

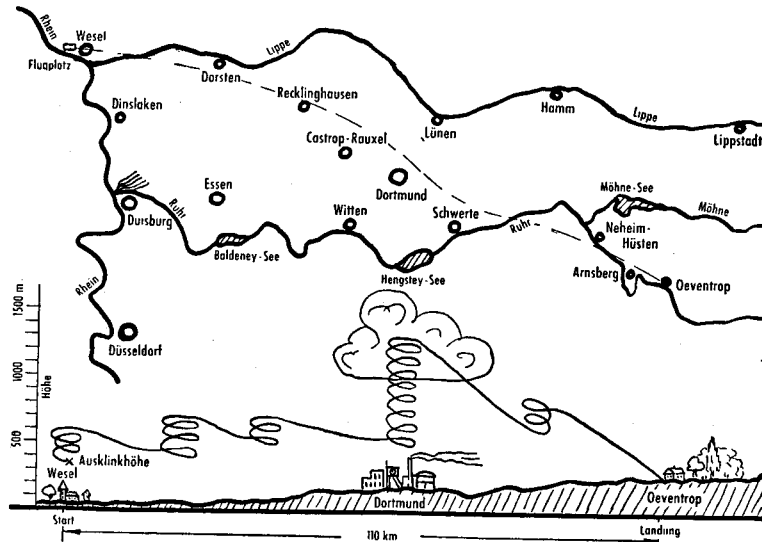
# Segler über dem Niederrhein

von Otto Riedel

Sommertage — das heißt: Hochbetrieb bei den Segelfliegern. Wenn sich der nieder-rheinische Himmel wie eine blaue Kuppel über die grüne Landschaft wölbt, wenn höchstens ein paar Lämmervölkchen wie Tiere einer versprengten Herde vor dem Firmament herziehen —, dann ist ihr liebstes Flugwetter. Dann erhebt sich vom Flugplatz am Römerwardt bei Wesel ein weißer Vogel nach dem anderen in die Lüfte. Singend, fast etwas pfeifend und stolz wie weiland der Knabe Ikarus . . .

Dieser Bericht erzählt von den über 200 Fliegern des Luftsportvereins Kreis Dinslaken im Deutschen Aero-Club, die allein im ersten Halbjahr 1958 mit fast 900 Starts einen neuen Rekord aufstellten, indem sie damit bereits den Jahres-Durchschnitt erreichten. Weitere beachtliche Leistungen: 25 Flüge von mehr als zwei Stunden, zwei Fünfstunden-Flüge, viermal 2000 Meter erreicht, ein Streckenflug von 110 Kilometer. Fünf Mann erwarben den Luftfahrtschein für Privatflugzeuge. Alles im letzten Sommer!

Von den drei Werkstattgruppen dieses Vereins ist die Wehofener besonders rühmig. Diese 36 Männer (der älteste zählt 48, der jüngste erst 14 Jahre) schufen unter der sach- und fachkundigen Anleitung von Fluglehrer S ü s e l b e c k , einem „alten Hasen“ aus Walsum, in wenigen Jahren schon beachtliche Werte.



Eine großartige Leistung: Streckenflug von Hermann Süsselbeck von Wesel bis Oeventrop (bei Arnberg) über 110 Kilometer.



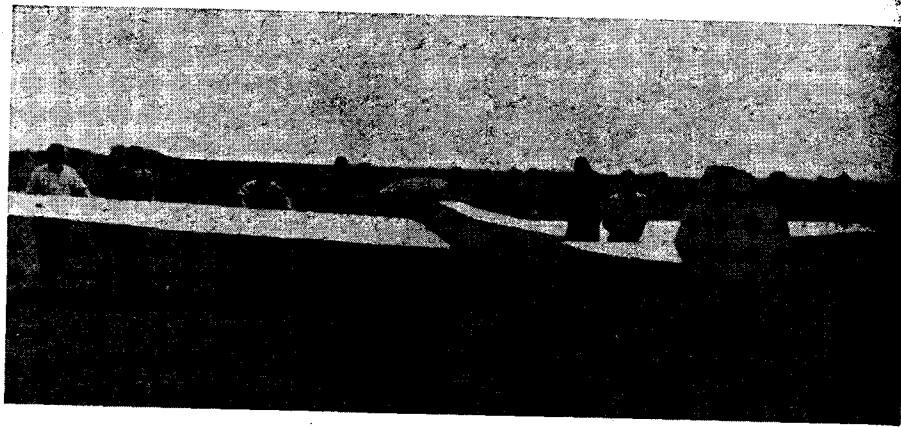
Auch der Unterricht ist wichtig. Nur wer alle Grundlagen beherrscht und alle Hilfsinstrumente kennt, darf fliegen.

