

Folgen Sie uns

Mirko Hörmann, Geschäftsführer der CL CargoLifter GmbH & Co. KGaA



Sehr geehrte CargoLifter-Aktionäre und -Freunde,

nach einem Jahr erhalten Sie heute die neue LifterNews, die traditionelle Hauszeitschrift von CargoLifter.

War die letzte Ausgabe noch in dem von früher gewohnten Design gehalten, um dessen Wiedererkennungswert zu nutzen, präsentiert sich unser Mitteilungsblatt nun in einem neuen, frischen Erscheinungsbild, das unser neues Selbstbewusstsein – wie ich finde – hervorragend zum Ausdruck bringt.

Ein Selbstbewusstsein, das sich auf die geschäftlichen Aktivitäten stützt, die wir in die Wege leiten konnten, und zwar ausschließlich dank des neuerlichen finanziellen Engagements einiger hundert Aktionäre der CargoLifter AG, die der neuen Kommanditgesellschaft mit ihrem vorsichtigen Schritt-für-Schritt-Ansatz Vertrauen entgegen bringen. Denn die grundlegende CargoLifter-Idee, das Heben und Transportieren schwerer und/oder sperriger Lasten mittels Leichter-als-Luft-Systemen, ist aktueller denn je.

Der Zuversicht vieler CL-Aktionäre ist es auch zu verdanken, dass wir heute in der Lage sind, die LifterNews auf elektronischem, sehr kostengünstigen Wege zu verteilen, denn auf den Aufruf der Initiative Zukunft in Brand in der Ausgabe 2007 hin gingen so viele Spenden mit dem Vermerk „Aktionärsansprache“ ein, dass der Postversand in drei Staffeln fast vollständig aus diesen Spenden finanziert werden konnte und sich daraufhin mehr als 15.000 Personen mitsamt ihrer E-Mail-Adresse in der Aktionärsdatenbank registrierten. Dies, obwohl sicherlich ein erheblicher Teil der Adressen veraltet war und ihre Inhaber gar nicht erreicht werden konnten. Wir danken Ihnen an dieser Stelle für Ihre Kooperation und freuen uns über das offensichtlich immer noch große Interesse vieler tausend Aktionäre an einer großartigen Geschäftsidee und an ihrer AG.

Aus einer Reihe von Rückmeldungen wissen wir, dass immer noch Unklarheiten verblieben sind, welche Rolle und Aufgaben die alte AG, die neue Gesellschaft, sowie der Verein haben. Deshalb haben wir Ihnen eine tabellarische Übersicht erstellt (siehe Seiten 6 und 7).

12 Jahre CargoLifter

Rauf – rüber – runter. Wer kennt sie nicht, die typische Handbewegung, mit der Dr. Carl-Heinrich Freiherr von Gablenz, Spiritus Rector und damaliger Vorstand der CargoLifter AG das Prinzip des „Cargo-Liftens“ unzählige Male erläuterte? Sie verdeutlichte auf einfachste Weise, worum es uns allen ging: Lasten anheben, bewegen und punktgenau am Bestimmungsort absetzen. Eine Aufgabe, die ab einer bestimmten Größe des Transportgutes nur noch mittels des Archimedischen Prinzips des Auftriebs durch Luftverdrängung bewerkstelligt werden kann.

Trotz der Ihnen allen bekannten Entwicklung der CargoLifter AG mit dem bedauerlichen Gang in die Insolvenz hat sich an dem Prinzip und an dem weltweiten Bedarf für eine solche Lösung nichts geändert.



weiter auf Seite 2

Es bleibt nicht beim elektronischen Versand, die neue LifterNews gibt es auch gedruckt. Wenn Sie ein gedrucktes Exemplar möchten, besuchen Sie uns auf der Hauptversammlung oder senden Sie einen mit 1,45€ frankierten und adressierten A4-Rückumschlag (gern auch mit einer kleinen Spende) an die Adresse Initiative Zukunft in Brand e.V., Kennwort Lifternews, PF 280115, 01141 Dresden! Unser Aktionärsverein übernimmt die Abwicklung des Versands.

In dieser Ausgabe

● Airships to the Arctic IV

Bereits seit einigen Jahren hält die CL CargoLifter KGaA einen engen Kontakt zur Universität von Manitoba in Kanada. Deren Transportinstitut veranstaltet seit 2002 das Symposium „Airships to the Arctic“ Seite 4

● Wer ist wer? Wer macht was?

CargoLifter AG in Insolvenz, CL CargoLifter KGaA, Initiative Zukunft in Brand e.V. – an wen soll man sich wenden? Eine Übersicht auf den Seiten 6 und 7

● Was sind schon sechs Jahre?

Eine Kolumne von Dr. Carl-Heinrich von Gablenz auf Seite 7

● Nordex verleiht Flügel

Ein persönlicher Bericht von Dr. Dirk Spaltmann über die Versuche mit dem Kranballon in Neuhausen Seite 8

● Aktuelles und Termine

Wichtige Termine im Zusammenhang mit CargoLifter finden Sie auf Seite 9

● Der Erlebnisballon als Geschäft

CL CargoLifter KGaA kauft eine zugelassene Betriebsgesellschaft und sichert sich qualifiziertes Personal Seite 10

● Die Patentsituation

Die neue CL CargoLifter KGaA ist heute der Patentpool in Sachen Frachten und Leichter-als-Luft-Technologie Seite 11

● Neue Webseiten für CargoLifter

Die Internetadressen befinden sich in der Hand der CL CargoLifter KGaA – eine gute Gelegenheit, den Webauftritt zu überarbeiten Seite 12

● Impressum

Kontakt- und Bezugsinformationen Seite 12

Dies belegen unter Anderem auch die immer noch bei uns einlaufenden Anfragen aus den unterschiedlichsten Branchen. Lesen Sie dazu auch unseren Bericht aus Kanada (Seite 4).

Zitat eines Verantwortlichen eines namhaften deutschen Anlagenbauers: „Klar wissen wir, dass die AG pleite ist. Aber hilft die Feststellung, unsere Aufgaben zu bewältigen? Nein, wir brauchen eine Lösung!“.



Blick zurück: CargoLifter-Hangar, jetzt Tropical Islands

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der CargoLifter-Geschichte lassen sich in vier Grundsätzen zusammenfassen, die uns diesmal zu der ersuchten Lösung führen werden:

1 Eine große Gruppe von Individuen kann et- was auf die Beine stellen und bewegen. Nur von unten können wirkliche Änderungen im Denken und Handeln veranlasst werden. Gremien, Behörden und Verwaltungsapparate haben sich als zu träge erwiesen, um wirklich bahnbrechende Änderungen zu bewirken. Groß- unternehmen, auch wenn sie sich in Industrie- verbänden organisieren, äußern zwar Wünsche und Bedürfnisse, im entscheidenden Augen- blick aber zaudern und zögern sie. Von Banken gar nicht zu sprechen: Die „Sicherheiten“, die diese verlangen, können von einem jungen Un- ternehmen, das noch keine Produkte verkauft, gar nicht erbracht werden. Eine Vielzahl von Privatinvestoren jedoch, noch dazu wenn sie sich zu einem Verein zusammenschließen und koordinieren, kann eine wirkungsvolle Initial- zündung bewirken und ungeheure Triebkräfte entwickeln.

2 Bevor man den ganz großen Schritt wagt, sollte man mehrere kleine vorschalten. Es waren gute Gründe, die das Management seinerzeit veranlassten, „den“ CL 160 sofort in Angriff zu nehmen, ohne erst ein kleineres

Luftschiff dazwischenzuschieben, das aufgrund seiner Beschränkungen und seiner Position im Wettbewerb mit anderen Transportmitteln selbst nicht wirtschaftlich hätte betrieben werden können. Doch Verzögerungen im Entwicklungs- fortschritt und Kostenmehrungen, die in der Luftfahrt keineswegs ungewöhnlich sind, wie die Beispiele Airbus A380, A350 und Boeing Dreamliner zeigen, konnten von einem Un-

ternehmen ohne nennenswerte Einnahmen im Umfeld einer mittlerweile um sich greifenden Wirtschaftskrise nicht abgefangen werden. Deshalb muss jetzt ein Schritt-für-Schritt- Vorgehen gewählt werden, auch wenn dies die Vision des großen Transportluftschiffs zeitlich weiter in die Zukunft rückt. Wir konnten jedoch Leichter-als-Luft-Einheiten identifizieren, die kleiner und dennoch wirtschaftlich betreibbar sind: gefesselte Ballonsysteme für Kran- und Kurzstrecken-Transportaufgaben, Systeme, deren Entwicklung bereits in der CargoLifter AG begonnen wurde.

3 Wir unternehmen nichts, was den Bestand des Unternehmens gefährden könnte. Aus diesem Grund hat die CL KGaA nach wie vor keine festen Angestellten und folgerichtig auch keine teuren Büroräume, sondern vergibt alle Aufträge an Kontraktoren. Dieses Vorgehen nach Kassenlage verlang- samt zwar mitunter die Entwicklung, bietet aber ein Höchstmaß an Sicherheit. Im Falle des Ausbleibens einer weiteren Finanzierung könn- te man in eine Art „Dornröschenschlaf“ verfal- len, aus dem man zu gegebener Zeit und beim Vorhandensein weiterer Gelder „wach geküsst“ werden könnte. Denn wenn keine Verbindlich- keiten zu befriedigen sind, gibt es auch keine Insolvenz. Allerdings besteht dabei die Gefahr, dass man die Entwicklung regelrecht verschläft und Wettbewerber an einem vorbeiziehen. In

den vergangenen sechs Jahren ist dies allerdings glücklicherweise noch nicht geschehen.

