

Der Mosbacher Flugpionier Hugo Hübner ✓

Am 17. Dezember 1903 gelang den Brüdern Orville und Wilbur Wright in Kitty Hawk/North Carolina mit dem Doppeldecker „Flyer“ der erste Motorflug der Geschichte. Es war ein Flug von 70 Metern. Knapp drei Jahre später folgte der erste europäische Motorflug des Dänen Jakob Ellehammer mit dem „Ellehammer-Anderthalbdecker“ auf der Ostseeinsel Lindholm. Ellehammer war 42 Meter weit geflogen. Erst 1908 glückten die ersten deutschen Motorflüge den unabhängig voneinander operierenden Flugzeugbauern August Euler, Hans Grade und Hermann Dörner in kurzer zeitlicher Folge. In den Jahren 1909 und 1910 erlebte die Fliegerei einen deutlichen Aufschwung. Es waren nun statt der bisherigen „Flugsprünge“ Flüge von mehreren Kilometern Länge möglich. Schon 1910 wurde im Deutschen Reich der Flugschein eingeführt. Als erster geprüfter Flugzeugführer ging August Euler in die deutsche Geschichte ein. Er erwarb seinen Flugschein am 1. Februar 1910 in Darmstadt. Obwohl Darmstadt nicht allzuweit weg liegt, dauerte es noch über zwei Jahre, bis die Fliegerei nach Baden kam. Am 24. Mai 1912 erwarb der Elsässer Paul Senge in Mannheim den ersten Flugschein auf badischem Boden. Das Flugzeug, das Senge steuerte, war der „Dr.-Hübner-Eindecker“. Der Konstrukteur dieses Flugzeuges war Hugo Hübner.¹

Hugo Hübner wurde am 2. Februar 1882 in Mosbach geboren.² Sein Vater Heinrich Hübner hatte 1878 die Brauerei Heller gepachtet und später käuflich erworben. Er erweiterte sie im Laufe der Jahre beträchtlich. Sie wurde 1896 Aktiengesellschaft und war zu dieser Zeit bereits die mit Abstand größte Brauerei in Mosbach.³ Hugo Hübner machte sein Abitur 1902

am Realgymnasium in Mannheim. Von 1902 bis 1905 studierte er an der Technischen Hochschule in Karlsruhe. In den ersten beiden Semestern war er für das Fach Maschinenwesen eingeschrieben. Dann wechselte er zur Chemie. Ab 1905 setzte er sein Chemiestudium in Berlin fort. 1907 promovierte er. Der Titel seiner Dissertation lautete: „Über in Beta-Stellung phenylierte Abkömmlinge des Chinolins.“

Bald nach seinem Studium muss er mit dem Bau seines ersten Flugzeuges begonnen haben. Ende Mai 1910 sind erste Flugversuche Hübners mit einem von ihm konstruierten Eindecker zu belegen. Sie fanden auf dem Stockbronner Hof bei Neckarzimmern statt. Als der Flugapparat jedoch einen Birnbaum streifte und dabei leicht beschädigt wurde, sah sich Hübner zum Abbruch seiner Versuche gezwungen.⁴ Einen Monat später unternahm er mit dem nun reparierten Apparat weitere Versuche auf den Neckarwiesen bei Binau. Er setzte seine morgens begonnenen Flugversuche trotz Regenwetters bis in den Spätnachmittag fort. Mit dem Erfolg war er jedoch nicht zufrieden. Eine Zeitung bemerkte dazu: „Wenn diese ersten Versuche den gewünschten Erfolg vorläufig noch nicht gebracht haben, so wird derselbe bei fleißigem Weiterprobieren doch nicht ausbleiben.“⁵ Diese Einschätzung sollte sich als zutreffend erweisen.

Im Frühjahr 1911 unternahm Hübner erstmals Flugversuche auf dem Mannheimer Exerzierplatz mit einem Doppeldecker. Unglücklicherweise wurde dieser jedoch am Ostermontag durch den Aufprall auf einen Baum schwer beschädigt und für die weitere Verwendung unbrauchbar. Hübner zog sich dabei eine schwere Verletzung zu.⁶ Er ließ sich dadurch



