

-
-
-
-
-
-
-
-

Darmstadt – Stadt der Flieger

100 Jahre August-Euler-Flugplatz: Jubiläumsvorbereitungen und Überlieferungspuzzle

Im Dezember 1908 beantragte der Frankfurter Unternehmer August Euler eine besondere Nutzungsgenehmigung für den Truppenübungsplatz in Griesheim bei Darmstadt: Dort sollte ein Flugplatz entstehen, auf dem Flugzeuge montiert und erprobt werden konnten. Der Griesheimer Sand wurde so zu einem der ersten offiziellen Flugplätze Deutschlands. Als Standort der ersten deutschen Flugschule und wichtiger Forschungseinrichtungen konnte er bald überregionale Bedeutung erringen.

2008 begeht die Technische Universität Darmstadt als Eigentümerin gemeinsam mit den Städten Griesheim und Darmstadt das hundertjährige Jubiläum mit vielfältigen Veranstaltungen, darunter einer Ringvorlesung und einem Festwochenende am 30. und 31. August. Mehrere Publikationen sollen Ergebnisse der wissenschaftlichen Erforschung der Geschichte des Flugplatzes und der dort angesiedelten Institutionen präsentieren. Eine Ausstellung, an der auch das Universitätsarchiv der TU beteiligt ist, wird die Vergangenheit des Standortes, ausgewählte Aspekte der Luftfahrttechnik sowie ökologische Faktoren des heute teilweise als Naturschutzgebiet ausgewiesenen Geländes präsentieren.

Die verschiedenen Nutzungs- und Ausbauphasen des Griesheimer Sandes waren maßgeblich von den jeweiligen Besitzverhältnissen geprägt. Technologischer Fortschritt sowie politische und ökonomische Faktoren bestimmten gleichermaßen die Geschichte des Flugplatzes und seine spezifische Entwicklung im Spannungsfeld zwischen militärischer, wissenschaftlicher und verkehrswirtschaftlicher Nutzung. Nachdem August Euler 1912 die Flugzeugproduktion



Doppeldecker D 22 der Akaflieg 1931 (Universitätsarchiv Darmstadt N 16 Nr. 91).

nach Frankfurt-Niederrad verlegt hatte, wurde in Griesheim eine der ersten Fliegerstationen der noch jungen deutschen Luftstreitkräfte eingerichtet. Noch im selben Jahr war diese Militärpräsenz einer der Gründe für die Bewilligung einer Professur für Luftschiffahrt und Flugtechnik, die schließlich 1913 besetzt werden konnte. Die französische Besetzung Griesheims 1918 bis 1930 stand einer Fortentwicklung des Flugplatzes zunächst im Wege, weshalb die expandierende Darmstädter Luftfahrt in den 1920er Jahren auf Plätze in Babenhausen und auf der Lichtwiese in Darmstadt ausweichen musste.

Besonders auf dem Gebiet des Segelflugs wurden beachtliche Leistungen erzielt, die der spezifischen Forschungssituation in Darmstadt zu verdanken waren: Mit Fachvorlesungen auf dem Gebiet der Flugtechnik, der Mechanik und Aerodynamik sowie der Flugmeteorologie bot die TH exzellente Ausbildungsmöglichkeiten. Die von den Studenten der Akademischen Fliegergruppe (Akaflieg) in Eigenarbeit entwickelten und produzierten Flugzeugtypen erwiesen sich als äußerst erfolgreich und begründeten den internationalen Ruf der Darmstädter Fliegerei. Zusätzliche Forschungsaufträge der Rhön-Rossitten-Gesellschaft stärkten den südhessischen Forschungsstandort. Parallel zu den wissenschaftlichen Aktivitäten wuchs auch das wirtschaftliche Interesse an der Luftfahrt. Die neugegründete Hessische Flughafengesellschaft betrieb auf der Lichtwiese einen in das deutsche Luftverkehrsnetz eingebundenen Verkehrsflughafen, der zudem auch von Forschung und Sportfliegerei genutzt wurde.

