

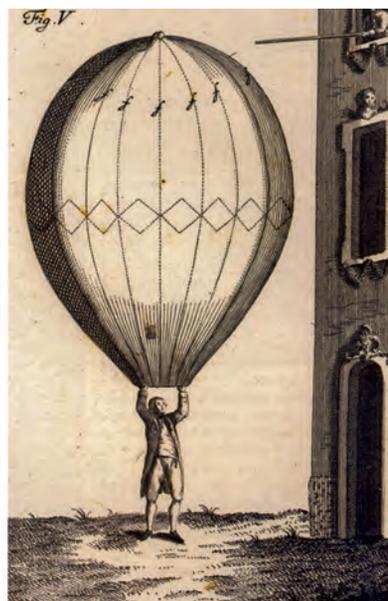
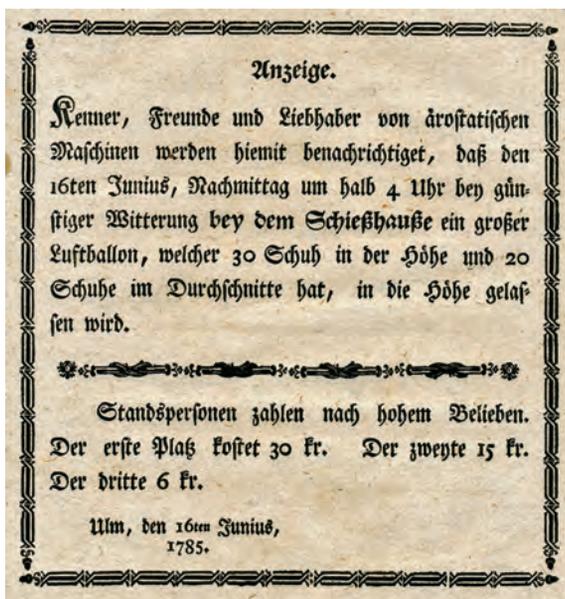
Die Geschichte der europäischen Luftschiffahrt, der Eroberung des Himmels durch den Menschen, begann 1783 in Frankreich, als die Gebrüder Jacques Etienne und Joseph Michel Montgolfier und Jacques Alexandre Charles ihre ersten Aufstiege in die Lüfte unternahmen, die einen in Annonay und Versailles mit Heißluft-, Charles in Paris bereits mit Gasballonen.

1784: unbemannter Heißluftballon steigt auf –
1811: erste Luftreise eines Menschen in Ulm

Es war ein Schwabe, der beim Benediktinerkloster Ottobeuren am 9. Januar 1784 als erster einen unbemannten Heißluftballon mit 30 Kubikmeter Inhalt in den deutschen Himmel stiegen ließ: der aus Gosbach bei Überkingen stammende Pater Ulrich Schiegg. Der nächste unbemannte Ballonaufstieg fand etwas mehr als ein Jahr später am 21. Juni 1785 beim Ulmer Schießhaus statt. Der mit etwa neun Metern Höhe und sechs Metern Breite beachtlich große Ballon flog von dort bis auf eine Wiese zwischen Sulmentingen und Laupheim. Nur dreizehn Tage später ließ der vielseitig gebildete Pater – er war 1791 bis 1800 Dekan der philosophischen Fakultät der Benediktiner-Universität Salzburg und wurde 1808 in die Bayerische Königliche Akademie der Wissenschaften aufgenommen – einen weiteren Versuch folgen. Nun flog der Ballon sogar 45 Minuten, bis er wieder sanft landete.

