

Der Reidenmeister

Geschichtsblätter für Lüdenscheid Stadt und Land

Herausgegeben vom Geschichts- und Heimatverein Lüdenscheid e.V.

Nr. 164

13. Dezember 2005

Lüdenscheid - Eine Hansestadt des Süderlandes?

Guido Heinzmann, Dorsten

Der folgende Beitrag wurde am 27. Februar 2003 als Vortrag vor den Mitgliedern des Lüdenscheider Geschichtsvereins in der Medardusschule gehalten und ist mittlerweile um weitere Lüdenscheider Beispiele für hansische Handelsaktivitäten ergänzt worden. Dieser Artikel ist zugleich ein erweiterter Auszug aus einem Beitrag im „Märker“, der sich mit der hansischen Zugehörigkeit der Städte des Märkischen Kreises beschäftigt.¹⁾

Hanse - Eine Definition

„Die Hanse hat Konjunktur“ – so widersprüchlich diese Aussage auch klingt, wenn man bedenkt, dass die ursprüngliche mittelalterliche Handelsorganisation bereits vor knapp 350 Jahren aufgegeben wurde, so aktuell sind doch ihre modernen Wirkungskreise.

Von der Lufthansa über die Attendorner Hansegesellschaft für Stadtmarketing und Tourismus bis hin zu Hansa Rostock belegen Unternehmen, Vereine und Tourismusveranstaltungen, dass nicht nur der Begriff der Hanse weiterhin präsent ist, sondern dass mit diesem Begriff auch in den Köpfen der Kunden und Veranstalter ein Bild von kaufmännischer Zuverlässigkeit und Vertrauenswürdigkeit vorhanden ist, von Sehenswürdigkeiten und großen Entfernungen. Deutlich wird dabei ein umfas-

sendes öffentliches Interesse an „der Hanse“ erkennbar, also an einer eigentlich aus dem Mittelalter stammenden Organisation, die in unseren Augen aber nicht allein Handel und Gewerbe repräsentierte, sondern auch eine weltoffene Lebens- und Kulturgemeinschaft darstellte.

Schon das Beispiel der Attendorner Hansegesellschaft für Stadtmarketing und Tourismus belegt, dass „Hanse“ nicht allein ein Begriff für die norddeutsche Küstenregion sein kann, wie es vielleicht die inzwischen sieben „Nummernschild-Hansestädte“ von Hamburg bis Rostock vermuten lassen – wenn die Stadt Attendorn nicht falsch liegen will.

So stellt sich die Frage nach den historischen Beziehungen zwischen der mittelalterlichen Hanse und einzelnen Städten und Regionen Deutschlands, also die Frage nach Teilnahme und Abgrenzung, nach Identität und Intensität von Wahrnehmung und Zugehörigkeit zu dieser Wirtschafts- und Kulturgemeinschaft. Wie stark waren etwa die Städte des heutigen Märkischen Kreises und insbesondere Lüdenscheid in den europäischen Handel involviert? Welche verfassungspolitischen und wirtschaftlichen Hintergründe besaßen sie überhaupt, die einen derartigen Fernhandel erst ermöglichen? Lässt sich tatsächlich eine - wie in der älteren lokalen Literatur häufig behauptet - Stellung Lüdenscheids als „Hansestadt“ in der Organi-

sation der Städtehanse nachweisen?

Antworten auf diese Fragen könnten gera de heute die Grundlage für eine stärkere Identifikation bilden, eine Identifikation mit den älteren wirtschaftlichen und den jüngeren politischen und kulturellen Zielen eines ursprünglich mittelalterlichen, europäischen Bundes, der für das zusammenwachsende Europa Vorbildfunktionen übernimmt.

Der Begriff „Hanse“ stammt aus dem Alt-Germanischen und bedeutet einfach „Gruppe“ oder „bewaffnete Gemeinschaft“. Bewaffnet und in Gruppen waren auch die mittelalterlichen Kaufleute im nordwestlichen Deutschen Reich unterwegs, um Geld und Waren in Zeiten fehlender Polizei und nachlässiger Obrigkeit zu schützen. Verbunden waren diese Fernhändlergruppen durch die gemeinsame Herkunft aus einem Ort oder zumindest benachbarten Gebieten, und als solche Hansekaufleute aus Lübeck, Köln oder auch Lüdenscheid wurden sie in der Fremde betrachtet, in den späteren Niederlassungen oder Kontoren von England über Flandern und Norwegen bis Russland.

Der Zusammenschluss dieser älteren Kaufmannshansen, also Fernhändlergruppen, lag begründet in dem Wunsch, zunächst einmal die persönliche Sicherheit und die Rechtssi-

cherheit der Kaufleute zu gewährleisten und sie gegen Benachteiligungen in der Fremde ohne Verwandte, Freunde und vor allem Eidhelfer abzusichern. Durch dieses Prinzip der gemeinsamen Stärke gelang ihnen der Erwerb von Privilegien, Zollbefreiungen und Handelsmonopolen auf bestimmte Fernhandelsgüter.²⁾

Nicht zu vernachlässigen ist an dieser Stelle auch die Entwicklung im Städtewesen des Hoch- und Spätmittelalters, also die Gründung neuer Städte durch die Landesherrn und die Übernahme eines Stadtrechtes älterer Städte, zumeist Dortmund, Soester oder Magdeburger Rechtes. Die stadtrechtlichen Verflechtungen von Mutter- und Tochterstädten verbanden schließlich den gesamten norddeutschen Raum miteinander und stellten so den Verkehr und Handel unter gleiche Rechts- und Geschäftsgewohnheiten. Als selbstständige Korporationen erlangten die jungen Städte wiederum häufig die politische, finanzielle und rechtliche Möglichkeit, auch ihren Kaufleuten Rückhalt im Nah- und Fernhandel bieten zu können.³⁾

Ebenfalls nicht zu vernachlässigen als Grundlage eines sich ausbreitenden Handels ist die im 12. Jahrhundert beginnende Ostkolonisation entlang der Ostseeküste, die Bauern, Handwerker und Händler besonders aus Flandern, den heutigen

Niederlanden, Westfalen und Niedersachsen in neu zu erschließende Gebiete entlang der Küsten führte, und deren Städte von Lübeck bis Dorpat die Basis für die sich ausweitende Wirtschaft und den damit verbundenen Handel bildeten.⁴⁾

In der Mitte des 14. Jahrhunderts begannen schließlich etwa 60-70 norddeutsche Städte unter der Führung Lübecks sich zusammenzuschließen und den Kaufleuten aus ihren Mauern den nötigen politischen Rückhalt auf den nicht ungefährlichen Reisen zu geben. Die Organisation dieser dudieschen Hanse („deutschen Hanse“) hat sich in den folgenden 300 Jahren allerdings vielfach verändert und nie eine einheitliche feste Struktur gefunden. Namentlich Lübeck versuchte, als „Haupt der Hanse“ mit den wendischen Städten einen geschlossenen norddeutschen Handelsbund aufzubauen, scheiterte aber vor allem am Desinteresse der westfälischen Binnenstädte, die lieber an ihrem alten System der Kaufmannshansen auf der Basis freier Zusammenschlüsse festhielten.

Der Bund der Hanse war - nach den Worten des Historikers Dieter Zimmerling – ein Bündnis des „organisierten Chaos“ schlechthin.⁵⁾ Die Hanse besaß keine reine politische Autonomie, keine gemeinsamen Finanzen, kein eigenes Heer oder Flotte, kein gemeinsames Siegel als Beglaubigungsmittel,

¹⁾ Heinzmann, Guido: „...so gy dan mit uns sampt andern van aldes in die Hense gehören...“. Die hansischen Städte im Märkischen Kreis (Teil 1-3), in: Der Märker 50 (2001), S. 23-32, S. 133-140 u. S. 180-188

²⁾ Vgl. insbesondere: Dollinger, Philippe: Die Hanse, Stuttgart 1989 (4. Aufl.); Friedland, Klaus: Die Hanse, Stuttgart 1991; Hammel-Kiesow, Rolf: Die Hanse, München 2000; Stoob, Heinz: Die Hanse, Graz 1995.

³⁾ Vgl.: Kuske, Bruno: Wirtschaftsgeschichte Westfalens in Leistung und Verflechtung mit den Nachbarländern bis zum 18. Jahrhundert, Münster 1949, S. 173;

Stoob, Hanse, S. 150.

⁴⁾ Dazu etwa: Fiebig, Paul: Das Sauerland und die Hanse, in: Sauerlandruf 17 (1955), S. 66-73; Schnettler, Otto: Dortmund und die Grafschaft Mark in ihren Beziehungen zu den baltischen Provinzen, in: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark 25 (1918), S. 217-310.

⁵⁾ Zimmerling, Dieter: Die Hanse. Handelsmacht im Zeichen der Kogge, Düsseldorf 1976, S. 259.

keine regelmäßigen Zusammenkünfte – da die unregelmäßigen Hansetage allesamt schlecht besucht wurden und kaum Übereinkünfte brachten – und als Clou: die Hanse besaß keine Vorstellung davon, welche Städte denn eigentlich alle zur Hanse gehörten – sprich, wer die Handelsprivilegien nutzen und den Rückhalt der Organisation erhalten durfte.

Westfalen als Mutterland der Hanse

Obwohl relativ weit von der Küste entfernt, zählte auch Westfalen zum Kerngebiet der Hanse, ja zum eigentlichen Mutterland der Hanse schlechthin. In Westfalen lagen die meisten Orte, deren Kaufleute Hanseprivilegien nutzen durften, von hier stammte das überwiegend genutzte Soester Stadtrecht und der Großteil der Auswanderer während der Ostkolonisation. Nicht zuletzt kam ein wichtiges Exportprodukt der Hansekaufleute aus dieser Gegend: Eisenprodukte aus dem westfälischen Bergland.

Bereits früh wurden Händler aus Soest, Dortmund, Münster und Osnabrück erwähnt. Aber auch die kleineren Städte des Berglandes waren aktiv. Für Medebach werden bereits im Jahre 1165 Handelsaktivitäten mit Russland und Dänemark erwähnt, und noch 1494 handelten Schwerte und Breckerfeld mit dem russischen Reich.⁶ Obwohl ein Beschluss des Hansetages bereits 1320 nur Bürgern der 60-70 anerkannten Hansestädte die Nutzung der Privilegien zugestehen wollte, ließ sich dieses Vorhaben in Westfalen nicht durchsetzen, da man hier an den althergebrachten Kaufmannshansen festhielt und an der großen Politik der Boykotte und Kriegszüge gegen dänische Herrscher und Piraten kaum ein Interesse hatte. In Westfalen bildeten deutlich die größeren Städte, besonders die erwähnten Dortmund, Soest, Münster und Osnabrück, vor allem aber auch das rheinische Köln, die Möglichkeit zur Bildung von Fahrtgenossenschaften und zum regionalen Schutz der Händler.

Die Frage, welche Städte letztlich zur deutschen Hanse gehörten, ist wohl ebenso alt, wie die Hanse selbst. So erklärten im Jahre 1521 hansische Abgesandte auf wiederholte Anfragen von Vertretern der englischen Krone, dass die Hanse nicht nur aus Städten bestünde, sondern auch aus vielen Gauen, Dörfern, Marktflücken. Man wollte nicht nur keine definitive Liste der privilegierten Städte abgeben, um sich den Ausbau oder die Einschränkung der Korporation offen zu halten, man konnte es einfach nicht. Dies lag nicht nur an der Gleichgültigkeit vor allem der westfälischen Städte, sondern auch an nie festgelegten Kriterien der Zugehörigkeit.⁷

Während die Zahl der in Lübeck immatrikulierten Hansestädte offiziell zwischen 72 und 77 Städten lag, hat die Forschung mittlerweile eine Gesamtzahl von etwa 200 Städten erarbeitet, für die allerdings zum Teil nur ein einziges Mal konkrete Beziehungen zur Organisation der Hanse erwähnt werden. Von diesen befinden sich insgesamt 80 Ortschaften in Westfalen, vorwiegend im Münsterland, in der Grafschaft Mark und im kölnischen Westfalen – ein eindrucksvoller Beweis der Bedeutung dieses Teilraumes als „Mutterland der Hanse“.⁸

Sucht man Hinweise auf die Hansezugehörigkeit insbesondere Lüdenscheids, so stößt man auf das Problem, dass in den heute vorhandenen Archivalien nirgendwo eine Mitgliedschaft der Stadt verzeichnet ist. Einerseits liegt dies an Stadtbränden oder anderweitigen Verlusten des Stadtarchivs, andererseits aber mit Sicherheit daran, dass die Mitgliedschaft im Verbund der Hanse nicht als archivierungswürdig angesehen wurde. Wenn die Stadt oder deren Kaufleute sich als Mitglied der Hanse ansahen, war man dies nicht erst seit einem bestimmten Datum, sondern bereits seit alters her. Aufnahmeurkunden oder Selbstzeugnisse existierten daher für keine der südwestfälischen Städte.

