

# „Studenten fliegen“ – Die Abteilung für Luftfahrt am Hochschulinstitut für Leibesübungen der Philipps-Universität Marburg (1934-1945)

Die Begeisterung für das Segelfliegen hatte sich seit den ersten Flugversuchen Darmstädter Studenten 1920 auch auf andere deutsche und hessische Universitäten übertragen. In Marburg nahm Peter Jaeck (1894-1937), der Gründungsdirektor des Instituts für Leibesübungen, **Segelfliegen 1928 in das Programm des Hochschulsports** auf. Schon von Beginn an bahnte sich eine enge Kooperation mit dem Kurhessischen Verein für Luftfahrt von 1909 e.V. an, in dem sich das Engagement für die unterschiedlichen Formen des modernen Flugsports in Marburg organisierte. Jaeck suchte geeignete Hanglagen und war selbst so begeistert von diesem Sport, dass er 1931 die ersten Prüfungen an der Segelflugschule in Grunau ablegte.

Als im **Oktober 1934** die zentrale, an der nationalsozialistischen „politischen Leibeserziehung“ ausgerichtete **Hochschulsportordnung** erlassen wurde, konnte die Marburger Universität schon auf Ausbildungserfahrungen und eigene Einrichtungen, wie das Segelfluggelände am Hasenkopf bei Cyriaxweimar, zurückgreifen. Für die angehenden Turn- und Sportlehrer/innen sah diese Ordnung nun ein verbindliches dreiwöchiges Segelfluglager zu Beginn des einjährigen Studiums vor. Außerdem sollten die Möglichkeiten zum Segelfliegen für alle Studierenden erweitert werden. Für diese Aufgaben waren an den Hochschulinstytuten für Leibesübungen im **November 1934 die Abteilungen für Luftfahrt** gegründet worden. Dort wurde auch die luftfahrtwissenschaftliche Forschung anderer Universitätsinstitute koordiniert.

Besonders in Marburg, das sich schon vor **1933 zu einem Zentrum der Turnlehrerinnenausbildung** in Deutschland entwickelt hatte, stellte sich die Frage, ob auch Frauen segelfliegen sollten. Um das deutsche Volk für die Luftfahrt zu gewinnen, so die Maxime des Reichsluftfahrtministers Hermann Göring und auch des Reichserziehungsministers Bernhard Rust, mussten daran die Frauen und insbesondere die Turnlehrerinnen mitwirken, wengleich die fliegerische Ausbildung der Jugend in Verantwortung der Hitlerjugend bleiben sollte. In den Schulen war die Luftfahrt als fächerübergreifendes Thema vorgesehen, das durch eine fliegerische Grundausbildung der Turn- und Sportlehrer/innen fundiert werden sollte. Als der Reichserziehungsminister **zu Beginn des Olympiajahres 1936 eine große Ausstellung „Schule und Luftfahrt“ in Berlin** eröffnete, konnte das Marburger Institut seine Arbeit beispielgebend für die Entwicklung auch an anderen Universitäten in Deutschland präsentieren.

In der Folge wurden noch im Sommer 1936 der Flugzeugbestand und die Ausbildung ausgeweitet, der aufwändige Gummiseilstart durch die Einführung des Windenstarts ergänzt und damit die jährlichen Startzahlen auf über 6000 vervielfacht. Nun konnte auch der ausgebauter Flugplatz auf den Afföllerwiesen nahe der Lahn intensiver genutzt werden. Diese besondere Entwicklung sollte durch einen **Film mit dem Titel „Studenten fliegen“**, der den „Ausbildungsgang eines Flugschülers in der Segelflugausbildung eines Hochschulinstütuts, an dem wie in Marburg alle Idealfälle, welche die fliegerische Ausbildung begünstigen, zusammentreffen“, dokumentiert werden. Dieses Vorhaben Peter Jaecks ist vermutlich realisiert, in den Beständen des Bundesfilmarchivs erfasst, jedoch noch nicht gefunden worden. Nach der **Gründung des Nationalsozialistischen Fliegerkorps 1937** und dessen Verantwortlichkeit für den gesamten Flugbetrieb konnte sich die Abteilung für Luftfahrt eine nur begrenzte Eigenständigkeit bewahren. Entgegen den Widerständen aus dem Nationalsozialistischen Fliegerkorps wurde zum Beispiel der Frauensegelflug fortgesetzt.

**Ein Schwerpunkt nach Kriegsbeginn wurde die luftfahrtmedizinische Ausbildung** für die zahlreichen Medizinstudierenden, die auch mit einer fliegerischen Grundausbildung verbunden war. Die „kriegswichtige“ und in manchen Fällen vom Reichsluftfahrtministerium geförderte flugwissenschaftliche Forschung fand insbesondere im hygienischen Institut unter der Leitung von Professor Dr. Wilhelm Pfannenstiel und in anderen medizinischen Instituten statt. Außerdem machen das geheim eingestufte Forschungsprojekt im psychologischen Institut zur Bedeutung der segelfliegerischen Ausbildung für die Rekrutierung und Ausbildung der Luftwaffe die Einbindung der Abteilung für Luftfahrt in Marburg in militärische Verwendungszusammenhänge evident.

Nach 1945 sind diese Ansätze der Ausbildung von Sportlehrer/innen an den Universitäten nicht mehr aufgegriffen, nicht aufgearbeitet und auch weitgehend in Vergessenheit geraten. Das Engagement verlagerte sich **nach der Auflösung des Flugverbots 1952** auf den Kurhessischen Verein für Luftfahrt, der jedoch bis in die 1960er Jahre weiterhin eng mit der Universität und dem Institut für Leibesübungen kooperierte.



Das Hochschulinstitut für Leibesübungen (1935)



# Fliegen in Marburg im Kaiserreich und der Weimarer Republik – Der Kurhessische Verein für Luftfahrt und das Institut für Leibesübungen

Mit der aufkommenden Begeisterung für die Luftfahrt im Kaiserreich wurde in Marburg der „Kurhessische Verein für Luftfahrt 1909 e.V.“ gegründet. Mit dem Ballonfahren, dem Motor- und Segelflug und später dem Modellflug griff er die vielfältigen, modernen Formen der Luftfahrt auf und war von Beginn an auch in Forschungsprojekten eng mit Instituten der Universität verbunden.



Ein besonderes Ereignis war die Ankunft des Luftschiffs „Victoria Luise“ im Mai 1912 auf den Afföllerswiesen, das von Frankfurt aus gestartet war.



Mit der Errichtung der universitätseigenen Flughalle am Hasenkopf konnten ab 1929 drei Segelflugzeuge deponiert werden.



In den Anfangsjahren betrieb der Kurhessische Verein für Luftfahrt zuerst das Ballonfahren in enger Zusammenarbeit mit dem Physikalischen Institut der Universität. Zu den Gründungsmitgliedern gehörte der Privatdozent Dr. Wegener (1. v. l.).



Vereinsmitglieder und Studierende transportierten die Segelflugzeuge in den 1920er Jahren von den Flughallen am Afföllers durch die Stadt über Ockershausen bis hin zum Fluggelände am Hasenkopf.

# Peter Jaeck (Direktor des Instituts für Leibesübungen) wird Segelflieger

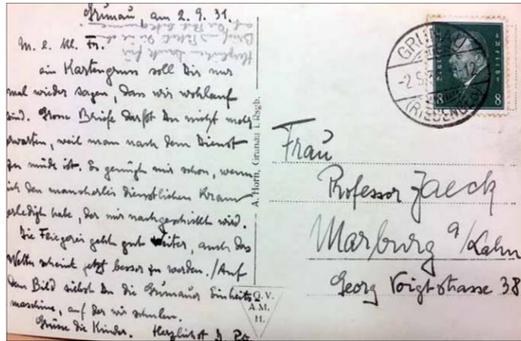
Nachdem an den Technischen Hochschulen in Darmstadt oder Aachen die Konstruktion von Flugzeugen und das Segelfliegen schon seit 1920 betrieben wurde, hatten sich Ende der 1920er Jahre an fast allen Universitäten Segelfluggruppen („akaflieg“) gebildet. Sie erweiterten das Programm in den neu gegründeten Instituten für Leibesübungen. Die Direktoren und Mitarbeiter dieser Institute nahmen sich der Jugendlichen und Studierenden an und bildeten sich selbst im Segelfliegen fort.