Das Jahr 1811 war dann von besonderer Bedeutung für die Anfänge der Luftfahrt in Ulm. Albrecht Ludwig Berblinger, der «Schneider von Ulm», machte seine ersten Flugversuche auf dem Michelsberg. Sein leider misslungener Gleitflug vom 31. Mai 1811 vor den Augen des Königs von Württemberg ging in die Geschichte ein. Lange Zeit verspottet, nach heutigen Kenntnissen längst rehabilitiert, gilt er zu Recht als *der* Ulmer Flugpionier. Weit weniger bekannt ist, dass im selben Jahr tatsächlich ein Mensch sich in Ulm in die Lüfte erhob – und dies erfolgreich: Schon am 12. Oktober 1811 hatte der Würzburger Mechanikus August Bittorf für den 20. Oktober eine *Luftreise* in Ulm angekündigt. Das Ehepaar Bittorf betrieb seine Luftreisen mit einem Heißluftballon bereits gewerblich. Seit einem ersten Aufstieg im Oktober 1809 in Leipzig tourten Bittorf und seine Frau erfolgreich durch deutsche und österreichische Städte. Für ihren Ballon benützten sie in der Regel eine einfache Konstruktion aus Papier, die leicht mitzuführen war. Das Risiko, dass der Ballon dabei Feuer fing, nahmen sie in Kauf.

Die Veranstaltung in der Ulmer Friedrichsau war schon die 27. Fahrt, die sie unternahmen. Das «Ulmer Intelligenzblatt» berichtete: *Am 20. Oktober 1811 abends 5 Uhr fuhr Madame Bittorf mit einem aus Papier gefertigten Ballon unter lautem Beifall des Publikums in die Luft. Der Schauplatz dieses hier noch niemals gesehenen Spektakels war in der Friedrichsau. Als sich der Ballon erhob, ertönte Musik und die Zuschauer klatschten*



Links: die früheste bekannte Einladung zu einem Ballonaufstieg in Ulm im Jahre 1785.

Ulrich Schiegg «Anleitung zum Ballonbau», Kupferstich von 1785.

Die frühesten Luftaufnahmen der Stadt Ulm machte im Sommer 1910 Karl Schwaiger, Redakteur des «Ulmer Tagblatts» aus der Gondel eines Ballons. Im Vordergrund der große Komplex des Zeughauses.



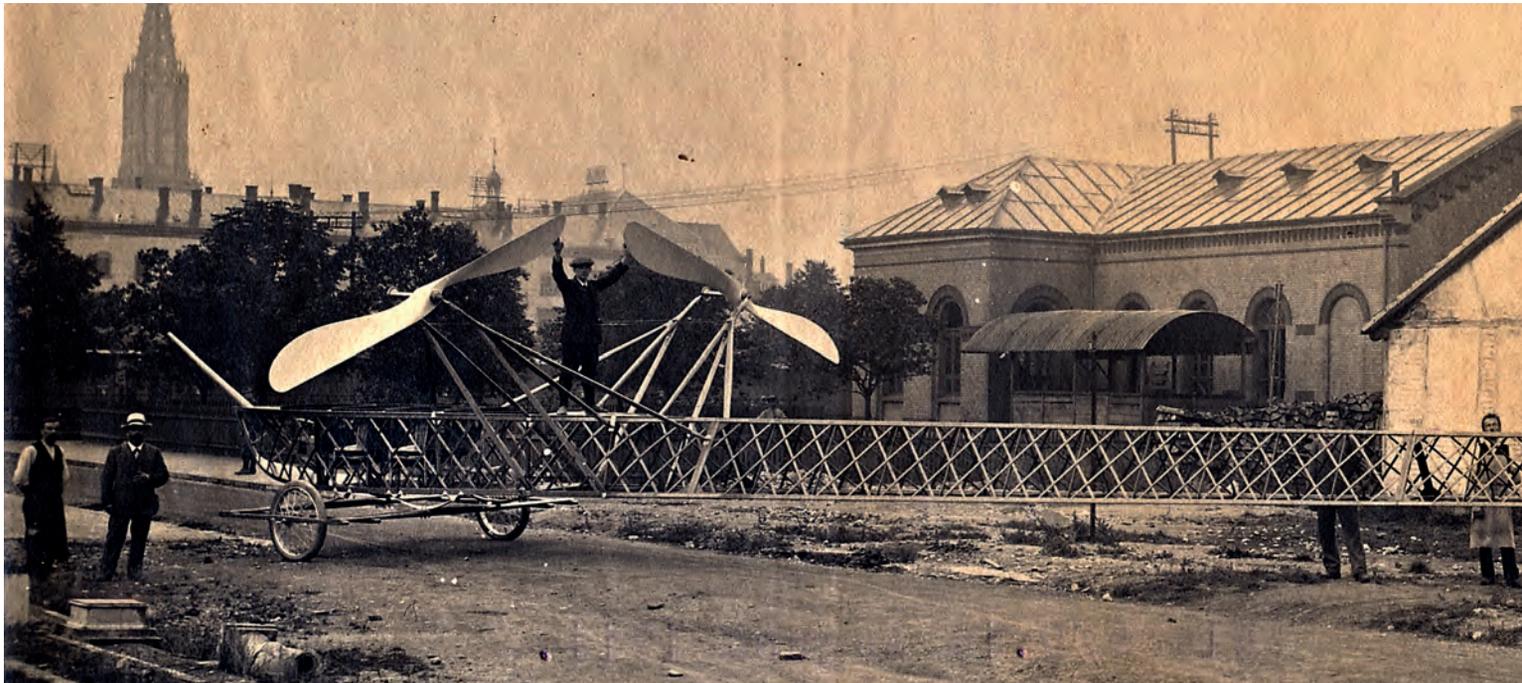
und riefen Beifall. Während der Fahrt schwenkte die Aero-
nautin eine rote und weiße Fahne. Sie erreichte in wenigen
Minuten eine beträchtliche Höhe und fuhr der Stadt
zu über die Donau in das Bayerische und ließ sich da ganz
glücklich wieder zur Erde herab. Das war die erste Luft-
reise eines Menschen in Ulm – nicht mit Flügeln, son-
dern in einer Gondel. Bittorf verunglückte ein Jahr
später in Mannheim bei seiner 31. Fahrt tödlich, als
sein Ballon Feuer fing und er abstürzte. Seine Frau
führte das Unternehmen noch einige Jahre weiter.