Nur von etwa 70 größeren Städten Norddeutschlands weiß man, dass sie eine allseits anerkannte Zugehörigkeit aufwiesen. Sie besaßen einen gewissen Grad an politischer Autonomie gegenüber dem jeweiligen Landesherrn und konnten eine relativ eigenständige „Außenpolitik“ betreiben. Andere waren immerhin wirtschaftlich stark genug, um als Wirtschaftszentren genügend ökonomisches Potential zu besitzen. Diese Städte waren im Lübecker Hansebuch immatrikuliert, sie galten als zuverlässig und vertrauenswürdig in geheimen Absprachen.

Anders dagegen die kleineren Städte und Freiheiten Westfalens. Ihnen fehlte diese ökonomische und politische Eigenständigkeit und Stärke. Ihren Kaufleuten blieb daher meist die Anlehnung an Kaufmannsgruppen der benachbarten Großstädte Dortmund, Soest oder Köln. Dennoch beanspruchten auch sie die hansischen Handelsfreiheiten, selbst wenn sie nicht in Lübeck als „vollwertige“ Hansestadt verzeichnet waren.

Für diese kleinen, und hier besonders die südwestfälischen Städte, darunter Lüdenscheid, kam ein anderer Aspekt für ihre althergebrachte Mitgliedschaft hinzu, die sicherlich oft bis in vorstädtische Zeiten zurückreichte. Sie lagen in der über lange Zeit bedeutendsten Region für die Gewinnung von Eisenerz in Nordwesteuropa. Und dieses Hauptexportprodukt trug nicht nur dazu bei, dass diesen Orten von den Landesherrn Stadt- und Marktrechte zuerkannt wurden, sondern dass sie sich auch mit Mauern umgeben durften, um dieses wirtschaftlich bedeutende Gebiet und die Durchgangsstraßen als Festung gegen benachbarte Landesherrn zu schützen.

Iserlohn, Lüdenscheid und Menden, die alle bereits in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts Stadtrechte erhielten, waren sicherlich die bedeutendsten unter den acht mittelalterlichen Städten und Freiheiten des heutigen Märkischen Kreises. Aber

auch die anderen Orte, Neuenrade, Altena, Balve, Affeln und Plettenberg, lagen verkehrstechnisch günstig an Durchgangsstraßen zwischen Köln und dem Hellweggebiet und dienten als Sammelmärkte und Verarbeitungszentren für die unmittelbar benachbarten Eisen-, Blei, Kupfererz- und Galmeifundorte. Marktprivilegien für Wochen- und bis zu vier Jahrmärkten für diese jungen Städte belegen diese Funktion, wie auch das überall nachweisbare Zunft- und Gildenwesen die handwerkliche Verarbeitung und den Weiterverkauf dieser Metallprodukte bezeugt. Für all diese Städte lassen sich ebenfalls Zollbefreiungen durch den jeweiligen Landesherrn im eigenen Territorium oder Gerichtsprivilegien nachweisen, die verhindern sollten, dass auswärtige Kläger bei strittigen Verkäufen die Sauerländer vor fremde Gerichte ziehen würden.⁹

So besaß Lüdenscheid schon im 13. Jahrhundert drei, seit dem 16. Jahrhundert vier florierende Jahrmärkte und eine eigene Zollstation des Landesherrn. Für die Zunft der Drahtschmiede, Zöger und Reidemeister gilt ebenfalls der Zeitraum zwischen 1450 und 1750 als Blütezeit. Um 1500 existierten immerhin etwa 30 Drahtrollen in der unmittelbaren Umgebung der Stadt.¹⁰

Eine wirtschaftliche und rechtliche, eindeutig vom Landesherrn geförderte Basis für hansischen Fernhandel war in den Städten und Freiheiten dieser südlichen Region Westfalens durchaus vorhanden, wenn auch die Größe und der Grad der Autonomie für eine offizielle Anerkennung Lüdenscheids als Hansestadt nicht ausgereicht hätten.

Hansischer Fernhandel aus dem Märkischen Kreis

Will man nun nachweisen, ob Lüdenscheid eine Stadt war, die als hansisch galt, muss daher erst einmal nachgewiesen werden, dass ihre Bürger auf den Märkten zwischen London und Nowgorod, also im hansischen

Handelsraum aktiv waren. Hierdurch ließe sich sehr viel einfacher der Umkehrschluss ziehen, dass diese Kaufleute auch hansische Monopol- und Zollrechte besaßen. Andererseits wäre ein Handel ohne hansische Rechte über derart weite Entfernungen nicht möglich und unwirtschaftlich gewesen. So ist zunächst zu prüfen, ob überhaupt ein Handel zwischen dem westfälischen Bergland und genannten Zielregionen existierte bzw. Verbindungen zwischen Lüdenscheid und insbesondere der Ostseeküste vorhanden waren.

Tatsächlich finden sich Familiennamen, wie Ludelschede, Ludenscheide, Lydhinsket oder Ludenschee in vielen mittelalterlichen Städten vor allem der Ostseeregion; so in Abo, Greifswald, Lübeck, Danzig, Dorpat, Reval, Riga, Rostock und Thorn.¹¹ Sie deuten darauf hin, dass in diese Städte frühere Einwohner aus Lüdenscheid eingewandert oder dort möglicherweise auch nur als Lüdenscheider Händler auf der Durchreise waren. Einige Beispiele mögen genügen: So verfasste etwa im Jahre 1343 eine Lefke, Witwe des Godschalk van Lyntsthede, in Lübeck ihr Testament.¹² In der selben Ostseestadt werden knapp 20 Jahre später die Kinder eines Johan van Ludelschede in einem Nachlass bedacht.¹³ Ein Andreas Ludenschede lässt im Mai 1368 wiederum 12 Last Roggen von Danzig nach Lübeck bringen, während ein möglicher Verwandter, Thidehmann Ludenscedede, in diesem Jahr Tuche von Lübeck nach Gotland verfrachtet und dafür den Lübeckern Zoll entrichten muss.¹⁴ Zoll zahlt ebenso ein Ghosschalk Lintschede im Jahre 1384 in Reval.¹⁵ Zehn Jahre später handelte der Kaufmann Gotschalk Linschede von Brüggge aus mit Danzig.¹⁶ Ein Conrad Ludenschede gehörte in derselben Zeit zu den Alderluden, den Vorstehern, des Hanssekontors in Brügge. Im Jahre 1550 erhielt schließlich Anne Selhove, wohnhaft zu Lüdenscheid, als Schwester des in Reval verstorbenen Roleff Selhoff von der Stadt Lüdenscheid die Bescheinigung, als nächste Erbin dessen Vermögen heimzu-

⁶ Vgl.: Fiebig, S. 68; Schnettler, S. 272.

⁷ So: Rondorf, Josef: *Die westfälischen Städte in ihrem Verhältnis zur Hanse bis zum Beginn des XVI. Jahrhunderts*, Bonn 1905, S. 39 u. S. 73. Vgl. die unterschiedlichen Zugehörigkeitskriterien bei: Simson, Paul: *Die Organisation der Hanse in ihrem letzten Jahrhundert*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 34 (1907), S. 207-244, hier S. 217.

⁸ Vgl.: Ehbrecht, Wilfried: *Luise von Winterfelds Untersuchung „Das westfälische Hansequartier“ im Lichte der Forschung mit besonderer Berücksichtigung der kleinen Städte*, in: *Der Raum Westfalen* 6.1, hg. von Franz Petri u.a., Münster 1989, S. 251-276, hier S. 261.

⁹ Vgl. dazu die ausführlichen Angaben und Literaturhinweise in: Heinzmann, Guido: „...so gy dan mit uns sampt andern walden in die Hense gehören...“. *Die hansischen Städte im Märkischen Kreis* (1), in: *Der Märker* 50 (2001), S. 23-32, hier S. 28-31.

¹⁰ Dazu: Sauerländer, Wilhelm u. Deitenbeck, Günther: *Geschichte der Stadt Lüdenscheid von den Anfängen bis zum Jahr 1813*, Lüdenscheid 1989 (2. Aufl.); Schmidt, Ferdinand: *Lüdenscheid – Altena – Iserlohn. Das Verhältnis der drei*

Drahtstädte untereinander bis zur Einführung der Gewerbefreiheit, Altena 1949, S. 20-24 u. S. 85; Ders.: *Quellen zur Geschichte der Stadt und des Kirchspiels Lüdenscheid. Abschriften und Auszüge aus Urkunden und Akten bis zum Jahre 1600, Lüdenscheid (masch.) 1937-1940.*

¹¹ *Quellenangaben bei: Heinzmann, „...so gy dann...“*, (2), in: *Der Märker* 50 (2001), S. 133-140, hier S. 134 Anm. 56.

¹² von Brandt, Ahasver: *Regesten der Lübecker Bürgertestamente des Mittelalters (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck 18)*, Bd. 1, Lübeck 1964, S. 110.

¹³ Ebd., Bd. 2, Lübeck 1973, S. 302.

¹⁴ Lechner, Georg: *Die Hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte 10)*, Lübeck 1935, S. 323 u. S. 212.

¹⁵ Stieda, Wilhelm: *Revaler Zollbücher und Quittungen des 14. Jahrhunderts (Hansische Geschichtsquellen 5)*, Halle 1887, S. 77.

¹⁶ *Hansisches Urkundenbuch Bd. 5, hg. vom Verein für hansische Geschichte, Leipzig 1899, S. 89 bzw. S. 62.*

holen.¹⁷⁾ 1553 verstirbt in Riga ein Diederich Wulner, der sich nach seinem Herkunftsort noch immer „van Lunschede“ nannte.¹⁸⁾ Wohin sein Nachlass ging, ist aber unbekannt. Nicht vergessen werden darf an dieser Stelle auch der Erbschaftsstreit des Albert van der Volme zu Beginn des 15. Jahrhunderts, der sich unter seinen erbberechtigten Verwandten in Lüdenscheid, Reval und Pernau an der Ostsee entwickelte und zu einem Politikum zwischen den beteiligten Städten und Landesherren auf Jahre hinaus wurde, und damit für uns zumindest die räumliche Weite eines Familiennetzes im ausgehenden Mittelalter belegt.¹⁹⁾

Oftmals lassen sich also aufgrund eines größeren Vermögens – sonst wären die Erbschaftsbriefe und Testamente nicht verfasst worden – Vermutungen darüber anstellen, dass die betreffenden Personen durch Handel wohlhabend geworden waren. Ob sie aber tatsächlich über den Familiennamen hinaus noch engeren Kontakt mit ihrer eigenen oder ihrer Vorfahren Heimat pflegten, lässt sich nicht nachweisen. Ein Handel zwischen dem südlichen Westfalen und den Regionen an Ost- und Nordsee ist damit aber noch nicht belegt.

Da sich keine Kaufmannsbelege oder Tagebücher für die südliche Mark erhalten haben, muss man nach versteckten Hinweisen in den überlieferten Archivalien gezielt suchen.

