



**Die erste Heidenheimer  
Ballonfahrt am 6. Dezember 1908**

Christoph Bittel

Heimat- und Altertumsverein  
Heidenheim an der Brenz e.V.

---

# Jahrbuch

1991/92

**Jahrbuch 1991/92  
des Heimat- und Altertumsvereins Heidenheim an der Brenz e.V.**

Auszug

**Die erste Heidenheimer Ballonfahrt am 6. Dezember 1908**

Christoph Bittel

**Herausgegeben vom Heimat- und Altertumsverein Heidenheim an der Brenz e.V.**

Bearbeitet von Helmut Weimert

© Heimat- und Altertumsverein Heidenheim an der Brenz e.V., 1990, eBook-Version 2023

Alle Rechte vorbehalten

Jeder Aufsatz aus dem Jahrbuch wurde als eBook und PDF aufgearbeitet. Es wurde die Rechtschreibung dieser Zeit belassen. Die Aufsätze sind auf unserer Homepage

<https://hav-heidenheim.de>

zum kostenlosen Download bereitgestellt.

Die neuen Jahrbücher in Buchform werden nur noch in einer kleinen Auflage gedruckt. Die älteren Jahrbücher sind nur noch in wenigen Exemplaren verfügbar. Bei Bedarf bitte beim Vorstand anfragen.

Aus Mangel an Verfügbarkeit der Originalfotografien mussten wir die Bilder aus dem Buch übernehmen, was leider Qualitätsverluste verursacht hat. Sollten wir in irgend einer Weise Zugriff auf die Originalbilder erhalten, werden wir sie ersetzen.

# Inhaltsverzeichnis 1991/1992

Martin Hornung, Klaus Gubitz, Wolfgang Hellwig, Alfred Singer	Ansprachen anlässlich der Gedenkfeier der Stadt Heidenheim am 26. April 1991 für Professor Dr. Kurt Bittel
Veit Günzler	In memoriam Heinz Bühler
Gottfried Odenwald	Rennweg-Wanderungen auf der Ostalb und darüber hinaus
Renate Ludwig	Römische Grabfunde aus Sontheim/Brenz - Braike, Kreis Heidenheim
Reinhard Sölch	Überlegungen zu den Mannschaftsbaracken der Ala II Flavia in Heidenheim
Heinz Bühler	Zur Geschichte des Albuchs
Erhard Lehmann	Ein Erdbeben erschütterte Burg Moropolis (Heidenheim)
Peter Michael Sträßner	Aufhausen vor Jahr und Tag
Helmut Weimert	Die Gebäude im Nahbereich des Heidenheimer Bürgerturms – Eigentümer und Nutzungen nach schriftlichen Quellen
Hans-Georg Lindenmeyer	Die Schnaitheimer Mühle
Ursula Angelmaier	Die Fürstenzimmer in Schloß Duttstein
Gerhard Schweier	Heidenheim als Familienname – Forschungsergebnis
Wolf-Ingo Seidelmann	Der Süddeutsche Mittellandkanal kam nicht bis Heidenheim
Gerhard Schweier	Stadtkämmerer in Heidenheim
Marcus Plehn	Arbeiteralltag im Heidenheim des 19. Jahrhunderts
<b>Christoph Bittel</b>	<b>Die erste Heidenheimer Ballonfahrt am 6. Dezember 1908</b>
Gerhard Schweier	Der Heidenheimer Stadtwald
Roland Würz	Der Landkreis Heidenheim in der Zeit des demokratischen Neubeginns im deutschen Südwesten nach 1945 – 40 Jahre Bundesland Baden-Württemberg
Erwin Bachmann	Die Erinnerung schlägt Wellen. 1986-87: Ein letzter Besuch im Alten Stadtbad – als es noch Stadtbad war.
Manfred Allenhöfer	Kulturelle Aktivität und historisches Bewußtsein
Wolfgang Hellwig	Der Heimat- und Altertumsverein Heidenheim in den Jahren 1991/92 Autorenverzeichnis Inhaltsverzeichnisse der Jahrbücher 1985 - 1990

# Die erste Heidenheimer Ballonfahrt am 6. Dezember 1908

Christoph Birttel

Im zweiten Band seiner allseits sehr geschätzten „Heidenheimer Chronik“ erwähnt Karl Kaspar Meck (1858 - 1938) in gebotener Kürze die ersten beiden bemannten Balonfahrten, die zu Beginn unseres Jahrhunderts von der damals knapp über 12.000 Einwohner zählenden Oberamtsstadt aus unternommen worden sind.<sup>1</sup> Am 6. Dezember 1908 stieg, so vermerkt Meck, „der Ballon ‚Württemberg‘ mit seinem Leiter und drei hiesigen Herrn, gefüllt mit 1700 cbm Leuchtgas, von der hiesigen Gasfabrik auf und landete nach stiller Fahrt unweit Crailsheim“.<sup>2</sup> Am 6. Juni 1909 erfolgte ein zweiter Aufstieg „mit dem fast gleich großen Ballon ‚Stuttgart‘ ... mit Landung bei Donauwörth“.<sup>3</sup>

Eine in Privatbesitz verwahrte Aktenmappe, die einige Photographien und Zeitungsausgaben, einen tabellarischen Fahrtbericht, eine Höhenkurve und eine Rechnung des Heidenheimer Gaswerks vom 14. Dezember 1908 enthält, d. h. eine Reihe von Unterlagen, die den ersten Heidenheimer Ballonaufstieg vom 6. Dezember 1908 ausgezeichnet dokumentieren, ermöglicht nunmehr eine ausführliche Darstellung dieses Ereignisses, das seinerzeit im Brenztal große Aufmerksamkeit erregte. Einige Druckschriften, ein Aktenfaszikel und verschiedene Zeitungsberichte über den „Württembergischen Verein für Luftschiffahrt“, den Besitzer der Ballone und Veranstalter der Auffahrten in Heidenheim, die im Staatsarchiv Ludwigsburg und in der Württembergischen Landesbibliothek Stuttgart aufgefunden werden konnten, dienen der quellenmäßigen Fundierung und der inhaltlichen Abrundung des vorliegenden Aufsatzes.

