

Herausgegeben im Auftrag des Märkischen Kreises
von Christiane Todrowski

DER MÄRKER

| 70. Jahrgang | 2021 |

Landeskundliche Zeitschrift
für den Bereich der ehem.
Grafschaft Mark und den
Märkischen Kreis



Wehrmachtsadler, Granaten und Panzer ersetzen beim »Wehrschach« die gewohnten Spielfiguren. Folgerichtig war die Schachvariante unter Soldaten verbreitet, doch wurde schon 1938 in der »Illustrierten Schülerzeitung« der NSDAP für sie geworben. Die 11x11 Felder waren durch Diagonalen und Wellen in »Gebiete« und »Seen« eingeteilt, die mithilfe der symbolisierenden Figuren »erobert« werden sollten.

Inhalt

5 Zum Geleit

Franziska Müller

**8 Hausmädchen, Mutter, Kameradin, Arbeiterin und »Grande Dame«
Zur Mädchen- und Frauenrolle im Nationalsozialismus**

Walter Wehner

**28 »Über alles in der Welt«
Filme für Kinder und Jugendliche in der NS-Zeit,
gezeigt in den Kinos des Kreises Iserlohn**

Martina Wittkopp-Beine und Jürgen Beine

**45 Plettenberger Hitlerjungen
Bilanz eines Einsatzes am 7. Oktober 1944:
Neun Tote und viele Verletzte**

Heye Bookmeyer

**63 Der Weltkrieg im Kinderzimmer
Kriegsspielzeug und Propaganda in der Zeit des Nationalsozialismus
im Gebiet des heutigen Märkischen Kreises**

Norbert Ellermann

81 Das Wehrrtütigungslager auf der Burg Altena 1944/1945

Ulrich Biroth

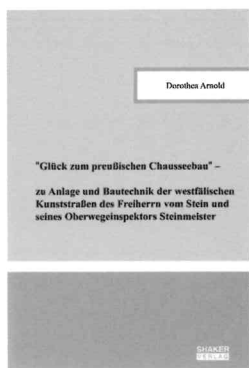
**94 »Ihrem Opfer und Ihrem Einsatz wünschen wir den Sieg
der gerechten deutschen Sache«
Die Geschichte des Altenaer Burggymnasiums in der
Weimarer Republik und im Nationalsozialismus**

Jonathan Gammond

**111 Wrexham im Krieg
Die Grove Park Girls' County School, 1939–1945**

135 Buchbesprechungen

143 Verzeichnis der Mitarbeiter



vorbehalten waren, ergeben sich tiefe Einblicke in 200 Jahre politisch-administrative Geschichte und Verwaltung von Stadt und Amt Unna sowie in die konfessionelle Zerrissenheit der Zeit, als Reformierte und Lutheraner um die Deutungshoheit in der Stadt rangen bzw. gemeinsam die Jahre der Pest und kriegerische Zeiten überstanden. Spannende, abenteuerliche, manchmal auch anrührende, auch skurrile Lebensläufe und Charaktere eröffnen sich der Leserin und dem Leser.

Eine Reihenfolge der Darstellung musste gefunden werden. Der Herausgeber wählte eine Abfolge aufgrund der räumlichen Aufstellung in der Stadtkirche, beginnend im nördlichen Kirchenschiff mit Grabstein 1 und dem Uhrzeigersinn folgend bis zur Nummer 47. Es folgt die Beschreibung der Platten 48 bis 62 in einem Nebenraum. Namentlich aufgelistet werden darüber hinaus weitere 17 nicht mehr vorhandene, jedoch bei von Steinen im 18. Jahrhundert noch genannte Platten. Es folgt eine mineralogische Einordnung der Grabsteine einschließlich Anmerkungen zu Optik, Oberfläche und Gewicht durch Peter Schampera.

Eine alphabetische Liste der beigesetzten Personen nach Familiennamen durch Hervorhebung in Großbuchstaben ist in den Gesamtindex integriert. Geboten wird eine interessante und aufschlussreiche Übersicht nach Personenstand und Berufen, nach adeliger oder bürgerlicher Herkunft.

Kritisch anzumerken bleiben die Qualität einiger Fotos und die manchmal merkwürdige Anordnung der Bildunterschriften. Während die meisten Bilder einen guten Eindruck vermitteln und die Inschriften klar leserlich wiedergeben, sind andere Bilder zugunsten der Bildgröße völlig verpixelt. Insgesamt hätte der wertvolle Inhalt ein sorgfältigeres Layout seitens des Verlages verdient.

