Oberförsters Luftschiffe – Eine Erfinderchronik

Mit dem Stand der Recherchen von Mai 2019 kann Vieles aus Baumgartens Luftschiffer-Karriere detaillierter dargestellt werden; Einiges aber auch anders als bisher bekannt. Der folgenden Geschichte liegen Primär- und Sekundärquellen [X] zu Grunde; wo nötig, wurden begründete Vermutungen und erklärende Gedanken hinzugefügt.

1: Heimliche Anfänge in Grüna

Wie Georg Baumgarten mit dem Gedanken der Luftschiffahrt in Berührung kam, ist nicht überliefert. Zeitgenossen waren der Meinung, daß ihn schon sein Vater dazu inspiriert hätte. Und es heißt auch, daß bereits in seinen Oberförster-Amtsräumen im Forstgut Pleißa kleine Modelle gehangen hätten, mit denen er dort (zwischen Juli 1870 und Dezember 1872) Untersuchungen anstellte. [1] [5]

Ab Januar 1873 ist der Dienstsitz des Oberförsters (und der Wohnsitz der Familie) Grüna. [2] [3] Sein erstes „richtiges" Modell hat bereits die Form einer dicken Zigarre, ca. 1 m lang (das entspräche einem Volumen von ca. 60 Litern). Es besteht aus einem leichten, mit Leinwand überzogenen Holzgestell (angefertigt vom Grünaer Tischler Albert Trochold), in dessen Hohlraum gasgefüllte Kinderluftballons gesteckt werden. [1] [5] Das Gas ist vermutlich „Leuchtgas" (nicht weil es leuchtet, sondern die Gaslaternen betreibt); dieses enthält ca. 50% Wasserstoff. Hiermit macht der Autodidakt seine erste Erfahrung: Der Ballon ist von einem Aufstieg weit entfernt, da das Gasvolumen und damit der Auftrieb im Verhältnis zum Eigengewicht zu klein ist. [1] [5]

Das 2. Modell ist deshalb wahrscheinlich schon größer; in [5] werden 7,5 Kubikmeter Inhalt genannt, das entspräche einer Länge von ca. 3 Metern. Am Ballon ist bereits eine Gondel angebracht, mit einer Spielzeugdampfmaschine als Antrieb. Obwohl der Ballon zur Gewichtsersparnis vermutlich als „Blimp" gebaut ist, also ohne inneres Gerüst, reicht der Auftrieb noch immer nicht aus. [1]

Baumgarten muß die Luftschiffe von Giffard (1852) und von Haenlein (1872) gekannt haben, und so kommt er an der Einsicht nicht vorbei, ein wesentlich größeres (unbemanntes) Modell bauen zu müssen, auch wenn dies wesentlich mehr Geld kostet. Die überlieferten Daten der Nr. 3: Länge 10,5 m, Durchmesser 3,0 m, Fassungsvermögen 15 m^3 Leuchtgas (bei diesen Maßen müßten es eigentlich 25 m^3 gewesen sein). Und: Dieser Ballon schwebt in etwa zwei Metern Höhe und wird mittels eines Schleppseils im Gleichgewicht gehalten. Zwei Federmotoren mit starken Uhrfedern von (je) etwa 0,5 PS treiben „zwei Flügel[1] an beiden Seiten der Gondel"; ein mit Stoff bespannter Holzrahmen auf einem Kugelgelenk dient als Seitensteuer. Die Antriebsmechanik läßt er in einem Maschinenbaubetrieb anfertigen. [9]

Dieser erste gelungene Versuch beweist die Tragfähigkeit, Vorwärtsbewegung und Seitensteuerung und ist für den Konstrukteur der Beweis, daß er auf dem richtigen Weg ist. [1] [5]

Durch den Erfolg ermutigt, wendet sich Baumgarten einem vierten Projekt zu, das wiederum größer ist – weitere Daten und auch der Zeitpunkt sind zunächst nicht bekannt. Gebaut wird es in einer Halle am „Schwarzen Teich" in Rabenstein (heute Teil des Stausees) [1] [5]. Diese Halle ist vermutlich im Jahre 1876 für Forstzwecke errichtet worden – wenn unter Regie Baumgartens, welcher ja Verwalter des Rabensteiner Forstrevieres war, dann ist dabei auch ein heimlicher Hinblick auf eine Nutzung für den Luftschiffbau vorstellbar.

Hier hat nun Baumgarten auch das benötigte Wasserstoffgas wie folgt selbst hergestellt: In acht „Fässern" (Glas/Steingut?) wurden Eisenhobelspäne mit Schwefelsäure übergossen, was zur Bildung von Eisensulfat, Wasser und Wasserstoff führt. Das entstandene Gas wurde durch ein Faß mit Wasser und gelöschtem Kalk in den Ballon geleitet. [1] [5]

---

[1] *auch „Wendeflügel": Diese speziell Baumgarten'sche Technik zum horizontalen Vortrieb, nach welcher er seine Modelle „Flügelluftschiff" nannte, ist noch im Detail nachzuvollziehen.*

Für diese Eigenproduktion sind verschiedene Gründe vorstellbar: die Kosten (wir kennen aber keine Preise), Transportprobleme von der Gasanstalt zum Einsatzort (oder des Luftschiffs zur Gasanstalt), die zeitliche und örtliche Unabhängigkeit bei Eigenproduktion, die höhere Tragfähigkeit von Wasserstoff[2], oder andere.

Von diesem 4. Ballon wird zunächst nur berichtet, daß er nicht aufstiegsfähig gewesen sei, da die Hülle nur aus einfacher, mit Firnis getränkter Leinwand hergestellt und somit nicht gasdicht war. [1] [5] Hat der Erfinder das wirklich nicht vorher gewußt? Hat er die hohe Flüchtigkeit des Wasserstoffs unterschätzt? Eine weitere Erklärung zu diesem Ballon gibt das nächste Kapitel.

Sicher hat Baumgarten erkannt, daß vor weiteren kostenintensiven empirischen Versuchen seine eigenen theoretischen Grundlagen zu stärken sind. Und man darf dabei auch nicht vergessen, daß die Arbeiten zur Luftschiffentwicklung ja zweifellos nicht nur im Bau kompletter Modelle bestanden, sondern dazwischen in vielen Detail-Entwicklungen und -Erprobungen, z. B. der Antriebs- und Steuerungsmechanik. Die Vorbereitung eines realen Aufstiegsversuches war mit hohem Zeit- und Kostenaufwand verbunden (allein die Gasfüllung) – er konnte sein Luftschiff nicht einfach wie ein Auto in die Garage stellen und nach Belieben herausholen. Und dann war der Mann auch noch Oberförster von Beruf und Familienvater mit 10 Kindern.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 12.8.1877

Patente.

— Patent-Anmeldungen. Die nachfolgend Genannten haben die Ertheilung eines Patentes für die daneben angegebenen Gegenstände bei dem kaiserl. Patentamte nachgesucht. Ihre Anmeldung hat die angegebene Nummer erhalten. Der Gegenstand der Anmeldung ist einstweilen gegen unbefugte Benutzung geschützt.

Nr. 86. Herr Georg Baumgarten, königlicher Oberförster zu Forsthaus Grüna bei Chemnitz.
Gegenstand: „Lenkbares Flügel-Luftschiff".

Nr. 527. Herr Arthur Gerson in Harthau bei Chemnitz. Ingenieur der Mamroth'schen Eisengießerei.
Gegenstand: „Vorrichtung zum Festhalten von Kerzen jeder Stärke und Länge."

Nr. 529. Herr Carl Seymer, Civil-Ingenieur in Berlin.
Gegenstand: Vorrichtung zum Festhalten der Queue-Leder."

Nr. 565. Herr C. Artopoeus in Pforzheim.
Gegenstand: „Petroleum-Lampe."

Nr. 685. Herr François Romain Minard und Herr Armand Pierre Minard, Fabrikanten in Paris.
Gegenstand „Schraubtülle für Leuchter."

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 13.8.1877

— Unter den letzten Patent-Anmeldungen beim Reichspatentamt befindet sich auch eine, welche ein bisher noch ungelöstes Problem zu lösen verspricht. Der Gegenstand derselben bezieht sich nämlich auf ein von Georg Baumgarten, königl. Oberförster zu Grüna bei Chemnitz, angemeldetes „lenkbares Flügel-Luftschiff".

In der Zwischenzeit erscheint 1877 in Wien Baumgartens Büchlein „Das lenkbare Flügel-Luftschiff, der Flug-Apparat, die Vertikal-Erhebungsmaschine ...", in welchem er seine Überlegungen zur Luftfahrt darlegt. Und er beginnt, diverse Patentschriften zu entwickeln und einzureichen. Sein aus heutiger Sicht Wichtigstes ist die No. 9137 vom 2. April 1879: „Flügelluftschiff mit Lenkvorrichtung". Inwieweit die technischen Details dieser Patentschriften in seinen realen Konstruktionen umgesetzt werden, läßt sich nur schwer nachvollziehen, ebenso die Frage, ob es sich bei seinen Modellen um Prall-Luftschiffe oder (infolge innerer Verspannungen; auch wird mal eine hölzerne Längsachse erwähnt) um eine halbstarre Bauart gehandelt hat. Die hin und wieder genannte starre Bauart ist eher unwahrscheinlich.

Die bestehende Kosten-Schranke wird deutlich aus einem Schreiben Baumgartens an das Sächsische Ministerium des Innern, Abteilung für Handel und Gewerbe, vom 29.9.1877. Danach erwarte er die Bestätigung eines eingereichten Patentes durch das Reichspatentamt im kommenden Monat für den von ihm erfundenen Aerostaten[3]. Dessen Herstellung würde 30.000 Mark kosten, und Geldgeber dafür könne er nur gewinnen, wenn er ein funktionsfähiges Modell baute, wofür er um einen „Vorschuß" in Höhe von 3.000 Mark bitte. Dies wird am 2. Oktober „in Ermangelung geeigneter Mittel" abgelehnt. [4]

---

[2] *1 Kubikmeter Wasserstoff kann 1,203 kg tragen; 1 cbm Leuchtgas 0,68 kg.*

[3] *Gemeint ist das Patent Nr. 8392 „Fortbewegungs-Apparate für Luft- und Wasserschiffe", erteilt am 18.11.1877.*

2: Öffentlicher Auftritt – und Scheitern in Dresden

Die Formulierung in o. a. Vorschuß-Antrag ist sicher nicht zufällig – Georg Baumgarten hat sein Ziel bereits weit jenseits von Modellversuchen (und seinen bisherigen Fähigkeiten) gesteckt. Er ahnt wohl, daß ein nutzbringendes Luftschiff Zeppelinsche Dimensionen haben und man dafür ein Riesen-Kapital auftreiben muß. Doch sind auf dem Weg zu diesem Ziel funktionierende Modelle unerläßlich, und diese müssen öffentlichkeitswirksam vorgestellt werden.

Dresdner Nachrichten, 22.10.1878

— Mit der Unterschrift „Das provisorische Comitee" geht uns von hier ein Schreiben zu, in welchem ausgesprochen ist, daß dieses Comitee sich von dem mehrerwähnten Herrn Oberförster Baumgarten in Grüna, welcher sich bekanntlich seit Jahren mit der Lösung der Aufgabe, ein völlig lenkbares Luftschiff herzustellen, beschäftigt und dieselbe nunmehr auch gelöst zu haben glaubt, vorerst ein kleineres Luftschiff — 32 Meter lang und 8 Meter breit habe bauen lassen, welches bereits angekommen sei und die erste Probefahrt vom Gasthof „zum Adler" auf dem Weißen Hirsch aus, demnächst unternehmen werde. Je nach Ausfall der Probe wird sich über die Sache weiter reden lassen oder nicht.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 7.11.1878

— Die erste Probefahrt mit dem von dem Oberförster Baumgarten erfundenen lenkbaren Flügel-Luftschiff wird am nächsten Sonntag, den 10. d. M., Nachmittags 3 Uhr, vom Gasthof zum weißen Adler bei Loschwitz, auf dem sogen. Weißen Hirsch, stattfinden. Das Modell des Luftschiffes ist in der Permanenten Ausstellung neuester Erfindungen, Pfarrgasse 6 hier, zur unentgeltlichen Besichtigung für Jedermann ausgestellt. —

Dresdner Nachrichten, 9.11.1878

— Das lenkbare Luftschiff, mit welchem Oberförster Baumgart aus Grüna bei Chemnitz Sonntag Nachmittag vom Gasthof zum Adler auf dem Weißen Hirsch aus eine Probefahrt machen will, besteht in der Hauptsache aus zwei nebeneinander liegenden, cylinderförmigen Ballons, von je 34 Meter Länge, die mit Wasserstoffgas gefüllt werden. Von einem Sitze aus, der im Schiffe befindlich und dem Velocipedsitz ähnelt, soll das Steuer in Bewegung gesetzt werden. Herr Baumgart gedenkt mit diesem Luftschiff auch gegen den Wind zu segeln. Am Donnerstag Abend waren bereits 3000 Billets verkauft.

Dresdner Nachrichten, 9.11.1878

Lenkbares

Flügel-Luftschiff.

Die erste Probefahrt des neuerfundenen lenkbaren **Flügel-Luftschiffes**, nach dem System des Erfinders und Patent-Inhabers Baumgarten, findet am **10. November, Nachmittags 3½ Uhr**, bei Concert und Abends Feuerwerk, vom **Gasthofe zum weißen Adler** bei **Loschwitz** aus statt. — Alles Nähere durch die Anschlagsäulen.

Preis der Billets: In den Verkaufsstellen 50 Pf., an der Kasse 65 Pf. Zur gefälligen Notiz, daß im Ganzen nur 5000 Stück Billets ausgegeben werden. **Modell** des Luftschiffs kann in der Permanenten Ausstellung neuester Erfindungen von Otto Wolff, Pfarrgasse 6, Eingang Wagenplatz am Kaufhaus, in Augenschein genommen werden, woselbst auch Billets zu entnehmen sind.

Nach seinen langen Grünaer Versuchen hält der Erfinder im Oktober 1878 die Zeit für gekommen, an die Öffentlichkeit zu gehen. Und für seinen ersten großen Auftritt hat er sich eine große Bühne ausgesucht: den Regierungssitz Dresden, wo die Reichen und die Einflußreichen sind. Er stellt sich das sicher sehr schön vor, hoch oben auf dem „Weißen Hirsch" zu starten und dann vielleicht über die Elbwiesen zur Altstadt zu fliegen, wo ihn alle sehen können.

Möglicherweise verwendet er zum Bau Material des rätselhaften „4. Modells" vom Schwarzen Teich, oder es ist sogar komplett in Rabenstein gebaut und nach Dresden gebracht worden. Denn dort hatte er sicher keine Räumlichkeiten für längere Zeit gemietet, und die Presse meldet auch, das Luftschiff sei „bereits angekommen".

Das Geld hat Baumgarten irgendwie auch ohne staatlichen Vorschuß aufgetrieben. Und er muß mit dem Gasthof „Zum weißen Adler" einen Vertrag gemacht haben, wie dieses Event organisiert und vermarktet wird: Zeitungsanzeigen, Eintrittskarten, Rahmenprogramm mit Konzert und Feuerwerk.

Was er sich mit dem „provisorischen Comitee" gedacht hat und wer außer ihm noch dahintersteckt, wissen wir nicht.

Leipziger Tageblatt & Anzeiger, 19.11.1878

† **Dresden**, 17. November. Nachdem am vorvergangenen Sonntage die in den Blättern angekündigte Probefahrt mit dem von dem Oberförster Baumgart zu Grüna bei Chemnitz erfundenen und patentirten lenkbaren Flügel-Luftschiff wegen unvorhergesehener technischer Schwierigkeiten (Mangel an genügenden Mengen von Chlorcalcium, welches zur Erzeugung des den Ballon hebenden Wasserstoffgases dient) hatte unterbleiben müssen, sollte dieses Experiment nunmehr heute Nachmittag programmmäßig vom Gasthof zum „Weißen Adler" aus, beim s. g. Weißen Hirsch, unweit Dresden, vor sich gehen, strömender Regen machte indeß auch für heute die Probefahrt unmöglich. Wir fanden im Freien nur einen Gasentwickelungs-Apparat aufgestellt; der Ballon war nicht ausgepackt worden, dagegen konnten wir den Treibeapparat sehen. Derselbe besteht aus einer horizontalen doppeltgekröpften Axe, welche ähnlich wie bei Velocipedes durch einen daran sitzenden Mann mittelst Tretens mit den Füßen in Bewegung gesetzt wird, was auf die Länge der Dauer eine überaus ermüdende Aufgabe sein mag. Nach längerem Fragen bekamen wir auch die Flügel zu sehen, die an den beiden äußeren Enden der vorerwähnten Drehaxe angebracht werden und welche somit bei beschriebener Drehung ein Fortbewegen des Luftschiffes ermöglichen sollen. Hinter dem für den Luftschiffer bestimmten Sitz ist, um eine Art Kugelgelenk drehbar, das Steuerruder angebracht. Drehvorrichtung und Steuer sind zusammen mit dem Sitze des Luftschiffers in einem Holzrahmen vereinigt, der natürlich unter dem Ballon angebracht wird. Soweit sich nach den in Augenschein genommenen Theilen des Baumgart'schen lenkbaren Luftschiffes beurtheilen läßt, unterscheidet sich dasselbe in seiner Construction ganz wesentlich von den bis jetzt bekannt gewordenen lenkbaren Luftschiffen oder Flugmaschinen. Sowohl das im Jahre 1870 zur Zeit der Cernirung von Paris im Auftrag der sog. Regierung der Nationalvertheidigung zu Paris von dem Franzosen Dupuy de Lôme in Vincennes erbaute lenkbare Luftschiff, das erst nach Abschluß des Waffenstillstandes fertig wurde und deshalb officiell nicht zur Verwendung kam, als auch die neueste, von dem Amerikaner Professor Ritchell construirte und im Juni d. J. zu Hartford in Connecticut — allerdings nur bei ruhigem Winde — mit günstigem Erfolg erprobte Flugmaschine basiren auf ganz anderen technischen Principien. Ueber die praktische Verwendbarkeit des Baumgart'schen lenkbaren Flügel-Luftschiffes läßt sich zur Zeit ein Urtheil nicht fällen. Weiteres muß eben die Erprobung zeigen, die nun an dem nächsten günstigen Tage vorgenommen werden soll und über welche wir eingehend berichten werden. Wir wünschen dem Erfinder von Herzen den besten Erfolg dazu.

Die Abmessungen des Ballons sind beachtlich: 32 (oder 34) Meter Länge und 8 Meter Durchmesser. Und sind die „zwei nebeneinander liegenden, cylinderförmigen Ballons" eine Art Längs-Ballonetts? Sie finden sich in keiner Zeichnung. Der „Treibeapparat" wird mit den Füßen betätigt und besteht aus zwei „Flügeln", rechts und links vom Piloten, sozusagen nach dem Tretboot-Prinzip bewegt. Das ist wahrscheinlich der wesentlichste Unterschied zu „bisher bekanntgewordenen lenkbaren Luftschiffen", den der Schreiber bemerkt. (Die genannten Dupuy de Lôme, Frankreich, und Ritchell, USA, verwendeten Propeller.)

