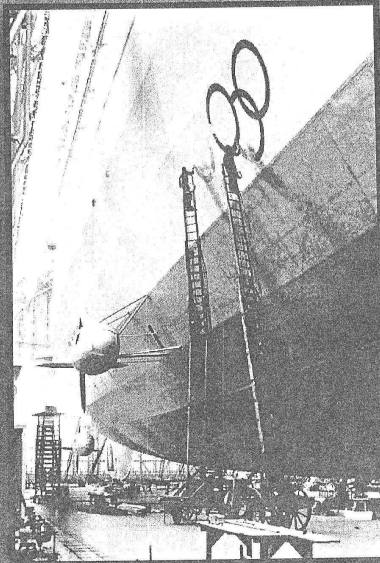

ZEPPELINPOST

ZEPPELINPOST-ARBEITSGEMEINSCHAFT
1973 - 2010



Clouth - Luftschiff**1909 - 1910**

Zu den weniger bekannten Luftschiffen gehört das Luftschiff der Kölner Firma Rheinische Gummiwarenfabrik Franz Clouth. Zu John Duggans Buch Clouth, das Luftschiff von Köln (1996) ist nun mit "Made in Kölle - Clouth und die Luftfahrt" von unserem ArGe Mitglied Wolfgang Beier ein weiterer Titel zu diesem fast vergessenen Luftschiff hinzugekommen. Erstmals kann auf Basis umfangreicher Recherchen eine erstaunliche Anzahl neuer Fakten wiedergegeben werden und mit alten Vermutungen aufgeräumt werden – so hat es etwa das zweite Clouth-Luftschiff nie gegeben.

Auf 74 Seiten zeichnet Wolfgang Beier das Bild der Firma Clouth nach, rekonstruiert die Luftfahrtaktivitäten der Firma, die schwierige Zusammenarbeit mit der Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt und Graf Zeppelin, dem Clouthschen Ballonbau und die Aktivitäten Clouths nach dem Zweiten Weltkrieg.

Besonders die Fahrtable, anhand der erhaltenen Fahrtaufzeichnungen rekonstruiert, gibt mit nie zuvor publizierten Details Auskunft über alle 46 Fahrten mit rund 67 Stunden Fahrtdauer bei ca. 2.000 zurückgelegten Fahrkilometern, bei denen immerhin 128 Personen unfallfrei befördert wurden. Das Buch kann gegen einen Unkostenbeitrag in Höhe von 9,90 EURO plus Porto über folgende Anschrift bezogen werden: Industriedenkmal Clouth e.V. / Am Domhof 4 / 50259 Pulheim.

Franz Clouth

Am 18.2.1838 wurde Franz Clouth in Köln als Sohn des Druckereibesitzers Wilhelm Clouth geboren. Hier wuchs er auf, absolvierte seine Schulbildung und eine kaufmännische Lehre. Zur weiteren Ausbildung ging er nach Antwerpen, Brüssel und London. Einer Anekdote nach soll er in England erstmalig mit dem neuen Material Kautschuk in Berührung gekommen sein.

Es war die Zeit in der Dunlop herausfand, das Kautschuk durch Erhitzen unter Druck sein Gefüge und damit seine Eigenschaft verändert, endlose Möglichkeiten taten sich auf.

1860 kam Clouth nach Köln zurück, wo er zunächst Vertretungen für verschiedenste Artikel unterhielt, u.a. auch eine Vertretung für englische Gummiartikel. Franz Clouth betrieb sein Geschäft in der Sterngasse 3, einem Haus dessen Hauswappen ein fünfzackiger Stern war, der über ein Jahrhundert auch im Firmenlogo seines Unternehmens zu finden war. Seit dem 10. September 1862 führte er diese Vertretungen auf eigene Rechnung. Da er vom Rohstoff Kautschuk fasziniert war, und auch die weiterreichenden Möglichkeiten frühzeitig erkannte, befasste er sich nach kurzer Zeit nur noch mit diesem Werkstoff. Er bereiste Produktionsplätze im In- und Ausland, informierte sich über die Fabrikation und begann 1864 in kleinen Verhältnissen selbst zu produzieren.

