

ROBERT SECKELMANN

SHWELM-MITTE VON 1600 BIS HEUTE

DIE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG
IN PLÄNEN, BILDERN UND DOKUMENTEN



0: EINFÜHRUNG

- I: **DIE ENTWICKLUNG IN ORDUNGEN VON 1600 BIS 1945**
- II: ZERSTÖRUNGEN IN 1945 UND LEBEN VON 1945 BIS 1948
- III: NEUORDNUNG UND AUFBAU VON 1945 BIS 1956
- IV: UNORDNUNG UND UMORDNUNGEN VON 1956 BIS HEUTE, 2016
- V: SCHWELM MIT RADIO SECKELMANN, VON 1927 BIS 1963

VI. ANHANG



(C)

Gliederung I

0 EINFÜHRUNG	5
0.1 Anlass und Ziel dieser Studie.....	5
0.3 Die Struktur dieser Studie.....	9
0.4 Die Stadt und der Autor.....	10
0.5 Archive, Helfer, Dank.....	13
0.6 1945: Ein Jahr des Endes und des Anfangs.....	17
1 DIE ENTWICKLUNG IN ORDNUNGEN VON 1600 BIS 1945	19
1.1 Rückblick.....	19
1.2 Schwelm im 18. Jahrhundert mit Mauern.....	19
1.2.1 Schwelm im Jahre 1600 und später nach einer Karte von 1722.....	20
1.2.2 Das erste Rathaus, 1718.....	23
1.2.3 Die Mühlen der Stadt im Plan von 1755.....	24
1.3 Schwelm im 19. Jahrhundert ohne Mauern.....	27
1.3.1 Die Stadt vor dem Brand von 1827.....	27
1.3.2 Die Stadt nach dem Brand von 1827 - Das zweite Rathaus 1848.....	30
1.4 Eisenbahnen in Schwelm und ihre Folgen.....	35
1.5 Die weitere Entwicklung.....	39
1.5.1 Wasserversorgung und Abwasser.....	39
1.5.2 Das dritte und vierte Rathaus der Stadt Schwelm – 1888, 1913.....	41
1.6 Schwelms Ringstraßenpläne zu Anfang des 20. Jahrhunderts.....	42
1.6.1 Schwelm 1904: Stadt- und Stadtentwicklungsplan.....	44
1.6.2 Schwelm 1912/14: Stadt- und Stadtentwicklungsplan.....	45
1.7 Vorläufiges Ende einer rasanten Stadtentwicklung.....	48
1.7.1 Würdigung der rasanten Stadtentwicklung von 1825 bis 1915.....	49
1.7.2 Ende der Blütezeit.....	50
1.8 Schwelm 1944 (d.h. bis vor den Zerstörungen 1945).....	54
1.8.1 Die Innenstadt.....	54
1.8.2 Bebauungsringe um die Altstadt.....	55
1.8.3 Industrie.....	55
1.8.4 Luftschutz.....	56
1.8.5 Umbenannte Straßen Plätze, Gebäude.....	57
1.8.7 Fremdarbeiter in Schwelm während des Krieges.....	58
1.9 Einige besondere Aspekte.....	60
1.9.1 Die Elektrische.....	60
1.9.2 Die 13-Bogen-Brücke.....	61
1.9.3 Haus Martfeld.....	62
1.9.4 Haus Harzeck - Lebensborn - Bildungsstätte.....	65
1.9.5 Die Schnupftabaksmühle.....	66
1.9.6 Die Festhalle Wilhelmshöhe.....	68
1.9.7 Die Baracken, Fremdarbeiter.....	68
1.9.8 Espenlaub.....	72
1.9.9 Bachläufe (Schwelme, Wildeborn).....	74

Abbildungen I

Abb. 1: Schwelm 1936.....	5
Abb. 2: Werner Rauhaus, 1976, Blick auf Schwelm von Südwesten.....	6
Abb. 3: Schwelm-Mitte um 1995.....	7
Abb. 4: Schwelm um 1600 im Luftbild von 1965, N ist links.....	8
Abb. 5: Nordstraße um 1870.....	11
Abb. 6: 1935.....	11
Abb. 7: Nordstraße um 1947.....	11
Abb. 8: Nordstraße 2006.....	11
Abb. 9: BS 13, 1933.....	12
Abb. 10: BS 13, 1935.....	12
Abb. 11: BS 13, 1938.....	12
Abb. 12: B, 1946.....	12
Abb. 13: BS1956.....	12
Abb. 14: BS 13, 1956.....	12
Abb. 15: Schwelm 1722, N ist unten.....	20
Abb. 16: Schwelm im Modell, nach dem Plan von 1722, N ist unten.....	22
Abb. 17: 1. Rathaus, 1718.....	23
Abb. 18: 1. Rathaus, 1718.....	23
Abb. 19: Schwelm im Jahre 1755.....	25
Abb. 20: Schwelm 1788, Entwurf: F.C. Müller; Stich: J.G. Prestel.....	26
Abb. 21: "Marckt Platz der Stadt Schwelm, Grund Rihs", 1723, N ist unten.....	27
Abb. 22: Schwelm im Jahre 1820.....	28
Abb. 23: „Plan der Stadt Schwelm vor dem Brande im September 1827“.....	29
Abb. 24: Der i.J. 1827 verbrannte Teil der Stadt.....	29
Abb. 25: Plan von 1829 für neue Straße.....	30
Abb. 26: April 1831: neue Teile der Stadt nach dem Brand von 1827.....	31
Abb. 27: G.J. Lange, 1836: Blick von Osten (Martfeld) auf Schwelm.....	32
Abb. 28: LK 1744.....	32
Abb. 29: KK.....	32
Abb. 30: LK 1836.....	32
Abb. 31: LK um 1850.....	33
Abb. 32: Lutherische Kirche um 1860.....	33
Abb. 33: LK Grundrisse 1839 und 1849.....	33
Abb. 34: Schwelm und Umgebung, 1844 (preußische Militärkarte).....	34
Abb. 35: E. Edelhoﬀ: Schwelm von Norden, Märkische Bahn, 1861.....	35
Abb. 36: Der Bahnhof i.J. 1865.....	35
Abb. 37: Urkunde, Grundsteinlegung des Krankenhauses, 1865, Seite 1.....	37
Abb. 38: Urkunde, Grundsteinlegung des Krankenhauses, 1865, Seite 2.....	38
Abb. 39: Das Krankenhaus von 1865 um 1910.....	39
Abb. 40: Brief zu Abort-Anlage, 1891.....	40
Abb. 41: Ecke Drossel-/Hauptstr.....	41
Abb. 42: 3. Rathaus 1888.....	41
Abb. 43: 4. Rathaus 1913.....	41
Abb. 44: 1890, Ort des 1. Rathauses.....	41
Abb. 45: Schwelm 1871, abgezeichnet 1919.....	42

Abb. 46: Schwelm 1896 (Landmesser E. Überall).....	43
Abb. 47: Schwelm i.J. 1904.....	44
Abb. 48: Schwelm i.J. 1912/14.....	46
Abb. 49: 13-Bogen-Brücke im Relief.....	47
Abb. 50: Hallenbad-Entwurf, 1907.....	48
Abb. 51: Schule Westfalendamm.....	49
Abb. 52: Schwelm 1928 in einer Luftaufnahme von Westen her.....	50
Abb. 53: Die Altstadt 1935 (Norden ist links).....	51
Abb. 54: Beflagung am Neumarkt.....	52
Abb. 55: Einmannbunker.....	56
Abb. 56: Luftschutzmahnmal.....	56
Abb. 57: Die Elektrische 1940.....	60
Abb. 58: 13-Bogen-Brücke von Westen.....	62
Abb. 59: Haus Martfeld 2006.....	62
Abb. 60: Haus Martfeld 1950.....	62
Abb. 61: Harzeck 1930, Eingangsseite.....	65
Abb. 62: Die Schnupftabakmühle bei Schwelm, 1899.....	67
Abb. 63: Festhalle Wilhelmshöhe 1925 (1904 für 1.200 Leute).....	68
Abb. 64: Wohnbaracke 1949.....	70
Abb. 65: Obdachlosen-Gemeinschaftsbaracke 1955.....	71
Abb. 66: Ende der Flugzeugmontage, Lindenberger Tunnel, April 1945.....	73

Heimatkunde-Schwelm.de

SCHWELM-MITTE VON 1600 BIS HEUTE (2016)

0 EINFÜHRUNG

0.1 Anlass und Ziel dieser Studie

Anlass war die Absicht des Autors, die Zerstörungen in der Stadt im 2. Weltkrieg und den Aufbau danach bis etwa 1957 darzustellen. Die Suche nach Unterlagen war so erfolgreich, dass er den Rahmen zeitlich erweiterter vom Jahr 1600 bis heute und räumlich einengte. Nun wollte er wissen, *wie* seine Heimatstadt geworden ist, *was* sie geworden ist, und zwar im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung.

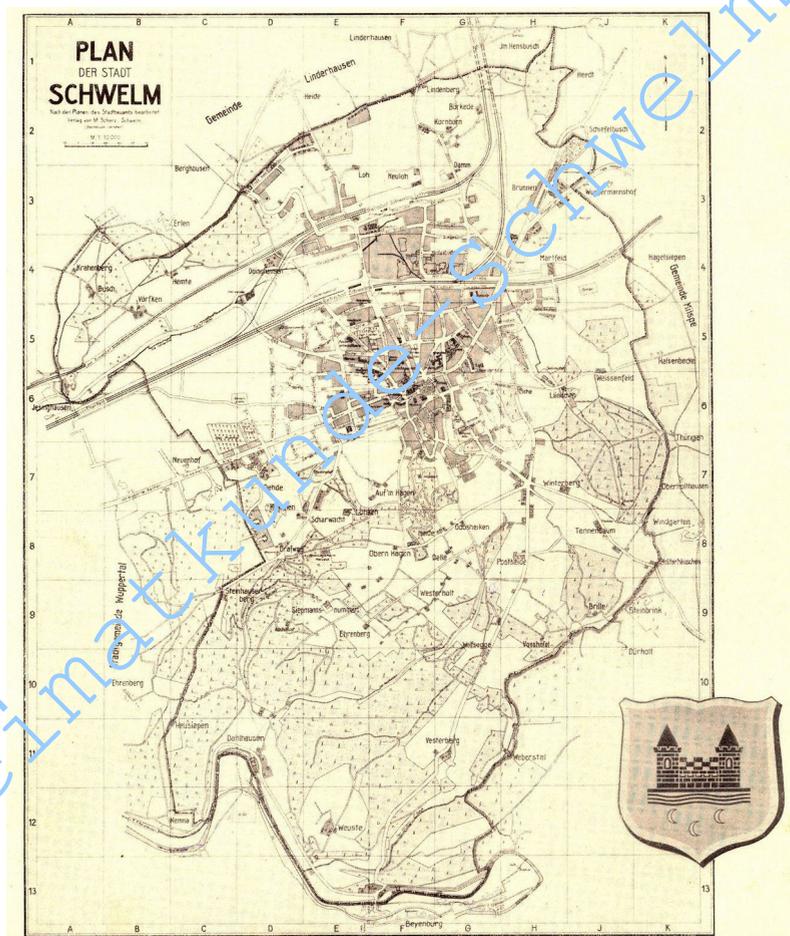


Abb. 1: Schwelm 1936

Die Stadtplan „Schwelm 1936“ (Abb. 1) zeigt die Stadt, in der der Autor aufgewachsen ist und wie sie bis Kriegsende 1945 bestand, in den damaligen politischen Grenzen, von der Wupper im Süden bis Linderhausen im Norden, von Wuppertal-Langerfeld im Westen bis (Ennepetal-)Milspe und Gevelsberg im Osten. Durch Gebietsänderungen in den 1970er Jahren sind die Grenzen heute etwas anders. So gehört z.B. „Heide“ im Norden jetzt zu Schwelm. Nach dem Krieg hat sich das Wohngebiet in alle Richtungen ausgedehnt. Den Plan zierte das alte Stadtwappen, das von 1679 bis 1938 verwandt wurde. Man findet es auch über dem Haupteingang des Altbaus des Gymnasiums. Das heutige Wappen (in der Wappenleiste rechts) hat *Dr. Emil Böhmer* 1933 vorgeschlagen [BE].

Ziel wurde die Darstellung der Entwicklung des hier „Mitte“ genannten Wohn- und Gewerbegebietes, andernorts auch Kern oder Innenstadt oder, i.J. 1905, Altstadtzone genannt, und der Umstände, unter der sie geschah, wie besondere Ereignisse, Lebens- und Arbeitsbedingungen und das Wachstum der Bevölkerung, und nach 1945 Entscheidungen von Rat und Verwaltung. Politische, soziale und kulturelle Aspekte werden nur erwähnt.



Abb. 2: Werner Rauhaus, 1976, Blick auf Schwelm von Südwesten

Der Blick auf Schwelm (Abb. 2) i.J. 1976 von Werner Rauhaus zeigt die Stadt von Südwesten her, etwa vom Bandwirkerweg im Süden (Ehrenberg) bis zum Höhenweg im Norden (Lindenberg) mit den Kirchen in der Mitte.

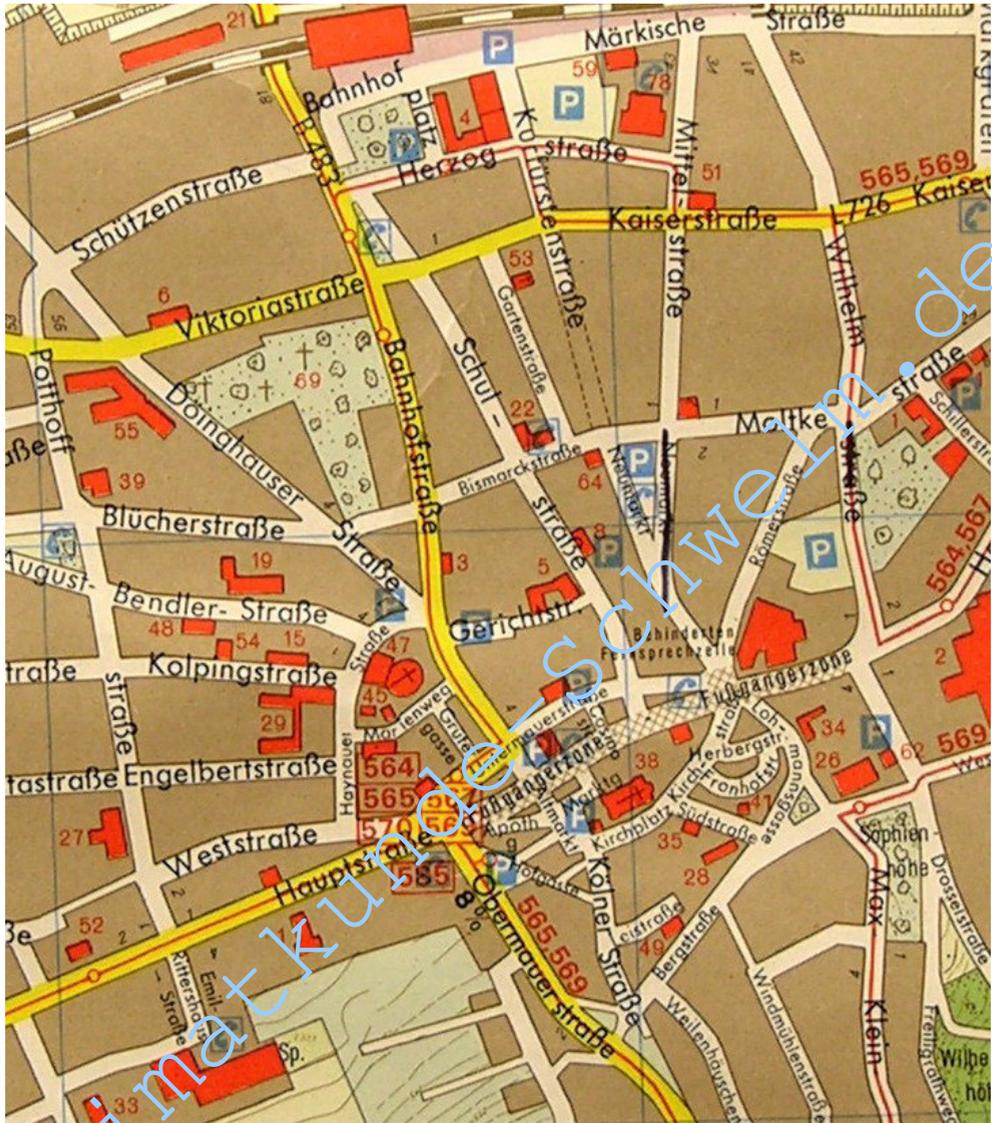


Abb. 3: Schwelm-Mitte um 1995

Im Stadtplan (Abb. 3) erstreckt sich das Gebiet Mitte von der Bergstraße im Süden bis zur Kaiserstraße im Norden, von der Potthoffstraße im Westen bis zu Wilhelmstraße im Osten. Es steigt von Norden nach Süden an. Bis etwa 1850 bestand es aus der heutigen „Altstadt“, begrenzt durch Straßen, die der Stadtmauer von 1600 folgen (Untermauerstraße im Norden, ansteigende Obermauerstraße im Westen, Bergstraße im Süden mit Neigung in Richtung Norden, Lohmannsgasse im Osten), und der

Ausweitung dieses Gebietes um einige Häuser an den Einfallstraßen vor allem im Osten und Norden. Seine Entwicklung ist geprägt durch verheerende Stadtbrände. Es war bis 1850 die Stadt Schwelm schlechthin. *Gerd Helbeck* hat in einer Luftaufnahme (Abb. 4) von 1965 mit einer durchlaufenden weißen Linie eingezeichnet, wie diese Stadt heute einzuordnen ist.



Abb. 4: Schwelm um 1600 im Luftbild von 1965, N ist links

Von 1850 bis 1914 wurde die Entwicklung geprägt durch den Bau von vier Eisenbahnstrecken nördlich der Mitte. Sie zogen die Ansiedlung von Industriebetrieben nach sich, vor allem der Eisen verarbeitenden, und in deren Folge ein starkes Wachstum der Bevölkerung und eine Ausdehnung der Mitte nach Norden bis zur Eisenbahn mit dem Bau von Straßen, Gewerbebetrieben, öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser, Verwaltungsgebäuden, allem, was zu einer Stadt gehört, und später auch Wohnbereichen auch außerhalb der Mitte.

Von 1914 bis 1945 ruhte die Entwicklung der Mitte praktisch wegen des 1. Weltkriegs (1914-1918), der Inflation mit Extremwerten in 1923, des 3. Reichs (1933-1945) und darin des 2. Weltkriegs (1939-1945). Das nördlich der Mitte gelegene Industriegebiet kann aber eine andere Entwicklung durchgemacht haben. Ein Krieg fördert die Produktion, das Ende eines Krieges, vor allem eines verlorenen, mindert und ändert sie.

0.3 Die Struktur dieser Studie

Ein Schild in Laubach in Hessen sagt sinngemäß:

„Gott bewahre unsere Gemäuer vor Not und Feuer,
Stadtplanung und Steuer, AD 1700-2000“

Betrachtet man die Geschehnisse der Stadt Schwelm in dieser Zeit, ist man versucht zu fragen, was mehr Möglichkeiten schaffte und was mehr Mängel bewirkte, Not und Feuer oder Stadtplanung und Steuer, Steuern in der Form von Abgaben, für die Stadt gleichwertig z.B. auch als Kriegsanleihen, und in der Form von Zuschüssen zu ausgewählten Projekten, gebunden an Ziele und Auflagen. Sie sind goldene Zügel zum Steuern von Plänen. Sie können das Verfolgen unerfüllbarer Wünsche bewirken, wie z.B. in den 1970er Jahren das „Freizeit- und Sportzentrum Schwelmeta!“ [SR], und Wünsche erfüllen, die man später als nicht gut bewertet, wie z.B. die in den 1990er Jahren angelegte Diagonalsperre (Kap. 4.4.3).

Diese Einführung endet mit Angaben zum Jahr 1945. Die Entwicklung der Stadt ist in den folgenden fünf Teilen dargestellt. Dann folgt ein Anhang.

Teil I, „DIE ENTWICKLUNG IN ORDNUNGEN VON 1600 BIS 1945“ zeigt für die Entwicklung des Straßennetzes wichtige Pläne, ergänzt mit Bildern und erläutert mit Angaben zur Stadtgeschichte. - Dann folgen einige besondere Aspekte, die oft angesprochen werden.

Teil II, „ZERSTÖRUNGEN IN 1945 UND LEBEN VON 1945 BIS 1948“, schildert zunächst die Kriegsschäden, vor allem im Jahre 1945 durch die schweren Luftangriffe im März und das Einrücken der Amerikaner mit Gefechten im April. Dann folgt die Beschreibung der Lebensumstände in den harten ersten Nachkriegsjahren (bis zur Währungsreform 1948), unter anderem mit Zitaten aus amtlichen Dokumenten, Tagebüchern und Berichten Dritter sowie Anordnungen der Militärregierung. Schließlich folgen die Berichte des Leiters des Volkssturms, Oberstleutnant a.D. *Robert Knöspel*, und des Kampfkommandanten der Wehrmacht, Major *Wilhelm Lecht*, zum Kampf um Schwelm am 13. und 14. April 1945.

Teil III, „NEUORDNUNG UND AUFBAU VON 1945 BIS 1956“, beschreibt eine gewünschte Neuordnung und ihre Umsetzung oder auch nicht-Umsetzung anhand zahlreicher Dokumente, und den zeitlichen Ablauf des Aufbaus aufgrund der Bauakten. Das Ergebnis wird anschaulich gemacht durch den Vergleich von Fotos wichtiger Straßen im Zustand „unzerstört – zerstört (1945) – erneuert“. Die gewollte Neuordnung wurde in wichtigen Teilen nicht verwirklicht.

Teil IV, „UNORDNUNG UND UMORDNUNGEN VON 1956 BIS HEUTE, 2016“ schildert wiederholte und anhaltende Bemühungen, die Mängel der

Neuordnung zu beheben. Auch hier verdeutlichen Fotos die Verhältnisse. - Im Bauamt waren der „Generalverkehrsplan 1965“, der „Rahmenplan Innenstadt 1987“ sowie Daten zu einigen Einzelmaßnahmen einzusehen. Darüber hinaus hatte der Autor noch eigene Aufzeichnungen und Protokolle von Bauausschuss und Rat aus seiner Zugehörigkeit zu beiden von 1975 bis 1984. – Aus Datenschutzgründen durfte er keine Protokolle der Stadt über Sitzungen des Rats und seiner Gremien danach einsehen, konnte aber mit Teilnehmern an den Veranstaltungen sprechen. Darauf und auf Besuche öffentlicher Veranstaltungen von Rat und Verwaltung sowie auf die Berichterstattung in der lokalen Presse gründet sich seine Wiedergabe und Analyse von Ratsbeschlüssen und ihrer Folgen. - In „Nächste Schritte“ und „Handel im Wandel“ (Kap. 4.7, 4.8) werden laufende Planungen und einige vielleicht noch zu verwirklichende alte Optionen dargestellt.

Teil V, „RADIO SECKELMANN (1927-1963, von EMMI SECKELMANN)“ ist eine Geschichte sowohl der Firma wie auch eine anschauliche Darstellung des Lebens in Schwelm in dieser Zeit ständigen Aufbaus. Die Kommentare darin verbinden Geschäft, Geschichte und Stadt und verdeutlichen auch die Entwicklung des Rundfunks bis zur Einführung des Farbfernsehens.