Während das «Ulmische Intelligenzblatt» und
zeitgenössische Chroniken nicht viel über weitere
Ballonaufstiege berichten, belegen vor allem Ulmer
Theater- und Programmzettel im Ulmer Stadtarchiv
viele weitere spektakuläre Veranstaltungen in der

Epoche des Biedermeiers. Illuminierte Ballone
schwebten, teilweise von Feuerwerk und Böller-
schüssen begleitet, durch die Nacht, Tiere wurden
mitgeführt, die sogar an Fallschirmen zur Erde
schwebten, und anderes mehr. Und fast immer war
das El Dorado der Ulmer Geselligkeit und Festes-
freude seit der Regierungszeit König Friedrichs, die
Friedrichsau, der Schauplatz der Vorführungen.

*1888: Ballon in Form eines Zeppelins
mit Motor von Gottlieb Daimler*

In der zweiten Jahrhunderthälfte wird erst in den
Jahren 1871/72 in der Ulmer Presse wieder etwas
mehr über Ballonaufstiege in der Stadt berichtet. Das



Die Ulmer Werkstätte von Ludwig Rüb befand sich in der alten Steinfabrik in der Schillerstraße. Dort beschäftigte er bis zu neun Mitarbeiter. Das Bild von 1911 zeigt den groß dimensionierten Flugzeugrumpf mit den beiden Luftschrauben. Dieses Flugzeug wurde allerdings nie fertig gestellt.

berühmte Luftschiffahrt-Ehepaar Securius aus Bremen gastierte damals in Ulm. Carl Securius stieg 1871 mit seinem Co-Ballonführer Graf von Spitzemberg auf, seine Frau Auguste aber bei ihrer 153. Ballonfahrt am 17. September 1872 mit dem Monteur des Ulmer Gaswerks Wachter, der damit wohl der erste Ulmer Bürger war, der seine Stadt von oben bewundern konnte.

Im November 1888 startete dann zum ersten Mal ein Ballon in Form eines «Zeppelins» in Ulm, ein Luftschiff, das sogar von einem Motor angetrieben wurde. Es war das Luftschiff von Dr. Heinrich Wölfert aus Leipzig, dem Begründer des «Deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt».

