

Der Reidenmeister

Geschichtsblätter für Lüdenscheid Stadt und Land

Herausgegeben vom Lüdenscheider Geschichtsverein e. V.

Nr. 119

Mittwoch, 4. Dezember 1991

David Schwarz · Carl Berg

Die Anfänge des Zeppelin

Ein Beitrag zur Geschichte der Luftschiffahrt (Fortsetzung und Schluß)

Aufruf des Vereins Deutscher Ingenieure

Für den Grafen Zeppelin trat erfreulicherweise eine Wendung ein, als am 30. Dezember 1896 der Verein Deutscher Ingenieure mit einem Aufruf an die Öffentlichkeit trat, in dem ein Appell an die Vertreter der deutschen Industrie gerichtet wurde, daß sie für die Förderung einer sehr wichtigen und großen technischen Aufgabe sich zur Aufbringung der bedeutenden Mittel bereit finden lassen möchten, ohne welche ein entscheidender Fortschritt auf dem Gebiete der Luftschiffahrt nicht zu erwarten sei. Weiter heißt es in diesem Aufruf:

»Die Schwierigkeiten und Bedenken übersteigen nach der Meinung der hervorragenden Physiker und Ingenieure nicht diejenigen, welche sich vor Zeiten der Schiffahrt auf dem hohen Meere und dem Eisenbahnbetrieb bei den damaligen technischen Hilfsmitteln entgegenstellten. Das Ziel dieser Bestrebungen ist: sicherer Transport in der Atmosphäre, also unabhängig von Straßen aller Art, mit bisher unerreichten Geschwindigkeiten: so fern das Ziel heute noch erscheinen mag – jeder, der es naturgesetzlich und technisch für erreichbar hält, wird es vieler Opfer und Anstrengungen für wert halten. Nur Schritt für Schritt, wie bei allen Kulturfortschritten, wird man diesem Ziele sich nähern können. Einen solchen Schritt würde nach der von uns geteilten Meinung hervorragender Sachverständiger der Bau eines Luftfahrzeuges auf der Grundlage des Zeppelin'schen Entwurfes bedeuten ...

Frankreich, Nordamerika und England sind uns mit bedeutenden Aufwendungen vorangegangen. Sollte die deutsche Technik nicht auch ihren Anteil an der Lösung dieser Aufgabe haben und nehmen? Wir glauben in diesem Sinne an die deutschen Industriellen und Mitglieder unseres Vereins uns wenden und ihnen die Bitte um ihre Mitwirkung bei dem bedeutenden Unternehmen warm ans Herz legen zu sollen.«

Das bedeute allerdings einen großen Schritt vorwärts und wir müssen noch heute den Männern dankbar sein, die sich mit einem solchen voraussehenden Blick dieser jüngsten Tochter deutscher Technik, des lenkbaren Luftschiffes, annahmen. Hieß es doch im Jahre 1896 weit mehr, als wir heute ermesen können, für eine Sache einzutreten, die bisher nur allen, die sich mit ihr befaßt hatten, seitens des

großen Publikums den Schmeichelnamen eines Idioten eingetragen hatte.

Zeppelin gründet sein Unternehmen

Nun endlich kam die Sache in Fluß. Im Jahre 1897 gelang es den vereinten Bemühungen, eine »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt« mit dem Sitz in Stuttgart zu gründen. Die Größe des Aktienkapitals sollte eine Million betragen und Graf Zeppelin eröffnete die Zeichnungen mit einem Kapital von 300 000 Mark für seine Person. Aber trotz dieses guten Beispiels war es unendlich schwer, weiteres Kapital zu beschaffen und in der Gesellschaft vom 15. April 1898 mußte man sich schweren Herzens zu einer Herabsetzung des Aktienkapitals auf 800 000 Mark entschließen. Außer dem Grafen selbst hatten sich mit größeren Summen nur Berg mit einer Zeichnung von 100 000 Mark und der Ballonhüllenfabrikant Franz Clout aus Köln-Nippes mit 75 000 Mark beteiligt.

Des Interesses halber seien hier noch die Namen der Männer aufgeführt, die sich durch ihre Zeichnungen um Deutschlands Luftschiffahrt erworben haben:

Geh. Kommerzienrat v. Duttenhofen, Rottweil	10 000,- Mark
Geh. Kommerzienrat Franck, Ludwigsburg	10 000,- Mark
Geh. Kommerzienrat G. Siegle, Stuttgart	10 000,- Mark
Kommerzienrat Arnhold, Berlin	5 000,- Mark
Kommerzienrat G. Benger, Stuttgart	5 000,- Mark
Kommerzienrat Hans Hähnle, Stuttgart	5 000,- Mark
Kommerzienrat Hiedemann, Köln	5 000,- Mark
Ingenieur Ph. Holzmann, Frankfurt a. M.	5 000,- Mark
Geh. Hofrat Dr. v. Jobst, Stuttgart	5 000,- Mark
Kommerzienrat E. Kuhn, Stuttgart-Berg	5 000,- Mark
Professor Dr. Linde, München	5 000,- Mark
Kommerzienrat Merkel, Eßlingen	5 000,- Mark
P. Hermann v. Mumm, Frankfurt a. M.	5 000,- Mark
Kommerzienrat Gabriel Seldmayer, München	5 000,- Mark
Geh. Kommerzienrat Dr. v. Steiner,	

Stuttgart	5 000,- Mark
Rob Franck, Ludwigsburg	5 000,- Mark
Ingenieur Georg Daimler, Cannstatt	4 000,- Mark
Geh. Kommerzienrat v. Pflaum, Stuttgart	4 000,- Mark
Aron Hirsch & Sohn, Halberstadt	4 000,- Mark
Carl Poensgen, Düsseldorf	3 000,- Mark
Kommerzienrat R. Wolf, Buckau	3 000,- Mark
Georg Arnhold, Dresden	2 000,- Mark
Max Arnold, Dresden	2 000,- Mark
Th. Bienert, Plauen-Dresden	2 000,- Mark
S. Born, Berlin	2 000,- Mark
Professor Ernst, Stuttgart	2 000,- Mark
Max Guilleaume, Köln	2 000,- Mark
Bankier Louis Hagen, Köln	2 000,- Mark
Fabrikant E. Laiblin, Pfullingen	2 000,- Mark
J. Loewe, Berlin	2 000,- Mark
Geh. Kommerzienrat Michels, Köln	2 000,- Mark
Dr. Jul. Scharlach, Hamburg	2 000,- Mark
Kommerzienrat Carl Spindler, Berlin	2 000,- Mark
Kommerzienrat Fr. Voigt, Heidenheim	2 000,- Mark
Karl Niggemann, Barmen	2 000,- Mark
Erwin Bienert, Plauen-Dresden	1 000,- Mark
Fr. Cloß, Böblingen	1 000,- Mark
Geheimrat M. v. Eyth, Ulm	1 000,- Mark
Emil Foehr, Stuttgart	1 000,- Mark
Oberbaurat Ad. Groß, Eßlingen	1 000,- Mark
H. Hommel, Mainz	1 000,- Mark
Gustav Kleemann, Hamburg	1 000,- Mark
Kommerzienrat Herm. Mohr, Mannheim	1 000,- Mark
Major Stein, Stuttgart	1 000,- Mark
C. Terret, Cannstatt	1 000,- Mark
Herzog Wilh. v. Urach, Stuttgart	1 000,- Mark
Paul Wedekind, Berlin	1 000,- Mark
Hauptmann Knopf, Straßburg	1 000,- Mark
Rechtsanwalt Dr. Kapp, Stuttgart	1 000,- Mark
Fr. Dick, Eßlingen	1 000,- Mark
Emil Gminder, Reutlingen	1 000,- Mark
C. Maigatter, Oberschöneweide bei Berlin	1 000,- Mark
P. P. Heinz, Frankfurt a. M.	1 000,- Mark

Diese Zeichnungen ergaben eine Gesamtsumme von 634 000 Mark und um nun wenigstens das Kapital von 800 000 Mark zusammenzubringen, erbot sich Graf Zeppelin, selbst noch den Rest übernehmen zu wollen. In der denkwürdigen Sitzung vom 15. April, die diesem hochherzigen Entschluß des Grafen vorausging, hatte der Geh. Kommerzienrat von Duttenhofer angeregt, in einer Immediateingabe an s. M. den Kaiser die Fortschritte darzulegen, welche das Zeppelinsche Projekt gemacht habe, um hierdurch die Hindernisse hinwegzuräumen, die der Zeichnung von Aktien seitens bestimmter Kreise (Krupp etc.) entgegenstände, doch lehnte der Graf dies energisch ab mit dem Hinweis, daß er sich bereits früher an s. M. und das Reich mit der Bitte um eine moralische Unterstützung gewandt habe, aber jedesmal schnöde abgewiesen worden sei.

Zeppelins Vertrag mit den Erben von David Schwarz

Aus dem Statut der Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt interessiert uns besonders § 25, der besagt:

»Die Herrn

Kommerzienrat Carl Berg in Lüdenscheid, Ex. Graf v. Zeppelin in Stuttgart, Kommerzienrat E. Kuhn in Stuttgart-Berg haben mit den Erben des verstorbenen Ingenieurs David Schwarz in Agram eine Vereinbarung dahin getroffen, daß denselben gegen Überlassung der ihnen innerhalb des Deutschen Reiches hinsichtlich der Erbauung von Luftschiffen gemeinschaftlich mit Herrn Kommerzienrat Carl Berg gehörigen patentierten und nicht patentierten Erfindungen und gegen Einräumung des jederzeitigen Verkaufsrechtes mit einmonatlicher Frist für Ausübung desselben bei Verwertung der ihnen außerhalb des Deutschen Reiches bezüglich der Erbauung von Luftschiffen und der auf diesem Gebiete gemachten ihnen gehörigen patentierten Erfindungen zustehenden Rechte an die Aktiengesellschaft »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt in Stuttgart« eine Entschädigung von

15 000,- Mark zahlbar in drei unverzinslichen Jahresraten 1898 bis 1900 à 5000,- Mark und weiterhin im Falle des gewerbsmäßigen Baues von Luftfahrzeugen durch die Aktiengesellschaft »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt in Stuttgart« eine Abgabe von je 10 000,- Mark für die ersten 30 zum Verkauf gelangenden Luftschiffe bezahlt werde.