Freilich handelte es sich bei der Ballonfahrt von Ende 1908 lediglich um eine Heidenheimer Premiere; das Zeitalter der Luftschiffahrt war bereits 125 Jahre zuvor eröffnet worden und andernorts hatten schon zahllose Fahrten mit Heißluft- und Gasballonen, teils ungleich aufwendiger, länger und spektakulärer als das Heidenheimer Unternehmen, stattgefunden. Den ersten Aufstiegen noch unbemannter Flugapparate, des Heißluftballons der Brüder Joseph und Stephan Montgolfier, einer „Montgolfiere“, in Annonay im nordöstlichen Languedoc am 5. Juni 1783 und des Gasballons von Prof. Jaques Alexandre Cesar Charles, einer „Charliere“, auf dem Marsfeld in Paris am 27. August 1783, war eine nicht abreißende Kette von Luftfahrten mit Passagieren, vielfach aus sportlichem oder wissenschaftlichem Interesse, manchmal aber auch zum Vergnügen, zur Befriedigung der Neugier oder aus Abenteuerlust, gefolgt.<sup>4</sup> Am 5. September 1862 hatte der Vorsteher des Meteorologischen Instituts zu Greenwich, James Glaisher, gemeinsam mit seinem Kollegen Coxwell bei einer Auffahrt mit einem Gasballon die damals sensationelle Höhe von 9000 Meter über dem Meeresspiegel erreicht; am 11. Juli 1897 war der schwedische Polarforscher Salomon August Andree mit seinen Begleitern, dem Physiker Strindberg und dem Ingenieur Fraenkel, bei Spitzbergen zu seiner verhängnisvollen Ballonfahrt nach dem Nordpol aufgebrochen, von der alle drei Expeditionsteilnehmer nicht mehr zurückkehren sollten.

1908 war der Wettlauf um das beste Verkehrs- und Transportmittel in der Luft noch keineswegs im heutigen Sinne entschieden, vielmehr räumte man die größten Zukunftsaussichten den sogenannten „aerostatischen“ Luftschiffen ein, bei denen der Aufstieg durch den Auftrieb der in einer Hülle (Ballon) eingeschlossenen Gase, die leichter als Luft sind, erfolgt.<sup>5</sup> Die Bemühungen um die Lösung des Problems der horizontalen Fortbewegung der Luftfahrzeuge hatte zur Konstruktion von zigarrenförmigen Luftschiffen, wie z. B. den Zeppelin, geführt, die durch einen Motor mit Propeller angetrieben wurden. Der „dynamischen“ Luftschiffahrt, bei der der Auftrieb ohne Ballon mit Hilfe maschineller und konstruktiver Vorrichtungen an den Flugobjekten bewerkstelligt wird, blieb nach Ansicht der Zeitgenossen der praktische Erfolg bis dahin versagt.<sup>6</sup> Das Flugzeug der amerikanischen Konstrukteure Orville und Wilbur Wright beispielsweise, das am 17. Dezember 1903 den ersten gesteuerten Motorflug erfolgreich absolvierte, galt seinerzeit noch als eine von vielen Flugmaschinen in der Experimentierphase. Die drei Heidenheimer Ballonfahrer waren demnach, wenn man so will, prinzipiell durchaus auf der Höhe ihrer Zeit.

Die Konstruktion eines Gasballons – ein solcher fand ja bei der Heidenheimer Auffahrt am 6. Dezember 1908 Verwendung – wird in einem namhaften Konversationslexikon aus dem Jahre 1906 folgendermaßen beschrieben:<sup>7</sup>

„Zu dem Luftschiffermaterial gehört die aus Seide, Kattun, Perkal oder Goldschlägerhaut gefertigte Ballonhülle, die oben ein Ventil zum Gasauslaß, unten einen schlauchartigen Ansatz, den Füllansatz oder Hals (appendix), der öfters ebenfalls durch ein Ventil verschließbar ist, besitzt. Als Ventile dienen gewöhnlich

1) Meck, Karl Kaspar: Die Industrie- und Oberamtsstadt Heidenheim nebst dem Schloß Hellenstein in der Vergangenheit und Gegenwart. II. Teil: Chronik des Zeitraumes 1800 - 1910 (Heidenheim 1910), S. 266.

2) A. a. O.

3) A. a. O.

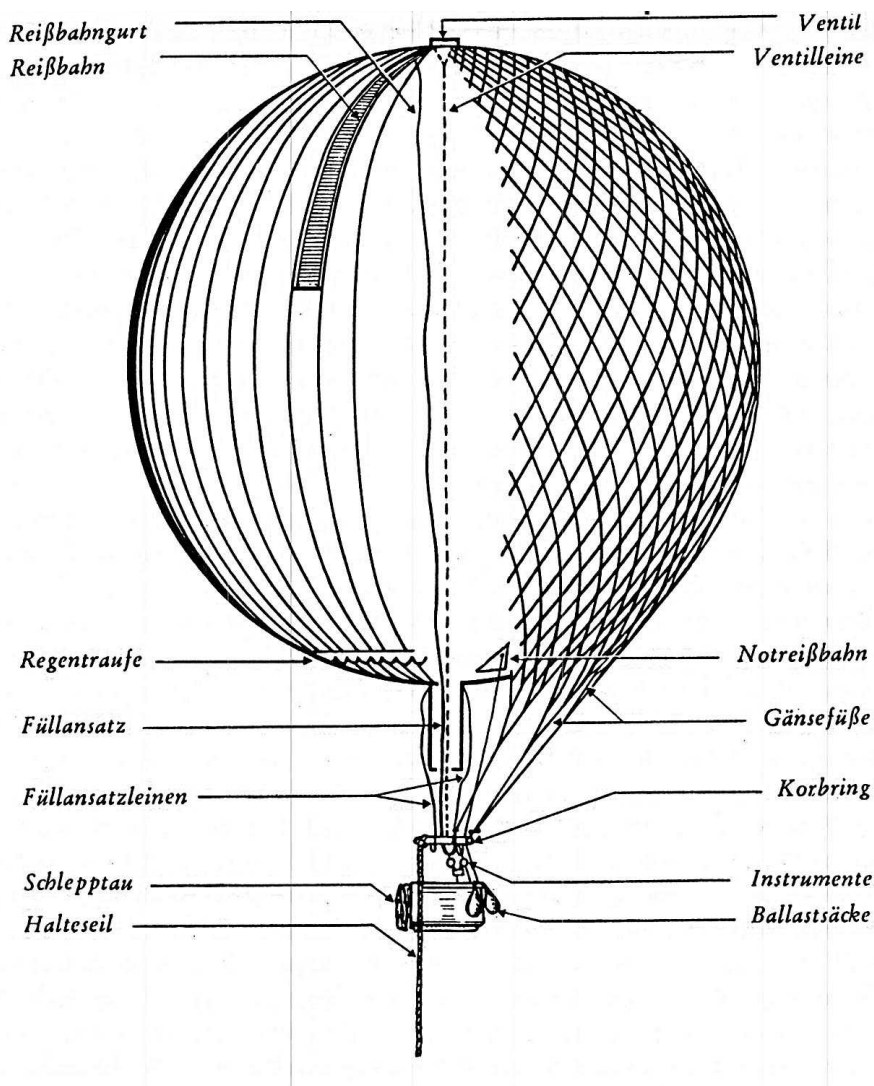
4) Vgl. Schmitthenner, Hansjörg: Die Luftfahrer. Geschichte, Lust und Abenteuer des Ballonflugs (Bergen/Oberbayern 1956).