4 Das komplette Risiko der Entwicklung eines Großluftschiffs kann und sollte nicht wieder von vielen Kleinaktionären getragen werden. Sobald das junge Unternehmen am Markt eta- bliert ist und über stabile Einnahmen verfügt, sollten Entwicklungspartnerschaften mit indust- riellen Investoren geschlossen werden. Deshalb führen wir schon jetzt fortwährend Gespräche mit potenziellen Investoren, die einerseits über die nötigen Mittel, andererseits aber auch über ein gesteigertes Interesse verfügen, diese neuen Transportlösungen Realität werden zu lassen.

Konkrete Schritte

Wir haben im Dezember mit unserem 9-Meter- Ballon im zweiten Anlauf Versuche auf dem ehemaligen Flughafen in Neuhardenberg erfolg- reich durchgeführt (Bericht und Bilder ab Sei- te 8). Erstmals kam dabei die neu entwickelte Windsteuerung zum Einsatz, die eine koordinierte Bewegung des Ballons mit seiner ange- hängten Last ermöglichte. Für alle Beteiligten war das ein großer Moment, denn nach sechs Jahren konnte wieder Hand an ein Gerät gelegt werden, mit dessen Hilfe sich zuvor getroffene Annahmen und viele hundert Stunden Arbeit der Realität stellen mussten.

Das kurze Fazit hier an dieser Stelle: unter wid- rigen Umständen hat das System genau so re- agiert wie die Simulation es zuvor erwarten ließ. Ziel war es, das Verhalten eines mit drei Winden gehaltenen und gesteuerten Ballons mit einer unten angehängten Last zu untersuchen. Im weiteren Verlauf wurde ein für den Ballon maßstabsgetreues Modell eines Windkraftan- lagen-Rotorblattes gehoben und versetzt. Als Krönung wurde der Flügel über das Flugfeld gefahren. Die Winden befanden sich dazu auf Pritschenfahrzeugen. Das Gesamtsystem erwies sich als äußerst stabil.

Wie geht es nun weiter?

Wir haben im April dieses Jahres zusammen mit der Nordex AG, einem bedeutenden Her- steller von Windkraftanlagen aus Norderstedt, ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet, welches das gemeinsame Vor- gehen bezüglich der Entwicklung und des Be- triebes einer ballonbasierten Kurzstrecken- und Montagelösung zum Inhalt hat. Ziel ist es, die im Verhältnis zur Größe relativ leichten Rotor- blätter zu den schon aufgebauten Türmen zu verbringen und dort mit Hilfe des Ballonkrans zu montieren. Dafür wird für die Rotoren ein Ballon mit 40 Metern Hüllendurchmesser und entsprechend leistungsfähigen Komponenten benötigt.

Beide Partner sind davon überzeugt, dass eine solche Lösung einen wertvollen Beitrag für den Aufbau und die Wartung von Windkraftanlagen liefern kann und in Zukunft für Spezialfälle eine Alternative zu klassischen Kränen darstellen

wird. Da die Standorte von Windkraftanlagen in Zukunft in immer unzugänglicheren Gegenden sein werden und der Transport dorthin immer unberechenbarer ist, bietet sich eine klassische CargoLifter-Lösung an. Nur, dass wir im ersten Schritt noch kein selbst fliegendes, sondern ein seilgeführtes System nutzen werden. In diesem Zusammenhang wurden im Februar auch erste konstruktive Gespräche mit den europäischen Zulassungsbehörden geführt.

Ballon-Betriebsgesellschaft

Um die Lösung in die Praxis umsetzen zu können, haben wir eine bereits zugelassene Betriebsgesellschaft für Gasfesselballone erworben, die im Vogtland in Sachsen in der Nähe der bekannten Göltzschtal-Brücke sechs Jahre lang einen Aérophile-30-Ballon betrieben hat (siehe Seite 10). Einen baugleichen Ballon hatte bekanntlich die CargoLifter World GmbH auf dem „Brand“, dem CargoLifter-Werftgelände im Einsatz. Der Vogtlandballon musste leider aufgrund eines Defektes am Ballonett abgerüstet werden. Für eine Wiederbefüllung und den Weiterbetrieb fehlten die Mittel, da einer der Werbepartner abgesprungen war. Wir planen, in Zusammenarbeit mit der Initiative Zukunft in Brand, den Betrieb des Ballons wiederaufzunehmen, entweder am ursprünglichen Standort oder an einem noch stärker von Besuchern frequentierten.

Besonders wertvoll sind jedenfalls die Erfahrungen und Lizenzen der ausgebildeten Mitarbeiter, die uns sowohl beim Weiterbetrieb des Aussichtsballons als auch bei der Durchführung der Einsätze für Nordex und andere unterstützen werden.

Wir stehen also an der Schwelle, mit überschaubarem Investitionsaufwand und Zeithorizont ein Leichter-als-Luft-Gerät zu entwickeln, zu bauen und bei einem Kunden einzusetzen, der direkt mit uns zusammenarbeitet (und sich, nebenbei bemerkt, um Fördermittel bemüht). Haben wir erst einmal einen kommerziellen Auftrag erfolgreich durchgeführt, wird es einen Dammbuch geben – davon sind wir überzeugt. Die Reaktionen bei vielen Gesprächen mit potenziellen Kunden, beispielsweise auf Windenergie-Messen, lassen darauf schließen, dass mit Aufträgen aus der Wirtschaft zu rechnen ist, denn die Probleme, die der Ballonkran lösen kann, hat nicht nur Nordex. Wir rechnen außerdem damit, dass das Interesse auch aus anderen Branchen rapide ansteigen wird.

Sicherlich können wir auch so den Weg für das von uns ebenfalls angestrebte, selbst angetriebene, fliegende System ebnen (siehe auch den Beitrag über Patente Seite 11). Wie in vielen Bereichen spielt auch hier die Psychologie eine große Rolle, denn bisher konnten Kritiker immer behaupten, dass CargoLifter nie ein einsatzfähiges Produkt vorweisen konnte. Dieses Argument wäre schlagartig vom Tisch. Investoren könnten von einem schrittweisen Ansatz überzeugt werden. Auch durch berichtende Medien würde die Aufmerksamkeit auf uns gelenkt. Dies wollen

wir jedoch erst zu einem Zeitpunkt, zu dem wir tatsächlich etwas anbieten können. Das Einzige, was uns noch davon abhält sofort loszulegen, ist unsere noch unzureichende Kapitalausstattung. Wir setzen aufgrund unserer Historie nach wie vor darauf, den Aktionären der CargoLifter AG, die das Know-How und die Patente, auf die wir uns heute stützen können, einst finanziert haben, die Gelegenheit zu bieten, durch einen frühzeitigen Einstieg in das neue Unternehmen zu profitieren.

Wir haben die letzte Kapitalerhöhung bei Finanzinvestoren platziert, die den gesetzlichen Mindestbetrag eingezahlt haben und die sich verpflichtet haben, die Aktien der CL CargoLifter GmbH & Co. KG a.A. an interessierte und berechnete Personen zum Ausgabepreis von 2,- Euro abzugeben. Berechtig sind derzeit nur Anleger, die bis September 2003 einmal CargoLifter-Aktien besessen haben. Sobald dieses Kontingent ausgeschöpft ist, streben wir eine Kapitalerhöhung an, der ein höherer Ausgabepreis zugrunde liegen wird und die auch anderen Anlegern offen stehen soll. Diesbezügliche Anfragen gibt es bereits.

Wir würden Sie gern kennenlernen

Die Hauptversammlung der CL CargoLifter GmbH & Co KGaA findet in diesem Jahr am 7. Juni um 12 Uhr 30 in Berlin statt. Nähere Angaben dazu finden sie auch in dieser LifterNews.

Schon am Vormittag, ab 9 Uhr, veranstaltet die Initiative Zukunft in Brand eine Vortragsveranstaltung (siehe Seite 9), im Zuge derer auch unser Entwicklerteam die Neuhardenberger Ballonkran-Versuche in Wort und Bild erläutern wird. Auch der technische Betriebsleiter unserer Luftfahrtbetriebsgesellschaft GTG wird sich vorstellen und über seine Praxiserfahrungen mit dem Vogtlandballon berichten.

Wir haben uns entschlossen, die Hauptversammlung diesmal der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und das Abstimmverfahren dement-

sprechend anzupassen. Damit wollen wir auch potenziellen Anlegern, die noch mit einem Neuenengagement zögern, die Gelegenheit geben, sich unverbindlich ein Bild über die Lage des neuen CargoLifter-Unternehmens zu machen.

Die Hauptversammlung findet wie im letzten Jahr am selben Tag und am selben Ort statt wie die Mitgliederversammlung des Aktionärsvereins. Somit besteht auch die Gelegenheit, die



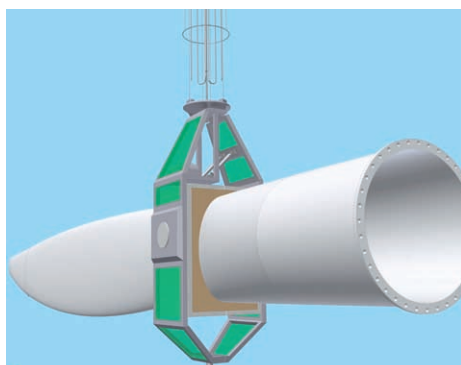
Blick nach vorn: CargoLifter-Lastenballon

Arbeit des Vereins in Augenschein zu nehmen und mit den Verantwortlichen zu sprechen und den Vereinsmitgliedern, die nicht aus dem Raum Berlin stammen, wird erspart, mehrmals im Jahr die Republik zu durchqueren.

Wir würden uns freuen, Sie am 7. Juni in Berlin begrüßen zu dürfen und uns Ihren Fragen zu stellen.

Wir bedanken uns an dieser Stelle bei allen Unterstützern und bitten um Verständnis, wenn Antworten auf Anfragen manchmal länger brauchen als uns lieb ist. Wir sind immer noch ein kleines Team und manchmal ist die Menge der Reaktionen nur schwer zu bewältigen. Aber das soll Sie nicht abhalten, uns zu kontaktieren. Wir freuen uns über jede Anregung oder auch Kritik und sind immer wieder erstaunt und erfreut über das große Engagement der CargoLifter-Community!