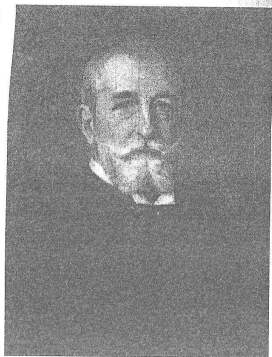


Abb. 1 Franz Clouth
Bildnis aus dem Jahre 1903

Seit 1877 beschäftigte sich Franz Clouth mit der Herstellung von wasserdichten Stoffen und Segeltuchen für Zelte, Tauchanzüge und vielem mehr. Aus dieser Erfahrung heraus war es nur ein logischer, allerdings auch schwer zu verantwortender Schritt, sich mit gasdichten Stoffen zu beschäftigen.

Das Luftschiff Clouth

Nach dem Unglück von LZ 4 des Grafen Zeppelin in Echterdingen am 05. August 1908 kam es zu einer regelrechten "Luftschiffbegeisterung" in Deutschland. Durch eine Nationale Volksspende waren 6 Millionen Mark für den Luftschiffbau zusammengebracht worden. Es kam zu einem wahren Luftfahrtfieber in Deutschland. Allein in den beiden Jahren 1908 und 1909 gründeten sich über 30 neue Luftfahrtvereine, deren Aktivitäten sich nicht nur auf den Ballonsport, sondern auch auf die Motorluftfahrt ausdehnten.

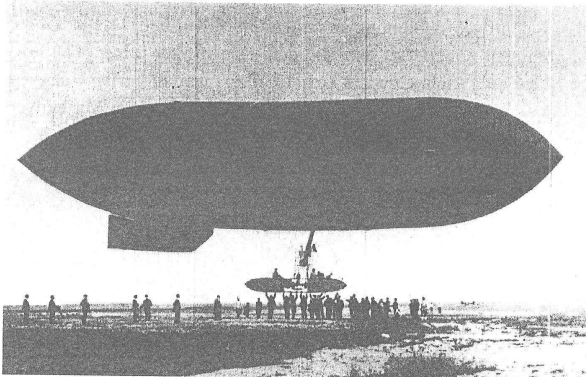


Abb. 2 Luftschiff Clouth bei Probefahrten in Köln-Bickendorf

Angespornt durch die eigenen Erfolge in der Luftfahrttechnik und unterstützt durch die Begeisterung im Land beschloss Franz Clouth im Jahre 1907, einen lang gehegten Plan zu verwirklichen und den Luftschiffbau aufzunehmen. Das Jahr 1908 verging mit der Anfertigung von Plänen und Entwürfen. Der eigentliche Bau unter Leitung von Richard Clouth wurde im Winter 1908/1909 begonnen

und im Juni 1909 beendet. Der Bau wurde maßgeblich von Sohn Richard geleitet. Ebenso wie sein Vater war er gelernter Kaufmann und hatte sich die technischen Fähigkeiten als Autodidakt angeeignet. *Alle Teile mit Ausnahme des Motors wurden in den Werkstätten von Clouth hergestellt. Das Luftschiff war 42 m lang, der Durchmesser betrug 8,25 m, sein Gasvolumen lag bei 1700 m.* Es gehörte zur Bauart der sog. Prallluftschiffe, die ihre äußere Form durch den Überdruck in Inneren erhielten.

Das Clouth-Luftschiff sollte u.a. ein militärisch wendiges Luftschiff werden, denn es war so bemessen, dass es sich durch die Mannschaft einer Feldluftschiffabteilung aufbauen und füllen ließ. Das benötigte Gasvolumen orientierte sich an den Gasvorräten einer Feldluftschiffabteilung. Sein Gewicht (ca. 1330 kg) war so gering, dass es bequem auf Feldfahrzeugen transportiert werden konnte. Mit einiger Berechtigung konnte man fast schon von einem „Volksluftschiff“ sprechen.

