

Der Reidenmeister

Geschichtsblätter für Lüdenscheid Stadt und Land

Herausgegeben vom Geschichts- und Heimatverein Lüdenscheid e.V.

Nr. 165

XX. Februar 2006

50 Jahre „Lüdenscheider Geschichtsverein“

Im Januar 1956 trafen sich Lüdenscheider Bürger in der Absicht, einen Geschichtsverein zu gründen. Die Initiative ging von Oberstudienrat Wilhelm Sauerländer aus, der 1936 als Lehrer an das Zeppelin-Gymnasium gekommen war, seit 1948 zusätzlich nebenamtlich das Stadtarchiv leitete und im sel-

ben Jahr vom Westfälischen Heimatbund zum Leiter des Heimatgebietes Märkisches Sauerland berufen wurde. Schnell bestand Einigkeit:

Man wollte die Geschichtsforschung für Lüdenscheid und Umgebung anregen, einer gewissen Geschichtsmüdigkeit

entgegenwirken und die Zusammenarbeit aller an der Heimatgeschichte Interessierter fördern.

Zum 15. Februar 1956 wurde in den Blauen Saal des Gesellschaftshauses Concordia zur Gründungsversammlung eines historischen Vereins für Lüdenscheid eingeladen.

Landgerichtsdirektor Dr. Herbert Vollmann leitete die Versammlung. Wilhelm Sauerländer schilderte die Aufgaben eines Geschichtsvereins. Zwar begrüßten alle Anwesenden die Bildung eines solchen Vereins für Lüdenscheid, zur Gründung kam es aber an diesem Abend nicht.

Zwei Auffassungen standen sich gegenüber. Während die einen strenge wissenschaftliche Maßstäbe für die historische Arbeit forderten, warnten die anderen vor allzu großer Wissenschaftlichkeit und wünschten eine lebendige und volkstümliche Geschichtsarbeit. Ein Arbeitsausschuss erhielt den

GRÜNDUNG EINES HISTORISCHEN VEREINS FÜR LÜDENSCHIED

Zur Gründungsversammlung

für einen LÜDENSCHIEDER GESCHICHTSVEREIN

laden die Unterzeichneten als Einberufer hiermit ein.

■ MITTWOCH, DEN 15. FEBRUAR 1956, 17 UHR,
in der CONCORDIA (Blauer Saal)

Friedr.-Karl Diemer Ed. Hueck Wilh. Kaske

Konr. Krägeloh Wilh. Sauerländer Herb. Vollmann

*Einladung zur Gründungsversammlung für einen Lüdenscheider Geschichtsverein am 15. Februar 1956.
Der Verein konnte aber erst einen Monat später, am 15. März 1956, gegründet werden.*

Auftrag, eine einvernehmliche Lösung über Aufgaben und Ziele des künftigen Vereins zu erarbeiten und dann erneut zu einer Gründungsversammlung einzuladen. Dem Ausschuss gehörten an: Karl Diemer, Dr. Wilhelm Ehmer, Oskar Eduard Hueck, Dr. Wilhelm Kaske, Konrad Krägeloh, Wilhelm Sauerländer, Dr. Herbert Vollmann und Karl Weiland.

In einer weiteren Versammlung am 15. März 1956 wurde dann der Lüdenscheider Geschichtsverein gegründet, die Satzung beschlossen und der Vorstand gewählt. Die Aufgaben des neuen Vereins beschrieb § 2 der Satzung wie folgt:

Der Verein bezweckt, die Geschichte der Stadt Lüdenscheid und der Umgebung nach wissenschaftlichen Grundsätzen zu erforschen, insbesondere

- a) *Geschichtsquellen zu erschließen und zugänglich zu machen,*
- b) *Geschichtsdenkmäler zu erhalten, zu beschreiben und ihre Abbildungen zu bewahren,*
- c) *Arbeiten auf dem Gebiete der Geschichtsforschung zu fördern und bei deren Veröffentlichung mitzuwirken,*
- d) *das Interesse an der Erforschung der Geschichte zu wecken und zu fördern, insbesondere Vorträge über die Geschichte unseres engeren Heimatgebietes zu veranstalten,*
- e) *die Schulen mit geeignetem Material zur Belebung des heimatlichen Geschichtsunterrichtes zu versehen,*
- f) *allgemein interessierende Arbeiten über Familien-, Hofes-, Industrie- und Wirtschaftsgeschichte zu veröffentlichen.*

Die unterschiedlichen Auffassungen konnten so einander angeglichen werden, dass für die Forschung wissenschaftliche Grundsätze gelten sollten, für die Geschichtsdarstellung und -vermittlung aber Gemeinverständlichkeit angestrebt wurde. Einig war sich die Versammlung auch über drei weitere Punkte:

1. Als Arbeitsgebiet wurde zunächst die Stadt Lüdenscheid und der südwestliche Teil des Kreises Altena vorgeschlagen, damit waren vornehmlich die Ämter Lüdenscheid, Halver, Kierspe und Meinerzhagen sowie die Gemeinde Herscheid gemeint.
2. An der Arbeit des Geschichtsvereins sollten sich nicht nur die Altbürger beteiligen, sondern gleichermaßen die Ostvertriebenen, die in Lüdenscheid ihre zweite Heimat gefunden hatten.

3. Der Geschichtsverein wollte von vornherein mit dem vier Jahre vorher entstandenen Verkehrs- und Heimatverein Lüdenscheid zusammenarbeiten.

Die Gründungssatzung trägt die Unterschrift von sieben Män-

der Heimatgeschichte einen wichtigen Teil der Heimatpflege und schloss sich deshalb dem Westfälischen Heimatbund an, dessen Bestrebungen er unterstützte. Weitere Mitgliedschaften erwarb er z. B. im Verein für Geschichte und Altertumskunde Westfalens oder im

Vereins. Hier und bei den Exkursionen zeigt sich in besonderem Maße die volksbildnerische Arbeit des Vereins. Die Sitzungen finden im intimen Rahmen statt; die Teilnehmerzahl ist jeweils etwa 10, höchstens 20 Personen. Hier sitzen wissenschaftlich Gebildete in bunter

Skala seines Geschichtsbeusstseins zeigen. Dabei ging es nicht nur um Stadt- und Regionalgeschichte sondern ebenso um deutsche und europäische Geschichte, nicht nur um Themen des Mittelalters sondern auch der neueren und neuesten Zeit. Der Lüdenscheider Geschichtsverein legte Wert darauf, für seine Vorträge anerkannte Wissenschaftler und beste Fachleute zu gewinnen. Schon der erste Vortrag von Prof. Albert K. Hömberg über „Köln und Mark im Kampf um die Herrschaft im südlichen Westfalen“ regte die heimische Geschichtsforschung stark an.

Als Beispiele von Vorträgen der ersten Jahre seien genannt: Dr. Peter Frebel: „Die Fachsprache der Drahtzieher im märkischen Sauerland“; Dr. Bernd Gisevius: „Drei Schicksalstage des Dritten Reiches aus der Sicht eines Augenzeugen“; Dr. Güthling, Siegen: „Alexander Eversmann, Fabrikenkommissar für das märkische Süderland“; Dr. Hanno Lambers, Hagen: „Die Revolutionszeit nach dem Ersten Weltkrieg in Südwestfalen“; Dr. Wilhelm Matull, Düsseldorf: „Die Vorgänge im Jahre 1933“; Prof. W. Mommsen, Marburg: „Der Kampf um das Bismarckbild“; Prof. von Raumer, Münster: „Friedensgedanken im alten Europa, 1500–1800“; Prof. P. E. Schramm, Göttingen: „Hoheitszeichen des deutschen Mittelalters“; Dr. Wilhelm Schulte, Ahlen: „Westfalen als politische Propheten vor 100 Jahren“.

Da die Lüdenscheider Volkshochschule und andere aufkommende Bildungseinrichtungen in der Stadt ähnliche Vorträge anboten, luden Geschichtsverein und Volkshochschule seit Anfang der 1960er Jahre zu Gemeinschaftsveranstaltungen ein. Prof. Schieder, Köln, sprach über „Die Nationalstaaten im 19. Jahrhundert“, Prof. W. Mommsen, Marburg, über „Deutschland und England in den letzten hundert Jahren“, und Dr. W. Eicke vom Institut Francais und Istituto Italiano, Köln, über „Machiavelli und Montesquieu – ein Vergleich beider Staats- und Geschichtsauffassungen“. Aber schon in der Mitgliederversammlung im März 1963 wurde Kritik laut. Man betonte, die „Ehe“ mit der Volkshochschule zwar fortzusetzen, sich aber dennoch wieder mehr der Heimatgeschichte zuzuwenden.

In den 1970er Jahren richtete der Geschichtsverein, wieder gemeinsam mit der Volkshochschule, das Geschichtliche Forum für Senioren ein. Die Veranstaltungen wurden auf den Nachmittag gelegt, um ältere Menschen als Zielgruppe anzusprechen. Das in der Regel wöchentlich stattfindende Ge-



Fabrikant Oskar Eduard Hueck, Vorsitzender 1956–1962.

Foto: Stadtarchiv Lüdenscheid

nern, und zwar: Georg-Friedrich Arning, Karl Diemer, Oskar Eduard Hueck, Otto Hüsmert, Wilhelm Sauerländer, Friedrich Scheffel und Herbert Vollmann. Den Vereinsvorsitz übernahm Fabrikant Oskar Eduard Hueck. Sein Stellvertreter wurde Dr. Herbert Vollmann, Schriftführer Rechtsanwalt Georg Friedrich Arning. Als Obmann des Beirates wurde Wilhelm Sauerländer in den Vorstand gewählt. Am 11. Juni 1956 trat das Amtsgericht Lüdenscheid unter der Nr. 244 den Lüdenscheider Geschichtsverein in das Vereinsregister ein.

Der Verein sah in der Förderung

Verein für Westfälische Kirchengeschichte.

Für die Planungen der Vereinstätigkeit wurde ein Beirat gebildet, der zunächst von Wilhelm Sauerländer, dann nach dessen Tod ab Juni 1968 von Dr. Walter Hostert geleitet wurde. Dieser Beirat entfaltete eine rege Tätigkeit. Herbert Vollmann schrieb in einem Beitrag im „Märker“ (1959, Heft 3, S. 114/115):

Bei diesen Sitzungen [des Beirates] sind alle Mitglieder des Vereins und auch Gäste willkommen; diese Sitzungen sind das Herzstück der Arbeit des

Reihe mit „nur“ geschichtlich Interessierten am runden Tisch zusammen. Hier werden im Zuhören, in Frage und Antwort, im Widerspruch und im Beifall geschichtliche Kenntnisse vermittelt und geschichtliche Bildung gewonnen und verstärkt.

Im April 1981 übernahm Dr. Günther Deitenbeck die Leitung des Beirates, im September 2000 Rainer Assmann. Der Beirat verlor aber an Bedeutung und kam in den letzten Jahren überhaupt nicht mehr zusammen.

