

Segelflugplatz Wallmichrath

Ein Flugplatz in Langenberg?

Nur wenigen Langenbergern dürfte heute noch bekannt sein, dass es hier bis vor gut 70 Jahren einen *Flugplatz* gab. Von den 1920er bis zu den frühen 1950er Jahren wurde auf dem Wallmichrath ein Segelfluggelände betrieben, das sich in seiner Blütezeit ab Ende der 1920er Jahre überregionaler Bekanntheit und Beliebtheit erfreute. Der Nationalsozialismus bemächtigte sich – wie vieler anderer Dinge – später auch des friedlichen Luftsports, der Zweite Weltkrieg tat sein Übriges, und einen Wiederaufgang nach dem Krieg verhinderten letztendlich die gewachsenen technologischen Anforderungen an die Start- und Landebedingungen. So sind das Wissen um die frühe Sportfliegerei in Langenberg, wie auch der Ort selbst, zunehmend in Vergessenheit geraten.

Ist die östliche Seite des Wallmichrath heute durch die dort situierten Reiterhöfe bekannt und gut besucht, so liegt die westliche, teils dicht bewaldete Seite der Anhöhe, darin einige wenige Wohnhäuser, eher abgeschieden. Genau hier aber lag das Segelfluggelände, dessen Spuren man ohne entsprechende Kenntnisse nicht mehr findet - ein fürwahr „vergessener Ort“, den die Natur zurückerobert hat und dessen frühere Funktion und Bedeutung fast schon wieder im Dunkel der Geschichte versunken sind.

Spätsommer 1928 – der Segelflugplatz Wallmichrath wird entdeckt und erschlossen

Im Spätsommer 1928 begannen die Aktivitäten auf dem Wallmichrath. Dieses stand im unmittelbaren Kontext zur damaligen Entwicklung der Fliegerei, auf welche deshalb nachstehend ein kurzer Blick geworfen wird. Vor dem Ersten Weltkrieg wurde Segelflug in Deutschland nur vereinzelt betrieben. Studenten der TU Darmstadt hatten schon 1911 die Wasserkuppe in der Rhön als ideales Segelfluggelände entdeckt, dort wurden in der Folge auch die ersten Segelflugrekorde aufgestellt. Zu einer Verbreitung des

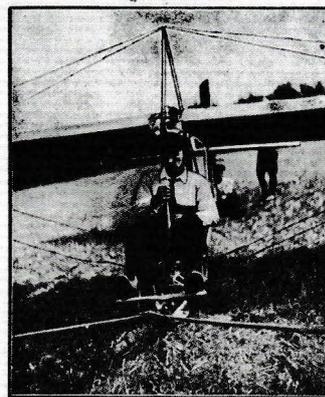
Segelfliegens als Sport kam es jedoch zunächst nicht. Nach einer rasanten Entwicklung der Motorflugtechnologie im Ersten Weltkrieg, vor allem durch die militärischen Anforderungen, wurde der Motorflug in Deutschland dann 1920 durch den Versailler Vertrag verboten – nicht aber der Segelflug. So entstand eine rege Segelflugbewegung, jetzt systematisch als eigene Richtung innerhalb des auflebenden Flugsports, die auch mit Wiederaufleben der Motorfliegerei nach Aufhebung des Flugverbotes nicht abbricht. Das Zentrum war erneut die Wasserkuppe/Rhön, wo sich später weltbekannte Flugzeugkonstrukteure entfalteten, und aber auch hervorragende Piloten auf technisch hochentwickelten Segelflugzeugen immer neue Rekorde aufstellten. War beim ersten Rhönwettbewerb 1920 auf der Wasserkuppe noch ein 1,83 km weiter und 2 Minuten und 28 Sekunden langer Gleitflug ein Rekord, so lag der Streckenrekord 1929 schon bei 102,2 km. In der nächsten Zeit reihte sich Rekord an Rekord, und die Begeisterung für den Segelflugsport ließ deutschlandweit – wie in vielen anderen Ländern der Welt – Fliegergruppen entstehen, die immer neue Fluggelände erschlossen.

Die Fliegerei stand dabei stets im Mittelpunkt der Öffentlichkeit. Flugzeuge aller Art, aber auch Luftfahrzeuge wie Zeppeline stellten sowohl in der Luft, als auch wo zugänglich auf dem Boden, immer Publikumsmagneten dar. Von großem Interesse war dabei für die Bevölkerung auch die Sportfliegerei – und das Segelfliegen. Einer großen Anzahl an Flugbegeisterten erschlossen sich das Fliegen und die Ausbildung auf so genannten *Schulgleitern*, welche mit dem *Gummiseilstart* in die Luft gebracht wurden. Der Leistungssegelflug war hingegen nur wenigen erfahrenen Piloten an dafür günstig gelegenen Segelfluggeländen vorbehalten, auf denen dann meist auch Flugzeug, Winden- und Autoschlepp als Startart praktiziert wurden. In unserer Region hatten sich zu dieser Zeit bereits einige markante Segelfluggelände wie auch richtige Flugplätze mit Motorflugbetrieb entwickelt: Der Aueberg bei Mülheim/



Luftaufnahme des Wallmichrath 1930, rot umrandet das Haus des Lehrers Lindemann, später das "Gasthaus zum Segelflugplatz". Der grüne Pfeil markiert den damals unbewaldeten Startplatz.