Im September 1931 nahm Peter Jaeck an einem 3-wöchigen Segelfliegerkurs in Grunau/Riesengebirge teil und erwarb den A- und B-Schein.



Der Rücktransport zum Startplatz wurde durch die Zugmannschaft oder auch durch Pferde durchgeführt (Grunau 1931, Peter Jaeck 2. v. l.).



Peter Jaeck an Erika Jaeck, 3.9.1931:  
„Ich bin doch sehr froh, dass ich die Sache hier für mich gleich richtig mache, denn wenn wir Glück haben, schaffe ich auch die B. (5 Flüge von über 1 Minute Dauer) Du wirst übrigens denken, was sind schon 37 sec. Auf der Erde sind 37 sec freilich nur ein Katzensprung – in der Luft sind sie lang genug, um die Sünden des ganzen Lebens abzubeichten. Aber es ist ein herrliches Gefühl, wenn man merkt, wie man die Maschine in den Griff bekommt“.



Da das Segelfliegen an den Universitäten zunehmend Verbreitung fand, wurde in Grunau im September 1931 für die Direktoren der Institute für Leibesübungen ein eigener Kurs angeboten.



Neben der Wasserkuppe in der Rhön und Grunau im Riesengebirge war Rossitten am kurischen Haff das Zentrum des Segelflugs, das Peter Jaeck Ostern 1932 besuchte.



In Anerkennung für die Zusammenarbeit erhielt Prof. Dr. Jaeck die Urkunde des Kurhessischen Vereins für Luftfahrt e.V.

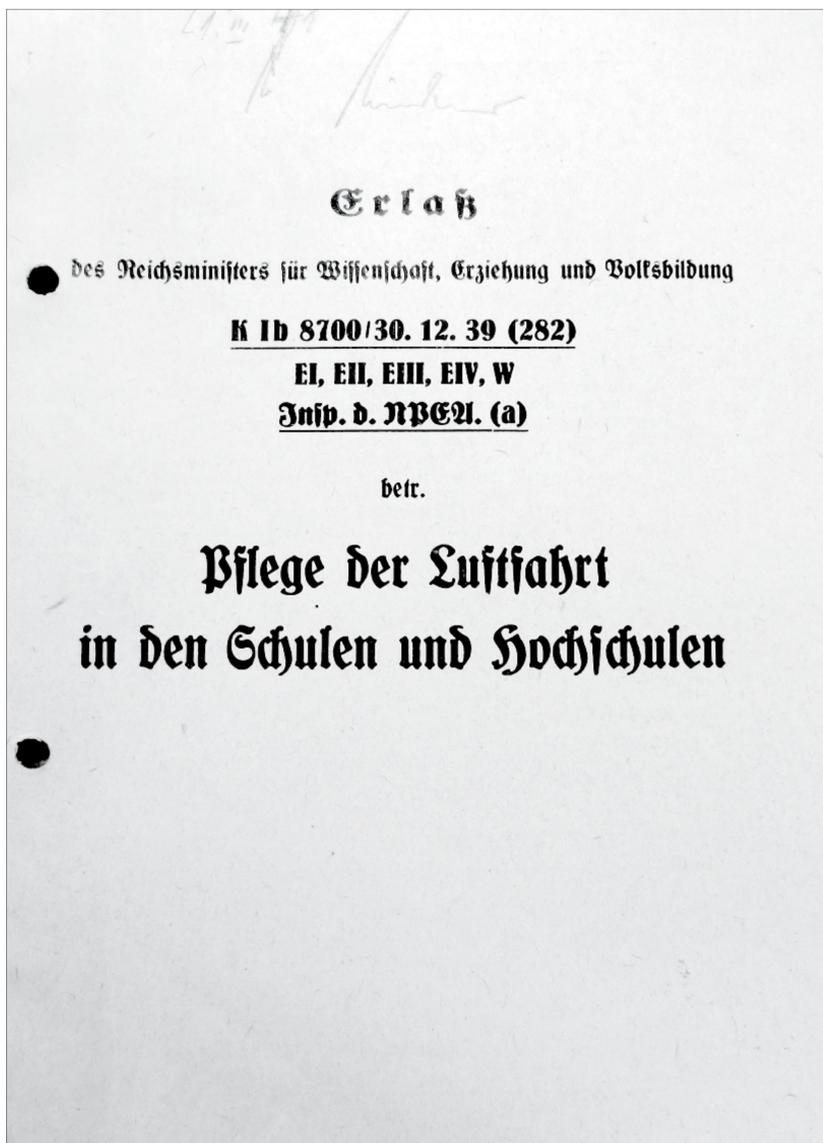


IfL-Direktoren der deutschen Universitäten (Peter Jaeck hinten links)

# Segelfliegen im Nationalsozialismus – Die Abteilungen für Luftfahrt an den Hochschulinstituten für Leibesübungen (1934 -1945)

Seit den ersten Flugversuchen Darmstädter Studenten hatten sich nach 1920 an Technischen Hochschulen akademische Fliegergruppen gegründet, die bis in die letzten Jahre der Weimarer Republik eine beträchtliche Verbreitung an den Universitäten gefunden hatten. Nachdem diese akademischen Fliegergruppen zu Beginn der 1930er Jahre in die SA-Fliegerstürme überführt worden waren, fanden sie in den Abteilungen für Luftfahrt an den Hochschulinstituten für Leibesübungen ab November 1934 eine Neuorganisation. Eine wesentliche Differenzierung der Organisationsstruktur deutet sich schon darin an, dass die akademischen Fliegergruppen der Technischen Hochschulen, wie in Darmstadt, Braunschweig oder Aachen, im Reichsluftfahrtministerium organisiert waren. Die Abteilungen für Luftfahrt der Hochschulinstitute für Leibesübungen an den Universitäten waren hingegen im Reichserziehungsministerium eingegliedert.

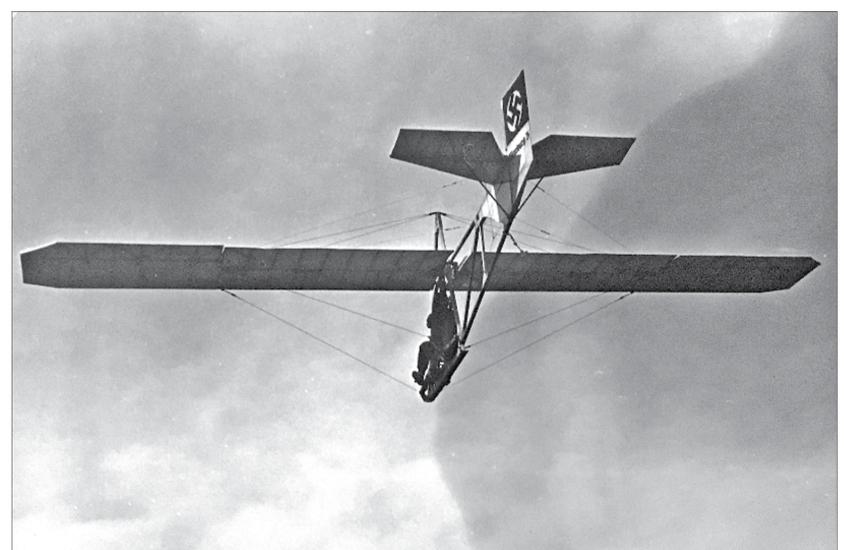
Die Abteilungen für Luftfahrt kooperierten eng mit den örtlichen Vereinen für Luftfahrt, die ab 1933 im Deutschen Luftsportverband unter der Leitung Hermann Görings zusammengefasst waren und 1937 in das Nationalsozialistische Fliegerkorps überführt wurden. Während die Aufgabe der Schulen – und damit auch der Lehrerbildung an den Universitäten – vor allem die allgemeinen Grundlagen der Luftfahrt umfassten, oblag die fliegerische Ausbildung der Hitlerjugend, und hier insbesondere der Flieger-HJ. Vorbereitet wurde dies über den Modellflug im Jungvolk. Eine Besonderheit der Organisationsstruktur des Segelfliegens bestand darin, dass es nicht wie andere Sportarten im nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen organisiert war. Auch dann nicht, als Segelfliegen nach einer Initiative des Reichsluftfahrtministers in das Programm für die Olympischen Spiele 1940 aufgenommen wurde.



