

# Holten, DER ERSTE FLUGPLATZ WESTDEUTSCHLANDS

Von Fritz Gehne

Kurz danach, als aus Amerika die aufsehenerregende Kunde kam, daß die Gebrüder Wright eine Maschine erfunden hätten, mit der sie tatsächlich nach Wunsch und Willen die Luft zu durchweilen vermöchten, und in Deutschland die ersten schüchternen Flugversuche gemacht wurden, gehörte neben Johannistal auch Holten zu den wenigen Orten, wo praktisch an der Lösung dieser Frage, die einen ewigen Sehnsuchtsgebunden der Menschheit erfüllen sollte, fleißig gearbeitet wurde. So ist Holten neben Johannistal der älteste Flugplatz Deutschlands gewesen und damit das historische Übungsfeld der alten Pioniere der Luft, soweit sie hier im Westen flogen oder zu fliegen versuchten.

Schon am 8. August 1909 wurde der „Westdeutsche Verein für Flugsegler e. V.“ gegründet und bald weit bekannt. Die Leitung hatte der Bürgermeister a. D. Schüller. Eine große Anzahl flugbegeisterter und technisch interessierter Menschen hatte sich zusammengefunden, um dem Flugproblem ernstlich zu Leibe zu rücken und in der Westmark Deutschlands ein Unternehmen zu gründen, das alle interessierten Kreise hier erfassen sollte.

Vor den Toren der alten niederrheinischen Stadt Holten breitete sich ein 500 Morgen großes Bruch aus, eine Allmende, das 1314 der Stadtgründer Engelbert von der Mark seinen Bürgern geschenkt hatte und bis dahin zur Viehweide benützt worden war.

Eben wie eine Tafel liegend, war es nach kleinen Planierungen und Entwässerungen zu Flugübungen wie geschaffen. Es wurde der erste westdeutsche Flugplatz. Schon bald entwickelte sich hier reges Leben, und eine Menge Flugschuppen umrandeten das Rollfeld, in denen es hämmerte und raspelte, tagein, tagaus, und bald waren von fleißigen Händen mit mehr oder weniger Verständnis eine Anzahl Apparate flugfertig erbaut. Den meisten Erfolg erzielten wohl die Gebrüder Strack, die dem Handwerkerstande angehörten. Freilich, vergleicht man ihre erste Schulmaschine mit heutigen, formvollendeten Erzeugnissen der Flugzeugindustrie, so könnte man sich eines Lächelns nicht erwehren. Der ganze Apparat war so leicht, daß man ihn mit einer Hand hätte vor sich hinschieben können; der Rumpf bestand aus einer einzigen Wagendeichsel, daran vorne die mit Leinen bespannten



Flügel und am Ende kleine Seiten- und Höhenregel angebracht waren. Als Gondel diente ein an Drähten aufgehängtes Stück Segeltuch, als Lenkvorrichtung ein einziger hölzerner Hebel für Höhen- und Seitensteuerung. Ein Motorradmotor von 5 bis 8 PS lieferte die vorwärtstreibende Kraft. Mit einem solchen „Dingelchen“ hatte Karl Strack bedeutende Erfolge und machte damit sein Pilotenexamen.

Die ersten Flugversuche wurden abends gemacht, wenn möglichst Windstille herrschte. Kunstbegeisterte Anhänger belagerten zu Hunderten, unter denen die Jugend natürlich nicht fehlte, das Bruch und die Flughallen, erwartungsvoll nach dem Wimpel auf einer Halle, schauend, ob nicht endlich völlige Windstille eintreten werde. Und wenn der Wetterwimpel sich gar nicht mehr rührte, dann wurde der weiße Vogel endlich herausgezogen und in Stellung gebracht. Ein letztes Prüfen, der Motor wird am Propeller angekurbelt, und der Apparat stürzt entfesselt ins Bruch. Es ist mehr ein Hoppeln von einer Grasbülte zu andern, ein Springen und zeitweises Gleiten, bis er, bei genügender Schnelligkeit, tragende Luft unter seine Fittiche bringt und sich einige Meter in die Luft erhebt. Der Apparat fliegt tatsächlich. Eine Begeisterung erfasst die unentwegten Zuschauer und auch den tapferen Flieger, der in einer derart leichten Maschine jederzeit sein Leben einsetzt. Nicht immer gelingt es, den Apparat vom Boden zu erheben, oft bedarf es vieler, vieler vergeblicher Versuche, manchmal gelingt es, manchmal auch nicht, manchmal gibt's Bruch. Viele Male mußten die unermüdlichen Idealisten tage- und wochenlang arbeiten, um an einem Abend für eine Stunde Flugübungen zu machen, die über kurz oder lang wieder zu Bruch führen mußten. Hut ab vor ihnen! Dank allen diesen Männern der Arbeit und des Wagemutes! Ihnen danken wir das heutige Flugzeug und die heutige Luftfahrt.

