

Salomon Idler, der glücklose Flugpionier	
Der Augsburger Schuhmacher wollte vom Perlachturm segeln	4
<hr/>	
Anno 1784: Ballonpremiere für Augsburg	
Papierener „Luftball“ der Gebrüder Bader sorgte für gewaltiges Staunen	8
<hr/>	
Lütgendorfs „Luftkugel“ hob nicht ab	
„Aerostatische Experimente“ sorgten 1786 für ungeheures Aufsehen	12
<hr/>	
Ein Papierballon trug „Madame Bittorf“	
Anno 1811 eröffnete eine Frau die Personen-Luftfahrt in Augsburg	16
<hr/>	
Herrn Siegmanns Riesen-Montgolfiere	
Ein „physikalischer Künstler“ ließ 1813 einen Heißluft-Fesselballon steigen	20
<hr/>	
Augsburg bejubelte reisende Aeronauten	
Der Luftschiffer Wölfert „infizierte“ 1888 August Riedinger	22
<hr/>	
Riedingers „Drachen“ waren Exportschlager	
Ein kurioser Fesselballon wurde von den Militärs vieler Länder genutzt	26
<hr/>	
Ballonfabrik Riedinger lieferte weltweit	
Eine Augsburger Erfolgsgeschichte der Luftfahrt endete nach 112 Jahren	30
<hr/>	
Weltweit ältester aktiver Luftsportverein	
Seit 1901: tausende Starts der Mitglieder des Freiballon-Vereins Augsburg	34
<hr/>	
Das lenkbare Parseval-Luftschiff	
1906 fanden die Militärs die „Zigarre“ aus Augsburg brauchbar	38
<hr/>	
Das erste Flugzeug über Augsburg	
Am Ostersonntag 1911 landete ein Farman-Doppeldecker bei Kriegshaber	42
<hr/>	
Rumpler-Doppeldecker aus Augsburg	
Die Erprobung eines „Helicopters“ stand am Beginn der Rumpler-Werke	46

Augsburgs erster Flugplatz: eine Graspiste	
Von 1916 bis 1968 hoben Flugzeuge an der Haunstetter Straße ab	48
<hr/>	
Willy Messerschmitt prägte eine Epoche	
Jagdflugzeuge, Geschwindigkeitsrekorde und das erste Strahlflugzeug	54
<hr/>	
Eine Flugzeugwerft im Hinterhof	
1931 bauten drei junge Amateure in Augsburg einen Doppeldecker	62
<hr/>	
1931 blickte die Welt auf Augsburg	
Auguste Piccards erster Ballonaufstieg in die Stratosphäre	66
<hr/>	
Fliegende Oldtimer aus Haunstetten	
„Bitz Flugzeugbau“ rekonstruiert Maschinen für Filme und Museen	70
<hr/>	
Vom „Schneewittchensarg“ zum Airbus	
„Premium Aerotec“ ist der jüngste Nachfolger der Messerschmitt AG	74
<hr/>	
Ballonbau Wörner lässt Gashüllen steigen	
Weltweit einzige Lizenz für Ballone, die mit Wasserstoff gefüllt werden	78
<hr/>	
Vom „Alten Flugplatz“ zum „City Airport“	
Der „Verkehrslandeplatz“ war der größte Regionalflughafen Bayerns	82
<hr/>	
Von der Wolfzahnau ins Weltall	
Ariane-Raketen heben mit Hochtechnologie von „MT Aerospace“ ab	86
<hr/>	
Das Ballonmuseum in Gersthofen	
Das Motto „Leichter als Luft“ auf 1000 Quadratmetern in Szene gesetzt	90
<hr/>	
Namensregister/Ortsregister	94
Bildnachweis/Impressum	95
Zum Autor	96



Lütgendorfs „Luftkugel“ hob nicht ab

„Aerostatische Experimente“ sorgten 1786 für ungeheures Aufsehen

Sieht man von den dilettantischen Flugversuchen des Augsburger Schusters Salomon Idler ab, so tritt Augsburg ernsthaft im Jahre 1786 in die Luftfahrtgeschichte ein. Der „Kurpfalz Bayerische Hoff-Kammer- und Regierungs-Rat“ Joseph Maximilian Freiherr von Lütgendorf wollte in diesem

Jahr als erster Deutscher mittels einer „Luftkugel“ entschweben. Er sah für das „aerostatische Experiment“, wie er sein Unternehmen im Antrag an den Augsburger Rat nannte, in der freien Reichsstadt am Lech die besten finanziellen, technischen und publizistischen Voraussetzungen.