Bereits 1932 lief in Walsum, in der früheren Werkstatt der Gruppe an der Straße in der Lunnenheide, als Erstling unter den selbstgebauten Segelflugzeugen die Schulmaschine „Unsen Henn“ vom Stapel, benannt zu Ehren des Walsumer Pour-le-mérite-Fliegers aus dem ersten Weltkrieg, Heinrich Bongartz. Fünf weitere „Vögel“ wurden bis Kriegsbeginn 1939 hergestellt.

Auf der Schachtanlage „Rhein I“ in Wehofen steht jetzt den Segelfliegern außer einer Bauhalle, deren Wände mit hübschen Bildern und launigen Sprüchen verziert sind, noch eine Werkstatt, eine Schlosserei, ein Modellbauraum, ein Unterrichtszimmer, ein Büro und ein Lager unentgeltlich zur Verfügung.

Nach der Neugründung des Vereins im Juni 1951 lagen hier bereits fünf weitere „Kisten“ auf der Helling. Als erstes Nachkriegs-Segelflugzeug wurde der „Dinslakener“, eine doppelsitzige Maschine vom Typ Mü 13 E, nach fast zweijähriger Bauzeit startklar. Damals benutzte man noch den Essen-Mülheimer Flugplatz, der sich jedoch als für den Verein zu kostspielig erwies. Höchst bedauerlich, daß benachbarte Vereine, die den Dinslakenern mit einer Winde aushelfen sollten, die Hilfe versagten oder sich sehr hohe Leihgebühren zahlen ließen. Der Einsitzer „Wall-Kaufhaus“ (Grunau-Baby), der als nächste Maschine unter großem Kostenaufwand und mühseliger Arbeit fertiggestellt werden konnte, stürzte im Juli 1958 bei einem Start ab und dürfte kaum noch reparaturfähig sein. „Niederrhein“ und „Walsumkohle“ (erst im Mai 1958 getauft) vervollständigten die Staffel. Ein fünfter Segler mußte abgewrackt werden, da der Typ gesperrt wurde. Außerdem stellte die Gruppe Wehofen eine Schleppwinde (Startgerät), einen Seilrückholwagen, einen fahrbaren Untersatz für die Winde und zwei Anhänger für Maschinentransporte selbst her.

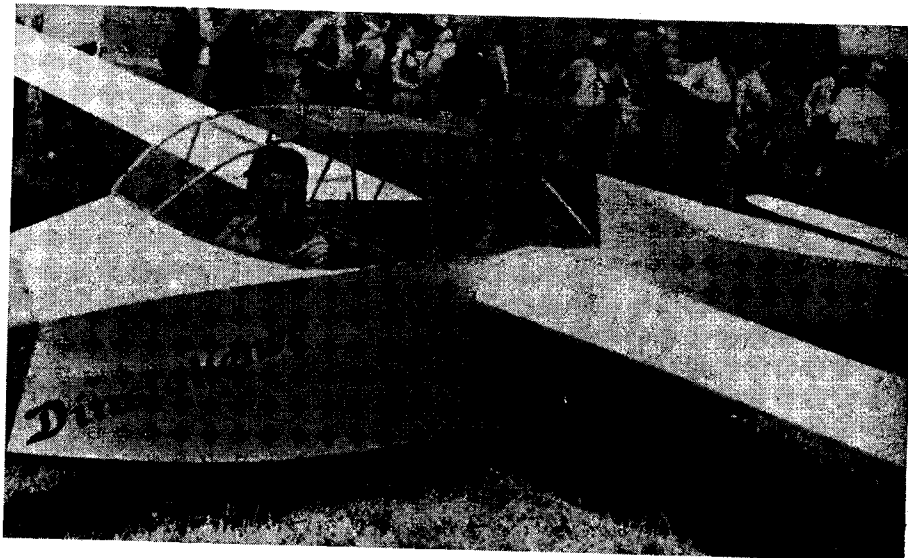
Die fabrikneue „D — 5617“ steht, Rumpf, Flügel und Leitwerk fein säuberlich verpackt, in der geräumigen Halle. Erst nach der zünftigen Taufe kann sie zum Jungfernfahrt in die Luft gehen. Dieses stolze modernste Hochleistungsflugzeug, das als einzige Maschine in Walsum stationiert ist, hat eine Spannweite von 17,20 Meter und eine Rumpflänge von 6,50 Meter. Mit Instrumenten kostet sie etwa 10 000 DM.