Mit seinem Vortragsdienst konnte der Verein die weite



**Landgerichtsdirektor Dr. Herbert Vollmann,
Vorsitzender 1962–1965.
Foto: privat**

schichtliche Forum hat seither unter Leitung von Horst Römer in großer Kontinuität mit seinen Vorträgen und Gesprächen Zusammenhänge zwischen der Lüdenscheider Stadtgeschichte, der Landesgeschichte des rheinisch-westfälischen Raumes und der deutschen Geschichte hergestellt. Dazu kamen immer wieder Sondervorträge aus zeitlich und geografisch anderen historischen Bereichen.

Als dann aber nach vielen Jahren der Geschichtsarbeit Diavorträge, wie z. B. über „Die Dolomitenhochstraße“, „Ägypten von Kairo bis Abu Simbel“ oder „Südafrika“, den eigentlichen Auftrag des Lüdenscheider Geschichtsvereins etwas in den Hintergrund zu rücken drohten, wurde eine Neuausrichtung unausweichlich. Der gute Gedanke einer festen Veranstaltungsreihe für Senioren hatte, nachdem andere Vereinsaktivitäten fortgefallen waren, auf Dauer allerdings eine Überalterung der Mitgliedschaft zur Folge.

Jedenfalls gelang es dem Verein in den letzten Jahrzehnten nicht mehr, sich um die junge Generation aktiv zu bemühen.

Zum festen Programm des Geschichtsvereins gehörten von Anfang an die Exkursionen. Sie standen zunächst unter Leitung von Walter Hostert und führten sowohl in die unmittelbare Nähe der Stadt, so z. B. zum

Schloss Neuenhof oder zu den Rennfeuerhütten rund um Lüdenscheid, als auch in die weitere Umgebung als Burgen- oder Kirchenfahrten, zu den Schlössern Krottorf, Gimborn, Kappenberg, Nordkirchen oder Siegen, zu den Wasserburgen des Münsterlandes usw. „Hier kann an Ort und Stelle auch der Einfluß von Natur und Landschaft auf die Geschichte studiert werden. Daß dabei die landschaftliche Schönheit der Heimat miterlebt wird, betrachtet der Verein als wesentliches Element der Heimatpflege“ (Herbert Vollmann im „Märker“, 1959, Heft 3).

Seit Mitte der 1970er Jahre lag die Vorbereitung und Durchführung der Exkursionen bei Horst Römer, der ein intensives Programm entwickelte und während des Sommerhalbjahres monatlich historische und landeskundlich interessante Ziele ansteuerte. Dabei blieb wohl kein wichtiger Ort ausgespart, der innerhalb einer Tagesexkursion von Lüdenscheid aus erreichbar war. Die Mitglieder dankten es durch ihre regelmäßige Teilnahme und einen stets voll besetzten Bus. Leider mußte Horst Römer die Organisation und Leitung der Exkursionen nach 20 Jahren altersbedingt aufgeben. Da sich ein Nachfolger nicht fand, bedeutete das auch das Ende der Exkursionen im Lüdenscheider Geschichtsverein.

Im August 1956 erschien die erste Ausgabe des Publikationsorgans des Vereins, die Geschichtsblätter für Lüdenscheid Stadt und Land „Der Reidemeister“. Bis heute wird „Der Reidemeister“ als Zeitungsbeilage der „Lüdenscheider Nachrichten“ herausgegeben. Man wollte zum einen geschichtlich interessante Vorträge abdrucken, zum anderen die örtliche Geschichte unmittelbar sprechen lassen, also Archivalien, Dokumente und Urkunden veröffentlichen und erläutern. Die Schriftleitung übernahm zunächst Wilhelm Sauerländer, seit dessen Tod am 28. Mai 1967 Dr. Walter Hostert. Beide Schriftleiter haben sich stets bemüht, das hohe Niveau der Geschichtsblätter zu halten, wenn möglich noch zu verbessern.

In den 50 Jahren seines Erscheinens hat „Der Reidemeister“ in Lüdenscheid und darüber hinaus Beachtung und Anerkennung gefunden. Regelmäßig geht er an auswärtige Archive, wissenschaftliche Institute, Universitäten, befreundete Geschichts- und Heimatvereine sowie interessierte Einzelpersonen außerhalb des Verbreitungsgebietes der „Lüdenscheider Nachrichten“. Auf das Jubiläum „50 Jahre – Der Reidemeister“ wird in der zum August geplanten Festaussgabe noch näher einzugehen sein.

Bereits in der Mitgliederversammlung am 16. Januar 1957 in der Concordia konnte der Vorsitzende mitteilen, dass die Mitgliederzahl auf 97 gestiegen war. Wilhelm Sauerländer betonte noch einmal die Aufgabe des Vereins, ein *Geschichtsbewußtsein in diese Landschaft zu bringen*. Es stehe ein weites Feld offen, das praktisch unbebaut sei und der Kultivierung bedürfe. In der Mitgliederversammlung am 11. Februar 1960 im Glatzer Saal des Stadthauses legte Georg Friedrich Arning sein Amt als Schriftführer nieder. Zu seinem Nachfolger wurde Studienrat Friedrich Scheffel gewählt.

Eine rege Diskussion entspann sich auf Grund der Anregung von Wilhelm Zuncke, Magistratsrat a. D., der Geschichtsverein möge eine *leicht faßlich geschriebene, aber hieb- und stichfeste, kurzgefaßte Geschichte unserer Bergstadt* vor allem für die Schulen, aber auch für die Bürger erstellen.

Diese Anregung wurde in der Mitgliederversammlung am 22. März 1961 aufgegriffen. Man einigte sich, zum Westfalentag im September in Lüdenscheid einen *mit gutem Bildmaterial versehenen, erweiterten Prospekt von historischem Charakter herauszubringen*. Die Versammlung war mit einem Vortrag des *neugebackenen Doktor*

und Ratsherrn Walter Hostert über seine Dissertation zum Thema *Die Entwicklung der Lüdenscheider Industrie vornehmlich im 19. Jahrhundert* eröffnet worden. Bereits einen Tag vorher hatte der Vorsitzende Oskar Eduard Hueck Hosterts Arbeit in den „Lüdenscheider Nachrichten“ rezensiert und dem Verfasser *hervorragende Einfühlungsfähigkeit und ungeheure Sorgfalt* bestätigt. Dieser Beitrag zur Stadtgeschichte könne *jedem, der sich für die Vergangenheit interessiert, nur empfohlen werden*. Die Versammlung beschloss zur Erweiterung des Vorstandes von vier auf fünf Mitglieder eine Satzungsänderung. In das neugeschaffene Vorstandsamt gewählt wurde Dr. Walter Hostert.

Im Jahr 1962 musste Oskar Eduard Hueck aus Altersgründen sein Vorstandsamt niederlegen. Er blieb bis zu seinem Tode am 29. Oktober 1966 dem Verein als Ehrenvorsitzender eng verbunden. Neuer Vorsitzender wurde Dr. Herbert Vollmann, sein Stellvertreter Fabrikant Peter Robert Plate aus Brüninghausen.

Bereits in der Mitgliederversammlung am 23. April 1964 zog Wilhelm Sauerländer eine positive Bilanz der Vereinsgründung. Er erinnerte daran, *daß eine unkontrollierte und unkontrollierbare sogenannte Heimatforschung sich darin er-*

schöpfte, kritiklos Nachrichten älterer Geschichtsschreiber neu abzudrucken. Eine Förderung der reichen heimischen Geschichte war auf diesem Wege nicht zu erwarten.

So kam es, daß die Kräfte, die schon dabei waren, neue Wege zu gehen und vor allem die ungehobenen Schätze der Archive auszuwerten, sich zusammenschlossen in einen Verein, der es als seine vornehmste Aufgabe erklärte, „die Geschichte der Stadt und der Umgebung nach wissenschaftlichen Grundsätzen zu erforschen.“ So § 2 der Satzung. Damals ist unverkennbar ein neuer Anfang gemacht worden, der zu auffallend reichen Ergebnissen geführt hat. Der Durchbruch der Lüdenscheider Historiographie-geschichtsschreibung zum anerkannten Stand der wissenschaftlichen westfälischen Geschichtsforschung – ist mit der Organisation und Gründung des Vereins garantiert.

Als Wilhelm Sauerländer am 28. Mai 1967 starb, verlor das kulturelle Leben der Stadt eine hochgeschätzte Persönlichkeit, die Regional- und Stadtgeschichtsschreibung ihren Nestor sowie der Lüdenscheider Geschichtsverein seinen Initiator und Mitbegründer. Walter Hostert würdigte Sauerländer und sein Werk im Reidemeister vom 5. März 1968 ausführlich. Den wissenschaftlichen Nachlass ih-



**Wirtschaftstreuhand Friedrich Jäger,
beid. Buchsachverständiger, Vorsitzender 1965–1981.
Foto: Stadtarchiv Lüdenscheid**

es Gatten schenkte die Witwe der Stadt Lüdenscheid.

In der Mitgliederversammlung am 31. März 1965 im Biologieraum des Zeppelngymnasiums erklärte Dr. Herbert Vollmann, wegen beruflicher und ehrenamtlicher Überbelastung sein Amt als Vorsitzender niederlegen zu müssen. Als neuen Vorsitzenden wählten die Mitglieder der Wirtschaftstreuhand Friedrich Jaeger, der von November 1952 bis November 1954 Bürgermeister unserer Stadt gewesen war. Für den gleichzeitig ausscheidenden Friedrich Scheffel wurde Horst Römer zum Schriftführer gewählt.

Eine weitere Veränderung im Vorstand ergab sich am 6. Juni 1968, als Frau Annerose Brauckmann für den ausscheidenden Peter Robert Plate zur stellvertretenden Vorsitzenden und Fabrikant Werner Constantin für Dr. Walter Hostert als Beisitzer gewählt wurden. Hostert übernahm die Leitung des Beirates und blieb in dieser Funktion Mitglied des Vorstandes. Jäger nahm die Aufgabe des Vorsitzenden über 16 Jahre wahr, bis er in der Mitgliederversammlung am 2. April 1981 sein Amt aus Altersgründen niederlegte. An seiner Stelle wurde Horst Römer zum Vorsitzenden gewählt, der bereits seit einigen Jahren die Hauptlast der Vereinsarbeit getragen hatte.

Die Versammlung wählte Dr. Günther Deitenbeck zum Obmann des Beirates, Ingrid Weiland zur Schriftführerin und an Stelle des aus Altersgründen ausscheidenden Werner Constantin den Kustos des Museums der Stadt Lüdenscheid Reinhold Tuchel zum Beisitzer. Der Beschluss, das vom Verein bisher pragmatisch gehandhabte Problem der Kassenführung durch satzungsmäßige Erweiterung des Vorstandes um einen Schatzmeister zu lösen, wurde allerdings nie umgesetzt. Horst Römer nahm die Aufgabe des Vorsitzenden bis zum 31. März 2003 wahr, zugleich blieb er Geschäfts- und Kassenführer, Leiter des Geschichtlichen Forums und - bis Mitte der 1990er Jahre - Organisator der Vereins-Exkursionen.

