

Mit dem Luftschiff übers Neckartal

Geschichte Vor 125 Jahren kam es dank Friedrich Wölfert zu einer Luftfahrt-Weltpremiere in Bad Cannstatt *Von Daniel Völpe*

Die Bauern auf den Feldern zwischen Cannstatt und Aldingen staunten nicht schlecht an jenem Freitagmorgen im August 1888, als ein nicht ganz 20 Meter langes, rundliches Gefährt mit Geknatter über ihre Köpfe schwebte. Wie die Offiziere, die wenig später auf dem Exerzierplatz beim heutigen Flugplatz Pattonville zusammenliefen, um das Objekt nach dessen Landung zu begutachten, waren 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 seiner LZ 1 vom Bodensee abhob.

„Den eigentlichen Erfinder darf man nicht vergessen.“

Günter O. Schulz, Wölferts Urenkel

Dass Steuer hatte Wölfert einem Gehilfen überlassen müssen, da das Luftschiff nicht genügend Auftrieb erzeugte, um den fast 100 Kilogramm schweren Buchhändler aus Leipzig zu tragen. Und auch der Pilot musste die Stiefel und den Geldbeutel hergeben und letzten Endes sogar auf das Steuerruder verzichten, damit das Gefährt in die Luft kam.

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

Ein dreiviertel Jahr zuvor hatte der Autopionier Daimler von Wölferts Ballon-Versuchen in der Zeitung gelesen. Er lud den gelernten Buchhändler in sein Werk auf den Seelberg 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 Roman über Gottlieb Daimler beschreibt. Fahrzeuge und Schiffe hatte der Motor bereits angetrieben. Es fehlte ein Fluggerät.

Gemeinsam mit Wilhelm Maybach bauten Daimler und Wölfert den „Standuhr“ genannten Motor in die Gondel des Luftschiffs ein. Dieses war 17 Meter lang und

hatte die Form einer an beiden Seiten angespitzten Zigarre. Ein Nachbau der Gondel ist im Mercedes-Benz Museum in Bad Cannstatt ausgestellt.

Damit die beiden Luftschrauben, die für den Vor- und den Abtrieb bei der Landung gedacht waren, genug Kraft entwickelten, wurde der Motor von einem auf zwei PS getunt. Allerdings reichte das nicht aus, wie die Ludwigsburger Zeitung damals berichtete: „Da jedoch die Füllung mit Wasserstoffgas infolge Lieferung geringwertiger Schwefelsäure nur ein geringes Aufstiegsge-
wicht 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.

Nicht endgültig geklärt ist, wem die Ehre zukommt, dieser erste Pilot gewesen zu sein. Gunter Haug stieß bei seiner Forschung im Daimler-Archiv in mehreren Quellen auf den Namen Knabe. Wölferts Urenkel Günter O. Schulz, der seit mehr als 30 Jahren über seinen Vorfahren forscht, ist sich sicher, dass ein anderer Helfer mit dem Vor- oder Zunamen Michael aus Dresden das Luftschiff bediente. Robert Knabe sei erst Jahre später zu Wölfert gestoßen, so Schulz. Belegt ist Michael als Pilot nur für einen Aufstieg sechs Wochen später beim Volksfest auf dem Cannstatter Wasen. Aber eines scheint sicher: Der in einigen Publikationen genannte Gotthilf Wirsum war es definitiv nicht. Das legt ein Zeitungsartikel von 1896 nahe, worin Wirsum als bis dahin als Pilot ungeübt beschrieben wird. Wölfert selbst hat so gut wie keine Unterlagen hinterlassen.

Selbst erfunden hatte Wölfert an seinem Luftschiff nur Weniges. Er profitierte von den Patenten seines Partners Ernst Georg August Baumgarten aus dem sächsischen Gröna. „Der eigentliche Erfinder war Baumgarten“, sagt Schulz. „Man darf ihn nicht vergessen.“ Der Oberförster hatte in den 1870er Jahren mit zunächst unbemannten Luftschiffen experimentiert. 1879 gelang Baumgarten der Aufstieg in einem 20 Meter langen Ballon. Als er kurz vor der Pleite stand, stieß

Wölfert dazu. Nach Baumgartens Einweisung in eine Irrenanstalt 1883 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 Daimlers Angebot erreichte. So gelang gemeinsam die Weltpremiere.

In den Folgejahren setzte Wölfert seine Arbeit weitgehend im Verborgenen fort. 1896 präsentierte er sein auf 28 Meter vergrößertes Luftschiff „Deutschland“ bei der Gewerbeausstellung in Berlin mit einem Acht-PS-Motor. Damit konnte er auch das Militär als Kunden überzeugen. Bereits Anfang der 1880er Jahre soll Zeppelin persönlich einer Vorführung beigewohnt haben. Er griff für seine Luftschiffe auf die Erfahrungen von Baumgarten und Wölfert zurück. Ein Gönner stiftete 50.000 Mark, die Wölfert in den Einbau eines Benzinvergasers investierte. Genau dieser führte zur ersten Luftschiff-Brandkatastrophe: Während eines Aufstiegs am 12. Juni 1897 schlugen Funken aus dem Motor und setzten das Wasserstoffgas in Brand. Wölfert und sein Monteur Knabe stürzten aus rund 600 Metern Höhe ab. Nach einem Bericht des „Kleinen Journals“ hatte Knabe die Fahrt erstmals und in der Hoffnung mitgemacht, zukünftig bei Wölfert angestellt zu werden.

Einig sind sich die Forscher Haug und Schulz darin, wie bedauerlich es ist, dass Friedrich Hermann Wölfert weitgehend vergessen ist. „Man muss an diese Highlights, die es bei uns gegeben hat, immer wieder erinnern“, sagt Haug. „Deutschland war stolz auf die Luftschiffe, die nach Südamerika und über die Pole geflogen sind.“, sagt Schulz. „Da hat man nicht mehr an so kleine Erfinder gedacht, die ihr Leben dafür gelassen haben.“