Herzliche Grüße
Mirko Hörmann





Airships to the Arctic IV

Ein Bericht von *Andreas Werner*

Bereits seit vielen Jahren hält CargoLifter einen engen Kontakt zur University of Manitoba in Winnipeg. Das Transportinstitut der Universität und hier als Hauptinitiator Prof. Barry Prentice veranstalten seit 2002 das Symposium „Arships to the Arctic“. Die Nr. IV fand im Oktober 2007 statt.

Der Hintergrund

Kanada, das zweitgrößte Land der Erde, ist sehr ungleichmäßig besiedelt. Während im Süden innerhalb eines schmalen Gürtels an der Grenze zu den USA fast 90% der Bevölkerung leben, verteilen sich die restlichen 10% auf die riesigen, unwegsamen Territorien im Norden. Die Versorgung dieser Gebiete bereitet große Schwierigkeiten. In den meisten Fällen existieren dorthin keine festen Straßen. Viele der existierenden Wege sind sog. Ice Roads, Straßen, die nur im Winter befahrbar sind und das auch nur nach aufwendiger Vorbereitung.

Diese seit Jahren genutzte Versorgungsweise wird aber immer schwieriger. Durch die allgemeine Erwärmung können die Eisstraßen lange nicht mehr so intensiv genutzt werden wie noch vor Jahren. Kürzlich blockierte ein Stamm der First Nations an der östlichen Seite des Lake Winnipeg die Straßen nach Norden, weil sie kaum mit dem Nötigsten versorgt wurden. Sie wollten damit auf ihr Schicksal aufmerksam machen. Die anderen Siedlungen, die eigentlich von der Versorgung ebenso abhängig sind, beschwerten sich noch nicht einmal, sondern solidarisierten sich. Als „First Nations“ bezeichnet man die indianischen Ureinwohner Kanadas.

Der Druck auf die Regierungen in Winnipeg, Toronto und Ottawa steigt immens, man kann quasi spüren, wie dringend eine Alternative gesucht wird. Dazu den Transport mit Luftschiffen zu machen ist das Anliegen der Organisation ISOPolar, die die Konferenz veranstaltete.

Die Vorträge

Das perfekt organisierte Symposium fand im Fort Garry Hotel statt, 1913 von der Eisenbahngesellschaft Pacific Railway erbaut, die seit 1885 die transkontinentale Strecke Montreal - Vancouver betreibt.

Während des ersten Konferenztages schilderten Transporteure, Holzfäller und Minenbetreiber ihre Probleme, Güter zum jeweiligen Einsatzort zu bekommen und die Ressourcen von dort zu holen. Vertreter und Abgeordnete der First Nations berichteten, wie schwierig es sei, an ihren angestammten Wohnorten versorgt zu werden. So kostete zum Beispiel ein Liter ‚frische‘ Milch am nördlichsten Standort der First Nations 13 Can.-\$. Frisches Gemüse vergeht, bis es dort angekommen ist. Fast Food und Süßigkeiten halten sich natürlich besser, dementsprechend ist aber auch der Gesundheitszustand vieler Leute dort. Drei Jahre brauche man, um ein einfaches Haus zu bauen. Der Transport der benötigten Materialien sei das Problem und reine Glückssache. Manchmal hielten die Ice Roads noch ganze zehn Tage, manchmal kriege man nur noch einen Truck ans

Ziel. Die First Nations sind mit ihrer Geduld am Ende. Sie haben genug von der ganzen Rederei. Es muss endlich etwas getan werden.

Genauso groß ist der Bedarf für die Minenfirmen. Einerseits, um das Explorationsmaterial in die abgelegenen Gebiete zu bekommen, andererseits um dann - nach erfolgreicher Suche - die Ausbeutung zu starten.

In einigen Siedlungen sollen zur autonomen und umweltfreundlichen Energieversorgung Windkraftanlagen aufgebaut werden. Abgesehen davon, dass natürlich ebenfalls das Transportproblem existiert, gibt es dabei auch gravierende Probleme mit den nötigen Kränen. Nicht nur, weil sie dort hingeschafft werden müssen, sondern auch, weil sie gar nicht so frei verfügbar sind wie in Europa und zudem natürlich viel länger verfügbar sein müssten. Ein riesiger Kostenfaktor!

Die Regierung plane zwar einige feste Straßen bauen zu lassen, doch eine einfache Geröll-Holperstraße kostet 35.000 Kanadische Dollar, eine ordentlich ausgebaute Strecke einen zweistelligen Millionen-Betrag pro Kilometer! Diese so genannten permanenten Straßen sind allerdings gar nicht so permanent. Der Permafrost lässt nach und der Untergrund ist schlecht oder gar nicht für solche Straßen geeignet. Ein einzelner Truck kann bereits eine solche Straße ruinieren – dafür gibt es bereits traurige Belege.

Der Bedarf ist also da für Luftschiffe und andere Transportmöglichkeiten. Die kanadischen Behörden beginnen einzusehen, dass schwebende Luftfahrtgeräte eine Alternative sein können. Sie wollen einen Preis ausloben für das erste Unternehmen, das es schafft zu beweisen, dass Luftschiffe die First Nations versorgen könnten. Dabei handelt es sich um einen 10-Jahresvertrag im Wert von 50 Millionen Kanadischer Dollar. Die Leute haben allerdings noch nicht begriffen, dass erst noch eine Menge Forschungs- und Entwicklungsgeld gebraucht wird, um die Luftschiffe für diese Einsätze zu bauen. Sie versuchen, den zweiten Schritt vor dem ersten zu machen.

Die Arbeit an Luftschiffen weltweit

Der zweite Tag stand dann ganz im Zeichen der Luftschiffe. Es war eine Freude, den **Zeppelin NT** im Video fliegen zu sehen. Zeppelin ist froh, dass inzwischen kleine Gewinne eingefahren werden. Neue Luftschiffe gibt es erst, wenn ein Kaufvertrag dafür existiert. Dann dauert die Produktion 18 Monate. Allerdings sind die Passagierluftschiffe NT07 mit Ihrer geringen Nutzlast für Fracht kaum geeignet.

Gespannt warteten alle auf den Vortrag von **Dr. Robert Boyd** von **Lockheed Martin**, denn die Entwickler in den berühmten Skunk Works ar-

beiten seit Jahren an einem großen Hybridluftschiff, dessen verkleinerter Prototyp P-791 (Bild) bereits geflogen ist. Leider erfüllte dieses Referat nicht ganz die Erwartungen des Publikums. Anregungen für die Lösung der kanadischen Probleme gab es nicht. Vom erwarteten P-791 war im gesamten Vortrag nicht die Rede.

Anfragen an Dr. Boyd zum Prototypen P-791 und zu seiner Ähnlichkeit zum SkyCat wurden nicht beantwortet. Wie später zu erfahren war, arbeitete der Vortragende wohl vorher zwei Jahre bei ATG, Roger Munks SkyCat-Firma.

Lokheed Martin P-791

Foto:
Gerhard Plomnitzer



Hokan Colting, Chef der Firma **21st Century Airships** stellte ein Design vor, das eine verhältnismäßig einfache Struktur hat. Er zeigte den Flug eines Demonstrators und will noch im Jahr 2008 ein Luftschiff bauen, das etwa ein Drittel der Größe des eigentlichen Typs haben soll. Später soll ein Passagierluftschiff für 19 Personen entstehen.

Weitere Vorträge befassten sich mit verschiedenen Details der Luftschiffentwicklung. Auch das **Komprimieren des Traggases** war ein Thema. Einige interessante Ansätze dazu zeigen, dass dies in Zukunft auch praktisch relevant werden könnte. Eine Beschreibung aller Ideen und Pläne würde diesen Bericht sprengen. Sobald uns die entsprechenden Vorträge zur Verfügung stehen, werden wir sie auf der CL-Webseite bereitstellen.

Ein Vortrag jedoch muss noch erwähnt werden:

Der letzte Vortrag des Symposiums und gleichzeitig einer der beachtetsten hatte den Titel „**Hydrogen Gas: Past and Future in Airships**“ und wurde von **Dr. Dirk Spaltmann**, Vorstandsmitglied der **Initiative Zukunft in Brand** und Mitarbeiter der **BAM** (Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung), gehalten. Dr. Spaltmann wies eindrücklich nach, dass Wasserstoff als Traggas der Zukunft in Luftschiffen und Lastenballonen eine sichere Hauptrolle spielen kann, was von den Anwesenden mit großem Interesse und Beifall aufgenommen wurde.

Perspektiven für die CL CargoLifter KGaA

Mirko Hörmann nahm als Geschäftsführer der CL KGaA am Symposium teil, unterstützt von den Vorstandsmitgliedern der Initiative Zukunft in Brand Dr. Dirk Spaltmann und Andreas Werner. Ziel dieses gemeinsamen Auftretens war es aufzuzeigen, dass die neue CL-Gesellschaft in der Lage ist – mit entsprechender Unterstützung – zur Lösung der Transportprobleme im Norden Kanadas beizutragen. Außerdem sollten zugleich wesentliche Kontakte geknüpft werden, um diese Möglichkeit schrittweise

aber zielstrebig in die Tat umzusetzen. Das ist in hervorragender Weise gelungen. Prof. Barry Prentice hatte es geschafft, drei Nachrichtensender für die Veranstaltung zu interessieren, drei Kamerateams waren vor Ort. Mirko Hörmann gab ein Fernsehinterview und machte den Journalisten des CBC, der in Kanada für den kompletten Norden verantwortlich ist, neugierig.

CBC-Fernsehinterview mit Mirko Hörmann



Dieser war bereits erstaunlich gut informiert und sehr interessiert. Der Beitrag wurde von CBC zur besten Sendezeit ausgestrahlt!