Erlaß des Reichserziehungsministeriums zur „Pflege der Luftfahrt in den Schulen und Hochschulen“ vom 30.12.1939

Seit 1920	AkaFlieg der Universitäten (v.a. TU)	1924 Gründung der Rhön-Rossitten-Gesellschaft			
1932	Übernahme durch die SA-Fliegerstürme	Reichsluftfahrtministerium (Hermann Göring)	Reichserziehungsministerium (Bernhard Rust) Amt K (Carl Krümmel) Referat Luftfahrt (Hans Helbig)	Reichsjugendführung (Baldur von Schirach)	Reichssportführung (Hans von Tschammer und Osten)
1933		Gründung des Deutschen Luftsportverband (DLV)		Jungvolk (Modellbau)	
1934	Auflösen der SA-Fliegerstürme			Flieger-HJ	
1935			Erlaß zur Förderung der Luftfahrt in Schule und Hochschule Gründung der Abteilungen für Luftfahrt an den HfL		
1936					Segelfliegen als Demonstrationssportart bei den Olympischen Spielen in Berlin Aufnahme in das Olympische Programm
1937		Überführung des DLV in das NSFK			
1945		Verbot und Auflösung sämtlicher Institutionen			
1949		Gründung des Deutschen Aero Clubs			

Organisation des Segelflugs in der Weimarer Republik und im Nationalsozialistischen Deutschland



„Zögling“ bei einer A-Prüfung über dem Hasenkopf

# Segelfliegen in der Ausbildung der Turnlehrerinnen und Turnlehrer

Der am Marburger Institut entwickelte Schwerpunkt der Ausbildung von Turnlehrerinnen erforderte eine Auseinandersetzung mit dem Segelfliegen der Frauen, das in den Weimarer Jahren auch zahlreiche Anhängerinnen gefunden hatte. Warum dies zunächst auch die Unterstützung der nationalsozialistischen Machthaber fand, erklärte Anni Bammel in der Zeitschrift „Leibesübungen und körperliche Erziehung“ (1935): „Die Frau fliegt nicht, um es dem Manne gleichzutun, bei ihr wird das Fliegen auch nicht die Anwendung finden wie vielleicht beim Manne, und doch sollen Frauen segelfliegen. Denn wenn die zukünftige Mutter und Erzieherin nicht aus eigener Erfahrung verstehen gelernt hat, was es heißt: ‚Deutsches Volk, fliege wieder und du wirst Sieger durch dich allein‘, wird es um die Erfüllung dieses Ausspruchs in seiner tiefen Bedeutung schlecht bestellt sein.“ Für die angehenden Lehrerinnen galt zudem, dass die flugsportliche Ausbildung die Thematisierung der Luftfahrt auch in den anderen Fächern fundieren sollte. Dies war ein Grund dafür, dass die Flugausbildung der Turnlehrerinnen bis 1943 fortgesetzt wurde.

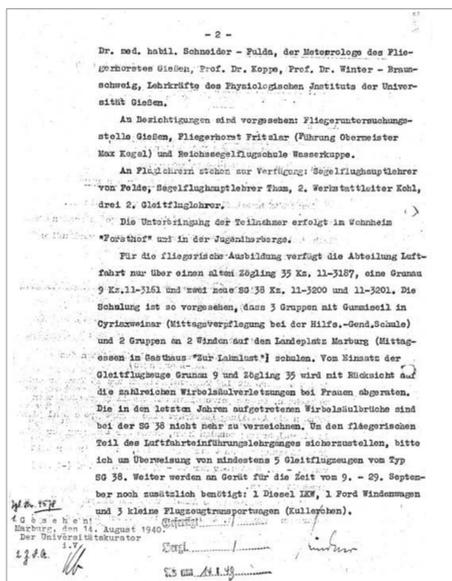
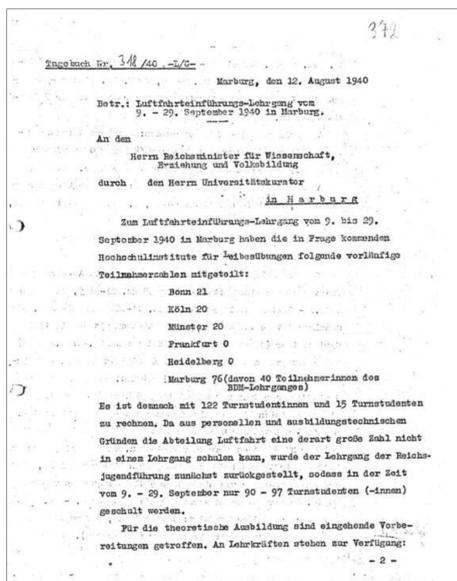
Über die Erfahrungen, die sich in der „Anfängerschulung im Frauensegelflug am Hochschulinstitut für Leibesübungen in Marburg vom 12.10.-04.11.1936 mit 7 Studenten und 71 Studentinnen der Turnlehrerhauptausbildung“ auf dem Segelfluggelände Cyriaxweimar ergaben, konnte Peter Jaeck berichten, „dass die Frage der Anfängerschulung der Frau im Wesentlichen eine Fluglehrerfrage ist. Ist der Fluglehrer allen Anforderungen gewachsen und sind Fluggerät und Hilfsmittel in technischer Hinsicht den Bedingungen des Mädchenschulbetriebs angepasst, dann ist nicht einzusehen, weshalb der Frau das Segelfliegen verwehrt bleiben soll. Der weitaus grösste Teil der Marburger Flugschülerinnen hat mit Begeisterung geschult. Der kameradschaftliche Zusammenhalt war mustergültig. Die Freude und der ehrliche Stolz über 51 geflogene A-Prüfungen waren gross. Eine Auslese der A-Pilotinnen wird zweifellos auch in Zukunft den Segelflugsport mit Passion weiter betreiben.“ Die zunehmend umfangreichere Ausbildung war aber auch in den folgenden Jahren mit Unfällen verbunden. So berichtete Erich Lindner 1940 von einigen Wirbelsäulenverletzungen, die insbesondere bei der Schulung auf dem Zögling und der Grunau 9 verursacht wurden. Die besonders geeignete Situation in Marburg führte zu einer erweiterten Nutzung auch durch andere Hochschulinstitute aus Bonn, Köln oder Münster (Peter Jaeck, 1936).



Während die Zuständigkeit für die Ausbildung der Turnlehrer und Turnlehrerinnen im Reichserziehungsministerium verblieb, war ab April 1937 das Nationalsozialistische Fliegerkorps für das gesamte Fluggerät verantwortlich. Im Hintergrund ist die 1929 errichtete Flughalle am Hasenkopf zu sehen.



Der zunehmende Einfluss der HJ in die Verbandsstrukturen des Sports führte ab 1935 zu einer Kooperation mit der Reichsjugendführung und einer Integration der Ausbildung von BdM-Führerinnen in die bestehende einjährige Turnlehrerinnen-Ausbildung. Dies war ein Charakteristikum der Entwicklung in Marburg. Die aus allen Gauen beorderten BdM-Führerinnen wurden auch ohne Abitur zu den Lehrgängen zugelassen und stellten mit über 50 Teilnehmerinnen einen großen Teil der Studierenden in den folgenden Jahren. Für die BdM-Führerinnen begann die einjährige Ausbildung mit einem Segelfluggang, wie hier am Flugplatz Hasenkopf im Jahr 1938 unter der Leitung von Walter Feuerrohr vom Kurhessischen Verein für Luftfahrt.