Diese durch vorstehende Vereinbarung festgesetzten Verpflichtungen werden von der »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt« gemäß Art. 209b des H.G.B. den Schwarz'schen Erben gegenüber als weiterer Gründungsaufwand übernommen. Herr Kommerzienrat Carl Berg in Lüdenscheid hat sich im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung bereit erklärt, der »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt in Stuttgart« die ihm hinsichtlich der Erbauung von Luftschiffen gehörigen Erfahrungen und Erfindungen, mögen dieselben patentiert sein oder nicht, ohne besonderes Entgelt zur Verfügung zu stellen.«

Zeppelin baut an Hand von Bergs Erfahrungen

Um diesen Paragraphen, der deutlich zum Ausdruck bringt, daß die »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt« auf den Erfahrungen Bergs weiter bauen wollte, richtig zu verstehen, müssen wir etwas auf seine Vorgeschichte zurückgreifen:

Am 25. Januar 1897, also bald nach dem Tode des David Schwarz, hatte Berg mit der Witwe des Erfinders, Melanie Schwarz, ein Abkommen getroffen, daß bei einem Gelingen des Aufstieges und einem daraus sich ergebenden Verkauf des Schwarz'schen Luftschiffes der Nutzen zwischen den Erben Schwarz und Berg zu gleichen Teilen geteilt werden sollte. Als Frau Schwarz ihre Ansprüche noch steigerte und offenbar bestrebt war, aus der Erfindung ihres Mannes möglichst viel herauszuschlagen,

gab ihr Berg am 27. August 1897 eine schriftliche Erklärung ab, daß er nur die Rückerstattung seiner Auslagen für Erbauung des Luftschiffes verlange und auf jeglichen Verdienst aus dem Unternehmen verzichte.

Nachdem nun der Aufstieg am 3. November 1897 stattgefunden hatte und das Wrack des Luftschiffes mit dem bloßen Materialwert wieder in die Fabrik Berg zum Umschmelzen zurückgewandert war, ohne daß die Bemühungen, einen Geldgeber oder eine Gesellschaft zur Auswertung der Schwarz'schen Erfindung aufzutun, von Erfolg gekrönt waren, machte Berg der Frau Schwarz das Anerbieten, ihr, beziehungsweise den Erben Schwarz drei Jahre lang 5000 Mark das Jahr und von 30 zu erbauenden Luftschiffen je 10 000 Mark Abgabe zu zahlen.

Dieses sehr großmütige Anerbieten wurde jedoch von dem Vormund der Schwarz'schen Kinder, J. Csillaz aus Fiume, mit einem Schreiben vom 26. Dezember 1897 abgelehnt, worauf ihm Berg schrieb, daß nunmehr auch er von seinem Vorschlag zurücktrete und auf Aufhebung der mit Schwarz geschlossenen Verträge Klage erheben werde. Erbittert schreibt Berg in diesem Brief, daß er den Undank bitter empfinde, denn niemand werde sich finden, der nochmals ein Luftschiff Schwarz baue, da es bereits mit den Mängeln, die es aufgewiesen habe, als überwinden gelten müsse und dem Projekt des Grafen Zeppelin die Zukunft gehöre.

Hernach lenkte Frau Schwarz, die einsichtiger war als der Vormund Csillaz, ein und telegraphierte am 15. Januar 1898, daß sie behufs Löschung der alten Verträge nach Stuttgart zu reisen bereit sei, wo sich Zeppelin mit den maßgebenden Mitgliedern der Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt aufhielt.

Da Berg dem Grafen gegenüber erklärt hatte, daß er sich nicht eher an der »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt« beteiligen könne, als bis er aller Verpflichtungen des Erben Schwarz gegenüber ledig sei, so hatte der Graf, der ohne Berg und seine Aluminiumfabriken nichts unternehmen konnte, das lebhafteste Interesse daran, daß Berg gegenüber den Erben Schwarz frei würde.

Berg und die Schwarz'schen Erben

Graf Zeppelin hatte den Rechtsanwalt Dr. Steiner in Stuttgart mit einer Vermittlung in dieser Angelegenheit beauftragt. Diesem geschickten Anwalt gelang es denn auch schließlich, zwischen Berg und den Erben Schwarz folgenden Vertrag vom 10. Februar 1898 zu schließen:

»Die sämtlichen zwischen den Erben David Schwarz aus Agram und Herrn Kommerzienrat Berg in Lüdenscheid bestehenden Vertragsverhältnisse werden unter Aufhebung aller durch dieselben begründeten gegenseitigen Rechte und Pflichten mit folgender Maßgabe aufgelöst:

1. Herr Berg ist bezüglich der Erbauung von Luftschiffen, der Verwertung der auf diesem Gebiet gemachten, ihm mit den Schwarz'schen Erben gemeinschaftlich gehörigen, patentierten und nicht patentierten, Erfindungen, Vergebung von Lizenzen etc. innerhalb des Deutschen Reiches durchaus frei und in keiner Richtung mehr an die Zustimmung der Schwarz'schen Erben gebunden. Innerhalb aller anderen Ländergebiete ist Herr Berg – jedoch unbeschadet der in Ziff. 3 vorgesehenen Verbindung mit der »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt in Stuttgart« – ohne Zustimmung der Schwarz'schen Erben nicht berechtigt, ein Unternehmen betr. Erbauung von Luftschiffen oder Verwertung von Erfindungen auf diesem Gebiete zu gründen, sich an einem solchen zu beteiligen oder einem solchen irgendwelche Dienste zu leisten.

2. Herr Berg verpflichtet sich, wegen Erbauung von Luftschiffen und Verwertung der auf dieses Gebiet bezüglichen Erfindungen sich mit der in Gründung begriffenen »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt in Stuttgart« alsbald in Verbindung zu setzen. – Für den Fall, daß diese

Verbindung zustande kommt und die genannte Aktiengesellschaft rechtsgültig errichtet werden sollte, verpflichtet sich Herr Berg, dafür zu sorgen, daß die genannte Aktiengesellschaft die Verpflichtung übernimmt, an die Schwarz'schen Erben von den ersten 30 zum Verkauf gelangenden Luftschiffen eine Abgabe in Höhe von je 10 000 Mark – zehntausend Mark – zu bezahlen.

3. Sollte die gemäß Ziffer 2 geplante Verbindung zwischen Herrn Berg und der »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt« sich zerschlagen, so ist Herr Berg verpflichtet, auf die Dauer der nächsten 12 Jahre jeden Gewinn, den er durch Erbauung von Luftschiffen, Beteiligung an solchen Unternehmen und sonstiger Verwertung der auf das Gebiet der Luftschiffahrt bezüglichen Erfindungen erzielen sollte, mit den Schwarz'schen Erben zu teilen.

Agram, Lüdenscheid, 10. Februar 1898,
gez. Melanie Schwarz
E. Csillaz, als Vormund der minderjährigen
Dora,
Paula und Vera Schwarz
Carl Berg.

Auf Grund dieses Vertrages ließ sich Carl Berg einen Revers folgenden Inhalts von dem Grafen Zeppelin und Kommerzienrat Ernst Kuhn, Stuttgart, unterschreiben:

»Herr Kommerzienrat Berg von Lüdenscheid erklärt hierdurch unter Bezugnahme auf den in Abschrift angeschlossenen zwischen ihm und den Schwarz'schen Erben aus Agram abgeschlossenen Vertrag, daß er die ihm hinsichtlich der Erbauung von Luftschiffen gehörigen Erfahrungen und Erfindungen, mögen dieselben patentiert sein oder nicht, der Akt. Ges. zur Förderung der Luftschiffahrt in Stuttgart« nur unter der Bedingung zur Verfügung stellt, daß letztere bei ihrer rechtsgültigen Konstituierung den David Schwarz'schen Erben gegenüber die statuten- oder vertragsmäßige Verpflichtung übernimmt, an die Schwarz'schen Erben von den ersten 30 zum Verkauf gelangenden Luftschiffen eine Abgabe in Höhe von je 10 000 Mark zu bezahlen.

Die mitunterzeichnenden Ex. Graf v. Zeppelin und Kommerzienrat Kuhn verpflichten sich hierdurch, auch ihrerseits bei Konstituierung der genannten Aktiengesellschaft nach besten Kräften dahin zu wirken, daß von der letzteren den Schwarz'schen Erben gegenüber die vorgenannte Verpflichtung übernommen wird.

Stuttgart, den 22. Februar 1898.
gez. Carl Berg
Ferdinand Graf Zeppelin
Ernst Kuhn.«

Damit dürfte es verständlich erscheinen, wieso der § 25 in die Statuten der »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt« hineingekommen ist. Nur so war es erreicht worden, daß Zeppelin die ihm unentbehrliche Mitarbeit des Kommerzienrats Berg an seinem Unternehmen gewann.

Die Zusammenhänge zwischen Schwarz, Berg und Zeppelin

Welche Fortschritte sich aus dieser Vereinigung für die Entwicklung der deutschen Luftschiffahrt ergaben, darüber berichtet die »Deutsche Zeitung«, Berlin, vom 3. Mai 1898 sehr anschaulich:

Die Ausführung des Zeppelin'schen Luftschiffes ist jetzt endgültig gesichert. Am 9. Mai d. J. wird in Stuttgart die Konstituierung einer »Aktiengesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt« stattfinden, die mit einem bereits gezeichneten Grundkapital von 800 000 Mark zunächst die Verwirklichung des Zeppelin'schen Projektes in die Hand nehmen wird.

Die verhältnismäßig günstigen Ergebnisse, welche die Versuche mit dem Schwarz'schen Aluminiumschiff auf dem Tempelhofer Felde bei Berlin bei der Luftschifferabteilung im November v. J. zeitig-

ten, haben dem Projekt des Grafen v. Zeppelin zur wesentlichen Förderung gedient.

Ein Aufruf, der einerseits auf diese Ergebnisse, andererseits auf die gegenüber dem Schwarz'schen Luftschiff nicht zu verkennenden Vorzüge des Zeppelin'schen Projekts hinwies, hatte zur Folge, daß eine Reihe hervorragender deutscher Industrieller für das Unternehmen interessiert wurde und dem Plan einer für dieses zu gründenden Aktiengesellschaft beitrug.

Bedeutsam für die Ausführung des Unternehmens war der Beitritt des Kommerzienrats Carl Berg in Lüdenscheid, der bekanntlich das Schwarz'sche Luftschiff erbaut hat und schon zu Lebzeiten des jetzt verstorbenen Ingenieurs Schwarz aus Agram Miteigentümer aller in jenem Projekt verwerteten Erfindungen war.

Dadurch ist es ermöglicht, daß auch die praktischen Neuerungen des Schwarz'schen Aluminiumluftschiffes und die sich aus denselben ergebenden Erfahrungen ihre Verwertung bei dem Zeppelin'schen Luftfahrzeug finden werden.

Die ersten Versuchsfahrten sollen auf dem Bodensee und, um ganz gefahrlos zu bleiben, in mäßiger Höhe über dem Wasserspiegel stattfinden.

Allerdings hatte sich der Graf für seine Versuche den Bodensee ausersehen und infolgedessen wurde am 15. April 1899 der Sitz der »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt« von Stuttgart nach Friedrichshafen am Bodensee verlegt, wo sich fortan ein reges Leben entwickeln sollte. Die Geschäftsleitung lag zunächst außer beim Grafen selbst in Händen des Ingenieurs Hugo Kübler und des Kaufmanns Ernst Uhland. In die Werkstätten der Fabrik Berg in Eweking, wo wiederum das Gerüst des ersten »Zeppelin« angefertigt wurde, hatte der Graf mit Bergs Einverständnis den Ingenieur Burr entsandt.