So beklagte sich etwa im Jahre 1384 Hinrick van deme Marke aus Iserlohn in einem Brief an den Ordensmeister in Livland darüber, dass er sich ungerne von den Einwohnern Revals behandelt fühlte, die ihm „grotten arbeit, schaden unde smaheit hebben thoggebracht“ und sich sogar über ihn beim Grafen von der Mark und der Stadt Iserlohn beschwert hätten.²⁰⁾ Wahrscheinlich war also dieser Hinrick als Kaufmann im Baltikum tätig. Ein deutlicher Nachweis von Handelsaktivitäten ist dagegen der 1437 in Lübeck bezugte Verkauf von 200 Ringharnischen für die enorme Summe von insgesamt 1300 Goldgulden durch Gerardus Starke aus Iserlohn und seinen Kompagnon Johannes Lovnicht aus Soest an den Groß-

meister des Deutschen Ordens.²¹⁾ Hier zeigt sich in aller Deutlichkeit eines der Hauptexportprodukte des märkischen Süderlandes, welches als „Paket“ von 200 Stück sicherlich der Jahresproduktion einer ganzen Stadt oder sogar mehrerer Orte entsprach. Blei, ein weiteres mögliche Erzeugnis des Sauerlandes, wurde etwa 1396 von einem Conrad Ludenschede, einem Aldermann des Brügger Kontors, zusammen mit Evraerd Heedvelt nach Brügge geliefert. Letzterer könnte aus Hetfeld bei Lüdenscheid stammen.²²⁾

Ebenso möglich, letztendlich aber nicht beweisbar ist die Herkunft des Lambertus de Lutherskelf in Almannia und des Ricardus Sutherland de Almannia aus dem märkischen Süderland, die schon 1294 Tuche aus England exportierten.²³⁾ Dasselbe gilt für Henrik van Mendene und Johan Lovenscheide im Jahre 1397, die mit verschiedenen anderen deutschen Kaufleuten in einem Schreiben des Brügger Kontors an die Stadt Dortmund des unerlaubten Handels mit dem von der Hanse boykottierten Flandern bezichtigt und daher „uyt des copmans rechte ghewiset“ wurden, also zukünftig die hansischen Privilegien und Einrichtungen nicht mehr nutzen durften.²⁴⁾

Von ausdrücklichem Interesse und als Nachweis für hansischen Fernhandel mit Drahtprodukten ist vor allem das Altenaer Drahthandelsmonopol von 1493, das einer Gesellschaft von fünf Altenaer Bürgern das Recht auf alleinigen An- und Verkauf von Draht gab. Bis zum Jahre 1542 lässt sich diese „gesselschape alle der anderen cooplieden des yseren draets“ im Antwerpen-Handel nachweisen.²⁵⁾ „Luntzscheder“ Stahl, der wiederum von einem Kölner Kaufmann über Mühlheim, Duisburg oder Deutz transportiert werden soll, wird neben höherwertigerem Breckerfelder Stahl im Jahre 1553 genannt.²⁶⁾ Auch der noch heute im Londoner Tower ausgestellte Ringharnisch eines Iserlohner Meisters gehört in diese Handelskategorie. Auf welchen Wegen er dorthin gelangte, blieb bis heute allerdings unbekannt.

Andererseits bestand neben dem eigenständigen Fernhandel

durch die Bewohner der südwestfälischen Städte auch die wahrscheinlich überwiegende Form des Handels durch auswärtige Aufkäufer – vor allem von Eisenprodukten.

So handelte vor 1320 der oft zitierte Soester Bürger Hunold von Luenschede mit Stahl- und Eisenwaren mit der englischen Hafenstadt Southampton. Dass er oder seine Vorfahren aus Lüdenscheid stammten, sei dabei aber unbezweifelt. Im Jahre 1471 wiederum beschwerte sich die Stadt Köln beim Herzog von Kleve darüber, dass der Kölner Bürger Johann Hollender wegen seiner Schulden von seinen Gläubigern in Lüdenscheid, „buysen der vryheit“, festgehalten würde. Welcher Art diese Schulden waren und was er in Lüdenscheid (handeln) wollte, ist allerdings nicht bekannt.²⁷⁾

Auch die direkte finanzielle Beteiligung von Kölner Bürgern, zum Beispiel bei der Erschließung von Bergwerken bei Lüdenscheid 1524, spricht ebenfalls deutlich für einen derart verlaufenden Handelskontakt.²⁸⁾ Händler waren also nicht einseitig die einheimischen Kaufleute oder Reidemeister, die ihre Waren in die nächstgrößere Handelsstadt oder direkt in die Ferne brachten, sondern auch Auswärtige, welche die Produkte vor Ort aufkauften bzw. andere Waren absetzten.

Erkennbar ist deutlich eine westliche Haupthandelsrichtung in die heutigen Niederlande, nach Belgien und England. Für letzteres sprechen auch die Nachahmungen englischer Sterling--Münzen in der landesherrlichen Münzprägung Iserlohns schon im 13. Jahrhundert. Für die Ostseeregion lassen sich dagegen keinerlei Handelszeugnisse finden. Dies liegt sicherlich nicht nur an den weniger umfangreich edierten Handelsquellen dieser Region, sondern vor allem an der Konkurrenz für die südwestfälischen Exportprodukte durch schwedischen Osemund, durch baltisches und in späterer Zeit auch russisches Eisen.

Hansische Organisation in Südwestfalen

Wie bereits erwähnt, konnte sich der vor allem von Lübeck

vertretene Anspruch nicht durchsetzen, dass nur dort immatrikulierte Städte, die zu den Unkosten der Kontore im Ausland beitrugen, auch als gleichberechtigte Hansestädte gelten sollten. In Westfalen hielt man am Prinzip der älteren Hansekaufmannschaften fest, die den Kaufleuten auch der kleineren Städte und Freiheiten dieselben Rechte einräumte. Erst im Verlaufe des 15. Jahrhunderts gab es ebenfalls im westfälisch-niederrheinischen Bereich Versuche, sich enger zusammenzuschließen, um dem gewachsenen Machtanspruch vor allem Burgunds und Englands gegenüberzutreten zu können. Westfalen unterschied sich von anderen Regionen überdies durch die große Anzahl an kleinen und kleinsten Städten, Freiheiten und Dörfern, für die ein Fernhandel im hansischen Raum belegt ist. Diese wurden also ebenso als hansisch angesehen, ohne dass man sie je zu Hansetagen eingeladen hätte.

Die Einordnung dieser kleineren Orte als Beistädte oder zugewandte Städte zweiter oder sogar dritter Kategorie unter den größeren übergeordneten Hansestädten Westfalens bereitete daher bis zuletzt besonders den wendischen Städten Schwierigkeiten. Die anerkannten, übergeordneten westfälischen Städte, vor allem die sogenannten Vierstädte, Dortmund, Soest, Münster und Osnabrück, hatten seit dem 15. Jahrhundert an einer straff organisierten Hanse hauptsächlich finanzielle, machtpolitische und Prestige-Interessen. Durch möglichst viele untergeordnete Städte, die von ihnen auf den Gesamt-Hansetagen oder auch auf den Quartierstagen vertreten wurden, konnten diese Vororte einen Großteil ihrer Besendungskosten auf die kleinen Städte umlegen. Letztere hatten nämlich spätestens aufgrund eines Hanserezesses von 1430 einen jeweiligen Anteil an den Aufwandskosten zu zahlen. Eine frühere „Anlehnung“ der Kaufleute kleinerer Städte an die größeren Kaufmannsgruppen der Vierstädte ist allerdings sehr wahrscheinlich. So wurde beispielsweise im Jahre 1401 ein Kaufmann aus Lüdenscheid in Köln festgehalten, weil man glaubte, er komme aus Dortmund.²⁹⁾

Die Geschichte der westfälischen Drittels- bzw. Viertelsausbildung seit dem 14. Jahrhundert ist sehr komplex, nicht leicht zu durchschauen und aufgrund der schlechten Aktenlage vor allem auch nicht immer nachvollziehbar. Nur den innerhansischen Konkurrenzbestrebungen Kölns gegen Lübeck ist es zu verdanken, dass auch die Namen der acht älteren Orte des heutigen Märkischen Kreises in den Dokumenten der Dritteltage und der innerhansischen Korrespondenz auftreten.

Eine umfangreichere Liste mit hansischen Städten Westfalens existiert erstmals aus dem Jahre 1476. In dieser wurden mehrere „ungehorsame“ kleinere Städte vom Hansetag namentlich aufgefördert, ihren Anteil an den Besendungskosten der größeren Städte zu tragen, welche die kleinen Beistädte auf den Hansetagungen vertreten würden.

Genannt wird neben den landtagsfähigen märkischen Städten zum erstenmal auch Iserlohn, welches zur Zahlung an Dortmund aufgefordert wird.³⁰⁾ Iserlohn gehörte also organisatorisch zum hansischen Vorort Dortmund. Da Dortmund für Iserlohn die stadtrechtliche Mutterstadt war, könnten spätestens seit diesem Jahr auch Breckerfeld, Altena, Lüdenscheid, Neuenrade und Plettenberg, sowie alle anderen süd märkischen Städte und Freiheiten als unter Dortmunds Vorortschaft zur Hanse gehörig angesehen werden. Einen schriftlichen Beweis dafür gibt es allerdings nicht.

Im Jahre 1494 stellte dagegen die Stadt Köln erneut eine Liste von kleineren Städten Westfalens und des Rheinlands auf, die es in die Lübecker Matrikel aufzunehmen wünschte.³¹⁾ Der Hintergrund dieser neuen Liste der Köln untergeordneten Beistädte ist darin zu suchen, dass die Domstadt dem „Haupt“ der Hanse, Lübeck, auf den Hansetagen mit einer durch die vielen kölnischen Beistädte angewachsene Stimmenanzahl Konkurrenz machen wollte. Bei Erfolg wäre die Führungsrolle Lübecks stark eingeschränkt worden. Unter den süd märkischen Städten fand sich diesmal neben anderen wieder „Iserenloen“. Sie seien „cleyne bystede, die der hensen vryheit gebreken ind

^{17) Dösseler, Emil: Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte der südlichen Mark vor 1806 (Süderländische Geschichtsquellen und Forschungen 3), Münster 1958, S. 218.}

^{18) Dösseler, Beiträge, S. 219.}

^{19) Dazu mit weiteren Literaturangaben: Sauerländer / Deitenbeck, Geschichte, S. 88-90.}

^{20) Hansisches Urkundenbuch, Bd. 4, S. 338, S. 339 u. S. 356.}

^{21) Dösseler, Emil: Soests auswärtige Beziehungen besonders im hansischen Raum (Soester Zeitschrift 100), Soest 1988, S. 9.}

^{22) Hansisches Urkundenbuch, Bd. 5, S. 69.}

^{23) Bronnen tot de Geschiedenis van den Handel met Engeland, Schotland en Ierland 1150-1585, hg. von H.J. Smit, Bd. 1.1, S'Gravenhage 1928, S. 47 (Nr. 109).}

^{24) Hansisches Urkundenbuch, Bd. 5, Nr. 254.}

^{25) Flebbe, Hermann: Quellen und Urkunden zur Geschichte der Stadt Altena, Altena 1967, S. 179 (Nr. 204); Strieder, Jakob: Aus Antwerpener Notaria tsarchiven. Quellen zur deutschen Wirtschaftsgeschichte des 16. Jahrhunderts (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 4), Stuttgart 1930, S. 132-134.}

^{26) Strieder, Notariatsarchive, S. 372 (Nr. 711).}

^{27) Flebbe, Quellen, S. 22 (1320); Dösseler, Beiträge, S. 8 (1471).}

^{28) Dösseler, Handel, S. 14f.}

^{29) Schmidt, Quellen, S. 41 (Nr. 114).}

^{30) von Winterfeld, Luise: Das westfälische Hansequartier, in: Der Raum Westfalen 2.1, hg. von Hermann Aubin u.a., Münster 1955, S. 255-352, hier S. 294f.}

ytlicke van en doch toe ghenen dachfarden beschreven“ werden, also als Beistädte hansische Privilegien nutzten, aber bisher keine Einladung zu den Drittels- oder großen Hansetagen erhielten. Es wären überdies auch „vaste meir stede in desen quartieren belegen [, die ...] der hanse vriiheit voirmals gebruket hebben ind eyns deils noch etliger maten gebruken“. Welche diese anderen Städte in der Region waren, die diese Hansefreiheiten nutzten, verriet die Kölner Liste aber nicht.