Der Hübner-Eindecker im Sinsheimer Automuseum

Photo: Markus M. Wieland

aber nicht von seiner Passion abbringen. Im Folgejahr erreichte er den Höhepunkt seiner Karriere als Flugzeugbauer. Er fand auch in Paul Senge einen geeigneten Piloten. Senge wurde am 15. April 1891 in Hagenau im Elsaß als Sohn eines Schuhmachermeisters geboren. Er erlernte wie sein Vater das Schuhmacherhandwerk und arbeitete 1908/09 als Geselle in Darmstadt. Dort wohnte er gelegentlich Flugversuchen von August Euler bei. 1910/11 unternahm er in Karlsruhe mit Eigenkonstruktionen selbst Flugversuche. Ab 1912 kann man ihn als einen Berufspiloten bezeichnen. Für verschiedene Flugzeugbauer war er in Mannheim als Einflieger tätig. Am 8. September 1913 erlag er seiner Leidenschaft: Ein Flugzeugabsturz bei Grevenbroich kostete ihn das Leben.⁷

Wann Hübner erstmals mit Senge in Kontakt kam, ist unbekannt. Während des Jahres 1912 arbeitete das Gespann jedoch sehr erfolgreich. In diesem Jahr kam Ende April der erste „Dr.-Hübner-Eindecker“ zum Einsatz. Am 27. April drehte Senge mit besagtem Flugzeug mehrere Runden über dem Mannheimer Exerzierplatz, wo sich auch der Flugschuppen befand. Er musste dabei zehn Meter hohe Bäu-

me überwinden und landete mit abgestelltem Motor im Gleitflug auf einem Acker. Am folgenden Tag flog Senge in 15 Minuten zwölf Runden und erreichte dabei eine Höhe von maximal 40 Metern, was einen neuen Mannheimer Rekord bedeutete und den tosenden Beifall des Publikums einbrachte.⁸ Hübner erhielt für diesen Flug am 19. Mai einen Preis vom Deutschen Luftflottenverein und Senge am 24. Mai den Flugschein.⁹

Nach diesen Erfolgen baute Hübner einen zweiten Eindecker. Die Leistung des ersten ist nicht bekannt, der zweite verfügte über einen 50-PS-Motor. Mit diesem unternahm Senge Mitte Juni neue Flugversuche. Am 21. Juni flog er 25 Minuten lang und erreichte eine Maximalhöhe von 450 Metern.¹⁰ Doch dieser Rekord hielt nur zwei Tage. Dann gelang Senge ein Stundenflug. 67 Minuten war er dabei in der Luft und gelangte in weiträumigen Kreisflügen mehrere Kilometer in die Pfalz hinein. Eine Maximalhöhe von 580 Metern wurde erreicht. Über die Szenen nach der Landung heißt es in einem Zeitungsbericht: „Das Publikum, das sich von Viertelstunde zu Viertelstunde vermehrt hatte, war nun nicht mehr zu halten.“

Unaufhaltsam stürmte es über den Platz und umringte jubelnd unter Hochrufen den Apparat. Viele schüttelten Senge und ... Dr. Hübner/Mosbach, der mit berechtigtem Stolz den prachtvollen Flug beobachtet hatte, gratulierend die Hand.¹¹

Fünf Tage nach diesem Erfolg unternahm Senge mit dem zweiten „Dr.-Hübner-Eindecker“ einen Flug nach Pforzheim. Dort musste er notlanden, wobei er sich eine Beinwunde zuzog. Das Flugzeug wurde dabei zerstört.¹² Ergo musste ein dritter Eindecker gebaut werden. In seiner Flugzeughalle in Mannheim baute Hübner das neue Flugzeug nach den Vorgaben Senges. Es wurde bedeutend kleiner als das zweite, hatte jedoch einen 100-PS-Motor. Am 26. Juli flog Senge damit über Mannheim in zehn Minuten zehn Schleifen. Schon beim zweiten Versuch musste er jedoch wegen eines Defektes am Kühler notlanden. In den folgenden beiden Tagen fanden weitere Versuche statt. Der dritte Eindecker kam jedoch über eine Flugdauer von 15 Minuten und eine Maximalhöhe von 400 Metern nicht hinaus und blieb somit hinter den Erfolgen seines Vorgängers zurück.¹³

Noch ein viertes Flugzeug wurde von Hübner 1912 gebaut, welches jedoch weniger bekannt ist. Es handelt sich um den „Dr.-Hübner-Wasserdoppeldecker“. Er wurde konstruiert für einen Wasserflugzeug-Wettbewerb, der vom 29. August bis zum 5. September im mecklenburgischen Ostseebad Heiligendamm ausgetragen wurde. Hübner erhielt für die Leistungen, die wiederum von Senge als Pilot vorgeführt wurden, als einer von fünf Preisträgern einen Geldpreis von 3000 Mark.¹⁴