Im August 2001 verabredeten die Vorstände des Lüdenscheider Geschichtsvereins und des Heimatvereins Lüdenscheid, die Zusammenarbeit zu intensivieren und im Arbeitskreis für Stadtgeschichte zu koordinieren. Ein Jahr später kündigte Horst Römer an, sein Vorsitzendenamt altersbedingt abzugeben.

Die Mitgliederversammlung am 23. Januar 2003 wählte daraufhin zwei neue Vorsitzende, Hartmut Waldminghaus, der Vorsitzende des Heimatvereins,

wurde in Personalunion Vorsitzender auch des Geschichtsvereins. Stellvertretender Vorsitzender wurde Prof. Günter Spies. Am 20. März verabschiedete der neue Vorsitzende seinen Vorgänger und stellte die Verdienste Horst Römers um den Lüdenscheider Geschichtsverein heraus, der nicht nur über 22 Jahre der Vorsitzende, sondern über 38 Jahre die „Seele des Vereins“ gewesen sei.

Mit Rundschreiben vom 30. August 2003 an alle Mitglieder schlug der Vorsitzende vor, den Geschichtsverein und den Heimatverein zusammenzulegen und beide Vorstände zu einem Vorstand zu vereinen. In einer Zeit, in der das Reservoir ehrenamtlichen Engagements und finanzieller Ausstattung begrenzt

Das Geschichtliche Forum wird vom Arbeitskreis für Stadtgeschichte verantwortet und von Prof. Spies geleitet. Daneben treten in unregelmäßiger Folge stadthistorische Vorträge in den Abendstunden im Stadtmuseum.

Das Exkursionsprogramm wurde mit einer Fahrt zu den romanischen Kirchen in Köln wieder aufgenommen. In diesem Jahr sind Exkursionen zu den romanischen Kirchen im Märkischen Kreis, zu den Kaiserdomen in Mainz, Worms und Speyer, zur Canossa-Ausstellung in Paderborn und ins Kurkölnische Sauerland vorbereitet. Im Jahr 2004 gab der Geschichts- und Heimatverein das Buch heraus: Paul Derks: „Die Siedlungsnamen der Stadt Lüdenscheid –

der Verschmelzungsvertrag und die neue Satzung des Geschichts- und Heimatvereins Lüdenscheid e. V. einstimmig beschlossen, so dass die schon bei der Gründung angestrebte Zusammenarbeit nun in eine gemeinsame Arbeit in einem Verein mündete. Unter der Nr. 429 wurde der Geschichts- und Heimatverein Lüdenscheid am 26. Juli 2005 in das Vereinsregister beim Amtsgericht Lüdenscheid eingetragen.

Der neu gebildete Vorstand setzt sich wie folgt zusammen: Vorsitzender Hartmut Waldminghaus, stellv. Vorsitzender Dr. Dietmar Simon, Schatzmeister Udo Lütteken, Geschäftsführer Stefan Frenz, Beisitzer: Dieter Dzewas, Friedrich Karl

Der Verein hat neben seinen Geschichtsblättern „Der Reide-meister“ keine Bücher herausgegeben. Aber wichtige Publikationen sind durch seine Arbeiten und Initiativen, durch die Autoren aus den Reihen des Geschichtsvereins entstanden.

Verwiesen sei auf die von Wilhelm Sauerländer herausgegebenen „Lüdenscheider Geschichtsquellen und Forschungen“: Band 1, „Das Stadt- und Gildebuch“, 1954; Band 2, „Die Brandakte von 1723“, 1958; Band 3, „Lüdenscheid zur Amtszeit des Bürgermeisters Johann Jakob Friedrich Kobbé“, 1960, oder den Sonderband: Dr. Walter Hostert, „Die Entwicklung der Lüdenscheider Industrie vornehmlich im 19. Jahrhundert“, 1960.

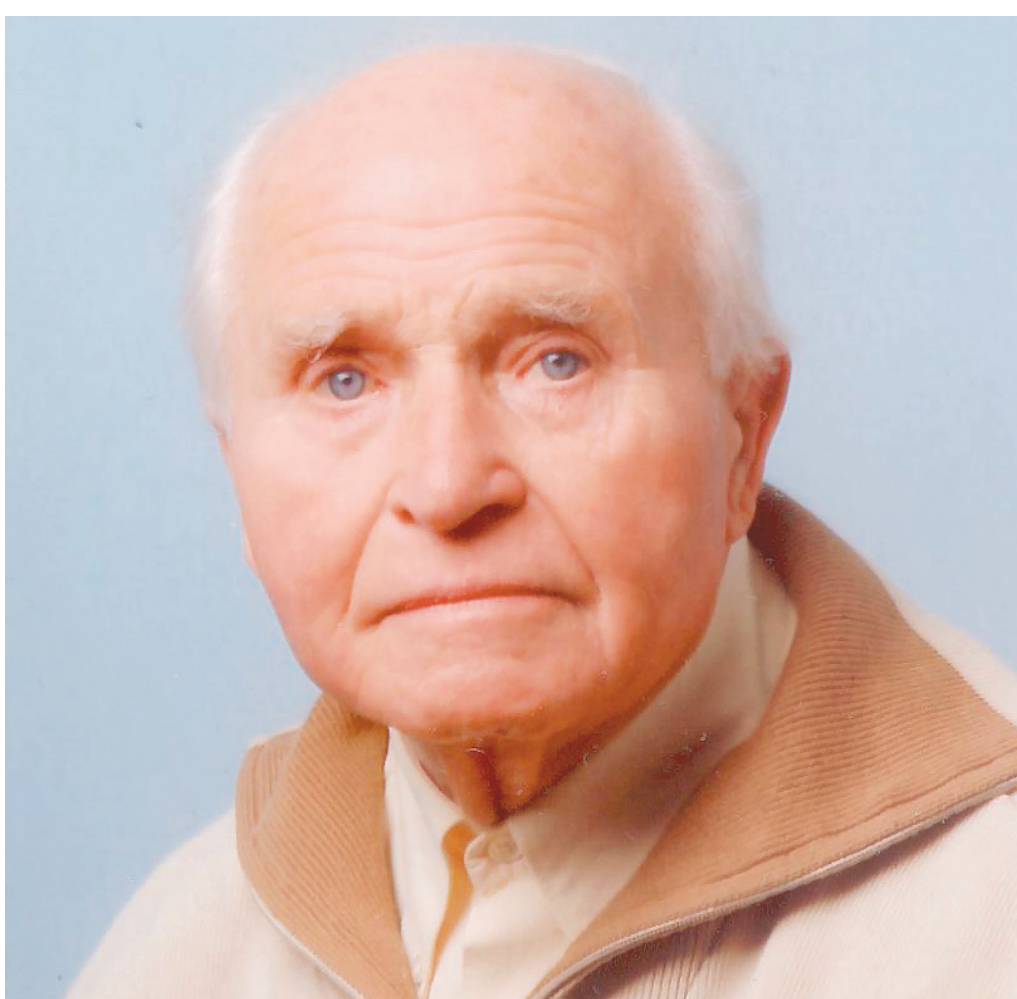
Hingewiesen sei auch auf die von der Stadt Lüdenscheid herausgegebenen Bände zur Stadtgeschichte: Wilhelm Sauerländer, „Geschichte der Stadt Lüdenscheid von den Anfängen bis zum Jahre 1813“, 1965; Günther Deitenbeck, „Geschichte der Stadt Lüdenscheid 1813 - 1914“, 1985, und die überarbeitete neue Auflage Wilhelm Sauerländer / Günther Deitenbeck, „Geschichte der Stadt Lüdenscheid von den Anfängen bis zum Jahre 1813“, 1989, sowie auf das im Jahr 2005 erschienene „Lüdenscheider Knopfbuch“ von Walter Hostert, „Uniformknöpfe – Im Frieden wie im Krieg“.

Trotz schöner Erfolge und wichtiger Fortschritte, die Aufgaben des Lüdenscheider Geschichtsvereins sind noch nicht erledigt, seine Arbeit ist noch nicht abgeschlossen. Weite Felder für künftiges Wirken sind die Erforschung und Darstellung der Geschichte für das ehemalige Kirchspiel Lüdenscheid, das ehemalige Gebiet Lüdenscheid-Land, von den Anfängen bis zur Raumordnung der 1960er und 1970er Jahre, ebenso wie die Fortsetzung der Stadtgeschichte Lüdenscheids beginnend mit dem Jahr 1914 bis in die Gegenwart.

Der Geschichts- und Heimatverein wird sich dieser Aufgaben im Rahmen seiner Möglichkeiten stellen und wie in den vergangenen 50 Jahren engagierter Vereinsarbeit geschichtliche Fragestellungen aufgreifen, Projekte und Forschungsaufträge anregen, und nicht nachlassen in dem Bemühen, das Geschichtsbewusstsein zu stärken und das kulturelle Leben in unserer Stadt auf mannigfache Weise zu bereichern.

Lüdenscheid, im Februar 2006

Hartmut Waldminghaus,
Vorsitzender des Geschichts- und Heimatvereins Lüdenscheid e. V.



Dipl. Ing. Horst Römer, Architekt BDB, Vorsitzender 1981–2003.
Foto: privat

sei, sollten die Vereine zusammengehen, zumal sie zum Teil übereinstimmende Ziele verfolgten.

Die Mitgliederversammlung am 29. Januar 2004, an der nur noch zwölf Mitglieder teilnahmen, stimmte der Zusammenlegung zu. Nachdem auch der Heimatverein die Fusion billigte, wurde die gemeinsame Arbeit aufgenommen. Die Veranstaltungsreihe des Geschichtlichen Forums wurde, jetzt 14tägig, neu ausgerichtet, zunächst in der Medardusschule, ab Herbst 2005 in dem neu in der Kerksighalle untergebrachten Stadtarchiv.

Sprachliche und geschichtliche Untersuchungen“. Im letzten Jahr eröffnete der Verein eine neue Buchreihe „Lüdenscheider Geschichts- und Heimatbeiträge“. Als Band 1 dieser Reihe erschien: Dietmar Simon: „April 45 – Das Ende des Zweiten Weltkrieges in Lüdenscheid“.

Kontakte und Zusammenarbeit mit den Schulen und mit dem Stadtjugendring wurden verstärkt, Schulprojekte, Kinder- und Jugendwettbewerbe erfolgreich durchgeführt.

In einer gemeinsamen Mitgliederversammlung beider Vereine am 23. Februar 2005 wurden

Schmidt, Dr. Arnhild Scholten, Prof. Günter Spies, Reinhold Tuchel und Ingrid Weiland.

