

die Schonung gerodet werden. Wir fordern hiemit alle Mitglieder auf, sich aktiv daran zu beteiligen. Gerodet wird jeden Sonnabend ab 15.00 Uhr.“ Noch 50 Jahre später erinnerten sich Heinz Getzmann, Robert Dudda und Heinz Kleine-Vossbeck: „Wir haben damals elf Morgen Kiefernwald roden müssen. Wuzelwerk inklusive!“ (WAZ, 5.9.2008)



Weiterer Ausbau

Mit einem Flugtag wurde 1959 der Flugplatz eingeweiht. Doch schon bald stellte sich heraus, dass das Auf- und Abrüsten der Flugzeuge, die in „Maria Lindenhof“ untergestellt wurden, sehr viel Zeit kostete, daher wurde neben der Start- und Landebahn eine Flugzeughalle (Hangar) von 45x15m fertiggestellt. Dabei wurden die Fundamente, das Hallenverfild, die Teerdecke und die Kanalisation in Eigenleistung erstellt. Mitte der 1970er und 80er Jahre wurde der Flugplatz, unter der Regie des damaligen Vorsitzenden Albert Stewing, um eine Freizeitanlage für die Familien der Flieger erweitert. Gebaut wurden eine Fliegerklausur, ein Schwimmbad, ein Spielplatz, ein Tennisplatz und ein Campingplatz. Die von Albert Stewing initiierte und 1974 fertiggestellte Fliegerklausur war das erste wirkliche Zuhause der Segelflieger.



Die Fliegerklausur

Damit waren die Voraussetzungen für ein lebendiges Vereinsleben gegeben. Auch die Flugzeughalle wurde um 30x15m erweitert. Außerdem entstanden eine Holz- und eine Metallwerkstatt, der Flugplatz wurde auf 120m Breite erweitert und erfüllte damit die Normmaße der Bezirksregierung.

Heute umfasst das Flugplatzgelände etwa elf Hektar mit zwei separaten Bahnen für Segelflug und Motorsegler. Als Vereinsvorsitzender kaufte Jürgen Salamon 2009 das Gelände von Thyssen/Krupp und stellte es dem Luftsportverein zeit seines Bestehens pachtfrei zur Verfügung. Neben den Flugzeugen der beiden Gastvereine aus Velbert und Essen sind gegenwärtig 25 Flugzeuge auf dem Flugplatz stationiert.

Die Flugtage – eine Attraktion für jung und alt

Seit mehr als 55 Jahren gleiten die Segelflugzeuge des Luftsportvereins über Dorsten. Für viele Familien und Luftsportbegeisterte ist der Segelflugplatz – gerade an den Wochenenden – ein beliebtes Ziel. Die Start- und Landemanöver faszinieren Kinder ebenso wie Erwachsene.



Lastenhubschrauber CH 47 „Chinook“

Die in unregelmäßigen Abständen veranstalteten Flugtage zogen Tausende in ihren Bann. Den Flugtag im Juli 1981 sollen 8.000 Menschen miterlebt haben. In der Lokalpresse war damals zu lesen: „Zu sehen gab es eine Menge. Von Oldtimern der Fliegerei über akrobatische Kunstflugvorführungen bis hin zum ohrenbetäubenden Überflug einer Phantom F4 der Bundeswehr. Von der US Army vorgeführt wurde der Lastenhubschrauber CH 47, auch „Chi-

nook“ genannt, der über enorme Tragfähigkeit verfügt. So imposant diese Maschinen auch sind, man konnte nicht recht vergessen, zu welchem eigentlichen Zweck die Kampfmaschinen gebaut werden. Vor allem die Phantom konnte einem einen Schauer einjagen. Im Gegensatz dazu erschien die Vorführung eines halben Dutzend kleiner aber schneller Modellflieger sehr viel spaßiger. Hier hatte man den Eindruck, ein Rudel Hornissen sei im Anflug und werde jeden Augenblick die Zuschauer „aufs Korn nehmen.“ Mit viel Beifall bedacht wurden die Fallschirmspringer, die gleich zweimal an diesem Nachmittag eine Kostprobe ihres Könnens gaben“ (Dorstener Zeitung, 9. Juli 1981).