Graham Starmer, Präsident der Handelskammer Manitobas, zeigte zur Einleitung auf eigene Initiative das Video vom Lastaustausch / Anheben des 55 Tonnen schweren Panzers mit dem CL-75 (Titelbild des Beitrags). Er wollte allen demonstrieren, dass Lastentransport mit Leichter-als-Luftgeräten funktioniert. Einzig und allein CargoLifter kann so etwas weltweit vorweisen! Mirko Hörmann nutzte ebenfalls die Gunst der Stunde und stellte vor, was CL zurzeit machen kann. Das verfehlte seine Wirkung nicht.

Schritt für Schritt

Die CL KGaA plant nun die Schritte, mit denen dieser wichtige Markt erobert werden kann. Um weitere Entwicklungskapazitäten zu erschließen, könnte man bereits im nächsten Jahr einen Ballon-Transport unternehmen. In Frage kämen Nahrungsmittel, Diesel, Baustoffe, evtl. auch der Rücktransport von Müll. Der Nahrungsmitteltransport wird mit jährlich 42 Mio. Can.-\$ subventioniert. Viele andere Bedingungen sprechen ebenfalls dafür, dieses Geschäft gerade in Kanada aufzubauen. Die Zulassungsbehörden in Kanada zeigen sich sehr kooperativ. Sie nehmen ihren Job ernst, wissen aber auch um den Bedarf, was das Interesse steigert, ungewöhnliche Lösungen zuzulassen.

Die Firma Manitoba Hydro startet gerade die Bereitstellung von Möglichkeiten, um aus Wasserstoff Energie zu gewinnen. Sofern Wasserstoff als Traggas verwendet werden könnte, fällt es am Zielort nach Absetzen der Last als „Abgas“ an!

Fazit

Der Ansatz des schrittweisen Aufbaus, mit dem Ziel, möglichst frühzeitig und ohne großen Entwicklungsaufwand ein Umsatz generierendes Produkt im Markt zu platzieren, hat sich voll bestätigt.

Auch wenn Vieles noch fantastisch erscheint: Wenn wir jeden Tag das Mögliche machen, werden wir irgendwann das unmöglich Erscheinende schaffen.

Ice Roads / Winter Roads

Eisstraßen sind Verkehrswege, die über zugefrorene Seen, Flüsse und Meeresgewässer führen oder auf im Sommer weichen Böden extra durch Aufspritzen von Wasser gebaut werden. Nicht nur in Kanada, sondern auch in anderen Ländern, in denen die klimatischen Bedingungen es zulassen, wie Schweden, Finnland, Russland oder den Vereinigten Staaten, werden im Winter bei geeigneten Witterungsverhältnissen Eisstraßen eingerichtet.

Oft dienen sie dazu, Wege zu verkürzen und Fährverbindungen zu ersetzen, wenn die entsprechenden Gewässer zugefroren sind. Auch können Eisstraßen in abgelegene Orte führen, zu denen es keine befestigten Straßen gibt. Dies gilt für viele Gegenden in den kanadischen Nordwest-Territorien, die im Sommer wegen der sumpfigen Muskeg-Tundraböden nur mit dem Flugzeug erreichbar sind. Von den Behörden eingerichtete Eisstraßen sind öffentliche Straßen, auf ihnen gelten besondere Verkehrsregeln. So gibt es aus Sicherheitsgründen ein Maximalgewicht für die Fahrzeuge. Auch gilt eine Höchstgeschwindigkeit, da die Fahrzeuge sonst Wellenbewegungen unter dem Eis auslösen könnten, die zu gefährlichen Rissen im Eis führen würden. Die Einrichtung und Wartung der Eisstraßen ist aufwendig. Die Oberfläche muss vorbereitet und gepflegt, der Zustand des Eises ständig überwacht werden.



Wer ist wer? - Wer macht was?

CargoLifter AG in Insolvenz (CL AG i.l.)	CL CargoLifter GmbH & Co. KG auf Aktien (CL KGaA, auch „CargoLifter neu“)	Initiative Zukunft in Brand e.V. (IZiB)
Die Firma / Organisation		
<p>Die CargoLifter AG, heute mit dem Zusatz „i.l.“ für „in Insolvenz“ oder „i.L.“ für „in Liquidation“ wurde 1996 gegründet und hatte bis 2002 rund 70.000 überwiegend Kleinaktionäre gewonnen. Im Sommer 2002 musste sie Insolvenz anmelden. Seither steht sie unter der Kontrolle des Insolvenzverwalters Dr. Mönning und des Gläubigerausschusses, bestehend aus Vertretern der Brandenburger Politik.</p>	<p>Die CL CargoLifter GmbH & Co. KGaA wurde im September 2005 gegründet. Da die alte CL AG auf absehbare Zeit nicht aus der Insolvenz herausgelöst werden kann, musste eine Plattform geschaffen werden, die den unternehmerischen Neuanfang der CargoLifter-Idee ermöglichte und mit der gleichzeitig eine Möglichkeit geschaffen wurde, den Alt-Aktionären der CL AG über eine bevorzugte Neubeteiligung die Chance auf Ausgleich der erlittenen Verluste zu bieten. Die Strategie dazu ist im Gegensatz zur CL AG ein Vorgehen in kleineren Schritten.</p>	<p>Die Initiative Zukunft in Brand e.V. ist der Verein der CargoLifter-Aktionäre und -Unterstützer. Sie wurde im Mai 2003 ins Vereinsregister eingetragen und hat heute rund 740 Mitglieder. Ihre Aufgabenschwerpunkte sind die Wahrung der Interessen der Aktionäre im Insolvenzverfahren der AG, die Aufarbeitung und Aufklärung der Insolvenzgründe und insbesondere der Insolvenzabwicklung sowie die Förderung des Neuanfangs der Leichter-als-Luft-Technologie zu Gunsten der Aktionäre.</p>
Die Organe		
<p>Die Aktionäre werden vertreten durch den Vorstand, den bis vor Kurzem Hans-Georg Engelken inne hatte und den Aufsichtsrat, bestehend aus Arnd Middelmann (Vors.), Dr. Carl-Heinrich von Gablenz, Mirko Hörmann und Hans-Helge Westerholt. Die Befugnisse von Vorstand und Aufsichtsrat einer insolventen AG beziehen sich nur auf den so genannten insolvenzfreien Innenraum der AG und sind daher stark eingeschränkt.</p>	<p>Geschäftsführung: CLifter GmbH (Komplementärin der CL KGaA), Geschäftsführer Mirko Hörmann</p> <p>Aufsichtsrat: Dr. Carl-Heinrich von Gablenz (Vors.), Christoph von Kessel, Arnd Middelmann (als Ersatzaufsichtsrat Dr. Dirk Spaltmann)</p>	<p>Der geschäftsführende Vorstand des Vereins gem. §26 BGB besteht aus Wolfgang Pest (Vors.), Andreas Werner (Stellv. Vors.) und Roland Grün (Schatzmeister). Erweitert wird er durch die Vorstandsmitglieder Rolf Böger, Klaus Ehlers, Peter Hilgenberg, René Schulze und Dr. Dirk Spaltmann.</p>
Kontakt zu den Aktionären		
<p>Der Kontakt zu den Aktionären der AG erfolgt ausschließlich auf Basis der Aktionärsdatenbank des Aufsichtsrates, denn leider wurde die Pflege des Aktienbuches auf Betreiben des Insolvenzverwalters eingestellt. Um den direkten Kontakt zu den Aktionären wieder herzustellen ist der Aufsichtsrat darauf angewiesen, dass die Aktionäre sich selbst in die Datenbank auf der Webseite www.cargolifter.info eintragen. Nur die dort registrierten Aktionäre können weiter informiert werden.</p>	<p>Für die Aktionäre der neuen CL CargoLifter GmbH & Co. KGaA besteht ebenfalls eine Aktionärsdatenbank, die jeder Aktionär auf www.cargolifter.de selbst aktuell halten kann.</p> <p>Die genauen Kontaktdaten finden Sie im Impressum.</p>	<p>Aus Datenschutzgründen ist es dem Verein nicht möglich, Aktionärsdaten mit CargoLifter auszutauschen. Es ist daher unabdingbar, dass Aktionäre der AG sich auch dort melden bzw. in die dortige Datenbank eintragen. Eine Meldung nur beim Verein kann dazu führen, dass sie bei der AG nicht gelistet sind und somit wichtige Informationen nicht erhalten. Der Verein versucht zwar, wo immer dies auffällt, die Betroffenen auf diesen Umstand hinzuweisen, aber eine Garantie dafür kann nicht gegeben werden. Umgekehrt gilt selbstverständlich das Gleiche. Eine Eintragung in die Datenbank der AG hat keine automatische Mitgliedschaft und Vertretung durch den Verein zur Folge.</p>
Beteiligen		
<p>Die Aktien der AG werden nach wie vor zu einem sehr niedrigen Kurs an der Deutschen Börse gehandelt. Von Zeit zu Zeit wird der Kurs von „Zockern“ gezielt in die Höhe getrieben, um Unbedarfte zum Kauf überteuerter Aktien zu verleiten, mit denen sich die Urheber vorher billig eingedeckt haben. Wir empfehlen regelmäßig, auf diese Machenschaften nicht zu reagieren und auch keine weiteren Aktien zu kaufen. Für einen fundamentalen Kursanstieg besteht auf absehbare Zeit keinerlei Basis. Wir empfehlen weiterhin, die Aktien unverändert zu halten, sofern Ihnen dadurch keine Kosten entstehen. Der Verein bietet all jenen, die aus Kostengründen die Aktien nicht weiter in Ihrem Depot halten wollen, eine Lösung an. Melden Sie sich dazu bitte beim Verein.</p>	<p>Die Aktien der CL KGaA werden an keiner Börse gehandelt. Ein Bezug ist nur von Finanzinvestoren möglich, die ein größeres Kontingent aus der Kapitalerhöhung von der CL KGaA zur Weitergabe an andere Interessierte übernommen haben. Setzen Sie sich bei Interesse dazu mit der CL KGaA in Verbindung. Um den Aktionären der CL AG einen Vorteil zu verschaffen, werden die Aktien der KGaA bis auf Weiteres nur an diesen Personenkreis und zu vergünstigten Konditionen abgegeben. Voraussetzung dafür ist der Nachweis der Aktionärszugehörigkeit der AG über die genannte Aktionärsdatenbank. Ein Eintrag in die Datenbank ist hierfür also unabdingbar. WICHTIG: Ein Eintausch von Aktien der AG in neue Papiere der KGaA ist nicht möglich.</p>	<p>Eine Mitgliedschaft im Verein ist per Mitgliedsantrag und für einen Jahresbeitrag von 30,-€ jederzeit möglich. Die notwendigen Unterlagen erhalten Sie auf der Webseite www.zukunft-in-brand.de unter Verein / Mitmachen oder per Post direkt vom Verein. Die Mitgliedschaft im Verein ist von der CL KGaA ausdrücklich gewünscht, da der Verein sich selbst als Aktionärgewerkschaft versteht und dadurch eine entscheidende Rolle für den Erfolg des Unternehmens und die Leichter-als-Luft-Technologie bereits gespielt hat und noch spielen wird. Darüber hinaus erhalten Sie Zugang zu exklusiven Informationen und die Rolle des einzelnen Aktionärs wird durch die Gemeinschaft gestärkt.</p>