Im Jahre 1549 wiederum gelang es Hamm und Unna als neue Prinzipalstädte, ein eigenes „Doppelquartier“ auf Kosten Dortmunds zu errichten, was sicherlich nicht ganz unabhängig von den märkischen Landesherren zu sehen ist. Die Vertreter Unnas konnten auf einem Drittelstag in Köln 1549 die Besetzungsvollmacht von Kamen, Iserlohn, Lünen, Breckerfeld, und erstmals Lüdenscheid, sowie „bis zu 12 kleinen Nachbarstädten nach alter Gewohnheit“ darbieten, während Dortmund keinerlei Beweise vorlegte.³²⁾ Dagegen bezeichnete nur ein Jahr später, 1550, Dortmund in einem Brief an Reval einmal mehr seine Nachbarstadt Lüdenscheid als ihren „Hansegenossen“.³³⁾

Auch der Hanserezzess des Jahres 1554, auf einem Drittelstag in Wesel beschlossen, beschäftigte sich mit der Frage nach Zugehörigkeit und Berechtigung der kleinen Städte. Als hansisch wurden diejenigen Beistädte anerkannt, die bei einer Prinzipalstadt zu Haupten gingen, sich an den Besetzungskosten beteiligten und die Satzungen, Ordnungen und Rezesse der Hansetage als verbindlich beachteten. Dennoch kam es erneut zu Meinungsverschiedenheiten innerhalb der westfälischen Gruppe. Denn diesmal beanspruchte auch Dortmund wieder die Vororterschaft über die Städte aus der Grafschaft Mark, namentlich „Kamen, Lunscheid und der orter mehr, so ihre houffart by inen heten“, welche also bei ihr zu Haupten gingen und daher zur Dortmunder Stadtrechtsfamilie gehörten.³⁴⁾

Hintergrund war einmal mehr die Prestigefrage und die Möglichkeit der Kostenumlegung auf die Beistädte. Dortmund hielt sich also nicht nur für berechtigt, Kamen und Lüdenscheid zu vertreten, sondern

auch alle weiteren märkischen Städte, deren Stadtrecht wiederum von Kamen und Lüdenscheid, letztlich also vom Dortmunder Recht abstammten. Zum Lüdenscheider Rechtskreis gehörten immerhin auch Altena, Neuenrade und Plettenberg. Hamm und Unna stützten sich dagegen auf das Territorialprinzip und zählten als „Hauptstädte“ der Grafschaft auf demselben Drittelstag 1554 konkret die 12 Städte und Freiheiten aus der Grafschaft auf, die sie als hansisch ansahen und die sie vertreten wollten, darunter Kamen, Lünen, Schwerte, Iserlohn, Lüdenscheid, Breckerfeld, Altena, Neustadt, Neuenrade und Plettenberg, Bochum und Hattingen.³⁵⁾

Den beiden jungen Vororten Hamm und Unna gelang es tatsächlich, sich auf Kosten Dortmunds durchzusetzen, denn Dortmund erhielt in der folgenden Zeit nur noch die umgelegten Beiträge für seine Besetzungskosten aus Dorsten, Essen und Recklinghausen. Dennoch konnten gewachsene Bindungen und alte Beziehungen zwischen dem märkischen Sauerland und der Reichsstadt nie ganz unterbrochen werden – dafür waren Dortmunder Kaufleute und Handwerker wohl zu sehr auf Eisen und Stahl aus der südlich gelegenen Region angewiesen.

Von einer Beteiligung der Städte des Märkischen Kreises an zumindest den regionalen Quartierstagen ist mit Ausnahme Iserlohns, für das nur 1572 und 1576 Besuche auf Dritteltagen in Wesel und Essen genannt werden, allerdings nichts überliefert.³⁶⁾

Als „Hansestädte“ können und sollten nach Meinung der Forschung nur die Städte bezeichnet werden, die sich am Fernhandel beteiligten, eine zentrale Lage und ein kapitalkräftiges Bürgertum besaßen sowie für andere Kommunen des Umlandes als ein wirtschaftlicher, politischer und soziokultureller Zentralort dienten. Weiterhin gehörte zumindest teilweise die aktive Teilnahme an politischen und militärischen Unternehmungen sowie an den Hansetagen dazu, wofür eine relativ uneingeschränkte Handlungsfreiheit gegenüber dem Stadtherrn Voraussetzung war. Iserlohn, Lüdenscheid, Neuenrade, Altena, Plettenberg, Menden, Balve und vielleicht auch Affeln gehörten deshalb eher zu der Ka-

tegorie der „hansischen Städte“ oder „der Hanse zugewandten Städte“, die ihren Handel entweder direkt oder über eine „Hansestadt“ abwickelten, wie Iserlohn höchstens Drittelstage besuchten und aufgrund der durch den Stadtherrn oder seine Vertreter beschränkten Handlungsfreiheit nur geringe Teilhabe an hansischen Unternehmungen hatten. Zudem bestand gegenüber den Hansestädten zwar kein rechtlicher Unterschied in der Nutzung von Handelsprivilegien, aber ein eindeutiger quantitativer Unterschied in der Häufigkeit des Gebrauchs. Als Produktionsorte begehrter Handelsgüter stellten sie jedoch die Basis des hansischen Handels dar und hatten daher eine überaus wichtige, qualitative Bedeutung in der Hanse. Auch das mittelalterliche und frühneuzeitliche Lüdenscheid kann daher eher als „hansische Stadt“ gelten.

Das Ende der Hanse

Der allmähliche Untergang der Hanse wurde besiegelt durch das Aufkommen der stärkeren, zentralverwalteten Staaten in Europa seit dem Ende des 15. Jahrhunderts, vornehmlich in Burgund, England, Russland und Dänemark, also den Absatzmärkten der Hanse in Europa. Die Privilegien der Hansekontore und Kaufleute wurden gestrichen, andere Händler, vor allem Holländer, Engländer und auch die süddeutschen Handels Häuser (Fugger und Weiser) konnten in den Handel nach dem Fall der Monopolrechte einsteigen. Eine Mitgliedschaft in der Hanse brachte für die Städte also nichts ein außer Kosten. Gerade die westfälischen Städte begannen schließlich gegen Ende des 16. Jahrhunderts, sich von der Hanseorganisation zu lösen.

Dies bedeutete jedoch nicht den völligen Niedergang jeglicher Handelstätigkeit im südlichen Westfalen, auch wenn sich unter anderem Lüdenscheid, Plettenberg, Neuenrade und Altena 1625 darüber beklagten, dass wegen des Krieges der Eisen-, Stahl- und Drahthandel mit den Niederlanden beinahe unmöglich sei.³⁷⁾ Im Gegenteil wurden die hier hergestellten Eisen- und Stahlprodukte weiterhin in halb Europa verkauft, was noch immer durch einheimische Händler geschehen konnte. Die Absprachen der konkurrierenden Drahtstädte Lüdenscheid,

Altena und Iserlohn im 17. Jahrhundert belegen diese Bemühungen um ein Fortbestehen des Handels. Die Städte suchten dabei nicht nur für sich selbst Vorteile in Produktion und Handel, etwa durch angebliche oder tatsächliche Privilegien der Landesherren, in der Grafschaft zu gewinnen, sondern auch nach dem englischen Importverbot für Draht im Jahre 1677 gemeinsam darauf zu reagieren und um Unterstützung bei der brandenburgischen Regierung nachzusuchen. In den folgenden Jahren einigte man sich sogar auf eine Arbeitsteilung nach Drahtsorten, auch wenn häufige Unstimmigkeiten überliefert sind.³⁸⁾

Der Handel blühte also weiter, wie die auf die Frankfurter Messe gelieferten Iserlohner Panzer im späten 16. Jahrhundert und die Verhandlungen über einen neuen Monopolvertrag mit Kaufleuten in Altena im Jahre 1616 zeigen, als deren Ziel Holland genannt, und der Verkauf an die deutschen Messestädte ausdrücklich anderen überlassen wird. So werden auch noch im Jahre 1695 Kaufleute aus Altena erwähnt, die über Wesel Waren in die Niederlande transportieren und auch die oberdeutschen Messen ansteuerten.³⁹⁾

Die ehemalige Zugehörigkeit zur Hanse blieb aber noch lange Zeit im kollektiven Bewusstsein der südwestfälischen Städte vorhanden. So berichtete noch 1749 Johann Diederich von Steinen, dass „die wenigsten Städte, die zwar zur Hanse gehört, Sitz und Stimme auf den Hansetagen gehabt haben, zum Exempel nur aus unser Grafschaft Mark, haben Camen, Iserlon, Lünen, Breckerfeld, Lüdenscheid und Schwerte keinen Sitz und Stimme gehabt“ hätten.⁴⁰⁾

Mit Recht – so kann das Resümee dieses Beitrags lauten – kann man Lüdenscheid und auch den übrigen Städten des Märkischen Kreises das Prädikat einer hansischen Vergangenheit zugestehen. Die vielfältigen Handels- und Erbschaftsverbindungen im ganzen Hanseraum haben dies gezeigt. So kann man durchaus die acht mittelalterlichen Städte dieser Region auch als „hansische Städte“ bezeichnen. Möchte man großzügig sein, kann man durchaus auch mit dem Status einer „Hansestadt“, etwa für Lüdenscheid, werben, auch

wenn die historische Forschung dies nicht als gegeben sieht. Dieses Prädikat sollte doch eher den großen, politisch autonomen und wirtschaftlich auf größerer Basis stehenden Städten des Hansebundes vorbehalten bleiben, die zudem in Lübeck als Hansestädte immatrikuliert waren. Für unseren Bereich träfe diese Definition aber nur auf Dortmund, Soest und Köln. Diese drei Städte bestimmten so auch die Organisation des märkischen und kölnischen Fernhandels, sowohl in der Zeit der Kaufmannshansen als auch in der späteren Phase der versuchten Einbindung Westfalens in die über Lübeck organisierte Städtehanse.

Die Organisation der Hanse ist dabei – so hat es sich gezeigt – für die südliche Grafschaft Mark und für das südliche Herzogtum Westfalen als Mittler zu sehen, der durch den Fernhandel vor allem den Ausbau vorhandener Eisen- und Drahterzeugung vorantrieb, bis die Hanse in den Zeiten der gefestigten Territorialstaaten ihre Rolle an die organisierte Wirtschaftsförderung, vor allem der brandenburgischen und preußischen Kurfürsten und im geringeren Maße auch an die der privatwirtschaftlich interessierten einheimischen, adeligen Grundbesitzer beider Territorien abgeben musste.

Einen nicht zu unterschätzen Einfluss besaß die Hanse dagegen zweifellos nicht nur als Wirtschaftsverbund, sondern besonders auch als überregionaler Kulturraum, in dem ähnliches oder sogar gleiches Recht, Leben und Wirtschaften auf eine verbindliche Basis gestellt und durch die Ostkolonisation – auch unter Beteiligung des südlichen Westfalens – die Einbindung des nordöstlichen Europas in die westeuropäische Kultur ermöglicht wurde. In Sprache, Architektur und Politik, Denken und Wirtschaften hat die Hanse bis in die heutige Zeit daher deutliche Zeichen nicht nur in den ehemals hansischen Städten des heutigen Märkischen Kreises, sondern auch im gesamten europäischen Kulturraum hinterlassen.

³¹ *Ebda.*, S. 298.

³² *Höhlbaum, Konstantin: Kölner Inventar, Bd. 1 (Inventare hansischer Archive des 16. Jahrhunderts 1), Leipzig 1896, S. 344-346 (Nr. 7).*

³³ *Seeberg-Elverfeldt, Roland: Revaler Regesten, Bd. 1 (Veröffentlichungen der Niedersächsischen Archivverwaltung 22), Göttingen 1966, S. 187.*

³⁴ *Ebda.*, S. 367-371 (Nr. 15).

³⁵ *Ebda.*, S. 369.