Die Segelflieger auf den Langenberger Höhen



Langenberger Glöckner-Gleiter in Führerflügel

a. – Unsere Aufnahmen zeigen einige treffliche Stimmungen vom Segelflugbetrieb auf der Wallmichrath Höhe bei Langenberg, der am letzten Sonntag zahlreiches Publikum angelockt hat. Heber die Ergebnisse der ersten Startversuche, die man als jetzt beizubehaltend bezeichnen kann, haben wir getrennt ausführlich berichtet. Die Flugübungen finden bei günstigem Wetter von jetzt an jeden Samstag und Sonntag statt.



Das Segelflugzeug beim 3-Sekunden-Start

Morgenzeitung vom 11. September 1928, umfangreicher Bericht über die ersten erfolgreichen Flugversuche auf dem Wallmichrath.

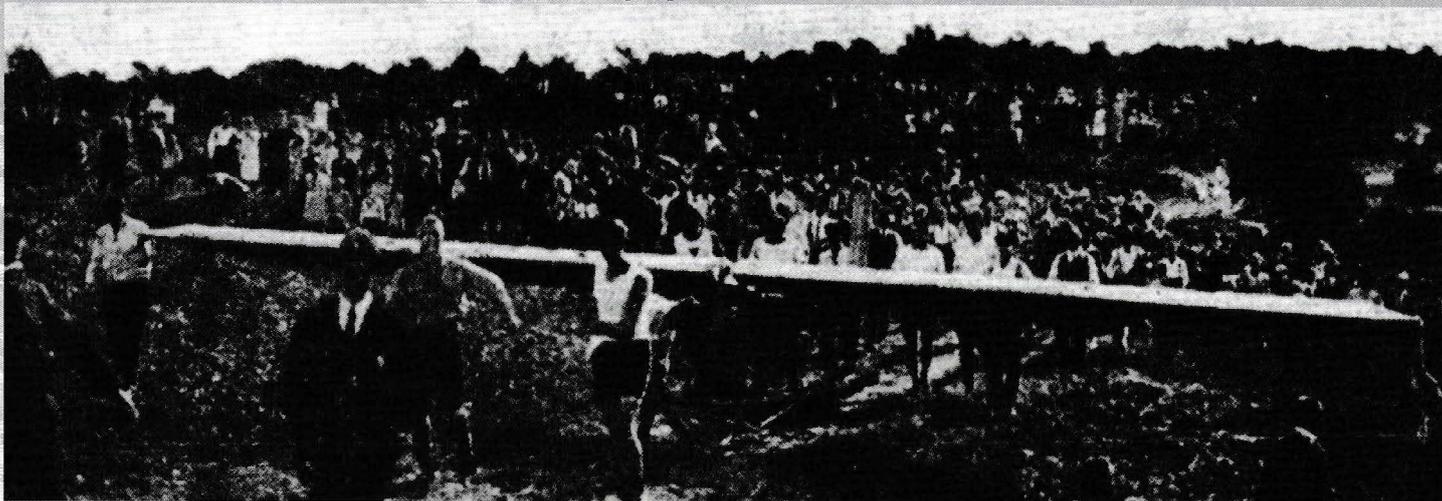
Ruhr, die Borkenberge, und die Flugplätze Duisburg-Neuenkamp, Gelsenkirchen-Rotthausen, Holten (Oberhausen) und Mülheim/Ruhr, um nur einige Beispiele zu nennen. In vielen Orten gab es Fliegergruppen, die teils auch weiter weg gelegene Fluggelände nutzten.

Den Anfang am Wallmichrath machte der in Kupferdreh beheimatete und im Essener Luftfahrtverein organisierte Segelflugverein „Ruhrtal“. Die „Ruhrtaler“ waren schon seit geraumer Zeit auf der Suche nach einem geeigneten und in der Nähe gelegenen Segelfluggelände, das vor allem eines bieten sollte: Einen möglichst nach Westen ausgedehnten Hang mit ausreichender Startüberhöhung, der auch längere Gleitflüge mit den Schulgleitern ermöglichen sollte. Der Wallmichrather Kopf mit seinen 250 m über NN bot bis zum Zwischensattel vor einem Wäldchen immerhin 65 m Startüberhöhung, bis zur Talsohle sogar 130 m.