Um es vorwegzunehmen: Es gelang ihm nicht. Trotz der Fehlschläge stellten Experten später fest, Lütgendorf sei durchaus ein Realist und keineswegs ein Scharlatan gewesen. Technisch war er auf dem richti-

Bild oben: Das auf den Illungwiesen beim Siebentischwald aufgebaute Amphitheater mit der zwischen hohen Masten zur Füllung aufgehängten Ballonhülle.

gen Weg, doch die Schicksalsmächte verweigerten ihm den Erfolg.

Das Vorhaben war enorm kostspielig, so dass im Vorfeld alle Register in puncto Werbung gezogen werden mussten. Dies verstand Freiherr von Lütgendorf vorzüglich. Im Januar 1786 legte er dem Rat der Stadt ein Gesuch um die Erlaubnis zur Durchführung von Ballonaufstiegen vor. Ein Misserfolg war nicht eingeplant, sein Unternehmen würde auf jeden Fall „zum Ruhm, zur Ehre, zum Nutzen und zur Zierde der Stadt“ gereichen, versprach er.

1783 hatten in Frankreich die ersten Menschen sowohl in einem Heißluftballon als auch in einem Gasballon den Luftraum erobert. Nun war es höchste Zeit, dass ein Deutscher nachzöge. Und das würde er, Lütgendorf, sein – und zwar in Augsburg.

Vorbereitungen im Komödienhaus

Unter der Auflage, der Stadt und der Bürgerschaft keine Unkosten zu verursachen, stimmte der Magistrat zu. Die Zeitungen berichteten über den Fortgang der Vorbereitungen im Komödienhaus bei St. Salvator (Jesuitengasse). Jedermann war gegen einen Obolus eingeladen, bei der Fertigung des Ballons „aus 1000 Ellen rotem und wei-



Anno 1786 voreilig verbreiteter Stich mit der über Augsburg schwebenden „Luftkugel“, die in Wirklichkeit den Boden nie verließ.



Der „Aeroplan“ der Brüder Wright, der im Jahr 1908 erstmals Flüge von über einer Stunde schaffte.

Ingenieur Grade mit seinem „Aeroplan“ bei einem Schauflug 1909 in Hamburg.



Schon um 1900 wurden Bilder von „Drachenfiegern“ und „Flugmaschinen“ veröffentlicht, denen allerdings eines nicht gelang – das Fliegen. 1906 tauchte das erste Bild des „Aeroplans“ (Bezeichnung für motorisierte Fluggeräte mit Tragflächen) des Franzosen Louis Blériot auf, dessen zwei Schrauben ein 24-PS-Motor treiben sollte.

Nicht mit diesem aus zwei großen elliptischen stoffbespannten Holzrahmen bestehenden Doppeldecker, sondern mit dem als „Blériot XI“ bezeichneten „Monoplan“ (Eindecker) überquerte der Flugpionier am 25. Juli 1909 als erster Flieger den Ärmelkanal von Calais nach Dover und kassierte dafür 1000 englische Pfund. Eine bessere Werbung hätte sich die von Juli bis Oktober 1909 terminierte erste deutsche „Internationale Luftfahrt-Ausstellung“ (ILA) in Frankfurt am Main nicht wünschen können. Diese Ausstellung signalisierte den Durchbruch der Fliegerei in Deutschland.

Die ersten einstündigen Flüge der Gebrüder Wright

Nachdem im September 1908 den Brüdern Wright die ersten Ein-Stunden-Flüge gelungen waren, wich die Skepsis an der Zuverlässigkeit von „Aeroplanen“. Vom 4. bis 20. September 1909 führte Orville Wright mit

seinem Doppeldecker mit Schubpropeller und vorderem Höhensteuer auf dem Tempelhofer Feld bei Berlin Demonstrationsflüge durch. Zu den Flügen strömten insgesamt 350 000 Zuschauer. Dabei stellte Orville Wright mit 172 m einen neuen Höhenweltrekord auf. Es waren abenteuerlich anmutende „Apparate“, die da abhoben. Manche ähnelten einem Drachen, andere einer Ente oder Taube.