Man stand zu jener Zeit noch auf dem Standpunkt, daß ein Flieger, ehe er sich mit seiner Flugmaschine in die Lüfte wagen dürfe, erstmals auf einem motorlosen Gleitflieger das Halten des Gleichgewichtes, das Wenden und Rudern lernen müsse. So wurden denn bald einige solcher Gleitflieger angeschafft oder selbst gebaut, und da sie sich vom Erdboden nicht selbst erheben, sondern erst beim Abgleiten von einer Anhöhe Luft unter die Flügel fassen konnten, so mußte in Ermangelung eines Hügels eine Vorrichtung gebaut werden, die das Abgleiten ermöglichte, und das war ein sogenannter Flugturm. Nach den Plänen des Architekten Schnaare wurde er erbaut und am 23. Mai 1910 eingeweiht. Er war 10 Meter hoch, hatte 23 Meter Ablauffläche und war drehbar, um es zu ermöglichen, jederzeit die Abflugbahn dem Winde entgegenzustellen, denn nur dann konnte derselbe dem Apparat genügend Tragkraft verleihen. Die ganze Einrichtung wurde aber wenig benutzt, und ihr Zweck war durch die Ergebnisse des Motorfluges schnell überholt, bald wurde alle Segelfliegerei durch ihn abgelöst. Der Krieg zerstörte Flugturm und Segelfliegerei. Und doch! Als der Feindbund Deutschland die Motorfliegerei versagte, und die Segelfliegerei wieder einzige Möglichkeit wurde, sich im Flugsport zu betätigen, als die großen Rhône- und Nesitenflüge Ergebnisse zeigten, die nicht für möglich gehalten wurden, als Martens seinen Segelrekord von 14 Stunden aufstellte und Udet seinen Alpenflug von der Zugspitze machte, was hätte man darum gegeben, wenn Schnaares Flugturm noch vorhanden gewesen wäre! Zweifellos könnte man mit modernen Segelflugzeugen auf ihm starten und hätte eine Übungsmöglichkeit mehr gehabt.

Da trat ein neues Unternehmen auf den Plan, die „Westdeutsche Pilotenschule“ von Otto Hilsmann. Reges Schaffen begann, neue Schuppen entstanden, neue zweckentsprechendere Apparate wurden gebaut und bewährte Piloten mit der Ausbildung von Flugschülern betraut. Schüler aus aller Herren Länder eilten herbei, manch einer hat hier sein Pilotenpatent erworben. Es war ein lustiges Völkchen, was sich der Fliegerei ganz und gar verschrieben hatte, und mancher bedächtige Holtener hat ob ihrer unbekümmerten Daseinslust oftmals das würdige Haupt geschüttelt. Die veranstalteten Schaufliegen waren meist ein voller Erfolg.

Der erste wirkliche Flugtag war ein Maisonntag des Jahres 1911. Von nie geahnten Menschenmengen war das kleine Holteln überflutet. Voll gespannter Erwartung suchte



die Menge bisher nicht gesehene Sensationen: wirkliche Flieger. Und die Erwartungen wurden übertroffen: Thelen, Werntgen, Robitsch, Dr. Hoos, Strack und Bergmann starteten und zeigten zum ersten Male der Volksmenge des deutschen Westens deutsche Flugzeuge in der Luft. Die massige Albatros, später die erste bessere Kriegsmaschine, die schwankende Erich-Kumpler-Taube, der schnittige Grade-Eindecker umkreisten das Flugfeld und zeigten formvollendete Vorführungen. Der 17jährige Werntgen errang damals den Preis der Stadt Hamborn, weil er als erster von Holten aus den Rathhausturm umkreiste. Es waren Helden, die solche Maschinen flogen, denen jede Böe und beim Landen jeder Grasbüschel zur Gefahr wurden.