Abgesehen von dem kleinen Ort Eweking in Westfalen regte es sich auch in diesen Jahren 1898–1899 in der auf der Höhe des sauerländischen Gebirgszuges liegenden Industriestadt Lüdenscheid. Hier entstand als Anbau bei der Firma Wilhelm Berg ein riesiger dreistöckiger Holzschuppen, in dem die Aluminiumteile, wie sie aus der Fabrik in Eweking kamen, zu einer Einzelzelle des künftigen ersten Zeppelin-Luftschiffes zusammengefügt wurden. War eine solche Zelle von geschickten Leuten, die dabei eine große Kletterfertigkeit entfalten mußten, montiert, so nahm man sie nach Prüfung auf Elastizität und Widerstandsfähigkeit wieder auseinander und verpackte die Teile in Kisten. So wurden nacheinander die 18 einzelnen Zellen für das Luftschiff probeweise zusammengefügt und wieder auseinander genommen. Die Kisten mit dem erprobten Material gelangten mit der Eisenbahn an den Bodensee.

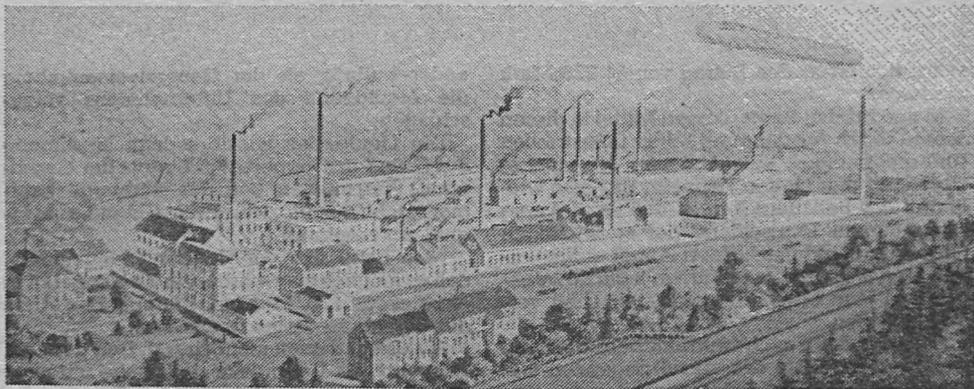
Der Holzbau in Lüdenscheid blieb lange Jahre noch ein Wahrzeichen der Stadt. Später mußte der Schuppen nach einem Interregnum als Reitbahn wegen allmählichen Verfalls abgebrochen werden.

Zeppelin am Bodensee

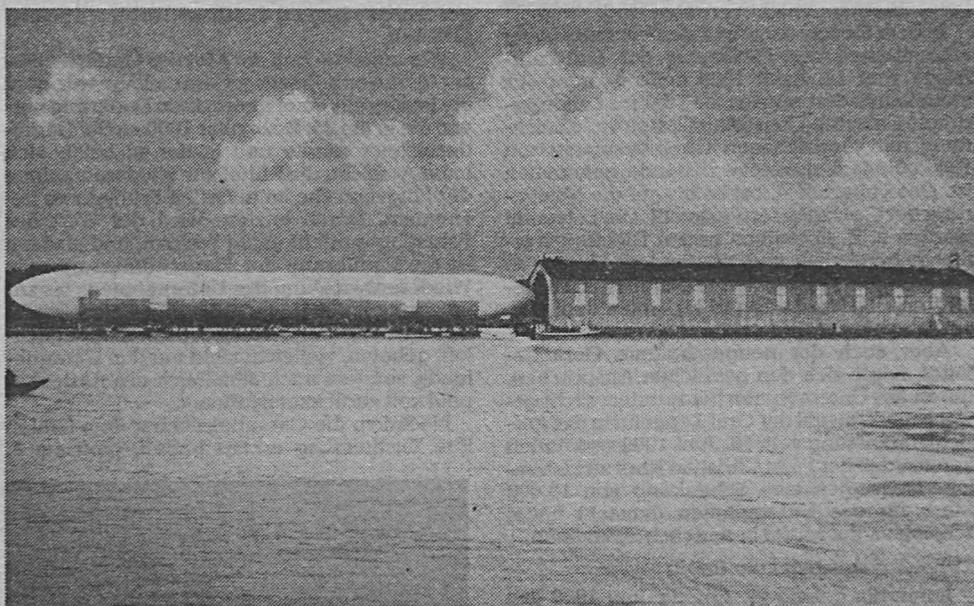
Am Bodensee hatte inzwischen der Graf eine schwimmende Halle in Manzell errichtet, und hier begann die Zusammensetzung der von Lüdenscheid kommenden Zellen zu einem Luftschiff, in der Art, daß dem erst zusammengeführten Schiffskörper nacheinander die beiden Gondeln, die Motore, Seiten- und Höhensteuer angefügt wurden. Es sei daran erinnert, daß das erste Zeppelin-Luftschiff vom Jahre 1900 folgende Maße aufwies: Länge 128 m, Dicke 11,70 m, Gasraum 11 000 cbm, 2 Motore von je 15 PS, die dem Schiff eine Eigengeschwindigkeit von 7,8 m pro Sekunde gaben. Das zweite Schiff wies die gleichen Maße auf, doch gaben 2 Motore von zusammen 85 PS dem Luftschiff schon eine Geschwindigkeit von 12,2 m pro Sekunde.

Neuer Geldmangel

Die Arbeit am Bodensee erfuhr indessen eine unliebsame Unterbrechung, weil sich herausstellte, daß die Mittel der »Gesellschaft zur



Zeppelin III grüßt die Geburtsstätte der Zeppelin-Luftschiffe, die Carl Berg Akt.-Ges. in Eweking i. Westf., 21. September 1909

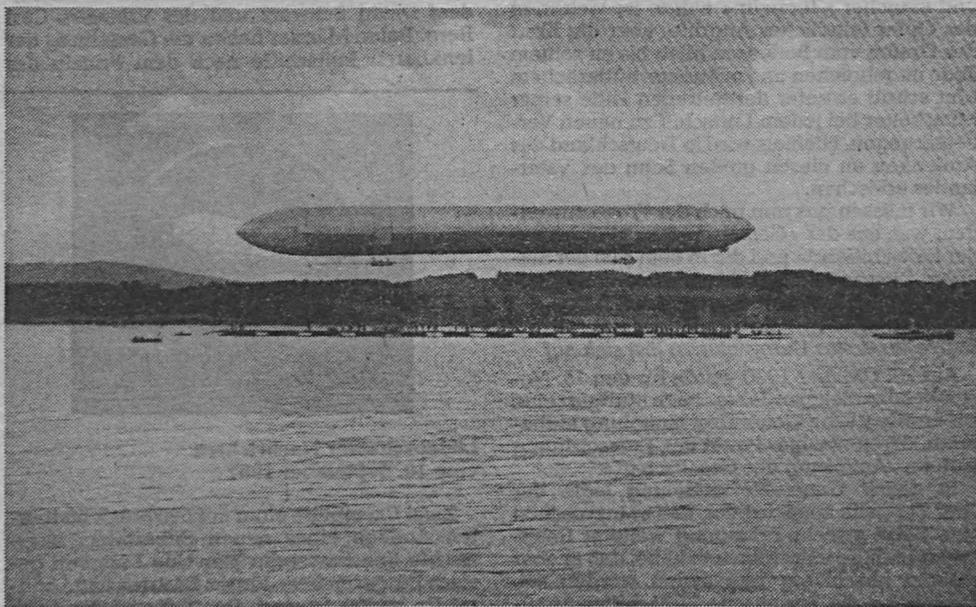


Das erste Zeppelin-Luftschiff wird aus der schwimmenden Halle gezogen Manzell am Bodensee, den 2. Juli 1900

Förderung der Luftschiffahrt« zu gering bemessen waren. Als das Jahr 1899 zu Ende ging, sah man sich vor leeren Kassen, ohne daß bisher ein Aufstieg stattgefunden hatte. Ein solcher war zwar fest für den Herbst geplant gewesen, und Luftschiff und Motore waren auch soweit fertig geworden, aber da erwiesen sich die Gashüllen der Firma Riedinger-Augsburg als nicht dicht genug, und die Firma erklärte sich außer Stande, die Hüllen in garantiert gasdichtem Zustande noch in dem Jahr 1899 zu liefern. Infolgedessen mußte der Aufstieg bis auf den Eintritt günstiger Witterungsverhältnisse im Jahre 1900 verschoben werden.

Weitere finanzielle Opfer

Nun aber gingen, wie gesagt, die Gelder bedenklich zur Neige. Um das Unternehmen nicht scheitern zu lassen, wurde die Scaaffung eines Garantiefonds beschlossen und zwar in Höhe von 150 000 Mark. Aber obwohl hier wiederum der Graf mit 50 000 Mark und Berg mit 25 000 Mark an die Spitze traten, gelang es nicht, die ganze Summe aufzubringen. Trotz aller Bemühungen des Grafen, der keine Reise scheute, waren bis zum 4. April 1900 nur 88 730 Mark zusammengebracht. Um die Garantiesumme zu vervollständigen, mußte der Graf



Das schwebende erste Zeppelin-Luftschiff

selbst den fehlenden Betrag von 61 270 Mark zeichnen.

In den Briefen Bergs, dessen Mittel in diesen Jahren durch Ausdehnung seiner industriellen Unternehmungen aufs äußerste angespannt waren, an den Grafen Zeppelin tritt hier wiederum das Bedauern hervor, daß es so wenig Menschen in Deutschland der so wichtigen Frage der Lenkluftschiffahrt Anteil entgegenbrächten und daß die Behörden jegliche Initiative und jede Unterstützungsbereitschaft vermissen ließen.

Es mutet denn auch wahrhaft betrüblich an, wenn auf der Liste des aufzubringenden Garantiefonds einer der bekanntesten Fürsten Deutschlands mit ganzen 300 Mark figuriert und die sonstigen reichen Magnaten Deutschlands überhaupt nicht vertreten sind.

In dem Geschäftsbericht des Vorstandes der »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt« vom 14. April 1900 heißt es nun: »Es kann konstatiert werden, daß das ins Leben gerufene Garantie-Consortium durch volle Zeichnung der vorgesehenen Garantiesumme von 150 000 Mark nunmehr zustande gekommen ist. Das Luftschiff selbst ist bis auf die Montierung der Gaszellen fertiggestellt. Die Letzteren werden z. Z. mit einem neuen Dichtungsverfahren hergestellt und müssen laut Vertrag so zeitig abgeliefert werden, daß die ersten Probefahrten mit dem Luftschiff im Monat Juni d. J. vorgenommen werden können.«

Aber auch der neugeschaffene Garantiefonds zeigte sich den geldlichen Ansprüchen, die an das Unternehmen herantraten, nicht gewachsen. Obwohl der Graf Zeppelin in der Aufsichtsratsitzung vom 16. Juni 1900 verkünden konnte, daß der Fürst Christian Kraft zu Hohenlohe-Oehringen eine Schenkung von 10 000 Mark für das Unternehmen gemacht hätte, schmolzen die Mittel bedenklich zusammen.