26 Hochschulsportordnung.	
Zeitplan der Ausbildung.	
Monat	Art der Ausbildung
Oktober . . .	Segelfliegerlehrgang.
November . .	Praktische, theoretische und lehrmäßige Ausbildung.
Dezember . . .	Je Monat:
Januar . . . .	60 Stunden Praxis in 4 Fächern einschließlich Trainingsstufus in einem Wahlfach.
Februar . . . .	30 Stunden theoretischer Unterricht.
Februar . . . .	30 Stunden lehrmäßige Ausbildung.
März . . . . .	Winterportlager.
April . . . . .	Geländeportlager.
Mai . . . . .	Praktische, theoretische und lehrmäßige Ausbildung.
Juni . . . . .	Je Monat:
Juni . . . . .	60 Stunden Praxis in 4 Fächern einschließlich Trainingsstufus in einem Wahlfach.
Juli . . . . .	30 Stunden theoretischer Unterricht.
Juli . . . . .	30 Stunden lehrmäßige Ausbildung.
August . . . .	Wanderfahrt.
September . .	Prüfungslager.

Die am 30. Oktober 1934 erlassene Hochschulsportordnung sah für die Ausbildung der Turnlehrer und Turnlehrerinnen ein einjähriges Studium im 4. und 5. Semester vor, das mit einem Segelfliegerlehrgang begonnen wurde. Dabei wurde auch die allgemeine charakterliche Eignung im Sinne der nationalsozialistischen politischen Leibeserziehung beurteilt.

# Flugplätze und Flugzeuge der Abteilung für Luftfahrt der Universität Marburg

Die örtlichen Bedingungen für den „Ausbildungsgang eines Flugschülers in der Segelflugausbildung“ waren in Marburg besonders geeignet, da in Stadtnähe mehrere Flugplätze mit gestuften Anforderungen bereitstanden. In Marburg würden, so Peter Jaeck, „alle Idealfälle, welche die fliegerische Ausbildung begünstigen, zusammentreffen“. Weitere Startplätze an der Kirchspitze und am Spiegelslust nahe der Afföllerswiesen, die 1941 seitens des Nationalsozialistisches Fliegerkorps geplant wurden, sind jedoch nicht realisiert worden (Peter Jaeck, 1936).



Seit 1926 wurde der Hasenkopf nahe Cyriaxweimar vom Kurhessischen Verein für Luftfahrt für die ersten Flüge mit dem Hängegleiter genutzt.



Mit dem Goldberg bei Cölbe wurde nach 1933 ein weiterer Flugplatz überwiegend für die Anfängerschulung eingerichtet.



Im Unterschied zu den Hängegleitern waren mit den modernen Segelflugzeugen, wie dem „Rhönadler“, Thermikflüge und damit weitaus längere Flugstrecken und -zeiten möglich. Auf diesen Segelflugzeugen wurde die Ausbildung zur C-Lizenz auf dem Flugplatz am Afföllers durchgeführt.



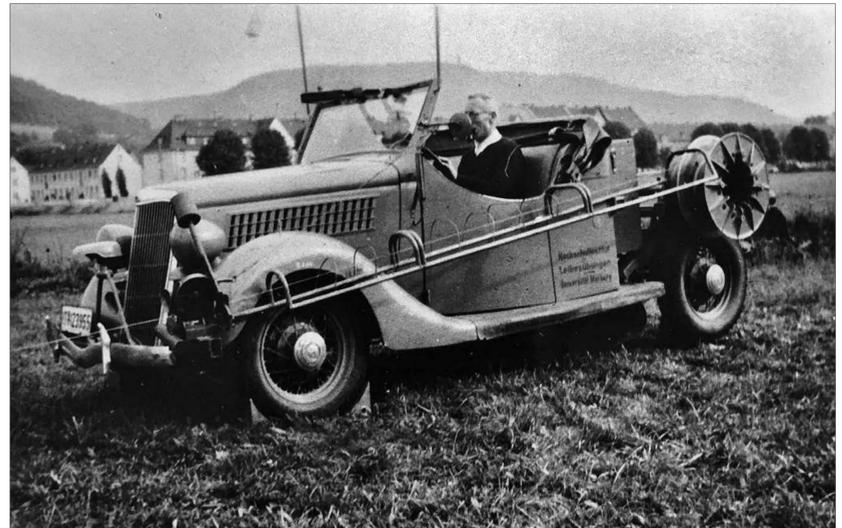
Die „Grunau 9“ und die „SG 38“ waren die verbreiteten Hängegleiter für die Anfängerschulung.



Mit der „SG 38“ wurde auch nach 1945 noch geflogen.

# Technische Ausstattung der Abteilung für Luftfahrt der Universität Marburg

Die besonders in den Abteilungen für Luftfahrt der Technischen Universitäten neu entwickelten Flugzeugtypen und Startmethoden kamen bald auch in Marburg zum Einsatz. Ein großer Teil der Ressourcen der Hochschulinstitute für Leibesübungen ging nun in die Abteilungen für Luftfahrt, auch und gerade nach Beginn des Weltkrieges.



Mit diesen universitätseigenen Fahrzeugen wurde seit 1936 der Windenstart ermöglicht. Während die zuvor verbreitete Startmethode mit einem Gummiseil, das von der Startmannschaft im Laufschrift angezogen wurde, Flugmannschaften von bis zu 20 Personen erforderte, konnte nun in kleineren Gruppen und mit deutlich höheren Startfrequenzen geschult werden.

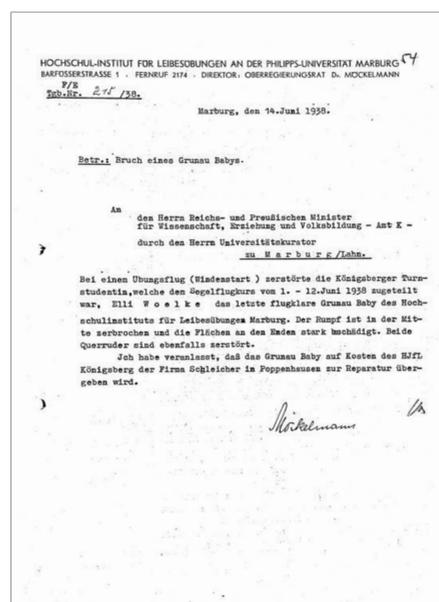


Mit den universitätseigenen Lastkraftwagen konnten die Segelflzeuge und Mannschaften in Fluggebiete, wie auf die Wasserkuppe in der Rhön, transportiert werden. Außerdem war damit der Rücktransport bei Außenlandungen möglich, die durch die Thermik- und auch Streckenflüge zunehmend vorkamen.

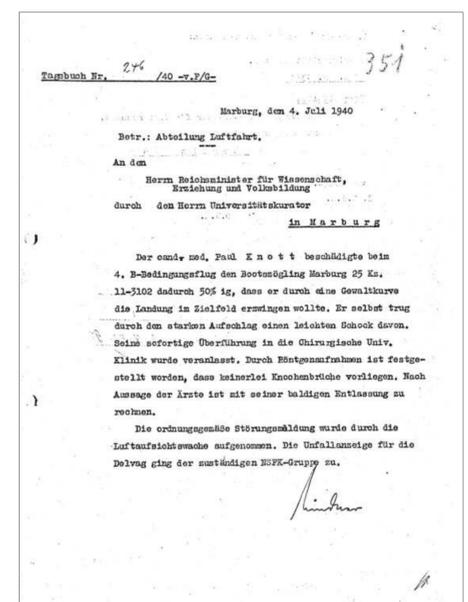
Einige Bruchlandungen in der Anfängerschulung, auch mit Verletzungsfolgen, sind dokumentiert worden. Die Reparatur der Flugzeuge – und zum Teil auch der Bau – war ein Teil der handwerklichen fliegerischen Ausbildung. Die Werkstatt befand sich im Institut für Leibesübungen in der Barfüßerstraße.

