

Direktflug



Seit den 1920er Jahren lernten Studierende an der Marburger Uni das Segelfliegen – ein erster Schritt zum Luftkrieg der Nazis.

ins „Dritte Reich“

Seit Mitte der 30er Jahre durften „BDM-Führerinnen“ der nationalsozialistischen Jugendorganisation auch ohne Abitur an der Uni Marburg segelfliegen lernen, hier bei einem Start am Hasenkopf, dem Segelfluggelände im Westen der Universitätsstadt.

Das Hakenkreuz ist nicht zu übersehen. Das Parteizeichen am Heck des Fluggeräts kündigt davon, was für einen Schub der Nationalsozialismus dem Segelfliegen verlieh, auch an den Hochschulen, gerade in Marburg. Die Studenten starteten an der Uni und landeten wenig später im Luftkrieg.

Dabei hatte alles so unschuldig angefangen.

Schon 1920 konstruierten Studenten in Darmstadt und Aachen eigene Flugzeuge und unternahm erste Flugversuche. Die Begeisterung für das Segelfliegen übertrug sich auch auf andere deutsche Hochschulen, an fast allen Universitäten

gründeten sich in den folgenden Jahren Segelfluggruppen unter dem Namen „akaflieg“. Schon damals galt, dass sich im Segelfliegen vor allem das Bestreben äußerte, das im Versailler Vertrag festgeschriebene Verbot des motorisierten Flugsports durch den motorlosen Flugsport zu kompensieren.

In Marburg bahnte sich von Beginn an eine enge Kooperation mit dem „Kurahessischen Verein für Luftfahrt 1909“ an. Seit 1926 nutzte der Verein den südwestlich von Marburg gelegenen Hasenkopf nahe Cyriaxweimar für Flüge mit dem Hängegleiter. Die Flughallen standen hingegen am Afföller, einem Gelände nördlich der Universitätsstadt.

Mehr als einmal transportierten Vereinsmitglieder und Studenten die Segelflugzeuge mit eigener Muskelkraft durch die Stadt zum Fluggelände.

Im Jahr 1928 nahm Peter Jaeck, der Gründungsdirektor des Marburger Instituts für Leibesübungen, Segelfliegen in das Hochschulsportprogramm auf. Schon ein Jahr später – im November 1929, also vor 90 Jahren – weihte die Uni ihre eigene Flughalle in Cyriaxweimar ein.

Jaeck war selbst so begeistert von diesem Sport, dass er 1931 seine ersten Prüfungen an der Segelflugschule in Grunau im Riesengebirge ablegte. Von dort schrieb er an seine Frau Erika: „Du wirst übrigens den-



ifl-Archiv (2)



Nein, das ist kein Propeller am Heck des Hängegleiters über dem Hasenkopf. links: Auch Studentinnen beteiligten sich am Segelfliegen sowie am Rücktransport. Im Hintergrund ist die 1929 errichtete Flughalle am Hasenkopf zu sehen.

ken, 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 abzu-beichten. Aber es ist ein herrliches Gefühl, wenn man merkt, wie man die Maschine in den Griff bekommt“.

Die örtlichen Bedingungen für den Segelflug waren in Marburg besonders geeignet, da in Stadtnähe mehrere Flugplätze bereitstanden. Peter Jaeck konstatierte, dass in Marburg, „alle Idealfälle, welche die fliegerische Ausbildung begünstigen, zusammentreffen“.

Schon im Oktober 1934 erließen die neuen Machthaber eine zentrale Hochschulsport-

ordnung, die sich am nationalsozialistischen Konzept einer „politischen Leibeserziehung“ ausrichtete. Für die angehenden Turn- und Sportlehrer sowie -lehrerinnen sah die Richtlinie ein verbindliches dreiwöchiges Segelfluglager zu Beginn des einjährigen Studiums vor. Außerdem sollten die Möglichkeiten zum Segelfliegen für alle Studierenden erweitert werden.

Für diese Aufgaben wurden im November 1934 an den Hochschulinstituten für Leibesübungen die Abteilungen für Luftfahrt gegründet. Marburg hatte sich schon vor 1933 zu einem Zentrum der Turnlehrerinnenausbildung in Deutschland entwickelt. Somit stellte

sich gerade hier die Frage, ob auch Frauen segelfliegen sollten. Um das deutsche Volk für die Luftfahrt zu gewinnen – so die Maxime von Hermann Göring und Reichserziehungsminister Bernhard Rust –, mussten daran die Frauen und insbesondere die Turnlehrerinnen mitwirken. „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“, führte Anni Bammel 1935 in der Zeitschrift „Leibesübungen und körperliche Erziehung“ aus.