Zeppelins Aufstieg zum Erfolg

Immerhin gelang es, Anfang Juni 1900 den ersten Aufstieg des Zeppelinkreuzers ins Werk zu setzen. Dieser Aufstieg war von Erfolg begleitet insofern, als durch ihn der Nachweis der absoluten Lenkbarkeit des Fahrzeuges in der Luft erbracht wurde. Wenn das Luftschiff auch späterhin nach mehrmaligen erfolgreichen Aufstiegen unter ungünstigen Witterungsverhältnissen auf dem Bodensee abgetrieben und bei der Landung derart beschädigt wurde, daß es abgebrochen werden mußte, so war doch erwiesen, daß es allen Anforderungen an Stabilität, Tragfähigkeit, Schnelligkeit und Lenkbarkeit genügt hatte.

Es ist nicht unsere Aufgabe, den gemeinhin bekannten Siegeszug der Zeppelin'schen Luftschiffe zur Darstellung zu bringen. Manches Luftschiff zerschellte noch in Wind und Wetter und mancher »Zeppelin« wurde im Weltkrieg das Opfer feindlicher Angriffe, aber die Kraft des Grafen vom Bodensee blieb bis zu seinem Tode ungebrochen und mit unerschütterlichem Mut schritt er unter der getreuen Hilfe seiner Mitarbeiter bei jedem Luftschiff zu neuen Verbesserungen. Niemals wird in Deutschland das Andenken an diesen großen Sohn des Vaterlandes erlöschen.

Wir müssen uns nun noch der Frage zuwenden, was aus der »Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt« und der in dem § 25 der Statuten übernommenen Verpflichtung gegenüber den Erben Schwarz wurde.

Zeppelins erstes Unternehmen löst sich auf

Am 29. Oktober 1900 wurde für den 15. November des gleichen Jahres nach Stuttgart eine außerordentliche Generalversammlung einberufen, deren einziger Punkt der Tagesordnung lautete: »Auflösung der Gesellschaft«.

In dieser Generalversammlung legte der Graf Zeppelin zunächst dar, daß er inzwischen eine Reise zwecks Erlangung weiterer finanzieller Beihilfe unternommen habe, daß er aber zumeist abschlägig beschieden worden sei. Zwar habe die Preußische Luftschiffer-Abteilung beantragt, daß militärischerseits weitere Versuche unterstützt würden, doch sei der betreffende Antrag an höherer Stelle nicht zur Vernehmung gelangt. Somit bleibe ihm nichts

anderes übrig, als der Generalversammlung die Liquidation des Unternehmens vorzuschlagen.

Die Liquidation wurde sodann einstimmig auf Grund des vorgelegten Statuts der Gesellschaft beschlossen und der seitherige kaufmännische Beamte, Herr Ernst Uhland, zum Liquidator ernannt.

Man hatte sich der Hoffnung hingegeben, daß es möglich sein werde, ein Kaufangebot in einer etwas 120 000 Mark betragenden Höhe des Eigentumswertes zu erzielen.

Als dies indessen nicht eintrat, trug der Graf Zeppelin den Garantiezeichnern die Bitte vor, ihm persönlich die Beträge zum Zwecke des Ankaufs des Luftschiffes leihen zu wollen, wobei er ihnen die Möglichkeit eröffnete, das eingeschaltete Kapital auf diese Weise zurückzuhalten.

Wie ungebrochen der Mut des Grafen in dieser für ihn ungeheuer schweren Lage war, geht am besten aus einer gedruckten Erklärung hervor, die er am 25. Dezember 1900 an die Garantiezeichner sandte und in der es heißt: »Ich habe Aussicht, die Mittel zur Wiederaufnahme der Flugversuche im nächsten Frühjahr zu bekommen. Durch letztere wird der Wert des Fahrzeuges offenkundig werden, und alsdann ist die Einführung der Flugschiffahrt und die Wiederentwicklung des Unternehmens bis zur nutzbringenden Ausbeute mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten. Damit wäre mir die Möglichkeit geboten, vielleicht nicht nur den Garantiefonds, sondern auch allmählich das Aktienkapital voll zurückzuerstatten.«

Nachdem die Garantiezeichner dem Grafen ihre Zustimmung erklärt hatten, ging am 1.

März 1901 das Luftfahrzeug nebst Zubehör in den persönlichen Besitz des Grafen über. Damit konnte dann die Liquidation als beendet angesehen werden.

Am betrüblichsten war dieser Ausgang des mit soviel Hoffnung begründeten Unternehmens für die Erben Schwarz, die zwar die als Barzahlung vereinbarten 15 000 Mark erhalten hatten, die aber mit der Auflösung der Gesellschaft jede Hoffnung, von den ersten 30 zu erbauenden Luftschiffen je 10 000 Mark zu erhalten, fahren lassen mußten. Tatsächlich haben sie denn auch nichts mehr erhalten.

Als später nach den großen Erfolgen des Grafen Zeppelin die Witwe des österreichischen Erfinders, Melanie Schwarz, nochmals beim Grafen in Friedrichshafen weilte und die Sprache auch auf diese Abgabe kam, war der Graf völlig im Recht, wenn er jeglichen Anspruch hierauf abwies. Der Graf wäre an und für sich bei dieser Gelegenheit bereit gewesen, der Witwe Schwarz eine freiwillige Unterstützung angedeihen zu lassen, mußte aber auch hiervon absehen, weil er voraussah, daß die Mitwelt dieses als »Schweigegeld« auffassen würde. Als er diesen Standpunkt der Frau Schwarz auseinandersetzte, war diese vernünftig genug, ihn völlig einzusehen. Der Graf ging aber noch weiter, indem er die Witwe Schwarz aufforderte, die Klarstellung der Frage, ob ihr ein weiterer Anspruch auf Grund des § 25 der Statuten zustünde, durch eine Feststellungsklage herbeizuführen. Da er selbst ein sehr begreifliches Interesse an dieser Klarstellung habe, werde er eine solche Klage nur begrüßen können.



Gedenktafel des Kommerzienrates Carl Berg an seinem Wohnhaus in Lüdenscheid

Obwohl aber der Schwiegersohn der Witwe Schwarz selbst Rechtsanwalt war und diese Frage doch wohl offenbar mit ihm erwogen wurde, ist eine solche Feststellungsklage weder von seiten der Witwe Schwarz, noch von seiten der Kinder je erhoben worden, was doch wohl darauf schließen läßt, daß man sich von der absoluten Aussichtslosigkeit der Klage überzeugt hatte.

Damit endet nun die Geschichte des Erfinders David Schwarz und des Erbauers Carl Berg. Beide Männer haben die Gestaltung der lenkbaren Luftschiffe nach dem Prinzip des



Erinnerungsmedaille an die erfolgreichen Zeppelin-Luftschiff-Fahrten am 9. und 10. Oktober 1906

starrten Systems entscheidend beeinflusst; in dem Werk des Grafen Zeppelin erfuhre diese später ihre Vollendung durch den Beweis ihrer praktischen Verwendbarkeit.

Aufgabe unserer Ausführungen war es, in historisch einwandfreier Weise auf die Verdienste dieser ersten Pioniere um die Entwicklung der Luftschiffahrt hinzuweisen.

Im »Deutschen Museum« in München hat die Leistung dieser Männer ihre Anerkennung gefunden. Wer dort die Ehrenhalle betritt, wird u. a. auch das Bild von Carl Berg in der ersten Reihe der »Pioniere der Luftschiffahrt« finden.



Lüdenscheider Nachrichten vom 10. September 1991

Zwei Exemplare einer auf 500 Stück limitierten Auflage eines neuen Silbertalers überreichte Sparkassendirektor Udo Lütteken gestern Bürgermeister Jürgen Dietrich und Landrat Dr. Walter Hostert. Der Taler ist der dritte einer aus insgesamt fünf unterschiedlichen Motiven bestehenden Serie »Zeppelin und Lüdenscheid«. Auf der Vorderseite ist der erste Aufstieg des LZ 1 (die Abkürzung steht für Luft-



schiffbau Zeppelin) vom 2. Juli 1900 am Bodensee zu sehen (linkes Bild). Die Rückseite zeigt eine Luftansicht der Museen der Stadt Lüdenscheid, in denen einige Sammlerstücke auf die Pionierzeit der Luftschiffahrt, die eng mit der Geschichte der Stadt verbunden ist, gezeigt werden. Die beiden ersten Taler zeigen das Aluminiumluftschiff des David Schwarz, Berlin 1897 (ausverkauft) sowie den Aluminium-Industriellen Carl Berg gemeinsam mit dem Luftschiffkonstrukteur Ferdinand Graf von Zeppelin. sum/Foto: Wagner



- In Lüdenscheid wird die Erinnerung an den Luftschiffbau wach gehalten. So bringt die Sparkasse seit 1989 jährlich einen Silbertaler heraus, mit dem sie »die besondere Bedeutung der heimischen Aluminium-Industrie in Zusammenhang mit der Luftschiffahrt« würdigt. Die Serie soll 5 Silbertaler umfassen. Erschienen sind
- 1989 Aluminium-Luftschiff des David Schwarz, Berlin 1897
 - 1990 Aluminium-Industrieller Carl Berg und Luftschiffkonstrukteur Ferdinand Graf von Zeppelin
 - 1991 Erster Aufstieg des LZ 1 Bodensee 1900

Als weitere Motive sind vorgesehen
 1992 LZ 3 über Lüdenscheid 1909
 1993 LZ 127 Graf Zeppelin über Lüdenscheid 1930

Auf der Rückseite wiederholt sich das Bild der Stadtmuseen Lüdenscheids mit der Umschrift »Zeppelin und Lüdenscheid«. Das Museum zeigt eine ganze Reihe Erinnerungstücke an den Luftschiffbau. Der Taler wird in 999 Feinsilber, 35 mm, 15 g Gewicht geprägt. Sein Preis beträgt mit Zertifikat und Etui 49,50 DM. Den Verkauf hat sich die Sparkasse vorbehalten.

Dr. Walter Hostert

Von der Republik in die Diktatur

Die Vorgänge um das Kreishaus in Iserlohn 1932/1933

Fortsetzung und Schluß von Der Reidemeister Nr. 114.

Es sind nur zwei Frauen unter den Kreistagsabgeordneten zu finden; beide geben als Beruf Hausfrau an.

Zur weiteren Herkunft der Kreistagsabgeordneten. Fünf sind Beamte, darunter der Bürgermeister von Menden und der Gemeindevorsteher von Villigst. Die freien Berufe sind mit einem Arzt vertreten, acht Kreistagsmitglieder geben als Berufsbezeichnung Arbeiter oder einen Beruf in der gewerblichen Wirtschaft an. Aus dem Handwerk stammt ebenfalls nur ein Vertreter, während vier herausgehobene Stellungen in der Industrie bekleiden; darunter ein Fabrikdirektor und ein Fabrikant. Unter den Kreistagsmitgliedern befindet sich kein einziger Lehrer.

Das Sitzungsprotokoll der konstituierenden Kreistagssitzung vom 6. April 1933 schildert in plastischer Weise die Veränderungen.

