



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

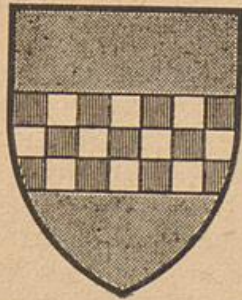
Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Stadt Hamm/Westf.

urn:nbn:de:hbz:466:1-8730

AUS DER GESCHICHTE DER STÄDTE AN DER WESTFÄLISCHEN EISENBAHN



Hamm (Westf.)

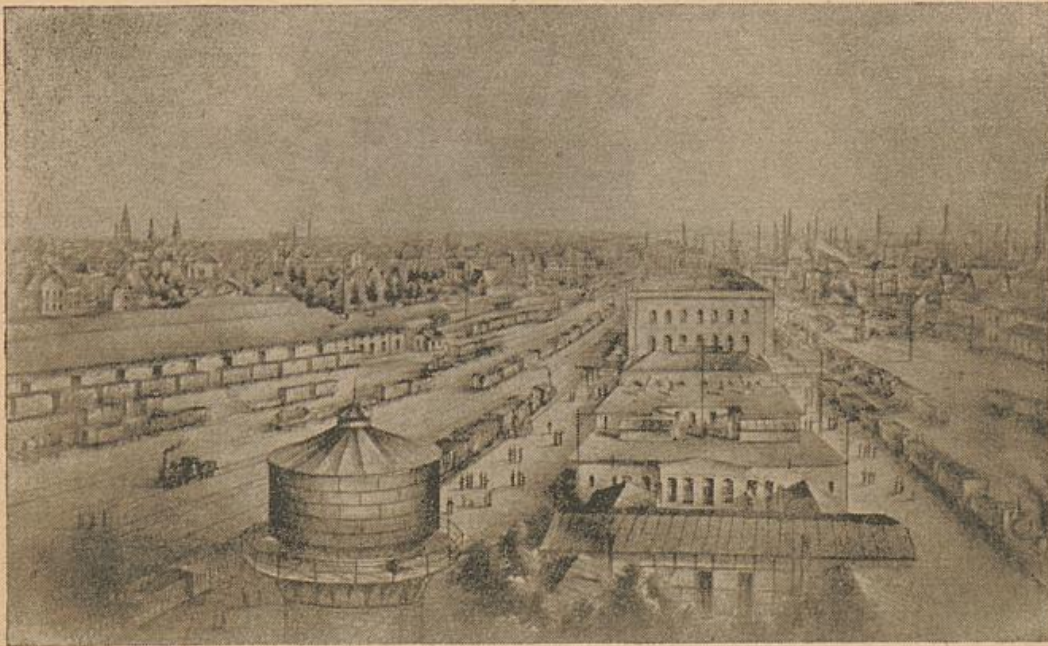
Als Hauptstadt der Grafschaft Mark ist Hamm im Jahre 1227 von dem Grafen Adolf I. von der Mark im Lippe-Ahse-Flußwinkel gegründet und befestigt worden. Bis 1575 Provinzialhauptstadt der Hanse und Vorort der anderen märkischen Städte, fiel Hamm 1609 mit den kleve-märkischen Ländern im Erbgang an Brandenburg-Preußen.

Nachdem im Dreißigjährigen Kriege der Wohlstand, der auf einem ausgedehnten Handel mit Leinwand, Tuchen, Bieren („Keut“) und sonstigen handwerklichen Erzeugnissen beruht hatte, vernichtet worden war, konnten sich Handel und Gewerbe nicht wieder erholen. Denn auch die Jahre 1673 und 1679 (französische Besetzungen) brachten erneut schwere Erschütterungen. Mehrere Großbrände (1695, 1730, 1734, 1741) und der Siebenjährige Krieg (Beschießungen 1761, 1762) löschten dann nicht nur das mittelalterliche Stadtbild bis auf die Kirchen aus, sondern führten fast vollkommen zum wirtschaftlichen Ruin. Als 1763 die Befestigungsanlagen geschleift wurden, zählte die Stadt nur noch 1694 verarmte Einwohner, denen als Haupterwerbsquelle nur der Ackerbau und die damit verbundene Viehzucht geblieben war.

Als Hamm 1767 Sitz der Regierung wurde (Kriegs- und Domänenkammer), begann eine wenn auch langsame, so doch stete Aufwärtsentwicklung, die zu Anfang des 19. Jahrhunderts durch die Aufhebung des Zunftzwanges und Einführung der Gewerbefreiheit weiter gefördert wurde. Die politische Neuordnung setzte fast gleichzeitig die Stadt von der Grenze eines engen Kleinstaates in die Mitte der weiten westfälischen Landschaft, die nunmehr durch Verbesserung alter und Schaffung neuer Verkehrswege nach allen Richtungen erschlossen wurde. Auf den Ausbau der arg vernach-

lässigten Landstraßen, der 1817 begann, folgte 1826 die Schiffbarmachung der Lippe und 1847 als Krönung die Inbetriebnahme der Eisenbahn mit der Köln—Mindener Strecke. Als dann ein Jahr später Hamm mit Münster und 1850 mit Soest verbunden wurde, war das verträumte Ackerstädtchen fast über Nacht zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt geworden.

Diese Entwicklung veranlaßte 1856 das einzige hiesige industrielle Unternehmen, das seit 1810 an der Lippe am Nordentor bestand,



Der alte Bahnhof Hamm

seinen Betrieb in die unmittelbare Nähe des Bahnhofes zu verlegen (Westf. Drahtindustrie). Gleichzeitig ließ sich dort ein zweites Werk nieder (Westf. Union), dem 1858 ein drittes folgte (J. Banning). Damit war die Grundlage zu einer sprunghaften Aufwärtsentwicklung gegeben, die die Niederlassung weiterer Industrien, die 1905 vor den Toren aufgenommene Kohlenförderung, der Lippe-Seitenkanal (1914), nicht auch zuletzt die Bahnlinien Hamm—Unna (1866) und Hamm—Recklinghausen (1905), nur fördern konnten. 1855 wurden 8 597 Einwohner gezählt, 1939 waren es 56 684!

Im letzten Kriege hatten Luftangriffe und Kampfhandlungen die Stadt so in Mitleidenschaft gezogen, daß die Bevölkerung schließlich auf 35 433 abgesunken war. Wenn auch die restlose Beseitigung aller Schäden noch Jahre in Anspruch nehmen wird, so ist doch dank der willigen Mitarbeit aller Bevölkerungskreise der Wiederaufbau soweit fortgeschritten, daß nicht nur der Vorkriegsbeschäftigungsstand fast wieder erreicht wurde, sondern auch die Einwohnerzahl sogar auf 60 403 steigen konnte.