³⁶ *Höhlbaum, Inventar, Bd. 2, S. 9.*

³⁷ *Lappe, Josef: Die Freiheit Altena, Münster 1929, S. 104.*

³⁸ *Schmidt, Lüdenscheid-Altena-Iserlohn, S. 24, S. 78, S. 86, S. 108.*

³⁹ *Schmidt, Ferdinand: Das Drahtgewerbe in Altena, Münster 1949, S. 36f.*

⁴⁰ *von Steinen, Johann Diederich: Westphälische Geschichte, Bd. 1.2, Lemgo 1749, S. 907.*

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

1. Teil

Erforscht und zusammengestellt von Edgar Schlimm nach Dokumentationen und Zeitzeugenberichten

1940: Der erste britische Luftangriff auf Lüdenscheid

Den ersten Flugzeugabsturz im Rahmen der organisierten alliierten Luftangriffe erlebte Lüdenscheid im Jahr 1940.

Hersteller: Handley-Page

Typenbezeichnung: Hampden
Werknummer L 4036 bzw. L 4038 (lt. Deutschen Angaben)

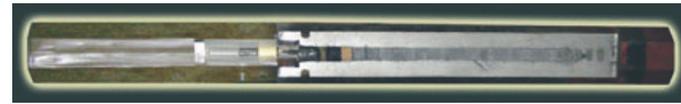
Nationalität des Flugzeugs: britisch

Einheit: 49th Squadron, 5th Group

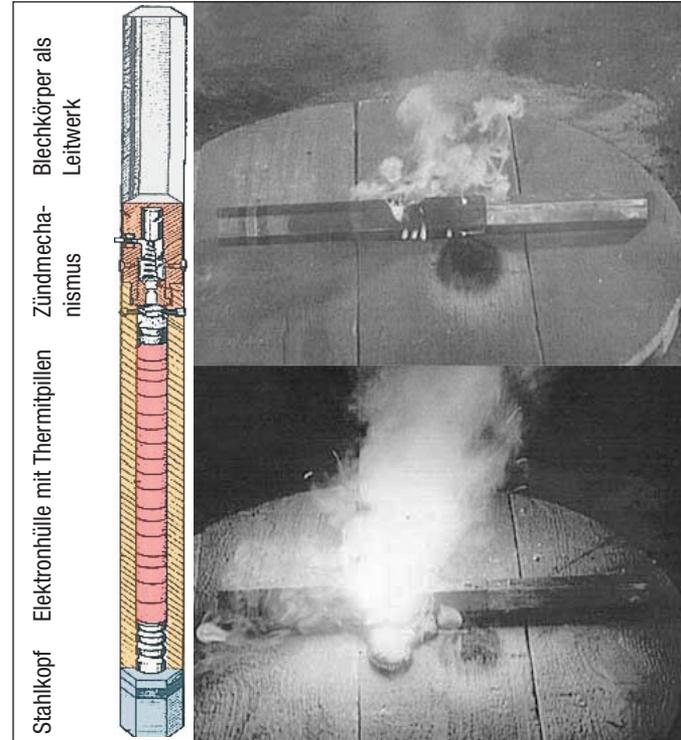
schine erhielt Schäden durch wahrscheinlich deutschen Flakbeschuss. Die Maschine brannte nach Aussage von Zeitzeugen bereits in der Luft.

Beobachtungen des Absturzes der brennenden Maschine erfolgten zeitgleich von amtlicher Seite auch in Lüdenscheid vom Turm des ehemaligen Amtshau-

Die Brandmunition



Die klassische britische Stabbrandbombe im Schnitt



Aufbau der Stabbrandbombe und Wirkungsweise



Die Handley-Page „Hampden“

Ein Bomber wurde dabei auf seiner Mission abgeschossen.

Kennung: EA  R

ses an der Sauerfelder Straße aus.

Datum: 12.08.1940

Uhrzeit: gegen 01.30 Uhr

Absturzort: Waldstück zwischen der alten Homerter Straße und dem späteren belgischen Munitionsdepot Stilleking

Ursache des Flugzeugabsturzes:

Aus einem Verband von 10 Bombern wurde mindestens 1 abgeschossen.

Als Beobachter sind in amtlichen Unterlagen aufgeführt:

Amtsbürgermeister Dr. Eckler
Amtssekretär Werthmann
Angestellter Glüder
SS-Truppführer Wagner

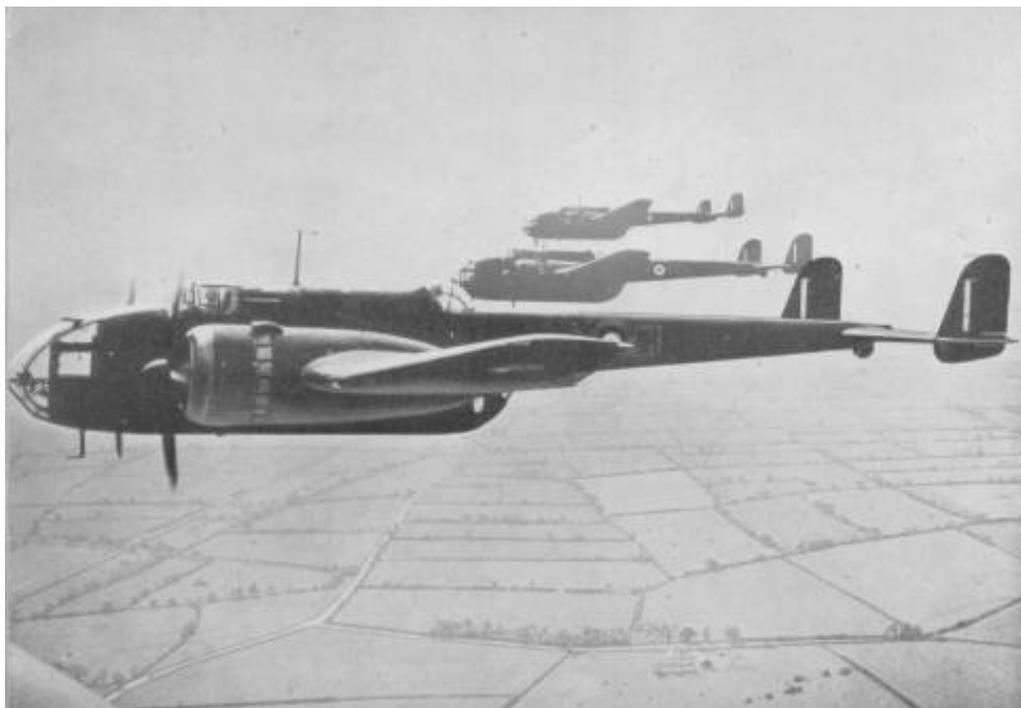
Flugzeugtyp: 2-motoriger Bomber

Die Bomber vom Typ Handley-Page „Hampden“ waren auf einem Nachteinsatz und eine Ma-

Wie sich später herausstellen sollte, hatte der Bomber Stabbrandbomben in Schüttkästen,



Hier eine Löschdemonstration durch eine Feuerwache



Die Aufnahmen zeigen die „Hampden“ im Flug

sowie Sprengbomben geladen. Es sollen bereits auch sog. Brandplättchen abgeworfen worden sein.

Die Funktion der Brandplättchen war einfach und ebenso tückisch:

auf einem Zelluloidplättchen wurde eine Cellulit-Folie mit einer geringen Menge Phosphor fixiert.

Die Plättchen waren ca. 6 x 6

cm groß und wurden in feuchtem Zustand abgeworfen.

Nach dem Trocknen an der Luft reagierte der Phosphor und entzündete sich, wobei das Zelluloidplättchen sofort Feuer fing. Hierdurch sollten unkontrollierbare Brände auf landwirtschaftlich genutzten Flächen, Waldgebieten, sowie Scheunen und Gehöften entstehen, den „Feind“ nachhaltig schädigen und Feuerwehrcräfte binden. Dies ge-

lang jedoch nicht in angestrebten Maße (in diesem Zusammenhang wurden auch Kartoffelkäfer in großen Mengen abgeworfen).

Manch einer, der sich solch ein gefundenes Plättchen ahnungslos in die Tasche steckte, hat sich später starke Verbrennungen zugezogen, wenn der Phosphor in der Tasche Feuer fing. Auch zu Hause in der Wohnung kam es zu plötzlichen Bränden, wenn ein Brandplättchen dort aufbewahrt wurde.

Selbst auf Dachböden oder Dächern lagen solche Plättchen – je nach Witterung – oft tagelang herum, bevor sie dann unvermittelt einen Brand auslösten.

Daher wurden von der Royal Airforce hauptsächlich die wirkungsvolleren Stabbrandbomben abgeworfen (Material Elektron mit Stahlkopf, sechseckig, etwa 3 cm im Durchmesser und ca. 40 cm lang). Diese durchschlugen Dachstühle sowie Zwischendecken, wobei durch den Aufschlag der innere Zündmechanismus sog. Thermitpillen entzündete, die das Elektronmetall rasch in Brand setzte.

Es entstand eine Flamme von hoher Temperatur, wobei das brennende Elektron umhersprühte und der Brand nur mit entsprechenden Mitteln gelöscht werden konnte. Manche der zum Brandschutz eingeteilten Feuerwachen warf die Stabbrandbombe mit einem beherzten Griff aus der Dachluke, bevor das Elektron vollständig brannte.

Lt. Unterlagen des Stadtarchivs wurde die Absturzstelle am nächsten Morgen von der SA-Staffel 131 und dem HJ-Bann 143 abgesperrt und das gesamte Waldgebiet zwischen der alten Homerner Straße und dem späteren Munitionsdepot Stilleking abgesucht.

Alle geborgenen Wrackteile wurden dem zuständigen Kommando des Flughafens Werl überstellt.

Die mitgeführten Stabbrandbomben der Hampden brannten in den Schüttkästen noch an der Absturzstelle aus (Brandstelle wurde vor etwa 3 Jahren vom Verfasser lokalisiert; ebenso fanden sich nach langwieriger Suche noch einige wenige Alublechteile des ausgebrannten Bombers).

1 Sprengbombe detonierte noch an der Unglücksstelle; eine weitere konnte später von Feuerwerkern entschärft werden (auch hiervon konnten noch Fragmente vom Verfasser gefunden werden).

Später wurde der Homerner Wald noch mehrmals gründlich abgesucht, um anhand der im Wald verteilten Wrackteile und

dem Kartenmaterial die „Absichten und den Auftrag des Feindes, sowie dessen verwendete Kampfmittel in Erfahrung zu bringen“. Nichts durfte von Zivilisten, SA, HJ oder den Feuerwehrleuten behalten werden.

Einer der an der Bergung beteiligten Feuerwehrmänner soll ein Stück des Armaturenbrettes als Souvenir an sich genommen haben. Man forderte bei Strafe die Herausgabe aller Teile.

Es muß hierbei auch berücksichtigt werden, daß dieses Ereignis im Jahre 1940 erst den Beginn der späteren organisierten und wesentlich wirkungsvolleren Bombenangriffe darstellte. Daher nahm man es hier noch sehr genau mit den Untersuchungen der Absturzstelle. Man glaubte, hierdurch Erkenntnisse zu gewinnen, die eine wirksame Abwehr der Angriffe erlaubte.

Daten zu den Besatzungsmitgliedern:

Zu der Hampden gehörten folgende vier Besatzungsmitglieder:

1. Pilot: P/O **Gower, Richard Francis**, RAF (C.O.F.E. 40693)

2. Navigator: Sgt. **Baum, Alfred James**, RAF (C.E. 581137)

3. Funker: Sgt. **Jelley, Percy William Norman**, RAF (C.E. 751725)

4. Bordschütze: P/O **Harris, Edwin Arthur**, RAF (C.E. 77934)

Im Einsatzbericht der Briten steht zu jedem der Flieger der Vermerk „KIA“. Dies bedeutet Killed In Action (im Kampf gefallen).

Was passierte mit den getöteten Besatzungsmitgliedern:

Nach den offiziellen Angaben wurden noch in derselben Nacht vier Leichname in den Trümmern des noch brennenden Flugzeugwracks aufgefunden. Alle wiesen Verbrennungen und teils schwere Verwundungen auf.

