

THÜRINGEN

BLÄTTER ZUR LANDESKUNDE

Die thüringische Residenzstadt Gotha war über die Grenzen Deutschlands hinweg als Fliegerstadt bekannt. Dieser Ruf basierte seit dem Ersten Weltkrieg vor allem auf der Entwicklung und dem Bau kriegstauglicher Flugzeuge und der Ausbildung von Piloten. Die Gothaer Kampfflugzeuge gewannen als Langstreckenbomber Bekanntheit und standen am Beginn des strategischen Bombenkriegs gegen militärische und zivile Ziele in England und Frank-



(Foto: *The war illustrated album de luxe, Volume X, London 1919, S. 3489.*)

Paris rüstet sich 1918 gegen Angriffe der Gotha-Bomber

reich. Dort gingen die Gothaer Bombenflugzeuge als „The Gothas“ bzw. „Les Gothas“ in den öffentlichen Sprachgebrauch ein. Sie wurden gefürchtet, weshalb von da an mit dem Wort Gotha die Schrecken des Bombenkrieges verbunden waren.

Nur wenige Jahre vor dem Ersten Weltkrieg entwickelte sich die Stadt Gotha zu einem Zentrum der Fliegerei. Die rasanten, bahnbrechenden Neuerungen auf dem Gebiet der aufkommenden Flugtechnik

Gothaer Kampfflugzeuge im Ersten Weltkrieg

– mit deren Hilfe ein neuer Verkehrsraum erschlossen werden konnte – verhalfen dem Flugwesen zu großer Popularität. Frühzeitig erkannten einige Gothaer Lokalpolitiker, Bürger sowie Herzog Carl Eduard von Sachsen-Coburg und Gotha (1884–1954) die ökonomischen und militärischen Vorteile der Luftfahrt, weshalb sie aktiv die Idee des Aufbaues eines Luftverkehrsnetzes mit Gotha als wichti-

gem Haltepunkt förderten. Spenden sorgten für die Finanzierung eines Luftschiffhafens mit dazugehörigem Landeplatz und einer gigantischen Halle unterhalb des Kleinen Seebergs im Süden Gothas. Im November 1909 ging das erste Luftschiff vor Anker. Die Ankunft des Zeppelins „Schwabens“ im September 1911 avancierte zum Großereignis mit mehreren Tausend Zuschauern. Die erste Thüringer

Flugwoche fand im Frühjahr 1911 auf dem Gothaer Boxberg statt. Berühmte Flugpioniere führten dort in Ein- und Doppeldeckern ihre Kunst vor. Rund ein Jahr später gehörten Flugzeuge über der Stadt zum alltäglichen Bild. Aber im Gegensatz zu den jährlichen Flugfesten dienten diese Flüge keinesfalls der Unterhaltung, sondern

der militärischen Schulung. So wurde zur Ausbildung von Piloten eigens eine Fliegerschule eingerichtet. Deren Flugplatz nebst Kaserne befand sich ab 1913 im Nordosten der Stadt unmittelbar neben der Gothaer Waggonfabrik, die seit 1912 Kleinflieger baute und in der Folge zu einem der bedeutendsten Flugzeughersteller aufstieg.

Anfänge

Die Gothaer Waggonfabrik ging 1898 aus einer Schlosserei hervor. Sie entwickelte sich zu einem größeren Betrieb und produzierte vor allem Eisen- und Straßenbahnwagen. Als die Nachfrage nach Waggonen stark rückläufig war, erblickte die Werksleitung im Flugzeugbau eine zukunftssträchtige Produktionssparte. Rasch erfolgte die Errichtung geräumiger Fabrikhallen sowie eines Flugplatzes. Als Auftragsproduktion wurden so genannte „Rumpler-Tauben“ in Lizenz montiert. Die technisch versierten Gothaer Konstrukteure nahmen diesen Flugzeugtyp

als Vorbild für die Entwicklung eines eigenen Modells, welches als „Gotha-Taube“ Popularität erlangte. Die in Serie gefertigten zweisitzigen Landeindecker verfügten in der Regel über einen 100 PS starken Motor, womit sie eine Geschwindigkeit von knapp 100 km/h erreichten. Das widerstandsfähige Gothaer Modell zeichnete sich durch eine hohe Flugstabilität aus und belegte bei mehreren nationalen Flugwettbewerben Spitzenplätze. Besonders groß war deshalb das Interesse des Militärs, das die Masse der ca. 100 in Gotha gefertigten Tauben in Auftrag gab.