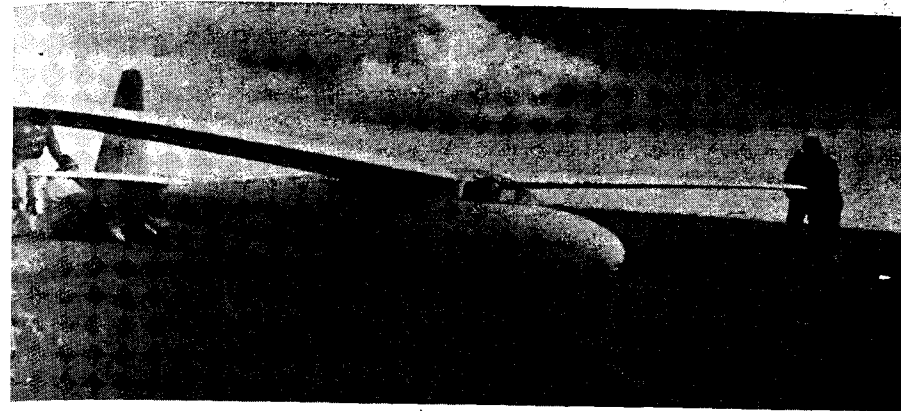
13 schieben, damit einer fliegen kann.

Die übrigen vereinseigenen „Vögel“ — außer dem verunglückten Übungsflugzeug noch zwei Doppelsitzer — haben ihren Standort auf dem Flugplatz am Römerwardt bei Wesel, wo man auch regelmäßig zu Schulflügen startet.

Hermann Süselbeck (42), seit 1932 in Walsum als Segelflugexperte tätig, wo er kurz vor Kriegsausbruch das Diplom als Fluglehrer erwarb, ist Träger der „Silber-C“, einer hohen Auszeichnung für Segelflieger. Er steigt persönlich jeden Sonntag bis zu 40 mal in luftige Höhen. Da zur Zeit nur Reparaturen, aber keine „Neuauf-lagen“ in der Werft in Walsum ausgeführt werden, legt der Referent für Segel-fliegerei gern ein Stündchen theoretischen Unterricht in den Tagesplan ein. Dabei lernen die Männer, wie der Start aufgebaut wird, wie das Landefeld beschaffen sein muß, wie man Seiten- und Querruder in der Kurve bewegt und dergleichen mehr.



»Dinslakener« fertig zum Start.

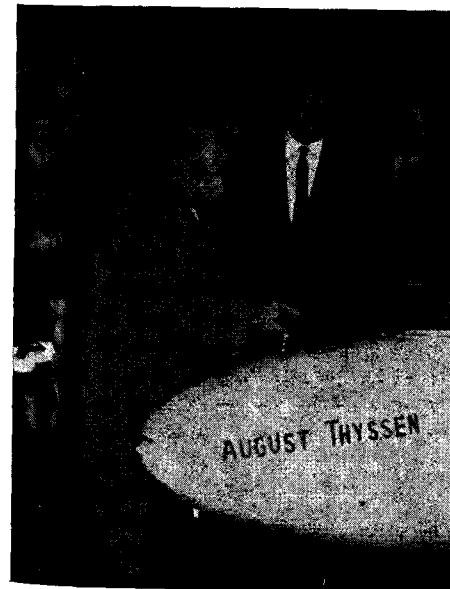


Das Seil spannt sich. Gleich steigt der weiße Vogel in den blauen Himmel.