	Starts	A-Prüfung	B-Prüfung	C-Prüfung	Summe
WS 1928/29	210	9	-	-	9
SS 1929 u. WS 1929/30	543	7	7	-	14
SS 1930 u. WS 1930/31	368	9	-	1	10
SS 1931 u. WS 1931/32	826	12	5	-	17
SS 1932 u. WS 1932/33	946	8	3	3	14
SS 1933 u. WS 1933/34	850	8	-	-	8
SS 1934 u. WS 1934/35	700	15	20	7	42
SS 1935 u. WS 1935/36	811	15	3	2	20
SS 1936 u. WS 1936/37	5427	97	11	11	119
SS 1937 u. WS 1937/38	6319	88	12	8	108
SS 1938 u. WS 1938/39	6720 (9000)	117 (125)	13 (24)	16 (20)	146 (169)
	23720	385	74	48	507
1940 01.01.-31.12.	8570 (10000)	145	31	31	(270)
SS 1943	2169	17	13	11	

Start- und Prüfungszahlen der Abteilung für Luftfahrt in Marburg (1928-1943)  
An der Entwicklung der Startzahlen lassen sich die technischen Fortschritte gut nachvollziehen. Mit der Einführung des Windenstarts 1936 vervielfachte sich die Starthäufigkeit und damit auch die Zahl der abgelegten Prüfungen.



Flugunfallmeldungen an das Reichserziehungsministerium



# Personal der Abteilung für Luftfahrt der Universität Marburg

Die 1934 gegründeten Abteilungen für Luftfahrt in den Hochschulen für Leibesübungen waren mit Stellen eines Segelflughauptlehrers, einem Werkstattleiter und einer Schreibkraft ausgestattet. Diese Ausstattung wurde in dieser „kriegswichtigen“ Abteilung nach 1939 in der Werkstatt um zwei weitere Mitarbeiter ergänzt und konnte damit im Unterschied zum Hochschulinstitut für Leibesübungen im Allgemeinen auf einen ausgeweiteten Personalbestand zurückgreifen.



Walter Streib (links neben Peter Jaeck, 1. v. r.) war Oberassistent am Institut für Leibesübungen Marburg, wurde mit einer Arbeit zur Geschichte des Marburger Ballhauses promoviert, koordinierte als Führer des Segelfliegersturms (1934/35) die Zusammenarbeit mit dem Kurhessischen Verein für Luftfahrt und übernahm später die Leitung des Institut für Leibesübungen der Universität Göttingen.



Peter Jaeck als Pilot.



Heinz von Felde, Segelflughauptlehrer am Hochschulinstitut für Leibesübungen in Marburg (1936-1945)



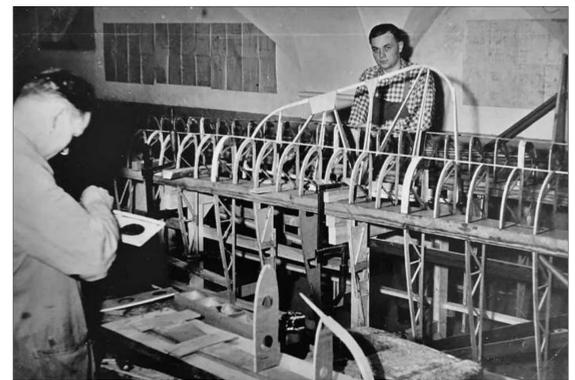
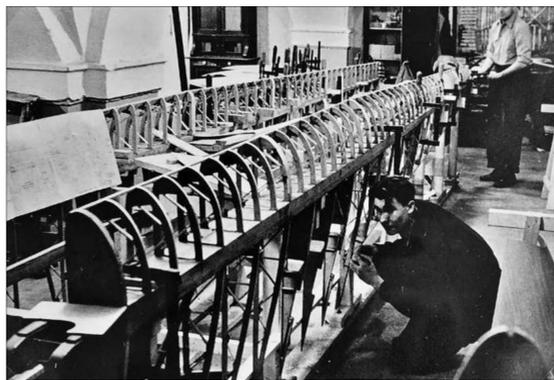
Helmut Riebeling (1.v.r.), Segelflughauptlehrer am Hochschulinstitut für Leibesübungen in Marburg (1935-1936) und Heinrich Springob (Mitte), Werkstattleiter am Hochschulinstitut für Leibesübungen (bis 1945), in Vorbereitung eines militärischen Einsatzes des Luftlandgeschwaders Braunschweig 1941.



Hans Helbig, Regierungsrat im Referat Segelflug des „Amtes K“ im Reichserziehungsministerium, war ein Förderer der Marburger Abteilung für Luftfahrt.

# Segelfliegen in Marburg nach 1945

Nach Auflösung der Abteilung für Luftfahrt im Jahre 1945 regten sich unter dem IfL-Direktor Erich Lindner im Jahre 1952, als das Segelflugverbot der Alliierten aufgehoben wurde, erneut Initiativen zur Wiederaufnahme des Segelfliegens. Als Anfragen Lindners im Hessischen Ministerium für Erziehung und Volksbildung zur Beschaffung universitätseigener Flugzeuge nicht entsprochen wurde und in diesem Zusammenhang die Zurückhaltung des Ministeriums zu diesem Sport und dessen ungeklärter Geschichte zum Ausdruck kam, wurde die seit 1928 bewährte Zusammenarbeit mit dem Verein für Luftfahrt erneut aufgegriffen. Während die Universität den Flugplatz auf den Afföllerwiesen bereitstellte, wurde der Flugbetrieb durch die Flugzeuge des Vereins für Luftfahrt ermöglicht. Ein Ausdruck dieser fortgesetzten Zusammenarbeit war die geplante Gründung einer Akaflieg Marburg 1965, die unter der Schirmherrschaft des Vereins für Luftfahrt stehen sollte. Das Segelfliegen an der Universität Marburg sollte aber keine beständige Fortsetzung finden. Als der stadtnahe Flugplatz am Afföller nach dem Bau der Stadtautobahn 1970 nicht mehr betrieben werden konnte, erfolgte auf dem Flugplatz in Schönstadt, rund 10 km nordöstlich von Marburg, ein Neuanfang. So kann der Kurhessische Verein für Luftfahrt 1909 e.V. heute auf eine 110-jährige Geschichte zurückblicken.



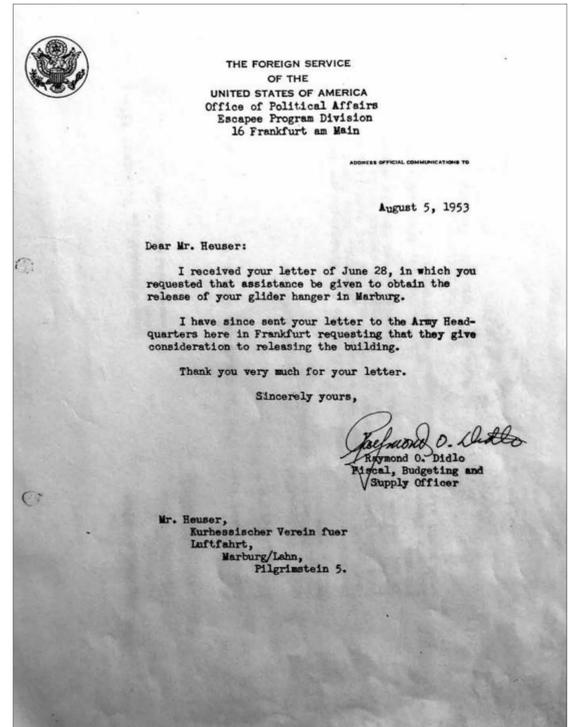
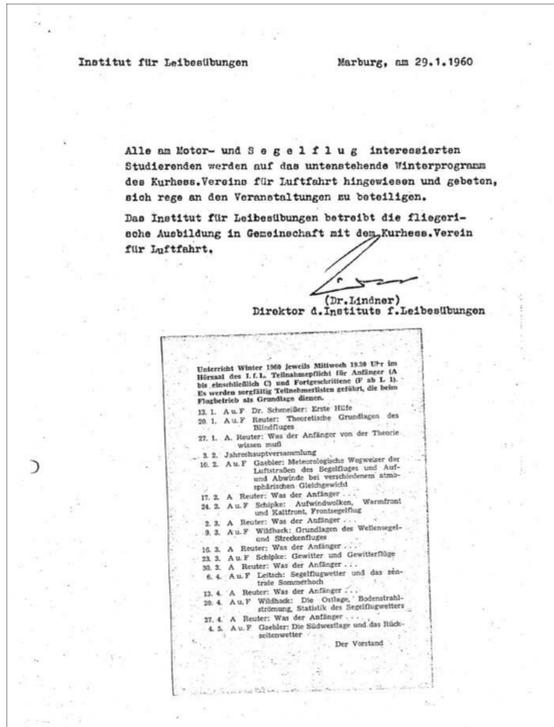
Die Werkstätten im Institut für Leibesübungen in der Barfüßerstraße wurden bis in die 1950er Jahre vom Kurhessischen Verein für Luftfahrt zum Bau und zur Reparatur der Flugzeuge genutzt.



