möller



Larven noch im November: Weil die „Asiaten“ mehr Nachwuchs produzieren als die heimischen Marienkäfer, haben sie einen Vorteil. Dieser Pfosten eines Jägerzauns an der Herforder Windthorststraße war der erste Fundort im Kreisgebiet

FOTO: BITTNER

Der Trauermantel auf dem Fahrrad

Ein 16-jähriger Schüler entdeckte einen äußerst seltenen Falter

Ein großer Tagfalter in einem Glas, den Bilal Dirami (16) am 7. September mit zur Ernst-Barlach-Realschule in Herford brachte, entpuppte sich als ein seltener Fund: Es war ein Trauermantel – einer der größten und schönsten heimischen Schmetterlinge.

Bilal hatte den Falter am Großen Vorwerk auf seinem Fahr-

rad sitzend (!) entdeckt und gefangen. Trauermantel sind im Kreis Herford äußerst selten: Es gab in den letzten Jahrzehnten nur einen einzigen Fundort, nämlich das Bramschebachtal zwischen Herford und Löhne, wo 1999 und 2000 jeweils ein einziger dieser Falter gesichtet wurde. Der letzte Nachweis davor war am 23. Juli 1945 ein

Weibchen in Elverdissen. Trauermantel gelten als wärmeliebend und kommen an Waldrändern und in warmen Tälern vor, wo ihre Raupen an Weidenbüschen fressen.

Fachleute vermuten, dass die Funde in diesem Jahr auch an (wenigen) anderen Stellen Westfalens auf Einflüge aus dem Osten zurückzuführen sind. E.M.



Hangar am Fluss: *Betonierte Rollfelder gab es auf dem Werster Flugplatz nicht. Gestartet und gelandet wurde auf der Wiese.*



Auf dem Weg in ihre fliegende Kisten: *Fotograf Wilhelm Langer, Westflug-Flugleiter Karl Almenräder und Pilot Tödtheide (v.l.), um 1925.*

Fotos: Stadtarchiv Bad Oeynhausen

Fertig zur Landung am Werrebogen

Auf dem Flugplatz Bad Oeynhausen waren in den 20er-Jahren zwei Fluggesellschaften zuhause

VON RICO QUASCHNY

Es gab eine Zeit, da konnte man mit dem Flugzeug nach Bad Oeynhausen kommen. „Als einziges deutsches Bad besitzt Oeynhausen einen ständigen Flugplatz,“ schrieb die Badeverwaltung 1925 stolz. Sogar zwei Luftfahrtbetriebe existierten in dieser Zeit in dem kleinen Kurort. Wie kam es dazu?

Viele Militärfieger waren nach dem 1. Weltkrieg in ihre Zivilberufe zurückgekehrt, träumten jedoch ihren Traum vom Fliegen weiter. Sie gründeten Luftfahrtvereine und waren überzeugt, dass das Flugzeug das Verkehrsmittel der Zukunft sei.

Auch in Bad Oeynhausen bildete sich um den ideenreichen Automobilhändler Siegfried Fuhrken ein Kreis flugbegeisterter Männer. Die Idee eines Flugplatzes im Kurort wurde geboren. 1924 beschaffte sich Fuhrken ein Flugzeug und bot Rundflüge bis Porta Westfalica und zum Hermannsdenkmal an.

Fuhrken gelang es, Stadtverordnete, Badeverwaltung und die heimische Wirtschaft davon zu überzeugen, dass ein Flugplatz im Staatsbad Oeynhausen für alle Beteiligten ein Gewinn sei. Im Sommer 1924 konnte der Gesellschaftervertrag der „Westflug GmbH“ unterzeichnet werden. Als Flugplatz wurde ein 80 Morgen großes Feld in der Gemeinde Werste am Werrebogen – heute Sportplatz am Kanutenweg – eingerichtet. Dort entstand 1925 eine Flugzeughalle.

Außerdem erhielt Bad Oeynhausen eine eigene Polizeiflug-

wache, deren Überwachungsgebiet sich auf die Landkreise Bielefeld, Halle, Herford, Lübbecke und Minden sowie die Stadtkreise Bielefeld und Herford erstreckte.