1911: ein Aeroplan auf dem Großen Exerzierplatz bei Kriegshaber

Nun dauerte es nicht mehr allzu lange, bis auch die Augsburger ein Exemplar dieser fliegenden Konstruktionen zu sehen bekamen. Am Ostersonntag 1911 landete auf dem Großen Exerzierplatz beim heutigen Augsburger Stadtteil Kriegshaber erstmals ein „Aeroplan“ – ein Farman-Doppeldecker, geflogen von Dr. Oskar von Wittgenstein. Der „Aviatiker“ war in München-Puchheim gestartet.

Das Ereignis soll rund 50 000 Schaulustige auf die Beine gebracht haben. Nicht alle waren begeistert. „Ich war enttäuscht, als ich den Flugapparat sah, denn ich hatte ihn mir viel größer vorgestellt“, schrieb eine 13-jährige Schülerin des Englischen Instituts über dieses Ereignis in einem Aufsatz.



Mit zwei Spendenmarken beteiligte sich Augsburg anno 1912 an der Förderung der deutschen Flugzeugindustrie. Der Fremdenverkehrsverein Augsburg hatte die beiden Zwei-Pfennig-Marken für diese „National-Flugspende“ herausgegeben.

Augsburger „National-Flugspende“

Als im April 1912 Prinz Heinrich von Preußen zu einer „National-Flugspende“ zwecks Förderung der deutschen Flugzeugindustrie aufrief, beteiligte sich Augsburg mit zwei Spendenmarken über je zwei Pfennig. Die „Vervollkommnung der Flugapparate und die Ausbildung der Flieger“ sollte mit dem so eingenommenen Geld vorangetrieben werden, denn um diese Zeit war klar: Die Zukunft in der Luft gehört dem Flugzeug.

Vom „Schneewittchensarg“ zum Airbus

„Premium Aerotec“ ist der jüngste Nachfolger der Messerschmitt AG

Die jüngste Epoche von Augsburgs Luftfahrtgeschichte begann etliche Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg. 1945 war Deutschland von den Siegermächten mit Flug- und Produktionsverbot für fast alles belegt, was sich in die Luft erheben könnte. Es gab die Messerschmitt-Werke noch – das heißt, was die Bomben davon übrig gelassen hatten. Etwa 50 vormalige Flugzeugbauer begannen aufzuräumen und Materialien zu verwer-

ten, die dort noch vorhanden oder anderswo zu bekommen waren. Also lief 1945 die Produktion von Kochtöpfen, Bau- und Möbelbeschlägen sowie Lockenwicklern an.

Die wirtschaftliche Lage besserte sich, und ab 1948 wurden bei Messerschmitt Fertighäuser gebaut und Stahldachstühle vorgefertigt. 1949 umfasste die Belegschaft 139 Mitarbeiter. 1951 lief eine Nähmaschinen-

Die Werke IV (Hintergrund) und III von „Premium Aerotec“ (unten) sind durch die Haunstetter Straße und ein Wohngebiet voneinander getrennt.



Produktion an: Über 20 000 Stück verließen das Werk. Zu dem 1953 auf den Markt kommenden Kabinenroller („Schneewittchensarg“) lieferte Augsburg lediglich Teile. Klein- und Mittelklasseautos folgten, und von 1955 bis 1957 montierte man in den Messerschmitt-Werken fast 15 000 „Vespa“-Motorroller.

Erst die Pariser Verträge vom 5. Mai 1955 erlaubten in Deutschland wieder den Flugzeugbau. Bereits 1956 erhielt die Messerschmitt AG erste Wartungsaufträge, im selben Jahr begann der Lizenzbau des französischen Düsentrainers „Fouga Magister“.