Er hielt in der Ulmer Tuchhalle einen Vortrag über *Die Bedeutung der Luftschiffahrt, speziell der lenkbaren Luftballons im Kriegsfall*. Clausewitz lässt grüßen. Das Bedeutende an seinem Ballon war der Antrieb: der von Gottlieb Daimler konstruierte Motor, der wegen seiner Form auch «Standuhr» genannt und unter diesem Namen berühmt wurde. Wölfert war der erste, der ein Luftschiff mit einem Benzinmotor antrieb. In seinen Anzeigen zum Vortrag und dem folgenden Aufstieg hatte er im «Ulmer Tagblatt» sein neues Luftschiff mit einer kleinen Grafik geschmückt und stolz mit dem Namen *Ulm* versehen. Über den Aufstieg in der Friedrichsau gab es dann freilich nicht viel zu berichten, denn das Luftschiff verschwand schon in 250 Metern Höhe im dichten

Nebel. Über dem Nebel herrschte zwar schönster Sonnenschein, doch mangels Orientierungspunkten entschloss sich Wölfert bald zur Landung beim nahen Örlingen. Auch Wölfert, ein bedeutender Pionier der deutschen Luftfahrt, verunglückte später tödlich: 1897 fing der Wasserstoff seines Luftschiffs in Berlin-Tempelhof durch den heißen Motor Feuer. Er stürzte zusammen mit seinem Mechaniker ab.

Schuhmacher Ludwig Rüb baut und fliegt Luftschiff – Für Schaufelradflugzeug Geld vom Grafen Zeppelin

Das folgende Jahr 1889 darf als ein Höhepunkt in der Entwicklung der Ulmer Luftschiffahrt gelten. Am 7. Mai berichtet das «Ulmer Tagblatt» zum ersten Mal über den Bau eines Luftschiffs von Ludwig Rüb, wie Berblinger ein Schuhmachermeister und wie dieser besessen vom Fliegen, mit dem sich Rüb freilich schon Jahre beschäftigt hatte, und kündigte einen Aufstieg Anfang Juni an. Am 2. Juni startete der zigarrenförmige, 21 Meter lange und in der Mitte acht Meter dicke Ballon vor den Augen von Tausenden von Zuschauern bei schönstem Wetter und fuhr gegen Westen. Über Söflingen hatte er eine Höhe von 1200 Meter erreicht und über Harthausen bereits 2000 Meter. Das Hochsträß überquerend, ging seine Fahrt rasch nach Blaubeuren, um bereits 45 Minuten später zwischen Weiler und Schelklingen zu landen. Ein von Rüb konstruiertes neues Ventil hatte sich bei



der Landung bestens bewährt, und man brauchte nun keinen Anker mehr, um das Luftschiff am Boden zu halten. Ein Fuhrwerk brachte den Ballon zum Rücktransport zur Bahnstation.

Absoluter Höhepunkt in der Luftschifferkarriere des Ludwig Rüb war jedoch das «Königsfest» in Stuttgart. Zu seiner Luftfahrt am 8. Juli 1888 vom Cannstatter Wasen aus hatte sich ein zahlreiches Publikum eingefunden. Frühmorgens um 5 Uhr 45 erfolgte der Aufstieg trotz heftiger Luftbewegung. Der Ballon trieb zuerst in Richtung Zuffenhausen, dann aber nach Waiblingen. Zu gleicher Zeit hatte auch der Schnellzug nach Waiblingen den Stuttgarter Bahnhof verlassen. Der Ballon, der in einer Höhe von 1200 Meter die Geschwindigkeit eines Eilzuges erreichte, lieferte sich nun eine Wettfahrt mit dem Zug. Er landete um 6.08 Uhr auf einem Rübenacker beim Bahnhof in Waiblingen, exakt zur gleichen Zeit, als der Schnellzug dort einfuhr. Wieder landete der Ballon dank seines neuen Ventils ohne Anker.