Kriegsbeginn

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges dominierten die Taubenmodelle zahlreicher Unternehmen die Flugstreitmacht des Deutschen Reiches. Mit dem Vormarsch auf Belgien und Frankreich im August 1914 fanden Tauben Verwendung als Aufklärungsflugzeuge, um aus der Luft die Bewegungen des Gegners zu beobachten sowie gegnerische Bastionen auszukundschaften. Zur Dokumentation

bedienten sich die Piloten jeweils der neuesten Bildkameras, welche die optische Industrie – insbesondere die Jenaer Firma Carl Zeiss – liefern konnte. Für die Verteidigung besaßen die Piloten Handpistolen, was den Luftkampf – Mann gegen Mann – einläutete. Neben der taktischen Luftaufklärung boten Tauben die Möglichkeit, kleine Bomben (bis 5 kg) mitzuführen und aus der Kabine freihändig, ohne entspre-

chende Zielvorrichtung, abzuwerfen. Aber der Bombenkrieg aus der Luft war nicht neu. Schon im italienisch-osmanischen Krieg 1911/12 platzierten italienische Piloten aus Flugzeugen Sprengkörper. Das kaiserliche Heer übernahm diese Taktik zur Destabilisierung des gegnerischen Hinterlandes und zur Unterstützung der Bodentruppen. In einem Geschwader aus Rumpler- und Gotha-Tauben erfolgte am 2. September 1914 der erste Bombenangriff auf Paris. Kurz darauf, am 18. Oktober 1914, drang eine Gotha-Taube als erstes deutsches Kriegsflyzeug über den Ärmelkanal in den britischen Luftraum ein: Der schon zu Friedenszeiten berühmte Pilot Carl Casper unternahm von Belgien aus einen Aufklärungsflug entlang der englischen Küste und bombardierte die Hafenstadt Dover. Die Dimension und gleichzeitige historische Tragik der Rolle der Gotha-Taube offenbart sich mit Blick auf die enge familiäre Verflechtung der Gothaer Herzogsfamilie mit England und dem britischen Königshaus. So entstammte der britische

König Georg V. der thüringischen Familie von Sachsen-Coburg und Gotha. Dessen Cousin, der Gothaer Herzog Carl Eduard, kam in England zur Welt, wo er aufwuchs und auf ein Leben als Duke of Albany vorbereitet wurde, ehe er mit der Übernahme des thüringischen Herzogtums betraut wurde.

Die spektakulären Fliegerattacken weckten Angst, obwohl die zerstörerische Wirkung bescheiden blieb. Sie demonstrierten, dass die sichere Insellage Großbritanniens nicht mehr gegeben war. In Gotha feierte man Caspar als Helden und die Gotha-Taube als Siegeswaffe. Und so bediente man sich im September 1915 der Gotha-Taube als populäres Kriegswahrzeichen im Rahmen einer Nagelung. Kriegsnagelungen waren im gesamten Reich verbreitet und dienten der Sammlung von Spenden für die Kriegsfürsorge. Dazu wurde im Garten der Gothaer Orangerie das Holzmodell einer Gotha-Taube aufgestellt, in das gegen einen Geldbetrag ein Eisennagel eingeschlagen werden konnte.

Großkampfflugzeuge

Schon Ende 1914 war die Nachfrage der Armee nach Tauben rückläufig, da sie im steten Rüstungswettkampf mit der Entente technisch rasch veraltet und den gegnerischen Flugzeugen nicht mehr ebenbürtig waren. Sie wurden schrittweise aus dem Einsatz gezogen und von den wendigeren und schnelleren Jagdflugzeugen der Fokker E-Serie sowie der Albatros D-Serie abgelöst. Bis Mitte 1915 baute die Gothaer Waggonfabrik noch 66 kleinere Landdoppeldecker, die zur

Frontaufklärung herangezogen wurden. Danach konzentrierte man sich auf die Entwicklung und Fertigung großräumiger Seeflugzeuge und Doppeldeckerbomber, der so genannten Großkampfflugzeuge.