In neuen Stadtplänen wird ein Grundstück durch seine Lage, z.B. Nordstraße 9, gekennzeichnet, in alten Plänen und Protokollen sowie in Gesprächen mit älteren Schwelmern aber meist durch den Namen des jeweiligen Besitzers, z.B. das *Freytagsche Haus*, *Bernings Villa*, oder mit tradierten Namen früherer Besitzer, z.B. *Bräutigams Wiese*, in Unterhaltungen auch schon mal auf platt, z.B. *Falkenroths Schmeerbude*, oder auch durch Eigennamen wie *Dreimännerhaus* und *Magermilchburg*, ein Weg kann nach einem Anrainer benannt sein, z.B. *Voets Gässchen*. Jüngeren Menschen sagen die Namen meist wenig, aber Hausnummern verbindet auch nicht jeder mit einem bestimmten Haus. Diese Studie verwendet Straßennamen und Hausnummern sowie tradierte Bezeichnungen und Namen von Betreibern von Geschäften in den Häusern. Früher waren diese in der Regel auch die Besitzer, heute oft nicht.

0.4 Die Stadt und der Autor

Mit der Stadt verbinden den Autor 100 Jahre Familiengeschichte, fünf Generationen, von denen er die mittlere verkörpert. Er wurde Anfang 1932 in Schwelm geboren und lebt - mit einer Unterbrechung von 18 Jahren für das Studium in Aachen und Berlin und Arbeit in den USA - seither hier. Seine Geburtsurkunde wurde noch von einem Preußischen Standesamt Schwelm ausgestellt.



Abb. 5: Nordstraße um 1870



Abb. 6: 1935



Abb. 7: Nordstraße um 1947

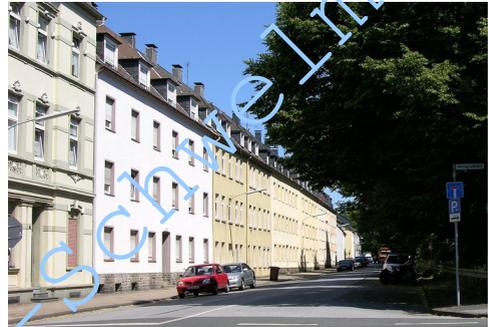


Abb. 8: Nordstraße 2006

Seine Großeltern väterlicherseits sind etwa 1914 mit ihren Söhnen von Gevelsberg nach Schwelm gezogen, in den kurz nach der Märkischen Bahn gebauten Häuserblock (Abb. 5) in der Nordstraße, in das Doppelhaus rechts (Abb. 6). Seine ersten Lebensmonate hat auch er dort gewohnt. Am 3. März 1945 wurden die Häuser, wie andere und kleine Betriebe in der Nähe, durch Sprengbomben zerstört (Abb. 7). Eine Immobilienabteilung des Schwelmer Eisenwerks kaufte die Ruinen und Grundstücke und baute die Nordstraße wieder auf (Abb 8).

Sein Vater hatte 1927 ein Rundfunkgeschäft gegründet. 1936 kauften seine Eltern ein 100 Jahre zuvor gebautes Haus, Teil einer Zeile von Fachwerkhäusern in der heutigen oberen Bahnhofstraße (Abb. 9), und zwar das niedrigste und schmalste und ziemlich baufällig. Beim Kauf waren darin *Denielsmeier* mit einem Geschäft für Obst, Gemüse und Südfrüchte, sowie der Damen- und Herrenfriseur *Adolf Matzerath*, die beide auch mit ihren Familien dort wohnten (Abb. 10). 1938 war darin im Erdgeschoss Radio *Seckelmann* mit Laden, Büro und Werkstatt und darüber wohnte die wachsende Familie (Abb. 11). Am 3. März 1945 wurden diese Fachwerkhäuser und ein wesentlicher Teil von Schwelm-Mitte durch Brandbomben

(mit Phosphor, das mit Wasser nicht zu löschen ist) total zerstört (Abb. 12). Die Stadt erwog eine Neuplanung, die bis 1951 dauerte und bis 1956 zum Teil umgesetzt wurde (Abb. 13, Abb. 14).

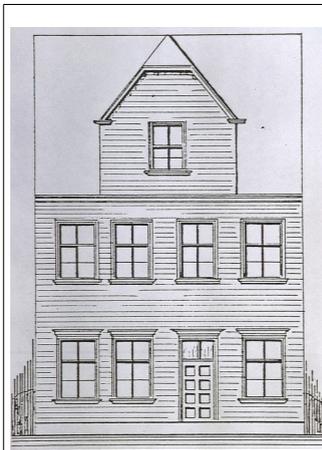


Abb. 9: BS 13, 1933



Abb. 10: BS 13, 1935

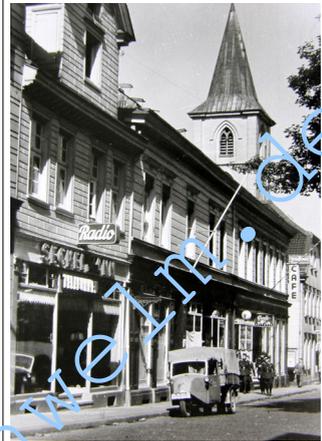


Abb. 11: BS 13, 1938



Abb. 12: B, 1946



Abb. 13: BS1956



Abb. 14: BS 13, 1956

Bis zum Ende des Krieges hat der Autor also nach der Zeitrechnung des Dritten Reiches 1.000 Jahre Entwicklung der Stadt Schwelm im Zentrum des Geschehens erlebt und erlitten. Von den seither vergangenen 71 Jahren hat er die ersten elf als Neuordnung und Aufbau wieder als Betroffener erlebt. - Rund zehn Jahre lang, zwei Wahlperioden von 1975 bis 1984, hat er als Mitglied des Rates der Stadt, und darin vor allem im Bau- und im Finanzausschuss, die Entwicklung mit zu beeinflussen gesucht. In dieses Jahrzehnt fielen wichtige Bauvorhaben:

- der Bau des Zweckverbandskrankenhauses (heute Helios-Klinikum, Inhaber inzwischen Fresenius) wurde beendet,
- das Städtische Krankenhaus wurde abgerissen und der Parkplatz Wilhelmstraße angelegt;
- das Jugendzentrum war zu Beginn der Dekade ein Kellerraum in der ehemaligen Schule Potthoffstraße, am Ende ein Neubau an der Märkischen Straße;
- die Grundschule Ost (Ländchenweg) wurde fertiggestellt, das Märkische Gymnasium erweitert;
- das 1936/37 in einem Jahr gebaute Schwelmebad „im Kranz der grünen Berge“ wurde in acht Jahren völlig durch eine neues Freibad mit Sauna ersetzt (der Autor hat darüber geschrieben [SE, SR]);
- die Städtische Sparkasse baute ihre Hauptgeschäftsstelle (Hauptstraße, Bürgerplatz);
- die Stadt erwog und verwarf einen Rathaus-Neubau;
- die Hauptstraße wurde umgewandelt in eine Fußgängerzone;
- die Obermauerstraße mit Abtragen eines Berghanges umgewandelt von einem schmalen, steilen Feldweg in eine mäßig steile, breite Straße;
- der „Rahmenplan Innenstadt“ für eine Umordnung wurde eingeleitet.

0.5 Archive, Helfer, Dank

Im Ruhestand hat sich der Autor etwa ab 2002 intensiv mit der Entwicklung der Stadt befasst durch das Studium der Literatur dazu und aller ihm zugänglichen Unterlagen in Archiven unserer Stadt. Oft waren diese einfach Sammlungen von Akten, Karten, Bildern. Die Presse hatte über das Vorhaben berichtet. Das führte zu zahlreichen Gesprächen und zu Leihgaben von Bild- und Textsammlungen. Hinzu kommen seine eigenen Kenntnisse und Erinnerungen, und Dokumente, die im Internet gefunden wurden. Hier eine Aufzählung der von ihm besuchten Archive in Schwelm und der Grund oder das Ergebnis des Besuches:

Haus Marfeld: Stadt- und Stadtentwicklungsplan von 1912;
 Bauausschussprotokolle bis 1933, ab 1945,
 alle Jahrgänge der Schwelmer Zeitung;
 besondere Dokumente der Nachkriegszeit

Landrat: Chroniken,

Studie zur Beschäftigung und Unterbringung Kriegsgefangener.

Kreiskatasteramt: Pläne seit etwa 1820, viele in schlechtem Zustand.

Bauamt: Relief von 1911 (Machbarkeitsstudie, Bußmann und Koberg)

Suche und Fund des ersten Aufbauvorschlags nach dem Krieg.

Akten für alle, auch unzerstörte, Häuser des betrachteten Gebietes,

Außenlager im Hallenbad-Keller.
Rathaus, Kämmererei: Haushaltpläne.
TBS: Tiefbauamt: alle Straßenbauakten seit 1945 für die Stadtmitte.
Hochbauamt: Grundrisse zu den Baracken in den roten Bergen.
Städtische Sparkasse: Chronik
Bilder vorwiegend heimischer Künstler;
Modell der Stadt nach dem Stadtplan von 1722
Amtsgericht, Grundbuchamt:
Ev. Kirche: Pläne des Architekten Lutter zum Aufbau von
von ev. Kirche, Altmarkt und Hauptstraße nach dem Krieg
AVU: Unterlagen zum Aufbau der Versorgungsnetze nach dem Krieg.
WSW: Unterlagen: Bau der Straßenbahn 1897, Wiederherstellung 1945
Schwelmer&Soziale Wohnungsbaugenossenschaft: Chronik
Privat: Leihgaben vieler Art.

Selbst mit Einsicht in alle die Quellen bestehen Schwierigkeit. Sitzungs-Protokolle sind chronologisch angelegt und machen in der Regel Aussagen wie „TOP 3: Beschluss zu Arbeiten an der Hauptstraße: 17:13:2“, d.h. 17 ja, 13 nein, 2 Enthaltungen, also insgesamt Zustimmung. Um was es geht, wird dabei selten gesagt. Das wird mündlich vorgetragen oder ein Projekt wird in einer Vorlage zur Sitzung erläutert. Diese wird in der Regel nicht mit dem Protokoll oder andernorts archiviert. Ob eine Diskussion stattfindet, wenn ja, wie lange und heftig, ist selten vermerkt. Wichtige Informationen können unter ganz anderen TOPs untergebracht sein oder werden erst auf Nachfrage angegeben. Zwei Beispiele:

- 1) Dass die Verwaltung für Teile der Trasse einer Straße, die im nicht angenommenen „Generalverkehrsplan 1965“ vorgeschlagen worden war, Grund und Boden freihielt, ergab sich, als sie vorschlug, den „Antrag, die Nutzung eines Grundstückes zu ändern“ abzulehnen und dies mit der Vorhalte-Nutzung begründete. Erst i.J. 2014 erfuhr der Autor, dass bei einem Neubau an der oberen Windmühlenstraße ein Grundstück nur so bebaut werden durfte, das der Zugang zur Brücke, die dieser Plan etwa dort vorsah, möglich gewesen wäre.
- 2) Die Briefe zwischen Stadt- und Kreisverwaltung zur Knappheit von Baumaterialien vor der Währungsreform und verwandten Themen fanden sich mit Hilfe des Archivars in Haus Martfeld, *Detlev Weinreich*, zum großen Teil in einem Ordner „Bergarbeitersiedlung“, aber eine solche Siedlung ist in Schwelm nie geplant und nie gebaut worden.

Wie die Stadt bis etwa Kriegsende in vielen Details aussah, ist in manchen Bildbänden dokumentiert [KL1], [KL2], [KL3], [VO1], die vor allem alte Postkarten wiedergeben und ihnen junge Fotos von ‚heute‘ gegenüberstellen, aber auch in manchen der Schriften zur Heimatkunde, und in Fotos, die der

Verein für Heimatkunde ins Internet stellt, sowie auf im Handel erhältlichen CDs mit solchen Fotos. Sie alle können als Bilder zu dieser Studie gelten, ebenso all die Bilder, die der Fotograf *Frank Schneider* in einem „Facebook“ Archiv „Heimatkunde Schwelm“ jedem Mitglied dieser geschlossenen Gruppe zur Verfügung stellt.

Von Anfang an war klar, dass für Veröffentlichungen digitale Fotos nötig wären. Der Autor bat zunächst den von ihm hochgeschätzten Fotografen, *Günter Roland*, Schatzmeister des Vereins für Heimatkunde, seine Funde aufzunehmen. Der tat es gern, gut und mit viel Zeitaufwand. Ihm gilt der besondere Dank des Autors. Es folgten andere und eigene Aufnahmen. - Der Bürgermeister, Dr. *Jürgen Steinrücke*, erlaubte es, zahlreiche Unterlagen der Stadt einzusehen, Mitarbeiter der Ämter stellten ihm, wo angebracht, einen Schreibtisch zur Verfügung, holten die Akten und räumten sie fort, selbst ein Veteran des Bauamtes half, Stadtpläne zu finden und zu deuten. Bei den Technischen Betrieben half ein Mitarbeiter des Tiefbauamtes mit Straßenplänen aus, eine Mitarbeiterin des Hochbauamtes fand Bauzeichnungen für Baracken an der Hagener Straße. Der Archivar von Haus Martfeld, *Detlev Weinreich*, fand alte Dokumente und Pläne, Mitarbeiter des Kreis-Katasteramtes ließen bereitwillig viele Pläne ablichten. Pfarrer *Ernst-Martin Grelling* fand Aufbau-Vorschläge des Architekten *Albrecht Lutter* im Archiv der Evangelischen Kirchengemeinde. Die AVU, die Wuppertaler Stadtwerke, die Schwelmer & Soziale Wohnungsgenossenschaft, die Sparkasse und der Landrat stellten Chroniken zu Verfügung, die Sparkasse öffnete ihr Bild-Archiv. Ein Bericht in der lokalen Presse über die Arbeit führte zu Gesprächen mit Anregungen und Informationen von Schwelmern und Auswärtigen, bis hin zu Paderborn.

Einige Menschen haben über ihr Leben im Haus Martfeld erzählt, andere über ihr Wohnen in den „Baracken“, dort und andernorts haben sie Gefangene und Zwangsarbeiterinnen getroffen, andere haben in der Nordstraße die Bomben und das Sterben dort oder im Grenzgebiet Ölkinghausen erlebt, manche erinnerten sich an das Haus Harzeck und seine Umwandlung in den „Lebensborn“ der SS, die Braunen Schwestern, die SS-Männer, ihre Bräute und schwangere SS-Frauen. Vor allem Frauen sprachen die Behandlung der Juden an, das Plündern des Schuhhauses Rosenbaum in der heutigen Fußgängerzone nach der Reichs-Pogromnacht, (*Claudia Menne* [MC, S.93] erwähnt auch die Plünderung des Textilhauses Heinemann in der Hauptstraße), das Verschwinden von Mitschülerinnen, die Auflösung der „freien“ Schule in der Schulstraße, die Fürsorge für manche Verfolgte durch Schwelmer, Ausflüge zum KZ Kemna in den 1930er Jahren; einige waren als DDR-Flüchtlinge im Festsaal Wilhelmshöhe untergebracht worden. Nicht alle Auskünfte gingen in diesen Beitrag ein. Alle

Schwelmer unter den Gesprächspartner erinnerten sich und den Autor an seine Eltern, bei denen sie selbst oder ihre Eltern Radios, Fernsehgeräte, Schallplatten gekauft hatten. Allen sei hier herzlich gedankt. Vor allem aber dankt der Autor seiner Frau, die damit leben musste, dass er lange Zeit an nichts anderes als Schwelm und seine Geschichte dachte.

Die Abbildungen konnten veröffentlicht werden mit freundlicher Genehmigung all derer, die sie zur Verfügung stellten, der Leiter der Ämter oder/und Archive und der Privatpersonen.

Zusammenfassend ist zu sagen:

Die Berichte bis Ende 1944 beruhen zum größten Teile auf Sekundärliteratur (Forschungen Dritter), aber vor allem zum Kartenmaterial auch auf eigenen Arbeiten des Autors.

Berichte über die Zeit danach beruhen – bis auf angegebene Zitate – ganz auf seinen eigenen Arbeiten: sein eigenes Erleben, Studium von umfangreichen Akten, Dokumenten und Plänen, u.a. Vorlagen und Protokollen zu Ratssitzungen und Gesprächen.

Das Werk einschließlich aller Inhalte ist urheberrechtlich geschützt.

Alle Rechte sind vorbehalten. Nachdruck oder Reproduktion (auch auszugsweise) in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie oder anderes Verfahren) sowie die Einspeicherung, Verarbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung mit Hilfe elektronischer Systeme jeglicher Art, gesamt oder auszugsweise, ist ohne Genehmigung des Autors untersagt. Alle Übersetzungsrechte sind vorbehalten.

0.6 1945: Ein Jahr des Endes und des Anfangs

Der Zweite Weltkrieg begann am 1. September 1939 mit dem Angriff Deutschlands gegen Polen und endete am 8. Mai 1945 mit der bedingungslosen Kapitulation Deutschlands gegenüber Frankreich, Großbritannien, der Sowjet-Union und den Vereinigten Staaten von Amerika. Mit ihm endete auch das „Dritte Reich“, die Herrschaft der Nationalsozialisten (NS). Deutschland wurde verkleinert und in Besatzungszonen aufgeteilt, und die wiederum in Länder. Die Militärregierung ernannte Regierungen, Verwaltungen und Parlamente und wies sie an. Am 23. August 1946 gründete die Besatzungsmacht Großbritannien das Land Nordrhein-Westfalen, am 21. Januar 1947 fügte sie Lippe hinzu. Am 25. Februar 1947 erklärte der Alliierte Kontrollrat den in das Deutsche Reich aufgegangenen Staat Preußen für formal aufgelöst. Die Reichsmark, RM, wurde in der amerikanischen, britischen und französischen Zone mit der Währungsreform am 20. Juni 1948 durch die Deutsche Mark, DM, und in der sowjetischen am 21. Juni 1948 durch die Ost-Mark, später DDR-Mark, ersetzt. Beide Reformen griffen mit komplizierten Umtauschregelungen in die sozialen Strukturen der Gesellschaften ein. Am 23. Mai 1949 entstand aus den westlichen Zonen die Bundesrepublik Deutschland (BRD) und am 7. Oktober 1949 aus der östlichen die Deutsche Demokratische Republik (DDR).

Besondere Ereignisse 1945 in Schwelm waren die starken Luftangriffe am 3. und 13. März, das Einrücken der Amerikaner mit Gefechten am 13. und 14. April, und am 8. Mai die Kapitulation Deutschlands. Für Schwelm endete der Krieg am 14. April. Es begann die Besatzungszeit. Gegen Ende des Krieges und danach strömten Flüchtlinge und Vertriebene aus den ehemals deutschen Ostgebieten in den Westen; insgesamt etwa 8 bis 10 Millionen Menschen. In Nordrhein-Westfalen stellten sie um das Jahr 1950 etwa ein Drittel der Einwohner. Sie kamen aus den einstigen preußischen Provinzen Ostpreußen, Schlesien mit Sachsen östlich von Zittau, Pommern, Ost-Brandenburg, sowie aus Danzig, dem Memelgebiet und dem Sudetenland. Später verstand man unter „Flüchtlinge“ lange Zeit vor allem Menschen, die die DDR verließen. - Viele Orte hatten durch die Kriegshandlungen stark gelitten, vertraute Stadtbilder waren verschwunden, oft auch die dazu gehörigen Infrastrukturen, ersetzt durch mehr oder weniger ausgedehnte und unbewohnte Trümmerfelder, viele Menschen waren an den Fronten und in der Heimat umgekommen. Die Zerstörungen, der ungewöhnlich starke Verlust an Menschen durch Tod und der Gewinn durch Zuzug änderten auch das soziale Gefüge. Mit den Bauten wurden auch Existenzen zerstört, mit dem Kriegsende auch Verwaltungen aufgelöst. Zu all diesen menschlichen und materiellen Problemen traten in den folgenden Jahre weitere. Die Versorgung der Deutschen mit Lebensmitteln

und anderen Gütern des täglichen Lebens erwies sich als sehr schwierig. Die beiden folgenden Winter, vor allem der des Jahres 1946/47, waren ungewöhnlich kalt. Die Jahre 1945-1947 waren harte Jahre großer Not.

Beim Aufbau nach dem Krieg wurden nicht nur Bauschäden behoben, sondern auch Existenzen, das wirtschaftliche Tun von Menschen, umgeschaffen, Verwaltungen geändert oder neu gegründet, wurden ganze Stadtteile neu gestaltet, unter anderem mit Abreißen verbliebener Strukturen, und neue Städte gebaut. Die Arbeiten wurden einerseits durch Notwendigkeiten, technische und wirtschaftliche Möglichkeiten und lange durch Mangel an Baumaterial, andererseits durch Wünsche und Planungen sowie durch persönliche Initiativen einzelner Bauherren bestimmt; Ziele, Einsätze und Interessen, die sich wechselseitig beeinflussten, förderten oder störten und behinderten. Mit dem Aufbau änderten sich die Lebensbedingungen und Zielsetzungen für den Weiterbau. All das findet sich auch in Schwelm.

Schwelm gehörte Ende 1946 noch zu Preußen, das am 25. Februar 1947 durch den Alliierten Kontrollrat aufgelöst wurde, und schon zu Nordrhein-Westfalen, das durch die Verordnung Nr. 46 der Militärregierung vom 23. August 1946 gebildet worden war. Lippe kam erst durch die Verordnung 77 vom 25. Februar 1947 zu dem neuen Land. Die erste Landtagswahl war am 20. April 1947, die erste Landesregierung wurde am 17. Juni 1947 gebildet. Die Weisungsbefugnis der Militärregierung ging über in Prüfungsbefugnis. Gesetze bedurften ihrer Zustimmung.

Die Bombardements am 3. und 13. März 1945 zerstörten besonders viel. Weitere, im Vergleich damit geringere Schäden entstanden in früheren und späteren Angriffen und beim Einrücken der Amerikaner Mitte April 1945. Gebäude, Straßen und andere Einrichtungen wurden zerstört, Menschen auch aus Schwelm kamen um, Soldaten und Zivilisten, an den Fronten und hier. Hinzu kamen Schäden in der Umwelt, z.B. durch Fällen von Straßenbäumen und Abholzen von Waldgebieten, vor allem in den Jahren 1945 und 1946, um Heizmaterial zu haben. Denkmäler und Glocken wurden schon früh eingeschmolzen, um das Metall in der Rüstung zu verwenden, und nach dem Krieg wurde der ein oder andere Betrieb als Wiedergutmachung demontiert. Flüchtlinge und Vertriebene kamen auch nach Schwelm. Das verlangte auch hier Wiederaufbau und Wachstum, den Ausbau alter und den Neubau weiterer Straßen und Wohnungen in dazu zu erschließenden Gebieten der Stadt.

Die bisher letzte Sprengbombe, 250 kg schwer, wurde am 9. März 2006, also fast genau 61 Jahre nach dem Abwurf, bei Bauarbeiten auf dem Hagen gefunden, entschärft und fortgeschafft, die bisher vorletzte am 21. März 1991 beim Ausbau der Weilenhäuschenstraße.

1 DIE ENTWICKLUNG IN ORDNUNGEN VON 1600 BIS 1945

1.1 Rückblick

Der älteste Teile Schwelms ist der „Fronhof“ genannte. Der Name lässt vermuten, dass dort ein einem Herrn (Bischof von Köln ?) zu Diensten verpflichtetes Gut bestand. Sicher ist offenbar nur, so *Gerd Helbeck* [H1, S.63 ff], dass um d.J. 900 dort, in der „uilla Suelmiu“, Gebäude waren, in sicherem Abstand zur Schwelme, in dicht bewaldeten Umgebung. Jeder Fronhof hatte sein eigenes Recht. Jahrhundertlang wurde das Hofesgericht unter freiem Himmel abgehalten. Die Leitung hatte der Hofschulte (villicus).

Auf einem Hügel etwa 100m westlich des Fronhofs wurde zu einem unbekanntem Zeitpunkt eine Kirche errichtet, d.h. an dem Ort, an dem heute die evangelische Kirche steht. In einer Urkunde von 1085 des Bistums Köln heißt es, dass in der „uilla suelme“ die Kirche von einem Besitzer auf einen anderen übertragen worden ist. Sie muss später verbrannt oder sonstwie baufällig geworden sein. Es heißt, dass am 7.11.1225 der Erzbischof Engelbert von Osten her in Richtung Schwelm reiste, um dort eine neue Kirche einzuweihen. Dazu kam es nicht. Er wurde an dem Tag auf der Gevelsberger Seite des heutigen Strückerberges ermordet. Der Pfarrer in Schwelm weigerte sich, die Leiche in der Kirche aufzubahren. Diese Kirche könnte danach noch etwa 300 Jahre bestanden haben (Kap.1 .2.1).

