

Als Coburg in die Luft ging

INDUSTRIEGESCHICHTE 1912 landeten auf der Brandensteinebene die ersten Flugzeuge, und schon 1913 befand sich hier der dritte deutsche Flugzeugstützpunkt. Zwei Beiträge zu unserer Serie befassen sich mit der Geschichte der Coburger Fliegerei.

VON UNSEREN MITARBEITERN

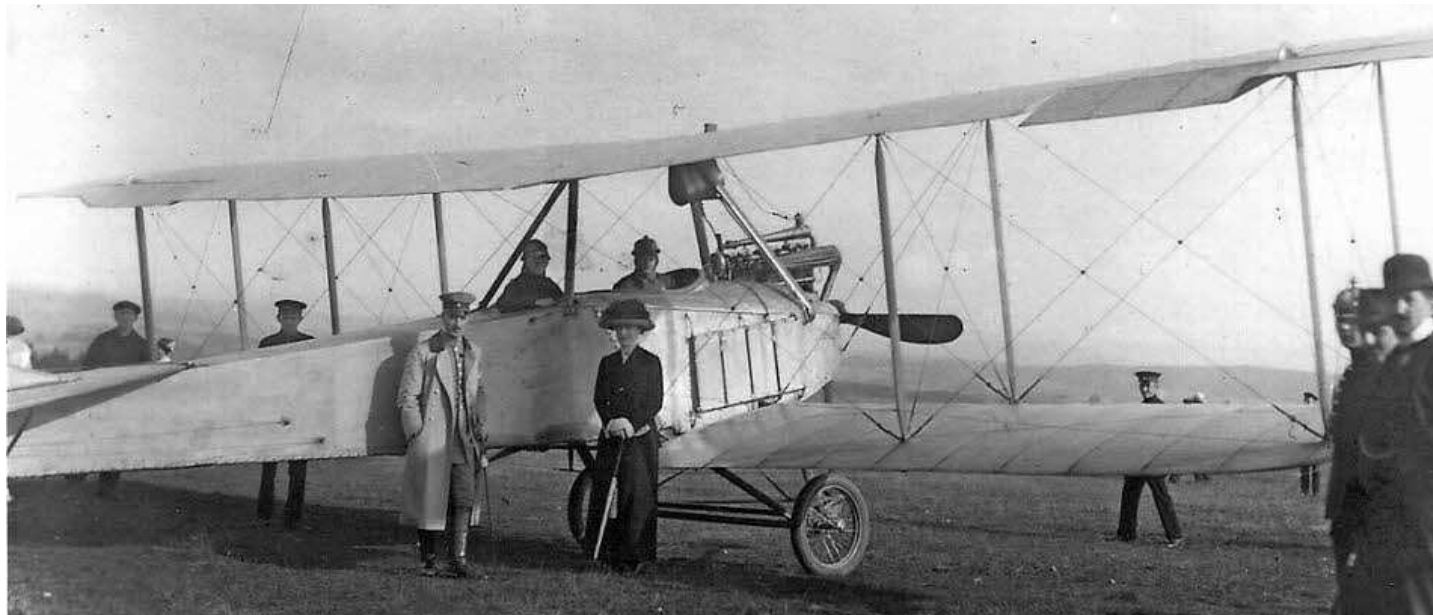
**RUPERT APPELTSHAUSER
UND GERHARD ECKERLEIN**

Coburg – Der Traum, es den Vögeln gleichzutun, ist so alt wie die Menschheit selbst. In Coburg erfüllte er sich das erste Mal am 15. Mai 1795. In der „Coburger Wöchentlichen Anzeige“ des Vortages war zu lesen, „dass morgen Nachmittag 2 ½ Uhr eine Montgolfière auf dem städtischen Floßanger“ starten werde. „Die beiden Aeronauten sind die Gebrüder Marchant, woselbst einer der beiden sich aus einer Höhe von dreißig Metern herablassen will.“ Eine Montgolfière ist ein Heißluftballon. Allerdings schwebte an dem Gleitschirm „aus Kattun und vier Meter breit“ nicht, wie angekündigt, einer der Abenteurer, sondern ein Gockel in einem Käfig zur Erde. Von da an waren öfter Ballons verschiedener Bauarten am Himmel der Vestestadt zu sehen, besonders häufig um die Wende zum 20. Jahrhundert.