Adressen & Logos

Als Ergänzung zur Vergleichstabelle hier die Internetadressen und ein paar kurze Erläuterungen zu den Logos

CargoLifter AG i.l.

Webseiten: www.cargolifter.info

E-Mail: info@cargolifter.info



Das Ihnen allen sicherlich noch wohl vertraute Logo der CargoLifter AG enthält ein stilisiertes „C“ (die Luftschiffsilhouette) und ein stilisiertes „L“, die farbigen Balken, wobei der blaue Balken den Himmel symbolisiert, der grüne den Boden bzw. die Erde und der graue die Fracht.

CL CargoLifter GmbH & Co. KG a.A.

Webseiten: www.cargolifter.de

E-Mail: info@cargolifter.de



Das neue Logo der CL KGaA orientiert sich am bekannten Logo der CL AG. Das Ziel bei der Gestaltung war die Fortführung der Grundgedanken von CargoLifter zu versinnbildlichen. Auch hier haben wir ein stilisiertes „C“ und ein stilisiertes „L“. Der Wegfall der Luftschiffsilhouette zugunsten des einfachen runden „C“ verdeutlicht den Ansatz, eben nicht mehr primär auf ein Großluftschiff zum Lastentransport zu setzen, sondern überhaupt mit Hilfe der Leichter-als-Luft-Technologie Lasten zu bewegen. Die farbigen Balken des „L“ verkörpern auch hier die Erde und den Himmel, die Elemente, die von CargoLifter miteinander verbunden werden.

Initiative Zukunft in Brand e.V.

Webseiten: www.zukunft-in-brand.de

E-Mail: info@zukunft-in-brand.de

Post: Postfach 280 115, 01141 Dresden



Zukunft in Brand

Das Logo der Initiative Zukunft in Brand e.V. entstand in den Anfangstagen der Rettungsmaßnahmen engagierter CargoLifter-Aktionäre bereits 2002. Es enthält die Luftschiffsilhouette des damaligen CL-Logos und wurde im gleichen Stil um eine Ballonsilhouette ergänzt, da zu diesem Zeitpunkt die Fortführung des Unternehmens mit Konzentration auf den Lastenballon CL 75 von den Aktivisten der Initiative favorisiert wurde. Das Zeichen wurde dann im Jahre 2003 auch zum Logo des neu gegründeten Vereins.

Was sind schon sechs Jahre?

Kolumne von Dr. Carl-Heinrich von Gablenz



Kaum zu glauben aber wahr - sechs Jahre ist es her, dass die CargoLifter AG im Mai 2002 um ihr Überleben kämpfte und schließlich trotz des Engagements der Mannschaft und tausender Aktionäre – darunter vor allem die Kämpfer der Initiative und des später gegründeten Vereins „Zukunft in Brand“ – Insolvenz anmelden musste. Der Insolvenzverwalter beschäftigt sich nun schon länger mit dem Vernichten als wir damals für den Aufbau Zeit hatten. Es ist schon erstaunlich, wie wenig Sinnvolles man in sechs Jahren machen kann – aber auch umgekehrt, was man in sechs Jahren alles aufbauen kann! Wer CargoLifter in den Jahren von September 1996 bis zum Mai 2002 miterlebt hat, dem kommen

diese Jahre viel länger vor. Immerhin ist unter dem Elan der Gründer mit Hilfe der zuletzt 70.000 Aktionäre etwas geschaffen worden, was es bis dahin nicht gab und auch kaum für möglich gehalten wurde. Wir standen an der Schwelle zur Umsetzung eines dringend benötigten neuartigen Transportmittels, das nicht nur für den Transport großer Anlagenteile eine Lösung darstellen sollte, sondern zugleich der Schritt zu einer neuen Generation umweltbewusster Verkehrsmittel war.

Nun werden Viele denken: Ja, aber das war ja alles schlecht oder man hätte dies und das ganz anders machen müssen etc. Gut – sicher hätte man vieles besser machen können – nur, was ist denn aus denen geworden, die angeblich so viel besser sind? Was tut sich in Brand, Brandenburg, Deutschlands Norden, Osten, Süden oder Westen außer Dingen für die Freizeitgestaltung? Wo ist die Lösung für die wirklichen Probleme? Wenn es alles so schlecht war – warum hat es dann keiner bisher besser gemacht? Die Idee des CargoLifter war (und ist) unzweifelhaft gut – der Markt braucht so eine Lösung mehr denn je und die Welt ist dringend auf energiebewusste Transportlösungen angewiesen! Machbar war und ist der CargoLifter – das haben selbst die Kritiker zugegeben. Warum gibt es ihn denn immer noch nicht in Deutschland, England, USA oder? Nun ja, das Militär hat andere Sorgen und Gelder für ein Luftschiff fehlen, so die Standardantwort – nach der CargoLifter Pleite ging da nichts mehr.

Sicher, 300 Mio. Euro privater Gelder wurden ausgegeben oder in den märkischen Sand gesetzt – je nach Ansicht. 300 Mio. staatliche Darlehen wurden verweigert, da man „Zweifel an der Machbarkeit hatte“ (auch wenn Boeing gerade einen Letter of Intent mit CargoLifter unterzeichnet hatte). Wenn man bedenkt, mit welcher erstaunlichen Gleichgültigkeit Politiker und Verwaltungsbeamte (und leider auch die Medien und der Bürger) zur Zeit über Milliarden an Verlusten allein der öffentlichen Banken hinweggehen und welche Kostenüberschreitungen Airbus und Boeing zu beklagen haben – mit jeder dieser Positionen hätte man den CargoLifter locker zum Fliegen gebracht – selbst wenn es mehr als die beantragten 0,3 Mrd. gewesen wären! Wie hatte ein Beamter zu Beginn so schön gesagt: „Für jede private Mark bekommen Sie eine öffentliche dazu“ – schön wär’s. Das wäre mal eine echte Public-Private-Partnership gewesen!

Nun denn – Jammern hilft nichts und Kopfschütteln auch nicht. Die Aufarbeitung der Vergangenheit von CargoLifter (und hier vor allem auch der teilweise geradezu atemberaubenden Aktionen des Insolvenzverwalters) ist ein Thema, das sich dem Abschluss nähert. Die Idee des CargoLifter ist aber heute aktueller denn je und unser Kampfesgeist ist ungebrochen! Immerhin haben wir einen neuen CargoLifter-Kern aufgebaut und die Patente gesichert – und inzwischen neue geschaffen. Der Markt meldet sich und die Zulassungsbehörden erinnern sich noch sehr gut an die erfolgreiche Zusammenarbeit: Man würde heute in der Welt der Zulassungsbehörden von der „CargoLifter-Klasse“ sprechen wie vom Jumbo. Was uns noch fehlt, ist der Elan der Gründerjahre. Manchmal beschleicht einen das Gefühl, dass man vor lauter Sorge um einen großen Schritt sich schon lieber selbst klein redet – nur nicht groß denken – alles in kleinen pragmatischen Schritten! Das ist sicher richtig – nur sollten wir die Ziele nicht aus den Augen verlieren und die sind nun mal eben nicht klein, auch wenn man sie klein reden will. Selbst ein 40-m-Ballon ist höher als ein 12-stöckiges Haus! Vielleicht sind die sechs Jahre nun auch genug, um die Wunden der Insolvenz zu lecken oder von der guten alten Zeit zu träumen. Vielleicht sollten wir uns bewusst wieder ein Ziel setzen – was wollen wir in sechs Jahren erreichen? In sechs Jahren kann man bekanntlich viel erreichen – wenn man will und wenn viele Leute zusammen anpacken. Wir stehen heute an der Schwelle, wo wir mit all den (negativen wie auch positiven!) Erfahrungen der Vergangenheit die Konzepte aufgebaut haben. Wir wissen, wie wir voran gehen wollen und wir sind uns sicher, dass diese Konzepte gut sind – vielleicht sogar besser als damals. Nun wird es Zeit, die Blockaden zu lösen und wirklich wieder voranzugehen! Wenn Deutschland schon nicht ruckt, dann lassen Sie uns endlich CargoLiften!



