

Friedrich Hermann Wölfert (Mitte, unten) und sein Luftschiff, in deren Gondel er (oben rechts) und ein Helfer namens Michael saßen Fotos: Mercedes-Benz Classic Archive

Ohne Stiefel und Geldbeutel übers Neckartal

Heute vor 125 Jahren begann in Cannstatt die Motorluftfahrt / Pionier Wölfert – und sein tragisches Ende – weitgehend vergessen

Von Daniel Völpel

Die Bauern auf den Feldern zwischen Cannstatt und Altdingen staunten nicht schlecht an jenem Freitagmorgen im August 1888, als ein nicht ganz 20 Meter langes, rundliches Gefährt mit Geknatter über ihre Köpfe schwebte. Auch die Offiziere, die wenig später auf dem Exerzierplatz beim heutigen Flugplatz Pattonville nahe Remseck zusammenliefen, um das Objekt nach der Landung zu begutachten, dürften in diesem Moment nicht realisiert haben, dass sie Zeuge eines historischen Ereignisses geworden waren: Zum ersten Mal gelang es dem Luftschiff-Pionier Friedrich Hermann Wölfert am 10. August 1888, ein durch einen Verbrennungsmotor angetriebenes Luftschiff mehr als sieben Kilometer weit fahren zu lassen. Es war die Geburtsstunde der motorisierten Luftfahrt – zwölf Jahre, bevor Ferdinand Graf von Zeppelin mit seinem LZ 1 vom Bodensee abhob.

Das Steuer hatte Wölfert allerdings einem Gehilfen überlassen müssen, da das Luftschiff nicht genügend Auftrieb erzeugte, um den fast 100 schweren Buchhändler aus Leipzig zu tragen. Der Pilot musste die Stiefel und den Geldbeutel hergeben und letzten Endes sogar auf das Steuerruder verzichten, damit die »Deutschland«, wie das Gefährt hieß, in die Luft kam.

Dass die Fahrt am Cannstatter Seelberg startete, war ebenso wenig ein Zufall wie das Datum 10. August: Fünf Tage zuvor, am 5. August, hatte Bertha Benz mit ihrer Überlandfahrt von Mannheim nach Pforzheim im Motorwagen ihres Mannes Carl für Furore gesorgt. Dem wollte Benz' Konkurrent Gottlieb Daimler



Den Ein-PS-Motor im Luftschiff nannte man »Standuhr«.

einen Coup entgegensetzen. Wölfert sollte ihm dabei helfen.

Ein dreiviertel Jahr zuvor hatte Daimler von Wölferts Ballon-Versuchen in der Zeitung gelesen. Er lud den gelernten Buchhändler nach Stuttgart ein. Der damals 37-jährige Wölfert sollte dem Ingenieur die dritte Zacke im Daimlerstern sichern: »Daimler hatte die Vision, dass seine Motoren die Menschheit voranbringen – zu Lande, zu Wasser und in der Luft«, sagt der Stuttgarter Autor Gunter Haug, der die Zusammenarbeit der beiden Erfinder in seinem historischen Roman über Gottlieb Daimler beschreibt. In Fahrzeugen und Schiffen war der Motor bereits gelaufen. Es fehlte ein Fluggerät.

Sein Luftschiff war 17 Meter lang bei etwa 5 Metern Durchmesser und hatte die »Form einer an beiden Enden zugespitzten Zigarre«

1885 hatte Daimler das Patent auf den Einbau seines Motors in Luftschiffen erhalten. Aber weder das Militär noch die Maschinen- und Gaswerke Riedinger in Augsburg, wo später das erste Parseval-Luftschiff und Tausende Ballone entstanden, zeigten Interesse. Nun ruhten Daimlers Hoffnungen auf Wölfert. Dessen Schiff war nach zeitgenössischen Zeitungsberichten 17 Meter lang bei etwa 5 Metern Durchmesser und hatte die »Form einer an beiden Enden zugespitzten Zigarre«. Gefüllt wurde es mit Wasserstoffgas, »welches Dr. Wölfert mit eigenem Apparat erzeugt«, wie

die Schwarzwälder Bürgerzeitung nach dem Erstflug meldete. Zum Vergleich: Zeppelins LZ 1 war 128 Meter lang und wurde von zwei 14-PS-Motoren angetrieben.