Der Geschichtsverein hat in fünf Jahrzehnten nicht nur zur Aufarbeitung der Lüdenscheider Stadtgeschichte beigetragen, sondern sie überhaupt erst angestoßen und auf den Weg gebracht. Selbstverständlich sind auch schon in den Jahrzehnten vorher Fragen der Heimatgeschichte erörtert und ist an ihrer Lösung gearbeitet worden. Aber der eigentliche Aufbruch setzte doch erst mit der Gründung des Lüdenscheider Geschichtsvereins ein.

Chronologische Auflistung der bekannten Abstürze feindlicher Flugzeuge im und um das Stadtgebiet von Lüdenscheid im 2. WK

2. Teil

Erforscht und zusammengestellt von Edgar Schlimm nach Dokumentationen und Zeitzeugenberichten

1945: Amerikanischer Jabo-Angriff auf den Bahnhof Brügge

Im März 1945 wurde der Bahnhof Brügge an der strategisch wichtigen Bahnverbindung durch das Volmetal Ziel amerikanischer Jagdbomberangriffe.

Einer der vier angreifenden Jagdbomber wurde hierbei Opfer der leichten Flak und stürzte führerlos bei Othlinghausen-Felde ab.

Datum: 14. 3. 1945

Uhrzeit: gegen 12.15 Uhr


Absturzort:
Othlinghausen-Felde, direkt oberhalb des Steinbruchs Lösenbach neben dem Weg im Wald;

Flugzeugtyp:
1-motoriger Jagdbomber (Jabo)

Hersteller:
Republic Airplane Factory, Farmingdale, State of New York

Typenbezeichnung:
P-47D -25-RE „Thunderbolt“
Werknummer 42-26661

Nationalität des Flugzeugs:
amerikanisch

Einheit:
406th FG
(FG = Fighter Group = Jagdgeschwader),
512th FS
(FS = Fighter Squadron = Jägerstaffel)
9th Airforce
Kennung: L3 

D-Flight (vierte Angriffsgruppe des Tages (A=1, B=2,...-D=4))

Staffellogo:



„Andy The Bulldog“
(Andy, die Bulldogge)
als Logo...



Der Flugplatz Asch, Belgien mit dem amerikanischen Codenamen „Y-29“. Von hier aus starteten die Jäger auch zum Angriff auf Brügge. Das zeitgenössische Foto zeigt zwei P-47 der 512th FS mit den Staffelfarben: gelbe Frontpartie mit olivfarbenem Blendstreifen, rot-blau-gelbe Leitwerksmarkierung, Kennung L3... Im Vordergrund die für kommende Einsätze vorgesehenen Fliegerbomben, sowie ein Feuerlöscher ist zu sehen.



« Andy », Asch, Belgium.

... und im Original. Sein „Herrchen“ fiel im Luftkampf.

Die Bulldogge „Andy“ verlor ihr Herrchen im Einsatz. Die übrigen Piloten nahmen sich des nun „herrenlosen“ Hundes an. Er kam stilisiert mit grimmiger Miene, Fliegerhaube und Brille in einer „Thunderbolt“ sitzend als Logo der 512th FS zu Ehren.

Funk-Rufname der Staffel:
„Basher“ (Prügler, Schläger)

Speziell in diesem Fall:
„Basher yellow“ (Schläger

gelb). Die anderen Maschinen waren äquivalent „Basher blue, white oder red“ etc.

Die anderen Staffeln der Einheit hatten entsprechend andere Rufnamen über Funk wie z.B. „goldfish“ o.ä.

Grund des Flugzeugabsturzes:

Treffer durch leichte Flak im Bahnhofsbereich bzw. durch Flakgeschütz auf Bahnlafette
Anzahl der Besatzungsmitglieder: 1

Name und Nationalität der Flugzeugbesatzung:
1st Lt. Cunningham, William Alexander, U.S.A.A.F, MIA, Serial No. 0770194

Erläuterung: MIA = Missed In Action (im Einsatz vermisst)

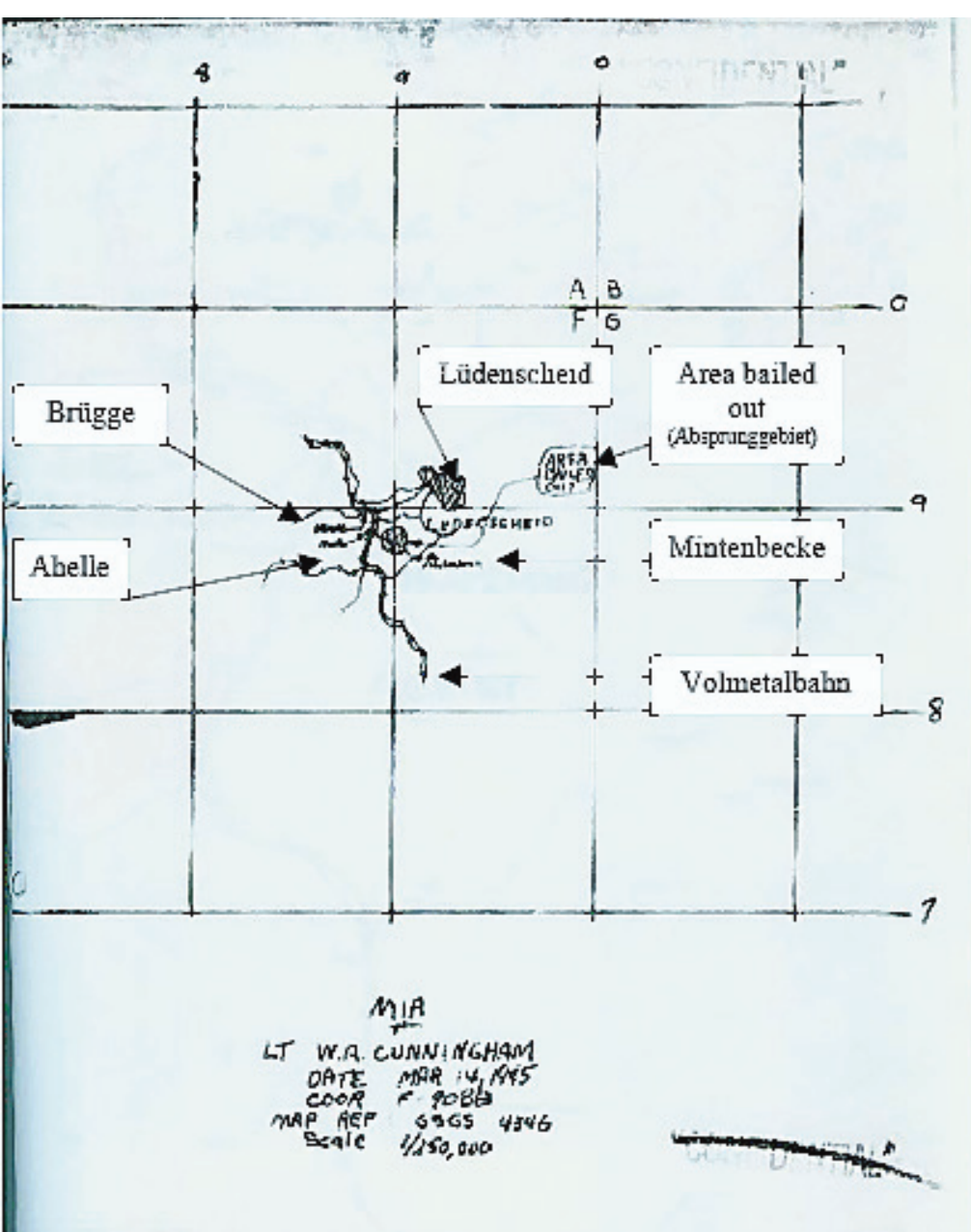
Am 14. März 1945 soll sich ein beladener Güterzug im Bahnhof Brügge befunden haben. Der Zug war nach Zeugenaussagen hinter Brügge in den Tunnel

Richtung Hagen geschoben worden, um ihn vor den Tief-fliegerangriffen zu schützen; Munition, die auf dem Zug geladen war, hätte durch Detonation schwere Verwüstungen in Brügge verursacht.

Auf diesem Zug soll sich auch ein leichtes Flakgeschütz befunden haben. Ein Soldat dieser Flakmannschaft hat nach Vermutung von Zeitzeugen die Waffe klarge-



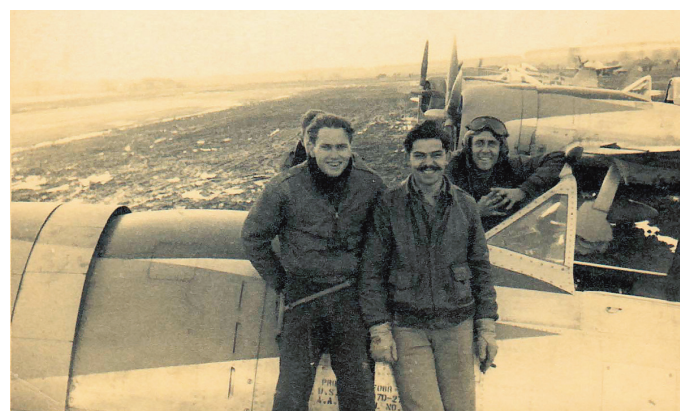
Hier eine Nahaufnahme der Bordbewaffnung einer P-47 (Seebergung Traunsee, Österreich): die vier 12,7mm Browning-MGs einer Tragfläche (man sieht hier die äußeren Kühlmäntel der Läufe, darunter die Hülsenauswurföffnungen) und eine Bombenhalterung; das gebündelte Feuer aller acht MGs hatte eine verheerende Zerstörungswirkung mit Hartkern-/Brand- und Leuchtpurmunition im Wechsel.



Hier die originale Skizze des MACR verfasst von Emerson Berical, die die Situation beschreibt: man erkennt die Bahnlinie durch das Volmetal mit den Angaben (links) „Brügge, Ahelle“, (rechts) „Ludenscheid, Mintenbecke“, sowie „Area bailed out“ (Absprungebiet) mit Hinweis auf das betreffende Areal. Die Angaben zeigen, wie detailliert das Kartenmaterial der Amerikaner war! Unten rechts der Stempel „Confidential“ (Geheim!), welcher inzwischen längst aufgehoben wurde.



Der heutige Bahnhof in Brügge mit Blick von der Brücke auf das Reiterstellwerk Richtung Kierspe war am 14. 3. 1945 Ziel der Jabo-Attacken. Aus dieser Richtung kommend sind die Angriffe geflogen worden. Mancher Brügger erinnert sich noch.



Cunningham (vorne links) auf einem Feldflugplatz mit den Kameraden Walter „Greek“ Diamanti (vorn rechts) Mike Darrough (verdeckt), Ed Volts (hinten rechts)

macht und die P-47 unter Beschuss genommen.

Die amerikanischen Piloten konnten selbst keine Aussage über die Art des Beschusses oder die Position eines Geschützes machen. Die offizielle Verlustmeldung durch 2nd Lt. Emerson Berical (MACR=Mis-sing Air Crew Report) gibt lediglich den Abschuss an.