Unklar ist hier die Nennung von „Chlorcalcium zur Wasserstofferzeugung". Am Schwarzen Teich verwendete Baumgarten Schwefelsäure und Metallspäne. Mit Kalzium- oder Natriumchlorid kann man auch Wasserstoff erzeugen, aber elektrolytisch. Diese Verfahren wurden erst nach Baumgartens Tod entwickelt. Und bei der späteren Versteigerung des Restmaterials wird ebenfalls Schwefelsäue angeboten. Wenn das also ein Redaktionsfehler ist, entsteht natürlich die Frage:
Sind da noch mehr drin?

Doch das Unternehmen steht unter keinem guten Stern:
am 10. November eine Panne bei der Gasproduktion,
am 17. „strömender Regen" – das Publikum ist noch geduldig, es ist gespannt, es hat gezahlt, um Zeuge dieses völlig ungewöhnliches Spektakels zu sein. „Konzert und Feuerwerk" schüren die Erwartungen.

Leipziger Tageblatt & Anzeiger, 22.11.1878

† Dresden, 20. November. Nach mehrfachem Aufschub war nunmehr endlich auf heute, den 20. November, Nachmittags 3½ Uhr, das Aufsteigen des „lenkbaren Flügel-Luftschiffes" des Oberförsters Baumgart in Grüna vom Gasthof zum Weißen Adler beim Weißen Hirsch bei Dresden aus angesagt worden. Hatte man früher schon den angeblichen Mangel an Chemikalien als Grund vorgeschoben, daß ein Aufsteigen des Apparates nicht erfolgen könne, so ist es kaum glaublich zu hören, daß auch heute die Gasentwickelung ins Stocken gerieth und aus der Luftschiff-Probe wiederum Nichts wurde. Sogar an den Flügeln des Vehikels mußten heute Nachmittag noch Instandsetzungen erfolgen. Wenn in der Nachbarschaft einer Stadt wie Dresden, die alle Hülfsmittel der Chemie und Mechanik im reichsten Maße zu bieten im Stande ist, bei derartigen Experimenten solche weitgehende Geduldsproben dem zahlenden Publicum, das übrigens in großer Menge am Platze erschienen war, auferlegt werden, so wird sich wohl kein Berichterstatter eines gewissen Unmuthes erwehren können. Die Presse ist ja gern bereit, Erfindungen, sobald sie einen lebensfähigen Keim in sich tragen, zu unterstützen und zu fördern, aber Pünktlichkeit in der Vorführung muß jedem Erfinder und Unternehmer eine heilige Pflicht sein, um sich die Gunst des Publicums und der Presse nicht von vornherein zu verscherzen. Wir halten auch heute noch mit einem Urtheile über die praktische Verwendbarkeit des Baumgart'schen lenkbaren Luftschiffes zurück, um uns nicht dem Vorwurf der Voreingenommenheit auszusetzen. Vielleicht beweist Herr Oberförster Baumgart noch dadurch, daß er in der nächsten Zeit über Dresden mit seinem Luftschiffe einen großen Kreis beschreibt, daß die Mechanik seines vielbesprochenen Apparates sich bewährt und seine Erfindung kein leerer Wahn ist.

Dresdner Nachrichten, 7.12.1878

Der „Luftförster", Herr Baumgarten, erläßt eine öffentliche Erklärung betreffs der verunglückten Luftfahrt vom „weißen Adler". Aus dieser Erklärung geht hervor, daß sich Herr B. auch mit der Erfindung einer neuen Orthographie beschäftigt hat. Er setzt zunächst auseinander, daß der fertige kleine Aerostat nicht das eigentliche Flügelluftschiff, sondern nur eine Flugmaschine, mit den einfachsten Apparaten des ersteren ausgerüstet sei, giebt eine Beschreibung der Luftmaschine comme il faut und schließt wie folgt: „Der Zwek der Herstellung einer dem Flügelluftschife ähnlichen Flugmaschine war, durch di Erprobung derselben di Richtigkeit meiner Voraussezzungen darzutun und infolge dessen das Vertrauen zu einer derartigen Unternemung zu stärken: so daß mittels genügenden Kapitals ein richtiges Flügelluftschif hergestelt werden könte. Hätte ich allerdings geant, mit welchen grosen äuseren Schwierigkeiten (Geldsucht und Reklame, Plumpheit nnd Unverstand ꝛc.) der Bau eines kleinen Aërostaten verknüpft ist, so würde ich gleich den Bau eines volständigen Schiffes projektirt haben (Akziengesellschaft, Ausführung der Aufträge durch Fachleüte). Hir waren die Hindernisse, deren Wegräumung nicht in meiner Macht lag, zu gros." Endlich giebt er noch der Hoffnung Ausdruck, daß sein Unternehmen, vielleicht durch Gründung einer Actiengesellschaft, gedeihlichen Fortgang habe. Möglicherweise sehen wir also Herrn B. doch noch fliegen.

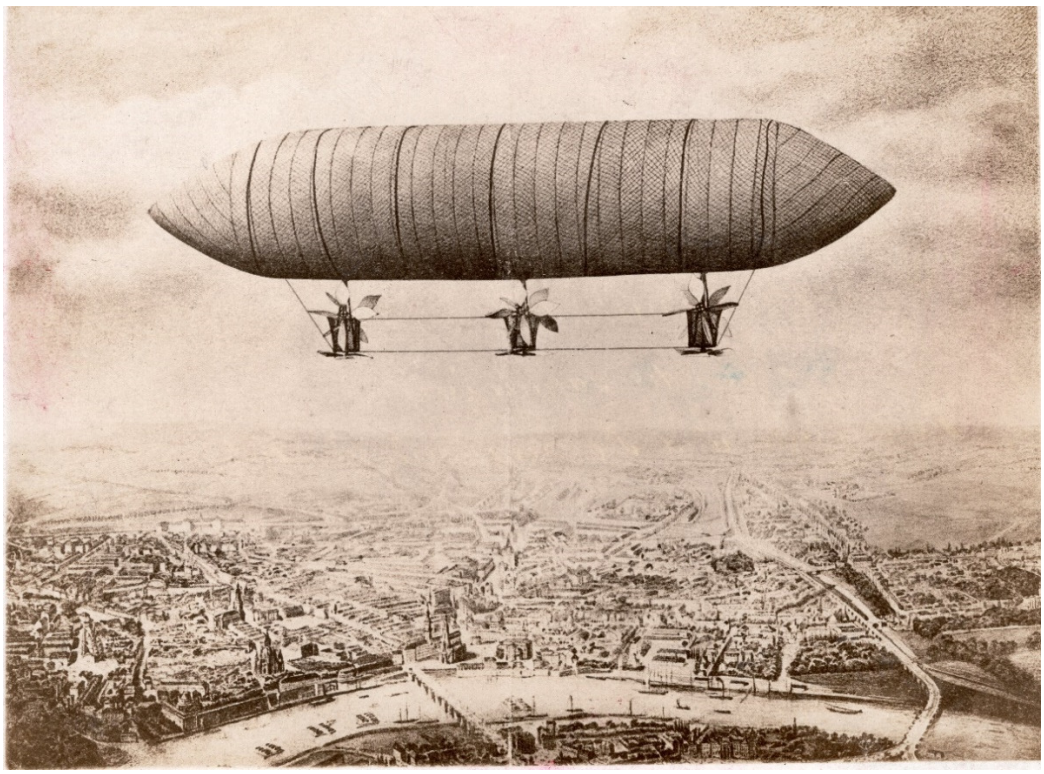
Und dann am 20. November die große Enttäuschung – für das Publikum, für die Zeitung, aber am meisten wohl für Baumgarten selbst. Die ganze Vorführung wird abgeblasen. War es mangelnde Organisation? Ungenügende Erprobung? Vorschneller Einsatz einer noch nicht ausgereiften Technik? Versagen der Vertragspartner und Handwerker?

Vielleicht auch von allem etwas. Doch da nur Einer genannt wird, fällt alles auf ihn zurück. Baumgartens Bemühungen um Anerkennung seiner Erfindung (als Voraussetzung, das zur Fortführung notwendige Kapital zu erhalten) haben schon beim ersten Versuch einen Rückschlag erlitten. Die Enttäuschung und die Skepsis der Presse sind verständlich.

Rund zwei Wochen später reagiert der Erfinder mit einer Mitteilung an die Zeitung. Daß der entsprechende Bericht der Dresdner Nachrichten am 7.12.1878 (s. u.) recht distanziert ausfällt, liegt vielleicht auch am Stil von Baumgartens Zuschrift. Dort ist offenbar weder von eigenen Fehlern die Rede noch von einem Bedauern gegenüber dem Publikum. Allerdings findet sich die Unterscheidung des „Modells" vom geplanten „richtigen Luftschiff" wieder.

Die „großen äußeren Schwierigkeiten" kann man so interpretieren, daß sowohl der Erfinder als auch der Veranstalter wenig Gespür für die Interessen des jeweils Anderen hatten, was zu ernsthaften Reibereien führte: der „Weiße Adler" wollte einen möglichst großen Zirkus für zahlendes Publikum („Geldsucht und Reklame"), während Baumgarten, nervlich angespannt, zuerst an seine technischen Probleme dachte. Das Geschäftliche lag ihm offenbar gar nicht. Zweifellos meint er aber auch den Bau des Modelles selbst. Er als Konstrukteur konnte ja nur als „Bauleiter" fungieren, der die Ausführung an mehr oder weniger qualifizierte, vor allem preiswerte Firmen und Leute übertrug, die dann leider „Plumpheit und Unverstand" an den Tag legten.

Die „neue Orthographie" wird an anderer Stelle beleuchtet.



Eine Bemerkung zu obigem Bild „Baumgartens Dreigondel-Luftschiff über Dresden“, welches schon immer Anlaß für Spekulationen war. Da es laut Pressemeldung vom 19.11.1878 von einer Person betätigt werden sollte, es aber gar nicht aufgestiegen ist, kann das Bild nur eine Montage sein – nennen wir es „Oberförsters Traum“.

Leipziger Tageblatt & Anzeiger, 5.2.1879

— Das vor Kurzem in den Blättern mehrfach besprochene lenkbare Flügel-Luftschiff des Oberförsters Baumgarten zu Grüna bei Chemnitz scheint unter einem ungünstigen Gestirne entstanden zu sein. Nicht allein, daß seiner Zeit die wiederholt mit großem Geschrei angezeigten Probefahrten, welche vom „Weißen Hirsch“ bei Loschwitz aus stattfinden sollten und zu denen gewöhnlich zahlreiche Neugierige von weit und breit dorthin pilgerten, um regelmäßig mit langer Nase wieder heimgeschickt zu werden, vollständig mißglückten, sondern es sind jetzt auch die Bestandtheile des denkwürdigen Fahrzeugs selbst einem mißlichen Schicksale verfallen. Es sollen die Restbestände dieses flügellahmen Luftschiffes am 11. d. Mts. im Gasthause zum „Weißen Adler“ bei Loschwitz „gerichtlichem Auftrage zu Folge“ zwangsweise versteigert werden.

Nach diesem Mißerfolg geht Baumgarten zurück nach Grüna, denn dort hat er ja Arbeit und Familie. Die wertvollen und transportablen Teile, wie Wendeflügel und Mechanik, nimmt er sicher mit, doch der Rest soll vor Ort zu Geld gemacht werden. Vielleicht wäre der Transport teurer als der Restwert, und vielleicht war ja die Wasserstoff-Füllung einfach deshalb nicht gelungen, weil der Ballonstoff nichts taugte (siehe obige Anmerkung zum „4. Ballon“), und nicht etwa weil „die Gasentwickelung ins Stocken gerieth“. Weshalb als Zwangsversteigerung „gerichtlichem Auftrage zufolge“, wissen wir nicht, auch nicht, weshalb der erste Termin 11. Februar offenbar platzte und ein zweiter Termin deutlich später, am 8. Juli, angesetzt wurde. Vielleicht war man beim 1. Termin nicht alles losgeworden.

Dresdner Nachrichten, 6.7.1879

— Die Reste des lenkbaren Flügel-Luftschiffes vom Oberförster Baumgarten sel. Angedenkens werden nächsten Dienstag, Nachmittags 4 Uhr, auf dem weißen Adler bei Loschwitz gerichtlichem Auftrage zufolge versteigert, als Hauptsache ein großer Luftballon (2 Theile), sowie zwanzig gefüllte Ballons Schwefelsäure ꝛc. Zu ferneren Probefahrten ist hierdurch intelligenten Unternehmern Gelegenheit geboten, sich durch billigen Ankauf den Ballon zu sichern, jedoch wäre der Ballonstoff auch als Zeltleinwand vorzüglich zu verwenden.

Zum 2. Termin heißt es wieder: „**Gerichtsamtlicher Anordnung zufolge sollen Dienstag, den 8. Juli Nachmittags 4 Uhr im Gasthofe zum Weißen Adler in Loschwitz ein Luftballon (2 Theile), neunzehn Ballons Schwefelsäure u.a.m. meistbietend gegen Barzahlung versteigert werden.**“

Das „selige Angedenken“, das eigentlich einen Verstorbenen betrifft, ist hier angesichts der Vorgeschichte wohl sarkastisch gemeint.

3: Erster erfolgreicher Aufstieg in Grüna – aber unbemannt

Nach dem Dresden-Debakel ist es notwendig, die Fehler auszuwerten und die technischen Grundlagen zu stärken – also kleinere und meist nichtöffentliche Versuche, die außerdem nicht so kostspielig sind. In der Zwischenzeit hat Baumgarten offenbar mit dem Grünaer „Schießhaus-Wirt“[4] Franz Keil Freundschaft geschlossen (oder in ihm einen Geldgeber gefunden), der später selbst sein ganzes Vermögen für Baumgartens Arbeiten opfern und daran zugrunde gehen wird.

Zunächst läßt Keil auf seinem Gelände (und auf eigene Kosten) eine Montagehalle errichten. Dort entsteht (wohl auch größtenteils durch Keil finanziert) Baumgartens Luftschiff Nr. 5. Augenzeugen werden 50 Jahre später berichten: „Dieses erste lenkbare Luftschiff hatte die Form wie ein Ei und war etwa 20 Meter lang. Er hatte es derart vergrößert, daß es ihn selbst zu tragen vermochte. ... Die Gondel, ein leichtes Holzgestell, in dem Baumgarten wie in einem Stuhle saß, war in fester Verbindung mit dem Ballon...“ Damit habe er am 31.7.1879 seinen ersten erfolgreichen bemannten Aufstieg gemacht. [5] Dieser Termin stand Jahrzehnte, zumal folgende Kurzmeldung im Chemnitzer Tageblatt dies zu bestätigen schien:

Chemnitzer Tageblatt
und
Anzeiger.
Amtsblatt für die königlichen und städtischen Behörden in Chemnitz.
22. Jahrgang.
№ 185. Sonnabend, den 2. August 1879.

Oertliche und sächsische Angelegenheiten.

Chemnitz, 1. August 1879.

*— Grüna, 1. Aug. Gestern machte Herr Oberförster Baumgarten von hier mit seinem selbst erfundenen Flügelluftschiff die ersten Versuche, welche ihm wohlgelungen sind. Das Schiff wurde präzis nach jeder gewünschten Richtung hingetrieben. Das Problem, ein lenkbares Luftschiff zu konstruiren, ist seiner Lösung durch die Erfindung des Herrn Baumgarten bedeutend näher gerückt.

Aber nach 50 Jahren kann man schon mal verschiedene Beobachtungen durcheinanderbringen und auch mit Dingen verknüpfen, die man von Anderen gehört hat. (Der „Stuhl“ beispielsweise, in dem der Oberförster saß, wurde auch für das Dresdener Modell beschrieben.)
Und ein an diesem Tage angefertigtes Protokoll, von ehrenwerten Herren Grünas unterzeichnet, beschreibt eindeutig Daten und Versuche eines unbemannten Modelles. Ein Zeitungsbericht über einen bemannten Aufstieg wäre sicher deutlich größer als dieser ausgefallen.

Aber wann ist Georg Baumgarten denn tatsächlich selbst zum ersten Mal vom Boden abgehoben und hat sein Luftschiff mit Muskelkraft angetrieben und gelenkt? Diese Frage ist nicht leicht zu beantworten, denn darüber gibt es weder ein Tagebuch des Erfinders noch einen eindeutigen Augenzeugen- oder Zeitungsbericht, nur die folgenden Kurzmeldungen:

Dresdner Nachrichten, 18.10.1879

— Morgen soll (nach dem „Chem. Tgbl.“) in Grüna vom Schießhause aus, das erste öffentliche Aufsteigen mit dem lenkbaren Flügelluftschiff nach dem System Baumgarten stattfinden.

Dresdner Nachrichten, 19.10.1879

— Wie ein Lauffeuer ging die Notiz durch alle Blätter, daß heute in Gruna eine Luftschifffahrt mit dem Baumgartenschen lenkbaren Luftschiff stattfinden sollte. Also doch noch ungebrochenen Muthes, dachten wir unwillkürlich, fanden aber gestern bereits im Hohensteiner Wochenblatt eine Notiz, nach welcher wohl der Muth nicht so ungebrochen zu sein scheint, denn die Fahrt ist abgesagt und auf später verschoben worden!

Chemnitzer Tageblatt, 16. Okt.1879

Grüna – Nächsten Sonntag, 19. Oktober, findet auf hiesigem Schießhaus das erste öffentliche Aufsteigen mit dem lenkbaren Flügelluftschiff nach dem System Baumgarten statt.

[4] *Schießhaus – Schützenhaus – Restaurant Bad Grüna – Forsthaus*

Dresdner Nachrichten, 29.10.1879

— Am Sonntag Nachmittag haben wirklich in der Nähe des Grünaer Schießhauses Versuche mit dem Flügelluftschiff des Herrn Oberförster Baumgarten stattgefunden und sollen, wie der Hohensteiner Anzeiger mittheilt, als gelungen zu bezeichnen sein, da das Luftschiff seinen Weg nicht mit der vorherrschenden Luftströmung nahm, sondern es wurden vorgeschriebene Wendungen mit demselben ausgeführt. Es soll nun ein größerer Versuch gemacht werden.

Wenn wir davon ausgehen, daß die Zeitungen alle wichtigen Aktivitäten Baumgartens verfolgt haben, was ja wohl auch in seinem Sinne war, dann hat darüber hinaus vermutlich nichts Wichtiges stattgefunden. Die Meldung vom 29.10.1879 sagt auch: lieber kleiner Erfolg als große Blamage. Und der Satz „Es soll nun ein größerer Versuch gemacht werden“ spricht ebenfalls für die „Unbemanntes-Modell-Theorie“.

Es wird wohl ein Geheimnis bleiben, ob Baumgarten als „gebranntes Kind“ seine ersten bemannten Fahrten heimlich machte. Doch hätte er seine gesamte Haltemannschaft zum Stillschweigen verpflichten können?