Am 22. August 1928 besuchte eine Kommission des Vereines den Wallmichrath – und „man war allgemein von den guten Segelflugmöglichkeiten, die diese 250 Meter über dem Meeresspiegel liegende Bergkuppe bietet, überrascht“.¹ Für Samstag, den 25. August wurden die ersten Flugversuche geplant. Der erste Start auf dem Wallmichrath fand dann nach einigen Verzögerungen am Sonntag, den 9. September 1928 statt.² Die Presse war zwar informiert, jedoch zum Schweigen aufgefordert worden. -Nichts-desto-trotz hatten die Anwohner des Wallmichrath schon am Samstag das auf einem PKW-Anhänger transportierte Flugzeug gesehen, und die Nachricht verbreitete sich wie ein Lauffeuer zuerst auf dem Hügel und dann hinab bis nach Langenberg: Segelflieger sind am Wallmichrath, mit einem richtigen Flugzeug! So fand sich trotz der „Geheimhaltung“ eine beachtliche Zuschauermenge auf dem Wallmichrath ein, um Zeuge der ersten Flugversuche zu werden.

Trotz des sonnigen Spätsommertages herrschten am Wallmichrath an diesem Sonntag keine idealen Wetterbedingungen – anstatt des gewünschten, auf dem Flughang stehenden tragenden, Westwindes herrschte leichter Südwind. Dennoch wagten die Flieger am Vormittag unter ungläubigem Staunen der Zuschauer und der Presse den ersten Versuch, mit einem Schulgleiter des Typs „Zögling“³

mit dem nachstehend beschriebenen Gummiseilstart: Das Flugzeug wurde in Position gebracht. Einer der Flieger nahm auf dem Pilotensitz Platz. Ein y-förmiges Gummiseil wurde den Hang hinab ausgerollt, am Flugzeug eingeklinkt und an den beiden Enden mit jeweils fünf Mann besetzt. Am Heck des Flugzeuges positionierten sich drei Mann auf dem Boden und hielten es dort mit einem kurzen Seil fest. Zuletzt nahm ein Mann das Tragflächenende auf und brachte das Flugzeug in die Waagerechte. Der Pilot selbst gab die Kommandos an sein Team: „**Haltemannschaft!**“ – „**Fertig!**“, so schallte es zurück. „**Startmannschaft!**“ – „**Fertig!**“ Auf das Kommando „**Ausziehen!**“ setzte sich die Startmannschaft, die so genannten „Gummihunde“, an den Seilenden hangabwärts in Bewegung und zog das Seil straff. Auf das nächste Kommando „**Laufen!**“ rannten sie mit aller Kraft und unter lautem Gebrüll hangabwärts, das Gummiseil spannte sich, wie es schien fast bis zum Zerreißen. Dann ertönt das Kommando „**Los!**“, und die Haltemannschaft am Heck gab das Flugzeug frei. Es schoss blitzschnell vorwärts, kam vom Boden frei und gewann einige Meter an Höhe. Das Gummiseil fiel ab – das Flugzeug flog! Nach einigen Sekunden Flug und einigen zehn Metern Flugstrecke landete es sicher weiter unten am Hang. Die Flieger rannten jubelnd hinterher, gratulierten überschwänglich dem Piloten und trugen das Flugzeug dann wieder den Hang hinauf zum Startplatz. So gelangen am 9. September 1928 mehrere Flüge, und nachmittags waren auch die Windverhältnisse besser, so dass die Flüge immer länger wurden. Am späten Nachmittag machte dann einer der Piloten eine Baumlandung, bei welcher der Schulgleiter leicht beschädigt wurde – Ende der Vorstellung für dieses Wochenende. Zum Glück war der Schaden gering und konnte in Eigenregie repariert werden. Lehrer Lindemann von der Wallmichrather Schule stellte den Fliegern einen Schuppen zur Lagerung des Flugzeuges zur Verfügung, in dem es auch repariert wurde. Am Wochenende danach ging es weiter auf dem Wallmichrath – die Flieger hatten ihr neues und bestens geeignetes Segelfluggelände gefunden.



Morgenzeitung vom 11. September 1928, die ersten Flieger auf dem Wallmichrath mit begeisterten Zuschauern.

Die ersten Jahre

In der Folge entwickelte sich das Segelfluggelände rasend schnell – und erlangte in Fachkreisen und auch in der Öffentlichkeit große Bekanntheit. Neben den Kupferdrehern fanden sich Flieger aus Langenberg selbst, aus Velbert, Neviges, Essen, Oberhausen und Wuppertal ein. Als erster größerer „Verein“ ließ sich der Luftfahrtverein Essen-Oberhausen e.V. nieder.⁴

