

Coburgs Traum vom Fliegen

HISTORIE In den 20er Jahren erhielt die Motorfliegerei in Coburg Auftrieb. Es gab sogar einen Linienverkehr.

VON UNSEREM MITARBEITER
RUPERT APPELTSHAUSER

Coburg – Die Jahre zwischen den beiden Weltkriegen waren die große Zeit der Segelfliegerei. Der Traum vom lautlosen Gleiten zwischen Himmel und Erde, der eine ganze Generation von Fliegern beseelte, hatte allerdings einen sehr nüchternen Hintergrund: Der Versailler Vertrag von 1919 schrieb ein allgemeines Verbot für Motorflugzeuge fest. Auf Geheiß einer alliierten Luftfahrtkommission wurde 1921 auch die erst im Jahre 1913 mit Stolz und Zuversicht geweihte Flughalle demontiert.

Der Olymp der Flugpioniere war die Wasserkuppe in der Rhön. Im August 1924 nahmen Coburger Jungflieger dort an Schulungen und Wettbewerben teil. Bis die Coburger Segelfluggruppe ihren ersten eigenen Schulgleiter in Betrieb nehmen konnte, dauerte es aber noch bis 1928. Am Nachmittag des 18. März war es dann soweit: Auf das Kommando „Achtung – laufen – los!“ schnellte, von einer Zugmannschaft am Gummiseil in Schwung gebracht, der „Zögling“ nach oben, um genau 77,7 Sekunden später auf einem Acker bei Seidmannsdorf sanft zu landen.

Neue Flughalle am alten Platz

Nach Aufhebung des alliierten Flugverbots 1922 und dem Ende der Inflation 1923 erhielt auch die Motorfliegerei wieder Auftrieb. Vor allem dem tatkräftigen Einsatz des Vorsitzenden der Ortsgruppe Coburg im Oberfränkischen Verein für Luftfahrt, des Fabrikbesitzers Hans-Harry Leh, war es zu verdanken, dass schon im Oktober 1924 anstelle der alten und in gleichen Grundmaßen eine neue Flughalle entstehen konnte. Er war es auch, der gemeinsam mit seinem Vater das erste ortsansässige private Flugunternehmen gründete. Für den „Luftverkehr Coburg“ wurden zwei einmotorige Maschinen vom Typ Dietrich D.P. II a in Dienst gestellt. Die Geschäftsaktivitäten waren einer Werbeschrift zufolge recht vielfältig: Überland-, Reklame-, Passagier-, Rund-Platzflügen, Flugveranstaltungen mit Kunstflügen und Fallschirmabsprünge, Passagierflüge zum nach jedem gewünschten Flugplatz Deutschlands, Trainingsschule.



Der Luftverkehr Coburg, 1926 gegründet (links). Fliegen als nationaler Auftrag (rechts).

Von großen Hoffnungen in die neuen Möglichkeiten des Luftverkehrs zeugt auch der Versuch, Coburg an das Liniennetz anzubinden. Die in Fürth beheimatete Nordbayerische Verkehrsflug-GmbH erklärte sich bei entsprechender Ausfallgarantie bereit, auf der Linie Nürnberg/Fürth – Bamberg – Weimar – Leipzig zweimal am Tag Coburg anzufliiegen. Weil die Stadt jedoch nicht mehr als 1000 Mark Geschäftsanteil übernehmen wollte, wurde Coburg zunächst nur im Bedarfsfall angefliegen.

Zur Begrüßung der drei ersten aus Fürth ankommenden Maschinen standen am Morgen des 26. Juli 1926 der Zweite Bürgermeister und eine große Zuschauermenge bereit. Die euphorische Stimmung erhielt allerdings einen Dämpfer, als einer der drei gleich eine Bruchlandung hinlegte. Dann mussten die noch intakten Flugapparate auch noch an diesem und dem folgenden Tag auf halber Strecke umkehren, weil sie wegen schlechten Wetters den Kamm des Thüringer Waldes nicht zu überqueren vermochten. Kein gutes Omen. Auf Betreiben der IHK und mit erheblichen Zuschüssen der Stadt konnte für ein Jahr zwar noch eine reguläre Bedienung Coburgs im Flugplan erreicht werden. Zum 1. August 1928 wurde wegen der Linienverkehr über Coburg wegen der geringen Zahl von Fluggästen jedoch eingestellt.