Auch ein später in der Zeitschrift des Deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt, 1. Jahrgang (1882) erschienener längerer Artikel über Baumgartens Luftschiffe, offenbar vom Oberförster a.D. selbst verfaßt, schafft hier eher Verwirrung als Klarheit:

> *„Ein im Herbst des Jahres 1879 auf dem Schiesshause zu Grüna angestellter Versuch mit einem Luftschiffe, welches eine Person zu tragen vermochte, glückte besonders insofern, als mittelst einer dreiflügligen Schiffsschraube die Auf- und Abwärtsbewegung des Vehikels mit grosser Präcision vor sich gingen. Die Vorwärtsbewegung in horizontaler Richtung betrug, der Mangelhaftigkeit der Apparate halber, pro Sekunde nur bis 1 m. Ein Bericht des „Chemnitzer Tageblattes“ No. 185, Jahrgang 1879 über diesen Versuch lautet durchaus günstig.“* [6]

Hat nun das Luftschiff eine Person getragen, oder hätte es das nur gekonnt? Hätte man bei Muskelkraft-Antrieb geschrieben „der Mangelhaftigkeit der Apparate halber“? Hätte der stolze Erfinder die Tatsache eines bemannten Aufstiegs nicht wenigstens hier, in einem Artikel für die neue Fachzeitschrift, herausgehoben? Warum wird als Beleg für einen Versuch im Herbst ein Zeitungsartikel vom 2. August herangezogen? Hatte der Verfasser ein Erinnerungsproblem?

4: Baumgartens Helfer

In den vorliegende Quellen wird kaum darauf eingegangen, wer denn so ein Luftschiffmodell, bestehend aus Ballon, Gondel, Verbindungsteilen und Antriebsmechanik, körperlich hergestellt hat. Baumgarten selbst war ja weder Ingenieur noch Techniker oder Handwerker.

Überliefert ist der Grünaer Tischlermeister Albert Trochold, der ein Holzgestell für das allererste kleine Modell gebaut hat. Ganz sicher hat er auch später bei allen möglichen Holzarbeiten geholfen und z. B. die Gondeln gebaut.

Dann wird der Grünaer (Kulier-)Stuhlbauer Clauß erwähnt, der die einzige Drehbank im Ort besaß. Damit hat er aber sicher nur Einzelteile angefertigt. Der ganze „Federkraft-Motor“ wurde von einer Chemnitzer Maschinenbau-Firma hergestellt (Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 10.5.1880), natürlich alles nach Baumgartens Vorgaben.

Da es damals schon Fachfirmen zur Herstellung von Gasballonen gab, ist auch hier eine professionelle Mitwirkung anzunehmen. Erwähnt wird die Firma Bäumcher & Co., Chemnitz. [5]

Doch zusätzlich waren viele Hände nötig, um in Vorbereitung eines Versuchs alles zusammenzubauen; das machten vermutlich Grünaer. Ob mit oder ohne Bezahlung, ist nicht überliefert, aber Baumgartens Ausspruch: „Leute, Leute, arbeitet! Die Patente habe ich schon angemeldet, ich werde reich, und dann werdet ihr es auch!“ [5]

Und bei den Aufstiegsversuchen gab es natürlich die Haltemannschaft mit Zimmermann Haupt, Franz Keil und vielen anderen.

5: Das Leipziger Abenteuer, oder: Himmelfahrt zu Ostern

Dresdner Nachrichten, 12.1.1880

— Der vielgenannte Oberförster Baumgarten in Grüna wird demnächst mit dem von ihm erfundenen Flügelluftschiff vom Leipziger Schützenhause aus eine Luftfahrt unternehmen.

Dresdner Nachrichten, 15.1.1880

— Ueber die Art des Baumgarten'schen Luftschiffes, welches sich gegenwärtig im Leipziger Schützenhause befindet — woselbst es übrigens erbaut worden ist und von wo aus der Herr Oberförster den nächsten Ausflug nehmen will — verlautet, daß das Ganze die Gestalt eines riesigen Cylinders hat, von welchem aus zwei fest mit demselben verbundene Bewegungsapparate niedergehen, zu deren Handhabung an jedem ein Mann erforderlich ist, während zwischen diesem Steuerhäuschen ein Korb zur Aufnahme von Passagieren hängt. Der Cylinder selbst wird mit Gas und atmosphärischer Luft gefüllt. Die Ausdauer in der Verfolgung seiner Idee wird dem Herrn Oberförster gewiß Achtung einbringen, möge ihm nur auch seine Idee Erfolg bringen!

Dresdner Nachrichten, 31.1.1880

— Mit dem vielerwähnten „lenkbaren Luftschiff" des Oberförsters Baumgart, welches seit einiger Zeit, wie man aus Lindenau-Plagwitz berichtet, im neuen Schützenhause untergebracht war, sollte am Montag ein Flugversuch angestellt werden. Der Hauptkörper, ein aus Gummituch gefertigter langer Ballon — der 26 Meter Länge und in der Mitte einen Durchmesser von 6 Meter hat — ward am Montag früh in der Gasanstalt zu füllen begonnen, da sich dies aber bis Nachmittag nicht ganz bewerkstelligen ließ — der Ballon faßt ca. 550 Kubikmeter Gas — so mußte man für diesen Tag von einer Auffahrt abstehen und führte das Luftschiff an Leinen aus dem Hofe der Gasanstalt hinaus nach dem freien Felde am Kanal, wo es über Nacht bewacht wurde. Weiteres über diese äronautische Novität hörte man noch nicht.

Die nächsten Meldungen über den Fliegenden Oberförster kommen nun aus Leipzig, dem Wohnort seines neuen Partners Dr. Wölfert. Der vermögende Verlagsbuchhändler hat mit Baumgarten einen Vertrag gemacht: Wölferts Geld gegen Baumgartens Erfindungen, und eine gleichberechtigte Zusammenarbeit.

Das neue Luftschiff mißt 26 Meter Länge, 6 m Durchmesser und 550 Kubikmeter Inhalt, ist also etwas kleiner als das Dresdner Modell. Füllung: Wasserstoff.

Wölfert hat die Herstellung bezahlt [7] und wohl auch schon eigene Ideen eingebracht. Zum einen hat man aus Baumgartens bisherigen Versuchen erkannt, daß für die Bewegung eines Ballons dieser Größe die Muskelkraft eines Mannes nicht ausreicht – deshalb zwei „Arbeitsplätze". Doch die clevere Idee: eine Passagiergondel in der Mitte! Sowas hatte ja nun wirklich noch keiner der anderen Luftschifferfinder. Damit konnte man zeigen, daß das Gefährt nicht nur dem Ego eines Verrückten dient, sondern auch einen ganz praktischen Nutzen haben wird.

Ort des Aufstiegs: Das 1868 erbaute „Neue Schützenhaus" im Rosenthal, zwischen Leipzig und Lindenau-Plagwitz. Die „Dresdner Nachrichten" melden am 1.2.1880:

> *Der gestern gebrachten Notiz über Baumgartens „lenkbares Luftschiff" können wir heute nach dem Lindenau-Plagwitzer Wochenblatt anfügen, daß der am Dienstag unter Beteiligung eines höheren Stabsoffiziers wirklich ausgeführte Flugversuch überraschend geglückt ist, daß vollständig sichere Bewegungen in der Luft, auf und nieder, hin und her, ausgeführt wurden und daß mit einem noch besseren Ballon und solider gearbeiteten Mechanismus für die Flügelbewegungen von der Erfindung das Beste zu hoffen ist.*

War dies vielleicht Baumgartens wirklicher erster bemannter Aufstieg? Es wäre schön gewesen, wenn der „höhere Stabsoffizier" dazu ein Protokoll gemacht hätte.

Doch bis zum tatsächlichen Aufstieg zu Ostern 1880 vergehen acht Wochen – weshalb? Aus obiger Zeitungsmeldung schließen wir auf Unzulänglichkeiten beim Ballon und bei der Mechanik. Gab es wieder „Plumpheit und Unverstand" wie im November 1878 in Dresden? Nein, schlimmer: Sabotage! So zumindest berichtet Wölfert bei einem Vortrag in Leipzig am 8. April:

> *„Leider hätten ... Intriguen der mit Füllung des ... Ballons betraut gewesenen Arbeiter, die schließlich die Ballonhülle sogar mit Nadeln durchstochen, das Gelingen der ersten Aufsteigung vereitelt. Das theure Wasserstoffgas ... entwich wieder daraus, und ... so wurde der Ballon nach der Gasanstalt in Lindenau-Plagwitz geschleppt, um mit Leuchtgas gefüllt zu werden. Aber das Gas dieser Anstalt erwies sich als zu schwer, um zwei Personen mit in die Höhe zu nehmen und schließlich entstand auch noch durch zu schnelles Hineinfüllen des Gases ein großer Riß im Ballon."*

Dresdner Nachrichten, 16.3.1880

— Nächsten Sonntag beabsichtigt Oberförster Baumgarten auf dem Rennplatze am Schleußiger Wege bei Leipzig eine Auffahrt mit seinem lenkbaren Luftschiff. Dasselbe besteht jetzt aus 3 Gestellen mit zusammen 24 Wendeflügeln und Schiffsschrauben, sowie aus einem 40 Meter langen, 7 Meter hohen und 50,000 Kubikfuß Gas enthaltenden Ballon aus gasdichtem Gummistoff.

Dresdner Nachrichten, 24.3.1880

— Die für Sonntag in der Umgebung Leipzigs beabsichtigt gewesene Probeauffahrt mit dem Baumgarten'schen Flügel-Luftschiff hat — wie gemeldet wird — wegen der ungünstigen Witterung nicht stattfinden können.

Dresdner Nachrichten, 28.3.1880

— Heute gedenkt Oberförster Baumgart von Plagwitz aus mit seinem lenkbaren Luftschiff aufzusteigen.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 28.3.1880

* Leipzig, 27. März. Mit den Vorbereitungen zur Auffahrt des Baumgarten'schen Luftschiffes will es immer noch nicht recht flott von statten gehen. Am heutigen Tage war Herr Baumgarten mit der Füllung des Ballons auf dem Terrain des Felsenkellers in Plagwitz beschäftigt, da jedoch die Entfernung von dort nach der Lindenau-Plagwitzer Gasanstalt eine ziemlich beträchtliche ist, so ging die Füllung wegen geringen Druckes nur sehr langsam vor sich, und wir möchten keine Garantie dafür übernehmen, daß die Auffahrt den ersten Osterfeiertag vom Leipziger Rennplatze, wie es beabsichtigt ist, ausgeführt werden kann. Im Fall, daß der Ballon dennoch zur Genüge gefüllt ist und alles Uebrige klappt, soll die Aufsteigung am ersten Osterfeiertag Nachmittags unternommen und das Publicum durch Placate und Flugblätter in Kenntniß gesetzt werden.

Der obige Vortrag setzt fort:

„Es wurde nun ein neuer Ballon hergestellt, der viel größere Dimensionen als der frühere hatte.“

Nach der Meldung vom 16.3.1880 ist der Ballon von 26 auf 40 Meter verlängert und der Durchmesser von 6 auf 7 Meter vergrößert worden; die „24 Wendeflügel und Schiffsschrauben“ verteilen sich auf 2 Gondeln (da die mittlere noch immer die Passagiergondel ist). Das Volumen beträgt umgerechnet 1.420 m³.

Kurz nachgerechnet: 1 Kubikmeter Wasserstoff kann 1,203 kg tragen; der erste Ballon mit 550 m³ Wasserstoff demnach 660 kg. Der 2. Ballon ist 2 ½ mal so groß, mit entsprechend mehr Eigenmasse, trägt aber nur 50 % mehr, nämlich 960 kg (Leuchtgas 0,68 kg pro m³).

Die Vergrößerung des Ballons resultierte damit wohl aus der Bedingung, mindestens zwei, besser drei Männer als „Motoren“ einzusetzen, und wegen Beschaffungs- oder Kostenproblemen des Wasserstoffs auf Leuchtgas zurückgreifen zu müssen.

Das „Wochenblatt für Lindenau, Plagwitz und Umgegend“ meldet am Sa., dem **27. März 1880**: ***Locales / Lindenau-Plagwitz***. *Das lenkbare Luftschiff, zu dessen Auffahrt am 1. Osterfeiertag günstiges Wetter bestellt worden ist, wird am Sonnabend hier mit Gas gefüllt und gedenkt der Erfinder damit vom Felsenkeller aus aufzusteigen und durch die Luft segelnd sich auf der Rennbahn bei Leipzig, von wo aus weitere Kreuz- und Querfahrten unternommen werden sollen, niederzulassen.*

Das gleiche Wochenblatt berichtet am Mittwoch, dem **31. März 1880:**

> ***Locales / Lindenau-Plagwitz***. *Die Füllung des angeblich lenkbaren Luftschiffes, die am Sonnabend Morgen bereits ihren Anfang genommen hatte, zog ununterbrochen Publikum an, welches namentlich den Körben mit den Flügeln und Schrauben seine besondere Aufmerksamkeit widmete. Die Ansichten über das Gelingen, die dabei laut wurden, gingen sehr weit auseinander, nur die Erfinder und einige Wenige waren von dem Gelingen vollständig überzeugt – es sollte jedoch anders kommen! Nachdem der Riesenballon endlich am Sonntag Mittag nach 1 Uhr genügend (uns schien es schon übermäßig) gefüllt war, bestiegen drei Männer, Oberförster Baumgarten, Dr. Wölfert und der Anfertiger des Ballons die drei Gondeln, um die Flügel zu drehen und so durch die Lüfte mit dem Ballon dahin zu schwimmen, wo man hin wollte, nämlich nach der Rennbahn bei Leipzig. Zur Vorsicht hatte man jedoch noch in letzter Stunde angeordnet, den Ballon, der, wenn er sich gehoben, einem Riesenwurme gleicht, an beiden Enden mit Leinen festzuhalten, und nach der Rennbahn zu führen, und dieser anbrechende Zweifel am Gelingen fand sofort seine Berechtigung, als man das Ungethüm in die Höhe ließ; denn trotz des angestrengtesten Drehens der 24 Flügel und trotz der ruhigen Luft*

drückte ihn dieselbe doch nach Westen hin und Ballon und Insassen wären sicherlich mit der Luft nach Westen gegangen anstatt nach Osten, wohin sie wollten. Kaum hatte sich das Luftschiff gehoben, so war die Unmöglichkeit des Gelingens sichtbar. Die Flügel schienen im Verhältniß zur Größe des Ballons wie Kaffeelöffel, sie waren nicht einmal im Stande, den Ballon in seiner Bewegung mit dem leisen Luftzuge aufzuhalten, hatten doch die Leute an den Leinen schon viel Kraft aufzuwenden, um den Koloß zu halten. Nach einigen Carambolagen mit den Alleebäumen und Häusern wurde er wieder zur Erde herabgezogen, zwei der Männer stiegen aus und nur Oberförster Baumgarten blieb im mittelsten Korbe. Jetzt ließ man den Ballon höher steigen und führte den immer gewaltiger nach jenen lichten Höhen Strebenden die Leipziger Straße entlang; aber ach und krach, eine Leine riß wie ein Zwirnsfaden, eine andere verwickelte sich in den Aesten der Bäume, einige Mannschaften an den Leinen stürzten hin, andere erschraken, sie ließen los und mit größter Eile stieg das freigewordene Luftschiff in die Höhe. Es war ein Moment des Schreckens, denn der wider Willen aufsteigende Luftschiffer Baumgarten hatte keinen Ballast in seiner Gondel, er konnte unbegreiflicher Weise auch nicht dazu, die Ventile zu öffnen und war somit der größten Gefahr preisgegeben. Was half sein Drehen der winzigen Schraube unter seinem Korbe, er mußte mit dem Ballon in die Höhe und dahin, wohin die Luftströmung führte, nach Nordwesten zu. Plötzlich, mitten über Lindenau, in einer Höhe von über 5000 Fuß, blieb das Ungethüm stehen, drehte sich wiederholt um seine eigene Achse und nahm, als es noch ein wenig gestiegen, die Richtung der östlichen Luftströmung in jener Höhe an. Die Luft hoch oben ist aber viel dünner, als die untere, sie übt einen geringeren Druck auf den Ballon aus, dessen Gasfüllung sich denn auch ausdehnte und den Ballon zerriß. Das entströmende Gas ließ bald den Ballon, der in jener Höhe fast aufrecht stehend wie ein Zuckerhut aussah, wieder sinken und so kam es, daß derselbe als er in die untere Luftströmung zurück gelangte, wieder nach Westen zu flog. Auf der Kuhthurmwiese, nahe der Elster, kam er zur Erde und der Luftschiffer entstieg unbeschädigt der Gondel. Der Ballon aber hauchte mit einem Krach noch weiter zerberstend seinen betäubenden Odem aus.

Soweit uns bekannt wurde, soll man bereits dabei sein, das Luftschiff wieder auszubessern und weitere Versuche damit zu machen, deren Gelingen wir den Unternehmern wohl wünschen, aber bezweifeln.

Am Tag zuvor (Dienstag, den 30.3.1880) war in der Leipziger Zeitung folgendes erschienen:

M. Leipzig, 29. März. *– Nachdem schon wiederholt sich das Gerücht verbreitet hatte, das vom Oberförster Baumgarten aus Grüna construirte lenkbare Flügelluftschiff werde von Plagwitz und später vom Leipziger Rennplane aus seine erste Luftfahrt und damit verbundenen Luftmanöver unternehmen, ist dieselbe am gestrigen ersten Osterfeiertage Nachmittags zwischen 1 und 2 Uhr zur Wirklichkeit geworden. Am Tage vorher hatte beim Felsenkeller in Plagwitz die Füllung des 40 Meter langen und 7 Meter Durchmesser haltenden Ungeheuers stattgefunden, wobei es an einer fortwährend ab- und zuströmenden Zuschauerschaft nicht fehlte. Die Füllung begann Morgens 6 Uhr, aber zwölf Stunden später war noch so wenig Gas in den sackförmigen Ballon eingeströmt, daß die Hoffnung, ihn am nächsten Tage tragfähig aufsteigen lassen zu können, schon fast wieder hinfällig wurde. Gleichzeitig konnte man die im Vordergarten des Felsenkellers ihrer Verwendung harrenden übrigen Flugapparate des Luftschiffs betrachten, bestehend aus drei großen korbgeflochtenen Anhängseln, von welchen jeder 11 Flügel, vier auf jeder Seite und drei am Boden, hatte. Diese Flügel waren für eine besondere Bewegung eingerichtet, in der Weise, daß sie sich nicht nur wie Windmühlenflügel, sondern im Einzelnen beim Umdrehen noch besonders bewegen mußten. – Am Vormittag wurde die Stadt durch angeschlagene Plakate, daß das Luftschiff am Nachmittag aufsteigen würde, in allgemeine Aufregung versetzt und ungeheure Menschenmassen zogen hinaus, um dem Erfolge des Versuchs, von dem sich wol nur Wenige etwas versprachen, beizuwohnen. Bald sah man das Luftschiff, an Leinen geführt, von Lindenau herankommen. Auf der Wiese am Kuhthurme verwickelten sich die Leinen im Gezweig der dort stehenden Bäume und verhinderte sich hierdurch der Weitertransport nach dem Rennplane. Rasch entschlossen bestieg nur der Erfinder, Oberförster Baumgarten, ganz allein die Gondel und majestätisch erhob sich das Flügelluftschiff und wurde von seinem Insassen nach westlicher Richtung gesteuert. In der Gegend von Schönau wurde das*

Fahrzeug, bald aufsteigend, bald niedergehend, wie es das Steuer des Leiters forderte, gewendet und gegen die Windströmung zurück bis vor die Stadt getrieben. Hier zwang ein im Ballon an einer vom Fangnetz freien Stelle entstandener Riß und wol auch die durch ungeheure Anstrengung herbeigeführte Ermattung des Luftschiffers, der die Bewegungskurbel mit seinen eigenen Händen in Bewegung setzen mußte, denselben zum Niedersteigen, das leicht und sicher bewerkstelligt wurde. Er hatte eine Höhe von 2000 Fuß erreicht. Das Problem eines steuerbaren Luftschiffes ist am gestrigen Tage glänzend gelöst worden.