Das Werk ist eine anerkennenswerte und verdienstvolle Arbeit und ergänzt die 2013 und 2014 erschienene Stadtgeschichte, die auf den besonderen Aspekt der Sepulkralkultur in der Stadtkirche aus Platzgründen nicht näher eingehen konnte.

Jochen Engelhard v. Nathusius, Fröndenberg

Dorothea Arnold: »Glück zum preußischen Chausseebau« – zu Anlage und Bautechnik der westfälischen Kunststraßen des Freiherrn vom Stein und seines Oberwegeinspektors Steinmeister. Shaker Verlag, Aachen, 2014 (Berichte aus der Geschichtswissenschaft). 221 S., broschiert. € 19,80.

Die Chausseen des späten 18. Jahrhunderts waren keine neue Erfindung. Schon das römische Straßensystem zeichnete sich durch befestigte und gradlinige Straßen aus, die sich nur selten der Topografie anpassten – sie sind heute noch ein Zeichen römischer Baukunst. Vor allem militärische und ökonomische Erwägungen in Frankreich und England beförderten in der Neuzeit eine erste Wiederaufnahme des Baus solcher befestigten Straßen, die sowohl im Sommer als auch im Winter gut befahrbar waren. Bis 1789 bauten die beiden Länder insgesamt fast 60.000 Kilometer.

Preußen bildete das Schlusslicht dieser Entwicklungen. In der Regierungszeit Friedrichs II. (1740–1786) wurde kein einziger Streckenkilometer ausgebaut, da der König die Meinung vertrat, dass es den Feinden so erleichtert würde, in das Land einzudringen. Erst unter seinem Nachfolger Friedrich Wilhelm II. konnten erste Chausseen in Magdeburg-Halberstadt und in der Grafschaft Mark errichtet werden.

Die Monographie von Dorothea Arnold behandelt diese frühen Entwicklungen des Straßenbaus in der Grafschaft Mark. Den Kern der Arbeit bildet die Untersuchung der Verwaltungsvorgänge und Bautechniken der frühen Straßen (S. 43–133). Eingefasst wird dieses Kapitel von der Ausgangslage des Straßenbaus (Kap. I) sowie von einer weiteren Beschreibung der frühen Straßen aus dem Jahr 1822 (Kap. III). Abschließend wird die Erweiterung der märkischen Straßen thematisiert (Kap. IV) und die Baupraxis kritisch hinterfragt (Kap. V). Die Arbeit beruht zum überwiegenden Teil auf Akten des Bergamtes Wetter. Vor allem die S. 43–133 gleichen einer Quellenedition, da die überlieferten zehn Akten nahezu vollständig in Transkription wiedergegeben werden.

Besonders bedeutsam für die Realisierung der frühen märkischen Straßen seien Heinrich Friedrich Karl Freiherr vom und zum Stein und sein Oberwegeinspektor Steinmeister gewesen. Vor allem Stein wie auch sein Vorgesetzter

Friedrich Anton von Heinitz (Provinzialminister von Westfalen) habe früh den notwendigen Ausbau der Straßen für den Kohlentransport erkannt. Eine erste Besprechung zur »*Einleitung des Straßenbaus*« in Dortmund ist schon 1784 nachweisbar. 1787 führte er erste Vorbereitungen des Straßenbaus durch. Dabei bauten die politischen Bemühungen Steins auf den Ausarbeitungen Steinmeisters auf.

Der aus Iserlohn stammende Oberweegeinspektor Steinmeister erhielt seine Schulbildung am dortigem Lyzeum (heutiges Märkisches Gymnasium Iserlohn). Anschließend absolvierte er eine noch nicht staatlich geregelte Ausbildung zum Feldmesser und eignete sich Wissen über den Straßenbau zu großem Teil durch Selbststudium an. Die Werke des Freiherrn von Lüder, Friedrich Georg Wahls, Lukas Vochs, Bernard Gaudiers und Bernard Forest de Bélidors beeinflussten ihn. Besonders Lüder und Wahl, die beide aus der Pfalz stammten, prägten Steinmeister, der die Art des pfälzischen Wegebbaus auch bei den frühen Straßen der Grafschaft Mark anwandte.

