

30

JAHRE

ÖSTERREICHISCHER  
AËRO-CLUB



1901—1931

STONINGTON  
CONNECTICUT



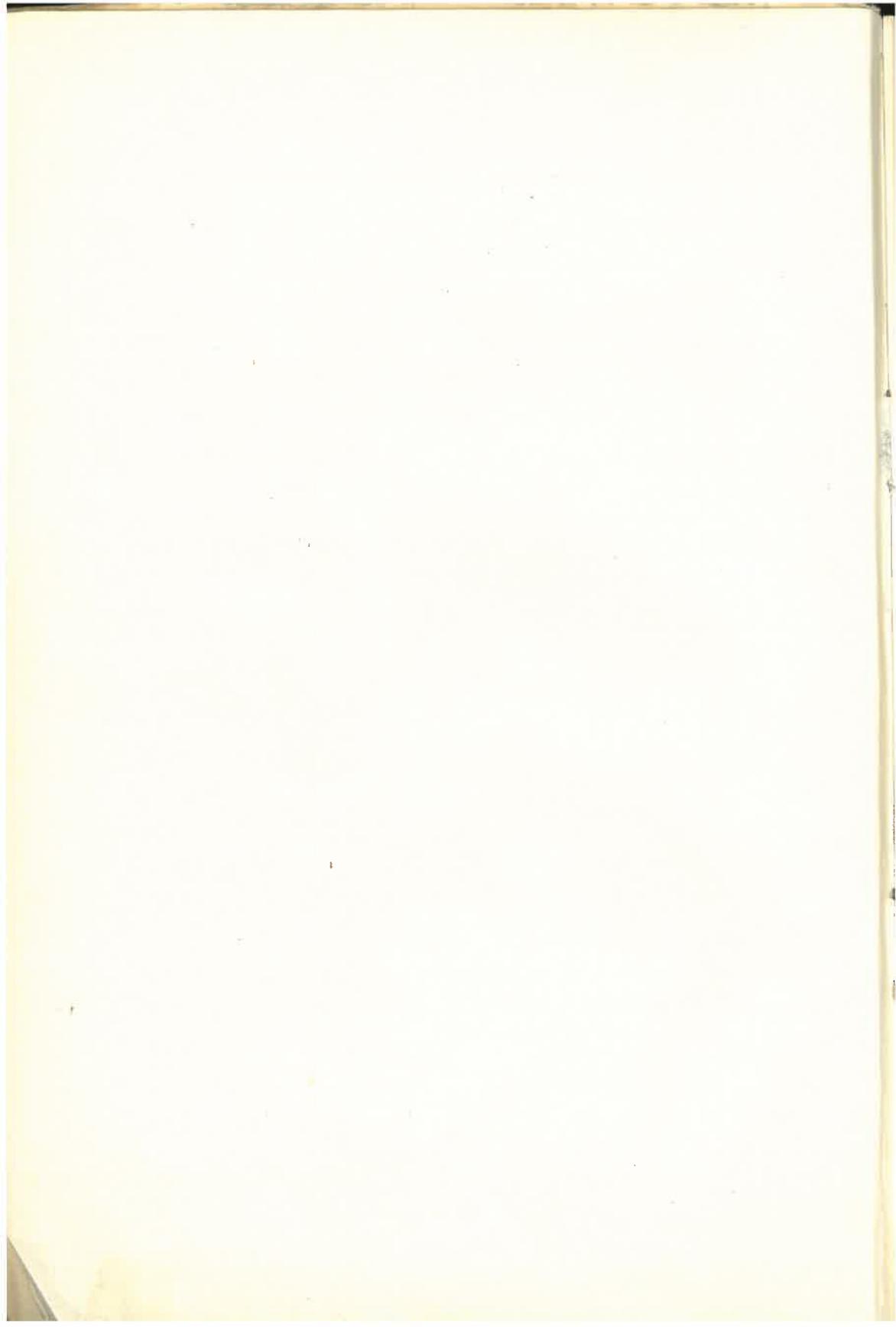
30 JAHRE  
ÖSTERREICHISCHER  
AËRO-CLUB

1901—1931



Verlag des Österreichischen Aëro-Club, Wien, IX. Peregringasse 2

Druck: Pago, Wien, I. Tiefer Graben 21

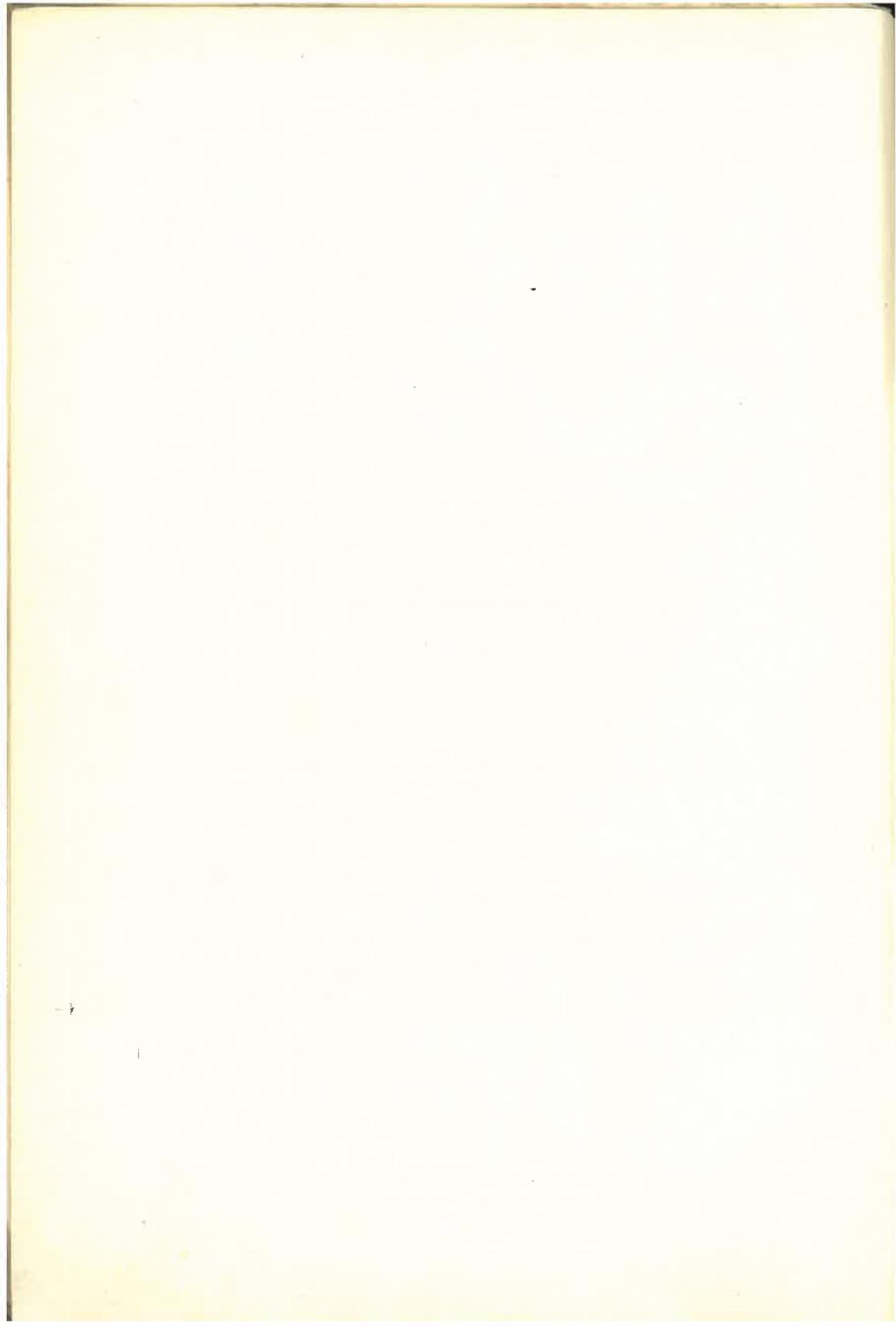


DER BUNDESPRÄSIDENT

*Der Flugsport, zunächst Vorläufer des Luftverkehrs, hat sich durch die Verwendung des Leichtflugzeuges und durch den Segelflug eine neue, zukunftsreiche Betätigung erschlossen. Daß der Österreichische Aëro-Club auch auf diesem Gebiete reiche Erfolge erziele, wünsche ich ihm anläßlich der Feier seines 30jährigen Bestandes.*

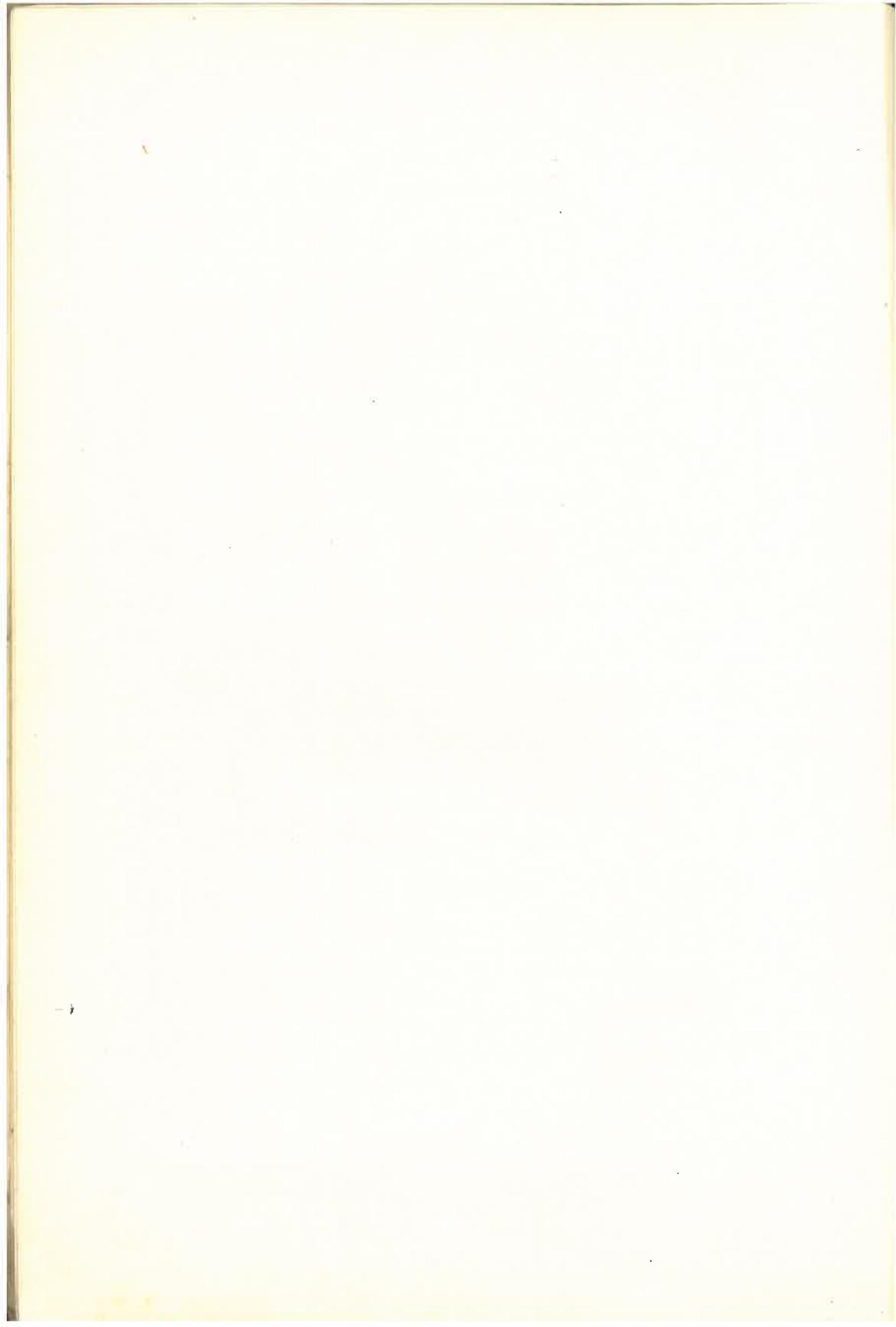
*Wien, am 7. Februar 1931.*

A handwritten signature in cursive script, reading "Miklas". The signature is written in dark ink on a light-colored paper. The letters are fluid and connected, with a prominent flourish at the end of the word.



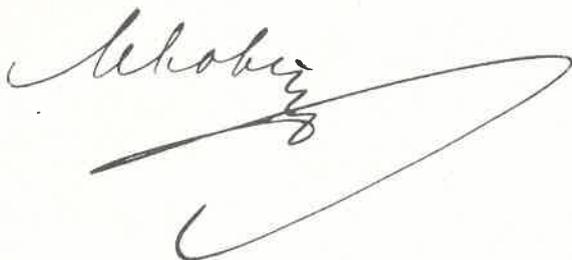
*Wenn der Osterreichische Aëro-Club das  
Fest seines dreißigjährigen Bestandes begeht,  
so hat er die Genugtuung, durch sinngemäße  
und erfolgreiche Verbindung von Sport und  
Wirtschaft seinen Teil mit dazu beigetragen  
zu haben, dem Menschen auch die Herrschaft  
über die Luft zu sichern.*

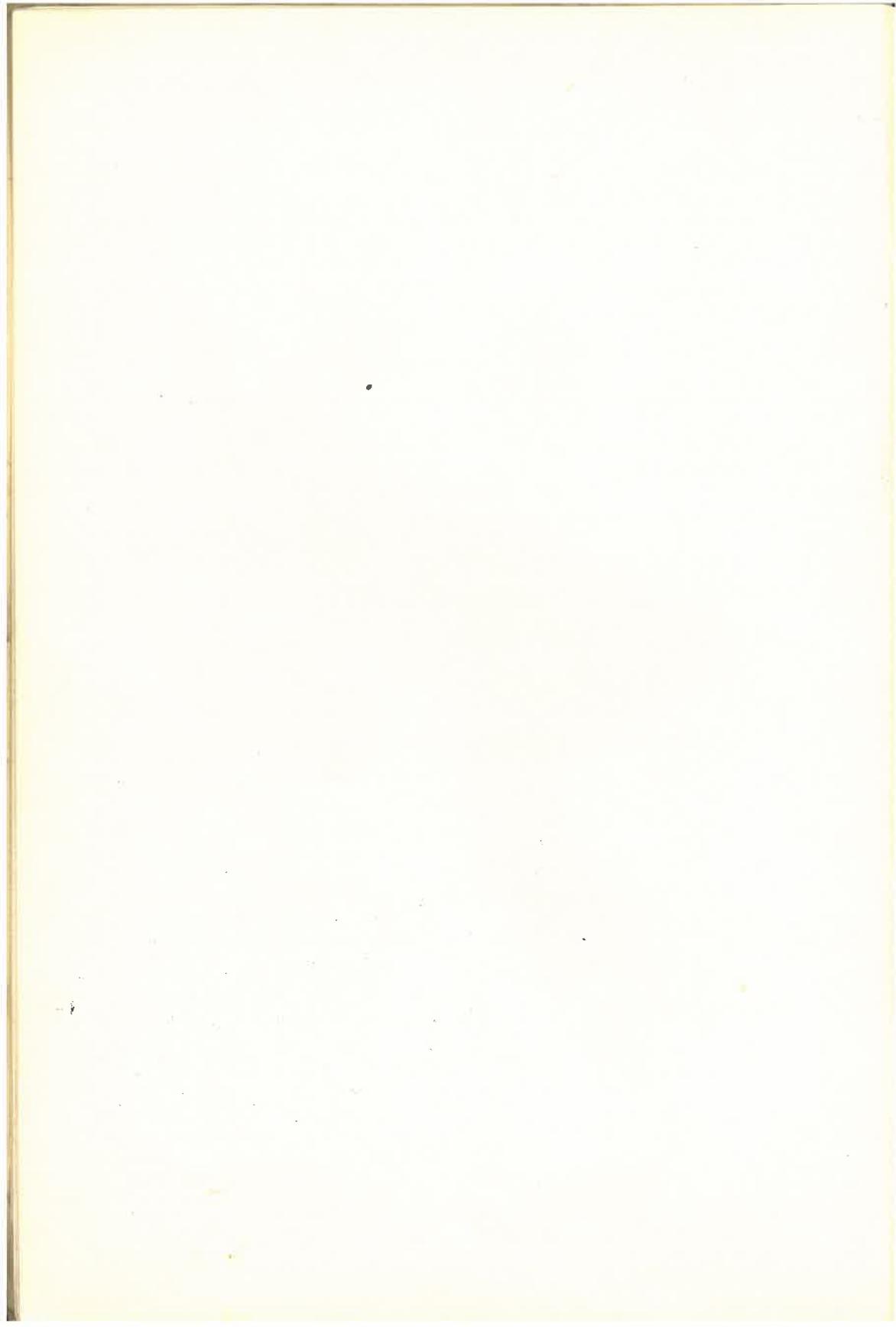
*Mein, Oswald Langhans.*



*Dreißig Jahre unermüdlicher Mitarbeit  
an der Entwicklung einer der größten Errungen-  
schaften der Technik berechtigen den Öster-  
reichischen Aëro-Club zu dem stolzen Emp-  
finden, mitgewirkt zu haben an der Realisierung  
der kühnsten Träume und kaum gewagter  
Hoffnungen menschlichen Forscherdranges.  
Per aspera ad astra.*

*Wien, 4. Februar 1931.*

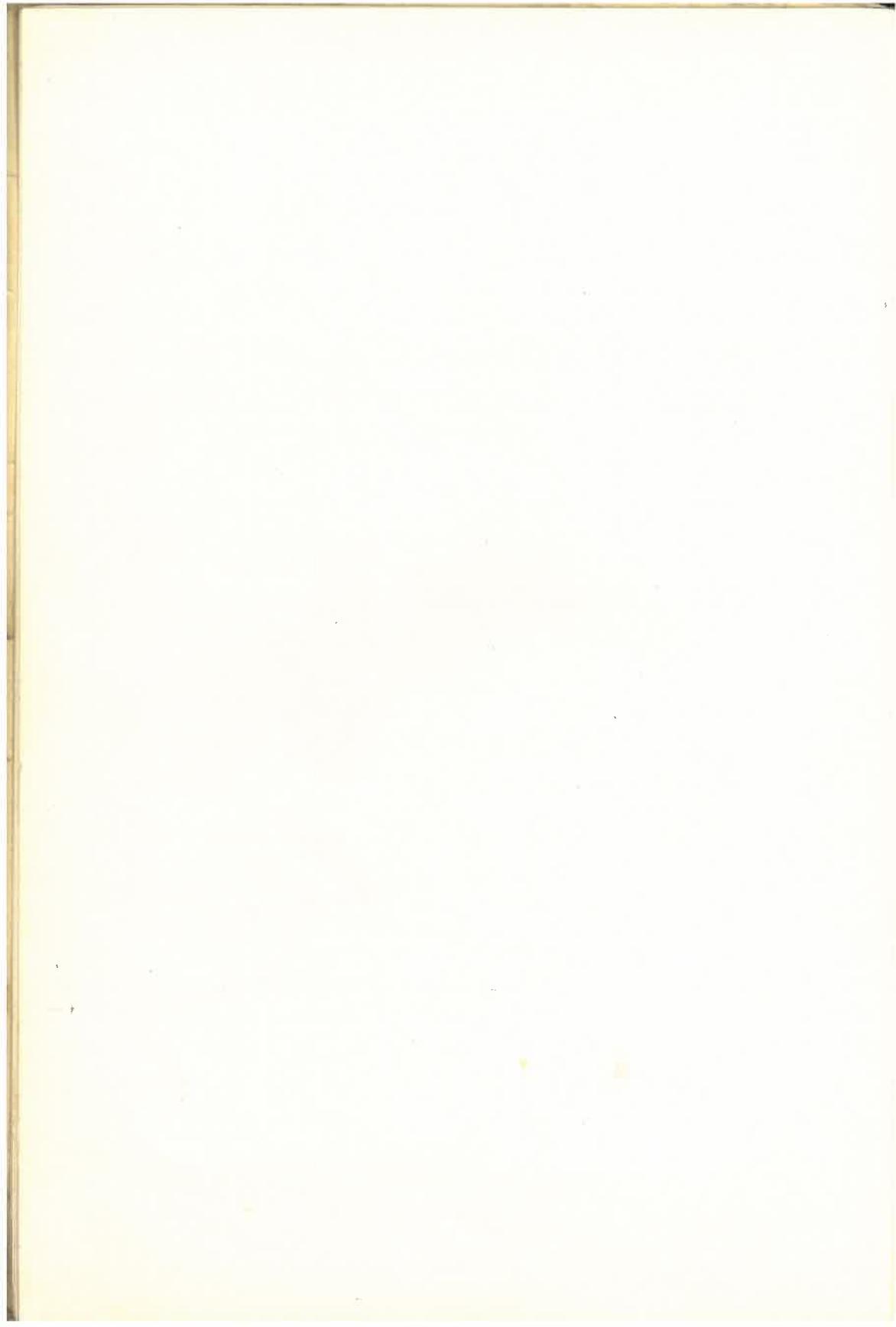
A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Jakob', followed by a large, sweeping flourish that extends to the right and then curves back down.



*Der Österreichische Aëro-Club hat sich durch seine Mitwirkung bei der Schaffung des seither zu einem großen Flughafen gewordenen Wiener Flugplatzes in Aspern und durch die Veranstaltung internationaler Flugwettbewerbe um die Entwicklung der Luftfahrt in Österreich große Verdienste erworben. Auch heute fallen ihm als Vertreter Österreichs in der Fédération Aéronautique Internationale auf dem Gebiete des Flugsportes wichtige, auch für den Luftverkehr bedeutsame Aufgaben zu. Für ihre Lösung wünsche ich dem Aëro-Club, der nunmehr auf eine erfolgreiche 30 jährige Tätigkeit zurückblickt, auch weiterhin Glück und vielen Erfolg.*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ernst Steiner', with a long horizontal stroke underneath.

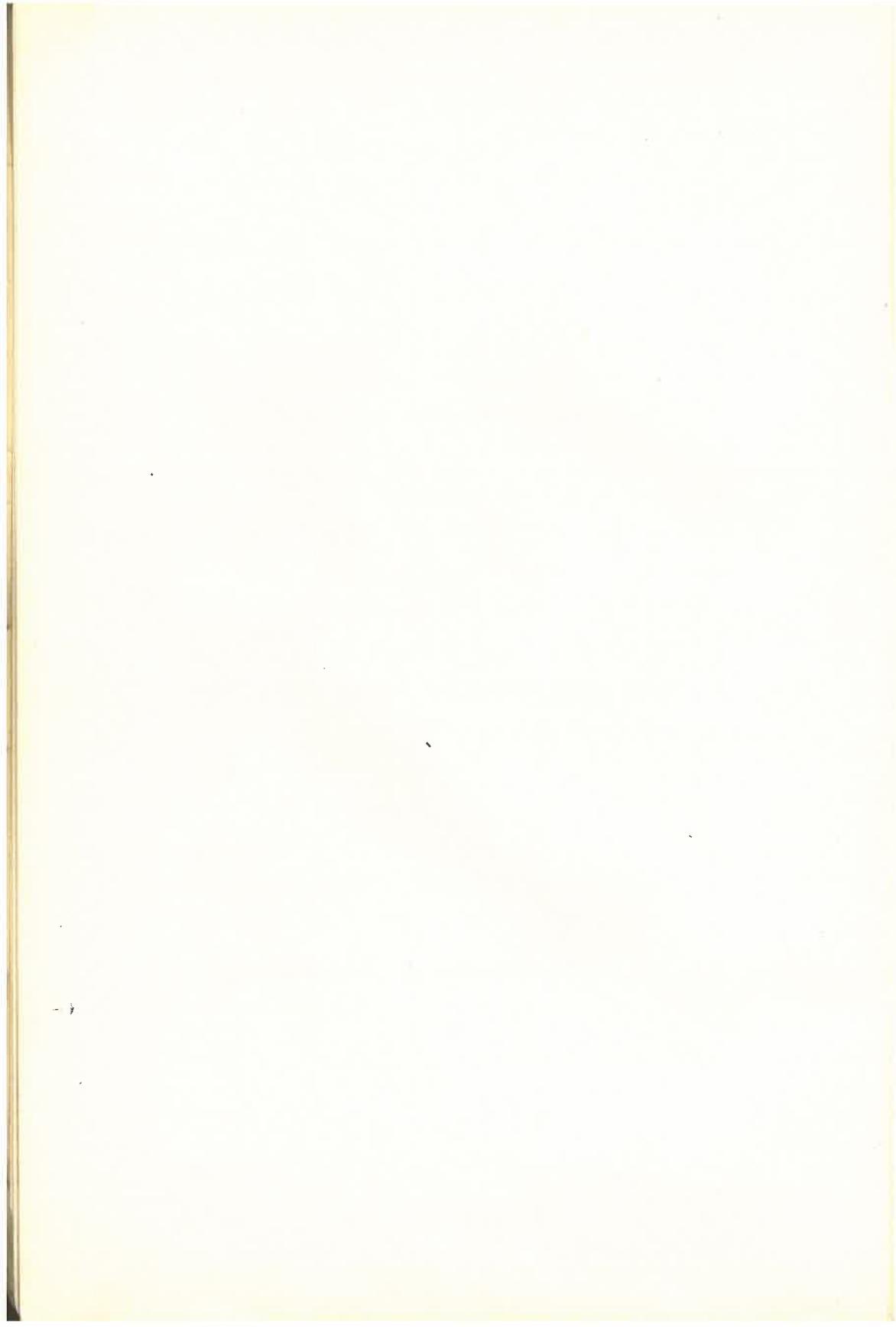
Bundesminister für Handel und Verkehr



DER UNTERRICHTSMINISTER

*Ich begrüße als Chef der Unterrichtsverwaltung die so verdienstvollen Bestrebungen des Österr. Aëro-Clubs zur Ermöglichung und Propagierung des Flugsportes besonders in der Frage des Segelfluges unter unserer studierenden Jugend und bin gerne bereit, sie nach Kräften im Rahmen meines Ressorts zu fördern. Meine besten Wünsche begleiten den Österr. Aëro-Club in das vierte Jahrzehnt seines Wirkens, das auch der Stählung unserer Jugend durch den Luftsport gewidmet sein möge.*

*Alfred Murerich Kermay*



**Dem „Österreichischen Aëro-Club“ zu seinem  
30jährigen Bestande!**

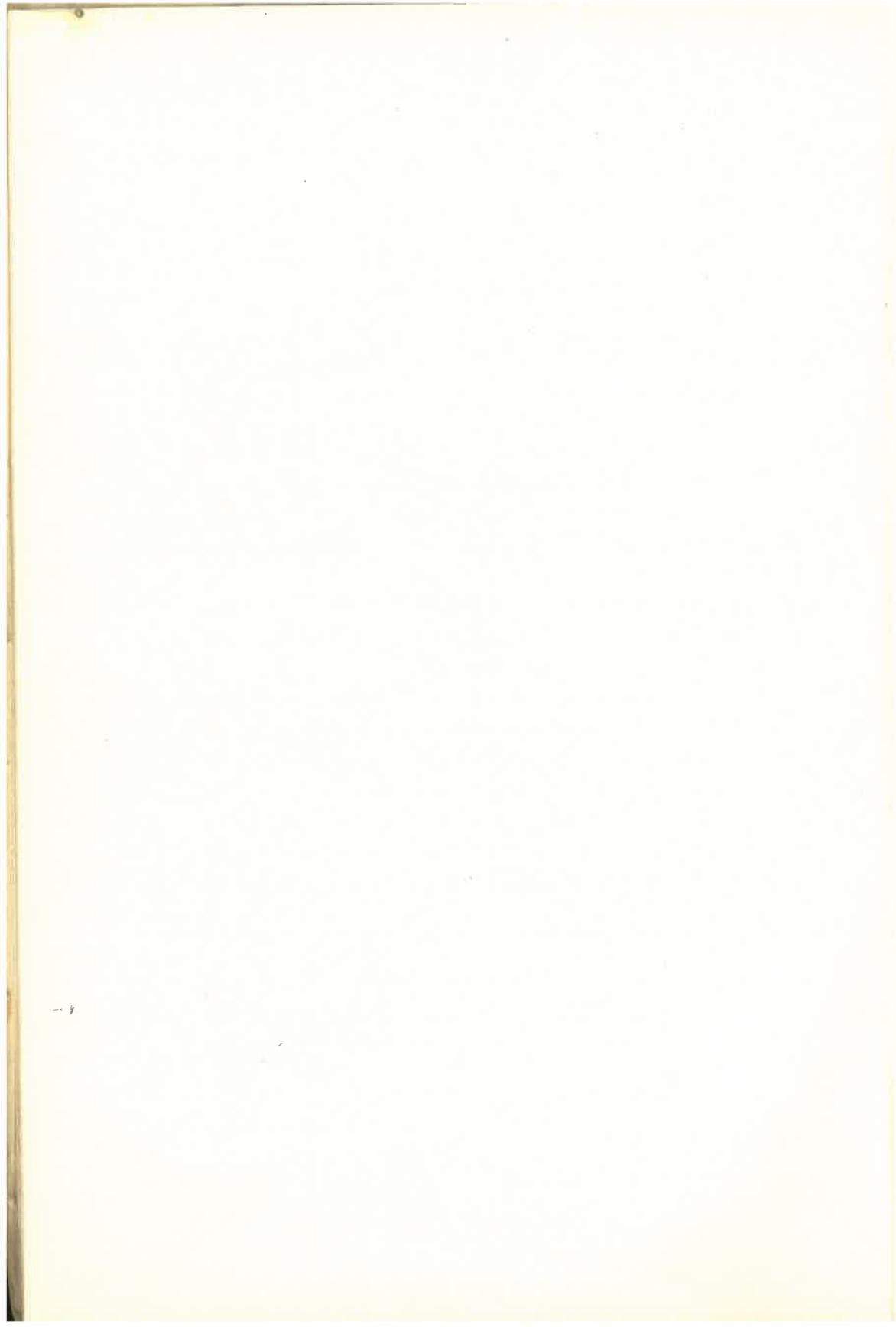
*Der „Österreichische Aëro-Club“ kann mit berechtigtem Stolze auf seine nunmehr das vierte Jahrzehnt beginnende Tätigkeit zurückblicken. Gar viele hervorragende und in aller Welt anerkannte Leistungen auf dem Gebiete der Entwicklung des Flugwesens und der Luftschiffahrt hatten in Österreich ihre Wiege und der „Österreichische Aëro-Club“ hat sich Zeit seines Bestehens unvergeßliche Verdienste um die Eroberung der Luft erworben.*

*Wenn auch das österreichische Bundesheer derzeit keine Fliegertruppe aufstellen darf und ihm daher die Mitarbeit an der weiteren Ausgestaltung des Luftverkehrs unmöglich ist, so fühlt es sich doch mit dem „Österreichischen Aëro-Club“ enge verbunden, da sich sowohl in diesem wie auch im Heere noch zahlreiche Feldpiloten unserer ehemaligen so ausgezeichneten Luftfahrtruppen befinden.*

*Ich wünsche dem „Österreichischen Aëro-Club“ für sein Wirken in der Zukunft das allerbeste; mögen ihm zur Ehre österreichischer Tatkraft neue Erfolge beschieden sein.*



*Bundesminister für Heereswesen*



Dessau, den 27. Jänner 1931.

An den

**Österreichischen Aëro-Club**

**Wien.**

*Ich beglückwünsche den Österreichischen Aëro-Club herzlich zu dem Tage seines 30jährigen Bestehens.*

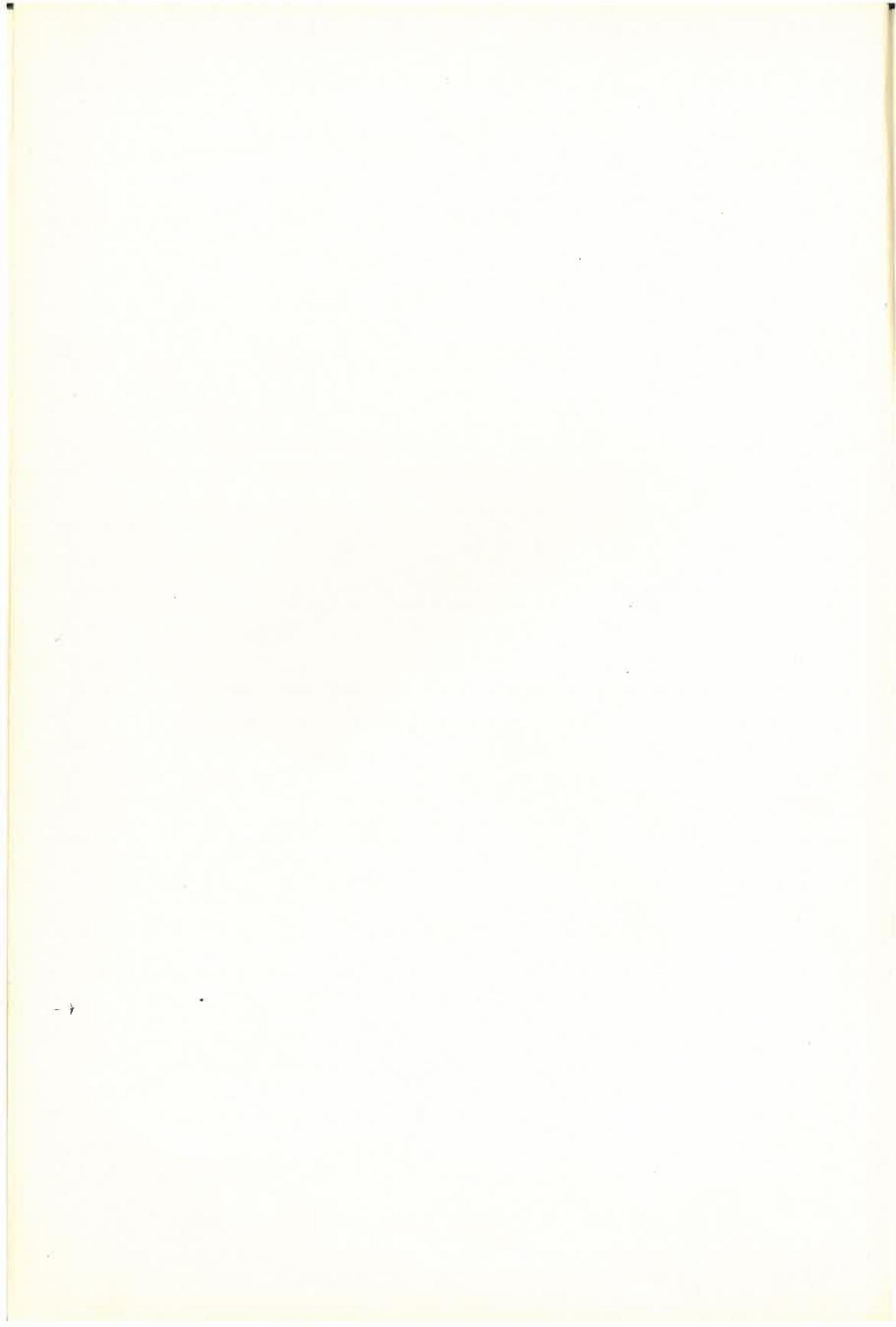
*Wenn eine Vereinigung 30 Jahre führend die Luftfahrt-Interessen eines Landes vertritt, so beweist dies, daß an ihrer Wiege weitblickende Männer gestanden haben, die Pionier-Arbeit im wahren Sinne des Wortes zu leisten fähig waren.*

*Es beweist aber auch, daß sich im Österreichischen Aëro-Club eine Tradition entwickelt hat, die die schwersten Schläge überwinden konnte.*

*Diese innere Lebenskraft wird den Österreichischen Aëro-Club auch befähigen, an der großen Aufgabe, die die zukünftige Entwicklung der Luftfahrt bedeutet, werktätig Anteil zu nehmen.*

*Mit dem Ausdruck vorzüglichster Hochachtung*

A handwritten signature in cursive script, reading "Hugo Junkers". The signature is written in dark ink and is positioned in the lower right quadrant of the page.



Oberaltstadt, am 2. Februar 1931.

An den

**Österreichischen Aëro-Club**

**Wien.**

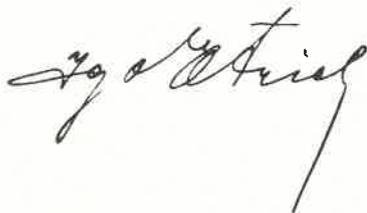
Anlässlich des 30jährigen Bestandes Ihres sehr geschätzten Clubs erlaube auch ich mir Ihnen zu dieser Feier, welche einen Meilenstein in der Geschichte Ihrer Tätigkeit auf dem Gebiete der Aeronautik bildet, die herzlichsten Glückwünsche zu übermitteln.

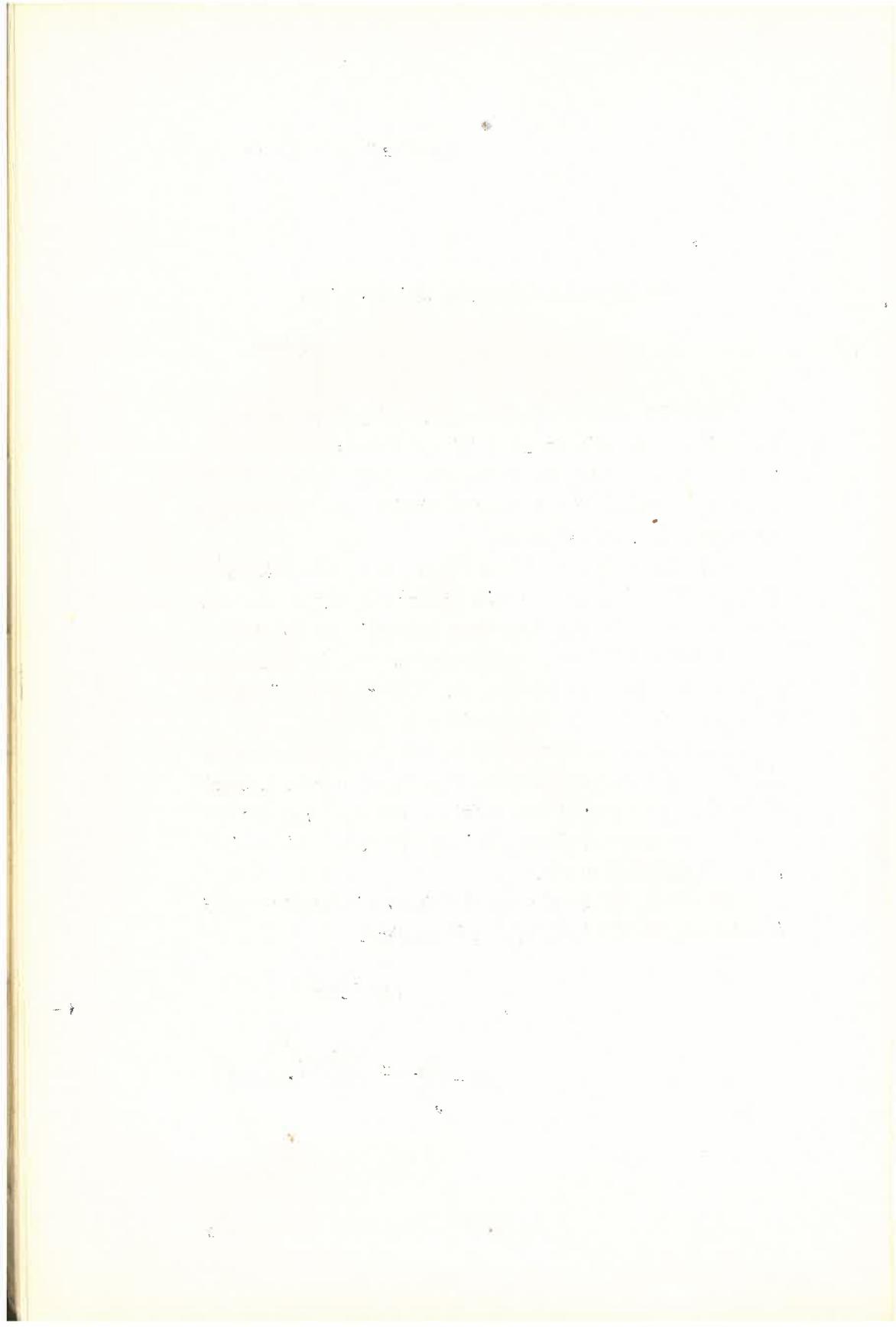
Ich danke Ihnen gleichzeitig für das große Interesse, welches Sie nicht nur für den Fortschritt der Aeronautik, sondern auch für das Flugwesen jederzeit gezeigt haben; ganz besonders hat sich Ihr langjähriger Präsident, Generaldirektor A. Cassinone um die Förderung der österreichischen Aviatik große Verdienste erworben.

Dem lebhaften Interesse, welches der Österreichische Aëro-Club der Fliegerei entgegenbrachte, hat er u. a. auch dadurch sichtbar Ausdruck verliehen, daß die im Jahre 1911 geschaffene große goldene Medaille mit dem Bilde meiner „Taube“ versehen wurde.

Mit dem Ausdrucke vorzüglichster Hochachtung und herzlichen „Glück ab - Gut Land“ zeichnet

ergebenst

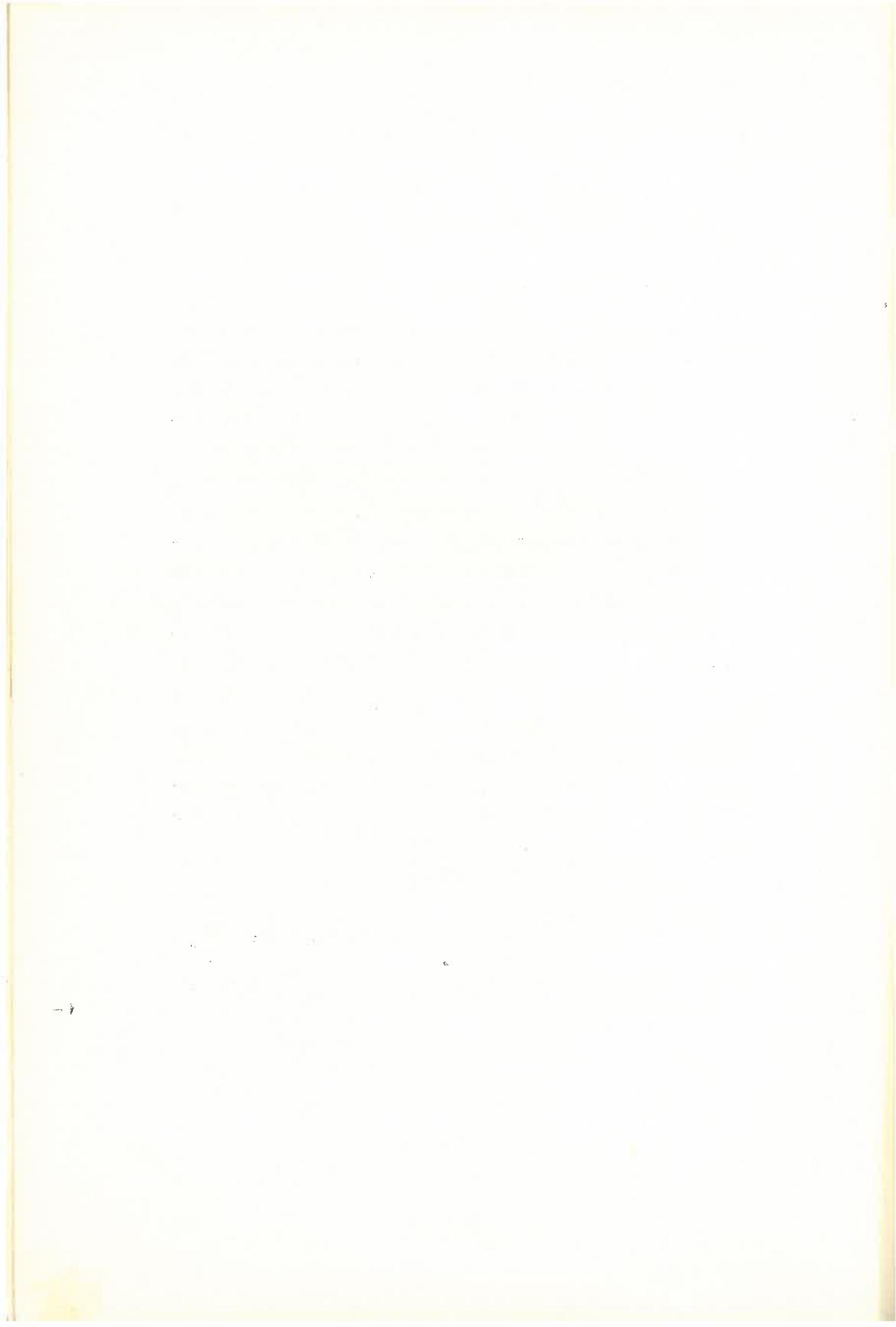




„Seit dem Jahre 1898 zunächst mit Oberst **Hinterstoisser** und dann mit den anderen Gründern des Aëro-Clubs, **Economio**, **Cassinone** u. a. sowie den sich später energisch in den Dienst des Clubs stellenden Luftschiffer- und Fliegeroffizieren in immer enger werdender Kameradschaft und Freundschaft verbunden — ich möchte nur nennen: General **Deutmoser**, Erzherzoge **Leopold Salvator** und **Josef Ferdinand**, Obstlt. **Mannsbarth**, **Heller** und **von Wagner**, Dr. **von Hoffmann**, Hptm. **Schiller** und **Pizzini** —, weiß ich die restlose, energische und erfolgreiche Arbeit, die für den Club getan ist, sehr zu schätzen. Auch im Kriege konnte ich als Führer eines aus der II. Österreichischen Armee zugeteilten Flugparks die großen fliegerischen Tätigkeiten der österreichischen Piloten bewundern. Und jetzt nach dem Kriege habe ich große Hochachtung gewonnen, daß es trotz der in Österreich viel größeren Not als bei uns dem Club gelungen ist, sich sozusagen durchzuhungern, daß er den Luftfahrtgedanken in immer weitere Kreise zu tragen versteht, mehr durch Worte als mit Taten durch die Hochmögenden und Vermögenden unterstützt. Diese selbstlose und auch vorläufig undankbare Arbeit möge bald ihren Lohn finden.“

*Alfred Hildebrandt,*

Major a. D. des Preuß. Luftschiffer-  
Bataillon und der Fliegertruppe,  
Dr. phil.



## Unsere Toten!

Beim Aufbau der Luftfahrt in Oesterreich büßten vor dem Kriege ihr Leben ein, die Zivillieger:

**Buchstädter** Adalbert, **Mandelli** Peter, **Mosca**, **Seidl** Franz, **Vlaicu** Aurel, **Wiesenbach** Vinzenz und Ing. **Wittmann** Victor;

die Militärfieger und Luftschiffer:

1911 Oblt. **Werner**, der mit dem Ballon Salzburg im Toten Gebirge verunglückte,

1912 Oblt. Fp. Aristid von **Petrovich**, bei Görz,

1913 Lt. Fp. Oskar **Dudic** bei Sarajewo, Hptm. **Fp.** Deodatus **Andric** bei Capljina, Oblt. Fp. Eduard **Nittner**, der den Semmering als erster überflogen hatte, bei Fischamend, Zgsf. Pilot Georg **Wally** bei Wr.-Neusadt,

1914 Oblt. Fp. Eugen **Elsner** mit Zgsf. Josef **Serna** bei Aspern. Beim Zusammenstoß eines Farmann-Doppeldeckers mit dem Lenkballon „Körtling“, im Juli 1914 bei Fischamend, im Flugzeug Oblt. Fp. Ernst **Flatz** mit Freglt. Ernst **Puchta**, im Luftschiiff Hptm. Johann **Hauswirth**, Oblt. Ernst **Hofstädter**, Oblt. **Breier**, Lt. Otto **Haidinger**, Ing. **Kammerer**, die Bordwarte Korp. **Chadima** und Gefirt. **Weber**.

Beim Kampfe um den Bestand des Reiches verlor die Fliegertruppe an fliegendem Personal:

gefallen sind 289 Offiziere und 338 Unteroffiziere und Mg.-Schützen;

verwundet wurden 518 Offiziere und 420 Unteroffiziere;

Vermiße, die zum großen Teile den Toten zugerechnet werden müssen und Gefangene sind nicht mitgezählt.

Im Verbands anderer Waffen gefallen, ihren Verwundungen, Seuchen und Strapazen in der Gefangenschaft erlegen sind mindestens weiter 50 Flieger, zu  $\frac{2}{3}$  Offiziere.

Die Verluste der Luftschiiffertruppe an Besatzungen betragen annähernd 50 Offiziere.

Nach dem Kriege fanden den Fliegertod:

1919 Rittm. Fp. Wedige von **Froreich** bei **Aspern**,  
Hptm. Fp. Karl **Kaizar** bei **Graz**,

1923 Oblt. a. D. Fp. Franz Baron **Berger-Milius** bei  
**Aspern**,

1927 Major a. D. Fp. Polizeirat Dr. Karl **Nikitsch** bei  
**Aspern**.

1928 Hptm Pilot Erich **Zdiarsky** mit Lt. Dr. Hermann  
**Mahnert** bei **Aspern**,

1930 Jungflieger Axel **Babe** bei **Thalerhof**, Hptm.  
a. D. Fp. Gustav **Rubritius** und kurz nachher Major a. D. Fp.  
Raoul **Stojisavljevic**, beide Verkehrsflugzeugführer der Oester-  
reichischen Luftverkehrs-A.-G., die bis dahin seit ihrem Be-  
stande von fast 6 Jahren keinen Unfall zu verzeichnen hatte.  
Sie verunglückten im Dienste, auf der Strecke **Innsbruck**  
~~und~~ **Zürich** in Süd-Bayern, endlich Fp. Hans **Wanneck** bei  
**Augsburg**.

Ferner starben folgende Flieger seit dem Kriege, zum  
Teil an den Folgen erlittener Verwundungen, überstandenen  
Strapazen und Krankheiten, die sie in der Gefangenschaft  
erwarben: Zivil-Fp. Kommerzialrat Josef von **Flesch**,  
Major a. D. Fp. **Führich**, Rittm. a. D. Alexander Sascha  
Graf **Kolowrat**, Fähnrich a. D. Segelflieger Franz Baron  
**Kuhn-Skene**, der Altluftschiffer Major a. D. Max **Macher**,  
Hptm. a. D. Fp. Max **Perini**, Oblt. a. D. Peter **Schönhöfer**,  
Obstlt. a. D. Fp. Franz **Smicka**, Oblt. a. D. Leopold **Stein** und  
Zivil-Fp. Karl **Warchalowski**.

Allen diesen Helden der Luft und ihren ungenannten  
Gefährten bewahren wir für immer ein treues, ehrendes  
Gedenken. Ihr Opfer war nicht vergebens, denn sie halfen mit,  
die Beherrschung des Luftmeeres zu erreichen.

Wagner-Florheim e. l.

**Anmerkung:** Leider kann kein Teil dieser Gedenktafel Anspruch  
auf absolute Vollständigkeit erheben. Aus diesem Grunde mußte auch  
von der Nennung aller im Felde gefallenen Flieger abgesehen werden.  
Es stehen keine genauen Listen zur Verfügung.

\* \* \*

# Drei Präsidenten.

Von Oberst a. D. Franz Hinterstoisser.

Der Aero-Club, der heute sein 30-jähriges Jubiläum begeht, hatte nur drei Präsidenten.