Das sind nun ziemlich gegensätzliche Darstellungen ein und derselben Sache – wo liegt die Wahrheit? War es ein glänzend gelungener Versuch, bei dem der Luftschiffer zu jedem Zeitpunkt alles unter Kontrolle hatte (auch wenn er allein für Drei kurbeln mußte), oder war es eine chaotische, höchst gefährliche Luftfahrt, die Baumgarten fast das Leben kostete? Ist es denkbar, daß Wölfert mit seinen Leipziger Beziehungen hinter dem zweiten Artikel steckt, um den Ruf und die Zukunft des Unternehmens zu retten? Wenn aber die erste Schilderung Unrecht hat – grenzte das dann nicht an eine Verschwörungstheorie? Und zu wessen Nutzen?

Da aber die erste Version recht anschaulich und detailliert ist, in anderen ähnlich lautenden Augenzeugenberichten eine gute Gesellschaft hat und auch das weitere bekannte Schicksal dieses Luftschiffes dem entspricht, ist die Wahrscheinlich leider recht hoch, daß es sich (nach Dresden 1878) um einen weiteren mißlungenen Aufstiegsversuch Baumgartens gehandelt hat.

Im Folgenden weitere Abschriften (aus Platzgründen meist ohne Faksimile):

Das Aufsteigen des lenkbaren Luftschiffes.

az. Leipzig, 29. März. Die für gestern Nachmittag vom Herrn Oberförster Baumgarten projectirte Vorführung seines lenkbaren Luftschiffes auf der Rennbahn hatte hier viele Tausend Zuschauer versammelt, die leider vergebens das Erscheinen desselben erwarteten, da ein inzwischen eingetretener Unfall, bei dem der Erfinder mit knapper Noth dem Tode entging, die Vorführung vereitelte. — Nachdem schon am Sonnabend mit dem Füllen des Ballons begonnen, war dasselbe am Sonntag Mittag so weit fertig gestellt, daß die Ueberführung des Ballons nach der Rennbahn vor sich gehen sollte. Herr Baumgarten hatte beabsichtigt, das Luftschiff vom Füllungsplatze in Plagwitz am Seile zum Rennplatze führen zu lassen, hier sollte dann das Aufsteigen, respective die Vorführung der Lenkbarkeit desselben stattfinden. Da sich in diesem Moment nur Herr Baumgarten in dem mittleren der drei angehängten, zum Fortbewegen bestimmten Apparate

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, **30.3.1880**

Das Aufsteigen des lenkbaren Luftschiffes.

az. Leipzig, 29. März. *– Die für gestern Nachmittag vom Herrn Oberförster Baumgarten projectirte Vorführung seines lenkbaren Luftschiffes auf der Rennbahn hatte hier viele Tausend Zuschauer versammelt, die leider vergebens das Erscheinen desselben erwarteten, da ein inzwischen eingetretener Unfall, bei dem der Erfinder mit knapper Noth dem Tode entging, die Vorführung vereitelte. – Nachdem schon am Sonnabend mit dem Füllen des Ballons begonnen, war dasselbe am Sonntag Mittag so weit fertig gestellt, daß die Überführung des Ballons nach der Rennbahn vor sich gehen sollte. Herr Baumgarten hatte beabsichtigt, das Luftschiff vom Füllungsplatze in Plagwitz am Seile zum Rennplatze führen zu lassen, hier sollte dann das Aufsteigen, respective die Vorführung der Lenkbarkeit desselben stattfinden. Da sich in diesem Moment nur Herr Baumgarten in dem mittleren der drei angehängten, zum Fortbewegen bestimmten Apparate befand, während die Füllung auf drei Personen, also etwa auf 300 Pfund Mehrgewicht berechnet war, reichten die wenigen Leute, die bestimmt waren, den Ballon zu halten resp. zu führen, nicht aus, einige Seile zerrissen und das Luftschiff stieg mit bedeutender Schnelligkeit bis zu einer Höhe von 1500 Mtr. nach der Messung Baumgarten's, während von der Erde geschätzt die erreichte Höhe als eine viel größere erschien. Trotz dieses Unfalls konnte man beobachten, wie Herr Baumgarten seine Kräfte einsetzte, das Luftschiff fortzubewegen, es gelang ihm sogar, dasselbe gegen den ziemlich scharfen Ostwind eine nicht unbedeutende Strecke zu führen, obwohl zur Fortbewegung desselben auf die Kräfte von drei Personen gerechnet war. Da die Füllung des Ballons nur für die Höhe von einigen hunderten von Metern berechnet war, bewirkte die Ausdehnung des Gases in der unerwünscht erreichten Höhe von 1500 Metern das Platzen des Ballons und ein Ausströmen seines Inhaltes. Hierdurch verlor der Ballon seine wagerechte Stellung, die mit der zunehmenden Entleerung schließlich in eine*

senkrechte überging, und mit zunehmender Geschwindigkeit, die in den letzten 100 Metern einem Sturze glich, sahen die entsetzten Zuschauer das Luftschiff die Erde auf einer Wiese zwischen Plagwitz und dem Kuhthurme erreichen. Hunderte von Menschen strömten von allen Seiten hinzu, um hülfreiche Hand zu bieten. Glücklicherweise war der muthige Aeronaut unverletzt und hatte nur die theilweise Zertrümmerung seiner Apparate zu beklagen. Mit bewundernswerther Ruhe hatte derselbe noch in den letzten Augenblicken seines Sturzes gearbeitet, um ein Niedergehen zwischen Häusern, den nahen Bäumen oder in der Elster zu vermeiden. Herr Baumgarten wird, nachdem sein Luftschiff wieder hergestellt ist, nicht unterlassen, die Lenkbarkeit desselben öffentlich vorzuführen.

Im selben Blatt, gleich anschließend, der folgende Artikel:

Leipzig, 29. März. *– Die Bewohner von Plagwitz und die große Masse der von anderwärts Zugeströmten sollten am gestrigen ersten Osterfeiertag Nachmittags Zeuge eines in hohem Grade aufregenden Schauspieles werden. Mit lebhaftem Interesse waren vom Publicum des Tages über die Vorbereitungen zum Aufsteigen des Baumgarten-Woelfert'schen lenkbaren Luftschiffes, die auf einem umzäunten Felde am Felsenkeller von Statten gingen, verfolgt worden und man erging sich in allerlei Vermuthungen, wie wohl der erste größere Probeversuch mit dem monströsen Apparat ablaufen werde. Die an dem Unternehmen zunächst Betheiligten waren von großer Zuversicht und von einem Optimismus erfüllt, über den wir uns beim Anblick des Ungethüms von Luftschiff und seiner einzelnen, kaum in rechtem Verhältniß zu einander stehenden Theile eines Kopfschüttelns nicht erwehren konnten. Man hatte zur Füllung des Ballons die ganze Nacht benützt und dadurch erreicht, daß derselbe gestern in den ersten Vormittagsstunden hinreichend für die geplante Aufsteigung mit Leuchtgas gefüllt war.*

Zwischen 10 und 11 Uhr Vormittags verkündeten in der Stadt Placate an den Anschlagsäulen und Flugblätter, die von Dienstmännern vertheilt wurden, daß die Auffahrt ½ 3 Uhr Nachmittags stattfinden werde.

Kurz vor 2 Uhr wurden mit dem Luftschiff auf dem Füllungsorte die ersten Bewegungsversuche unternommen, es stieg ein ziemliches Stück in die Höhe, von der Hand an Leinen festgehalten, und wurde wieder zur Erde herabgezogen. Man hatte hierbei die beste Gelegenheit, die seltsame, etwas ungeheuerliche Gestalt des Apparates betrachten zu können. Der Ballon hat nicht die gewöhnliche kürbisartige Form, sondern er stellt mehr einen großen gefüllten Sack oder eine Wurst von sehr bedeutender Längenausdehnung dar und darunter hängen drei Gondeln oder Körbe, in denen der Flügelmechanismus angebracht ist, wodurch die Lenkbarkeit des ganzen Apparates bewerkstelligt werden soll. Wir haben 32 solcher Flügel gezählt und bemerkt, daß mehrere derselben nach dem System der Schiffsschraube eingerichtet sind; die Flügel werden durch die Insassen der Körbe mittelst der Hand in Bewegung gesetzt, was, beiläufig erwähnt, keine leichte Arbeit sein kann.

Als das Luftschiff etwa 100 Fuß vom Erdboden in der Luft schwebte, sah es einem Riesenwurm sehr ähnlich und die Flügel erschienen daran wie die Füße einer Spinne. Dem Zuschauer wurde alsbald klar, daß es mit der behaupteten Lenkbarkeit des Luftschiffes nicht beim Besten bestellt war, denn so oft diejenigen, welche dasselbe an den Leinen festhielten, auf Commando sich anschickten, es freizugeben, zeigte das Schiff, trotzdem daß der Flügelapparat sehr energisch arbeitete, entschieden das Bestreben, mit der Luftströmung, also in der Richtung nach Markranstädt zu segeln. Unter solchen Umständen entsagten die Unternehmer ihrer Absicht, die praktische Verwendbarkeit ihrer Erfindung sofort dadurch vor Aller Augen an den Tag zu legen, daß sie mit dem Apparat direct von Plagwitz nach dem Rennplatze zu fliegen gedachten, und es wurde beschlossen, das Luftschiff an den Leinen nach dem letzteren Orte, wo inzwischen sich schon Tausende versammelt hatten, die erwartungsvoll den kommenden Dingen entgegensahen, transportiren zu lassen.

Die Abreise des Ballons von Plagwitz ging bereits nicht ohne einige Gefährlichkeiten ab, er machte einige Mal Miene, sich auf ein Haus aufzulegen, und zwei der Leute, die in den Flügelkörben sich befanden, fanden es für gerathen, aus dem ihnen als gefährdet erscheinenden Standort herabzuspringen, so daß nur Herr Oberförster Baumgarten in dem mittleren Korbe verblieb. Unter Begleitung von Tausenden wurde das Luftschiff

die Leipziger Straße in Plagwitz hinabgezogen, doch es sollte alsbald von seinem Verhängniß erreicht werden, welches dem ganzen beabsichtigten Unternehmen ein jähes Ende bereitete. Als der Ballon vor dem „Restaurant Moltke“, ziemlich am Ende der Leipziger Straße in Plagwitz angelangt war, geriethen die vordersten Transporteure mit ihren Beinen durch Berühren mit den Aesten der Bäume etwas in Unordnung, sie wurden durch die enorme Tragkraft des Ballons in die Höhe gehoben und ließen in dem dadurch jedenfalls hervorgebrachten Erschrecken die Leine los; die Leinen mit denen die übrigen Transporteure das Luftschiff festhielten, rissen mitten durch und frei schwebte es nun zur luftigen Höhe empor. Ein tausendfacher Ruf des Schreckens entrang sich zunächst der Menge, und am meisten waren die an dem Unternehmen direct Betheiligten betroffen, sie standen sprach- und rathlos da und wußten nicht im Geringsten, was etwa anzufangen war.

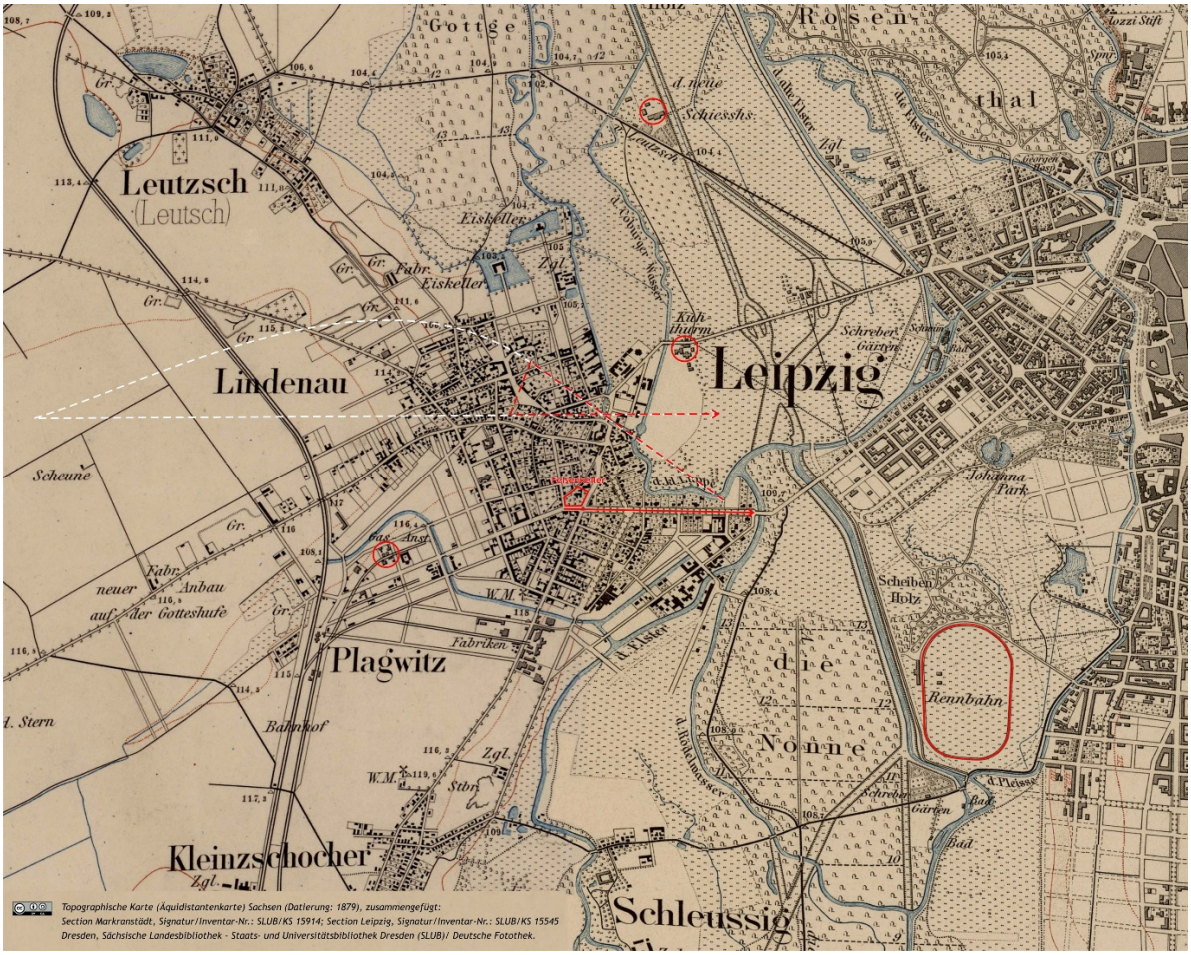
Im Luftschiffe, welches höher und höher stieg und zuletzt wohl eine Höhe von mehreren tausend Fuß erreicht haben mußte, befand sich nur der Oberförster Baumgarten, dem es allein natürlich ganz unmöglich sein mußte, mit dem Flügelapparat irgend welche Wirkung zu erzielen. Der Ballon nahm in den ersten fünf Minuten die Richtung nach Westen zu, darauf schien er, nachdem er höher gestiegen und sicher in die Region einer anderen Luftströmung gerathen war, mehrere Minuten lang still zu stehen und sodann die entgegengesetzte Richtung einzuschlagen. Unter der Masse der bange der Entwicklung der Dinge harrenden Zuschauer wurde in aufgeregter Weise debattiert, wie der Oberförster Baumgarten es wohl anfangen werde, um mit dem Ballon wieder zur Erde herabzukommen, und ob ihm das ohne Beschädigung gelingen werde. Die Frage, ob ein Ventil vorhanden sei, welches ermögliche, in geordneter Weise Gas ausströmen zu lassen, wurde dem Schreiber dieser Mittheilungen von genau unterrichteter Seite dahin beantwortet, ein Ventil sei zwar vorhanden, aber dazu könne Herr Baumgarten nicht gelangen, sondern es sei der Art eingerichtet, daß es sich mechanisch selbst öffne.

Unter solchen Umständen mußte man in der That für das Luftschiff und seinen Insassen ernste Befürchtungen hegen, die noch mehr sich steigerten, als man die vielerlei Bewegungen sah, die der Ballon insofern betrieb, als er sich mehrfach um seine eigene Achse drehte und mehrere Male sich förmlich umstülpte. Auf das Höchste erschreckt aber fanden sich die Zuschauer, als sie gewahrten, daß der Ballon an dem einen Ende ein so großes Loch bekommen hatte, daß es von unten den Anschein hatte, als ob er geplatzt sei. Man gewahrte an dem schnellen Schlappwerden der Ballonhülle, wie schnell das Gas ausströmte, und die weitere Folge hiervon war, daß nunmehr der Ballon rasch fiel. Die ganze Zuschauermasse setzte sich in der Richtung, in welcher das Luftschiff niederging, in Bewegung und es bot die tolle Jagd mit dem mehr und mehr der Erde sich nähernden Ballon, dessen Insassen man dem Tode verfallen glaubte, einen grausenerregenden Anblick.

Ein gnädiges Geschick fügte es jedoch, daß die Sache noch halbwegs glücklich ablief. Das Gas war zuletzt doch nicht so rasch aus dem Ballon entwichen, um ein plötzliches Niederfallen herbeizuführen, sondern derselbe stieß auf einer Wiese zwischen dem Kuhthurm und Plagwitz, hart am Elsterfluß, verhältnißmäßig sanft auf den Erdboden auf und der Oberförster Baumgarten, der jedenfalls Augenblicke seines Lebens durchgemacht hatte, die er noch lange im Gedächtniß behalten wird, konnte von den herbeigeeilten Menschen unverletzt aus der Gondel herausgehoben werden. Die Art und Weise seines glücklichen Niederkommens zur Erde muß unter so bewandten Umständen geradezu als ein Wunder bezeichnet werden. Einige Minuten später, nachdem die Landung des Ballons erfolgt war, entströmte das noch vorhandene Gas, die Umstehenden nach allen Seiten auseinandertreibend, mit ziemlichem Geräusch aus der Ballonhülle, worauf diese in sich zusammenfiel. Noch Stunden lang war der Platz, auf dem das Luftschiff herabgekommen war, der Wallfahrtsort einer nach vielen Tausenden zählenden Menschenmenge.

Wir vermögen unseren Bericht nur mit der Bemerkung zu schließen, daß das Project des Oberförsters Baumgarten noch sehr weit entfernt von der Lösung des Problems der Erfindung eines wirklich lenkbaren Luftschiffes zu sein scheint. Gestern herrschte das denkbar günstigste Wetter, die Luft war nur auf das Leiseste bewegt, und trotzdem war es Herrn Baumgarten nicht möglich, auch nur im Geringsten mit seinem Apparate dasjenige zu erreichen, was er damit erstrebt. Im großen Publicum aber hegt man den Wunsch, daß solche aufregende und mißlungene Experimente sich nicht wiederholen möchten.