Unter dem Vorzeichen des Kalten Krieges waren die Flugtage seit den 1960er Jahren auch eine Demonstration militärischer Macht nach innen und nach außen. Die noch junge Bundeswehr beeindruckte mit ihrem Stafflighter, die Kriegsmaschinen der US Air Force und der britischen Royal Air Force sollten auch den Besuchern der Dorstener Flugtage das Gefühl vermitteln, für eine mögliche militärische Auseinandersetzung mit der UdSSR und ihren Verbündeten gewappnet zu sein. Britische Senkrechtstarter vom Typ „Hamier“ sorgten 1986 für Negativschlagzeilen und das nicht nur, weil der ohrenbetäubende Lärm beim Start Zuschauer und Anwohner in der näheren und weiteren Umgebung in Angst und Schrecken versetzte, sondern auch deshalb, weil die Druckwelle beim Start Schäden etwa in der nahe gelegenen Kleingartensiedlung hervorrief.



Luftaufnahme des heutigen Dorstener Flugplatzes

IMPRESSUM

Herausgeber:
Verein für Orts- und Heimatkunde Dorsten e.V.
In Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Dorsten,
Im Werth 6 · 46282 Dorsten
Redaktionelles: Heinz Kleine-Vossbeck
Dr. Josef Ullkotte
Bildquellen: Stadtarchiv Dorsten
Archiv Heinz Kleine-Vossbeck

Verantwortlich im Sinne
des Presserechts:
V.i.S.d.P.: Dr. Josef Ullkotte
Druck: Creative Print
Anne Schwankl
Bestener Straße 169
46282 Dorsten
www.creative-print.de

Kaum für möglich gehalten wurde die Landung der riesigen „Transall“ der Bundeswehr auf dem gerade einmal 900m langen Grasflugplatz, deren Pilot die Zuschauer mit spektakulären Vorführungen beeindruckte.



1986 eine Attraktion: Die Landung der „Transall“

Spätestens nach der Katastrophe von Ramstein am 28. August 1988, veränderte sich auch das Programm der Flugtage. Ob die im September 2013 in der Lokalpresse vertretene Behauptung tatsächlich zutrifft, dass der Dorstener Luftsportverein einer der ersten in Deutschland war, der den Flugtag „entmilitarisiert“ und zu einem bunten Fest der Fliegerei gestaltet hat, sei dahingestellt (WAZ, 4.9.2013). Bestanden die Flugtags-Programme bis in die 1980er Jahre aus einer Mischung aus Sport-, Militär- und Zivilliegerei, so dominiert seit dem Ende der 1980er Jahre das zivile, gekoppelt mit dem sportlichen Fliegen. Nicht Kampffjets, sondern bunte Doppeldecker prägen seitdem die Flugshows.

Rundflüge mit der berühmten „Antonov“, Fallschirmsprünge, Auto-Shows etc. bieten ein Programm für jung und alt. „Zum Anfassen“ soll die Fliegerei bei den Flugtagen sein, denn die Zuschauer sollen sich auch mit den Piloten über ihre Maschinen und Vorführungen unterhalten können. „Die Flugtage sind die Möglichkeit, unseren Sport einer breiten Öffentlichkeit sichtbar und begreiflich zu machen“, erklärte Vereinschef Jürgen Salamon im Vorfeld des Flugtages 2009 (WAZ, Sonderveröffentlichung zum Flugtag 2009, 12. und 3. September 2009).

Das gilt auch für den diesjährigen Flugtag am 5. und 6. September.