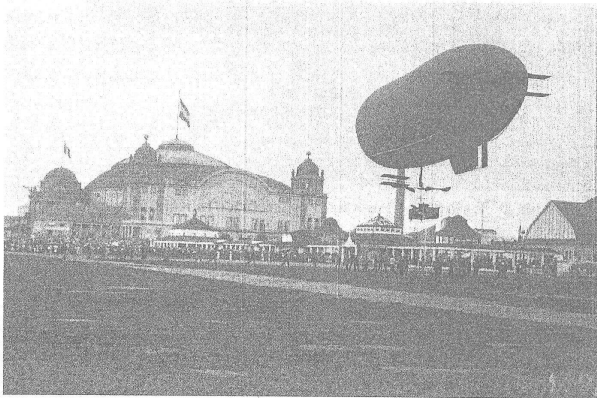


Abb. 3 Luftschiff Clouth auf der ILA 1909 vor der Festhalle

Internationale Luftschiffahrt-Ausstellung 1909

Der erste öffentliche Auftritt des „Winzling“ unter den Luftschiffen fand auf der Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung 1909 in Frankfurt am Main (ILA) statt. Aufgrund der verspäteten Fertigstellung - es gab also auch 1909 schon Terminprobleme - konnte das Luftschiff in Köln nicht mehr getestet werden. Am 16. August 1909 unternahm es in Frankfurt den ersten Aufstieg unter der Führung von Richard Clouth. Alles funktionierte hervorragend, allerdings war das Luftschiff noch an einem Seil gesichert. Am Abend des gleichen Tages wurde eine erste Fahrt unternommen. Gegen 19.00 Uhr erhob sich das Luftschiff vom Ausstellungsgelände, überflog die Bahnlinie, die hohen Telegraphendrähte und kreuzte lange Zeit über dem Flugplatz. Hatten seine gefällige Form und die elegante Ausführung den Beifall weiter Kreise gefunden, so zog jetzt sein sicheres Manövrieren, vor allem seine außerordentliche Wendigkeit die Aufmerksamkeit der Fachleute auf sich. Nach ungefähr einer Stunde landete es glatt vor der Halle. Spektakulär verlief eine beabsichtigte Rundfahrt am 23. August auf der ILA. Es gab Probleme mit dem Höhensteuer und mit dem Ventilator, der die Luftzufuhr zum Ballonnet herstellte. So gab es in der Höhe keinen Druckausgleich im Inneren des Ballons, so dass das Luftschiff bei seiner Fahrt über Frankfurt an Höhe verlor. Es geriet so in die Straßen der Stadt, durch die es Dank seiner Wendigkeit aber problemlos hindurch kam und einen öffentlichen Platz mitten in der Stadt erreichte, auf dem man notlandete. Nachdem der Schaden behoben war, stieg man am gleichen Tag wieder auf und erreichte sicher das Ausstellungsgelände. Durch diesen „Husarenritt“ war das Clouth-Luftschiff in aller Munde, die Zeitungen veröffentlichten die Bilder im ganzen Land. Mit dem Höhenruder gab es immer wieder Problem, so dass man es auf der ILA noch umbaute, es kam eine dritte Höhensteuerfläche hinzu und im Fahrtenverzeichnis ist am 23.09.09 vermerkt,

dass die Wirkung des Höhensteuers langsam, aber deutlich erkennbar ist.