1.2 Schwelm im 18. Jahrhundert mit Mauern

Den Arbeiten von *Gerd Helbeck* [H1, S. 274, 296] und *Cornelia Hackler* [HA, HC] ist zu entnehmen, dass Schwelm schon vor der ersten Verleihung der Stadtrechte im Jahre 1496 begonnen hatte, eine Befestigungsanlage, die „erste“ Stadtmauer, um die damals kleinere Stadt rund um die Kirche zu bauen, deren Verlauf nicht dokumentiert und nicht gewiss ist. Sie ist im Luftbild von 1965 von *Gerd Helbeck* (Abb. 4) gestrichelt weiß eingezeichnet. Sie hätte im Norden weitgehend mit der zweiten Mauer übereingestimmt, aber im Süden nur den Bereich bis etwa zur Rückseite des Hofes hinter dem Petrus-Gemeindehaus heute erfasst. Bei dessen Bau 1986/87 wurde ein kurzes und bei dem des Gebäudes der Schwelmer&Sozialen Wohnungsgenossenschaft um 1995 auf dem Mühenteichplatz ein langes Stück dieser ersten Stadtmauer gefunden. Dieses bestand aus zwei parallelen Mauern mit Füllmaterial dazwischen, insgesamt 2,80m dick, und hatte zwei Funktionen: Stadtmauer, und Staumauer für den Mühlenteich. Die Mauer könnte vom Teich nach oben dem Bach bis zur oberen Mühle folgend und dann abknickend hinter der späteren reformierten Kirche her verlaufen sein. Vielleicht hat sie den Fronhof nicht umschlossen. Dieser könnte eine eigene Befestigung gehabt haben [HA, S.32ff], [HC, a].

Eine „zweite“ Stadtmauer wurde nach der zweiten Verleihung der Stadtrechte i.J. 1590 um die vor allem nach Süden gewachsene Stadt fertiggestellt. Diese ist in den hier vorgestellten Plänen festgehalten. Als der Plan von 1722 gezeichnet wurden, hatte diese zweite Mauer aber, so auch *Wolfgang Fenner* und *Petra Gallmeister* [FG, S. 34], bereits schon sozusagen ausgedient. Sie wurde nicht mehr unterhalten und verfiel bis zum Ende des 18. Jahrhunderts.

1.2.1 Schwelm im Jahre 1600 und später nach einer Karte von 1722?



Abb. 15: Schwelm 1722, N ist unten

Der Landmesser *Johann Ricoeur* hat nach der großen Feuersbrunst des Jahres 1722 einen Plan der Stadt vor dem Brand gezeichnet (Norden ist darin unten (Abb. 15). Wir kennen ihn durch eine Kopie des Originals, die der Konrektor *Peter Heinrich Holthaus* i.J. 1807 anfertigen ließ.

Die Stadt ist begrenzt durch eine um d.J. 1600 gebaute umlaufende Mauer mit vier Toren, davon die beiden im Süden und Osten je zwischen zwei Türmen, und weiteren sieben Türmen. Sie steigt von Norden nach Süden an. Sie enthält um 1600 neben Kirche und Markt im wesentlichen zwei

Fernstraßen, eine von Norden nach Süden, vom Grüter Tor über Grüter Straße – Markt – Kölnische Straße zum Kölner Tor, und eine von Westen nach Osten, vom Barmer Tor über Barmer Straße (heute Apothekergässchen und parallel dazu unbenannt die heutige Nostalgiezone) - Markt – Kirchplatz – Osten Straße (heute Kirchstraße) zum Osten Tor. Im Osten liegt ihr ältester, schon um 900 in Unterlagen des Bistums Köln erwähnter Ortsteil, der Fronhof. Dieser alten Stadt entspricht in der Luftaufnahme von 1965 (Abb. 4) das durchlaufend weiß umrahmte Gebiet. Dieses ist noch heute geprägt durch markante Merkmale der alten Stadt und durch eine erst um d.J. 1830 angelegte Straße. Während des dreißigjährigen Krieges schützte die Mauer die Stadt vor kleineren marodierenden Truppen, nicht aber vor größeren. Denen wurden die Tore geöffnet [H1, S. 322/3]. •

I.J. 1496 erhielt die Stadt zum ersten mal die Stadtrechte. Damals hatte sie etwa 250 Einwohner. Alles was damals bestand, ist i.J. 1503 bis auf die Kirche und das Pfarrhaus abgebrannt. Die sogleich wieder aufgebaute Stadt brannte erneut i.J. 1520 ab, dann aber vollständig, mit Kirche und Pfarrhaus. Sie wurde gleich wieder aufgebaut, die Kirche i.J. 1522, und sie wuchs. I.J. 1517 war die Reformation. Nach dem Augsburger Religionsfrieden i.J. 1555 blieb der Landesherr, der Herzog von Kleve, katholisch, aber er ließ die Schwelmer ihren Glauben selbst wählen. Etwa um d.J. 1580 war Schwelm, wie Pfarrer *Ernst Martin Greiling* ausführt [G3], im wesentlichen lutherisch. Um d.J. 1600 hatte die Stadt etwa 400 Einwohner.

Die zweite Stadtmauer war, wie sich aus einer Zeichnung von *C. Hackler* [HA, S. 33] ergibt, etwa 1.030m lang, ein Wert, den auch *G. Helbeck* nennt [H1, S. 634]. Umgäbe sie einen Kreis, hätte dieser einen Durchmesser von knapp 330m und eine Fläche von 8,5ha. Der tatsächliche umringte Fläche ist etwas geringer, etwa 3ha. Die Stadt ist umgeben von der Stadtfeldmark (Gärten) und ist Mittelpunkt der Bauerschaft Schwelm.

Das westliche Ende der heutigen Fußgängerzone, die Mauer und Rampe an der Kreuzung zur Obermauerstraße, liegt i.J. 1600 am früheren Barmer Tor (1 in der Luftaufnahme von 1965, Abb. 4). Die von dort nach Süden ansteigende Obermauerstraße verläuft, heute wie früher, außerhalb der Stadtmauer direkt neben ihr. Noch im Jahre 1974 konnte man Teile der Mauer sehen. Am obersten Punkt, wo bis etwa 1980 die Ehrenberger Straße auf sie stieß, knickte sie ab nach Osten hinunter zur Kölner Straße. Wo sie auf diese mündete, lag das Kölner Tor (4 in Abb. 4). Von dort führte sie in Richtung Nordosten zum Osten Tor am heutigen Bürgerplatz (3 in Abb. 4). Die heutige Bergstraße und Lohmannsgasse liegen auf ihrer Außenseite. Vom Osten Tor führte die untere Mauer nach Westen zurück zum Barmer Tor. Kurz vor der heutigen Schulstraße knickte sie ab nach Süden und dann wieder nach Westen. In dieser Ecke, außerhalb der Stadt,

lag seit etwa 1685 der bis etwa 1775 genutzte jüdische Friedhof [H4, S. 115]. Heute ist sein östlicher Teil überbaut, ist sein westlicher ein Parkplatz gegenüber der ehemaligen Sparkasse. Kurz vor dem Barmer Tor war in der unteren Mauer das Grüter Tor (2 in Abb. 4). Von dort führte die Grüter Straße, die heutige Bahnhofstraße, aus der Stadt heraus nach Norden. Die Namen deuten darauf hin, dass hier schon früh Bier gebraut wurde, denn Grut oder Gruit war - so *Dr. Walter Prestel*, 25 Jahre lang Chef und Mitinhaber der Brauerei Schwelm, in seiner Schrift „1000 Bier in Schwelm“ - vor und statt Hopfen und Gerste eine Biergewürzmischung [PR, S.9]. Es war die Gruitbierbrauer Straße. Die Untermauerstraße verlief wie heute, d.h. damals in wechselndem Abstand zur verspringenden Stadtmauer, im Bereich der heutigen Brauerei genau neben ihr. Ein Teil der Mauer ist dort heute noch zu sehen. Die heutige Hauptstraße gab es nicht.

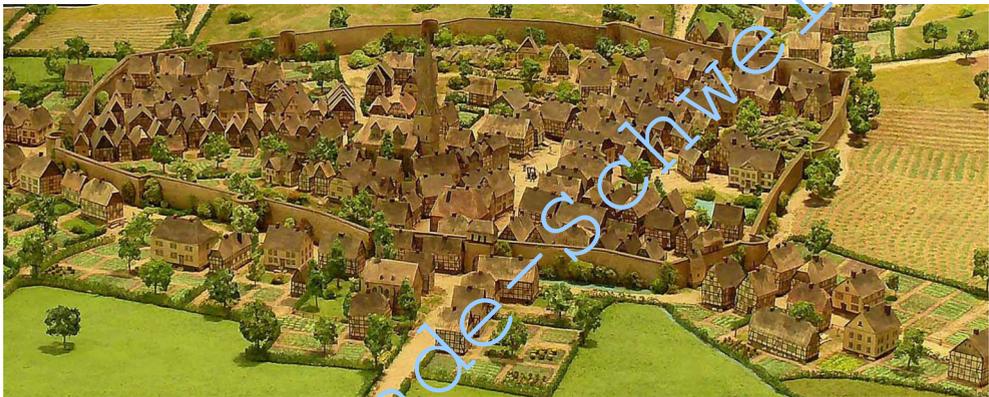


Abb. 16: Schwelm im Modell, nach dem Plan von 1722, N ist unten

Der Verein für Heimatkunde hat 1937 ein Modell der Stadt nach dem Plan von 1722 anfertigen und es 2007 renovieren lassen (Abb. 16). Es ist hier zu sehen in einem von Herrn *Günter Roland* zur Verfügung gestellten Foto.

I.J. 1722 waren an den Ausfallstraßen, vor den Toren, weitere Häusergruppen. Die größte vor dem Osten Tor entlang der Straße bis hin zur heutigen Wilhelmstraße, die zweitgrößte mit der 1685 gebauten katholischen Kirche mit Pfarrhaus und Schule gegenüber der unteren Mauer an der heutigen Ecke Bahnhof-/Untermauerstraße, wo um das Jahr 2000 eine Eisdiele (Paolo) und ein Rundfunkgeschäft (Kalthoff) sind (s. auch Franz Niebling: „Aus der Geschichte der kath. Gemeinde in Schwelm“ [NF]; Karl Josef Oberdick: „Geschichte der kath. Schulen in Schwelm“, [OK]).

Im Jahre 1722 ist die Kirche im Stadtzentrum die lutherische. Sie überstand den Stadtbrand, war aber ohnehin baufällig und wurde bis 1739 durch eine größere ersetzt. Die katholische Kirche „Zur unbefleckten Jungfrau Maria“ vor dem Grüter Tor verbrannte 1722 und wurde im folgen-

den Jahr wieder aufgebaut. Die verbrannten Häuser (im Westen der Stadt) und die beschädigte Kirche sind im Stadtplan von 1722 gelb, die erhaltenen (im Osten) blau und rot hervorgehoben.

Östlich der Kirche ist ein Gerichtshaus eingetragen. Man spricht heute noch gelegentlich von der Gerichtslinde früher am unteren Ende der Südstraße. Südlich der Kirche ist ein Haus als „Königliche Renthey“ bezeichnet. Der Rentmeister zieht Steuern für den Staat ein. Südlich der unteren Mauer ist an der Grüter Straße ein großes Gebäude rot eingetragen. Es ist das 1718 gebaute erste Rathaus der Stadt. Rot heißt hier, es ist aus Stein gebaut und hat den Brand 1722 ziemlich gut überstanden.

1.2.2 Das erste Rathaus, 1718

Dr. Emil Böhmer [BO] beschreibt die Umstände, unter denen die Stadt das Rathaus gebaut hat. Hier werden die Ergebnisse genannt. Das Haus (Abb. 18, Abb. 17) sollte die Verwaltung und den Rat, das Gericht und die Renthey, sozusagen das Finanzamt, aufnehmen. 1717 wurde der zweite Entwurf dafür angenommen, wurden Verträge mit den Handwerkern geschlossen und begannen die Erdarbeiten. I.J 1818 war der Bau bezugsfertig.

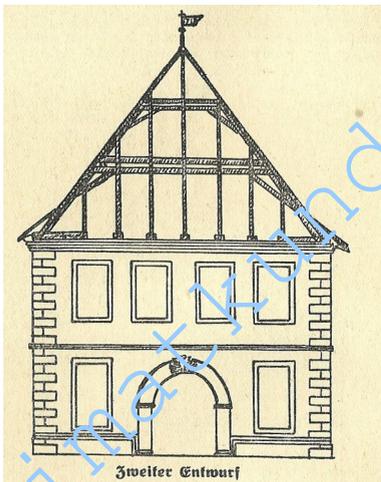


Abb. 18: 1. Rathaus, 1718

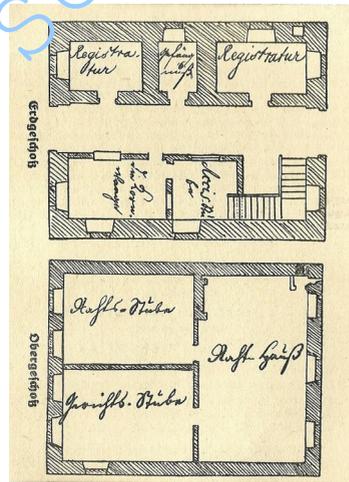


Abb. 17: 1. Rathaus, 1718

Das Haus lag dicht beim Grüter Tor mit der „Schaufensterfront“ zur Grüter Straße (es gab die heutige Hauptstraße noch nicht). Vor der Erteilung des Auftrages mussten zwei Probleme gelöst werden: Das Haus musste auf drei Nutzer aufgeteilt werden und diese mussten die auf sie fallenden Kosten übernehmen. Die Stadt war sofort bereit, ihren Anteil, etwas weniger als ein Drittel, zu übernehmen. Die Erbgemeinschaft für das

Gericht übernahm ihren Anteil, etwas mehr als ein Drittel, denn das Richteramt war erblich oder käuflich, und der Richter konnte frei die Entgelte für seine Dienste festlegen. Der König, der den Bau gebilligt hatte, machte für seinen Anteil, auch etwas mehr als ein Drittel, Schwierigkeiten. Ein Käufer aus Lünen war bereit, für das Accise-Amt (früher Renthey) 80% der Kosten zu tragen, wenn ihm das Amt, die Steuereintreibung, übertragen würde, und ein Käufer aus Lüdenscheid wollte die andern 20% zahlen, wenn er die mit dem Amt verbundene Waagenschreiberei bekäme. Der König nahm die Vorschläge an. Die Stadt hatte nun ein modernes Rathaus. es war multifunktional und wichtige Ämter waren käuflich (nicht nur in Schwelm). Dr. *Rolf Hausmann*, um 1970 RA und Notar in Schwelm, schreibt „Der Ämterkauf hat bis ins 18. Jahrhundert hinein bestanden und wurde für die Justiz erst unter Friedrich II abgeschafft“ [HR, S.122].

1.2.3 Die Mühlen der Stadt im Plan von 1755

Eine kolorierte Federzeichnung von *Peter Andreas Meyer* zeigt die Stadt im Jahre 1755, (Abb. 19). Es gibt nun drei Kirchen, die neue lutherische Kirche von 1739, die neue katholische von 1723 und eine neue reformierte von 1724 auf dem Grundstück der ehemaligen königlichen Renthey. Ebenso sind zwei Mühlenteiche deutlich zu erkennen. Der größere und untere liegt an der Innenseite der westlichen Mauer mit der zugehörigen Mühle unterhalb des Teiches nahe dem Barmer Tor. Der kleinere und obere liegt außerhalb der ummauerten Stadt südlich des Kölner Tores mit der zugehörigen Mühle in der Stadt an der Kölner Straße. Die Teiche wurden gespeist, die Getreide-Mühlen wurden angetrieben durch den Wildeborner Bach, der wild, unregelmäßig stark sprudelte und praktisch auch alles Lösch- und Brauchwasser zu liefern hatte, aber schon früh, im 13. Jahrhundert, eingefasst war [HA, S. 38] und später wohl auch abgedeckt. Die Stellen, wo er die Bergstraße und bei der oberen Mühle die Kölner Straße überquerte, sind heute durch besondere Pflasterungen gekennzeichnet. Es gab einen Mühlenzwang für die Schwelmer, sie mussten dort mahlen lassen und die Müller mussten der Stadt Abgaben zahlen. Der untere Teich begann kurz oberhalb des unteren Endes der Obermauerstraße und erstreckte sich an ihr bis zum heutigen Hotel „Am Mühlenteich“. Der spätere Platz wurde um 1995 durch die „Schwelmer&Soziale Wohnungsgenossenschaft“ mit einem Wohn- und Verwaltungshaus bebaut. Der obere Teich lag an der Kölner Straße kurz oberhalb der Bergstraße etwa gegenüber dem Fußweg zur Ehrenberger Straße. Der spätere Platz dort diente lange als Lager für eine Kohlenhandlung und heute als Parkplatz für eine Spedition. - Um d.J. 1700 gab es noch weiter oben, auf dem Pannenberg (Abb. 24), heute Windmühlenstraße, für kurze Zeit auch eine Windmühle [H1, S. 640]. Eine Stadtmauer ist nur noch durch dünne Striche angedeutet, dagegen ist ein

„Fußweg um die Stadt“ deutlich hervorgehoben. Er verläuft immer dicht an der Stadtmauer. Von ihm gehen etliche Wege ab: nach Süden als Franckfurter (heute Weilenhäuschen) Straße und als Cöllnische & Franckfurter (heute etwa Max-Klein) Straße; nach Norden und Westen zu Feldern und Gärten, wobei die nach Norden Vorläufer späterer Straßen zur Bahn hin sind, und die nach Westen Anfänge der Trassen für den 150 Jahre später geplanten Kaiser-Wilhelm-Ring und die Präsidentenstraße. Der jüdische Friedhof wird nicht mehr gezeigt. Die Häusergruppen vor den vier Toren, die größte am Osten Tor, werden je als „Vorstadt“ bezeichnet.

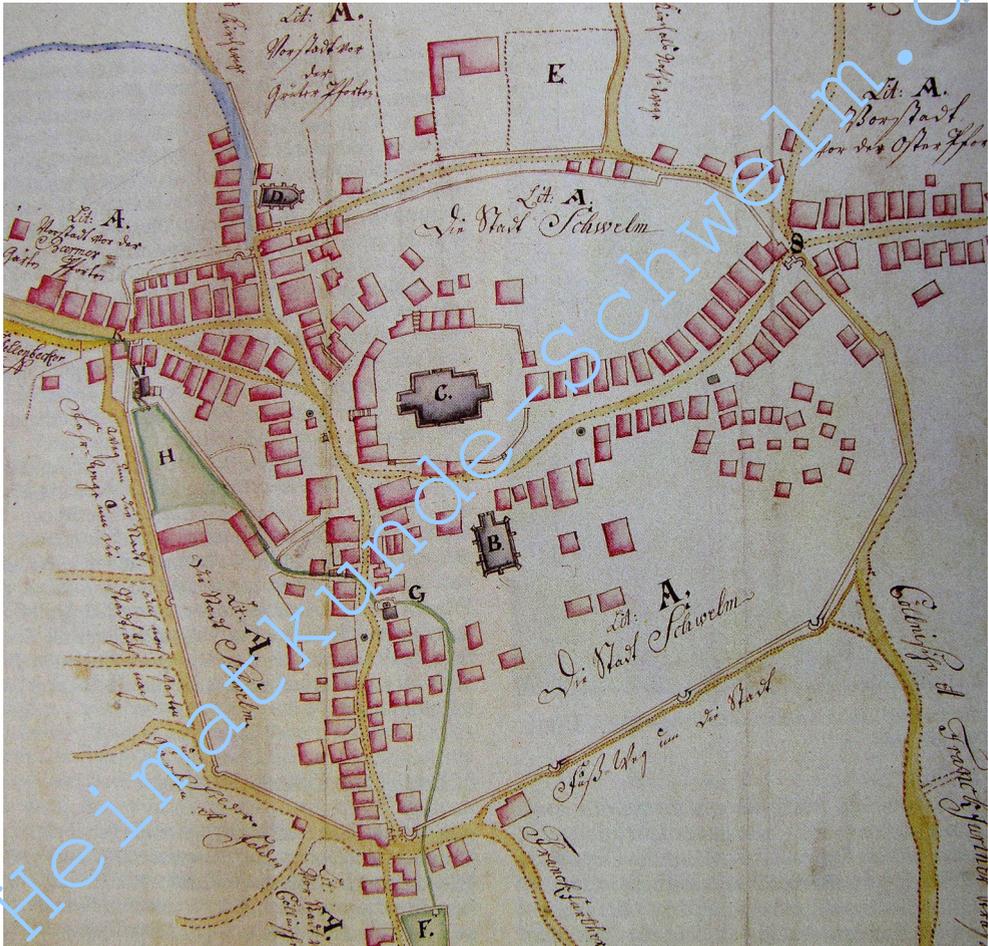


Abb. 19: Schwelm im Jahre 1755

Nach dem Stadtbrand von 1722 verfielen die Mauern, gegenüber neueren Waffen waren sie unzureichend, in der Unterhaltung zu teuer [H1, S. 632ff].

Die Leute schlugen Pforten in sie für Fuß- und Transportwege, 1778 standen alle vier Tor ganz offen. Sie fielen in den Jahren 1793-1815 dem Verkehr zum Opfer. Sie waren „zu eng und zu niedrig“. Um 1840 schrieb der damalige Bürgermeister *Sternenberg*, um 1750 seien die Straßen in der Stadt eng und krumm gewesen, mit Dunghaufen vor fast jedem Haus. Es waren Lehmwege, morastig bei Regen. Erste Pflasterungen habe es um d.J. 1780 in der unteren Kölner Straße und vor dem Osten Tor gegeben.



Abb. 20: Schwelm 1788, Entwurf: F.C. Müller; Stich: J.G. Prestel
 Brunnenhäuschen, Rote Berge, Haus Martfeld, Möllenkotten
 reform. Kirche (1723 ohne, 1774 mit Turm),
 luther. Kirche (1739), kath. Kirche (1723)

Buchhülle: Friedrich Christoph Müller: „Chorographie von Schwelm“, 1789,
 Ennepe-Ruhr-Kreis 1979; Blick von N (Lindenbergr) nach S (Ehrenberg)

Wie die Stadt nach dem Wiederaufbau aussah, zeigt eine vom Frankfurter Künstler *Johann Gottlieb Prestel* nach einer Zeichnung des Schwelmer evangelischen Pfarrers und Wissenschaftlers, *Friedrich Christoph Müller*, angefertigter Kupferstich (Abb. 20) mit Blick von Norden nach Süden, vom Linden- zum Winterberg. Er wurde, passend gerahmt und mit Begleittexten versehen, mit einem zweiten Stich „Aussicht von der Schwelmer Gränze ins Bergische“ von einer Schwelmer Delegation *Friedrich Wilhelm II*, König von Preußen, bei dessen Besuch am 7.6.1788 in Hagen als Huldigungsgeschenk übergeben. Im Text heißt es:

*Das ist das Schwelmer Thal, das bis zur Gränze zieht,
 Und unter Deinem Schutz, huldreicher König, blüht.
 Laß ihm und unsrer Stadt nur Deine Gnade strahlen,
 So wird es sich dereinst noch zehnfach schöner malen.*

1.3 Schwelm im 19. Jahrhundert ohne Mauern

Nach dem Brand von 1722 wurde ein „Grund.Rihs“ für den „Marckt Platz Der Stadt Schwelm“ angefertigt (Abb. 21). Er zeigt einen Lageplan der dort wieder aufzubauenden Häuser, daneben Ansichten der Frontseiten einiger der Häuser. Wie schon im Stadtplan von 1722 ist auch hier Norden unten.