Der zweite Vorkriegsflugtag in Holten brachte uns Thelen zum zweiten Male. Die gleiche Maschine, mit der er das Kattegatt überflogen hatte, stand im Holtener Schuppen. Staunend lasen wir die vielen auf den unteren Tragdecken eingekritzelten Namen, u. a. den des Königs von Dänemark. Kleinle flog eine echte silberglänzende Wright-Maschine. Er stürzte acht Tage später in Düsseldorf tödlich ab. Das Flugunternehmen Hilsmann klappte vorzüglich und schien zu blühen. Trotz der günstigen Ergebnisse war es aber auf die Dauer mangels genügenden Betriebskapitals nicht lebensfähig zu erhalten. Das Ende war die Pleite.

Jäh brach der Krieg den regen Flugbetrieb ab, es wurde still und stiller auf dem Holtener Flugplatz. Den kleinen Unternehmungen war meist ein großzügiger Erfolg versagt, weil keine genügende Kapitalkraft hinter ihnen stand. Nach und nach zogen sich die eifrigen Konstrukteure zurück, und nur vereinzelt blieb man dem Flugzeugbau treu. Noch einmal, noch während des Krieges, war dann eine Fliegerschule hier tätig. Der von der Militärbehörde aus Gesundheitsrücksichten entlassene Flieger Hausmann leitete den Betrieb. Zwei abgetakelte Kriegsmaschinen wurden in Dienst genommen und damit fleißig geübt. Daß Hausmann an einem Tage oft über 50 Flüge auf seinem „Anton“ ausführte, kam oft vor. Aber sang- und klanglos verschwand auch dieses Unternehmen.

Noch einmal schien dem Flugplatz das Glück zu blühen. Am Ende des Krieges, 1917, sollte eine Flugstaffel nach Holten verlegt werden. Neue Hallen wurden errichtet, das Rollfeld gründlich planiert, die notwendigen Nebengebäude entstanden, die Einrichtungen für die Unterkunft der Soldaten waren bis zum letzten Nagel fertig. Hunderte gefangene Russen hatten in monatelanger Arbeit das alles hergerichtet, und — kein Soldat kam. Ein ganzes Jahr wartete man, aber vergebens. Es war mal wieder nichts. So wurden allmählich die Hoffnungen, auf Holtens Flugplatz wieder regen Fliegerbetrieb zu sehen, zu Grabe getragen. Dann kam das bittere Kriegsende: der Flugplatz mußte abgebaut werden, die Hallen verschwanden, der Flugturm wurde niedergelegt, und es schien, als ob nun endgültig alles vorbei sei.

Nahm der Feindbund uns auch alles, den Geist des Fliegerwagemutes konnte er uns nicht nehmen! Nachdem die Besatzung wieder abgezogen war, wurden verborgene Kräfte wieder wach. Der Pour-le-merite-Flieger Bongartz zog am Himmelfahrtstage 1926 den ersten Flugtag in Holten auf im Namen der Ortsgruppe Hamborn im Deutschen Luftfahrtsverbande, eng verbunden mit den Ortsgruppen Sterkrade und Oberhausen.

Welch ein anderes Bild für den Zuschauer, der auch den Flugtag 1911 sah! Kriegsstürme hatten vieles vernichtet, aber ein Gutes gebracht: Sie hatten die Luftfahrt in kurzen Jahren auf ungeahnte Höhe gebracht. Ohne die Kriegsfliegerei, ohne die unerbittliche Konkurrenz der Feindstaaten wäre das Flugzeug heute nicht, was es ist: das betriebssichere Fahrzeug der Luft für weite Entfernungen. Udet, Bäumler und Auffahrt, die drei „Kanonen“ aus dem Kriege, zeigten formvollendete Kunstflüge, ihre Rollings und Looppings, und führten friedliche Luftkämpfe den staunenden Menschenmengen vor. Wir sahen 80 000 Menschen in Holten versammelt, ein eindrucksvolles Bild dafür, wie der Luftgedanke im deutschen Volke wurzelte. 10 000 Schulkinder umsäumten am zweiten Tage das Rollfeld und folgten jubelnd den Vorführungen. Ihnen war das Flugzeug und die Luftfahrt schon selbstverständlicher als uns das Auto und unsern Großvätern die Eisenbahn. War auch der materielle Erfolg des Flugtages bescheiden, so war der ideelle über



Erwarten groß. Aus allen Schichten der Bevölkerung kamen Freunde der Luftfahrt, und der „Holtener Flugverein“ im Deutschen Luftfahrtverbände mit den Ortsgruppen Dinslaken, Hamborn, Oberhausen und Sterkrade zählte bald über 500 Mitglieder.