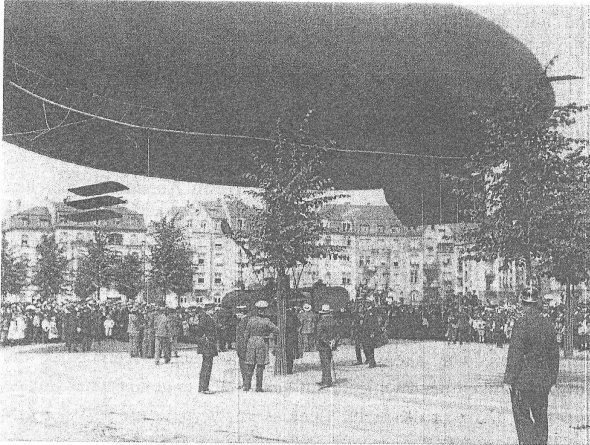


Abb. 4 Notlandung in den Straßen von Frankfurt im Sommer 1909

Belegt sind auf der ILA 13 Fahrten, hierbei war es ca. 16 Stunden in der Luft und beförderte insgesamt 36 Personen. Meist war es der Luftschiffführer und der Bordingenieur, aber es wurde auch schon einmal der Bruder Eugen Clouth, die Ingenieure Theden und Key, der Prokurist Müller oder andere Firmenangehörige mitgenommen. Beim ersten Test und bei den anschließenden 9 Vorversuchs-Fahrten führte Richard Clouth das Schiff, dann ging die Schiffsführung an den Hauptmann a.D. von Kleist über, der noch 4 Fahrten auf der ILA durchführte.

Neben dem Höhenruder gab es auch einige Probleme mit dem Motor. Bei der Fahrt am 25.09.1909 musste infolge eines Motorsausfalls bei

Walldorf, ca. 15 km südwestlich von Frankfurt gelandet werden. Ende September, Anfang Oktober wurde das Schiff zur Revision nach Köln gebracht, aber am 10.10.1909 gab es in Frankfurt schon wieder eine erneute Fahrt, die Landung erfolgte westlich der Bahnlinie auf dem Ausstellungsgelände. Die Fahrt am 12.10.1909 stand unter schlechten Vorzeichen, eine Viertelstunde nach dem Start versagte der Motor, der nach 10 Minuten wieder in Gang gesetzt werden konnte, sofort anschließend fiel die Steuerung aus, so dass das Schiff westlich von Rödelheim glatt landete. Jetzt gab es auch noch Probleme in der Gasversorgung, welches nicht rechtzeitig beschafft werden konnte, so dass man das Schiff entleerte und nach Köln zurückbrachte. Für das Luftschiff „Clouth“ war damit die ILA beendet.

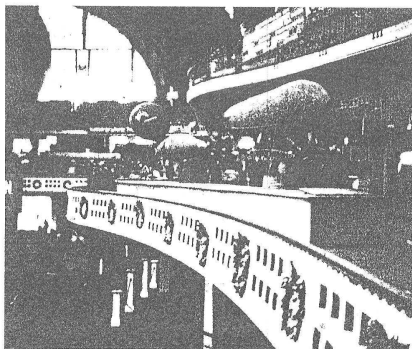


Abb. 5 Clouth Präsentation in der Festhalle

Clouth war in Zusammenarbeit mit dem Kölner Club für Luftschiffahrt auf der ILA außer mit dem Lenkballon (Luftschiff) auch noch mit einem Ballon (Clouth III) und einem Präsentationsstand in der ILA - Halle vertreten. Hier wurde das gesamte Spektrum des

Clouth'schen Luftfahrt-Zubehörs angeboten. Auch der von Clouth gelieferte Ballon „Busley“ des Kölner Klubs für Luftschiffahrt war auf der ILA vertreten, sowie die Clouthprodukte „Essen-Ruhr“ und „Wesel“ durch ihre jeweiligen Vereine. Waren anfangs der ILA die kleineren Luftschiffe eher stationär in ihren Hallen zu sehen, änderte sich dies mit der ersten Ankunft eines Zeppelin-Luftschiffes am 31. Juli 1909. So unternahm das Luftschiff Clouth am 16. August seine erste Fahrt zusammen mit dem Flugzeug des belgischen Baron „De Caters“. Aber schon am 14. Juli, dem 5. Ausstellungstag, unternahm im Rahmen einer Zielfahrt mit 11 Ballonen der Ballon „Clouth III“ seinen ersten Aufstieg. In den ersten zwei Ausstellungswochen nahm der Ballon „Clouth III“ an sieben Aufstiegen teil, u.a. an zwei Fuchsjagden und einer Dauerfahrt.