Die SG 38 kam nach der Aufhebung des Flugverbots 1952 auf den Afföllerwiesen erneut zum Einsatz.



Zögling in der Ausstellung des Deutschen Segelflugmuseums Wasserkuppe.

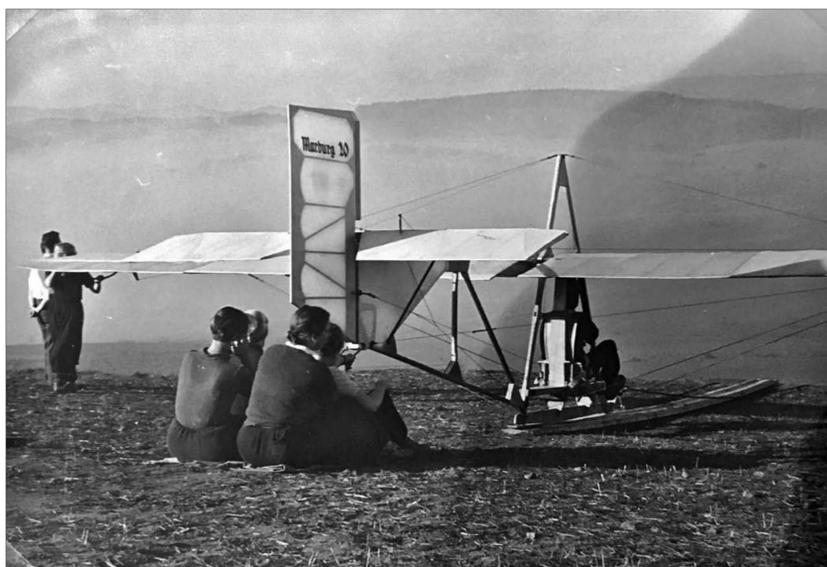


Die Freigabe der Fluganlagen durch die Behörde der Alliierten am 05. August 1953.

# Arbeitsplan des Luftfahrteinführungslehrgangs im September 1940

Der Bericht dokumentiert den Arbeitsplan der dreiwöchigen Einführungslehrgänge für Turnstudentinnen und auch Turnstudenten, die von 1935 bis 1943 in Marburg im Rahmen des einjährigen Studiums durchgeführt wurden.