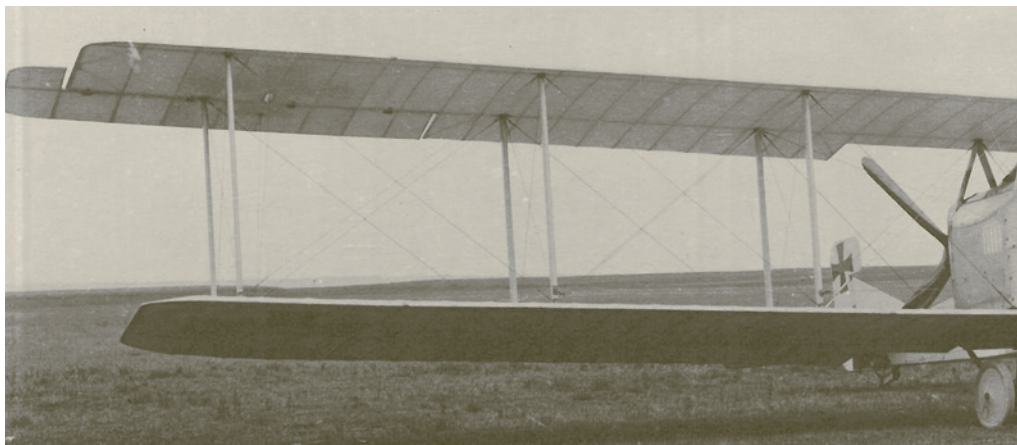
Alle Kriegsparteien orientierten frühzeitig auf den strategischen Einsatz von Bomben und Torpedos aus der Luft. Dahinter stand die Vorstellung, systematische Angriffe auf militärische und zivile Ziele im gegnerischen Hinterland sowie auf See durchzu-

führen. Großräumige Luftschiffe, wie Zeppeline, kamen auf Deutscher Seite zum Einsatz. In der Konfrontation mit dem Gegner erwiesen sie sich aber als anfällig. Leistungsstarke Flugzeuge mit einer größeren Tragfähigkeit, Reichweite, Geschwindigkeit und schwereren Bewaffnung erschienen den Militärs notwendig. Das war die Geburtsstunde des Großkampfflugzeuges. Die Leitung der Gothaer Waggonfabrik erkannte den Bedarf sowie die damit verbundenen finanziellen Vorteile. Zahlte die Heeresführung für eine Taube rund 25.000 Mark, betrug der Preis für ein Großflugzeug eine halbe Million.

Kontinuierliche Innovationen wurden von den Gothaer Ingenieuren im Wettstreit mit dem Gegner abverlangt, um durch den technischen Vorsprung die Überlegenheit in der Luft zu erringen. So wurde in der Gothaer Waggonfabrik das erste deutsche Torpedo-Kampfflugzeug entwickelt, das zur Zerstörung gegnerischer Schiffe unterhalb des Rumpfes Torpedos mitführte und über dem Wasser absetzen konnte. Die Montage der 151 im Auf-

trag der Marine produzierten Wasserflugzeuge erfolgte in Gotha. Die Tests für die Seetauglichkeit wurden hingegen in Warnemünde vorgenommen. Die Marine nutzte die Gothaer Maschinen für operative Aufklärungs-, Sicherungs- und Angriffsflüge, um die Unterlegenheit auf See gegenüber der Entente wett zu machen. Sie wurden im Baltikum, am Bosphorus sowie entlang der Kanalküste eingesetzt.