5) Artikel „Luftschiffahrt“, in: Meyers Großes Konversations-Lexikon. 12. Bd., L-Lyra (Leipzig/Wien 6. Aufl. 1906), S. 818 - 825.

6) A. a. O.

7) Ebd. S. 818 - 819.

tellerförmige kreisrunde Platten, die durch Federkraft gegen einen Kranz gepreßt werden. Der äußere umgebogene Tellerrand drückt hierbei gegen einen über eine Hohlkehle befestigten Gummiring und stellt auf diese Weise den gasdichten Abschluß her. Zum Öffnen des Ventils führt eine Ventilleine durch das Innere des Ballons bis zum Korb. Die meist kugelförmige Ballonhülle wird vom Ballonnetz umgeben, das aus Hanf, Seide, Baumwolle oder Ramie in Maschenmanier gestrickt wird. Oben legt sich das Netz mittels eines Taukreises um das Ventil. Nach unten wird die Maschenzahl nach und nach verringert, was diesen Netzteilen ein gänsefußartiges Aussehen verleiht, wonach sie auch Gänsefüße benannt werden. Letztere laufen in einzelne Stricke, die Auslaufleinen, aus, die, am Ballonring (auf Abb. 1 als ‚Korbring‘ bezeichnet, C. B.) angeknebelt, den untern Abschluß des Netzes bilden. Der Ballonring besteht aus Holz oder Metallrohr. An ihm werden schließlich die Haltestricke des Ballonkorbes angeknebelt und die zum Ankern erforderlichen Geräte sowie das Schleiftau (auf Abb. 1 als ‚Halteseil‘ bezeichnet, C. B.) oder ein Schlepptau befestigt. Als Anker benutzt man vornehmlich solche von eggenartiger Konstruktion ... Zum Ankern in Wasser dient ein kegelförmiger Ankersack. Ein Zerreißen des Ballons beim Landen durch eine Reißvorrichtung macht das Mitnehmen eines Ankers entbehrlich. Das Schleiftau hängt lang herunter und soll zur automatischen Entlastung, zur Vermehrung der Reibung auf dem Erdboden und als Haltetau für Helfende beim Landen dienen. Das Schlepptau soll beim Fahren dauernd den Erdboden berühren und unter Umständen bei Benutzung von am Ballon angebrachten Segelflächen demselben eine seitliche Abweichung vom Kurs ermöglichen. Der Korb ... wird aus Weidenruten oder Spanischem Rohr geflochten, die Haltestricke werden in das Flechtwerk hineingelegt, so daß ein Durchbrechen des Bodens nicht zu befürchten ist. Die Fesselung eines Ballons geschieht zweckmäßig an einem Taukreuz in der Mitte des Ballonringes oder vermittelt eines an letzterem angebrachten Trapezes. An den beiden Eckpunkten der obern Stange des Trapezes wird dann gewöhnlich der Korb angeknebelt, was seine Pendelungen bei windigem Wetter verringert und den Aufenthalt in ihm unter solchen Umständen erträglicher macht. Die sonstige Ausrüstung eines Ballons besteht vornehmlich aus einem Barometer, der genügenden Anzahl Landkarten und aus mit Sand gefüllten Ballastsäcken.“



Bei der Heidenheimer Auffahrt am 6. Dezember 1908 übernahm der Stuttgarter Kaufmann Richard Dieterle als Beauftragter des „Württembergischen Vereins für Luftschiffahrt“ die Funktion des Ballonführers.<sup>8</sup> Eine fachkundige Leitung des Unternehmens war schon deshalb notwendig, weil die drei Heidenheimer bis dahin noch an keiner Ballonfahrt teilgenommen hatten und über keine genügenden aeronautischen Kenntnisse verfügten.

Auf den ersten Blick mag die Führung eines Ballons als eine einfache Angelegenheit erscheinen. Der Ballon steigt, sobald er von der Erde losgelassen ist, solange, bis das Gewicht von Hülle, Netz, Korb und Passagieren mit der von dem Ballonkörper verdrängten Luftmenge im Gleichgewicht steht.<sup>9</sup> Ist dieser Zustand erreicht, so genügt schon eine geringe Menge abgeworfenen Ballastes, um die erstaunlichste Aufwärtsbewegung einzuleiten; ebenso ist nur ein kurzer Zug an der Ventilleine erforderlich, um den Ballon zum Sinken zu bringen. Aber auch wenn der Ballon als „eine willfähige Maschine in der Hand des Menschen“ betrachtet werden kann<sup>10</sup>, so ist doch seine Führung eine Kunst, die gelernt sein will. Die Fertigkeit eines Ballonführers zeigt sich darin, wie genau er Wind, Veränderungen des Wetters, Wechsel der Temperaturen und das Steigen und Sinken seines Ballons im voraus berechnen kann und wie ökonomisch er seinen Ballast zu verwalten weiß. Die Dauer einer Fahrt hängt von der Menge des noch vorhandenen Ballastes ab, ein Zuendegehen des Ballastes zwingt zur Landung.