DORSTEN – einst und jetzt

Ausgabe 13

September 2015

Kostenloses Exemplar

Herausgeber: Verein für Orts- und Heimatkunde Dorsten e.V.

Liebe Dorstenerinnen
und Dorstener

Mit dieser neuen Ausgabe von „Dorsten – einst und jetzt“ möchten wir Sie, liebe Bürgerinnen und Bürger, mit einem kleinen Ausschnitt der Dorstener Sportgeschichte bekannt machen und dabei den heutigen Bereich „Im Ovelgünne“ in den Blick nehmen. Hier entstand 1906 eine Pferderennbahn, damals eine Attraktion für die Lippestadt, in die nun der Pferdesport Einzug hielt und Zuschauer aus nah und fern in seinen Bann zog. Die damalige Wettkampfstätte hat sich – nicht zuletzt durch den in den 1920er Jahren vollendeten Bau des

Lippe-Seitenkanals (heute: Wesel-Datteln-Kanal) – bis in die Gegenwart erheblich verändert. Heute sind „Im Ovelgünne“ der Luftsportverein Dorsten e.V. und der Zucht-, Reit- und Fahrverein Dorsten e.V. zu Hause, die in gut nachbarschaftlicher Beziehung „ihren“ Sport betreiben.

„Von der Pferderennbahn zum Segelflugplatz“, so haben wir diese Ausgabe überschrieben, um deutlich zu machen, dass der heutige Bereich „Im Ovelgünne“ eine lange „Sport-Geschichte“ hat, die allerdings nicht kontinuierlich verlaufen ist: Der Pferdesport fand hier vor

dem 1. Weltkrieg ein vorläufiges Ende, während der heutige Segelflugplatz erst in den 1950er Jahren entstand.

Heinz Kleine-Vossbeck, Vorstandsmitglied des Vereins für Orts- und Heimatkunde Dorsten e.V. und des Luftsportvereins Dorsten, hat die Herausgabe dieser Ausgabe mit seinem profunden Wissen überhaupt erst ermöglicht. Der „Heimatkundler“ im besten Sinne des Wortes hat im vergangenen Monat sein 80. Lebensjahr vollendet. Deshalb widmen wir diese Ausgabe unserem Jubilar und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute!

Christa Setzer

Christa Setzer
(Leiterin des Stadtarchivs)

Josef Ullkotte

Dr. Josef Ullkotte
(1. Vorsitzender des Vereins für Orts- und Heimatkunde Dorsten e.V.)

Von der Pferderennbahn zum Segelflugplatz

Die pferdesportliche
Wettkampfstätte des
„Renn-Verein für Dorsten
und Umgegend“

Wer letztlich auf den Gedanken kam, den Bereich der Lippewiesen an der Papiermühle als Austragungsort für pferdesportliche Veranstaltungen vorzusehen, ist nicht bekannt, jedenfalls fand an diesem Ort am 12. August 1906 das erste Pferderennen in Dorsten statt. Mehrere „sportsfreudige Hemen“

gründeten daraufhin nur wenig später, am 23. August, in der Gaststätte Schlenke den „Renn-Verein für Dorsten und Umgegend“. Für die erste reitsportliche Veranstaltung im Bereich des heutigen Segelflugplatzes sahen die Veranstalter fünf Rennen vor, darunter das Lippetal-Hürdenrennen und das Dorstener Flachrennen. Ein Offiziersrennen sollte die Offiziere der Gamison aus der Nachbarstadt Wesel zur Teilnahme be-



Werbung für das Rennen am 23. September 1906

wegen. Nach dem Ende des ersten Rennjahres sah der Vorstand die Notwendigkeit, sich um die Tribüne zu kümmern, die nicht mehr für jedes Rennen neu beschafft, sondern nunmehr dauerhaft an Ort und Stelle errichtet werden sollte.