Der erste war der bekannte Sportmann Viktor Silberer. Er war trotz seiner sonstigen Vielseitigkeit gezwungen, im Anfangsstadium des Clubs eine Riesenarbeit zu leisten. Persönliche Reibereien veranlaßten die Luftschifferoffiziere aus dem Club auszutreten. Es waren daher keine Ballonführer vorhanden. Kurz entschlossen engagierte Silberer aus Paris einen Aeronauten Emile Carton, der mit einem vom Aero-Club gekauften Ballon „Jupiter“ angerückt kam. Derselbe besorgte beim Aero-Club die Ausbildung von Ballonführern und die Verwaltung des Ballonmaterials auf dem Füllplatz im Prater. Dabei ist aber zu bedenken, daß dem Club vom Arsenal aus ganz ungeahnte Konkurrenz gemacht wurde. Dort war der Ballon „Meteor“ S. K. H. E. Leopold Salvator stationiert, der den Luftschifferoffizieren zu privaten Freifahrten zur Verfügung stand. Es war daher wirklich eine Kunst, den Aero-Club durch die Wehen der Geburt hindurchzusteuern. Dies ist Viktor Silberers größtes Verdienst. Nur seiner Energie und seinem unbeugsamen Willen ist es zu danken, daß der Club das wurde, was er war und was er ist. Aus dieser Periode (1901 bis etwa 1908) ragt als Merkwürdigkeit der junge Silberer, Herbert Silberer hervor. Aeußerlich alles andere, wie ein brutaler Draufgänger, war er höchst bescheiden und auch unscheinbar, eine Gelehrtennatur, die gewiß manchen Regenschirm stehen ließ; er war auch sehr kurzsichtig und anscheinend nicht besonders für einen Luftschiffer qualifiziert. Und doch war dies der beste Mann am Bord. Ueber Herbert Silberer ist in den Analen des Aero-Clubs wenig zu finden, weil dort in den ersten Jahren der ganze Raum vom Vater, Viktor Silberer, ausgefüllt wurde. Silberer jun. schuf im Aero-Club mehrere Rekorde: So fuhr er den 600 m<sup>3</sup> Ballon „Saturn“ (Alleinfahrt) am 16. Juli 1903, 19 Stunden, 10 Minuten lang, nach Kis-Selmecz in Ungarn, 220 km weit; auch machte er eine

bemerkenswerte Weitfahrt mit Carton im „Jupiter“ von Wien nach Cuxhafen 828 km in der Zeit von 13 Stunden 48 Minuten, am 23. September 1901. Sein Buch „4000 km im Ballon“ zeigt ihn als vorzüglichen Photographen und flotten Erzähler.

Viktor Silberer verstand es vor allem, wohl situierte und sportfreudige Männer für den Club zu interessieren und einzuführen.

Unter diese zählte auch der spätere Präsident Universitätsprofessor Dr. Constantin Freiherr v. E c o n o m o. War Silberer nur für den Kugelballon begeistert und voll Mißtrauen für die lenkbaren Ballons und auch für die Flugmaschinen, so war Economo von ganz anderem Holz. Nachdem Economo Meister im Freiballon geworden und selbst einen Ballon „Sonia“ sich beschafft hatte, wendete er sich mit Begeisterung der Flugtechnik zu, begab sich noch 1908 nach Mourmelon sur Marne, wo er unter recht schwierigen Verhältnissen die Flugzeug-Prüfung mit dem besten Erfolge ablegte, ein Flugzeug erwarb und als einer der Ersten am Wiener Neustädter Flugfeld, wo er einen eigenen Hangar hatte, Flüge durchführte.

Kein Wunder, daß dann später, als Economo nach dem Rücktritte Silberers einstimmig zum Präsidenten des Aero-Clubs gewählt wurde, im Club auf allen Gebieten der Luftfahrt eine erhöhte Arbeitstätigkeit begann und der Club auch außerhalb der Grenzen Oesterreich-Ungarns auf Flugplätzen und bei Ballonfahrten Lorbeeren einheimste und sich Weltgeltung verschaffte. Es würde zu weit führen, wollte ich die Verdienste Baron Economo's bei allen Flugmeetings, Ballonwettbewerben, beim Ausbau der Flugplätze, bei den Ausstellungen, Errichtung von Flugzeugfabriken etc. etc. näher ausführen. Aus dem Club, der 1901 gegründet, ist nach den ersten 10 Jahren eine Luftmacht entstanden, die vom Auslande vollkommen unabhängig, selbsttätig und selbständig schalten und walten konnte.

Ich möchte aus jener Zeit nur noch eines Mitgliedes des Vereines gedenken, eines lieben Kameraden, der der rechte Mann am richtigen Ort war. Es war das, der am 22. Februar 1916 im Luftkampfe gefallene Major Wilhelm H o f f ö r y. Ueberaus ruhig bei allen Veranstaltungen des Clubs,

erwarb er sich besondere Verdienste im Freiballon-Sport und als Verwalter des Ballonmaterials. Hatte ja der Club inzwischen 10 Ballons in Verwahrung, die Hoffory betreute. Er hat sehr viel zum Ruhme des Clubs beigetragen. Durch sein liebenswürdiges, entgegenkommendes Wesen war er nicht bloß in unseren Kreisen, sondern bei allen, die ihm näher traten, beliebt und geschätzt. Von nie erlahmender Arbeitsfreudigkeit, Lust und Liebe zum Ballonwesen erfüllt, reich an umfassenden Kenntnissen, war er auch einer der besten Kameraden, dem wir alle eine dankbare, unvergängliche Erinnerung bewahren.

Nun komme ich zum dritten Präsidenten, Generaldirektor der Körting-Werke, Alexander C a s s i n o n e.

Cassinone hat mit mir am 18. April 1908 seine erste Ballonfahrt unternommen. Zufällig war das die letzte Fahrt des Aero-Clubs, wobei ein Anker bei der Landung verwendet wurde. Cassinone hat sofort Feuer gefangen und ist seitdem einer der erfolgreichsten Ballonführer des Clubs geworden. Als es galt, in Oesterreich der Kraftballonfrage näher zu treten, konstruierte er einen „Lenkballon“, den „Körting-Ballon“, der den Militär-Luftschiffern ein ausgezeichnetes Mittel zur Schulung und zum Studium bot; aber auch die Flugtechnik studierte Cassinone eifrigst und war auch mehrere Jahre Präsident des Flugtechnischen Vereines.

Es kam dann als Folge des Zusammenbruches der Habsburg-Monarchie der Zerfall des Reiches und auch für den Club eine höchst kritische Zeit. Nach dem Rücktritt Economos wählte der Club Cassinone einstimmig zum Präsidenten und er hätte keine bessere Wahl treffen können.

Nach dem Friedensdiktat wurde Oesterreich aller Luftstreitkräfte beraubt, alles vorhandene Material, ob Ballon oder Flugzeug mußte vernichtet oder abgeliefert werden und aller Mittel bar, war auch der Aero-Club ohne Flugzeug und ohne Ballon.

Unter diesen Verhältnissen hatte Cassinone den schwersten Stand und unter den Präsidenten des Clubs wohl die schwierigste Aufgabe zu lösen.

Mutig hat Cassinone, unterstützt von seinen arbeitsfrohen, getreuen Mitarbeitern geschäftsführenden Vizepräsi-

dentem Hauptmann Ricco Pizzini und General-Sekretär Oberstleutnant Siegfried Heller, das Ruder in die Hand genommen. Er wird auch das Schiff weitersteuern und trotz der wirtschaftlichen Not der Nachkriegszeit, in den sichern Hafen führen.

Immerfort „Gut Land! Gut Land! Gut Land!“

\* \* \*

## Der Aëro-Club und Oesterreichs Luftfahrt von 1901—1931.

Bericht des geschäftsführenden Vizepräsidenten  
Hptm. a. D. Fp. Ricco Pizzini.

30 Jahre Aero-Club heißt 30 Jahre Luftfahrt. Von dem Ballon der Rennerbuben zum Riesenluftschiff, von Wrights erstem Motorflugzeug zu Professor Junkers G 38 und zum Do X führte der Weg der ungeahnt raschen Entwicklung der Luftfahrzeuge in dieser Zeit. Vor dem Kriege eine Liebhaberei einiger vom großen Publikum fast als Desperados gewerteter kühner Sportleute wurde das Luftfahrzeug im Kriege eine furchtbare Waffe und gehört heute bereits in die Kategorie der Verkehrsmittel.

Der Oesterreichische Aero-Club hat in den 3 Jahrzehnten seines Bestandes nach Maßgabe seiner Möglichkeiten sein Bestes getan, um die Entwicklung der Luftfahrt in Oesterreich zu fördern und so der durch seine Gründung übernommenen Verpflichtung gerecht zu werden.

Gute und schlechte Zeiten kamen für den Club. Zeiten, in denen er in aller Mund war, in denen es ihm vergönnt war mitzuarbeiten an der Gründung der ersten Flugfelder in Oesterreich und in denen seine Veranstaltungen in Wr. Neustadt und Aspern für die ganze Welt beispielgebend waren, dann wieder Zeiten, in denen seine Existenz schon im höchsten Maße gefährdet war, in denen es schien als würde sein Bestand nur mehr eine Frage von Tagen oder Wochen sein.

Ihnen, meine sehr geschätzten Damen und Herren, ein Bild dieser Entwicklung in Kürze zu geben, ist heute meine Aufgabe:

Der Oesterreichische Aero-Club wurde am 12. März 1901 gegründet und stand unter dem Protektorate Sr. k. u. k. Hoheit des Erzherzog Franz Ferdinand und unter dem Ehrenpräsidenten Sr. Durchlaucht Max Egon Fürst zu Fürstenberg. Erster Präsident war der damalige Sportmann und Sportschriftsteller Viktor Silberer. Der Club besaß die beiden Freiballons „Jupiter“ und „Saturn“, mit welchen in diesem Clubjahr 20 Fahrten absolviert wurden. Die längste

dieser Fahrten betrug 23 Stunden 24 Minuten von Wien nach Ungvár (370 km), die weiteste Fahrt von Wien nach Cuxhaven 828 km in 13 Stunden 48 Minuten. Bei beiden Fahrten waren die Insassen Herbert Silberer und der Franzose Emile Carton, der als Führer und Lehrer dem Club verpflichtet wurde.

Die höchste Ballonfahrt ging auf 4950 m mit Herbert Silberer, Richard Knoller und Dr. Valentin. Diese Fahrt war eine für die meteorologische Zentralanstalt unternommene Hochfahrt.

Besonders die Fahrt Wien—Cuxhaven hat damals, weit über die Grenzen unseres Landes hinaus, großes Aufsehen hervorgerufen und dem jungen Club reichste Anerkennung der maßgebenden Fachleute aus dem Auslande eingetragen. Die beiden erwähnten Fahrten stellten mit dem 1200 m<sup>3</sup> fassenden Ballon „Jupiter“ in Bezug auf Dauer und zurückgelegte Strecke je einen Welt-Rekord dar.

Schon im ersten Clubjahr finden wir die Namen Hinterstoißer, Steinschneider und Fischl, die auch heute Mitglieder des Clubs sind.

Im Clubjahr 1902 wurde ein weiterer Ballon beschafft.

Die Mitgliederzahl des Clubs stieg von 44 auf 51. Unter den Clubangehörigen befanden sich die Träger der glänzendsten Namen unseres Hochadels.

Am 22. Jänner wurde die öffentliche Tätigkeit des Clubs mit einem großen Vortrag eingeleitet.

Es fanden 23 Ballonfahrten statt, von denen die bemerkenswerteste die Höhenfahrt auf 6810 m ist. Diese Fahrt unter Dr. Josef Valentin und Richard Knoller stellt einen Welt-Rekord für 1200 m<sup>3</sup> Ballons mit Leuchtgasfüllung dar.

Das Jahr 1903 weist neuerlich ein Anwachsen der Mitgliederzahl von 61 auf 78 auf.

Es fanden 12 Ballonfahrten statt. Dr. Valentin stellte am 4. Juni mit dem 1200 m<sup>3</sup> Ballon als Alleinfahrer abermals einen Weltrekord auf, der ihn in 7280 m Höhe führt. Herbert Silberer absolvierte am 15. Juli allein eine Nachtfahrt von 19 Stunden 10 Minuten Dauer nach Ungarn.

Einer der eifrigsten Förderer der Luftfahrt, Henry Graf de la Vaulx wurde Ehrenmitglied des Clubs und später Präsident der Federation Aeronautique Internationale. Bekanntlich verunglückte der Genannte tödlich bei einem Fluge in Amerika im Jahre 1930.

Im Jahre 1903 wurde Josef Polacsek auf Grund seiner überaus rührigen Tätigkeit als Ballonführer Vorstandsmitglied des Clubs, dem er auch heute noch angehört.

Das Jahr 1904 bringt zum erstenmale eine Subvention des Niederösterreichischen Landtages als Anerkennung für die wissenschaftlichen Fahrten und als dankenswerte materielle Förderung der Bestrebungen des Clubs.

Es wurden 16 Ballonfahrten absolviert, darunter mehrere Alleinfahrten durch Dr. Anton Schlein, die ihn über 7000 m führten.

In dieses Vereinsjahr fällt auch die Gründung der Clubbibliothek.  
1905 erhöht sich der Mitgliederstand auf 79.

Es wird ein neuer Ballon angeschafft und 13 Ballonfahrten werden durchgeführt, darunter 7 wissenschaftliche Hochfahrten. Am 5. Juli stellte Dr. Anton Schlein mit 7800 m einen Welt-Höhenrekord auf. Der Genannte hat im Laufe von 4 Monaten 5 Alleinfahrten absolviert, die ihn jedesmal über 7000 m führten.

In dieses Jahr fällt auch die Anlage von Tennisplätzen auf dem Clubplatze im Prater, um den Mitgliedern auch zur Ausübung dieses Sportes Gelegenheit zu geben.

Im Jahre 1906 wird mit großer Dankbarkeit verzeichnet, daß außer dem N.-Oe. Landtag auch die Gemeinde Wien dem Vereine ihre Gunst zugewendet und zum erstenmale eine Subvention für die wissenschaftlichen Fahrten bewilligt hat.

Das Bemerkenswerteste dieses Jahres war die erstmalige Teilnahme des Clubs an dem großen sportlichen Ballon-Wettbewerb in Berlin, bei welchem Dr. Anton Schlein unter 17 Bewerbern mit dem Ballon „Helios“ den III. Preis erzielte. Der Wettbewerb fand aus Anlaß des schon damals seit 25 Jahren bestehenden Berliner Vereines für Luftschiffahrt statt.

Unser verdienstvoller Ehrenpräsident Dr. Constantin Freiherr von Economo wurde 1906 erster Vizepräsident des Clubs.

1907 hat sich die Mitgliederzahl auf 103 erhöht.

Es wurden 16 Ballonfahrten durchgeführt, darunter 6 wissenschaftliche Fahrten.

Hauptmann Franz Hinterstoißer, Kommandant der Militär-Aeronautischen Anstalt, wurde Vizepräsident des Clubs. In diesem Jahre fand zum erstenmale eine besonders starke Beteiligung der Militärluftschiffer an den Clubfahrten statt. Es seien hier die Namen Hoernes, Mannsbarth, Hoffory, Berlepsch und Hauswirth besonders erwähnt.

1908 verdient der Beitritt des Clubs als Mitglied zur F. A. I. besonders hervorgehoben zu werden, welcher Vereinigung damals 10 Länder und heute 30 Länder der Welt angehören.

Die Mitgliederzahl stieg auf 112.

Es fanden 32 Ballonfahrten statt, an welchen sich auch unser nachmaliger Präsident Generaldirektor Ing. Alexander Cassinone beteiligte.

Dr. Baron Economo unterhielt als erster einen eigenen Ballon aus Seide namens „Sonia“.

Der Club hat sich im Oktober in Berlin an 2 Ballon-Wettbewerben beteiligt, u. zw. an einer Zielfahrt und an einer zwei Tage darauf folgenden Dauerfahrt. An diesen Fahrten haben Dr. Baron Economo, Hauptmann Hinterstoißer und Dr. Schlein teilgenommen.

1909 tritt Gen.-Dir. Cassinone in den Vorstand des Clubs.

Es fanden 63 Fahrten statt, darunter 6 wissenschaftliche Fahrten und die erste Fahrt zu astronomischen Zwecken. Als weiteste Fahrt gilt die des Erzherzogs Josef Ferdinand mit Hauptmann Hoffory von Linz nach Dieppe an der französischen Küste, 984 km.

In diesem Jahre hat unser hervorragend verdienstvolles Mitglied Louis Baron Rothschild seine erste Fahrt absolviert.

Unsere Mitglieder Cassinone und Castiglioni wurden zu Ballonführern ernannt. Castiglioni war Besitzer eines eigenen Ballons „Excelsior“.

Bob Mautner wurde gleichfalls Mitglied und Ballonfahrer.

Der Club hat sich an der internationalen Luftfahrtausstellung („ILA“) in Frankfurt am Main beteiligt, bei der Cassinone und Castiglioni einen Preis für eine Ballon-Dauerfahrt errangen. Auch nahm der Club zum erstenmal an einer Gordon-Bennet-Fahrt in Zürich mit unseren Mitgliedern Dr. Schlein und Eduard C. von Sigmundt teil.

In dieses Jahr fällt auch die Gründung der österreichischen Aeronautischen Kommission, der unter Führung des Clubs der Oesterreichische Automobil-Club und der Oesterreichische Flugtechnische Verein angehörten.

Als erste weibliche Mitglieder sind dem Club Frau Hermine Urban und Frau Karoline Suppantschitz beigetreten.

1910 hat der Club 43 Fahrten absolviert, von welchen 7 meteorologischen und 5 anderen wissenschaftlichen Zwecken dienten. Die Fahrt Otto Pollacks nach Minsk in Rußland verdient hervorgehoben zu werden.

Seit dem 10-jährigem Bestande des Clubs wurden 253 Fahrten durchgeführt. Für die Meteorologische Zentralanstalt wurden schon seit 9 Jahren Hochfahrten zur Erforschung der Atmosphäre in Verbindung mit den internationalen meteorologischen Simultanfahrten unternommen und auf diese Weise der Wissenschaft reiches und wertvolles Material geliefert.

Die Einberufung des ersten österreichischen Luftschiffertages hatte den Zweck, einen dauernden Zusammenschluß aller Fachvereine Oesterreichs herbeizuführen.

Der Aufschwung auf dem Gebiete des Flugwesens nimmt in kürzester Zeit rasch zu, so daß Ende 1910 die Zahl der österreichischen aviatischen Führer bereits 19 beträgt, u. zw. Adolf Warchalowski, R. v. Pischof, Karl Illner, Rudolf Simon, Oblt. Miecislaus Miller, Josef Auer, Dr. C. Br. Economo, Karl Warchalowski, Hptm. Wilhelm Booms, Rittm. Hans Ritter Umlauff von Frankwell, Josef Flesch, Josef Sablatnig, Hptm. Stefan Petróczy von Petrócz, Oblt. Karl Stohanzl, Alexander Graf Kolowrat, Vinzenz Wiesenbach, Otto Herionimus, Oblt. Heinrich Bier und Paul Fiedler.

Die erste goldene Sportmedaille, die auf Anregung des Dr. Baron Economo gestiftet wurde, erhielt Karl Illner für den Ueberlandflug Wien—Horn—Wien am 10. Oktober 1910 auf einer Etrich-Taube.

Im Jahre 1911 wurde dem Club unter dem Präsidenten Baron

Economo von Sr. Majestät Kaiser Franz Josef I. die Führung der Ehrenbezeichnung „k. k.“ im Titel des Vereines und des Reichsadlers allergnädigst bewilligt. Als Vizepräsidenten fungieren: Hinterstoißer, Alfred von Strasser und A. Cassinone.

Unter den Freiballonführern befinden sich 3 Erzherzoge, u. zw. Josef Ferdinand, Heinrich Ferdinand und Leopold Salvator.

Es wurden 63 Ballonfahrten durchgeführt.

Als erste weibliche Ballonführerin erscheint Frau Josefine Hinterstoißer.

Unter den ersten österreichischen Lenkballonführern sind besonders zu erwähnen: Hinterstoißer, Mannsbarth, Berlepsch, Cassinone, Hauswirth und Macher.

Als Ballonfahrten sind diejenigen des Univ.-Prof. Dr. Viktor Hess besonders erwähnenswert, die mit Hptm. Hoffory und Oblt. Heller zur Erforschung der Atmosphäre auf ihre Radioaktivität dienten.

An einer Kugelballon-Zielfahrt nahmen 6 Ballons teil. Erster war Hoffory, zweiter von Etthofen, dritter Otto Pollack.

In dem Clubjahr wurden nachstehende aviatische Welt-Rekorde durch Oesterreicher anlässlich der Flugwoche in Wiener-Neustadt aufgestellt:

Auf Distanz, Geschwindigkeit und Zeit: Oblt. Heinrich Bier;

Auf Dauer: Adolf Warchalowski.

Die für Oesterreich aufgestellten Rekordleistungen sind:

Auf Distanz, Dauer und Höhe: Karl Illner;

Auf Höhe: Adolf Warchalowski, Miecislus Miller, Heinrich Bier, Romolo Manissero und Philipp Ritter von Blaschke.

An Flugveranstaltungen fanden 1911 in Oesterreich statt:

a) Der Flug Wiener-Neustadt—Oedenburg und retour. Preisträger waren: Bier, Miller, Umlauff (geteilter Preis), gestiftet von der Stadt Wiener-Neustadt und von Baron Economo, Graf Kolowrat und Josef Flesch.

b) Der Flug Wien—Budapest—Wien. Den ersten Preis von K 20.000.— gewann Umlauff, zweiter wurde Bier.

c) Der Rundflug durch Niederösterreich führte von Wiener-Neustadt über Bruck a. d. Leitha—Laa a. d. Thaya—Waidhofen a. d. Thaya, St. Pölten—Wiener-Neustadt.

Die durchflogene Strecke betrug 345 km.

Den Preis von K 20.000.— erhielt Ing. Josef Sablatnig.

d) Das Wiener-Neustädter Flug-Meeting. Als Sieger gingen aus dem Wettbewerb hervor: Im Ueberlandflug: Bier und Umlauff; Im Dauerflug: Székely und Wiesenbach; Im Höhenflug: Miller.

e) Die Triester aviatischen Wettbewerbe in Zaule: Sieger: im Dauerflug: Fischer aus Belgien und Johann Vidmer aus Triest; im Höhenflug: Romolo Manissero aus Triest und Fischer aus Belgien.

f) Erste österreichische Flugwoche in Wiener-Neustadt: Als Preise standen K 52.300.— zur Verfügung. Den Kaiserpreis für Militärpiloten erhielten: Blaschke und Umlauff (geteilt). Den Kaiserpreis für Zivilpiloten erhielt: Bier. Im Wettbewerb auf Dauer gingen als Sieger hervor: Karl Warchalowski, Sablatnig, Bier und Adolf Warchalowski. Wettbewerb auf Distanz: Bier. Wettbewerb auf Höhe: Bier und Blaschke, sowie Sablatnig und Vidmer. Wettbewerb auf Geschwindigkeit: Ing. Rudolf Stanger und Adolf Warchalowski. Wettbewerb im Ueberlandflug: Miller, Bier, Stanger und Blaschke. Weiters wurden noch mehrfach kleinere Preise verliehen.

Im Jahre 1912 erfolgte die Gründung und der Bau des Flugfeldes Aspern unter der Führung des Oesterreichischen Aero-Clubs (Präsident Baron Economo), und des Oesterreichischen Flugtechnischen Vereines (Präsident Cassinone).

Für die bevorstehenden aviatischen Ereignisse in diesem Jahre hatte der Aero-Club ins Auge gefaßt, im ganzen Vaterlande große Sammlungen für die Errichtung einer österreichischen Luftflotte zu veranstalten, an deren Spitze sich der Ehrenpräsident des Clubs Max Egon Fürst zu Fürstenberg gestellt hatte.

Als weitere markante Ereignisse des Jahres sind zu erwähnen: Die erste internationale Flugausstellung in Wien, veranstaltet auf Initiative des Clubs durch den Flugtechnischen Verein (Präsident Cassinone); die Sitzung der internationalen wissenschaftlichen Kommission unter dem Vorsitz Dr. Wilhelm Trabert und Mitwirkung Dr. Hans Pernter und Dr. Viktor Hess; die Sitzung der kartographischen Kommission unter dem Vorsitz Dr. Arnold Hildesheimer; der erste große Passagier-Wettflug in Europa Berlin—Wien; die große Jahressitzung der F. A. I. unter Vorsitz des Präsidenten Prinz Roland Bonoparte. Den Kulminationspunkt bildete die aviatische Woche in Aspern mit ihrem ausgezeichneten sportlichen und gesellschaftlichen Erfolg.

Die Kugelballonkonkurrenzen im Herbst bildeten den Abschluß.

Im Club wurde ein Arbeitsausschuß geschaffen, in welchem besonders Baron Economo, Cassinone, Castiglioni, Hoffory, Bob Mautner und Umlauff tätig waren.

Im gleichen Jahre wurde auch ein neuer Aufstiegplatz für Ballons in Leopoldau errichtet, wobei sich Hptm. Hinterstößer besondere Verdienste erworben hat.

Am 3. Mai überflog Oblt. Eduard Nittner zum erstenmal den Semmering nach Graz.

An dem Fluge Berlin—Wien haben sich beteiligt: Krieger, Stanger, Hirth, Miller, Nittner und Blaschke. Außer Geldpreisen in der Höhe von K 47.100.— und Mk: 40.000.— standen noch zahlreiche Ehrenpreise zur Verfügung, mit welchen die Flieger Hirth, Miller und Nittner beteiligt wurden.

Infolge der sehr schlechten Wetterlage mußten während des Fluges zahlreiche Notlandungen vorgenommen werden; dennoch aber waren hervorragende Leistungen erzielt worden.

Die erste internationale Flugwoche fand vom 23.—30. Juni 1912 in Aspern statt und stand unter der Führung des Baron Economo, dem als engerer Stab Bob Mautner, Umlauff und Hildesheimer zur Seite standen. Zu diesem Meeting waren 44 Nennungen erfolgt und sowohl Tages- als auch spezielle Konkurrenzen auszutragen. Als Geldpreise waren K 175.000.— zur Verfügung gestellt worden.

Von den österreichischen Teilnehmern verdienen besonders hervorgehoben zu werden: Blaschke, Illner, Adolf Warchalowski, Stanger, Mandelli, Sablatnig und Oblt. Carl Banfield.

Im Jahre 1912 wurden 71 Ballonfahrten absolviert, die Höchstzahl in einem Jahre seit dem Bestände des Clubs. Es fand auch eine Ziel- und eine Fuchsballonfahrt statt, an der je 9 Ballons teilgenommen hatten. Preise erzielten: Hauswirth, Cassinone, Heller, Hoffory, Malina. Bei der Fuchsfahrt fiel der erste Preis an Max Mautner, die weiteren Preise an Mannsbarth und Umlauff.

Im Oktober fand von Stuttgart aus eine Gordon-Bennettfahrt statt, an der sich Mannsbarth und Macher im Ballon „Busley“, Ing. Lehnert im Ballon „Frankfurt“ und v. Sigmundt mit Dr. Hans Lorenz im Ballon „Astarte“ beteiligten, wobei alle drei Ballons erfolgreich abschnitten.

Im Jahre 1913 ist die Mitgliederzahl bereits auf 396 gestiegen.

Der Club hat seit seinem 13-jährigen Bestände 447 Ballonfahrten veranstaltet, darunter im Jahre 1913 60 solcher Fahrten. Unter diesen befinden sich 4 Fuchsballonfahrten, hierunter wieder 2 Ballon-Verfolgungsfahrten durch Automobile. Preisträger waren: Hoffory, Macher, Max Mautner, Baron Plener, Baron Economo, Cassinone, Etthofen, Ernst Müller, Mannsbarth und Hauswirth.

Auch in diesem Jahre wurden die wissenschaftlichen Ballonfahrten fortgesetzt, darunter auch solche des Univ.-Prof. Viktor Hess mit Hoffory und Heller zur Erforschung der Atmosphäre auf ihre Radioaktivität.

Erzherzog Josef Ferdinand hatte seine 100. Freiballonfahrt absolviert und aus diesem Anlasse die goldene Sportmedaille des Clubs erhalten.

Bemerkenswert war in diesem Jahre der Besuch des Grafen Zeppelin mit dem Luftschiff „Sachsen“, der als Huldigungsflug unserem Kaiser gegolten hat. Graf Zeppelin erhielt die goldene Medaille für Kunst und Wissenschaft.

Eine große Förderung erhielt die heimische Aviatik durch die Stiftung des von der Fa. Georg Schicht in Aussig a. d. Elbe dem Club und dem Flugtechnischen Verein zur Verfügung gestellten Preises von K 100.000.— zur Veranstaltung eines Ueberlandfluges durch Oesterreich-Ungarn.

Wie im Vorjahre fand auch 1913 ein internationales Flug-Meeting in Aspern vom 15.—23. Juni statt. Es wurde mit Genugtuung konstatiert, daß sich die Organisationen unserer Meetings eines Welt-rufes erfreuen.

Auch für dieses Meeting standen hohe Preise zur Verfügung. Unter den Oesterreichern haben sich besonders erfolgreich Illner, Sablatnig, Stanger Hold, Vidmer beteiligt. Als einzige österreichische Dame hat an diesem Meeting auch Frl. Lili Steinschneider teilgenommen.

Im Jahre 1914 fanden mehrere Vorträge statt. Unter den Vortragenden sind besonders zu erwähnen: Dr. Pernter, Illner, Hptm. Dr. A. Hildebrandt und Geheimrat von Schütte.

Unter den Ballonfahrten ist die Alleinfahrt des Oblt. Max Macher von Fischamend nach Trelleborg in Schweden in der Dauer von 31 Stunden 12 Minuten besonders beachtenswert. Macher hat während dieser Fahrt die Ostsee im Ausmaße von 250 km überflogen.

In diesem Jahre wurde der Schichtflug durch Oesterreich-Ungarn durchgeführt. Der Flug war in drei Etappen geteilt. Die erste Etappe war: Aspern—Prag—Theresienstadt—Teplitz—Aussig—Theresienstadt—Brünn—Aspern. Die II. Etappe: Aspern—Raab—Budapest. Die III. Etappe: Budapest—Aspern. Für diesen Flug lagen 13 Anmeldungen vor. Die besten Resultate erzielten: Victor Wittmann, Leopold Bareth, Ferdinand Konschel, Mumb (Pseudo) und Alois Stiploschek.

Vom 21. bis 29. Juni fand auf dem Flugfeld Aspern die internationale Flugwoche statt. Es standen K 115.000.— als Preise zur Verfügung.

Zu diesem Meeting waren 32 Nennungen erfolgt. Von den Oesterreichern gingen aus diesem Wettbewerb am erfolgreichsten hervor: Bier, Hirth, Ernst von Lössl.

Am 20. Juni, also am Vortage des erwähnten Meetings, fand in Fischamend die größte Katastrophe in der Luft statt, die Oesterreich je betroffen hat. Ein Flugzeug, mit einem ausgezeichneten Piloten und einem Flugschüler bemannt, kam dem sich in 400 m Höhe befindlichen „Körting“-Lenkballon zu nahe, wurde durch den Saugstrom an das Luftschiff herangezogen, rammte dieses heckwärts und brachte durch Aufreißen der Hülle das ausströmende Wasserstoffgas zur Zündung. In wenigen Augenblicken stand der mit 7 Personen bemannte Lenkballon in Flammen. Sämtliche Insassen des Luftschiffes und des Flugzeuges kamen dabei ums Leben. Die Namen derselben sind an einer anderen Stelle dieser Gedenkschrift festgehalten. Die Gemeinde Wien hat den toten Eroberern der Luft ein Ehrengrab gewidmet.

Am letzten Tage des Meetings traf in Aspern die Nachricht von der Ermordung des Erzherzog-Thronfolgers Franz Ferdinand und dessen Gemahlin der Herzogin von Hohenberg ein. Kurze Zeit darauf brach der Weltkrieg aus. Die meisten Mitglieder des Clubs mußten unter die Waffen, so auch Präsident Baron Economo, der die Leitung des Clubs den beiden Vizepräsidenten Alfred von Strasser und Alexander Cassinone übertragen hatte. Das gesamte Luftfahrtmaterial des Clubs wurde der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt. Durch den Ausbruch des Krieges war die in den letzten Jahren unter der Führung Economos so schwunghaft aufstrebende

Tätigkeit des Clubs jäh unterbrochen worden. Der Club verlor gleich nach Kriegsausbruch eine Reihe seiner treuesten Mitglieder, darunter als einen der ersten den damaligen Generalsekretär des Clubs Hptm. Franz Freiherrn von Berlepsch.

Während der Kriegsjahre sucht der Club mit allen seinen unter den Fahnen stehenden Mitgliedern regste Verbindung aufrecht zu erhalten. Die Jahrbücher bis zum Kriegsende bringen traurige Kapitel über die in treuer Pflichterfüllung gefallenen Mitglieder.

Der Club hat bis zum Kriegsende an Führerdiplomen der F. A. I. ausgestellt: für Freiballongführer 125; für Lenkballongführer 29, und für Flugzeugführer 2961.

In den ersten Jahren nach dem Umsturz ist das Bestreben des Präsidenten Baron Economo darauf gerichtet, die nach allen Richtungen auseinandergestobenen Mitglieder wieder zusammenzuführen. Der Club hatte sein ganzes Luftfahrtmaterial eingebüßt und sein Vermögen verloren. In diesen schweren Zeiten hat uns Vizepräsident Camillo Castiglioni durch eine hochherzige Spende den drückendsten Sorgen enthoben. Der geschäftsführende Vizepräsident General Ferdinand Deutmoser ist unermüdlich tätig gewesen, die Angehörigen der ehemaligen k. u. k. Luftfahrtruppen zu vereinigen.

Nach dem Rücktritt des Oberst Hinterstoisser als Vizepräsident des Clubs trat an dessen Stelle Obstlt. Mannsbarth. Er ließ es sich sofort angelegen sein, das Ballonfahren wieder aufzunehmen. Diese Ballonfahrten erfolgten vom Prater aus mit einem Militärballon, woselbst die liquidierende Luftschiffertruppe Aufstiege unternommen hat. Dem Club wurde sodann der Ballon „Hohensalzburg“, der Privateigentum des Erzherzogs Josef Ferdinand war, von diesem zur Verfügung gestellt. Die Fahrten auf dem Clubplatz wurden sodann auf mehrere Jahre eingestellt, sodaß Obstlt. Mannsbarth, unterstützt durch Obstlt. Heller einige Ballonfahrten vom Gaswerk in Lambach durchgeführt hat.

Nach der mit großer Mühe erfolgten Zusammenschweißung des Clubs, an der den hervorragendsten Anteil Präsident Baron Economo hatte, trat dieser nach 15-jähriger Tätigkeit als Präsident von seinem Posten zurück. Der Genannte wurde in dankbarster Würdigung seiner unvergeßlichen Verdienste, die er sich um den Club erworben hatte, zum Ehrenpräsidenten ernannt und ihm bei diesem Anlasse eine künstlerisch ausgeführte Plakette seines Porträts mit der Widmung des Clubs überreicht.

Im Jahre 1926 wurde Cassinone einstimmig zum Präsidenten des Clubs gewählt, welche Stelle er im Bewußtsein der schweren Aufgabe, die der Weiterausbau des Clubs erfordern wird, mit jugendlichem Luftschifferherzen gerne übernommen hat. Im Jahre 1926 erfolgte auch die Aufstellung einer Jungfliegergruppe, um für den Nachwuchs an Luftfahrern vorzusorgen. Diese Jungfliegergruppe hat im Laufe der letzten Jahre eine Mitgliederzahl von über 100 erreicht. Um ihre Fortbildung hat sich der Leiter dieser Gruppe Frgtlt. a. D.

Aigner besonders aner kennenswerte Verdienste erworben. Aus ihrer Mitte ist der durch seine mehrfachen Segelflug-Weltrekorde bekannte Jungflieger Robert Kronfeld hervorgegangen, der auch noch heute an der Spitze der Segelflieger der Welt steht. Die Jungflieger werden in theoretischen und praktischen Kursen über die einschlägigen Wissenschaften der Luftfahrt unterrichtet. Sie bauen sich selbst ihre Segelflugzeuge und absolvieren jährlich mehrere 100 Starts. Diese Gruppe wurde im letzten Jahre in die Sportfliegervereinigung des Oesterreichischen Aero-Clubs umbenannt; mehrere auswärtige Ortsgruppen haben sich dem Club als führenden Verein bereits angeschlossen, andere sind auf dem Wege zu uns.

Das Bundesministerium für Unterricht hat die Luftfahrtbestrebungen der Jugend durch alljährliche Subvention in dankenswertester Weise unterstützt.

In den Jahren 1925 und 1926 fand am Flugfelde in Aspern, im Jahre 1927 am Flugfelde Thalerhof bei Graz ein Schaufliegen des Kunstflugmeisters Udet statt. Das Interesse der Bevölkerung war ein außerordentlich großes, das Erträgnis mit Rücksicht auf die hohen Abgaben ein nicht nennenswertes.

Um das Zustandekommen und die Organisation dieser Schauflüge haben sich Dr. Joe von Hoffmann-Ostenhof und Ing. Dr. Alois Robert Böhm besonders verdient gemacht.

Im Jahre 1926 fand überdies in Oesterreich die Sammelaktion für die Zeppelin-Eckener-Spende statt. Diese Aktion, welche ursprünglich nur im Deutschen Reiche geplant war, wurde aus dem Grunde auch auf Oesterreich ausgedehnt, um allen Deutschen Gelegenheit zu geben, das Werk des Grafen Zeppelin fortzusetzen und den Bau des neuen Großluftschiffes „Graf Zeppelin“ zu ermöglichen.

Aus diesem Anlasse besuchte Dr. Eckener alle österreichischen Bundesländer, in denen er mit besonderer Herzlichkeit empfangen wurde.

Das österreichische Sammelergebnis war trotz der Armut unseres Landes ein befriedigendes und wir können stolz darauf sein, zu dieser Meisterleistung deutscher Technik auch unser Scherflein beigetragen zu haben.

An den Arbeiten dieser großangelegten Aktion hatten Präsident Cassinone, Ing. Dr. Robert Böhm, Obstft. Wagner, Ing. Pessl und Obstft. Heller besonders lebhaften Anteil genommen.

Dem Dr. Eckener wurde die goldene Sportmedaille des Clubs verliehen bei gleichzeitiger Ernennung zum Ehrenmitglied.

Im Jahre 1928 hatten Hptm. a. D. Hermann Köhl, Freiherr von Hüefeld und der irische Major Fitzmaurice mit dem Junkers-Flugzeug „Bremen“ zum erstenmale den Ozean im Ost-West-Fluge von Europa nach Amerika bewältigt.

Ueber Einladung des Clubs kamen Köhl und Frh. v. Hüefeld im Juli 1928 nach Wien, wurden vom Bundespräsidenten Dr. Michael Hainisch empfangen und mit dem goldenen Ehrenzeichen der Republik

ausgezeichnet. Sie hielten in der Sangerhalle im Prater vor einer 10.000-köpfigen Menge einen mit hellster Begeisterung aufgenommenen Vortrag. Die Genannten wurden in großer Gesellschaft durch den Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Hans Schurff im Schönbrunner Schlosse, durch den Unterrichtsminister Richard Schmitz und durch den deutschen Gesandten Exzellenz Graf Lerchenfeld empfangen.

Für den Oesterreichischen Aero-Club gab dessen hochverdientes Ehrenmitglied Präsident Camillo Castiglioni in seinem Palais ein Festbankett, das die prominentesten Persönlichkeiten der Luftfahrt vereinigte.

Allen drei Ozeanfliegern wurde die goldene Sportmedaille des Clubs verliehen

Cassinone, Pel, v. Wagner, Dr. v. Hoffmann und Heller hatten die Hauptarbeit bei diesem Empfang bestritten.

Im Jahre 1928 hat der Club einen neuen Ballon „Austria“ erworben, um die wissenschaftlichen und sportlichen Fahrten fortsetzen zu können. Zur Beschaffung dieses Ballons haben unsere Ehrenmitglieder aus dem Deutschen Reiche Ernst Alfred Damm, Hans Hiedemann, Emil Engstfeld und Dr. Alfred Hildebrandt in hochherziger Weise den Grundstock gelegt. Mit Rücksicht auf die Kostspieligkeit der Ballonfahrten in der Zeit der schlechten wirtschaftlichen Lage, haben in den letzten Jahren nur wenige Fahrten stattgefunden, wir glauben jedoch, daß auch dieser Zweig der Luftfahrt bald eine Stärkung erfahren wird. Die Tauffahrt des Ballons „Austria“ war mit einem Ballon-Wettbewerb verbunden, an welchem außer unserem Ballon noch zwei deutsche und ein tschechoslowakischer Ballon teilnahmen. Der Ballon „Austria“ stieg als Fuchs auf und wurde von den Ballonfuhrern Cassinone, Hiedemann und Deutelmoser geführt; Insassen waren überdies Bundesminister für Unterricht Richard Schmitz und Frau Margret Cassinone. Trotz sehr stürmischen Wetters ging der Start für alle Ballons glatt von statten. Den ersten Preis erzielte Frl. von Hessing, als Führerin des Ballons „Münster“; den zweiten Preis Major a. D. Gustav Stollwerck mit seinem Ballon „Colonia“.

Die „Austria“ beteiligte sich auch zweimal bei Wettbewerben mit dem slowakischen Aero-Club und dem slowakischen Automobil-Club in Preßburg, bei welchen Veranstaltungen der Club jedesmal führend abgeschnitten hat. Am letzten Wettbewerb beteiligte sich auch Frau Hedwig Mannsbarth selbständig als unsere jüngste Ballonführerin und erzielte einen Preis.

Unser Präsident Cassinone hat mit der „Austria“ seine 100. Ballonfahrt durchgeführt, wofür er die goldene Sportmedaille zuerkannt erhielt.

Mehrere auerst gelungene Veranstaltungen mit Verfolgung durch Automobile ergänzen die Reihe der Ballonfahrten.

Durch das besondere Entgegenkommen seines Mitgliedes Sr. Durchlaucht Ulrich Ferdinand Fürst Kinsky war der Club in die Lage versetzt, ein Brandenburger Schulflugzeug zu erwerben, auf welchem mehrere Feldpiloten nachgeschult und einige jüngere neu-

geschult wurden. Hierbei hat sich Hptm. a. D. Fp. Hans Löw besondere Verdienste erworben.

In den Jahren 1929 und 1930 fand je ein internationaler Europarundflug von Paris, beziehungsweise von Berlin ausgehend für Leichtflugzeuge (Sportflugzeuge) statt. Für beide Veranstaltungen haben jedesmal rund 100 Flugzeuge genannt. Leider konnten mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage Oesterreicher noch nicht teilnehmen. Die Strecke führte über eine Fluglinie von über 6000 km. Bei beiden Veranstaltungen ging Deutschland als Hauptsieger hervor. Der Oesterreichische Aero-Club hat bei der internationalen Sportbehörde erwirkt, daß bei diesen Europa-Rundflügen auch Wien angefliegen werde. Dieser Bitte wurde willfahrt und wir freuen uns mitteilen zu können, daß die Teilnehmer an dem Rundflug über die Aufnahme im Flughafen von Aspern voll des Lobes waren. Der Oesterreichische Aero-Club hat bei diesen Rundflügen die sportliche Organisation durchgeführt und hierbei seitens des Bundesministeriums für Handel und Verkehr und der Polizeidirektion jedwede Unterstützung erfahren. Der nächste Europa-Rundflug findet 1932 wieder von Deutschland aus — als dem Hauptsieger im letzten Rundflug — statt.

Ende 1929 hat eine außerordentliche Generalversammlung aus wirtschaftlich-vorteilhaften Gründen die Affilierung des Clubs an den uns befreundeten Oesterreichischen Touring-Club beschlossen, in welchem Verhältnis wir uns nunmehr seit Anfang 1930 befinden.

1929 wurde die österreichische Sektion der Ligue Internationale des Aviateurs gegründet, deren Präsident gleichzeitig Cassinone ist.

Diese internationale Fliegervereinigung verfolgt den Zweck, alle alten und jungen Luftfahrer zu einer Gemeinschaft zusammenzuschließen, mit dem edlen Ziele, die Luftfahrkameradschaft über die ganze Welt auszudehnen. Der Vereinigung gehören bisher 20 Länder an.

Der Präsident der Ligue ist der Amerikaner Clifford Harmon in Paris, einer der ältesten Luftfahrer. Es werden jährlich seitens des Präsidenten nationale und internationale Preise an die Bestleistungen der Länder beziehungsweise an diejenigen Länder, welche Welt-Höchstleistungen aufzuweisen haben, verliehen.

Im Jahre 1930 wurde Clifford Harmon in Wien vom Bundespräsidenten Wilhelm Miklas empfangen, bei welcher Gelegenheit dem Lande Oesterreich, für die Flüge Kronfelds, die nationale Trophäe übergeben wurde, die sich in Verwahrung des Oesterreichischen Aero-Clubs befindet. Der Segelflugmeister Kronfeld erhielt gleichzeitig die goldene Medaille der Ligue durch den Bundespräsidenten persönlich eingehändigt. Der Ligue wurde die hohe Auszeichnung zuteil, daß der Herr Bundespräsident die Ehrenmitgliedschaft dieser Vereinigung angenommen hat. Ferner wurde die Ehrenmitgliedschaft den Herren General Hofrat Ing. Deutmoser, dem Ehrenpräsidenten Baron Economo und unserem ältesten aktiven Flieger Flugkapitän Ing. Stanger verliehen, Präsident Cassinone erhielt die goldene Medaille des

Protectors der Ligue, des Königs Albert von Belgien. Aus diesem Anlasse fand ein Bankett im Hotel Bristol statt, bei dem wir die Ehre hatten, eine ganze Reihe offizieller Persönlichkeiten begrüßen zu können.

Schließlich sei noch erwähnt, daß unser Club mit der Höchstzahl von 550 Mitgliedern seit seinem Bestande in das Jubiläumsjahr eintritt.

Damit, meine verehrten Damen und Herren, hoffe ich Ihnen ein kurzes Bild von der Entwicklung und den Leistungen des Clubs in den Jahren seines Bestandes gegeben zu haben.

Ich bin mir bewußt, daß es nur ein Versuch mit untauglichen Mitteln war, denn ich hätte noch viele Stunden sprechen, viele Namen nennen müssen, um all derer zu gedenken, die mitgearbeitet haben, um das Ziel des Clubs, die Förderung der österreichischen Luftfahrt, zu erreichen. Alle die Kameraden von den alten Luftfahrtruppen, die mitgearbeitet haben, sei es als Flugzeug- oder Ballonführer, sei es als Apparatchauffeur oder technisch in einer Kanzlei beschäftigt, alle die Mitglieder des Clubs, die seit vielen Jahren, manche seit der Gründung, treu zum Club gestanden sind, sie alle müßten genannt, ihnen allen müßte gedankt werden. Ganz besonders aber müssen wir all derer gedenken, die im Kriege und im Frieden ihre Liebe zur Luftfahrt ihre Treue mit ihrem Blute besiegelt haben, die als Pioniere des Luftfahrgedankens ihr Bestes gegeben haben.

Wenn der Oesterreichische Aero-Club nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten nun wieder gekräftigt in das vierte Jahrzehnt seines Bestandes trifft, so haben wir es vor allem ihnen zu verdanken, die uns Vorbilder der Treue und Pflichterfüllung waren, die uns immer wieder zeigten, daß unsere Leistungen ein Nichts waren, gemessen an ihren Opfern und darum glaube ich, daß der Club nicht würdiger in das vierte Jahrzehnt eintreten kann, als mit dem Gedanken der Dankbarkeit und Treue für alle Kameraden und Clubmitglieder, die ihre Liebe für die Luftfahrt mit ihrem Leben bezahlten.

Ehre ihrem Angedenken! Gut Land.

\* \* \*

# Der Freiballonsport.

Von Major des österr. Bundesheeres, Ballonführer Friedrich Seidl.

Es herrscht vielfach in Laienkreisen die irrige Ansicht vor, mit der Zeitepoche des Flugzeuges und des Luftschiffes sei das Schicksal des alten Kugelballons besiegelt, dieser müsse folgerichtig vom Plane verschwinden.

Allein, gerade das Gegenteil ist der Fall. Der alte Freiballon befindet sich wieder nach dem Kriege in einer Periode des Aufschwunges, der Ballonsport blüht allerorts.

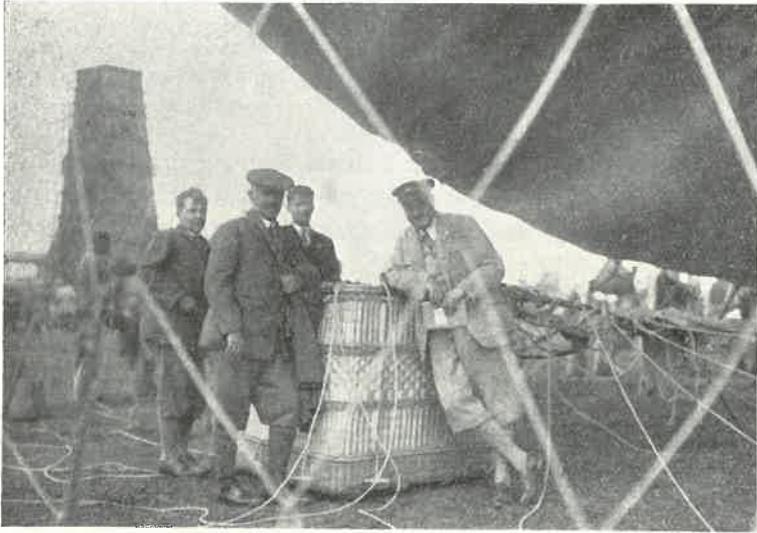
Der gewöhnliche Kugelballon wird sowohl für wissenschaftliche, als auch für sportliche Zwecke dauernd seinen großen Wert beibehalten, was auch immer im Laufe der Zeiten mit Flugzeugen oder Luftschiffen erreicht werden möge!

Es zeigt dies auch deshalb, wie vorschnell, kurzsichtig und unverständlich solche Stimmen geurteilt haben, die glaubten, den alten Kugelballon schon als überlebt, als heute nichts mehr wert erklären, kurz ihn bereits ins alte Eisen werfen zu können!

Es gibt ja keinen Sport, der gesünder, herzerquickender, anregender und bildender ist, als der Luftsport, vor allem aber der Ballonsport.

Körperliche, geistige und seelische Frische bringt der Ballonfahrer heim von jeder Fahrt und kann diese kostbaren Güter im Alltagsleben nützlichst verwerten. Der Ballonsport gibt dem denkenden Menschen auch eine höhere Lebensauffassung, er wirkt fördernd sowohl in geistiger, als auch in moralischer Beziehung, er erweitert den Gesichtskreis. Man gewinnt eine ganz andere, höhere Lebensanschauung, wenn man gewohnt ist, sich das Getriebe seiner Umgebung und der sogenannten „Welt“, in der wir leben und in der sich so viele Kämpfe abspielen, aus luftiger Höhe zu betrachten.

Wenn man zum Beispiel sieht, wie so eine bedeutende Groß- und Weltstadt doch weiter nichts ist als ein armseliges Steinhäuflein und wenn man, aus großer Höhe mit Hilfe eines Fernglases jene schwarzen Pünktchen sieht, die unten umherkrabbeln, welche sich Menschen nennen und so groß dünken! Ihrem Kreise entrückt, Hunderte Meter hoch, auf sie herab-

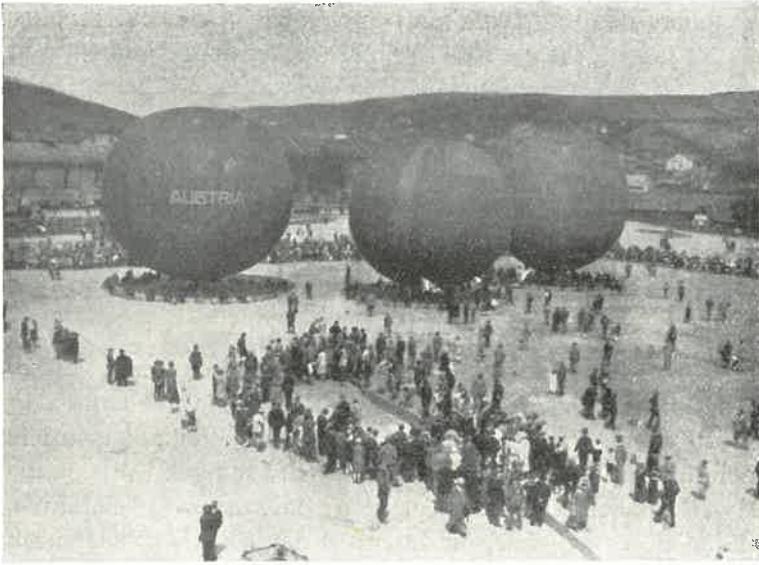


Die Taufe des Ballons „Austria“. Nach der Landung. Links: Minister a. D. Schmitz; rechts: Präsident Cassinone.

blickend, fühlt man sich förmlich losgelöst von ihrer Gemeinschaft, von ihren Leidenschaften, ja von ihrem Größenwahn. Und das führt zu einer höheren Auffassung aller Dinge, zur Erkenntnis der Größe der Natur und der Kleinheit der Menschen und all ihres Treibens.