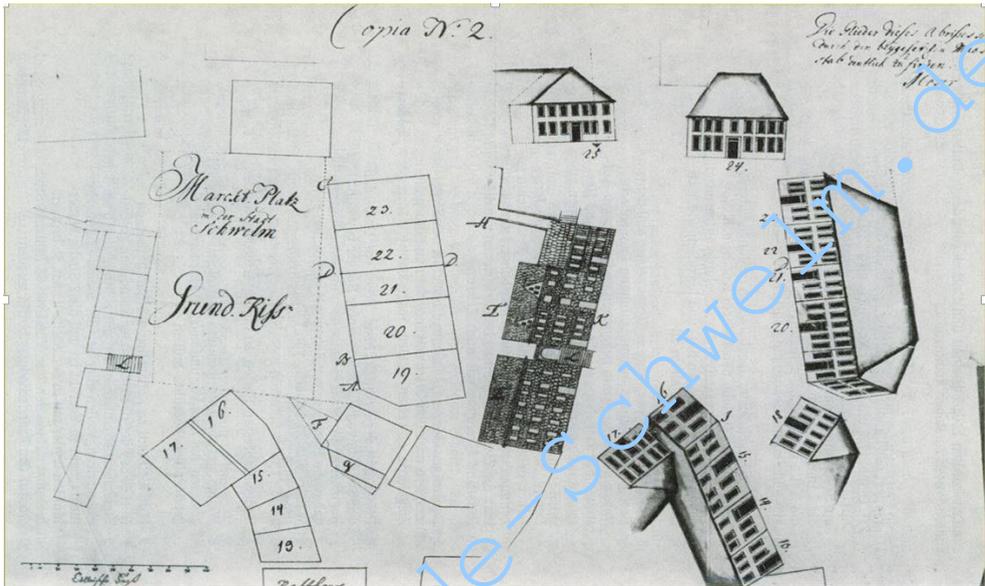


Abb. 21: "Marckt Platz der Stadt Schwelm, Grund.Rihs", 1723, N ist unten

1.3.1 Die Stadt vor dem Brand von 1827

Eine Kataster-Zeichnung von 1820 (Abb. 22) zeigt die ganze Stadt 100 Jahre nach dem Brand. Die drei Kirchen sind rot hervorgehoben, aber nun wird auch eine Synagoge am Fronhof gezeigt, die am 6.8.1819 eingeweiht worden war. Auch wenn hier – wie üblich – Norden oben ist, kann man erkennen, wie sich die 1722/23 geplante Marktbebauung in das Stadtbild einfügt. „Im Sacke“ liegt das größte Gasthaus, der Vorläufer des Märkischen Hofes. Das Gebiet östlich der früheren Stadtmauer, zwischen Lohmannsgasse und Drosselstraße, ist dicht bebaut. Auch nördlich „hinter der Mauer“ (Untermauerstraße) sind einige Wege und Häuser eingetragen, so, klar zu erkennen am Ostende der Straße, das heute noch stehende Patrizierhaus, das bis zum Ende der Brauerei Schwelm deren Verwaltungsgebäude war. - Es gibt keinen Hinweis auf die ehemalige Stadtmauer.



Abb. 22: Schwelm im Jahre 1820

Der „Plan der Stadt vor dem Brande im September 1827“, zeigt Schwelm und seine nähere Umgebung um 1825 (Abb. 23). Ein Rundweg um Schwelm wird erläutert mit „ehemalige Stadtmauer“. Die vier Ausfallstraßen sind nun als „Kunststraßen“ ausgewiesen, d.h. sie wurden gepflastert mit einer Wölbung in der Mitte, um den Verkehr zu erleichtern. Sie sind Teilstücke von zwischen 1788 und 1794 gebauten Ost-West Handelsstraßen [Hilf, S: 548] und später auch Nord-Süd-Straßen. Die neue „Kunststraße“ nach Lennep ist die heutige Kölner Straße mit der im Bild nicht zu sehenden großen Kurve beim Haus am Weinberg. Der Fernverkehr braucht seither nicht mehr die steile Weilenhäuschenstraße zu benutzen. Die Vorstädte im im Osten und Norden vor den ehemaligen Toren sind hier noch klarer als bisher zu erkennen.



Abb. 23: „Plan der Stadt Schwelm vor dem Brande im September 1827“

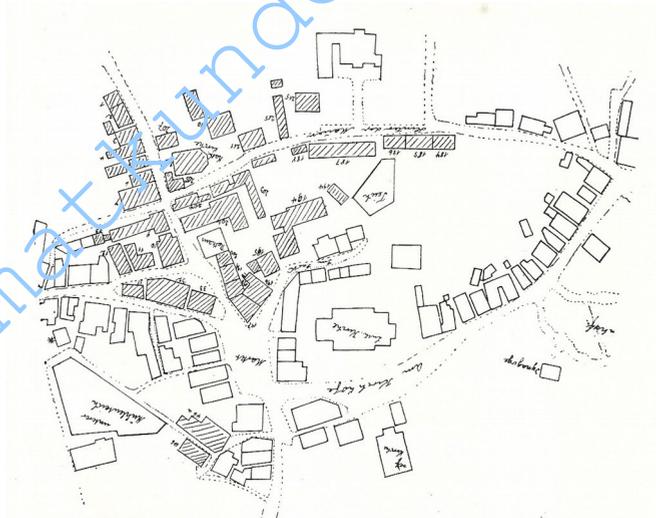


Abb. 24: Der i.J. 1827 verbrannte Teil der Stadt



Abb. 26: April 1831: neue Teile der Stadt nach dem Brand von 1827

Die „Karte der nach dem Brand von 1827 neu erbauten Teile der Stadt“ vom April 1831 (Abb. 26) zeigt das Ergebnis. Die neue Straße, eine innerstädtische Ost-West-Verbindung, führt als Verlängerung der Barmer Straße mitten durch den Stadtkern. Der westliche Teil der alten Straße „hinter der Mauer“ heißt Schulstraße, die ehemalige Grüter- nun Hattinger Straße. Auf deren Westseite, leicht gegenüber der Schulstraße nach Süden versetzt liegt eine unbenannte Gasse. Die Karte zeigt noch die lutherische Kirche von 1739. Sie brannte 1836 ab. Die katholische Kirche war abgebrannt, ihre Nachfolgerin wie auch die nicht verbrannte reformierte Kirche liegen außerhalb des dargestellten Bereichs. Die Synagoge ist eingezeichnet, aber nicht benannt. Die katholische Gemeinde verkaufte ihren Besitz und erwarb neuen auf der gegenüber liegenden, westlichen Seite der heutigen Straße weiter nach Norden, eben dort, wo heute Kirche und Pfarrhaus sind. Ihre neue Kirche wurde erst 1833/1834 gebaut. Von diesem Bauplatz aber bis zur Untermauerstraße wurde die Ostseite der nun „Hattinger“ genannten Straße mit der eingetragenen Häuserzeile um d.J. 1832/1833 gebaut. Darin liegt das Haus, das die Eltern des Autors 1936 erwarben.

Die Stadt gab i.J. 1848 das alte, das erste, Rathaus an der früheren Grüter-Straße als baufällig auf und bezog ein neues, das zweite Rathaus, in der neuen Barmer Straße, dort, wo heute Blumen Risse ist, neben dem Brunnen. Es soll 1844 zweistöckig gebaut und etwa 1890 wegen Baufälligkeit (Bauprobleme) abgerissen worden sein. Sonst ist darüber nichts bekannt. 1883 jedenfalls zog auch die Sparkasse, die seit ihrer Gründung 1846 in der Wohnung des Rendanten betrieben wurde, in dieses Rathaus [FW]. 1888 zogen beide um in das dritte Rathaus.



Abb. 27: G.J. Lange, 1836: Blick von Osten (Martfeld) auf Schwelm



Abb. 28: LK 1744

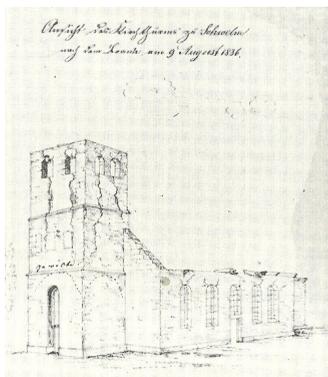


Abb. 30: LK 1836



Abb. 29: KK

Der Blick von Osten auf Schwelm i.J. 1836 (Abb. 27) ist ein Ausschnitt aus dem viel größeren Bild von *G.J. Lange*, das auch groß das Haus Martfeld zeigt und im Haus Martfeld hängt. Es zeigt noch die alte lutherische Kirche von 1739 mit dem neuen Turm von 1811, die im August 1836 verbrannte, und schon die neue katholische Kirche von etwa 1834, die bis zum März 1945 bestand, ein Blick, den man längstens zwei Jahre lang gehabt haben kann. Zur Verdeutlichung folgen die Bilder der lutherischen Kirche i.J. 1744 (Abb. 28) nach einer Zeichnung von F.C.Müller und die der nach dem Brand i.J 1836 (Abb. 30), gezeichnet von H.Buchholz, und der katholischen Kirche nach dem Bau 1834, fotografiert etwa i.J. 1940 (Abb.29).

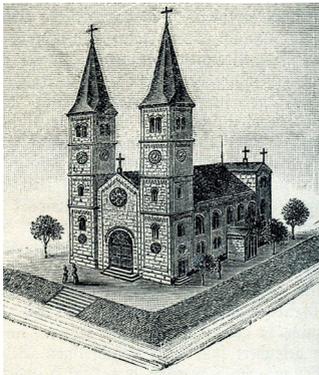


Abb. 31: LK um 1850



Abb. 32: Lutherische Kirche um 1860

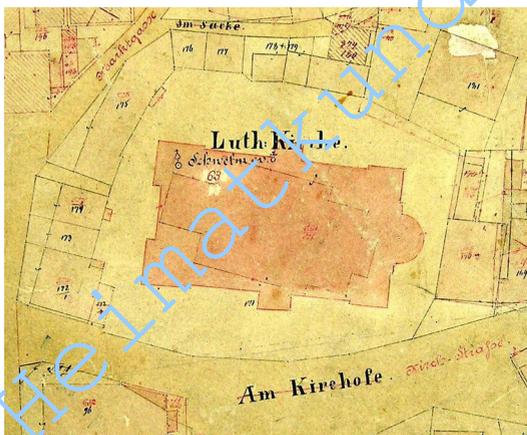


Abb. 33: LK Grundrisse 1839 und 1849

Die neue lutherische Kirche wurde nach Plänen von *Friedrich Wilhelm Buchholtz* gebaut. Der ist in Schwelm zur Schule gegangen und hat, so *E.M. Greiling* [G4], in Dortmund und Berlin studiert. Den Grundstein legte 1842 König *Friedrich Wilhelm IV von Preußen*. Er war zugleich der oberste Bischof. 1849 wurde sie eingeweiht. Eine Zeichnung (Abb. 31) zeigt sie i.J. 1850. Bis zum Bau der reformierten Kirche 1874 hatte man auch einen freien Blick auf die lutherische Kirche (Abb. 32).

Ein Ausschnitt aus einem Stadtplan von 1871 zeigt die Grundrisse der alten (1739) und neuen (1849) lutherischen Kirche (Abb. 33). Die neue Kirche ist wesentlich größer als die alte und anders ausgerichtet.

Wilhelm Tobien schrieb im Jahre 1890 [TO, S. 89], die beiden Wassermühlen seien 1722 abgebrannt, aber wieder aufgebaut und am 9.3.1779 dem Kaufmann *Johann Kaspar Selhof* in Erbpacht gegeben worden. „Die Erbpachtsumme wurde nach langem Prozeß im Jahre 1838 herabgesetzt.“ Der untere Mühlenteich muss aber bald nach dem Bau der neuen Straße i.J. 1831 in einen Platz umgewandelt worden sein.

Eine überregionale preußische Militärkarte, „1:25.000, Uraufnahme, gezeichnet im Jahre 1844 von v. Dorpowski, Prem. Lt. im 16ten Inf. Regt.“ (Abb. 34), läßt ein zu einem Rückblick. Um d.J. 900 bestand der Ort vermutlich aus einem Bauernhof, vielleicht Haupt- und Nebengebäude, mit etwa 20 Menschen. In 700 Jahren ist er zu der Stadt von 1600 gewachsen mit etwa 400 Einwohnern, umgeben von einer grünen Stadtfeldmark. In den nächsten 250 Jahren ist er räumlich kaum gewachsen. Lediglich vor den damaligen Stadttoren finden sich neue Häusergruppen, Vorstädte, und die Bebauung in der Stadt ist dichter geworden. Die Stadt hat nun etwa 4.000 Einwohner und ist umgeben von Grünflächen. Möllenkotten ist immer noch ein Nachbardorf.

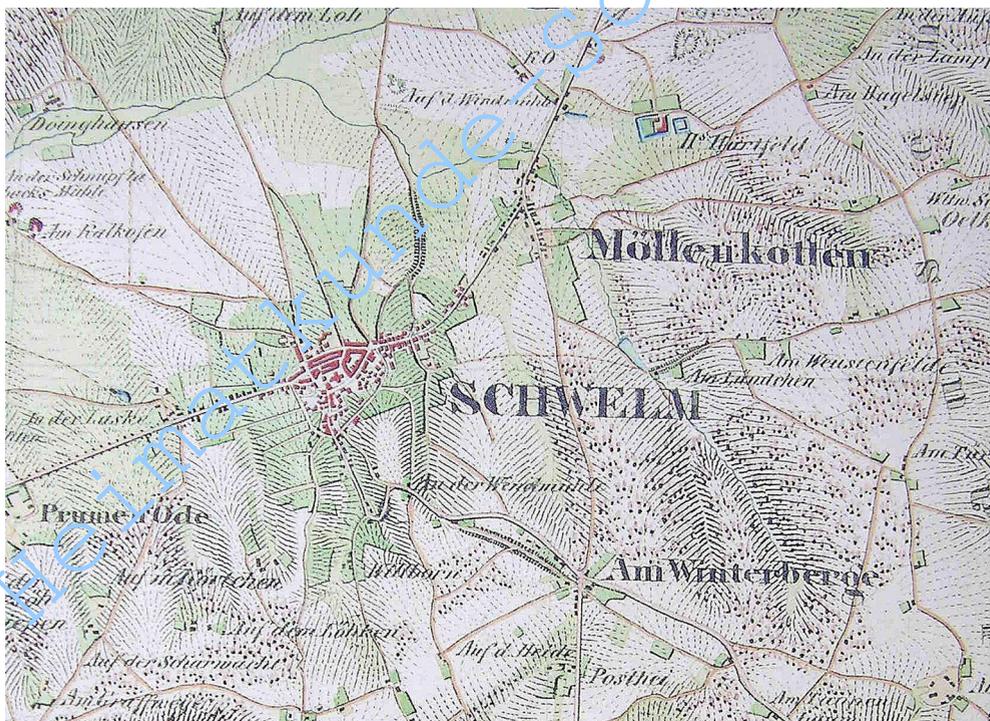


Abb. 34: Schwelm und Umgebung, 1844 (preußische Militärkarte)

1.4 Eisenbahnen in Schwelm und ihre Folgen

In den Jahren von 1848 bis 1914 wurden vier Eisenbahnlinien gebaut, die erste die Märkische Bahn. Es war jedoch kein Plan dafür zu finden. Die kolorierte Zeichnung von *E. Edelhoff* (Abb. 35) von 1865 zeigt sie in einem Blick von Norden (Lindenberg) nach Süden (Ehrenberg) in der Talmulde. Noch ist das Gebiet zwischen der bisherigen Stadt und der Bahn im wesentlichen unbebaut. Danach wurden weiter nördlich die Rheinische Bahn gebaut und um 1913 zwei weitere Bahnen im Osten und Westen, die die beiden verbinden, wobei die östliche weiterführt nach Witten (Abb. 47, 48).

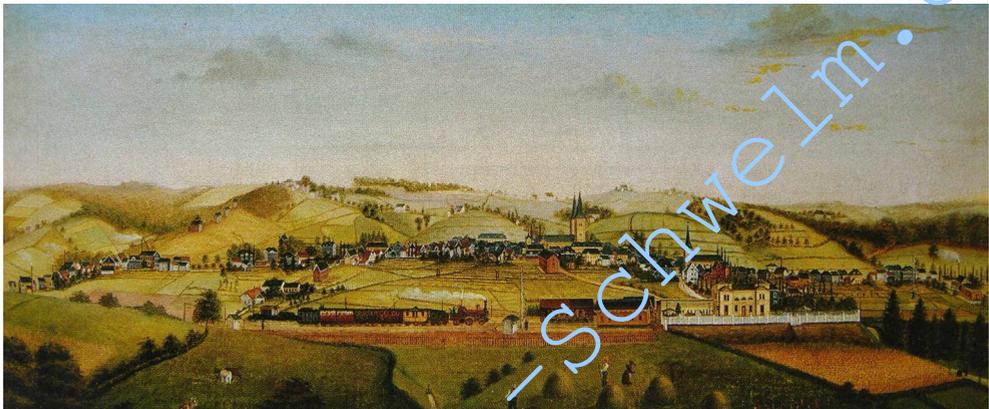


Abb. 35: E. Edelhoff: Schwelm von Norden, Märkische Bahn, 1861

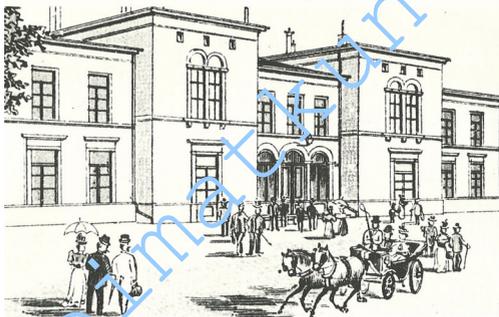


Abb. 36: Der Bahnhof i.J. 1865

Der Bahnhof wurde mit der Märkischen Bahn gebaut und schon i.J. 1865 zum ersten mal erweitert (Abb. 36). Hinter dem Bahnhof rechts führt die heutige Schützenstraße zur Schützenwiese, zu erkennen an der langen Stange für das Vogelschießen. - Der Betrieb der Postwagen mit Pferden ging stark zurück, am 1.2.1924 wurde er ganz eingestellt (Bergmann [B3]).

Hier folgen einige Daten über die bis 1914 gebauten vier Linien:

Märkische Bahn seit 1848

Rheinische Bahn 1879 - 1990, danach noch bis 2005 private Nutzung

im Osten: Wittener Strecke seit 1912/14

im Westen: Damm mit 13-Bogen-Brücke 1913 - 1980, 1990 abgerissen

Beim Abbruch des Städtischen Krankenhauses 1977 wurde im Grundstein die Bau-Urkunde gefunden (Abb. 37, Abb. 38, Abb. 39). Seite 1 sagt:

„In Gegenwart des Magistrats und der Stadtverordneten wurde den 27. Juli 1865 der Grundstein zu diesem städtischen Krankenhause gelegt.

Die Baukosten, die nach dem Kostenvoranschlage 1400 Thaler betragen, sind durch Beiträge und Geschenke, sowie durch Zuwendung eines Theils der jährlichen Überschüsse der städtischen Sparkasse aufgebracht. – Der Bau wird nach dem Plan und unter Leitung des Baumeisters Giovanini ausgeführt.

Die Einwohnerzahl der Stadt Schwelm betrug nach der letzten namentlichen Aufnahme vom 3. Dezember 1864

		5326
<i>Darunter die Militärbevölkerung</i>		<u>15</u>
<i>Mithin die Civil-Bevölkerung</i>		5311
<i>Davon sind</i>		
<i>evangelisch</i>	4286	
<i>katholisch</i>	953	
<i>Dissidenten</i>	5	
<i>jüdisch</i>	67	

Die Civilbevölkerung betrug am 3. Dezember 1861 5043

Die Stadt hat 1 lutherische, 1 reformierte und 1 katholische Kirche und 1 jüdische Synagoge, 1 städtisches Rathaus, 1 Gerichtsgebäude, 1 Gebäude für die höhere Bürger- und Töchterschule, 4 Elementarschulgebäude, davon 2 für die evangelische, 1 für die katholische und 1 für die jüdische Schuljugend, 1 Kleinkinderschule, 4 Pfarrhäuser, 372 Wohnhäuser, 15 Fabrikgebäude und 81 Ställe.

In der Stadt sind 64 Kaufleute, 102 Kleinhändler, 50 Wirthe, 37 Bäcker, 19 Metzger, 68 Handwerker mit mehr als 2 Gesellen, 251 Handwerker mit weniger als 2 Gesellen, 3 Müller und 4 Lohnfuhrleute. -

Die Hauptfabrikation in hiesiger Stadt ist Band, Litzen und Cordeln, sowie Leinen, Damast und Gebild.

Es sind 3 gewerbliche Unterstützungskassen und 2 Sterbeauflagen vorhanden. Die Gasfabrik, die im Jahre 1891 ganz an die Stadt übergehen soll, ist im Jahre 1856 gebaut.

Die Gemeindesteuer beträgt seit einigen Jahren 6 – 8000 Thaler und die Schulsteuer 4 – 5000 Thaler. Zu der Armenpflege ist ein Zuschuß von 2300 Thaler erforderlich. Die Schulden der Stadt betragen 1246 Thaler 27 Sgr [Anm.: Silbergroschen] 8 pf [Anm.: Pfennig], dagegen hat dieselbe an Pächten, Zinsen und Revenüen eine jährliche Einnahme von prpr. 3000 Thaler. An Staatssteuern werden 10 bis 11.000 Thaler prpr. Aufgebracht.

Die städtische Sparkasse besteht seit dem Jahre 1846 und betragen die Einnahmen am Schlusse des Jahres 1864 345.969 Thaler und der Reservefonds 18.962 Thaler.“

Die Ausrückung der Stadt Carlsruhe und einem Magistrat und einem
 Auktionsverordneter Collator. Zum Magistrat gehören:

- 1) der Bürgermeister August Grothe, 2) der Auktionsverordneter Wilh.
 Löbel, 3) Carl Dicke, 4) Hermann de Virie, 5) August Klein, 6) Carl
 Rein.

Zum Auktionsverordneter Anstimmung gehören:

- 1) Wilh. Steinenberg, Vorsitzender, 2) Raths. Anw. Fiegner, A. C.,
 Protokollar, 3) Friedrich Braselmann, 4) Friedrich Spingorum,
 5) Carl Rüggeberg, 6) Emil Braselmann, 7) August Listing, 8) Da-
 vid Meyer, 9) Carl Leving, 10) Julius Schneider, 11) Friedrich
 Koellert, 12) Friedr. Wilh. Klein ist zur Krone zu verkaufen.

Stadt. Auktionsverordneter sind Neustadter. Randverordneter ist der Herr Michel
 Stroomann.

Es sind vorhanden:

- 3 katholische Pfarrer - 1 August Düsselhoff, 2) Paul Frieselson, 3) An-
 Balla das von Schleswig nachgewiesen Otto Grauer ist der Pfarrer Brames-
 dorf von Remlingrade gewirkt, aber noch nicht eingeweiht.

- 1 protestantischer Pfarrer - Hans Schöber, 1 katholischer Pfarrer - Franz
 Haselhorst, 1 katholischer Vikar - August Schroeder.

- 5 Lehrer an der städtischen Elementar-Schule: 1) Rektor Eduard Köhler,
 2) Lehrer Louis Treger, 3) Dr. Albert Deetz, 4) Johannes Keller und 5)
 Candidat Albert Schwarz.

- 2 Lehrerinnen an der städtischen Elementar-Schule: Fräulein Philippine Mar-
 gelsdorf und Fräulein Gertrud
 5 evangelische Lehrer: Caspar Schüren, Rudolph Oxi, Wilh. Grose,
 Carl Dieckmann, Wilhelm Bornsche.
 2 evangelische Lehrerinnen: Fräulein Clara Siegel
 2 katholische Lehrer - Caspar Krüper und Friedrich Schürmann.
 1 evangelische Kirchenmusiklehrerin - Fräulein Caroline Fey.
 1 jüdischer Lehrer - David Bondi.