Es sollte noch erwähnt werden, daß der Hampden-Bomber ein äußerst schmales Rumpfprofil aufwies (von der Seite her ähnlich einer Kaulquappe) und ein Wechseln der Kampfstände oder Dienstpositionen in der Luft nicht möglich war. Daher gelang es der Besatzung nicht, mit dem Fallschirm die brennende Maschine zu verlassen.

Die Leichen wurden auf einen offenen Wagen geladen und zur späteren Bestattung auf dem Heldenfriedhof Loh abtransportiert.

Hier die Crew der „Cocaine Bill“, die nahezu identisch ist mit der der späteren „Avenger II“



Crew-Photo der B-17 „Cocaine Bill“ von 1944, die u.a. auch Latici geflogen hatte:

Vordere Reihe von links nach rechts:

1. **Donald Simpson**, 19 Jahre, Abwehrstand Rumpfunterseite; Simpson gehörte allerdings nicht mehr der „Avenger“-Crew an. Er verstarb an Verwundungen während eines Einsatzes über Rumänien
2. **Walter Werby**, 21 Jahre, Co-Pilot
3. **Mario „Joe“ Valente**, 21 Jahre, Navigator
4. **Bruno Nicholas Latici**, 23 Jahre, Pilot

Nach dem Krieg erfolgte die Umbettung auf den britischen Soldatenfriedhof Reichswald bei Kleve.

Ein an der Homert wohnhafter Landwirt war Zeuge des Unglücks und u.A. aktiv an der Bergung der Toten beteiligt. Er konnte die Stelle heute noch benennen. Aufgrund der Beschreibungen konnten einige wenige, aber aufschlußreiche Kleinteile der Hampden vor wenigen Jahren geborgen werden.

Der Valberter Friedhelm Abel hat zusammen mit dem Verfasser den Vorfall untersucht. Herr Abel ist zwischenzeitlich dauerlicherweise verstorben.

1944: Angriff auf Düsseldorf – Absturz bei Haus Schöneck

Datum: 09.09.1944

Uhrzeit: Start gegen 10.33 Aufschlagzeit einige Zeit nach den Kampfhandlungen über dem Zielgebiet bei Lüdenscheid, jedoch nicht exakt feststellbar, da unklare bzw. widersprüchliche Beobachtungen der Kampfhandlungen über dem Zielgebiet

Hintere Reihe von links nach rechts:

5. **George Hinds**, 20 Jahre, Oberer Turmabwehrstand
6. **Grover Swearingen**, 19 Jahre, Bordfunker
7. **Robert O. Brown**, 19 Jahre, 1. Rumpf-Abwehrstand
8. **Llyode Stout**, 20 Jahre, 2. Rumpf-Abwehrstand (gehörte auch nicht zur Avenger-Crew), in der Avenger übernahm Frank X. Brady diese Aufgabe
9. **Homer King**, 20 Jahre, Heck-Abwehrstand
10. **Phil Zief**, 20 Jahre, Bombenschütze (als Photograph selbst nicht mit auf dem Bild. Auf der Avenger übernahm Cecil F. Smith seine Stellung)

Absturzort: Nähe Haus Schöneck/Stadtpark, heutiges Gelände der Schönecker Schule
Flugzeugtyp: 4-motoriger Bomber

Hersteller: Boeing Werke, Seattle

Typenbezeichnung: B-17G Eine sog. „Flying Fortress“ (Fliegende Festung) Modell G mit drehbarem Waffenkinnurm Serial No. 42-97130

Nationalität des Flugzeugs: amerikanisch

Einheit: 390th Bomb Group, 570th Bomb Squadron, 8th USAAF Spitzname: „Avenger II“ (Angreifer II) Aircraft Code: A/C „Q“

Ursache des Flugzeugabsturzes: Die 390. BG (Bomb Group = BG) der 8. USAAF flog an diesem Tag einen Tagangriff auf die Rheinmetall-Borsig Werke in Düsseldorf.

Diese Bomb Group setzte sich zusammen aus den Staffeln der 568., 569., 570. und 571. BS (BS = Bomb Squadron).

Der Start erfolgte gegen 10.33 Uhr von der Basis Framlingham in England aus.



Verbandskennzeichen „J“ der 390. BG

Eine beteiligte Maschine, die B-17G „Avenger II“ der 570th BS unter Führung des Piloten Bruno Nicholas Latici, flog ganz vorn in der 1. Gruppe über das Zielgebiet.

Der Verfasser konnte vor wenigen Jahren den noch lebenden Piloten Bruno Latici und seinen Funker Grover Swearingen in den USA ausfindig machen. Beide gaben bereitwillig Auskunft über das, was ihnen damals passierte.

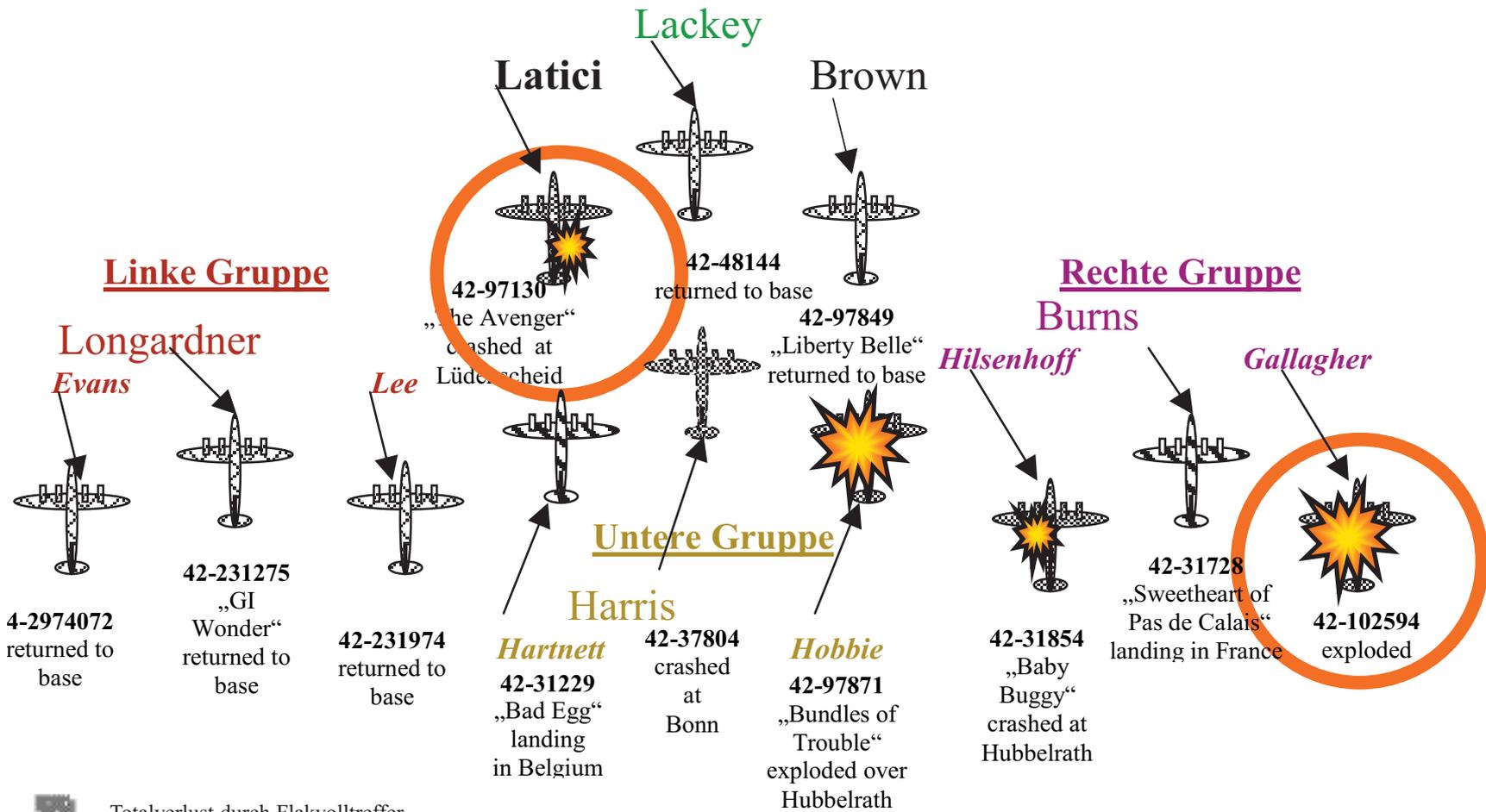


Staffellogo der 570. BS

Aufbauschema der sog. „Combat Box“

Vom Verfasser nach Schilderungen Grover Swearingens nachempfunden

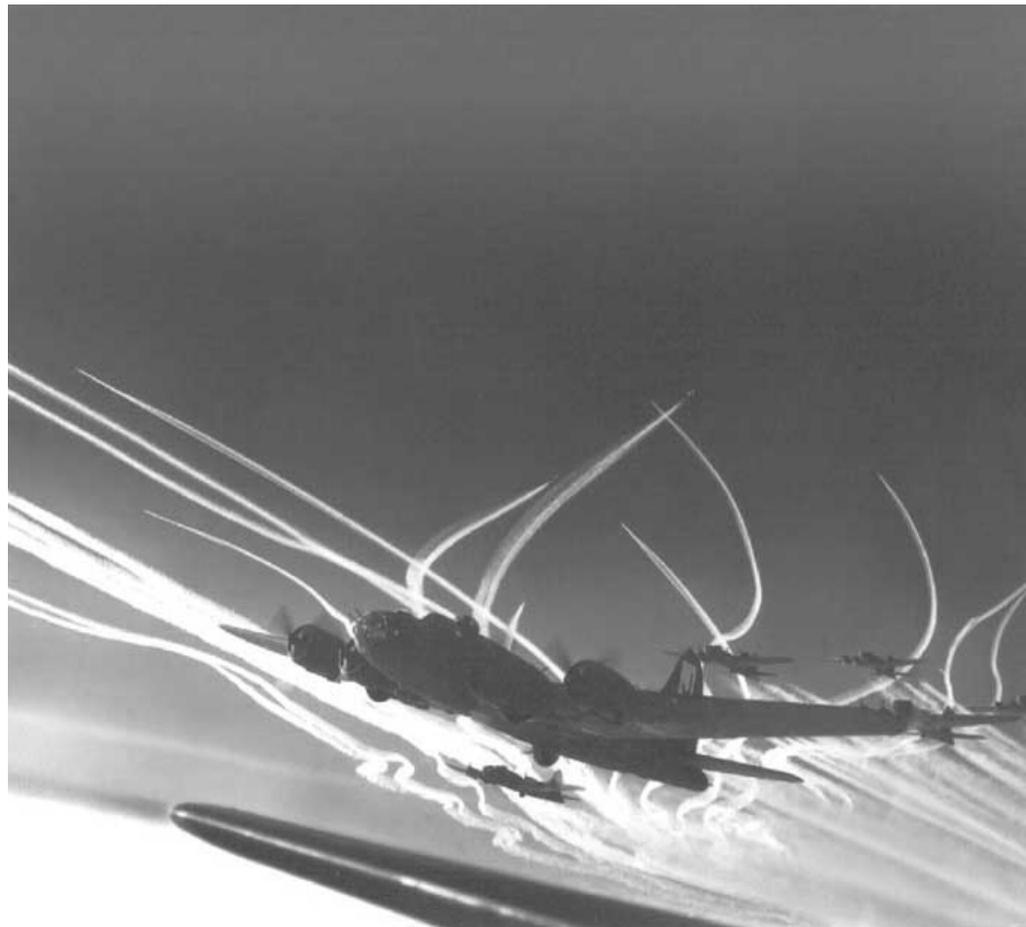
Führungsgruppe



- Totalverlust durch Flakvolltreffer oder crash
- Rückkehr zur Basis mit Beschußschäden
- In Frankreich bzw. Belgien notgelandet
- Totalverlust durch Volltreffer mit Explosion
- Totalverlust durch Flaktreffer mit Brand/Motorausfall



Das Foto zeigt Latici zusammen mit seinem Navigator Valente nach einem Einsatzflug. Deutlich zu erkennen sind die Spuren der Flak hinter Valente am Rumpf. Gut zu sehen ist auch der kugelförmige Abwehrstand unter dem Rumpf. Der Schütze lag in einer Art „embryonischer“ Haltung mit den überschweren MGs zwischen den Beinen. Bei Flaktreffern oder Bauchlandungen hatte er oft das Nachsehen.