Eine Symphonie von Erinnerungen nehmen wir von jeder Freiballonfahrt mit. Wenn wir hoch über der Wolken-  
decke schweben, wie ein Vorhang öffnet sich das Wolken-  
gebilde mit einer Fülle von zauberhaften Dingen, die auf der  
Bühne Erde ausgebreitet liegen. Ja, da sind die geliebten  
Wälder, die Berge und Täler, die kleinen zierlichen Städtchen  
und Oertchen! Wie lacht die Sonne über alles! Verstreut im  
Grün der Aecker und Bäume die winzigen kleinen Häuschen.  
Schatten, wie mit Tusche lässig durch lichtiges Waldgrün  
gezogen!

Wenn man sich nun über den Ballonkorb beugt,  
kerzengerade in die Tiefe blickt, es kommt einem vor, als  
käme eine unsichtbare Hand von unten und zöge an allen  
Sinnen, um den Körper hinunterzureißen auf die Erde, auf  
die Straßen und Wege, die wie graue Bänder aussehen, über



Ballonwettfahrt in Preßburg; Sieger Ballon „Austria“ unter Führung  
Obstl. Mannsbarth.

welche Fuhrwerke aller Art wie kleine dicke Käfer kriechen. Es ist fast gefährlich zu denken, daß man keine Flügel hat, sondern bloß ein plumpes Schwergewicht, das eigentlich nur auf die Erde gehörte, statt hier oben mitten in der Luft scheinbar still zu stehen und so zu tun, als befinde man sich allein auf der Welt.

Und wenn wir im Nebel mit unserem Freiballon fahren, was formen sich da für seltsame Wolkengebilde unter dem Einfluß von Sonne und Wind. Trügerisch, als lüden sie zum Aussteigen aus unserem sichern Ballonkorb ein, bauten sie Brücken und Wege von feinstem Gespinnst bis dicht an den Ballonkorb heran. Blaue Täler und Flüsse, marmorne Hügel mit Bänken und Stühle werden schnell und duftig gebildet. Würde ein stärkerer Windspeer hineinfahren, so wichen diese seltsamen märchenhaften Erscheinungen für einen Augenblick und wir sehen tief unten Mutter Erde!

Wenn wir als österreichischer Aeroclub heuer unser 30-jähriges Bestandsjubiläum feierlich begehen, aus diesem Anlasse diese Festschrift herausgeben, so darf keinesfalls die irrige Meinung platzgreifen, daß wir in Oesterreich erst seit

30 Jahren den Kugelballon als Sportgerät kennen. Viel weiter als 30 Jahre geht die Zeit zurück, wo der erste Freiballon in Oesterreich Verwendung fand. Es würde zu weitläufig sein, wenn ich hier alle Tätigkeiten auf aeronautischem Gebiete eingehend einer Besprechung unterziehen würde, so sehr ich auch den Wunsch hätte, so verlockend es für mich wäre! Denn schon im Jahre 1882 ließ sich unser Nestor und Vater des Freiballonsportes, der damalige Redakteur der Wiener Sportzeitung, Viktor Silberer, in Paris einen Ballon anfertigen, um ihn nach Wien zu bringen.

Zum Nutzen und Frommen aller jener Leser dieser Festschrift, welche jüngere Luftsportler sind, jedenfalls aber Sportfreunde, die den Hang für den edlen Freiballonsport in sich fühlen, will ich sie hier in aller notwendigen Kürze in die Mysterien des so märchenhaften Ballonsportes einführen, alle möge es angehen, die Interesse daran fühlen; jeder nach seinem Naturell, jeder nach seinem Temperament!

Da stand einmal auf dem Klubplatz unser Kugelballon „Austria“ zum Start bereit, umgeben von so vielen Zaungästen und neugierigen Zusehern, die meine Tätigkeit als Zeugwart und Startleiter mit gar so eigenen Gefühlen betrachteten. Es erschienen am Platze mit dem vom Aero-Club designierten Führer auch seine ihm anvertrauten Mitfahrer, selig, freudestrahlend beim Anblick des in majestätischer Größe von festen Soldatenhänden am Korbe festgehaltenen Kugelballons, dem sein Bestreben, sich von der Erde loszulösen, mit Gewalt bezähmt werden mußte. Da gab es aber raunzende Stimmen: „Das ist also der Ballonführer, das sind also diese verrückten Menschen, die sich das Genick brechen wollen!“

Da gibt es freilich auch wieder eine andere Kategorie Temperamenzler, denen ein solcher Entschluß, sich dem Freiballon anzuvertrauen wesentlich leichter fällt und diese sind es ja auch, die wir Ballonführer am ersten und am sichersten für unseren Freiballonsport gewinnen können, die am schnellsten Ballonfahrer, wenn nicht mit der Zeit auch Ballonführer werden.

Doch auch andere Kritiker sind da, die sich angesichts des verhältnismäßig kleinen Ballonkorbes die Frage auf-

werfen, ob das „alles“ sei — ob man in dem Korb auch wirklich bequem sitzen könne. Doch diesen Phlegmatikern sei gesagt, daß er trotzdem seine Knochen keinesfalls riskieren wird, er braucht gar nicht Akrobat sein, nicht einmal ein enragierter Turner; wenn er bei der Landung bloß einen feinen Klimmzug zu machen hat, so könne er sich dieser Leistung rühmen!

Einzig und allein jener Temperamenzler verträgt den Freiballonsport absolute nicht, der da abseits steht, wenn er den himmelwärts strebenden Freiballon verfolgt; er sieht in ihm doch nur ein sonderbares, apartes Beförderungsmittel von diesem Jammertal ins Jenseits. Der wird auch nie Ballonsportler! Den wollen wir aber auch gar nicht unter uns haben.

Ganz anders doch Jene, die begeisterte Luftsportler sind. Wenn nun so einer seine erste Fahrt im Freiballon hinter sich hat, dann ist er nicht mehr zu halten, dann will er bei jeder Freiballonfahrt mitgenommen werden. Dann stellt sich aber auch das „Luftweh“ ein, wenn Umstände die Mitfahrt nicht gestatten. Wenn die Gasfüllung des Ballons unter Surren und Summen durch den Füllschlauch in das Balloninnere hineinrauscht und dieses Luftweh erreicht seinen Höhepunkt, wenn der Ballon mit seinen glücklichen Insassen zur Abfahrt bereit steht, wenn die goldene Riesenkugel sich in der Windbrise leise hin- und herwiegt, die Seile knarren, die nahe Umgebung des zur Abfahrt bereiten Freiballons jenen schwerdefinierbaren Mischgeruch von Gas und gummierten Ballonstoff ausströmt, wenn dann auf das Kommando: „Appendix auf“ das „Los“ ertönt und in majestätischer Ruhe der treue, stets verlässliche Träger sich hebt. „Glück ab!“ „Gut Land!“ Ihr Glücklichen!

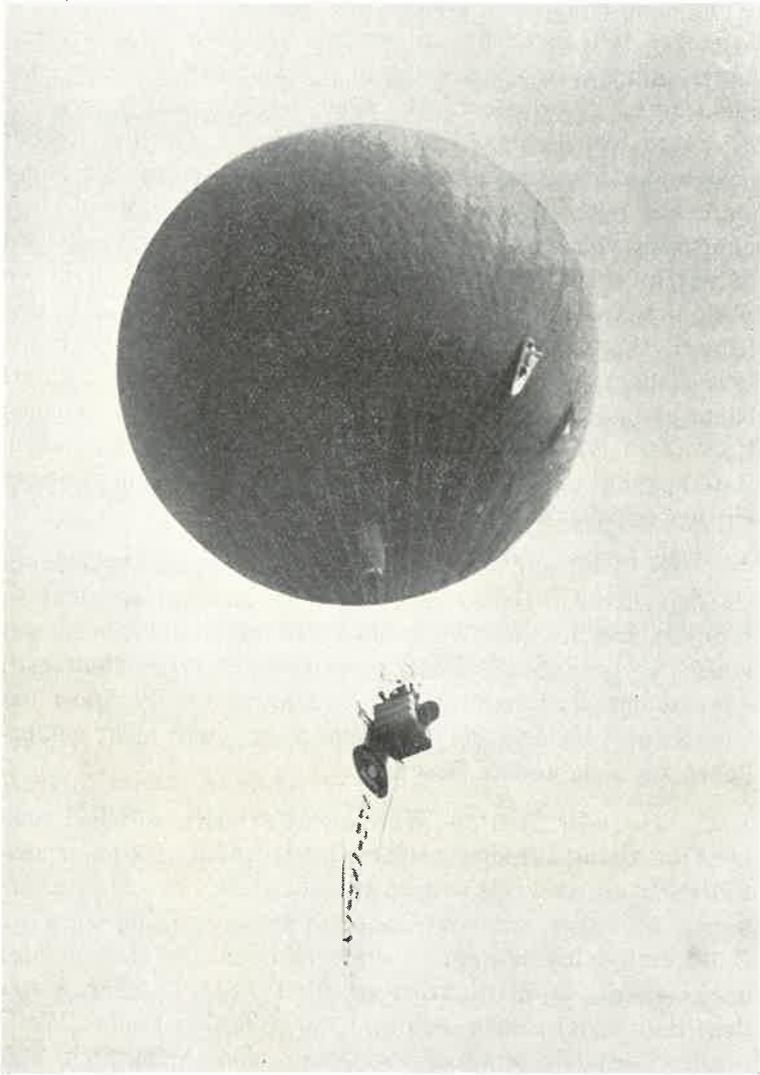
Da stehen sie aber nun da die betrübten, nunmehr melancholisch gewordenen Ballon-Sportfreunde; sehen der langsam entwindenden Kugel nach, bis sie hinter Objekten oder Bergen verschwunden ist und jeder verbirgt wohl heimlich eine Sehnsuchtsträne.

Der Ballonsport ist keineswegs das Privileg der Männer! Es ist gar nicht zu verwundern, daß er eine stattliche Reihe von Damen zu seinen Anhängern zählt. Zu ver-



Aufstieg in Graz mit Automobil-Verfolgung. (Führer Präsident  
Cassinone und Obstlt. Heller.)

wundern aber schon deshalb nicht, denn mehr als viele andere Sportarten eignet sich gerade das Ballonfahren als Sport für Damen. Es stellt nicht allzu große Anforderungen an Körperkraft und Ausdauer, wie zum Beispiel die Hoch-



Der 100. Ballonaufstieg des Präsidenten Cassinone.

touristik, deren Anstrengungen nur ganz besonders kräftig veranlagte Damen gewachsen sind. Während bei den Hochtouren die Körperkräfte oft viele Stunden lang in höchstem Grade angestrengt werden, bietet die Ballonfahrt während ihrer ganzen Zeit Erholung und Genuß. Wer sich aus dem Lärm der Großstadt zum erstenmale wie mit einem Zauber-

schlage in die Stille und den Frieden einer Freiballonfahrt versetzen läßt, ist dem Ballonfahren verfallen. Wer sich zur ersten Fahrt entschlossen hat, dem braucht man zur zweiten nicht zureden. Erkennt doch jeder leicht, daß in unserer heutigen, schnellebigen, nervenzerrüttenden Zeit der Körper dann und wann dringend einer Auffrischung bedarf. Wo findet man dies leichter und besser als im Ballon? Während wir gleichsam von dem Irdischen losgelöst sind, im Freiballon dahinschweben, kräftigen sich die Nerven in der erhabenen Stille des Aethers und die reine ozonreiche Luft erquickt den Körper. Wie fühlt man sich bei einer Ballonfahrt erfrischt! Wie mühelos dennoch hat man sich diese Erholung erkaufft! Nicht einmal der Aufenthalt in dem verhältnismäßig kleinen Ballonkorb ist so unbequem, wie Uneingeweihte es glauben. Bald begnügt sich jeder der Fahrtteilnehmer mit dem geringen auf ihn entfallenden Platze.

Es bleibt nur noch die Landung, der Schrecken der Uneingeweihten. Genau betrachtet ist auch diese nicht so schlimm wie ihr Ruf. Der geübte Ballonführer weiß sie gefahrlos zu gestalten. Selten kommt es zu einer „Schleiffahrt“, ganz selten aber zu schweren Landungen. Jeder Sport hat eben seine Gefahren, der Ballonsport ist gewiß nicht gefährlicher als viele andere Sportarten.

Wie jeder Sport zu Wettbewerben führt, so hatte auch der Freiballonsport immer seinen ihm jedenfalls zukommenden Platz für die verschiedensten Wettbewerbe im Sporte erhalten. Man kam schon früh auf den Gedanken, die Güte des Ballonmaterials und die Leistungsfähigkeit der Ballonführer untereinander in Wettfahrten auf die Probe zu stellen. Unter den Ballonwettfahrten nehmen die „Gordon-Bennet-Wettfahrten“ den hervorragendsten Platz ein. Oesterreich war schon mehrmals an einer solchen Gordon-Bennet-Wettfahrt beteiligt.

Doch nicht allein zum Zwecke von Wettfahrten dient unser Freiballon. Die Ballonfahrten haben auch verschiedene andere Aufgaben. So als Dauer-, Ziel- und Hochfahrten, andererseits auch wieder als Schulfahrten, endlich auch für wissenschaftliche Zwecke. (Meteorologische Simultanfahrten.)

Der Ballonfahrer, der anstrebt Freiballonführer zu werden, muß wohl in erster Linie das Ballonmaterial vollkommen genau kennen. Er muß über die Einrichtungen des Freiballons vollkommen vertraut sein, aber auch die Funktion des Ventiles beherrschen, ebenso der Reißbahn, des Schleppseiles, der Montage und Demontage aller dieser Teile. Weiters sind die Kenntnisse der Physik der Atmosphäre und entsprechende meteorologische Vorbildung für den angehenden Ballonführer unbedingte Notwendigkeit. Nicht aber durch die Materialkenntnisse allein und die Handhabung der Instrumente sind alle Bedingungen für den angehenden Ballonführer erschöpft. Das Auswerfen des Schleppseiles, das Reißen der Reißbahn etc. sind Tätigkeiten, die festen Griff und raschen Entschluß erfordern. Hier kommen auch Charaktereigenschaften zur Geltung. Jeder Insasse des Freiballons kann jeden Augenblick der ernstesten Situation gegenüberstehen und wehe den Mitfahrern, wenn dann der Führer versagt. Nicht daher durch viele Ballonfahrten allein, sondern durch lange sportliche Schulung können die vorhandenen Veranlagungen ausgebildet werden.

Die Kunst des Ballonführens, in der vollkommenen Beherrschung seines Freiballons kann nur im „Horizontalfahren“ erlernt werden, das heißt, durch das stete Bestreben, den Ballon in Gleichgewichtslagen zu halten.

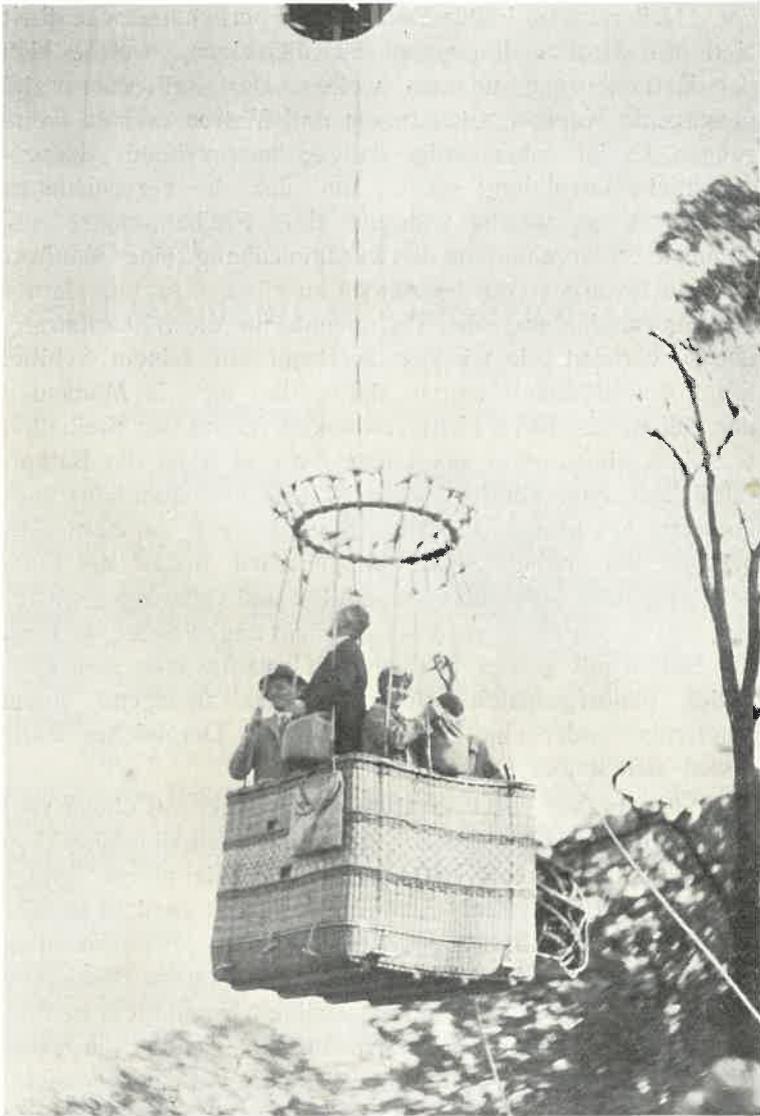
Die Durchführung von „Dauerfahrten“ ist die beste Vorbereitung, um die Führung des Ballons zu erlernen und sich an sportlichen Wettfahrten zu beteiligen. Sie gehen ungefähr so vor sich, daß der Ballonführer seinen Ballon langsam emporsteigen läßt, als es die atmosphärischen Verhältnisse bei der Abfahrt und die Beschaffenheit des Aufstiegsplatzes irgend zulassen. Steigt man mit zu großem Auftrieb auf, so erhebt sich der Ballon umsomehr über seine Gleichgewichtslage empor, je größer der Ueberschuß des Auftriebes war. Jedes Emporschnellen über die Gleichgewichtslage hat aber ein unnötiges Austreten von Gas aus dem Ballon und ein nachheriges Sinken desselben zur Folge, welches letzteres wieder zu unnötig vieler Ballastabgabe führt.

Während die Ausführung einer Dauerfahrt wesentlich von der Erfahrung des Ballonführers, aber besonders von

seiner Geschicklichkeit abhängt, müssen günstige Windverhältnisse dazu kommen, um eine Dauerfahrt zu einer *W e i t - f a h r t* zu gestalten, bei welcher eine sehr große Strecke in horizontaler Richtung zurückgelegt wird.

Auch das Fahren am Schlepptau, also in ganz niedriger Höhe hat eine Fülle von prickelnder Reize für die Ballonfahrer. Diese Art Freifahrt setzt aber ganz enorme ununterbrochene gespannte Aufmerksamkeit des Führers voraus, denn wenn zum Beispiel der Ballonkorb durch die Baumwipfel streicht, muß darauf geachtet werden, daß die Zweige, Aeste usw. nicht Beschädigungen des Ballonstoffes und der Insassen verursachen. Dann heißt es aber auch gut aufpassen, daß der Ballon nicht gegen hohe Gebäude schlägt und schließlich muß der Ballonführer beständig auf heftige Stöße gefaßt sein, die durch das Aufschlagen des Ballonkorbes auf den Boden verursacht werden können. Im Gegensatz zu Fahrten in größerer Höhe ist eine solche Schleiffahrt auch keinesfalls oft angenehm, denn durch das abwechselnde Festhacken und Abschnellen des Schleppeiles wird der Korb in Schwankungen versetzt, die bei solchen Fahrten bei empfindlicheren Mitfahrern sehr leicht Zustände herbeiführen können, die man auf Schiffen mit „seekrank“ bezeichnet.

Die nächste Art von Freiballonfahrten sind die im Dienste der Wissenschaft, an welcher wir in Oesterreich auch gewaltigen Anteil nahmen. Programmäßig wurden in Oesterreich vor dem Kriege monatlich einmal meteorologische Simultanfahrten unter Mitwirkung der Zentralanstalt für Meteorologie durchgeführt. Die Vorkommnisse in großen Höhen lassen sich wohl nur durch Ballonhochfahrten am besten erforschen. Es ist klar, daß sowohl die Größe des Ballons, als auch die jeweilige Wetterlage für die Ausführung solcher Fahrten bestimmend sind. Das erfolgreiche Studium der physikalischen Probleme der meteorologischen Verhältnisse stellt naturgemäß außerordentlich hohe Anforderungen an den Ballonfahrer. Wenn man beim Freiballon von wissenschaftlichen Fahrten spricht, so wird meist nur an die Erforschung der Atmosphäre, an die Sonnenstrahlungsmessung und dergleichen gedacht. Doch auch als Forschungsmittel ist der Freiballon von nicht zu unterschätzendem Werte. Die Verwendung des Freiballons, also



Der Ballon „Austria“ geht am Clubplatz im Prater hoch. Im Vordergrund Obstt. Mannsbarth und dessen Frau.

des unlenkbaren Ballons zu derartigen Forschungsreisen ist natürlich begrenzt und hat nur dann Aussicht auf Erfolg, wenn man mit einiger Sicherheit wenigstens auf das Anhalten einer bestimmten Windrichtung rechnen kann.

Heller Blick, kaltes Blut und körperliche Gewandtheit sind die Grundbedingungen für diejenigen, welche sich der Ballonführung widmen wollen. Der Ballonführer ist gleichzeitig Kapitän, Steuermann und Matrose seines Fahrzeuges. Es ist daher nötig, daß er entsprechende wissenschaftliche Vorbildung besitzt, um sich die verschiedenen Erscheinungen, welche während einer Freiballonfahrt vor- kommen, erklären und um den Zusammenhang seiner Manöver mit den Naturgesetzen begründen zu können. Er muß ferner mit der Handhabung aller Instrumente für die Ballonführung ebenso vertraut sein wie der Seemann auf seinem Schiffe. Ruhe, Kaltblütigkeit sorgen dafür, daß sich in Momenten der Gefahr der Blick nicht verdunkelt. Wenn der Freiballon technisch einwandfrei ausgerüstet ist und wenn der Ballonführer sein Fach versteht, dann ist eine Freiballonfahrt vollkommen gefahrlos. Um aber die Landung bei besonders starkem Bodenwinde „glatt“ zu gestalten, bedarf der Luftschiffer großer Umsicht, Gewandtheit und Geistesgegenwart. Hat er diese oder andere Vorsicht nicht angewendet, so kann der Ballon mit großer Schnelligkeit solange über dem Erdboden hinfortgeschleift werden, bis er an irgend einem Hindernisse oder einer Klippe scheitert. Dergleichen Fälle lassen sich immer vorbeugen.

Der Führer des Freiballons steht daher auf einem sehr verantwortungsvollen Posten, um seine Freiballonfahrt dem Zwecke entsprechend zu gestalten und sie einem erfolgreichen glücklichen Ende zuzuführen. Ihm ist es nicht so sehr wie seinen Mitfahrern gegönnt, sich lange poesievollen Betrachtungen hinzugeben. Seine ihm anvertrauten Passagiere können sich aber ganz und gar ihren Empfindungen hingeben. Es ist wie ein Märchen, man lehnt sich an die festen Korbleinen und schwärmt über die Pracht der Fernsicht. Das erhebende Gefühl, im unendlichen Aetherraum dahinzufahren, läßt dem Neuling kaum Zeit alles zu erfassen, was sich dem staunenden Auge auftut, wessen Name und Art das Gesehene ist, er sieht und genießt und muß sich ganz dem überwältigenden Zauber und Eindruck der Allmacht der Schöpfung hingeben.

Es darf wohl der berechtigte Wunsch geäußert werden, daß mit jedem Jahr immer mehr Freiballonfahrten veranstaltet

werden, denn bei jeder absolvierten Freifahrt, aber insbesondere bei den Ballonverfolgungsfahrten durch Autos und Motorräder konnte man erfreulicherweise die Wahrnehmung machen, daß eben durch diese Veranstaltungen immer neue Freunde für den Klub gewonnen wurden.

\* \* \*

## Lenkballonfahrt in Österreich seit dem Jahre 1909.

Von Oberstleutnant a. D. Franz Mannsbarth.

Die Entwicklung der Luftschiffahrt hat überall auf sportlicher Grundlage stattgefunden und so hat auch der Oesterreichische Aero-Club, ohne je im Besitze von Lenkballons gewesen zu sein, unter der rühmlichen Führung seines damaligen Präsidenten Professor Constantin Baron Economo, in seiner Eigenschaft als Sportvereinigung das Seinige getan, um auch in Oesterreich Lenkballons einzuführen.

Waren es doch Männer aus den Reihen unseres Klubs, welche die Heeresverwaltung im Jahre 1909 für die Anschaffung von Lenkballons gewinnen konnten und die den Mut und die Tatkraft besaßen, an den Bau solcher heranzutreten.

Geradeso wie es im Flugzeugbau der Fall war, so hatte auch die österreichische Lenkballonfahrt Pioniere mit schöpferischem Geist, die Ureigenstes schufen und die in Ehren bestehen konnten, neben den Größen des Auslandes.

Dieser Geist wurde in unserem Klub großgezogen, aus dem Konstrukteure und Luftschiffführer hervorgingen, die in der Geschichte der österreichischen Luftfahrt unvergessen bleiben und die sich Weltgeltung errungen haben.

Das erste in Wien gesehene Luftschiff war der von den sogenannten Rennerbuben vorgeführte „Estaric I“. Ein kleiner Lenkballon ohne konstruktiven Wert. Er wurde vorerst auf der Grazer Herbstmesse als Messeattraktion und später in Wien im Jahre 1909 in Anwesenheit des Kaisers Franz

Joseph I. und einer ungeheuren Menschenmenge auf dem Trabrennplatze vorgefahren. Es verblieb bei den erwähnten Schauvorführungen, wobei die beiden Brüder Renner den Ballon mit anerkannt großer Geschicklichkeit wenigstens soweit beherrschen konnten, daß ein Unglück vermieden wurde.

Schon früher aber hatte sich Oberst Franz Hinterstoisser, Vizepräsident unseres Klubs und ehemaliger Kommandant der Militär-Luftschißerabteilung, mit bekannter Energie für die Beschaffung von Lenkballons eingesetzt, die militärischen Zwecken dienen sollten.

Der militärische Wert der Lenkballons wurde jedoch von der österreichischen Heeresverwaltung skeptisch beurteilt und es war schwer, die maßgebenden Persönlichkeiten des Kriegsministeriums eines Besseren zu belehren. Da fanden sich jedoch weitere tatkräftige Männer in unserem Klub, die vermöge ihrer hohen sportlichen Einstellung und ihrer führenden Stellung in der einschlägigen Industrie der Heeresverwaltung Angebote auf Lenkballons machten, die in Bezug auf das Risiko der Heeresverwaltung so günstig waren, daß die Haltung des Kriegsministeriums eine andere wurde.

Jetzt war die Sache gewonnen. Kommerzialrat Camillo Castiglioni und Generaldirektor Ing. Alexander Cassinone, beide Vizepräsidenten unseres Klubs, waren es, von denen jene Angebote ausgingen, die von der Heeresverwaltung schließlich angenommen wurden.

Zunächst mußten die Voraussetzungen geschaffen werden, die einen Betrieb mit Luftschiffen ermöglichen sollten. Die österreichische Luftschißerabteilung mußte von ihrem alten Uebungsplatz nächst dem Arsenal Abschied nehmen und nach Fischamend übersiedeln. Dortselbst hatte die Heeresverwaltung Gelände erworben, eine kleine Wasserstoffgasfabrik und eine Luftschiffhalle errichtet. Der beengte Platz beim Arsenal hätte für die Auffahrten und Landungen der Luftschiffe nicht genügt. Andere geeignete Plätze hiezu wären in der unmittelbaren Umgebung von Wien wohl vorhanden gewesen; man verlegte jedoch den Schauplatz der weiteren Tätigkeit der Luftschißer behufs Geheimhaltung in eine wenig besuchte Gegend. Hauptmann Franz Freiherr

v. Berlepsch (†) und Oberstleutnant Franz Mannsbarth, beide Vorstandsmitglieder des Klubs, waren vom Kriegsministerium als erste Führer der Militärluftschiffe in Aussicht genommen und begaben sich zum Studium des Luftschiffwesens und zur Ablegung der Führerprüfungen nach Frankfurt a/M.

Zu jener Zeit waren in allen Großstaaten der Welt, hauptsächlich in Deutschland und Frankreich, verschiedene Luftschifftypen in Verwendung. Man hörte viel von erfolgreichen Flügen der „Lenkbaren“, von Neukonstruktionen, Verbesserungen und natürlich auch von Unglücksfällen.

Es war eine sehr interessante Zeit für die Luftschiffahrt angebrochen.

Zugleich mit der Vervollkommnung der Luftschiffe, kam es dank weiterer Fortschritte in der Motorentechnik auch zur praktischen Lösung des Flugproblems, mit Luftfahrzeugen „Schwerer als die Luft“, den Aeroplanen.

Der „Lenkbare“ bekam einen ernsten Rivalen, das Flugzeug, das keine tragende Gashülle hatte und sich lediglich durch seine Vorwärtsbewegung und Winkelstellung den notwendigen Auftrieb schafft.

Die großen Errungenschaften der Luftschiffe verblaßten, und alle unvermeidlichen Nachteile dieses Systems, wie Kostspieligkeit, großer Personalaufwand und Feuergefährlichkeit wurden ausgekramt und gar bald gab es viele, die dem Luftschiff das Grablied sangen. Das Lager der Aeronauten war gespalten. Die einen schwärmten für „Leichter als die Luft“, die anderen für „Schwerer als die Luft“.

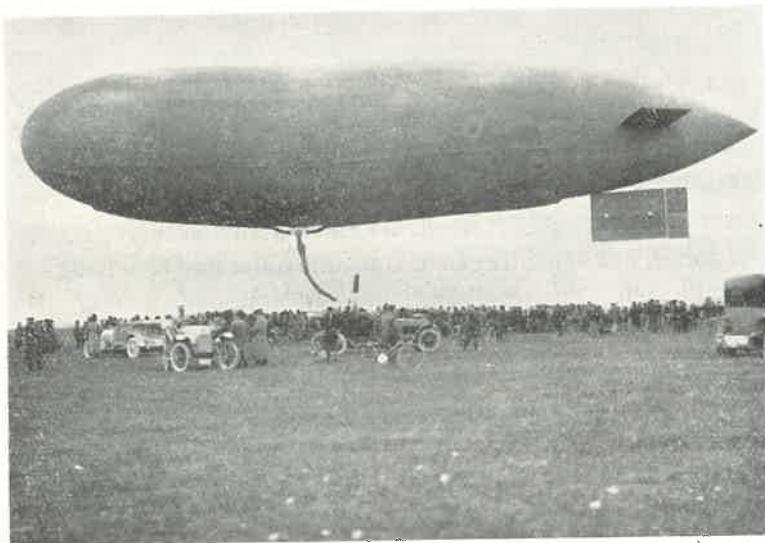
Aber noch hatte das Luftschiff im Jahre 1909 einen großen Vorsprung gegenüber den Flugzeugen, da es zu dieser Zeit im Auslande schon gut brauchbare Luftschiffe gab, die nicht nur militärischen Zwecken dienten, sondern auch bereits Luftverkehrsdienste verrichteten.

Der österreichischen Heeresverwaltung entgingen die Anfangserfolge der Flugzeuge natürlich nicht, doch konnten die bereits im Zuge befindlichen Anschaffungen für die österreichischen Luftschiffe nicht mehr aufgehhalten werden und

so bekam tatsächlich die österreichische Armee die ihr zugedachten Luftschiffe.

Gegen den Herbst 1909 rückte die Taufe des ersten österreichischen Militärluftschiffes, eines 2400-cbm fassenden Parsevalballons, heran. Unser bewährter Ballonführer Kommerzialrat Camillo Castiglioni hatte diesen Lenkballon und auch den später beschriebenen „Lebaudyballon“ in Oesterreich erbauen lassen und sich hiemit unvergeßliche Verdienste erworben.

Unter großen Feierlichkeiten ging der erste Aufstieg dieses Luftschiffes vor sich. Es war ein volles Gelingen. Die



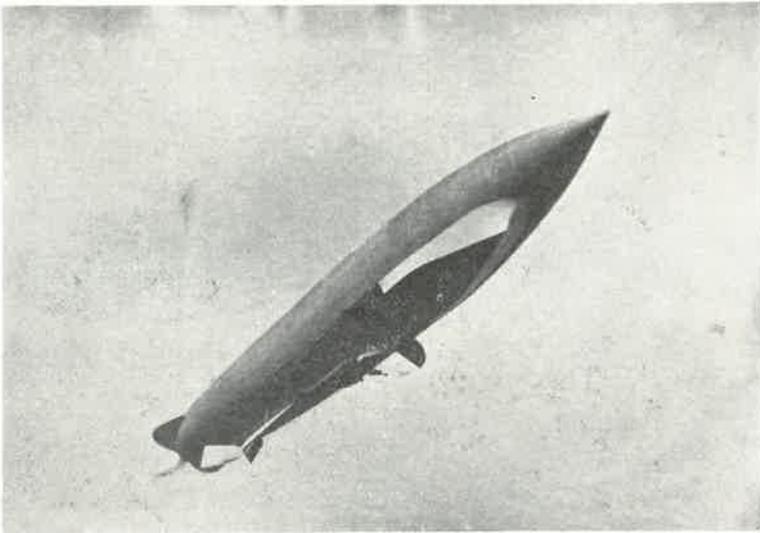
Oesterreichischer Militärballon M 1 (Typ Parseval) bei einer Landung am Wiener-Neustädter-Flugfeld.

vorgeschriebenen Uebernahmsfahrten waren bald durchgeführt und die endgiltige Uebernahme dieses Luftschiffes durch die Heeresverwaltung erfolgte unmittelbar darauf.

Abgesehen von den zahlreichen Flügen über Wien, Preßburg und Wiener-Neustadt, hat das Schiff auch die Städte Brünn, Graz und Budapest auf dem Luftwege besucht. Eine besondere Leistung dieses ersten österreichischen Militärluftschiffes war die Teilnahme an den Kaisermanövern

bei Gran. Das Schiff lag 8 Tage im westungarischen Gebiet im Freien und machte alle militärischen Aktionen als erstes Luftaufklärungsmittel der Armee erfolgreich mit.

Nun wurde der Parseval zeitweilig außer Dienst gestellt, denn die Luftschiffhalle in Fischamend mußte frei gemacht werden für die Montage des zweiten österreichischen Militärluftschiffes M 2, eines 3200 cbm Lebaudy-Luftschiffes. Es ist bemerkenswert, daß die österreichische Heeresverwaltung auch ein Luftschiff französischen Systems ankaufte, um auch ein solches erproben zu können. Die meisten Teile dieses Luftschiffes, darunter auch der Trag-



Oesterreichischer Militärballon M 2 (Typ Lebaudy).

körper, wurden jedoch in österreichischen Fabriken, und zwar bei den Semperit-Gummiwerken und bei den Daimlerwerken in Wiener Neustadt hergestellt.

Dieses Schiff war ein Pralluftschiff mit versteiftem Tragkörper.

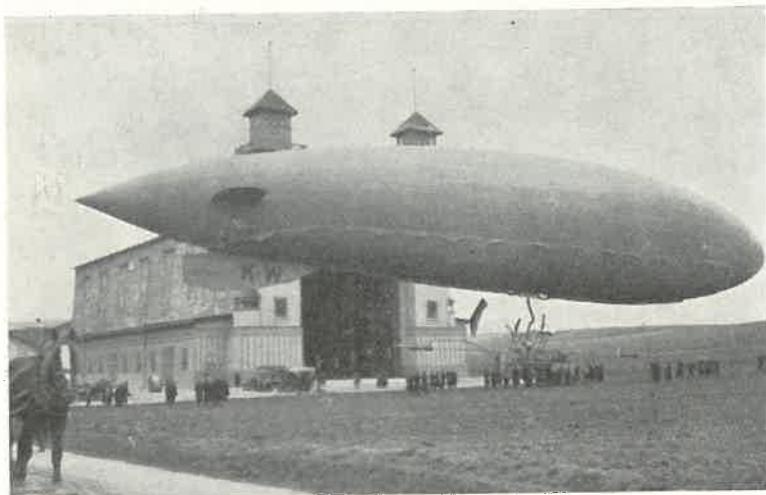
Der Antrieb der beiden Propeller erfolgte durch einen 100 PS Daimler-Motor. Für die Höhensteuerung waren Ruderflächen vorgesehen. Die Abnahmebedingungen für dieses Luftschiff waren nachstehende: Fahrtdauer 10 Stunden mit

4 Personen. Eigengeschwindigkeit 45 km pro Stunde, Höhenleistung 1500 Meter. Diese Bedingungen wurden erfüllt und der Ballon von der Heeresverwaltung übernommen.

Der „Lebaudy“ wurde bis zum Jahre 1914 zweimal in Dienst gestellt. Bemerkenswert sind zwei Fahrten des Luftschiffes nach Linz und zurück.

Dieses zweite Militärluftschiff hat durch die besonders saubere Ausführung des Tragkörpers und aller sonstigen Einzelteile außerordentlich gut gefallen.

Als drittes Militärluftschiff folgte der im Jahre 1910 erbaute Körting-Lenkballon. Unter der konstruktiven Leitung



Militärballon M 3 (Typ Körting).

des bewährten Luftschiffführers Herrn Generaldirektor Ing. Cassinone wurde dieses Luftschiff teils in der Gummifabrik in Wimpassing, und teils von der österr. Maschinenbau A. G. Körting in Wien, erbaut. Die Gashülle faßte 3600 cbm. Der Antrieb erfolgte durch zwei Körting-Motore von je 75 PS. Zur Höhensteuerung war eine Ballonetsteuerung — wie beim Parseval — und überdies noch eine Wassergewichtssteuerung vorgesehen. Zum Zwecke der leichteren Transportmöglichkeit war die Körting-Gondel in drei Teile zerlegbar. Eine Eigentümlichkeit dieses Schiffes war auch der Antrieb der beiden

vierflügeligen Propeller mit Vierkantseilen, und schließlich eine ganz neuartige Längsgurtkonstruktion, an welche die Gondel mittels Stahldrahtseilen in einfachster Weise befestigt werden konnte. Das Schiff erwies sich als sehr fahrtüchtig und war auch den bisherigen Typen an Eigengeschwindigkeit überlegen.

Das vorzügliche Schiff wurde mehrmals in Dienst gestellt, zum letztenmal am 20. Juni 1914, wo es durch Brand und Absturz der Vernichtung anheimfiel. Es war die größte Katastrophe, die die österreichische Luftschiffahrt je traf,

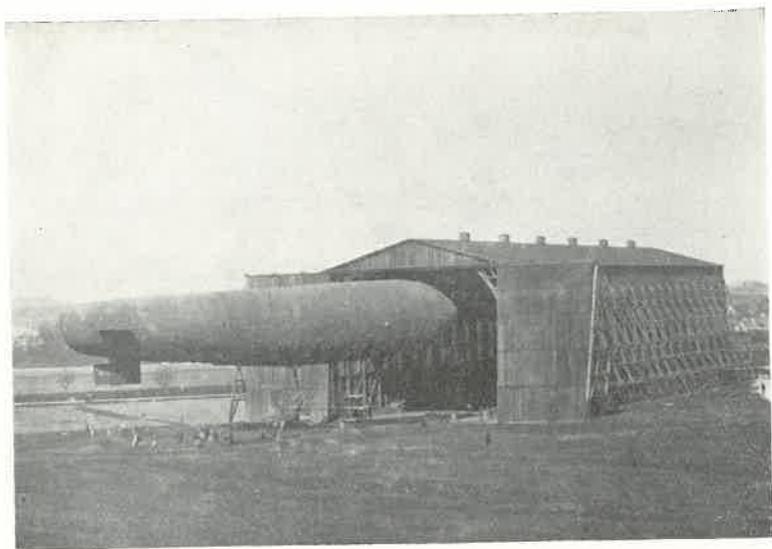


Das „Körting“-Luftschiff über dem Heldenplatz.

und auch bis heute der einzige Fall eines Zusammenstoßes zwischen Luftschiff und Flugzeug.

Das Körting-Luftschiff war unter Kommando des Hptm. Hans Hauswirth mit Oblt. Hofstätter, Oblt. Breuer, Lt. Haidinger, Korp. Chadima, Gefr. Weber und Zivilingenieur Kammerer in Fischamend aufgestiegen, um nach dem Scheimpflug'schen Verfahren aerophotogrammetrische Versuche zu machen. Zu gleicher Zeit stieg Oblt. Flatz, welcher der Fliegerabteilung zugeteilt war, mit Fregattenleutnant

Puchta, der zufällig zu Besuch in Fischamend weilte, in einem Flugzeuge auf. Das Flugzeug näherte sich wohl mit Absicht dem Luftschiff und es schien, als wollte der als forsch bekannte Flieger ganz knapp an den Ballon herankommen, um dann im letzten Augenblick über ihn bravourös hinwegzusetzen. Das Luftschiff befand sich in 400 Meter Höhe über dem Königsberg bei Fischamend, als das Flugzeug an den Tragkörper dieses anrannte. Sofort stand das Luftschiff in Flammen und stürzte zu Boden. Alle sieben Personen der Luftschiffbesatzung erlitten einen schrecklichen Ver-



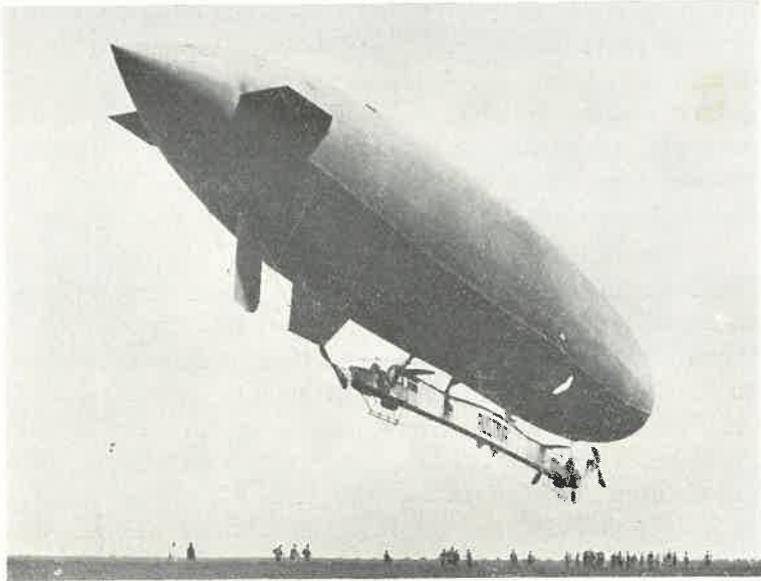
Militärballon M 4 (Typ Bömches).

brennungstod, die beiden Flieger kamen durch Absturz um ihr Leben.

Im Jahre 1912 erhielt die österreichische Heeresverwaltung noch ein kleines Prallluftschiff, das von Hauptmann Friedrich Bömches konstruierte Bömches-Luftschiff.

Das Bömches-Luftschiff hatte einen Fassungsraum von 2750 cbm, und 2 Körting-Motoren von je 35 PS. Das Schiff wurde nach klaglosem Verlauf der vorgeschriebenen Uebernahmefahrten der Heeresverwaltung geschenkweise übergeben, aber später nicht mehr gefahren.

In den Jahren 1910—1914 gab es in Fischamend noch ein österreichisches Luftschiff, welches als Militärluftschiff gebaut war, das Stagl-Mannsbarth-Luftschiff. Dieses Schiff stand in Privatbesitz. Zu einer Uebernahme durch die Heeresverwaltung ist es nicht mehr gekommen, weil sich das Kriegsministerium überhaupt nicht mehr für Luftschiffe interessierte, sondern von nun an nur mehr Flugzeuge beschaffen wollte, die als zukunftsreicher angesehen wurden.



Oesterreichisches Privatluftschiff Stagl-Mannsbarth landet.

Das Stagl-Mannsbarth-Luftschiff, benannt nach seinen Erbauern, besaß bei einer Länge von 91 Metern einen Tragkörper von fast 9000 cbm und war zur Bauzeit das größte Pralluftschiff der Welt. Zum Antrieb der vorgesehenen 6 Propeller wurden zwei Daimlermotoren von je 150 PS verwendet. Besonders eigentümlich war bei diesem Schiff die erstmalige Anwendung von schwenkbaren Steuerpropellern, die sich sehr bewährten. Das Schiff hat eine große Anzahl erfolgreicher Fahrten absolviert, unter anderen im Jahre 1912, gelegentlich des Flugmeetings in Wr.-Neustadt, den ersten Passagierflugverkehr in Oesterreich durchgeführt. Leider kam

dieses bewährte Luftschiff unter den Hammer, nachdem den Erbauern jedwede staatliche Unterstützung versagt blieb.

Bei Kriegsausbruch war an kriegsbrauchbaren Luftschiffen nichts mehr vorhanden. Die kleinen Schulluftschiffe hatten ausgedient und wurden nicht mehr erneuert. Die österreichische Heeresverwaltung setzte alles auf eine Karte — das Flugzeug. Die Fortschritte in der Entwicklung des Flugzeuges waren bedeutend und da wir auch für unsere Kriegsfrenten zu wenig Flugzeuge besaßen, wurden alle physischen und materiellen Kräfte für deren Ausgestaltung verwendet.

Im Jahre 1915 aber, als die deutschen Zeppelinluftschiffe mit großem Erfolg als Aufklärungs- und Angriffsmittel eingesetzt wurden, erkannte man auch bei uns, daß Luftschiffe doch ein wertvolles Kriegsmittel sind. Luftschiffe großen Formats waren für strategische Aufgaben im Landkriege und insbesondere im Seekriege von bedeutendem Wert.

Unsere Heeresleitung mußte sich also neuerlich mit der Frage der Lenkluftschiffe beschäftigen. Als erste Maßnahme wurden 4 Luftschiffoffiziere (Hauptmann Macher, Hauptmann Poppe, Oberleutnant Seelinger und Hauptmann Mannsbarth) zu der deutschen Marineluftschiffabteilung nach Nordholz bei Cuxhafen kommandiert, welche mit Genehmigung des deutschen Flottenkommandos auch an Aufklärungs- und Angriffsfahrten der Marineluftschiffe gegen England teilnahmen und in allen Zweigen der Kriegsluftschiffahrt unterrichtet wurden.

Im Frühjahr 1916 war bereits der Ankauf von 2 Zeppelinluftschiffen für die österreichisch-ungarische Armee beschlossen und für die Stationierung dieser Luftschiffe der Bau eines Luftschiffhafens bei Zagreb in Angriff genommen. Die Absicht wurde aber wieder fallen gelassen. Das österreichisch-ungarische Flottenkommando wollte für den Küstenpatrouillendienst 4 kleinere Schnell-Luftschiffe haben, die im Auftrage des Kriegsministeriums im Jahre 1917 durch Hauptmann Mannsbarth konstruiert wurden. Das erste dieser 4 Luftschiffe war gerade zur Umsturzeit fertiggestellt. Der Krieg hatte ein jähes Ende genommen. Das fertige Luftschiff und die vorbereiteten Teile für die weiteren Schiffe, wurden durch die Ententekommission in Wien ausgeforscht und vernichtet.



Das Luftschiff „Stagl-Mannsbarth“ über Wien.

Damit schließt das Kapitel der österreichischen Lenkluftschiffahrt.

Der Anteil Oesterreichs an der wissenschaftlichen und technischen Forschung auf diesem Gebiete konnte naturgemäß keine besondere Bedeutung erlangen, weil — wie

gesagt — nur eine kurze Spanne Zeit für die Entwicklung der spezifisch österreichischen Luftschiffahrt zur Verfügung stand. In dem Momente, wo die staatlichen Behörden, in erster Linie die Heeresverwaltung, diesem Zweige der Luftfahrt ihr Interesse entzog, war es natürlich aus mit der Weiterarbeit, denn kein Privater konnte die Mittel aufbringen, einen so kostspieligen Betrieb aus eigener Kraft aufrecht zu erhalten.

Vielleicht kommt wieder eine neue Zeit für den „Lenkbaren“ auch in Oesterreich, was die alten Luftschiffer mit größter Freude begrüßen würden. Von diesen müssen außer den bereits namentlich angeführten Männern noch die bewährten Luftschiffführer, Dr. Ing. Ferdinand P o r s c h e, der bei einzelnen österreichischen Lenkluftschiffen konstruktiv mitgearbeitet hatte, Oberst Gustav Edler von T e p s e r, Oblt. Heinrich W e i s s (†), Hauptmann Friedrich T a u b e r (†), Hauptmann Ferdinand R i c h t e r von Burgbrücken, Ober-Ing. Wilhelm S t r a t m a n n, Oberstleutnant Nikolaus W a g n e r Edler von F l o r h e i m, Major Theodor B e c k e r, Oberstleutnant Siegfried H e l l e r, Hauptmann Wilhelm H o f f e r y (†) und Major Friedrich S e i d l, für besondere Verdienste um die Entwicklung der österreichischen Lenkluftschiffe genannt werden.

Es trat noch Oberst von Wallach im Jahre 1910 mit einem sehr interessanten Luftschiffprojekt auf den Plan, welches bedauerlicher Weise wegen Kapitalsmangel nicht ausgeführt werden konnte. Schließlich sei noch besonders hervorgehoben, daß Oberstleutnant Hermann H o e r n e s des Eisenbahn- und Telegraphenregiments, Mitglied der Aeronautischen Studienkommission in Paris, durch seine hervorragenden praktischen und wissenschaftlichen Arbeiten, die bereits im Jahre 1902 begannen, große Verdienste in Bezug auf die Lenkballonfahrt in Oesterreich aufzuweisen hat.

\* \* \*

# Das Flugwesen in Österreich.

Von Hauptmann a. D. Fp. Benno Fiala-Fernbrugg, Junkers-Werke, Dessau.

Die ersten Anfänge der Luftfahrt in Oesterreich datieren aus dem Jahre 1784. Bereits am 25. August 1784 fand der erste Aufstieg einer bemannten Mongolfière zu Wien statt. Die militärische Verwendbarkeit sowohl des Freiballons als auch des Fesselballons führten in Oesterreich zur Gründung der K. K. Luftschiffer-Abteilung, wodurch sowohl die Fortentwicklung des Materials wie auch die besonderen aeronautischen Leistungen auf diesem Gebiet ermöglicht wurden.

Die zahlreich in Oesterreich vorhandenen sowohl privaten als auch militärischen Interessenten an der Freiballonfahrt schlossen sich über Anregung Victor Silberers bereits im Jahre 1901 zur Gründung des Oesterreichischen Aero-Clubs zusammen, unter dessen Leitung eine Organisation der Gesamtbestrebungen geschaffen wurde, so daß in Zusammenarbeit mit ähnlichen ausländischen Organisationen die Freiballonfahrt wirksam gefördert wurde. Zahlreiche Konkurrenzen, die der Oesterreichische Aero-Club veranstaltete, errangen bald internationale Bedeutung und zogen in erhöhtem Maße die Oeffentlichkeit in Oesterreich zur Förderung der Luftfahrt heran. Aus dieser Zeit sind Namen wie Hoernes, Erzherzog Josef Ferdinand, Erzherzog Leopold Salvator, Hinterstoißer und der Alpenüberflieger Victor Silberer zu nennen.

Die praktische Betätigung in der Luftfahrt führte zur gründlichen Erforschung der Atmosphäre, in welcher Beziehung in Oesterreich wertvolle Arbeiten geleistet wurden. Hier sind die Studien Prof Dr. Hess über die Radioaktivität in verschiedenen Höhen zu nennen, die auf diesem Gebiete grundlegend sind. Eine weitere Folge der intensiven Tätigkeit auf dem Gebiete der Ballonfahrt ist das Studium der Wind- und Wetterverhältnisse und als Folge die Gründung von Wetterwarten. Auf dem Gebiete der Ballonfahrt wurde eingehende Forschungsarbeit geleistet und auch einschlägige Instrumente von großer Leistungsfähigkeit geschaffen.