Die Flugzeuge wurden in den Fliegergruppen meist selbst gebaut. Der erste selbst gebaute Schulgleiter wurde auf den wohl klingenden Namen „Seide-Sender-Segelflug“ getauft. So waren in diesem Taufnamen die drei Schlagworte vereint, die Langenberg zur damaligen Zeit gemeinsam prägten, und die sich auch als Werbebegriff etablierten.⁵ Schon bald galt der Wallmichrath als „das beste Segelfluggelände im Bergischen Lande“. Genutzt wurde fast ausschließlich der ausgedehnte Westhang in Richtung Richrather Mühle und Zassenhaus-Brauerei. Im unteren Bereich lag quer ein kleines Wäldchen. Die Gleitflüge endeten in der Regel davor, was den Vorteil hatte, dass die Flugzeuge zwar mühselig, aber ohne Abrüsten wieder zum Startplatz geschoben oder getragen werden konnten. Erfahrene Piloten schafften es aber durchaus, dieses Wäldchen zu überfliegen und in den Wiesen der Talsohle an der Zassenhaus-Brauerei – nach Überfliegen des dortigen Teiches – oder an der Richrather Mühle zu landen. Dann allerdings musste abgerüstet und das Flugzeug in Einzelteilen wieder hinaufgetragen werden, denn der einzige Weg von hier aus bergan war ein enger Hohlweg. Insgesamt forderten die besondere Lage und Situation des Hanges den Piloten einiges ab – „Wer in Langenberg fliegt, der kann auch auf anderen Geländen durch die Lüfte segeln“, so hieß es. Im Jahr 1933 konnten 855 Starts absolviert werden. Der längste Hangflug betrug beachtliche 55 Minuten. Erwähnenswert waren aber bereits Flüge von 5 oder 7 Minuten. Ein Standardgleitflug dauerte hingegen um die 15 – 20 Sekunden.⁶ Selbst diese dürften aber für den jeweiligen Piloten ein großartiges Ereignis gewesen sein, flog man doch fast wie Ikarus, wenn auch nicht der Sonne entgegen, so doch frei, den Elementen ausgesetzt und mit einem richtigen steuerbaren Flugzeug!

Der Wallmichrath wurde infrastrukturell ausgebaut – um 1930 wurde von den „Ruhrtalern“ ein Fliegerheim mit Flugzeughalle errichtet, genannt die „Gelbe Halle“. 1933 entstand dann ein zweites ca. 40 m langes Fliegerheim mit Flugzeughalle, welches am 29. Oktober 1933 im Rahmen einer „Fahnenweihe“ den Namen „Georgii-Fliegerheim“ erhielt.⁷ Im Fliegerheim konnten an den Wochenenden bis zu 150 Flieger einen Schlafplatz finden, die Unterbringung erfolgte in Zimmern mit 6 – 12 Betten. Auch eine Küche, Sanitär- und Aufenthaltsräume waren vorhanden.⁸ Die „Gelbe Halle“ wurde an die Langenberger Fliegerkameraden abgegeben und fortan von diesen weiterbenutzt. Parkplätze und Wege wurden angelegt. Wettbewerbe wurden ausgerichtet, zu denen Vereine aus Mülheim, aus dem Ruhrgebiet und dem Bergischen Land zu Gast waren. Der Segelflugsport wurde zum beliebten Freizeitereignis, und der Wallmichrath zum Begegnungsort der anhängenden

Während der Flugtage

(30. Mai – 2. Juni):

Kaffee mit und ohne Zutaten.

Ausschank von Zassenhaus-Bier.

Wein und Spirituosen.

Eis, Süßigkeiten, Zigarren, Obst
im besonderen Verkaufsstand.

Kaffeewirtschaft am Segelfluggelände

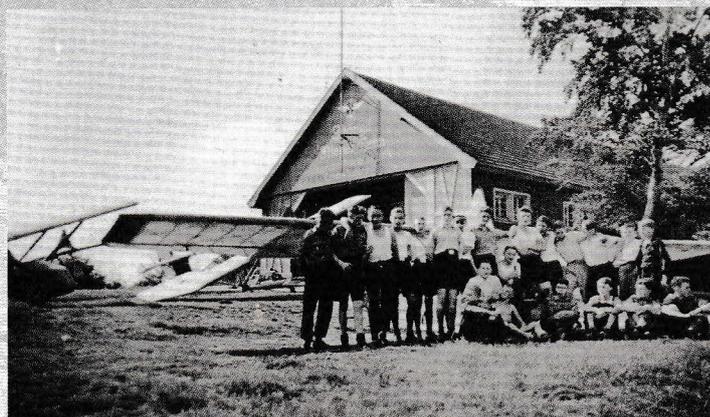
F. Lüdemann.



Das "Gasthaus zum Segelflugplatz".



Die "Gelbe Halle", die erste der beiden Flughallen.



Das "Georgii-Fliegerheim", benannt nach dem Segelflugsportler und Meteorologen Prof. Walter Georgii.

Fliegerfamilien sowie zum beliebten Nahausflugsziel für die Bevölkerung.