Zum Hergang:

Die Jagdbomber der 512nd FS führten die Angriffe auf die Gleisanlagen aus Richtung Kierspe in Richtung Hagen durch und zogen dann etwa im Raum der Ortschaft Stephan-sohl in einer Steilkurve wieder hoch, um zum nächsten Angriff einzukurven. Dieser erfolgte nach einem weiteren Wendema-növer etwa auf Höhe der ehe-maligen Hettesheimer-Tank-stelle in Oberbrügge.

Dabei überflogen die P-47 „Thunderbolt“ (Thunderbolt = „Donner“, „Blitzschlag“, „Don-nerkeil“) die Brügger Höhe (heute Stüttinghausen) und schwenkten wieder auf das Bahnareal von Brügge ein. Zunächst wurden mitgeführte Sprengbomben gezielt auf Gleisanlagen und Umgebung geworfen.

Ein Zeuge berichtete: „Wir wollten zu Fuß zur Verwandtschaft Richtung Kierspe. Die Benutzung der Bahnlinie war mittlerweile zu gefährlich und auch auf den Straßen wurde man beschossen. So beschlos-sen wir, durch die Wälder über Thinghausen/Wesselberg zu gehen. Wir waren damals auf der Brügger Höhe und sahen plötz-lich vier Tiefflieger eben über diese Höhe kommen und Rich-tung der Ortschaft Brügge ein-schwenken. Kurz darauf hörten wir starke Detonationen und dort, wo Brügge lag, war alles in Rauch- und Staubwolken ge-hüllt, so dass wir nicht mehr viel erkennen konnten. Die Angreifer kamen ein weite-res Mal über die Brügger Höhe gekurvt. Durch unseren erhöh-ten Standort und die steile Kur-venlage der Maschinen konnten

wir sogar die Piloten erkennen. Mein Großvater sagte: „... wenn wir jetzt ein Maschinengewehr hätten, wäre es ein Leichtes, die Flugzeuge abzuschießen...“. Jetzt konnten wir das Rattern schwerer Bordkanonen hören und wenig später kamen die Flugzeuge ein drittes Mal zu-rück.

Nach diesem dritten Durchgang kam eine einzelne Maschine der Vierergruppe jetzt aus einer anderen Richtung, so mehr aus Oberbrügge. Sie schien Proble-me zu haben, qualmte und ver-lor an Geschwindigkeit, wäh-rend der Pilot zugleich versuch-te, Höhe zu gewinnen. Wir konnten beobachten, wie sich plötzlich ein Knäuel von dem Flugzeug löste, als das Flug-zeug den höchsten Punkt er-reicht hatte, und kurz darauf öffnete sich schon ein weißer Fallschirm.

Der abgesprungene Flieger kam etwa im Gebiet Ziegenkopf/Brügger Höhe/Friedhof herun-ter. Sein Fallschirm verfang sich an einem Baum. Der Pilot hatte eigentümlich helle Sachen an, so, als ob er zum Sport hätte ge-hen wollen. Wir hätten ihn sonst nicht gegen die dunklen Bäume erkennen können. Der Fall-schirm wurde dann herunterge-zogen, aber der Flieger war nun nicht mehr zu sehen. Er hatte sich vermutlich versteckt oder war geflüchtet.“

Bei dem abgeschossenen Ame-rikaner handelte es sich um 1st *Lt. William Alexander Cun-ningham. Cunningham startete als Staffelführer mit seiner Staf-fel, der 512th FS, vom belgi-schen Flugplatz Asch (amerika-nischer Codename Y-29) nahe der Grenze zu einem bewaffne-



Das Modell der „L3-T“, welches er heute noch besitzt.

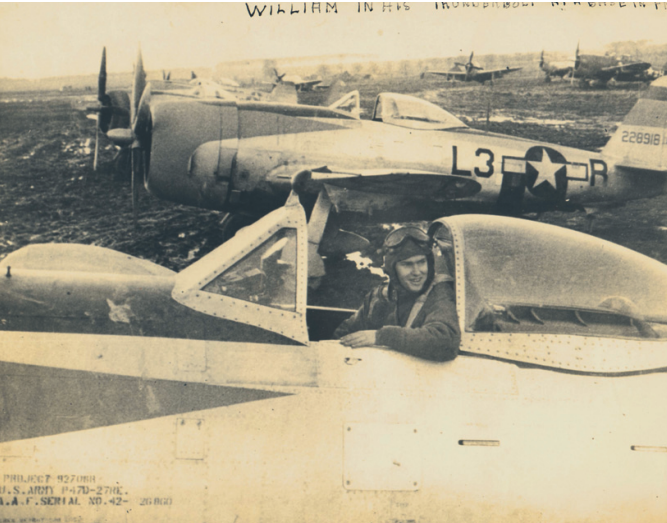
Erläuterung: *Lt.=Lieutenant



Cunningham im Cockpit seiner P-47 „Thunderbolt“

ten Aufklärungsflug (bezeichnet als „Armed Recce“ [Recce = Reconnaissance = Aufklärung]) gegen die Bahnanlagen von Brügge. Ihr Auftrag war, taktische Ziele wie Verkehrsknotenpunkte, Bahn-, Verlade- und Industrieanlagen, Flugplätze, Kampffahrzeuge, und ansonsten Gelegenheitsziele (targets of opportunity) anzugreifen.

Die 512th FS flog die Maschinen vom Typ Republic P-47-D „Thunderbolt“.



Cunningham auf dem Einsatzflugplatz Mourmelon la Grande, Frankreich. Seine Einheit unterstützte u.a. General Patton's Vormarsch



Veteranentreffen mit ehemaligen Kameraden der 406th FG in den 80er Jahren: (Cunningham kniend vorn links, Emerson „Em“ Berical mittlere Reihe, zweiter von links; Jack Yarger (mittlere Reihe, 4. von links) war als Webmaster der Traditions-Website der 406th FG der Verbindungsmann zwischen dem Verfasser und Cunningham. Leider ist er zwischenzeitlich erblindet.

Die Squadron war in vier sog. „Flights“ unterteilt: A, B, C und D.

Cunningham führte am 14.03.1945 den „D-Flight“. Außer Cunningham nahmen 2nd Lt. Emerson Berical und George Chinn an diesem Einsatz teil. Der Name des vierten Piloten ist dem Verfasser nicht bekannt.

Berical schrieb den Verlustbericht zum Abschuss von Cunningham und fertigte dazu eine Handskizze vom Einsatz- und Absturzgebiet nach Planquadranten auf seiner Fliegerkarte an. Er berichtet in seinem Report:

„Wir waren gerade damit fertig, den Güterbahnhof im Norden der Stadt Brügge, Deutschland, zu bombardieren. Im Anschluss daran führte Cunningham mit uns Bordwaffenangriffe gegen abgestellte Bahnwaggons, umherstehende Fahrzeuge und Bahnanlagen durch.“

Beim 3. Durchgang erhielt Cunningham offenbar Treffer. Er griff in diesem Moment von



WILLIAM CUNNINGHAM visited the Enterprise office this week to show off his authentic model (even to colors) of the Thunderbolt fighter plane which was popular in WW II.

Der Zeitungsausschnitt zeigt Cunningham in den 60er Jahren mit dem Modell seiner Thunderbolt, das er bis heute besitzt.

Westen nach Osten an und befand sich in einer Höhe von etwa 1,500ft=500m, als er ausstieg. Es war gegen 14.30 Uhr am 14. März 1945.

Das Flugzeug schlug eine Meile östlich des Güterbahnhofs auf. Cunningham trieb bis ungefähr anderthalb Meilen südlich vom Aufschlagpunkt und landete in einem bewaldeten Gebiet. Ich konnte nicht sehen, was sein Flugzeug getroffen hatte. Die Sicht war gut und ohne Wolken im Absturzgebiet.“

Tatsächlich stürzte die unbemannte Maschine oberhalb des Steinbruches Lösenbach bei der Ortschaft Felde ab. Im MACR-Bericht wurde Cunningham als vermisst eingetragen (Missed In Action) eingestuft. Ebenfalls der lapidare Hinweis „No search was made“ (es wurde keine Suche nach ihm eingeleitet). Dies war auch nicht möglich.

Dank der tatkräftigen Unterstüt-

zung durch den Dortmunder Luftfahrtshistoriker Horst Münster konnte der Verfasser seine Nachforschungen aufnehmen und den Sachverhalt aufklären.

Der Verfasser bekam nach intensiver Suche im Jahr 2001 Kontakt zu William Cunningham über die Traditions-Website der 406th FG. Seither hat er ein sehr freundschaftliches Verhältnis zu Cunningham's Familie. Dieser lebt in Kalifornien.

Nach erstem vorsichtigem „Beschnüffeln“ per e-mail nahm zunächst der jüngste Sohn Dan den Kontakt zum Verfasser auf. Aber nach kurzer Zeit gab der jetzige „Colonel retired“ (Oberst a. D. im Ruhestand) bereitwillig Auskunft über Einzelheiten seines Fliegerlebens und des Angriffes auf Brügge.

Sein Interesse am Fliegen begann – wie bei fast allen Fliegern – in frühester Jugend. Er wuchs in Long Beach, Californien, auf. Seine Großmutter war deutsch. Auf dem benachbarten Flugplatz Dougherty Field (benannt nach dem Flieger und Gründer Earl Dougherty) übernahm der junge Cunningham in jeder freien Minute Gelegenheitsarbeiten auf dem Flugplatz oder fegte die Halle, um zum Lohn ab und zu einmal mitfliegen zu dürfen. Earl Dougherty verunglückte tödlich bei einem Flugunfall. So kam Cunningham zur Fliegerei.

Später arbeitete er bei den amerikanischen Vultee Flugzeugwerken, und meldet sich während des Krieges schließlich zur Airforce.

Er kam zur 406th FG und wurde letztlich mit seinen Kameraden nach England versetzt. Hier bekam er den ersten Kontakt zu dem neuen, einsitzigen Jagdflugzeug P-47 Thunderbolt mit einem 2100PS starken Doppelmotormotor unter der gewaltigen Motorpartie. Aufgrund seiner

bulligen Form nannte man diesen Flugzeugtyp auch „Jug“ (Kruke, Milchkrug). Böse Zungen behaupten, der Spitzname „Jug“ käme von „Juggernaut“, einem hässlichen Ungeheuer, weil das Flugzeug so klobig aussah...

Die „Thunderbolt“ besaß eine Bordbewaffnung bestehend aus 2 x 4 schweren 12,7mm Browning MGs in den Tragflächen und einer zusätzlichen Möglichkeit, im Sturzflug Bomben abzuwerfen. Also war sie ein Jäger + Bomber= Jagdbomber (kurz Jabo) in einem und bei der Bevölkerung gefürchtet. Im Luftkampf überzeugte sie durch überraschende Wendigkeit und Steigleistung. Auch im Sturzflug konnte es kaum ein anderes Jagdflugzeug mit ihr aufnehmen. Zudem war sie äußerst robust und konnte eine Menge verkraften. Der Motor besaß einen sogenannten „Supercharger“ (Abgas-Höhenlader), ähnlich wie bei heutigen Turbomotoren. Dies war ein abgasgetriebener Verdichter, der die dünne Höhenluft komprimierte und dem Motor zur Gemischaufbereitung zuführte. Dies garantierte auch in großer Flughöhe ein Maximum an Motorleistung. In normalen Flughöhen wurde der Supercharger deaktiviert.