Nach dieser Fahrt kündigte Rüb weitere Aufstiege in Heilbronn und beim Deutschen Turnfest in München an. Leider ist von diesen Fahrten nichts überliefert. Ohnehin war das Kapitel Ballonfahrt für Rüb damit offensichtlich beendet. Am 26. Januar 1890 stellte er ein von ihm konstruiertes «Wasserve-loziped» vor, mit dem er – sogar mit einem Passagier – mehrmals die Hochwasser führende Donau überquerte. 1898 taucht sein Name im Zusammenhang mit dem Motorradhersteller Hildebrand und Wolfmüller in München auf. Er konstruierte zusammen mit dem Mechaniker Hab ein Motorrad, das zum

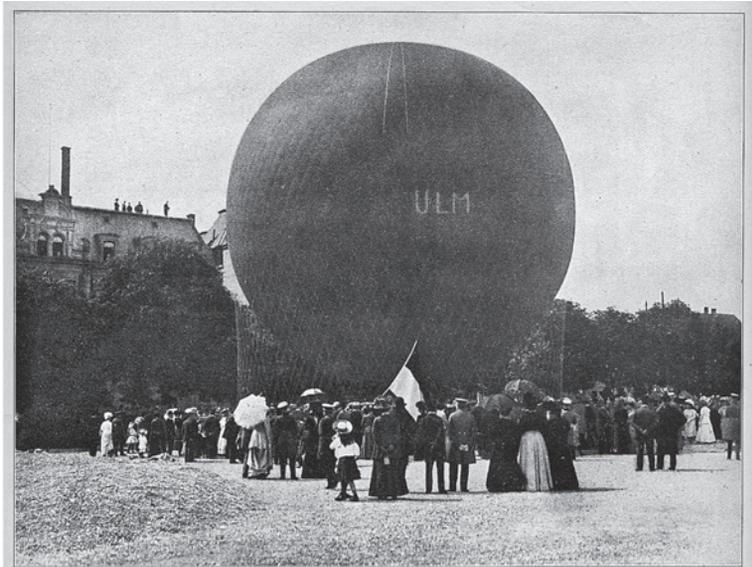
ersten Mal eine elektrische Boschzündung verwendete (heute im Motorradmuseum Neckarsulm).

Ab 1897 warb er wieder mit Vorträgen für seine Luftfahrpläne, nun aber als Flugzeugkonstrukteur. Zwischen 1899 und 1902 versuchte er, ein Schaufelradflugzeug zu bauen. Graf Ferdinand von Zeppelin stellte für Rübs Bemühungen 30.000 Mark zur Verfügung, beendete 1902 dann aber die Zusammenarbeit. Der Graf war aber auch am Bau eines Luftschraubenboots Rübs beteiligt, das der Entwicklung effizienter Propeller für die Luftschiffe Zeppelins diente. Ludwig Rüb wird daher mit einigem Recht als der erste Flugzeugbauer vom Bodensee bezeichnet. Selbst mit dem Bau eines Hubschraubers hat er sich beschäftigt. Seine schon 1902 geäußerten Ideen wurden angeblich 1917 in Stuttgart mit Hilfe seiner Söhne verwirklicht. Leider stieg das Gerät aber nie in die Luft. 1910 versuchte er dann, einen Doppeldecker zu bauen. Mit einer detaillierten Beschreibung seines Flugzeugs, dem der bekannte Flugzeugkonstrukteur Albert Hirth hervorragende Flugeigenschaften bescheinigte, warb er – leider ohne großen Erfolg – um finanzielle Unterstützung. So war auch dieses Projekt zum Scheitern verurteilt.

Alles in allem war Ludwig Rüb aber eine tragische Figur. Wie sein berühmter Vorgänger Berblinger wurde er schließlich zum Sozialfall, wie man heute sagen würde, und landete bei der Armenfürsorge. Dies schmälert seine Verdienste als nach Berblinger zweiter großer Ulmer Flugpionier freilich in keiner Weise.



Ludwig Rüb beschäftigte sich sogar mit dem Bau eines Hubschraubers. Der Prototyp wurde verwirklicht, stieg aber leider nie in die Luft. Auf dem Foto von 1916 ist das Gerät in der Versuchsanstalt in Stuttgart zu sehen.