Auch die Verpflegung kam nicht zu kurz. In den Fliegerheimen waren entsprechende Küchen vorhanden, und im Wohnhaus des Lehrers Lindemann wurde unter der Pacht von Gastwirt F. Lüdemann das „Gasthaus zum Segelflugplatz“ betrieben, dessen Angebot aus einfachen Speisen und Getränken sowie Kaffee und Kuchen bestand. Eine Werbetafel am Gebäude pries „Alkoholfreie Getränke“ an, jedoch wurden auch das örtliche „Zassenhaus-Bier“, Wein und Spirituosen ausgeschenkt, wie einer Werbeanzeige zu entnehmen ist.⁹

Mit in den Fliegergruppen integriert waren oft eigene Modellbaugruppen. In diesen wurde vor allem von den jüngeren Jugendlichen Flugmodellbau und –sport betrieben, wobei auch umfangreiche Wettbewerbe ausgerichtet wurden.¹⁰

Neben der Fliegerei selbst war das gemeinsame Arbeiten immer auch zentraler Punkt der Fliegergemeinschaften. Die Schulgleiter wurden – nach standardisierten und geprüften Bauplänen – in der Regel selbst gebaut. Dies geschah unter der kundigen Anleitung einiger qualifizierter Werkstattleiter. Selbst repariert wurden sie ohnehin. Zudem fanden fast alle Bauarbeiten im Gelände und an den Gebäuden in Eigenregie statt. All das schweißte die Fliegergemeinschaften letztendlich fest zusammen, verbunden mit der Tatsache, dass die Segelfliegerei ein Gemeinschaftssport ist, bei dem viele mitwirken müssen, damit einer „in die Luft“ kommt. Das ist im Wesentlichen noch heute so.

Gleichschaltung im Nationalsozialismus

1933 wurden sämtliche nationalen Luftfahrt- und Luftsportvereine zu einem einheitlichen zentralen deutschen Luftsportverband zusammengeschlossen. Der Segelflugverein Ruhrtal wurde in den, unter dem Dach des Deutschen Luftsportverbandes (DLV) stehenden, „Luftfahrtverein Ruhrgau“ überführt¹¹, 1936 dann in die „Ortsgruppe Ruhrtal der Luftsport-Landesgruppe 12 (Essen) des Deutschen Luftsportverbandes e.V.“. Das Vereinslogo hatte bereits die Individualität der früheren Jahre abgelegt, es war das einheitliche Verbandslogo des DLV mit Hakenkreuz. Auch die Flugzeuge wurden, zumeist auf dem Seitenleitwerk oder den Spannturm, entsprechend „umgezeichnet“.

Ab 1938 hatte dann das paramilitärische Nationalsozialistische Fliegerkorps NSFK das formelle Sagen. Am Wallmichrath waren die Flieger aus dem Ruhrgebiet im so genannten NSFK-Sturm 1/67 (NSFK Gruppe 12 Niederrhein, Standarte 67, Sturm 1 (Essen)) organisiert, während die Segelflieger aus Langenberg, Velbert, Heiligenhaus und Kettwig im NSFK-Sturm 8/66 zusammengefasst waren, der seinen Sitz in Langenberg an der damaligen Hindenburgstraße 20 hatte.¹² Damit waren private Luftsportvereine nicht mehr existent. Auch auf dem Wallmichrath wurde nun die nationalsozialistische Ideologie geschult und zudem „vormilitärisch“ ausgebildet, denn die aufstrebende Wehrmacht-Luftwaffe brauchte Piloten und anderes „flie-

gendes Personal“. So stiegen manche der jungen Männer, die auf dem Wallmichrath mit Begeisterung ihre ersten Flüge absolviert haben, bald auf Militärflugzeuge um. Immer noch war der Wallmichrath auch in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre DAS Segelfluggelände, auf dem viele, viele tausend Starts absolviert und überregionale Wettbewerbe ausgetragen wurden. Als Beispiel hierfür sei der Wettbewerb Pfingsten 1936 erwähnt. Auf dem Wallmichrath fanden sich 500 „Aktive“ ein, denen 3.000 Besucher zuschauten – eine „Großveranstaltung“, wie wir heute sagen würden.¹³

Für viele in den NSFK-Gruppen stand Berichten zufolge aber weiter die Flugbegeisterung im Vordergrund, und der „Fliegergeist“ soll sich durchaus bis in die Kriegszeit erhalten haben. Als Fluglehrer wirkten in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre und teils bis in die Kriegszeit die Herren Beukelmann, Martin, Wagner, Wannischek und etliche andere.¹⁴ Die Schulgleiter trugen meist Taufnamen mit heimatlichem Bezug, so hießen sie „Langenhorst“, „Niederberg“, „Nottekothen“, „Schlotschmed“, „Stadt Velbert“, „Ühlenbeck“ und „Wippkuhl“. Gerade aus dieser Zeit hat sich, meist in privaten Fotoalben der Flieger, eine große Anzahl Bilder vom Segelflugplatz Wallmichrath erhalten.