Beispiel für ein Pferderennen: Das Frühjahrs-Rennen 1908

Der Bericht über das Frühjahrs-Rennen am 10. Mai 1908 im Dorstener Wochenblatt vom 16. Mai vermittelt einen Eindruck von der Atmosphäre dieses für die Stadt Dorsten völlig neuen „Events“:

„Das vom Rennverein für Dorsten und Umgegend am vergangenen Sonntag veranstaltete Rennfest hat einen in jeder Beziehung durchaus befriedigenden Verlauf genommen. Der Himmel hatte tatsächlich ein



Tribüne an der Pferderennbahn, 1907
Eintrittskarte, 1912

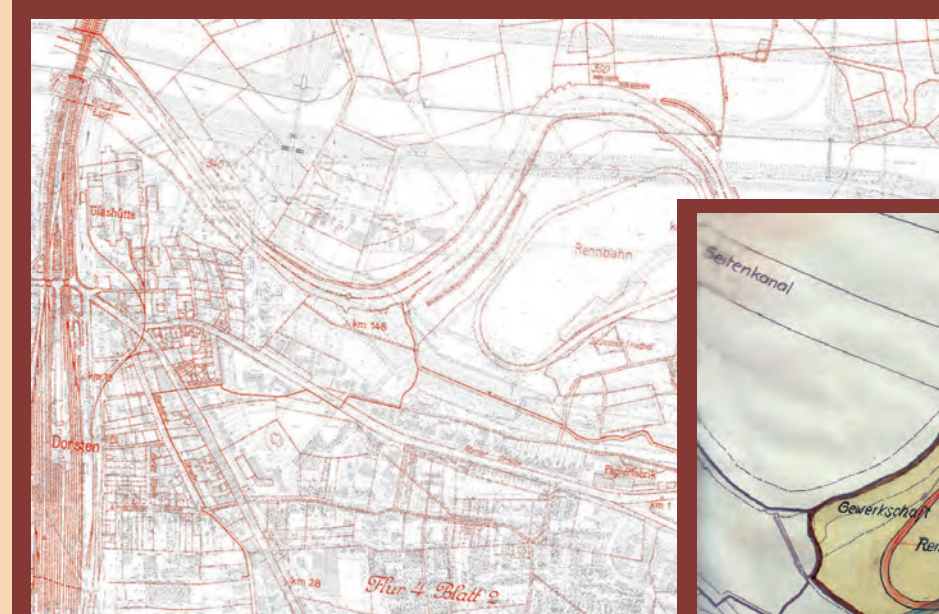


Einsehen gehabt: zwischen leichtem Gewölk brach immer wieder die Sonne mit ihren warmen Strahlen hervor. Sie lockte schon vormittags die Sportfreunde in ganzen Scharen in die gemütlichen Gartenanlagen des Hotels Escherhaus, wo die Kapelle des Art.-Reg. Nr. 43 ihre heiteren Weisen erschallen ließ. In den ersten Nachmittagsstunden begann dann auf den Straßen ein lebhaftes Treiben. Ein immer dichter werdender Menschenstrom bewegte sich in der Richtung auf den Rennplatz zu, wo flatternde Fahnen den Ankömmlingen ein freundliches Willkommen entgegen winkten. Alle Plätze waren außerordentlich stark besucht, namentlich herrschte auf der Tribüne, die sich beinahe schon als zu klein erwies, eine beängstigende Fülle. Der ausgedehnte Wagenpark mit seinen langen Reihen von Equipagen und Automobilen war ein erfreulicher Beweis dafür, daß auch die Umgebung lebhaften Anteil an der Veranstaltung nahm. [...] Daß diesmal weniger Pferde starteten, ist wohl nur Zufallsache. Auch die großen Rennen weisen mitunter nur schwach besetzte Felder auf. Die Beteiligung an den Offiziersrennen wäre erheblich stärker gewesen, wenn nicht gerade um diese Zeit die Pferde durch die militärischen Frühjahrsübungen vielfach stark in Anspruch genommen wären. Fast alle Rennen verliefen interessant und spannend; meist wurde hart um die Palme des Sieges genungen. – Das von den hiesigen vereinigten Möbelschreinem gestellte Restaurationszelt nahm sich äußerst schmuck und einladend aus. Der Wirt, Herr Robert Escherhaus, konnte den enormen Verkehr kaum bewältigen. Speisen und Getränke waren tadellos. – Preisverteilung und Abendunterhaltung im Hotel Escherhaus verliefen programmäßig. Viele Teilnehmer verließen erst in früher Morgenstunde das gastliche Haus. – Hervorheben wollen wir noch, daß die durch Herrn Urban Drecker gelieferten Ehrenpreise allgemeinen Beifall fanden.“