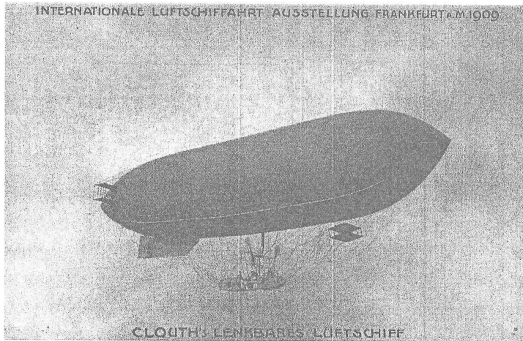


Abb. 6

In der Halle präsentierte Clouth je ein Modell eines Kugel- und Lenkballons, einzelne Ballonteile, wie Korb, Korbring, Füllansatz mit Schließvorrichtung, Schleppseile, Ventile, Netze, Reisbahnen sowie Proben von Ballonstoffen. Auch auf der ILA wurde über das Clouth-Luftschiff positiv berichtet. So hieß es in der ILA-Zeitschrift:

Das lenkbare Luftschiff Clouth, vom Kölner Fabrikanten Clouth nach eigenem Modell erbaut, hat ein gefälliges Äußeres. Es wurde bei seinen ersten Fahrten sehr bewundert, doch hatte es das Malheur, durch Steuerschaden in den Straßen der Stadt notlanden zu müssen. Es dauerte eine Weile, bis der Schaden behoben war, aber jetzt fliegt der Clouth schön und hat im nahen Cronberg kürzlich den ausgesetzten Landungspreis gewonnen.

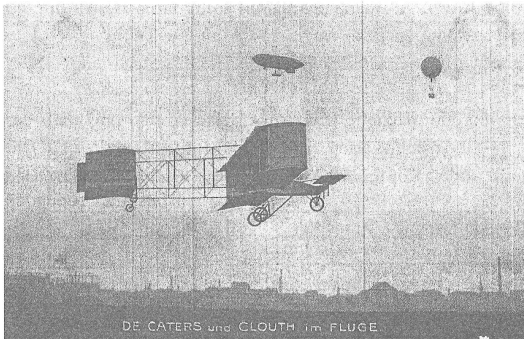


Abb. 7

Am 17. Oktober, nach 100 Tagen und ca. 1,5 Millionen Besuchern, schloss die ILA mit einem abendlichen Feuerwerk ihre Pforten. Aufgrund 65 verregneter Tage war sie wirtschaftlich kein Erfolg, aber allen Beteiligten und der Luftfahrt im Allgemeinen hat sie großen Image-Nutzen gebracht. Heute würde man sagen, sie war ein Medienspektakel, denn alle Zeitschriften waren voll mit Informationen über die ILA. Das Programm der Ausstellung war trotz geringer Vorbereitungszeit von nur fünf Monaten weit gesteckt. Man wollte nicht nur alle zur damaligen Zeit möglichen der Luftfahrt dienenden Gegenstände zur Anschauung bringen, sondern man wollte eine „fliegende Ausstellung“ schaffen, auf welcher alle Luft-

schiffsysteme und Flugapparate in Tätigkeit vorgeführt werden sollten. Eine reiche Anzahl an Vorträgen über die Gebiete der Luftfahrt wirkte informierend und belehrend auf die Besucher. Den Anspruch der „fliegenden Ausstellung“ hat die ILA nicht erfüllt, trotz der vielen Fahrten, denn der damalige „Star“ unter den Luftschiffen - Graf Zeppelin - machte sich rar, fürchtete er bei einem Misserfolg wohl den Imageverlust. Die Zunft der „Flugapparate“ versagte bis auf wenige Ausnahmen noch völlig ihren Dienst, für sie kam die Ausstellung zu früh. Auch das Drum und Dran, der Volksfestcharakter wurde vielfach kritisiert, aber die Zuschauer empfanden das nicht so.