Kriegszeit bis Kriegsende

Auch im Zweiten Weltkrieg wurde am Wallmichrath weitergeflogen – und vormilitärisch ausgebildet. Aus dieser Zeit haben sich ebenfalls Fotoalben und Flugbücher erhalten.¹⁵ Die Funktion des „I. Gleitfluglehrers“ übte der langjährige Wallmichrath-Flieger Karl Wagner aus. Wenig später wurde auch er zur Luftwaffe eingezogen und ersetzt. Der Wallmichrath hatte indes die Funktion einer „Segelflug-Übungsstelle“, und spätestens ab 1942 bildete die Luftwaffe dort offenbar junge HJ-Mitglieder zu Bordfunkern aus.¹⁶ Bei dieser Ausbildung leistete die Reichspost durch zur Verfügung stellen von Ausbildern und Räumlichkeiten Unterstützung.¹⁷ Ein Zeitzeuge berichtet davon, 1944 als 16-Jähriger an einem von der Luftwaffe geleiteten „Wehrtüchtigungs-Lager“ auf dem Wallmichrath teilgenommen zu haben. Vermutlich wurde der Flugbetrieb um diese Zeit wegen der zunehmenden und stets präsenten Gefahr durch alliierte Tiefflieger reduziert, später eingestellt. Am 16. April 1945 besetzten amerikanische Truppen Langenberg. Damit war die Geschichte des Wallmichrath als Segelflugplatz – bis auf die nachstehend beschriebene kurze Episode um 1951/1952 – geschrieben und zu Ende.

Nachkriegszeit und der vergebliche Versuch eines Neuanfanges

Der verheerende Zweite Weltkrieg ging am 8. Mai 1945 zu Ende. Die Hallen und Räumlichkeiten der Segelflieger auf dem Wallmichrath wurden durch amerikanische Truppen genutzt, später dann durch die ablösenden britischen Besatzungstruppen. Eine für die Alliierten erstellte „Inventarliste“¹⁸ vom 4. Juli 1945 beschreibt die vorgefundenen Räumlichkeiten und Infrastrukturen des ehemaligen NSFK, inklusive sechs vollständiger Segelflugzeuge am Wallmichrath – wo mögen sie abgeblieben sein?

Die „Gelbe Halle“ wurde weitestgehend abgerissen, das Georgii-Fliegerheim hingegen zu einer Notunterkunft umfunktioniert. Diese Funktion sollte es über viele Jahre beibehalten. Im Jahr 1982 brannte es ab.

Wie bereits nach dem Ersten Weltkrieg wurde Deutschland auch nach dem Zweiten Weltkrieg mit einem Flugverbot belegt. Dieses umfasste nun alle Flüge und Flugzeuge, auch den Segelflug. Erst im August 1951, nach sechs langen Jahren, wurde dieses Flugverbot aufgehoben. Die Sportfliegerei in Deutschland begann sich wieder zu entwickeln, musste teilweise aber aus dem „Nichts“ neu aufgebaut werden. Sofort wurden die „alten“ Flugbegeisterten in ganz Deutschland wieder aktiv. In Velbert wurde 1951 der Luftsportverein Velbert gegründet, in Langenberg kamen unter Federführung von Ernst Stöcker, Hauptstraße 174, Flugbegeisterte zusammen.¹⁹ Erinnerungen an das 'alte' Segelfluggelände auf dem Wallmichrath kamen hoch, aber auch dort musste fast neu begonnen werden. Eine der beiden Hallen war nicht mehr vorhanden, die andere zu Notwohnungen umgebaut und das Gelände zwischenzeitlich stark begrünt. Auch die Eigentums- und Pachtverhältnisse hatten sich geändert. Es wurden wohl einige Versuche unternommen, diese Gegebenheiten zu verbessern. Kernpunkt war die Tatsache, dass man aufgrund der Geländegegebenheiten weiter auf den Hangstart mit Gummiseil angewiesen war, der 1951 schon nicht mehr zeitgemäß war. Für den zeitgemäßen Windenstart fehlte es einfach an Platz, eine Platzlänge mit ausreichender Ebnung von 600 bis 1.000 m wären erforderlich gewesen. So führten vor allem die fortgeschrittene Technologie und die modernen und leistungsfähigeren Segelflugzeuge mit ihren gewachsenen Anforderungen an die Start- und Landebedingungen dazu, dass man den Wallmichrath als Fluggelände aufgab und sich nach einem anderen Gelände umsah. 1951 und 1952 wurden noch einige mehr oder weniger provisorische Gummiseilstarts mit Schulgleitern auf dem Wallmichrath durchgeführt, 1952 dann der allerletzte Start mit einem mit „Boot“ verkleideten SG 38, von dem Fotos erhalten sind. Dann kam das unvermeidliche „Aus“ für den Segelflug auf dem Wallmichrath. Die Schlagzeile der Langenberger Zeitung vom 20. Juli 1951 „Bald fliegen wieder Segler über Langenberg“ sollte sich damit nur kurz bewahrheitet haben.²⁰ Die Natur eroberte den Berg langsam aber sicher vollständig zurück, und auch die Geschichte der Segelflieger in Langenberg geriet über die Jahrzehnte immer mehr in Vergessenheit.