<p>Arbeitsplan des Luftfahrteinführungslehrganges in der Zeit vom 9. - 29. Sept. 1940 in Marburg. (Semester I 8107/12.7.40 (46) v. 13.7.1940)</p> <p>8.9.1940 Anreise, Unterbringung der Turnstudentinnen zum in dem Räumlichkeiten des Instituts für Biomechanik, Kinematik und Kinetik in den Wohnheimen Forsthof, Unterbringung der Turnstudenten von Bonn und Köln in der Jugendherberge.</p> <p>9.9.1940 Vormittags Begrüßung aller Teilnehmer durch den Direktor des Hochschulinstituts für Leibesübungen, Dr. Lindner.</p> <p>Einweisung in technische Einzelheiten, Organisation und Abwicklung des Lehrganges, v. Felde. Geographie (60') : Geographische Einführung in die Welt der Marburger Landschaft (Schlösser), v. Felde.</p> <p>Führung durch die Aula, Kastellan.</p> <p>Nachmittags Schlechtwetter.</p> <p>Führung durch die Elisabeth-Kirche, geschichtlicher Abriss, v. Felde.</p> <p>Führung durch eine Universitätsklinik mit gleichzeitiger Einführung in die Abwicklung des Lehrbetriebes einer Universität, Professor Dr. Flöge.</p> <p>Schlussbesprechung im Segelfluggelände Oxyria-Wälder und auf dem Flugplatz (Verhalten in Gelände), v. Felde und Thum.</p> <p style="text-align: right;">- 2 -</p>	<p style="text-align: center;">- 2 -</p> <p>10.9.1940 Schlechtwetter.</p> <p>Der Aufbau des Gleitfluges, I. Teil (60'), Thum.</p> <p>Aufbau aller Maschinen, Thum.</p> <p>Nachmittags Flugdienst. <u>Startzahl</u> 11 Gummszell: 11 Winde: 98</p> <p>11.9.1940 Besprechung der Wetterlage, Thum.</p> <p>Flugdienst. <u>Startzahl</u> 147 Gummszell: 147 Winde: 98</p> <p>12.9.1940 Besprechung der Wetterlage, Thum.</p> <p>Flugdienst. <u>Startzahl</u> 192 Gummszell: 192 Winde: 105</p> <p>13.9.1940 Schlechtwetter.</p> <p>Verarbeitung und Vertiefung der in Lehrgang gesammelten Kenntnisse (60'), v. Felde.</p> <p>Der Aufbau des Gleitfluges, II. Teil, (60'), Thum.</p> <p>Nachmittags Gemeinsames Schwimmen in Linsbad, v. Felde und Thum.</p> <p>14.9.1940 Flugdienst auf dem Flugplatz Marburg. <u>Startzahl</u> 2 Gummszell: 2 Winde: 62</p> <p style="text-align: right;">- 3 -</p>	<p style="text-align: center;">- 3 -</p> <p style="text-align: right;">Thermin-Startzahl 612</p> <p>14.9.1940 Gruppe Oxyria-Wälder. Die Wartung und Pflege des Geräts (45'), Stephan.</p> <p>Beauftragung Flugplatz Afffeller.</p> <p>15.9.1940 Schlechtwetter.</p> <p>Freizeit.</p> <p>Nachmittags Flugdienst Gruppe Oxyria-Wälder. <u>Startzahl</u> 38 Gummszell: 38</p> <p>Hallenübung, Verladen eines Leistungsfluges, Werkstattdienst.</p> <p>16.9.1940 Besprechung der Wetterlage, Thum.</p> <p>Flugdienst. <u>Startzahl</u> 142 Gummszell: 142 Winde: 101</p> <p>17.9.1940 Schlechtwetter.</p> <p>Freizeit.</p> <p>Vorbereitung auf den Einzelschiffahrt, Benutzung des Rettungsgeräts (60'), v. Felde.</p> <p>Pflege und Wartung des Geräts (45'), Thum.</p> <p>Geographie (45') : Landschaft und Luftbild I. Teil, v. Felde.</p> <p>Nachmittags Luftverkehr (45') : Die Organisation der Deutschen Luftfahrt, v. Felde.</p> <p>Luftfahrtorganisation (45') : Frau und Luftfahrt, v. Felde.</p> <p style="text-align: right;">Thermin-Startzahl 916 Gummszell: 916 Winde: 612</p> <p style="text-align: right;">- 4 -</p>	<p style="text-align: center;">- 4 -</p> <p style="text-align: right;">Thermin-Startzahl 916</p> <p>17.9.1940 abends Luftfahrtdienst : Neue Forschungsergebnisse auf dem Gebiete der Beschleunigung ( 2 Filme, Stum ), Dr. Rosenberg, DVL, Berlin.</p> <p>18.9.1940 Besprechung der Wetterlage, Thum.</p> <p>Schlechtwetter.</p> <p>Vormittags Freizeit.</p> <p>Nachmittags Luftfahrtdienst : Abfahrt mit Reichbahn nach Gießen.</p> <p>Einführungsvorlesung in das Gesamtgebiet der Luftfahrtmedizin (60'), Prof. Dr. Koch, Direktor des Physiologischen Instituts der Universität Gießen, Leiter der Fliegeruntersuchungsstelle Gießen.</p> <p>Führung durch das Physiologische Institut.</p> <p>Erläuterung von zur Zeit laufenden Forschungsarbeiten, Prof. Dr. Koch.</p> <p>Führung durch die Fliegeruntersuchungsstelle, Teilnahme am Ablauf einer fliegerärztlichen Untersuchung von Fliegern, Prof. Dr. Koch.</p> <p>Reinigungsarbeiten der Teilnehmer in der Unterdruckkammer auf 7500 Meter, Assistentenarzt Dr. Glock.</p> <p>Einzelnliche Höhenkrankheit einiger Teilnehmer bis zur Höhe von 6000 Meter, Prof. Dr. Koch.</p> <p>Vorlesung über die Höhenkrankheit (30'), Prof. Dr. Koch.</p> <p style="text-align: right;">916 - 5 -</p>
<p style="text-align: center;">- 5 -</p> <p style="text-align: right;">Thermin-Startzahl 916</p> <p>19.9.1940 Besprechung der Wetterlage, Thum.</p> <p>Flugdienst. <u>Startzahl</u> 147 Gummszell: 147 Winde: 100</p> <p>20.9.1940 Besprechung der Wetterlage, Thum.</p> <p>Schlechtwetter. <u>Startzahl</u> 4 Gummszell: 4</p> <p>Geographie (60') : Landschaft und Luftbild II. Teil, v. Felde.</p> <p>Flugbegleitung mit praktischen Übungen (45'), v. Felde.</p> <p>Nachmittags Gemeinsames Schwimmen in Linsbad, v. Felde und Thum.</p> <p>abends Biologie (30') : Das Fliegen als biologisches Problem, Dr. med. habil. Schneider, Chefarzt des Günter-Grönhof-Frankenhauses in Fulda.</p> <p>Physik (15') : Zeitlupefilm über den Scherfrang des Colibri, hergestellt vom holländischen Institut der Technischen Hochschule Berlin.</p> <p>Luftfahrtdienst (60') : Neue Erkenntnisse der Flugesunfallvermeidung (mit Demonstrationen und Lichtbilder).</p> <p>21.9.1940 Schlechtwetter.</p> <p>Meteorologie (45') : Die Grundbegriffe der Wetterkunde : Druck, Temperatur und Feuchtigkeit I. Teil, Thum.</p> <p>Einführung in die Fluglehre ( 45' ), Thum.</p> <p style="text-align: right;">1167 - 6 -</p>	<p style="text-align: center;">- 6 -</p> <p style="text-align: right;">Thermin-Startzahl 1167</p> <p>21.9.1940 Gemeinsamer Kinobesuch.</p> <p>Geographie (45') : Das planetarische Windsystem, v. Felde.</p> <p>Wolkenbilder (mit Lichtbilder) (45'), Thum.</p> <p>22.9.1940 Flugdienst. <u>Startzahl</u> 148 Gummszell: 148 Winde: 73</p> <p>23.9.1940 Besprechung der Wetterlage, Thum.</p> <p>Flugdienst. <u>Startzahl</u> 124 Gummszell: 124 Winde: 102</p> <p>24.9.1940 Flugdienst. <u>Startzahl</u> 98 Gummszell: 98 Winde: 151</p> <p>Meteorologie (45') : Die Grundbegriffe der Wetterkunde : Druck, Temperatur und Feuchtigkeit II. Teil, Thum.</p> <p>25.9.1940 Flugdienst. <u>Startzahl</u> 179 Gummszell: 179</p> <p>Geographie (45') : Deutschland und der Weltluftverkehr, v. Felde.</p> <p>26.9. - 29.9.1940 Flugdienst. <u>Startzahl</u> 184 Gummszell: 184 Winde: 2588</p> <p style="text-align: right;">1167 - 7 -</p>	<p style="text-align: center;">- 7 -</p> <p style="text-align: right;">Thermin-Startzahl 2588</p> <p>26.9. - 29.9.1940 In Beginn des Flugdienstes Besprechung der Wetterlage, während der Schlechtwetterphasen in Gelände theoretische Belehrung.</p> <p>Luftfahrtorganisation : Die Bedeutung des Luftfahrtdienstes, v. Felde.</p> <p>abends Abschiedsfeier mit Verleihung der A-Abzeichen.</p> <p>30.9.1940 Abreise der auswärtigen Teilnehmer.</p> <p>1.-4.10.1940 Flugdienst für die Marburger Turnstudentinnen. <u>Startzahl</u> 209 Winde: 2797 Gesamtstartzahl 2797</p> <p>Einzelschiffahrt Mit dem Motorflugzeug D-1128 erhalten alle Teilnehmer einen Einzelschiffahrt auf verschiedenen Höhen. Flugschiffahrt: v. Felde und Thum. Das Ergebnis wurde in Arbeitsgemeinschaften ausgewertet.</p> <p>Theoretische Ausbildung An dem in obenstehendem Arbeitsplan aufgeführten Vorlesungen, Vorträgen, Übungen und Arbeitsgemeinschaften nahmen alle Lehrgangsteilnehmer geschlossen teil.</p> <p style="text-align: right;">- 8 -</p>	<p style="text-align: center;">- 8 -</p> <p>Höhenkrankheit Ausbildung In Wechselwirkung befanden sich je 5 Teilnehmer vormittags und nachmittags in der Vertikalität. In dieser Form wurden sämtliche Teilnehmer mit der einfachen Reparatur von Höhen unter hundertfacher Hilfeleistung in der Vertikalität vertraut gemacht.</p> <p>Fliegerärztliche Ausbildung Die fliegerärztliche Ausbildung ist abgeschlossen durch das schlußärztliche Examen vom 27.9.1940 und 28.9.1940 in Marburg.</p> <p style="text-align: right;">H. Lindner</p>



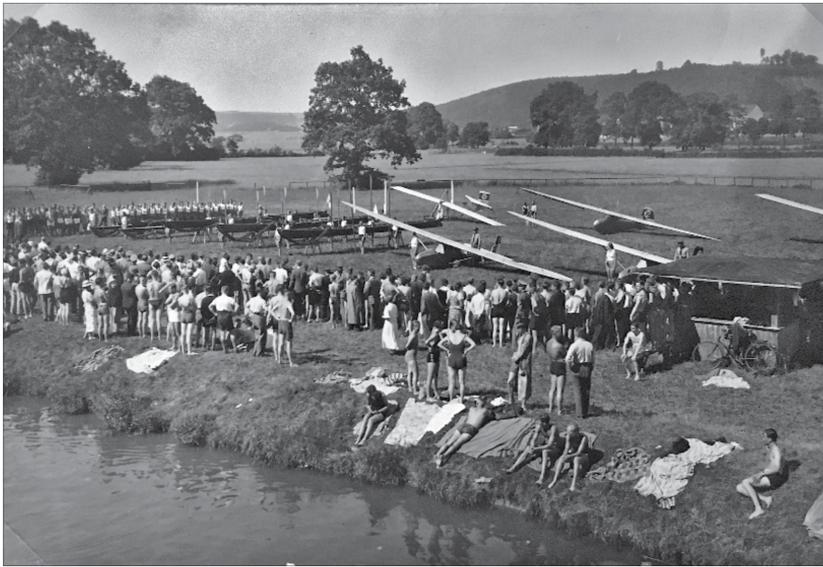
Studentinnen beim Start und Rücktransport am Hasenkopf



# Ausbau der Abteilung für Luftfahrt im Olympiajahr 1936

„Fliegen muss Sache des ganzen deutschen Volkes werden und die Hochschulen müssen im Einsatz vorgehen.“ (Ernst von Hülsen)

Der Kurator der Philipps-Universität Dr. Ernst von Hülsen fasste wesentliche Entwicklungen seit Einführung der Hochschulsportordnung 1934 und ihre Auswirkungen auf das Hochschulinstitut für Leibesübungen, wie die Einrichtung der zentralen Prüfungslehrgänge aller Turnlehrerinnen in Deutschland, zusammen. Anschaulich wird dies mit einer vom Reichserziehungsministerium finanzierten Ausweitung der Gebäude und Anlagen, wie dem „Haus Hessenland“ in der Sybelstraße als Sportheim für die zahlreichen Lehrgangsteilnehmer und dem neuen Bootshaus am Edersee.