»Iserlohn, den 6. April 1933

Der auf heute einberufene Kreistag des Landkreises Iserlohn wird um 10 Uhr vom Vorsitzenden, Landrat Dr. Storck, in dem festlich und sinnvoll geschmückten Kreistagssaal eröffnet. Anwesend sind von 30 Kreistagsmitgliedern 27. Der Kreistag ist somit beschlußfähig. Die Kreistagsabgeordneten Gerharts und Kissmer waren zugleich in ihrer Eigenschaft als Kreistagsausschußmitglieder anwesend. Es fehlten die Kreisrausschußmitglieder Budde, Steinschulte, Hubner und Beierle. Ferner die kommunistischen Kreistagsabgeordneten Engel, Brei und Möller, an die eine Einladung auf Grund der gesetzlichen Anordnung nicht ergangen war. Von der Kreisverwaltung wohnten der Sitzung bei: Regierungsassessor Wittich, Kreissyndikus Hill und der Kreiskommunalrentmeister Spaenhoff. Zum Protokollführer wurde Kreisverwaltungsamtmann Ackermann bestimmt. Zur Mitvollziehung der Verhandlungsniederschrift wurden die Kreistagsabgeordneten Westermann und Brusis gewählt. Der Vorsitzende legte die Unterlagen für die ordnungsmäßige Berufung des Kreistages vor, die nicht angezweifelt wurde.

Vor Eintritt in die Tagesordnung begrüßte der Vorsitzende den neuen Kreistag und hob hervor, daß das, was sich heute hier vollziehe, die Gleichschaltung der Kommunalpolitik in Landkreise Iserlohn mit dem einheitlichen politischen Willen der Regierung der nationalen Erhebung und die Einordnung in die einheitliche, neue, den Wiederaufbau Deutschlands gewidmete Zielsetzung, wie sie die Regierung unter ihrem Führer, dem Reichskanzler Adolf Hitler, proklamiert hat, bedeute.

In einem eingehenden geschichtlichen Rückblick ließ der Vorsitzende den Leidens-

weg des deutschen Volkes lebendig werden, um dann im Hinblick auf die Aufgaben und Ziele zu betonen, daß auch in der Kommunalpolitik eine radikale Abwendung von der individualistisch-sozialistischen Weltanschauung, die einen beispielelosen Verfall zum Erfolg gehabt habe, geschehen müsse. Auch die Kommunen hätten sich als Teil des ganzen Staats- und Reichsaufbaues in das Staatsganze einzugliedern, und ihre Pflicht bestände darin, daß sie sich in diesen organischen Aufbau des Reiches und des Staates restlos einordnen. Für den Zusammenbruch von Volk und Reich sei ohne Zweifel mit entscheidend gewesen, daß die Kommunalpolitik vieler Gemeinden auf das Gesamtwohl zu wenig Rücksicht nahm und nur glaubte, ihre lokalen Ziele möglichst rigoros und weitgehend verfolgen zu müssen.

Ebenso wie der Kreis sich in die großen Ziele von Reich und Staat einordnen müsse, müßten auch die im Kreisverband zusammengeschlossenen Gemeinden sich darüber klar sein, daß ihr Wohlergehen aufs engste mit einer Konsolidierung der Verwaltungs- und Finanzverhältnisse des Kreises zusammenhänge und daß örtliche Sonderinteressen hinter dem Ziel und Streben, diesen Kreisverband leistungs- und lebensfähig zu erhalten, zurückstehen müßten.

»Wir werden und können«, so endete der Vorsitzende seine Ausführungen, »die unser harrenden Arbeiten führen in dem festen Vertrauen und der festen Zuversicht, daß es dieser Regierung der nationalen Erhebung und insbesondere ihrem Führer, dem Reichskanzler Adolf Hitler, der für Millionen von Deutschen heute die letzte Hoffnung vor dem endgültigen Verfall von Volk und Staat bedeutet, gelingen wird, uns in zäher und unermüdlicher pflichttreuer Arbeit aus den Niederungen der Jetztzeit wieder zu einer neuen Höhe nationaler Geltung und völkischen Wohlstandes emporzuführen.«

Das auf das Vaterland, den Herrn Reichspräsidenten und den Herrn Reichskanzler Hitler, den Führer aus Not zu besseren Tagen, ausgebrachte Hoch fand freudigen Widerhall; stehend wurde das Deutschlandlied gesungen.

Im Anschluß hieran gab der Fraktionsvorsitzende der nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei, Kreistagsabgeordneter Westermann folgende Erklärung ab:

»Nachdem am 5. und 12. März 1933 der überwiegende Teil des deutschen Volkes sich zu uns bekannt hat, ist in unsere Hände, die diesem Volke gegenüber, eine ungeheuerere Verantwortung gelegt worden. Der Schlußstrich unter eine vierzehnjährige Mißwirtschaft ist gezogen. Wir Nationalsozialisten haben heute einzig und allein dafür Sorge zu tragen, daß

eine Wiederholung dieser Zustände ein für allemal unmöglich gemacht wird. Unabhängig von Mehrheit und Minderheit und völlig unbeeinflusst werden wir unseren Weg gehen und die Maßnahmen ergreifen, die uns zum Wohle von Volk und Nation notwendig erscheinen. Wir verlangen aus diesem Grunde von allen der Herren Kreistagsabgeordneten, daß sie sich den uns notwendig erscheinenden Maßnahmen und Beschlüssen anpassen, um dadurch zu erreichen, daß auch hier im Kreistage intensive und nutzbringende Arbeit im Interesse der nationalen Regierung geleistet wird.«

Der Fraktionsvorsitzende der Zentrumspar- tei, Kreistagsabgeordneter Lubig, erklärte darauf folgendes:

»Die Zentrumsfraktion betrachtet es als ihre Pflicht, hinter der Regierung stehend, darauf bedacht zu sein, daß unter allen Umständen Ordnung und Sicherheit überall in den deutschen Landen gewährleistet und dem Wiederaufbau unseres Vaterlandes keine Hemmnisse in die Wege gelegt werden.

Diesen Gesichtspunkten ordnet die Zentrumsfraktion alles andere unter.

Getreu ihren Grundsätzen und Zielen stellt daher die Zentrumsfraktion pflichtgemäß auch ihre Arbeit in den Dienst des Aufbaues.«

Für die SPD-Partei gab der Kreistagsabgeordnete Grünrock sodann folgende Erklärung ab:

»Unsere sozialdemokratischen Grundsätze können und werden wir nicht aufgeben. Aber im Kampf für Freiheit und Volk und Vaterland stehen wir hinter der neuen Regierung. Was den inneren Aufbau des Gemeinde-, Staats- und Verfassungslebens anbelangt, sind wir durchaus guten Willens und zur Mitarbeit bereit. Wir werden wie bisher das Gemeinwohl über allen Eigennutz und alle Sonderinteressen stellen und erwarten, daß damit eine Zusammenarbeit auf parlamentarischer Grundlage und unter Gewährung gleichen Rechtes für alle möglich und ersprießlich sein wird.«

Sodann wurde wie folgt verhandelt und beschlossen: Punkt 1 der Tagesordnung: Einführung und Verpflichtung der neu gewählten Kreistagsabgeordneten.

Dies geschieht in der üblichen Weise durch Handschlag des Vorsitzenden.

Die Wahl des Kreisrausschusses wurde durch Zuruf getätigt und einstimmig beschlossen. Die Gewählten schieden aus dem Kreistag aus, für sie rückten Stellvertreter nach. Für die NSDAP waren dies: H. J., Kaufmännischer Angestellter, Hohenlimburg; K. M., Stein- drucker, Hohenlimburg; A. S., Kaufmann, Deilinghofen.

Der Bau der katholischen Kirche am Sauerfeld 1884/85

Mit dem Bau der Kirche am Sauerfeld entstand in der zu dieser Zeit mehr als 600jährigen Geschichte der Stadt das zweite Gotteshaus. Und es ist schon merkwürdig, daß es eine katholische Kirche war, die nach der Reformation die Reihe von Kirchenneubauten eröffnete. In diesen Jahren begann aber auch die Diskussion um die Neuorganisation der evangelischen Kirchengemeinde, die darin eine adäquate Antwort auf die Entwicklung von Stadt und Landgemeinde suchte und fand. Das Ergebnis war ihre völlige Neuorganisation und schließlich 1889/90 der Bau der ersten evangelischen Kirche nach Einführung der Reformation. Sie wurde außerhalb der Stadt in Mühlengraben errichtet. Ihr folgten bei immer dichter werdender Besiedlung weitere Kirchenneubauten in Brügge und Brüninghausen sowie die Teilung der städtischen Gemeinde und der Bau einer zweiten Kirche 1900/01 am Grünewald, die den Namen Christuskirche erhielt.

Architekt des Neubaus der katholischen Pfarrkirche am Sauerfeld war der Paderborner Diözesanbaumeister, Kgl. Baurat Güldenpfennig, dem die Anfertigung eines Planes, Kostenanschlag, Detailzeichnungen, Oberleitung, Revision und Abnahme des Baues übertragen worden waren. Es begann mit der Ausschreibung im »Centralblatt der Bauverwaltung, Ernst und Korn, in Berlin: Die zum Neubau der katholischen Kirche in Lüdenscheid erforderlichen Arbeiten und Lieferungen und zwar:

1. die Maurer-Arbeiten veranschlagt zu Mk. 21 599,03,
2. die Steinmetz-Arbeiten veranschlagt zu Mk. 22 532,53,
3. die Maurer-Materialien (darunter 168 000 Verblendsteine, 496 000 Hintermauerungssteine, 1409 Hectol. Wasserkalk, 505 cbm Sand) veranschlagt zu Mk. 29 207,60

sollen vergeben werden. Offerten mit entsprechender Aufschrift sind portofrei, versiegelt bis 15. Juni an Rechtsanwalt Struckmann, hierselbst einzusenden«¹⁾.

Nach den Plänen von Güldenpfennig entstand eine neugotische Saalkirche mit Kreuzrippengewölbe, einem zweischiffigen Querhaus mit Emporen, einem Chorjoch und dem Chor im 5/8 Schluß. Die Chorfenster reichen bis zur halben Höhe und sind buntverglast; das Maßwerk der Fenster und Emporenbrüstungen variiert in den Zirkelschlägen. Den Chor flankieren zwei Trabantentürme. Das Vierungstürmchen, das die Glocken aufnahm, wurde leider nach dem Zweiten Weltkrieg wegen Baufälligkeit abgenommen. Nach Errichtung der Kirche war es der krönende Abschluß des Bauwerks, denn der mächtige Turm trat erst in den 20er Jahren an die Stelle einer gerade geschlossenen Westfront mit dem Eingangsportal.

Die Glocken für den Turm lieferte die Firma Pett und Gebrüder Edelbrock, Glockengießerei in Gescher. Nachdem Pfarrer Meyer entsprechend nach Paderborn berichtet hatte, erhielt der Pfarrer und Landdechant Raper in Menden durch den Generalvikar am 7. Febr. 1888 den Auftrag, sie zu weihen. »Euer Hochwürden werden vigore Auctoritatis Apostolicae una cum facultate substituiendi, mit der Auflage über den Vollzug zu berichten hierzu bevollmächtigt«²⁾.