Zwischen der mühsamen und präzisen Arbeit auf der Helling — im Schnitt brauchen 15 Mann 3800 Baustunden zur Fertigstellung eines Flugzeuges — und den Starts bleibt den Segelfliegern nur selten eine kurze Ruhepause.

Das Segelflugzeug wird an einem Drahtseil mit einer Motorwinde — wie der Papierdrachen unserer Jungen im Herbst, nur wesentlich schneller — hochgezogen: mit etwa 80 km/st Durchschnittsgeschwindigkeit. Bei gutem Wind steigt dann der weiße Vogel bis auf eine Höhe von 300 bis 350 Meter über dem Startplatz. Während des Fluges erreichen die Luftsegler eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 65 bis 80 km in der Stunde.

Über seine Zukunftspläne verrät Hermann Süselbeck nur soviel, daß im Winter 1958/59 ein neuer Schulgleiter gebaut und mehr denn je die Leistungsflug-Schulung



Hüttdirektor Dr. Cordes tauft einen neuen Hochleistungs-Segler auf den Namen »August Thyssen« (rechts: Oberkreisdirektor Hans Richter).

betrieben werden soll. Auch an den Bau eines Ersatzes für das Schulflugzeug „Waldfriedhof“ muß natürlich herangegangen werden. Dann sind genügend Maschinen vorhanden, um dem heimischen Segelflugsport — und damit dem Luftsportverein — neuen „Aufwind“ zu geben. Ganz ohne straffe Disziplin und ohne Kommandos geht es auch bei den Segelfliegern nicht, aber sowohl Fluglehrer Süselbeck als auch Schriftführer L u t h m a n n betonen ausdrücklich: „Wir sind keine militärische Organisation, sondern verfolgen rein luftsportliche Ziele“. Kameradschaftlichkeit wird bei unseren Segelfliegern ganz groß geschrieben.

Neben dem Walsumer Werkstattleiter Süselbeck ist hauptsächlich Geschäftsführer Heinz M a r k w i t z (47), ehemaliger Kampf- und Jagdflieger und Mitbegründer des Vereins, die treibende Kraft besonders während der „Hochzeit“ der Flüge. Er selbst hat schon nahezu zwei Millionen Kilometer geflogen. In Möllen besteht eine Modellbaugruppe des Vereins von 30 Jungen unter 14 Jahren, die alle zünftige Segelflieger werden wollen. Leiter ist Lehrer H o r s t D i c k m a n n.

Nicht zuletzt sei auf die Verdienste der Geschäftsführer W. Mik und Schramme hingewiesen, die sich mit Elan und Eifer für ihren Luftsportverein eingesetzt haben.

Diese begeisterte Schar der Aktiven fördert und lenkt Oberkreisdirektor H a n s R i c h t e r als Vorsitzender des Luftsportvereins. Er weiß immer Rat, wenn das Geld ausgeht, und er findet stets neue Wege, die Schwierigkeiten zu überwinden. Ohne diesen „Motor“ kommen auch die Segelflieger nicht aus.

Ein Motor braucht aber auch „Brennstoff“. Und dafür sorgte bisher in dankenswerter Weise die heimische Industrie, die immer wieder durch Stiftungen und Hilfen die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Sport mit guten Hochleistungs-Seglern gab. Die heimischen Segelflieger verdanken besonders Bergwerksdirektor Dr. B a r k i n g und Senator Fritz M e y e r wertvolle Hilfe und bedanken sich ganz besonders bei Hüttdirektor Dr. C o r d e s, der kürzlich das neue von der August-Thyssen-Hütte Hamborn gestiftete Hochleistungsflugzeug auf den Namen „August-Thyssen“ taufte.