Cunningham kam also zur 9th Airforce, die im 2. Weltkrieg mit strategischen Aufklärungsflügen und u.a. Jaboangriffen von sich Reden machte. Die Tiefflieger waren überall gefürchtet („...die schossen auf alles, was sich bewegte...“). Es war 1945, und es war Krieg. Für alle Seiten.

Bei dem Angriff am 14. 3. 1945 wurde Cunningham als einziger der 406th FG abgeschossen. Er berichtete: „Nach dem dritten Durchgang rief mein Kamerad Emerson „Em“ Berical plötzlich über Funk, dass meine Maschine of-



Hier ein aktuelles Foto einer flugfähigen „Thunderbolt“. Man erkennt die 4 versetzten 12,7mm MGs in der Tragfläche, das Bombenschloss, die riesige Frontpartie, die „Bubble Top“ Vollsichtkanzel, und an der Rumpfunterseite im letzten Drittel des Rumpfes den „Supercharger“ (Abgas-Höhenlader).



Detailansicht des gewaltigen „Double Wasp“ 18-Zyl.-Sternmotors mit Luftschaube, wie er u.a. in der Thunderbolt verwendet wurde. Er verlieh der relativ gedrungenen Maschine ungeahnte Kräfte.

fenbar beschossen worden sei und Treffer erhalten hatte. Kurz darauf züngelten auch schon Flammen von unten durch die lederne Steuerknüppelmanchette in die Kabine und breiteten sich aus. Gottseidank nahm die „waidwunde Krähe“ noch Geschwindigkeit auf. In der engen Kabine wurden zuerst meine Beine verbrannt, dann meine Hände und Arme, schließlich auch das Gesicht. Trotz der entsetzlichen Schmerzen musste ich solange in der brennenden Maschine verharren, bis ich genügend Höhe zum Aussteigen mit dem Schirm hatte. Dann schob ich die Haube zurück und ließ mich aus der Maschine fallen. Ich zog sofort die Reissleine und nach ein- bis zwei Schlenkern war ich bereits unten. Ich wurde von einigen Männern in Zivil in Empfang genommen. Sie schienen sehr aufgebracht zu sein. Auf einen jungen Mann fiel ich fast genau drauf. Er zielte mit einem Gewehr auf mich.

Ich konnte meinen Fallschirmgurt nicht selbst öffnen, da ich zu sehr verbrannt war und bat ihn, mir zu helfen. Keiner der Männer trug eine Uniform, und ich nahm an, sie waren „vom Volkssturm“.

Die wütenden Männer führten mich in einer Art Spießbrutenlauf durch den Ort Brügge, in den einer meiner Kameraden



Ein Teilnehmer des D-Flight: George Chinn

zuvor eine Bombe geworfen hatte. Ich wurde zu dem Bombenkrater geführt, wo Menschen den Schutt beiseite räumten. Sie beschimpften mich (auf Details möchte der Verfasser nicht näher eingehen, da schon zuviel Zeit vergangen ist...). Ich spürte, dass es wohl Tote gegeben hatte und fürchtete, dass sie mich totschiessen würden, so wütend waren sie. Aus ihrer Sicht hätte ich wohl genauso gehandelt, wie sie.“

Zu Cunningham's Glück befreite ihn ein Major, der mit einem Fahrzeug erschien, aus seiner Notlage. Er war offenbar zuvor an der Absturzstelle, denn er trug einen Gurt 12,7mm Munition von Cunningham's Wrack über der Schulter. Er brachte Cunningham zum Reservelazarett Baukloh in Lüdenscheid (Weißenburg Kaserne, später von belgischen Streitkräften bezogen).

Hier wurde Cunningham ohne ärztliche Behandlung die Nacht über in eine vergitterten Arrestzelle des Wachgebäudes (vorn am Eingang der Kasernenanlage) gesperrt. „Es war sehr kalt dort und meine Verbrennungen schmerzten höllisch!“ sagte er.

„In den frühen Morgenstunden wurde ich zusammen mit einem weiteren amerikanischen Bomberpiloten (woher dieser zu der Zeit stammte, ist dem Verfasser bisher nicht bekannt) auf ein Fahrzeug gebracht. Unterwegs wurden einige englische Flieger mit aufgeladen. Dann ging es zu einem Bahnhof (wahrscheinlich ebenfalls Brügge). Ich sagte einem der Engländer, der etwas Deutsch sprach, dass es zu gefährlich sein würde, am Tage mit der Bahn zu fahren. Sobald der Zug gesichtet würde, wäre er ein Ziel für Jabos“.

Sie verließen den Zug etwa bei dem Haltepunkt Holzzipper Richtung Marienheide. Mit den ersten Sonnenstrahlen kamen Kameraden von der 513th FS

und zerstörten den Zug. Es wurde niemand verletzt.

Von nun an ging es zu Fuß weiter und die verbrannten Beine begannen zu versteifen. Die Engländer mussten ihn streckenweise mit einem Notbehelf Tragen.

Bei seinem ersten Lazaretaufenthalt wurden die Brandverletzungen gesäubert und bandagiert. Nachts steckten ihm ein paar Deutsche eine Flasche Bier, etwas Käse und einen Apfel zu. Einer holte sein Rasierzeug und rasierte den Verletzten im Krankbett. „You need a shave, Wilhelm...“ soll er gesagt haben. Cunningham fürchtete sich zuerst vor dem Rasiermesser des Fremden. Doch schließlich wich die Furcht: es war eine angenehme Prozedur.



Zeitgenössisches Foto der „Kaserne Weißenburg“ am Schäferland mit der Hauptwache (inzwischen zugunsten eines Neubaugebietes abgerissen). Man beachte das Gebäude links mit der markanten 4-seitigen Turmuhr. Diese Turmuhr wurde übrigens vor dem Abriss des Gebäudes ausgebaut und in das Lüdenscheider Stadtmuseum gebracht. Dort ist sie in der Ausstellung zu sehen.

Nach einer Reise ins Ungewisse mit Hindernissen, Mühen, Qualen und Lazaretaufenthalt (u.a. wurde die verbrannte Haut entfernt. Die anschließend trocknenden hautlosen Wundbereiche bereiteten ihm unbeschreibliche Schmerzen) kam er nach Wiesbaden.

Cunningham hörte im Krankenzimmer bereits die amerikanischen Panzer durch die Straßen rumpeln. Es konnte nicht mehr lange dauern, bis die ersten GIs im Gebäude sein würden.

Noch im Krankbett wurde Cunningham von den Deutschen das Lazarett übergeben. „Ich wusste nicht, wie mir geschah!“ sagte Cunningham.

Aus Furcht vor Übergriffen auf das Personal und Angehörige durch die vorrückenden Amerikaner übergab der diensthabende Kommandant des Lazarets Cunningham kommissarisch die Haushoheit und kapitulizierte. Alle Handfeuerwaffen wurden eingesammelt und in seinem Krankenzimmer in Körben deponiert.


„Als US-Infanteristen das Lazarett übernahmen, konnten sie

sich aus den Körben mit Souvenirs bedienen, Hauptsache sie blieben friedlich...“

Später lebte Cunningham mit seiner Familie einige Zeit in Wiesbaden und flog im Koreakrieg noch 2-motorige Bomber vom Typ B-25 „Mitchell“. Dann war er in den U.S.A. Instrumentenausbilder und leitete verschiedene Stützpunkte bevor er in den Ruhestand ging (Oberst a.D.). Jetzt lebt er in Californien und hat vier Söhne.

Der Verfasser konnte dem rüstigen Veteranen einen sehnlichen Wunsch erfüllen und einige kleine Fundstücke seines damaligen Flugzeuges zusenden, über die er sich sehr gefreut hat. Cunningham's Ehefrau Lois, die im Übrigen die ganze Computerkommunikation mit dem Verfasser unterhält, besaß den

Später wurde Cunningham gebeten, in einem Hotel in Loughlin, Colorado River, einen Vortrag über die ganze Geschichte bis heute vor interessiertem Publikum zu halten. Dort haben seine Frau und er eine Präsentation der Fundstücke und der ganzen Geschichte aufgebaut.

Ein interessantes Detail zu der abgeschossenen „Thunderbolt“ ist noch zu erwähnen: üblicherweise flog jeder Pilot eine ihm zugeteilte eigene Maschine mit eindeutiger Kennzeichnung. Cunningham's P-47 hatte die Kennung „L3  W“

Die Maschinen der 406th FG gehörten zur 9th US Airforce (taktische Einsätze) und waren bis auf die Staffelmarkierungen der Haube etc. alufarbig unlackiert. Es fanden sich allerdings einige Teile mit grauer und olivfarbener Lackierung. Das hatte folgenden Grund:

wie Cunningham berichtete, flog er am 14. 3. 1945 nicht seine reguläre Thunderbolt, sondern eine Maschine aus der Flugbereitschaft, die eigentlich von einem gewissen Don Wicker geflogen wurde. Diese Maschine hatte die Kennung

„L3  T“

Wicker's Maschine gehörte ursprünglich einmal zur 8th US Airforce, die für die schweren Bombenangriffe während des Krieges verantwortlich war.

Diese spezielle P-47 musste damals in Frankreich notlanden. Sie wurde von Mechanikern der 406th FG geborgen, repariert und behielt ihre ursprüngliche olivgrüne (Oberseite) und graue (Unterseite) Lackierung der 8th Airforce zurück. Lediglich die Staffellkennzeichen und Farbmarkierungen der 9th Airforce, 406th FG, wurden ergänzt. Daher die olivgrünen Farbreste der Fundstücke. Eine Tarnlackierung war 1945 nicht mehr notwendig und so wurden die neueren Maschinen der 406th FG auch nicht mehr lackiert. Daher blieben sie alufarbig.

Ehrgeiz, diese ganze Geschichte in die lokale Presse zu bringen.

Nach der Veröffentlichung meldete sich der lokale Fernsehsender bei Cunningham und bat um eine kurze Fernsehberichterstattung bei ihm zu Hause.

„Die sind mit riesigen Trucks und Sendeantenne hergekommen, und das ganze Haus ist voller Fernsehleute...“ schrieb Mrs. Cunningham.

Es gibt eine Videoaufzeichnung von der Sendung.



Cunningham mit seinem jüngsten Sohn Dan beim Öffnen des Paketes mit einigen ausgewählten Fundstücken.