Neben kleineren Maschinen besaß die Westflug eine Junkers F 13, das erste Ganzmetallflugzeug der zivilen Luftfahrt, in dem bis zu sechs Personen Platz

tete Wilhelm Langer, der schon während des Ersten Weltkrieges Erfahrungen auf diesem Gebiet gesammelt hatte. Seinem Können verdanken wir einige qualitativ hochwertige Luftbilder von Bad Oeynhausen, die heute im Stadtarchiv verwahrt werden.

Auch außerhalb von Bad Oeynhausen agierte die Fluggesellschaft. Sie deckte den Seebä-

Westflug eine Wasserflugstation auf dem Rhein ein, an der eine zum Wasserflugzeug umgebaute Junkersmaschine landen konnte. Rund 600 Flüge fanden allein in Düsseldorf statt.

Siegfried Fuhrken, der als „Vater des Westfluges“ galt, war allerdings schon 1925 aus dem Unternehmen ausgeschieden und betrieb ein weiteres Flugunternehmen in eigener Regie. Die vom ihm angeschafften Maschinen waren ebenfalls in der Flugzeughalle am Siel untergebracht. Neben Passagierflügen und der Teilnahme an Flugtagen setzte Fuhrken seine Flugzeuge in der Schädlingsbekämpfung ein.

Obwohl die Westflug GmbH 1926 schon fast 7.300 Passagiere befördert hatte, wurde nach kurzer Zeit hinterfragt, welchen Nutzen Bad Oeynhausen von dem Flugbetrieb hatte. Lediglich 18 der 2018 Flüge waren nämlich tatsächlich in Bad Oeynhausen

ausgeführt worden. Der erhoffte Nutzen für Stadt und Bad, etwa in Form mit dem Flugzeug anreisender Kurgäste und Geschäftsleute – war ausgeblieben.

Just als in unter den Stadtverordneten eine Diskussion über den Sinn der Subventionen für die Fluggesellschaft in Gang gekommen war, brannte durch ein Unglück im Mai 1927 die Flugzeughalle am Flugplatz in Werste bis auf die Grundmauern nieder. Auch die darin stehenden Maschinen, darunter eine Junkers F 13, wurden durch das Feuer vernichtet. Wenige Wochen später entzog das Reichsverkehrsministerium die Genehmigungen für die Luftfahrtunternehmen Westflug und Fuhrken. 1929 wurde die Westflug GmbH endgültig aufgelöst.

Versuche einer Wiederbelebung des Flugplatzes am alten Standort sowie Planungen für eine Neuanlage scheiterten während der NS-Zeit. Nach 1945 legte die britische Besatzungsmacht wieder einen kleinen Landplatz in Werste an, der jedoch nur wenige Jahre bestand. Fluginteressierte Bad Oeynhausener gründeten 1951 den „Aero-Club Bad Oeynhausen“ und engagierten sich für den Flugplatz im benachbarten Vennebeck, an dessen Betriebsgesellschaft die Stadt Bad Oeynhausen noch heute beteiligt ist.

Mehr über die Bad Oeynhausener Flugplatzgeschichte steht in dem Buch „Ikarus-Maschinen – Luftfahrtgeschichte in Ostwestfalen“, Detmold 2006, erhältlich im Buchhandel

Wie der Automobilhändler Fuhrken seine Flugzeuge einsetzte

fanden. Die Junkers F 13 galt damals als bequemstes und sicheres Reiseflugzeug.

Die Angebote der Westflug GmbH reichten von Rundflügen, die vor allem Kurgäste mit dem nötigen Finanzmitteln ansprechen sollten, bis hin zur Anfertigung von Luftaufnahmen. Als Fotograf der Westflug arbei-

terdienst auf den Nordseeinseln Borkum, Juist, Langeoog, Norderney und Wangerooge ab, führte private Sonderflüge durch und nahm an Flugtagen in ganz Deutschland teil.