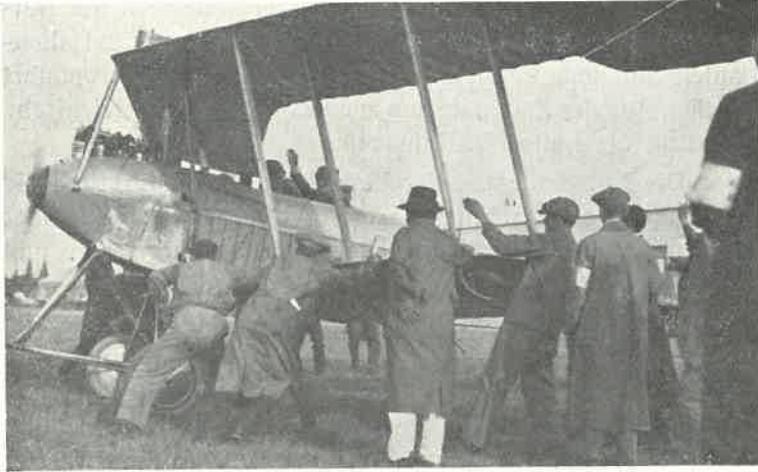
Kress-Drachenflugzeug im Tullnerbach-Becken.

Gleichzeitig mit dem Freiballon wurde die Verwendbarkeit des Fesselballons und des Fesseldrachen für militärische und zivile Zwecke eingehend geprüft. Besonders die Versuche mit den Fesseldrachen müssen hier erwähnt werden, da die Erfahrungen auf diesem Gebiete wichtige Grundlagen für den motorlosen Flug ergaben.

Die besonderen Möglichkeiten, die der Photographie durch ihre Verwendung in der Luftfahrt eröffnet wurden, sind frühzeitig erkannt und ausgewertet worden. Entsprechend dem in Oesterreich hochentwickelten Aufnahmewesen für kartographische Zwecke wurde die Luftbildvermessung bereits vor dem Kriege auf eine hohe Stufe der Vollendung gebracht. Auf diesem Gebiete haben die Namen Scheimpflug und Orel internationalen Klang.

Die eingehende Beschäftigung mit der Freiballonfahrt zeitigte zahlreiche Versuche, die bedingte oder vollkommene Lenkbarkeit des Ballonfluges zu erreichen und führte damit in Oesterreich schon ziemlich früh auf das Gebiet der Motorballonfahrt.

Die Beschäftigung mit diesem Gedanken führte den Oesterreicher Schwarz zur Konstruktion seines aus Aluminium



Etrich-Taube: Altmeister Illner beim Start.

gebauten Motorballons, der 1897 seinen ersten Flug ausführte, bei dem er zwar zugrunde ging, der aber doch das erste Aluminium-Luftschiff darstellt.

1909 sah man einen Versuch mit einem Prall-Luftschiff, dem Renner-Ballon, auf dem Trabrennplatz in Wien. In der Zeit 1909—1910 stellte die Heeresverwaltung mehrere Prall-Luftschiffe ein, die zahlreiche Fahrten ausführten. Bekannt sind die österreichischen Ballone Parseval, Lebaudy und Körting, mit deren Entstehen die Namen Cassinone, Stratmann, Castiglioni und Siercke innig verknüpft sind.

1910 wurden von Wallach eingehende Versuche bezüglich Konstruktion eines Lenkballons mit Stahlhülle gemacht. Besonders erwähnenswert sind spezielle österreichische Konstruktionen: der Stagl-Mannsbarth und der Bömches-Ballon. Alle diese Luftschiffe zeigen, soweit sie nicht ausschließlich österreichischer Konstruktion sind, zahlreiche als Ergebnis fachmännischer Forschung in Oesterreich geschaffene Verbesserungen.

Die intensive Beschäftigung mit der Motor-Ballonfahrt bildete bald in Oesterreich hervorragende Ballonführer heraus, von diesen sind zu nennen Mannsbarth, Cassinone, Heller, sowie Macher, der während des Krieges besonders zahlreiche Fahrten mit Zeppelinluftschiffen mitmachte.

Aus dieser Tätigkeit heraus entwickelte sich die Notwendigkeit, Luftschiffhallen zu bauen und sind solche Hallenbauten auf dem Flugfeld Fischamend bei Wien ausgeführt worden. Aus der Zeit stammen auch zahlreiche österreichische Entwürfe für Luftschiff-Hafenanlagen.

Die Notwendigkeit der Luftschiff-Navigation ergab die Schaffung von Luftschiffer-Karten und führte zu eingehender Forschungsarbeit auf dem Gebiete der militärischen und zivilen Luftfahrt-Navigation.

Auf dem Gebiete des Gleitfliegens sind die im Jahre 1906 durch Wels in Trautenau durchgeführten Versuche zu nennen, der mit einem Zannonia-Gleitflieger schon damals gelungene Gleitflüge ausführte. Bekannt ist ferner die rege Gleitflieger-Tätigkeit im Winter 1910 und später auf dem Semmering, bei der mehrere Gleitflieger-Modelle vorgeführt wurden, so der Lohner-Gleitflieger durch Rittmeister v. Umlauff.

Die ersten Ansätze, mit Apparaten „schwerer als die Luft“ zu fliegen, stammen in Oesterreich aus dem Jahre 1807, in welchem der Uhrmacher Jakob Degen zu Wien Versuche mit einem Schwingenflieger ausführte.

Flugversuche mit Modellen wurden in Oesterreich durch Wilhelm Kress bereits um das Jahr 1870 gemacht. Fast gleichzeitig baute Gerstner und später Wellner ebenfalls gutfliegende Modelle.

1898 baute Kress in Tullnerbach bei Wien einen großen Etagenflugdrachen und ein Jahr darauf nach seiner schweren Havarie im Tullnerbach-Reservoir einen Flugdrachen in Form eines Vierdeckers. Mit der Erforschung der theoretischen Unterlagen für den Motorflug sind die Namen Ritter v. Loessl und Popper-Lynkeus innig verbunden.

Nachdem 1906 Wels die ersten Gleitflüge auf einem von Igo Etrich konstruierten Gleitflieger mit Erfolg unternommen hatte, baute Etrich einen Motorflieger nach der Zannonia-Form, mit dem im Jahre 1909 die ersten Flüge auf dem Flugfeld in Wiener-Neustadt gelangen. Im gleichen Jahre wurden mit dem Modell Etrich I die ersten großen Flüge auf dem gleichen Flugfelde durchgeführt. Die Forschungsarbeiten Igo Etrichs fanden ihre Vollendung in der Etrich-Taube, ein

Flugzeug in Vogel-Form, mit der Illner im Jahre 1909 aufsehenerregenden Flüge durchführte. Diese Etrich-Taube, die später in Deutschland als Lizenz-Bau unter dem Namen Rumpler-Taube bekannt wurde, errang eine führende Rolle im internationalen Flugwesen der damaligen Zeit.

1909 auf 1910 fanden die erfolgreichen Flugversuche der Gebrüder Rusjan, der Gebrüder Warchalowski und des Ingenieurs Wiesenbach in Wiener-Neustadt statt. Bekannt sind noch die Konstruktionen des Ingenieurs Pischoff der Firma Werner & Pfleiderer. Gleichzeitig unternahm Sablatnig mit einem aus dem Auslande angekauften Wright-Doppel-Decker Schauflüge in Klagenfurt.

Am 23. und 24. April 1910 legte Werkmeister Illner vor Mitgliedern der Aeronautischen Kommission, als erster österreichischer Pilot die internationale Pilotenprüfung ab.

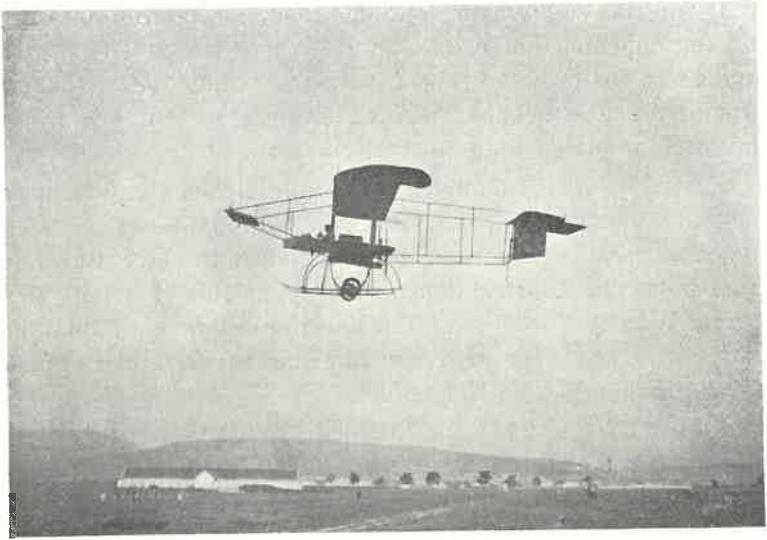
Alle diese Flüge wurden auf dem Flugfelde in Wiener-Neustadt, der ersten Flughafenanlage in Oesterreich durchgeführt. Bald folgte aber die Errichtung der Flughafenanlage Wien—Aspern durch die Wiener Flughafen-Gesellschaft. Aus dieser Zeit sind uns die Namen der Flieger Economo, Stanger, Flesch, Holt und Nittner, Kosschel usw. bekannt.

Durch die Vereinigung der Fliegerei „schwerer als die Luft“ in Wiener-Neustadt wurde eine Konkurrenz der Flugzeugkonstrukteure geschaffen und zahlreichen Flugbegeisterten Gelegenheit gegeben, hier Pionierarbeit auf dem Gebiete des Flugwesens zu leisten.

In dieser Zeit trat auch die K. K. Oesterreichische Heeresverwaltung durch Gründung militärischer Anlagen auf dem Flugfelde Wiener-Neustadt in den Kreis der Förderer des Flugwesens auf dem Gebiet „schwerer als die Luft“ ein.

Der Oesterreichische Aero-Club ermöglichte die Konzentration aller hier zu Werke gehenden Kräfte, sodaß die anfänglich regellos auftretenden Flugveranstaltungen durch die Einführung regulärer internationaler Flug-Meetings ersetzt wurden.

Die Organisation durch den Oesterreichischen Aero-Club trug viel zur Förderung des Luftfahrtgedankens bei und ermöglichte, alle Bestrebungen auf dem Gebiete der Luftfahrt: — Freiballonfahrt, Lenkballonfahrt und Motorflug



Karl Wachalowski 1911 bei Wr. Neustadt. Der erste österreichische Zivil-Feldpilot, gestorben 1928.

gegenseitig zu unterstützen, zu ergänzen und in ihrer Gesamtheit zu fördern.

Bereits die Organisation des 1. Internationalen Flugmeetings im Jahre 1910 kann als vorbildlich bezeichnet werden und sind viele in Oesterreich geschaffene Reglements internationales Gemeingut geworden.

Konkurrenzen, wie das 2. Internationale Flugmeeting im Jahre 1911, der große Preis von Wien, der Schicht-Preis, der Flug Berlin--Wien, die Rekorde Hauptmann Blaschkes, das letzte internationale Flugmeeting in Wien im Jahre 1914 zeigen einen durch solche wohlorganisierten Konkurrenzen erreichten Hochstand der österreichischen Technik auf dem Gebiete des Motorflugwesens in der Zeit vor dem Kriege.

Fabrikmäßig wurden vor dem Kriege in Oesterreich die Etrich-Taube und der Lohner Pfeil-Doppeldecker ausgeführt. Der Lohner-Pfeil-Doppeldecker, eine Konstruktion des Ingenieurs Paulal errang, ebenso wie die Etrich-Taube, bald eine achtenswerte Stellung unter den internationalen Flugzeugkonstruktionen.



Kaiser Franz Josef beim Flugmeeting in Aspern.

Die Entwicklung des Motorfluges führte in Oesterreich frühzeitig zur Fabrikation von Flugmotoren und sind hier die im Jahre 1909 gebauten Lenkballon- und Flug-Motoren der Oesterreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft wegen ihrer Betriebssicherheit und als Träger von Rekorden zu erwähnen. Bemerkenswert ist, daß die englische Firma Beardmore kurz nach dem Erscheinen des österreichischen Daimler-Flugmotors dessen Lizenz erwarb und diese Motoren noch während des Krieges baute. Ein weiterer fast gleichzeitig entstandener außerordentlich bekannter und leistungsfähiger Motor ist der vom Konstrukteur Hieronymus geschaffene Hiero-Motor. Durch diese vorzüglich gelungenen, leistungsfähigen Typen hat sich die österreichische Flugmotorenindustrie bereits vor dem Kriege eine hervorragende Stellung in der internationalen Luftfahrt erworben.

Das rege Interesse für die Luftfahrt, sowie der gewaltige Ausbau, den sie erfahren hatte, fanden ihren Ausdruck in der Gründung zahlreicher Vereinigungen zu deren Förderung. Die wichtigste dieser Vereinigung war der Oesterreichische Aero-Club. Die hohe Bedeutung dieses Clubs zeigt sich

durch seinen Eintritt in die internationale Sportluftorganisation am 7. Mai 1908 durch die Aufnahme in die F. A. I.

Der K. K. Oesterreichische Flugtechnische Verein, ein Zusammenschluß des Vereins „Flugmaschine“ und des im Jahre 1880 gegründeten „Wiener Flugtechnischen Vereins“ hatte vor dem Kriege ebenfalls besondere Bedeutung erlangt. Weitere Luftfahrtvereinigungen der Monarchie sind Awiata, Lemberg, Cseska aviatika-Club, Prag, der Ungarische Aero-Club sowie noch 11 weitere Vereinigungen, zur Förderung der Luftfahrt in den Kronländern.

Unter den zahlreichen Zeitschriften auf dem Gebiete der Flugtechnik ist das Cluborgan des Oesterreichischen Aero-Clubs, die „Allgemeine Sportzeitung“, beziehungsweise die „Wiener Luftschiffer-Zeitung“ und die Zeitschrift des Oesterreichischen Flugtechnischen Vereines (heute „Der Flug“), hervorzuheben; aus deren reger publizistischer Tätigkeit hervorgeht, daß der Oesterreichische Aero-Club nicht bloß sportlich, sondern auch wissenschaftlich eine im höchsten Grade wertvolle Tätigkeit entwickelte.

Luftelektrische, optisch-aktinische, photogrammetrische, astronomische und medizinische Untersuchungen wurden im Rahmen der flugtechnischen Betätigung im Sinne einer systematischen Forschung ausgeführt. Hier wären die Namen Valentin, Schlein, Boltzmann, Samec, Schrötter von Kristelli und Prof. Biehl zu nennen.

Interessant ist es, daß bereits vor dem Kriege die Luftfahrt in Oesterreich auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet wurde und in dieser Beziehung die Frage der Versicherung in der Luftfahrt eingehende Erörterung fand.

Auch die Rechtsverhältnisse, für die durch die Luftfahrt neue grundsätzliche Fragen geschaffen wurden, sind Gegenstand ernstest Studiums in Oesterreich gewesen und nahmen die österreichischen Vertreter bereits im Jahre 1911 an dem ersten internationalen Kongreß für Luftrecht zu Paris teil.

Die hohe Entwicklung der Luftfahrt in Oesterreich führte bald zur Einführung ihres Studiums an der K. K. Technischen Hochschule zu Wien, an der im Jahre 1908 die erste Lehrkanzel für Luftschiffahrt errichtet wurde. An dieser

Lehrkanzel hat Professor Richard Knoller durch seine Arbeiten einen Gelehrtenruf von internationaler Bedeutung erworben.

Der Beginn des Weltkrieges bringt eine neue Phase des Flugwesens in Oesterreich. Wenn auch in den letzten Manövern vor dem Weltkriege die außerordentliche Wichtigkeit des Fliegens für Aufklärungszwecke erkannt wurde, so waren doch die Vorbereitungen für ein kriegerisches Ereignis, wie es der Weltkrieg bedeutete, zu gering, als daß die rein militärischen Kräfte ausgereicht hätten. Nur durch Heranziehung aller bereits vor dem Kriege im Flugwesen in Oesterreich tätigen Kräfte gelang es, die Luftwaffe fliegerisch und technisch auf eine so breite Basis zu stellen, wie es die taktischen und operativen Bedürfnisse eines modernen Krieges verlangten.

Während an der galizischen und serbischen Front die österreichischen Flieger-Kompagnien mit dem zum Teil noch unzulänglichen Material Außerordentliches leisteten, wurde im Hinterland eine ungeheure Organisation, unter der Leitung des Kommandanten Oberst Uzelac aufgebaut.

Die schwierigen Witterungsverhältnisse während des regnerischen Herbstes und strengen Winters 1914/15 in den Karpathen erzwangen wichtige Verbesserungen des Flugzeugmaterials und erforderten volle Vertrautheit mit der Flugzeugnavigation und Kenntnis der Witterungsverhältnisse. Hier bildeten die auf diesen Gebieten geleisteten gründlichen Arbeiten vor dem Kriege eine wertvolle Basis und ermöglichten die allgemein anerkannten, hervorragenden Leistungen der österreichischen Feldflieger im Gebirgsterrain der Karpathen.

Die Fliegerphotographie für Aufklärungszwecke wurde zu hoher Leistungsfähigkeit gebracht.

Die technische Organisation des Hinterlandes brachte bereits im Herbst 1914 die ersten Flugzeug-Radio-Sendeapparate, die bei der Flieger-Kompagnie Nr. 1 in Verwendung mit den behelfsmäßig selbstangefertigten Empfänger-Stationen die bekannten Erfolge des 42 cm Radio-Schießens vor Tarnow ergaben, was bald die allgemeine Einführung dieser Neuerung brachte, und die Artillerie-Vorbereitungen des Durchbruchs an der galizischen Front im Jahre 1915 erleichterte.



Das Nittner-Denkmal auf dem Semmering. Zur Erinnerung an den ersten Semmering-Flug.

In dieser Zeit ermöglichte die hohe fliegerische Qualität der Feldflieger und die Zuverlässigkeit des gut gewarteten Flugmaterials bereits die bekannten Fernaufklärungsflüge und die Flüge in die belagerte Festung Przemysl.

Der Bewegungskrieg, die erste Phase des Weltkrieges an der galizischen Front, ergab die Notwendigkeit rascher Beweglichkeit der Flieger-Kompagnien. Es wurde hier außerordentliche, organisatorische Arbeit, sowohl bei den Kompagnien, wie bei den Flieger-Etappen-Parks in Bezug



Flugzeug-Geschwader in Wr. Neustadt.

auf Transportfähigkeit, Verbesserung der Transportmittel- und Verpackungseinheiten, geleistet. Die Ergebnisse dieser Fronterfahrung wurden der Ausrüstung später aufgestellter Formationen zugrunde gelegt und eine vorbildliche feindmäßige Ausrüstung, in Bezug auf Unterteilung und Teilverwendung von Train- und Flugeinheiten geschaffen. Die gute praktische Ausbildung der Mannschaft, die in hohem Grade den Sinn für behelfsmäßige Verwendung von Mitteln, die gerade zur Hand sind, weckte, ist mit die Hauptursache, daß die österreichischen Flieger-Kompagnien unter den schwierigsten Weg- und Witterungs-Verhältnissen auf oft ganz unwegsamem Gelände stets rechtzeitig zum Einsatz gelangten. Die Notwendigkeit, infolge Mangels an Flieger-Material, einzelne Flugzeuge zu detachieren, verlangte die Selbständigkeit der Flugzeugbesatzungen, die oft ohne besonderes Flugfeld oder irgendwelche technische Basis selbständig mit bestem Erfolg eingesetzt werden konnten. Diese Tatsache ist umso bemerkenswerter, als ja für die Verwendung der Flugzeuge sowie des Flieger-Trains kein Reglement bestand und auch keinerlei Weisungen vorhanden waren.

Die immer steigende Verwendung des Flugzeugs als Kampfmittel, zu Bombenabwurf, Ballongriff, Maschinengewehrangriff und Luftkampf brachte die Spezialisierung der Flugzeugtypen und besondere Bewaffnung und Ausrüstung mit sich, die in Zusammenarbeit der Front mit den technischen Werkstätten des Hinterlandes geschaffen wurde.

Das Jahr 1915 brachte bereits das Großflugzeug (Zweimotoriger Brandenburger) mit Bombenausrüstung, wie auch

das Jagdflugzeug mit gesteuertem Maschinengewehr, sowie Ballonbrand- und Einschießmunition. Die weitgehende Berücksichtigung der Theorie des Bombenwurfes brachte die Konstruktion und Anwendung von speziellen Bombenabwurfgeräten. Diese technischen Neuerungen waren von besonderer Wichtigkeit, da die Flugtätigkeit an der italienischen Front starke Anforderungen an Mannschaft und Material stellte. Die Notwendigkeit, die Alpenketten bei jedem Wetter zu überfliegen, führte zu außerordentlicher Vertrautheit mit den Navigationsinstrumenten unter besonderer Berücksichtigung der Witterungsverhältnisse, für deren Erforschung Feldwetterstationen aufgestellt wurden.

Die hohen Gebirgskämme verlangten Flugzeuge von großer Steigfähigkeit und automatischer Stabilität mit leistungsfähigen Motoren. Diesen Anforderungen entsprach die Organisation des Hinterlandes durch Schaffung neuer Flugzeugtypen, wie Brandenburger, Albatros, Lohner J., die mit starken Austro-Daimler- und Hiero-Motoren ausgerüstet waren. Im allgemeinen fand an dieser Front das Mehrzweck-Flugzeug mit spezieller Einrichtung für Aufklärung und Bombenwurf und entsprechender Bewaffnung Verwendung.

Die als Versuchskompanie aufgestellte 19. Kompanie hatte solche Mehrzweck-Flugzeuge, 2-motorige Schlachflugzeuge und Jagdeinsitzer, um die Verwendungsmöglichkeit dieser Typen unter den schwierigsten Gebirgsverhältnissen der italienischen Front praktisch zu erproben.

Die engen Alpentäler und der zerklüftete Karst boten nur Flugfelder von engstem Ausmaße, so waren Flugfelder von  $200 \times 350$  m keine Seltenheit, was an die fliegerische Geschicklichkeit der Piloten, sowie an die Start- und Landeeigenschaften der Flugzeuge höchste Anforderung stellte. Die Flugverhältnisse waren hier außerordentlich schwer, da zu den enormen Geländeschwierigkeiten noch die ungünstigen Witterungsverhältnisse im Gebirge (Wetterscheide) für die österreichische Fliegerei äußerst nachteilig waren. Sämtliche Flugfelder südlich der Alpen sind der Bora, einem Sturm von stoßartigem Charakter, ausgesetzt. Die Bora reicht bis zu einer Höhe von 1800 m, ihr Gebiet endet am Isonzo. Das

ermöglichte es den gegnerischen Fliegern anzugreifen, während der eigene Start oft bei Bora nur unter Aufopferung von Flugzeugen und Besatzungen möglich war.

Die hohen Sommertemperaturen sowie die Frage des Höhenfluges zwang zu eingehender wissenschaftlicher Erforschung von Brenn- und Schmierstoff, da die durch Massenproduktion verschlechterte Qualität infolge Zündklopfens ernste Anstände ergab.

Trotz der schwierigen Flugfeld-Verhältnisse wurden gemeinsam mit den Marine-Fliegern zahlreiche, erfolgreiche Nachtflüge durchgeführt. Diese Nachtflüge, obzwar mit schweren Verlusten verbunden, waren notwendig, da die feindliche Abwehr infolge zahlenmäßiger Ueberlegenheit des Gegners stetig anwuchs.

Die durch den Eintritt Italiens in den Krieg mit hervorragendem Erfolg einsetzende Tätigkeit der österreichischen Marine-Flieger, führte zur Schaffung einer großzügigen Organisation der Marine-Fliegerei. Eine der wichtigsten österreichischen Flugzeug-Fabriken, die Lohner-Werke, baute das für die damalige Zeit hervorragende Lohner-Flugboot in verschiedenen Typen als Hauptausrüstung der Marine. Der steigende Bedarf der Marine-Fliegerei nach Großflugzeug-einheiten führte zur Konstruktion von Großflugbooten, für die in den österreichischen Daimler-Werken Motoren von über 350 PS konstruiert wurden.

Die anwachsende Fliegertätigkeit an der Isonzo-Front brachte im Jahre 1917 den Einsatz von Jagdstaffeln und Begleit-Jagdfliegern. Auch die Marine-Fliegerei stellte aus diesem Grund Land-Jagdflugzeuge ein. Die siegreichen Luftkämpfe dieser Jagdflieger waren fast in jedem Heeresbericht zu lesen. Besonders erfolgreich gestaltete sich die Tätigkeit der Einsitzer-Jagdflugzeuge als nach langem Zögern (Genfer Konvention) die Verwendung der Phosphor-Brandmunition gestattet wurde, die, von unseren Gegnern schon seit langem benutzt, schwere Verluste unsererseits zur Folge hatte.

Die Stabilisierung des Kampfes an der Isonzo-Front und die zahlreichen Durchbruchversuche des Gegners verlangten aufmerksame Ueberwachung seiner Aktionen durch das Luftbild. So wurde im Jahre 1917 die Reihenbild-Kamera



„Berg“-Einsitzer mit 165 PS Daimler-Motor.

verwendet, der später der Reihenbild-Einsitzer folgte und aus der umfangreichen Bildaufklärung eine kartographische Aufnahme des Kampf-Geländes durchgeführt.

Die starke gegnerische Luftabwehr (das Auftreten von englischen und französischen Formationen) zwang zum Flug in Staffeln, was zu Geschwader-Luftkämpfen führte.

Die große Ausdehnung der österreichischen Kampf-front, durch den Eintritt Rumäniens in den Krieg, verlangte erhöhten Einsatz von Fliegern und Material.

Die Luftfahr-Ersatztruppen waren zu einer Formation von außerordentlichem Umfange angewachsen.

Auf zahlreichen Flugfeldern im Hinterlande wurden Piloten geschult, was teilweise auch für die erste Stufe in Deutschland erfolgte. Fortgeschrittene und Jagdflieger wurden erst in Wiener Neustadt, später auf Flugfeldern, die sich wie zum Beispiel in Câmpo Formido im Etappen-Gebiet hinter der Front befanden, ausgebildet.

Für die Ausbildung von Beobachtern wurde die Flieger-Offiziersschule in Wiener Neustadt aufgestellt.

Die Ausbildung von Photographen, Radio-Mannschaft, Flugzeug- und Motoren-Wärtern wurde in Spezialkursen und Schulkompagnien durchgeführt.



Lohner-Daimler-Pfeiflieger über den Julischen Alpen.

Das Flieger-Arsenal hatte sich zu einer gewaltigen Organisation entwickelt. Zahlreiche im Etappen-Gebiet gelegene Flieger-Etappen-Parks sorgten für die Reparatur von Flugzeugen, Motoren, Bewaffnung und sonstiger Flugzeugausrüstung und versahen den Nachschub.

Die Erzeugungsstätten für Flugzeugmaterial wurden durchorganisiert und zahlreiche neue Fabriken gegründet.

Für die Erprobung technischer Neuerungen und für wissenschaftliche Entwicklung wurden Versuchsgruppen geschaffen, bei denen Fachleute von internationalem Ruf arbeiteten.

Besonders innig war begreiflicherweise die Zusammenarbeit mit der deutschen Fliegertruppe, sowie mit den Organisationen, die zur Schaffung des Flugmaterials in Deutschland bestanden und würde zu diesem Zweck eine österreichische militärische Vertretung bei der I. d. Flieg. in Berlin ins Leben gerufen.

Nach dem Durchbruch am Isonzo im Jahre 1917 entwickelte sich ein kurzer Bewegungskrieg, der die größten Anforderungen an die Selbständigkeit der Flugzeugbesatzungen sowie an das technische Personal durch die

notwendigen behelfsmäßigen Improvisationen stellte. Allerdings kamen den eigenen Fliegern die vom Gegner unverrichtet zurückgelassenen Flugfeld-Anlagen und Material-depots sehr zustatten.

Die Stabilisierung der Front am Piave im Jahre 1918, brachte, infolge verstärkter Unterstützung des Gegners durch französische, englische und amerikanische Fliegerstaffel, schwere Kämpfe. An dieser Front konnte nur restloser persönlicher Einsatz der österreichischen Flieger und äußerste Sparsamkeit mit dem Material die außerordentliche zahlenmäßige Ueberlegenheit des Gegners ausgleichen.

Der Mangel an geeignetem Flugzeug-Baumaterial, der durch die lange Dauer des Krieges und durch die Blockade der Zentralmächte hervorgerufen wurde, wirkte sich sowohl in der zahlenmäßigen Unterlegenheit der eigenen Flugformationen, wie auch in der Unzuverlässigkeit des Flugmaterials, nicht nur hier, sondern auch an allen anderen Fronten aus und erforderte schwerste Opfer.

Dieser Abschnitt des Flieger-Kampfes, bis zum Zusammenbruch am 7. November 1918, bildet ein auch vom Gegner anerkanntes heroisches Kapitel in der Geschichte der österreichischen Fliegerei und sollte unvergessen bleiben.

Der Zusammenbruch war für die österreichische Fliegerei von nachhaltigster Wirkung, da die Angehörigen der verschiedenen Nationen in die Nachfolgestaaten übergingen.

Es folgte dann eine Zeit, in der durch die Sachdemobilisierung und die Gründung der „Lufag“ versucht werden sollte, Flugmaterial für Oesterreich zu retten. Alle diese Bestrebungen wurden jedoch durch die Tätigkeit der in Oesterreich befindlichen Ueberwachungskommissionen verhindert. Zahlreiches Flugmaterial wurde in die Entente-Staaten abtransportiert. In dieser Zeit gelangten Lohner-Flugboote nach der Schweiz, wo sie heute noch fliegen, ebenso wie unsere „Brandenburger“ nach Jugoslawien kamen; wo sie bis vor wenigen Jahren noch für Schulung verwendet wurden. „Brandenburger“ werden heute noch in Rumänien, der Tschechoslowakei und Ungarn zu Schulzwecken geflogen. Der Rest des Flugmaterials wurde zerstört und als Altmaterial verkauft.

Dem gleichen Schicksal verfielen die Anlagen auf den österreichischen Flugfeldern, besonders in Wiener Neustadt und Aspern bei Wien, wo nur wenige Flugzeughallen erhalten blieben.

Die durch die Auflösung des österreichischen Heeresverbandes ohne Organisation verbliebenen Angehörigen der k. u. k. Luftfahrtruppen schlossen sich zu einer Offiziers-Sektion des Oesterreichischen Aero-Clubs zusammen. Gleichzeitig vereinigte sich ein anderer Teil im Oesterreichischen Flieger-Verband.

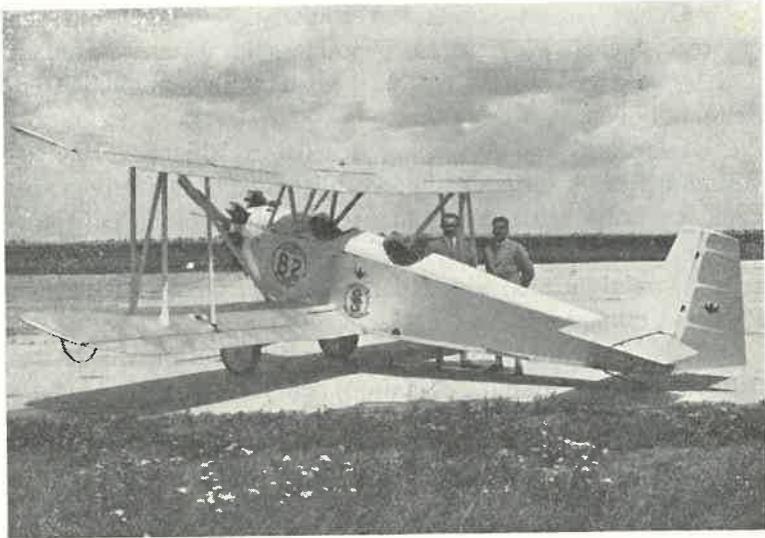
Als zuständige Stelle für das Flugwesen wurde das österreichische Luftamt geschaffen, dem die schwere Aufgabe zufiel, die durch den Zusammenbruch für die österreichische Fliegerei entstandenen Schwierigkeiten zu klären und zu beseitigen.

Bereits zu dieser Zeit wurde von ehemaligen Heeresfliegern die erste österreichische Luftverkehrs-Gesellschaft gegründet. Auch machten Flieger vereinzelt den Versuch, mit Kunst- oder Passagier-Flügen ihren Lebensunterhalt zu finden. Es erfolgte auch die Gründung der ersten Flugzeug-Fabrik in Oesterreich nach dem Kriege (Avis), welche Schulflugzeuge einmotorige sowie doppelmotorige Verkehrsflugzeuge baute und den Flugverkehr nach Budapest aufnahm.

1921 fand bereits wieder das erste Flugmeeting in Aspern statt, dem später in der Freudenau und in Graz ähnliche Veranstaltungen folgten. Beim Zustandekommen dieser Veranstaltungen hat der Oesterreichische Aero-Club mitgewirkt, entsprechend seiner Tradition, ein Förderer des österreichischen Flugwesens zu sein.

Überall wurde an den Wiederaufbau der österreichischen Fliegerei geschritten. Das Luftamt arbeitete die österreichischen Bau- und Betriebsvorschriften für Flugzeuge aus, bei welcher Arbeit der Fachausschuß, dem zum größten Teil Kriegsfieger angehörten, beratend zur Seite stand. Die wissenschaftlichen Unterlagen wurden durch die Lehrkanzel für Luftschiffahrt an der Technischen Hochschule zu Wien geschaffen.

Im Jahre 1923 wurde die Oelag gegründet, die mit Junkers F. 13-Flugzeugen den Flugverkehr Wien—München aufnahm. Der erst seit 1920 durch die M L R T durchgeführte Luftver-



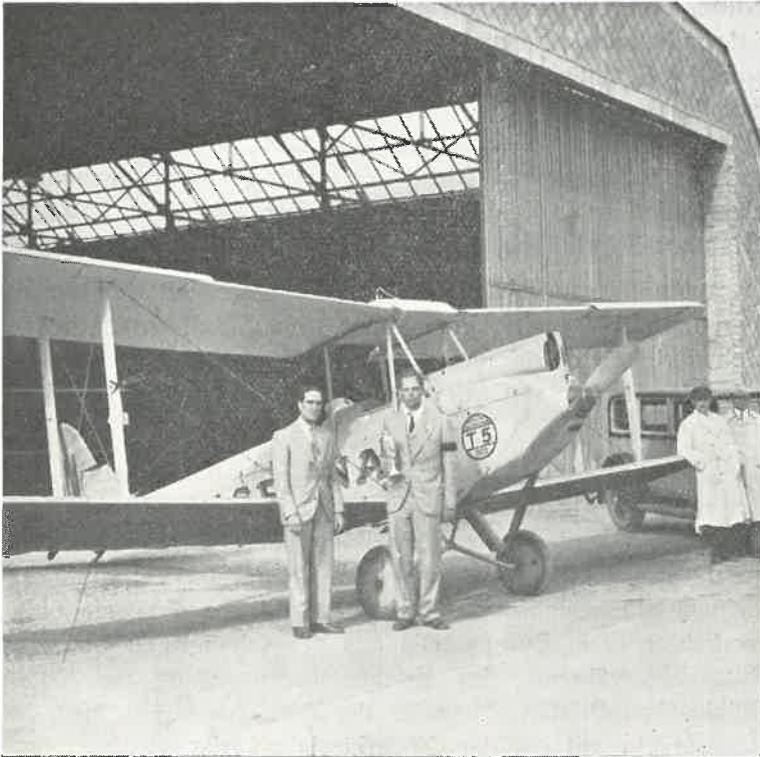
Meteor L 2 mit Siemens Sh 14 100/120 PS der österreichischen Phönix-Flugzeugwerft ist als einziges österreichisches Flugzeug zum Europa-Rundflug 1930 gestartet. Der schnittige Doppeldecker wäre das schnellste Flugzeug seiner Art gewesen. Leider hat ein Defekt in der Brennstoffzuleitung zu einer Notlandung im Riesengebirge geführt, wobei die Maschine leicht beschädigt wurde und nicht mehr rechtzeitig in Tempelhof eintreffen konnte.

kehr nach Budapest wurde durch die Tätigkeit der Oelag erweitert, auf welcher Linie 1924 der Ungarische Aero-Expresß folgte.

1924 war Oesterreich bereits auf der JATA vertreten.

Da unter den schwierigen finanziellen Verhältnissen der Motorflug-Sport in Oesterreich nicht ausgeübt werden konnte, schlossen sich ehemalige Kriegsfieger innerhalb des Aero-Clubs zu einer Segelflug-Sektion zusammen, die mehrere Segelflugzeuge erwarb und Versuchsflüge in Bruck a. d. Leitha unternahm. 1924 fand ein Segelflug-Meeting auf dem Waschberg bei Korneuburg statt, an dem erstrangige deutsche Segelfieger teilnahmen.

Die außerordentlich günstige, zentrale Lage Wiens für den europäischen Luftverkehr, die schon die Franco Rumäne, die nachmalige Cidna, gezwungen hatte, in der Nachkriegszeit auf dem Wege nach Konstantinopel die Route über Wien zu legen, machte Wien bald zu einem Hauptknoten der Luftverkehrswege von Süd nach Nord und von Ost nach West.



Erzherzog Anton Habsburg-Bourbon (rechts) mit seinem Begleiter auf dem Flugfeld Aspern: Gewinner des Preises der Fremdenverkehrs-Kommission für die Bundesländer Wien und Nieder-Oesterreich im Europa-Rundflug 1930.

Im Jahre 1924 flog der polnische Luftverkehr die Linie Wien—Krakau, während 1926 die Transadriatica gemeinsam mit der Oelag die Linie Wien—Graz—Klagenfurt—Venedig betrieb. Alle diese Linien wurden mit einmotorigen und dreimotorigen Junkers-Flugzeugen geflogen, so daß bald die Notwendigkeit bestand, auf dem Flugfeld Aspern bei Wien eine Junkers-Werft zu errichten. In der Folge wurden von der Oelag noch die Linien Wien—Innsbruck—Zürich, Innsbruck—Klagenfurt sowie Wien—Prag—Berlin in Betrieb genommen.

Ein weiterer Schritt zur Förderung der Fliegerei durch den Oesterreichischen Aero-Club bedeutete die Entsendung mehrerer Jungflieger zum Studium des Segelfluges in die

Rhön. Einer derselben, Kronfeld, ist heute Segelflieger von internationalem Ruf und Inhaber des Segelflug-Höhen-Welt- und des Segelflug-Distanz-Welt-Rekordes. Kronfeld hat auch auf der Rax und dem Schneeberg bei Wien eine Reihe von Studienflügen zur Erforschung der Luftströmungen im Hochgebirge unternommen. Diesem erfahrenen Segelflieger wurde durch eine österreichische Spende der Bau von 2 Hochleistungs-Segelflugzeugen „Wien“ und „Austria“ ermöglicht.

Auf diesem Gebiete der Sportfliegerei hat Oesterreich hervorragende Erfolge. Trotz der außerordentlichen Schwierigkeiten, die die Nachkriegsverhältnisse mit sich brachten, erscheint Oesterreich bereits wieder in der Weltrekordliste.

Oesterreich hat infolge seiner günstigen natürlichen Lage trotz der finanziellen Schwierigkeiten in den Nachkriegsjahren eine bedeutende Entwicklung des fliegerischen Verkehrs-Streckennetzes aufzuweisen. Es hat im Verhältnis zu seinem Flächeninhalt nach Deutschland das dichteste Luftverkehrsnetz in Europa. Die aus der schwierigen Gebirgsfliegerei während des Krieges hervorgegangenen österreichischen Piloten haben in der Nachkriegszeit auch im Luftverkehr mit größter Zuverlässigkeit die Gebirgsflugstrecken trotz allen ihren Gelände- und Witterungsschwierigkeiten geflogen. Der österreichische Luftverkehr ist heute durch seine Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit international bekannt.

Die wissenschaftliche Betätigung auf dem Gebiete des Flugwesens in Oesterreich hat durch die Arbeiten Knollers und Katzmayers an der Lehrkanzel für Luftfahrt der Wiener Technischen Hochschule in der Nachkriegszeit internationalen Ruf erlangt, wie auch Dr. Hess durch die Erforschung der radio-aktinischen Verhältnisse der Atmosphäre (Vortrag auf dem IV. Internationalen Luftfahrt-Kongreß in Rom) bestens bekannt ist.

Ein Beweis für die Leistungsfähigkeit der in der österreichischen Kriegs-Fliegerei tätig gewesenen Piloten und Konstrukteure ist die Tatsache, daß heute eine große Zahl derselben in bedeutenden Stellungen der ausländischen Fliegerei und der ausländischen Flugzeugindustrie tätig sind.

Der Oesterreichische Aero-Club hat auch in der Zeit nach dem Kriege die Verbindung mit den befreundeten Verbänden, besonders den deutschen Flieger-Organisationen, aufrecht erhalten.

Internationale Veranstaltungen, wie der Europa-Rundflug, sind über Oesterreich geführt worden und haben hier stets neu den Gedanken der internationalen Sportfliegerei propagiert, der auch durch die Vertretung des Oesterreichischen Aero-Clubs in der F. A. I. stets weiter entwickelt wird.

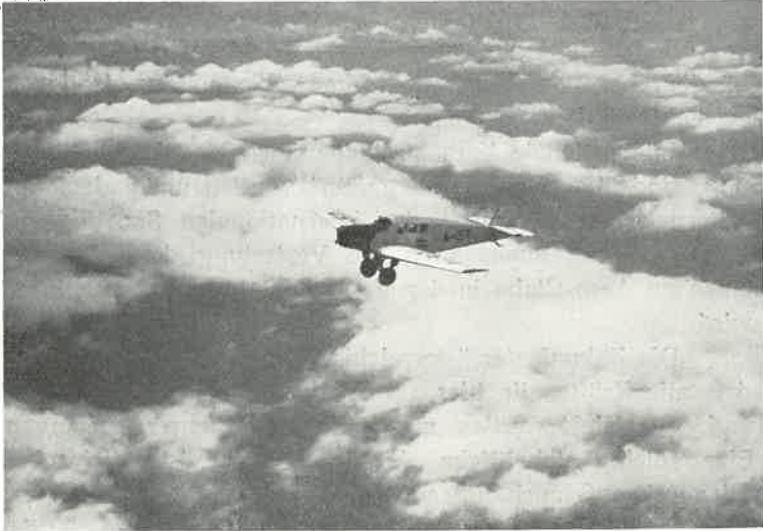
Die Zukunft der österreichischen Fliegerei erfordert es, daß alle Kräfte, die hier am Werke sind, zusammengefaßt und organisiert werden, um voll zur Geltung zu gelangen. Eine solche einheitliche Arbeit in der österreichischen Fliegerei muß auch unter den schwierigen Nachkriegs-Verhältnissen zu vollem Erfolge führen, zu einem Erfolge, der der Tradition des österreichischen Flugwesens würdig ist.

\* \* \*

## Die Entwicklung des österreichischen Luftverkehrs.

Von Generalmajor a. D., Fp., Hofrat Ingenieur Ferdinand Deutelmoser, geschäftsführender Verwaltungsrat der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G.

Wohl auf keinem Gebiete der Technik wurden in wenigen Jahren so große Erfolge erzielt, wie auf jenen des Flugwesens. Das treibende Element hiebei waren die auf's höchste gespannten Anforderungen, die während des Weltkrieges an die Leistungsfähigkeit des Flugzeuges gestellt wurden und die es mit sich brachten, daß sich das Flugzeug in wenigen Jahren zu einer Vollkommenheit entwickelte, zu der unter normalen Verhältnissen wohl ebensoviele Dezenien erforderlich gewesen wären. In richtiger Erkenntnis der Bedeutung der Handelsluftfahrt war man nach Beendigung des Krieges allenthalben bestrebt, die Errungenschaften des Flugwesens nutzbringend zu verwerten und das Flugzeug, das bis dahin fast ausschließlich für militärische Zwecke Ver-



Junkers Verkehrsflugzeug über Wolken (Photo der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G.).

wendung gefunden hatte, in den Dienst des Verkehrs und der Volkswirtschaft zu stellen.

Tatsächlich sehen wir auch bereits im Jahre 1919 die Anfänge eines regelmäßigen Luftverkehrs mit Flugzeugen, vorerst zwischen London und Paris, dem bald die Einrichtung regelmäßig beflogener Luftverkehrslinien in Deutschland folgte. Oesterreich, das infolge seiner zentralen Lage zum Knotenpunkt des europäischen Luftverkehrs geradezu berufen ist, da sowohl die große Transversallinie, die den Westen Europas mit dem nahen und fernen Orient verbindet, ebenso über österreichisches Gebiet führt, wie die Verbindung der nordischen Länder mit der Adria, konnte in den ersten Nachkriegsjahren an dem Wettbewerbe zum Ausbau des Verkehrsflugwesens nicht teilnehmen. Da Oesterreich, wie kaum ein zweites Land unter den Folgen des Krieges zu leiden hatte, mußte es seine ganzen Kräfte dem wirtschaftlichen Wiederaufbau des Landes widmen und konnte dem neuen Verkehrszweig nicht jene Mittel zuwenden, deren es zu seiner Weiterentwicklung bedurft hätte. Und doch war es gerade für unsere Heimat, die vom Meere abgeschnitten war,



Wien, Schönbrunn. (Photo der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G.)

eine wirtschaftliche Notwendigkeit, die Verbindung mit dem Auslande auf dem Luftwege zu erreichen, um nicht auch im Luftverkehr ein Binnenland zu werden.

Der schwere wirtschaftliche Kampf, den Oesterreich zu führen hatte, war wohl vorwiegend die Ursache, daß sich in den ersten Nachkriegsjahren nur ein ausländisches Luftverkehrsunternehmen, die „Franco-Roumaine“, auf österreichischem Gebiet betätigte und Wien durch einen regelmäßigen Flugdienst auf der Strecke Paris—Straßburg—Prag—Wien—Budapest—Belgrad—Bukarest in das internationale Luftverkehrsnetz einbezog.

Aber auch in Oesterreich faßte der Gedanke der Bedeutung der Handelsluftfahrt bald Wurzel. Im Mai 1923 wurde die Oesterreichische Luftverkehrs-A.-G. gegründet, die sich im Rahmen der „Trans-Europa-Union“ auf der Strecke München—Wien mit Landflugzeugen und Wien—Budapest mit Wasserflugzeugen beteiligte. Dieser Donauflugstrecke kommt insofern eine historische Bedeutung zu, als sie die erste regelmäßig beflogene Wasserluftverkehrslinie in Europa war.

Trotz des schwer zu bekämpfenden Mißtrauens, das dem neuen Verkehrsmittel entgegengebracht wurde, ließ sich auf den beiden genannten Luftverkehrslinien eine verhältnismäßig günstige Frequenz erzielen, so daß die Oesterreichische Luftverkehrs-A.-G. ihr anfänglich kleines Luftverkehrsnetz bereits im Jahre 1925 durch den Betrieb einer Luftverkehrslinie Wien—Graz—Klagenfurt, einer Luftverkehrslinie Wien—Fürth, die den Anschluß an die Strecke Fürth—Berlin vermittelte, und durch einen Sommersaisonverkehr Wien—Salzkammergut erweitern konnte.

Im Jahre 1926 wurden zwei neue Versuchslinien, und zwar die Strecken Wien—Salzburg—Innsbruck und Budapest—Graz für kurze Zeit in Betrieb genommen und dadurch die Vorbereitungen für einen innerösterreichischen Luftverkehr geschaffen.

Während aber die Luftverkehrsunternehmen des Auslandes reichliche finanzielle Unterstützungen aus öffentlicher Hand erhielten, mußte sich die Oesterreichische Luftverkehr-A.-G. aus eigenen Mitteln erhalten und war zu namhaften Opfern gezwungen, um den Verkehr wenigstens während einiger Monate des Jahres aufrechtzuerhalten.

Erfahrungsgemäß kann sich unter den jetzigen Verhältnissen der Luftverkehr noch nicht eigenwirtschaftlich gestalten und ist auf Zuschüsse Dritter angewiesen. Die Gründe hiefür sind verschiedener Art:

Bei der heutigen Bauart der Flugzeuge ist im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln ein außerordentlich großer Kraftaufwand für die Beförderungseinheit erforderlich, der etwa mit dem 15-fachen Wert des Kraftaufwandes bei Schnellzügen veranschlagt werden kann. Dies erfordert sehr kräftige Motoren, die aber gemäß der Eigenart des Verkehrsmittels sehr leicht gebaut sein müssen. Die Flugmotoren müssen ferner nahezu ständig Höchstleistungen aufbringen, so daß ihre Lebensdauer beschränkt ist und ständige Ueberholungs- und Reparatursarbeiten erforderlich sind. Aber auch die Flugzeugzellen haben mit Rücksicht auf die gebotene Sicherheit des Verkehrs eine verhältnismäßig kurze Lebensdauer, so daß sich außerordentlich hohe Abschreibungsquoten zwangsläufig ergeben. Auch die Anschaffungskosten der Flugzeuge und Motoren, die als Qualitätserzeugnisse mit besonderer

Sorgfalt gearbeitet werden müssen, um allen Anforderungen hinsichtlich Sicherheit zu entsprechen, sind äußerst hoch und erfordern beträchtliche Beträge für Zinsendienst und Abschreibung. Schließlich sind auch die Verwaltungskosten der Luftverkehrsunternehmungen derzeit noch unverhältnismäßig groß, zumal der Luftverkehr zum großen Teile noch Saisonverkehr ist.

Wenn sonach Oesterreich auf eine eigene Handelsluftfahrt nicht verzichten und der Gefahr einer vollständigen Ueberfremdung im Luftverkehr vorbeugen wollte, müßte auch seitens der österreichischen Regierungsstellen eine Subventionierung des heimischen Luftverkehrs ins Auge gefaßt werden. Das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1927 trug dieser Forderung erstmalig Rechnung, indem es einen Betrag von S 1,000.000.— als Flugkilometerbeihilfe vorsah.

Wiewohl sich also die Oesterreichische Luftverkehrs-A.-G. bereits seit dem Jahre 1923 im Luftverkehr aktiv betätigt hatte, kann füglich doch erst das Jahr 1927 als das Geburtsjahr der österreichischen Handelsluftfahrt bezeichnet werden. Durch die staatliche Unterstützung wurde der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G. die Möglichkeit geboten, den innerösterreichischen Luftverkehr auf den wichtigsten Linien durchzuführen und sich auch am zwischenstaatlichen Luftverkehr, wenigstens im bescheidenen Maße, zu beteiligen. Dadurch war es aber auch möglich geworden, einen Teil der erfahrenen und im Kriegsdienste erprobten Flugzeugführer in ihrem alten Berufe zu beschäftigen.

Im Jahre 1927 konnte die Oesterreichische Luftverkehrs-A.-G. folgende Strecken regelmäßig befliegen:

Wien — Prag — Dresden — Berlin in Betriebsgemeinschaft mit der Deutschen Lufthansa A. G. und der Czechoslovakischen Luftverkehrs A. G.;

Wien — Graz — Klagenfurt — Venedig in Betriebsgemeinschaft mit der Transadriatica Societa Anonima, Venezia;

Graz — Budapest in Betriebsgemeinschaft mit der Ungarischen Luftverkehrs A. G.;

Ferner die Strecke

Wien — Salzburg — Innsbruck — Konstanz und die Versuchslinie Salzburg — Klagenfurt.



Wien. - Burgtheater. (Photo der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G.)