Es wurden 460.000 offizielle ILA Ansichtskarten und nochmals ca. 900.000 freie Ansichtskarten mit ILA-Motiven verkauft. Die Luftfahrt war in den Köpfen der Menschen angekommen.

Die Fahrten des Luftschiffes "Clouth" im Jahre 1909				
Fahrt Nr.	Datum	Fahrzeit	Besatzung	Führer
00	16.08.1909	1 Std.	2 Pers.	Richard Clouth
Test auf dem ILA Flugplatz				
01	20.08.1909	1 Std.	2 Pers.	Richard Clouth
Richtung Sassenheim				
02	21.08.1909	10 min.	3 Pers.	Richard Clouth
ILA Flugplatz, Landung vor der Zeppelinhalle am anderen Ende des Ausstellungsgeländes, weil ein Drahtseil nachgespannt werden musste. Da es zur Rückfahrt zu spät ist, bleibt das Schiff in der Zeppelinhalle.				
03	23.08.1909	1,5 Std.	3 Pers.	Richard Clouth
Vorzeitige Landung außerhalb der Ausstellung wegen Versagens des Höhensteuers und des Gebläses für das Ballonett. Längsträger gebrochen, da Ballonett nicht genug aufgeblasen.				
04	04.09.1909	40 Min.	3 Pers.	Richard Clouth
Glatte Landung vor der Halle				
05	11.09.1909	50 Min.	2 Pers.	Richard Clouth
Glatte Landung vor der Halle				

Die Fahrten des Luftschiffes "Clouth" im Jahre 1909				
Fahrt Nr.	Datum	Fahrzeit	Besatzung	Führer
06	12.09.1909	1,25 Std.	2 Pers.	Richard Clouth
Glatte Landung vor der Halle				
07	12.09.1909	30 Min.	2 Pers.	Richard Clouth
Glatte Landung vor der Halle				
08	21.09.1909	45 Min.	3 Pers.	Richard Clouth
1. Fahrt mit v. Kleist				
09	21.09.1909	31 Min.	3 Pers.	Richard Clouth
ILA – Cronberg				
	21.09.1909	45 Min.	3 Pers.	Richard Clouth
Cronberg – ILA				
10	23.09.1909	100 Min.	2 Pers.	v. Kleist
ILA - Bockenheim, Heimgarten, Frankfurt, Hochstatt, Mühlheim, Offenbach, Oberrad, Sachsenhausen, Niederrad, ILA (35 Km, 21 km/Std, Fahrhöhe 150 - 200 m)				
11	23.09.1909	38 Min.	3 Pers.	v. Kleist
ILA - Cronberg (12 km)				
	23.09.1909	35 Min.	3 Pers.	v. Kleist
Cronberg - ILA (20 km)				
12	24.09.1909	1 Std.	3 Pers.	v. Kleist
ILA - Griesheim - Schwanheim - ILA (Fahrhöhe 500 m)				
13	25.09.1909	65 Min.	3 Pers.	v. Kleist
ILA, Rebstock, Walldorf				

Zur Revision wird das Luftschiff nach Köln gebracht

14	10.10.1909	33 Min.	4 Pers.	v. Kleist
ILA – Rundfahrt				
15	12.10.1909	26 Min.	3 Pers.	v. Kleist
Infolge Steuerungs- und Motorschadens glatte Landung bei Rödelheim, Schiff wird entleert und nach Köln gebracht.				

Ende der Fahrperiode 1909 auf der ILA. Es ist ein etwas glanzloser Abgang, denn auch die ILA schließt wenige Tage nach der letzten

Fahrt des Clouth – Schiffes die Pforten. Im Winter 1909 / 1910 wird in Köln am Schiff ein genereller Umbau durchgeführt.