Zur Sanctionierung ist das gegenwärtige Dokument in den Grundstein
 eingeschrieben und ein zweites zum städtischen Archiv genommen.

Der Magistrat.

Der Auktionsverordneter.

Carl Dicke	Wilh. Fiegner
August Klein	Carl Leving
Carl Rein	Wilh. Fiegner
August Klein	Carl Rüggeberg
	David Meyer
	Julius Schneider
	Aug. Listing
	Friedr. Koellert
	Emil Braselmann
	Friedrich Braselmann

Abb. 38: Urkunde, Grundsteinlegung des Krankenhauses, 1865, Seite 2



Abb. 39: Das Krankenhaus von 1865 um 1910

Seite 2 mit Unterschriften zählt namentlich auf: 5 Mitglieder des Magistrats, 12 Stadtverordnete, 1 Sparkassen-Rendant, 6 Pastoren (3 lutherisch, 1 reformiert, 2 katholisch), 18 Lehrer und Lehrerinnen (5 der höheren Bürger-, 2 der höheren Töchterschule, sowie 8 evangelische (davon 1 für Kleinkinder), 2 katholische, 1 jüdischer).

Die Stadt wächst nun. Die nach auswärts führenden Straßen, vor allem die nach Norden, bestimmen das innerstädtische Wegenetz.

1.5 Die weitere Entwicklung

1.5.1 Wasserversorgung und Abwasser

Schwelm litt bis fast zum Ende des 19. Jahrhunderts an Wassermangel, zuweilen gar Not. *Dr. Wilhelm von Kürten* [KU] geht i.J. 1951 darauf ein. Hier nur ein paar stichwortartige Angaben daraus:

Bis 1870 ist keine Wasserversorgung abstellbar. Sie schwankt stark. Der Wildeborn speist zwei Mühlen und Laufbrunnen am Altmarkt und Barmer Tor, zu dem gibt es zwei private Quellen. Zur Verbesserung werden Stollen in die Berge im Süden getrieben: der Städtische Stollen an der Bergstraße, der Frohnhofener Stollen nahe der Synagoge, der Drosselstollen (eine Rohrleitung zur heutigen Hauptstraße von einem Brunnen am Westfalendamm). In neuen Stadtteilen entstehen private Brunnen. Die Stadt verlangt seit 1875 Abstellhebel, erlässt Nutzungsbestimmungen und -einschränkungen, verlegt Leitungen vom Frohnhof- und Drosselstollen zu Häusern, gibt die Laufbrunnen auf, und vereinigte 1876 das Wassersystem mit der am 1.6. 1857 gegründeten Gasfabrik zum Schwelmer Gas- und Wasserwerk. Wichtigste Quelle ist der 550m lange Wildeborn-Stollen tief im Berg parallel zum Bach. Er wird 1894 weitere 500m bis zur Fastenbecke getrieben, dort wird Wasser hoch gepumpt (Kap. 1.9.9). I.J. 1900 wird Wasser aus der Schwelme für die Nordstadt entnommen, ab 1905 wird von der Ennepe-

Talsperre Wasser zum Hochbassin am Tannenbaum (höchste Stelle) geführt, von dort zum Wildeborner Bassin und von da ins Schwelmer Leitungssystem. - G. Helbeck [H1, S.297,635] verweist auf Privilegien für bestimmte Wasserverbraucher (z.B. für Garn- und Tuchverarbeitung). - I.J. 1886 hat Geheimrat Stubben einen Generalentwässerungsplan aufgestellt. Ein Brief, entnommen einer Hausbau-Akte, belegt ein Ergebnis (Abb. 40):

Schwelm, 25. August 1891 An die Polizei-Verwaltung,
zu Händen des Herrn Bürgermeister Krüger
Hochwohlgeboren Hier
Einer wohlwollenden Polizei-Verwaltung beehren wir uns ergerberst
mitzuteilen, daß der mit Erlaubnis N. 47 vom 7. August d.J. genehmigte
Bau einer Abort-Anlage inzwischen ausgeführt worden ist.
Hochachtungsvoll Geschwister Büsche

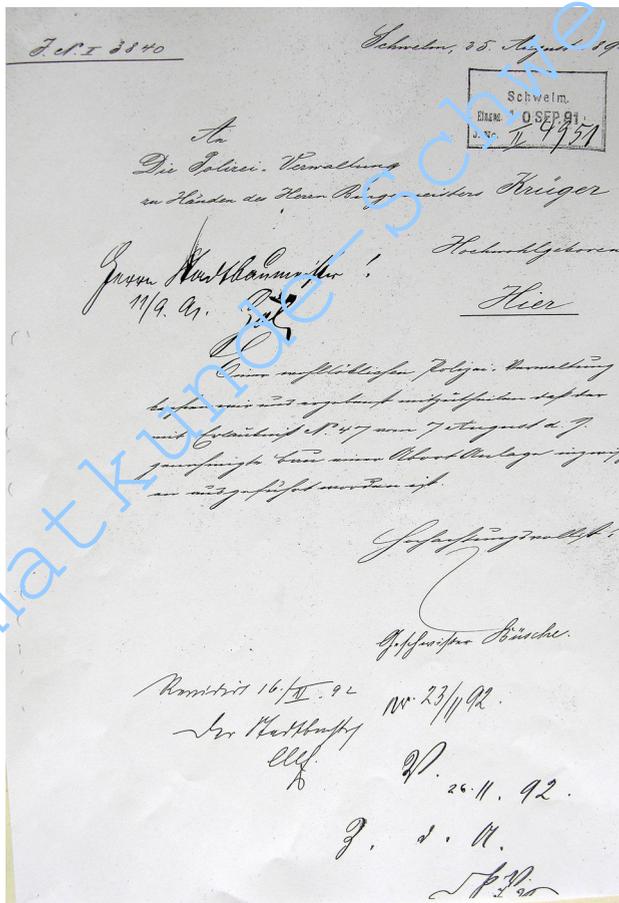


Abb. 40: Brief zu Abort-Anlage, 1891

1.5.2 Das dritte und vierte Rathaus der Stadt Schwelm – 1888, 1913

Die Stadt verließ i.J. 1888 mit Rathaus und Sparkasse das inzwischen baufällig gewordene 2. Rathaus. - Der Bauunternehmer *Heinrich Stockert* errichtete dort ein Doppelhaus und verkaufte es später an den Verleger des Schwelmer Tageblattes, *Josef Buschmann*. Es wurde am 3.3.1945 zerstört. Nach dem Krieg entstanden dort die Neubauten *Kohlstadt* (Nr. 50) und *Goller* (Nr. 48). - Die Stadt erwarb das zwangsversteigerte Gebäude heute östliche Ecke Drossel-/Hauptstraße und zog mit Rathaus und Sparkasse dorthin (Abb. 42). Außerdem wurde dort die Polizei untergebracht .



Abb. 42: 3. Rathaus 1888



Abb. 41: Ecke Drossel-/Hauptstr.

Gegenüber, an der westlichen Ecke der Drosselstraße, liegt das damalige Haus Niggeloh, gebaut 1660 als Bauernhaus (Abb. 41). Das Tor ihm gegenüber führt zum Hof des Rathauses. Schon 1913 zog das Rathaus um in die frühere Schule an der östlichen Ecke Moltke-/Schillerstraße (Abb. 43), das vierte Rathaus Schwelms, und die Sparkasse zog 1912/13 um in den an Haupt-/Schul-/Untermäuerstraße errichteten Neubau, geplant, und geleitet von Stadtbaumeister Bußmann. - An die Stelle des um 1850 baufälligen 1. Rathauses trat ein neues Gebäude (Abb. 44).



Abb. 43: 4. Rathaus 1913



Abb. 44: 1890, Ort des 1. Rathauses

Ein „Übersichtsplan über einen Theil der Stadt Schwelm, angefertigt nach einer vom verpfl. Feldmesser E. Überall in den Jahren 1894-1896 ausgeführten Neuaufnahme“ (Abb.46) zeigt die Märkische und die Rheinische Eisenbahn, sowie das Straßennetz, das weitgehend auch Teil des heutigen Netzes ist.



Abb. 46: Schwelm 1896 (Landmesser E. Überall)

Darauf beruht der bis zum Jahr 1904 weiter entwickelte Plan (Abb. 47), der die beiden bis dahin gebauten Eisenbahnlinien deutlich hervorhebt. Zwischen ihnen gibt es keine Straße nach Westen, Langerfeld. An der Schwelme liegt noch die Schnupftabaksmühle.

1.6.1 Schwelm 1904: Stadt- und Stadtentwicklungsplan

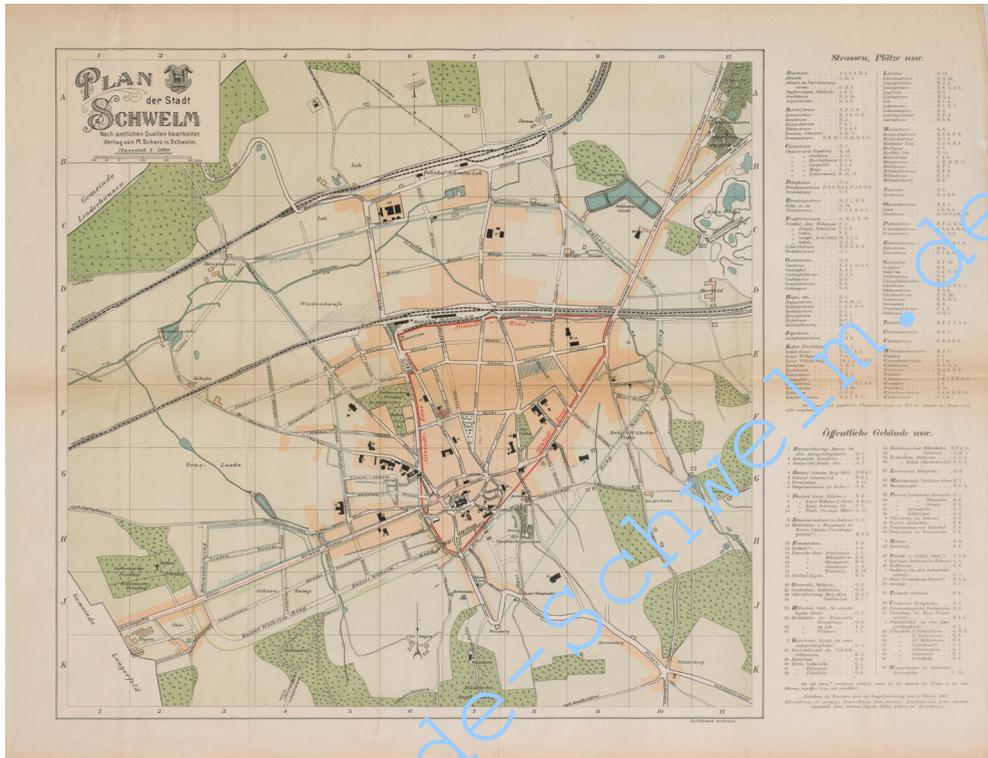


Abb. 47: Schwelm i.J. 1904

Im Plan von 1904 (Abb. 47) ist die i.J. 1897 eröffnete Straßenbahn von Langerfeld bis zum Brunnen rot strichpunktuiert hervorgehoben. Die rot umrandete „Altstadt-Zone“ reicht im Norden bis zur Märkischen Bahn. Das damalige (3.) Rathaus liegt an der Ecke Osten-/Drosselstraße, das Königl. Landratsamt an der Südseite der Barmer Straße (heute (5.) Rathaus), das Königl. Amtsgericht liegt auf der Westseite der Schulstraße, wie auch weiter nördlich das Kaiserl. Postamt. Das Gebiet westlich der Bahnhofstraße ist, außer durch einige öffentliche Gebäude (wie ev. Feierabendhaus, Marienhospital, Gasanstalt, Schule Pothhoffstraße) kaum bebaut. Aber in der geplanten Neustadt-Zone sind im wachsenden Industriegebiet zwischen den Bahnlagen wie auch im künftigen westlichen Wohngebiet viele Planstraßen, u.a. mit einem Königsplatz westlich der Marienkirche. Die Döinghauser Straße soll nach Norden bis zur Metzger Straße führen unter der Märkischen Bahn her. - Südlich der Barmerstraße ist die Präsidentenstraße, geplant von der heutigen Tauben- bis zur Obermauerstraße.

Besonders hervorzuheben ist jedoch eine geplante Ringstraße um Schwelm. Schon neben dem Friedhof ist ein Stück als Hohenzollernring bezeichnet. Er überquert die Barmer Straße und verläuft dann südlich der Präsidentenstraße als Kaiser-Wilhelm-Ring zur Obermauerstraße, wird weitergeführt zur Kölner Straße, geht dort über in die Leystraße und führt über diese zum heutigen Westfalendamm, damals Märkischer Ring, bis zum geplanten Kaiser-Wilhelm-Platz, kreuzt dort die geplante Frankfurter Straße, führt als Sachsenring weiter zur Bahn. überquert sie und führt als Salier Ring zur Weißenburger, Wörther, Metzger und Sedanstraße, vorbei an der Schnupftabaksmühle (heute Kläranlage) zu einer neuen Tal-Straße (heute nördliches Ende der Blücherstraße), die durch den Tunnel unter der Märkischen Bahn herführt und als Gas Straße - vorbei am heutigen Blücherplatz - zur Potthoffstraße. Diese führt dann vorbei am damals noch nicht gebauten Gymnasium bis zum Kaiser-Wilhelm-Ring. - Der obere Mühlenteich ist als Brandteich ausgewiesen, der ehemals untere als Platz.

1.6.2 Schwelm 1912/14: Stadt- und Stadtentwicklungsplan

Die beiden Bahnen wurden 1880 verstaatlicht. In den folgenden Jahren wurden zwei sie verbindende Strecken gebaut, 1913 die westliche mit einem Damm und der 13-Bogenbrücke, und 1912/14 die östliche nach Witten. Die Neustadt-Zone wurde gründlich überarbeitet und genauer geplant. Das Ergebnis waren ein Stadt- und Stadtentwicklungsplan (Abb. 48) und eine Machbarkeitsstudie, d.h. ein „*Reliefplan der Stadt Schwelm, aufgestellt und angefertigt im November 1911, für den Grundriss M 1:2500, für die Höhen M 1:200*“, unterzeichnet vom „*Stadtbaumeister Bussmann*“ und dem „*Stadtlandmesser Koberg*“. Der Plan zeigt im Westen eine Pferderennbahn. Hinweise auf deren Nutzung wurden nicht gefunden. Heute heißt die Straße am Sportplatz dort „An der Rennbahn“. Der Plan zeigt das Gymnasium, das in 17 Monaten gebaut und am 18.10.1912 eröffnet wurde.

Die Ringstraße ist im wesentlichen beibehalten. Einige Straßennamen sind geändert, einige Teilstrecken verlegt oder ergänzt. Im Osten muss der Ring nun auch die Bahn nach Witten überqueren. Im Westen trifft er nach dem Unterqueren der Märkischen Bahn auf die neue, breite Fortsetzung des Hohenzollernrings nach Norden. Dieser führt dann nach Süden über die Barmer Straße zum Kaiser-Wilhelm-Ring. Dieser führt nun etwas weiter südlich als bisher auf die Obermauer-Straße, nämlich zur Einmündung der Ehrenberger Straße, und folgt dieser zur Kölner Straße, geht über in die Bergstraße und den Westfalen Ring. In diesem Bereich ist der Ring in besonders steilem Gelände und – wie das Relief zeigt - noch nicht ausgearbeitet, aber offenbar gilt diese Führung als günstiger denn die über die Ley Straße. Der Hohenzollern Ring etwa am Ort der heutigen Ochsenkamp-Straße bildet also eine wichtige Nord-Süd-Umgehung der Innenstadt.



Abb. 48: Schwelm i.J. 1912/14

Über Ringstraßen kann man immer in davon abzweigende oder auf sie mündende Fernstraßen kommen und umgekehrt, und ebenso vom Ring in die Stadt. Alle, auch künftige, Kombinationen aus Ost-, West-, Nord-, Süd-Verkehr sind so herzustellen.

Alte Feldwege entwickelten sich, so K.A. *Siepmann* [S2, S. 62], zur Gas-, heute August-Bendler-, Döinghauser, Bahnhof-, Schul-, Römer-, Mittel- und Wilhelmstraße. Der Kaiser-Friedrich-Platz, heute Neumarkt, wurde mit dem Kaiserdenkmal im Oktober 1900 eingeweiht. Die Häuser dort wurden etwa seit 1880 gebaut. Die Kurfürstenstraße läuft weiterhin als Trasse über die Kaiserstraße bis zum Neumarkt und ist noch heute ausgewiesen. Die Stadt ist seit etwa 1900 mit dem Ortsteil Möllenkotten zusammengewachsen.

Das Entwicklungsgebiet westlich der Bahnhofstraße wird mit vielen Nord-Süd- und Ost-West-Straßen erschlossen die jeweils miteinander kleine und mittlere Ringe bilden. Es verdoppelt praktisch den Wohn- und Gewerbebereich der Stadt, die bisher nur östlich der Bahnhofstraße erschlossen war. Die nach Westen offene Augusta- und Luise-Straße beginnen bei der katholischen Kirche an dem gegenüber 1904 vergrößerten Königsplatz. - Nun soll nicht mehr die Döinghauser Straße nach Döinghausen, jetzt westlich der 13-Bogen-Brücke, führen, sondern eine neue Pariser Straße. Sie soll von der Metzger Straße nach Süden führen unter der Märkischen Bahn her und an der Nordseite des heutigen Blücherplatzes auf die Potthoffstraße stoßen. Diese führt vorbei am Gymnasium zum Kaiser-Wilhelm-Ring. Der Ring war in den durchgeplanten Teilen bis zu etwa 20m breit vorgesehen, so breit wir heute die obere Bahnhofstraße mit Bürgersteigen. Die Unterführung ist heute Teil der Carl-vom-Hagen-Straße. Die Märkische Bahn wird vier mal unterquert (Blücher-, Pariser, Hattinger Straße, Salier Ring) und drei mal überquert (Markgrafen und Hauptstraße, Martfeldbrücke). Hinzu kommt die Fußgängerbrücke mit Treppe nach oben zwischen Loher- und Wilhelmstraße.

Bis zum Bau der Bahn gab es in der Stadt zahlreiche kleine Werkstätten der Textilindustrie, die nicht sonderlich auffielen. Auch heute noch sind vor allem in Außenbezirken neben ehemaligen Bauernhäusern ehemalige Bandwirkereien zu finden, die bis in die 1960er Jahre arbeiteten.

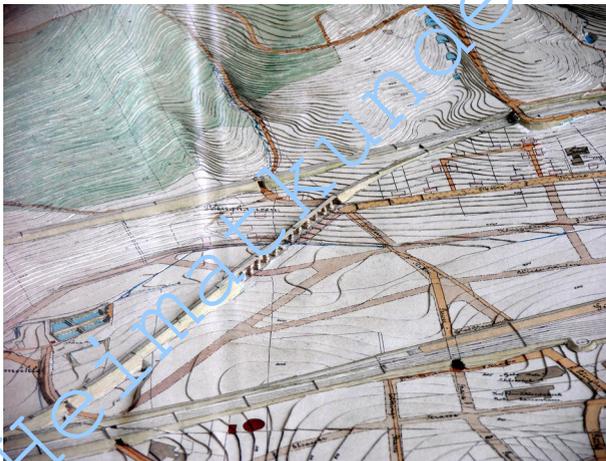


Abb. 49: 13-Bogen-Brücke im Relief

Das Relief ist im Bauamt (Schillerstraße) zu bewundern und mit ihm die geplante Stadtentwicklung. G. Roland hat die NW-Ecke mit der 13-Bogen-Brücke fotografiert (Abb. 49). - Ein Verkehrsplan von 1965 (Kap. 4.1.2) verbindet Döinghauser und Hattinger Straße.

Die ganze Planung ist um so erstaunlicher, wenn man bedenkt, dass es damals kaum Autoverkehr gab.

Das Kraftfahrzeugamt hat aus dieser frühen Zeit keine Angaben dazu. Aus dem Wachsen des Autoverkehrs in Deutschland ergibt sich, dass es um 1912 in Schwelm etwa 100 PKW und 10 LKW gegeben haben könnte.

1.7 Vorläufiges Ende einer rasanten Stadtentwicklung

Mit dem Stadtentwicklungsplan von 1912/14, dem Bau der Schule am Westfalendamm 1913/1915 und einem nicht verwirklichten Plan für ein Hallenbad endeten rund 90 Jahre ungewöhnlicher Stadtentwicklung. Bei allen drei Projekten wird der Stadtbaumeister *Bußmann* genannt, beim Hallenbad allein, beim Stadtplan mit dem Stadtlandmesser *Koberg*, und beim Bau von Schulen mit dem Assistenten *Hoffmann*, der Stadtarchitekt wurde. Ab etwa 1890 werden für viele Vorhaben immer wieder *Bußmann* und *Hoffmann* genannt. Hier ein Überblick ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

Stadtbaumeister **Bußmann**, Assistent **Hoffmann**, Landmesser **Koberg**

- 1894 Schule Gasstraße, Anbau an Altbau, Erweiterung des Anbaus
- 1900 Schule Gasstraße, Abriss des Altbaus
- 1894 Schule Kaiserstraße, Verlängerung des Altbaus
- 1902 Schule Kaiserstraße, 2. Gebäude mit Turnhalle, Neubau
- 1898 Schule Potthoffstraße. Neubau
- 1907 Hallenbad, Neubau, wegen Krieg 1914/18 nicht gebaut
- 1908 (Mitwirkung für) Kanalisationspläne
- 1911 Schule Südstraße, einem Neubau gleichwertiger Umbau
- 1911 Reliefplan, neu zum Stadtentwicklungsplan 1912/14 (mit *Koberg*)
- 1912 Gymnasium, Neubau
- 1913 Städtische Sparkasse, Neubau
- 1915 Schule Westfalendamm, Neubau
- 1916 Postgebäude Ecke Schul-/Bismarckstraße, Neubau

Als Beispiele dienen das Hallenbad und die Schule Westfalendamm:

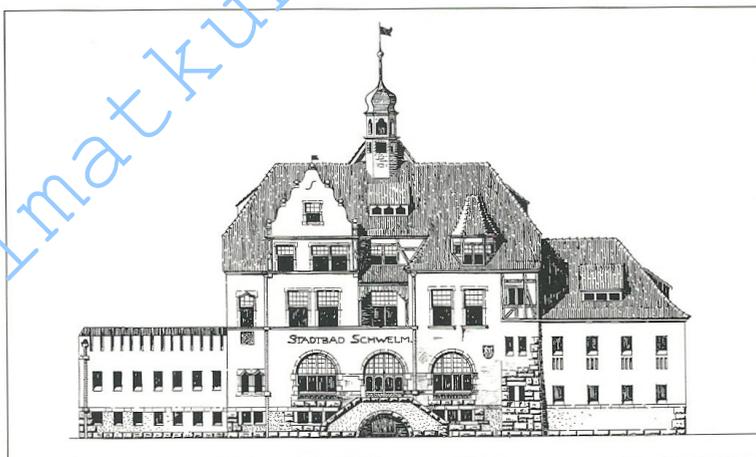


Abb. 50: Hallenbad-Entwurf, 1907

Das Hallenbad [SE] (Abb 50) sollte durch Spenden finanziert werden. Bis 1914 war etwa ein Drittel angespart und ging im Krieg verloren.