Außerdem betätigten sich in diesem Jahre folgende fremde Luftverkehrsgesellschaften in Oesterreich:

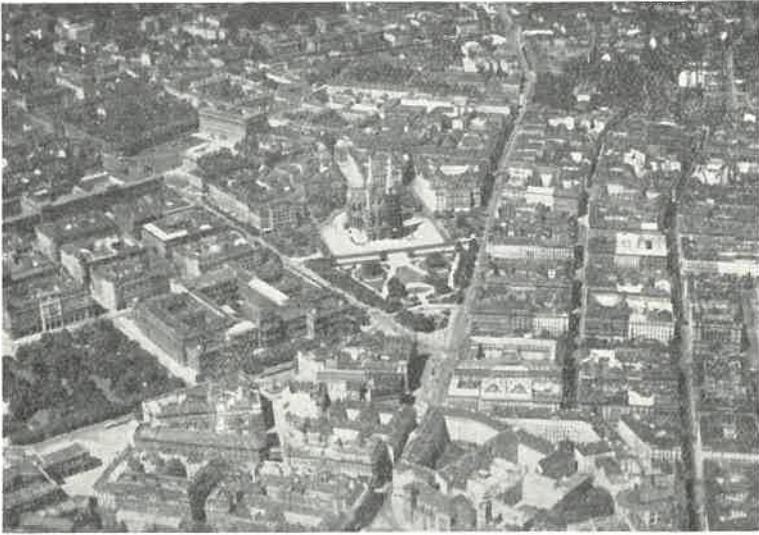
Die Deutsche Lufthansa A. G. auf der Strecke München—Zürich—Genf, München—Salzburg—Reichenhall und München—Innsbruck.

Die Ungarische Luftverkehrs A. G. auf der Strecke Budapest—Wien.

Die Polskie Linje Lotnicze Lot auf der Strecke Wien—Krakau—Warschau—Lemberg und die

Compagnie Internationale de Navigation Aérienne auf der Strecke Paris—Straßburg—Prag—Wien—Budapest—Belgrad—Bukarest.

Im Jahre 1928 konnte das Streckennetz der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G. durch Erhöhung der Flugkilometerbeihilfe eine Erweiterung erfahren und eine Gesamtlänge von 3533 km erreichen, was der Entfernung Wien—Spitzbergen entspricht.



Wien - Votivkirche und Universität. (Photo der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G.)

Nebst der täglichen Verbindung Wien—Prag—Dresden—Berlin und Wien—Graz—Klagenfurt—Venedig wurde in Betriebsgemeinschaft mit der Deutschen Lufthansa A. G., beziehungsweise der Transadriatica ein Expresverkehr Berlin—Wien—Venedig ohne Zwischenlandungen in Betrieb genommen, der in Venedig Anschluß nach Rom fand und dergestalt die Luftreise Berlin—Rom in 10 Stunden ermöglicht. Ueberdies wurde die Ostweststrecke bis Zürich verlängert und dadurch Wien und die österreichischen Fremdenverkehrszentren Salzburg und Innsbruck durch ein österreichisches Unternehmen mit der Schweiz verbunden. Endlich wurde die schon im Jahre 1927 versuchsweise beflogene Alpenstrecke Salzburg—Klagenfurt durch 3 Monate in Betrieb genommen.

Im Jahre 1929 konnte dank der neuerlichen Erhöhung der Flugkilometerbeihilfe eine weitere Intensivierung des Verkehrs erfolgen. Dem Verkehrsbedürfnis entsprechend, wurde während der drei Hauptreisemonate eine zweite Verbindung Wien—Innsbruck eingeführt, die als Schnell-

verkehrsstrecke ihre Fortsetzung über Konstanz nach Zürich fand. Ferner wurde die Strecke Klagenfurt—Salzburg, die im Jahre 1928 nur dreimal wöchentlich in jeder Richtung befliegen wurde, zu einer täglichen Verbindung in jeder Richtung ausgebaut, und überdies auch bis München verlängert, so daß sich eine tägliche Verbindung von München über Salzburg nach Klagenfurt mit Anschluß nach Venedig ergab.

Das Streckennetz des Jahres 1929 betrug 3738 km mit einer Gesamtleistung von 678.498 km, was dem 100 fachen Reiseweg Hamburg—New-York entspricht.

Im Jahre 1930 konnte das Streckennetz der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G. durch die internationale Linie Wien—Graz—Zagreb—Beograd, die in Betriebsgemeinschaft mit der Compagnie Internationale de Navigation Aérienne und der Societé de Navigation Aérienne Jougoslave Aeropout befliegen wurde, eine neuerliche Vergrößerung erfahren. Ueberdies wurde während der Sommermonate eine Tagesverbindung Klagenfurt—Graz—Wien und zurück geschaffen und die Strecke München—Salzburg—Klagenfurt für die Dauer von drei Monaten bis Venedig verlängert. Das Streckennetz der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G. betrug im Jahre 1930 4000 km mit einer Gesamtjahresleistung von 727.753 km.

Auch fremde Luftverkehrsunternehmen hatten in diesen Jahren ihren Verkehr über Oesterreich ausgebaut. Die Deutsche Lufthansa A. G. hat gemeinsam mit der italienischen Luftverkehrsgesellschaft Avio-linee München—Innsbruck—Bozen—Trient—Mailand befliegen. Ferner nahm die Poststrecke der Deutschen Lufthansa A. G. nach Stambul in Wien ihren Ausgang und auch die große Indienlinie der Imperial Airways Ltd. wurde über Wien geführt, sodaß Oesterreich auch in den Verkehr mit dem nahen und fernen Orient einbezogen wurde.

Die Entwicklung des österreichischen Luftverkehres seit dem Jahre 1923 zeigt folgende statistische Zusammenstellung über die Leistungen der Flugzeuge der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G.:

## Passagierbeförderung:

Im Jahre 1923 bis 1926 . . . . .	2.393 Personen
„ „ 1927 . . . . .	4.274 „
„ „ 1928 . . . . .	5.477 „
„ „ 1929 . . . . .	6.400 „
„ „ 1930 . . . . .	7.869 „

zusammen 26.413 Personen

## Fracht-, Post- und Gepäckbeförderung

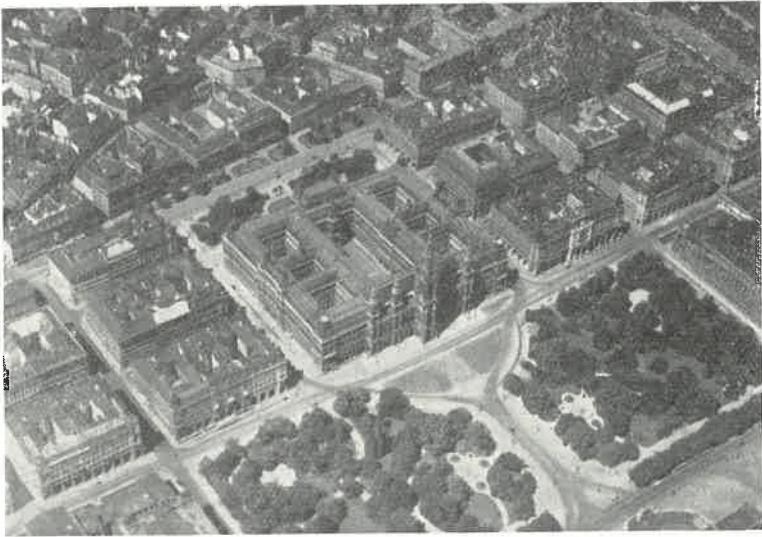
Im Jahre 1923 bis 1926 . . . . .	32.908 kg
„ „ 1927 . . . . .	62.534 „
„ „ 1928 . . . . .	104.247 „
„ „ 1929 . . . . .	118.392 „
„ „ 1930 . . . . .	209.684 „

zusammen 527.765 kg

Die aus den statistischen Daten ersichtliche Steigerung der Frequenz erbringt den Beweis, daß der Betrieb der Fluglinien nicht nur einem Verkehrsbedürfnis entspricht, sondern, daß sich das neue Verkehrsmittel erfreulicherweise auch bereits im großen Publikum einzubürgern beginnt und daß der bei Luftreisen erzielte Zeitgewinn in unserer raschlebigen Zeit immer mehr an Geltung gewinnt.

Während die Strecke Wien—Prag—Dresden—Berlin vornehmlich von Geschäftsreisenden frequentiert wird, dient die Fluglinie Wien—Venedig und insbesondere die Alpenstrecke Wien—Salzburg—Innsbruck—Zürich hauptsächlich dem Touristenverkehr und wird von Vergnügungsreisenden bevorzugt. Das Hauptkontingent an Fluggästen dieser Strecke stellen Ausländer bei, welche die Naturschönheiten unserer Heimat im Fluge kennen lernen wollen. Der österreichische Luftverkehr ist somit auch ein nicht zu unterschätzender Faktor des Fremdenverkehrs geworden, der gerade für die österreichische Volkswirtschaft eine bedeutende Rolle spielt.

Daneben aber hat auch der Luftverkehr Bedeutung für den Handel gewonnen, wie aus der insbesondere im Jahre 1930 erfolgten bedeutenden Inanspruchnahme des Flugzeuges als Transportmittel für Warenbeförderung ersichtlich ist. Der



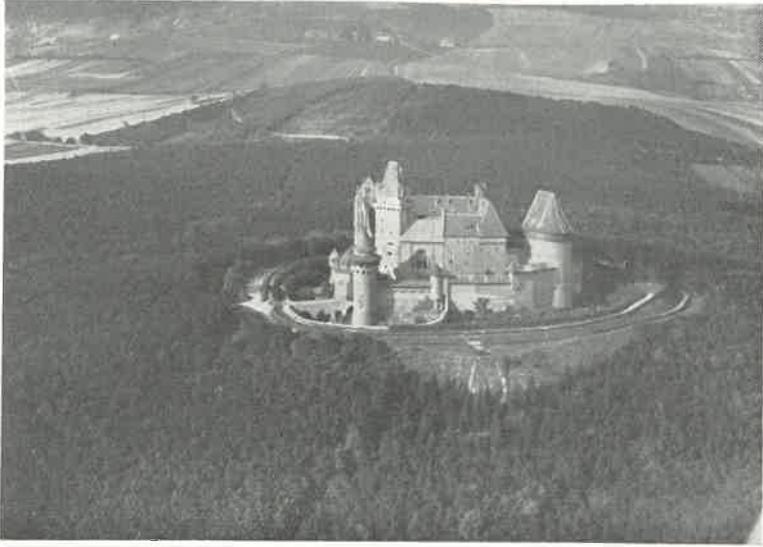
Wien - Rathaus. (Photo der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G.)

Vorteil des Luftfrachtverkehrs liegt ja nicht allein in der Raschheit des Flugzeuges, sondern auch in der vereinfachten Zollmanipulation, die am Flughafen selbst sofort nach der Landung vorgenommen wird und es ermöglicht, daß die Ware dem Empfänger ohne Verzögerung zugestellt werden kann. So wird beispielsweise ein Frachtgut, das in Wien um 14 Uhr angeliefert wird, dem Empfänger in London bereits am folgenden Tage um 11 Uhr verzollt ausgehändigt.

Ein weiterer besonderer Vorteil des Luftfrachtverkehrs liegt auch darin, daß dem Kaufmann die Möglichkeit geboten wird, Nachnahmebeträge in kürzester Zeit liquidiert zu erhalten.

Das große Vertrauen, das dem Flugzeug als Transportmittel entgegengebracht wird, zeigt sich unter anderem auch darin, daß Gold- und Platinsendungen fast ausschließlich nur mehr per Flugzeug transportiert werden. Bei derart hochwertigen Frachtgütern wirkt sich die Raschheit des Transportes durch die Zinsersparnis besonders augenfällig aus.

Der Luftverkehr kommt aber nicht allein für hochwertige und leicht verderbliche Waren wie Schnittblumen, Obst u. dgl. in Betracht, er umfaßt Güter mannigfacher Art,



Burg Kreuzenstein. (Photo der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G.)

von denen aus der österreichischen Handelsstatistik des Luftverkehrs hervorgehoben werden sollen:

Schuhe, Konfektionswaren, Hutstumpen, Baumwollwaren, Kunstseide, Pelze, Arzneimittel, chirurgische Instrumente, Schmuckfedern, Autobestandteile, Filme etc. Jedenfalls muß dem Luftfrachtverkehr eine besondere Bedeutung zugesprochen werden, da er volkswirtschaftliche Werte schafft, und auch die Handelsbilanz günstig beeinflusst.

Die bisherige Entwicklung des Flugwesens in unverhältnismäßig kurzer Zeit erschließt ungeahnte Perspektiven. Gerade Oesterreich wird alle Vorsorgen treffen müssen, damit die heimische Luftfahrt an dem in Zukunft zu erwartenden schweren Wettkampfe zu ihrer weiteren Entwicklung teilnehmen kann, aber auch um die großen ausländischen Luftverkehrslinien über österreichisches Gebiet zu lenken, damit Wien auch in Hinkunft eine Drehscheibe im europäischen Luftverkehr verbleibe. Hierzu genügt die staatliche Kilometerbeihilfe allein nicht. Sie muß ihre Ergänzung durch Förderung und Unterstützung seitens der Allgemeinheit und insbesondere durch das Vertrauen der breiten Oeffentlichkeit finden. Dieses Vertrauen zu dem neuen Verkehrsmittel ist gerecht-

fertigt, weil es heute schon hinsichtlich der Sicherheit die Konkurrenz mit allen anderen Verkehrsarten erfolgreich aufzunehmen in der Lage ist.

Der Flughafen Aspern bei Wien wurde vom Bundesministerium für Handel und Verkehr in den letzten Jahren ausgebaut, und mit allen modernen Einrichtungen versehen, so daß er als eine mustergültige Anlage angesprochen werden kann. Dem österreichischen Aero-Club bleibt das Verdienst vorbehalten, durch die seinerzeitige Anlage des Flugplatzes in Aspern den Grundstein für die Schaffung dieses modernen internationalen Flughafens, der heute bereits von 10 Luftverkehrsgesellschaften regelmäßig angefliegen wird, gelegt zu haben.

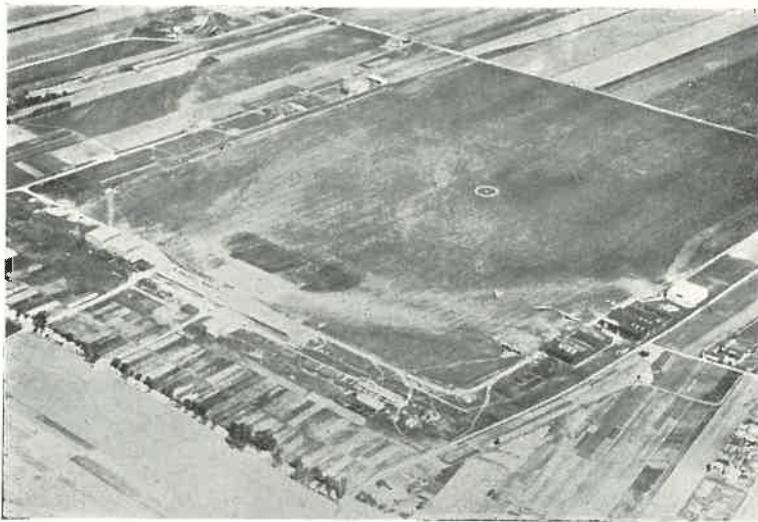
\* \* \*

## Aspern, der internationale Flughafen von Wien.

Von Pol.-Ober-Komm. Dr. August Raft-Marwill, Leiter des Flughafens Aspern.

Viele tausende Flugpassagiere haben schon in den flinken Zubringerautos den Weg vom Stadtzentrum Wiens nach dem Flughafen Aspern zurückgelegt. Dieser Weg führt über den schönsten Teil der Ringstraße, überquert beim Heeresministerium den Donaukanal, folgt der breiten Praterstraße und gelangt dann nach Ueberwindung des denkmalbeschatteten, nur stockend zu passierenden Pratersterns und der Lassallestraße zur alten Reichsbrücke. Recht und schlecht — sie ist für die Fülle des Verkehrs schon längst zu eng geworden — wird auf ihr die breite Donau übersetzt. Hier verliert sich der Großstadtcharakter zum Teile. Es gibt wohl noch rechts und links massive Wohnbauten, das Häusermeer verebbt aber immer mehr, macht einer breiten Wasserfläche mit baumbestandenen Ufern Platz — der alten Donau — auf der in der schönen Jahreszeit zahlreiche Segelboote, Wassersportler und Ausflügler das Bild beleben. Die einzelnen dazwischen noch liegenden Stadtteile Kaisermühlen, Stadlau, Aspern, die trotz ihrer langjährigen Zugehörigkeit zu Wien

ihre Individualität zu wahren scheinen — muten mit ihren vielen Gärten und den niederen Häusern manchmal ganz ländlich an. Im freien Felde, unweit des Ortes Aspern, ragen in kraftvoller und doch zierlicher Harmonie die 80 Meter hohen Eisenmaste des Flughafensenders, im Orte selbst mahnt der steinerne Löwe vor der baumumschatteten historischen Kirche an Altösterreichs Geschichte.



Der Flughafen.

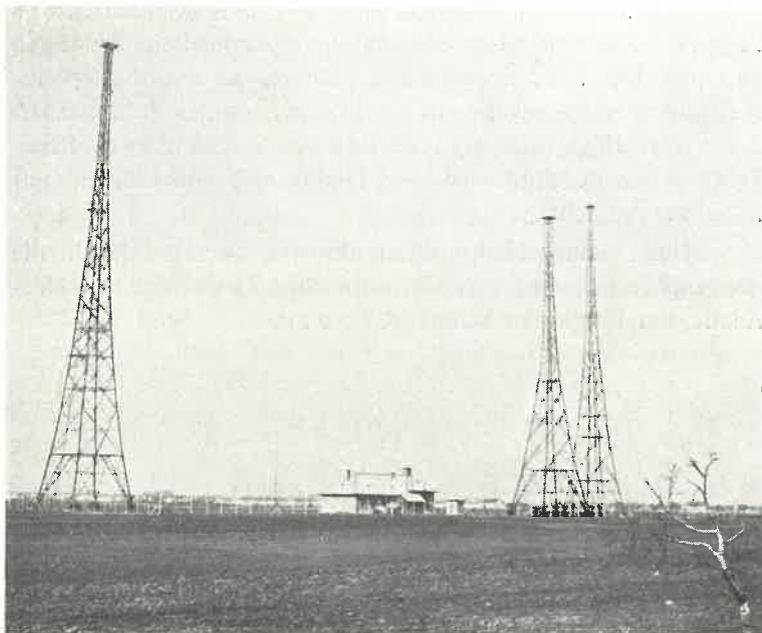
Das Band der weiterhin nach Osten führenden Straße trennt zwei gänzlich verschiedene Landschaften — südwärts erstreckt sich die Lobau, jenes eigenartige, fast noch im Urzustande befindliche, von Sumpf und Wasserlauf durchzogene Waldgebiet, wo noch Adler, Kormoran und Reiher horsten — nördlich beginnt die gesegnete Kornkammer Oesterreichs, das Marchfelde, eine weite Ebene, deren Eintönigkeit kaum von einigen Gärtnerhäuschen oder Baumgruppen unterbrochen wird.

An dieser Straße, aber schon im Marchfelde, liegt Wiens Flughafen Aspern, in einer flugtechnisch ganz ausgezeichneten Lage, wenn man von den im Marchfelde typischen und häufigen starken Winden und von dem im

Herbst und Frühjahr manchmal einfallenden Bodennebel absieht.

Angesichts der geschäftigen, flugzeugdurchrauschten, ausschließlich auf Gegenwart und Zukunft bedachten Emsigkeit des Flughafens fällt es nicht leicht, die Vergangenheit heraufzubeschwören und daran zu denken, daß hier historischer Boden ist. Bereits in vorgeschichtlicher Zeit — aber auch vor und während der Völkerwanderung müssen da Ansiedelungen bestanden haben, wie Funde von Gebrauchsgegenständen und Urnen beweisen. Aktueller ist aber die Erinnerung daran, daß ebendort, wo sich heute die freundlichen Empfangshallen und Büros des Flughafens befinden, wo die mächtigen Metallvögel ihren dröhnenden Anlauf nehmen oder sanft den Kontakt mit Mutter Erde wiedergewinnen, sich die blutige Schlacht von Aspern abgespielt hat, in welcher zum ersten Male dem großen Eroberer die Palme des Sieges streitig gemacht wurde. Die morschen Knochen manch eines tapferen Grenadiers, verrostete Waffen, Uniformschnallen und dergleichen sind durch Bauarbeiten im Flughafen wieder ans Tageslicht gekommen und konnten den nachdenklichen Beobachter daran erinnern, daß auch die anscheinend von älterer Tradition ganz unbeschwerte Entwicklung der Luftfahrt in Oesterreich nur bedingt durch die geographischen und historischen Grundlagen stattfinden konnte.

Die Gegend, wo drei wichtige Gebirgskomplexe Europas: Alpen, Karpathen und Sudeten sich gleichsam die Hand zu reichen scheinen, wo der Donaustrom nach Passieren der letzten Gebirgssengen seinen Weg nach dem Osten und Südosten Europas nimmt und sein Tal im Marchfelde mit wichtigen, von Norden nach Süden und umgekehrt zusammenlaufenden Niederungen vereinigt, ist auch die gleiche Gegend, wo die Sturmflut der Völkerwanderung ihre hauptsächlichste Eingangspforte nach dem Westen Europas fand. Hier hämmerten später Jahrhunderte lang die Heerscharen des Orients an den Toren des Abendlandes und diese Gegend sah auch im entgegengesetzten Sinne die romantische Sehnsucht des Abendlandes nach dem Orient im Durchzuge des Nibelungenheeres und der Kreuzzüge ihren Ausdruck finden. Bollwerk und Ausfalltor — diese wichtigen politisch-strategischen Gründe führten zur frühzeitigen Gründung der Ost-



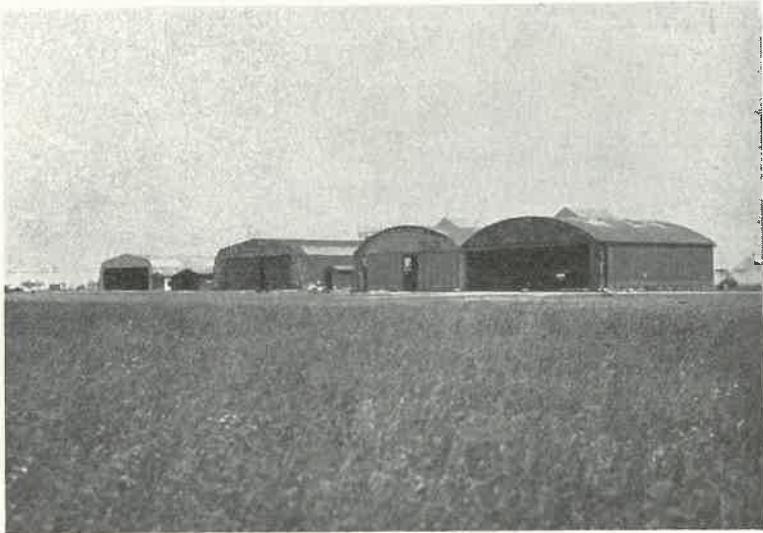
Radiosender des Flughafens.

mark. Aus ihr entstand dann der mächtige Kaiserstaat Oesterreich-Ungarn, der ein mannigfaltiges Völkergemisch verschiedenster Herkunft und Nation umfaßte. Hier gab es nicht mehr Trennung, sondern Vereinigung der vier Weltgegenden und ihrer Völker. Das Kaiserreich zerfiel, es verblieb nur das heutige, kleine Oesterreich, dem man alles nehmen konnte — nur nicht seine günstige, zentrale Lage an der Schlagader Mitteleuropas, am Kreuzpunkte von Ost, West, Süd und Nord. Unser kleingewordenes Oesterreich ist nicht mehr Bollwerk und Ausfalltor, aber es hat die Mission des Kaiserreiches übernommen, die Brücke zwischen den Völkern und Staaten Mitteleuropas zu bilden, die Drehscheibe des mitteleuropäischen Verkehrs zu sein.

Unserem Zeitalter ist es beschieden worden, die Erdgebundenheit der Verkehrsmittel zu überwinden und sich den Luftweg dienstbar zu machen. Damit hat die Menschheit sicher den entscheidendsten Schritt ihrer Verkehrstechnik und damit einen der maßgebendsten ihrer Zivilisation zurückgelegt.

Bereits die ersten Dezennien der Luftfahrt haben das Flugwesen aus den bescheidensten, gefahrvollen Anfängen zu einem Grad der Entwicklung geführt, der wahrhaft phantastische Perspektiven eröffnet. In den wenigen Jahren nach dem Weltkriege wurde in Europa ein verzweigtes Luftverkehrssystem geschaffen, dessen Dichte sich von Jahr zu Jahr noch vervielfacht.

Einer seiner Hauptstützpunkte ist, bedingt durch die geographischen und verkehrspolitischen Grundlagen Oesterreichs, der Flughafen Wiens, A s p e r n.



Hangare des Flughafens.

Seine Entstehung, an welcher der Oesterreichische Aero-Club bedeutsam mitgewirkt hat, mag kurz geschildert sein. Errichtet wurde er im Jahre 1912 von der Wiener Flugfeldgesellschaft auf einem von der Gemeinde Wien zur Verfügung gestellten Territorium.

Noch im gleichen Jahre und in den folgenden 1913 und 1914 gab es hier schon internationale Flugmeetings, bei denen neben ausländischen — vornehmlich französischen — Piloten, auch schon zahlreiche Oesterreicher, unter anderen Bier, Blaschke, Illner, Stanger durch Aufstellung von Weltrekorden in Höhe, Dauer, Distanz, Geschwindigkeit und

Geschicklichkeit sich auszeichnen konnten. 1912 war Aspern auch Start- und Zielpunkt des Schichtwettbewerbfluges, welcher durch Oesterreich und Ungarn führte. Das Zeppelinluftschiff „Sachsen“, noch unter der persönlichen Führung des alten Grafen Z e p p e l i n, landete im Sommer 1913 in Aspern anlässlich einer Kreuzungsfahrt. Das Flugfeld hatte damals eine mehr als doppelte Ausdehnung wie heute, erstreckte sich bis zur Ostbahnstrecke und beherbergte auch einen Teil der „Militäraeronautischen Anstalt“, wie die embryonalen Anfänge unserer später so ruhmvollen Luftfahrtruppen damals genannt wurden. Von den Einrichtungen und Gebäuden der Vorkriegszeit ist jetzt fast gar nichts mehr zu sehen, denn auch hier brausten Weltkrieg und Umsturz nicht spurlos vorüber.

Im August 1914 wurde auch Aspern „mobilisiert“. Die Militärverwaltung schuf hier bis zum Kriegsende eine großartige ausgedehnte Anlage, bestehend aus 18 großen Hangaren, zahlreichen sonstigen Gebäuden für Büros, Werkstätten, Magazine und Unterkunft für Ausrüstung, Versuche, Erprobung und Uebernahme.

Entsprechend der zunehmenden Bedeutung der Fliegerwaffe an den Fronten, die zu einem großen Teil mit Menschen- und Flugzeugmaterial von Aspern aus alimentiert wurden, herrschte regste fliegerische und technische Tätigkeit.

Nicht uninteressant ist auch der Umstand, daß Aspern schon im April 1918 der Ausgangspunkt der ersten österreichischen, damals allerdings militärischen Luftpostlinie war. Sie führte von Wien über (Olmütz) Krakau—Lemberg—Proskurov nach Odessa beziehungsweise nach Kiew und funktionierte mit ziemlicher Regelmäßigkeit bis zum Kriegsende. Eine Versuchsstrecke Wien—Budapest wurde nach einigen Wochen Betrieb aufgelassen.

Nach dem Krieg trat Stillstand und Zerstörung ein. Das Friedensdiktat vernichtete alle damals militärischen Anlagen und Bauten bis auf 6 Hangare und einige Baracken — desgleichen den Gesamtbestand an Flugzeugen und Motoren.

Schwere Jahre brachen über Oesterreich herein. Es mußte alle Kräfte hergeben, um seine nackte Existenz über Wasser zu halten. Solange seine finanziellen, kommerziellen

und verkehrstechnischen Grundlagen nicht wieder in Ordnung waren, konnte an eine Einführung des Flugzeuges in die Reihe der friedlichen Verkehrsmittel nicht gedacht werden.

Als erste Luftfahrtunternehmung in Oesterreich nahm die französische „Franco Roumaine“ — später „Compagnie Internationale de Navigation Aérienne“ im Jahre 1922 den Verkehr auf der Strecke Paris—Bukarest mit Benützung des Wiener Flughafens auf. 1923 eröffnete die in diesem Jahre gegründete Oesterreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft im Rahmen der Transeuropa-Union den Verkehr auf der Strecke Wien—München. Es folgten in den nächsten Jahren eine deutsche, eine ungarische, sodann eine polnische, italienische, czechoslovakische, schweizerische, jugoslawische Luftverkehrsunternehmung, schließlich die englische Imperial Airways, mit ihrer weitreichenden Linie England—Indien, womit der dominierenden verkehrspolitischen Lage Asperns Rechnung getragen und sein Rang als internationaler Flugverkehrsstützpunkt festgelegt war.

Die Erkenntnis, daß Oesterreich nunmehr auch selbst aktiveren Anteil am Luftverkehre haben müsse, führte dazu, daß die Oesterreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft sich mit von Jahr zu Jahr steigendem Anteil an der Luftfahrt in und über Oesterreich beteiligte und insbesondere hervorzuhebender Weise einer erheblichen Anzahl von im Kriege ausgezeichneten Angehörigen der ehemaligen Fliegertruppen die Rückkehr zu ihrer geliebten Tätigkeit ermöglicht hat.

Es sind somit zehn verschiedene Nationen, welche dermalen Aspern im planmäßigen Luftverkehre anfliegen und dem Platze damit mit Recht die Qualifikation des „Internationalsten Flughafens der Welt“ verleihen.

Die Frequenz hat sich in den letzten Jahren bis auf 36 planmäßige Flugzeuge täglich im Sommerbetrieb gesteigert. Selbst in den Wintermonaten wird der Verkehr auf den Hauptstrecken durchgeführt. In den letzten Jahren konnte der regelmäßige Luftverkehr von Aspern bereits jährliche Rekordziffern von nahezu 6000 Flügen registrieren, bei denen rund 14.000 Personen, über 200.000 Kilogramm Reisegepäck, über 400.000 Kilogramm Fracht, über 45.000 Kilogramm Flugpost befördert wurden.

Ein Blick auf das von Aspern nach allen Richtungen ausstrahlende Streckennetz zeigt, daß alle wichtigen Verkehrszentren Mitteleuropas direkt zu erreichen sind: Berlin, Prag, Brünn, Warschau, (Krakau), Budapest, Graz, Klagenfurt, Venedig, Salzburg, München — oder als Anschlußpunkte für die Fortsetzung der Luftreise genommen werden können.



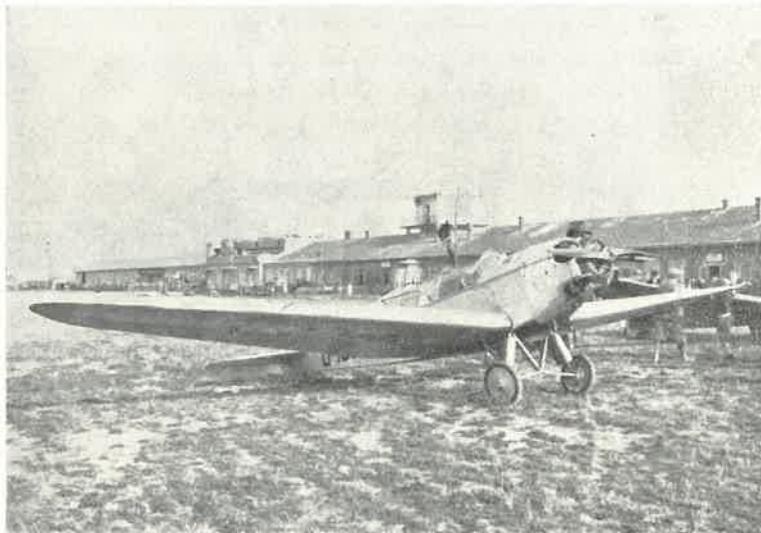
Europa-Rundflug 1930.

Gleichlaufend damit hat sich die sonstige, „außertourliche“ Flugtätigkeit in Aspern entwickelt. Eine ziemliche Anzahl österreichischer Privatflugzeuge, welche Sonderflüge, Wiener Rundflüge, Reklame-, Photo- und Bodenvermessungs- und schließlich Sportflüge durchführen, ist in Aspern beheimatet, während in- und ausländische Touristen, welche das Kleinflugzeug in zunehmendem Maße als Reisevehikel bevorzugen, mit Vorliebe Aspern als Ziel- oder Durchflughafen anfliegen.

Es ist klar, daß eine derart umfangreiche Flugtätigkeit, welche noch dazu planmäßig, d. i. nach vorher festgelegten Zeiten stattfinden soll — außerordentlicher Einrichtungen bedarf. Die Tüchtigkeit unserer besten Piloten und die technisch anerkannt vorzüglichen Qualitäten der Luftflotte,

die von und nach Aspern den friedlichen, völkerverbindenden Luftverkehr betreibt, wäre ohne „Flugsicherungsdienst“ nicht im Stande, gegen die menschliche Beeinflußung unzugänglichen meteorologischen Gefahren anzukämpfen.

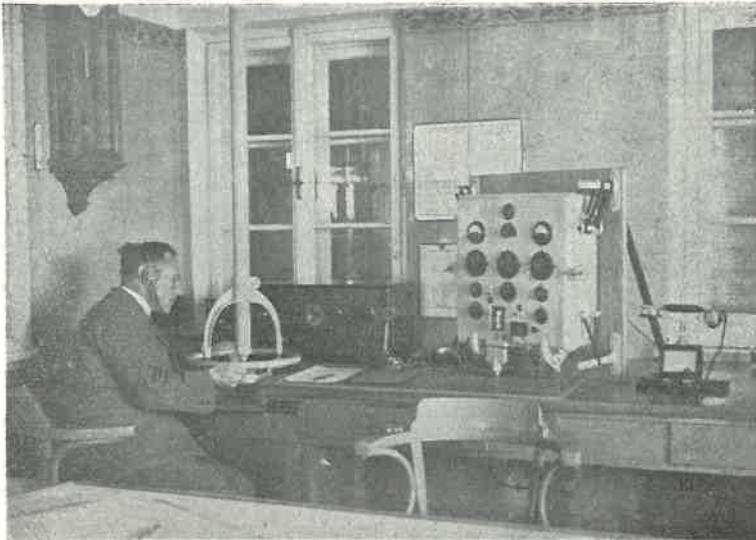
Gewitter, Sturm, Hagel — vor allem aber der am meisten gefürchtete Bodennebel und größere Wolkenbildung können den Verkehrsflug behindern, ja seine Durchführung gefährden — wie dies ja schließlich auch bei der Schifffahrt der Fall ist. Dem Nachteile, daß das Flugzeug nicht wie das



Europa-Rundflug 1930.

Schiff eventuell anhalten und abwarten kann, steht der Vorteil seiner hohen Geschwindigkeit gegenüber, mit der es gefährlichen und unangenehmen Gebieten leicht ausweichen kann. Die Kenntnis solcher Gebiete gibt ihm fast immer schon vor Antritt des Fluges, anlässlich der obligatorischen „Wetterberatung“ der bis ins Detail organisierte „Flugwetterdienst“ in Aspern, dessen Bereich weit über den Hafen hinausreicht. Alle Flughäfen im weiten Umkreise, aber auch eine große Anzahl von über das Land gestreuten „Wettermeldestellen“ geben radiotelegraphisch, telegraphisch oder telephonisch in bestimmten Intervallen — bei wechselndem Wetter teilweise — ihre Wettersituation nach Aspern bekannt.

Erfahrene Meteorologen stellen darnach mehrmals im Tage Wetterkarten und Prognosen zusammen und sind wohl im Stande, den Piloten schon bei seinem Abfluge über die meteorologischen Verhältnisse seiner Strecke zu unterrichten. Damit nicht genug werden die mit Radio versehenen Flugzeuge — fast alle größeren gehören dazu — auch während des Fluges über die vor ihnen liegende Wettersituation fortlaufend orientiert und dirigiert, so daß manchmal geradezu von einer Fernlenkung gesprochen werden könnte.

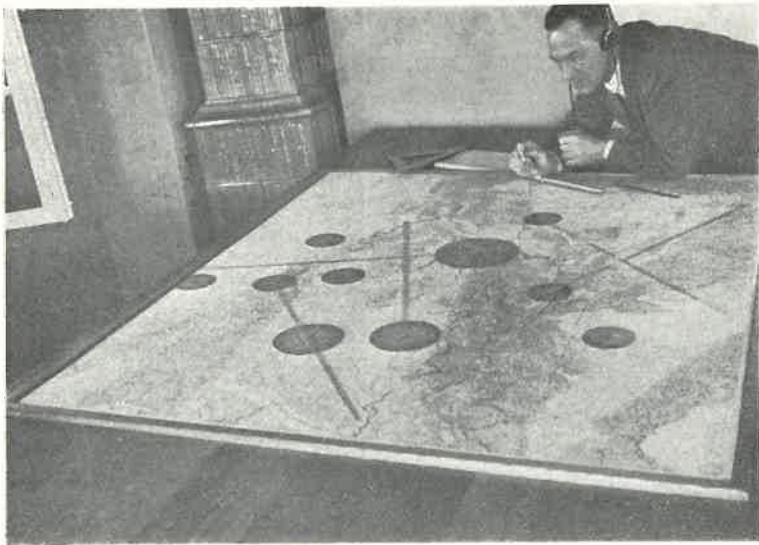


Peilstation des Flughafens Aspern.

Ein unscheinbares, kleines, gelbes Häuschen im Felde — es kann vom Flughafen aus kaum wahrgenommen werden — dient einer der wichtigsten Errungenschaften der Luftverkehrstechnik — der „Peilung“.

Sei es, daß ein Flugzeug trotz aller vorheriger Beratung infolge raschen Wetterwechsels in oder über Wolken und Nebel geraten ist, oder daß es infolge von Gegenwind von der Dunkelheit überrascht wurde und seine Orientierung verloren hat, die Fortsetzung des Fluges, Beibehaltung der Geschwindigkeit, der Gleichgewichtslage etc. verursacht mit Hilfe der vorzüglichen Bordinstrumente keine Schwierigkeiten.

Wo aber befindet sich das Flugzeug, welchen wirklichen Kurs hat es, da ja doch Gegen-, Rücken- oder Seitenwind auch bei richtig weisendem Kompaß eine ganz andere Position ergeben können. Es hat langer Versuche und vor allem kostspieliger technischer Einrichtungen bedurft, um den in wenigen Worten zu schildernden Vorgang zu ermöglichen: Das Flugzeug ruft mit seinem Sender den Flughafen Aspern an, verlangt „Peilung“ und sendet sodann eine bestimmte



Peilstation des Flughafens Aspern.

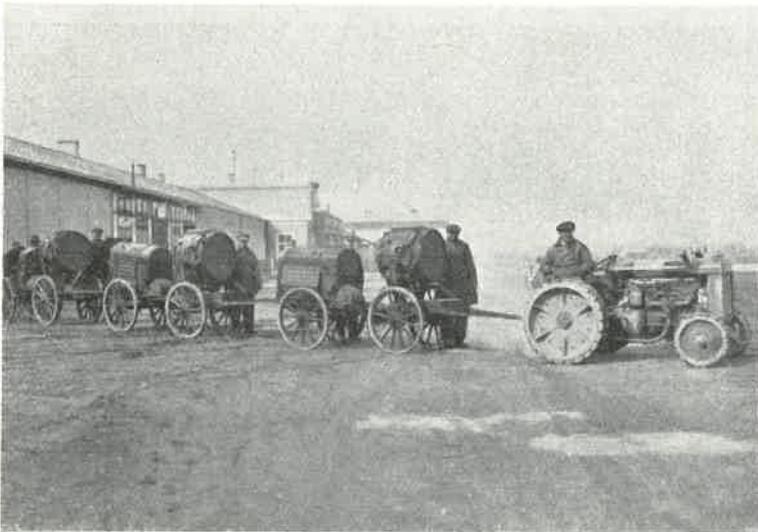
kurze Zeit das „Peilzeichen“. Aspern und eine andere, jeweils bestimmte Peilstation bestimmen nun mit einem überaus empfindlichen Sucherinstrument die Richtung, aus welcher das Flugzeug sendet. Die Hilfspeilstation gibt sodann an Aspern mit Funkspruch die von ihr festgestellte Richtung an, aus welcher nun auf einem Plan, zusammen mit der in Aspern gefundenen Richtung der Schnitt zweier Linien gebildet wird. Dies ist mit großer Genauigkeit die Position des Flugzeuges. Sie kann 1 bis 2 Minuten nach Anforderung — länger dauert der Vorgang nicht — bereits dem Flugzeug gefunkt werden.

Selbstverständlich stehen auch die Flughäfen untereinander in unausgesetzter reger Radioverbindung. An- und

Abflugmeldungen, Betriebsmitteilungen der Flughäfen und Luftfahrttreibenden etc. werden untereinander ausgetauscht.

Als neueste Errungenschaft ist zu verzeichnen, daß auf einzelnen Linien den Passagieren während des Fluges Empfang und Abgabe von Radiodepeschen ermöglicht wird.

Um den An- und Abflug der Flugzeuge in Aspern nicht zu behindern, wurde die Sendeanlage der Flugfunkstelle Wien



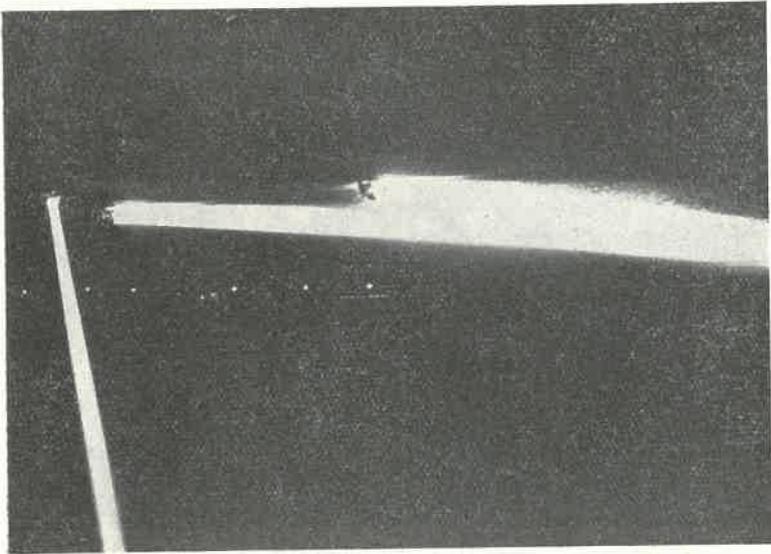
Fahrbare Scheinwerfer

mit ihren 85 Meter hoch ragenden Gittermasten drei Kilometer vom Hafen entfernt südwestlich des Ortes Aspern aufgestellt. Für seine verschiedenen Zwecke stehen dem Flughafen nicht weniger als: ein 3 Kilowattsender, ein 0.8 Kilowattsender, zwei Kurzwellensender und elf Empfänger zur Verfügung.

In Voraussicht der bevorstehenden Weiterentwicklung des Luftverkehrs, welche zwangsläufig zur Einrichtung ständiger Nachtstrecken führen wird, besitzt der Flughafen Aspern bereits seit 1929 eine mustergiltige Nachtlandebeleuchtung. Landungen bei Dunkelheit ereignen sich auch jetzt schon, so oft ein Flugzeug infolge von Gegenwind, Routenwechsel u. dgl. von der Nacht überrascht wird. Auch

für den, der es häufig angesehen hat, ist eine Nachtlandung in Aspern immer wieder ein bezaubernder Anblick.

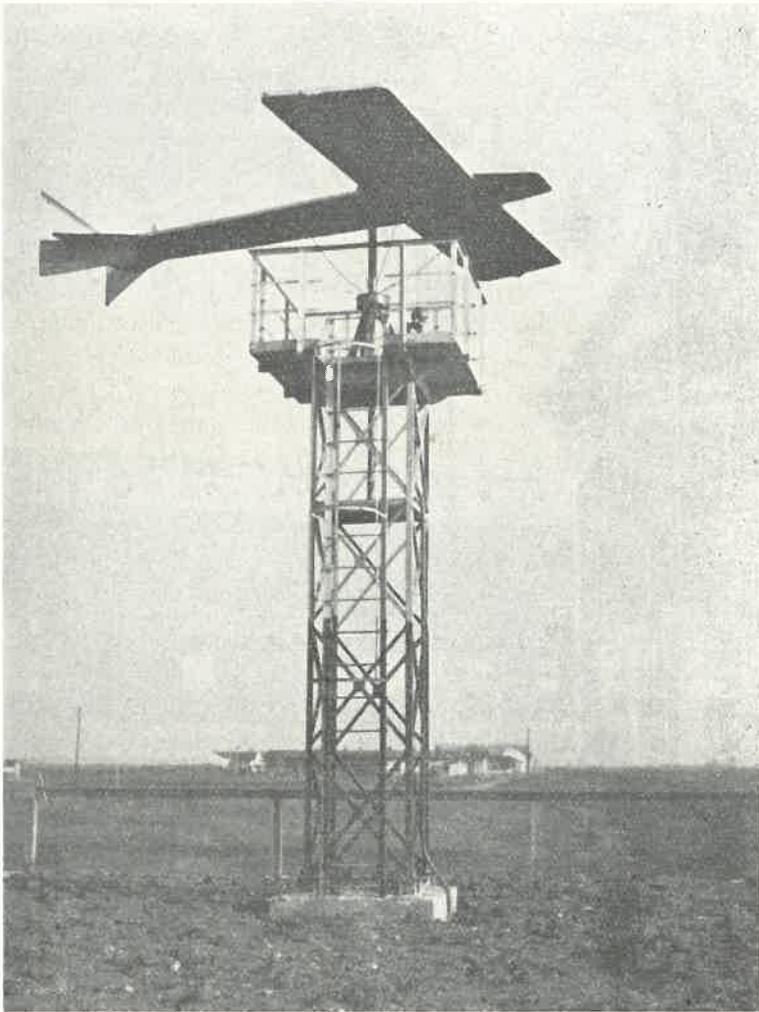
Die dunklen Konturen der langgestreckten Gebäude werden nur mehr von wenigen lichten Vierecken der Bürofenster und vom Schein einiger Außenlampen unterbrochen. Hellerleuchtet schwebt gleichsam darüber der Glaswürfel des Kommandoturmes, in dem man den Schatten des verkehrsleitenden Beamten sich langsam bewegen sieht. Die Nachricht,



Nachtbeleuchtung des Flughafens Aspern.

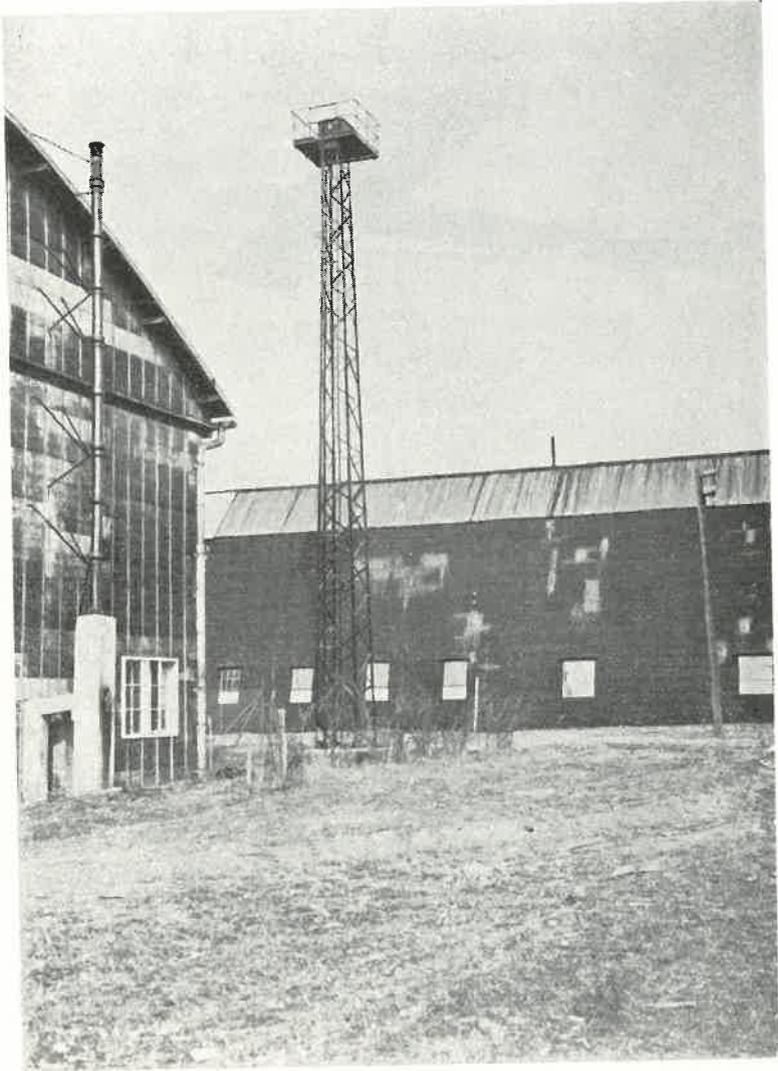
daß eine Nachtlandung bevorsteht, hat den Flughafen in einen Zustand leichter Nervosität versetzt. Der Diensthabende der Flughafenleitung prüft noch einmal Windrichtung und -Stärke, bevor er seine Anordnungen trifft, während das Personal und die Mechaniker der Unternehmung, welcher der Spätling angehört, sich ebenfalls erwartungsvoll bereitmacht. Oft ist es noch notwendig, die fahrbaren 60 cm-Scheinwerfer zur Rollfeldbeleuchtung mit Hilfe eines ratternden, pfauchenden Traktors am Rande des weiten Feldes in Stellung zu bringen.

Wenn aus der letzten Funkmeldung des Flugzeuges auf sein Herannahen geschlossen werden kann, dann flammt



Nachtlandeweiser.

plötzlich eine wunderbare, alles in rötes und weißes Licht tauchende Illumination auf. Ihr Sinn und Zweck ist wohl dem anfliegenden Piloten — nicht ganz, aber dem auf der Erde stehender Zuseher erkennbar. Da gibt es zunächst den Feuerkranz der zahlreichen 4 m langen Neonröhren, welche die bei Tag durch rotweiße Tafeln erkennbaren Grenzen des Rollfeldes markieren. Ueber jedem Gebäude und Hindernis schweben rote „Pilzlichter“, um den Piloten vor einem zu



Ansteuerungsfeuer.

nahen Kontakt zu bewahren — außerdem sind Hangardächer und Wände in eine Flut weißen Lichtes getaucht. In einer Ecke des Hafens steht ein eiserner Mast, auf ihm schwebt ein großes, von oben rötlich beleuchtetes, jedem Winddrucke folgsam nachgebendes Gebilde — der „Windrichtungsanzeiger“, der bei Dunkelheit an Stelle von Windsack und

Rauchofen in leuchtender Flugzeugkontur den Wind weist. Das Gegenstück der anderen Seite — gleichfalls ein hoher Gittermast, auf dem ein roter Neonwürfel in Lichtzuckungen aufleuchtet und verlöscht, ist das „Ansteuerungsfeuer“ — es sendet dem Piloten auf 25, 30 Kilometer das Morsezeichen „W“ entgegen.

Ist der Motor des anfliegenden Flugzeuges bereits zu hören oder zeigt sich der vom roten und grünen Positionslicht eingefaßte Wanderstern seines Scheinwerfers am Nachthimmel, dann beginnt mit langsam anwachsender, bis zur vollen Ausnützung seiner 20 Kilowatt steigender Intensität der große, im Nordwesteck des Hafens postierte Scheinwerfer aufzuleuchten und überschüttet die weite Grasfläche mit seinem diffusen und doch so kräftigen Licht, daß jeder Grashalm sich deutlich abhebt. Nur wenn die Landerichtung geradewegs auf die Lichtquelle führen sollte und der Pilot vielleicht doch geblendet werden könnte, dann müssen an seiner Statt die fahrbaren, 60 cm Reservescheinwerfer her, sie vereinigen ihre Lichtkegel zu einer leuchtenden Landebahn.

Nun leuchten auf den vier Ecken des Kommandoturmes grüne Lichter auf. Sie geben dem Flugzeug die Landung frei. Im sicheren und verlangsamten Gleitfluge schwebt es über die roten Begrenzungslichter, setzt auf die beleuchtete Wiese auf, rollt langsam zur Ankunftseite. Der Beamte auf dem Turm rückt an zwei, drei Hebeln, der Vorhang der Nacht liegt wieder über dem Hafen.