Gemeinsam mit Wilhelm Maybach bauten Daimler und Wölfert den »Standuhr« genannten 1-PS-Motor in die Gondel des Luftschiffs ein. Damit die beiden Luftschrauben, die für den Vor- und den Abtrieb bei der Landung gedacht waren, genug Kraft entwickelten, wurde der Motor von ein auf zwei PS getunt. Allerdings reichte die Kraft nach dem Start vom Daimlerschen Werksgelände auf dem Seelberg, wo sich heute ein Wohngebiet befindet, nicht aus, wie die Ludwigsburger Zeitung damals berichtete: »Da jedoch die Füllung mit Wasserstoffgas infolge Lieferung geringwertiger Schwefelsäure nur ein geringes Aufstieggewicht gewährte, musste der Insasse, ein Gehilfe des Herrn Dr. Wölfert, ohne Steuerruder auffahren, wodurch dem Ballon nicht, wie beabsichtigt, eine bestimmte Richtung gegeben werden konnte, derselbe vielmehr der leichten südwestlichen Luftströmung preisgegeben werden musste.« Dennoch habe man die Wirkung der Luftschraube durch einige Bewegungen des Luftschiffes sehen können, heißt es weiter.

Nicht endgültig geklärt ist bis heute, wem die Ehre zukommt, der erste Pilot eines Luftschiffs mit Verbrennungsmotor gewesen zu sein. Gunter Haug stieß bei seiner Forschung im Daimler-Archiv auf mehrere Quellen, die einen gewissen Knabe als Piloten nahelegen. Wölferts Urenkel Günter O. Schulz, der in Rottweil lebt und seit mehr als 30 Jahren über seinen Urgroßvater forscht, ist sich hingegen sicher, dass ein anderer Helfer mit dem Vor- und Zunamen Michael aus Dresden das Luftschiff bediente. Knabe sei erst Jahre später zu Wölfert gestoßen, so Schulz. »Vielleicht war in den Quellen ein Knabe gemeint.« Belegt ist Michael nur als Pilot für einen Aufstieg sechs Wochen später

beim Volksfest auf dem Cannstatter Wasen.

Eines lässt sich jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit sagen: Der in Publikationen oft genannte Gotthilf Wirsum war es nicht. Denn in einem Zeitungsartikel zu Wölferts Aufstiegen bei der Berliner Gewerbeausstellung 1896 heißt es: Wölfert habe wegen des qualitativ schlechten Ga-



»Eigentlicher Erfinder«: Ernst Georg August Baumgarten

ses nicht selbst aufsteigen können, weshalb »der hierin noch nicht praktisch erprobte Monteur G. Wirsum aus Cannstatt die Bedienung der 8-pferdigen Maschine übernehmen musste«.

Wölfert selbst hat so gut wie keine Unterlagen hinterlassen. So hat der inzwischen verstorbene Ludwigsburger Geschäftsmann und begeisterte Luftschiffhistoriker Erwin Regele auch erst zum 100. Jahrestag vor 25 Jahren richtiggestellt, dass die historische Fahrt am 10. August stattfand. Bis dahin war man vom 12. August ausgegangen. An diesem Tag fand jedoch bereits der zweite Aufstieg statt, der vom Seelberg zum Burgholzshof führte.

Von dem Luftschiff existiert laut Schulz noch exakt ein Originalteil: eine mit Stoff bespannte Holz-Luftschraube, die im Zeppelinmuseum in Friedrichshafen ausgestellt ist. Auch Fotos vom gesamten Ballon gibt es nicht, nur solche der Gondel

und eine Skizze. Ein Nachbau der Gondel ist im Mercedes-Benz-Museum ausgestellt.