Die nach den Berichten vermuteten Bewegungen des Luftschiffes in einer Karte von 1879 (erstellt von Michael Vieweg, Leipzig)



— Wir werden von betheiligter Seite ersucht, zu dem in der letzten Nummer enthaltenen Bericht über das Aufsteigen des lenkbaren Luftschiffes Folgendes zu bemerken. Das unbeabsichtigte Aufsteigen des Ballons hat seinen Grund nicht darin gehabt, daß mehrere Leinen hindurch gerissen sind, sondern es ist vorn der Ring, an dem zwei Leinen befestigt waren, gesprungen, in Folge dessen diese beiden Leinen herabfielen, die dritte Leine ließen die Arbeiter los und nun zerriß die vierte Leine, die das ganze Gewicht nicht aushalten konnte. Wenn sich Das in Wirklichkeit so verhalten hat, woran wir nicht zweifeln, so dürfen wir wohl unsere Verwunderung darüber ausdrücken, daß die Unternehmer der projectirten Luftschifffahrt sich dem Glauben hingeben konnten, es könne der riesengroße Ballon mit seiner bedeutenden Gasfüllung an vier Leinen ohne Bedenken auf eine weite Strecke Weges transportirt werden. Der Erfolg hat gezeigt, wie unvorsichtig ein solches Beginnen gewesen ist. Ein überaus bewährter und mit den physikalischen Gesetzen durchaus vertrauter Aeronaut, der verstorbene Sivel, hielt seiner Zeit, als er seinen gefüllten Ballon von der städtischen Gasanstalt nach dem Pfaffendorfer Hofe transportiren ließ, 30 handfeste Soldaten für nöthig, welche an eben so viel Leinen den Ballon festzuhalten hatten.

Nach all diesen für die Luftschiffer ungünstigen, aber doch sachlichen Berichten folgt im Leipziger Tageblatt und Anzeiger vom **31.3.** ein erster Korrekturversuch „von betheiligter Seite“, das ist der Lieferant der „gerissenen“ Seile (s. links). Und dann geht es zur Sache:

Leipzig, 31. März. *– Wir sind genöthigt, uns noch einmal mit dem mißlungenen Aufsteigen des angeblich lenkbaren Luftschiffes des Oberförsters Herrn Baumgarten zu beschäftigen und zwar in Folge eines sehr langen Schreibens, das Derselbe mit dem Datum Forsthaus Grüna, den 30. März, heute in unsere Hände hat gelangen lassen und in welchem Derselbe sich bemüht, die wesentlichen Angaben des in unserem Blatte ... enthaltenen ausführlichen Berichtes über die Aufsteigung zu entkräften, und behauptet, daß im Gegentheil das Luftschiff seine Brauchbarkeit zur Genüge an den Tag gelegt habe. Wir könnten zwar das Schreiben einfach ignoriren, da Herrn Baumgarten an einigen Stellen die doch jedenfalls genossene gute Erziehung im Stiche läßt und derselbe seine*

Stellung mit Schimpfreden und beleidigenden Unterstellungen zu verteidigen versucht; wir wollen ihm diese Schwäche jedoch im Hinblick auf die Erregung, in die ihn begreiflicherweise sein mißlungener Probeversuch versetzt hat, nicht entgelten lassen, sondern die hauptsächlichen Stellen des Schreibens, auf die es ankommt, herausheben und unseren Lesern mittheilen. Vollständig die umfängliche „Berichtigung“ abzudrucken, dazu haben wir den Raum nicht.

Im Betreff des Reißens der Leinen an dem Luftschiff während der Ueberführung von Plagwitz nach dem Rennplatze und des alsdann erfolgten unfreiwilligen Aufsteigens stellt Herr Baumgarten die Sache so dar:

Um auf jeden Fall am Sonntag Nachmittag von dem Rennplatze aus mit dem Flügelluftschiff aufsteigen zu können, wollte ich dieses an Leitseilen dorthin führen lassen. Der Platz auf dem Felsenkeller, woselbst der Ballon gefüllt worden war, ist von vielen Bäumen umgeben. Bei der Führung des Aerostaten mittels Leitseile wurden einige Wendeflügel durch Streifen an die Aeste beschädigt. Da noch Zeit war, beabsichtigte ich das Schiff wieder zum Füllungsorte zu führen und hier die geringfügigen Havarien ausbessern zu lassen. Durch ein Mißverständnis – der Trubel war zu groß – geschah es jedoch, daß das Schiff vorwärts gezogen und die Leitseile ziemlich hoch (ca. 70 Meter) nachgelassen wurden. Sofort war ich mir des Gefährlichen meiner Situation, ohne den bestellten genügenden Ersatzballast für zwei Personen mich auf diese Weise transportiren zu lassen, bewußt; ehe ich mich jedoch mit den Leuten, welche die Seile führten, verständlich machen konnte, rissen – infolge des Auftriebes von 200 kg. – die hinteren Leitseile, und gleich darauf auch die vorderen.

Diese Darstellung widerspricht vollständig derjenigen, welche wir als Nachtrag zum ersten Bericht bez. als Berichtigung gebracht haben und zwar auf Ersuchen des Seilers, der die betreffenden Leitseile geliefert hat. Danach hat sich der Ring, an dem die zwei vorderen Leinen befestigt waren, losgelöst, die Leinen sind in Folge dessen herabgefallen, die dritte Leine ist von dem betreffenden Arbeiter losgelassen worden, und die vierte Leine, welche den ganzen Druck nicht mehr aushalten konnte, ist zerrissen. Dann giebt Herr Baumgarten gar nicht an, wie es gekommen ist, daß er seiner anfänglichen Absicht, die praktische Verwendbarkeit seines Apparates sofort dadurch an den Tag zu legen, daß er mit demselben direct von Plagwitz nach dem Rennplatze flog, entsagte, vielmehr die Ueberführung durch Transporteure an Leitseilen anordnete. Wir haben in unserem Bericht den Grund angegeben, der darin bestand, daß bereits die am Füllungsorte vorgenommenen Versuche, das Luftschiff entgegen der herrschenden schwachen Luftströmung zu bewegen, vollständig mißglückten und dasselbe stets beharrlich, trotz des Arbeitens der Flügelapparate, mit der Luftströmung segeln wollte. Diesen von uns der Wahrheit gemäß mitgetheilten Thatbestand übergeht Herr Baumgarten in seinem Schreiben ganz, dagegen bemerkt er weiter Folgendes:

Vor der Hand mußte ich mich bei dem rapiden Aufsteigen auf das oberste Ventil verlassen, welches bei zu hohem Gasdruck sich selbst öffnet. An der Seite des Ballons befinden sich außerdem noch drei größere Ventile, welche erst auf dem projectirten Ascensionsplatze mit den Fahrstühlen verbunden werden sollten. Um die Zeit nicht ungenützt vorüber gehen zu lassen, suchte ich durch starkes Drehen der Wendeflügel den Rennplatz zu erreichen, ich bin auch über demselben gewesen. Als ich jedoch daselbst keine Leute bemerkte, glaubte ich mich bezüglich des Ortes geirrt zu haben. Die in kurzer Zeit darauf rasch hintereinander erfolgenden Detonationen und Erschütterungen des Schiffes zeigten mir an, daß das Gas, welches durch die ziemlich hohe Sonnenwärme sich continuirlich ausdehnte, drei Oeffnungen in den Ballon gerissen hatte; eine davon befand sich gerade über mir, so daß das ausströmende Gas mich umgab. Nun befürchtete ich weiter keine Gefahr; einige Minuten darauf erfolgte jedoch das Zerreißen der vorderen Spitze, welche sich schon vorher etwas gesenkt hatte. Ich erkannte die rapide Schnelligkeit, mit welcher der Ballon sich senkte; nachdem sich das Gleichgewicht des Schiffes mit der umgebenden Luft wieder hergestellt hatte, glaubte ich aus aller Gefahr zu sein. Das Gas konnte, als die zerrissenen Streifen der vorderen Spitze sich mit dem daselbst befindlichen Gestelle verwickelt hatten und der Stoff die große Oeffnung deckte, nur noch in geringer Menge ausströmen. Die Zuschauenden werden bemerkt haben, daß, ehe ich schnell und zwar dieses Mal absichtlich niederfuhr, der Ballon etwa 5 Minuten sich ziemlich in gleicher Höhe hielt und zwar in Folge der vorerwähnten Schließung der Hauptöffnung. Erst als ich mich über der freien Wiese befand, drehte ich mit aller Kraft das

rechte Flügelpaar und ich mußte mich sonach der Erde nähern. Daß der Apparat so schnell und günstig wirkte, ist doch jedenfalls ein Zeichen seiner Brauchbarkeit. Oben konnte ich die rapide Schnelligkeit, mit welcher ich niederfuhr, nicht so beurtheilen, wie die Zuschauenden; ich sah nur, daß nach einigen Secunden die Gebäude auf einmal größere Dimensionen annahmen. Infolge dessen stellt ich die Flügelbewegung ein, um möglichst sanft zur Erde zu kommen. Daß ich Dieses erreicht habe, werden die hart am Landungsplatz stehenden Leute bezeugen können.

Die Leser werden aus dem Vorstehenden selbst heraus erkennen, in welche Widersprüche sich Herr Baumgarten verwickelt. Derselbe will sich mit seinem Ballon über dem Rennplatz befunden haben und gleich hinterdrein deutet er an, daß er sich geirrt haben müsse. Letzteres ist auch thatsächlich der Fall gewesen, denn alle Die, welche den Ballon nach seiner Befreiung von den ihn an den Erdboden kettenden Fesseln verfolgt haben, und es sind das viele Tausende gewesen, werden wissen, daß er schnurstracks zuvörderst wieder mit der Luftströmung, also von Ost nach West segelte und daß er erst, als er eine bedeutende Höhe (Herr Baumgarten selbst berechnet sie auf etwa 1500 Meter, wir glauben jedoch, daß das um etwa 600 Meter zu hoch gegriffen ist) erreicht hatte, Stillstand machte und dann in die entgegengesetzte Strömung, also in die Richtung nach der Stadt zu überging. Herr Baumgarten hat sich offenbar über die Richtungen, die der Ballon eingeschlagen, und über das ihm zu Füßen liegende Terrain ganz im Unklaren befunden. Derselbe behauptet, durch Drehen der Flügelräder in der mittleren Gondel allein das Luftschiff in der Richtung gegen die Luftströmung nach der Stadt zu zurückgetrieben zu haben. Wir überlassen es einfach dem Ermessen unserer Leser, welchen Glauben es dieser Annahme schenken will. Wir unsererseits halten nach Lage aller Verhältnisse, wie sie sich dem aufmerksamen Beobachter an Ort und Stelle dargeboten haben, an der Behauptung fest, daß der Ballon in der Höhe in eine entgegengesetzte Luftströmung gerathen und von dieser in der Richtung nach Leipzig zu zurückgetragen worden ist.

Und hier die Version Wölferts, auf einem Vortrag in Leipzig am 8.4.1881 geäußert:
Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 10.4.1881

wurde nun ein neuer Ballon hergestellt, der viel größere Dimensionen, als der frühere hatte. Leider ging durch ein Mißverständniß der Ballon vorzeitig in die Höhe, und nur eine Person, der Oberförster Baumgarten, befand sich in der Gondel. Der Ballon stieg mit ungeheurer Schnelligkeit bis zu einer Höhe von 2000 Meter und hier wurde der Gasdruck ein so starker, daß die Ballonhülle mit donnerähnlichem Geräusch an drei Stellen platzte. Für Herrn Baumgarten, der die „Geistesgegenwart nicht verlor, lag nun die Nothwendigkeit vor, so rasch wie möglich herabzukommen und mit Hülfe des von ihm in Bewegung gesetzten rechten Flügelpaares gelang ihm das auch ganz glücklich. Herr Baumgarten, so betonte Redner, ist nicht, wie damals die Berichterstatter der Leipziger Blätter behauptet haben, herabgestürzt, sondern er ist herunter gefahren und die Zukunft wird lehren, wer Recht hat.

Schließlich behauptet Herr Baumgarten seinerseits, daß der glückliche Niedergang des Ballons auf der betreffenden Wiese wiederum nur der Wirkung des Flügelmechanismus zuzuschreiben und daß die Landung an dem gedachten Ort von ihm beabsichtigt gewesen sei. Er sagt in dieser Beziehung sogar: „Als ich die ausgezeichnete Wirkung der Wendeflügel gewahr wurde, hatte ich erst die Absicht, über die Wiese zu fahren, um den Rennplatz, welchen ich nun in geringerer Höhe als solchen erkannte, zu erreichen; doch wäre es von mir Frevel gewesen, den Schutz Gottes in noch höherem Grade, als es hier augenfällig beim Platzen des Ballons geschehen ist, zu beanspruchen.“ Wir gestatten uns ebenfalls auch in dieser Beziehung anderer Meinung zu sein und sagen, der glückliche Niederfall ist wesentlich dadurch herbeigeführt worden, daß wie schon oben von Herrn Baumgarten selbst angegeben, das Leck im Ballon sich durch die schlapp herabhängenden, zerfetzten Stücke der Ballonhülle verstopfte und nur in geringem Maße noch Gas ausströmen konnte, wir sagen aber auch, daß Herr Baumgarten einer gnädigen Fügung die Rettung seines Lebens verdankt.

Zum Schlusse noch die eine Bemerkung, daß wir uns von ganzem Herzen freuen würden, wenn Herr Baumgarten die Lösung seines mit Beharrlichkeit verfolgten Problems gelänge. Vor der Hand aber, an dieser Ansicht halten wir fest, sind die Schwierigkeiten, die diesem Problem entgegenstehen, noch nicht beseitigt.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 8.4.1880

— Dem Vernehmen nach sollen nächsten Sonntag mit dem Baumgarten'schen Luftschiff wieder Luftfahrten unternommen werden; diesmal soll die Fahrt gleich vom Füllungsplatze, unweit der „König-Albert-Brücke" aus, nach dem Rennplatze zur Ausführung kommen.

Und die Beseitigung dieser Schwierigkeiten wird in Leipzig auch nicht mehr gelingen; die für den 12. April angestrebte Wiederholung des Aufstiegs fällt aus. Ist es Einsicht in den zu geringen Wirkungsgrad des „Flügel-Antriebs", sind es generelle technische Probleme, Geldmangel – vieles ist denkbar, doch leider nicht überliefert.

Dresdner Nachrichten, 11.4.1880

— Die gerüchtweise in Leipzig für morgen ausgesprengte Auffahrt mit dem Baumgart'schen Luftschiff findet nicht statt.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 21.4.1880

* Leipzig, 20. April. Auf einem umzäunten Platze an der von Plagwitz-Lindenau nach dem dortigen Bahnhofe führenden Straße, in unmittelbarer Nähe der König-Albert-Brücke, ist gegenwärtig das durch sein verunglücktes Aufsteigen am 1. Osterfeiertag in den weitesten Kreisen bekannt gewordene Luftschiff, von dem sein Erbauer, Herr Oberförster Baumgarten, behauptet, daß es lenkbar sein werde gegen ein mäßiges Eintrittsgeld zur Besichtigung des Publicums ausgestellt. Der cylinderförmige, an beiden Endpunkten zugespitzte Ballon ist mit Leuchtgas gefüllt und wird durch eine große Anzahl angehängter Sandsäcke festgehalten. Die Flügelkörbe sind sammt dem Flügelmechanismus an dem Ballon befestigt, und man kann das gesammte Luftschiff mit allen seinen Einrichtungen bequem in Augenschein nehmen. Der Mechanismus soll, wie bereits mitgetheilt worden, noch durch einen Motor vervollständigt werden und man erwartet die Fertigstellung desselben für die nächste Zeit, worauf dann ein neuer Aufsteigungsversuch unternommen werden soll. Wir wünschen dem Erfinder den besten Erfolg, können uns aber, nachdem wir heute den Apparat wieder in Augenschein genommen haben, der Zweifel, daß mit dessen derzeitiger Verfassung das Problem der Lenkbarkeit als gelöst zu betrachten sei, nicht entschlagen. Wir müssen namentlich an der Anschauung, daß die Flügel im Verhältniß zu dem mächtigen Ballon zu klein sind, festhalten. Die Erfahrung wird lehren, ob wir uns mit dieser Anschauung getäuscht haben.

Stattdessen kommt die Gerüchteküche in Gang, sicher durch die Luftschiffer mit angeheizt: Man hätte Aussicht, in absehbarer Zeit einen Motor zu bekommen, mit dem man dann einen neuen Aufstieg machen werde. Was das für ein Motor sein soll, wird nicht gesagt – bisher gibt es eigentlich nur den Lenoir'schen Gasmotor, den Haenlein 1872 einsetzte. Die Daimlersche „Standuhr" wird erst Wölfert einige Jahre später erhalten.

Solange die weitere Verwendung des Luftschiffs nicht klar ist, soll es wenigstens gegen Eintrittsgeld ausgestellt werden – Wölferts Idee?

Doch wenig später, Ende April, kommt das endgültige Aus für das Leipziger Unternehmen – nach Baumgartens Darstellung ein Erfolg, nach der Presse das Gegenteil, und finanziell sicher ein großer Verlust.

Die Begründung von Dresden übrigens, dies sei nur ein schlecht gemachtes Modell, und mit einem richtigen Luftschiff wäre sowas nicht passiert, wiederholt Baumgarten nicht.
War es ein „richtiges Luftschiff"?

Dresdner Nachrichten, 1.5.1880

– Bei Lindenau war in letzter Zeit gegen Entree das sogenannte lenkbare Luftschiff mit gefülltem Ballon und einfach an Leinen befestigt zu sehen. Das „Wochenbl. f. Lindenau" meldet jetzt, daß die Eigenthümer dieses an sich nichts bewiesen habenden Undings, nachdem sie „genug oder auch zu wenig" dafür eingenommen, ihm den Leib aufgeschnitten und das Gas herausgelassen haben. „Das ist das Ende eines Unternehmens — sagt das genannte Blatt – welches noch mit einem besonderen, wenn auch nicht gerade schmeichelhaften Eigenschaftswort bezeichnet werden sollte."

6: Unbeirrt – Baumgarten, Wölfert und das Luftschiff

Trotz des Mißerfolgs ist Eines erreicht: Aufmerksamkeit. Man beschäftigt sich mit dem Thema, und Zeitungen müssen Fragen beantworten, wie das Leipziger Tageblatt am 14.4.1880:

Das Problem des lenkbaren Luftschiffes.

Täglich scheint der Flug der Vögel den Menschen herauszufordern, daß er ihnen diese Kunst nachmache. Ist ihm doch gelungen, die Geschwindigkeit und Tragfähigkeit der Landthiere durch den Dampfwagen in tausendfachem Maße zu übertreffen; — warum sollte er also nicht das Problem des lenkbaren Luftschiffes lösen, dessen Möglichkeit ihm die unzähligen Arten fliegender Thiere vor die Augen führen? Auch verlockt den Unternehmungsgeist die Aussicht, sich den Verkehrsweg des Luftmeeres zu erschließen, dessen Bedeutung alle Landstraßen, Tunnel und Viaducte, alle Canäle, durch die wir Flüsse und Meere mit einander verbanden, weit überflügelt. So darf man sich nicht wundern, daß trotz unzähliger Unfälle stets neue Versuche gemacht werden. Ist aber auf diesem Gebiete irgend ein Fortschritt zu verzeichnen, oder gehört das lenkbare Luftschiff, etwa wie das Perpetuum mobile, zu den Ungereimtheiten, die sich so oft der wissenschaftlich ungebildete Verstand auszusinnen pflegt? Das sind Fragen, deren Beantwortung Viele von unseren Lesern, die am ersten Osterfeiertag einer mißlungenen Luftfahrt zusahen, mit Interesse vernehmen dürften.