In den Jahren der Hochrüstung vor dem Ersten Weltkrieg wurde auch die militärische Bedeutung des Fliegens schnell erkannt. In Gotha bestand seit 1912 eine militärische Fliegerschule. In Coburg fand 1912 am 16. Juni ein großer Flugtag statt, dessen Erlös der Renovierung der Moritzkirche dienen sollte. Leider musste ein großer Teil des Programms wegen der „abnormen Witterung“ abgesetzt werden, wozu auch eine „große Elite-Vorstellung des Aeroplanfluges“ gehörte, wie das Tagblatt am 17. Mai 1912 ankündigte. Die Sensation wurde am 23. Juni nachgeholt, wobei der bekannte Flugpionier Willi Känitz in einem Fluggerät aus ein wenig Holz, Leinwand und Draht eine Höhe von 25 Metern erreichte und zwei Runden über der Brandensteinebene drehte.

Militärische Nutzung

Die diente damals als Truppenübungsplatz. Bald jedoch forderte das Militär, die Brandensteinebene solle ein Flugstützpunkt werden. Die dauerhafte Stationierung von Fliegertruppen blieb zwar aus, aber mit Beschluss des Reichsamtes des Inneren vom 17. Februar 1913 und mit Zustimmung der Heeresverwaltung und des Kriegsministeriums wurde Coburg als Anlauf- und Unterkunftsstelle für militärische und andere Flüge zugelassen. Weil sich die Stadt vom Flugbetrieb eine Aufwertung erhoffte, übernahm sie fast ein Drittel der Baukosten und den



Mai 1913: Erste Landung einer Militärmaschine auf der Brandensteinebene.

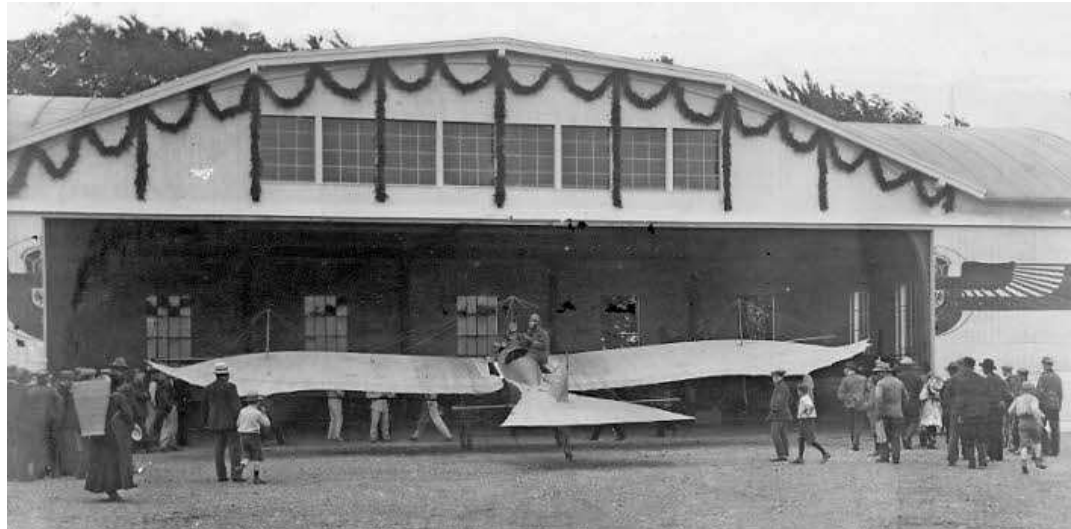
Unterhalt für die jetzt benötigte Flughalle.

Die erste Militärmaschine landete aus Straßburg kommend am Morgen des 20. Mai 1913. Am Steuerknüppel saß ein gewisser Freiherr von Thüna, der die Dienstreise mit einem Privatbesuch bei seiner Schwester verband, eine der Hofdamen der Herzogin Viktoria Adelheid. Eine standesgemäße Begrüßung war ihm deshalb gewiss.