»Als separaten Bauteil erhielt die Kirche an der Südseite des Chores eine sechseckige Sakristei mit Zeltdach, aus der heraus man den Chorraum unmittelbar betreten konnte. »Der Gesambau ist in Backstein mit Werksteinzier errichtet«³⁾.

Der Innenraum wurde von der jungen Kirchengemeinde im Laufe der Jahre reich ausge-

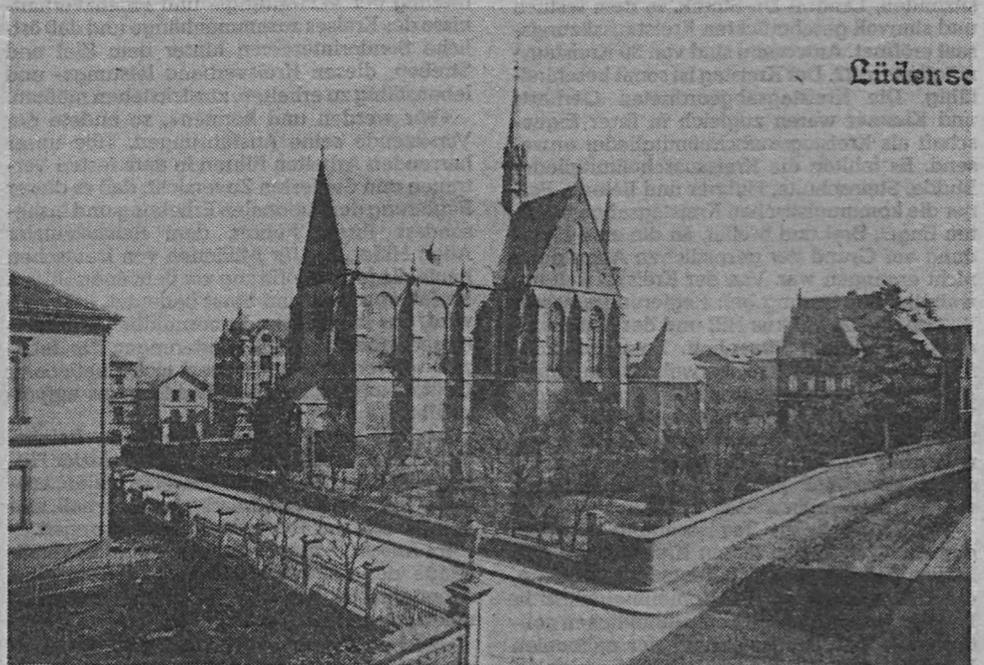
schmückt. Für die Fenster erhielt die Kölner Firma Schneides und Schmolz den Auftrag. Diese wurde zwar erst 1892 in Köln-Lindenthal gegründet, sie arbeitete vorher aber wohl schon selbständig. Schneides und Schmolz gehörte zu den sieben Großfirmen, die überwiegend im Rheinland Chorfenster lieferten. Erhalten sind u. a. drei Hauptchorfenster in St. Andreas in Köln, die in der Zeit entstanden, als die Firma auch für Lüdenscheid arbeitete⁴⁾. Da das Geld nicht für alle Fenster reichte, wurden von den Chorfenstern zunächst nur drei in Auftrag gegeben. In ihrem Angebot hatte die Firma jedoch bereits den Vorschlag gemacht, ihr eine Option auf die zwei fehlenden Chorfenster zu geben, die ausgeführt werden sollten, wenn die Gemeinde die notwendigen Mittel dafür besäße. Dies war 1891 der Fall.

Das Mittelfenster zeigt Christus als Weltenrichter in der Mandorla auf dem Regenbogen sitzend, umgeben von den vier Evangelistensymbolen. Durch diese Formgebung hebt sich das Fenster von den vier übrigen ab und betont so die zentrale Aussage. Vom Kirchenschiff aus gesehen links sind in den übrigen Fenstern Heilige in reicher Umrahmung in gotischer Architektur dargestellt: Antonius von Padua, Klara, Joseph – einer der Patrone der Kirche, Petrus, Paulus, Medardus – der zweite Patron der Kirche, Bonifatius – der besonders in der Diaspora verehrt wurde – und Elisabeth als Heilige der Caritas. Die Rosetten des Oberteils der Fenster zeigen über dem Weltenrichter die auf diesen zeigende Hand Gottes umgeben von Seraphimen. Zu beiden Seiten bilden ein Alpha und ein Omega das Zentrum, umgeben von floralen Mustern. Letzteres findet sich in den Rosetten aller übrigen Langfenster. In den Medaillons der Rosettfenster unter den Emporen sind die Heiligen Liborius – der Patron des Bistums Paderborn, Elisabeth, Ludger und Barbara dargestellt. Diese Fenster sind zum Teil nach dem Zweiten Weltkrieg neu gestaltet worden von O. Köpke in Düsseldorf. Die Fenster des Langhauses und der Obergeschosse der Emporen sind einfacher gestaltet; sie zeigen ein Teppichmuster.

Nach der Restaurierung im letzten Jahr ist auch die ursprüngliche Ausmalung der Kirche wieder zu sehen; der jetzige Bestand ist eine Vervollständigung gemäß den gefundenen Resten. Vor allem Schlußstein und Rippen im Chor zeigen eine reiche Farbenpracht in geometrischen Figuren und Rankenwerk. Aber auch die Schlußsteine des Langhauses und die Bemalung der Rippen und Halbsäulen mit ihren Konsolen vermitteln ein harmonisches Bild. Ausgeführt wurde die ursprüngliche Malerei 1896 von der Firma Lückenkötter in Oelde. Ihre Restaurierung und Erneuerung führte die Firma Bechem aus Essen durch.

Entsprechend dem Bauwerk war auch die weitere Ausstattung der Kirche neugotisch gehalten. Der reichgeschnitzte Hochaltar stand auf einem mehrstufigen Podest. Die Vorderseite des Altartisches war maßwerkverziert wie auch der Sockel mit dem eingebauten Tabernakel. Auf den beiden Seiten der Monstranznische zeigten zwei stark ausgearbeitete Reliefs die Verkündigung und die Geburt in Bethlechem. Die Bekrönung des Altares bildete eine reich verzierte Zone aus Wimpergen, Kreuzblumen und Fialen, stufenförmig aufsteigend zu einer Kreuzigungsgruppe mit dem Gekreuzigten und Maria und Johannes unter dem Kreuz. Auf den Außenseiten standen je zwei Engel. Den Altar wie die übrige Ausstattung der Kirche; Seitenaltäre, drei Beichtstühle, Kirchenbänke und wohl auch Kanzel und Kommunionbank, schuf der Bildhauer A. Bucker, Rheda. Den Auftrag dazu hat Pfarrer Meyer gegeben.

Am Pfeiler der Empore auf der Epistelseite stand die wiederum maßwerkverzierte Kanzel mit einem weit ausladenden Schalldeckel. Sie wurde geschmückt von den Bildern der vier Evangelisten, die allein von der ganzen Pracht dieser Einrichtung in der Kirche übriggeblieben sind. Die Kommunionbank bestand aus durchbrochenem Maßwerk, angehängt an das Maßwerk der Fenster. Sie wurde bei feierlichen Ämtern oder sakralen Handlungen geöffnet. Die Kanzel war ein Geschenk des Männervereins 1891.



Die Pfarrkirche St. Joseph und Merdardus am Sauerfeld im Jahre 1901. Das Gotteshaus wurde am 15. Oktober 1891 vom Weihbischof Augustinus Gockel aus Paderborn geweiht, 6 Jahre nach seiner Fertigstellung.

Das Auseinandernehmen, Zerteilen, Verschenken und letztlich Zerhacken der hölzernen Einrichtungsstücke ist kaum mehr nachvollziehbar. »Sammeln und Zusammenhalten« lautet heute die Parole.

An der Ostseite der beiden Seitenschiffe standen Seitenaltäre; auf der Evangelienseite ein Altar mit der Pieta und auf der Epistelseite ein Altar der heiligen Familie. Auftraggeber für Kanzel und Seitenaltäre war der Pfarrer Friese, der 1894 nach Lüdenscheid kam. Er war geboren in Neheim 1851, wurde 1876 zum Priester geweiht und war vorher in Althaldesleben als Missionspfarrer tätig. Auf Pfarrer Friese geht auch die Anschaffung der Orgel zurück, deren Spieltisch auf der Orgelbühne aufgestellt wurde. Die Pfeifen befanden sich jedoch über dem Gewölbe. Die Schalllöcher sind von unten noch zu sehen, sie blieben nach dem Vorschlag des Denkmalschützers erhalten.

Pfarrer Friese war es auch, der den Maler Wilhelm Otto 1908 beauftragte, sechs Bilder mit Motiven aus dem Leben des hl. Joseph für die Wandfelder des Chores zu malen. In dieser Zeit waren an dem Bau bereits durchgreifende Renovierungsarbeiten durchgeführt worden, weil Wasserschäden erheblichen Schaden angerichtet hatten. Um die neuen Bilder davor zu bewahren, malte Otto sie auf Kupferplatten, die von der Firma Kaspar Noell geliefert wurden⁵⁾. Die Bilder wurden in den 30er Jahren durch andere ersetzt.

Insgesamt war der Neubau der katholischen Pfarrkirche ein gelungenes Werk. Wenn sich das Einrichten auch über Jahrzehnte hinweg, vermittelte sie doch einen Eindruck stilistischer Geschlossenheit. Leider fiel das meiste den gewandelten Auffassungen nach dem zweiten Vatikanischen Konzil zum Opfer. Die Freude der Gemeinde über das Erhaltene, wie es nach der Restaurierung wieder zu Tage getreten ist, dürfte allgemein sein.

Die Ausstattung der Kirche mit sakralen Geräten und Gefäßen paßte auch im Stil zur übrigen Einrichtung. Kelche, Ziborien, Monstranzen waren Geschenke oder entstammten dem Nachlaß der Pfarrer. Es sind durchweg schöne Stücke, die heute allerdings kaum noch in Gebrauch sind. Die Gemeinde bekommt bei Prozessionen ein Stück dieser Goldarbeiten zu sehen. Es ist ein großes Vortragekreuz.

Ein Blick auf die Neubauten der evangelischen Gemeinden zu dieser Zeit zeigt, daß nicht nur die katholische Kirchengemeinde den neugotischen Stil wählte. Von den fünf vor dem Ersten Weltkrieg gebauten evangelischen Kirchen wurden vier in diesem Stil erbaut. Allein der Neubau in Brüninghausen (1910) wurde im Jugendstil ausgeführt.

Neben der Kirche entstand zur gleichen Zeit das Pfarrhaus, natürlich im gleichen Stil wie die Kirche. In ihm lagen die Wohnungen des Pfarrers und des Küsters. Die stetig steigende Anzahl der Katholiken, deren Seelenzahl im Jahre 1890 auf 3000 geschätzt wurde, machte die Anstellung eines Kaplans notwendig. 1910 gab es in Stadt und Amt Lüdenscheid bei zusammen etwa 40 000 Einwohnern annähernd 6000 Katholiken, was die Anstellung eines dritten Geistlichen erforderte. Der dritte Geistliche ermöglichte eine eigene Seelsorge im Volmetal. Mitten im Kriege 1915 wurde der volle Gottesdienst und die selbständige Seelsorge für Brügge-Winkhausen erreicht. Für die zwei Kapläne baute die Gemeinde 1911 eine Kaplanei an der Sadowastraße zugleich mit dem Anbau als Küsterwohnung. Ein damals vorgesehener Zwischentrakt zwischen Pfarrhaus und Kaplanei kam nicht zur Ausführung. Dies blieb der jüngsten Zeit vorbehalten.