Kurzes Aufblühen und vorläufiges Ende

Allen finanziellen Schwierigkeiten zum Trotz – die Vereinschulden beliefen sich 1912 auf 17.000 Mark – erlebte der Rennverein im Vorkriegsjahr 1913 einen Aufschwung. Das Frühjahrs-Rennen am 17. Mai 1914 war die letzte pferdesportliche Veranstaltung auf dem Dorstener Rennplatz vor dem Ausbruch des 1. Weltkrieges. Mit Beginn des Krieges am 1. August 1914 fand der organisierte Pferdesport in Dorsten ein vorläufiges Ende.

Drei Jahre nach Kriegsende konnten die Dorstener Pferdesportfreunde noch einmal ein Pferderennen des „Rennvereins für Dorsten und Umgegend“ an der Marler Straße besuchen, bis sich der 1906 gegründete Verein im Februar 1933 auflöste. Inzwischen veranstaltete auch der 1919 aus der Taufe gehobene „Landwirtschaftliche Localverein für Dorsten und Umge-



Die geografische Lage der Pferderennbahn – heute und damals

gend“ – die Keimzelle des heutigen, 1924 gegründeten Zucht-, Reit- und Fahrvereins Dorsten e.V. – Pferderennen auf der Föcker-Holtkampschen Weide, die an der Straße von Dorsten nach Buer – unweit des Vereinslokals Maas-Timpert – lag. Im Jahre 1929 fand das Rennen allerdings – aus welchen Gründen auch

Rennverein für Dorsten und Umgegend.

Rennen zu Dorsten
Mittwoch, 20. August 1913
nachmittags 4 Uhr.

6 Rennen, 5 Jockey- u. 1 Herrenreiten.

1. Verkauf-Hürden-Rennen, garantierte Preise 1450 Mk., Ostsee ca. 3000 m.
2. Lippe-Hürden-Rennen - - - - - 1250 - - - - - 2000 m.
3. Glück-Hürden-Rennen - - - - - 1400 - - - - - 2000 m.
4. Union-Hürden-Rennen - - - - - 1300 - - - - - 3000 m.
5. Weseler-Hürden-Rennen - - - - - 2100 - - - - - 2500 m.
6. Offizier-Hürden-Rennen, Ehrenpreise, - - - - - 2500 m.

7500 Mark Geldpreise und Ehrenpreise.
Öeffentlicher Totalisator.

Während des Rennens: Konzert.