Obzwar das schon Vorhandene reichlich genügt, um den früher gefürchteten Landungen bei Dunkelheit jedes Gefahrenmoment zu nehmen, ist doch noch an eine Vermehrung der Scheinwerfer gedacht: Jede nur erdenkliche Variante soll möglich gemacht werden. Im weiteren Verlaufe werden auch die nächtlich befliegenen Linien in ähnlicher Weise mit Leuchtfuern ausgestattet werden, wie dies in Deutschland und Frankreich der Fall ist.

Es ist klar, daß alle diese Anlagen und Einrichtungen, wie Wetterdienst, Radio, Signalmittel usw. nur Hand in Hand mit der allgemeinen Ausgestaltung des Hafens nach seinen sonstigen Bedürfnissen geschaffen werden konnten.

Für viele Leute, die den Flughafen Aspern einige Jahre nicht gesehen haben — für alle die ihn nur im Kriege oder unmittelbar nachher kannten, ist er einfach nicht mehr zu erkennen. Es ist ein unbestreitbares Verdienst des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, in dessen unmittelbarem Obsorge der Flughafen Aspern fällt, die Bedeutung Asperns als internationaler Flugverkehrsstützpunkt in Gegenwart und Zukunft erkannt zu haben. In beiläufig 4 Jahren ist das Kunststück fertig gebracht worden, aus den halverfallenen Resten von Baracken und Hangaren, aus denen Aspern dank der



Bundesminister für Handel und Verkehr Eduard Heigl im Flughafen erwartet den Bundespräsidenten.

Zerstörungstätigkeit der „Abrüstung“ bestand, einen brauchbaren modernen Flughafen zu gestalten, der durchaus den Eindruck des organisch Entstandenen macht. Sicher bleibt viel noch zu schaffen — der technische Fortschritt der Luftfahrt hat ein stürmisches Tempo, es wird sich nicht verlangsamen, solange nicht die gefahrenumwitterte Romantik des Fluges verblaßt und „Hundertprozentige Sicherheit“ an ihre Stelle getreten ist.

Außergewöhnliche Ereignisse des Flugwesens in Aspern, wie etwa der Besuch des Bundespräsidenten oder

anderer prominenter Persönlichkeiten — meist verbunden mit einem Rundfluge, die Durchreise oder Ankunft ausländischer Würdenträger, den Empfang von Ozean- oder sonstigen Rekordfliegern, von besonders interessanten oder überdimensionierten Luftfahrzeugen, zu dem Tausende Neugieriger, ungeachtet des Wetters, der Entfernung und ungeachtet der Verkehrsmöglichkeiten herbeiströmen — oder gar die festliche Eröffnung einer neuen Fluglinie mit offiziellen Regierungsvertretern, feierlichen Reden, geladenen Gästen, Buffet und Pressevertretern, ein Schaufliegen mit Akrobatik, Fallschirmabsprung, Passagier Rundflügen — solcher Ereignisse gibt es genug im Jahreslauf. Aber auch sonst bildet das geschäftige Leben und Treiben des Hafens einen Anziehungspunkt für zahlreiche Besucher, die an den Führungstagen auch Gelegenheit haben, sonst nicht zugängliche Betriebsstätten oder Flugzeuge in der Nähe genau zu besichtigen. Eine schöne Makadamstraße führt von der Hauptstraße in den von einem Drahtgitterzaun umgebenen Flughafenbereich. Neuangelegte Rasenflächen mit jungen Bäumen und Sträuchern erstrecken sich — abwechselnd mit Autoparkplätzen vor dem langgezogenen, niederen, im modernen Zweckstil gehaltenen Hauptgebäude. Aus ihnen sollen trotz des unfruchtbaren Bodens und des rauhen Marchfeldwindes in Kürze Parkanlagen entstehen. Sie haben auch einen ungewöhnlichen, jedoch nicht unschön wirkenden Schmuck — eine Anzahl von rotweißen, hohen Masten, zwischen denen durch glasblitzende Isolatoren ununterbrochenes Antennengewirr sich kreuzt. Eine Anzahl von sonderbaren Kästen auf Gestellen mit emsig rotierenden Rädern ist wohl geeignet, die Neugierde zu erwecken. Es sind physikalisch elektrische Meßinstrumente der Flugwetterwarte zur Messung von Wind und Feuchtigkeit.

Die große, weiß-blau gekachelte Empfangs- und Wartehalle, der man von außen ihre Dimensionen gar nicht anzusehen vermag, bildet in ihrer vornehmen Einfachheit den schönsten Teil des Abfertigungsgebäudes. Sie bietet Raum genug für das lebhaftes Treiben der zahlreichen Passagiere, es ist alles vorhanden, was nur irgendwie zu ihrer raschen Abfertigung und Bequemlichkeit notwendig ist: ein Postamt, Telephonzellen, die Schalter des Zolldienstes, der Raum für

die Paßbehandlung und die Flugscheinschalter der Luftunternehmungen mit den ausgehängten Tafeln der unmittelbar abgehenden Flugzeuge, etwa Wien—Venezia—Rom, 8 Uhr, Wien—Berlin, Expreß, 1 Uhr 30 oder Wien—Konstantinopel, 7 Uhr 30, Wien—Paris, 11 Uhr! Passagiere, die in Wien nur „umsteigen“, können sich in die eleganten, sonnigen Warterräume mit aufliegender Lektüre oder — honny soit qui mal y pense — in die Toilette und Waschräume auf der anderen Seite zur Retablierung ihrer vielleicht mehr durch Autosuggestion als durch Boen in Unordnung gekommenen Magen-



Aufnahmsgebäude des Flughafens.

nerven zurückziehen — falls ihnen das noch immer wirksamste Mittel einer kräftigen Mahlzeit im anschließenden Restaurant „Mitropa“ nicht lieber ist. Große Anteilnahme am leiblichen Wohle des Flugpassagiers ist wohl kennzeichnend für den Luftverkehr in Aspern. Fürsorgliche Hände nehmen ihm die Sorge um sein Gepäck ab, welches mit ihm zusammen ins Stadtluftreisebüro in den bequemen Autobus verstaут wird, fürsorgliche Hände erwarten ihn in Aspern, drücken ihm Ohrenwatte, Kaugummi, Reiselektüre, eine Karte mit der Flugroute und eine kräftige Papiertüte für allenfalls nötige „Notopfer“ an die Götter der Lüfte in die Hand. Der

zuständige Flugleiter empfängt ihn mit ausgesuchter Höflichkeit und geleitet ihn höchstpersönlich auf die sogenannte „Abfertigungsplatte“, eine große Betonfläche, welche, abgesehen von ihrer beträchtlichen Dimension, noch die Eigentümlichkeit besitzt, je nach Abflug oder Landung schon oder noch als Zollaussland zu gelten. Sie ist zu gewissen Tageszeiten — hauptsächlich im Sommer — ein internationaler Treffpunkt von Flugzeugen verschiedenster Konstruktion und Nation, sei es, daß sie in stattlichem Geschwader hier versammelt, sodann ihren Flug in alle Richtungen der Windrose nehmen oder nach Eintreffen und Abgabe ihrer kostbaren Fracht an Passagieren und Gütern von einem ratternden und pfauchenden Traktor in den Hangar abgeschleppt werden. Trotz des lebhaften Treibens spielt sich der Verkehr nach strengen Regeln und Vorschriften ab, worüber das „Auge des Flughafens“, der auf dem Kommandoturm postierte Polizeibeamte, meist ein im Flugwesen alt erfahrener Beamter, als Startleiter wacht. In seiner Glaskabine sieht es tatsächlich aus wie etwa im Schaltwerk eines großen Schiffes. Auf großer Marmortafel befinden sich die vielen Hebel zur Einschaltung aller Signaleinrichtungen, von hier aus ertönt die laute Sirene, die eine bevorstehende Landung anzeigt. Der Startleiter führt in einem Register die ganze Flugbewegung des Hafens, er erfährt auch in erster Linie von der Radiostation den Start und die Bewegung gegen Wien der in den Nachbarhäfen abgeflogenen Flugzeuge und muß seinerseits dem Flughafenleiter alles Wichtige und Außergewöhnliche melden. Anscheinend etwas umständlich, aber durch Vorsicht wohl begründet, vollzieht sich der A b f l u g. Nach Verladung seines Inhaltes, letzte genaue Ueberprüfung seiner Motoren durch den Piloten und den Ingenieur oder verantwortlichen Mechaniker wird das Flugzeug vom zuständigen Flugleiter durch Handzeichen „abflugbereit“ gemeldet. Wenn das Rollfeld frei ist und keine Landung unmittelbar bevorsteht, wird es sodann vom Startleiter durch ein weißes Scheibensignal freigegeben.

Nun verstärkt sich das Dröhnen des Motors zum Fortissimo, so daß die hinter dem Kiel Befindlichen schier hingeweht werden. Das Flugzeug rollt langsam und majestätisch zu dem Punkt am Rande des Rollfeldes, auf den

gerade die Rauchfahne des unterirdischen Ofens in der Mitte hinweist. Nachdem es dergestalt der strengen Regel, nur gegen den Wind zu starten oder zu landen, entsprochen hat, erhebt es sich dann in die Lüfte. Nach einer kurzen Abschiedsrunde nimmt es dann, begleitet von der Sehnsucht der Zurückgebliebenen, den Weg zu seinem fernen Ziele. Da Aspern weniger Durchflug- als Kopfstation ist, so ergibt sich daraus, daß in die Morgenstunden hauptsächlich die Abflüge und in die Abendstunden größtenteils die Landungen fallen — der Hafen ähnelt gleichsam einem riesenhaften Vogelhorst. Sind die Abflüge vorüber, dann wird der Abfertigungsplatz leer — jeder der dort beschäftigt Gewesenen kehrt zu seiner weniger augenfälligen, aber nicht weniger wichtigen Haupttätigkeit zurück. Ingenieure und Mechaniker werden in den 6 Flugzeughallen, die am Rande des Flughafens stehen, von den in Reserve oder in Ueberholung befindlichen Flugzeugen erwartet, die wieder „lufttüchtig“ gemacht werden müssen. Neben der Funktion des Flugzeugführers ist dies wohl auch eine überaus verantwortungsvolle Tätigkeit. Das Uebersehen der Lockerung einer einzigen Schraube oder des zu starken Vibrierens einer der vielen Leitungen könnte ja genügen, um während des Fluges einen Defekt, Notlandung und eventuell Havarie herbeizuführen. Desgleichen begibt sich der Zollbeamte in sein Büro, um die oft recht komplizierte Zollbehandlung der Luftfracht durchzuführen, während der Postbeamte die rasche Weiterbeförderung der Luftpost besorgt. Am meisten unbemerkt und dennoch die Grundlage und Triebfeder des ganzen Flughafenbetriebes bildend, ist die Tätigkeit der Flughafenleitung. Sie muß alles sehen, alles wissen, alles können, denn der Flughafen ist eine Welt für sich. Neben dem laufenden Betrieb mit seinen unausgesetzt sich jagenden großen und kleinen Problemen ist eine komplizierte Verwaltungstätigkeit zu besorgen. Zahlreiche Gebäude der verschiedensten Bestimmung und die gesamten technischen Anlagen müssen betreut und in Stand gehalten werden. Telephon, Licht, Wasser, Heizung, Frost, Schneesäuberung, Mieten, Flughafenbenützung, Hilfspersonal, Steuern — damit ist die Liste nicht erschöpft. Oft gilt es, sich von außergewöhnlichen Ereignissen nicht über den Haufen rennen zu lassen. Es kam

vor, daß Flugzeuge in schwer havariertem Zustande, ohne daß es die Besatzung wußte, angeflogen kamen. Da mußte im letzten Moment der Führer gewarnt werden — in Eile mußten alle verfügbaren Hilfsmittel bereitgestellt werden, um immerhin mögliche Unfälle zu verhindern. Dann gab es wieder Elementarereignisse, wie der Sturm am 23. November 1930, der im Flughafen Aspern mit seinen 140 Stundenkilometern die Dächer von den Hangaren riß und darin befindliche Flugzeuge wie Kinderspielzeug zerstörte. In solchen Fällen, wie auch bei dickem Bodennebel, heißt es sogleich den Hafen sperren, alle Nachbarhäfen davon verständigen, anliegende Flugzeuge zurückbeordern und — aufbauen, was der Elemente Wut zerstörte.

Nicht verschwiegen darf werden, daß die auf dem Flughafen stationierte Polizeiabteilung — welche den allgemeinen öffentlichen Sicherheitsdienst und den Paßdienst durchführt — die „Flugplatzinspektion Aspern“ schon viele Jahre lang auch für das Bundesministerium für Handel und Verkehr die Flughafenleitung und -Verwaltung besorgt. Obzwar diese Tätigkeit teils gar keinen oder nur entfernten Zusammenhang mit ihrer eigentlichen Funktion hat, ist die Flugplatzinspektion vor allem dadurch, daß zahlreiche ihrer Beamten selbst begeisterte Flieger und Fachmänner sind, dazu besonders prädestiniert. Der erste Leiter der Flugplatzinspektion Aspern und gleichzeitig Flugplatzleiter Dr. Karl Nikitsch — einer der hervorragendsten Flieger und Sportsmen des alten Heeres, Mitglied des Aero-Club — hat am 6. September 1927 den Fliegertod in Aspern gefunden.

Traurige Ereignisse dieser Art — sie sind zum Glück äußerst selten — schlingen dann umso enger das Zusammengehörigkeitsband um die große Familie, die diese Welt für sich — der Flughafen Aspern — darstellt. Ob im eisigen Nordoststurm, oder unter der sengenden Hitze der Marchfeldsonne in der jagenden Hast des Sommerbetriebes, der den fleißigen Händen des Flughafens kaum ein paar Stunden kargliche Nachtruhe gönnt — alle diese Menschen finden ihre Befriedigung und ihren Lebensinhalt darin, für eine große Errungenschaft der Menschheit und gleichzeitig für die internationale Luftgeltung Wiens und Oesterreichs arbeiten zu dürfen.

# Jungfliegerwesen und Segelflug.

Von Fregattenleutnant a. D. Seeflieger Kapitän Fritz Aigner.

Welch eine Zeit tiefster Entmutigung war doch das Jahr 1919 für alle aus dem Weltkriege heimkehrenden Flieger. Was an Flugzeugen nicht ausgeliefert wurde, fiel der Vernichtung zum Opfer. Und mit den Maschinen die Verwirklichung der friedlichen Pläne: Luftverkehr, Flugschulung und Flugsport. Viele der Tüchtigsten begruben damals für immer ihre Hoffnung, jemals wieder mit den vertrauten Maschinen durch die Luft zu brausen und jenes selige Gefühl noch einmal zu erleben, das nur der kennt, der hoch oben, frei vom Zwang der Scholle, über Wald und Flur, See und Gipfel, mit den Wolken um die Wette fliegen durfte.

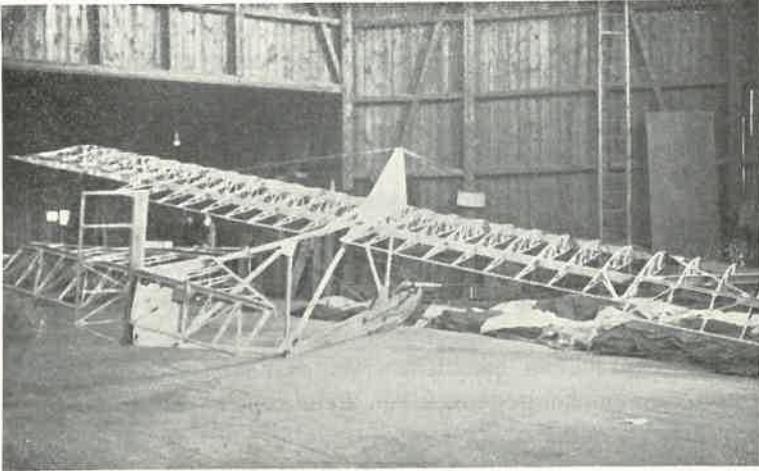
Waren auch die Fesseln, die die Zwietracht der Menschheit den verlierenden Völkern anlegte, unbarmherzig hart, der menschliche Geist, Wissenschaft und Technik, der Drang nach neuen Erkenntnissen hat sie gesprengt. Obgleich die Werkstätten der Flugzeugfabriken verödet waren, Fliegern und Konstrukteuren der berufliche Boden entzogen war, an den Stätten der Wissenschaft, den technischen Hochschulen, den Versuchsanstalten, blieb man nicht untätig. Es zwang die Zeit neue Wege zu suchen. Der Geist war nicht mehr beengt durch vorhandene Schablone. Der hochgezüchtete Kampfapparat mit seinem vielhundertpferdigen Motor konnte nicht Ausgangspunkt einer neuen Entwicklung sein. Das Friedensdiktat untersagte den Bau dieser fliegenden Kraftwerke. Die Zeit wies die Richtung: Wirtschaftlichkeit und Sicherheit! Also Abkehr vom Hergebrachten. Zurück zum natürlichen Vorbild.

Allerorts vermittelten die Lehrkanzeln für Luftfahrt ihre tiefgründigen, verbesserten Theorien, unterstützt durch neue Ergebnisse der aerodynamischen Versuchsanstalten, einem jungen, aufnahmefähigen Hörerkreis, der im lebensfrischen Drange nach Gestaltung, die in ihn verpflanzten Keime zu wundervoller Entfaltung brachte.

Durch die akademischen Segelfliegergruppen wurde es möglich, daß die praktische Forschung mit der theoretischen Hand in Hand ging. Und mit den spärlich zur Verfügung

stehenden Mitteln, wurde aus Holzstäben, Sperrholz, etwas Kaltleim und Leinwand die Maschine des Jungfliegers gezimmert, das Gleitflugzeug — das motorlose Flugzeug. So mancher Befangene mag diese gebrechlichen Geräte mit geringschätzigem Lächeln betrachtet und als Rückschritt bezeichnet haben, wenn man nach den Leistungen der Kampfapparate dort begann, wo die Pioniere der Luftfahrt, Lilienthal, Chanute, Wright, nicht zuletzt Etrich-Wels, schon vor zwei Jahrzehnten hielten. Als im Jahre 1920 Zivilingenieur Ursinus, der Verband deutscher Modell- und Gleitflugvereine alle Gruppen zu einem friedlichen Wettbewerb nach der Rhön einlud, um einen gegenseitigen Erfahrungsaustausch zu ermöglichen, war die Welt erstaunt über die Leistungen, die die vermeintlichen hölzernen Grashüpfer vollbrachten. Eine nähere Würdigung dieser Leistungen und der daraus gesammelten Erkenntnisse muß sich der Verfasser leider versagen, da sie über den Rahmen der Schrift hinausführen würde, doch glaubt er vieles als bekannt voraussetzen zu dürfen, durch die eingehenden Berichte der Tagespresse.

Die ursprünglichen Gleitflugversuche haben zum Segelflug geführt, dem Flug auf motorlosem Geräte, bei welchem der Startort dauernd überhöht wird und die Energie des Windes den Leistungsbedarf für die Flugarbeit deckt; volkstümlich gesprochen: der liebe Gott bezahlt die Betriebskostenrechnung des Jungfliegers durch kostenlose Beistellung von Aufwind an Stelle von Motor und Benzin. Man lernte aber auch mit der von der Natur zur Verfügung gestellten Energie haushalten. Eine Steigerung der Leistungen im Segelflug kann nur durch Verringerung der Sinkgeschwindigkeit und Verbesserung des Gleitwinkels erzielt werden. Man hat sie erreicht durch sorgfältigste Vermeidung von schädlichem Widerstand und gleichzeitiger Verbesserung des Seitenverhältnisses des Tragflügels, also Verwendung großer Spannweiten bei geringer Flügeltiefe. Wenn 1920 in der Rhön Maschinen von 7 bis 10 Meter Spannweite und vor allem viele Doppeldecker mit ihren vielen, im freien Luftstrom liegenden Bauteilen, welche nur wertlosen Widerstand verursachen, zu sehen waren, so tritt, diesen gegenüber, im kommenden Wettbewerb 1931, Kronfeld mit einer Maschine von 30 Meter Spannweite an, und der Doppeldecker kann



„Zögling“ im Bau am Clubplatz im Prater.

seit Jahren in der Rhön als ausgestorben bezeichnet werden. Der praktische Wert der Segelflugbewegung im Dienste der Luftfahrtforschung wird am besten durch den Stand der letztanerkannten Weltrekorde dargetan: Die größte Strecke erzielte Kronfeld auf Segelflugzeug „Wien“ mit 164,451 km und erreichte bei diesem Rekordflug auch die größte Höhe von 2589 Meter. Der Inhaber der Dauer-Welthöchstleistung im motorlosen Flugzeuge ist Ferdinand Schulz mit einer Zeit von 14 Stunden 7 Minuten. Inzwischen wurden diese Leistungen noch weiter verbessert, doch steht die offizielle Anerkennung durch die F. A. I. noch aus. Die Rekorderfolge in Strecke und Höhe wurden im Wolkenflug erreicht. Durch sie fanden die meteorologischen Theorien des hervorragenden Gelehrten, Professor Georgii ihre praktische Bestätigung. Die Bedeutung für die Wissenschaft wurde hiermit kurz skizziert.

Aber auch im inneren Aufbau der Zelle, also in rein technischer Hinsicht, wurde auf Grund der Erfahrungen im Segelflugzeugbau wertvolles Material gesammelt. Auf ihn gründet sich zum Gutteil der moderne Leichtflugzeugbau. Das Segelflugzeug wurde Vorbild für den Leichtbau und die Sparbauweise, welche einerseits die Festigkeit nicht beeinträchtigen, andererseits aber die Gestehungs- und Betriebskosten erschwinglich machen. Als Beispiel seien hier die



Transport des Segelflugzeuges zum Startplatz bei Bruck a. d. Leitha.

bereits zum wiederholten Male im Europa-Rundflug siegreich hervorgegangenen B F W Leichtflugzeuge erwähnt, welche ihren glücklichen Entwurf dem Konstrukteur Messerschmitt, einem Senior der Segelfliegerei, verdanken.

Der überragende Wert des Gleit- und Segelflugsportes liegt aber sicherlich auf dem Gebiete der Schulung. Erst durch die motorlose Flugart wurde der Flugsport zum Volkssport. Die den Gleitflugzeugen eignende geringe Geschwindigkeit ergibt den größtmöglichen Sicherheitsgrad, der das Grunderfordernis jeder vernünftigen Schulung bilden muß. Die Notwendigkeit, daß der Pilotschüler sich mit den Eigensinnigkeiten des Flugvehikels allein auseinandersetzen muß, spricht ebenfalls für diese Flugart. Entscheidend für ihre Verbreitung ist aber der billige Anschaffungspreis und die mögliche Selbstanfertigung der Apparate sowie die geringen Ausbildungskosten. Diesen Gesichtspunkten trägt wohl am besten der „Zögling“ Rechnung, ein Schulgleiter, der von der Rhön-Rossitten-Gesellschaft auf Grund jahrelanger Erfahrung entwickelt und verbessert wurde. Seine Anschaffung kommt nicht höher, als der Preis von zwei neuen Fahrrädern. Allerdings muß er von den Jungfliegergruppen selbst gebaut werden; denn Professionistenarbeit würde ja

eine Verdopplung der Kosten zur Folge haben. Aber eben darin liegt gerade der große, praktische Nutzen. Der Jungflieger, der sein eigenes Fluggerät zimmert, ist persönlich mit seinem Werk verwachsen, kennt seine Schwächen und lernt sie meistern. Bei Brüchen im Fluggelände heißt es flink zugreifen, um bald flott zu werden und den Flugtag richtig zu nützen. Die Notwendigkeit einer dauernden Mitarbeit bei der Herstellung und Reparatur der Schulmaschinen, der Zusammenarbeit bei den Flugübungen, zeitigt auch ethische Werte von hoher Bedeutung: Verantwortungsgefühl, Kameradschaft und freie Unterordnung. Keine andere Sportgemeinde könnte sich rühmen Institutionen zur Pflege dieser wertvollen Tugenden des Menschen in dem Maße zu sein, wie es gerade die Gemeinde der Segelflieger ist.

Diese Gruppen setzen sich aus Vertretern aller Volksschichten und Stände, männlichen und weiblichen Geschlechts zusammen, jungen und alten, armen und reichen. Monteur und Ingenieur, Schüler und Direktor, Arbeitslose und Wohlhabende, alle ziehen an einem Seil — nicht nur sinnbildlich gesprochen, sondern auch im wahren Sinne des Wortes — alle verbindet ein Ziel: Fliegen!

Von Deutschland, seinem Ursprungsland aus, hat die Segelflugbewegung auf alle Länder der Erde übergegriffen. Schon in den ersten Jahren der Entwicklung zeigte man in Oesterreich lebhaftes Interesse für diesen Sport, der durch die akademischen Fliegervereinigungen vorzüglich an den technischen Hochschulen in Wien und Graz seine Pflegestätten fand. Es zog bereits 1923 eine kleine Schar mit eigener Maschine zum Wettbewerb nach der Rhön, ungeachtet der bedeutenden Reise- und Transportkosten.

Im Herbst des gleichen Jahres fand die erste österreichische Segelflugwoche am Waschberg bei Stockerau statt, doch befriedigte ihr Erfolg weder Veranstalter noch Beteiligte, trotz schöner Leistungen. Es muß leider als Tatsache gelten, daß sich aus Segelflugvorführungen keine finanzielle Quellen erschließen lassen, die einer volkstümlichen Verbreitung außerordentlich zustatten kämen. Schon der Ort einer solchen Veranstaltung, gebunden an bestimmte Geländeformen, wie kahle Bergkuppen und Hügel mit einigermaßen flachem Vorland, welche Bedingung für

das Entstehen störungsfreier Aufwindgebiete und auch sichere Starts und Landungen gewährleisten, bietet gewöhnlich keine besonderen Naturreize, um einen breiten Zuschauerstrom anzulocken. Nachdem windiges Wetter Grunderfordernis eines regen Sportes ist, und außerdem hierzulande Rücksicht auf eventuelle Flurschäden, die den Grundeigentümern erwachsen können, genommen werden soll, muß die Wahl auf die rauhe Jahreszeit, zu welcher der bebaute Boden brach liegt, fallen, die ebenfalls wenig einladend auf ein schaulustiges Publikum wirkt. Es muß bedauert werden, daß es diese ersten, emsigen Bestrebungen nicht vermochten, der Bewegung in Oesterreich jenen stetigen Kurs nach vorwärts zu verleihen, der in Deutschland zu verzeichnen war. Durch Wegfall der heimischen Flugzeugindustrie und Mangel an entsprechendem Interesse bei den maßgebenden behördlichen Stellen, welche durch die Schwierigkeiten, mit denen unser armes Land seit Kriegsende zu kämpfen hatte, mehr als anderwo in Anspruch genommen waren, kam es zu einem Stillstand bis anfangs 1927. Zu Beginn dieses Jahres wurde Hauptmann Feldpilot Pizzini, derzeit geschäftsführender Vizepräsident des Oesterreichischen Aero-Clubs, damals Ausschußmitglied, mit der Aufgabe betraut, eine Jungfliegertruppe ins Leben zu rufen, um dem, durch die Verhältnisse zur fliegerischen Untätigkeit verurteilten Aero-Club neues, junges Blut zuzuführen. Einige wenige Hochschüler bildeten den Grundstock. Weder Geld noch Fluggeräte waren vorhanden. Aller Anfang ist schwer und so verging die erste Zeit mit Vorträgen, zu denen sich gerne die erfahrenen Senioren des Clubs sowie Herren des österreichischen Luftverkehrs zur Verfügung stellten. Zu Taufpaten, die diesem Kinde beistanden, waren also gerade die Besten ausgewählt. Es gelang von der Rhön-Rossitten-Gesellschaft, dem deutschen Forschungsinstitute für den motorlosen Flug, drei Freiplätze für einen Sommerkurs in der Fliegerschule Rossitten auf der kurischen Nehrung zu erhalten. Es mag vielleicht verwundern, wenn man feststellt, daß es einige Schwierigkeiten zu überwinden galt, um alle drei Plätze auch zu besetzen. Obgleich die Auswahl gering war, sicher war sie nicht die schlechteste. Einer unter den Dreien war Kronfeld, der heutige, mehrfache Weltmeister des



Schulstart mit Segelflugzeug

Segelfluges. Inzwischen war die Mitgliederanzahl der Jungfliegergruppe, dank der ausgezeichneten Werbetätigkeit ihres Begründers, im stetigen Wachstum begriffen. Kronfeld kehrte von Rossitten mit der „C“, der Segelflugprüfung, heim, die er in glänzendem Stile bei 7 Kältegraden in Schülerrekordzeit abführte; seiner Ausdauer war ein schöner Erfolg beschieden. Mit diesem Ereignis waren auch die schlummernden Energien der Mitglieder entfacht. Eine Subvention des Ministeriums für Unterricht, ergänzt durch eigene, mühsame Ersparnisse, führte im Laufe des Jahres 1928 zum Bau eines Zöglings. Unter Anleitung des Verfassers, der im Sommer des gleichen Jahres den Rossittener Segelflugbetrieb studierte, wurde die Schulung zu Ostern 1929 in Hochrotherd und Sittendorf begonnen und auf dem vom Ministerium für Heerwesen zur Verfügung gestellten Gelände des Spitalberges bei Bruck a. d. Leitha fortgesetzt. Es war Schwung in die Gemeinde der Jungflieger gekommen. Der Bau von zwei weiteren Schulmaschinen wurde sofort in Angriff genommen. Trotz eines bedeutenden Abfalles von Mitgliedern, die verschiedene Zwecke mit ihrem Beitritte verfolgten und die die Mühen des praktischen Betriebes vertrieben hatte, verblieb ein gesunder Kern von Unentwegten, der immer neue Jünger um sich



Erste Unterweisung der Damenriege.

scharte. Nun, nach einundeinhalb Jahren des sonntäglichen Flugbetriebes, verzeichnet die Jungfliegergruppe des österreichischen Aero-Clubs — welche aus praktischen Gründen eine Aenderung ihres Namens in „Sportfliegervereinigung“ durchführte — bereits über 1000 Schulstarts. Eine Reihe von Fortgeschrittenen, unter ihnen auch eine ganz junge Dame, fliegen beinahe jeden Sonntag von den Höhen des Spitzberges oder des Hundsheimerkogels bei Bad Deutsch-Altenburg a. d. Donau. Aber nicht nur die Jugend huldigt eifrig diesem schönsten Sport, sondern auch alte Kriegsfieger. Feldpilot Braunecker segelte im Sommer des vergangenen Jahres 9 Minuten auf einer vom Konstrukteur Wiesenfeld entworfenen und selbst gebauten Maschine. Diese Ansätze berechtigen zu den schönsten Hoffnungen, umsomehr als derzeit eine Leistungsmaschine vom Typ „Professor“ auf der Helling liegt, die im Herbst an einem lokalen Schaufliegen teilnehmen soll. Der Professor ist identisch mit der einstigen Rekordmaschine, auf welcher Kronfeld seine ersten Welterfolge im Wolkenfluge erzielte, dem „Rhöngeist“.

Die Tätigkeit auf dem Gebiete des Segelfluges ist aber nicht bloß auf die dem Aero-Club nahestehende Sportfliegervereinigung beschränkt. Viele Gruppen in den verschiedenen

Bundesländern leisten Anerkennenswertes, so vor allem eine Linzer Vereinigung. Doch zeigt sich immer mehr, daß ein wirklicher Fortschritt der österreichischen Bewegung nur durch eine gedeihliche Zusammenarbeit aller interessierten Vereinigungen und durch eine zentrale Führung gesichert werden kann. In dieser Erkenntnis hat der Oesterreichische Aero-Club, als der Vertreter der flugsportlichen Belange des Volkes, den Versuch gemacht, vielen Alleingehern und selbständigen Gruppen durch Rat und Tat zur Seite zu stehen. Die keine Mühen scheuende Tätigkeit des Vizepräsidenten Pizzini, alle Verbände zur gemeinsamen Zusammenarbeit unter der Führung des Aero-Clubs zu gewinnen, war im letzten Jahre von Erfolg gekrönt. Um aber allen sich daraus ergebenden Aufgaben gerecht werden zu können und einen dauernden Fortschritt zu gewährleisten, bedarf es des Entgegenkommens aller maßgebenden Stellen. Den stärksten Einfluß auf die Verbreitung des Luftfahrtgedankens in Deutschland hatten die an Berufs- und anderen Schulen eingeführten Luftfahrtlehrgänge. Unter der fachmännischen Leitung von Lehrern, die bereits selbst eine gründliche theoretische und praktische Segelflugausbildung genossen haben, werden Kurse mit Werkstättenarbeit, die mit allen erforderlichen Werkzeugen und Lehrmittel ausgestattet sind, abgehalten, um eine gründliche Einführung in die Luftfahrt zu vermitteln. In den Physik- und Mathematikstunden werden bei Verarbeitung des Stoffes Beispiele aus der Luftfahrt herangezogen. Um mit der Zeit Schritt zu halten, wäre eine ähnliche Einführung in unseren Unterrichtsanstalten zu begrüßen.

Es ist die feste Ueberzeugung des Verfassers, daß wir erst am Anfange der Luftsportbewegung stehen. Viele Aufgaben harren noch der Lösung, wissenschaftliche, technische und organisatorische. Jenes Volk wird die Vorteile ernten, das seiner Jugend die besten Mittel an die Hand gibt, Großes zu leisten.

\* \* \*

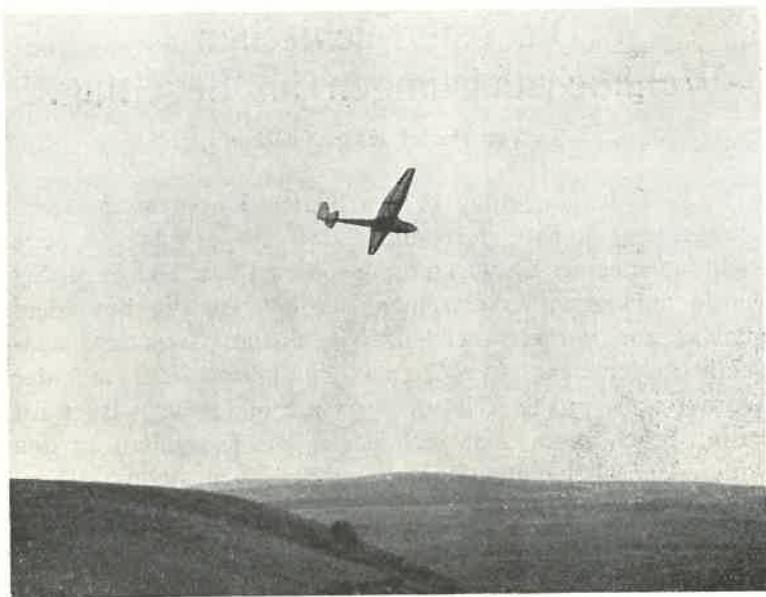
# Die österreichischen Welthöchstleistungen im Segelflug.

Von Robert Kronfeld.

Wer den Segelflug in den letzten Jahren aufmerksam beobachtete, konnte feststellen, daß dieser gänzlich neue Richtungen seiner Entwicklung genommen hat. Der Segelflug wurde anfänglich an einzelnen Berghängen, die besonders günstig zur vorherrschenden Windrichtung standen, ausgeführt. Nachdem Martens im Jahre 1922 auf der Wasserkuppe in der Rhön den ersten Stundenflug ausgeführt hatte, beschäftigte man sich damit, die Flugzeiten an den vorhandenen bekannten Hängen möglichst zu steigern. Hierher gehören die Rekorde von Schulz mit 14 Stunden Dauer, von Dinort mit 14½ Stunden und der Dauerflug des Amerikaners Bowlus mit 15 Stunden.

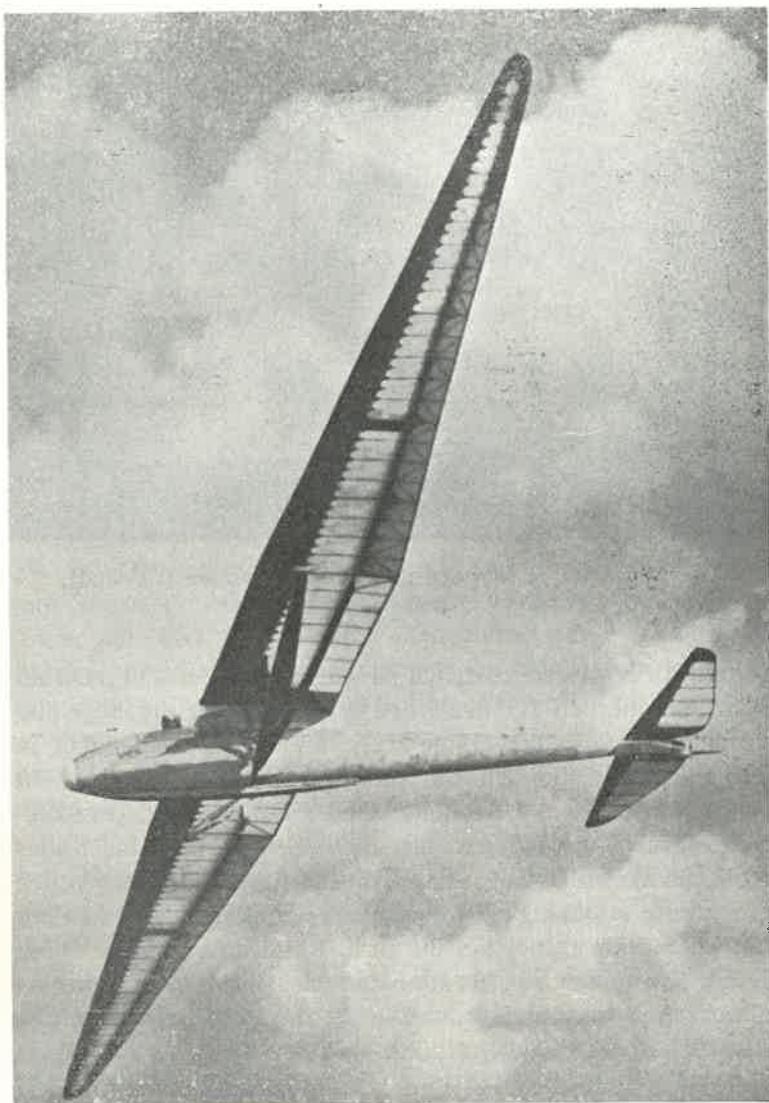
Es ist vor allem das große Verdienst des Darmstädter Studenten Johannes Nehring gewesen, die ersten Strecken-Segelflüge am Hang ausgeführt zu haben. Während nämlich das Dauerfliegen nichts als eine sportlich-fliegerische Uebung darstellt, die bei allem sportlichen Wert sonst keine weitergehende Bedeutung hat, ist der Streckenflug das eigentliche Experimentierfeld der wissenschaftlichen Seite des Segelfluges. Bei ihm dreht es sich nicht darum, an bekannten Berghängen zu fliegen, sondern sich an unbekanntem ein Bild der Strömungsverhältnisse der Luft zu machen.

Bis zum Jahre 1928 herrschte diese Art des Streckensegelfliegens vor und Johannes Nehring entwickelte die Kunst des Einfühlens in die Luftströmungen an Berghängen zu einer wahren Meisterschaft. Im Jahre 1928 war man so weit, daß der Streckensegelflug auf dem bisher beschrittenen Wege schwerlich weitere große Steigerungen der Flugleistungen gebracht hätte. Das ist leicht erklärlich, wenn man bedenkt, daß es wenige Bergzüge in Deutschland, ja in ganz Europa gibt, die längere Flüge an ihren Kämmen als 50—60 km erlauben. Dann folgen immer breite Täler und Ebene und es war selbst den Meistern des Segelfluges unmöglich, nach den bisherigen Methoden diese zu überwinden.



Der „Rhönggeist“ (Type Professor), mit dem Kronfeld 1928 die ersten Wolken-Segelflüge ausführte.

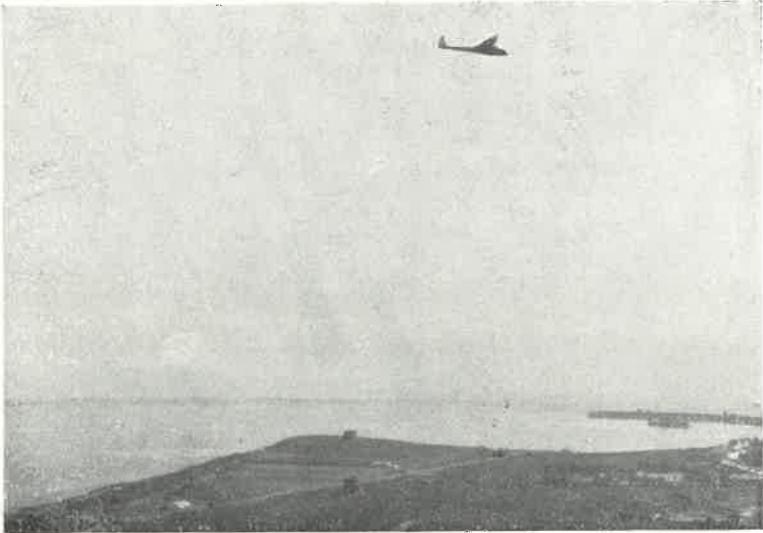
Es galt neue Möglichkeiten und Wege zu finden und dabei war es mir vergönnt<sup>nt</sup> mitzuwirken. Der Wettbewerb 1928 war der erste, an dem ich teilnahm. Gleich dabei war es mir möglich, die ersten zielbewußten sogenannten Wolken-segelflüge auszuführen. Nicht mehr an den Berghängen entlang führte der Flugweg, sondern von den Berghängen weg zu den aufsteigenden Luftströmungen, wie man sie unter den großen Haufenwolken findet. In großer Höhe, unter der Basis der sich türmenden Kumuluswolken zog ich über Land, stieß dann von der Wolke, wenn sie von meiner gewünschten Flugbahn abwich, auf einen geeigneten Bergzug nieder und hielt mich an diesem so lange auf, bis eine geeignet ziehende Wolke den Weiter- oder Rückflug ermöglichte. Diese Methode war ebenso neu wie erfolgversprechend und umstürzend in der weiteren Entwicklung des Segelfluges. Die Brauchbarkeit der neuen Erfahrungen, die theoretisch vom Forschungsinstitut der Rhön-Rossitten-Gesellschaft in Darmstadt erforscht worden waren, zeigte sich praktisch schon daran, daß im nächsten Jahre sämtliche



Segelflugzeug „Wien“ im Fluge.

Piloten sich bemühten, die neue Flugart nachzuahmen, was an Hand von gegebenen Anweisungen und Vorträgen auch leicht gelang.

Im Winter 1928/29 gelang es mir im Rahmen einer Hochgebirgssegelflugexpedition der Rhön-Rossitten Gesell-



Die „Wien“ segelt über den Hafen von Folkestone (England),  
Sommer 1930.

schaft in die österreichischen Alpen, an der *Raxalpe* über dem Steilabbruch zur Prein den ersten Hochgebirgssegelflug auszuführen, also den ersten Flug im motorlosen Flugzeug in den Hochalpen, bei dem die Startstelle längere Zeit überhöht wurde und auch die Landung wieder auf der Höhe des Gebirgsmassives erfolgte. Da um diese Zeit gerade eine Kälte- welle über Europa zog, so waren die Flüge außerordentlich erschwert; es gelang aber doch einen Segelflug von rund einer halben Stunde Dauer bei 30 Grad Kälte auszuführen. Diese Flüge erbrachten eine Reihe neuer Messungen und Erkennt- nisse, deren wissenschaftliche Auswertung durch Dr. Kühnert, dem Leiter der Flugwetterwarte Wien—Aspern, erfolgte.

Das Frühjahr 1929 brachte heißen Wettkampf. Die Zeitschrift „Grüne Post“ hatte einen Preis ausgesetzt, für den ersten motorlosen Flug über eine Strecke von 100 km. Im Rahmen der Versuche, diesen Preis zu erringen, die von ver- schiedener Seite angestellt wurden, gelang es *Nehring* einen Weltrekordflug über eine Strecke von 72.2 km aus- zuführen.

Ich selbst hätte für diesen Flug den Teutoburger Wald gewählt. Nach einem vergeblichen Versuch, bei dem ich nach

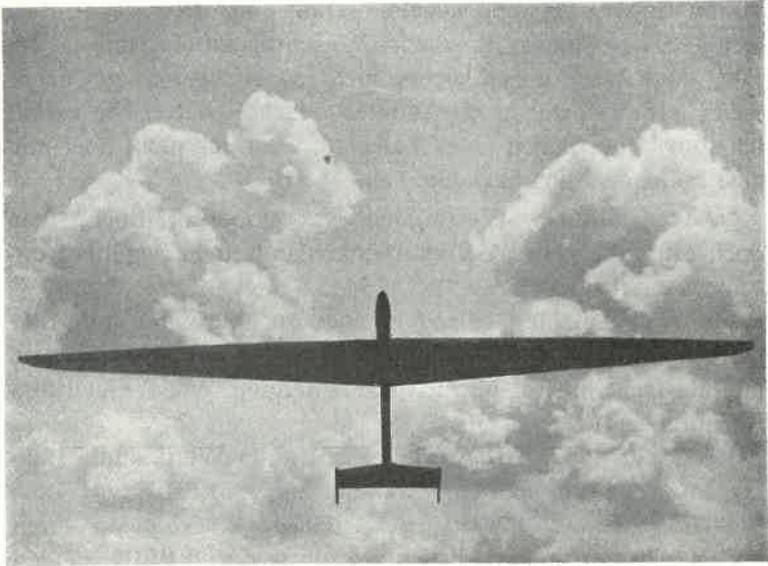
36 km Strecke landen mußte, gelang mir der Rekordflug wenige Tage später. Es war im Wesentlichen ein Hangsegelflug, doch wäre dieser sicher nicht so erfolgreich gewesen, wenn ich nicht genau die Wolken beachtet hätte. Nie setzte ich zum Ueberfliegen eines Tales an, wenn ich nicht über mir eine helfende Kumuluswolke sah.

Der Jubel in Westphalen war unbeschreiblich, war doch ein ganz neues Gebiet Deutschlands dem Segelflug erschlossen worden.

Diese Leistung gelang es noch zu überbieten mit Hilfe der Meteorologie. Entsprechendes Studium ergab, daß es möglich sein müsse, bewußt die Energien eines Gewitters auszunützen.

Am dritten Wettbewerbstag der Rhön-Wettkämpfe 1929 zog ein Gewitter über die Wasserkuppe. Knapp vor dem Einbruch des Wetters startete ich mit meiner wackeren „Wien“. Der erste Teil des Fluges führte durch Wolkenketzen und Regen und wurde durch schwere Böen zu einem wilden Tanz. Ich war froh meinen Fallschirm mitgenommen zu haben, denn die Beanspruchung der Maschine war ungewöhnlich. Nach einer Stunde Fluges mit dem nach Westen ziehenden Gewitter gelang es mir, die Schlechtwetterzone zu übersteigen, so daß ich über der Wetterwalze stand, die sich unter mir über das Land schob. Viereinhalb Stunden flog ich mit dem Gewitter und landete mit einbrechender Dunkelheit bei Hermsdorf in Thüringen. Die zurückgelegte Strecke betrug 143 km und die erreichte Höhe mehr als 2200 m über der Startstelle.

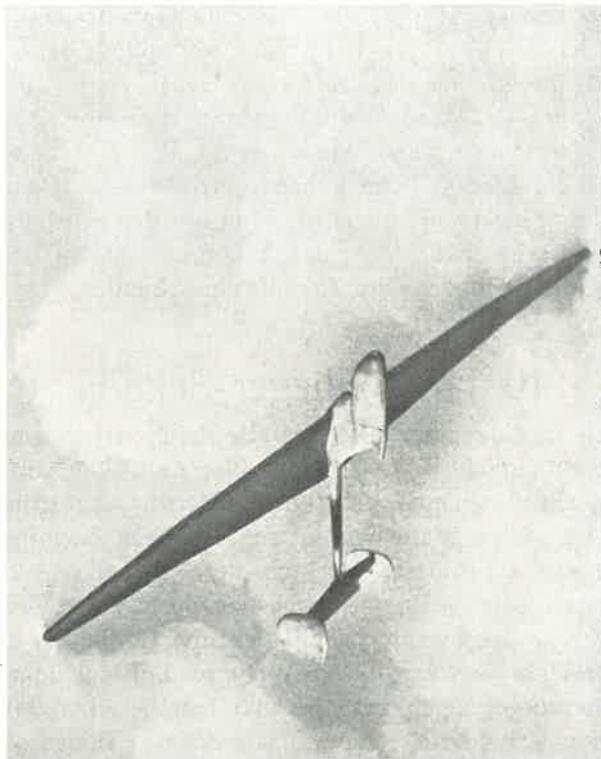
Genau zehn Tage später gelang mir wieder ein Flug, der neue Möglichkeiten des „meteorologischen“ Segelfluges zeigte. Es war wieder ein Wolkenflug, aber diesmal nicht unter den Wolken wie bisher, sondern in und über den normalen Kumuluswolken. Knapp nach dem Start stieg ich von unten in eine solche Wolke hinein und mußte dann eine halbe Stunde lang „blind“ fliegen, wie das der Flieger nennt, also fliegen ohne irgend etwas in dem dichten Nebel zu sehen. Nach einem schweren Kampf um das ohne Sicht schwer zu erhaltende Gleichgewicht kam ich über derselben Wolke heraus, in die ich unten hineingestiegen war. So flog ich über dem Wolkenmehr, 3500 m hoch, zwischen den höheren



Modell der „Austria“ im Fluge. Dieses größte Segelflugzeug der Welt wird im Frühjahr 1931 eingeflogen.

Wolkentürmen, dann flog ich von Wolkengipfel zu Wolkengipfel, ging später unter die Wolken und flog dann, nachdem ich auf diese Art die Ebene zwischen der Rhön und dem Frankenwalde überbrückt hatte, an dessen Hängen und denen des Fichtelgebirges weiter. Regen, Nebel und Finsternis zwangen mich nach einem Flug von mehr als sechs Stunden Dauer zur Landung. Ich hatte eine Strecke von 150 km zurückgelegt.

Mein Streckenflug in England an der Südküste von Brighton bis Portsmouth ist kein eigentlicher Weltrekordflug, da er aber auch zu den sechs Flügen von mehr als hundert Kilometer gehört, die ich ausführen konnte, während die bisherige Weltbestleistung noch auf 72 km steht, so sei er auch hier erwähnt. Ich war von der Rhön-Rossitten-Gesellschaft nach England entsendet worden, um dort zu helfen, eine Segelflugbewegung ins Leben zu rufen. Im Rahmen der Flugvorführungen, die ich an den verschiedensten Punkten des Landes gab, führte ich auch diesen Streckenflug aus, der der erste war, der bisher in England gemacht wurde. Neu war noch, daß es ein Flug mit einem genau vorher bestimmten Ziel war, da Portsmouth der vorgesehene Ort für die nächsten Meetings war.



Modell der „Austria“. Das Bild zeigt die neuartigen Formen der Maschine, die eine Spannweite von 30 m aufweist.

Im Rhön-Wettbewerb 1930 galt es die bestehenden Leistungen zu übertreffen. Dies gelang mir auch wieder zweimal. Dabei wurden beide Flüge unter wesentlich ungünstigeren Wetterbedingungen ausgeführt als im Vorjahr. Beim ersten großen Streckenflug kam ich im Thüringer Wald sogar in so schweren Regen, daß die Sicht nicht weiter als 500 m war. Auch stand der Wind so ungünstig, daß ich schon meinte, nach 100 km landen zu müssen. Ich brachte es aber doch noch auf 152 km.

Den derzeitigen Weltrekord im Segelflug stellte ich am letzten Wettbewerbstag auf. Es gelang mir dabei zum erstenmal das Fichtelgebirge zu überfliegen. Dabei war es schon so finster, daß ich in den Wolken, in die ich dabei zeitweise geriet, nicht mehr die Teilstriche auf meinem Kompaß unter-

scheiden konnte. Unweit der tschechoslowakischen Grenze landete ich, nachdem ich 164.5 km zurückgelegt hatte.