Aufnahme während eines Einsatzes der 390. BG (man beachte das „J“ auf dem Leitwerk) Die Kondensstreifen oberhalb stammen von amerikanischen Begleitjägern, die die Bomber vor deutschen Jägerangriffen schützen sollten.



...der nächste Flaktreffer ist nur eine Frage der Zeit

Die betreffende Angriffsgruppe bestand aus 12 Maschinen, die jeweils in kleinere pfeilförmige Gruppen von je 3 Maschinen in einer sog. „Combat Box“ zusammengefaßt waren:

3 Maschinen vorn (lead element)

3 Maschinen rechts dahinter (right element)

3 Maschinen links dahinter (left element)

3 Maschinen nach hinten versetzt unterhalb der Führungsgruppe (lower element)

Unter anderm gehörte auch die berühmte B-17 „Liberty Belle“ mit zur Führungsgruppe. Die „Liberty Belle“ wurde inzwischen restauriert und manch einer wird den Namen schon gehört haben (nicht zu verwechseln mit der „Memphis Belle“).

Latici's Gruppe war direkt seitlich hinter der Führungsmaschine positioniert.

Angeführt wurde die gesamten 12 Bomber von der Führungsmaschine unter Kommandant Lacey Lackey von der 568. Bomb Squadron.

Auf dem Boden begannen sich nun die schweren Flakbatterien, die Düsseldorf und seine Industrieanlagen schützen sollten, auf den herannahenden Bomberstrom einzuschließen.

Latici berichtete: „Nachdem die ersten drei Salven zu kurz oder links/rechts

außerhalb lagen, traf die vierte Salve mitten in den Verband und richtete ein Inferno unter den noch mit Bomben beladenen Flugzeugen an. Teils detonierten die Maschinen durch Volltreffer in die Bombendecks, oder die explodierenden Bomben rissen durch Luftdruck und Trümmereinwirkung benachbarte Maschinen mit in den Tod.

„Es war für uns schockierend mitzuerleben, wie wir so viele unserer Kameraden innerhalb kürzester Zeit verloren,“ sagte Latici.

Was für dramatische Szenen sich tatsächlich in der „Avenger II“ und den beteiligten Maschinen abgespielt haben, wollte Latici nicht beschreiben.

Innerhalb kürzester Zeit verlor die Gruppe sieben von zwölf Maschinen samt Besatzungen teils durch Volltreffer, teils durch mittelbare Schäden.

Nur 5 Maschinen schafften es teils schwerbeschädigt mit letzter Kraft zurück nach England. Unter ihnen die Führungsmaschine unter Lackey.

Eine Maschine erhielt Treffer in die Kraftstofftanks der Fläche. Das hochoktanige Flugbenzin sickerte über die innere Konstruktion der Tragfläche in den Rumpf. Ein kleiner Funke der elektrischen Anlage oder eine statische Aufladung hätte ein Inferno ausgelöst.

Auf der Basis Framlingham angekommen sah der Pilot, wie

der Sprit aus der Fläche auf die Rollbahn tropfte...

Zwei Maschinen mußten ebenfalls schwerbeschädigt z.B. in Frankreich bzw. Belgien notlanden.

Eine weitere B-17 des Piloten Robert Gallagher explodierte aufgrund von schweren Beschädigungen bereits in der Luft. Die Mannschaft war gerade dabei, sich zum Absprung vorzubereiten. Fünf Männer starben sofort, fünf weitere wurden

durch die Wucht der Explosion aus dem Flugzeug katapultiert und überlebten teils wie durch ein Wunder. Sie landeten teils schwer verletzt mit dem Fallschirm.

Die fünf Überlebenden wurden im Einzugsbereich Lüdenscheid festgenommen und gerieten dort in Gefangenschaft. Die Namen sind in amtlichen Unterlagen aufgeführt.

Dieser Fall belegt, wie weit die Flieger am Fallschirm getrieben worden sind, bis sie aus der gro-

ßen Höhe, in der die Bomber flogen (etwa 27,000ft=9000m). Der Absprung samt Landung dauerte mit den damaligen Schirmen bei Wind entsprechend etwa 20 Minuten. In der Zeit kann man weit kommen, wie dieser Fall der Festnahmen eindrucksvoll zeigt.

Latici's „Avenger II“ erhielt ebenfalls Flaktreffer in Flächen-tanks und den rechten inneren Motor. Die Maschine begann zu brennen und bis auf 2 Mann stiegen alle Besatzungsmitglieder mit dem Schirm sofort aus. Auch sie gerieten in deutsche Gefangenschaft.

Latici und sein Funker Swearingen verließen das Flugzeug nach Bombennotwurf als letzte. Sie erklärten, daß das Flugzeug etwa eine Minute nach Absprung in der Luft explodiert sei.

Die Annalen der 390. BG sagen aber aus, daß die Maschine bei Lüdenscheid aufschlug und explodierte.

Tatsächlich ist eine B-17 dieser Einheit am 09.09.44 bei Haus Schöneck aufgeschlagen.

Hierfür gibt es eine Reihe Zeugen aus Lüdenscheid, die als Schüler am Reichssportfest im Freien teilnahmen.

Das Geschehen wurde zeitgleich sowohl in Brügge, als auch in Lüdenscheid (Nattenberg, Areal bis zur Parkstraße etc.) beobachtet.

Es gibt sogar Zeugen, die mit einem Fernglas das Geschehen beobachteten und es wurden auch Fallschirme am Himmel gesichtet. Diese sollen aber teils in großer Höhe mit dem kalten



Flakfeuer über der Wolkendecke. Ein Bomber explodiert.



Hydraulikpumpe (Elektromotor fehlt) zur Betätigung des oberen Turm-Abwehrstandes



Einzelnes Ventil eines der vier Wright „Cyclone“ Triebwerke

...noch sind die Bomben nicht abgeworfen. Wen werden sie treffen?

Wind abgetrieben worden sein. „Wenn die nicht bald runterkommen, überleben die das nicht!“ kommentierte ein Soldat das Geschehen.

Einige dieser damaligen Schülerinnen und Schüler bemerkten den herannahenden Bomberstrom erst sehr spät, als sich eine der Maschinen, der offenbar beschädigt war und eine Rauchfahne hinter sich herzog, plötzlich aus einer kleinen, niedriger fliegenden Gruppe Flugzeuge löste, in einem Bogen ausscherte und rasch zu stürzen begann.

Die Gefühle der Kinder schwankten hierbei zwischen Angst vor dem großen Flugzeug, Entsetzen und auch Triumph, da ja ein „Feindbomber“ abstürzte.

Der Hauptstrom der Bomber häuerten sich grob etwa aus Richtung Radevormwald flog in einem weiten Bogen weiter in nördlicher oder nordöstlicher Richtung, um sich später auf Heimatkurs zu begeben.

Das stürzende Flugzeug bewegte sich in Richtung Lösenbachtal und näherte sich rasch dem Hang, auf dessen Höhe Haus Schöneck steht. Eigentümlicherweise richtete sich die stürzende Maschine hierbei kurz zu einem Geradeausflug auf, sackte unmittelbar darauf durch und schlug im Bereich der heutigen Schule auf.

Zeugen berichteten, als Kinder sofort zu der Stelle gelaufen zu sein, an der das Riesenflugzeug aufgeschlagen war. Dort sollen rauchende Trümmer und Ölla-

chen im Wald gelegen haben. Aber die herannahende Feuerwehr und Polizei ließ nichts Gutes ahnen, so daß sie es vorzogen, sich zu verdünnisieren...

„Ich habe als Junge das erste Mal Plexiglas in der Hand gehabt,“ sagte ein weiterer Zeitzeuge. „Wir haben es als Kinder angesteckt. Das schmolz und die Tropfen fielen brennend herab...“ „Suchen Sie einmal

hinter dem Wasserbehälter bei der Schule. Da muß es etwa gewesen sein...“

Ein weiterer Zeitzeuge arbeitete in der Lösenbach in einer Fabrik. Er sah die riesenhafte Silhouette der rauchenden B-17 bei einem zufälligen Blick nach draußen. Sofort alarmierte er die Fabrikarbeiterinnen, die augenblicklich das Werk verließen, um sich in Sicherheit zu bringen.



Unbekanntes Fundstück



Aluprofil und vermutlich Reifenteil aus Gummi

„Ich fürchtete, das Flugzeug stürzt auf unsere Fabrik und wir kommen alle dabei um. Der Bomber brannte offensichtlich und verlor kurz vor der Hangkante zum Stadtpark noch eine Fläche...“

Ein Zuschauer der Szene schilderte dem Verfasser:

„Die Flakkaserne am Buckesfeld hatte eine Vierlingsflak nahe der Kaserne stehen. Ich konnte von einem Fußweg, der auf dem Gelände des heutigen Kreishauses lag, beobachten, wie die große Maschine scheinbar auf die Kaserne zusteuerte. Die junge Bedienmannschaft der Flak verlor offenbar die Nerven und feuerte eine Salve auf den Bomber.“

Zu der Zeit war die „Avenger II“ bereits unbemannt.

Das Gehöft Haus Schöneck wurde um ein Haar von der Katastrophe verschont. Das Flugzeug schlug auf dem stadtparkseitigen Gelände neben der Parkstraße auf (heute steht dort das Hausmeisterhaus der Schönecker Schule).

Ein weiterer Zeitzeuge berichtete: „Der Bomber fiel genau hinter Haus Schöneck auf eine damals landwirtschaftlich genutzte Fläche.“

Mein Vater hat nach dem Krieg dieses Feld wieder urbar gemacht und ich habe ihm dabei geholfen.

Beim Hacken und Umgraben stießen wir immer wieder auf Teile der amerikanischen Maschine und warfen sie auf einen Haufen.

Ein Schrottsammler aus dem Ruhrgebiet kam in den ersten Nachkriegsjahren ab und zu vorbei und hat die bei der Gartenarbeit anfallenden Teilefunde mit seinem alten Opel und einem Hänger abgeholt. Dies waren z.B. diverse Bleche und Elektroteile z.B. von Generatoren und Bordinstrumenten.

Der Bomber war sehr aufwendig verarbeitet und die Amis hatten ja auch immer das beste Material im Krieg... da kamen Klamotten aus der Erde, die konnte man gut verkaufen...“



Hier ist Bruno Latici mit Mike Galvin zu sehen. Galvin stellte den Kontakt zwischen dem Verfasser und Latici her.

Bruno Latici und Grover Swearingen wurden nach dem Absprung aufgegriffen und festgenommen.

Swearingen: "Ich kam vor Bruno mit dem Schirm herunter und schaffte es gerade noch über eine Hochspannungsleitung. Dann verfiel sich mein Schirm in einem Baum. Ein Bauer kam wild gestikulierend herbeigelaufen und fuchtelte mit einer Mistgabel herum. Er hatte den Absprung beobachtet und rief Soldaten herbei, die bereits im Wald nach uns suchten. Sie holten mich herunter und ich wurde in dem oberen Stockwerk einer Schule festgehalten. Später brachte man mich mit einem Motorrad offenbar nach Dortmund. Ich wußte nicht genau, wo ich war. Nur an das Ortsschild „Hattingen“ kann ich mich erinnern. Ich wurde über Dulag Luft Oberursel weiter zum Stalag Luft Keifheide (?) an der polnischen Grenze verbracht und inhaftiert. Das Lagerleben war sehr unangenehm.

Als später die Russen kamen, wurde das Lager von den Deutschen geräumt und wir mußten Richtung Deutschland marschieren. Es war ein Todesmarsch über mehrere Wochen (death march)... Wer nicht mehr konnte, wurde erschossen. Ich habe sehr schlechte Erinnerungen daran..."

Von dem Lager sagte er: "...the only thing I left were some footprints and I never want to return anymore..."