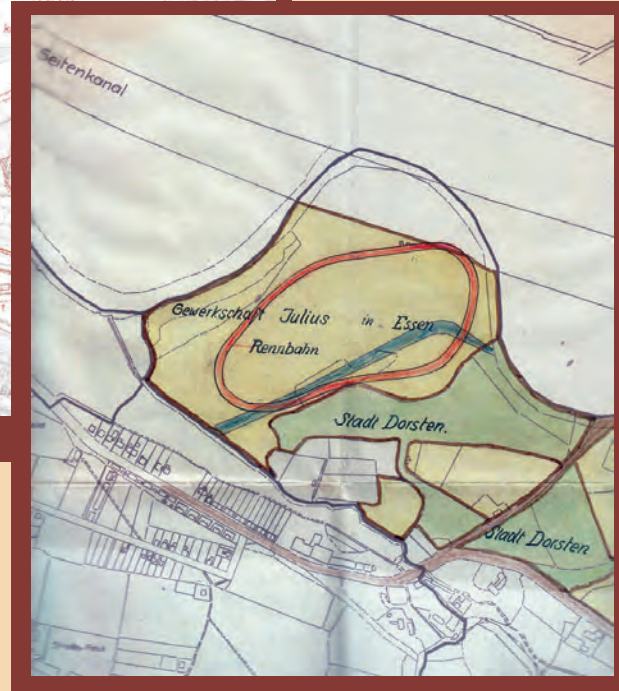
Preise der Plätze: Neben Mk. 100, Rückzahl Mk. 100, Nebenbahn (Bücherei) am Sonntag Mk. 100, Neben Mk. 100, Neben Mk. 100 (Nebenbahn) (Bücherei).

Eintrittspreise		Eintrittspreise	
Mk. 100	1,00	Mk. 100	1,00
Mk. 50	0,50	Mk. 50	0,50
Mk. 25	0,25	Mk. 25	0,25
Mk. 10	0,10	Mk. 10	0,10
Mk. 5	0,05	Mk. 5	0,05
Mk. 2	0,02	Mk. 2	0,02
Mk. 1	0,01	Mk. 1	0,01

© Göttinger Druckerei-Verlag von Göttinger und Sohn

Plakat für das Rennen im August 1913

immer – auf der alten Pferderennbahn an der Marler Straße statt. Es scheint das letzte Pferderennen an diesem Ort gewesen zu sein.



1912:

Flugsportfreunde entdecken die Pferderennbahn auch für „ihren“ Sport

Diese Anzeige dürfte die Leser des Dorstener Wochenblattes am 8. August 1912 in Erstaunen versetzt haben: Nach den beiden Pferderennen am 26. Mai und am 26. Juni sollten die Dorstener also im Sommer

Rennplatz Dorsten.
am Sonntag, den 11. d. M., nachm. zwischen 4 $\frac{1}{2}$ und 9 Uhr

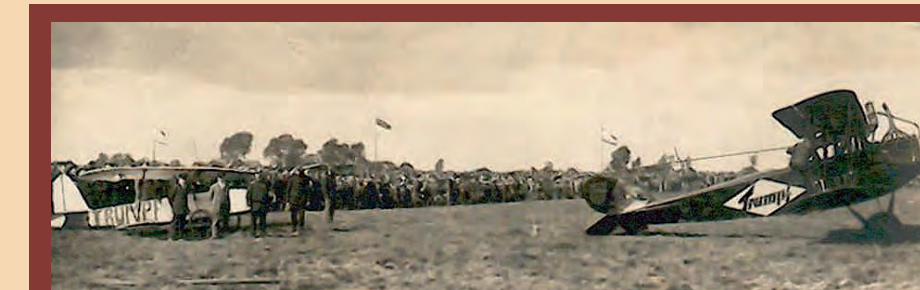
Zwischenlandung
des Fernfluges Gelsenkirchen-Wesel.

Eintritt 50 Pfg., Kinder unter 14 Jahren 30 Pfg., Wagenkarte 1 Mark. – Falls der Flug am Sonntag wegen ungünstiger Witterung nicht ausgeführt werden kann, wird dieser an einem der folgenden Tage und zwar ebenfalls in der Zeit zwischen 4 $\frac{1}{2}$ und 9 Uhr nachmittags stattfinden. Die Eintrittskarten behalten alsdann ihre Gültigkeit.

noch ein weiteres „Highlight“ auf der Pferderennbahn an der Papiemühle erleben. Die Vorfreude auf dieses schier unglaubliche Ereignis verstärkte sich, als am 9. August „zwei Flieger unsere Gegend“ überflogen“. Zur großen Enttäuschung des Dorstener Publikums machte das schlechte Wetter der geplanten „Zwischenlandung des Fernfluges Gelsenkirchen – Wesel“ einen Strich durch die Rechnung.