Selbst erfunden hat Wölfert an seinem Luftschiff nur Weniges. Er profitierte vor allem von den Patenten seines Partners Ernst Georg August Baumgarten aus dem sächsischen Grüna. »Der eigentliche Erfinder war Baumgarten«, sagt Schulz. »Man darf ihn nicht vergessen.« Der Oberförster hatte in den 1870er-Jahren mit diversen zunächst unbemannten Luftschiffen experimentiert. Sein erster Versuch war ein mit Leinwand bespanntes Holzgerüst, das er mit gasgefüllten Luftballonen ausfüllte und mit einer Spielzeug-Dampfmaschine antrieb.

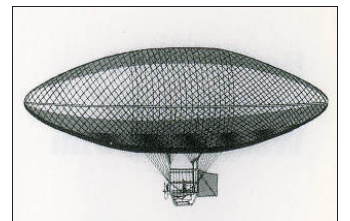
Baumgarten war so von der Luftschiff-Idee besessen, dass 1883 er auf einen Kritiker schoss. Er landete in einer Irrenanstalt

1879 gelang Baumgarten selbst der Aufstieg in einem 20 Meter langen Ballon. Als er kurz vor der Pleite stand, stieg Wölfert ein. Auch der Gastwirtssohn, der bis dahin eine Zeitschrift gegen »Verfälschung von Lebensmitteln« herausgegeben hatte, setzte sein gesamtes Vermögen ein. Er verließ sogar Frau und Kinder. Baumgarten war so sehr von der Luftschiff-Idee besessen, dass 1883 er auf einen Kritiker schoss. Obwohl er den Fabrikanten verfehlte, wurde er in eine Irrenanstalt eingewiesen, wo er 1884 im Alter von 47 Jahren an Tuberkulose starb.

Auf Baumgarten gehen jedoch bedeutsame Erfindungen zurück, die auch heute noch in Luftschiffen angewandt werden. Bei Prall-Luftschiffen ist dies die Innenaufhängung, mit der die Gondel an gasdichten Verschlüssen durch die Hülle hindurch an der Oberseite des Ballons befestigt wird. Zuvor hatte man einfach Netze oder Seile über den Ballon gelegt, was zu einer Bananenform führte und die Lenkbarkeit erschwerte. Auch das System,

den Auftriebskörper in Gaszellen zu unterteilen, erfand Baumgarten.

Nach dessen Einweisung arbeitete Wölfert alleine weiter. Zunächst versuchte er, das Luftschiff durch Handantrieb steuerbar zu machen. Das führte auch ihn an den Rande des Ruins, als ihn



Skizze des ersten benzinmotorgetriebenen Luftschiffes

Daimlers Angebot erreichte. So gelang die gemeinsame Weltpremiere.

In den Folgejahren setzte Wölfert seine Arbeit weitgehend im Verborgenen mit zwei- und vierzylinderigen Motoren fort. 1896 präsentierte sein auf 28 Meter vergrößertes Luftschiff »Deutschland« bei der Gewerbeausstellung in Berlin mit einem Acht-PS-Motor. Damit konnte er auch das Militär überzeugen. Bereits Anfang der 1880er-Jahre soll auch Zeppelin – damals noch Offizier – einer Luftschiff-Vorführung beigewohnt haben.

Ein Gönner stiftete 50 000 Mark, die Wölfert in den Einbau eines Benzinvergasers investierte, um den Motor leistungsfähiger zu machen. Genau dieser führte zur ersten Luftschiff-Brandkatastrophe, für die Wölferts Name ebenfalls steht: Während eines Aufstiegs am 12. Juni 1897 schlugen aus dem Motor Funken und setzten das Wasserstoffgas in Brand. Wölfert und Robert Knabe stürzten aus rund 600 Metern Höhe ab. Das »Kleine Journal« berichtete, Knabe habe erstmals an einer Fahrt mit Wölfert teilgenommen in der Hoffnung, von diesem angestellt zu werden. Auf 142 Aufstiege hatte es der heute weitgehend in Vergessenheit geratene Pionier Wölfert geschafft, bevor ihn ein Jahr nach dem Tod Otto Lilienthals das Schicksal vieler Luftfahrtpioniere ereilte.