

1944 HJ-Fliegerausbildung in Eschbach

(Nachweise zusammengefasst - Ronald Löw, 2024)

HJ-Fliegerausbildung

Im Rahmen der vormilitärischen Ausbildung lernten Hitlerjungen im April 1944 das Fliegen. Dafür wurde überwiegend der einsitzige Schulgleiter SG38 benutzt. Die HJ war ab 1933 zum einzigen staatlich anerkannten Jugendverband aufgestellt und hatte bis zu 8,5 Millionen Mitgliedern. Die Segelflugschüler wurden zu Kampfpiloten in der Flieger-HJ der deutschen Luftwaffe ausgebildet, aber die wenigsten von ihnen überlebten den furchtbaren Zweiten Weltkrieg.

Auch in Eschbach im Taunus bekam die HJ Segelflugunterricht. Unterhalb des heutigen Campingplatzes gab es eine Feldscheune. Sie diente als Hangar, in der die Fluggeräte SG38 untergebracht waren. (Bild: Runde Markierung). Die Scheune wurde nach dem Zweiten Weltkrieg zuerst von einem Segelflugverein aus Oberursel und dann als Schafshalle genutzt und brannte in den 60zigern ab. Danach errichtete man eine neue Halle.

Zur Flugausbildung wurden die Fluggeräte hinauf zum Waldrand „Auf der Struth“ gebracht und von dort mit Zugseilen oder Gummis (Gummiseilstart/Laufstart), die an der Maschine angebracht waren, per Hand den Hügel hinab beschleunigt, bis das Fluggerät abhob (Bild: roter Markierungsstrich).



(Bild: Luftaufnahme Google Earth, kl. Bild: Süddeutsche Zeitung, Bearbeitung VEO-Archiv)



(Bild: Bearbeitung VEO-Archiv)

Der Gummiseilstart war nach dem Laufstart eine Methode, ein Segelfluggerät zu starten.

Nachweise:

1944 HJ-Fliegerausbildung in Eschbach

(Nachweise zusammengefasst - Ronald Löw, 2024)

-
- 1) Erzählung Friedhelm Schmidt – Eschbach
 - 2) Taunuszeitung vom 10.05.2014 „Luftschlacht über dem Taunus“
 - 3) Feldpostbriefe von Theo Krupp (Auszüge)

1) Erzählung Friedhelm Schmidt - Eschbach

Ich war 9 oder 10 Jahr alt und wie meine Kameraden sehr neugierig was dort in den Wiesen um den Campingplatz passierte. Während des Krieges diente die alte Feldscheune für die Segelflugzeuge als Hangar. Hier wurde die HJ zu späteren Kampfpiloten des 2. WK angelernt. Nach dem Krieg übernahm ein Segelflugverein aus Oberursel die Scheune, um dort ihre Fluggeräte abzustellen. Meine Freunde und ich gingen oft dort hin und halfen mit, die Segler in die Luft zu bringen – was gar nicht so einfach war. Wie zuvor in der Kriegszeit wurden die Maschinen von der Scheune den Berg hinauf bis zum Waldrand gebracht. Hier kamen dann Gummiseile an einen Haken an der Front und wir durften nun mit den Seilen in den Händen den Berg hinab rennen, bis das Gerät abhob und durch eigenen Auftrieb flog.

2) Taunuszeitung vom 10.05.2014 „Luftschlacht über dem Taunus“ von Barbara Schmidt

Vor 70 Jahren stürzte ein amerikanisches Kampfflugzeug in der Nähe von Wehrheim ab. Am Montag jährt sich der Tag zum 70. Mal, an dem bei Wehrheim ein amerikanischer Jagdbomber abstürzte.

Ein Zeitzeuge erinnert sich.

Wehrheim/Hofheim. Günter Rühl haben die Erinnerungen an den 12. Mai 1944 bis heute nicht losgelassen. Der Hofheimer war zu jener Zeit - als gerade einmal 16-Jähriger - Flugschüler in „vormilitärischer Ausbildung“. Dazu besuchte er sonntags die Flugschule in Eschbach bei Usingen. Mit dem Freund, der auch dabei war, seien sie immer schon samstags losgefahren und hätten dann bei einem Bauern in der Scheune übernachtet, um am nächsten Tag pünktlich zum Segelflug-Training zu erscheinen, weiß Rühl noch gut.

3) Feldpostbriefe von Theo Krupp

Am 23.3.1944 ist die Flugschule Eschbach „unerreichbar“

Von der „Flugschule“ in Eschbach gibt uns ein Brief von Theo Krupp aus Hofheim, den er an seinen Bruder Hermann schreibt, Auskunft. Der Brief vom 29. März 1944 schildert eindrücklich die Erlebnisse des 16-jährigen rund um den großen Bombenangriff auf Frankfurt am Main. Am nächsten Tag wollen die Jungen wie gewohnt zum Flugtraining nach Eschbach fahren, doch die Bahnstrecken sind ab Höchst gesperrt.