Das Flugzeug als Verkehrsmittel war im Grunde nicht das, was die große Masse der Menschen an der Fliegerei faszinierte. Gefragt waren Wagemut und Draufgängertum, die sensationellen Leistungen herausragender Piloten, die es verdienten, wie Helden eines neuen Zeitalters verehrt zu werden. Auch Frauen konnten dabei sein, wie

Erna Kröhl, die sich als Luftakrobatin und Fallschirmspringerin einen Namen machte. Und die wie ihr Gatte Georg Kröhl, der 1925 als Pilot des Luftverkehr Coburg ums Leben gekommen war, ihre Leidenschaft bei einem missglückten Absprung mit dem Leben bezahlte. An beide erinnert ein Gedenkstein auf der Brandensteinsebene.

Im Sog der Nazi-Propaganda

Die Mystifizierung des Heldengeistes brachte die Fliegerei in den Endjahren der Weimarer Republik und im Übergang zum Nationalsozialismus in Gefahr, zunehmend für vaterländische und nationalistische Propaganda missbraucht zu werden. So sind Vorträge wie „Der Luftkrieg der Zukunft“ ab 1930 in Coburger Fliegerkreisen keine Ausnahme mehr. Und nach dem Machtantritt der Nationalsozialisten gerieten die Coburger Flieger und ihre Erfolge immer mehr in den Sog nationalsozialistischer Propaganda. Aus jungen und begeisterten Freizeitfliegern sollten die Kampfpiloten von Hitlers neuer Luftwaffe werden.

Im Zuge der Gleichschaltung wurde die Vereinsstruktur des Deutschen Luftfahrerverbandes zugunsten des NS-dominierten Deutschen Luftsportverbandes aufgelöst, der dann 1937 im so genannten Fliegerkorps aufging. In den Jahren vor Kriegsbeginn hatten der „Trupp Coburg“ und der „Sturm Coburg“ des Fliegerkorps auf zwei neu beschafften Gleitern ein massives Schulungsprogramm zu erfüllen, wobei die Propaganda nicht versäumte, entsprechende Rekorde wie im Langstrecken- und Höhenflug öffentlichkeitswirksam herauszustellen. Ein Markenzeichen des nationalen Aufbruchs in die Lüfte



Reproduktionen: Rupert Appeltshauser

77,7

Sekunden dauerte der erste Segelflug über Coburg und endete auf einem Acker bei Seidmannsdorf.

1919

wurde im Versailler Vertrag ein allgemeines Verbot für Motorflugzeuge festgeschrieben.

war auch die Institution des jährlichen Deutschlandflugs: Im Juni 1937 landeten und starteten bei dieser Gelegenheit 113 Flugzeuge auf der Brandensteinsebene, im Mai 1938 waren es 194, darunter auch eines der legendären Transportflugzeuge vom Typ Ju 52.

Im Zweiten Weltkrieg kam dem Flugplatz Coburg keinerlei Bedeutung zu. Ab Juni 1944 waren nur einige Maschinen des Flieger-Forstschutz-Verbandes Göttingen stationiert, also Sprühmaschinen zur Schädlingsbekämpfung. Dennoch ging die Flughalle im September des gleichen Jahres als Teil militärischer Infrastruktur bei einem Bombenangriff in Flammen auf. Der Versuch einer deutschen Jagdstaffel, in den Rückzugsgefechten Anfang April 1945 ihre 20 Maschinen auf der Brandensteinsebene zu Boden zu bringen, kostete erhebliche Schäden und leider auch Menschenleben. Für die schnellen Flugzeuge war die Landebahn einfach zu kurz. Der Einmarsch der Amerikaner am 11. April setzte dann allen fliegerischen Träumen vorerst ein Ende.

Eine Messerschmitt M18 im Linienverkehr der nordbayerischen Verkehrsflug GmbH.