Ballon „Ulm“
vor dem Aufstieg im Hof der großen Infanterie-Kaserne an der Karlstraße im Jahr 1909
Nach einer Photographie (von Dr. Kurt Böhm, Ulm)

*Luftschiffahrt in Ulm gesellschaftsfähig –
1912 landet ein Zeppelin mit dem Grafen*

Noch vor Rübs sozialem Absturz wurde 1909 in Ulm der «Oberschwäbische Verein für Luftschiffahrt» gegründet. Zahlreiche bekannte Ulmer Bürger aus Politik und Wirtschaft sowie viele Offiziere traten dem Verein bei. Erster Vorsitzender war ein Offizier; der Gouverneur der Festung Ulm, General von Uslar, wurde Ehrenvorsitzender, Graf von Zeppelin Ehrenmitglied. Wie groß das Interesse an dem neuen Verein und damit der Luftschiffahrt war, beweist der Umstand, dass er innerhalb kürzester Zeit über 270 Mitglieder gewinnen konnte. Die Luftschiffahrt war gesellschaftsfähig geworden.

Da der Verein noch keinen eigenen Ballon hatte, fand der erste Aufstieg am 28. März 1909 noch mit einem geliehenen Ballon der Augsburger Ballonfabrik Riedinger statt. Obwohl die Fahrt zuvor nicht bekannt gemacht wurde, fanden sich doch Hunderte von Zuschauern ein, denn die Vorbereitungen hatten sich wie ein Lauffeuer in der Stadt herumgesprochen. Mehrere Offiziere hoben ab zu einer vierstündigen «Versuchsfahrt», die sie bis in die Nähe von Schwäbisch Hall führte.

Am 16. Mai 1909 folgte der große Tag in der noch jungen Geschichte des Vereins. Der eigene neue, von der Firma Riedinger gebaute Ballon war eingetroffen und wurde an diesem Tag auf den Namen *Ulm* getauft und machte anschließend seine Jungfern-



Oben links: Die Offiziere der Garnison und Ulmer Bürger waren führend bei den Ballonfahrten in Ulm.

Oben rechts: Die Taufe des Ballons *Ulm* am 16. Mai 1909 im Hof der Infanteriekaserne in der Karlstraße.

Links: Postkarte zum Ulmer Flugtag 1911. Unten links der unglückliche Berblingler, in Strahlenglanz des Münsters eine Ansammlung verschiedener Fluggeräte.

fahrt. Eigens für den Verein und den Start der Ballone wurde mit erheblichen Zuschüssen der Stadt eine Gasleitung vom städtischen Gaswerk zum Hof der Grenadierkaserne gebaut. Bei strahlendem Wetter hatten sich tausende von Menschen eingefunden und bestaunten die Füllung der leuchtend gelben Kugel. Um 11 Uhr wurde der festlich mit Blumen und Girlanden geschmückte Korb angehängt. Nach einer Ansprache bestiegen ein Offizier als Ballonführer zusammen mit dem Ulmer Unternehmer Kommerzienrat Philipp Wieland und Tochter Else sowie ein weiterer Offizier den Ballon. Fräulein Wieland rezitierte ein vom Chefredakteur des «Ulmer Tagblatts» Theodor Ebner eigens verfasstes Gedicht und taufte den Ballon mit einem Glas Sekt:

*Hinauf nun, hinauf in die leuchtenden Lüfte
und U L M sei das Zeichen, in dem du siegst,
über Berg, über Tal, über Ströme und Klüfte,
wenn wogend du weite Bahnen durchfliegst.
Vor Sturm und vor Wetter sei allzeit bewahrt,
empor nun zur Sonne, dem Adler gleich.
Trag stolz deinen Namen auf landferner Fahrt,
der Heimat zum Ruhme, zur Ehre dem Reich.*

Unmittelbar danach erhob sich der Ballon unter dem Beifall der Zuschauer majestätisch in die Luft und entschwebte in nordwestlicher Richtung, um gegen 15.40 Uhr problemlos bei Gaildorf zwischen Schwäbisch Hall und Aalen zu landen: der Anfang einer bis zum Ersten Weltkrieg dauernden aktiven Geschichte des Vereins. Zahlreiche Tag- und Nachtfahrten führten in den folgenden Jahren in alle Himmelsrichtungen. Die weitesten zurückgelegten Strecken waren mit 325 km eine Fahrt nach Neuhof in Böhmen und eine weitere nach Wien. Im Oktober