Mit Kirche, Pfarrhaus und Kaplanei war das Grundstück Sauerfelder Straße, Concordiastraße, Sadowastraße, Paulinenstraße soweit bebaut, daß die Gemeinde über mehr als ein halbes Jahrhundert damit auskam. – In dem beschriebenen Geviert lag allerdings auch ein nicht der Kirchengemeinde gehörendes bebautes Grundstück. – Das Kirchengrundstück wurde schon bald nach Fertigstellung der Kirche eingezäunt. Eine übermannshohe Mauer schloß das Pfarrhaus von zwei Seiten zur

Straße hin ab. – Die Sauerfelder Straße war zur damaligen Zeit eine normal breite, gepflasterte Straße, d. h., es war eine enge Straße im Vergleich zu heute. Der Raum zwischen Kirche, Straße und dem privaten Grundstück wurde mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt. Man betrat das Grundstück von der Sadowastraße aus; auch hier grenzte das Kirchengelände eine Mauer mit aufgesetztem Eisenzaun von der Straße ab. So bildete das Ganze einen in sich abgeschlossenen Bereich.

Es war ein hervorragender Griff, den der Pfarrer, der Kirchenvorstand und sicher letztlich auch Julius Kremp mit der Wahl des Standortes und dem Kauf des entsprechenden Grundstücks getan hatten. Die Sauerfelder Straße lag am Rande des eng bebauten historischen Stadtkerns von Lüdenscheid. Sie entwickelte sich im Laufe der Jahre immer mehr zu einer der Hauptstraßen der Stadt und ist gerade heute nicht aus ihrem Verkehrsgerüst wegzudenken. Das südliche Stadtviertel war noch nicht bebaut; dies vollzog sich erst nach Errichtung der katholischen Kirche etwa bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges. Der Name Gartenstraße gibt dies noch wieder, in deren oberem Teil bald kaum noch ein Stück Garten zu erkennen war. Hier reiht sich Fabrik an Fabrik. Der Bereich Freiherr-vom-Stein-Straße – Hohfuhrstraße zeigte zwar auch die in Lüdenscheid übliche Gemengelage von Wohnhäusern und Fabriken, doch nur in gemäßigter Form.

Der Neubau der katholischen Kirche markierte städtebaulich den mittleren Teil dieser für Lüdenscheid wichtigen Sauerfelder Straße. Später folgten der Bau des Mädchengymnasiums, der Reichsbank, des Bankhauses von C. Basse, die Erweiterung des Komplexes der Gesellschaft Erholung und schließlich die Errichtung des neuen Amtshauses im Jahre 1910. Dabei sorgte der alte evangelische Friedhof dafür, daß keine Totalbebauung erfolgte. Auch im oberen Teil der Sauerfelder Straße wurde später ein kleiner Stadtgarten angelegt. Die Entwicklung der Sparkasse Lüdenscheid, ausgehend vom ehemaligen Bankhaus Basse, hat die Bedeutung der Straße noch gesteigert. Die Auflösung der Gemeinde Lüdenscheid-Land und die Schließung ihres Amtshauses, in dem sich auch die Amtssparkasse befand, brachte keine Veränderung in diesem Gefüge der öffentlichen Bauten. Das ehemalige Verwaltungsgebäude beherbergt heute die städtischen Museen.

Die Bebauung der Sauerfelder Straße und ihre Bedeutung für die Stadt muß wohl auch dem Pfarrer Düser bewußt geworden sein, als er 1926 als Pfarrer nach Lüdenscheid kam. Wenn er gleich gesagt haben soll, »an diese Kirche muß ein Turm!«, so zeigt das, daß er die städtebauliche Bedeutung des Standortes seiner Kirche erkannt hat.

In der Tat wurde durch die Errichtung des Turmes ein Akzent gesetzt, wie er ausdrucksvoller nicht gesetzt werden konnte. Nicht zu übersehen ist aber auch, daß die Entfernung des alten Dachreiters über der Vierung der Kirche nach dem Zweiten Weltkrieg ein Fehler war, der nur noch durch die Zerschlagung eines großen Teils der Inneneinrichtung übertriften wurde. Letzteres ist nicht rückgängig zu machen. Wohl wäre zu wünschen, daß die Kirche alsbald wieder zu ihrem Dachreiter kommt.

Es ist schon einen Blick in die Akten des Pfarrbüros wert, um zu erfahren, wie die Kirchengemeinde das alles finanziert hat, wozu sie den Mut aufbrachte, es anzufangen. Das von ihr gebildete Kirchenbau-Comitee verfaßte im April 1881 ein Schreiben, um bei auswärtigen Spendern um Unterstützung zu bitten. Dieses Schreiben ist im Ton ganz auf die Situation einer armen, um Hilfe bittenden Gemeinde abgestellt. Es zeigt aber auch zugleich den Rahmen ihrer finanziellen Vorstellungen.

»Die kath. Diaspora-Gemeinde Lüdenscheid, welche vor Einführung der Reformation der Sitz eines angesehenen Decanates war, wurde im Jahre 1827 bei einer Mitgliederzahl von etwa 100 Personen gegründet und hat seitdem einen bedeutenden Zuwachs erfah-

ren. Im Jahre 1837 betrug die Zahl bereits 208, im Jahre 1873–800, bei der letzten Volkszählung rd. 1200 Personen. Hierzu kommen während des größten Theiles des Jahres noch 200 fremde Arbeiter, so daß die Gesamtzahl 1400 Seelen beträgt. – Auch gegenwärtig noch ist die Stadt in starkem Wachstum begriffen und wird innerhalb einiger Jahre die kath. Gemeinde voraussichtl. mehrere tausend Seelen zählen.

Das bisher benutzte Gotteshaus ist die alte, baufällige, im Jahre 1491 geweihte, im Jahre 1827 von der reformierten Gemeinde wieder übernommene frühere Wallfahrts-Capelle, welche für kaum 150 Personen Platz bietet, und daher schon der jetzigen Bevölkerung keinen annähernd genügenden Raum gewährt. Kaum ein Drittel der Gemeinde-Mitglieder ist im Stande, an den Sonn- und Festtagen ihrer Pflicht, der hl. Messe beizuwohnen, zu genügen, da sie wegen Überfüllung der Kapelle vor den Thüren derselben umkehren müssen. Nicht einmal vor der Kapelle dem Gottesdienst zu folgen ist möglich, da die Kapelle keinen Vorplatz hat, vielmehr von belebten Straßen rings umgeben wird.

Zur Abstellung dieser großen Nothlage ist daher der Neubau eines Gotteshauses ein unabweisbares Bedürfnis, und hat die Gemeinde bereits einen Bauplatz in schöner Lage erworben. – Die Kosten eines den hiesigen Verhältnissen entsprechenden Neubaus (inkl. Bauplatz) werden auf ca. 150 000 Mark berechnet⁶⁾. Die hiesige kath. Bevölkerung besteht nun, mit wenigen Ausnahmen, aus Handwerkern und Fabrikanten, die zu 95% den niedrigsten Steuersatz zahlen. Die Gemeinde ist außer der communalen Steuer (275% der Staatssteuer) mit Schul- und Kirchensteuer (310% der Staatssteuer) schwer belastet. – Trotzdem haben die wenigen Bessersituierten der Gemeinde bereits 8000 Mark freiwillig gezeichnet und sind die Unbemittelten nach Kräften bestrebt, durch eine wöchentliche sog. Pfennig-collecte ihr Schärflin beizutragen. Mehr aber vermag die Gemeinde nicht zu leisten und würde der so notwendige Bau noch lange Jahre unterbleiben müssen, wenn nicht die Mildthätigkeit edel denkender Menschen hier unterstützend eintreten würde. Auf dieses Vertrauen wagen wir es, die inständigste Bitte anzusprechen, der dürftigen Gemeinde eine Beihilfe hoch geneigt zu gewähren und die Gabe an den Herrn Pastor Herdes hierselbst gelangen lassen zu wollen.«

Mit 8000 Mark waren gerade 5% der geschätzten Bausumme vorhanden, und die Gemeinde mußte sich schon anstrengen, Geld herbeizuschaffen.

Darüber liegen in den Akten einige Erfolgsmeldungen vor, ohne jedoch ein vollständiges Bild zu vermitteln. So genehmigt die Genossenschaft der Johanniter-Malteser in Rheinland und Westfalen der Missionsgemeinde Lüdenscheid nur wenige Monate nach der Versendung des Bettelbriefes 300 Mark. Sie wiederholt ein Jahr später eine solche in Höhe von 200 Mark. – 1882 feiert der Diözesanbischof Franz Caspar ein Jubiläum in Erinnerung an seine Konsekration und Intronisation. Die Pfarrer des Landdekanates Attendorn und die Geistlichkeit der Stadt Attendorn spenden ihrem Bischof 175 Mark, die dieser dem Kirchenbaufond der Lüdenscheider Gemeinde weiterleitet. – Eine größere Summe spendet im Jahre 1895 das Diözesancomitee des Bonificationsvereins zu Köln. Es sind 1500 Mark, von denen allerdings 100 Mark als Betrag für eine Jahresmesse für den Pfarrer Hermann-Joseph Brandts abgezweigt werden, aus dessen Nachlaß das Geld stammt. Einzuschließen ist in das Jahresgebet der Pfarrer Kölger, der diese Stiftung vermittelt hat.

Hier ist der Weg aufgewiesen, den die Kirchengemeinde ging, indem sie für ihre Wohltäter das hl. Meßopfer feierte oder die Spender in das sogenannte Jahresgebet einschloß, d. h., für sie sonntags nach dem Hochamt betete.

Das Generalvikariat Paderborn überweist der Kirchengemeinde am 28. Juli 1883 einen Betrag von 5934 Mark als Ertrag einer Kollekte für den Lüdenscheider Kirchenbau. Darin steckt die von der Gemeinde selbst erbrachte Summe von 466,54 Mark.

Nicht genug, die Gemeinde mußte weitere Geldquellen erschließen. So beantragte sie am 26. Jan. 1884 bei der Regierung in Arnberg die Genehmigung einer Hauskollekte. Der Regierungspräsident kann aber nicht allein entscheiden und leitet diesen Antrag an den Herrn Oberpräsidenten in Münster weiter. Sie wurde genehmigt.