Die Durchführung des Straßenbaus durch Steinmeister unterschied sich dennoch stark von der seiner Vorgänger in der Pfalz. Er nutzte erstmals mathematische Berechnungen und Kalkulationen, wie aus den zehn Akten des Bergamtes Wetter deutlich hervorgeht. So führte er beispielsweise Probefahren durch, um die durchschnittlichen Kosten einer einzelnen Steinladung zu berechnen.

Bei einem Preisausschreiben des Königs zur »*Mehrung des Wissens über den Chausseebau*« 1786 reichte Steinmeister sein Kompendium zum märkischen Chausseebau unter dem Motto »*Glück zum preußischen Chausseebau*« ein – und verlor gegen die Ausführungen des Magdeburger Bauinspektors Stegemann. Steinmeisters Entwurf war für die bergige Landschaft der Grafschaft Mark geeignet, nicht jedoch für die Regionen in Brandenburg, für die vor allem lange, gerade Strecken vorzusehen waren.

Schließlich planten vom Stein und Steinmeister drei Chausseen in der Grafschaft Mark: Die Strecke Meinerzhagen – Hagen – Herdecke – Bochum – Steele (als Teil der Frankfurter Straße); die Strecke Hamm – Unna – Hörde (um die Kriegs- und Domänenkammer besser anzu-

binden) und Herdecke – Hörde (als Verbindungsstraße). Dennoch wurden die endgültigen Verläufe erst kurz vor Baubeginn 1788 festgelegt. Im Jahr darauf bestätigte das Kabinett in Berlin widerwillig diese Streckenführung und ihre Taxierung mit 476.466 Taler. Grund dafür sei die Kriegsgefahr aus Frankreich gewesen.

Am Bau selbst waren vier verschiedene Gruppen beteiligt: Die preußischen Beamten, die die Berechnungen und Vermessungen vornahmen; die Unternehmer, die Erdarbeiten, den Steinsatz und den Steinschlag durchführten; spannhaltende Eingesessene, die Fuhrdienste versahen (erstmalig bezahlt!); Wander-, Lohn- und Handarbeiter, die überregional angeworben werden mussten und einfache Arbeiten absolvierten. Maschinen kamen nicht zum Einsatz, nachweisbar ist lediglich eine mechanische Lauftramme, die im Brückenbau eingesetzt wurde.

Die untersuchten Akten des Bergamtes Wetter geben erstaunliche Einblicke in die Abläufe des Baus, der bis 1792 stattfand. So können erste ökonomische Überlegungen nachgewiesen werden (etwa über variable Kosten und Fixkosten) sowie geometrische Abhandlungen zum Brückenbau. Ebenfalls zeigen die Akten die Hinterlist der Fuhrleute auf, die ihre Wagen möglichst schwer beluden, um ein hohes Entgelt zu erhalten und die Steine, sobald sie außer Sicht waren, wieder abwarfen, um schneller eine zweite Fuhre absolvieren zu können – eine erste Form des Problems der quantitativen Leistungsmessung in der heutigen Personalökonomik.

Dahingehend ist der Abdruck der Quellen überaus zweckdienlich. Leider sind die Quellen manchmal aber aufschlussreicher als der Begleittext selbst, die Quellen sollen wohl für sich sprechen – das tun sie auch, allerdings wären zusätzliche Ausführungen nicht schädlich gewesen.

Die Beschreibung der Straßen aus dem Jahr 1822 (im Auftrag Ludwigs von Vincke) liefert im Anschluss wenig Neues. Zwar wird nun Verschiedenes erwähnt, das vorher im Begleittext nicht vorkam, wie beispielsweise die Anlage sogenannter Sommerwege (eine Verbreiterung der Straße durch festgestampfte Erde), die allerdings aus den Quellen schon hervorgegangen ist. Neu hingegen ist die Beschreibung des

Zustandes der Straße, der in der napoleoni- schen Zeit überaus schlecht war, sowie eine Be- schreibung des unfertigen Abschnitts Kamen – Hamm. Leider bleibt der Neubau anderer Chausseen (z. B. von Hagen nach Iserlohn seit 1808) unerwähnt und vermittelt so den Ein- druck, als hätte es diese Straßen 1822 nicht gegeben.

Die Überschrift des Folgekapitels »*Ausbau des westfälischen Straßennetzes*« verspricht einen vollständigen Überblick des Straßennetzes zu liefern. Der Leser wird überrascht, denn es wer- den nur zwei neue Projekte dargestellt: Der An- schluss des Rheinlands mittels einer Straße durch das Stift und die Stadt Essen (Bauzeit: 1790–1793) sowie der Bau der Chaussee Min- den – Bielefeld (Bauzeit: 1798–1802).