Spurensuche

Sucht man heute den Wallmichrath auf, so findet man das, was man sicherlich schon seit Jahrhunderten findet: Eine dünn besiedelte und abgeschiedene Landschaft. Zwar führt eine Fahrstraße auf den „Hügel“, diese endet aber nach dessen Umrundung hinsichtlich ihrer Befahrbarkeit als Sackgasse. An der nördlichen Zufahrt sowie an der östlichen und südlichen Seite, in Richtung Krüdenscheid, haben sich Reiterhöfe etabliert, die von Interessierten gerne und gut frequentiert werden. Der westliche Teil des Wallmichrath bietet heute (wieder) eine Insel der Ruhe und Abgeschiedenheit - dort wo einst die Segelflieger zuhause waren. Heute weist jedoch nichts mehr auf den Flugplatz hin. Auf dem ehemaligen Startgelände wächst üppiger Wald. Die Vegetation hat die frühere Offenheit des Geländes völlig verändert. Unterhalb und seitlich des Baumbestandes öffnet sich aber auch heute noch der freie Hang des Wallmichrathes. Hier haben über Jahre hinweg die Schulgleiter ihre Flüge absolviert, sind unten am Hang gelandet und wurden wieder den Hang hinaufgetragen oder gezogen. Weit erschließt sich trotz der Bewaldung hier der Blick ins Land – ein fürwahr wunderschönes Fleckchen Erde. Noch heute steht das auf vielen historischen Fotos sichtbare, wunderschön renovierte ehemalige Wohnhaus des Lehrers Lindemann, das ehemalige „Gasthaus zum Segelflugplatz“. Seine heutigen Besitzer wissen sehr wohl um den historischen Bezug des Ortes zur frühen Fliegerei. Verschwunden sind hingegen die Fliegerheime. Am ehemaligen Standort des 1982 abgebrannten Georgii-Fliegerheimes liegen noch einige Ziegel des Gebäudes im Wald – Zeugnisse einer längst vergangenen Zeit, in der tausendfach die Startkommandos „**Ausziehen – Laufen – Los!**“ über die Kuppe hallten.

Noch einmal richtig „voll“ wurde es auf dem Wallmichrath am 18. April 2015, als der Bergische Geschichtsverein Abteilung Velbert-Hardenberg e.V. am Originalschauplatz einen historischen Segelflugtag ausrichtete. Neben Vorträgen und Schautafeln konnten die 300 Besucher auch einen originalen Schulgleiter SG 38 bestaunen. Und noch einmal war der alte Segelflugplatz groß in der Presse, unter anderem mit der Schlagzeile „Segelflugfans stürmten den Wallmichrath“²¹.

Die Segelflieger sind bis heute Teil der Geschichte dieses Hügels, und fest mit diesem und der Geschichte der Stadt Langenberg verbunden. Mögen sich die Historiker und die „Langenberger“ auch in fernerer Zukunft noch ihrer und dieser Zeit erinnern, und der Schlagwörter dieser Zeit:

„Seide – Sender – Segelflug“!

Jürgen Lohbeck

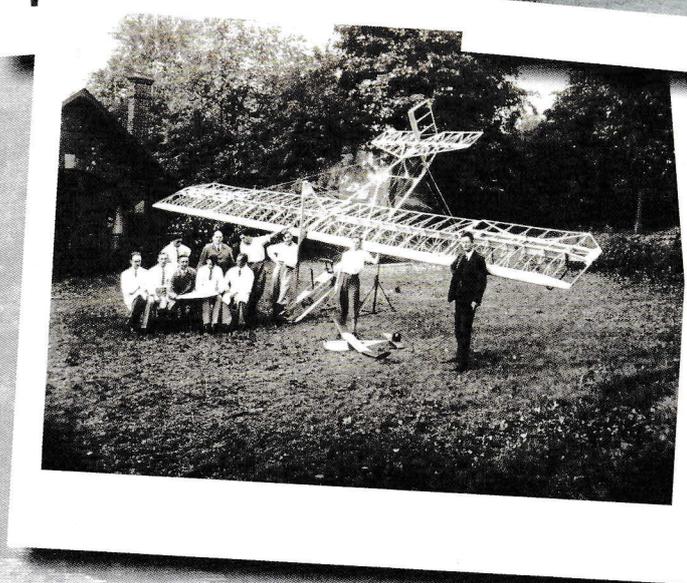
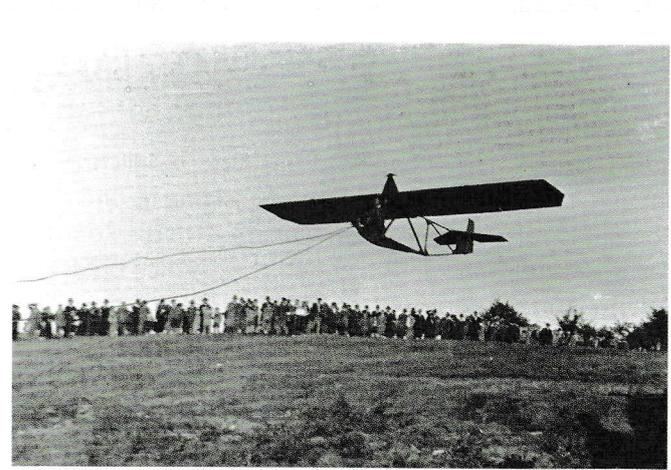
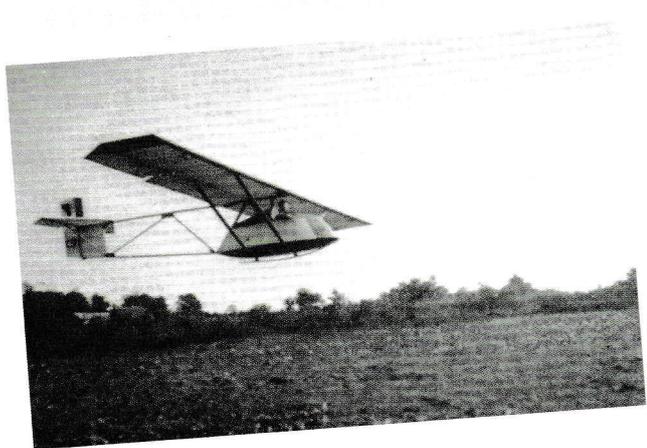
Hinweis des Autors:

In der denkmalgeschützten Fabrik an der Sambeck, welche derzeit saniert wird, soll voraussichtlich 2022 ein Flugsimulator-Museum eröffnet werden. Ein Teil dieses Museums soll eine Dauerausstellung zur Geschichte des Segelflugplatzes Wallmichrath zeigen.

Bei Interesse kann unter dem folgenden Link oder mittels des QR-Codes ein kurzes Video zum traditionellen Gummiseilstart eines Schulgleiters abgerufen werden:



www.youtube.com/watch?v=Y5xLQX74Xb4S



¹ Hamburger Nachrichten 23.8.1928, Artikel „Segelflugversuche am Dresberger Kopf in der Nähe des Langenberger Senders“

² Langenberger Zeitung (LZ) 10.9.1928, Artikel „Erste Flugversuche auf Wallmichrath“

³ Morgen-Zeitung 10.9.1928, Artikel „Segelflugbetrieb in Langenberg“

⁴ Stadtarchiv Velbert, Bestand Langenberg, VIe17, Luftschiffahrt, Flugwesen und Flugplätze 1929-1940, darin umfangreicher Schriftverkehr

⁵ Werbebeifeht des damaligen Verschönerungs- und Verkehrs-Verein Langenberg e.V. von 1931, manchmal wurden die Begriffe auch in getauschter Reihenfolge verwendet: Sender-Seide-Segelflug

⁶ ebenda

⁷ LZ 30.10.1933, Artikel „Hochbetrieb auf dem Langenberger Segelfluggelände“

⁸ LZ 26.10.1933, Artikel „Freundschaftsfliegen auf dem Langenberger Segelfluggelände vom 26. – 30. Oktober“

⁹ LZ 29.5.1936, Werbeanzeige für das Gasthaus

¹⁰ LZ 18.7.1936, Artikel Flugmodell-Wettbewerb auf dem Segelflugplatz

¹¹ LZ 21.4.1933, Artikel „Der nationale Start des Segelflugvereins Ruhrtal“

¹² Stadtarchiv Velbert, Bestand Langenberg, VIe17, Luftschiffahrt, Flugwesen und Flugplätze 1929-1940

¹³ LZ 29.5.1936, Artikel „Groß-Flugtag in Langenberg“

¹⁴ Fotoalbum und weitere Unterlagen von Friedrich „Friedel“ Lomberg in Privatbesitz

¹⁵ Fotoalbum von Manfred Bredtmann in Privatbesitz, Flugbücher in der Heimatkundlichen Sammlung des Arbeitskreis Alt-Langenberg

¹⁶ LZ 14.4.1942, Artikel „Aus Langenberg u. Umgebung NS-Fliegerkorps in Sturmbereich 8/66“

¹⁷ LZ 25.1.1943, Artikel „Der Flugbetrieb in den Segelflug-Übungsstellen“

¹⁸ Stadtarchiv Velbert, Bestand Langenberg, VIe17, Luftschiffahrt, Flugwesen und Flugplätze 1929-1940

¹⁹ LZ 24.6.1951, Artikel „Alte Freunde des Segelflugsportes rühren sich“

²⁰ LZ 20.7.1951, Artikel „Bald fliegen wieder Segler über Langenberg“

²¹ Velberter Zeitung vom 20.04.2015, Artikel „Segelflugfans stürmten den Wallmichrath“

Bildquellen:

Archiv Jürgen Lohbeck zum Segelflugplatz Wallmichrath, Unterquellen:

-Arbeitskreis Alt-Langenberg, Heimatkundliche Sammlung

-Archiv Otto Bürger

-Essener Luftfahrtarchiv

-Stadtarchiv Velbert

-Fotos, Fotoalben und Dokumente in Privatbesitz

Rückschlüsse auf und Angaben von einzelnen Fotografen sind aufgrund des großen zeitlichen Abstandes nicht möglich.

Literaturhinweis: Jürgen Lohbeck: /Seide – Sender – Segelflug/, Scala

Verlag Velbert 2014

https://de.wikipedia.org/wiki/Segelflugplatz_Wallmichrath

<https://www.lohbeck-langenberg.de/>