Traum von der Luftschiffwerft

Neben den fliegenden Kisten beflügelten die neuen Luftschiffe die Phantasie. Nach dem allseits gefeierten Flug des Militär-Luftschiffs Z 4 am 22. Mai 1913 über Coburg betrieben einflussreiche Persönlichkeiten, unter ihnen Landtagspräsident Arnold aus Neustadt, den Bau einer Werft für Militärzeppeline. Ein Baugrund auf der Lauterer Höhe und ein mit der Durchführung beauftragtes Ingenieur- und Finanzbüro waren schnell gefunden. Gebaut werden sollten vor allem so genannte Stahl-Luftschiffe, eine Art von schwer bewaffneten fliegenden Festungen. Deren Technik war allerdings noch so unausgereift, dass die Staatsregierung eine Serie von Unfällen andernorts als Vorwand nehmen konnte, ihr Veto einzulegen. Mit Kriegsbeginn 1914 kamen die Pläne endgültig zum Erliegen.

Der zweite große Flugtag am 6. August 1913, mit dem die Eröffnung der neuen Flughalle gefeiert wurde, ist ein gutes Beispiel für die rasante Militarisierung des Fliegens. Waren es vor Jahresfrist noch die harmlosen Schauflüge eines Herrn Känitz, die die Zuschauer beglückten, rangen jetzt ausschließlich mili-



August 1913: Einweihung der ersten Flugzeughalle.

Fotos: Sammlung Initiative Stadtmuseum/Gerhard Eckerlein

tärische Dienstgrade um fliegerische Lorbeeren. Auch die von Herzog Carl Eduard an den Kaiser gesandte Grußadresse spiegelt den neuen vaterländischen Geist: „Soeben habe ich hier den dritten deutschen Flugzeugstützpunkt seiner Bestimmung übergeben können. Alle an der Schaffung dieses nationalen Werkes Beteiligten, sowie zehn Flugoffiziere mit ihren Beobachtungsoffizieren senden Ew. Majestät mit mir treudeutschen Huldigungsgruß.“ Im März 1914 gab sich die Ortsgruppe Coburg des Sächsisch-Thüringischen Vereins für Luftfahrt als Ortsgruppe Coburg des Deutschen Flugverbandes eine straffere Organisation. Ihr Vorstand war zwar noch weitgehend mit ziviler Prominenz besetzt, mit der Hauptzielsetzung der Schaffung und Erhaltung des Flugstützpunktes überwog aber das militärische Element.

Trotzdem blieb die tatsächliche Bedeutung des Flugstütz-

punktes im Verlauf des Ersten Weltkrieges relativ bescheiden.

Schafe als Hindernis

Wegen Überfüllung des Flugplatzes Gotha war in Coburg ab Juni 1915 ein Ausbildungsgeschwader stationiert, das aber nach knapp über fünf Wochen und einigen spektakulären Bruchlandungen wieder zurückbeordert wurde. Zu einer Dauerbelegung des Stützpunktes kam es erst wieder ab dem 18. Januar 1918. Weil sich an der bisherigen Praxis von Einzellandungen nichts änderte, wurde eine Besatzung von fünf Wachsoldaten als hinreichend angesehen. Dazu kam eine im Beweidungsauftrag zeitweise stationierte Schafherde. Als Landungshindernis und Ursache von Bruchschäden hielt sich deren militärischer Wert allerdings in Grenzen.

Die bei Kriegsende in der Flughalle befindlichen Maschinen, ein zweimotoriger Bomber



Der Pionier: Willi Känitz war der Star des ersten Flugtags 1912.

und vier so genannte Infanterie-Flugzeuge, wurden noch vor dem Eintreffen einer alliierten Abrüstungskommission heimlich nach Fürth und Regensburg geschafft. Dort verliert sich ihre Spur. In Form von Brennholz oder Motorradzubehör wurden sie wahrscheinlich einer friedlichen Verwendung zugeführt.