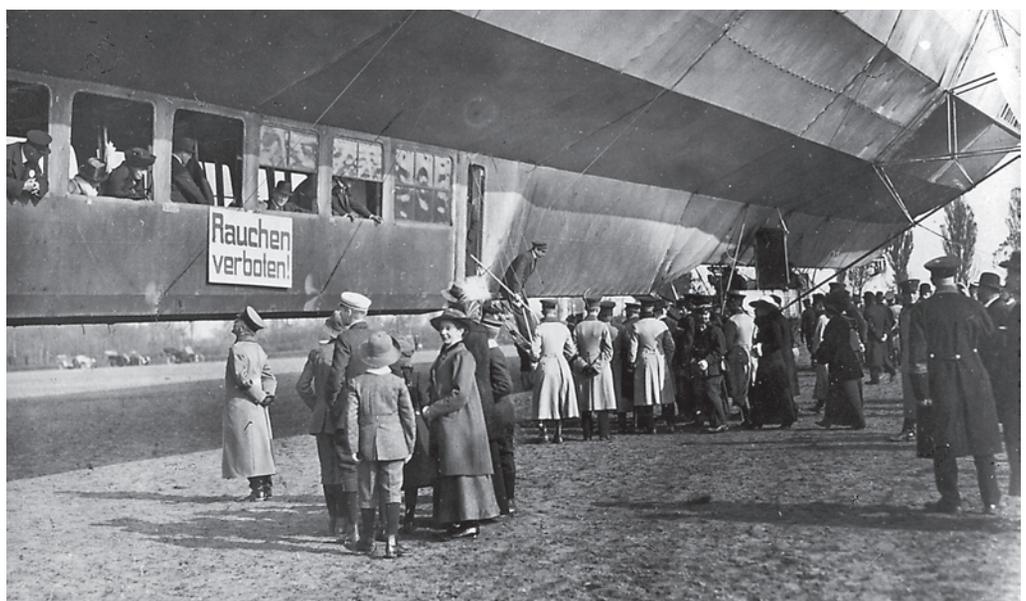
1909 beteiligte sich eine Ulmer Mannschaft an dem berühmten Gordon Bennet-Wettbewerb für Ballone, einem von Zürich aus stattfindenden Wettbewerb.

Als besonderes Datum darf der 17. Juli 1910 gelten. Damals erhielt der Redakteur des «Ulmer Tagblatts», Karl Schwaiger, das Patent, einen Ballon zu führen. Schwaiger war zunächst Volksschullehrer, bevor er als Lokalredakteur und später Schriftleiter beim «Ulmer Tagblatt» tätig war. Daneben betrieb er eifrig lokalgeschichtliche Studien. Besonders bekannt und geradezu volkstümlich wurde er jedoch durch sein Engagement zu Wasser und zu Luft. Auf einer Ulmer Schachtel war er genauso zu Hause wie in der Gondel eines Ballons. Ihm verdanken wir auch die frühesten Luftaufnahmen von Ulm. Bei seinen Fahrten machte er mit seiner schweren Plattenkamera sehr eindrucksvolle Aufnahmen – auch von Heidenheim, Nördlingen und von Städten an der Donau bis Lauingen. Bemerkenswert ist dies auch deswegen, weil Luftaufnahmen von Festungsstädten wie Ulm eigentlich verboten waren.

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs brachte es der Ballon *Ulm* auf insgesamt 41 Fahrten, das entsprach einer Gesamtstrecke von rund 5 000 Kilometern. Bei Kriegsausbruch 1914 wurde der Ballon der Heeresverwaltung übergeben und kam nach Namur, wo er angeblich bis Kriegsende verblieb.