„Der weitaus grösste Teil der Marburger Flugschülerinnen hat mit Begeisterung geschult“, konnte Peter Jaeck 1936 berichten. „Eine Auslese der A-Pilotinnen wird zweifellos auch in Zukunft den Segelflugsport mit Passion weiter betreiben.“

Als der Reichserziehungsminister zu Beginn des Olympiajahres 1936 eine Ausstellung „Schule und Luftfahrt“ in Berlin eröffnete, präsentierte das Marburger Institut seine Arbeit auf einer großen Schautafel, für die eigens Fotos und Grafiken erstellt wurden. Peter Jaeck, der das Studentenlager zur Olympiade in Berlin leitete, sorgte außerdem dafür, dass eine Segelflug-Demonstration in das Besuchs-

1936 wurde in Marburg der Windenstart eingeführt; die Universität besaß hierfür eigene Fahrzeuge mit Winde. Seitdem konnte in kleineren Gruppen und mit deutlich höheren Startfrequenzen geschult werden: Noch im selben Jahr stieg die Anzahl der Starts auf über 5.000.

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. Es kam immer wieder zu Konflikten, etwa um die Nutzung des Flugplatzes und der Fluggeräte. Entgegen den Wider-

renden, die auch mit einer fliegerischen Grundausbildung verbunden war. Die flugwissenschaftliche Forschung fand insbesondere im Hygienischen Institut unter der Leitung Wilhelm Pfannenstiels statt, eines führenden Vertreters der „Rassehygiene“, der nicht nur Medizinprofessor, sondern auch „SS-Standartenführer“ war.

Im Vordergrund standen Forschungen zur Höhenfestigkeit. Eine weitere Forschungsfrage galt der Ausbildung des „fliegerischen Gefühls“ im Segelflug und deren Bedeutung für den Motorflug. Die „Anlagen zur Entwicklung des fliegerischen Gefühls“ ließen sich am besten im Segelfluggkurs feststel-



Vor 90 Jahren – im Jahr 1929 – weihte die Marburger Uni einen eigenen Flugzeugschuppen in Cyriaxweimar ein.

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. Von 1935 an schickte der „Bund Deutscher Mädel“ oder „BDM“ – also der weibliche Zweig der Hitlerjugend – seine Führungskader zur einjährigen 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.

programm des Lagers aufgenommen wurde. Ernst von Hülsen, der Kurator der Universität, sprach im selben Jahr 1936 von der „führenden Stellung“ des Marburger Hochschulinstituts für Leibesübungen innerhalb Deutschlands. „Fliegen muss Sache des ganzen deutschen Volkes werden“, forderte er, „und die Hochschulen müssen im Einsatz vorangehen.“ Zehn bis zwölf Prozent aller Studierenden nahm in jenen Jahren an der Flugausbildung des Marburger Instituts teil.

Bis zum Jahr 1936 starteten die Segelflugzeuge in Marburg mittels eines Gummiseils, das von der Startmannschaft im Laufschrift angezogen wurde. Dies erforderte Startmannschaften von bis zu 20 Personen.

„37 Sekunden sind in der
Luft lang genug,
um die Sünden des ganzen
Lebens abzubeichten!“

Peter Jaeck 1931

ständen aus dem Nationalsozialistischen Fliegerkorps behielt Marburg auch den Frauensegelflug bei.

Dann kam der Krieg, und aus Spaß wurde Ernst. Die Wehrmacht führte den Krieg vom ersten Tag an auch als Luftkrieg. Das Reichserziehungsministerium ordnete einen verstärkten Flugbetrieb an: „Die fliegerische Ausbildung der Studierenden ist aus kriegswichtigen Gründen zur Sicherstellung des Nachwuchses unerlässlich.“ Das Personal der Abteilung für Luftfahrt gehörte verpflichtend dem Nationalsozialistischen Fliegerkorps an und fand zeitweise auch militärische Verwendung, unter anderem im militärischen Lastensegelflug.

Ein Schwerpunkt nach Kriegsbeginn wurde die luftfahrtmedizinische Ausbildung der zahlreichen Medizinstudie-

len, schrieb der Marburger Segelflug-Hauptlehrer Heinz von Felde in seiner Dissertation; „die an den Flugzeugführer zu stellenden Anforderungen werden in diesem Krieg von Stunde zu Stunde größer.“

Nach dem Krieg regten sich an der Universität Marburg zwar erneut Initiativen zur Wiederaufnahme des Segelfliegens, nachdem die Alliierten im Jahre 1952 das Segelflugverbot aufgehoben hatten. Das Segelfliegen an der Philipps-Universität sollte aber keine beständige Fortsetzung finden.

>> Alexander Priebe

Der Autor arbeitet als Sportwissenschaftler an der Philipps-Universität. Der Beitrag geht auf die Ausstellung „Studenten fliegen“ zurück, die im Sommer 2019 in der Marburger Universitätsbibliothek gezeigt wurde.



In den 20er Jahren zogen die Studenten das Fluggerät mit eigener Muskelkraft zum Startplatz bei Cyriaxweimar (oben). Dank neuer Technik nutzte die Uni später auch die Afföller Wiesen nördlich von Marburg zum Segelflug; im Jahre 1936 weihte sie hier ihre neuen Flugzeuge ein (unten).