Abb. 51: Schule Westfalendamm

Die Schule Westfalendamm (Abb. 51) sollte schon 1914 fertig sein, aber durch den Krieg traten Verzögerungen ein. *Herbert Bergmann* [BH1] beschreibt sie mit: „Ganz in der Nähe des Stadtzentrums, aber verschont von industrieller Nachbarschaft. Umgeben von Gärten, Bäumen und den prächtigen Grünanlagen Sophienhöhe im Süden. Der Schulhof schließt sich im Norden an das Gebäude an.“ Die „Sophienhöhe“ ist ein Grundstück von „17 Sechzig“ (1 Sechzig = 300qm, also 5.100qm), das *Sophie Klein*, die Mutter des Schwelmer Ehrenbürgers *Max Klein*, i.J 1899 dem Verschönerungsverein geschenkt hat [WD].

1.7.1 Würdigung der rasanten Stadtentwicklung von 1825 bis 1915

Die Entwicklung begann nach dem Brand 1827 mit der neuen West-Ost-Straße quer durch die damalige Stadt. Der folgten die neuen Gebäude der katholischen Gemeinde (Kirche, Pfarrhaus) größer als zuvor. Dann wurde die mächtige neue lutherische Kirche gebaut, und später die reformierte. Im Norden entstanden vier Eisenbahnstrecken, dazwischen Industrie, dann die Wohn- und Gewerbestadt zwischen Altstadt und Bahn. Am Treffpunkt der nördlich der Kaiserstraße noch unbebauten Schul- und Bahnhofstraße wurde das Kaiser-Wilhelm-Denkmal gebaut, später, mit fortschreitender Bebauung, auch die Reichsbank-Filiale, die bis dahin weiter südlich in der

Schulstraße war. In der Mitte der neuen Stadt entstand der Kaiser-Friedrich-Platz, heute Neumarkt; mit dem Kaiser-Friedrich-Denkmal. Er war um 1890 schon fast so dicht umbaut wie bis vor wenigen Jahren. Es wurden viele Schulen gebaut. Schwelm und Möllenkotten wuchsen zusammen, die elektrische Straßenbahn wurde angelegt, Gas-, Wasser-, Abwasser- und Stromnetze für Stadt und Industrie geschaffen. Die Fabrikanten wetteiferten mit dem Bau von Villen. Nach Auskunft der Archäologin und Leiterin des Stadtarchivs, Frau *Cornelia Hackler*, gab es zum Stadtentwicklungsplan auch konkrete Bebauungspläne, z.B. Villen am Kaiser-Wilhelm-Ring. Auch die Finanzierung sei gesichert gewesen.

1.7.2 Ende der Blütezeit

Mit dem ersten Weltkrieg, 1914-1918, ging auch das Geld verloren. Auf den Krieg folgte die Inflation mit Extremwerten 1923, i.J. 1919 kam die Weltwirtschaftskrise, danach das Dritte Reich.



Abb. 52: Schwelm 1928 in einer Luftaufnahme von Westen her

Eine Luftaufnahme von Schwelm i.J 1928 von Westen her (Abb. 52) zeigt, dass von dem Stadtentwicklungsplan so gut wie nichts umgesetzt worden ist. In der Bildecke unten links sollte der Hohenzollern Ring sein, etwa in der Mitte des unteren Bildrandes übergehen in den Kaiser-Wilhelm-Ring, dann im Bogen rechts vorbei am Gymnasium und am rechten Bildrand

übergehen in den Westfalen-Ring. Die nötigen Flächen sind alle unbebaut und unbewaldet, nur flache Wiesen, Gärten und Felder. Dicht beim linken Bildrand ist der dreieckige Blücher Platz zu erkennen. Dort sollte von links kommend die Pariser Straße in die Potthoff Straße münden. Das bebaute Gebiet ist das, das im Stadtplan von 1936 (Abb. 1) als Wohn- und Industriegebiet hervorgehoben ist. Bis zum Ende des Krieges 1945 hat sich dran nichts wesentlich geändert.

Für die Jahre von 1915 bis 1945 gilt die Charakterisierung von *Willi Vahle*, Bürgermeister und Landrat nach dem 14.4.1945, berichtet von *Herbert Bergmann* [BH1]): „In dieser Epoche mangelte es in Schwelm an schöpferischer Kommunalpolitik.“ Die große Zukunft Schwelms ist nun Vergangenheit. Geblieben sind Straßennamen, die an das Kaiserreich und den Krieg 1870/71 gegen den Erzfeind Frankreich erinnern, z.B.:

Herzog-, Kaiser-, König-, Kurfürsten-, Markgrafen-, Prinzenstraße
Kaiser-Friedrich-, Kaiser-Wilhelm-Platz, Friedrich-, Wilhelmstraße
Augusta-, Luisen-, Viktoriastraße, Bismarck-, Blücher-, Moltkestraße
Elsässer, Lothringer, Metzger, Sedan, Weißenburger, Wörther Straße

Die Zuordnung von Straße und Name wechselt im Laufe der Zeit. Manche Straßen tragen zu verschiedenen Zeiten verschiedene Namen, manche Namen bezeichnen zu verschiedenen Zeiten verschiedene Straßen.



Abb. 53: Die Altstadt 1935 (Norden ist links)

Zwei Bilder verdeutlichen die zu Ende gehende Ära:

Die nach dem Brand i.J. 1827 gewachsene Altstadt (Abb. 53) mit der neuen Straße von 1831, der lutherischen Kirche von 1849, der reformierten von 1874, der Sparkasse von 1913 bestand bis zum Luftangriff am 3.3.1945.



Abb. 54: Beflaggung am Neumarkt

Die im Dritten Reich überall und oft angeordnete Beflaggung (Abb. 54) galt dem GröFAZ (Adolf Hitler, Größter Feldherr aller Zeiten) und seinem Werk, dem 1000-jährigen Reich (1933-1945).

Wie schon in Kapitel 1.4 (Abb. 36) erwähnt, ging nach und nach mit dem Ausbau der Eisenbahnlinien der Postbetrieb mit von Pferden gezogenen Wagen überall zurück. *Herbert Bergmann* [B3] schreibt: „Am Schwelmer Postamt hielten sich die Pferde bis 1924. Am 1. Februar dieses Jahres stellte es den Postwagenbetrieb ein, ohne jedoch dafür Kraftfahrzeuge einsetzen zu können. ... Bei seiner letzten Fahrt war der Pferdewagen mit bunten Fähnchen geschmückt und fuhr, bespannt mit drei Pferden, einem Rappen, einem Schimmel und einem Fuchs, durch die Straßen der Stadt. Das Ereignis bedichtete Wilhelm Heute in der Beilage der Schwelmer Zeitung“ vom Hornung (Februar) 1924 „Auf roter Erde“:

Die letzte Fahrt
<p>„Trari -Trara - Die Post ist da!“ So klang's seit vielen Jahren, Und alles eilt treppauf, treppab, Wenn sie in leichtem Zockeltrab Durchs Städtchen kam gefahren.</p>
<p>„Trari -Trara - Die Post ist da!“ An Sonn- und Wochentagen Bei Regen- und bei Sonnenschein Da stellte pünktlich stets sich ein Der blanke, gelbe Wagen.</p>
<p>„Trari -Trara - Die Post ist da“ Hell klingt die frohe Weise. War's nun des Posthorns lust'ger Ton, War es der schmucke Postillon? Die Mädchen kichern leise. - -</p>
<p>„Trari -Trara - Die Post ist da!“ Verstummt sind nun die Lieder. Die einst der Postillon gesummt, Und auch das Posthorn ist verstummt. Sie kehren nimmer wieder.</p>
<p>„Trari -Trara - Die Post ist da!“ Heut klang's wie leises Klagen, Drei Rößlein schwarz und weiß und rot Die zogen durch den Straßenkot Den schön geputzten Wagen.</p>
<p>„Trari -Trara - Die Post ist da!“ Noch einmal ist sie 'kommen; Bald zählt sie zur Vergangenheit. Ein Zeuge aus der alten Zeit Hat Abschied nun genommen.</p>

1.8 Schwelm 1944 (d.h. bis vor den Zerstörungen 1945)

1.8.1 Die Innenstadt

Die Bahnhof- und die Schulstraße trafen sich im Norden etwa an der Herzogstraße. Auf dem Mündungsdreieck, das sie bildeten, im Bereich der heutigen Kreuzung der beiden mit der Kaiserstraße, stand bis 1969 ein Gebäude der ehemaligen Deutschen Reichsbank, später Landeszentralbank, und nördlich davor ein Krieger- und Kaiser-Wilhelm-I.-Denkmal (Abb. 48). Die Kaiser- und die Victoriastraße waren nicht miteinander verbunden.

Die Hauptstraße verlief 1944 wie 1912 (Abb. 48) und heute, war aber anders als heute die Hauptverkehrsstraße. An der Einmündung der heutigen Obermauerstraße lag sie so tief wie heute der Fuß der jetzigen Mauer dort. Durch sie lief der ganze innerstädtische Ost-West-Verkehr einschließlich der Straßenbahn zwischen W-Barmen und E-Milspe (Kap. 1.6). Die Obermauerstraße war ein steil ansteigender Feldweg. Am höchsten Punkt stieß sie auf die von Süden kommende Ehrenberger Straße, und bog an der Stelle bergab nach Osten zur Kölner Straße und traf diese etwa an der Bergstraße. - Gegenüber dem unteren Ende der Obermauerstraße stand vor den Fachwerkhäusern an der Hauptstraße eine das Stadtbild dort beherrschende Kastanie (Kap. 4.2.1, 4.2.3).

Durch die obere Bahnhofstraße und die Kölnerstraße (Abb. 48) führte der gesamte innerstädtische Nord-Süd-Verkehr. In der Bergstraße, kurz vor der Kölner Straße, war der große private Vielzweck-Viktoria-Saal. Pfarrer *Wilhelm Becker*, dem die Nazis die Nutzung der Kirche untersagt hatten, predigte dort. In den letzten Kriegsjahren waren dort Gefangene untergebracht, danach Vertriebene. Später wurde er in ein Kino, das Scala-Theater, umgebaut, diente aber auch als Vielzwecksaal, z.B. für Konzerte. Dann war er lange unbenutzt und wurde schließlich abgebrochen.

Der Neumarkt war wie heute umbaut. Die Jugendstilfassaden dort und ähnliche in der Wilhelm-, Mittel-, Kaiserstraße und andernorts, sowie Villen erbaut seit etwa 1880 zeigen, wie man um die Wende zum 20. Jahrhundert damals gut wohnte. Am schmalen Ende des Neumarkts stand, der breiten Seite zugewandt, bis etwa 1940 ein Kaiser-Friedrich-Denkmal (Kap. 4.2.2). Die öffentliche Toilette war ein heute undenkbares Pissoir an der westlichen Ecke der Breitseite. Gegenüber der Breitseite stand zurückgesetzt das „Moderne Theater“, ein Kino, in dem man bis zum Kriegsende nachmittags für 0,50 RM die Wochenschau sehen konnte, Fernsehen gab es noch nicht, abgesehen von ersten Sendungen in Berlin schon zur Olympiade 1936 für wenige Empfänger (Kap. 5).

1.8.2 Bebauungsringe um die Altstadt

Im 20. Jahrhundert dehnte sich die Stadt nach und nach in alle Richtungen aus. Die 1889 gegründete Schwelmer Wohnungsbaugenossenschaft errichtete 1903 erste Baublocks im Osten an der Schwelmestraße und nach dem ersten Weltkrieg, ab etwa 1920, nördlich der Metzgerstraße, sowie im Süden um 1919 an der Sternenburg-, 1929 an der Feld- und der Flurstraße, dort mit Flachdächern und im Volksmund Klein-Jerusalem genannt. Nach dem Krieg erhielten sie Satteldächer. Die Siedlungen waren baulich kaum mit dem Stadtzentrum verbunden. Im Osten bauten die Stadt und ein Bauverein entlang der Hagener Straße. Im Westen baute die Stadt 1923 im Gebiet Jesinghauser- und Lindenstraße farbige Wohnblocks mit viel grün, rot und blau, die im Volksmund Papageienviertel hießen. Auf dem Ehrenberg entstanden einzelne Häuser, so um 1930 Bernings Villa, weitere Ein- und Mehrfamilienhäuser an der Göckinghofstraße, ferner auf dem Gelände der heutigen Berg-, Windmühlen- und Max-Klein-Straße, und weiter östlich der Fichten- und Feldstraße. Auf der großen freien Fläche dazwischen, dem heutigen Sportplatz Wilhelmshöhe nördlich der Winterberger Straße, stand die Festhalle Wilhelmshöhe (Abb. 63).

Noch weiter im Süden und nach Westen, Am Harzeck, wo heute die Bildungsstätte steht, war das Haus Harzeck (Abb. 61). Weiter westlich, hinter der Grenze zu Langerfeld, etwa an der heutigen Dieselstraße, lag das Unternehmen des Flugzeugbauers Espenlaub (Kap. 1.9.8 mit Landebahn. Es hatte auch Fertigungsstätten in den Eisenbahntunneln zwischen Schwelm und Gevelsberg (Abb. 66).

Die heutige Talstraße zwischen den Bahnlagen wurde in den Jahren 1920-1923 angelegt, um die einzige Ost-West-Verbindung in Schwelm, die Hauptstraße, von dem zunehmenden Verkehr zu entlasten. Aber diese Aufgabe war erst mit der Fertigstellung der Sedanstraße im Osten 1936, (das ist nicht die 1905 im Westen geplante) abgeschlossen.

1.8.3 Industrie

Die Ansiedlung der Industrie erfolgte seit dem Bau der Eisenbahnen um die Mitte des 19. Jahrhunderts vorwiegend an diesen Bahnen. Der größte Betrieb, gegenüber dem Bahnhof auf der anderen Seite der Bahn, war das Schwelmer Eisenwerk Müller Co. mit Gleisanschluss. Weiter lagen an der Nordstraße das Emaillierwerk Rhenania, dahinter das Eisenwerk II und daneben die Eisengießerei Robert Behn und am Ende der Nordstraße Record-Winkelsträter (Inhaber Hecker), und auf der südlichen Bahnseite, an der Märkischen Straße, die Gießerei Heute (Teufelsmühle), Ibach und die Gießerei Schubeis, an der Kaiserstraße, im Krieg Hermann-Göring-

Straße, Rafflenbeul, und an der Markgrafenstraße Berning (heute Astor, früher Schwelmer Gummiwerke) und Rondo, um einige der größten Betriebe zu nennen. In der Brunnenstraße, kurz vor dem Friedrichsbad, waren die Standard-Werke, die Wasch- und Wringmaschinen herstellten. Diese Angabe ist noch heute auf dem jetzt anders genutzten Gebäude zu lesen.

1.8.4 Luftschutz

Bis Kriegsende stand am Zusammenlauf von Römerstraße/Neumarkt ein Luftschutzmahnmal (Abb.56). - In den Kriegsjahren waren zwei Brandschutzzeiche angelegt worden, einer an der Ecke Untermauer-/Schulstraße anstelle der großen Wiese vor der AOK (Kap. 3.7.1), ein anderer an der Nordseite der Herzogstraße.

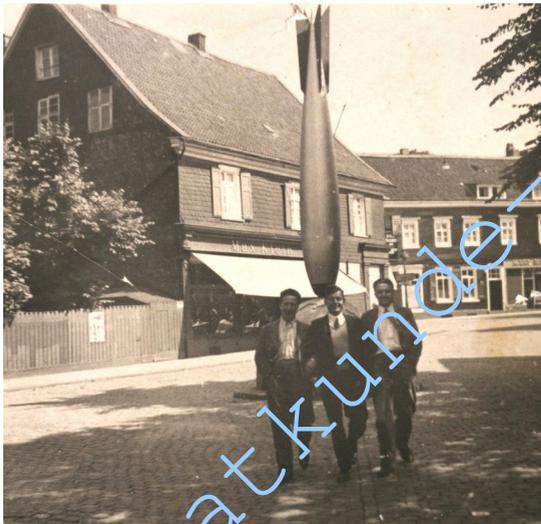


Abb. 56: Luftschutzmahnmal



Abb. 55: Einmannbunker

Vermutlich auf Veranlassung eines Luftschutzamtes wurde in vielen Reihenhäusern wie in der Bahnhofstraße ein Raum im Keller als Luftschutzraum eingerichtet mit einer Brandschutztür aus Metall und einem Durchbruch in der dicken Grundmauer zum Nachbarhaus hin, damit man, so man verschüttet wurde, vielleicht im nächsten Haus ins Freie kommen konnte.

Es gab Luftschutzbunker für die Öffentlichkeit, extra gebaute und natürliche, z.B. am unteren Ende der Weilenhäuschenstraße, Ecke Bergstraße

der in den Berg getriebene Lager- und Abfüllkeller einer Getränkefirma. Wo möglich, wurde auf einem Hof hinter einem Haus ein Bunker gebaut, manchmal tief im Boden und mit dem Keller verbunden. So ein Bunker hat in der Nordstraße am 3.3.1945 manche Leben gerettet.

Andernorts wurden über der Erde Einmann-Bunker mit Sehschlitzen als Beobachtungsstation gebaut. Einer steht noch heute, 2016, am Heusiepen (Abb. 55). Es war ein geschützter Beobachtungsstand auf einem Hügel vermutlich frei von Bäumen und mit weiter Sicht nach Wuppertal. Vor 70 Jahren dürfte das Rasenniveau niedriger gewesen sein, d.h. die Einstiegsöffnung höher als heute, oder es gab Treppenstufen nach unten zum Eingang.

1.8.5 Umbenannte Straßen Plätze, Gebäude

Die Namen von Straßen, Plätzen, Gebäuden wurden im 3. Reich geändert. Hier werden nur Beispiele mit heute gängigen Namen gegeben (z.B. die Hauptstraße hieß in Teilen auch zeitweilig Osten- oder Neustraße). Umbenannte Straßen wurden gelegentlich wieder umbenannt. Eine ausführliche Darstellung gibt *Dr. Klaus Figge [FK]*. Nach dem Krieg kam es zu Rück- oder neuen Umbenennungen

Beispiele	alt oder heute	neu (NS-Zeit)
	Kaiser-Friedrichplatz, Neumarkt	Viktor-Lutze-Platz (Nazi Größe)
	Alter Markt	Hindenburg-Platz
	Gas-Straße-Schule	Alfred-Rosenberg-Schule
	Gymnasium	Hermann-Göring-Oberschule
	Westfalendamm Schule	Horst-Wessel-Schule
	Drosselstraße	Schlageter-Straße
	Freiligrath-Weg	Horst-Wessel-Straße
	Hauptstraße	Adolf-Hitler-Straße
	Kaiserstraße	Hermann-Göring-Straße
	Römerstraße	Ludendorff-Straße
	Schulstraße	Josef-Wagner-Straße
	Wilhelmstraße	Rudolf-Heß-, später Litzmann-Straße

1.8.7 Fremdarbeiter in Schwelm während des Krieges

Während des Krieges gab es außer Gefangenen auch Fremdarbeiter und – arbeiterinnen in Schwelm, HiWis, Hilfspwillige aus Osteuropa. Alle sind, so *Regina Mentner* in einer Studie für den Kreistag [ME], als Zwangsarbeiter anzusehen. Lager für sie gab es offenbar an zahlreichen Stellen im Stadtgebiet, z.B. auf Grünflächen von der Kaiserstraße zu Ibach hin, am Straßenbahn-Depot, im Haus auf der Wilhelmshöhe (Abb. 63). Manche Betriebe hatten auch eigene Unterkünfte für bei ihnen Beschäftigte, z.B. Zassenhaus und das Schwelmer Eisenwerk, aber auch weniger bekannte, z.B. auf dem Winterberg. Diese Frauen, mitunter Kinder von 14 Jahren, wurden in manchen Fällen von Mitarbeitern oder Nachbarn umsorgt, in mindestens einem Fall so gut, dass eine Gruppe von Ukrainerinnen ihrem früheren Chef half, mit Nachkriegsproblemen fertig zu werden. Nachfolgend sind aus *R. Menters* Schrift [ME] zwei nach verschiedenen Gesichtspunkten zu verschiedenen Zeiten aufgestellte Übersichten über solche hier tätige Menschen angegeben. Danach gab es am 19.8.1942 in Schwelm 1.315 derartige Zwangsarbeiter in 20 Lagern. Russische Kriegsgefangene wurden, wie *J. Leinberger* berichtet, anders behandelt als die anderen Gefangenen und HiWis. Die Baracken an der Hagener Straße sind nicht erwähnt. Es gab sie noch nicht. Gegen Kriegsende könnten in Schwelm um die 2.000 Gefangene und HiWis gewesen sein.

Johannes Leinberger berichtet in „*Min Leäwen en Schwelmer Platt*“ [LJ, S. 6] über diese Frauen bei seinem Arbeitgeber: „*Fa. Gerdas & Co. hadde genau wie annere Firmen Hiwis un Kriegsgefangene am arbeen. Dä Gefangenen dat woaren Mongolen un dä don sä extra bewachen. ... Met dä Hiwis woar dat ganz anners, dat mocken dä Dütschen so: Do mochen sick in Rußland dä Frauen freiwillig melden un dann gungen dä dütschen Spezialisten vöbie un seggen „Du, du und du, ihr seid jetzt Freiwillige, die gerne in Deutschland arbeiten wollen“. Ät gaf keine Widerreden un dä Frauen gungen „freiwillig“ met, weil sie in unsere Fabriken malochen wollden.“*

Zahlen zu „Fremdarbeiter in Schwelm“, nach *Regine Menter*

Abschrift von „Dokument 2“ bei *Regina Mentner* [ME], mit den Zahlen für Schwelm und vom Autor hinzugefügten Summen: - „Gesamtverzeichnis der im Ennepe-Ruhr-Kreis eingerichteten „Kriegsgefangenenlager und Gemeinschaftslager für sowjetische Zivilarbeiter“, Ernährungsamt, Abt. B, an den Getreidewirtschaftsverband Westfalen in Unna und das Ernährungsamt, Abt. A, Kreisbauernschaft in Schwelm, 19. 8.1942, StAMs, Ennepe-Ruhr-Kreis, Wirtschafts- und Ernährungsamt, Nr. 24“

Stadt Schwelm

a) Französische Kriegsgefangene

Bahnmeisterei	21	Gefangene	
Wilhelmshöhe	237	“	
Fa. Rondo-Werk	6	“	
Fa. Gust. Rafflenbeul	109	“	373

b) Russische Kriegsgefangene

Fa. Gust. Rafflenbeul	93	“	
Fa. Rondo-Werk	57	“	150

c) Russische Zivilarbeiter

Fa. Rondo-Werk	80	Personen	
Fa. Wiegand Geitz	11	“	
Fa. G. Timmerbeil	14	“	
Fa. Gerdes & Co.	15	“	
Fa. Mebus Maschinenfabrik	10	“	
Fa. Ottzo Berning & Co.	25	“	
Fa. Gebr. Stockert	10	“	
Fa. Hermann Hoppe	10	“	
Fa. Schmidt & Co.	26	“	
Fa. Record-Winkelsträter	78	“	
Fa. Gust. Rafflenbeul	112	“	
Fa. Falkenroth & Kleine	20	“	
Fa. Robert Zassenhaus	10	“	
Fa. Gust. Schubeis	37	“	
Fa. Metallwarenfabrik Rentrop	5	“	
Fa. Schwelmer Eisenwerk	219	“	
Fa. Pinter K.G.	10	“	
Fa. Rhenania	100	“	<u>792</u>
			1.315

Abschrift von „Dokument 6“, R. Mentner [ME], mit den Zahlen für Schwelm:
Verzeichnis der Kriegsgefangenen-Arbeitskommandos im Regierungsbezirk
Arnsberg nach dem Stand vom 1.1.1942, Regierung Arnsberg, 15053“

<u>Franzosen-Läger</u>	<u>Wachmannschaft</u>	<u>Kriegsgefangene</u>
Nr. 537 Schwelm, Bahnmeisterei	3	21
Nr. 522 Schwelm, Eisenwerk	5	61
Nr. 551 Schwelm, Wilhelmshöhe	19	171
Nr. 575 Schwelm, Winterberg	5	28
Nr. 624 Schwelm, Viktoria-Saal	12	138
<u>Gemischte Läger</u>		
Nr. 616 Schwelm, Rondo-Werk	<u>2</u>	<u>27</u>
	46	446

1.9 Einige besondere Aspekte

Einige ehemalige oder heutige Einrichtungen werden in Gesprächen über Geschichte, Zerstörung und Aufbau der Stadt oft erwähnt, sind aber nicht immer mit klaren Vorstellungen verbunden. Sie werden hier vorgestellt.