Zwei markante Ereignisse der Ulmer Luftschiffahrt, maßgeblich organisiert vom «Oberschwäbischen Verein für Luftschiffahrt», sind noch nachzutragen: der «Schwäbische Überlandflug» 1911 und der «Süddeutsche Rundflug» 1912. Anlässlich des ersten «Schwäbischen Überlandflugs», der von Esslingen nach Ulm und weiter nach Friedrichshafen

Blick auf die Gondel eines Zeppelins. 1912 landete ein einziges Mal ein solches Luftschiff in Ulm, zusammen mit dem Grafen Zeppelin. Diese Landung war ein gesellschaftliches Ereignis.





Hier der optische Beweis: Ulm hat sich zu einer Hochburg des Heißluftballonfahrens entwickelt.

führte, landete am 7. September 1911 erstmals ein Flugzeug – der Pilot war Otto Lindpaintner – in der Ulmer Friedrichsau. Die wagemutigen Schauflüge, unter anderem mit der Fliegerlegende Hellmut Hirth, bewunderten damals über 80 000 Zuschauer. Und 1912 erlebte Ulm die erste – und einzige – Landung eines Zeppelins. Mit an Bord war überraschenderweise Graf Zeppelin persönlich, der unmittelbar nach der Landung zum Ehrenbürger der Stadt ernannt wurde: Ein Passagier hatte nach dem Start der Haltemannschaft mit einer Notiz auf einem mit einem Geldstück beschwerten Zettel Zeppelins Mitreise signalisiert. Der per Telegraf benachrichtigte Ulmer Oberbürgermeister rief eilends den Stadtrat zusammen und im Eilverfahren wurde Zeppelin zum Ehrenbürger ernannt.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde es still um das Ballonfahren in Ulm. Erst 1951 fand wieder ein spektakulärer Aufstieg statt vor einem Fußballspiel im Stadion in der Friedrichsau – der zugleich erste und letzte Start eines Gasballons in der Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg. Doch seit den 1970er-Jahren entwickelte sich Ulm zu einer Hochburg des Heißluftballonfahrens. Dies verdankt die Stadt Heinz und Franziska Reuscher aus Erbach, beide Mitglied der deutschen Heißluftballon-Nationalmannschaft und erfolgreiche Teilnehmer vieler internationaler Wettbewerbe und bis heute Inhaber mehrerer deutscher

Streckenrekorde. Vor allem aber schulte das Ehepaar Reuscher in Ulm zahlreiche Ballonpiloten. Bis zu fünfzehn Ballone kann man heute zuzeiten am Ulmer Himmel sehen; ein passendes Bild zur Bedeutung Oberschwabens als ganz früher deutscher Luftschiffahrt-Region.

Ausstellung zur Geschichte der Luftschiffahrt in Württemberg und zum dem Thema Verkehr und Mobilität:

1. Zur Geschichte des Traums vom Fliegen 200 Jahre nach Berblings missglücktem Flug in Ulm: **«ABHEBEN – die Vision vom Fliegen»**, bis 13. November 2011, *Stadthaus Ulm*, Münsterplatz 50, Mo-Sa, 10 bis 18 Uhr, Do, 10-20 Uhr, So/Fei, 11-18 Uhr

2. Zu den vielfältigen Verbindungen des Grafen Zeppelin als Offizier und Luftschiffer mit König Wilhelm II. von Württemberg: bis 18. September: **«Graf Zeppelin und das Haus Württemberg»**, *Zeppelin Museum Friedrichshafen*

3. Zum Thema Verkehr und Mobilität, historische Technik und zeitgenössische Kunst in Geschichte und Gegenwart und zur Frage nach Auswirkungen und zukünftigen Entwicklungen von Mobilität (Kinder und Jugendliche können an Versuchsstationen und durch Experimente in der Ausstellung Funktion und Technik von Schiffen, Bahnen, Autos und Fliegern erkunden): **«Wasser, Straße, Schiene, Luft – Mobilität am Bodensee»** bis 11. September 2011, *Zeppelin Museum Friedrichshafen*

Zum Thema des Beitrags ist gerade im Verlag Klemm und Oelschläger erschienen: **«Flugpioniere in Ulm»** von Wolf-Dieter Hepach und Wolfgang Adler, hrsg. vom Haus der Stadtgeschichte Ulm.