Nordex verleiht Flügel

Ein Bericht von Dr. Dirk Spaltmann

Erwartung

An einem extra eingereichten Urlaubstag früh aufzustehen, gehört im Allgemeinen nicht zu meinen Gewohnheiten. Aber am 11. Dezember 2007 war alles anders. Ich wurde sogar wach, bevor der Wecker klingelte. Es musste wohl daran gelegen haben, dass ich um sieben Uhr mit Christoph von Kessel verabredet war. Christoph ist einer der Chef-Entwickler von CargoLifter und die Aussicht auf spannende Diskussionen mit ihm sorgte dafür, dass Vieles schneller ablief, als gewöhnlich. Nichts an diesem Tag sollte gewöhnlich sein. Das Einsatzteam war zusammengerufen worden, um den entscheidenden Test in Neuhardenberg durchzuführen. Würde das Wetter mitspielen? Beim ersten Anlauf im November spielte das Wetter zwar mit, aber nicht der Lieferant des Wasserstoffs. Er hatte ein simples Adapterstück nicht mitgeliefert und konnte es erst besorgen, als die Aufstieggenehmigung abgelaufen war. Dieses Mal war nichts dem Zufall überlassen. Alles war an seinem Platz, überprüft und noch mal überprüft. Aber das Wetter, würde das Wetter halten? Auf der Fahrt nach Neuhardenberg schien es gar nicht richtig hell zu werden. Dann fing es auch noch an zu regnen. Während ich auf das Gaspedal trat, telefonierte Christoph ununterbrochen: ‚Tony, wie ist das Wetter?‘, wollte Christoph wissen. Es niesele etwas, die Sicht sei aber sonst in Ordnung und der Wind wäre noch akzeptabel. Der Ballon wäre bereits ausgelegt. Man warte nur noch auf den Chef. Damit war Christoph gemeint. ‚Fangt an, wir sind gleich bei Euch!‘ Noch ein paar kurze und präzise Anweisungen. Von Anspannung nichts zu merken. Tony Eden, der Einsatzleiter, war bereits vor Ort, ebenso das Team um Richard Martin. Seit vier Uhr morgens waren sie im Einsatz, Pritschenfahrzeuge besorgen, Winden umrüsten und montieren, den Ballon nach Neuhardenberg bringen. Dieses Mal war der Wasserstoff bereits vor Ort, die Aufstieggenehmigung erteilt.



Es geht los

Es dauerte etwa anderthalb Stunden, bis der Ballon aufgeblasen war (Bild oben). Das erste Ergebnis des Testtages wurde bereits sichtbar: Der Verbindungsschlauch musste deutlich dicker werden, damit später mal ein 40m-Ballon in akzeptabler Zeit befüllt werden könnte. Ganz entspannt lehnte ein Teammitarbeiter an den Druckbehältern für fast 300 m³ Was-

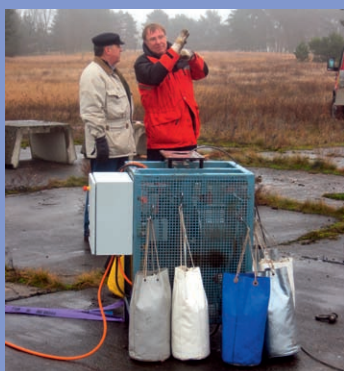
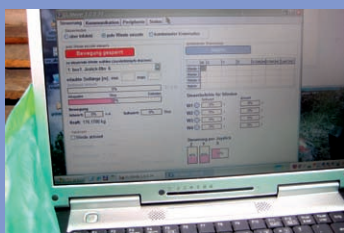
serstoff mit voll aufgedrehtem Ventil. Inzwischen war der Ballon voll befüllt und hing an einer Winde. Es wurden Kräfte gemessen, die Dichtigkeit überprüft und damit begonnen, das Versuchsprogramm Punkt für Punkt abzuarbeiten. Jetzt ging es daran, große Windstärken zu simulieren. Das war etwas für mich. Mit fünf weiteren Teammitgliedern zogen wir an einem Seil und versuchten den Ballon um etwa 45° auszulenken. Das war gar nicht so einfach und würde in der Realität deutlich mehr als Windstärke 5 bedeuten. Auf ein Kommando hin ließen wir den Ballon los. Das Pendelverhalten sollte Parameter im Simulationsprogramm von Dr. Martin Kraska optimieren helfen. Viel erstaunlicher fand ich, dass die Art der Aufhängung der eigentlichen Last dafür sorgte, dass diese sich trotz pendelnden Ballons so gut wie nicht bewegte.

Das Ding mit dem Flügel

Jetzt wurde es Zeit für den Test des Tages schlechthin. Ein namhafter deutscher Windkraftanlagenhersteller, die Firma Nordex, hatte exklusiv für diesen Versuch ein Rotorblatt gefertigt, maßstabsgerecht zu unserem Ballon. Wenn dieser Test gelänge, könnten wir mit einem 40m-Ballon die realen Rotorblätter bewegen. Dies war die Feuertau für die von Richard Martin und seinem Team entwickelte Steuerung – und sie gelang. Die Gesichter hellten sich auf und es trat ein unternehmungslustiges Funkeln in die Augen der Teammitarbeiter. Würden wir noch eins draufsatteln? Inzwischen war auch Mirko Hörmann, Geschäftsführer der CL KGaA auf dem Testgelände angekommen. Er besprach sich kurz mit Christoph und dann war klar, wir gehen die Sache an. Die Winden waren nämlich auf Fahrzeugen montiert. Dies sollte es ermöglichen, das Fahren von kurvenreichen Straßen zu simulieren - mit Ballon im Schlepp samt Rotorblattmodell! Wie selbstverständlich setzten sich die Fahrzeuge in Bewegung und dirigierten den majestätisch dahin gleitenden Ballon samt seiner wertvollen Last mit einer erstaunlichen Leichtigkeit. Es war geschafft, der Beweis war erbracht, das Ziel des Tests war erreicht – the proof of concept! Und ich durfte dabei sein.

Bleibt noch zu erwähnen, dass der Ballon innerhalb von fünf Minuten nach Öffnen des Ventils in sich zusammenfiel. Der Wasserstoff verhielt sich bei korrekter Behandlung vollkommen unproblematisch. Bis spät in die Nacht war das Aufbauteam dabei, die Spuren des Versuches zu beseitigen, den Ballon zu bergen, die Fahrzeuge zurückzubauen und natürlich mussten erste Berichte geschrieben werden.

Auf der Rückfahrt kam ich dann doch noch zu meiner Diskussion mit Christoph. Ein schöner Tag!



Aktuelles • Termine

Hauptversammlung der CL CargoLifter GmbH & Co. KG a.A.

Die dritte Hauptversammlung der neuen CargoLifter-Gesellschaft findet am Samstag, den 7. Juni 2008 in Berlin statt. Veranstaltungsort ist das **Ariana Eventcenter, Ullsteinstraße 73 in 12109 Berlin-Mariendorf** (südlich des Flughafens Tempelhof).

Die Versammlung beginnt um 12.30 Uhr und dauert bis ca. 15.00 Uhr, sie ist in diesem Jahr öffentlich.

Leichter-als-Luft-Samstag 2008

Im Vorfeld ihrer Mitgliederversammlung 2008 und unmittelbar vor der oben genannten Hauptversammlung der CL KGaA veranstaltet die Initiative Zukunft in Brand e.V. am selben Veranstaltungsort ihren traditionellen, öffentlichen „Leichter-als-Luft-Samstag“, diesmal mit vier Vorträgen. Dabei werden auch die neuesten Entwicklungen bei CargoLifter, sowohl technischer als auch geschäftlicher Art, vorgestellt.

Die Veranstaltung beginnt bereits um 9.00 Uhr und dauert bis ca. 11.30 Uhr.

Eintritt: 3,-€ (für Mitglieder der Initiative Zukunft in Brand e.V. kostenlos)

Folgende Vorträge werden geboten:

1. **»Das autonome Luftschiff«** – Vortrag und Vorführung von Jens Espe und seiner Schüler-Arbeitsgruppe Robotik, CJD Braunschweig – Das Projekt der Christophorusschule Braunschweig wurde bereits auf der Ideen-Expo 2007 in Hannover und auf der Hannover Messe 2008 vorgestellt und wurde in bundesdeutschen Medien wie dem „Spiegel“ gewürdigt. Drei Ultraschallsensoren – einer sorgt für eine konstante Höhe, die beiden anderen reagieren auf Hindernisse – ermöglichen dem Luftschiff die Navigation im Raum. Ein Lichtsensor dient dazu, das Luftschiff zu einem bestimmten Ort zu bewegen.
2. **»Entwicklung des Kranballons bei CL CargoLifter«** – Vortrag von Richard Martin, m-ds GmbH – Richard Martin wird über die Entwicklung des Kranballons bei CL CargoLifter und über die praktischen Versuchsreihen in Neuhausen an der Weinstraße berichten.
3. **»Praxiserfahrungen mit dem Aérophile Gasfesselballon«** – Vortrag mit Bildern von Manfred Dörjer, technischer Betriebsleiter beim Vogtland-Ballon – Sechs Jahre lang hob der Gasfesselballon Aérophile die Touristen bei der größten Ziegelsteinbrücke Europas, der Göltzschtalbrücke im sächsischen Vogtland, auf 150 Meter Höhe mit ein und derselben Gasfüllung. Das ist Rekord unter den über dreißig weltweit im Einsatz befindlichen Luftfahrzeugen dieser Bauart. Im August jedoch wurde das Ballonnet undicht und der Ballon musste abgerüstet werden. Das wäre das Aus für die Firma gewesen, wenn nicht CL CargoLifter und die Initiative Zukunft in Brand eingeschritten wären, die den Ballon entweder an derselben oder an anderer Stelle wieder in Betrieb nehmen wollen. Manfred Dörjer, jahrelang für Wartung und Technik des Luftfahrzeuges verantwortlich, wird die Zuhörer an seinen Praxiserfahrungen teilhaben lassen.
4. **»'Leichter-als-Luft' in der Luftfahrt-Gesetzgebung«** – Vortrag von Paul van Daalen (European Aviation Safety Agency / EASA) – Für Luftschiffe mit mehr als 9 Passagiersitzen oder entsprechender Luftfahrzeugmasse gab es bis zum Jahr 2000 keinerlei Regelwerk; ihr Betrieb wäre nicht zulässig gewesen. Erst durch die Entwicklungsaktivitäten von CargoLifter wurde ein Kriterienkatalog für den Nachweis der Lufttüchtigkeit durch das Luftfahrtbundesamt (LBA) und den Niederländischen Reichsluftfahrtdienst unter enger Zusammenarbeit mit CargoLifter-Ingenieuren geschaffen, das Lufttüchtigkeitsanforderungen für Luftschiffe der so genannten Transportkategorie festlegt. Paul van Daalen war damals auf Seiten des LBA maßgeblich an der Ausarbeitung beteiligt und ist nun bei der inzwischen zuständigen Europäischen Luftfahrtbehörde im Sektor „Leichter als Luft“ zuständig.