Im Winter 1912/13 baute Hübner nochmals einen Eindecker, der jedoch nicht mehr ins Stadium der Erprobung treten konnte, weil sein Vater wegen der hohen Kosten ein Veto einlegte.¹⁵ Danach zog er sich für viele Jahre aus dem Flugzeugbau zurück, denn auch während des Ersten Weltkrieges wurde er von den militärischen Behörden nicht unterstützt, da Flugzeuge zu dieser Zeit eine nicht annähernd so bedeutende Funktion einnahmen wie im Zweiten Weltkrieg. Möglicherweise hinderte ihn auch die Arbeit in der väterlichen Brauerei an weiteren Experimenten. Nach dem Tod seines Vaters im Jahre 1926 übernahm Hugo Hübner selbst die Leitung dieses Betriebes. Nicht viel

später, in den Jahren der Weltwirtschaftskrise nach 1929, litten auch viele Mosbacher Unternehmen an Unterbeschäftigung. Vielleicht hat gerade dieser Umstand Hübner wieder Zeit gelassen, sich seinem Steckenpferd zu widmen. 1932 begann er mit dem Bau von Segelflugzeugen. Im November machte er wieder beim Stockbronner Hof, also dort, wo er einst die ersten Versuche mit Motorfliegern unternommen hatte, Probeflüge, die trotz Windstille sehr gut gelangen und eine große Zuschauermenge, besonders Jugendliche, anlockten.¹⁶ Zu dieser Zeit bestanden bereits in mehreren Städten und größeren Dörfern der Umgebung (Eberbach, Waibstadt, Bammental, Wertheim, Walldürn) Segelfliegergruppen. Eine solche wurde auf einer Versammlung in der „Krone“ am 23. November 1932 auf Veranlassung von Gewerbelehrer Bundschuh auch in Mosbach ins Leben gerufen. Bundschuh übernahm selbst den Vorsitz.¹⁷

Hübner erwies sich in den folgenden Jahren als großer Förderer der Mosbacher Segelfliegergruppe. Er baute für sie die ersten Flugzeuge, nämlich den Doppeldecker „Duplikator“ und den Eindecker „Odenwald“. Im Sommer 1933 strömten der Gruppe, die klein angefangen hatte, nach Schauveranstaltungen in der Gegend des Katzenbuckels und auf dem Stockbronner Hof, die mit Gleitflugkursen verbunden waren, zahlreiche Mitglieder hinzu, so dass sie zu einem Faktor des öffentlichen Lebens der Stadt Mosbach wurde. Im September wurde der „Duplikator“ durch eine Windböe erfasst und schwer beschädigt. Daraufhin baute Hübner ein neues Segelflugzeug, den „Flugdoktor“, der im November der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.¹⁸

In den folgenden Jahren 1934/35 ließ die Aktivität Hübners für die Mosbacher Segelfliegergruppe – soweit sie aus Zeitungsberichten ersichtlich ist – nach. Noch Anfang 1935 hielt er aber einen Gleitflugkurs für Jugendliche aus Mosbach und Umgebung ab. Er stand in der Folgezeit in engem Kontakt mit dem Fluglehrer Wieser, der sich in Mosbach und Umgebung durch mehrere badische Segelflugrekorde einen Namen gemacht hatte.¹⁹ In Mannheim erregte Hübner jedoch noch Aufsehen mit zwei 1935 dort vorgestellten Motorseglern, die mit 16-PS-Motoren ausgestattet waren.²⁰

Die letzten Lebensjahre Hübners waren von Krankheit gekennzeichnet. Am 18. November 1938 starb er in Mosbach. Ein Zeitungsbericht über die Beerdigung schließt mit den Worten: „Leider wurde in den letzten Jahren die Schaffenskraft dieses fähigen und tätigen Kämpfers im Luftsport durch eine beginnende Krankheit immer mehr gelähmt, und nun hat der unerbittliche Tod diesem so arbeitsreichen Leben ein allzufrühes Ende bereitet. Dr. Hübner ist nicht mehr; durch seine unermüdliche Ausdauer hat er aber in seinem eigentlichen Berufe und im deutschen Luftsport außerordentliches geleistet, wodurch er sich die Anerkennung aller Kreise in hohem Maß erworben und ein bleibendes Denkmal gesetzt hat.“²¹ Zusammen mit seiner Frau Mathilde (geb. Wenk; 1892–1977) und seinem Sohn Walter (1919–1996) ist er auf dem Mosbacher Friedhof bestattet.