(Nachweise zusammengefasst - Ronald Löw, 2024)

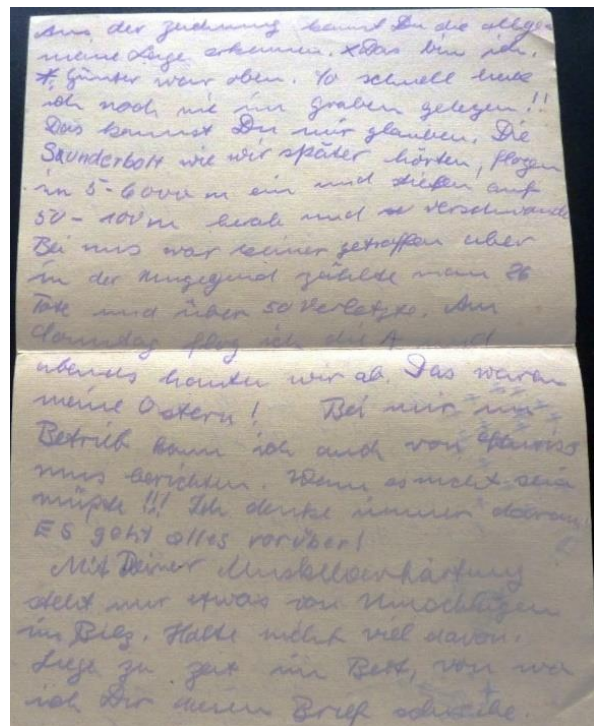
(Nachweise zusammengefasst - Ronald Löw, 2024)



Der undatierte Brief Nr. 2, den Theo nach München schickt, wo sein Bruder eine Ausbildung in der Vermessungsabteilung der Artillerie macht, befasst sich mit einer vor allem für Zivilisten rund um Eschbach lebensgefährlichen Situation:

Der undatierte Brief Nr. 2, den Theo nach München schickt, wo sein Bruder eine Ausbildung in der Vermessungsabteilung der Artillerie macht, befasst sich mit einer vor allem für Zivilisten rund um Eschbach lebensgefährlichen Situation:

Aus heiterem Himmel werden sie von feindlichen Flugzeugen, die man zunächst nicht als solche erkannte, angegriffen! Zugetragen hat sich das Ganze an Ostern 1944, genauer am Nachmittag des Ostersonntags, dem 8. April 1944.



(Undatierter Feldpostbrief Nr. 2 von Theo Krupp (Ostern 1944) Foto: I. Krupp)

1944 HJ-Fliegerausbildung in Eschbach

(Nachweise zusammengefasst - Ronald Löw, 2024)

Transskript von Theos Brief Nr. 2 von Dr. Ingrid Krupp M.A.

Hofheim a./ Ts., den ...

Lieber Hermann,

Ich will Dir zunächst erzählen, wie ich meine Ostern verlebte: Ich hatte mich zu einem Fluglehrgang vom Karfreitag bis Ostermontag gemeldet. Wir kamen auch gut in Eschbach an. Am 1. Tag bekam ich 1 Start. Am Abend ging es hoch her. Die Weiber liefen einem nur so nach. Wir, Günther und ich, schliefen bei Bauern in einem Bett. Am Karsamstag machte ich 2 Starts. Am Mittag überflogen uns 20 FW 190, so dachten wir. Du weißt doch, dass Eschbach in der Nähe von Merzhausen ist, und dort auch geflogen wird. Mit Flugzeugsschlepp und so. Wir dachten nun, (man soll nie denken) die Meute wolle landen. Ein wüster Haufen! Aber als sie noch knapp 100 m hoch waren, schossen sie was die Rohre hergaben. Plötzlich tauchten wieder 5 Maschinen auf und machten Scheibenschießen auf uns.

Aus der Zeichnung kannst Du die allgemeine Lage erkennen. X Das bin ich. * Günther war oben. So schnell habe ich noch nie im Graben gelegen!! Das kannst Du mir glauben. Die Sæunderbolt wie wir später hörten, flogen in 5-6000 m ein und schießen auf 100 m herab und verschwanden. Bei uns war keiner getroffen aber in der Umgegend zählte man 26 Tote und über 50 Verletzte. Am Sonntag flog ich die A und abends hauten wir ab. Das waren meine Ostern! Bei mir im Betrieb kann ich auch von Sturissmus berichten. Wenn es nicht sein müsste!!! Ich denke immer daran: Es geht alles vorüber!