Hier ein paar Beispiele von Fundstücken aus unterschiedlichen Bereichen der P-47:



Rest des Höhenmessers



Blech mit offenbar Durchschuss (ca. 2cm)



Originalstück der gelblackierten Motorhaube



Beweisstück Nr. 1: das Typenschild des Pratt & Whitney „Double Wasp“ Sternmotors mit der Seriennummer aus dem MACR



Teil einer Fahrwerksbremse / Bremsbacke



Anlenkung der Steuerruder



Rohrschelle der Supercharger-Abgasleitung



Bruchstück eines der 18 Zylinder: Kühlrippen nur noch fragmentarisch erkennbar



FREE

**Guest Speakers
Share Their Stories**

**FREE in the Pavilion Theater
Tuesday, September 10 • 1 p.m.**

William Cunningham

Tuesday, September 10, 2002 at 1 p.m.
William Cunningham

William Cunningham was called to active duty in Feb. 1944, and upon completion of basic training was selected for Aviation Cadet Pilot Training. He trained in the P-47 Thunderbolt and was sent to England where he was assigned to the 405th Fighter Group, 9th Squadron, 9th Air Force, Nineteenth Tactical Air Command, assigned to support Gen. Patton's 3rd Army. The 405th participated in the breakout from Normandy and the British Peninsula, the Liberation of Paris, the Siege of Metz, the successful relief of the Siege of Bastogne and the conclusion of the Battle of the Bulge. Lt. Cunningham received the Distinguished Flying Cross, the Purple Heart and the Air Medal with 13 Clusters.

On March 15, 1945, while on his 508th mission, Cunningham was hit by flak while on a strafing mission of a German railroad marshalling yard. He bailed successfully from his burning plane, however suffered injury and physical abuse from state German civilians. He was taken prisoner.

Cpl. Cunningham served 28 years of active service and retired in 1969. Last year, a German citizen found some remains of Cunningham's P-47 and located him through the U.S. War Dept.'s Crash Report. Cunningham now has pieces of the plane he was flying that March day in 1945.

Please join us for William Cunningham's presentation on Tuesday, Sept. 10, 2002 at 1 p.m. in the Pavilion Theater.

Das Ankündigungsplakat



Cunningham vor etwa 2 Jahren während der Vortragsveranstaltung vor dem Hotel-Eingang

1945: Amerikanischer Jabo-Angriff in Peddensiepen

Ebenfalls im März 1945 erfolgt ein Tagangriff amerikanischer Tiefflieger auf deutsche Militärfahrzeuge auf der Straße von Lüdenscheid nach Werdohler in Höhe von Peddensiepen. Eine Maschine stürzte dabei ab.

Datum: 18. 3. 1945

Uhrzeit: gegen 16.30 Uhr

Absturzort:
Lüdenscheid-Peddensiepen

Flugzeugtyp:
1-motoriger Jagdbomber

Name und Nationalität:
Warren G. Myers, *KIA
amerikanisch
Serial No. T-63277
*Erläuterung: KIA = Killed In Action (im Kampf gefallen)

Was passierte mit der Besatzung:

Myers war sofort tot. Die verbrannte Leiche lag in der Nähe der Flugzeugtrümmer; man fand lediglich 1-2 Ringe, ein Silberkettchen o.ä. Er konnte aber am Absturzort nicht mehr identifiziert werden, da der Leichnam und sämtliche Dokumente bis zur Unkenntlichkeit verbrannt und geschrumpft waren.

Seine sterblichen Überreste (mit Resten der Fliegerjacke) wurden als „unbekannter Soldat“ auf Waldfriedhof Loh begraben.

1949 kam eine amerikanische Untersuchungskommission nach Lüdenscheid und erkundigte sich bei dem Sargschreiner Kimm nach der Grablage des Fliegers. Später erfolgte die Umbettung auf den amerikanischen Soldatenfriedhof „Ardenne American Cemetery“ bei Liège/Lüttich, Belgien;



1. Col. J. Garrett Jackson, 405th Commanding Officer, in 1940hoven, Belgium. (Nolte)

Colonel Jackson, der kommandierender Offizier der 405th FG.

Die Nose-Art zeigt wieder einmal, dass leichtbekleidete Damen auch im Krieg eine entscheidende Rolle spielten...

Dem Verfasser gelang es Dank entscheidender Hinweise von Herrn Horst Münter, Luftfahrt-historiker aus Dortmund, Warren Myers als den gesuchten Piloten zu identifizieren. Münter erinnerte sich an das Buch „Thundermonsters over Europe“ von Reginald Nolte und entdeckte dort zum 18. 3. 1945 den entsprechenden Eintrag. Der Eintrag enthält jedoch einen sachlichen Fehler:

Es muss heißen „509th FG“ anstatt „510th FG“.

Nolte hat in diesem Buch die Männer, Einsätze und Schicksale der 406th FG dokumentiert.

Zum Hergang:

Am 18. März 1945 startete die 509th Fighter Squadron der 405th Fighter Group zu einem bewaffneten Aufklärungseinsatz vom belgischen Flugplatz Ophoven (amerikanische Codebezeichnung „Y-32“). Ziel war

Republic P-47 „Thunderbolt“

405th Group	509th	G9	Red nosering, canopy frame and horizontal stripe across fin and rudder.
510th	2Z		Blue, as above.
511th	K4		Yellow, as above.

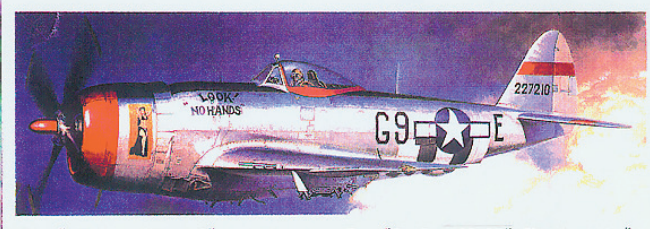
405TH FG	509 rot	JG 405	9AF
Staffelfarbe	510 blau	9. L.Fl.	Staffelfarbe
	511 gelb	Kriegsende	
	JG 405		
	9. L.Fl.		
	Spätsommer 44		

509. Staffel	Kode	G9
510. Staffel		2Z
511. Staffel		K4

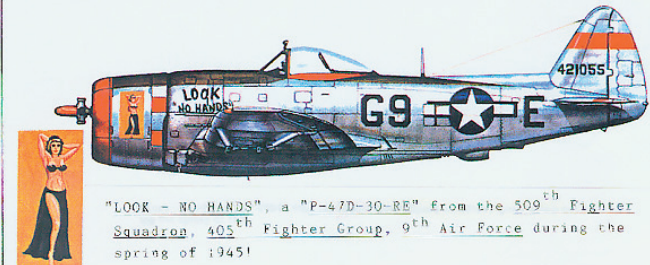
Staffeln

Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen

1. Die 509. und 511. Staffel malten einen Buchstaben auf das Trimmruder.
2. Die Erkennungsstreifen am Seitenruder waren auch in den Staffelfarben gehalten.



Die "LOOK - NO HANDS" Maschine vom Typ: "P-47 D-27 RE"-Thunderbolt" der 509. Staffel des 405. Geschwaders von der 9. Luftflotte!



"LOOK - NO HANDS", a "P-47D-30-RE" from the 509th Fighter Squadron, 405th Fighter Group, 9th Air Force during the spring of 1945!

Die Maschine von Myers wies keine so auffällige „*Nose-Art“- Bemalung wie die oben abgebildeten auf. Dennoch gehörte der rote Propellerspinner, der Ring um die Haube, sowie um die Cockpithaube, Höhen-/Seitenleitwerk zur Staffelferkennung der 509th FG.

***Nose-Art nennt man die künstlerische Gestaltung der Rumpfnase**

der Luftraum um Wesel/Halter/Hamm/Soest/Dortmund. meist keine Zeit mehr, sich in Sicherheit zu bringen.

Der Einsatz galt als bewaffnete Aufklärung. Das bedeutete, alle feindlichen Bewegungen, Verteidigungsanlagen etc. wurden entweder dokumentiert, um später militärische Gegenoperationen einzuleiten, oder direkt angegriffen.

Dazu zählte auch die Zerstörung von Personen- oder Güterzügen, Bahnlinien, Verkehrswegen, militärischen oder industriellen Anlagen, Geschützstellungen, Kolonnen, Fahrzeugen etc. Leider wurden auch nicht selten wehrlose Menschen und Tiere aus heiterem Himmel Opfer von Tieffliegern. Schnell und mit gedrosseltem Motor huschten die Maschinen über Waldgebiete um dann unversehens tief über den Baumwipfeln fliegende Personen oder Fahrzeuge unter Beschuss zu nehmen. Den Angegriffenen blieb

an diesem Tag im März 1945 kamen die „Thunderbolts“ der 509th FS auch in den Lüdenscheider Luftraum, um lohnende Ziele auszumachen. Beim Überfliegen des Gebietes Werdohler/Lüdenscheid entdeckten die vier Piloten auf der Werdohler Landstraße mehrere deutsche Militärfahrzeuge.

1st Lt. William G. Scott führte an diesem Tag die 509th FS. Er gibt in seinem späteren Statement für den Missing Air Crew Report 13134 folgendes zu Protokoll:

The 18th saw operations resumed with armed reccees being flown in the Wesel-Halter-Hamm-Soest-Dortmund area. Numerous rail lines were cut, gun emplacements attacked, and M/Y's hit. Flight Officer W G. Myers, 510th FS, on only his second combat mission was lost near Lüdenscheid while attacking a truck

Aus dem Buch „Thundermonsters over Europe“ von R. Nolte. Ein Auszug zu Einsätzen der 405th FG am 18. 3. 1945

Hersteller:
Republic Airplane Factory,
Farmingdale,
State of New York

Typenbezeichnung:
P-47D-28-RA „Thunderbolt“
Werknummer 42-28443

Nationalität:
amerikanisch

Einheit:
9th USAF,
405th Fighter Group,
509th Fighter Squadron

Staffellogo:



Das Symbol zeigt eine Rose in einem Totenschädel

Kennung: G9

Grund des Flugzeugabsturzes:
Vier amerikanische Jäger griffen im Tiefflug drei deutsche Militärfahrzeuge auf der Werdohler Landstraße an Höhe Fa. Ewald Schulte.

Die dritte Maschine zog zu spät hoch, bekam hierbei Hindernisberührung mit dem ersten Gebäude in der Rechtskurve und schlug in den Hang zur Bellmeirei.

Anzahl der Besatzungsmitglieder: 1

7-6859-Myers
 Peddensiepen, Germany
 Seen to explode & crash
 in Peddensiepen -
 Ludenscheid Area
 Ten 200 - Germany

Hier ein handschriftliches Dokument aus Microfilmunterlagen der National Archives, Maryland, welches in wenigen Worten das Schicksal Myers' beschreibt: "...Peddensiepen, Germany. Offenbar explodiert und in Peddensiepen - Gebiet Ludenscheid - abgestürzt..."

machten. Beim Bordwaffentiefangriff mussten wir anschließend über einen Berg hochziehen und F/O (Flight Officer) Myers, der an dritter Position flog, schätzte dies beim Wegziehen falsch ein und schlug in den Berg. Es wurde beobachtet, wie sein Flugzeug nahe bei den Lastwagen explodierte."