7th International Airship Convention

Vom 9. bis 11. Oktober 2008 findet in Friedrichshafen gemeinsam mit dem 11. DGLR-Workshop Leichter-als-Luft die Airship-Convention 2008 statt. Themen sind unter anderem *Forschung und Entwicklung, Aktuelle Projekte, Betrieb von Luftschiffen und Infrastruktur, Regularien und Zulassungsbedingungen, Markt, Ausbildung und Training, Geschichte*.

Im Rahmen der Konferenz finden Workshops statt, unter anderem zum Thema Lastenluftschiffe. Die CL KGaA wird an der Convention teilnehmen. Dr. Carl-Heinrich von Gablenz wird über Luftschiffe im Transportbereich referieren, Dr. Dirk Spaltmann über die Nutzung von Wasserstoff in Luftschiffen. Die Konferenzsprache ist Englisch.

Informationen unter: www.airshipconvention2008.org



Der Erlebnisballon als Geschäft

Andreas Werner

Der CL HighRise

Vielen CargoLifter-Besuchern ist sicher noch der Fesselballon „HighRise“ vom CargoLifter-Gelände auf dem Brand in guter Erinnerung. Dieser Ballon vom Typ Aérophile 30 wurde zunächst als Aussichtsballon für die Besucher betrieben, später als Versuchsträger für den AirHook.

Auf der Suche nach Geschäftsmöglichkeiten für die neue CL-Gesellschaft wurde nicht zuletzt deshalb in der „Initiative Zukunft in Brand e.V.“ die Idee geboren, einen solchen Ballon in einer touristisch interessanten Stadt zu betreiben. Der Gedanke ist, dass die CL KGaA auf diese Weise ein Geschäft beginnen würde, das schon in wenigen Jahren Gewinn abwerfen könnte, da hierfür keine Entwicklung vorausgehen muss. Es wird nicht auf Neuland operiert, man kann sich auf etablierte Vorbilder stützen, allen voran der Ballon in Berlin, neben über 30 weiteren Exemplaren weltweit. Ein weiterer deutscher Ballon steht in Hamburg (Bilder oben).

Gewinnaussichten

Es wurden deshalb umfangreiche Erkundigungen eingezogen, die Hersteller konsultiert und auch die Betreiber dieser Ballone in Deutschland besucht. Auf dieser Grundlage wurde ein detaillierter Geschäftsplan erstellt, der eine attraktive Gewinnaussicht bei überschaubarem Risiko nachweist. Die Anschaffungskosten für einen fabrikneuen Ballon würden etwas über 1 Mio. Euro betragen, dazu kämen ca. 800.000 Euro Ingangsetzungskosten. An einem hervorragenden Standort ließe sich dieser mittels Ticketverkauf und Werbeverträgen gewinnbringend vermarkten. Mit einem sehr günstigen gebrauchten System jedoch hätte man genug Spielraum, um auch einen etwas weniger prominenten Standort zu akzeptieren oder aber an einem erstklassigen Standort eine besonders hohe Rendite zu erwirtschaften.

Die Gelegenheit ...

... ergab sich überraschend im August letzten Jahres. Der Gasfesselballon an der Göltzschtalbrücke (Nähe Reichenbach / Vogtland), der sog. Vogtlandballon, war durch einen Schaden an der Ballonett-Naht unbrauchbar geworden. Eine Reparatur wäre zwar bei entleerter Hülle möglich gewesen, doch weder die Reparatur noch das für die Neubefüllung nötige Helium hätten von der Betriebsgesellschaft bezahlt werden können. Die Rücklagen hätten dafür nicht ausgereicht, denn der Ballon wurde mit unpassenden Werbeverträgen an einem in geschäftlicher Hinsicht ungünstigen Standort betrieben. Allerdings war die Betriebsmannschaft erstklassig und die Technik sehr gepflegt. Dieser Ballon hält den Rekord im ununterbrochenen Betrieb (ohne Ablassen des Heliums) von 7 Jahren!

Deshalb kontaktierte der Verein den Betreiber des Ballons und stellte die Verbindung zur CL KGaA her.

CL KGaA übernimmt zugelassene Betriebsgesellschaft

Am 6.9.2007 kam es zu Verhandlungen direkt am Ballonstandort. Die CL KGaA zeigte sich daran interessiert, die Ballontechnik und die gesamte Betriebsgesellschaft zu übernehmen, da diese bereits das langwierige Zulassungsverfahren als Luftfahrtunternehmen für Fesselballone hinter sich gebracht hatte. Andernfalls müsste die CL KGaA nämlich ohnehin eigens ein solches Unternehmen gründen und das Zulassungsverfahren durchlaufen, um demnächst die Lasten- und Kranballone betreiben zu können. Dazu sind u.a. fest angestellte Mitarbeiter nötig. Deutschlandweit gibt es nur wenige Personen mit der erforderlichen Qualifikation.

Im Ergebnis der Verhandlungen erwarb die CL CargoLifter GmbH & Co. KGaA die Gesellschaft mehrheitlich, die Initiative Zukunft in Brand beteiligte sich ebenfalls. Die ursprünglichen Gesellschafter bleiben zunächst mit kleinen Anteilen beteiligt.

Standortsuche

Schon seit Anfang 2006 wurden von der Initiative Zukunft in Brand aus intensive Gespräche über Standorte in verschiedenen, touristisch attraktiven Städten Deutschlands geführt, Behörden und Grundstückseigentümer kontaktiert, Wetterdaten und Touristenzahlen ausgewertet, Broschüren und CAD-Modelle erstellt. Diese langwierige, bisher völlig ohne Vergütung erbrachte Arbeit trägt nun Früchte. Es stehen mehrere Grundstücke zur Verfügung, die den gestellten Anforderungen entsprechen. Auch die Gespräche mit den potentiellen Werbepartnern können nun intensiviert werden. Als besonders erfolgversprechend kristallisierten sich Standorte in Dresden heraus, die nahe am Touristenstrom liegen, so dass viele die Gelegenheit zu einem Blick auf die historische Altstadt und die Elbe nutzen werden. Dort könnte der Betrieb eines lukrativen Ballongeschäfts im Jahr 2009 begonnen werden. Für die Reparatur und Modernisierung des Ballons sowie die Projektierung und den Aufbau stehen allerdings zur Zeit noch nicht ausreichend Mittel zur Verfügung. Auch in einer Stadt in Westdeutschland wurde mit Sondierungen begonnen und Gespräche mit Partnern geführt.

Der Countdown läuft – neben der Entwicklung des Ballonkrans kann CL neu ein Zeichen setzen, das leichter als Luft ist, attraktiv und gewinnbringend! Neben der Kranentwicklung und zwischen einzelnen Kranaufträgen erwirtschaftet diese Gesellschaft Überschüsse.



Bildstrecke Vogtlandballon

oben: Göltzschthalbrücke, Ballon im Ruhezustand (low mooring), Detailaufnahmen

unten: Gespräch am Standort, v.l.n.r.: Dr. v. Gablenz, Herr Weck (Vogtland Kultur GmbH), Herr Reichert (Geschäftsführer), Herr v. Kessel (CL KGaA)



Die Patentsituation

Christoph von Kessel

Die neue CL CargoLifter KGaA ist heute der Patentpool in Sachen Frachten und Leichter-als-Luft-Technologie – eine gute Basis für die Zukunft

Manche Dinge entwickeln sich eher im Verborgenen oder werden in ihrer Tragweite leicht unterschätzt. Dazu gehört sicher auch das Thema CargoLifter *neu* und Schutzrechte. Während in den Medien der Eindruck erweckt worden war, dass der Insolvenzverwalter auch alle Patente nach Friedrichshafen vergeben habe, wurden diese de facto Schritt für Schritt von der neuen CL CargoLifter erworben. Zunächst das alte Kernpatent zum Lastenaufheben (Bild unten) und später alle anderen Schutzrechte.



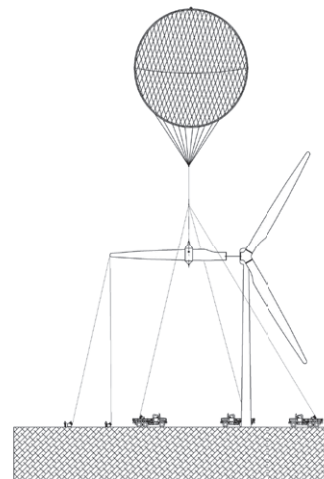
Zugleich hat die CL CargoLifter KGaA einige Patente im Bereich des Hebens und Transportierens von Frachten mittels Lastballonen angemeldet (Bilder unten und rechts) und jüngst hat die CL KGaA auch alle Schutzrechte im Zusammenhang mit dem sogenannten „Flugtransporter“ übernommen (Bilder siehe Folgeseite).

Damit ist die CargoLifter *neu* heute der Patentpool in Sachen Frachten und Leichter-als-Luft-Technologie!