Die Lehre vom künstlichen Fluge wird gegenwärtig durch zwei Schulen vertreten: 1) durch Diejenigen, welche der Meinung sind, man müsse eine Maschine, die leichter ist als die Luft, anwenden, und 2) Diejenigen, welche erklären, daß die Flugmaschine unbedingt schwerer sein muß als die atmosphärische Luft.

Die Versuche, den von den Brüdern Montgolfier 1782 erfundenen Luftballon lenkbar zu machen, blieben bis jetzt fruchtlos. Am 1. Februar 1872 stieg Dupuy de Lôme mit einem dem „Baumgarten'schen" ähnlichen Luftschiffe in die Höhe und gelangte in zwei Stunden von Vincennes nach Noyon (106 Kilometer). Er bewegte sich unter einem Winkel von 12° gegen den Wind, während die eigene Geschwindigkeit des Ballons $2^1/_2$ Meter und die des Windes 16—17 Meter betrug. Das war die größte bis jetzt erzielte und gegen einen schwachen Wind dennoch äußerst geringfügige Leistung eines lenkbar gemachten Luftballons. Aber schon frühzeitig entstand die Ansicht, daß der Luftballon sich zu diesem Zwecke nicht eigne, und man betrachtete die fliegenden Geschöpfe, die sämmtlich schwerer sind als die Luft, als wahre Muster der künftigen Flugmaschine.

In dieser Hinsicht sind zuerst die Bestrebungen Derjenigen namhaft zu machen, welche das Luftschiff durch ebene, unter einem kleinen Winkel geneigte Flächen in der Höhe erhalten und fortbewegen wollen. Dieser Grundsatz wurde von Henson und Stringfellow angenommen.

Henson construirte seine Maschine im Jahre 1843. Sein Apparat besteht aus einem Wagen mit Dampfmaschine und Brennmaterial; an dem Wagen ist ein großer hölzerner Rahmen befestigt, der mit Canevas oder Seide ausgefüllt wird. Der Rahmen breitet sich auf beiden Seiten des Wagens wie die Flügel eines Vogels aus, mit dem Unterschiede, daß er unbeweglich bleibt. Ueber diesen Flügeln befinden sich zwei Räder aus Holzbretern, welche die Maschine vorwärts bewegen sollen. Sie wirken auf die Luft wie die Flügel einer Windmühle und werden durch die Dampfmaschine in Rotation versetzt. An der Achse im hinteren Theil des Wagens ist ferner ein dreieckiger Rahmen angebracht, welcher zusammengewickelt, hoch oder tief gestellt werden kann, um das Luftschiff fallen oder steigen zu lassen. Unter diesem „Schwanze" befindet sich noch ein Steuerruder. Die Rahmenfläche muß einen Quadratfuß betragen, um $^1/_2$ Pfund des Wagengewichts tragen zu können. Diese Maschine wurde von einer schiefen Ebene herabgelassen, und die hierdurch erzielte Geschwindigkeit reichte hin, um das Luftschiff eine gewisse Zeit in der Luft zu tragen und die Wirkung der beiden durch die Dampfmaschine bewegten Räder zu ermöglichen.

Aehnlich ist auch das von Stringfellow gebaute, 1868 in dem Krystallpalast auf der Aeronautischen Ausstellung der Oeffentlichkeit übergebene Modell. Die Dampfmaschine hatte $^1/_8$ Pferdekraft und das Gesammtgewicht des Modells betrug nur 12 Pfund. Aber das Modell, welches sich an einem Drahte sehr schnell vorwärts bewegte, stieg nicht in die Höhe.

Eine andere Gruppe bilden wiederum die Anhänger der Luftschraube, welche zum ersten Male von G. Cayley im Jahre 1796 hergestellt wurde. Der Apparat ist sehr einfach und Cayley beschreibt ihn folgendermaßen:

„a und b sind zwei Korkstücke; in jedes stecken wir vier Gänsefedern ein, welche ein wenig schief geneigt sein müssen, ähnlich wie die Flügel an der Windmühle; die Neigung muß aber an beiden Korkstücken eine entgegengesetzte sein. An das Korkstück a befestigen wir ein rundes spanisches Rohr, welches an dem anderen Ende zugespitzt ist. Auf die obere Fläche des Korkstückes b legen wir einen Bogen aus Fischbein, der in der Mitte eine kleine runde Oeffnung besitzt, durch die wir das zugespitzte Rohr durchstecken. Die beiden Enden des Bogens verbinden wir vermittelst zweier gleicher Sehnen mit dem oberen Ende des Rohrstabes und wickeln dann die Sehne auf den Stab auf, indem wir die Flügel in entgegengesetzter Richtung drehen. Hierauf stellen wir das Korkstück b, an welches der Bogen befestigt ist, auf den Tisch, drücken aber fest auf das obere Korkstück, um das Losdrehen der Sehne zu verhüten. Nehmen wir jetzt rasch den Finger weg, so steigt die Luftschraube in die Höhe."

Im Jahre 1842 ist es Philips gelungen, sein Modell durch Luftschrauben aus dünnen Bretern in die Höhe steigen zu lassen. Das Modell war aus Metall gearbeitet und wog 2 Pfund. Es bestand aus einem Dampfkessel und 4 Bretchen, die sich an 8 Armen befanden. Die Breter waren gegen das Modell unter einem Winkel von 20 Grad geneigt und zwischen den Armen drang nach dem Princip des Hero von Alexandrien der Dampf hervor und bewirkte die Bewegung der Schraube. Das Modell stieg in eine beträchtliche Höhe und flog ziemlich weit, ehe es auf die Erde niederfiel.

Auf Grund dieses Princips wurden bereits in Frankreich viele Modelle gebaut, und vielleicht ist der Luftschraube eine wichtige Bedeutung in der Luftschifffahrt vorbehalten.

Wir haben schließlich noch die vierte Gruppe der Aeronauten zu nennen, welche das Problem durch die Anwendung künstlicher Flügel (nicht an dem Luftballon, sondern an einer Maschine, die schwerer als die Luft wiegt) lösen wollen. Aber in dieser Beziehung müssen wir leider bekennen, daß uns der Mechanismus des Fluges der Vögel und der Insecten nur wenig bekannt ist. Erst seit 15 Jahren haben die Gelehrten dem Gegenstande größere Aufmerksamkeit zugewendet; die Ansichten sind noch in vielfacher Beziehung widersprechend; die Naturwissenschaft hat noch nicht eine exacte Erklärung der täglich beobachteten Erscheinung geben können. Wir sind aber zu der Hoffnung berechtigt, daß dem Geiste, der den Lauf der Sterne und Winde bestimmt hat, es auch gelingen wird, die Gesetze des Fluges zu enträthseln. Dann dürfte auch die Herstellung des lenkbaren Luftschiffes nur eine Frage der Zeit werden.

Das ist der gegenwärtige Stand des wichtigen Problems, den wir auf vielseitigen Wunsch unseren Lesern in aller Kürze mittheilen. St. J.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 30.4.1880

* Leipzig, 29. April. Von unterrichteter Seite wird uns mitgetheilt, daß die beiden Unternehmer des Baumgarten'schen Luftschiffes nach Wien reisen wollen, wo sie angeblich für Schwender's „Neue Welt" engagirt worden sind. „Aufs lenken käme es dabei gar nicht an, sondern sie sollten nur mit dem eigenthümlichen Ballon aufsteigen." Von Herstellung eines Motors, einer Einrichtung, die allerdings sofort bei ihrem Bekanntwerden auf das Kopfschüttein der Sachverständigen gestoßen, soll gar keine Rede mehr sein. Wir werden doch am Ende mit unserer kundgegebenen Anschauung, daß mit der gegenwärtigen Construction des Baumgarten'schen Luftschiffes das Problem der Lenkbarkeit des Luftballons noch nicht gelöst sein dürfte, Recht behalten.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 6.5.1880

Vermischtes.

— Kaum ist das Baumgarten'sche Luftschifffahrtsproblem abgethan, so wird schon wieder von einem andern gleichen Plane berichtet. Aus Goslar wird nämlich gemeldet: Die Herstellung des vom Pastor Fischer in Rühl erfundenen und am 25. März vorigen Jahres patentirten Flügel-Luftschiffes wird nun nicht mehr lange auf sich warten lassen, da die hierzu nöthigen Mittel beschafft worden sind. Das Schiff besteht der Hauptsache nach aus dem flachen und langgestreckten Dache, einem Hohlraum, welcher die mit Gas zu füllenden Schläuche aufnimmt, dem Flügelpaar, welches von vorn nach hinten in der Richtung des Daches schlägt, beim Zusammenschlagen seine Fläche entfaltet, beim Wiedervorgehen aber sich elastisch zusammenbiegt, einem Mechanismus, um die Flügel in Bewegung zu setzen, und dem zum Aufenthalte des Fahrenden und zur Aufnahme etwaiger Ladung dienenden Räderkorbe, in welchem der Schwerpunct des ganzen Systems liegt und über dem die Richtung des Daches und der Flügel sich zum Zwecke der Lenkung verstellen läßt.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 10.5.1880

* Leipzig, 9. Mai. Der Erfinder des Flügel-Luftschiffes, Herr Oberförster Baumgarten, befindet sich nicht, wie kürzlich berichtet wurde, in Wien, sondern Derselbe waltet jetzt seines Amtes im Forsthaus Grüna bei Chemnitz. Dagegen weilt sein Compagnon, Herr Dr. Wölfert aus Leipzig, mit dem Luftschiff in Wien, sich mehr Glück mit demselben versprechend als in Leipzig. Was den für das Luftschiff anzufertigenden Motor betrifft, so hat man den von einer Maschinenfabrik in Chemnitz angefertigen „Feder-Motor" ins alte Eisen werfen müssen, wogegen nunmehr ein neu gefertigter „Kohlensäure-Motor" seinem Zweck entspräche. (?)

Anhand von Beispielen wird in obigem Artikel der „Stand der Luftfahrt" vorgestellt – inwieweit repräsentativ und technisch korrekt, soll hier nicht beurteilt werden, aber die damalige Sichtweise und Vorstellungskraft kommt doch recht gut zum Ausdruck.

Danach wieder Buschfunk – aber Gerüchte haben oftmals einen wahren Kern. Denn auf die Reise nach Wien kommen wir noch zurück.

Interessant auch der Artikel vom 6.5.: Der Pastor Fischer mit seinem Flügelluftschiff ist uns bisher noch nicht begegnet und unter „deutsche Luftfahrtpioniere" nicht zu finden; vermutlich handelt es sich nur um eine Patentschrift, die nie realisiert wurde.

Aber die Meldung vom 10.5.1880 enthält wichtige Informationen. Zunächst ist Wölfert „mit dem Luftschiff" in Wien. Was er dort konkret macht, wissen wir leider noch nicht – die nächste Meldung aus Wien bringt das Blatt erst Ende Oktober. Auch der Grund, ausgerechnet nach Wien zu gehen, ist noch nicht bekannt. 1877 war Baumgartens Büchlein "Das lenkbare Flügel-Luftschiff, der Flug-Apparat, ..." in Wien erschienen.

Hinter den Begriff „Kohlensäure-Motor" hat bereits die Zeitung ein Fragezeichen gesetzt, welches auch hier nicht aufgelöst werden kann. Aber die Info: Baumgartens Feder-Motor ist von einer Chemnitzer Maschinenfabrik gefertigt worden.

Der interessanteste Punkt ist jedoch, daß Herr Oberförster Baumgarten im Forsthaus Grüna seines Amtes waltet. Die Erklärung geben die Dresdner Nachrichten vom 11.5.: Baumgarten habe, um seine Stellung als Staatsdiener zu erhalten, seiner vorgesetzten Behörde das Ehrenwort abgeben müssen, nie wieder Hand an Luftschiff-Projekte zu legen, denn die Oberförsterei müsse den ganzen Mann in Anspruch nehmen. Baumgarten gehorcht und schickt Wölfert auf Reisen.

Das Baumgarten'sche Luftschiff.

Wie mehrere uns vorliegende Wiener Blätter darthun, sind mit dem vielbesprochenen und auch in Leipzig zur Probe gekommenen Flügel-Luftschiffe, welches der Oberförster Baumgarten in Grüna erfunden hat, mehrere glückliche Fahrten ausgeführt worden, darunter eine, bei welcher das Fahrzeug in Hitzing aufstieg und den siebenstündigen Weg nach Baden in einer halben Stunde zurücklegend hier ohne Unfall wieder niederging. Wie wir erfahren, hat der Erfinder sich auf das Luftschiff Patente erworben und so darf man wohl baldigst erwarten, nächster Zeit auch wieder in Deutschland von ihm zu hören. Jedenfalls glauben wir es der Sache schuldig zu sein, auch das Zeugniß zu veröffentlichen, welches dem Erfinder über sechs Versuche ausgestellt wurde, wodurch wir zugleich darthun, daß jener Bericht über den Versuch in Leipzig, welchen das Leipziger Tageblatt brachte, nur diesem Versuche, keineswegs aber der Erfindung galt, und wir uns freuen werden, wenn diese die Erwartungen rechtfertigt. Das genannte Zeugniß lautet wie folgt:

Am 31. Juli Abends 7 Uhr wurde in Gegenwart der unterzeichneten Zeugen ein aeronautischer Versuch mit einem durch Federkraft getriebenen, gangbaren Modell des „Lenkbaren Flügelluftschiffes" vorgenommen. Das Modell besteht aus einem 12.5 Meter langen, 3.75 Meter breiten und 3.75 Meter hohen Ballon von 100 Cubikmeter Volumen und 112 Kilogramm Tragkraft. Das Gestelle, welches zwei mit starken Federn zu 0.1 Pferdekraft in Verbindung stehende Wendeflügelpaare von je 2 Meter Durchmesser und ein Steuerruder von 2 Meter Länge trägt, ist sowohl durch Einklemmung des Ballonstoffes an den Längsleisten des Gestelles, als auch durch drei in Futteralen befindliche Seile, welche den Ballon durchbrechen, sowie mehrere Bänder mit dem Gasballon fest verbunden. Längs der oberen Seite des Ballons sind diese drei Trageseile durch einen starken Gurt mit den beiden Ballonspitzen in Verbindung gebracht. Unten am Gestelle ist ein Compensationsseil befestigt. Zuerst wurde ein Versuch mit dem kleinen Flügelluftschiff auf die Weise vorgenommen, daß dasselbe mit seiner Längsachse und dem Steuerruder von Süd nach Norden eingestellt und die vorher aufgezogenen Federn mittelst Schnuren aufgelöst wurden. Die Wendeflügelwellen rotirten und trieben den Aerostaten in der Richtung nach Norden. Dann wurde, als zweiter Versuch, das Schiff zurückgezogen und mit seiner Längsachse in der Richtung von OSO nach WNW eingestellt und das Steuerruder nach rechts gerichtet. Die in Bewegung gesetzten Flügel trieben den Aerostaten in der Richtung nach NW. — Hierauf wurde das Luftschiff über das Forstgehöfte hinweg auf die daranstoßende Wiese geleitet und beim nächsten, dem dritten Versuche, das Steuerruder abgeschraubt, der Ballon in der Richtung von NO nach SW eingestellt und unter Wirkung beider Flügelpaare in Bewegung gesetzt. Der Aerostat wurde in gerader Linie seitlich der Windrichtung getrieben. Hierauf stellte man das Schiff mit seiner Längsachse von N nach S und ließ nur das linke Flügelpaar wirken. Der Aerostat beschrieb nach der Windrichtung eine Curve. Beim fünften Versuche wurde der Ballon mit seiner Längsachse von SO nach NW gerichtet und nur das rechte Flügelpaar in Bewegung gesetzt, worauf das Luftschiff in der Windrichtung eine Curve durchlief. Hierauf wurde zum sechsten Versuche der Ballon von W nach O eingestellt und beide Flügelpaare in Rotation gesetzt. Der Aerostat bewegte sich mit ziemlicher Geschwindigkeit der aus ONO kommenden Windströmung entgegen. Dies war der Hauptversuch. Nachdem die Feder abgelaufen war und die Flügelwellen in Ruhe standen, trieb die Windströmung das Flügelluftschiff in der Richtung nach WSW zurück, so daß es ziemlich auf demselben Puncte, von welchem es ausging, wieder ankam. Schließlich wurden beide Flügelpaare abgeschraubt, mehrere Leinen zusammengeknüpft, das Compensationsseil entfernt und der Aerostat hoch in der Luft wieder nach dem Forstgehöfte geleitet. Bei diesen hier stattgefundenen Versuchen haben nachstehende Herren die an den Ballonspitzen befestigten Schnuren überwacht, damit der Aerostat in seinem durch die Wendeflügelwellen erzeugten selbstständigen Bewegungen nicht gehindert wurde. Otto Theuerkorn und P. V. Ketzer, Ingenieure in Chemnitz, Franz Keil, M. O. Hartig, Adolf Seemann, Herman Valtin, W. F. Clauß, Frdch. Ludwig Wolf, Robert Türk bezeugen sämmtlich die genannten sechs Versuche. Beglaubigt: E. Oehmisch, Gemeindevorstand zu Grüna. Darunter das Gemeindesiegel.

Aber nein, so ganz gehorcht er doch nicht, er ist schließlich Georg Baumgarten. Und vielleicht schließt ja sein Ehrenwort nicht aus, daß er nach Feierabend mal rasch ein Patent macht:

Das Leipziger Tageblatt meldet am 9.6.1880 die Anmeldung (Nr. 11,846) und am 18.9. die Erteilung (Nr. 11,471) für „Neuerungen an Fortbewegungs-Apparaten für Luft- und Wasserschiffe", Zusatz zu P.R. 8392, G. Baumgarten, königl. Oberförster in Forsthaus Grüna bei Chemnitz.

Ob seine vorgesetzte Behörde ihm dies übelgenommen hat?

Aber nun wieder Wien: Das Leipziger Tageblatt, das Baumgarten einst so ärgerte, schreibt am 27.10.1880 einen versöhnlichen Artikel (links und unten). Denn es hat Erfolgsmeldungen aus dem Ausland erhalten: Mit dem Baumgarten'schen Flügel-Luftschiff seien „mehrere glückliche Fahrten ausgeführt worden", darunter eine von Hietzing (westl. Wien) nach Baden (südl. Wien) über ca. 25 km in einer halben Stunde – und ohne Unfall gelandet!

So weit, so gut – doch es gibt Fragen: War es das original Leipziger Luftschiff, 40 m lang und mit drei Gondeln? Wer saß drin? Hat das Wölfert allein gemanagt (sein Name wird nicht genannt), oder hat Baumgartens Ehrenwort weniger als ein halbes Jahr gehalten? Und: Ist hier ein Zeugnis überzeugend, welches 15 Monate zuvor für ein viel kleineres, unbemanntes und mit Federn angetriebenes Modell ausgestellt wurde?