Als 1926 in Düsseldorf die „Große Ausstellung für Gesundheit, soziale Fürsorge und Leibesübungen“ stattfand, richtete die



Flugtag Pfingsten 1926: *Besucher posieren vor einer Maschine von Siegfried Fuhrken.*

Wenn Wetter ins Museum kommt

Noch bis zum 7. Januar 2007 ist im Bündler Dobergmuseum die Ausstellung „Wetter – verhext, gedeutet, erforscht“ zu sehen. Die Ausstellung verfolgt die Entwicklung von Erfahrung und Glauben, Beobachtung und Wissenschaft vom Wetter im Lauf der Jahrhunderte. Im pädagogischen Begleitprogramm lernen Kinder und Jugendliche die Geschichte vom Wetter durch eigene Beobachtung und Experimente kennen. Dazu verfügt das Museum seit kurzem über eine eigene Wetterstation. Schulkinder werten die Daten regelmäßig aus und stellen eine Wetterprognose für die Tageszeitungen auf. – Museum Bündler, Fünfhausenstraße 8 – 12, geöffnet: Dienstag – Sonntag 10 – 18 Uhr.

Plattdeutsche Namen von Siedlungen

Mit den niederdeutschen Namen für Siedlungen und andere Wohnplätze im Kreis Herford befasst sich eine neu gegründete Arbeitsgruppe. Sie traf sich jetzt erstmals im Kommunalarchiv Herford. Initiator Gerd Heining aus Spenge kommt es darauf an, die plattdeutschen Namen zu dokumentieren, bevor sie in Vergessenheit geraten. Die Gruppe kann noch Unterstützung gebrauchen. Wer Beiträge dazu leisten kann, meldet sich im Kommunalarchiv Herford bei Wolfgang Silger, Tel. 05221/13-2215.

Miniaturen führen ins Rokoko

Schlösser, Paläste und Residenzen zeigt das Holzhandwerksmuseum in der Hiddenhauser Maschstraße noch bis zum 7. Januar 2007. Die hölzernen Miniaturen, liebevoll, akribisch und detailgenau angefertigt, führen Prunk und Glanz der Zeit des Rokoko vor. Geöffnet immer Sonntags 14 – 17 Uhr, auch am 2. Weihnachtsfeiertag und zu Neujahr. Gruppen nach Vereinbarung. Telefon 05221/62049 oder 61746.

Impressum

NEUE WESTFÄLISCHE HF-Heimatkundliche Beiträge, Beilage, hg. vom Kreisheimatverein Herford (Red. M. Guist, E. Möller, Red. Ch. Mörstedt, Ch. Laue), verantw. für Redaktion H. Braun, Herford, für Anzeigen M.-J. Appelt, Bielefeld, Herstellung J.D.Küster Nachf. Pressedruck GmbH & Co KG Bielefeld.

Äbtissin Theresia

Das Leben der Herforder Fabrikantentochter Elisabeth Jackisch

VON BARBARA GÜNTHER

Aus Herford, der über Jahrhunderte von Äbtissinnen geprägten „Stadt der starken Frauen“, stammt auch die erste Leiterin der Benediktinerinnen-Abtei vom Heiligen Kreuz bei Beverungen an der Weser. In ihrer Heimatstadt ist Schwester Theresia, die ebenso energische wie erfolgreiche Äbtissin kaum bekannt.

Als Elisabeth Jackisch wurde sie am 24. Mai 1895 als älteste von drei Töchtern geboren. Ihr Vater war der Zigarrenfabrikant Karl Ludwig, ihre Mutter die Lehrerin Maria Jackisch. Die Familie wohnte in einem Haus der katholischen Gemeinde in der Rennstraße 1. 1902, noch vor der Einschulung Elisabeths, zog die Familie nach Gelsenkirchen.

Nach der Schulzeit begann Elisabeth 14-jährig eine Ausbildung am katholischen Lehrerinnenseminar in Paderborn. Ab 1915 arbeitete sie als Junglehrerin in Gelsenkirchen.

In diese Zeit fällt eine Erfahrung, die das Leben der jungen Pädagogin veränderte: Während einer Dampferfahrt auf der Weser hörte sie das Glockengeläut des Klosters Herstelle. Seit her wollte sie – so die Legende – dort oben auf dem Berg über der Weser in Armut leben.

Noch im selben Jahr, am 1. September 1917, trat sie in das Benediktinerinnenkloster Herstelle ein. Vier Monate später wurde sie in die Ordensgewänder eingekleidet und erhielt den Namen Theresia, nach der Heiligen Theresia von Avila. 1922 legte sie die ewigen Gelübde ab.

Schon bald wurde die junge Nonne mit der Ausbildung der Novizinnen betraut. Als im Dezember 1923 die Priorin plötzlich starb, überschlugen sich die Ereignisse: Das Kloster wurde im März 1924 zur „Abtei vom Heiligen Kreuz“ erhoben.