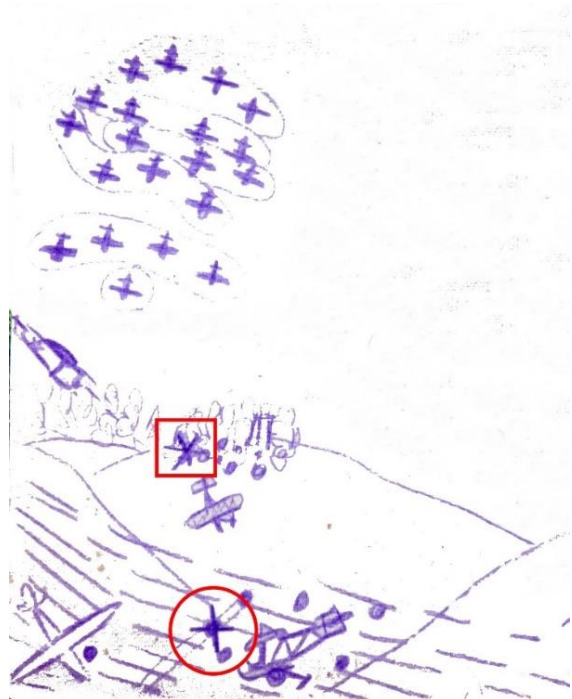
Mit Deiner Muskelverhärtung steht nur etwas von Umschlägen im Pilz. Halte nicht viel davon. Liege zu Zeit im Bett, von wo Ich Dir meinen Brief schreibe.

Zeichnung aus Brief Nr. 2 mit Erläuterungen:

Geschwader = P47 Thunderbolt, schwerstes einmotoriges amerikanisches Jagdflugzeug im 2.WK

Markierter Stern = Günther Rühl

Markiertes Kreuz = Theo Krupp im Graben



(Zeichnung aus Theos Brief Nr. 2 Foto: I. Krupp)

1944 HJ-Fliegerausbildung in Eschbach

(Nachweise zusammengefasst - Ronald Löw, 2024)

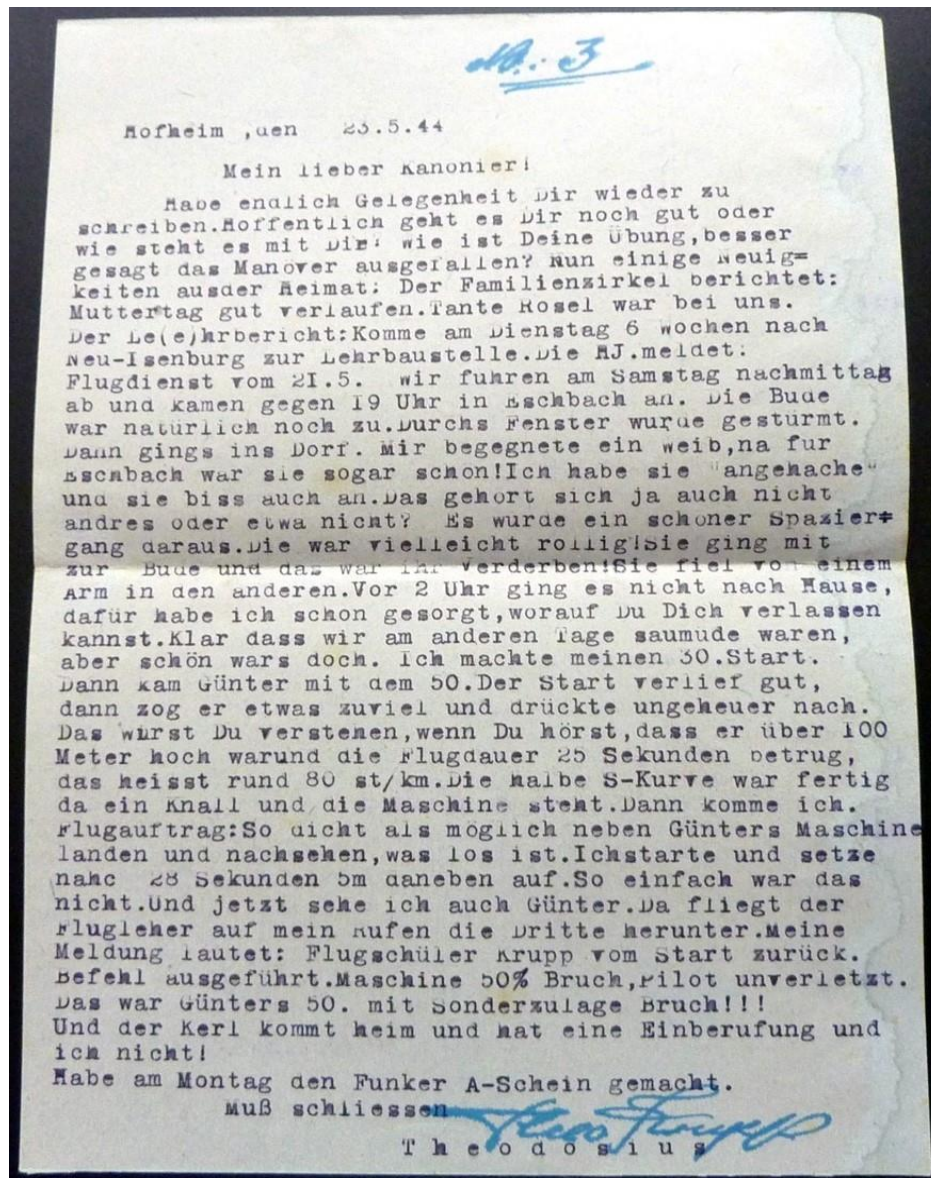
„Das kann doch einen Flieger nicht erschüttern...