Im nächsten Jahre zog der Verein vom 22. bis 29. Mai gleich eine ganze Flugwoche auf. Erste Kräfte, die Elite der Fliegerei, waren wiederum vertreten. Bongartz, Bäumler, Udet, Raab und Thea Rasche führten auserlesene Programme durch. Kunstflüge, Luftkämpfe, Rückenflüge, Ballonrammen, Wettflüge, Fallschirmabsprünge, Trapezkünstler, unter dem Flugzeug hängend, versetzten die ungezählten Zuschauermassen in regste Begeisterung. Passagierflüge führte eine Junkersmaschine die ganzen Tage hindurch aus. Die Anziehungskraft der Holtener Flugtage schien weiter zu wachsen. Leider aber war diese von 1927 die letzte große Flugsportveranstaltung auf dem Holtener Flugplatz. Holtens große Flugtradition war endgültig dahin. Die naheliegenden Großstädte hatten dem kleinen Holten den Rang abgelaufen. In Essen-Mülheim war unterdessen der große Flugplatz errichtet und den Luftverkehrslinien angeschlossen worden. Ab und zu landete nochmal ein Flieger im Bruch; der sich verfliegen oder dem der Brennstoff ausgegangen war; als Notlandeplatz war das Flugfeld in der Fliegerwelt immer noch bekannt. Es ist nun mal ein Geschick Holtens, daß ihm infolge der ungünstigen Verkehrslage immer wieder ein verfruchteter Aufstieg versagt blieb.

Mittlerweile waren schon Verhandlungen im Gange, das einstige Flugfeld der Industrie zur Verfügung zu stellen, und schon 1928 wurde der Grundstein gelegt zu den Riesenanlagen der Ruhr-Chemie und Ruhr-Benzin-Werke. Heute hämmert und dröhnt es, brausen Maschinen und Dampfkessel dort, wo einst das stille Bruch war. Die ländliche Poesie ist dahin, die Industrie zog ein, wo einst Holtens Fliegerei einen so verheißungsvollen Anfang nahm. Der Gedanke, daß die Industrie uns das brachte, was ein noch so gut fundiertes Flugunternehmen niemals hätte bringen können, nämlich Arbeit und Brot für Tausende heimischer Menschen, mag uns verfühnen mit der Tatsache des endgültigen und unwiederbringlichen Abschlusses der Holtener Fliegerei.

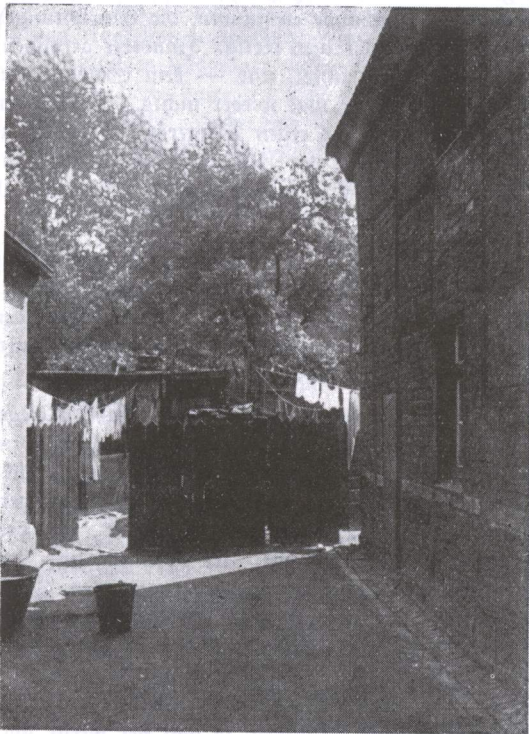


Foto: Amtage