Die Teilnehmer der ersten Heidenheimer Ballonfahrt aus der Oberamtsstadt waren – in alphabetischer Reihenfolge – Bankier Emil Bittel (1872 bis 1947), Oberbürgermeister Eugen Jaekle (1870 bis 1936) und Zigarrenfabrikant Dr. Paul Wulz (1867 bis 1933).<sup>11</sup> Emil Bittel, ein gebürtiger Darmstädter, hatte seine Kindheit, Schuljahre und Ausbildungszeit im wesentlichen in Stuttgart verbracht und leitete seit dem 1. November 1898 in Heidenheim ein eigenes Bankgeschäft unter der Firma „Bankkommandite Heidenheim Bittel & Co“.<sup>12</sup> Eugen Jaekle aus Schwäbisch Hall war nach dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften in München und Tübingen an verschiedenen Bezirksamtern tätig gewesen, hatte hierauf die Stelle eines Polizeiamtmanns in Cannstatt bekleidet und war Ende 1902 zum „Stadtschultheißen“ in Heidenheim gewählt worden.<sup>13</sup> Er hatte dieses Amt am 2. Februar 1903 angetreten und verwaltete es seit dem 25. Februar 1907 unter dem Titel eines „Oberbürgermeisters“.<sup>14</sup> Dr. Paul Wulz, der Dritte im Bunde, ein gebürtiger Stuttgarter, war – früh vaterlos – im Alter von 6 Jahren im Hause der verwandten Fabrikantenfamilie Schaefer in Heidenheim aufgenommen worden, hatte Chemie studiert und war nach seiner Promotion in Erlangen 1894 in die „Badische Anilin- und Sodafabrik“ in Ludwigshafen eingetreten.<sup>15</sup> Seit 1897 war er Teilhaber der Firma „Gebrüder Schaefer“ in Heidenheim, der größten Zigarrenfabrik in Württemberg mit Filialen in Schnaitheim, Gerstetten, Steinheim und Langenau.<sup>16</sup> Bankier Bittel und Fabrikant Dr. Wulz standen sich durch gemeinsam unternommene Bergtouren in den Alpen persönlich nahe, alle drei Heidenheimer Ballonfahrer waren Mitglieder des bereits mehrfach erwähnten „Württembergischen Vereins der Luftschiffahrt“.

8) Der Grenzbote v. 4. Dezember 1908, v. 7. Dezember 1908 u. v. 8. Dezember 1908. – Heidenheimer Tagblatt v. 7. Dezember 1908 u. v. 8. Dezember 1908.

9) Vgl. Schmitthener o. Anm. 4, S. 137 f.

10) Ebd. S. 138.

11) Wie o. Anm. 8.

12) Meck, o. Anm. 1, S. 231; Schneider, Fritz „Zum Gedenken an Emil Bittel“ in: Deine Heimat spricht zu Dir. Beilage der Heidenheimer Neuen Presse, 10 (1967).

13) Meck o. Anm. 1, S. 247; Schweier, Gerhard: Namhafte Heidenheimer, Bd. 1 (Heidenheim 1968), S. 34.

14) Schweier o. Anm. 13.

15) Ebd. S. 85.

16) A.a.O.; Meck o. Anm. 1, S. 69 f.

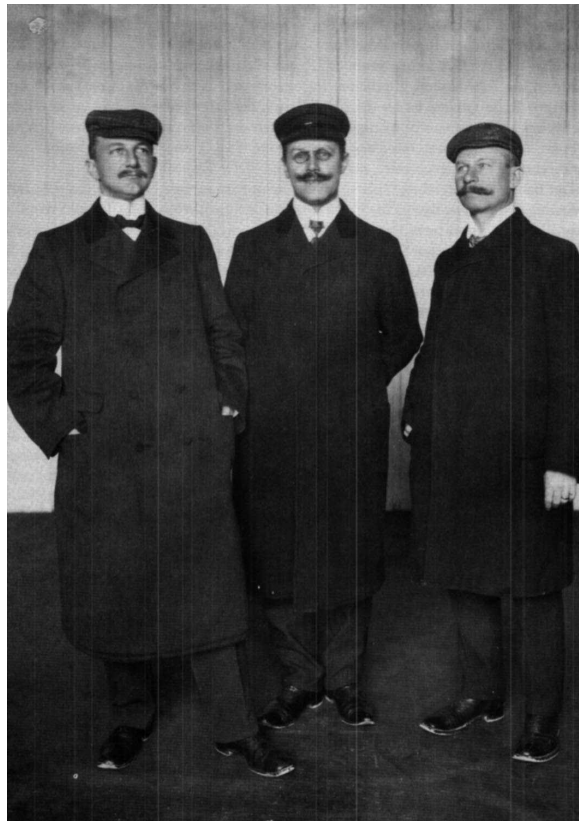


Abb. 2: Die drei Heidenheimer Ballonfahrer (von links): Bankier Emil Bittel, Oberbürgermeister Eugen Jaekle und Fabrikant Dr. Paul Wulz.

Dieser Verein hatte sich am 20. März 1908, also nur einige Monate vor der Heidenheimer Ballonfahrt, in Stuttgart mit dem erklärten Ziel der „Förderung des sportlichen und wissenschaftlichen Interesses an der Luftschiffahrt“ konstituiert.<sup>17</sup> Die Vereinigung, mit deren Gründung allem Anschein nach der organisierte Ballonsport in Württemberg überhaupt erst seinen Anfang genommen hatte, gehörte zu den angesehensten des Landes: das Protektorat hatte König Wilhelm II. von Württemberg inne, Ehrenpräsident war der bekannte Luftschiffkonstrukteur Dr. ing. Graf Ferdinand von Zeppelin, zu den etwa 20 „stiftenden“ Mitgliedern, d. h. Fördermitgliedern, zählte der namhafte Stuttgarter Fabrikant Robert Bosch und unter der Gesamtheit der „ordentlichen“ Mitglieder – bei der Gründung waren es 325 aus allen Teilen des Königreichs gewesen – bildeten die Fabrikanten, Kaufleute, Ingenieure und Beamten die Mehrheit.<sup>18</sup> Eine führende Rolle spielten ferner die Angehörigen der Streitkräfte des Landes, was angesichts der militärischen Nutzungsmöglichkeiten der Luftschiffahrt, insbesondere der damals in Kriegszeiten üblichen Verwendung von Fessel- und Freiballonen als Erkundungs- und Signalmittel, nahelag.

Der Ballon „Württemberg“, der in Heidenheim zum Einsatz kam, war das erste Luftfahrzeug des Vereins. Bereits die Probefahrt, am 8. Juni 1898 von der Cannstatter Gasfabrik aus unternommen, war ein voller Erfolg gewesen.<sup>19</sup> Der hellgelbe Ballon mit einem Fassungsvermögen von 1500 cbm zum Zeitpunkt seiner Inbetriebnahme, der sich einem damaligen Zeitungsbericht zufolge „mit seiner nagelneuen Gondel als stattliches Fahrzeug“ präsentierte, war nach fünfstündiger Fahrt auf einer Waldlichtung bei Pforzheim sicher gelandet.<sup>20</sup> Nach der am 27. Juni 1908 feierlich vollzogenen Ballontaufe<sup>21</sup> organisierte der hierfür speziell eingesetzte „Fahrten-Ausschuß“ des Vereins<sup>22</sup> im Laufe des Jahres insgesamt 14 Ausfahrten mit seinem neuen Luftfahrzeug<sup>23</sup> – darunter jene in Heidenheim, der wir uns nun endlich ohne weitere Umschweife zuwenden wollen.