Schwerpunkt bildete in Gotha aber die Konstruktion und Montage von Großbombern. Bis Kriegsende wurden 500 Stück der Gotha G-Serie im Gothaer Werk sowie als Lizenzmodell in den Siemens-Schuckert-Werken gebaut. Die Doppeldecker besaßen eine Spannweite von 23,7 m und eine Länge von 12,3 m. Der Rumpf und die lang ausladenden Tragflächen bestanden aus mit Stoff überzogenem Holz. Spanndrähte sorgten für Stabilität. Um ihrer Bestimmung als Langstreckenbomber (Reichweite über 800 km) gerecht zu werden, verfügten sie über zwei 260 PS-Motoren. Zur Abwehr von Jagdflugzeugen waren sie mit zwei bis drei Maschinengewehren ausge-



Das Großkampfflugzeug Gotha G IV flog ab 1917 Bombenangriffe auf London.

rüstet. Die Bombenlast betrug 600 bis 1.000 kg. Bestückt waren sie mit 1-Kilo-Brandbomben sowie 12,5- bis 300-kg-Sprengbomben. Die Besatzung bestand aus dem Kommandanten, der für den Bombenabwurf sowie die Navigation zuständig war, dem Piloten und einem Heckenschützen.

Neben der Waggonfabrik war in Gotha kurzzeitig unter dem Namen „Versuchsbau Gotha-Ost“ ein weiterer Flugzeugproduzent tätig. Robert Bosch und Ferdinand von Zeppelin gründeten die Firma, die 1916 aus Platzmangel nach Staaken (Berlin) verlegt wurde, zur Entwicklung eines Riesenflugzeuges. Die drei in Gotha

gebauten Modelle glichen mit ihrer Spannweite von 42 m und einer Länge von 24 m Luftfestungen. Sieben Mann bedienten mehrere MGs und koordinierten den Abwurf von bis zu 2 t Bomben. Der Jagdflieger Manfred von Richthofen konnte sich „für diese Riesenköhne nicht begeistern“, denn er fand „sie gräßlich, unsportlich, langweilig, unbeweglich.“¹

-
- 1 Richthofen, Manfred Freiherr von: Der rote Kampfflieger, Berlin/Wien 1917, S. 184.

Bomberkrieg

Zwischen Herbst 1916 und Frühjahr 1918 baute das Militär acht Bombengeschwader auf. Rund ein Drittel der Flotte bestand aus Gothaer Maschinen. Diese waren seit 1917 am strategischen Bombenkrieg gegen England und Frankreich beteiligt.

Ziele waren London, Dover, Ramsgate, Southend und im Zuge der Frühjahrsoffensive 1918 auch Paris. Weiterhin kamen Gothaer Flugzeuge bei taktischen Operationen an der westlichen Frontlinie und an der Ostfront zum Einsatz, um Versorgungsposten,



Schützengraben sowie Artilleriestellungen zu zerstören. Sie wirkten vielfach unterstützend, waren aber nicht schlachtentscheidend. Ebenso nutzten die verbündeten Österreicher und Osmanen die thüringischen Bomber. Auf dem östlichen Kriegsschauplatz waren auch die Gothaer Riesenflugzeuge aktiv, die ab 1917 ihre Bombenlast über russische Stellungen verteilten.

Das erste Bombardement Gothaer und somit deutscher Großkampfflugzeuge (22 Maschinen) auf britischem Boden erfolgte im Mai 1917 auf den Hafen von Folkestone durch das „England-Geschwader“ (Bombengeschwader 5). Dabei wurden 95 Menschen getötet und 192 verletzt. Allein bei dieser einen Aktion lag der Schaden weitaus höher als bei vorangegangenen Zeppelinangriffen auf die Insel. Bei klarer Witterung – nur bei dieser Wetterlage war ein sicherer Flug möglich – starteten am 13. Juni 1917 von Gent (Belgien) aus 17 Gothaer Bomber zu ihrem ersten Angriff auf London. Walter Aschoff, Kommandeur einer Gotha G IV im England-Geschwader, berichtete: „In 5000 Meter Höhe überfliegen wir London, die größte Stadt der Welt! [...] In welcher Hast, Aufregung und Todesangst mögen jetzt die Menschen in diesem Häusermeer sein, die verzweifelt irgendwie Schutz und Deckung suchen! Von einem Flugzeug neben mir fallen die Bomben reihenweise nieder. Auch ich habe mein Ziel fest im Auge und winke noch einmal schnell meinen Führer in die Richtung ein. Weitläufige Speicher- und Werftanlagen breiten sich aus; ich fasse den Hebel fest, der die verderbenbringenden Bomben auslöst, alles strafft sich in mir, ein Geschöß nach dem anderen saust von den Sicherungsleinen in die Tiefe. Ein starker Ruck folgt