Als Jungflieger des Oesterreichischen Aero-Clubs war ich im Jahre 1927 zur Ausbildung nach Rossitten geschickt worden. Nicht jeder kann, wie ich es tat, Weltrekorde fliegen. Aber was für unermüdliche, unbeirrte Arbeit meine Kameraden in der Jungfliegergruppe leisten, kann nur der beurteilen, der weiß, wie schwer der Weg des Anfängers ist — und wie wichtig für die fliegerische Zukunft eines Landes.

\* \* \*

## 10 Jahre Flieger-Sektion.

Als im November 1918 das alte Reich zerbrach und mit ihm die ruhmreiche k. u. k. Armee der Auflösung verfiel, da wurde auch die Flieger- und Luftschiffertruppe zertrümmert. Die junge, stolze Waffe wurde sogar härter betroffen, als andere. Nur das bittere Geschick der ehemaligen k. u. k. Kriegsmarine, deren Flagge durch den Verlust der Küste von den Meeren verschwand, ist mit dem der Luftmacht zu vergleichen. Unbesiegt war unsere Wehr zur Luft aus dem Weltkrieg hervorgegangen, erst die Diktatverträge bereiteten ihr ein Ende. Hunderte junger, tatkräftiger Fliegeroffiziere mußten sich um andere Berufe umsehen. Sie, die großes gemeinsames Erleben zusammengeschweißt hatte, die in hingebender, opferreicher Kameradschaft Kampf und Sieg erstritten, Not und Ungemach erlitten hatten, flatterten auseinander. Es war von Haus aus klar, daß nur wenige von ihnen und diese erst nach Jahren, Aussicht haben konnten, vielleicht in einer bescheidenen, der Armut des Kleinstaates, der ihre Heimat geworden war, angepaßten Verkehrsfliegerei unterzukommen. So tauchte die Masse der Kriegsfieger in allen erdenklichen Berufen unter. Dutzende, denen der Raum zu enge geworden war, wanderten aus. Rückblickend muß es jeden Wissenden mit Bewunderung erfüllen, was die, anscheinend oft so leichtlebigen, Flieger in kürzester Zeit, in ungewohnten Verhältnissen und auf fremden Boden leisteten. Diese Erfolge reißen sich den vorher im Kampfe errungenen würdig an.

Aber in all den vereinzelt Fliegern lebte eine Sehnsucht. Allen fehlte die Aussprache und die Zusammenarbeit

mit den Kameraden. Die Wogen der Revolution begannen sich zu glätten, die ersten Versuche, den Revolutionsschutt wegzuräumen, zeitigten Erfolge, da erkannten die Fliegeroffiziere schon, daß sie ein besonderes Gut zu pflegen hatten, das der Erhaltung wert war, daß besondere Aufgaben ihrer harrten.

Wohl gab es damals schon einen Fliegerverband, der das an sich lobenswerte Bestreben hatte, alle Kriegsfieger, Beobachter, Mg.-Schützen, Apparatchauffeure und Hilfsmannschaften zusammenzufassen; aber auch dort herrschten die Soldatenräte.

Es wurde viel, allzuviel Demagogie betrieben, der Arbeit fehlte Ernst und Zielbewußtheit. Durch land- und volksfremde Männer, die sich der Führung bemächtigt hatten, wurde der Offizier verfehmt. Trotz der unleugbaren Tatsache, daß die Kameradschaft bei der Fliegertruppe im Felde alle umfaßt hatte und das Verhältnis zwischen Offizier und Mann das denkbar beste war, trotz den bei keiner anderen Truppe in solchem Maße aufscheinenden Blutopfern, die das fliegende und kämpfende, fast nur aus Offizieren und Unteroffizieren bestehende Personal brachte, während die Mitarbeiter und Helfer auf der Erde sich in relativer Sicherheit befanden.

Die an anderer Stelle dieser Festschrift gegebenen Verlustziffern der k. u. k. Flieger und Luftschiffertruppe im Weltkrieg erhärten diese Tatsache.

So war der Boden vorbereitet. Die Anregung einiger Kameraden zur Bildung einer eigenen Offiziersfliegervereinigung fand begeisterte Aufnahme. Es wird jedem Teilnehmer unvergeßlich bleiben, wie die Gründung der Offiziersfliegersektion erfolgte. Der Schwierigkeiten ungeachtet — es gab z. B. kein Anschriftenverzeichnis — fanden sich im März 1921 über 60 Fliegeroffiziere in einem winzigen Zimmerchen beim Oesterreichischen Aero-Club, der damals selbst beim Automobilclub nur zu Gaste war — ein. Bei dieser gründenden Hauptversammlung gab es nur wenige Sitze, eng aneinandergedrängt standen die Flieger, die sich zum großen Teile schon jahrelang nicht gesehen hatten. Es konnte nicht einmal ein Protokoll geführt werden. Aber aufmerksam lauschten alle den kurzen und klaren Ausführungen der Einberufer. Alle waren sich darüber einig, daß man fortan wieder

beisammen bleiben wolle. Die Kameradschaftsvereinigung der Fliegeroffiziere war entstanden. Sie wählte unseren lieben „alten Kapitän“, Oberst d. R., Fp. Hofrat Ing. Ferdinand Deutelmoser zu ihrem ersten Präsidenten, ferner einen kleinen Arbeitsausschuß und beschloß, in fachlicher Beziehung Anlehnung an den Oesterreichischen Aero-Club zu suchen.

Der Oesterreichische Aero-Club nahm die Fliegeroffiziere freundlich auf und wurden diese, bei Wahrung ihrer Selbständigkeit, als „Offiziers-Flieger-Sektion“ dem Club angeschlossen; ihre Zugehörigkeit zum großen Kameradschaftsverband wurde davon nicht berührt.

Die Offiziers-Fliegersektion nahm auch für sich die Satzungen des Oesterreichischen Aero-Clubs an, die nur den Zusatz bezüglich ihrer Zusammensetzung bekamen.

Vor allem wurde an die Werbearbeit gegangen. Bald erreichte die Zahl der Mitglieder über 100. Monatliche Zusammenkünfte, die im Restaurant Falk, im Luftfahrerzimmer stattfanden, brachten die Kriegskameraden und deren Familien einander wieder näher. So manche Anregung wurde dort besprochen und günstig erledigt. Mancher Kamerad fand Rat und Hilfe in der Not.

Leider sah sich unser erster Präsident schon im Spätherbst 1922 infolge beruflicher Ueberlastung genötigt, sein Ehrenamt zurücklegen. Die Sektion wählte Oberst d. R. Fp. Ing. Wilhelm Hofmann zu ihrem zweiten Präsidenten. Aber schon nach einem Jahre schied auch dieser aus, worauf die Vereinigung wieder die Bitte an Gm. d. R. Fp. Deutelmoser richtete, ihre Führung zu übernehmen. Unter der Bedingung, durch Bestellung eines Geschäftsführers entlastet zu werden, nahm er an, worauf die Sektion Obstlt. Fp. Nikolaus Wagner-Florheim, der eben nach Wien versetzt worden war, zum geschäftsführenden Präsidenten bestellte.

Die Sektion blühte auf. Ihre Mitgliederzahl wuchs auf rund 150 an. In der Fliegerei begann es sich zu regen: Unser Kamerad Rittm. a. D. Fp. Dr. Joe von Hoffmann-Ostenhof, als erster Leiter eines österreichischen Luftverkehrs brachte einige Herren als Flugzeugführer im Luft-

verkehrsdienst unter; andere fanden bei den Avis-Werken in der Flugzeugindustrie Stellung.

1923 hatte die Sektion die Ehre, den ehemaligen Generalinspektor der Luftstreitkräfte, Se. k. u. k. Hoheit G.-O. Erzherzog Josef Ferdinand, zum erstenmale bei sich zu Gaste zu sehen und übernahm er die ihm angebotene Ehrenpräsidentschaft.

1924 wurde die Oesterreichische Luftverkehrs-A.-G. gegründet. Obst. d. R. Fp. Hofrat Ing. Deutelmoser zu deren Leiter bestellt. Nun legte er die Führung der Sektion endgültig zurück, wurde zum 2. Ehrenpräsidenten gewählt, willfahrte aber den Bitten, die Sektion auch weiterhin zu fördern und notfalls zu beraten. Beidem ist er immer vorbildlich nachgekommen. Das fliegende Personal der Oelag wurde anfangs ausschließlich, das in der Verwaltung usw. tätige zum überwiegenden Teile aus der Fliegersektion geholt.

So habe ich, als 3. Präsident, seit fast 7 Jahren die Ehre, die Sektion zu führen. Fortgesetzten Bemühungen gelang es, die Mitgliederzahl 1925 auf rund 200 zu bringen und seither, trotz bedeutender Abgänge durch Tod, Auswanderung und Austritt in unverminderter Stärke zu halten. Es scheint fast unglaublich, ist aber Tatsache, daß es immer noch alte Fliegerkameraden gibt, die von der Existenz unserer Vereinigung entweder nichts wissen, oder auf die Frage, warum sie uns nicht angehören, antworten: „Ich wollte mich nicht herandrängen“.

An diese sei nun neuerlich die Aufforderung gerichtet, der Sektion beizutreten, ebenso wie an jene, die aus Verstimmungen ausgetreten sind, die wir nicht verschuldet haben, oder weil ihre besonderen Wünsche nicht erfüllt werden konnten.

Wir haben den Ehrgeiz, im Jubeljahre 1931 den Mitgliederstand auf wenigstens 250 zu bringen. Das kann und soll erreicht werden!

Zu unserem engeren Kreise sind noch etwa 20 Herren zu rechnen, die dem Club zum Teil als Ehren- oder lebenslängliche Mitglieder angehören. Gerade unter ihnen befinden sich die ältesten Luftschiffer- und einige Fliegeroffiziere.

Seit dem Jahre 1925, in dem sich der Aero-Club ein eigenes Heim in der Hofburg geschaffen hatte, nahm die

Sektion an dessen Wirken regsten Anteil. Sie erwies sich bald als die stoßkräftigste, in sich fest geschlossene Gruppe des Clubs. Die ihr bei der Gründung erwiesene Gastfreundschaft, lohnte sie dem Club im reichsten Maße. Seit Jahren stellt sie nahezu ausschließlich dem Club die Arbeiter zur Verfügung. Der Präsident der Sektion ist automatisch Vizepräsident des Clubs, die der Sektion angehörenden Ausschußmitglieder des Clubs unterstützen ihn auch in den der Sektion gewidmeten Arbeiten. Diese Organisation hat sich bestens bewährt. Dadurch greifen die Tätigkeiten zumeist reibungslos ineinander; ein zufälliges Neben- oder gar Gegeneinanderwirken wird vermieden. Es sei zugegeben, daß dieser Zustand nicht ohne Widerstände herbeigeführt wurde, aber nun hat er sich eingelebt und schöne Erfolge gezeitigt. Wir wollen an ihm festhalten.

Im Jahre 1928 wurde unser Ehrenpräsident D e u t e l m o s e r, in Würdigung seiner Verdienste um den Luftverkehr, zum Generalmajor d. R. ernannt.

Im Jahre 1929 erfolgte die Umbenennung von „Offiziersflieger-Sektion“ in „Flieger-Sektion des Oesterreichischen Aero-Clubs“. Mit ihr war eine Satzungsänderung verbunden, die ausübenden Fliegern, die nicht als Fliegeroffiziere im Felde standen, die Mitgliedschaft ermöglichen und so den Weiterbestand der Vereinigung auch in einer fernen Zukunft sichern sollte. Auch diese Lösung erwies sich als zweckmäßig. Sie ändert nichts an der Grundlage, daß die Fliegeroffiziere, den Stamm der Sektion bildeten und in ihr auch heute noch die überwältigende Mehrheit haben. Sie vermitteln dem herzlich willkommenen Nachwuchs der Sektion und der Sportfliegervereinigung ihre Erfahrung und den guten, alten Fliegergeist.

Die Sektion hat sich, neben der Pflege guter treuer Kameradschaft und Tradition, vor allem die Aufgabe gestellt, für die Wiedererrichtung heimischer Luftstreitkräfte und die Förderung des Sportfluges, mit dem es leider noch immer traurig bestellt ist, mit allen Kräften einzutreten. Bescheidene Erfolge sind ihr schon beschieden worden. Aus den Sammelerträgen einiger Mitglieder gelang es einen Brandenburger Doppeldecker und 2 Motore zu erwerben. Das Flugzeug würde uns von Fürst Ulrich K i n s k y zu entgegen-

kommenden Bedingungen überlassen und steht als „A 59“ im Dienste. Den Bemühungen der Sektionsleitung gelang es auch zuerst, einigen Kameraden die Nachschulung im Fliegen zu ermöglichen.

Um die erste Nachschulung von Kameraden hat sich Pol.-Oberkommissär Fp. Otto Wehofer und besonders unser im Vorjahre tödlich verunglücktes Ausschußmitglied Hptm. Fp. Gustav Rubritius Verdienste erworben. Unser derzeitiger ehrenamtlicher Fluglehrer Hptm. a. D. Fp. Hans Löw wurde von den vorgenannten Herren ausgebildet.

Im Herbst 1929 wurde der Rumpf von „A 59“ neu gebaut.

Dem Präsidenten, unterstützt von Hptm. Rubritius, gelang es endlich auch, die Herabsetzung der finanziell untragbaren Bedingungen zum „A“-Schein für Altflieger durchzusetzen.

Aber dies war kaum gelungen, als die außerordentlich schweren wirtschaftlichen Verhältnisse den Betrieb schon wieder gefährdeten. Kaufmännische und — man verzeihe! kurzsichtige, weil psychologisch falsche — Sparvorschläge, wollten 1929 auch „A 59“ veräußern, um den Club zu entlasten. Sie waren zum Teil ja begreiflich, denn die Lage des Clubs hatte sich nichts weniger als rosig gestaltet.

Aber der Führer der Sektion blieb hart und vertrat — anfangs fast alleinstehend — den Standpunkt: „Das einzige Flugzeug verklopfen, den ausübenden Fliegern diese letzte Freude nehmen, heißt den Club zertrümmern“. Es gab schwere Monate. In den Ausschußsitzungen prallten die Gegensätze hart aneinander. Daraus sei jetzt aber niemand ein Vorwurf gemacht, auch die damaligen Gegner haben es zweifellos gut gemeint, aber sie sind — Gott sei Dank — unterlegen. Gerade in der letzten Zeit zeigen sich Aussichten, die erweisen, daß die ideellen Momente, die uns veranlaßt haben das Flugzeug unbedingt zu erhalten, auch wirtschaftlich richtig waren.

Unter Hauptmann Löw's tüchtiger Leitung hat sich der Flugbetrieb im Jahre 1930 gut entwickelt. Mehrere Altflieger — darunter auch unser Jagdflugmeister Hauptmann a. D. Fp. Godwin Brumofsky haben nachgeschult. 4 Jungflieger, unter ihnen 2 unentgeltlich, in Anerkennung ihrer fleißigen Arbeit beim Aufbau von „A 59“ wurden aus-

gebildet. Fast alle stehen unmittelbar vor der Prüfung, die sie nur, teils wegen der eingetretenen schlechten Witterung, teils wegen der Beurlaubung des amtlichen Prüfungskommissäres, nicht schon längst abgelegt haben. In nächster Zeit besitzt der Klub dann eine Anzahl im eigenen Betriebe nachgeschulte, beziehungsweise ausgebildete Flugzeugführer.

1930 wurden mit „A 59“ mehr als 1600 Starts und Landungen gemacht, ohne daß Havarien vorkamen. Diese Tatsache stellt der geschickten und sachkundigen Leitung gewiß das beste Zeugnis aus. Uns wäre nur eine noch regere Beteiligung erwünscht. Die Benützungsgebühren sind niedrigst, kaum die Selbstkosten deckend, erstellt worden.

Wenn Zusagen die der Club besitzt erfüllt werden, dürften wir in absehbarer Zeit in die Lage kommen, moderne, wirtschaftlichere Flugzeuge zu halten. Die Ausbildung könnte dann noch wesentlich verbilligt und dadurch auf eine breitere Basis gestellt werden.

Es sei noch erwähnt, daß die Sektion seit ihrem Bestande nur ehrenamtlich geleitet wird und für den eigenen Bedarf keine Mitgliedsbeiträge eingehoben hat.

Die Generalversammlung 1930 bestellte ein Mitglied der Sektion zum Geschäftsführer des Clubs. In treuer Zusammenarbeit mit dem Präsidenten des Clubs, gingen wir energisch an die Sanierung heran und sie gelang. Von drückenden Verpflichtungen und schwersten Sorgen entlastet, tritt der Club in sein Jubeljahr. Er und mit ihm die Sektion kann hoffnungsvoll in die Zukunft blicken.

Wie die Sektion schon Jahre vorher, den an sie herangetretenen Lockungen, andere Bindungen einzugehen, widerstanden hat, so hielt sie auch zuletzt am Club fest. Treue Zusammenarbeit sicherte endlich den Erfolg!

Ohne auf Details einzugehen, sei hier nur kurz gestreift, daß die Sektion, außer ihrer Mitarbeit in allen Ausschüssen, alle Sonderleistungen wie zum Beispiel die Arbeiten für die österreichische Zeppelin-Eckener-Spende, Ballontaufe und Verfolgungen, Flugtage, den Empfang Köhl - v. Hünefeld, die beiden Europa-Rundflüge u. s. w., fast nur von den Jungfliegern unterstützt, bestritt.

Mit Stolz dürfen wir feststellen, daß alles, was in der österreichischen Fliegerei Namen hat, der Flieger-Sektion angehört beziehungsweise aus ihr hervorgegangen ist. So vor allem die treffliche Leitung und die ausgezeichneten Flugkapitäne der Oesterreichischen Luftverkehrs-A.-G., die namhaftesten alten Flieger, die den Sport noch heute ausüben. Zwei Herren nehmen als engere Mitarbeiter Professor Junkers in Dessau, einer als Chefpilot und Berater für die Abnahme der Flugzeuge des kgl. schwedischen Heeres, hervorragende Stellungen ein. Andere sind im Luftfahrtverwaltungsdienste und kleineren verwandten Betrieben, weitere in anderen Industrien, in kaufmännischen Berufen u. s. w. tätig. Nur wenigen war es vergönnt, Soldaten zu bleiben. Gerade sie, die täglich daran erinnert werden, vermessen die Fliegertruppe am schmerzlichsten, sie beurteilen wohl auch am zutreffendsten, was ihr Fehlen zu bedeuten hat. Aber sie wirken im Rahmen der Möglichkeit ein, daß die geistige Beschäftigung mit der Luftmacht nicht zu kurz komme, sie verbreiten Aufklärung über ihre Bedeutung.

Die Herkunft unserer Mitglieder aus den Luftstreitkräften der alten Großmacht bringt es mit sich, daß wir in allen Nachfolgestaaten gleichgesinnte, ehemalige treue Kampfgefährten in der Fliegerei tätig sehen. Auch sie werden von den gleichen Idealen geleitet. Oft genug konnten wir beobachten, daß auch sie uns persönlich noch die Kameradschaft halten, die wir ihnen entgegenbringen. Die ausgezeichneten Beziehungen im Luftverkehre mit den Nachbarstaaten sind nicht zuletzt auf diesen Umstand zurückzuführen. Das Einigende, der praktisch keine Grenzen kennenden Verkehrsfliegerei, hat sich umso schneller durchgesetzt.

Deshalb gedenken wir anlässlich unseres Festes auch der alten, ehemaligen Kameraden, die von uns zwar physisch durch Landesgrenzen getrennt wurden, geistig aber — und besonders in der Liebe zur Fliegerei — mit uns vereint geblieben sind, und grüßen sie von Herzen.

Wie nun auch der Club die Tätigkeit der Fliegersektion zu schätzen weiß, zeigt die lange Reihe von Ehrungen und Auszeichnungen verschiedener Art, die unseren Mitgliedern zur 30-Jahrfeier zuteil werden. Es sei nicht verschwiegen, daß es sich dabei in vielen Fällen um die Tilgung einer Art

von Ehrenschulden handelt, indem alte Verdienste erst jetzt ihre Anerkennung finden. Ein schon vor Jahren von der Sektion eingebrachter und energisch vertretener Antrag fand damit seine befriedigende Erledigung.

Die Taten der Flieger und Luftschiffer im Weltkriege ehrt der Club symbolisch durch Verleihung seiner höchsten Auszeichnung, der goldenen Sportmedaille, an die Fliegersektion als deren Traditionsverband. Sie soll — wenn die Zeiten besser werden — auf einem Gedenksteine oder einem sonstigen Ehren- beziehungsweise Erinnerungszeichen angebracht werden.

Hier seien noch einige Worte an die für den Bestand und die Wohlfahrt unseres Staates und Volksstammes verantwortlichen Persönlichkeiten und Stellen gerichtet.

Das zum überwiegenden Teile in der Fliegersektion des Oesterreichischen Aero-Clubs und im Oesterreichischen Fliegerverbände vereinigte Menschenmaterial, stellt ein wertvolles Erbe aus der Zeit der Großmacht Oesterreich, einen wahren Schatz dar. Aber es ist ein Schatz der sich schnell vermindert. Die wenigen, die noch eine zutreffende Vorstellung von den Gefahren einer feindlichen Bedrohung aus der Luft haben und über eigene Erfahrungen verfügen, werden in 10 bis 20 Jahren abgestorben sein. Ihr Können zu ersetzen, ist unter den leider gegebenen Umständen kaum, in kurzer Zeit — wie bei eintretender Bedrohung — überhaupt nicht möglich. Den Schatz weiterhin brachliegen zu lassen ist einfach unverantwortlich und müßte sich rächen.

Es ist die höchste Zeit!

Ihrer Verantwortung bewußte Männer müssen sich dieses kostbaren Materiales von Fachleuten bedienen um zuerst den zivilen Luftschutz ehestens einzurichten.

Kosten dürfen nicht gescheut werden, wo es sich um die Sicherung des Fortbestandes eines Volkes handelt.

Die Aufgabe ist so groß, daß kleinliche Bedenken ihre Durchführung nicht hindern dürfen. Man sollte glauben, daß wenigstens in solchen Fragen selbstverständlich jede Parteipolitik zurückzutreten hätte. Widerstände — die nur der Unverstand bereiten könnte — müßten rücksichtslos gebrochen werden, um das Ziel je eher, je besser, zu erreichen.

Zweitens muß alle Staatskunst mit aller Energie dahin streben, unserem Staate die Handlungsfreiheit in der Luft zurückzugewinnen, wenigstens insoweit, daß dem Lande die Haltung von Luftstreitkräften zum unentbehrlichen aktiven Luftschutze zugebilligt werde.

Und nun zum Schluß. Kameraden! Haltet fest zueinander. Arbeitet mit allen Kräften am Wiederaufbau unserer Fliegerei und werbet für den Gedanken des Luftschutzes.

Wenn Ihr auch nicht gleich Lohn und Anerkennung finden werdet, so erwerbet Ihr Euch doch die größten Verdienste um Volk und Heimat.

Stehet treu zur Sektion, werbet für sie, haltet am Club, unserer internationalen Luftsportbehörde fest und tretet dem „Ring der Oesterreichischen Flieger“ (in Gründung) bei, der alle Luftfahrer zusammenfassen, ein machtvoller Großverband werden und für Luftsport und Wehr eintreten soll.

„Gut Land allezeit!“

\* \* \*

## Die österreichisch-ungarischen Luftstreitkräfte im Weltkriege.

Die an anderer Stelle genannten Verluste können erst richtig eingeschätzt werden, wenn man die Stände kennt. Zu diesem Zwecke und weil ich annehme, daß sie Interesse erwecken werden, gebe ich nachstehend einige Daten.

Im Herbst 1918 betrug der normierte Stand der Fliegertruppe an Flugzeugführern und Beobachtern:

964 Offiziere und 1854 Unteroffiziere.

Der Gesamtstand: 1000 Offiziere und 35.000 Männer.

Der Luftschiffertruppe:

an Besatzungen 274 Offiziere und 11 Unteroffiziere,  
an sonstigem Personal 48 Offiziere und 7503 Männer.

An Material war beim Waffenstillstand vorhanden:

	im Felde	im Hinterlande
Flugzeuge . . . . .	1100	633
Motoren . . . . .	400	528
Flugzeugwagen . . . . .	230	101
Hangarzelte . . . . .	240	—
Maschinengewehre . . . . .	1600	91
Radiostationen . . . . .	320	40
Lichtbildkammern . . . . .	340	30
Materialwert . . . . .	145,000.000	162,000.000 Kronen
Bautenwert . . . . .	4,300.000	49,000.000 „

Bei der LuftschiFFertruppe war vorhanden:  
Fesselballons, komplett,

	im Felde	im Hinterlande
mit Winden und Gasapparaten	34	14
Sperrballons waren fertiggestellt . . . . .		80
davon in Pola eingesetzt . . . . .		35
Der Geldwert betrug im Felde		32,500.000,
im Hinterlande		17,500.000 Kronen

Man beachte, daß bei Kriegsausbruch der Oesterreichisch-Ungarischen Armee nur etwa 50 Feldpiloten und 30 kaum ausgebildete Flugzeugbeobachter, dazu rund 60 LuftschiFFeroffiziere zur Verfügung standen.

Die Gesamterzeugung an Flugzeugen betrug etwas über 3000 Stück mit annähernd ebensoviel Motoren.

Vergleichsweise wurden erzeugt:

	Flugzeuge	Flugmotoren
in Deutschland . . . . .	43.000	36.000
in Frankreich . . . . .	40.000	45.000
in England . . . . .	40.000	40.000
in den U. S. A. . . . .	20.000	30.000
in Italien . . . . .	9.000	10.000

Diese Zahlen zeigen, deutlicher als es Worte vermögen, gegen welch ungeheuere Ueberlegenheit unsere Fliegertruppe zu bestehen hatte. Nimmt man dazu den würgenden Mangel an Betriebsstoffen, besonders die Knappheit und die schlechte Beschaffenheit der Schmiermittel, die es schon 1915 nicht mehr erlaubt hat, die volle Leistungs-

fähigkeit der Motorkonstruktion herauszuholen, so daß uns alle Gegner an Geschwindigkeit weit überlegen waren, so zeugt all dies von einem Heldentum, an dem nur Unverstand oder böser Wille mäkeln kann.

\* \* \*

## Ring der Österreichischen Flieger.

Der „Ring“ will in erster Linie alle ehemaligen Angehörigen der k. u. k. Luftstreitkräfte und der Flugabwehrverbände zu einem Großverbande vereinigen.

In enger Zusammenarbeit mit dem „Ring Deutscher Flieger“ wird er für den Gedanken der Wehr zur Luft, und — als derzeit einzig möglicher Grundlage künftiger Luftgeltung — für die Förderung des Luftsportes eintreten.

Was den Bestrebungen einzelner Vereinigungen nicht gelungen ist, einen heimischen Luftsport und in dessen Folge eine lebensfähige heimische Luftindustrie zu schaffen, müßte die zusammengeballte Stoßkraft eines solchen Großverbandes wohl erreichen können.

Der „Ring“ geht nicht darauf aus, den bestehenden Verbänden auch nur ein Mitglied zu entziehen. Er will nur, frei von jeder parteipolitischen Betätigung und Vereinsmeierei, als Stamm die alten Kämpfer und als ordentliche Mitglieder alle derzeit in der Luftfahrt — im weitesten Sinne — tätigen Personen zu den einzigen, schon genannten Zwecken zusammenschweißen.

Als Stifter, Gründer beziehungsweise unterstützendes Mitglied sollen ihm jene beitreten, die seine Ziele billigen, ohne ihm satzungsgemäß im obigen Sinne angehören zu können.

Der „Ring“ soll ehrenamtlich geführt werden, schärfstes Haushalten mit den Mitteln selbstverständlich sein.

Die Beiträge (nach Selbsteinschätzung, mindestens aber S 3.— jährlich und S 2.— einmalige Beitrittsgebühr) sind so niedrig angesetzt, daß sie jeder leisten kann.

Der „Ring“ soll auch jenen, die bisher noch keiner Fliegerorganisation angehören, die Möglichkeit des Anschlusses an gleichgesinnte Kameraden aller Grade bieten.

Jeder werbe für diesen Gedanken, der vor allem der Entwicklung des Luftsportes in Oesterreich den Weg ebnen soll. Viele könnten dadurch auch eine willkommene Beschäftigung finden.

Voranmeldungen sind an:

Oberstleutnant Feldpilot Nikolaus Wagner-Florheim, Wien, X., Arsenal Objekt I/1/92, zu richten.

Die Aufnahme erfolgt nach Genehmigung der Satzungen.

Die wertvolle Aufklärungsarbeit des „Ringes Deutscher Flieger“ zeigt der folgende Aufsatz.

Wagner-Florheim Obstlt., Fp., e. h.

# „Jeder Deutsche muß eine Gasmasken haben.“

Von Cato.

Unter dieser Ueberschrift mit dem Zusatz „Die furchtbare Lehre der Hamburger Katastrophe“ brachte das Berliner „8-Uhr-Abendblatt“ vom 21. V. 1928 u. a. folgende Ausführungen.

„Das furchtbare Giftgasunglück in Hamburg lenkt erneut die Aufmerksamkeit auf die Notwendigkeit der Beschaffung von Gasmasken. Nicht nur diejenigen, die berufsmäßig bei Katastrophen einzugreifen haben, wie Feuerwehr und Polizei, müssen mit Gasmasken ausgerüstet sein, sondern, wie dieses erste, schlimme Beispiel zeigt, auch jeder Bürger, will er sich nicht eines Tages der Gefahr des Giftgases aussetzen.

Wir brauchen nicht einmal auf die Gefahren des Zukunftskrieges zu verweisen, der sich vornehmlich gegen das Hinterland richten und fürchterliche Vergiftungsverwüstungen unter der Zivilbevölkerung anrichten wird, obgleich auch hier der Schutz durch Gasmasken dringend geboten scheint. Denn wir können, trotz intensivsten Friedenswunsches, nicht in die Zukunft sehen, und wir wissen heute, daß selbst kleine Staaten unter Verwendung der Giftgaswaffe in der Lage sind, große Länder, wenigstens in der ersten Zeit, erfolgreich mit Krieg zu überziehen.

Wer denkt aber heute noch an jenen Unglückstag in Hamburg, als am 20. Mai 1928 aus einem undicht gewordenen Tank das gefährliche Giftgas „Phosgen“ ausströmte und Schrecken, Tod und Erkrankungen in der Hamburger Bevölkerung verbreitete? Und gerade kürzlich kam eine neue, aufrüttelnde Warnung aus Belgien, wo die Orte in der Umgebung Lüttichs am 5. XII. 1930 von einem rätselhaften Todesnebel heimgesucht wurden. 65 Personen sind durch ihn getötet worden, viele Hundert andere wurden vergiftet in die Krankenhäuser eingeliefert, mehr als 100 Stück Vieh lagen tot auf den Weiden. Zwar schickten die belgischen Behörden auf die Meldung des Unglücks 20.000 Gasmasken an die bedrohten Orte zur Verteilung an die Bewohner. Aber werden dadurch die Toten wieder zum Leben erweckt? Sind sie nicht eine furchtbare Anklage, daß die Hilfe wieder einmal zu spät kam? Und ist nicht zu befürchten, daß auch diese Lehre bald wieder der Vergessenheit anheimfallen wird?

Dabei sollte der im 8-Uhr-Abendblatt gegebene Hinweis auf die Gefahren des Zukunftskrieges der Regierung und jedem Einzelnen im Volke eine besonders ernste Mahnung sein, das Meneckel des Hamburger Giftgasunglücks und der belgischen Katastrophe nicht so schnell zu vergessen, sondern die nötigen Folgerungen daraus zu ziehen.

Sind doch bisher alle Versuche, den Gaskrieg durch internationale Uebereinkommen zu verbieten, fehlgeschlagen. Denn die auf Gegenseitigkeit beruhenden Abkommen von Washington und Genf sind nicht

von allen Staaten ratifiziert worden und damit nicht in Kraft getreten. Ja, der in diesem Jahre tagende vorbereitende Abrüstungsausschuß in Genf hat sogar am 2. Dezember beschlossen, in das Abrüstungsabkommen keinerlei Bestimmungen über das Verbot des Gaskrieges aufzunehmen.

So bedauerlich diese Tatsachen auch sind, so hilft es doch nichts, sondern vergrößert nur die Gefahr, wenn man vor ihnen die Augen verschließen wollte. Gerade jene Kreise, die aus Humanitätsgründen für eine völlige Abschaffung des Krieges eintreten, sollten ernstlich mit sich zu Rate gehen, ob sie es vor ihrem Gewissen verantworten können, jegliche Vorbereitung von Schutzmaßnahmen gegen die Gasgefahr abzulehnen. Denn die giftigen Kampfstoffe werden in Zukunft ja nicht nur gegen das kämpfende Heer, sondern mit Hilfe des Flugzeugs auch gegen die Zivilbevölkerung verwendet werden. Da das Versailler Diktat dem Deutschen Reiche und Oesterreich aber die Möglichkeit zur militärischen Abwehr von Luftangriffen genommen hat, kann wohl jeder, und nichtzuletzt der Friedensfreund, damit einverstanden sein, die Leiden der Zivilbevölkerung im Falle eines Krieges wenigstens durch die Mittel des „passiven“ oder „zivilen“ Luftschutzes zu mildern.

Während aber der Schutz gegen die Wirkung der Spreng- und Brandbomben recht schwierige Probleme aufwirft, ist die Frage des Gasschutzes bereits seit langem gelöst. Es sei nur daran erinnert, daß im Weltkriege die Zahl der Todesfälle durch Gasvergiftung von anfänglich 30 % sich infolge der Schaffung und Vervollkommnung des Gasschutzes auf 2–3% verringert hat. Einen schlagenden Beweis für die Wirksamkeit der Gasschutzmaßnahmen liefert ferner die auf Geheiß der Entente in den Jahren 1919 bis 1925 vorgenommene Vernichtung der auf dem Gasplatz Breloh lagernden großen Mengen von Gasmunition und Kampfgasprodukten. Viele Hunderte von Arbeitern sind dort während 6 Jahren mit diesem Vernichtungswerk beschäftigt gewesen; und es wird niemand glauben, daß auch nur ein Arbeiter bereit gewesen wäre, täglich mit den gefährlichsten Kampfgasen umzugehen, wenn ihm nicht die Mittel des Gasschutzes Sicherheit für Leben und Gesundheit geboten hätten.

Das sind Tatsachen aus der Praxis, die sich durch nur theoretisch fundierte Gegenargumente — und mögen sie auch mit einem pseudowissenschaftlichen Mäntelchen behängt werden — nicht aus der Welt schaffen lassen.

Kann also an dem Bestehen wirksamer Gasschutzmaßnahmen nicht gezweifelt werden, so hieße es die Unverantwortlichkeit und Gewissenlosigkeit auf die Spitze treiben, wenn nichts für den Schutz gegen die Gasgefahr unternommen würde, die, wie die erwähnten Fälle in Hamburg und bei Lüttich zeigen, schon im Frieden das Leben, und die Gesundheit der Zivilbevölkerung gefährdet. Wie viel furchtbarer aber werden die Folgen im Kriegsfall sein, wenn ein Volk unvorbereitet den Schrecken des Luftgaskrieges ausgesetzt ist. Darum, deutsches Volk, das du durch die zentrale Lage deines

Vaterlandes in Europa und durch deine Wehrlosigkeit zur Luft ungleich schwerer als andere Völker gefährdet bist, wach' endlich auf!

Hat doch sogar, wie die Zeitungen aus Moskau melden, in Rußland bereits der Verkauf von Gasmasken an die Bevölkerung Leningrads begonnen. Im Laufe von 2 Jahren muß sich jeder Bewohner der Stadt mit einer Gasmasken zum Preise von 12 Mark ausrüsten, um für den Fall eines Gasangriffs geschützt zu sein. Ratenzahlungen sind erlaubt.

Um auch bei uns endlich einen Anfang zu machen und der Regierung den Willen des Volkes nach Schutzmitteln eindringlich zum Ausdruck zu bringen, hat sich der Ring Deutscher Flieger entschlossen, Bestellungen auf eine Volksgasmasken zu sammeln. Verschließe sich niemand dieser Forderung. Denn die Bombe, die vom Himmel niederfällt, fragt nicht nach Weltanschauung oder Partei, nicht nach Stand oder Beruf, nicht nach Alter oder Geschlecht. Wir alle — ohne Unterschied, auch Frauen und Kinder und besonders die Werk-tätigen in den Fabriken — sind von der gleichen Gefahr bedroht. Darum säume keiner! Je zahlreicher die Bestellungen, desto wichtiger die Bekundung, daß das deutsche Volk es satt hat, schutzlos der Gas-gefahr ausgeliefert zu sein, die uns, wie die angeführten Beispiele zeigen, nicht nur im Kriege, sondern täglich schon im Frieden überfallen kann. Daher ist es höchste Zeit, daß wir selbst handeln, getreu dem Grund-begriff der Reichsverfassung: „Die Staatsgewalt geht vom Volke aus!“

Die Bestellungen, getrennt nach Männern, Frauen und Kindern, bei letzteren unter Angabe des Alters, sind zu richten an den Ring Deutscher Flieger e. V., Berlin W 35, Schöneberger Ufer 11, III r.

Wir geben dieser Veröffentlichung ganz besonders gerne Raum — um jenen, die darum Bescheid wissen, was es heißt als wehrlose Bevöl-kerung von oben mit Gasbomben belegt zu werden, die ernste Mahnung ans Herz zu legen, das es ganz besonders ihre Aufgabe ist, die breite Masse auf die Notwendigkeit eines Selbstschutzes hinzuweisen. — Sie wissen genau, daß die zahllosen Bombengeschwader der West- und Ostmächte sich ohne besondere Anstrengung über unseren Köpfen die Hände reichen können und all das, was sich unter ihnen befindet, Zentimeter um Zentimeter zudecken werden und zwar im ganzen Deutschland in wenigen Stunden. Sie wissen auch, daß der Erfolg unserer evtl. Erdabwehr nur ein ganz geringer sein kann, der zu den Erfolgen aus der Luft in gar keinem Verhältnis stehen wird. — Sie wissen ferner, daß uns jene Schandparagrafen der Pariser Vorort-verträge immer noch eine Luftwaffe verbieten und daß bis jetzt nicht der mindeste Ansatz dazu gemacht worden ist, uns aus jener Wehr-losigkeit zu befreien. — Meisterhaft versteht man sich um all das herumzudrücken, was irgendwie übel vermerkt werden könnte — oder etwa nach einem Schutz für das eigene Land oder dessen Bevölkerung aussehen könnte — hier kann nur noch Selbstschutz helfen und die Aufgabe unserer Leser kann es nur sein auf diesem Selbstschutz hin-zuwirken.

Die Schriftleitung.

Entnommen aus: „Deutsche Luftfahrt“.

# Was braucht Österreichs Flugsport?

Von **Ricco Pizzini**, Hptm. a. D., Feldpilot, Vizepräsident d. Oesterreichischen Aero-Club. Präsident der Sportfliegervereinigung.

In allen Ländern hat der Flugsport nach dem Kriege einen gewaltigen Aufschwung genommen. Mit staatlicher Unterstützung werden immer neue Fliegervereinigungen gegründet, die nach gemeinsamen Richtlinien arbeitend in jedem Jahre hunderte neue Sportflieger ausbilden. Ob es nun militaristische Staaten sind oder Staaten, denen durch den Friedensvertrag die Aufstellung von militärischen Fliegerformationen verboten ist, überall wird das Flugwesen gefördert, der Flugsport auf eine immer breitere Basis gestellt.

Wir Oesterreicher gehören zu den zur Luft entwaffneten Staaten und müssen gerade deshalb dem Flugsport unser Hauptaugenmerk zuwenden.

Mit einem Bruchteil der Beträge, die zur Aufstellung einer Fliegertruppe notwendig wären, ließe sich im Flugsport ungeheuer viel erreichen, allerdings müßten vorher noch gewisse Voraussetzungen erfüllt werden.

Die erste und wichtigste wäre eine einheitliche Führung aller flugsportfördernden Vereinigungen. Die verschiedenen Gruppen und Grüppchen müßten statt gegen einander und auseinander, nach gemeinsamen Richtlinien Hand in Hand arbeiten, um so durch Zusammenfassen aller Kräfte eine Verzettelung der zur Verfügung stehenden Mittel zu vermeiden und das Maximum des Erreichbaren zu schaffen.

Erfreulicherweise sind gerade im abgelaufenen Jahre auf diesem Gebiete große Fortschritte zu verzeichnen. Der österreichische Fliegerverband, die Oesterreichische Flugesellschaft, die Segelfluggesellschaft und der Flugsportverein haben sich mit dem Oesterreichischen Aero-Club zu einer Arbeitsgemeinschaft vereinigt, um in Zukunft die gemeinsamen Interessen gemeinsam zu verfolgen und jede Zersplitterung zu vermeiden. Die Interessengemeinschaft österreichischer Segelflieger (Igös) hat liquidiert und ist völlig in der Sportfliegervereinigung des Oesterreichischen Aero-Club, der ehemaligen Jungfliegergruppe, aufgegangen. Auch in den Ländern haben verschiedene Segelfliegergruppen

sich der Sportfliegervereinigung angeschlossen, um in Zukunft einheitlich arbeiten zu können. Mit verschiedenen anderen Gruppen laufen Verhandlungen und es steht zu hoffen, daß auch im Jahre 1931 der Gedanke der gemeinsamen Arbeit und des engen Zusammenschlusses weitere Fortschritte macht. Natürlich gibt es aber noch immer Gruppen und Grüppchen, die aus den verschiedensten unsachlichen Gründen an ihrer splendid isolation festhalten und so zur Zersplitterung der Kräfte und der leider sehr geringen zur Verfügung stehenden Geldmittel beitragen.

Es zeigt sich seit Jahren, daß durch das nicht einheitliche Vorgehen, von den verschiedenen Gruppen immer wieder die gleichen Fehler gemacht werden, obgleich sich dies auf Grund der Erfahrungen anderer, älterer Gruppen leicht vermeiden ließe. Die Arbeit geht nicht weiter, die Mitglieder, die Opfer an Zeit und Geld gebracht haben, verlieren die Lust, die Begeisterung verfliegt und statt daß durch die Tätigkeit der Gruppe dem Flugsport neue Anhänger gewonnen werden, werden ambitionierte Leute vor den Kopf gestoßen und gehen der guten Sache verloren.

Besonders kraß zeigt sich das auf dem Gebiete des Segelfluges. Jede Gruppe beginnt nach Gutdünken zu bauen, macht, da niemand über die nötigen fachlichen Kenntnisse verfügt, die gleichen Fehler, die Maschine ist entweder nicht flugfähig, oder sie wird mangels eines ausgebildeten Fluglehrers bei einem der ersten Starts zerschmissen.

Durch dieses Auseinanderarbeiten ist in Oesterreich schon ganz überflüssigerweise eine Unmenge Geld für den Bau des Schulflugzeuges „Zögling“ der Rhön-Rossitten-Gesellschaft ausgegeben worden, da alle Gruppen mit dem Bau dieses Schulflugzeuges beginnen. Es gibt so eine Unmenge von Segelflugzeugen dieser Type in Oesterreich, die nicht voll ausgenützt werden können. Das hiefür aufgewendete Geld geht für die Weiterentwicklung verloren, es können keine höherwertigen Maschinen gebaut werden und die Ausbildung der Segelflieger gerät ins Stocken.

Bei einheitlicher Führung, bei planmäßiger Verwendung der zur Verfügung stehenden Gelder und bei Schulung der Anfänger durch entsprechend ausgebildete Lehrer, könnten wir in Oesterreich schon wesentlich weiter sein. Daher muß

es unsere erste Aufgabe sein, jede Zersplitterung zu vermeiden, die Kräfte zu konzentrieren und nach gemeinsamen Richtlinien planmäßige Aufbauarbeit zu leisten. Um das zu erreichen, brauchen wir aber vor allem die Hilfe der Presse.

Damit sind wir zu Punkt zwei gekommen. Aufgabe der Presse wäre es, das Interesse der Bevölkerung an der Luftfahrt, am Flugsport zu erwecken und zu heben.

Der Flugsport soll und darf nicht die Domäne einiger weniger Herrenflieger bleiben, denen wir für ihre Pionierarbeit gar nicht genug danken können, er muß Gemeingut aller werden. Nur durch das Interesse, durch die Mitarbeit Aller können die Mittel aufgebracht werden, um den Flugsport auf die Höhe zu bringen, die er auch bei uns erreichen kann.

Oesterreich verfügt über einen ganzen Stock von glänzenden Piloten, von denen nur ein Bruchteil im Flugwesen Beschäftigung gefunden hat, während die anderen sich in den verschiedensten Berufen, im Kampfe ums tägliche Brot, brennend danach sehnen, wieder einmal am Steuer sitzen, wieder fliegen zu dürfen.

Trotz ungünstiger wirtschaftlicher Verhältnisse, trotz der Sorgen des Alltages ist jeder immer gerne bereit, für die geliebte Fliegerei Opfer an Zeit und Geld zu bringen.

Aber auch unser Nachwuchs ist gut. Das kleine Oesterreich hat der Welt den Meister des Segelfluges gegeben. Robert Kronfeld ist aus der Jungfliegergruppe des Oesterreichischen Aero-Club hervorgegangen. Aber noch viele andere gibt es, die es weit bringen könnten, sofern sie die notwendige Unterstützung durch die Allgemeinheit finden würden.

Wie viel Idealismus steckt in den Jungfliegern, die sich aus allen Berufen, aus allen Gesellschaftskreisen ergänzend, zwei Dinge vor allem gemeinsam haben, die Liebe zur Fliegerei und den Mangel an Kleingeld. Unter großen Opfern wird gespart, um das Fahrgeld für die sonntägliche Fahrt ins Fluggelände, für die Straßenbahnfahrt zur Baustelle im Prater aufzubringen. Alle Freistunden werden dazu verwendet um dem Ziele näher zu kommen.

Davon müßte unsere Presse erzählen, sie müßte zeigen, daß in unserem Zeitalter der Flugsport eine Not-

wendigkeit ist, daß ein Volk nur dann Geltung in der Welt haben kann, wenn es auch Luftgeltung hat.

Wohl haben wir einen glänzend organisierten Luftverkehr, täglich legen unsere braven Junkersmaschinen mit dem österreichischen Hoheitsabzeichen von in Krieg und Frieden vielfach erprobten Flugkapitänen gesteuert, mehrere tausende Kilometer im regelmäßigen Luftverkehre zurück, wohl gehen täglich viele Passagiere, viele hundert Kilogramm Post und Fracht nach verschiedenen Ländern, aber um Geltung in der Luft zu haben, dazu braucht Oesterreich neben dem Verkehrsflug auch den Flugsport.

Welche Propaganda bedeuten die Flüge der deutschen, englischen, französischen Sportflieger und Sportfliegerinnen für ihr Land, wie wurde Italiens Prestige zur Luft durch den Geschwaderflug nach Südamerika gehoben.

Darauf mußten wir Oesterreicher bisher vollständig verzichten.

Zweimal fand der Europarundflug statt. Zweimal brachte Oesterreich nicht den notwendigen Organisationsbeitrag auf, den alle Länder leisten müssen, über deren Gebiet die Flugstrecke führt. Beide Male gelang es dem Oesterreichischen Aero-Club durch seine herzlichen, freundschaftlichen Beziehungen zu den Veranstaltern, dem Aero-Club von Frankreich, beziehungsweise Deutschland, das Anfliegen von Wien dennoch zu erreichen.

Wird das immer möglich sein? Werden wir immer betteln müssen? Werden die wenigen österreichischen Flieger die sich zum Start melden können, auch in Zukunft die Gastfreundschaft anderer Länder, wie Deutschland oder Spanien in Anspruch nehmen müssen, um an dem Wettbewerbe teilnehmen zu können?

So gerne uns die Gastfreundschaft auch gewährt wurde, sie hat etwas bedrückendes für uns und zieht eine Folge nach sich, die einmal von größter Bedeutung sein könnte.

Bekanntlich hat der Sieger im Rundflug die Organisation des nächsten Wettbewerbes zu übernehmen. Start und Ziel befinden sich in seiner Landeshauptstadt, dort strömen besonders während des den Rundflug abschließenden, mehrere Tage dauernden technischen Wettbewerbes zahl-

reiche Interessenten aus allen Ländern zusammen. Alle Zeitungen sind voll davon.

Wenn aber ein Oesterreicher, der auf fremde Farben zu starten gezwungen ist, als Sieger aus dem Wettbewerbe hervorgeht, dann hätte nicht sein Vaterland die Ehre des Sieges, sondern jenes Land, dessen Gastfreundschaft er in Anspruch nehmen mußte. Diesem würde der Preis, die Ehre und der Vorteil zufallen, Veranstalter des nächsten Wettbewerbes zu sein.

Das Alles könnte sehr leicht anders werden, wenn durch eine entsprechende Tätigkeit der Presse unser Volk dahin aufgeklärt würde, daß Luftgeltung nötig ist, um Weltgeltung zu haben, daß wir den Luftsport brauchen und daß dieser Allgemeingut sein muß.

Wenn es durch die Arbeit der Presse gelingt, breite Schichten der Bevölkerung soweit aufzuklären und für den Sportflug zu interessieren, daß sie die Notwendigkeit erkennen, mitarbeiten, beitragen zu müssen zu Oesterreichs Entwicklung in der Luft, wenn sie, wie die Engländer sagen, air-minded werden und erkennen, daß Oesterreich nicht auch zur Luft ein Binnenstaat sein darf, dann wird es auch bei uns möglich sein, eine große, viele zehntausende Menschen umfassende Organisation zu schaffen, wie sie in fast allen Ländern, besonders in Rußland und in der Czechoslowakei bestehen, dann wird es bei kleinster Leistung des einzelnen gelingen, die notwendigen materiellen Grundlagen zu schaffen, die der österreichische Sportflug braucht, um seiner Heimat die Luftgeltung erringen zu können.

Dann werden auch bei uns in den Schulen, wie in Deutschland, Amerika und England, die Kleinen Modelle bauen und die Großen sich zum Segelfluge drängen. Dann wird es möglich sein, aus einem großen Reservoir von fliegerisch Begabten die Begabtesten herauszusuchen und sie durch eine entsprechende Schulung zu befähigen, im fliegerischen Wettstreite der Nationen ehrenvoll zu bestehen und unserer Heimat jene Geltung in der Luft zu verschaffen, die ihr auf Grund der ruhmreichen Tradition der österreichischen Luftfahrt gebührt und die sie braucht, auch wenn

es heute der Allgemeinheit noch als unwichtige Spielerei erscheint zu fliegen.

Der Weg ist klar vorgezeichnet: Zusammenarbeit aller, die Liebe zum Flugwesen haben, Heranziehen immer weiterer Kreise durch entsprechende Tätigkeit der Presse, kleine Leistung des Einzelnen unter einheitlicher Führung zum Wohle der Allgemeinheit, Ausschaltung aller trennenden Momente vor allem der Politik aus dem Flugsport.

Diese Ziel zu erreichen soll das Bestreben des Oesterreichischen Aero-Club im vierten Jahrzehnte seines Bestandes sein und wir wollen hoffen, daß unser Wille zur Arbeit, unser ehrliches Streben ohne selbstsüchtige Motive und vor allem die Idee auch jene Kreise zu uns heranziehen wird, die heute noch ferne stehen, und deren Mitarbeit wir brauchen, um unserer Heimat, unserem Volke jene Stellung im internationalen Flugwesen zu erringen, auf die sie Anspruch haben.

\* \* \*

# Präsidium

des  
Oesterreichischen Aëro-Clubs 1930.

Präsident: Generaldirektor Ing. **Alexander Cassinone**  
Vizepräsident: Obstlt. Fp. **Nikolaus von Wagner-Florheim**  
Geschäftsführender Vizepräsident: Hptm. a. D., Fp. **Ricco Pizzini**  
Generalsekretär: Obstlt. a. D. **Siegfried Heller**

## Abkürzungen

im Verzeichnis der Mitglieder des Oesterreichischen Aero-Clubs.

Ballonführer == Bf.  
Luftschiffführer == Lf.  
Feldpilot == Fp.  
Flugzeugführer == Ff.  
Beobachter == B. O.

## Ehrenpräsidenten

des  
Oesterreichischen Aëro-Clubs:

Fürstenberg **Max Egon Fürst zu**, Dchlt., Obst., Bf.  
Silberer **Viktor** †.  
Economo Professor **Dr. Constantin Frhr. v.**, lebensl. Mtgl., Bf., Ff., Fp.