Was aber blieb von seinen Flugzeugen, besonders denjenigen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg? Die ersten beiden Hübner-Eindecker, die in Mannheim zum Einsatz gekommen waren, sind abgestürzt und dabei zumindest schwer beschädigt worden. Sie existieren nicht mehr. Der dritte Hübner-Eindecker hingegen ist erhalten.²² Er befand sich auf dem Dachboden von Hübners Mälzerei. Im Jahre 1980 wurden Luftfahrtexperten auf das Flugzeug aufmerksam. Es handelt sich um eine echte Rarität, sind doch nur sehr wenige Eindecker aus dieser Zeit vorhanden. Damals befanden sich nur acht Eindecker, die vor 1914 gebaut worden waren, in europäischen Museen! Das Flugzeug Hübners wurde vom Auto- und Technik-Museum in Sinsheim erworben und geborgen und ist heute dort in der Eingangshalle an der Decke aufgehängt. Er hat eine Spannweite von 13 m (Einzelflügel: 5,60 m), eine Länge von 9,20 m und ist drei Meter hoch. Das Gewicht beträgt 580 kg. Ausgestattet ist er mit einem 100-PS-Motor und konnte neben einem Piloten noch einen Passagier fassen.

Anmerkungen

- 1 Zur Geschichte der Fliegerei in Deutschland vgl. vor allem: Peter Supf, *Das Buch der deutschen Fluggeschichte*, 2 Bde., Stuttgart, 1956 und 1958.
- 2 Zur Biographie Hübners bis zu Studium und Promotion: Universitätsarchiv Karlsruhe, Einschreibelisten und Adressbücher, sowie: Jahresverzeichnis der an den deutschen Universitäten erschienen Schriften 1907–1908, S. 28.
- 3 Hans Rückert, Die „Mosbacher Actienbrauerei“, in: *Unser Land* 1995, S. 180–184; Erich Weiler, Zur Geschichte der Mosbacher Brauereien, in: *Mosbacher Jahreshft* 1999, S. 101–118.
- 4 *Badische Neckar-Zeitung* (Mosbach; künftig: BNZ), 30. 5. 1910.
- 5 *Stadt- und Landbote* (Eberbach), 29. 6. 1910.
- 6 BNZ, 13. 6. 1933 (im Rückblick).
- 7 Renate Liessem-Breinlinger, Paul Senge, in: *Badische Biographien*, N. F., Bd. 4, Stuttgart 1996, S. 273 f.
- 8 BNZ, 30. 4. 1912.
- 9 BNZ, 15. 6. 1912; eine Flugzeugführerliste ist in: Supf (wie Anm. 1), Bd. 1, S. 562 ff.
- 10 BNZ, 22. 6. 1912.
- 11 BNZ, 25. 6. 1912.
- 12 BNZ, 1. 7. 1912.
- 13 BNZ, 17. 7., 29. 7. 1912.
- 14 BNZ, 6. 9. 1912; vgl. auch Willi Hackenberger, *Die alten Adler. Pioniere der deutschen Luftfahrt*, München 1960, S. 108 f.
- 15 BNZ, 13. 6. 1933 (im Rückblick).
- 16 BNZ, 21. 11. 1932.
- 17 BNZ, 22. 11., 26. 11. 1932.
- 18 BNZ, 13. 7., 19. 7., 8. 8., 15. 8., 14. 9., 29. 11. 1933.
- 19 BNZ, 9. 1., 1. 7. 1935.
- 20 *Heidelberger Neueste Nachrichten*, 23. 11. 1938 (Kurzbiografie nach Hübners Tod).
- 21 *Heidelberger Neueste Nachrichten*, 23. 11. 1938.
- 22 Alles folgende nach: Auto- und Technik-Museum Sinsheim, *Materialien zum Hübner-Eindecker*; vgl. auch den Beitrag: *Die Entstehungsgeschichte des Auto- und Technik-Museums* [ohne Angabe des Verfassers], in: *Unser Land* 1985, S. 177–181.

Anschrift des Autors:

Markus M. Wieland

Ebertsgarten 13

74847 Obrigheim-Mörtelstein