Mit der Einführung Winden- und des Schlepptarts konnte auch der universitätseigene Flugplatz auf den Afföllwiesen genutzt werden. Hier werden im Juni 1936 Flugzeuge und Ruderboote auf den Afföllwiesen nahe dem Bootshaus und dem Universitätsschwimmbad eingeweiht.



Zu den Förderern der Luftfahrt an der Marburger Universität gehörte auch Kurator Ernst von Hülsen, der im Juni 1936 die neuen Segelfluggzeuge und Ruderboote an Peter Jaek, den IfL-Direktor, auf den Afföllwiesen übergab.

17.6.1936.

Ansprache des Kurators der Philipps-Universität, Oberpräsident Dr. Dr. von Hülsen, bei der Übergabe eines Ruderboots und Segelfluggesamtes des Marburger Hochschulinstituts für Leibesübungen an Deutsche Volksgenossen und Volksgenossinnen, liebe Genossinnen!

Alle Kurator der Philipps-Universität heiße ich Sie Alle, die Sie sich hier zu unserer sportlichen Feierstunde zusammenfinden haben, herzlich willkommen! Wir stehen heute mitten in der Universitäts-Sportwoche, die wir in diesem Jahre sehr vielseitig angeordnet haben, weil wir in Ihren Reihen zugleich einen umfassenden Leistungs-Wettbewerb unserer Studenten und Studentinnen zur Durchführung bringen können, den in großzügiger Weise der Herr Oberbürgermeister und die Stadt Marburg, mit der sich die Universität seit Jahrhunderten aufs engste verbunden fühlt, unterstützt und mit 200 wertvollen Preisen ausgestattet haben. Für diese Förderung spreche ich Ihnen, Herr Oberbürgermeister, und der Stadt Marburg meinen und der Philipps-Universität herzlichsten Dank aus.

Leibesübungen und körperliche Erziehung bilden eine unabweislich wichtige Teil der Gesamterziehungsaufgabe der deutschen Hochschulen. Wir brauchen eine akademische Jugend, die durch körperliche Kräftigung/Nicht nur die gesundheitliche Grundlage für ihre geistige Arbeit verneinbar, sondern sich auch alles das aneignen soll, was ich zusammen-

185

fassend möchte in die Worte: Selbstüberwindung, Mut, Gelistesgegenwart, stilles Durchhalten, Verantwortungsbewusstsein und Verantwortungsbereitschaft und vor allem das Besondere: Bereitschaft zum Einsatz der ganzen Persönlichkeit in jeder Lage des Lebens insbesondere dann, wenn es gilt, für Volk und Vaterland. Aus dieser Erkenntnis heraus hat der Herr Reichserziehungsminister angeordnet, das jeder Student und jede Studentin 3 Semester Pflichtsport getrieben haben soll. Diese Anordnung hat sich überaus erfolgreich ausgeführt. Das sehen wir an der ständig wachsenden Sportteilnahme unserer Studierenden, die sehen wir an Ihren sich von Jahr zu Jahr steigenden sportlichen Leistungen, wie wir das aus in dieser Universitäts-Sportwoche schon mit Ihren bisherigen Verlauf wieder mit großer Genugtuung feststellen können.

Mein herzlichster Dank für solche Leistungen gebührt aber nicht nur den beteiligten Sportlerinnen, sondern nicht minder auch Ihnen, Herr Professor Dr. Jaek, der Sie in weitestmöglicher, zielbewusster Arbeit unsern Marburger Hochschulinstitut für Leibesübungen eine führende Stellung unter den Hochschulen Deutschlands errungen haben, und allen Ihren treuen Mitarbeiterinnen an Ihren vielseitigen Kooperationsstellen und erfolgreichem Wirken. Als Reichserziehungsminister hat der Herr Reichserziehungsminister gerade das Marburger Institut eine Fülle von großen Aufgaben übertragen, die weit über

186

den Rahmen der eigentlichen Universitätsaufgabe hinausgehen, nämlich auf den Bereich der Fort- und Weiterbildung und vor allem auf den Bereich der Fort- und Weiterbildung der Volkshochschulen, Städtischen und vielen anderen Gruppen. Eine besondere Rolle aber hat Marburg jetzt dadurch erlangt, das alljährlich die Fort- und Weiterbildung sämtlicher deutschen Hochschulen für 3 Wochen an staatlichen Prüfungsstellen an der Universität Marburg zusammengefasst werden. Diesmal haben sich 100 Darzustellenden für die staatliche Turnlehrerprüfung hierher gemeldet. Sie werden in Juli über Ihren Kampf halten und das Marburger Stadtteil auch nach Sommerferien noch das Gepräge jugendfrischen Lebens geben.

Entgegenwärtig soll der Marburger Turn- und Sportklub als die Staatserziehung unser Hochschulinstitut für Leibesübungen immer wieder und wieder in freizügigster Weise mit allen notwendigen Anlagen und Einrichtungen für die Art Turnlehrer und sportlicher Betätigung zu Wasser, zu Lande und in der Luft ausgestattet. Erst vor wenigen Tagen hat die das große Baugeschäft Marburg in der Sybelstraße dem Institut die eigenen Sportplätze erworben und für 47.000 RM zur Eröffnung eines neuen großen Bootshauses an herrlichen Uferorten zur Verfügung gestellt, das unserer akademischen Jugend ebenso wie das bestehen bleibende alte Bootshaus eine Quelle

187

von Freude und Kraft sein wird.

Aber auch heute brauche ich nicht mit leeren Händen in diesem Kreis zu treten. Der Herr Reichserziehungsminister hat mir neben einem Betrag von 2.500 RM überlassen, damit in Zusammenarbeit mit der Stadt Marburg und der immer tatkräftig und hilfsbereit zurückstehenden Flieger-Ortsgruppe Marburg neben den bereits vorhandenen Segelflug-Plätzen, Orykswitzer und Seiberg 1/2/3/4/5/6 hier neben uns in den Afföllwiesen ein Landplatz für Motorfluggesamte in kürzester Frist entstehen kann. Das er bewerkstelligt werden wird, haben wir eben über uns in der Luft gesehen. Herzlichen Dank unsern Marburger Fliegerkameraden dafür, das sie so uneigentlich sind, herzlichen Dank für Ihre ausgezeichneten Leistungen! - Doch damit nicht genug.

Nachdem der Herr Reichserziehungsminister übertrug ich habe als sein Gesandter das Hochschulinstitut für Leibesübungen mit 5 neuen Ruderbooten und 2 Ormsby-Baby-Segelfluggesamte, sodass wir fortan für den Segelfluggesamte der Universität 6 Maschinen setzen können. Mir alle sind davon überzeugt, das unsere Studierenden diese neuen Instrumente sportlicher Betätigung zu nutzen wissen werden. Das gilt auch für unsere jüngsten Sportler, den Fluggesamte. Fliegen muss Sache des ganzen deutschen Volkes werden und die Hochschulen müssen in Einsatz vorgehen. Das

188

das die Fluggesamte der Marburger Hochschulinstitut für Leibesübungen unter Führung des Fluggesamtleiters von F e l d e r in hingebender Weise tut, dafür spreche ich die herzlichsten Leutchen der Danksage, das sie seit Beginn des Sommersemesters 1936 bereits 2.200 Starts durchgeführt hat.

Und nun übergebe ich Ihnen, Herr Professor Dr. Jaek, für das Ihnen anvertraute Hochschulinstitut für Leibesübungen die neuen Ruderboote und die neuen Segelfluggesamte. May Ihnen alles recht glückhaftes Wohlbefinden sein! Vor allem aber stige die akademische Jugend, die sich ihrer an ihrer körperlichen Erziehung bedient, stets von den Geistes unserer Führer, Adolf H i t l e r, leiten lassen, das Geistes erhellenden unsern akademischen Dichters an deutschen Volk: Ich bitte, jetzt die Taufe zu vollziehen.



Das 1937 eröffnete Bootshaus der Universität „Hohe Fahrt“ am Edersee.