Am 4. Dezember 1908, einem Freitag, war der Ballon „Württemberg“, von Stuttgart kommend, in Heidenheim auf dem Transportwege eingetroffen.<sup>24</sup> Eine an jenem Tag erschienene Lokalzeitung hatte den Aufstieg – unter

17) Schwäbische Kronik v. 21. März 1908/Mittagsblatt; StA Ludwigsburg, F 303 II, Bü 131.

18) A. a. O.; Württembergischer Verein für Luftschiffahrt in Stuttgart, Mitgliederlisten 1911, 1912, 1913, 1914 (Württ. Landesbibliothek Stuttgart, Kleine Württ. Drucksachen, Kaps. Nr. 215).

19) Schwäbische Kronik v. 9. Juni 1908/Mittagsblatt.

20) A. a. O.

21) Gemeinderat Stuttgart (Hrsg.), Chronik der Kgl. Haupt- und Residenzstadt Stuttgart 1908 (Stuttgart o. J), S. 192.

22) StA Ludwigsburg, F 303 III, Bü 131.

23) Schwäbische Kronik v. 17. Dezember 1909/Mittagsblatt.

24) Heidenheimer Tagblatt v. 7. Dezember 1908.

der Voraussetzung „günstiger Witterung“ – für den Sonntag vormittag angekündigt.<sup>25</sup> Da die Wetterverhältnisse des 6. Dezember offensichtlich den Erwartungen der Fahrtteilnehmer entsprachen, wurde am Sonntag programmgemäß um 6 Uhr morgens mit der Füllung des Ballons im Hof des städtischen Gaswerks begonnen.<sup>26</sup>

Das Ereignis lockte schon in den frühen Morgenstunden eine sehr große Anzahl Schaulustiger zum Platz des Aufstiegs und auf den nahen Schmittenberg. Als der mit Leuchtgas (Steinkohlengas) gefüllte Ballon schließlich, wenige Minuten nach 9 Uhr, mit den vier Luftfahrern rasch in die Höhe stieg, brach die nach Tausenden zählende Menschenmenge in „brausende Hochrufe“ aus.<sup>27</sup> Infolge des starken Nebels entschwand der Ballon, der sofort eine nordwestliche Richtung eingeschlagen hatte, bereits nach kurzer Zeit den Blicken der Zuschauer.

Zwei Tage darauf erschien in den beiden Heidenheimer Tageszeitungen der folgende, von den Ballonfahrern verfaßte Reisebericht:<sup>28</sup>

#### „Sieben Stunden im Ballon ‚Württemberg‘“.

Die sonnigen und klaren Tage der letzten Woche weckten bei den Heidenheimer Mitgliedern des Württ. Luftschiffer-Vereins, den Herren Bittel, Jackle und Dr. Wulz, den lebhaften Wunsch, einmal den Luftocean zu durchqueren. So wurde denn nach kurzem Kriegsrat das erprobte Fahrzeug des Württembergischen Luftschiffvereins, der 1700 cbm Gas fassende Ballon ‚Württemberg‘, zu einer Auffahrt auf den 6. Dezember d. Js. bestellt.

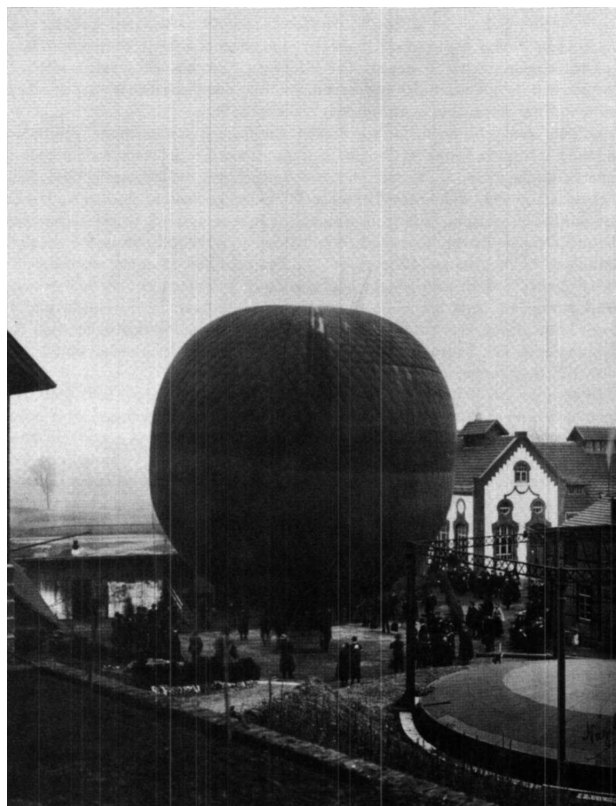


Abb. 3: Der Ballon „Württemberg“ vor dem Aufstieg im Hofe des Städtischen Gaswerks zu Heidenheim. Foto: Nägele

Nachdem die Füllung des Ballons in früher Morgenstunde begonnen, wurden gegen 9 Uhr die letzten Vorbereitungen zum Aufstieg getroffen. Wenige Minuten nach 9 Uhr wurde von dem Führer des Ballons, Herrn Dieterle, das Kommando zur Auffahrt gegeben. Freudig bewegt fühlten die Luftschiffer zum erstenmal ihren Wunsch erfüllt, in die Lüfte emporgetragen zu werden. Die Macht des Auftriebs gab gerade soviel Zeit, die lebhaften Begrüßungen der auf der Mutter Erde Zurückbleibenden zu erwidern, und schon war der Ballon in faustdicken Nebel gehüllt.

Doch nur wenige Minuten, und wie ein Pfeil schoß der Ballon durch die Wolken hinein in den Glanz der Sonne, in die reine Luft des Äthers. Unter uns wallte ein unübersehbares weißes, von der Sonne glänzend beleuchtetes Wolkenmeer. Tiefe Stille ringsum. Hätte nicht das Aneroidbarometer<sup>29</sup> ein stetiges Steigen des Ballons konstatiert,

25) Der Grenzbote v. 4. Dezember 1908.

26) Heidenheimer Tagblatt v. 7. Dezember 1908.

27) Der Grenzbote v. 7. Dezember 1908.

28) Der Grenzbote v. 8. Dezember 1908. – Heidenheimer Tagblatt v. 8. Dezember 1908.