Das erste Haus links in der Kurve wurde von der P-47 am Dach gestreift und beschädigt, bevor die Maschine in den Hang raste und in Flammen aufging.

Die angegriffenen Fahrzeuge wurden ebenfalls beschädigt. Insgesamt war der Sachschaden gering, aber das Opfer der Amerikaner hoch: 1 Pilot tot, sowie der Verlust einer kompletten Jagdmaschine.

Myers war auf der Stelle tot. Seine Leiche fand man bis zur Unkenntlichkeit verbrannt nahe dem Aufschlaggebiet Peddensiepen. Es fanden sich keine Papiere, die eine Identifizierung zugelassen hätten. Lediglich 2 beschädigte Armbanduhren, 2 Geldstücke, 1 silberne Kette, 3 Schlüssel und 1 Ring. Diese Dinge wurden dem Standortältesten übergeben. Myers starb auf seinem 2. Einsatzflug. Er stammte aus der amerikanischen Stadt Mount Carmel, Pennsylvania.



Zwei Piloten der 405th FS: gerade dem Teenageralter entwachsen mußten die Männer gefährliche Einsätze fliegen, von denen sie oft nicht zurückkehrten.

Schulte noch sich über die Werdohler Landstraße zu retten. Man hatte die Flugzeuge bereits vorher bemerkt. Unmittelbar darauf kam der Angriff. „Die flogen so tief, dass man den Piloten in die Augen sehen konnte!“ Ein weiterer Zeuge sagte: „Wir flüchteten in die Keller der hinteren Häuser. Später steckte noch ein verrittes Geschoss in einem Fensterrahmen.“

Der tote Pilot war völlig schwarz und der Fallschirm lag auch dabei.“

Ein anderer wollte den Piloten mit einem Gewehr totschießen, wurde aber zurückgehalten. Zudem war der Mann ja schon tot. „Wir sahen die anderen drei Maschinen noch kurz über dem Gebiet kreisen. Wir mussten befürchten, wenn jemand sich an

abgeladen. Später haben die das Altmetall für gutes Geld verkloppt. Zum Dank gab es nur Sauerbier auf der Hochzeit...“ „Der große Motor lag noch lange an der Weide. Da waren furchtbar viele Schrauben dran, und die Kolben hingen heraus.“ Die Trümmer der explodierten Maschine sind bis vor das Bauernhaus der Familie Blöink geflogen, welches ganz oben am Hang steht.

Der Leichnam des „Unbekannten Engländers“ bzw. das, was noch übrig war, wurde auf dem

Am 13.12.1949 wurden Vertreter einer amerikanischen Dienststelle in Ludenscheid vorstellig und untersuchten die Grabstätte bzw. den Zustand der sterblichen Überreste Myers'. Diese Angaben stammen aus Dokumenten des Stadtarchivs. Sie decken sich mit denen aus amerikanischen Unterlagen, die der Verfasser erhalten hat. Der Sargschreiner Kimm nahm die Umbettung Myers seinerzeit vor.

Die amerikanische Delegation fertigte eine Skizze der Grabla-



Kommandeur Colonel Delashaw beim Briefing der Piloten der 405th FG vor einem Einsatz...



„...Achtung: Uhrenvergleich!“ Links erkennbar das Flip-Chart, auf dem die Einsatzpläne erläutert wurden.

Interessanterweise wurden die angreifenden amerikanischen Maschinen von den Ludenscheidern immer für Engländer gehalten. Dieses Gerücht hat sich bis heute hartnäckig gehalten, ist aber offenbar jetzt widerlegt.

Ein Zeitzeuge sagte: „Kurz vor dem Angriff versuchten Arbeiterinnen der nahen Firma Ewald

dem Flieger vergriff, dass man uns später aus Rache zusammenschießen würde.“

Auf die Frage des Verfassers, was mit dem Wrack passierte, erzählte man:

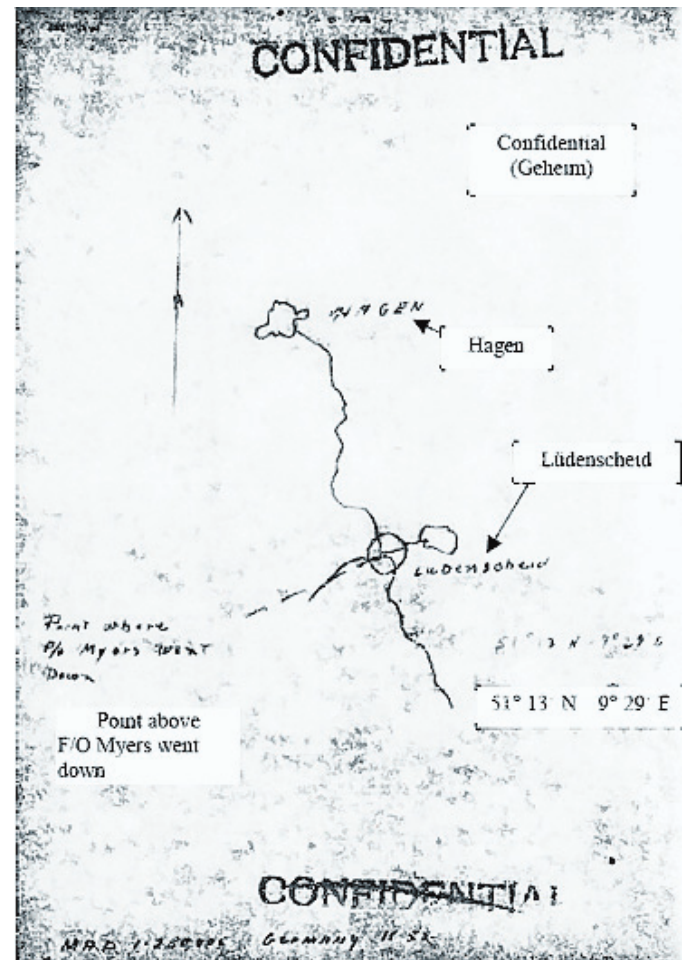
„Wir haben Teile des Wracks auf einen Karren geladen. Die haben wir dann auf einem Polterabend in der Nachbarschaft



...Tiefenfliegerangriff der 405th FS auf einen fahrenden Zug. Man erkennt die Einschläge der MG-Garbe im Lokführerhäuschen. Verzweifelt versucht der Lokführer noch, den Druck im Kessel durch betätigen der Dampfpeife zu mindern. Wahrscheinlich ist er in diesem Moment bereits tödlich getroffen.

ev. Friedhof in Brüninghausen ge an. Myers' sterbliche Überreste wurden ein letztes Mal auf den Soldatenfriedhof Ardenne Kommunalfriedhof Loh.

den Soldatenfriedhof Ardenne Cemetery, Lüttich, umgebettet



Originalskizze von William G. Scott, die den Absturzort markiert

und fand dort seine endgültige Ruhe.

Die Karte der Gräberliste

Leider ist es dem Verfasser bis heute nicht gelungen, ein Foto des Piloten zu bekommen. Selbst nach über 1jähriger Suche in den Archiven durch einen amerikanischen Historiker kam zwar die Akte über seinen Skelettfund, die spätere Umbettung auf den Soldatenfriedhof und den Zustand bei der Exhumierung zu Tage.

Nach über 60 Jahren: Relikte von Warren G. Myers' "Thunderbolt":

2910

HEADSTONE INSCRIPTION AND INTERMENT RECORD										
SECTION A	INSCRIPTION (Front) (Name, Rank, Organization, State, Date of Death, etc.)					A	4			
	WARREN G. MYERS FLT D 509 FTR SQ 405 FTR GP PENNSYLVANIA MAR 18 1945 56									
SECTION B	INSCRIPTION (Rear) (Service Number)									
	T63277									
PERMANENT CEMETERY			BLOCK		ROW	GRAVE	CROSS			
NEUVILLE 1202			B		35	56	<input checked="" type="checkbox"/> CROSS			
ORIG	PRICE	SEX	DECORATIONS							
K 1	1		PH = Purple Heart							
TEMPORARY CEMETERY				BLOCK	ROW	GRAVE	O-D NUMBER		MARK	
1260				EE	3	66	3143		1	
NAME AND ADDRESS OF NEXT OF KIN									POSTER REFERENCE	
MR. GEORGE W. MEYERS (FATHER) 114 NORTH HICKORY STR. MT. CARMEL, PA										
REMARKS										
MG										



Ein besonders beeindruckender Fund: der abgebildete Bekelit-Gegenstand ist der sog. „Trigger“ (Abzug) der Bordkanonen. Der Griff des Steuerknüppels war aus Bekelit und in diesen Griff war vorn der Abzug eingebaut. Auf diesen Fund legt der Verfasser besonderen Wert, da Myers mit Sicherheit bis zu seinem Aufschlag diesen Abzug in Händen hielt.



Dieser makabre Fund tauchte ebenfalls auf: ein kleines Stück des Schädels (etwa 5 x 4 cm). Myers wurde beim Aufprall völlig zerschmettert. Dies zeigen auch die medizinischen Gutachten von Myers' Skelett, welches in weiten Teilen unvollständig war.



Das Grab von Warren G. Myers auf dem Soldatenfriedhof Ardennes Cemetery, Lièges

Von oben nach unten/links nach rechts: Edelstahlspindel eines Dämpferelementes, abgebrochener Hebel aus dem Steuerquadranten im Cockpit (Gashebel, Gemisch, mit kugelgelagertem Gelenkanschluss etc.), zwei Bronzeverschlußschrauben mit Dichtring, abgerissene Edelstahlhalteklammer der flexiblen Munitionsgurtzuführung eines der vier cal. 050 Browning-MG in der Tragfläche, zwei weitere Bruchstücke des Motorgehäuses.



Teile des Zündgeschirrs des „Double Wasp“ Motors: Links erkennt man ein Teil der metallenen Ringleitung mit eingeschraubter Herausführung einer Zündleitung (Bronze). Darunter noch eine abgerissene Bronzeverschraubung (Aufschrift: Titeflex. Titeflex war ein Zulieferer für Flugzeugelektrik). Links sieht man eine der abgehenden Zündleitungen mit Kerze, sowie eine weitere Zündkerze



Von oben nach unten/links nach rechts: ein Pol der Bordatterie (Herstellungsdatum Feb. '44), Batterieelemente, Schlauchschelle mit Schlauch, Teil des Pratt & Whitney „Double Wasp“ Motors, Splitter von Instrumentenverglasung, unbekanntes Teil aus Cockpit, Haubenverglasung aus Plexi (Plexi)

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung
Herausgeber: Geschichts- und Heimatverein Lüdenscheid
www.ghv-luedenscheid.de
Schriftleitung Dr. Walter Hostert
Druck: Märkischer Zeitungsverlag GmbH & Co. KG