1.9.1 Die Elektrische

„Die Elektrische“, so wurde oft die Straßenbahn genannt. Durch Schwelm führte nur eine Strecke (Abb. 57), und zwar von 1897 bis 1969 durch die Hauptstraße. Sie bestimmte damit auch das Leben im Stadtkern. Sie verdient ein paar Worte der Erinnerung (nach *Herbert Cappel* [CA], *W.R. Reimann* [RE], *Gerhard Kleinhempel* [K3]). Die Stadt Schwelm war während der ganzen Betriebszeit Miteigentümer der „Barmen-Schwelm-Milsper Straßenbahn“, Teil der heutigen Wuppertaler Stadtwerke, WSW.



Abb. 57: Die Elektrische 1940

Am 28.8.1897 wurde die 9,2 km lange Straßenbahnstrecke Barmen-Schwelm (Fischertal bis Brunnen-Nord, in der Brunnenstraße, etwa Friedrichsbad) feierlich in Betrieb genommen. Sie ist im Stadtplan von 1904 (Abb. 47) rot strichpunktiert. Sie war ab Gut Röttgen (heute Dieselstraße) eingleisig mit Ausweichstellen, z.B. zwischen den Haltestellen Rathaus und Friedrichstraße, wo auch für kurze Zeit Wagen geparkt werden konnten. Haltestellen in Schwelm waren Kirchhof, Burbach (heute etwa Göckinghof), (alter) Marktplatz, (Hirsch) Apotheke, Rathaus (von 1888, heute Ecke Haupt-/Drosselstraße), Friedrich- (heute Hugo-Jacobs-) Straße, Kaiserstraße, Staatsbahn (heute Hagener Straße), Drebes (später Weidner, Ecke Haupt-/Milsper Straße, auch Brunnen-Süd genannt), Brunnen (Nord), etwa am Hotel Friedrichsbad (heute „FRITZ am Brunnen“).

In der Nähe der Station Brunnen-Süd, etwa hinter dem heutigen Autohaus Decker (Mazda), Hauptstraße 191, war eine Wagenhalle. Die Bahn fuhr mit fünf Triebwagen im 20-Minuten-Takt. Eine Fahrt für die volle Strecke kostete 40 Pfg. und für Teilstrecken innerhalb Schwelms 10 Pfg., für die

damalige Zeit kein kleiner Betrag. Manche Schwelmer fürchteten, die „rasende“ Fahrt, in Schwelm selten über 9, außerhalb höchstens 25km/h, gefährde Menschen in den engen Straßen, mache Pferde scheu und „*der frei in der Luft umher fliegende*“ elektrische Strom ließe bei den Kühen die Milch versiegen (damals war elektrische Energie in Häusern noch selten). Am 18.1.1907 wurde eine 3,3 km lange Anschlussstrecke von Drebes nach Milspe in Betrieb genommen, mit Pendelverkehr im Stundentakt. Die Bahn nach Barmen fuhr nun im 10-Minuten-Takt. Die Barmen-Schwelm-Milsper Straßenbahn war, so *Reimann [RE]* im Geschäftsjahr 1906/07 die rentabelste kommunale Straßenbahn Deutschlands. Am 27.7.1913 wurde gegenüber der Wagenhalle die abzweigende Stichstrecke Brunnen-Süd – Brunnen-Nord aufgelassen und der Durchgangsverkehr Barmen - Milspe über Brunnen-Süd (Linie 8) eingerichtet. Der 10-Minuten-Verkehr wurde bis zur Wilhelmstraße zurückgezogen. „Die Elektrische“ überlebte zwei Weltkriege.

Die Kriegsschäden der Bahn in Schwelm waren gering, praktisch beschränkt auf die Oberleitung, und konnten schnell beheben werden. 10 Jahre nach dem zweiten Weltkrieg, 1955, wurde, so *Cappel [CA]*, im Dreieck zwischen Brunnen- und Milsper Straße, also etwa von der Haltestelle Brunnen-Nord zu der Brunnen-Süd, eine „Gleisschleife“ für die Linie 18 eingerichtet, die von Barmen aus nur bis dahin fuhr. 1964 wurde der Betrieb Gleisschleife-Milspe eingestellt, und 1968 auch der Betrieb Gleisschleife-Wagenhalle, d.h. die Bahn wendete dann auf dem Hof der Wagenhalle. Zum Sommerfahrplan 1969 stellten die Wuppertaler Stadtwerke die Linie Dieselstraße-Schwelm um auf Omnibusbetrieb. Am 4.5. 1969 fuhr die letzte Straßenbahn der Linie 8 von der Wilhelmstraße, der Linie 18 vom der Wagenhalle nach Barmen. Für Schwelm gab es keine „Elektrische“ mehr. Das Grundstück mit Wagenhalle fiel zurück an die Stadt Schwelm, die dort eine Zeit lang ein Obdachlosenheim hatte. Aus einem Teil der Hauptstraße wurde die Fußgängerzone. 1985 wurde auch der Betrieb Werlé-Straße – Dieselstraße, zuletzt befahren von der Linie 611, eingestellt.

1.9.2 Die 13-Bogen-Brücke

Im Reliefpflan der Stadt von 1911 (Abb. 49) ist die Brücke dargestellt. *Hans Dost* hat sie gemalt von Westen her geseht (Abb. 58). In einer Vorlage der Verwaltung vom 6.9.1983 heißt es:

„Die 13-Bogen-Brücke im Nordwesten Schwelms verband eingleisig die Märkische mit der Rheinischen Eisenbahn. Sie wurde 1913 eröffnet. Ab 1965 diente sie ausschließlich dem Güterzugverkehr. 1983 war sie bereits still gelegt, seit wann ist nicht angegeben. Die Brücke überquerte zuletzt die 4-spurige Bundesstraße B7, die Metzger

Straße und die Schwelme. Sie war 246 m lang und, zwischen den Geländerpfeilern gemessen, 5,60 m breit. Sie bestand aus einer Gewölbereihe mit 13 Bogenöffnungen, Pfeilern und Widerlagern. Die maximale Spannweite einer Bogenöffnung betrug 16 m. Die Bogen hatten unterschiedliche Öffnungsmaße und die Pfeiler verjüngten sich zum Kämpferbereich hin. Der obere Abschluß der Brücke wurde durch ein auskragendes Gesimsband gebildet, das auf der südlichen Bauwerkseite durch Konsolen unterbrochen wurde. Die Brücke bestand aus Bruchsteinmauerwerk (Grauerke) und hammergerechtem Verblendungswerk sowie aus einem Betonkern.“

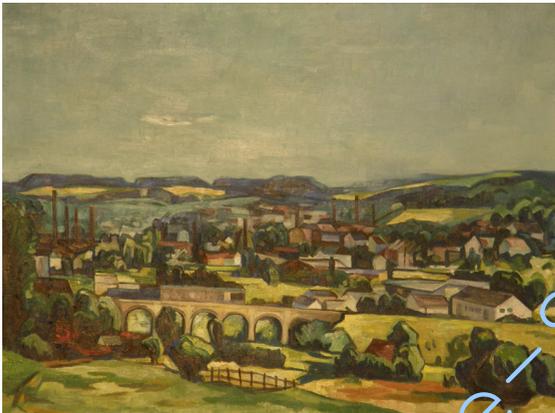


Abb. 58: 13-Bogen-Brücke von Westen

Die Vorlage erläuterte einen Antrag, die Brücke unter Denkmalschutz zu stellen.

Der Antrag kam durch, der Schutz nicht. Die Besitzerin, die Bundesbahn, hat die Brücke im Dezember 1990 abreißen lassen, weil sie nicht mehr gebraucht wurde und niemand sie als Denkmal unterhalten wollte, weder sie, noch die Stadt noch sonstwer.

1.9.3 Haus Martfeld

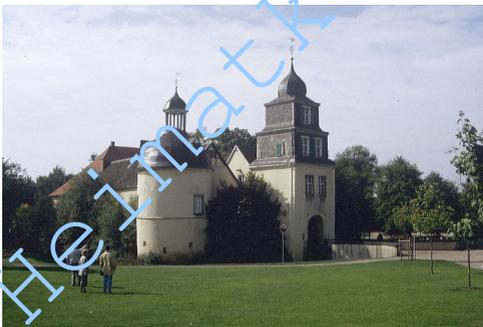


Abb. 59: Haus Martfeld 2006



Abb. 60: Haus Martfeld 1950

Haus Martfeld ist heute ein in einer großen Freizeitanlage gelegenes Vielzweck-Haus der Stadt (Abb. 59). Hier interessiert seine Geschichte

„Huys Martveld“ (nach [H2], [PE], [SE]) war um 1300 das heutige Mittelhaus mit angrenzendem Rundturm und umgebendem Wassergraben. Es lag in einem morastigen („mar“) Feld. Unter oft wechselnden Besitzern änderten sich seine Form und Funktion. Der eckige Turm mit Tor kam 1627 hinzu. Um 1750 wurde es ein Landsitz im Stil barocker Schlösser. Seit etwa 1800 ist es ein nach Westen offener dreiflügeliger Bau. Die neugotische Kapelle südöstlich davon wurde um 1860 errichtet, der Anbau daran für eine Familiengruft 1867. Hinter der Kapelle sind Gräber ehemaliger Besitzer des Hauses. Auch der Grundbesitz, Feld und Wald, änderte sich. Er umfasste große Teile des Landes zwischen heute der Hauptstraße im Norden, dem Windgarten im Süden, der Frankfurter Straße im Westen und der Königsfelder Straße im Osten. Auf ihm war die Heilquelle, an die das Brunnenhäuschen beim Haus Friedrichsbad erinnert.

Um 1850 wurde der Grundbesitz durch die Märkische Bahn zerschnitten, um 1935 erwarb die Stadt einen großen Teil des südlich der Bahn liegenden Gebietes und baute darin das Freibad. Auf verschlungenen Erbpfaden fiel das Gut an den kinderlosen Freiherrn *Johannes von Hövel*, der es 1952 bezog, 1954 das Haus und den noch dazu gehörenden Besitz der Stadt Schwelm zu für sie sehr günstigen Bedingungen verkaufte, aber noch bis zu seinem Tod im Jahre 1958 dort wohnte (Abb. 60).

Realschulkonrektor *Bernd Mütze* wuchs auf in Haus Martfeld. Er berichtete: Sein Vater *Reinhard* und sein Großvater *Bernhard Mütze* und deren Familien wohnten von 1928 bis 1958 im Erdgeschoß des Südflügels und betrieben bis ins Jahr 1957 die zugehörige Landwirtschaft, anfangs 40–45 ha, am Ende, nach Verkleinerung des Gutes, um die 20 ha. Zum Besitz Martfeld gehörte auch der Hof am Ländchen mit rund 16 ha oberhalb des Schwelmebades. Dieser wurde von *Ernst Mütze*, Reinhard's älterem Bruder, bis etwa 1956 bewirtschaftet. Der Gastwirt *Hugo Drebes* war der Gutsverwalter. *Freiherr vom Hövel*, der wohl von einem Weingut bei Trier stammte, bezog um 1952 die erste Etage des Mittelflügels, den heutigen Rittersaal und ein Zimmer im Rundturm. In den anderen Teilen des Hauses wohnten Angestellte des Freiherrn sowie verschiedene Familien, so ein Fabrikant, der in der Stadt eine Gießerei betrieb, in der ersten Etage des Südflügels, im Nordflügel ein Schreiner, der auch seine Werkstatt dort hatte. Nach dem Krieg kamen auch Flüchtlinge, so ein Maler und Anstreicher, der zeitweilig im Nordflügel wohnte. Zwischen dem heute als Lager dienenden Pferdestall und dem Südflügel waren noch ein Kuhstall, unter dessen Dach ein Knecht hauste, und eine Remise. Gegen Kriegsende wohnten Zwangsarbeiter im Pferdestall, die nach dem Einrücken der Amerikaner die Freiheit genossen. Kurz danach musste die Familie Mütze, wie die Bewohner der Baracken (Kap. 1.9.7.), vorüber-

gehend das Haus räumen und wohnte dann im „Josefshof“, einem Besitz des Marienhospitals an der Königsfelder Straße. In der Mitte der 1960er Jahre stand das Haus leer.

Der Bauunternehmer *Ernst-Rudolf Nicolay* berichtete: Dem Kaufhof an der Untermauerstraße musste auch das von seinem Großvater *Robert Nikolay* gegründete Bauunternehmen weichen. Dessen Sohn, *Ernst-Rudolf*, wohnte ab Juli 1971 mit seiner vierköpfigen Familie und dem Firmenbüro in den vier Räumen und einer Kammer im Erdgeschoss des Südflügels von Haus Martfeld. Das Lager der Firma war in Baubuden auf dem Hof des Hauses untergebracht. Im Dezember 1971 konnte die Familie in das neue Wohn- und Geschäftshaus an der Ruhrstraße umziehen. Büro und Lager folgten im Januar 1972.

Die Stadt Schwelm wandelte das Gelände rund ums Haus um in einen Park mit Spielplätzen, zum Teil verpachtet für Tennis und Minigolf. Sie renovierte nach und nach das Haus. Im Mittelflügel ist ihr Museum, im Südflügel ihr Archiv und darüber sind Konzert- und Ausstellungsräume. Der Rittersaal wird vom Standesamt für Trauungen genutzt. Der Nordflügel wurde schließlich in den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts umgebaut in ein Restaurant.

Die Kapelle verkam. Nach dem Krieg waren dort zeitweilig Pfadfinder- und Funkergruppen. Der Verschönerungsverein kaufte sie anlässlich seines 100-jährigen Bestehens für 1 DM von der Stadt, verkaufte seinen Besitz Waldlust auf dem Ehrenberg und setzte mit dem Erlös und Förderung aus Landesmitteln die Kapelle mit Anbau wieder denkmalgerecht instand. Die Kapelle wird geschmückt durch ein Gemälde der Flucht Lots im Morgengrauen aus der brennenden Stadt Sodom von *Johann Heinrich Damelet*, signiert 1743. Es ist eine Dauerleihgabe der Kirchengemeinde St. Marien. Im Anbau ist ein kleiner Teil aus der großen Fossiliensammlung aus dem Schwelmer Massenkalk zu sehen. Die Stadt und private Mieter können den (vorderen) Hauptraum für repräsentative Zwecke nutzen. Am 23.10.2003 wurde der restaurierte ehemalige Grabstein des Pastors Nonne [H3], der 1853 auf dem damaligen Friedhof an der Wilhelmstraße beerdigt worden war und der damals durch sein Lied „Flamme empor“ weit bekannt war als Denkmal neben der Martfeldkapelle aufgestellt.

Auf einem großen Teil des Geländes auf der andern Seite der Bahn entstand die Ostlandsiedlung mit z.B. Glatzer-, Tilsiter-, Lausitzer-, Samland Weg, Oder-, Neisse-, Danziger-, Königsberger Straße. Der etwa 50 ha große Martfeldwald ist Erholungsgebiet.

1.9.4 Haus Harzeck - Lebensborn - Bildungsstätte



Abb. 61: Harzeck 1930, Eingangsseite

Auf Betreiben des Landrats Harz wurde auf der Höhe im Süden Schwelms ein Kindererholungsheim gebaut und im Jahre 1914 eröffnet (Abb. 61). Es wurde später nach ihm benannt. Es konnte 60 Kinder im Alter von 4 bis 14 Jahren aufnehmen. - Im Juni 1937 wurde es von der NSV (nationalsozialistische Volksfürsorge) übernommen.

Später wurde es umgewandelt in einen SS-Lebensborn zur Pflege arischen Nachwuchses. Dort entbanden die nicht notwendig verheirateten Frauen von SS-Männern, in Schwelm SS-Frauen genannt, aber auch Frauen aus Schwelm und seiner Umgebung, die hofften, dort eher von Bombenangriffen verschont zu bleiben als in einem städtischen Krankenhaus, umsorgt von „den braunen Schwestern“. Tatsächlich war es das einzige der mit ihm drei Krankenhäuser Schwelms, das fast total von Bomben zerstört wurde, und zwar am 13.3.1945, und dann geplündert. Die „normalen“ Kinder scheinen ganz normal vom Standesamt erfasst worden zu sein, nicht mit den im folgenden Bericht des Deutschlandfunks erwähnten Sonderpapieren.

Der Besitz wurde 1946 vom Oberpräsidenten in Münster der Stadt für späteren Wiederaufbau übergeben. Die Stadt Schwelm ließ die Ruinen in eine Wohnung für einen Forstaufseher umwandeln. Später aber wurde der Besitz vom Land Nordrhein-Westfalen der Gesellschaft für Kaufmannserholungsheime zugesprochen. Am 18.9.1953 kündigte diese einen Neubau dort an, am 26.9.1954 wurde er feierlich eröffnet und am 16.11.1957 umgetauft in „Dr. Middelhauve Jugendheim“. Seither wechselten Besitzer und Nutzungen. Seit 2011 ist das „Haus Schwelm“ eine große und gut besuchte Bildungsstätte der Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM). Dort befasst man sich vor allem mit „Sicherheit“ in der beruflichen Arbeit. Vorher teilten sich mehrere Genossenschaften den Betrieb. – Die Bauakten der Stadt Schwelm für das Haus beginnen erst mit dem Jahr 1952.

Im Deutschlandfunk berichtete *Eva-Maria Götz* am 15.8.2006 über „Lebensborn“ [GO]:

„(Heute) vor 70 Jahren wurde das erste Heim der SS-Organisation ‚Lebensborn‘ eröffnet. ... In den Heimen sollte der deutsche Nachwuchs

nach den Maßstäben der krankhaften NS-Rassenideologie gezeugt werden, ... so genannte Arier ... des ‚Nordischen Typus‘ - groß, blond, blauäugig ... SS-Reichsführer Heinrich Himmler: ‚Ein Volk steht und fällt damit, ob es genügend nordisches, gutes Blut gibt, ob dieses gute Blut gepflegt wird und sich weiter vermehrt oder ob es zu Grabe steigt.‘ ... Um auch unverheiratete Frauen ... zur Schwangerschaft zu animieren und vor allem um eventuelle Abtreibungen zu verhindern, wurde für sie die Möglichkeit geschaffen, in speziellen Heimen anonym zu entbinden und ihre Kinder dort für die erste Zeit nach der Geburt versorgen zu lassen. Zukünftige Mütter, die den Zuchtkriterien der SS entsprachen, fanden in den Lebensborn-Heimen eine Rundumbetreuung. Deren Sinn war:

- a) Rassisch und erbbiologisch wertvolle Familien zu unterstützen
- b) Rassisch und erbbiologisch wertvolle werdende Mütter unterzubringen und zu betreuen, bei denen nach sorgsamer Prüfung der eigenen Familie und der Familie des Erzeugers durch das Fasse- und Siedlungshauptamt SS anzunehmen ist, dass gleich wertvolle Kinder zur Welt kommen.

Ein eigenes Standes- und Meldeamt garantierte die Geheimhaltung der Geburt. Die insgesamt neun deutschen Heime waren streng von der Öffentlichkeit abgeschirmt. ... In Norwegen ... betrieb die SS nach dem Einmarsch der Deutschen ab 1942 insgesamt zehn Heime, in denen rund 6.000 Kinder meist norwegischer Mütter und deutscher Väter geboren wurden, Kinder, die nach Kriegsende massiven Diskriminierungen ausgesetzt waren. ... Auch in Deutschland wurden die rund 18.000 nicht getauften, dafür mit einem silbernen Dolch der SS geweihten Lebensborn-Kinder mit den auffallenden Geburtsscheinen und der geheimnisumwitterten Herkunft häufig ausgegrenzt und schikaniert.“

1.9.5 Die Schnupftabaksmühle

An der heutigen Taistraße im Bereich der Kläranlage trieb die Schwelme im 18. Jahrhundert eine Schnupftabaksmühle an, in der im 19. Jahrhundert auch Getreide gemahlen wurde. Der Betrieb lohnte sich jedoch auf die Dauer nicht. 1886 wurde dort ein Restaurationsbetrieb eingerichtet, der in seinen Glanzzeiten bis zu 3.000 Sitzplätze bot (Abb. 62). Die ehemaligen Mühlenteiche trugen nun Gondeln und Kähne.

Am 30. August 1893 hieß es in der „Schwelmer Zeitung“, Frau Witwe Hogart, Besitzerin des Lokals „Schnupftabaksmühle“, wolle dort eine große Badeanstalt mit Schwimmbassin und 30 bis 40 Zellenbädern bauen, eine inzwischen angebohrte Quelle liefere reichlich herrliches Wasser dafür. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Absicht in die Tat umgesetzt wurde.

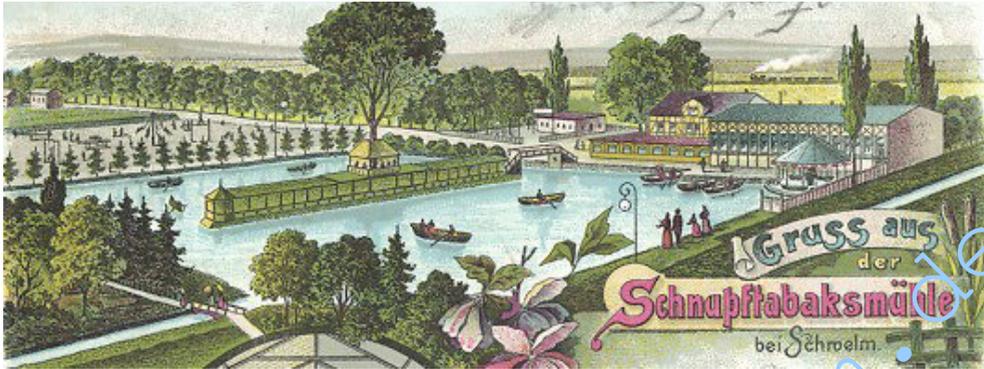


Abb. 62: Die Schnupftabaksmühle bei Schwelm, 1899

Wohl aber hieß es in einer "Bekanntmachung" der Polizeiverwaltung vom 5.10.1898 in der „Schwelmer Zeitung“, es hätte sich die Unsitte herausgebildet, dass nach Hochzeiten und anderen Festlichkeiten die Teilnehmer, meist am frühen Sonntagmorgen, lärmend zur Schnupftabaksmühle zögen, die Einfriedungen überstiegen, Kähne losrissen und Anlagen beschädigten, so dass die Polizei mit Strafen dagegen vorging. 1906 kaufte die Stadt die ganze Anlage für 85.000,- Mark, um dort eine Abwasser-Kläranlage einzurichten. Die ist vom Wupper-Verband übernommen und erweitert worden

W. van Dage (Wilhelm Heute) zitiert in „Käpp vum Müöllenkoatten“ „‘n klein Gedichken, wat domols opkom, as de Schnufftabaksmüöle still gelaggt wor“:

Dort unten im kühlen Grunde
Ging rauschend ein Mühlenrad;
Das noch bis in letzter Stunde
gar lustig geklappert hat.

Es war die bekannte Mühle
Am plätschernden Schwelmebach.
Hier fand einst in schattiger Kühle
Man immer ein gastfreundlich Dach.

Hier haben in jungen Jahren
Getanzt wir bis spät in die Nacht;
Hier war's wo wir glücklich stets waren
Wo gekost wir, gescherzt und gelacht.

Dort unter lauschigen Bäumen
Saß oft man im Mondenschein;
Versunken in seligen Träumen,
Mit seinem Traut-Schätzelein.

Und aus den schunkelnde Nachen
Drang fernher ein froher Gesang;
Und Musik ertönte und Lachen
Im Saale beim Gläserklang.

Es kamen bei schönen Tagen
Die Fremden in großer Zahl;
Aus Gevelsberg, Haspe und Hagen,
Und auch aus dem Wuppertal.