nach jedem Abwurf. Unser Flugzeug schnellte in die Höhe. Mit voller Kraft klammere ich mich am Sitz fest, werde vorgeworfen, stehe wieder am Bug der Kanzel und beobachte die Einschläge. Offensichtlich ist mein Ziel getroffen, Rauch und Flammen springen aus den Hallen.“² Aber in den seltensten Fällen trafen die Bomben tatsächlich ihr vorher ausgewähltes Ziel, denn die Abwurfvorrichtungen waren zu ungenau. Einem Jungen aus London blieben die Erlebnisse dieses Angriffs fest im Gedächtnis: „Soweit ich mich erinnern kann gab es keine Luftschutzwarnung und wir bemerkten zuerst die Flugzeuggeräusche und sahen [...] eine Formation von Flugzeugen in großer Höhe am klaren blauen Himmel. Die Maschinen glitzerten im Sonnenlicht. Es folgte das Pfeifen von fallenden Bomben und die anschließende Detonation. Wir [...] rannten in einen kleinen Fischladen und legten uns auf den Boden. Ein direkter Treffer erfolgte nebenan auf einem belebten Gemüsemarkt [...], wo viele ihr Leben verloren. Und nach dem Angriff [...] waren wir erschrocken vom Anblick der Toten und Verletzten.“³ Panik herrschte in der Stadt. Größtenteils Frauen und Kinder kamen zu Schaden, als unter anderem ein Bahnhof (Liverpool Station), ein Personenzug sowie eine Schule getroffen wurden, wo in einem Klassenzimmer eine 50-kg-Bombe detonierte. 162 Personen kamen bei diesem verheerendsten Luftangriff des Ersten Weltkriegs ums Leben.

2 Aschoff, Water: Londonflüge 1917. Der Kampf des ersten Englandgeschwaders, Potsdam 1940, S. 42–43.

3 Grosz, Peter M.: Gotha!, Berkhamsted 1995, Deckblatt^v.

Bis Kriegsende flogen vor allem Gotha G IV und V rund 28 Tag- und Nachteinsätze mit 436 Einzelattacken auf Ziele in Großbritannien sowie in 28 Nächten Angriffe auf Paris. Zum Schutz vor der gegnerischen Luftabwehr wurden die Geschwadereinsätze vom Tag in die Nacht verlegt. Über England wurden dabei 70 t Bomben abgeworfen und ein materieller Schaden von drei Millionen Pfund verursacht. Bis Kriegsende kamen in England durch die Luftangriffe der Gothaer Bomber etwa 836 und in Paris 237 Personen um. 1.963 Menschen wurden in England und 539 in Paris verletzt.

Auch wenn die Opfer- und Schadenszahlen zu denen auf den Schlachtfeldern vergleichsweise gering waren, erzielten die Attacken der so genannten Gothas eine tiefe psychologische Wirkung an der englischen und französischen Heimatfront. Zahlreiche Augenzeugen berichteten von ihrer Angst, aber auch von der Neuartigkeit sowie Unwirklichkeit der „Gotha raids“ („Gotha-Angriffe“). Ein sich näherndes unsynchrones Brummen der beiden Motoren, das man als „the Gotha hum“ („das Gotha-Brummen“) bezeichnete, der Fliegeralarm, der erwartungsvolle Blick zum Himmel und das Pfeifen der Bomben kennzeichnen die Wahrnehmung. Anfangs waren die Menschen von den Formationen der Gothas und ihrem Erscheinungsbild beeindruckt. Viele meinten, die mit weißem Stoff bezogenen Flieger glichen so etwas Harmlosem wie einer Möwe, einem Schwan oder einer Schneeflocke. Sich der Gefahr dadurch nur bedingt bewusst, zögerten manche eine Flucht hinaus.