7: 1881 – Wölfert übernimmt die Regie

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 23.3.1881

— Herr Dr. Wölfert aus Leipzig beabsichtigt nächsten Mittwoch hierselbst einen Vortrag über lenkbare Luftschiffe zu halten und, sobald günstiges Wetter eingetreten, mit dem vom Oberförster Baumgarten erfundenen und neuerdings bedeutend verbesserten lenkbaren Luftschiffe auf dem Schützenhausplatze zu Altendorf Probefahrten anzustellen.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 10.4.1881

Die Lenkbarkeit des Luftballons.

* **Leipzig**, 9. April. Am gestrigen Abend hielt Herr Buchhändler Dr. Wölfert von hier vor einer wenig zahlreich besuchten Versammlung im großen Saale der Centralhalle einen Vortrag über „die Lenkbarkeit des Luftballons".

Der Vortragende betonte im Eingange seiner Darlegungen, es gehöre Muth dazu, über die Lenkbarkeit des Luftballons im Ernste zu reden, da die meisten Menschen geneigt seien, hierüber schlechte Witze zu machen. Er habe sich bemüht, hierfür einen vernünftigen Grund aufzufinden, es sei ihm das aber nicht gelungen und so habe er sich denn über die Witzeleien und Spötteleien einfach hinweg gesetzt.

Das Bestreben, das Luftschiff lenkbar zu machen, sei ein sehr altes, denn es tauchte alsbald nach Erfindung der Montgolfiéren auf. Blanchard, einer der ersten französischen Luftschiffer, brachte an seinem Ballon Flügel an, der Versuch konnte indeß nicht gelingen, da der Ballon rund war. Ein runder Ballon werde niemals lenkbar gemacht werden können. Ein anderer Franzose glaubte eher zum Ziele kommen zu können, indem er vier Ballons neben einander koppelte und darunter ein ungeheures Gerüst anbrachte; dieser Versuch kam gar nicht praktisch zur Ausführung, da die Polizei, welche Unglück befürchtete, das Aufsteigen untersagte. Der Erste, welcher das Problem der Lenkbarkeit des Luftballons wissenschaftlich in Angriff nahm, war W. Zachariä, Lehrer an der Klosterschule in Roßleben; derselbe fand bald, daß die erste Bedingung der Lenkbarkeit des Luftschiffes die Anwendung eines mehr länglichen Ballons ist. Der französische Ingenieur Giffard construirte 1852 in Paris einen lenkbaren, nach Art eines Fisches gebauten Ballon und es gelang ihm damit zwar nicht, in gerader Richtung gegen den Wind zu segeln, aber es war ihm doch möglich, seitwärts auszubiegen und mit dem Ballon im Kreise herum sich zu bewegen. Giffard hat weitere Versuche mit seinem lenkbaren Schiff, wahrscheinlich weil er das erste Mal beinahe das Leben eingebüßt hatte, unterlassen und im Jahre 1878 tauchte er bei Gelegenheit der Pariser Weltausstellung mit dem Ballon Captif wieder auf, der ihn zum Millionair gemacht hat. Während der Belagerung von Paris baute ein anderer Ingenieur im Auftrage der französischen Akademie der Wissenschaften ein lenkbares Luftschiff, dasselbe wurde jedoch erst nach Beendigung des Krieges fertig und man hat nichts wieder davon gehört. Dann ist noch die Herstellung eines solchen Luftschiffes durch einen gewissen Häulein aus Mainz gefolgt, der als Motor eine Gaskraftmaschine, die ihren Platz in der Gondel hatte, verwendete und bei Brünn aufstieg, ohne jedoch dem Ziele wesentlich näher zu kommen.

Am 31. Juli 1879 unternahm der Oberförster Baumgarten in Grüna bei Chemnitz mit einem von ihm erbauten lenkbaren Luftschiff einen privaten Versuch. Vor den Augen von mehr als tausend Personen — es ist darüber ein von einer größeren Anzahl glaubwürdiger Personen unterzeichnetes Protokoll aufgenommen worden — wurde das Schiff nach den verschiedensten Richtungen in der Luft hin- und hergetrieben und schließlich gelang auch der Hauptversuch, der darin bestand, daß man das Luftschiff eine größere Strecke der Windströmung entgegen steuerte. Der Ballon wurde darauf vergrößert und ein damit vorgenommener Versuch fiel namentlich insofern befriedigend aus, als die Bewegungen in verticaler Richtung ganz vortreffliche waren, indem der Ballon pfeilschnell auf und ab flog und beim Niedergehen sofort auf der Erde fest saß, worin ein großer Vorzug gegenüber den gewöhnlichen Luftballons enthalten ist, die gewöhnlich, wenn der Anker nicht gleich die Erde faßt, noch ganze Strecken fortgetrieben werden, wodurch oftmals hohe Gefahr für den Ballon und seine Insassen entsteht.

Dr. Hermann Wölfert ist per Vertrag gleichberechtigter Partner Baumgartens, und er bringt in diese Beziehung nicht nur sein Geld ein, sondern auch seinen Erfindergeist, seine Arbeitskraft und seine Persönlichkeit. 1881 verkauft er Haus und Buchhandlung, er verläßt seine Familie – er ist (anders als Baumgarten) frei, sich vollständig für das Luftschiffprojekt einzusetzen.

Die Aufstiege von Wien tragen bereits seine Handschrift, und sie sind genau genommen die ersten bestätigten gelungenen bemannten Fahrten mit einem Baumgartenschen Luftschiff.

Und noch etwas unterscheidet ihn von seinem Partner: Wölfert ist beim Umgang mit anderen Menschen, mit Vertragspartnern, mit der Öffentlichkeit offenbar viel geschickter und diplomatischer als der leicht erregbare Baumgarten. So bemüht er sich, den durch das Leipziger Mißgeschick ramponierten Ruf des Unternehmens wieder herzustellen: aber nicht mit rechthaberischen und beleidigenden Zuschriften an die Presse, sondern – mit einem Fachvortrag, den er am 8. April 1881 in Leipzig hält.

Nachdem er in diesem Vortrag einleitend zunächst einige Vorgänger der Luftschiffentwicklung beschreibt, kommt er bald auf den Oberförster Baumgarten. Dessen bereits erwähntes Experiment am 31.7.1879 nennt er einen „privaten Versuch", aber mit mehr als tausend Zuschauern. Er zitiert auch das dazu angefertigte Protokoll, spricht jedoch an keiner Stelle von einem bemannten Versuch (der es ja ganz sicher auch nicht war).

Der „daraufhin vergrößerte" Ballon und der „damit vorgenommene Versuch" bezieht sich vermutlich auf die von Ende Oktober 1879 vorliegenden Berichte (s. o.).

Der Vortragende kam nunmehr auf die Versuche zu sprechen, die in Leipzig mit dem auf seine Kosten nach dem Systeme des Oberförsters Baumgarten hergestellten Ballon unternommen wurden. Leider hätten, so bemerkt er, Intriguen der mit Füllung des ersten Ballons betraut gewesenen Arbeiter, die schließlich die Ballonhülle sogar mit Nadeln durchstochen, das Gelingen der ersten Aufsteigung vereitelt. Das theure Wasserstoffgas, womit der Ballon zuerst gefüllt war, entwich wieder daraus, und da mit der Aufsteigung doch unbedingt ein Versuch gemacht werden sollte, so wurde der Ballon nach der Gasanstalt in Lindenau-Plagwitz geschleppt, um mit Leuchtgas gefüllt zu werden. Aber das Gas dieser Anstalt erwies sich als zu schwer, um zwei Personen mit in die Höhe zu nehmen und schließlich entstand auch noch durch zu schnelles Hineinfüllen des Gases ein großer Riß im Ballon. Es wurde nun ein neuer Ballon hergestellt, der viel größere Dimensionen, als der frühere hatte. Leider ging durch ein Mißverständniß der Ballon vorzeitig in die Höhe, und nur eine Person, der Oberförster Baumgarten, befand sich in der Gondel. Der Ballon stieg mit ungeheurer Schnelligkeit bis zu einer Höhe von 2000 Meter und hier wurde der Gasdruck ein so starker, daß die Ballonhülle mit donnerähnlichem Geräusch an drei Stellen platzte. Für Herrn Baumgarten, der die Geistesgegenwart nicht verlor, lag nun die Nothwendigkeit vor, so rasch wie möglich herabzukommen und mit Hülfe des von ihm in Bewegung gesetzten rechten Flügelpaares gelang ihm das auch ganz glücklich. Herr Baumgarten, so betonte Redner, ist nicht, wie damals die Berichterstatter der Leipziger Blätter behauptet haben, herabgestürzt, sondern er ist herunter gefahren und die Zukunft wird lehren, wer Recht hat.

Der Vortragende hat neuerdings ein neues Luftschiff von kleineren Dimensionen bauen lassen, welches im System genau dem früheren Modell entspricht. Dieses Schiff ist 17 Meter lang, hat 4 Meter im Durchmesser, faßt 160 Kubikmeter Wasserstoffgas und besitzt eine Tragkraft von 180 Kilogramm.

Am Schlusse seines Vortrages faßte der Redner die Bedingungen der Lenkbarkeit eines Luftballons in folgenden Puncten zusammen: Bequemes Sicherheben in die Luft, sicheres Fortbewegen nach jeder Richtung, Lenkfähigkeit nach links und rechts, vor- und rückwärts, bequemes, sicheres Landen. Um diesen Bedingungen zu entsprechen, ist nöthig, daß ein Motor vorhanden ist, welcher einen Treibapparat in Bewegung setzt, und sodann muß auch ein Steuerapparat vorhanden sein. Die Hauptschwierigkeiten, welche der Herstellung eines lenkbaren Luftschiffes im Wege stehen, bestehen erstens in der schweren Beschaffung einer absolut gasdichten Hülle, zweitens in der Herstellung des Wasserstoffgases, drittens in unserem so unbeständigen, mit vielen starken Winden verbundenen Klima, viertens in dem Umstande, daß die Leute, welche die Apparate anzufertigen haben, darin erst eingeübt werden müssen, und zuletzt ergiebt sich eine Hauptschwierigkeit noch aus der Herstellung eines geeigneten Motors. Redner erklärte, er werde sich aber trotz aller Schwierigkeiten in seinen Bestrebungen nicht irre machen lassen. (Beifall.)

Der erste Absatz auf dieser Seite wurde bereits an anderer Stelle ausgewertet. Interessant dann der vorletzte Absatz: Wölfert hat ein kleineres Luftschiff bauen lassen (und nicht selbst gebaut), 17 Meter lang, 4 m Durchmesser, 160 Kubikmeter Wasserstoffgas.

Daß in diesem Artikel der Bau allein Wölfert zugeschrieben wird, kann durchaus ein Trick sein, um Baumgartens vorgesetzte Behörde zu täuschen.

Abschließend nennt Wölfert die Hauptschwierigkeiten bei Bau und Betrieb von Luftschiffen:

- Beschaffung einer gasdichten Hülle
- Herstellung des Wasserstoffs (Leuchtgas ist unzureichend)
- das örtliche Klima (Wind)
- schlecht ausgebildete Arbeiter
- kein geeigneter Motor

Das neue Testmodell (unbemannt) wird zwei Wochen nach diesem Vortrag in Altendorf bei Chemnitz durch ein „Komitee des lenkbaren Flügelluftschiffes“ vorgestellt; weder Baumgarten noch Wölfert werden namentlich erwähnt. Das „Chemnitzer Tageblatt und Anzeiger“ Nr. 99 schreibt am **26. April 1881**:

Am Sonntag vormittag wurden mit dem gangbaren Modell eines „lenkbaren Luftschiffes“ bei dem Schützenhaus in Altendorf in Gegenwart mehrerer Sachverständiger und sonstiger Zeugen drei Versuche vorgenommen. In einem darüber aufgenommenen und uns zur Verfügung gestellten Protokoll heißt es:

Das kleine Flügelluftschiff besteht aus einem länglichen Ballon von 17,5 m Länge, 4 m im Vertikalquerschnitt, Durchmesser von ...??, 172 cbm Inhalt und 193 kg Tragkraft. Der Motor wird aus 2 Federn von je 6,1 Pferdekraft[5] gebildet. Diese Federn setzen bei der Inbetriebsetzung des Aerostaten die beiden Wendeflügelpaare, welche sich unten in der Mitte des Ballons zu beiden Seiten des Gestelles befinden, in Rotation.

1. *Versuch. Das Luftschiff wurde zuerst mit der Spitze nach Westen eingestellt, die Stellungsschnur des Motors in einer Höhe von 15 m ausgelöst. Das Schiff ging der westlichen Windströmung von 2 m pro Sekunde mit einer relativen Geschwindigkeit von 0,5 m pro Sekunde (also mit einer absoluten Geschwindigkeit von 2,5 m pro Sekunde) aufwärts, des zu starken Auftriebs halber, steil entgegen.*

[5] *Hoffentlich ist dies kein Abschreib-Fehler, denn zuvor hieß es mal „0,1“.*

2. *Versuch. Das Schiff wurde heruntergezogen und mehr belastet. Es wurde mit der Spitze nach Süden eingestellt, wo der unterdessen in der Richtung gewechselte Wind herkam. Die Schnüre des Motors wurden in einer Höhe von 17 m ausgelöst. Die Wendeflügel trieben das Schiff anfangs direkt, in fast horizontaler Richtung, gegen die Windströmung von 1,5 m pro Sekunde mit einer relativen Geschwindigkeit von ca. 1 m pro Sekunde (also mit einer absoluten Geschwindigkeit von 2,5 m pro Sekunde), und zwar auf eine Strecke von 40 m. Hierauf beschrieb der Aerostat eine Kurve nach SO. – Als die Federn abgelaufen waren, schlug das Schiff die Richtung nach NO ein, worauf es – des Saatfeldes halber – heruntergezogen wurde, ehe es die Richtung nach Norden annehmen konnte.*

3. *Versuch. Endlich stellte man das Schiff mit der Spitze nach Norden ein. Die etwas heftige Windströmung kam aus Westen, die Breitseite des Ballons unter einem Winkel vom 90 Grad treffend. Das Luftschiff ging mit der Eigengeschwindigkeit von 0,5 m pro Sekunde, ca. 10 m nach Norden und bog dann nach NO ab, bis es – als die Federn abgelaufen waren – der westlichen Strömung folgte.*

Auf Nachmittag 5 Uhr hatte das „Komitee des lenkbaren Flügelluftschiffes“ durch Plakat zu einer öffentlichen Vorführung desselben am selben Orte eingeladen, und es hatten sich dazu Tausende von Zuschauern, wenn auch nur ein geringer Teil zahlender, eingefunden. Als das Schiff, wohl weil die Füllung so lange Zeit erforderte, erst nach 6 Uhr gelöst wurde und der Abend sehr kühl war, hatten viele der Neugierigen sich bereits wieder entfernt. Wir müssen uns als Laien eines Urteiles darüber enthalten, inwieweit das Resultat der ersten Vorführungen von dem zweiten bestätigt wird und ob die Leistungen dieses „Modelles“ den Schluß darauf gestatten, daß ein nach demselben konstruiertes Schiff von großen Dimensionen den an ein lenkbares solches Fahrzeug gestellten Anforderungen vollständig entsprechen würde. Jedenfalls würde aber für den Beobachter ein sicherer Anhalt sich gewinnen lassen, wenn ein Ballon mit soviel Tragfähigkeit hergestellt worden wäre, daß eine Gondel angebracht und die Handhabung der Lenkmaschinerie durch eine in derselben befindliche Menschenkraft auf einer größeren Tour bewirkt werden könnte.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ schreibt am 5. Mai 1881 über das gleiche Ereignis:

(Mit dem Baumgarten‘schen lenkbaren Luftschiff), über welches in letzter Zeit die Blätter zu wiederholten Malen Mitteilungen gebracht, und das bereits von fast sämmtlichen europäischen Regierungen patentiert worden, sind am 24. April vor einer grossen Zuschauermenge auf dem Schützenhausplatz bei Chemnitz neue, und zwar diesmal glücklich gelungene Versuche gemacht worden. Nach den Berichten der Chemnitzer und Leipziger Zeitungen soll sich das Luftschiff bei dieser Gelegenheit derartig gut bewährt haben, daß dasselbe trotz des ziemlich starken Windes sich bequem nach allen Richtungen hin, also auch direkt gegen den Wind, lenken ließ, und somit den Beweis lieferte, daß diese Erfindung das große Problem der Herstellung lenkbarer Luftschiffe faktisch gelöst hat. An dem genannten Tage haben übrigens zehn Versuche stattgefunden, vormittags drei und nachmittags sieben, die sämmtlich sehr befriedigend ausfielen. Es stellte sich indessen die Notwendigkeit heraus, die die Flügel treibenden Federn zu verstärken und überhaupt so einzurichten, daß eine langandauernde Wirkung derselben erzielt werden kann, eine Änderung, die mit Leichtigkeit vorzunehmen ist, so daß also der praktischen Verwertung der hochbedeutenden Erfindung kein ernstliches Hindernis mehr im Wege stehen dürfte.

8: 1882 – Baumgartens letzter Aufstieg

Dresdner Nachrichten, 2.2.1882

— Der frühere sächsische Oberförster Baumgarten verfolgt zäh seine Erfindung der Lenkbarkeit des Luftschiffes. Jetzt ist er in Berlin und hat auf Charlottenburger Flur einen riesigen Luftballon konstruirt, ein Ellipsoid von 330 Kubikmeter Inhalt, dessen große Achse 17½ Meter mißt. Es trägt an seiner Gondel den bekannten Flügelmechanismus. Baumgarten, der sich mit einem Dr. Wölfert associirt hat, wird sein neues Luftschiff in Gegenwart der Offiziere des großen Generalstabs vorführen.

Dresdner Nachrichten, 13.2.1882

— In der Flora zu Charlottenburg bei Berlin hat am Freitag die Probe mit dem lenkbaren Luftschiff des ehemaligen sächsischen Oberförster Baumgarten stattgefunden und hat derselben unter Andern auch der Herr General v. Schultz beigewohnt. Bei dem ersten Versuch brach die Welle der zum Auf- und Absteigen dienenden Schraube. Nach Entfernung von Ballast stieg der Erfinder Baumgarten vom Skating-Rink auf und machte demnächst mehrere Fahrten entgegen der Windrichtung. Nach erfolgter Reparatur der Welle wurde die untere Schraube eingesetzt und mit Hilfe derselben dreimal auf und niedergestiegen.

Dresdner Nachrichten, 8.3.1882

Tagesgeschichte.