29) Gerät zum Anzeigen des Luftdrucks.



wir hätten geglaubt, in der Luft festgenagelt zu sein, so wenig wurde die horizontale und vertikale Bewegung gespürt. Wir hatten im ersten Auftrieb und in wenigen Minuten eine Höhe von ca. 2000 m erreicht und nun erst Zeit gefunden, uns einigermaßen in unserer Gondel häuslich einzurichten. Zunächst entledigten wir uns der warmen Oberkleider, denn hier oben in der Sonne zeigte unser Thermometer plus 14 Grad Celsius. Dann wurden die ersten Eintragungen in der Fahrtentabelle nach den Ablesungen an den Instrumenten gemacht, die Sandsäcke gleichmäßig verteilt und jedem Fahrteilnehmer seine künftigen Aufgaben zugewiesen.

Wir konnten uns nicht satt sehen an dem einzigartigen, großartigen Schauspiel. Der Schatten unseres Ballons zeichnete sich in der Größe einer Kegelkugel, von einem Regenbogen umgeben, auf der unter uns liegenden Wolkenwand scharf ab. Straff spannte sich die Hülle unseres Ballons unter der wärmenden Einwirkung der Sonne und Herr Dieterle wurde nicht müde, die Vorzüglichkeit des Heidenheimer Gases zu loben, das uns, ohne daß wir ein Körnchen Sand abgaben, bis zu einer Höhe von beinahe 3000 Meter emporgetragen hatte. So schwammen wir entzückt durch Luft und Sonne. Fern von uns lag alle Erdenlast. Über uns wölbte sich ein zweiter klarblauer Himmel, nur von einzelnen weißen Schäferwolken belebt. Wir wußten nicht mehr, von wo wir gekommen und wohin wir trieben. Tief unter uns hörten wir bald da, bald dort einen Hund bellen, Gänse schnattern und die Eisenbahn rauschen. Der Menschen Stimme drang nicht zu uns herauf.

Um 11 Uhr tauchte der Alpen gewaltige Kette vom Säntis bis zum Großglockner in strahlender Pracht am Horizonte auf. Durch die scharfen Zeissgläser vermochten wir die einzelnen Firnen und Zacken deutlich zu unterscheiden und die Namen der Berge zu bestimmen. Wir hatten das Gefühl, als trieben wir parallel zu der Alpenkette und vermuteten, wir hielten Richtung nach München. Einen unsagbar feierlichen Eindruck machte es auf uns, als um die Mittagsstunde der Sonntagsglocken prächtiges Geläute in hohen und tiefen Akkorden aus Dutzenden von Dörfern und Städten zu uns heraufdrang.

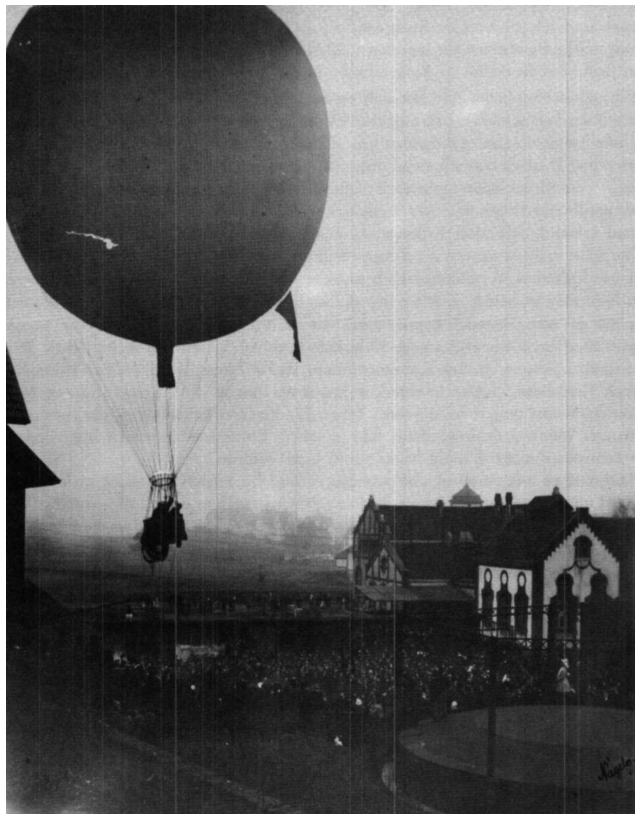


Abb. 4: Der Ballon „Württemberg“ während des Aufstiegs im Hofe des Heidenheimer Gaswerks in einer Höhe von ca. 30 Metern. Foto: Nägele

Nachdem wir bis nach 1 Uhr in einer Höhe von über 2000 Meter dahingetrieben waren, hatten wir den Wunsch, einmal auch die Erde zu sehen und über die unter uns liegende Wolkendecke hinauszusteigen. So entschlossen wir uns, durch leichtes Ziehen des Ventils von unserem Gasvorrat abzugeben, und sofort senkte sich der Ballon langsam herab, um sein Fallen rapid zu steigern, als er in die kältere und nasse Nebelschicht eintrat. Als gewiegter Luftschiffer hatte unser Führer dies vorausberechnet und wir hatten schon oben das 150 m lange Schleppseil ausgelegt, auch stand jeder von uns mit einem Sandsack im Arm am Korbrand, um im Notfall Ballast abgeben zu können. In wenigen Minuten hatten wir die etwa 1000 Meter dicke Wolkenwand durchfahren und den Ballon durch reichliche Ballastabgabe in der Höhe von ca. 500 Meter gebremst.

Ein unbeschreibliches Bild bot sich unseren Augen. Unter uns lag die Landschaft, wie aus der Spielschachtel

herausgeholt. Es war, als schauten wir auf das Land der Liliputaner herab, so klein erschienen uns alle Gegenstände und die Menschen, die aus Höfen und Dörfern laut schreiend unserem Ballon entgegen- und nacheilten, schienen sämtlich die Kleinkinderschule noch nicht verlassen zu haben. Mit dem Schleppseil die Erde berührend, flogen wir über Waldstücke, Bäche, Äcker und Wiesen dahin, sorgsam darauf achtend, daß unser Ballon nicht noch weiter herabsinke.

Zunächst suchten wir uns durch laute Rufe durch die hohle Hand zu orientieren, wo wir uns befanden. Vergebliches Liebesmühen. Auf dreimaligen Anruf, wie der unter uns liegende Ort heiße, erhielten wir die stereotype Antwort „a Luftballon“, so daß wir nur das eine feststellen konnten, daß wir noch im deutschen Sprachgebiet waren.