Erstmals musste jetzt das Amt einer Äbtissin besetzt werden.



Die Äbtissin: Mehr als 40 Jahre leitete Elisabeth Jackisch, die zu Schwester Theresia wurde, die Abtei in Herstelle bei Beverungen.

Das Konvent, die Gemeinschaft der Nonnen, schlug dafür Schwester Theresia vor.

Aufgrund ihres jungen Alters und weil sie erst kurz zuvor die Gelübde abgelegt hatte, musste die Zustimmung des Vatikans eingeholt werden. Als diese vorlag, wurde Theresia am 28. August 1925 zur ersten Äbtissin der Abtei vom Heiligen Kreuz in Herstelle geweiht.

Mit mitreißender Dynamik ging die junge Äbtissin ans Werk. Sie modernisierte Klostergebäude und Krankenstation und versuchte neue Einkommensquellen für die Gemeinschaft zu entdecken. Nach ihrem Verständnis führte sie die

Nonnen als mütterliche Herrin, getreu ihrem Wahlspruch aus der Benediktinerregel: „Barmherzigkeit gehe über strenges Gericht“. Im Konvent wurde sie mit ihrer Verbindung von „westfälischer Nüchternheit und schlesischer Gefühlstiefe“ bewundert.

So vorbildhaft wirkte die Äbtissin aus Herford, dass immer mehr Frauen in die Hersteller Gemeinschaft aufgenommen werden wollten. Als Anfang der 1960er Jahre 140 Nonnen in der Abtei lebten, bereitete sie die Gründung eines Tochter-Klosters vor. 1962 ließen sich Hersteller Nonnen im Bistum Mainz nieder. Im Alter von 71 Jahren und nach einer 41jährigen Amtszeit gab Theresia 1966 ihr Amt an die Kirche zurück und lebte, bis zu ihrem Tod am 20. Juli 1972, zurückgezogen in „ihrer“ Abtei.

„In allem Vergänglichem hat M. Theresia in unserer Gemeinschaft dem Unvergänglichem gedient“, heißt es in einer Chronik der Abtei. „Möge dies als Erbe der ersten Äbtissin von Heiligem Kreuz in uns weiterleben und uns dankbare Verpflichtung bleiben, damit in allem Gott verherrlicht sei.“

Mehr über die Abtei vom Heiligen Kreuz an der Weser unter www.abtei-herstelle.de



Das Geburtshaus: An der Rennstraße 1 (links) im Schatten des Mathilden-Hospitals wohnte die Familie Jackisch.

FOTO: KAH

Familienforscher arbeiten zusammen

Gut ein Dutzend Interessierte werden sich im Januar 2007 zu einer konstituierenden Sitzung eines genealogischen Arbeitskreises im Kreis Herford im Kommunalarchiv treffen. Daraus soll ein regelmäßiger lebendiger Austausch über eigene familienkundliche Forschungen, Methoden und Desiderate entstehen. Wünschenswert wäre es auf lange Sicht, dass auch in Stadt und Kreis Herford viele familienkundliche Quellen (Kirchenbücher, Einwohnerlisten ...) für die Allgemeinheit erschlossen und über das WorldWide-Web zugänglich gemacht werden können. Informationen über Termine und Themen bei Archivleiter Christoph Laue, Kommunalarchiv Herford, Amtshausstr.2, 32051 Herford, ☎ 05221/132213, Fax 05221/132252, c.laue@kreis-herford.de.

Kleinbahnschau im alten Kleinbahnhof

Am 10. Februar 2007 um 11.00 Uhr eröffnet der Verein der Kleinbahnfreunde Enger eine Ausstellung in den Räumen der BKK im alten Herforder Kleinbahnhof. Es wird ein Landschaftsmodell der Kleinbahnstrecke zwischen Herford und Enger zu sehen sein sowie Fotos und viele Sammlungsstücke aus der Kleinbahnzeit.

Silberreier am Hücker Moor

Vor wenigen Jahren noch wären alle Vogelgucker der Region zusammengeströmt, wenn die Meldung gekommen wäre: Am Hücker Moor stehen vier weiße Reier in den Wiesen! Dieses Erlebnis hatte am 14. September Guido Strathmann aus Spenge, der als aufmerksamer Naturbeobachter gleich wusste, was er da südlich des Sees vor sich hatte. Es waren Silberreier, die auch mit bloßem Auge unter den vertrauten gleichgroßen Graureihern sofort auffallen.