Flugbetrieb geht im Mai 1944 ungehindert weiter

In seinem Feldpostbrief an Bruder Hermann vom 23.5.1944 berichtet Theo Krupp von einem vergnüglichen Flug-Wochenende in Eschbach. Das größte Glück in dieser Zeit bestand darin, einen Spaziergang mit einem Mädels machen zu können. Wenn ein Mädchen, wie hier geschildert, von „einem Arm in den andern flog“ darf man das nicht mit den Freizügigkeiten unserer Zeit verwechseln. Wenn auch nicht ganz „gesittet“, so hatten solche „Vergnügungen“ einen weitaus harmloseren Charakter als heute.

Nach dem erschreckenden Angriff von Ostern scheint der kleine Flugplatz wieder als sicher eingestuft worden zu sein, denn der nächste große Bombenangriff auf den Frankfurter Güterbahnhof Ost erfolgte erst am 28. Mai 1944.

(Frankfurt 1933-1945.de/ Beitrage / der-luftkrieg/ beitrag/ liste-der-luftangriffe-auf-frankfurt-am-main-im-zweiten-weltkrieg)



(Brief Nr. 3 von Theo Krupp vom 23.5.1944 Foto: I. Krupp)

1944 HJ-Fliegerausbildung in Eschbach

(Nachweise zusammengefasst - Ronald Löw, 2024)

Zu dem Brief sei angemerkt, dass hier ein 16-jähriger an seinen älteren Bruder schreibt und dabei wohlmöglich etwas aufschneidet. Damals bestand das größte Glück eines Jungen darin, einen schönen Spaziergang mit einem Mädels machen zu können. Man darf den im Brief geschilderten Abend der jungen Leute nicht mit den Freizügigkeiten unserer Zeit gleichsetzen. Wenn auch nicht ganz „gesittet“, so hatten solche „Vergnügungen“ doch einen weitaus harmloseren Charakter.

Die Situation damals war durchaus ein wenig öde für junge Mädchen, weil alle Jugendlichen zum Reichsarbeitsdienst eingerückt oder bereits Soldaten waren. Gerade in einem Alter, in dem man sich treffen möchte und schon mal nach einem Partner Ausschau hält, war niemand da. Nur alte Männer und kleine Buben gab es noch in den Städten und Dörfern. Da freute sich wohl so manches Mädchen über die Bekanntschaft mit den flotten Jungs von der Segelflug-Staffel und ein wenig Abwechslung in den traurigen Kriegstagen.

Interessant für die Geschichte des Eschbacher Segelflugplatzes sind vor allem die Schilderungen des Flugunterrichts am nächsten Tag. Besonders die präzise Beschreibung der Bruchlandung beim 50. Start des Piloten Günther Rühl, der zum Glück keinen Schaden nahm, sowie der anschließende Aufklärungsflug des Briefverfassers und ihres Fluglehrers geben Einblicke in die Vorgehensweise beim Flugbetrieb. Es herrschte wohl ein reges Treiben in der Luft über den Wiesen und Feldern von Eschbach. Günther und Theo waren schließlich nicht die einzigen Flugschüler in diesen Wochenendkursen.

Aus Theo Krupps weiteren Briefen geht hervor, dass die HJ-Fluglehrgänge im September bei Koblenz und danach am Westwall stattfanden.

Texte zu 3) Feldpostbriefe von Theo Krupp: Dr. Ingrid Krupp M.A.