Der Abzug der Franzosen aus Griesheim machte 1930 den Weg frei für die Verlegung der unterschiedlichen Einrichtungen auf den Griesheimer Sand. Seit 1934 firmierte er als Flughafen Darmstadt und wurde 1937 im Zuge einer Gebietsreform nach Darmstadt eingemeindet. Wenn auch die Linienflüge nach dem Ausbau des Weltflughafens Rhein-Main eingestellt werden mussten, so war der Griesheimer Flugplatz weiterhin ein Zentrum der Forschung. Die Rhön-Rossitten-Gesellschaft blieb unter der Leitung von Professor Walter Georgii als Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug eine der nationalen Großforschungseinrichtungen auf dem Gebiet der Flugmeteorologie und des Segelflugwesens. 1936 entstand in Griesheim für aerodynamische Versuche der Windkanal der TH Darmstadt, der bis heute für Forschungszwecke genutzt wird. Auf dem Flugplatz selbst wurden im Zweiten Weltkrieg Luftwaffeneinheiten stationiert, bevor er in der Nachkriegszeit von den amerikanischen Streitkräften in vielfältiger Weise genutzt wurde. Seit 2005 befindet sich der Flugplatz, der seit 1980 den Namen seines Begründers trägt, im Besitz der TU Darmstadt. Nach dem Abzug der letzten verbliebenen amerikanischen Streitkräfte 2008 soll nun ein gemischtes Nutzungskonzept aus naturwissenschaftlich-technischer Forschung, Landschaftspflege und Geschichtsbewahrung umgesetzt werden.

Spuren der bewegten Vergangenheit des Griesheimer Sandes finden sich in zahlreichen öffentlichen Archiven und Sammlungen. Schmerzlich wirkt sich der nahezu vollständige Verlust älterer Unterlagen der beiden Hauptnutzer aus: des deutschen Militärs und der Technischen Hochschule Darmstadt. In beiden Fällen lassen sich nur vereinzelte Überlieferungssplitter ausmachen, so dass hier weitgehend auf gedrucktes Material zurückzugreifen ist. Eine Ausnahme bilden die Personalakten der TH, die eine Rekonstruktion der Stellenbesetzung der luftfahrttechnischen Lehrstühle der Vorkriegszeit und damit eine Einordnung der Darmstädter Institute in die nationale Forschungslandschaft ermöglichen. Große Bedeutung sowohl hinsichtlich ihrer Aktivitäten wie auch ihres Schriftgutes kommt den privatrechtlichen Luftfahrtvereinen und einer Vielzahl wirtschaftlicher Unternehmungen zu. Hier haben sich die Registerakten der Darmstädter Justiz als wert-



Plakat für den Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1935 (ULB Darmstadt, Plakatsammlung Nr. 16/28).

volle Quelle erwiesen. Neben Satzungen und Mitgliederverzeichnissen enthalten sie vielfach auch Geschäftsberichte, die ausführlich über die unterschiedlichen Tätigkeiten Auskunft geben. Ein Glücksfall für die südhessische Luftfahrtgeschichte ist die Überlieferung der Akaflieg, die sich seit 1988 als Depositum im Hessischen Staatsarchiv Darmstadt und nunmehr im Universitätsarchiv der TU Darmstadt befindet. In diesem Bestand sind neben einer umfangreichen, bis in die 1920er Jahre zurückreichenden Fotosammlung auch eine Mitgliederkartei und nicht zuletzt Konstruktionspläne und Berechnungen der erfolgreichen Flugzeuge aus der Hochzeit des deutschen Segelflugs enthalten. Private und öffentliche Sammlungen, so u.a. auf der Wasserkuppe in der Rhön oder punktuell auch die Plakatsammlung der ULB Darmstadt bieten zusätzliche Materialien, die als wichtige Ergänzung zu den leider nur lückenhaften Beständen der öffentlichen Archive herangezogen werden können.

Andreas Göller ♦

Weitere Informationen zu den Jubiläumsveranstaltungen finden sich im Internet unter www.100-jahre-august-euler.de