Es sind wahrscheinlich holländische Brutvögel, die sich seit wenigen Jahren in wachsender Zahl ab dem Spätsommer in Norddeutschland aufhalten und hier auch überwintern, solange es nicht allzu harte Frostlagen gibt. Am Dämmer kann man sie zu dieser Jahreszeit fast immer, oft schon zu Dutzenden sehen. Im Kreis Herford sind sie seit diesem Jahr mehrmals beobachtet worden, allerdings immer nur einzelne.

Schmackpfeffers Abschied aus Herford

Warum ein uraltes Patriziergeschlecht um 1700 das Leben am herzoglichen Hof in Barby vorzog

VON ARNO SCHMACKPFEFFER

Über 14 Generationen hinweg hatte die Familie Schmackpfeffer seit dem Ende des 13. Jahrhunderts die Entwicklung Herfords mitgestaltet. Ihre Angehörigen waren seit dem Ende des 13. Jahrhunderts international ausgerichtete Kaufleute. Sie dienten den Äbtissinnen als Verwalter, wirkten als Pfarrer und Juristen, übernahmen Verantwortung als Ratsherren und Bürgermeister. Doch um 1700 hatten sie, wie andere Patrizier-Familien auch, Herford den Rücken gekehrt. Der letzte Schmackpfeffer folgte, wie familienkundliche Forschungen ergaben, „seiner“ Äbtissin nach Sachsen.

Ausgangspunkt war eine Fürstehochzeit. Elisabeth Albertine von Anhalt-Dessau (geboren 1665) war als 15-Jährige als Äbtissin im Reichsstift Herford eingesetzt worden. Als sie 21 Jahre alt wurde, fiel die Entscheidung, dass sie heiraten sollte.

In ihrer Heimat in Dessau hei-

Herforder Äbtissinnen als Amtmann gedient und die Stadt im Streit mit den Brandenburgern beraten hatte. Er verkörperte die 11. Generation der „Smakepepers“ oder Schmackpfeffers.

Es ist davon auszugehen, dass dieser weiterfahrende Mann seinen Nachkommen empfohlen hat, Herford zu verlassen. Alberts erster Bruder Johann Eberhard zog nach Bielefeld, wo er sich als Stadtchirurg niederließ. Den anderen Bruder Johann Adam Caspar zog es nach Osten: Er machte Karriere beim Gardecorps des Kurfürsten von Sachsen. Und Albert folgte der Ex-Äbtissin Elisabeth.

Herford war in jener Zeit eine Stadt im Abschwung. Aus der stolzen Reichs- und Hansestadt war nach der Eroberung durch die Brandenburger und durch die Folgen des 30-jährigen Krieges eine Ackerbürgerstadt unter brandenburgisch-preußischer Herrschaft mit enormen Kriegsschulden geworden. So kehrten einige Leistungsträger Herford den Rücken.

Äbtissin Elisabeth will heiraten

ratete Elisabeth am 30. März den Herzog Heinrich von Sachsen-Barby.

Ihr Amt als Äbtissin im westfälisch-preußischen Herford gab sie zurück. Fortan lebte sie als Herzogin im sächsischen Barby an der Elbe.

Zum Zeitpunkt der Hochzeit war Albert Marius Hermann Schmackpfeffer gerade drei Jahre alt. Er war der Enkel des „großen“ Dr. Hermann Schmackpfeffer, der in Bremen Jura studiert, seit den 40er-Jahren des 17. Jahrhunderts vier

Albert Marius Hermann Schmackpfeffer war 17 Jahre alt, als er im ersten Jahr des neuen Jahrhunderts nach Barby zog. Dort trat er in die Dienste von Herzog Heinrich von Sachsen-Weißenfels/Barby, Elisabeths Ehemann.

Für Herzog Heinrich war er 1709 und in den Jahren danach in vielen Funktionen tätig: Als geheimer Kammersekretär, Hochfürstlich Sächsischer Geheimer Sekretär, Herzoglich Sächsisch-Barbyscher Hof-Kammerrat und Königlich-Preussischer Commissionsrat Barby. Ab 1722 taucht er in den Dokumenten auch als Kammer-Assessor und Kirchenältester auf.