In der französischen und britischen Presse sowie Kriegspropaganda herrschte nach dem ersten Angriff ein

scharfer Ton und der Begriff Gotha war von da an negativ belegt. In zahlreichen antideutschen Kampagnen entwarf man das Schreckensbild der Gothas und forcierte eine deutschfeindliche Stimmung, mit der man den Durchhaltewillen der Zivilbevölkerung zu stärken versuchte. Die Piloten galten als feige Mörder an Frauen und Kindern, als „Baby-killers“, die ehrlos und verkommen seien und vor jedem Angriff belgische Bordelle aufsuchen würden. Diese Entwicklung bildete für König Georg V. den Anlass, das britische Königshaus von Sachsen-Coburg und Gotha in Windsor umzubenennen.

Der Gothaer Herzog, der ein gespanntes Verhältnis zu seinem Geburtsland besaß und zu dessen Proteges der Rote Baron zählte, zeugte den Piloten hingegen Anerkennung und förderte weiterhin das Flugwesen. Zur Ausbildung neuer Piloten wurde die Gothaer Flugschule erweitert und ein Fliegerverband (Flieger-Ersatzabteilung 3) aufgebaut. Etwa 2.000 Soldaten machten sich auf vier Flugplätzen mit den Maschinen vertraut.

In Deutschland nahm man die Londonflüge als Erfolg wahr, der auf dem Know-how deutscher Kriegstechnik basierte. Einen hohen Anteil am industrialisierten Krieg hatte die Waggonfabrik. Die sehr gute Auftragslage verschaffte ihr hohe Gewinne. Ein Teil davon floss in Unterstützungsfonds für Familien kämpfender bzw. gefallener Werksangehöriger und in lokale Versorgungsmaßnahmen. Als einer der größten Arbeitgeber besaß die Fabrik eine hohe soziale Verantwortung. Unter anderem wurde eine Kriegsküche eingerichtet, die den Gothaern eine preiswerte Speisung ermöglichte. Angestellte erhielten

vergünstigtes Brennmaterial sowie eine Arbeitsplatzgarantie. Hauptmotivation für diesen Sozialkurs war die Angst der Werksleitung vor Unruhen, da Gotha zu den Zentren der Arbeiterbewegung zählte. Linksrevolutionäre Ansichten waren verbreitet, weshalb die Hilfsangebote einen Großteil der 1.250 Beschäftigten im Flugzeugbau

nicht davon abhielt, sich Anfang 1918 am Munitionsarbeiterstreik zu beteiligen und eine bessere Versorgungslage sowie Frieden zu fordern. Etwa 3.000 Beschäftigte legten in acht Gothaer Betrieben ihre Arbeit nieder. Das Militär beendete die Demonstrationen. Die Wortführer wurden verhaftet oder zum Militärdienst eingezogen.

Kriegsende

Gegen Ende des Krieges verringerte sich die Qualität der Gothaer Kampfflugzeuge. Die Rohstoffengpässe bedingten die Verwendung minderwertigen Materials, was sich negativ auf ihre Flugeigenschaften auswirkte. Damit boten sie der Flugabwehr, die zum Schutz von London und Paris verbessert wurde, ideale Ziele. Etwa 63 Gothas gingen dadurch verloren. Das verschaffte den Mittelmächten aber nur minimale Vorteile. So mussten auch die Deutschen

ihre Flugabwehr aufrüsten, denn die Ententestaaten setzten Bomber gegen Städte im Rheinland, im Elsass sowie in den besetzten Gebieten ein und verursachten einen ähnlich hohen Schaden wie in England. Kriegsentscheidend waren weder Luftkampf noch Bombenkrieg. Im Zuge des Versailler Vertrags mussten alle Gothaer Maschinen zerstört und die Produktionsanlagen in der Waggonfabrik demontiert werden.

Denis Bechmann

Literatur:

Neil, Hanson: First Blitz. The secret german plan to race London to the ground in 1918, London 2009.

Spessert, Bruno: Die Gothaer Waggonfabrik und der Beginn des strategischen Bombenkrieges im Ersten Weltkrieg, in: Jenaer Jahrbuch zur Technik- und Industriegeschichte 11 (2008), S. 101–132.

Stasjulevics, Heiko: Gotha, die Fliegerstadt, Gotha 2001.

*Herausgeber: Landeszentrale für politische Bildung THÜRINGEN
Regierungsstraße 73, 99084 Erfurt
www.lzt-thueringen.de
Autor: Denis Bechmann
2014 (101)*