Deutsches Reich. Die erste öffentliche Probefahrt mit dem von Dr. Wölfert und Oberförster Baumgarten konstruirten lenkbaren Luftschiff, die von der „Charlottenburger Flora" aus stattfand, hat einen unglücklichen Ausgang genommen und Menschenleben in schwere Gefahr gebracht. Die Konstrukteure sind bei ihrer Erfindung von dem Gedanken ausgegangen, daß der Ballon selber nur so viel Tragkraft besitzen soll, um sich mit der Gondel und ihren Insassen im Gleichgewicht zu erhalten. Auftrieb, Lenkung und Niedergang soll bewirkt werden durch ein System von Schaufelrädern, das neben und unter der Gondel angebracht ist. Zur Bewegung der Räder gedenkt Dr. Wölfert einen Motor zu 4 Pferdekräften zu benutzen, der nur 80 Pfund wiegen soll. Dieser Motor war aber noch nicht zur Stelle und so sollte denn der erste öffentliche Versuch mit Handbewegung gemacht werden. Bereits am Donnerstag hatte die Füllung des 330 Kubikmtr. fassenden ellipsoidartigen Ballons mit Schwefelwasserstoff begonnen; seit Sonnabend lag der Ballon in dem auf der Asphaltbahn der Flora errichteten Bretterbau zur Auffahrt bereit da. Er wurde von kräftigen Gardes du Corps-Händen gehalten, aus dem Bretterbau herausgeholt und auf der offenen Bahn die Gondel mit dem Rädersystem unter ihm befestigt. Schon hierbei machte sich eine gewisse Unbeholfenheit in der Leitung der Sache geltend, die wiederholt den Humor der den Ballon dicht umdrängenden Menge herausforderte. Endlich war alles so weit beendet, daß nur noch je ein dünnes Seil an beiden Enden des Ballons den Aufstieg hinderte. Ohne auch nur die geringste Vorsicht und von scheinbar ganz ungeübten Händen wurde der Ballon an den Seilen, ja sogar an den Schaufelrädern so lange auf und nieder gerissen, bis er in einen Baum gerieth und einen etwa 20 Ctm. langen Riß erhielt, aus dem der Schwefelwasserstoff einen pestilenzialischen Geruch verbreitend, herausströmte. Dr. Wölfert selbst verließ sofort die Gondel, die Menge stieb, eine Explosion befürchtend, auseinander. Ein Versuch, das Loch zu verstopfen, erwies sich sofort als unausführbar. Man glaubte demnach schon die Sache für erledigt halten zu müssen, als plötzlich Oberförster Baumgarten die Gondel bestieg und trotz der warnenden Zurufe, „Los" kommandirte. Dr. Wölfert, der das eine Seil hielt, besaß Verständniß genug, dem Kommando nicht Folge zu geben, sein Partner ließ aber los und der Ballon wurde mit kolossaler Gewalt gegen das Gebäude geschleudert. Die starken Schaufelräder brachen wie dünnes Glas; mit erneuter Gewalt wurde aber der Ballon, der ein weit klaffendes Loch zeigte, so hoch getrieben, daß die Gondel auf das Dach der Flora zu liegen kam, während der Ballon das Gebäude gewissermaßen umklammerte. Dem ängstlichen Geschrei der Menge Folge gebend, flüchtete sich Baumgarten auf das Dach, bestieg aber die Gondel sofort wieder, als er höhnende Zurufe, wie „Station Charlottenburg aussteigen," vernahm und ließ sich nun unter dem Schrecken der Menge mit sausender Gewalt zur Erde nieder. Nur dem Umstande, daß die unten angebrachten Schaufelräder den Fall minderten, ist es zu danken, daß er mit dem Schrecken davon kam. Gondel und Ballon aber bildeten ein wüstes Durcheinander.

Nach den Altendorfer Modellversuchen vom April 1881 sind zehn Monate vergangen. Wenn das Luftschiffprojekt weitergehen soll, ist es höchste Zeit für den nächsten bemannten Aufstieg, möglichst öffentlichkeitswirksam und am besten vor den Augen des Militärs, welches von jeher als potenter Geldgeber gilt.

Sicher haben Baumgarten und Wölfert in der Zwischenzeit an der Verbesserung der Technik gearbeitet, aber noch etwas ist passiert: Im Juni 1881 soll Baumgarten wegen versuchten Totschlags angeklagt werden, wird aber für schuldunfähig erklärt und entmündigt (siehe Baumgartens Lebensgeschichte). Seit 1.1.1882 ist er Pensionär und (noch) frei – deshalb taucht er in der Meldung vom 2.2. wieder namentlich auf, als „früherer Oberförster". Er will wohl auch Kompetenz zurückgewinnen, indem er zumindest gleichberechtigt mit Wölfert auftritt.

Die „Flora" ist damals eine bekannte Vergnügungsstätte, wo auch Fesselballonaufstiege stattfinden. Sie verfügt über den größten Ballsaal Deutschlands, in dem die Technik in Ruhe aufgebaut werden kann.

Die Nachricht vom 13.2.1882 berichtet über eine „Probe" (nichtöffentlich) am 10 Februar, die nach einer Panne relativ erfolgreich verlaufen ist. Ausführlicher und anschaulicher berichtet die „Berliner Presse" am 12.2.1882 [1].

Dann der entscheidende Aufstiegsversuch am **5. März 1882**. Der nebenstehende Bericht der „Dresdner Nachrichten" nur mal zur Einstimmung, denn er enthält einige unsachliche und fragwürdige Passagen. Da z. B. Schwefelwasserstoff etwas schwerer ist als Luft, dürfte die Ballonfüllung kaum daraus bestanden haben.

Bessere Berichte auf der nächsten Seite.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 8.3.1882

* Leipzig, 7. März. Die in Berlin in diesen Tagen stattgehabte erste öffentliche Probefahrt mit dem von Dr. Wölfert und Oberförster Baumgarten construirten lenkbaren Luftballon in der Berliner Flora hat, wie die „Nat.-Ztg." berichtet, einen unglücklichen Ausgang genommen. Eine nach Tausenden zählende Zuschauermasse, unter diesen viele höhere Officiere vom Generalstabe, vom Ingenieur-Comité, Techniker, Ingenieure u. a. m. hatten sich im Garten und auf den Terrassen der Flora eingefunden. Gegen 5¾ Uhr wurde, nachdem Dr. Wölfert allein in der neu construirten, mit verbesserten Lenk-Apparaten versehenen Gondel Platz genommen, das Zeichen zur Abfahrt des Ballons gegeben; der Ballon hob sich bis zu einer Höhe von ca. 50 Fuß. Hier angekommen, ertheilte Dr. Wölfert den Befehl, den Ballon wieder herabzuziehen, da er den Ballast vergessen habe. Mit größter Mühe gelang dies den 12 dazu angestellten Soldaten, doch erhielt der Ballon dabei an seiner rechten Längsseite durch einen Baumast einen langen Riß. Das entweichende Gas hatte schnell die Tragkraft vermindert, so daß Dr. Wölfert aussteigen und Oberförster Baumgarten, der etwas leichter, in demselben Platz nehmen konnte. In der Absicht des Letzteren schien es zu liegen, den Ballon von dem mit Bäumen umgebenen Skating-Rink-Platz nach dem freien Blumenparterre der Flora schaffen zu lassen und ertheilte daher Ordre, den Ballon wieder los zu lassen und an den herabhängenden Leitseilen nach dem Blumenparterre zu schaffen. Der wieder emporgelassene Ballon hatte gerade die Höhe des Floradaches erreicht, als er plötzlich von einem Windstoß mit der vorderen Spitze gegen eine vorspringende Ecke des Daches geschleudert wurde, wodurch der Ballon auf eine Länge von mindestens 7 Metern auseinandergerissen und mit seinem Führer, dem Oberförster Baumgarten, auf das Dach selbst geschleudert wurde, wo er hängen blieb und sich entleerte, jeden Augenblick in der Gefahr schwebend, herabzustürzen. Herr Baumgarten versuchte auf das Dach zu flüchten, was ihm schließlich nach Oeffnung der von außen verschlossenen Gondel auch gelang. Alle Versuche jedoch seinerseits, auf dem spiegelglatten Schieferdach festen Fuß zu fassen, erwiesen sich als vergeblich, so daß er wieder in die Gondel einstieg. Kaum war dies geschehen, als der Ballon sich vollständig losriß und mit seiner ganzen Last, ca. 230 Kilogramm, mitten unter die Zuschauer zur Erde stürzte. Die Verwirrung der nach allen Seiten fliehenden Zuschauer war eine große. Alles rief und schrie „Cigarren weg", „das Gas explodirt". Trotz des heftigen Gedränges hat Niemand ernstliche Verletzungen davongetragen. Auch Herr Baumgarten, der vollständig unter Eisen-, Holz- und Ballontheilen begraben lag und nur mit großer Mühe hervorgezogen werden konnte, war unverletzt davon gekommen. Der Schaden ist ein enormer.

Berliner Tageblatt, 6.3.1882 [1]

Die Probefahrt des lenkbaren Luftballons der Herren Baumgarten und Wölfert, welche gestern Nachmittag im Garten der „Flora" in Charlottenburg stattfand, nahm ein sehr unglückliches Ende. Zahlreiche Zuschauer hatten sich eingefunden, um dem Aufsteigen des Ballons beizuwohnen. Darunter bemerkte man den Oberst Regely vom Nebenetat des großen Generalstabs, sowie mehrere Offiziere der Garde-Artillerie und des Eisenbahn-Regiments. Der Ballon, welcher etwa die Form einer Cigarre hat und bei einer Länge von 30 Fuß in der Höhe 10 Fuß mißt, besteht aus leichtem Gummileinentuch. Die Korbgondel ist mit Stangen an dem Ballon befestigt. Unter derselben befindet sich eine Flügelschraube, durch welche das Aufsteigen des Ballons bewerkstelligt werden soll, währen für die seitliche Fortbewegung Schaufelräder dienen.

Der starken Brise wegen verzögerte sich die Auffahrt um eine gute halbe Stunde. Zwölf Soldaten vom Regiment Garde-du Corps zogen gegen ¾ 5 Uhr den mit Schwefelwasserstoffgas gefüllten Ballon aus dem Bretterschuppen heraus und Dr. Wölfert bestieg die Gondel. Die Soldaten bewiesen sich jedoch bei ihrer Arbeit so ungeschickt, daß der Ballon an einen Baumast gerieth und einen kleinen Riß erhielt. Dr. Wölfert ließ in Folge dessen den Ballon, welcher bereits eine Höhe von 50 Fuß erreicht hatte, mit den Leitseilen herunterziehen und überließ, um die Arbeit der Soldaten leiten zu können, seinen Platz dem Oberförster Baumgarten, dem eigentlichen Erfinder des seltsamen Luftschiffs. Abermals stieg der Ballon ohne Anwendung der Flügelschraube in die Höhe, als ihn ein Windstoß erfaßte und gegen eine Ecke des Restaurationsgebäudes trieb. Der Ballon erhielt dadurch mehrere große Löcher, so daß das Gas mit Rapidität entwich. Herr Baumgarten versuchte aus der Gondel, welche samt dem Ballon auf das Dach des Flora-Etablissements geschleudert war, herauszusteigen, konnte sich auf dem glatten Schiefer nicht halten, so daß er es vorzog, wieder in die Gondel zu steigen.

Die Aufregung, welche diese Scene bei den Zuschauern hervorrief, war eine ungeheuere. „Aussteigen!", riefen Herrn Baumgarten viele zu, auch spöttische Bemerkungen blieben nicht aus. Plötzlich hob sich der Ballon wieder ein wenig von dem Dache ab und stürzte samt der Gondel zur Erde herunter. Wie durch ein Wunder kam Herr Baumgarten ohne jegliche Verwundung davon. Es ist übrigens nicht das erste Mal, daß Herr Baumgarten einen solchen Unfall erleidet. Aehnlich erging es ihm früher schon in Chemnitz und Leipzig, so daß sich die sächsische Regierung veranlaßt sah, Herrn Baumgarten unter Androhung der sofortigen Entlassung aus seiner Stelle als Oberförster, alle weiteren Experimente zu untersagen.

Daß alle Apparate und Maschinen, durch welche die Lenkbarkeit bewirkt werden sollte, bei dem Sturz in Trümmer gingen, versteht sich wohl von selbst. Nach der Idee des Erfinders soll der Ballon so viel Ballast einnehmen, daß seine Tragfähigkeit paralysirt wird. Das Aufsteigen soll alsdann durch die Flügelschraube bewerkstelligt werden. Bis es dem Erfinder gelungen sein wird, einen Motor zu construiren, welcher bei einem Gewicht von nur 80 Pfund vier Pferdekraft stark ist, wird die Flügelschraube durch Menschenhände in Bewegung gesetzt.

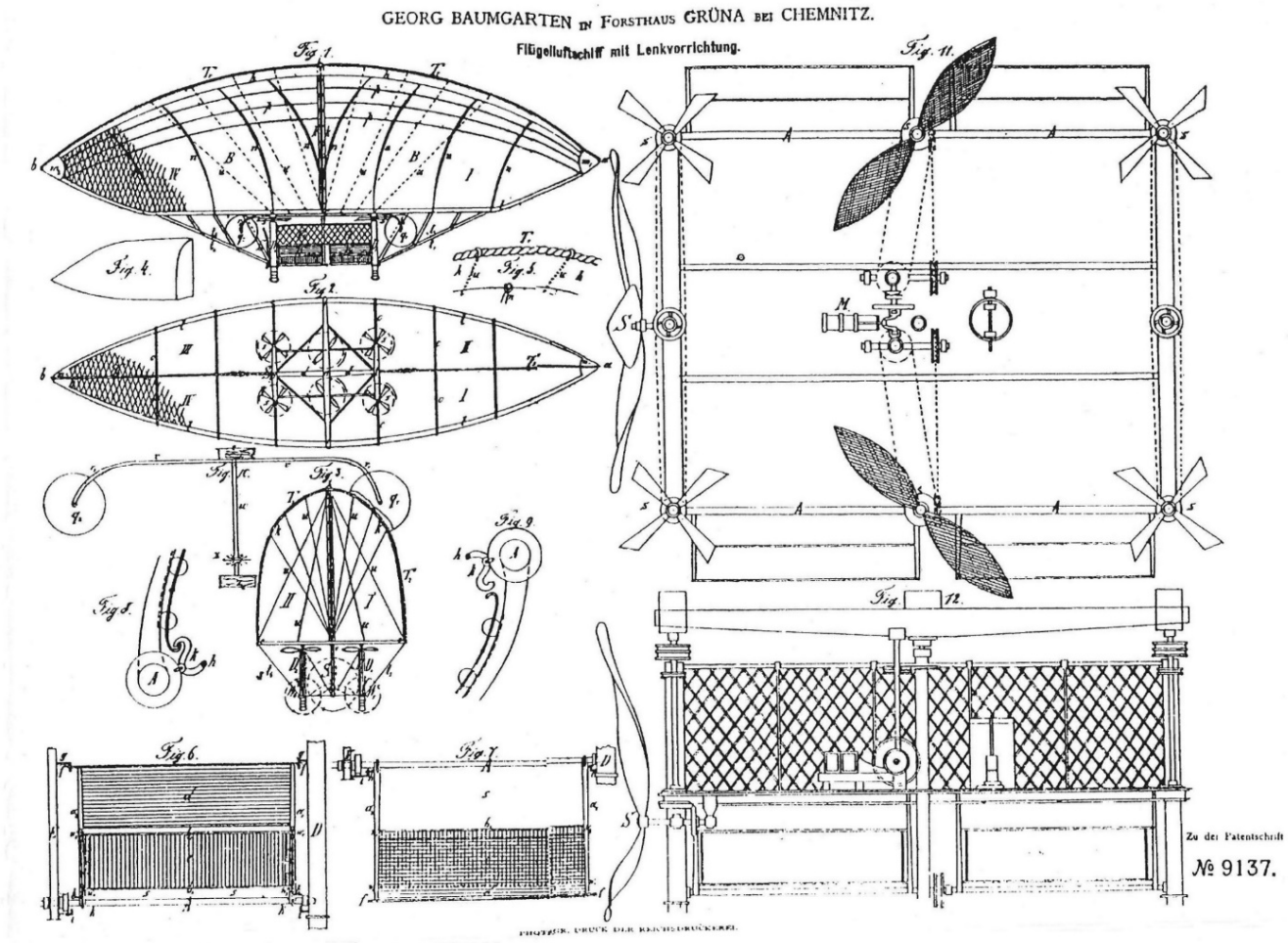
Das war der letzte Aufstiegsversuch des Fliegenden Oberförsters von Grüna, Georg Baumgarten. Wie er die nächsten Monate verbracht hat, über welche technischen Neuerungen er noch nachdachte, was sich im Verhältnis zu seinem Partner Dr. Wölfert ereignete – wir wissen es nicht genau. Stark anzunehmen ist jedoch, daß – unter Einfluß all der erlebten Rückschläge und Probleme – seine psychische Erkrankung immer mehr zum Ausdruck kam, sodaß er im Dezember 1882 nochmals auf seinen Geisteszustand untersucht und am 13. Januar 1883 in die Landes-Irrenanstalt Colditz eingeliefert wurde.

9: Baumgartens Patente

Zwischen 1877 und 1883 wurden Georg Baumgarten beim Kaiserlichen Patentamt Berlin sieben Patente erteilt und in die Klasse 77 „Sport“ eingeordnet:

- No. 8392 am 18. November 1877 „Fortbewegungs-Apparate für Luft- und Wasserschiffe“
- No. 9137 am 2. April 1879 „Flügelluftschiff mit Lenkvorrichtung“
- No. 11471 (Zusatzpatent zu 8392) am 31. März 1880 „Neuerungen an Fortbewegungs-Apparaten für Luft- und Wasserschiffe“
- No. 14684 (Zusatzpatent zu 9137) am 31. Oktober 1880 „Neuerungen an Luftschiffen“
- No. 18697 am 30. September 1881 „Neuerungen an Luftschiffen“
- No. 20348 am 19. Februar 1882 „Neuerungen an Wendeflügeln zur Fortbewegung von Luft- und Wasserschiffen“
- No. 21730 am 2. Juli 1882 „Bewegungsmechanismus an Flugapparaten“

Weiterhin sind entsprechende Patenterteilungen im Ausland bekannt, so in Frankreich, Belgien, England und Österreich-Ungarn. Viele Patente galten aber nur für ein Jahr.



Quellenverzeichnis

[1] Horst Teichmann und Günter O. Schulz: „Ein Traum wird wahr – Georg Baumgarten und Dr. Wölfert, die wichtigsten deutschen Luftschiffpioniere des 19. Jahrhunderts“, Schiff und Flugzeug-Verlagsbuchhandlung Empfingen 2007

[2] Aktenkopien zu Grundstückssachen der Rabensteiner Forstverwaltung (beim HV Grüna)

[3] Gerichtsakten zur Räumungsklage 1881/82

[4] Akte 10736 Ministerium des Innern, Archivalnummer 15085a „Aerostatische Apparate: Luftsteigemaschinen“. Gesuch von G. Baumgarten, 2. Oberförster aus Grüna b. Chemnitz

[5] Emil Vieweg: „Das lenkbare Luftschiff des Oberförsters Baumgarten in Grüna“; in: Aus der Heimat – Beilage zum Hohenstein-Ernstthaler Tageblatt und Anzeiger, Heft 9/1929 Siehe hierzu anschließende Anmerkungen.

[6] Ein lenkbares Flügelluftschiff. Von Georg Baumgarten. In: Zeitschrift des Deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt, 1. Jahrgang (1882), Berlin, Heft ??, S. 145 ff

[7] Die Lenkbarkeit des Luftballons. Bericht im Leipziger Tageblatt und Anzeiger, 10.4.1881, über einen Vortrag von Dr. Wölfert

[8] Walther Rother: „Vom Bau des 1. deutschen Luftschiffes durch Oberförster Baumgarten in Grüna“; in: Siegmarsches Wochenblatt, 2.3.1929.

[9] Sammlung von Zeitungsmeldungen 1877 – 1882; „Leipziger Tageblatt und Anzeiger“ sowie „Dresdner Nachrichten“ aus dem Online-Portal der SLUB Dresden (Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek)

Grüna, im Mai 2019 *Fritz Stengel, Heimatverein Grüna, Arbeitskreis Baumgarten*