Die Fahrten des Luftschiffes "Clouth" im Jahre 1910				
Fahrt Nr.	Datum	Fahrzeit	Besatzung	Führer
16	04.02.1910	18 Min.	3 Pers.	v. Kleist
Bickendorf - Bocklemünd, Fahrt wegen Schneefalls abgebrochen.				
17	05.02.1910	40 Min.	3 Pers.	v. Kleist
Bickendorf - Ehrenfeld - Stadtwald - Bickendorf.				
18	12.02.1910	45 Min.	3 Pers.	v. Kleist
Bickendorf - Stadtwald - Müngersdorf - Bickendorf. Rückfahrt nur mit einem Propeller.				
19	13.02.1910	1 Std.	3 Pers.	v. Kleist
Rundfahrt nach Bocklemünd				
20	28.02.1910	30 Min.	2 Pers.	v. Kleist
nach Nippes zum Werksgelände. Landung vor der Ballonhalle.				
21	09.05.1910	12 Min.	2 Pers.	v. Kleist
neues Höhensteuer, erhöhte Felgen für die Seilscheiben, mit Ing. Diga				
22	13.05.1910	82 Min.	3 Pers.	v. Kleist
Longerich, Köln, Rath, Widdersdorf, Erprobungsfahrt mit Oberleutnant Masius vom Luftschiffer - Bataillon.				
23	14.05.1910	5,5 Std	3 Pers.	v. Kleist
Schlebusch - Burscheid - Köln - Pulheim - Grevenbroich - Rheydt. Landung zur Orientierung wegen Nebels, Aufstieg und Weiterfahrt über Grevenbroich nach Bickendorf, Erprobungsfahrt mit Oberleutnant Masius vom Luftschiffer - Bataillon.				
24	15.05.1910	2 Std.	3 Pers.	v. Kleist
nach Longerich zur Höhensteuererprobung.				
25	17.05.1910	1,5 Std.	3 Pers.	v. Kleist
nach Lindenthal				
26	17.05.1910	15 Min.	3 Pers.	v. Kleist
nach Longerich				
27	17.05.1910	30 Min.	3 Pers.	v. Kleist
nach Longerich mit Wilhelm Clouth.				
28	18.05.1910	15 Min.	3 Pers.	v. Kleist
nach Bocklemünd				

Die Fahrten des Luftschiffes "Clouth" im Jahre 1910				
Fahrt Nr.	Datum	Fahrzeit	Besatzung	Führer
29	19.05.1910	4,5 Std	3 Pers.	v. Kleist
Nach Wesseling und Urfeld, Zwischenlandung - Köln Bickendorf, Erprobungsfahrt mit Oberleutnant Masius vom Luftschiffer - Bataillon Masius vom Luftschiffer - Bataillon.				
30	20.05.1910	1 Std.	2 Pers.	v. Kleist
nach Antweiler				
31	25.05.1910	2,25 Std	2 Pers.	v. Kleist
nach Bocklemünd und Stommel				
32	26.05.1910	4,25 Std.	2 Pers.	v. Kleist
nach Grevenbroich, Mönchen - Gladbach, Krefeld, Neuss				
33	28.05.1910		2 Pers.	v. Kleist
Köln, Testfahrt				
34	28.05.1910		3 Pers.	v. Kleist
Köln, Erprobungsfahrt mit Oberleutnant Masius vom Luftsch. - Bataillon.				
31.05.1910				
Besichtigung des Schiffes durch S.H. Prinz Leopold von Preussen				
35	02.06.1910	2,5 Std.	2 Pers.	v. Kleist
nach Godorf				
36	03.06.1910	2,5 Std	3 Pers.	v. Kleist
Wesseling - Bonn - Bornheim - Brühl - Bickendorf				
37	03.06.1910	80 Min.	2 Pers.	v. Kleist
Über den Niehler Exerzieplatz, Besichtigung der Truppen durch S.H. Prinz Friedrich Leopold von Preussen, Fahrt nach Glessem				
38	04.06.1910	1 Std	3 Pers.	v. Kleist
mit Mayor Freiherr von Ledebur, Generalstabsoffizier des Prinzen Leopold von Preussen nach Müngersdorf.				
39	07.06.1910	2 Std.	2 Pers.	v. Kleist
nach Siegburg über Spich, Troisdorf, Rodenkirchen				
40	08.06.1910	30 Min.	2 Pers.	v. Kleist
Ein aufziehendes Gewitter zwingt zur Umkehr				
	16.06.1910			
Neufüllung des Schiffes				