Sie alle werden jetzt trauern
Und kommen nach Schwelm nicht mehr her
Sie sahen zu ihrem Bedauern:
Das Mühlrad, es geht nicht mehr.

Mit Sehnen denkt jener Stunden
noch heimlich manch loser Schelm.
Den leider, sie ist längst verschwunden:
Die Schnupftabaksmühle bei Schwelm.

1.9.6 Die Festhalle Wilhelmshöhe

Weit südlich der Altstadt, an der Verlängerung der Drosselstraße stand auf einer großen, sonst freien Fläche ein großes Gebäude, das i.J. 1904 als Festhalle für den Kriegervereine und Ausflugslokal für 1.200 Leute gebaut worden war (Abb. 63). Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs diente es als Obdachlosenheim und nahm bald Flüchtlinge und Vertriebene aus den ehemaligen deutschen Ost-Gebieten und später aus der DDR auf, bis etwa 1955, danach hat sie als Sporthalle und für andere Zwecke gedient und wurde 1969 abgerissen.



Abb. 63: Festhalle Wilhelmshöhe 1925 (1904 für 1.200 Leute)

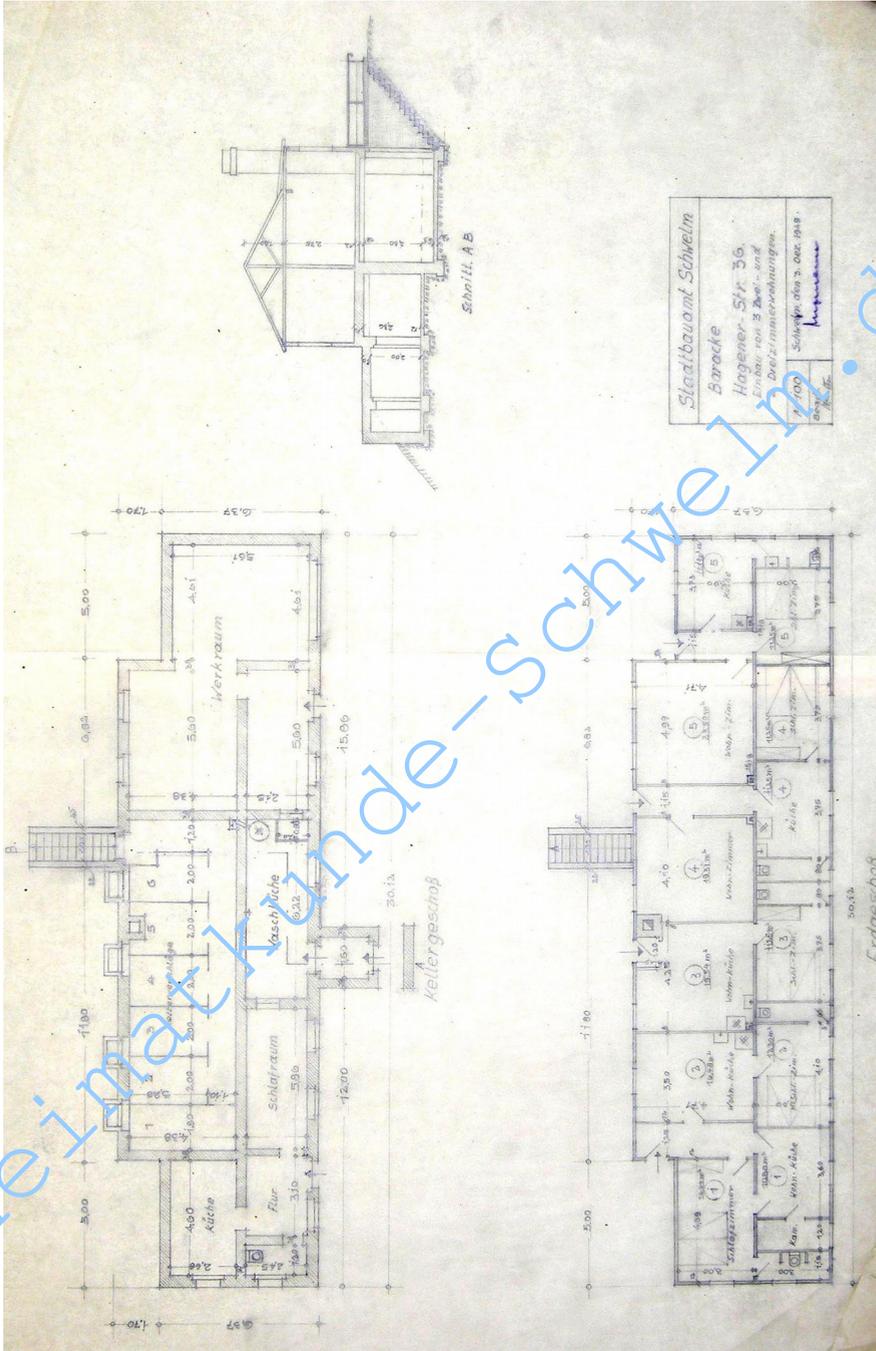
1.9.7 Die Baracken, Fremdarbeiter

Vor dem Krieg waren am oberen Ende der Hagener Straße, ehemals Teil des Gutes Martfeld, ein Sportplatz und hügeliges Land. Die Aussagen von Menschen, die dort in den Jahren 1944 bis etwa 1968 gelebt haben, ergeben folgendes, nicht immer ganz klares, Bild:

1942 oder 1943 wurden auf dem Sportplatz (rote Berge) an der Hagener Straße, zu sehen im Plan von 1936 (Abb.1), nahe der Stadtgrenze zu Ennepetal und ziemlich entfernt vom bebauten Bereich, etwa 20 Baracken, aufgebaut zu sehen im Plan von 1945 (Kap. 3.1.1). Sie waren Holzhäuser, wie sie wohl für den Reichsarbeitsdienst (RAD) entwickelt und in großer Zahl gefertigt worden waren. Sie sollten Gefangene (Holländer, Flamen, Belgier, Russen) beherbergen. Bei den schweren Luftangriffen auf Barmen im Mai und Elberfeld im Juni 1943 waren offenbar erst zwei oder drei der Baracken eingerichtet als Säle mit Reihen von je zwei Betten übereinander, und so belegt. Die Gefangenen mussten die übrigen unterkellerten Gebäude herrichten als Wohnhäuser mit zwei vier- und zwei drei-Zimmer-

Wohnungen je Baracke, jeweils mit eigenem Eingang, Küche, sanitären Einrichtungen, Garten und gemeinsamen Splittergraben als Bombenschutz. Das Reich gab das Belegungsrecht ab an die Reichsbahndirektion Wuppertal und die brachte dort Familien ihrer ausgebombten Mitarbeiter unter. Die zahlten Miete an die Bahn. In der Siedlung dürften etwa 400 Deutsche gewohnt haben. Außer Gefangenen sollen dort auch Fremdarbeiter und -arbeiterinnen gewohnt haben, die von der Küche in der Firma Rondo versorgt wurden. Wenn Suppe übrig blieb, wurde sie auch schon mal an Deutsche in der Siedlung ausgegeben. Die Gefangenen konnten sich, bis auf die Russen, ziemlich frei bewegen. Deutsche waren angehalten, in Russen Untermenschen zu sehen. Diese mussten im Eisenwerk oder anderen Betrieben arbeiten und jeden morgen hin und abends zurück marschieren unter mäßiger Bewachung. Bei Kriegsende konnten wohl alle Gefangenen hier bis auf die Russen in ihre Heimat zurück kehren.

Nach dem Einrücken der Amerikaner am 14.4.1945 wurden die befreiten russischen Gefangenen in Schwelm von den Amerikanern mit Uniformen neu eingekleidet und in den Baracken untergebracht. Die deutschen Bewohner mussten die Baracken verlassen und irgendwie anders unterkommen, z.B. im ehemaligen HJ-Heim (Hitler-Jugend) an der Wörther Straße. Sie konnte jedoch ihr bewegliches Gut mitnehmen. Von der Martfeld-Eisenbahn-Brücke bis zur Königsfelder Straße entstand ein Sperrgebiet nur für Russen und von diesen kontrolliert. Schon bald verließen sie Schwelm und wurden in Voerde einquartiert. Ein oder zwei der Gemeinschaftsbaracken der ehemaligen Gefangenen wurden in Wohnungen umgewandelt, die anderen als Brennholz verheizt. Die Wohnbaracken blieben. Alle mussten überholt und desinfiziert werden. Manche der ehemaligen Bewohner kehrten wieder dorthin zurück. In freie Wohnungen zogen andere Wohnungssuchende aus Schwelm und anderen Orten, Flüchtlinge und Vertriebene. Auch die Bahn hatte wieder ein Belegungsrecht. Die Baracken waren aber in das Eigentum der Stadt Schwelm übergegangen. Die Miete war nun an sie zu zahlen. Die Stadt baute eine weitere Baracke aus Stein von wesentlich geringerer Qualität für die sozial schwächsten Bürger. Nach einigen Jahren plante sie dort und auf weiterem Gelände, das sie vom Gut Martfeld erworben hatte, die Ostland-Siedlung mit neuen Häusern. Daher wurden die Baracken nicht verkauft, obwohl der ein oder andere gerne eine erworben hätte, denn für die damalige Zeit waren sie gute Wohnungen.



Stadtbaumeister Schweine
 Baracke
 Hagener Str. 56
 Einbau von 3 Zimmern- und
 Dreizimmerwohnungen.
 1/100
 Schluß des 3. Dez. 1948.
 H. A. S.

Abb. 64: Wohnbaracke 1949

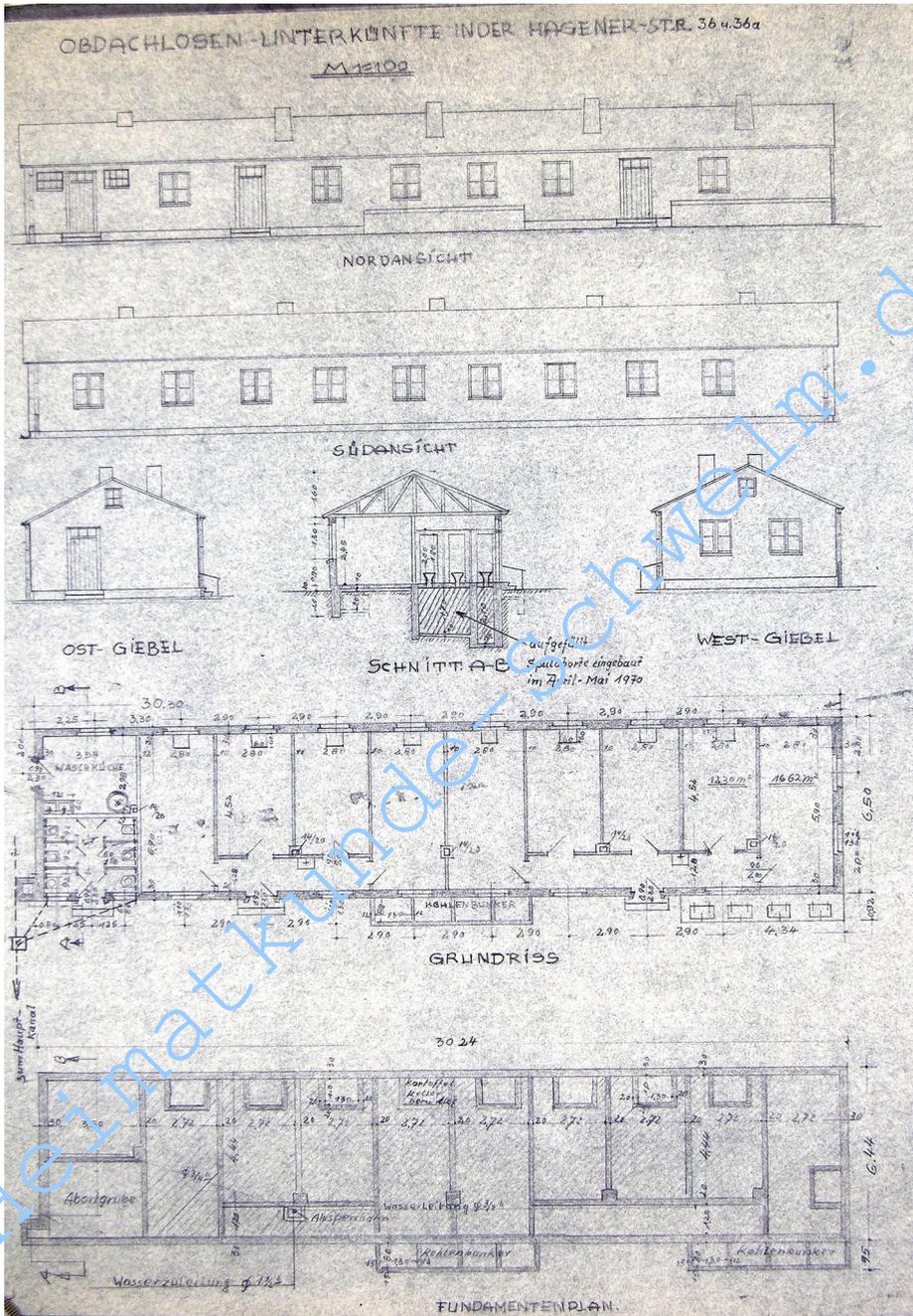


Abb. 65: Obdachlosen-Gemeinschaftsbaracke 1955

Bürgermeister Schüßler gab am 21.8.1945 in einer von der Militärregierung angeforderten Aufstellung über leerstehende Besitztümer unter anderen an: *„Hagener Straße, 21 Holzbaracken der Reichsbahn, in gutem Zustand, Unterbringungsmöglichkeit für 1.150 Mann. Diese Baracken wurden vorübergehend zur Unterbringung von russischen Kriegsgefangenen benutzt. Sie sollen aber von den bisherigen Angehörigen der Reichsbahn zu Wohnzwecken Verwendung finden.“* - Die Angaben der ehemaligen Bewohner und die des Bürgermeisters könnten sich auf verschiedene Zeiten beziehen. In der Hochbauabteilung der Technischen Betriebe fand sich eine Originalzeichnung vom 3.12.1949 zum Einbau von 3 Zwei- und 2 Dreizimmerwohnungen in eine Wohnbaracke (Abb. 64) an der Hagener Straße, die in etwa der Beschreibung durch den Bürgermeister entspricht, und die Kopie einer Zeichnung vom April 1955 für eine nicht unterkellerte Obdachlosenunterkunft (Abb. 65), die seiner Beschreibung der Baracke für die sozial Schwächsten entspricht, mit neun Schlafsälen und einer getrennt von außen zugänglichen Gemeinschaftstoilette (6 Plumps-Klos über einer Abortgrube), ohne Waschgelegenheit. Beide Pläne sind vom Stadtbaurat gegengezeichnet, beide sind für Nachkriegsbauten für Deutsche. In der Wohnbaracke könnten 20 Leute gewohnt haben, in die Obdachlosen- oder Gemeinschaftsbaracke 50-60 Leute eingewiesen worden sein. Sollte die Angabe des Bürgermeisters zutreffen, müssten alle 21 Baracken als Gemeinschaftsbaracken genutzt worden sein.

1.9.8 Espenlaub

Die Firma „Esenlaub Flugzeugbau“ baute, so *Georg Sehrbrock* und *Oilly Stoy* [SS] in den Jahren 1939–1943 in Wuppertal-Langerfeld drei Werke und eine Landebahn nahe der Schwelmer Straße in Höhe der heutigen Diesel-Straße. Sie reparierte dort vor allem Sturzkampfbomber (Stuka) JU 87 und Jagdflugzeuge FW 190, stellte aber auch Ersatzteile her. Die Landebahn reichte bis auf das westliche Ende des heutigen evangelischen Friedhofs in Schwelm.

In diesem Bereich wurden bei der kommunalen Neuordnung 1972 auch einige Änderungen zu Gunsten der Stadt Wuppertal vorgenommen. Die hatte Grundstücke von Espenlaub, die zum Teil auf Schwelmer Gebiet lagen, gekauft und dann diese Teile als Gebiet der Stadt Wuppertal beansprucht.



Abb. 66: Ende der Flugzeugmontage, Lindenberger Tunnel, April 1945

Zum Schutz vor Bombenangriffen wurde 1944 von der Organisation Todt der kleine Präsident-Höft-Tunnel in Schwelm (quer zur Prinzenstraße, heute für die S-Bahn Linie 8 von Schwelm nach Gevelsberg und Hagen) für die Reparatur der FW 190 umgebaut und etwa im August 1944 in Betrieb genommen. 2km weiter im Norden wurden der heute brach liegende 935m lange Linderhäuser Tunnel (früher Rheinische Bahn) und der daneben liegende der Bahn nach Witten (heute auch für die S-8, beide quer zur Scharlicker Straße) zum Werk 4 umgebaut für maximal 1.000 Mitarbeiter von insgesamt 2.253, davon mehr als die Hälfte Ausländer, Ende 1944 bei Esperlaub. Eine Röhre des Doppeltunnels diente dem Transport, die andere der Produktion. Jede war etwa 5m breit und 5,50m hoch. Am 23.10.1944 begann dort die Arbeit. Es konnten bis zu 100 Flugzeuge im Monat repariert werden. Dort wurde bis Kriegsende gearbeitet. Ein Mitarbeiter wird zitiert mit: „*Wir haben in Schwelm schon die Amerikaner gesehen, da wurde noch repariert ...*“.

Ein Foto zeigt die Schwelmer Seite des Lindenberger Tunnels mit davor liegenden Tragflächen (Abb.66) nach dem Einrücken der Amerikaner im April 1945. Flugzeugrümpfe lagerten auf der Gevelsberger Seite. Die Kriegsflugzeuge waren bei weitem nicht so groß wie die heute fast jedermann vertrauten Linienflugzeuge. Die Espenlaub-Anlagen wurden demonstrier (abgebaut und den ehemaligen Kriegsgegnern übereignet), die Tunnel wurden nach dem Einrücken der Amerikaner geplündert. In einer der früheren Espenlaub-Hallen an der Ecke Diesel-/Schwelmer Straße arbeitet heute ein Spediteur (DPD).

Der 782 m lange, 1882-1902 gebaute auch doppelröhrige Schee-Tunnel (quer zur heutigen A46) in Wuppertal-Nächstebreck der ehemaligen Bahnlinie von Wuppertal nach Hattingen und Bochum, heute ein Radweg, diente der Firma Homann aus Vohwinkel seit August 1944 zur Endmontage des Düsenjägers Me 262.

1.9.9 Bachläufe (Schwelme, Wildeborn)

Die Schwelme

Schwelm leitet sich her von „suelme“, ein schwellender, d.h unregelmäßig fließender Bach. Der danach um 1085 in einer Urkunde erwähnte „uilla suelme“ genannte Ort, damals nur der Fronhof, ist weit weg vom Bach. *Friedrich Christoph Müller* [MF] schreibt 1789 in seiner „Chorographie von Schwelm“:

„Das Schwelmerthal muß bei irgend einer Revolution der Urwelt den Fluß, der es bildete, verlohren haben. Denn die Schwelm, wovon es den Namen hat, ist ein bloßer Regenbach, der nur im Winter fließt und nachher im Kalchstein versiegt. Die kleineren Bäche, deren Lauf auf die Schwelm gerichtet sind, erreichen dieselbe nicht, sondern verliehren sich unterwegs, in unterirdischen Klüften.“

Im Lauf der Zeit wurden die Verhältnisse besser. Der Bach wurde um d.J. 1900 zur Versorgung von Schwelm-Nord mit Wasser angezapft.

Die Schwelme entspringt im Martfelder Wald. Sie ist ein etwa 9 km lang. Sie speist das Staubecken oberhalb des Freibades und fließt verrohrt bis unterhalb des Bades, dann – bis auf ein paar Unterquerungen von Straßen - wieder offen bis zum Staubecken an der Oelkinghauser Straße, früher „Schmermunds Bad“ [SE]. Von dort fließt sie verrohrt weiter durch Wohngebiet zur Kreuzung Hauptstraße / Hagener Straße und von dort parallel zur Eisenbahn entlang der Märkischen Straße. Sie unterquert die Bahn westlich der Markgrafenstraße, gleich hinter der von Norden kommenden

S-Bahn, und folgt dann der Nordstraße bis zur Loher Straße. Bis zur Umgestaltung der Eisenbahn durch den Ausbau der S-Bahn unterquerte sie die Bahn an der Loher Straße unterhalb der Fußgängerbrücke. Damals wie heute führt sie in einem noch alten Rohr mit 60 cm Durchmesser schräg über das Gelände des früheren Eisenwerks zur Berliner Straße. Dieser folgend fließt sie durch ein Rohr mit 130 cm Durchmesser zur Carl-vom-Hagen-Straße, umgeht zwischen dieser und der Blücherstraße die Kläranlage und fließt dann offen weiter nach Langerfeld/Jesinghausen. - Im Stadtplan von 1904 ist der Verlauf der Schwelme damals eingetragen (Abb. 47)

Durch die fortschreitende Vergrößerung des bebauten Stadtgebietes bestand die Notwendigkeit zufließende offene Bachläufe in die Bebauung einzubinden. An mehreren Stellen wurde das Wasser aus den Bächen in die neu errichteten Mischwasserkanäle eingeleitet.

Diese Vorgehensweise entsprach zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr den gesetzlichen Erfordernissen, weil so sauberes Bachwasser der Kläranlage zugeführt wurde. Da die Anlage von Versickerungsbecken durch die Undurchlässigkeit des Untergrundes nicht möglich war, wurde der Bau von Bachwasserleitungen beschlossen und ausgeführt. Diese Leitungen führen das Bachwasser an der Kläranlage vorbei und leiten es in die Vorflut ein. Bei Starkregenereignissen wird durch die hydraulische Begrenzung dieser Leitungen Bachwasser in die Kanalisation abgeschlagen.

Der Wildeborn

Wildeborn heißt wilde, unregelmäßig stark ergiebige Quelle. Heute gibt es den Bach so gut wie nicht mehr. Er entsprang nördlich des heute „Bandwinkerweg“ genannten Höhenweges unterhalb des „Heide“ genannten Gebietes und floss in dem heute meist trockenen Bett westlich der Straße „Im Wildeborn“ bis zur Kölner Straße, von dort, wie im Stadtplan von 1755 (Abb. 19) gezeigt, zum oberen und weiter zum unteren Mühlenteich. Der untere Teich wurde um 1840 aufgegeben, der obere nach 1900. Als die Versorgung der Stadt mit Wasser noch auf den Wildeborn angewiesen war, d.h. bis etwa 1900, reichte er aber dazu nicht aus. Man grub um 1850 von der Kölner Straße her einen Stollen etwa 550m tief in den Berg parallel zum Bach. 1894 wurde er um über 500m weiter bis zur Fastenbecke getrieben, dort wurde Wasser hoch gepumpt, aber das nur kurze Zeit. Ein Einstieg in den Stollen ist heute an der Kölner Straße in einer AVU-Station, ein weiterer am unteren Ende des Trockenbettes beim früheren Spielplatz. Am Ort des nicht mehr existieren, oft „Hexenhäuscher.“ genannten kleinen Baus bergauf im Wald und westlich der Mitte der Straße „Im Wildeborn“ ist ein weiterer Einstieg. Man muss etwa 30 m tief hinabsteigen.

Im Stollen ist eine Quelle, die heute - nach einer Messung vor ein paar Jahren - im Mittel etwa 5 l/sec spendet. Der Fastenbecke wird heute kein Wasser entnommen, doch ist bei ihr noch ein Zugang zum Stollen zu finden. Die Unterhaltungslast und die Verkehrssicherungspflicht des Wildebornstollens ist vertraglich mit der AVU geregelt worden und wurde von der Stadt Schwelm übernommen. Diese hat die TBS mit der Unterhaltung und Verkehrssicherung des Stollens beauftragt. Für die entstehenden Kosten hat die AVU einen Ausgleichbetrag an die Stadt entrichtet.

Das Wasser für den „Kaal un Krißjan“-Brunnen in der „Nostalgiezone“ wird ihr entnommen.