In den Jahren 1881 und 1883 wendet eine Frau aus dem Rheinland je 3000 Mark dem Baufond auf Rentenbasis zu. In einer Erklärung vom 22. Okt. 1881 verfügt sie dazu folgendes: »Ich Endesunterzeichnete Julie Maassen, Rentnerin, wohnhaft in Düsseldorf, erkläre hierdurch, daß ich dem kath. Kirchenvorstande zu Lüdenscheid zu Händen des Herrn Pfarrers Herdes, zu Lüdenscheid wohnend, die Summe von 6000 Mark als Handgeschenk zum Neubau der kath. Kirche zu Lüdenscheid übergeben und demselben diese 6000 Mark bar ausgezahlt habe. Der besagte Kirchenvorstand hat mir über dieses ihm in barem Geld gemachte Geschenk eine Empfangsbescheinigung, Lüdenscheid, den 29. Okt. 1881, ausgestellt und sich verpflichtet, vom 1. Nov. dieses Jahres an obige Summe von 6000 Mark mit 5% jährlich zu verzinsen und die Zinsen bis zu meinem Lebensende als eine Rente jährlich an mich in meiner Wohnung zu Düsseldorf pünktlich zu bezahlen. Mit meinem Tode hört jede Verpflichtung der kath. Kirchengemeinde zu Lüdenscheid gegen mich oder meine Erben auf und tritt dieselbe in den unbeschränkten Genuß des geschenkten Kapitals.«⁷⁾

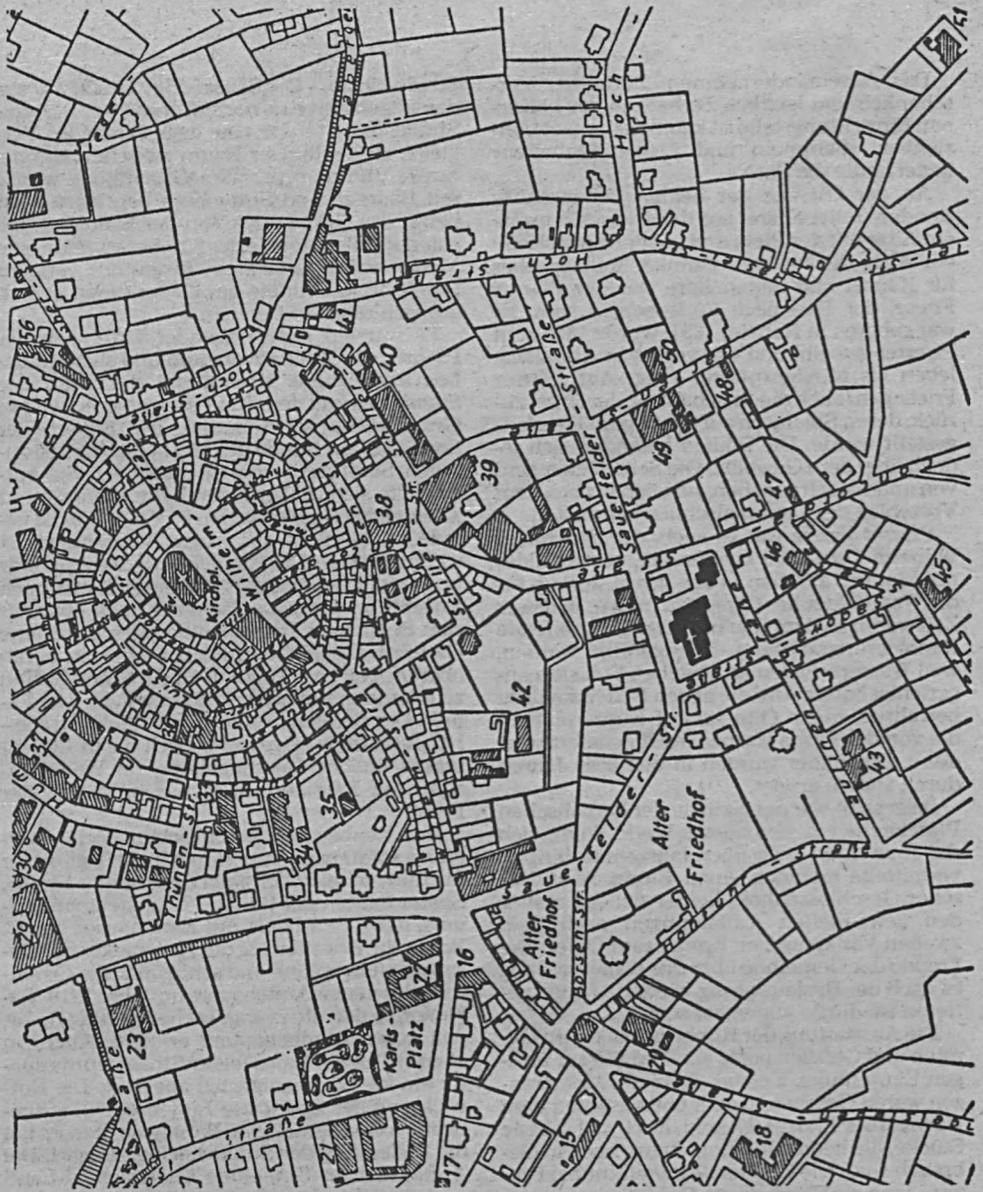
Die Eigenleistung der Gemeinde war offensichtlich nicht unerheblich. Der Verkauf der Kapelle mit Grundstück brachte 6000 Mark, aber auch das reichte ja nicht aus. In der Kirchengeschichte von Dinkloh wird nur kurz darüber berichtet. Pfarrer Herdes verließ 1884 – ein Jahr vor Fertigstellung der Kirche – Lüdenscheid. »Sein Andenken wird mit der katholischen Kirche im Sauerfeld unauslöschlich verbunden bleiben. Aber auch jene dürfen niemals vergessen werden, die von Haus zu Haus gezogen sind und Almosen für den Kirchenbau gesammelt haben, sowie die Schreiber und Schreiberinnen der zahllosen Bettelbriefe, die in alle Windrichtungen geflogen sind. Ihre Namen kennt der Allwissende und Allvergelter. Von einem der erfolgreichsten, Johann Hahn, wird später noch die Rede sein. Der Rechtsanwalt und Notar Struckmann verfaßte zu Bettelzwecken ein ansprechendes Gedicht, das vor dem Vergessen bewahrt werden soll; es lautet:

In Lüdenscheid, auf steilen Bergeshöhen,
Da bauen wir ein Kirchlein, schlicht und klein:
Zur Ehre Gottes soll der Bau erstehen,
Geweih't Maria, uns'rer Herrin rein,
Dem heil'gen Joseph auch, dem treuesten
Patrone,
Damit er helfe uns bei seinem lieben Sohne.
Wohl haben, was wir können, wir gespendet,
Wir alle, Jung und Alt, und Reich und Arm:
Wohl haben gute Herzen uns gesendet,
Schon manche schöne Gabe voll Erbarm:
Doch Alles will zum Baue noch nicht reichen,
Wir müssen nochmals euer Herz erweichen.

So höret denn noch einmal uns're Bitten,
Und sendet eine Gabe bals uns ein.
Um Jesu willen, der für euch gelitten,
Zur Ehr' Josephi und der Jungfrau rein:
Laßt eure Herzen nochmals lieblich rühren,
Daß wir das Werk zu Ende können führen!«

Bedenkt es wohl:
wenn ihr einst kommt zum Sterben,
Des Todes Schrecken euch dereinst umtost:
Maria, Joseph werden für euch werben,
Und eure Gabe wird euch dann zum Trost!
Wir aber werden täglich für euch beten
Um Gottes Schutz in allen euren Nöthen.⁸⁾

Aber es war ja nicht nur der Kirchenbau zu bezahlen, sondern auch die Einrichtung. Dazu blieb der Kirchengemeinde kein anderer Weg, als immer wieder Kollekten abzuhalten und zu Spenden aufzurufen. So wurden 1888 für die Kirchenfenster 848 Mark gesammelt. Ob dies schon für



Ausschnitt aus einem Stadtplan um 1887.

die zwei noch ausstehenden Fenster ausgegeben werden sollte, oder für die bereits 1885 in Rechnung gestellten, gelieferten Fenster, ist nicht ersichtlich. Die Rechnung der Firma belief sich auf 6452 Mark, von denen sie 3512 Mark sogleich erhielt. Damit blieb ein Rest von 2939 Mark zunächst einmal stehen. Für die beiden nachgelieferten mußten 1852 Mark bezahlt werden.

Bei der Einrichtung gingen ebenfalls Spenden für die Beichtstühle ein. Für die Altäre und die Kanzel, um die wichtigsten Ausstattungsstücke zu nennen, scheinen andere Mittel verwandt worden zu sein.

Ein origineller Gedanke war, die Kirchenbänke aufzuteilen und gewissermaßen jeden Sitz durch eine Spende bezahlen zu lassen. Der Plan, in dem die Spenden eingetragen wurden, ist erhalten. Es sind auf der Männer- wie auf der Frauenseite je 24 Bänke, jede Bank für sieben Personen. Das gibt 2x168 Personen für jede Seite, also 336 Sitzplätze. Auf der Frauenseite ist allerdings eine Reihe nicht ausgefüllt. Gewiß ist dies ein originelles Dokument, das alle Familien, die aktiv am Gemeindeleben teilnahmen, enthalten dürfte. Die meisten kommen nur einmal vor, aber es gibt auch Spender für mehrere Sitze. Für die Abwicklung der Aktion sorgten die Vereine. – Wenn man die Anzahl der Sitzmöglichkeiten auf die

Größe der Gemeinde bezieht, war die Erweiterung der Kirche schon vorprogrammiert.

Die Unbill des Lüdenscheider Wetters setzte dem Neubau in den ersten Jahren sehr stark zu. Dafür war er offensichtlich nicht gerüstet. So kam es alsbald schon zu Reparaturarbeiten, die 1904 abgeschlossen wurden. Es waren die Fenster auf den Schlagseiten in den 90er Jahren bereits mit einem Schutzglas versehen worden. Jetzt ging es darum, das Einsickern des Regenwassers in das Gemäuer zu verhindern. Der Turm, der über dem Chor lag, und die Flächen des gesamten Daches wurden erneuert und weiter heruntergezogen. Auch das wird die Gemeinde mehr als eine Kleinigkeit gekostet haben.

Entnommen der Festschrift »Zeugnis geben – Glaube leben – 100 Jahre Pfarrkirche St. Joseph und Medardus Lüdenscheid«. Lüdenscheid 1991.

- 1) Akten des Pfarrbüros.
- 2) Akten des Pfarrbüros.
- 3) Kunst- und Geschichtsdenkmäler im Märkischen Kreis. Bearbeitet von Ulrich Barth, Elmar Hartmann, August Kracht. Veröffentlichungen des Heimatbundes Märkischer Kreis, 1. Auflage, 1983.
- 4) Mitteilung von Dr. Korn, Westfälisches Denkmalamt, Münster.
- 5) A. Dinkloh, Katholische Kirchen- und Schulgeschichte, Lüdenscheid 1921, S. 64.
- 6) Tatsächlich kostete der Bau 103 000 Mk., das Grundstück 31 500 Mk. Dinkloh, S. 56.
- 7) Akten des Pfarramtes.
- 8) Dinkloh, S. 58.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung

Herausgeber: Lüdenscheider Geschichtsverein. Schriftleitung: Dr. Walter Hostert
Druck: Märkischer Zeitungsverlag