Dann überflogen wir eine zweite Ortschaft und hier hatten wir mehr Glück. Wir konnten zu unserem großen Erstaunen hören, daß wir über Tempelhof, 16 Kilometer östlich Crailsheim, dahinschwebten, während wir uns in der Gegend von Augsburg wähnten. Weiter ging es in sausender Fahrt. Ein biederer Bauersmann, der auf einem einsamen Waldweg dahinwandelte, fuhr in jähem Entsetzen zusammen, als plötzlich aus dem Nebel über ihm ein lautes ‚Grüß Gott‘ ertönte,

Bald mußten wir einsehen, daß wir uns in dem feuchten Nebel nicht mehr länger in der Luft werden halten können, und so gaben wir nach und nach allen uns zur Verfügung stehenden Ballast bis auf drei Säcke ab, um womöglich noch einmal die Wolkenschicht zu durchdringen. Zu unserer großen Freude bemerkten wir an den Instrumenten, daß wir rasch stiegen, und als erst unser vom Nebel genäßer Ballon wieder der Sonne Wärme auf seinem Rücken spürte, stieg er rapid. Wir hatten bald 3000 Meter erreicht und immer noch ging es aufwärts und aufwärts. Nur noch 3 Säcke Ballast hatten wir an Bord und das Herabsteigen aus solcher Höhe bei hereinbrechendem Abend erschien uns nicht ohne Bedenken. Um ¼4 Uhr zeigte unser Barograph<sup>30</sup> eine Höhe von 3780 Meter an und immer noch zeigte das Stoskop<sup>31</sup> steigende Tendenz.

Dann plötzlich senkte sich der Ballon. In wenigen Minuten waren wir auf der Höhe von 2000, dann 1700, 1500 Meter herabgesunken, ohne dieses Fallen durch ein anderes Gefühl als das Rauschen in den Ohren zu merken. Gegen ¾4 Uhr sichteten wir wieder Land und bei unseren bescheidenen Ballastvorräten war es uns klar, daß uns ein längeres Verweilen in den Lüften nicht mehr möglich war. Von allen Seiten sprangen hilfsbereite Männer und Kinder zu dem immer mehr fallenden Ballon und kurz vor 4 Uhr hing ein Dutzend kräftiger Bauernarme an dem schweren Schleppseil. Noch einige Minuten wurden die braven Landbewohner am Schlepptau unseres Fahrzeuges über die Wiesen getrieben, dann hatten wir durch die Öffnung des Ventils so viel Gas entweichen lassen, daß der Korb mit nicht zu starkem Ruck die Erde berührte und der Ballon sich langsam zur Seite neigte.

Um 4 Uhr entstiegen wir, glücklich der schönen und interessanten Fahrt, der Gondel und erfuhren zu unserem neuerlichen Erstaunen von den Umstehenden, daß wir nunmehr 4 km westlich von Crailsheim zwischen Onolzheim und Maulach die Erde wieder gefunden. Nach einer weiteren Stunde anstrengender Arbeit war der Ballon auf einem Fuhrwerk verstaut und in beschleunigtem Tempo ging es Crailsheim zu, das wir noch so rechtzeitig erreichten, daß uns der Abendschnellzug wieder der Heimat zuführen konnte. Die Eindrücke dieser ersten Luftreise waren für uns alle so gewaltig, daß wir den festen Vorsatz faßten, zu besserer Jahreszeit wieder einmal aufzusteigen.“

Man kann sich gut vorstellen, welche Empfindungen dieser anschauliche Fahrtbericht bei den Lesern in einer Zeit hervorgerufen haben muß, in der noch die Vögel das „Luftmeer“<sup>32</sup> weithin beherrschten und der Kreis jener sehr klein war, die sich den Wunsch erfüllen konnten, sich frei von den Fesseln der Erde in die Lüfte zu erheben. Die besonderen Eindrücke einer Ballonfahrt (in jenen Tagen), das großartige und erhebende Gefühl des Alleinseins im weiten Raum über der Erde, die lautlose Stille ringsumher und der fesselnde Ausblick auf das weite, herrliche Panorama, das sich dem Auge darbietet, auf Wolkenmassen, auf Bergketten und auf die kleine Spielzeugwelt zu den Füßen, all dies wird in sehr lebendiger und eindrucksvoller Weise, nicht ohne einen Schuß Humor, wiedergegeben.

Soweit dies aus den Quellen ersichtlich ist, kam die beabsichtigte zweite Ballonfahrt des Heidenheimer Aeronauten-Trios nicht zustande. Statt dessen unternahmen zwei andere Mitglieder des „Württembergischen Vereins für Luftschiffahrt“ aus dem Brenztal, die Fabrikanten Walther Hartmann (Heidenheim) und Erich Zoeppritz (Mergelstetten), gemeinsam mit dem Brauereibesitzer Dinkelacker (Stuttgart) unter der Leitung des Ballonführers Oberleutnant Bernhard Henke (Ludwigsburg) am 6. Juni 1909 vom Heidenheimer Gaswerk aus eine Auffahrt mit dem neuen Ballon „Stuttgart“<sup>33</sup> Dieses zweite Luftfahrzeug des Württembergischen Luftschiffahrtvereins war erst knapp einen Monat zuvor, am 9. Mai 1909, nach der feierlichen Taufe von der Cannstatter Gasanstalt aus zu seiner Erstlingsfahrt aufgestiegen.<sup>34</sup> Die zweite Heidenheimer Ballonfahrt fand jedoch nach einem verheißungsvollen Auftakt – bei günstiger Witterung und gutem Wind war der Ballon „Stuttgart“ zunächst über Oggenhausen, Bachhagel, Lauingen und Dillingen in Richtung Donauwörth getrieben

30) Selbstaufzeichnender Luftdruckmesser, Luftdruckschreiber.

31) Hochempfindliches Gerät zum Messen von Höhendifferenzen beim Flug.

32) Artikel „Luftschiffahrt“ o. Anm. 5, S. 820.

33) Der Grenzbote v. 7. Juni 1909.

34) Schwäbische Kronik v. 10. Mai 1909/Mittagsblatt, I. Blatt.

– infolge eines schließlich einsetzenden, anhaltend starken Regens bei Gremheim hart an der Donau ihr vorzeitiges Ende.<sup>35</sup>

Der Rest ist rasch erzählt. Nach und nach traten die Teilnehmer der ersten Heidenheimer Ballonfahrt – über die Gründe ist nichts bekannt – aus dem „Württembergischen Verein für Luftschiffahrt“ wieder aus. 1911 wird Eugen Jaeckle, 1912 werden Emil Bittel und Dr. Paul Wulz zum letzten Mal in der gedruckten Mitgliederliste aufgeführt.<sup>36</sup> War der Reiz des Neuen bereits verflogen oder waren andere Interessen in den Vordergrund gerückt?