Spannend und gut herausgearbeitet wurden die politischen Implikationen beider Projekte: Stift und Stadt Essen waren zu dieser Zeit in ei- ne Konkurrenz verfallen, die Stein für das ge- meinsame Straßenbauprojekt wieder über- wand. Dennoch berichtet Steinmeister in Briefen an Stein (auch in Transkription abge- druckt) von den unterschiedlichen Bemühun- gen der beiden Parteien. Vor allem das Stift ver- langsamte den Bau der Straße, obwohl die letzte Fürstäbtissin Maria Kunigunde als Geschäfts- frau bekannt war. Auch wird an dem Projekt die Wirtschaftsspionage der Zeit deutlich: Stein- meister empfahl, die Konkurrenzwege auszu- kundschaften und nach Nutzungspreis und Straßengröße zu klassifizieren, um den märki- schen Straßen einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen.

Eher verwaltungstechnische Probleme sowie Differenzen mit Berlin traten im Projekt der Chaussee Bielefeld – Minden auf. Hierbei wur- de die nicht staatlich geregelte Ausbildung Steinmeisters von den Behörden in Berlin kriti- siert. Auch die Festsetzung der Strecke sei nicht nach wissenschaftlichen Aspekten durchge- führt worden, Steinmeister habe Alternativen nicht gegeneinander abgewogen. Der »*Berliner Zentrale*« habe der Magdeburgische Straßenbau wohl nähergelegen, vermutet Dorothea Arnold.

Dass die schnelle Umsetzung Steinmeisters aber im Interesse Steins lag, verdeutlicht die Ar- beit anhand abgedruckter Briefe. Dabei wird der schnelle Bau sowie der Straßenverlauf aus drei Perspektiven gerechtfertigt: Erstens aus mer-

kantilistischer Rücksicht, da die westfälischen Fabriken die Güter ferner Staaten zur Produkti- on benötigten; zweitens aus politischer Sicht, da die Straße den östlichen Teil Preußens mit dem im Westen verbunden habe; und drittens in militärischer Hinsicht, da die französische Ge- fahr immer noch präsent gewesen sei.

Abschließend weist Dorothea Arnold auf die Probleme des frühen märkischen Straßenbaus hin. So habe sich Steinmeister verkalkuliert, da die Straßen nachträglich mit Sommerwegen ausgestattet werden mussten; zudem habe auch Vincke 1822 noch von der unfertigen Straße zwischen Hamm und Kamen berichtet. Trotz der schnellen Umsetzung und den notwen- digen Nachbesserungen, die die märkischen Straßen oft als schnell gebaut und schlecht durchgeführt in der Literatur erscheinen lassen, zieht Arnold einen anderen Schluss. Sie zeigt in ihrer Arbeit deutlich die individuelle Einfluss- nahme des Freiherrn vom Stein und des Oberwegeinspektors Steinmeisters auf. Den- noch muss die Frage gestellt werden, ob Einzel- personen Geschichte machen, oder ob es nicht eher die Konstellationen sind, in denen sich die Menschen befinden.

Insgesamt ist die Arbeit gut lesbar, die Argu- mentationsstränge sind klar und die Quellenla- ge gründlich geklärt. Leider bleibt die Arbeit auf einzelne Straßenprojekte bezogen und gibt kei- ne Gesamtschau des Wegenetzes in Westfalen wider; auch wäre eine Karte hilfreich gewesen. Hinzu kommen zahlreiche Wiederholungen wie bspw. der Energieeinsatz der Pferde (S. 58–60, 110) oder die Übernahme des Packla- genbaus (S. 76, 104, 134). Schreibfehler wie das falsche Datum 1994, an dem Steinmeister seine »*Promemoria*« an Stein weitergeleitet habe (S. 139), hätten ebenfalls vermieden wer- den können.

Da einer Quellenedition vergleichbar, kann die Monographie als Grundlagenwerk zum frü- hen märkischen Straßenbau angesehen werden und ermöglicht so weitere Forschungen zu der – im Vergleich zum Straßenbau in Magde- burg-Halberstadt – eher spärlichen Forschung zum Straßenbau in der Grafschaft Mark.

Jan Lemmer, Iserlohn