Dies kann in mehrfacher Hinsicht nicht hoch genug bewertet werden: Patente sind zunächst ein Zeichen des technischen Know-hows. Die CargoLifter AG hatte da bereits einen sehr guten Ruf in der (wirklichen) Fachwelt. Dies wurde erst vor kurzem wieder bestätigt, als die Frage der Zulassung des Ballonkranssystems mit der nun zuständigen europäischen Luftfahrtbehörde

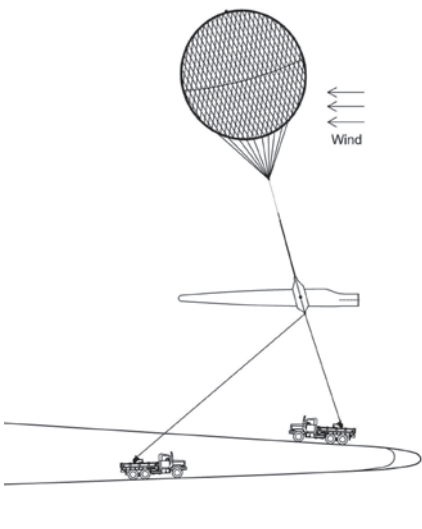
EASA (European Aviation Safety Agency) in Köln besprochen wurde. Die gemeinsame Arbeit des CargoLifter-Teams mit den damaligen Zulassungsbehörden in Deutschland, Holland und USA führte zu der TAR (Transport Airship Regulation), dem heutigen Standardwerk für Großluftschiffe - oder, wie die Herren sagten: der „CargoLifter-Klasse“. Das sei wie damals mit dem Jumbo gewesen – der Inbegriff für eine neue, größere Generation.

Der zweite Aspekt ist der, dass man ohne Schutzrechte schnell den Gelüsten von Nachahmern oder Blockierern ausgesetzt ist. Wenn man CargoLifter nicht will, dann wäre es ein sinnvoller Weg gewesen, die Schutzrechte zu erwerben – nicht um sie zu nutzen, sondern damit ggf. einen Neuanfang zu blockieren! Deshalb wurden auch zunächst alle Schutzrechte übernommen, um nun in Ruhe zu selektieren, welche heute noch sinnvollerweise aufrecht erhalten werden sollten – denn Schutzrechte kosten permanent Geld! Hier hieß es von Seiten CL *neu* zu prüfen, ob sich mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein wirtschaftlicher Vorteil daraus erzielen lässt, ob das der CL *neu* ein Alleinstellungsmerkmal liefert und notwendig ist zur Abwehr eines möglichen Konkurrenten und ob dies letztlich den Wert der CL KGaA erhöht.

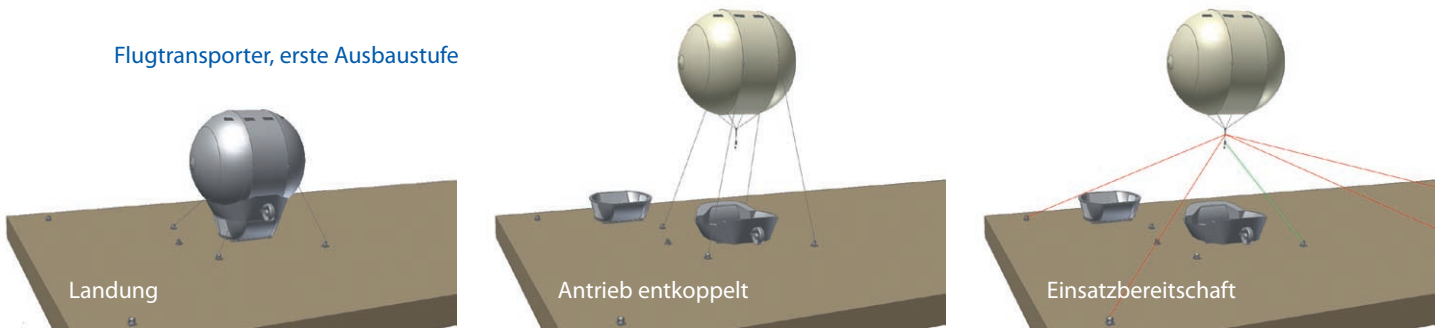


Auf der anderen Seite sind Patente dazu gekommen, die insbesondere den Einsatz von Ballonen als Transport- und Hebemittel für die CL KGaA sichern und zunächst im Bereich der Windkraftanlagen eingesetzt werden sollen.

Das Patent zum Transport und zur Montage großvolumiger Teile wie z.B. von Rotorblättern haben wir nach den erfolgreichen Versuchen in Neuhardenberg mit dem Nordex-Modell 1:8 am 13. Februar dieses Jahres bei der EASA in Köln vorgestellt. Es wurde dort sehr wohlwollend aufgenommen und gemeinsam diskutiert, welchen Weg man für die Entwicklung einschlagen will.



Flugtransporter, erste Ausbaustufe



Favorisieren würde die CL KGaA den Weg über den Aufbau der Minimal-Variante einer Entwicklungsgesellschaft um auch die Möglichkeit zu haben, schneller auf Änderungen reagieren zu können. CL bleibt dabei TC-Holder (Inhaber der Musterzulassung). Ansonsten müsste sich die CL KGaA komplett einem Hersteller unterordnen und jede Änderung teuer bezahlen. Der Hersteller wäre der TC-Holder und könnte die Zukunft des Systems bestimmen. Neben der Sparte Ballonkransysteme hat CargoLifter *neu* in enger Zusammenarbeit mit der

DELCON Deutsche Luftfahrt Consult GmbH viel Zeit und Intelligenz in ein Konzept zum schrittweisen Aufbau von Frachttransportluftschiffen investiert. Diese intern als „Flugtransporter“ bezeichneten Luftfahrtgeräte (siehe Bildreihe oben) eignen sich vor allem zunächst zur Versorgung der Minenindustrie und der Bevölkerung im Norden Kanadas. Sie sollen unbemannt mit ca. 60 km/h zwischen 20 und 40 Tonnen über mehrere Hundert Kilometer transportieren können und damit das in diesen LifterNews näher beschriebene Problem der Versor-

gung des Nordens in Kanada lösen helfen. Diese Transporter können sukzessive vergrößert werden und stellen letztlich die Basis für ein modernes Großluftschiff dar, das dann dem „CargoLifter“ nahe kommt. Die CargoLifter *neu* hat nun alle bisherigen Schutzrechte übernommen, um für deren internationale Weiterverfolgung zu sorgen. Damit ist auch in dieser Hinsicht wieder die Basis für den Aufbau des Bereiches Transport von Frachten mittels Großluftschiffen gelegt!

Neue Webseiten für CargoLifter

Andreas Werner

Wie bereits mitgeteilt, befinden sich die ursprünglichen Internetadressen von CargoLifter nun im Besitz von CargoLifter *neu*. Das betrifft also die ursprünglichen Adressen *cargolifter.de*, *cargolifter.com* und die nach der Insolvenz vom Vorstand eingerichtete Adresse *cargolifter.info*. Damit ergab sich die Gelegenheit, den Webaufricht der CargoLifter-Gesellschaften komplett zu überarbeiten. Um einen übersichtlichen Internetauftritt zu gewährleisten, führen alle Adressen nun auf eine Verzweigungsseite, auf der Sie wählen können, ob Sie zu den Seiten der neu-



en CL CargoLifter KGaA möchten oder ob Sie sich über den Stand des Insolvenzverfahrens auf den Seiten des Vorstands und Aufsichtsrates der alten CargoLifter AG in Insolvenz informieren wollen.

Die neuen Seiten sind darauf ausgerichtet, umfassend über die neue CL-Gesellschaft zu informieren und den Kontakt zu den Aktionären eng und aktuell zu halten. Es existiert dazu der direkte Zugang zur Aktionärsdatenbank, ein

Anfrageformular, eine Seite mit den häufigsten Fragen und natürlich Antworten, Bereiche für die Presse sowie technisch interessierte Besucher. Für Aktionäre der CL KGaA wird in Kürze ein geschlossener Benutzerbereich freigegeben, der dann immer aktuelle Informationen für diesen Personenkreis bereithält. Die Zugangsdaten entsprechen denen der Aktionärsdatenbank der CL KGaA.

Übrigens: Ein Klick auf das CL-Logo führt Sie wieder zurück zur Verzweigungsseite.



Impressum

CL CargoLifter GmbH & Co. KG a.A.
 Sophie-Charlotten-Straße 57 / 58
 14057 Berlin
 E-Mail: info@cargolifter.de
 Webseite: www.cargolifter.de

Bitte nutzen Sie für Anfragen bevorzugt das Formular der Webseite unter *Information - Kontakt*
 Telefon: 030 - 89 56 42 60 (Anrufbeantworter)
 Fax: 030 - 89 56 42 57

Verantwortlich für redaktionelle Beiträge: Mirko Hörmann (Geschäftsführer)

Bilder: Seite 1: CL, Ulrich Leufen; Seite 2: Andreas Werner; Seite 3: Dr. Dirk Spaltmann, CL; Seite 4, 5: Andreas Werner, CBC; Seite 8, 9: Dr. Dirk Spaltmann; Seite 10: Andreas Werner; Seite 11: Wolfgang Pest, Andreas Werner, CL; Seite 12: CL

Die LifterNews erscheinen als PDF zum Download und als gedruckte Hauszeitschrift der CargoLifter GmbH & Co. KG a.A.

Ein gedrucktes Exemplar können Sie per Post erhalten. Bitte senden Sie dazu einen mit 1,45€ frankierten und adressierten A4-Umschlag an folgende Adresse: **Initiative Zukunft in Brand e.V., Kennwort: LifterNews Mai 2008, Postfach 280 115, 01141 Dresden.**

Den Versand übernimmt freundlicherweise unser Aktionärsverein.