Die Fahrten des Luftschiffes "Clouth" im Jahre 1910				
Fahrt Nr.	Datum	Fahrzeit	Besatzung	Führer
41	18.06.1910	3 Std.	2 Pers.	v. Kleist
Fahrt nach Düsseldorf				
42	19.06.1910	3 Std.	3 Pers.	v. Kleist
nach Königsdorf, Vorgebirge				
43	20.06.1910	6,25 Std.	3 Pers.	v. Kleist
nach Brüssel über Jülich, Maastricht, Tongres, Tirlemont, Löwen. Brüssel Ruhiges Wetter, Mondschein, Fahrhöhe bis 400 m				
44	21.06.1910	50 Min.	2 Pers.	v. Kleist
Brüssel - Uccle - Brüssel				
45	30.07.1910	1 Std.	2 Pers.	v. Kleist
Brüssel - Stockel - Brüssel. Weitflug in Stockel				
46	01.08.1910	1 Std.	2 Pers.	v. Kleist
Brüssel - Stockel - Qudeghem. Brüssel glatte Landung vor der Halle.				

Die Rücküberführung nach Köln erfolgte wohl aufgrund der Wetterverhältnisse über den Landweg, denn im Ballonbuch sind keine weiteren Fahrten verzeichnet.

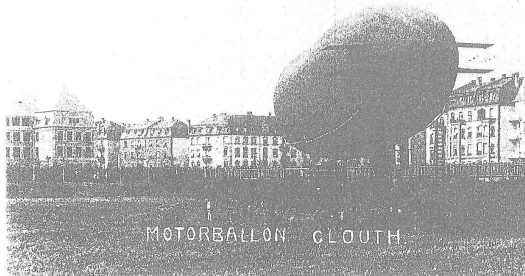


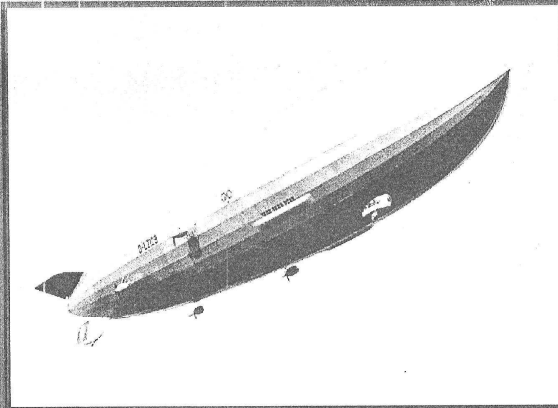
Abb. 8

Bildnachweis Abb. 1 – 5 Clouth Archiv Abb. 6 – 7 Sammlung Wolfgang Beier, dem Verfasser dieses Artikels. Abb. 8 Ergänzung durch die ArGe

ZEPPELINPOST

ZEPPELINPOST-ARBEITSGEMEINSCHAFT

Zeppelinpost im Zeichen der Sommerolympiade 1936



LZ 129 Hindenburg in voller Fahrt, 20.8.1936

ZEPPELINPOST
ist eine Veröffentlichung der
ZEPPELINPOST-ARBEITSGEMEINSCHAFT
Geschäftsstelle
Postfach 10
D-65510 Hattersheim

1936/1937