Latici wurde ebenfalls festgenommen und von Soldaten nach Lüdenscheid gebracht. Daran kann sich Latici noch gut erinnern, obwohl er nicht daran glaubt, daß das hier abgestürzte Flugzeug seine „Avenger II“ gewesen ist.

„Ich wurde an einen Mann in brauner Uniform mit roten Bisen und Schulterstücken (Epauletten) überstellt. Man sperrte mich für eine Nacht in eine Zel-

le (Amtshaus? Polizei im Alten Rathaus? Gestapogebäude?).

Ein etwa 14jähriges Mädchen brachte mir etwas Wurst und Kartoffeln zu essen.

Am nächsten Tag wurde ich nach Dortmund und dann weiter zum Verhörlager Oberursel gebracht.

Später kam ich in das Stalag Luft in Barth an der Ostsee. Als die Russen im Anmarsch waren, setzten sich die deutschen Bewacher ab und ich schlug mich zu Fuß bis nach Lübeck durch. Dort traf ich auf britische Truppenteile, die mich zu den Amerikanern brachten."

Die B-17-Crew

1. Pilot:

Latici, Bruno Nicholas
1st Lt., Serial-No. 0-813720

2. Co-Pilot:

Werby, Walter
2nd Lt. Serial-No. 0-761648

3. Navigator:

Valente, Mario
2nd Lt. Serial-No. 0-700787

4. Bordingenieur:

Smith, Cecil F.
S/Sgt. Serial-No. 39526061

5. Funker:

Swearingen, Grover
T/Sgt. Serial-No. 35792849

6. Oberer Abwehrstand:
Hinds, George
T/Sgt. Serial-No. 31151296

7. Kugelabwehrstand:
Brady, Frank X.
S/Sgt. Serial-No. 42003606

8. Heckabwehrstand:
King, Homer
S/Sgt. Serial-No. 17115926

9. Seitenabwehrstand
Brown, Robert O.
S/Sgt. Serial-No. 17169299

Alle Männer gelten im betreffenden MACR (Missing Air Crew Report) als MIA (Missed In Action = im Einsatz vermißt)

Der Dortmunder Luftfahrthistoriker Horst A. Münter hat den Verfasser bei seinen Recherchen durch wichtige Informationen und Daten unterstützt. Ihm sei an dieser Stelle noch einmal recht herzlich für seine Unterstützung gedankt.

Ebenso dankt der Verfasser den zahlreichen Zeitzeugen, die ihr Wissen über den Vorfall in Lüdenscheid beigesteuert haben und so ein abgerundetes Bild entstanden ist. So konnten noch einige wenige Überbleibsel der „Avenger II“ geborgen werden.

Der Verfasser konnte den Piloten Bruno Latici, sowie dessen früheren Bordfunker in den USA ausfindig machen und

über Mr. Mike Galvin (Chamber of Commerce, Nantucket) den Kontakt herstellen. Die Herren waren sehr hilfsbereit und kooperativ. So konnten wertvolle Informationen über die Ereignisse von vor über 60 Jahren aus erster Quelle gewonnen werden.

1945 Angriff auf Dessau – Absturz am Versedamm

Datum: Nacht vom 07. auf den 08.03.45

Uhrzeit: Absturzmeldung erfolgte gegen 20.45 Uhr

Absturzort: Baubüro der neuen Versetalsperre am heutigen Versedamm (Ruhrtalesperrenverwaltung)

Flugzeugtyp:
4-motoriger Nachtbomber

Hersteller: A.V. Roe = AVRO, Manchester

Typenbezeichnung:
„Lancaster“ MKIII,

Nationalität des Flugzeugs: britisch, 625th Squadron, 1st Bomb Group, Kennung: CF  L2

Grund des Flugzeugabsturzes: als Ursache wird genannt: Abschuss durch deutschen Nachtjäger Heinz Wolfgang Schnauffer vom Nachtjagdgeschwader 1 (NJG 1).

Die „Lancaster“ gehörte zu einer Einheit, die einen Nachtangriff auf die Junkerswerke in Dessau-Raguhn flogen. Diese und mindestens eine weitere wurden an diesem Abend in nur kurzer zeitlicher Abfolge im heimischen Raum zwischen Lüdenscheid, sowie bei Plettenberg-Sonneborn (Vierkreuzen) abgeschossen.

Die Kennung dieser Maschine lautete  (UL D2).

Zu diesem zweiten Ereignis bei Sonneborn gab es auch z.B. eine Zeitzeugin, die als kleines Mädchen unmittelbar vom Absturz betroffen war. Leider ist die Dame inzwischen in ein Altenheim gekommen oder sogar verstorben.

Herr Friedhelm Abel, Meinerzhagen, sowie der Verfasser hatten das Glück, diese Dame vor einigen Jahren noch in Ihrem Haus in Plettenberg-Sonneborn



So stellte sich ein Nachtangriff der Royal Airforce während einer hellen Mondnacht dar. Die Bomber waren schon früh zu erkennen. Aber auch die Nachtjäger!



Neuzeitliche Aufnahme einer „Lancaster“. Dieser Bombertyp – von der Unterseite her serienmäßig schwarz lackiert – war ausschließlich für den nächtlichen Bombeneinsatz konzipiert.

hierzu zu befragen. Selbst die Großeltern des Verfassers (damals wohnhaft in Attendorf) haben die Explosion der Luftmine gespürt, die der abstürzende Bomber im Notwurf abgeworfen hatte, bevor er selbst bereits in der Luft zerbrochen aufschlug.

Von der Wucht der Detonation der Luftmine – die gottseidank nicht direkt bei dem Haus herunterkam – wurde das Mädchen mitsamt ihrer Großmutter und der Haustür in das Haus geschleudert. Doch kamen beide mit relativ leichten Verletzungen davon. „Sämtliche Fenster mit Rahmen waren herausgeschleudert und eine Mauer stand schief. Auch das Dach hatte großen Schaden gelitten,“ erinnerte sich die alte Frau.

„Wenig später wurde ein schwerverletzter Flieger von seinen Kameraden zum Haus gebracht. Seine Kopfhaut

(Schwarte) war völlig aufgerissen und er blutete stark. Wir haben die Männer so gut es ging versorgt. Aber kurze Zeit später wurden sie abgeholt und der Gestapo überstellt. Ob sie überlebt haben, wußten wir nicht.“

Zurück zum Versetal

Namen, Vornamen, Geburtsdaten, Geburtsorte, Dienstgrade, militärische Kennnummern und Nationalitäten der Flugzeugbesatzungen der Lancaster CF-L2 Versetal:

1. F/Lt. **Chapman, Harry** RAF 150056, KIA
2. Sgt. **Lyons, J.R.**, RAF, POW
3. F/Sgt. **Lee, George Alfred**, RAF 1582434, KIA
4. F/O **Akenhead, Thomas Skilbeck**, RAF 164761, KIA



Druckluft oder Hydraulikverteiler mit brit. Krone und „AM“ (Air Ministry)

5. F/Sgt. **Crossman, Thomas James**, RAF 1892412, KIA

6. Sgt. **Hessey, S.F.**, RAF, POW

7. Sgt. **Walker, F.**, RAF, POW

Erläuterung: MIA = Missed In Action (im Einsatz vermisst); KIA = Killed In Action (im Kampf gefallen); POW = Prisoner Of War (Kriegsgefangener)

Wie sich das ganze Drama in der Luft tatsächlich dargestellt hat, ist nicht überliefert. Nach Berichten aus fachlichen Quellen (ehemalige Piloten) ging ein Abschuss bei Nacht etwa folgendermaßen vor sich:

Die feindlichen Verbände wurden per Funkmeß (engl.: Radar) meist bereits beim Sammeln über dem feindlichen Flugplatz erfaßt. Beim Einflug in das Deutsche Reich versuchte man die wahrscheinliche Zielroute zu ermitteln, um die dort stationierten deutschen Nachtjagdstaffeln und Flakbatterien in Alarmbereitschaft zu versetzen. Anschließend wurden am nächsten stationierte Nachtjäger per Funkmeß und Sprechfunk möglichst direkt an die feindlichen Bomberverbände herangeführt. Sobald die Nachtjäger Sichtkontakt (oder Funkmeßkontakt) hatten, schlichen sie sich - oft seitlich unterhalb versetzt - an eine einzelne Maschine heran und eröffneten auf kurze Distanz das Feuer auf die Tanks zwischen den Motoren. Dies war für den Bomber tödlich, da er augenblicklich Feuer fing und aufgegeben werden mußte.

Oft setzte die Nachtjagd auch die sog. „schräge Musik“ ein.

Dies waren im Rumpf montierte nach oben und leicht nach vorn schießende Maschinenkanonen. Der Nachtjäger setzte sich unter den Bomber – wo man ihn nicht ausmachen konnte – und gab einen Feuerstoß in die Tragflächentanks einer Seite ab. Der Bomber kippte über die betroffene Seite und der Nachtjäger glitt zur entgegengesetzten Seite weg.

Betroffene Flieger, die das Baumuster „Lancaster“ flogen, sagten aus, es sei sehr schwierig, nach Beschuß im Trudeln oder Sturzflug den Bomber durch die Notausstiegsluken zu verlassen (Fliehkräfte).

Der Hauptflügelholm verlief durch den Rumpf und versperrte damit der Besatzung den Durchgang im Ernstfall. Viele

Einige Fundstücke der CF – L2 Versetal



Man erkennt Auspuffdichtungen des Rolls Royce „Merlin“ Motors, sowie einen Verschlußmechanismus, Hydraulikverteiler, angekohltes Pertinaxteil

Flieger verloren dadurch ihr Leben.

Auch die Besatzungsmitglieder Harry Chapman, George A. Lee, Thomas Akenhead, sowie Thomas J. Crossman haben den Absturz nicht überlebt.

Lyons, Hessey und Walker wurden nach dem Absprung mit Fallschirm gesucht und aufgegriffen. Sie kamen in Gefangenschaft. Sie wird das gleiche Schicksal ereilt haben, wie das der B-17 Besatzungen.

Was passierte mit den getöteten Besatzungsmitgliedern:

Soweit dem Verfasser berichtet wurde, wurden die Leichen während der Nachtstunden von den Fremd- und Zwangsarbeitern des Lagers Hunswinkel der Versetalsperren Baustelle aus den teils weiträumig verteilten und brennenden Wrackteilen im Bereich der neuen Versetalsperre geborgen und später auf Waldfriedhof Loh bestattet.

Die sterblichen Überreste wurden nach dem Krieg auf den Soldatenfriedhof Reichswald bei Kleve umgebettet. Der Verfasser hatte Gelegenheit, diesen Friedhof zu besichtigen und konnte auch die entsprechenden Grabstätten finden.

Namen der Besatzung der Lancaster „UL-D2“ bei Sonneborn:

- Dalziel, C.T.**, RAF, POW
Montgomery, P.R., RAF, KIA
May, W.E., RAF, KIA
Bradbury, W.E., RAF, POW
Burns, A., RAF, KIA
Thorley, G.T., RAF, KIA
O’Sullivan DSM, RAF, KIA

Erläuterung: MIA = Missed In Action (im Einsatz vermisst); KIA = Killed In Action (im Kampf gefallen); POW = Prisoner Of War (Kriegsgefangener)

**Weitere Fundstücke
aus dem Cockpitbereich
des Bordingenieurs**

*Zifferblätter von Tankuhren
geeicht in brit. Gallons,
Anzeiginstrumente ohne
Zifferblätter, Halterung,
Anzeige
„Direction Indicator“,
elektr. Stecker für Bordfunk,
Zahnrad*



Rumpfblech mit Farbresten und Teil eines schwarzen Buchstabens



Rumpfblech mit Farbresten des Tarnschemas und Brandblasen



Rumpfblech Innenseite schwarz



Dasselbe Blech von aussen mit Tarnschema und ebenfalls Brandspuren

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung
Herausgeber: Geschichts- und Heimatverein Lüdenscheid
<http://www.lwl.org/westfaelischer-heimatbund> - Portal - Märkisches Sauerland
Schriftleitung Dr. Walter Hostert
Druck: Märkischer Zeitungsverlag GmbH & Co. KG