Zusätzlich verwaltet er von Barby aus weiterhin für die Fürstäbtissin einige ihrer Lehen, so zum Beispiel den Lohhof in Klein-Schwarzenmoor.

Er heiratet 1709 Henriette Albertine Otto aus Dessau, die Tochter des Anhaltischen Amtmannes und Fürstlichen Mundschenks Georg Otto. Mit ihr hatte er vier Söhne und fünf Töchter, die alle in Barby geboren wurden.

Urkunden belegen, dass er in Barby ein Haus in der Schloßstraße 32 nahe dem Schloß von Herzog Heinrich hatte, dazu einen Garten am Rande der Stadt.

Als Kirchenältester erhielt er am 23. Dezember 1734 eine würdevolle Bestattung, wie Einträge



Noch mit dem Äbtissinnenstab: Elisabeth Albertine verlässt Herford und wird in Barby Herzogin. Albert Schmackpfeffer folgt ihr.

FOTO: STÄDTMUSEUM

im Kirchenbuch der Johanniskirche belegen.

Im Jahr 1726 schreibt der Zeitzeuge Christian Zander eine Abhandlung über das Leben in Barby. Auch er erwähnt den „Herrn Cammer Assessor und Geheimen Sekretär Albert Schmackpfeffer von Herrfurth in Westfalen“ als eine in den Diensten des Herzogs stehende Person.

Der Zander-Bericht wurde 1985 zufällig entdeckt, als der Turm der St. Marienkirche – das

rallele zwischen Herford und Barby: 1725 beauftragte Herzog Heinrich seinen „Kammer-Assessor und lieben getreuen Albert Schmackpfeffer“ zur Aufnahme eines Kapitals von 10.000 Thaler auf die Augustusgabe in Barby. Das ist heute ein Viersterne-Hotel im Landhausstil. Dessen heutiger Seniorchef Günter Zenker schlüpft bei Stadtfesten bisweilen in die Kleider Herzog Heinrichs, ähnlich wie in Herford das Ehepaar Carolina und Marcel Mowe in die



Das Familienwappen: Zweimal zwei gekreuzte Morgensterne, wie sie seit 1938 in der „Deutschen Wappenrolle“ verzeichnet sind.



Das Siegel: Seit dem 15. Jahrhundert beurkunden Smakepepers (hier Hinrich) in Herford offizielle Dokumente.

FOTO: KAH

tion) gehörte, sowie die vom Museum aufbewahrte Steinbank aus dem Rathaus der Altstadt mit der Inschrift „Hermen Smakepeper 1563“. Dazu dokumentieren zahlreiche Urkunden in den Stadtarchiven von Herford und Münster ihr Handeln für die Stadt.

In Barby blieben die Schmackpfeffers übrigens nur für zwei Generationen beheimatet. Alberts Enkel zogen weiter – nach Ost- und Westpreußen.

Wie der Geheimsekretär aus Herford in Barby Spuren hinterlässt

Wahrzeichen der Stadt Barby – renoviert wurde. Er befand sich seit 260 Jahren im vergoldeten Turmknopf der Kirche. Dort wurde er nach der Renovierung wieder untergebracht.

Ähnlich wie auf der großen Betglocke der Johanniskirche in Herford, wo ein Hermann Schmackpfeffer als Kirchenprovisor verewigt ist, befindet sich also auch in Barby auf der Turmspitze ein Hinweis auf das Geschlecht der Schmackpfeffer.

Es gibt noch eine weitere Pa-

Kleider von der Äbtissin Margarete I. zu Gleichen und von dem Bürgermeister Heinrich Smakepeper...

Was ist nach der Abwanderung von den Schmackpfeffers in Herford geblieben? Zu den noch heute sichtbaren Zeugnissen gehören neben der Neustädter Glockeninschrift ein Stein mit der Inschrift „Herm Smakepeper 1546“ aus dem Hause Lübberstraße 21, das einmal dem Ratsmann Bürgermeister Hermann Smakepeper (9. Genera-



Er holte einen Herforder an seinen Hof: Herzog Heinrich von Sachsen-Barby-Weißenfels.



Familienforscher: HF-Autor Dr. Arno Schmackpfeffer mit Ehefrau Heide auf der Smakepeper-Bank am Herforder Museum.