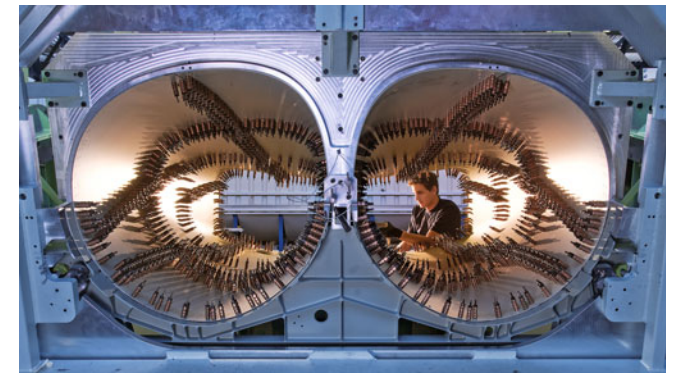
Teilefertigung für einen Starfighter

1959 folgte die Teilefertigung für den Abfangjäger „Lockheed-F 104G Starfighter“ und den italienischen Erdkampffäger „Fiat G 91“. Die industrielle Serienproduktion kompletter Hochleistungsflugzeuge ist in Augsburg durch nationale und internationale Arbeitsteilung seit dem Zweiten Weltkrieg vorbei. Ab Februar 1959 war die Messerschmitt AG Teil des „Entwicklungsrings Süd“, einer Arbeitsgemeinschaft zur Entwicklung des ersten deutschen Nachkriegskampfflugzeugs. Das Ergebnis: Vier Jahre später konnte die Erprobung eines zweistrahligen Senkrechtstarters beginnen,



Blick auf die Fertigung von Heckteilen für die beiden Airbus-Langstreckenversionen „A330“ und „A340“.

Ein ungewöhnlicher Durchblick ergab sich für den Fotografen im Frühstadium der Fertigung eines „Eurofighters“. Für alle Bestellernationen wird das Rumpfmittelteil im Augsburger Werk hergestellt.



Von der Wolfzahnau ins Weltall

Ariane-Raketen heben mit Hochtechnologie von „MT Aerospace“ ab

Augsburgs facettenreiche Luftfahrtgeschichte begann vor Jahrhunderten mit Salomon Ilders missglücktem Flugversuch in der Jakobervorstadt – am Beginn des 21. Jahrhunderts heben Ariane-Raketen mit Komponenten „made in Augsburg“ ab. Sie werden von „MT Aerospace“ gefertigt. Dieser Name ist in Augsburg noch nicht allzu geläufig, doch der Hinweis, dass es

sich dabei um eine frühere „MAN-Tochter“ handelt, schafft Klarheit. Der Geburtsname lautete „MAN Neue Technologie“, als Zentralbereich für Forschung und Entwicklung am 1. April 1969 ins Leben gerufen. 1971 folgte die Beteiligung am Raumfahrtprojekt Ariane. Am 24. Dezember 1979 startete schließlich die erste „Ariane I“ mit Augsburger Beteiligung.



Schwebend in der Halle von „MT Aerospace“: Die wichtigste Schubstruktur der Ariane wird sich einmal zwischen der Zentralstufe und der Oberstufe befinden.

1986 erfolgte die Gründung der „MAN Technologie GmbH“, 1989 wurde daraus eine selbstständige Aktiengesellschaft. 1986 begann die Entwicklung von „Boostern“ (Gehäuse für Festtreibstoff-Motore) für das Raketensystem Ariane. Im Januar 1989 wurde der erste Trinkwassertank für einen „Airbus A 320“ ausgeliefert, exakt fünf Jahre später der 1000. Tank. Das Jahr 1997 war geprägt durch den Zukauf der „Zeppelin Technologie GmbH“ und die Gründung einer Tochtergesellschaft für den Betrieb der Ariane-Startanlagen in Kourou. 2005 wurde das Aktienkapital vom Bremer Raumfahrt- und Technologiekonzern „OHB Technology AG“ und von „Apollo Capital Partners“ übernommen. Das Unternehmen erhielt den Namen „MT Aerospace AG“.

Fabrikgelände schließt ans Stammareal der MAN an

Das Fabrikgelände an der Franz-Josef-Strauß-Straße auf der Wolfzahnau schließt an das MAN-Stammareal an. Dort entwickeln und fertigen 2010 rund 600 Mitarbeiter mit neuesten Technologien in Faserverbund oder Metall Komponenten, die höchsten Ansprüchen in der Luft- und Raumfahrt gewachsen sind. Trägerraketen, Satelliten,



Eine „Ariane 5“ startet in Kourou in den Welt- raum. „MT Aerospace“ aus Augsburg liefert zu jeder dieser Raketen wichtige Bauteile.