Auch der Bestand des Württembergischen Luftschiffahrtvereins selbst, dem 1914 37 Ballonführer, 3 Luftschiffer (für Zeppeline und verwandte Luftschiffe) sowie 4 Flugzeugführer (für Ein- und Doppeldecker) angehörten<sup>37</sup>, sollte nicht von allzu langer Dauer sein. Während des Ersten Weltkrieges ruhte die Vereinstätigkeit infolge der Einberufung des Vorstandes<sup>38</sup>, der gesamte Fahrzeugpark wurde vermutlich militärischen Zwecken zugeführt. Nachdem der Krieg verloren war und der Protoktor des Vereins als König abgedankt hatte, war infolge der eingetretenen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse an eine Weiterführung der Organisation nicht mehr zu denken – der Verein löste sich Mitte 1920 formell auf.<sup>39</sup>

**Württembergischer Verein für Luftschiffahrt**  
(Eingetragener Verein)

**Tabellarische Übersicht**

der

.....ten Vereinsfahrt mit Ballon „Württemberg“ <sup>1740</sup> (1437 cbm Leudtgas)

ausgeführt am 6. Dezember 1909

von Heidenheim

nach Qualzheim b. Ermsleben.

Abfahrt: 9<sup>10</sup> Vormittags Landung: | Zeit: 4<sup>10</sup> Uhr  
| Art: sehr glatt

Führer: Richard Diercke Stuttgart

Teilnehmer: Emil Bittel Heidenheim  
Oberrömmischer Tischler Heidenheim  
Dr. Wulz Heidenheim

Direkte Luftlinie: ..... Durchflogene Strecke: .....

Fahrtdauer: 7 Stunden ..... Minuten.

Größte Höhe: 4000 mbr.

Mittlere Geschwindigkeit: —

Mitgenommener Ballast: 13 Sack

Nach der Landung vorhandener Ballast: 1/2 Sack

Ventil ~~und~~ ~~Reifsteine~~ wurden zur Landung gezogen.

Abb. 5: Erste Seite der tabellarischen Fahrtübersicht.

35) Der Grenzbote v. 7. Juni 1909.

36) Württembergischer Verein für Luftschiffahrt in Stuttgart, Mitgliederlisten 1911, 1912, 1913, 1914 o. Anm. 18.

37) A. a. O.

38) StA Ludwigsburg, F 303 III, Bü 131.

39) A. a. O.

## Tabellarische Übersicht der Fahrt mit Ballon „Württemberg“ am 6. Dezember 1908

Zeit	Höhe m	Ballast- Ausgabe Sack	Ort	Temp.	Wolken über unter dem Ballon	Besondere Beobachtungen u. Bemerkungen
9.10		1		+ 4	über den Wolken	
9.15	1200			+ 8		Herrl. Sonnenschein
9.40	1520			+ 12		
10.00	1840			+ 14		
10.15	1920			+ 7		
10.30	1710			+ 10		
11.15	1720			+ 12		
11.30	1300			+ 8	im Nebel	Schleppseil ausgelegt
—				+ 5		Herrl. Sonnenschein
1.00	500	3	Tempelhof b. Crailsheim	+ 4	unter den Wolken	
1.30	550	3	Leukershausen b. Crailsheim	+ 6		
1.45	1080	3	im Bayerischen	+ 6	über den Wolken	
2.10	2900				über den Wolken	
2.30	3680				über den Wolken	
2.35	3740				über den Wolken	
4.10			Onolzheim		unter den Wolken	Landung um 4 Uhr Nachmittags zwi- schen Onolzheim u. Maulach, 4km. v. Crailsheim. Sehr glatte Landung.

In der Zwischenzeit hat das Ballonfahren eine Renaissance erlebt und an schönen Tagen kann man heute mitunter ganze Ballontrauben beim Durchqueren des „Luftozeans“ beobachten. An die Stelle des im Unterhalt bedeutend teureren Gasballons tritt mittlerweile mehr und mehr der mit einem Brenner ausgerüstete Heißluftballon. Doch auch wenn das Ballonfahren heutzutage den Regeln des Luftrechts und der Flugsicherung unterworfen ist, so hat sich prinzipiell in den letzten 200 Jahren auf dem Gebiet der aerostatischen Luftschiffahrt nicht viel geändert. Nur mit der Stille in den Lüften scheint's wohl für immer vorbei zu sein.

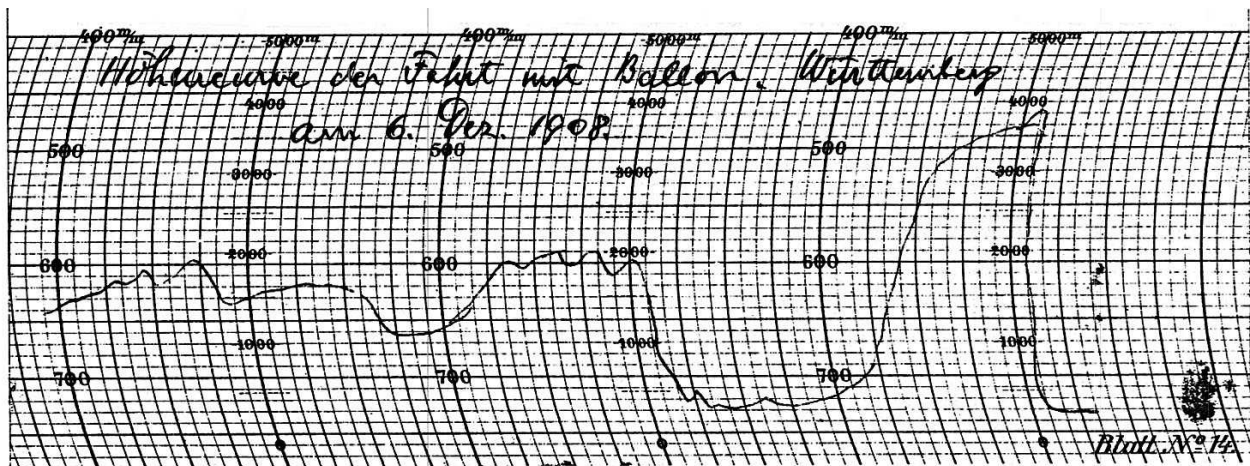


Abb. 6: Höhenkurve, aufgezeichnet mit dem Barograph (Luftdruckschreiber)