Auch wenn die Idee, die Pferde-Rennbahn als Start- und Landebahn für den Flugsport zu nutzen, jetzt noch nicht umgesetzt wurde, so hatte sie sich dennoch in den Köpfen der heimischen Flugsportfreunde festgesetzt.

Auf dem Mittelteil des heutigen Segelflugplatzes soll im 1. Weltkrieg ein Feldflugplatz bestanden haben, auf dem Heeresflieger stationiert waren. Die Flugzeuge sollen in Zelten untergebracht gewesen sein. Piloten aus der Kriegszeit steuerten die TRUMPF-Flugzeuge, die seit 1924 Deutschland überflogen und für die berühmte Schokolade warben. Wo die Kunstflieger der Monheim AG auftauchten, begeisterten sie die staunenden Zuschauer mit ihren spektakulären Vorführungen. Der einst von den Heeresfliegern genutzte Feldflugplatz war am Ende der 1920er Jahre offenkundig auch der Veranstaltungsort für einen Kunstflugtag der „Trumpf“-Werbeflieger.



„Werbe-Flugtag“ für Trumpf-Schokolade, Ende der 1920er Jahre

Eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme führt 1931 zur Gründung des Luftsportvereins

Die Weltwirtschaftskrise, die mit dem Zusammenbruch der New Yorker Böse im Oktober 1929 ihren Anfang nahm, hatte in den nächsten Jahren auch in Deutschland einen enormen Anstieg der Arbeitslosigkeit zur Folge. Davon waren nicht zuletzt viele junge Leute betroffen. Um ihnen eine Aufgabe und die Möglichkeit einer qualifizierten Weiterbildung zu geben, richteten die Arbeitsämter in Verbindung mit den Berufsschulen entsprechende Werkstätten ein. Die Lehrer der Dorstener Berufs-

schule Friedrichs, Herpers und Strohmeyer regten den Bau eines Segelflugzeuges an. So entstand ein offenes Gleitflugzeug vom Typ „Zögling“, das den Namen „Hemlichkeit“ erhielt. Im Winter 1931/32 konnten in der Eder Heide hinter dem Forsthaus Freudenberg die ersten Flugversuche unternommen werden.

Das Vereinsleben erfuhr durch den 2. Weltkrieg eine Unterbrechung. Bei der Neugründung des Vereins im Februar 1951 traten dem Luftsportverein gleich 62 Personen bei, darunter viele ehemalige „Luftsportler“, die dem Verein seit seiner Erstgründung im Jahre 1931 angehört hatten. In den Trümmern der ehemaligen Heil- und Pflegeanstalt der Bamherzigen Brüder von Montabaur in Maria Lindenhof konnte der Verein einen einst als Schweinestall genutzten Raum zu einer Muster-Werkstatt ausbauen. Geflogen wurde in den Borkenbergen. Hier drängten sich an den Wochenenden die Luftsportvereine aus der gesamten Region, sodass bei den Dorstener Segelfliegern der Wunsch nach einem eigenen Flugplatzgelände aufkam.

Ein hemdsärmeliger Beginn:
„Elf Morgen Schonung gerodet!“

Nach dem 1956 erfolgten Abschluss eines Pachtvertrages mit dem damaligen Eigentümer des Geländes, der Hoesch-AG, konnte der Luftsportverein mit der Anlegung des heutigen Segelflugplatzes beginnen. Im März 1957 gab der Vereinsvorstand die Richtung vor: „Da wir in Kürze mit dem Ein-

planieren aller Unebenheiten auf unserem Fluggelände beginnen wollen, muß unbedingt schnells-



Aufrüsten der Flugzeuge in den 1960er Jahren