## Ehrenmitglieder

des  
Oesterreichischen Aëro-Clubs:

**Bonaparte Roland Prinz**, Bf. †  
**Castiglioni Camillo**, Bf.  
**Czermak Dr. Emmerich**, Bundesminister für Unterricht.  
**Damm Ernst Alfred**, Konsul.  
**Dietrichstein Hugo**, Fürst zu **Nikolsburg**.  
**Dominicus A.**, Staatsminister a. D.  
**Eckener Dr. Hugo**, Bf., Lf.  
**Engstfeld Ernst**, Fabriksbesitzer.  
**Etrich Igo**.  
**Fonville Wilfrid de**, †  
**Fuchs Alfred**, Ministerialdirektor im Bundesministerium für Handel und Verkehr.  
**Habsburg-Bourbon Leopold Saivator**, Erzherzog, Bf.  
**Habsburg-Lothringen Joseph Ferdinand**, Erzherzog, Bf.  
**Habsburg-Lothringen Heinrich Ferdinand**, Erzherzog, Bf.  
**Harmon Clifford**, Präsident der Ligue internationale des Aviateurs, Bf., Ff.  
**Heinl Eduard**, Bundesminister für Handel und Verkehr.  
**Hiedemann Hans**, Bf.

**Hildesheimer Dr. Arnold.**  
**Hildebrandt Dr. Alfred,** Major a. D., Bf.  
**Hinterstoßer Franz,** Obst. a. D., Bf., Lf.  
**Junkers Hugo,** Professor.  
**Kehler Richard von,** Major. a. D.  
**Köhl Hermann,** Dr. ing. e. h., Ff.  
**Liechtenstein Alois,** Prinz.  
**Lueger Dr. Karl,** †.  
**Morin Roger,** Ff.  
**Parseval August von,** Dr. Ing., Bf., Lf.  
**Polacek Josef,** Bf.  
**Rothschild Louis,** Frhr. von.  
**Schober Dr. Johannes,** Vizekanzler und Bundesminister für Aeußeres.  
**Schürff Dr. Hans,** Bundesminister für Justiz.  
**Skubl Dr. Michael,** Hofrat, Zentralinspektor der Polizeidirektion.  
**Schmidt Leopold,** Reg.-Rat, Ing., Professor.  
**Stanger Rudolf,** Oblt. a. D., Ing., Fp., Ff., Flugkapitän.  
**Steinschneider Dr. Julius,** Rechtsanwalt.  
**Trabert Wilhelm,** Hofrat, Professor †.  
**Vaugoin Karl,** Bundesminister für Heereswesen.  
**La Vaulx Henry,** Graf de, Bf., Lf., †.  
**Zeppelin Ferdinand,** Exz., Gen. d. K., Dr. Ing., Dr. Graf von, Bf., Lf. †.

### **Das Clubabzeichen in Gold mit Brillanten besitzen:**

Professor Dr. **Constantin Freiherr von Economo,** Bf., Ff., Fp. für hervorragende Verdienste als Pionier der Luftfahrt und langjähriger Präsident des Clubs.  
**Camillo Castiglioni,** Bf., für seine bahnbrechenden Verdienste auf dem Gebiete der Luftfahrt durch den Bau des Parsevalballons im Jahre 1909, des Lebaudyballons und der Etrichtaube in den Jahren 1910—12 und für seine bewiesene Anhänglichkeit an den Club (Verliehen mit 7. März 1931).

### **Die goldene Sportmedaille besitzen:**

Se. kais. u. königl. Hoheit Erzherzog **Josef Ferdinand** anlässlich der 80. Ballonfahrt.  
**Karl Illner** für den Ueberlandflug Wien—Horn—Wien am 10. Oktober 1910.  
**Hans Ritter Umlauf von Frankenwell** für den Flug Wien—Budapest—Wien am 22. Juni 1910.  
**Heinrich Bier** für die während der ersten österreichischen Flugwoche aufgestellten Weltrekorde vom 1. bis 8. Oktober 1911.  
**Wilhelm Hoffory** †, anlässlich der 100. Ballonfahrt.  
**Philipp Blaschke,** Ritter von Zwornikkirchen, für den Höhen-Weltrekord ohne Pasagier, mit einem und mit zwei Passagieren am 23. und 29. Juni 1912.  
**Edmund Garros** für den Weltrekord in Steiggeschwindigkeit, 23. Juni 1912.

- Charles Nieuport** †, für den Schnelligkeitsweltrekord am 30. Juni 1912.  
**Emil Uzelac** für den Flug Fischamend—Neusatz am 10. April 1913.  
 Dr. Ing. Dr. **Ferdinand Graf Zeppelin** für die Fahrt Baden-Baden—Wien am 9. Juni 1913.  
**Heinrich Bier** für den Höhen-Weltrekord mit einem und mit zwei Passagieren am 27. und 28. Juni 1914.  
**Hellmuth Hirth** für den Höhen-Weltrekord mit zwei Passagieren am 27. Juni 1914.  
**Ernst von Lössl** für den Höhen-Weltrekord mit drei Passagieren am 27. Juni 1914.  
 Dr. Ing. e. h. **Hermann Köhl**, erster Ost-Westflug über den Atlantik, April 1928.  
**v. Hühnefeld**, erster Ost-Westflug über den Atlantik, April 1928.  
**Fitzmaurice**, erster Ost-Westflug über den Atlantik, April 1928.  
**Robert Kronfeld**, Segelflug-Weltrekord auf Höhe und Distanz 1929.  
 Ing. Gen.-Dir. **Alexander Cassinone**, anlässlich der 100. Ballonfahrt, Mai 1929.  
**Louis Frhr. von Rothschild** für die fliegerische Hochleistung, anlässlich des Afrikafluges, Jänner 1930.  
**Ferry Graf Khevenhüller** für die fliegerische Hochleistung, anlässlich des Afrikafluges, Jänner 1930.  
**Alfred Mittelholzer** für die fliegerische Hochleistung, anlässlich des Afrikafluges, Jänner 1930.  
**Dr. Hugo Eckener** für die Amerikafahrt 1924 mit L. Z. 126 ( Z. R. III.)

**Mit 7. März 1931 wurde sie verliehen an:**

- Prof. Dr. Constantin Frhr. von Economo**, Verdienste und Leistungen als Zivilfeldpilot 1912.  
 Oberst d. R. **Franz Hinterstoiber**, langjähriger Organisator, Kommandant der ehemaligen Luftschifferabteilung, über 150 Ballonfahrten seit 1890.  
 Obstlt. a. D. **Franz Mannsbarth**, Luftschiffkonstrukteur und Führer über 190 Ballonfahrten seit 1901.  
 Obstlt. a. D. **Siegfried Heller**, über 140 Ballonfahrten seit 1908.  
 Oblt., Fp. **Hans Mandl**, gefallen 1916, Oesterr. Alpenflugrekord Aspern—Semmering—Laibach, August 1913.  
 Obstlt. **Nikolaus Wagner**, Edler von Florheim, Oesterr. Alpenflugrekord Aspern—Semmering—Laibach, August 1913, einziger Oesterreicher, der Freiballon-, Luftschiff-, Flugzeugführer und Feldpilot ist.  
 Oblt., Fp. **Eugen Elsner**, fand den Fliegertod 1914, Oesterr. Alpenflugrekord Aspern—Görz—Aspern, Oktober 1913.  
 Oblt., Fp. Flugkapitän Ing. **Rudolf Stanger**, seit 20 Jahren aktiver Flieger.

**Die Flugkapitäne:**

- Hptm. Fp. **Wilhelm Elssler**.  
 Hptm. Fp. **Ludwig Hautzmayer**.

Rittm. Fp. **Rudolf Hiller**.  
 Oblt. Fp. **Sigismund Josipovich**.  
 Oblt. Fp. **Hans Mandl**.  
 Rittm. Fp. **Arpad Pindter von Pintershofen**.  
 Hptm. Fp. **Ricco Pasquali**.  
 ferner:  
 Obstlt. a. D. Fp. Reg.-Rat **Alfred von Eccher ab Echo-Marienburg**, an  
 Jahren ältester aktiver Fluglehrer und Kunstflieger Oesterreichs.  
 Erzherzog **Anton Habsburg-Bourbon**, Europa-Rundflug 1930.  
 Rittm. a. D. Fp. **Ulrich Ferdinand Fürst Kinsky**, erfolgreicher, hervor-  
 ragender Sportflieger.  
 Professor Dr. **Hans Lorenz**, alter hervorragender Alpen-Ballonführer.  
 Hptm. a. D. Fp. **Hans Löw**, ehrenamtlicher Fluglehrer des Clubs.  
 Rittm. a. D. Fp. Pol.-Oberkomm. Dr. **August von Raft-Marwill**,  
 Major a. D. Fp. Pol.-Oberkomm. **Oskar Schmoczner von Meczenseff**,  
 beide für langjährige, besondere Leistungen als Sportflieger.  
 Oblt. a. D. Fp. **Edmund Sparmann**, Chef-Abnahmepilot der kgl.  
 schwedischen Luftstreitkräfte.  
 Deutscher Major a. D. Konsul **Gustav P. Stollwerck**, über 170 Ballon-  
 fahrten.

**Die Flieger-Sektion des Oesterreichischen Aëro-Clubs**,  
 als Trägerin der Tradition der ehemaligen k. u. k. Luftstreitkräfte,  
 erhält in Würdigung der hervorragenden und heldenhaften Leistungen  
 im Weltkriege als Symbol die

#### **Goldene Sportmedaille**

auf die von ihrem Ehrenpräsidenten  
 Gm. d. R. Fp. Bf. Ing. **Ferdinand Deutelmöser**  
 gestiftete Standarte.

#### **Die silberne Sportmedaille besitzt:**

**Robert Kronfeld** für Hochleistungen im Segelfluge 1928.

#### **Die silberne Sportmedaille erhalten mit 7. März 1931**

für ausgezeichnete Leistungen auf den verschiedenen Gebieten der  
 Luftfahrt:

Frglt. a. D. Kapitän **Fritz Aigner**.  
 Fp. **Leopold Braunecker**.  
 Major Fp. **Josef Brunner**.  
 Rev.-Inspekt. Fp. **Rudolf Driemer**.  
 Rayons-Inspekt. Fp. **Otto Förster**.  
 Frau **Josefine Hinterstoiber**, Bf.  
**Theodor Hopfner**.  
**Erich Kielhausen**.  
**Eduard Kuhn**.  
**Otto Mader**, Verkehrsflugzeugführer.

Fp. **Vinzenz Magerl.**  
Frau **Hedwig Mannsbarth**, Bf.  
Fp. **Josef Mugrauer.**  
Ob-Wachm. Fp. **Franz Pensl.**  
Ray.-Inspekt. Fp. **Viktor Ratzki.**  
**Ignaz Stiefsohn.**  
Hptm. a. D. Pol.-Oberk. **Otto Wehofer.**

#### **Die bronzene Sportmedaille besitzt:**

**Robert Kronfeld** für besondere Leistungen im Segelflug 1927.

#### **Die bronzene Sportmedaille erhalten mit 7. März 1931**

für sehr gute Leistungen im Luftsport:

**Julius Beyer.**  
**Karl Brettschneider.**  
Frl. **Tamara Brück.**  
**Hubert Clompe.**  
**Leo Ehm.**  
Ing. **Nikolaus von Eltz.**  
Oblt. Fp. **Heribert Kasper.**  
**Hans Ramor.**  
Ing. **Ferdinand Graf Starhemberg.**

#### **Die goldene Verdienstmedaille besitzen:**

Se. kais. u. königl. Hoheit Erzherzog **Leopold Salvator.**  
Se. kais. u. königl. Hoheit Erzherzog **Josef Ferdinand.**  
Kommerzialrat **Camillo Castiglioni**, 18. Oktober 1911.  
**Igo Etrich**, 18. Oktober 1911.  
Generaldirektor **Alexander Cassinone**, 17. April 1912.  
**Ludwig Lohner**, 17. April 1912.  
**August Warchalowski**, 17. April 1912.  
**Constantin Freiherr von Economo**, 25. April 1912.  
**Dr. Arnold Hildesheimer**, 10. Juli 1912.  
**Robert Mauthner**, 10. Juli 1912.  
Obst. a. D. **Hans Ritter Umlauff von Frankwell**, 10. Juli 1912.  
Se. Drchlt. **Hugo Fürst Dietrichstein-Nikolsburg**, 14. August 1912.  
**Georg Schicht**, 7. April 1914.  
Lschffst. **Gustav Klasing**, 10. Juni 1915 †.  
**Heinrich Schicht**, 28. März 1916.  
**Alfred von Strasser**, 13. April 1916.  
Lschffst. **Gottfried Freiherr von Banfield**, 3. August 1916.  
**Dr. Julius Steinschneider**, Rechtsanwalt, März 1926.  
Gm. d. R. Fp. Hofrat Ing. **Ferdinand Deutelmoser**, Mai 1928.  
**Gustav Rubritius.**  
**Raoul Stojsavlevic,**  
die letzten beiden fanden den Tod im Luftverkehrsdienste 1930.

### **Die goldene Verdienstmedaille erhalten mit 7. März 1931:**

**Oesterreichischer Automobil-Club.**

**Oesterreichischer Flieger-Verband.**

**Oesterreichischer Touring-Club.**

Rittm. **Ferdinand Flocon**, Direktor der „Cidna“.

**Hans Hiedemann.**

Mjr. **Dr. Alfred Hildebrandt.**

Mjr. **Gerd von Hoepfner**, geschäftsführender Vizepräsident des Aero-Club von Deutschland.

Rittm. Fp. **Dr. Joe von Hoffmann-Ostenhof.**

Obst. Fp. **Wilhelm Hofmann.**

Mjr. Fp. **Richard Hübner.**

Hptm. Fp. **Hans Klepsch.**

Obst. **Alexander Löhr.**

Oblt. Fp. **Herbert von Neuman.**

Ministerialrat **Dr. Hans Pernter.**

Hptm. Fp. **Ricco Pizzini**, geschäftsführender Vizepräsident 1930/31.

Hpt. Fp. **Karl Schiller.**

Hptm. Fp. **Karl Woral.**

### **Die silberne Verdienstmedaille besitzen:**

**Roland Prinz Bonaparte**, 14. August 1912 †.

Bürgermeister **Dr. Josef Neumayer**, 14. August 1912 †.

Vizebürgermeister **Dr. Josef Porzer**, 14. August 1912 †.

Vizebürgermeister **Heinrich Hierhammer**, 14. August 1912 †.

Vizebürgermeister **Franz Hoß**, 14. August 1912.

Kaiserl. Rat **Alexander Beschorner**, 14. August 1912.

**Karl Paulal**, 14. August 1912.

**Dr. Martin Köfler**, 14. August 1912.

Obstlt. **Franz Hinterstoisser**, 23. Oktober 1912.

Bürgermeister **Franz Kamman**, 23. Oktober 1912.

**Adolf Warchalowski**, 23. Oktober 1912.

Professor **Leopold Schmidt**, 2. Juli 1913.

Rittm. **Ludwig Schmidl**, 2. Juli 1913.

**Dr. Ludwig von Langenhan**, 3. Dezember 1913.

Oblt. **Eugen Elsner**, 3. Dezember 1913 †.

Lschffslt. **Wenzel Wosecek**, 13. Mai 1914.

Lschffslt. **Franz Mikoletzky**, 13. Mai 1914.

### **Die silberne Verdienstmedaille erhalten mit 7. März 1931:**

**Oesterreichische Flug-Gesellschaft.**

Rev.-Inspekt. **Josef Berger.**

Ray.-Inspekt. Fp. **Lukas Dworak.**

Oblt. a. D. **Rudolf Eberl.**

Bzks.-Inspekt. **Ernst Erben.**

Hptm. a. D. Fp. Ing. **Benno-Fiala-Fernbrugg.**

Bzks.-Inspekt. **Viktor Grulich.**

Ray.-Inspekt. Fp. Ernst Kerschischnig.  
Oblt. B. O. Karl Lang.  
Rittm. a. D. Maximilian Mautner, Bf.  
Ing. Walter Pessl.  
Mjr. a. D. Fp. Franz Schönpflug.  
Ray.-Inspekt. Otto Schwentner.  
Mjr. Fritz Seidl.  
Generaldirektor Felix Seyfert.  
Ray.-Inspekt. Max Stangl.  
Friedrich Tallavania.  
Dr. Rudolf Uhlirz.  
Ray.-Inspekt. Franz Vehovar.  
Ray.-Inspekt. Josef Werner.

### Die bronzene Verdienstmedaille besitzen:

Hptm. Franz Baron Berlepsch, 14. August 1912 †.  
Mjr. Wilhelm Hoffory, 14. August 1912 †.  
Dr. Josef Pircher, 14. August 1912.  
Dr. Wilhelm Schmidt, 14. August 1912.  
Professor Leopold Schmidt, 23. Oktober 1912.  
Dr. Julius Steinschneider, 23. Oktober 1912.  
Obst. d. R. Wilhelm Suhomel, 23. Oktober 1912.  
Rudolf Hubel, 2. Juli 1913.  
Hptm. Rudolf Holeka, 3. Dezember 1913.  
Oblt. Hans Mandl, 3. Dezember 1913 †.  
Oblt. Oskar Schmoczner von Meczenseff, 3. Dezember 1913.  
Hptm. Bruno Schonowsky, 3. Dezember 1913.  
Hptm. Eduard Rzemenowsky von Trautenegg, 3. Dezember 1913.  
Hptm. Victor Schünzel, 3. Dezember 1913 †.  
Oblt. Ernst Flatz, 3. Dezember 1913 †.  
Hptm. Aladar Tauszig, 3. Dezember 1913.  
Josef Eduard Bierenz, 5. Februar 1915.  
Fgltlt. a. D. Kapitän Fritz Aigner, 15. Dezember 1929.  
Leo Ehm, 15. Dezember 1929.

### Die bronzene Verdienstmedaille erhalten mit 7. März 1931:

Hainburger Segelflieger  
Oesterreichischer Flugsport-Verein  
Oesterreichische Segelflug-Gesellschaft.  
Siemens Segelflieger.  
Sportflieger-Vereinigung Dobersberg.  
Sportflieger-Vereinigung Linz a. Donau.  
Sportflieger-Vereinigung Waidhofen a. d. Ybbs.  
Ing. Friedrich Griensteidl.  
Franz Grundler.  
Raoul Hafner.  
Gustav Hauck.

**Wilhelm Jelen.**  
**Franz Jorde.**  
**Josef Klinger.**  
**Rudolf Kostir.**  
**Hans Kvas.**

**Bruno Nagler.**  
**Ing. Karl Novotny.**  
**Rudolf Polacek.**  
**Hans Reiter.**  
**Arthur Wiesenfeld.**

\* \* \*

## Verzeichnis der Mitglieder des Österreichischen Aëro-Clubs.

### Mitglieder der Damen-Sektion:

- Frau **Alma Ria**, Wien, IX., Liechtensteinstraße 23.  
Frl. **Andrényi-Gyorok**, Wien, VI., Loquaipplatz 11.  
Frau **Arnhart-Zeidler**, Wien, XVIII., Kutschkergasse 24/5.  
Frau **Brunnmüller Mary**, Wien, XIX., Heiligenstädterstraße 87.  
Frau **Büssing Ferry**, Wien, VII., Neustiftgasse 40, bei Fr. Traub.  
Frau **Cassinone Margret**, Wien, III., Schwarzenbergplatz 5.  
Frau **Damm Ella**, Düsseldorf, Jägerhofstraße 24.  
Frau **Dönhoff von Kraft Gräfin**, Triest, Via Milano 2/II.  
Frau **Ebenstein Baronin Marion**, Wien, IV., Seisgasse 8.  
Frau **Feldmann Wanda**, Wien, III., Weißgärberlande 42.  
Frau **Frankl Elisabeth**, Wien, III., Strohgasse 35.  
Frl. **Freund Ilse**, Brünn, Legionarská 39.  
Frau **Fuchs Hilde**, Wien, II., Praterstraße 40.  
Frl. **Ginner Hildegard**, Wien, VII., Neubaugasse 29/26.  
Frau **Graf Anni**, Wien, IV., Wiedener Hauptstraße 64.  
Frau **Graul-Krauss Käte**, Wien, VII., Schottenfeldgasse 20.  
Frau **Gridl Lilly**, Wien, IV., Wiedener Hauptstraße 46.  
Frau **Haslinger Elisabeth**, Wien, VI., Mariahilferstraße 117.  
Frau **Hildesheimer Ella**, Wien, IV., Brahmplatz 2, Tel. U-46-2-66.  
Frau **Hinterstoisser Josefine**, Ballonführerin, Wien, IV., Momsengasse 35.  
Frau **Hoffmann-Ostenhof Angèle von**, Wien, III., Strohgasse 43.  
Frl. **Hunderisser Franz**, Wien, III., Mechelgasse 8.  
Frau **Langauer Sascha**, Wien, VI., Magdalenenstraße 8.  
Frau **Losert Rita**, Wien, III., Hetzgasse 16.  
Frau **Mannsbarth Hedwig**, Ballonführerin, Wien, III., Strohgasse 12.  
Frau **Mautner Ariane**, Wien, IX., Berggasse 3.

- Frau **Mautner-Markhof Elisabeth**, Wien, XXI., Pragerstraße 20.  
 Frau **Max Ella**, Köln am Rhein, Antwerpenerstraße 16.  
 Frau **Mondré Lily**, Wien, IV., Schönburgstraße 14.  
 Frau **Müller Grete**, Wien, VII., Kaiserstraße 57.  
 Frau **Müller-Adami**, Wien, III., Neulinggasse 12.  
 FrI. **Müller-Adami**, Wien, III., Neulinggasse 12.  
 Frau **Neuman von Anny**, Marktl in Traisental.  
 Frau **Pizzini Erika**, Wien, XIX., Scheibengasse 3.  
 Frau **Recke von der, von Volmerstein Gräfin**, Wald i. Oberpinzgau.  
 Frau **Reichert Hedwig**, Wien, VII., Schottenfeldgasse 20.  
 Frau **Reigersberg Gräfin Sylvia Maria**, Wien, IX., Rossauerlände 1.  
 Frau **Rella Gretl**, Wien, VII., Neustiftgasse 115 a.  
 Frau **Roessler Hilda**, Wien, IV., Prinz-Eugen-Straße 44.  
 Frau **Röhle Josefina**, Wien, XIII., Hauptstraße 135.  
 FrI. **Roth Edith**, Wien, II., Afrikanergasse 9.  
 Frau **Rubritius Clara**, Wien, IV., Schelleingasse 10.  
 Frau **Rüling Berta von**, Wien, IV., Schwindgasse 19.  
 Frau **Salz Nanni**, Wien, I., Judenplatz 6.  
 FrI. **Schellinger Ingrid**, Wien, IV., Schleifmühlgasse 5.  
 Frau **Schläger Hertha**, Wien, XVII., Dornbacherstraße 4 a.  
 Frau **Schlesinger Agnes**, Wien, I., Freyung 1.  
 Frau **Schmeil Lili**, Wien, XIX., Grinzinger Allee 38.  
 Frau **Schönthan-Pernwald Elly**, Wien, XVIII., Herbeckstraße 56.  
 Frau **Schwarz Paula**, Wien, XVIII., Wittbauergasse 10.  
 Frau **Siemens Nini**, Dresden, A, Altenzellerstraße 22.  
 FrI. **Stein Annemarie**, Wien, VII., Mariahilferstraße 71.  
 Frau **Stollwerck Clotilde**, Bratislava.  
 Frau **Strohmer Hermine**, Wien, VI., Kasernengasse 3.  
 Frau **Sturm Hanni**, Wien, VIII., Piaristengasse 56.  
 Frau **Teltschik Priska**, Wien, IV., Argentinierstraße 65.  
 Frau **Tintner Marie**, Wien, I., Stubenring 6.  
 Frau **Ulbing Margarete**, Wien, VII., Schottenfeldgasse 20.  
 FrI. **Ultscher Traute**, Wien, XIII., Bossiggasse 32.  
 Frau **Wagner-Flörheim Grete, Edle v.**, Wien, X., Arsenal, Obj. 1/1/92.  
 FrI. **Weidner Maria**, Wien, VI., Münzwardeingasse 5.  
 Frau **Wentzke Trude**, Wien, V., Kleine Neugasse 23.  
 Frau **Werner Gusti**, Wien, VII., Neubaugasse 36.  
 Frau **Wessely Käthe**, Wien, III., Schwarzenbergplatz 6.  
 Frau **Wolfan Emmy**, Wien, XII., Längenfeldgasse 29.  
 Frau **Zeller Helene**, Wien, III., Heumarkt 7.

### Ordentliche Mitglieder:

- Alma Dr. **Hans B.**, Wien, IX., Liechtensteinstraße 23.  
 Almásy Baron **L. E. von**, Szombathely.  
 Altmann **Hans**, Baurat Ing., Wien, I., Opernring 13.  
 Apold Dr. **Anton**, Wien, XIII., Titlgasse 18.  
 Auersperg Fürst **Franz Josef**, Wien, VIII., Auerspergstraße 1.

**Bader Gustav**, Wien, VII., Westbahnstraße 32.  
**Bardas-Bardenau Dr. Walter**, Wien, XIII/1, Braunschweigasse 5.  
**Bauer Stefan**, Stud. techn., Wien, XIII., Winzgasse 24.  
**Beck Dr. Otto**, Baron, Fabriksbesitzer, Wien, IV., Karolinengasse 5.  
**Bergmann Hans**, Wien, IV., Mayerhofgasse 1/21.  
**Bermann Dr. Richard A.**, Pseudonym: Arnold Hoellriegel, Wien, XVIII., Türkenschanzstraße 1.  
**Berzeviczy Georg von**, Bf., Wien, I., Kärntnering 10.  
**Bieber Hans**, Direktor, Wien, VII., Kaiserstraße 57.  
**Blaschke Philipp**, Ritter von Zwornikkirchen, Obstlt. a. D. Fp., Wien, V., Brauhausgasse 49, Telephon A-32-8-38.  
**Böcker Ing. Anton**, Wien, III., Dapontegasse 3, Tel. U-14-2-52.  
**Boltzmann Ing. Dr. phil. Arthur**, Oberbaurat, Bf., Inh. d. Bf.-Abz., Wien, I., Bellariastraße 12, Tel. B-38-7-81.  
**Boschan Heinrich**, Ritter von, Wien, III., Jaqingasse 11.  
**Bredow Walter von**, Berlin, Tempelhof.  
**Bruckner Richard**, Hptm. d. R. Bf., Berlin-Charlottenburg, Leibnitzstraße 35.  
**Brunner Felix**, Mödling, Mozartgasse 7.  
**Brunner Harry**, Ing., Wien, XIX., Billrothstraße 45.  
**Brunnmüller Norbert**, Wien, XIX., Heiligenstädterstr. 87, Tel. B-38-5-20.  
**Cassinone Alexander**, Ing., Generaldirektor d. Oesterr. Maschinenbau A.-G. Körting, Bf., Lf., Präs. d. Oesterr. Sektion der Ligue internationale des Aviateurs (Paris), Wien, III., Schwarzenbergpl. 5, Tel. U-15-2-98, B-33-5-90 Serie.  
**Cassinone Ernst**, Wien, III., Schwarzenbergplatz 5.  
**Castiglioni Camillo**, Präsident, Milano.  
**Castillon de Saint Victor Graf Georges**, Paris, Rue François Ier.  
**Chassart Pierre Dumont de**, Bankier, Bruxelles, 6 Place Stephanie.  
**Czeija Oskar**, Generaldirektor, Wien, I., Johannesgasse 4b.  
**Damm Konsul Ernst Alfred**, Düsseldorf, Jägerhofstraße 24.  
**Davis John St.**, Fabriksdirektor, Wien, I., Schenkenstraße 8—10, Tel. U-27-5-80.  
**Dehne Dr. Robert**, Wien, III., Ungargasse 9.  
**Dönhoff von Krafft Bronislav Graf**, Triest via Milano 2/1.  
**Dollfuß Dr. Engelbert**, Präs. d. Oesterr. Bundesbahnen, Kammeramtsdirektor, Wien, I., Stallburggasse 2.  
**Dorret Alfred**, Schloß Georgi, Post Ehrenhausen.  
**Draskovich Graf Paul**, Güssing.  
**Dumba Dr. Freiherr Theodor**, Wien, III., Reisnerstraße 53.  
**Eckener Dr. Hugo**, Friedrichshafen am Bodensee.  
**Eonomo Dr. Graf Alexander**, Triest, Casetta.  
**Eonomo Dr. Graf André**, Wien, III., Veithgasse 4.  
**Eonomo Prof. Constantin Frhr. von**, Wien, I., Rathausstraße 13, Tel. A-28-3-41.  
**Eonomo Baron Dimitri**, Triest, Via Canale piec. 2.  
**Eonomo Frhr. von Leonidas**, Triest.  
**Eltz Ing. Nikolaus von**, Wien, V., Gartengasse 16, Tel. A-30-1-94.

- Engstfeld Ernst**, Fabrikant, Velbert, Rheinland.
- Ernst Julius**, preuss. Major a. D., Bf., Luftschiffhafen-Kommandant, Ehrenmitglied d. Karlsruher Luftfahrt-Vereins, Dozent f. Luftfahrtwesen a. d. V. H. München.
- Etrich Igo**, Industrieller in Oberaltstadt bei Trautenau, C. S. R.
- Etthofen Dr. Eduard, Karl Frhr. von**, Willendorf am Schneeberg.
- Falk Franz**, Wien, I., Schubertring 1.
- Fechner Maximilian**, Kommerzialrat, Wien, I., Himmelfortgasse 5, Tel. R-20-4-25.
- Feldmann Walter**, Direktor, Wien, III., Weißgärberlande 42.
- Fellerer Dr. Josef**, Rechtsanwalt, Wien, I., Teinfaltstraße 6.
- Fischer Eduard**, Direktor, Wien, I., Singerstraße 6.
- Fleischmann Karl**, Direktor, Wien, III., Am Heumarkt 10.
- Flocon Ferdinand**, Direktor der „Cidna“, Wien, I., Kärntnerring 7.
- Friedmann Max**, Wien, I., Getreidemarkt 2.
- Fuchs Alfred, Ministerialdirektor**, Wien, I., Stubenring 1.
- Fürth Dr. Lothar**, Arzt, Sanatoriumsbesitzer, Wien, VIII., Schmidg. 14.
- Fürst Rolf**, Wien, IX., Berggasse 9.
- Fürstenberg Max, Egon, Fürst zu**, Donaueschingen.
- Gartlgruber Ing. Franz**, Wien, XVII., Seitenberggasse 65/7.
- Gerngross Paul**, Verwaltungsrat, Wien, XIX., Billrothstraße 59.
- Goldarbeiter Ing. Hans**, Wien, IV., Wiedner Hauptstraße 23/25 Tel. U-46-5-10.
- Gomez Eheso Ricardo**, Generalkonsul von Uruguay, Wien, III., Reisnerstraße 16.
- Görgey Immo von**, Wien, I., Tegetthoffstraße 7.
- Graf Felix**, Redakteur, Wien, IV., Wiedner Hauptstraße 64.
- Gridl Rudolf**, Wien, IV., Wiedner Hauptstraße 46.
- Gurschner Gustav**, Akad. Bildhauer, Wien, VII., Lindengasse 9.
- Gutmansthal-Benvenuti Felix Ritter von**, Wien, I., Trattnerhof 1/IV.
- Habig Karl**, Wien, IV., Frankenberggasse 7.
- Habsburg-Bourbon Erzherzog Anton**, Barcelona, Calle General Vives B Sarria.
- Habsburg-Bourbon Erzherzog Carlos**, Wien, XVIII., Michaelerstraße 8.
- Hajek Architekt Ing. Hans**, Stadtbaumeister, Lt. d. R., Fp., Wien, XV., Mariahilferstraße 173-175, Tel. R-33-2-67.
- Harmon Clifford**, Präsident d. Ligue Internationale des Aviateurs, Paris, Porte Maillot, Bois de Boulogne.
- Haslinger Emil**, Major a. D., Wien, VII., Mariahilferstraße 116, Tel. B-30-5-10.
- Haslinger Franz**, Wien, I., Renngasse 4.
- Haslinger Karl**, Wien, VI., Mariahilferstraße 117.
- Haslinger Dr. Koloman**, Wien, VI., Mariahilferstraße 117, Tel. B-23-004.
- Haymerle Baron Dr. Friedrich**, Wien, IX., Garnisongasse 10.
- Heinl Eduard, Bundesminister**, Wien, I., Stubenring 8.
- Herrmann Ing. Ludwig**, Wien, III., Kollergasse 6.
- Herzberg Ing. Dr. Franz**, Wien, III., Schwarzenbergpl. 5, Tel. U-11-1-26.
- Herzberg Max**, Rittm. a. D., Wien, III., Reisnerstraße 51.

- Hess Victor Franz**, Dr. phil., o. ö. Professor u. Vorstand d. Lehrkanzel f. Experimentalphysik a. d. Univ. Graz, Bf., (1912) Graz, Brockmannngasse 72, Tel. 7630.
- Hildebrandt**, Major a. D., Dr. phil., Ehrenmitglied d. Deutschen Luftfahrt-Verbandes, Korresp. Mitgl. d. Kgl. Sächs. Luftfahrt-Ges., Inh. d. André-Plakette.
- Hiedemann Hans**, Fabriksbesitzer, Köln am Rhein, Mauriciussteinweg 27.
- Hildesheimer Dr. A.**, Wien, IV., Brahmplatz 2, Tel. U-46-2-66.
- Hinterstoisser Franz**, Oberst a. D., Wien, IV., Momsengasse 35.
- Hochstetter Bobby von**, Wien, IV., Brahmplatz 4.
- Hoffmannsthal Dr. Emil**, Wien, IV., Schwarzenbergplatz 13.
- Hohenau Dr. Paul** Generalkonsul, Chefredakteur d. Zeitschrift „Das neue Europa“, Hauptkonsulent d. Oesterr. Touring-Clubs, Ehrenpräs. d. Wr. Photoclubs, Ritter d. franz. Ehrenlegion etc. etc., Wien, IX., Türkenstraße 9, Tel. A-19-1-64, A-16-2-30.
- Hollitscher Hans**, Dr. jur. et phil., Wien, I., Bräunerstr. 4, Tel. A-25-7-90.
- Horina Dr. Karl**, Donawitz, Steiermark.
- Hormann W.**, Gen.-Dir., Wien, IV., Prinz Eugenstr. 6, Tel. U-41-0-32.
- Horowitz Dr. Georg**, Gen.-Dir., Budapest, Kelenhegyi ut. 7.
- Igler Robert**, Konsul, Berlin NW., Unter den Linden 71.
- Illner Karl**, Wien, IX., Glasergasse 11.
- Jackwerth Richard**, Major a. D., Wien, IV., Preßgasse 11, Tel. B-22-4-66.
- Kasper Heribert**, Oblt. a. D., Leibnitz, Grazergasse 1
- Kaumann Dr. Gottfried**, Dessau-Ziebigk.
- Khevenhüller Graf Fery**, Wien, I., Bösendorferstraße 13.
- Klein Rudolf**, Kommerzialrat, Wien, IV., Theresianumgasse 3.
- Klinger Friedrich Freiherr von**, Schloß Feistritz a/Wechsel.
- König Alfred, Brauereidirektor**, Wien, XVII., Ortliebg. 17, Tel. A-20-101.
- Krassl-Traisenegg Dr. Fritz Ritter von**, Wien, VI., Gumpendorferstr. 15.
- Kraus Felix, Juwelier**, Wien, I., Kantgasse 3.
- Kraus Gottlieb**, Konsul, Wien, IV., Wohllebengasse 16.
- Krön Ing. Richard** Direktor der Eisen- und Stahl A.-G., Wien, XIII/1, Leopold Müllergasse 3, Tel. R-35-5-55.
- Krötlinger Johann**, Wien, XI., Hauptstraße 99.
- Kuhleemann Karl**, Industrieller, Wien, III., Salmgasse 4.
- Kuhn Eduard**, Fluglehrer u. Kunstflieger, Inh. d. Oesterr. Fliegerschule Salzburg, Salzburg.
- Kulmburg Rudolf von**, Olmütz, Wilsonplatz 42.
- Kurz Josef**, Präsident der Kurz-A.-G., Wien, XIII., Linzerstraße 221, Tel. R-39-5-40.
- Kurzel-Runtscheiner, Ing. Erich**, Techn. Museum f. Industrie u. Gewerbe, Wien, VII., Lindengasse 27, Tel. B-34-6-98.
- Lebzelter Alexander**, Wien, III., Heumarkt 7.
- Lebzelter Dr. Josef**, Wien, III., Beatrixgasse 26, Tel. R-24-8-41.
- Lederer Erich**, Wien, I., Bartensteingasse 8.
- Lederer Dr. Leo**, Wien, IV., Brahmplatz 1.
- Jerchenfeld-Köfering, Exzellenz Graf Hugo**, Gesandter d. Deutschen Reiches, Wien, III., Metternichgasse, Deutsche Gesandtschaft.

- Liechtenstein Prinz Ferdinand Andreas von und zu**, Wien, XIII., Auhofstraße 21.
- Loeffler Friedrich Ferdinand**, Beamter der „Aga“, Wien, II., Sterneckplatz 12.
- Lorenz Professor Dr. Hans**, Wien, VIII., Alserstraße 45.
- Lüthlen Gert**, Wien, VI., Mariahilferstraße 17.
- Lukan Dr. Rudolf**, Rechtsanwalt, Wien, I., Ertlgasse 4, Tel. U-21-2-49.
- Lustig Hugo von**, Berlin W 35, Derfflingerstraße 10.
- Magnus Carl Moritz**, Wien, VII., Mariahilferstraße 32.
- Mautner Dr. Alfred**, Bezirkshauptmann, Wien, I., Wallnerstraße 2, Tel. U-23-5-85.
- Mautner Maximilian**, Rittm. a. D. Bf., Gutsbesitzer, Burg Feistritz am Wechsel, N.-Oe.
- Mautner-Markhof**, Wien, XXI., Pragerstraße 20.
- Medinger Willy von**, Wien, IX., Wasagasse 11.
- Meichl Georg**, Wien, XI., Dorfgasse 40.
- Melcher Edmund**, Architekt, Stadtbaumeister, Wien, IX., Porzellang. 2.
- Meynier Eugen von**, Ministerialrat a. D., Oblt. a. D., I., Dominikanerbastei 4.
- Mikuleczky Kapitän Franz**, Lschffsft. a. D., Freiheit bei Trautenau.
- Minder Fritz**, Wien, VI., Ammerlinggasse 3.
- Mitterberger Friedrich**, Hptm. a. D., Schloß Heidestein, Driebergen, Holland.
- Müller Franz**, Hptm a. D., Fp., Wien, VII., Kaiserstraße 57.
- Mueller Ing. Ernst**, Wien, III., Neulinggasse 12.
- Mumb Direktor Rudolf**, Wien, I., Judenplatz 5.
- Nedomansky Leopold**, Oblt. a. D., Wien, IV., Wiedner Hauptstraße 27.
- Nell Carl von**, Cand. agr. et pol., Trier, Rittergut Mariahof, Rheinland.
- Nemetschke Dr. Rudolf**, Wien, I., Bösendorferstraße 7, Tel. U-46-0-52.
- Nerangyits Nikola**, Belgrad, Karadjordjeva, ulica 49, Jugoslav.
- Neubacher Dr. Hermann**, Ing., Gen.-Dir. d. „Gesiba“, Präs. d. Kornbau A.-G., Wien, IX., Währingerstraße 25a.
- Neumann Herbert von**, Oblt. Fp., Ing., Kommerzialrat, Markt, N.-Oe., Wien, IV., Schwindgasse 3.
- Noell Dr. Friedrich**, Kommerzienrat, Ing., Major d. R., Teilhaber der Maschinenfabrik u. Brückenbauanstalt Gg. Noell & Co., Würzburg, Bismarckstraße 22.
- Nord F. E.**, Oberverwaltungsdirektor, Oblt. a. D., Berlin, Steglitz, Wuthenowstraße 3, Fernruf S 2 8093.
- Ofenheim von Pontensin, Wilhelm Ritter**, Wien, III., Heumarkt 10.
- Orechowsky Alois Fp.**, Graz, Dreihackengasse 26.
- Palfy Fürst Nikolaus**, Wien, I., Josefsplatz 6.
- Parin Otto** (früher Pollack), Schloß Neukloster, Sv. Peter v Sav. dol., Jugoslavien.
- Pelzer Dr. Robert**, Rechtsanwalt, Wien, I., Weihburggasse 18.
- Penizek Maximilian**, Wien, I., Singerstraße 8.
- Pernter Dr. Hans**, Min.-Rat, Präsidialvorstand im B.-Min. f. Unterricht, Wien, IX., Porzellangasse 33 a.

- Pessl Dipl. Ing. Walther, Bf.**, Prokurist d. „Motoravia“, Vertretung d. Junkers-Flugzeugwerke A. G., Wien, I., Mahlerstraße 14, Tel. R-28-0-16.
- Philipp Fritz, Fp.**, Tribuswinkel, N.-Oe.
- Philipp Erwin**, Gen. Direktor, Wien, IV., Wohllebengasse 8.
- Piatnik Ing. Viktor**, Wien, XIII., Trautmannsdorf-gasse 48.
- Pollak-Parnegg Felix**, Wien, I., Gonzagagasse 16, Tel. U-29-0-24.
- Polacsek Josef**, Wien, IV., Belvedere-gasse 3.
- Popper-Podhragy Leopold, Freiherr von**, Wien, I., Stallburggasse 2.
- Porada-Rapoport Dr. Alfred**, Wien, IV., Plöbfgasse 8.
- Porsche Ing. Dr. Ferdinand**, Steyr, Ob.-Oe.
- Poujol Charles**, Kapitän, Franz. Handels-Attaché, Wien, IV., Favoritenstraße 7.
- Preiß Ernst**, Sektionsrat i. B. Min. f. Unterricht, Wien, IV., Starhemberg-gasse 39 a, Tel. A-20-4-34.
- Puchstein Dr. Ernst**, Vizekonsul, Wien, III., Geologengasse 3.
- Quittner Ing. Dr. Viktor**, Wien, I., Hohenstaufengasse 10.
- Recke von Volmerstein Graf Adalbert von der**, Wald i. Oberpinzgau.
- Recke von Volmerstein Graf Gotthard von der**, Dr. jur., Wald i. Oberpinzgau.
- Reitlinger Dr.**, Großindustrieller, Kienberg-Gaming
- Rieger Erwin**, Wien, IV., Wiedner Hauptstraße 23/25.
- Ringhoffer Baron Fritz**, Wien, III., Reisnerstraße 50.
- Röhle Fritz**, Direktor, Wien, XIII., Hauptstraße 135.
- Roessler Dr. Walter**, Wien, IV., Prinz Eugenstraße 44.
- Roschkott Dr. Alfred**, Meteorolog. Zentralanstalt, Wien, XIX., Hohe Warte 38.
- Rothschild Freiherr Alfons von**, Wien, IV., Theresianumgasse 18.
- Rothschild Freiherr Eugen von**, Paris, 3 Rue Michelangèle.
- Rothschild Freiherr Louis von**, Wien, IV., Prinz Eugenstraße 22.
- Rumples Dr. Rudolf**, Rechtsanwalt, Prag, II., Jungmanova 33.
- Sadil Karl**, Direktor, Wien, V., Ramperstorferstraße 63, Tel. B-27-5-45.
- Saller Hermann**, Mjr. a. D., Wien, IV., Argentinierstraße 65.
- Salm-Reifferscheidt Fürst Hugo**, Rajez bei Brünn.
- Salz Emil**, Wien, I., Hotel Bristol.
- Sänger Ing. Dr. Eugen**, Wien, IV., Technikerstraße 9/30, Tel. U-46-0-74.
- Sattler Ing. Franz**, Wien, I., Stubenring 16.
- Seefehner Dr. Ing. Egon E.**, Wien, XVIII., Türkenschanzstraße 16.
- Seyfert Felix**, Gen. Direktor, Wien, IV., Starhemberg-gasse 4.
- Siebenschein Dr. Rudolf**, Hofrat, Wien, I., Lichtenfels-gasse 5.
- Sigmundt Eduard von**, Trieste, Via Pietà 42.
- Simon Hans**, Dipl. Ing., Berlin W 9, Bellevuestraße 11.
- Schenker-Angerer Gottfried**, Wien, XIX., Hohe Warte 52.
- Scherle Ing. Johann**, Augsburg, Ballonfabrik Riedinger A. G.
- Schlein Dr. Anton**, Wien, XIX., Hohe Warte 38.
- Schmeil Walter**, Dr. Ing., Gen. Direktor, Wien, XIX., Grinzinger Allee 38, Tel. B-11-2-13.
- Schmidt Leopold**, Reg.-Rat, Prof. Ing., Wr. Neustadt, Bahngasse 46.

- Schmidt Rudolf**, Oblt. a. D., Fabrikant, Wien, X., Favoritenstraße 213.
- Schmidt Dr. Wilhelm**, Universitätsprofessor, Dir. d. Zentralanstalt f. Meteorologie und Geodynamik, Wien, XIX., Hohe Warte 38, Tel. B-11-500.
- Schmitt-Zabierow Franz Freiherr von**, Wien, IV., Favoritenstraße 20, Tel. U-41-703.
- Schmitt Ing. Franz**, Verwaltungsrat, Rehberg bei Krems a. d. D., N.-Oe.
- Schnell Josef**, Sekretär d. Cunard Line, Wien, XIII., Penzingerstraße 63.
- Schoeller Fritz Ritter von**, Wien, III., Reisnerstraße 40.
- Schoeller Richard Ritter von**, Wien, III., Mohsgasse 1.
- Scholz Dr. Joachim**, Graz, Physik. Institut d. Universität.
- Schreiber Alexander**, Generalkonsul, Wien, I., Ring d. 12. November 8, Tel. U-26-0-99.
- Schüller Moritz**, Architekt, Wien, V., Schloßgasse 14, Tel. A-35-3-40.
- Schütz Arthur**, Wien, IX., Wiederhofergasse 4.
- Schwarz Eugen**, Pharmaz. Apotheker, Wien, XVIII., Wittbaurgasse 10.
- Schwarzenberg Prinz Georg**, Wien, III., Palais Schwarzenberg.
- Sparmann Edmund**, Malmlätt, Schweden.
- Spir K. R. N. Lt. Colonei**, London, Euston Station.
- Stanek Rudolf**, Ing., Direktor, Wien, IV., Schelleingasse 10.
- Starhemberg Fürst Ernst Rüdiger**, Waxenberg, Mühlviertel Ob.-Oe.
- Starhemberg Ing. Graf Ferdinand**, Salzburg, Arenbergstraße 2.
- Steinlechner Heinrich**, Direktor, Wien, VI., Joanelligasse 10.
- Steinlechner Dr. Max**, Reg.-Rat, Wien, I., Hegelgasse 6, Tel. R-26-4-26.
- Steinschneider Dr. Julius**, Rechtsanwalt, Wien, I., Annagasse 3.
- Stöberl Heinz**, Wien, X., Arsenal, Objekt 135.
- Stöger Dr. Arthur**, Gouverneur d. Oesterr. Postsparkassa, Wien, I., Rosenbursenstraße 3.
- Stollwerck Gustav P.**, Konsul, Mjr. a. D., Bratislava.
- Strache Ing. Eduard Max**, Wien, III., Juchgasse 24, Tel. U-10-5-26.
- Strasser-Sanczi Alfred von**, Gutsbesitzer, Wien, III., Strohgasse 25.
- Strasser Bela von**, Präsident d. Grand Hotel A. G., Wien, IV., Gußhausstraße 14.
- Strasser Viktor von**, Wien, III., Strohgasse 25.
- Straten Exzellenz Graf Alexander van der**, Präsident d. Oesterr. Automobil-Clubs, Wien, III., Veithgasse 11.
- Stukart M. E.**, Wien, III., Landstraße Hauptstraße 6.
- Stumpf Dr. phil. et pharm. Arnold**, Wien, III., Reisnerstraße 42.
- Thalberg Egon**, Wien, I., Stadiongasse 5, Tel. A-26-104.
- Thonet Dr. Richard**, Wien, III., Traungasse 2.
- Tindl Karl**, Ing. Oberbaurat, Wien, I., Stubenring 1.
- Tintner Dr. Fritz**, Hofrat, Generalstabsarzt a. D., Wien, I., Neuthorgasse 15.
- Tomala Gustav**, Generaldirektor, Wien, III., Schwarzenbergplatz 6.
- Traxlmayr Dr. Josef**, Wien, I., Goldschmidgasse 10.
- Trebitsch Oskar**, Kommerzialrat, Wien, I., Kärntnering 4.
- Tropp Emmerich**, Direktor d. Stauß-Ziegelwerke A. G., Wien, VIII., Florianigasse 43.

- Uhlirz Dr. Rudolf**, Primarius, Direktor d. Allg. Oeff. Krankenhauses, Stockerau.
- Unreich-Ulbrich Rudolf**, Athene, Rue Canari 3.
- Urban Hans**, Wien, IV., Brucknerstraße 8.
- Urban Dr. Johann**, Präsident, Fabriksbesitzer, St. Pölten.
- Urban Ludwig**, Schloß Tribuswinkel, N.-Oe.
- Uzelac Emil**, General, Zagreb, Jurjewska ulica 31.
- Vetter Cornell**, Direktor, Wien, III., Stelzhammerstraße 4.
- Voith Hilar**, St. Pölten, Maria Theresienstraße 23.
- Voith Dr. Walter**, Fabrikant, St. Pölten, Maria Theresienstraße 23.
- Wagner Dr. Artur**, Innsbruck, Universität, Schöpfstraße 41.
- Wagner-Jauregg, Exzellenz Frhr. v. Dr. Fritz**, Wien, II., Praterstraße 33.
- Waldberg Baron Dr. Alexander**, Wien, IV., Prinz Eugenstraße 34, Tel. U-45-3-29.
- Warchalowski August**, Großindustrieller, Wien, XVII., Dornbacherstraße 62, Tel. A-24-300.
- Warnicki M. K. von**, Wien, I., Canovagasse 5.
- Weczera Karl**, Wien, I., Seilerstätte 16.
- Weinczierl Dr. Johann**, Sektionschef, Wien, I., Doblhoffgasse 7, Tel. A-27-9-54.
- Wentzke Ing. Karl**, Wien, V., Kl. Neugasse 23, Tel. B-20-302.
- Wertheimer Max**, Präsident, Wien, IV., Brahmplatz 1.
- Werther Arthur von**, Wien, IV., Argentinierstraße 36.
- Wessely Dr. jur. Carl**, Gen.-Sekretär, Wien, IX., Berggasse 16, Tel. B-14-1-76.
- Westen Petër**, Wien, XVII., Geroldgasse 7.
- Willisen Wilhelm Freiherr von**, Mjr. a. D., Wald i. Ober-Pinzgau, Salzburg.
- Windischgrätz Prinz Franz Josef**, Wien, III., Strohgasse 21.
- Wolf Artur**, Präsident der Hotel Bristol A. G., Wien, I., Kärntnerring.
- Wunderlich Richard**, Kommerzialrat, Wien, I., Graben 13.
- Wurmbrand-Stuppach, Se. Erlaucht Graf Degenhard**, Großgrundbesitzer, Schloß Steyersberg, Post Hasbach.
- Wygard Dr. Ignatz**, Generaldirektor, Warszawa, Okolnik 9.
- Zedtwitz Graf Günter**, Oblt. a. D., Schloß Schönau, Post Leobersdorf.
- Zmeskill Dr. Stefan von**, Oblt. a. D. B. O., Wien, I., Teinfaltstraße 7, Tel. U-24-4-67.
- Zwerina Ing. Rudolf**, Wien, XX., Brigittagasse 5/7.
- Zwillingert Bertold**, Reg.-Rat, Wien, I., Zelinkagasse 14.

### Flieger-Sektion:

- Aigner Fritz**, Frgtlt. a. D., Seeflieger, Kapitän, Wien, VII., Burgg. 46.
- Ambrosius Roland**, Ing., Prokurist, Wien, VII., Schottenfeldgasse 41.
- Arnhart Ludwig**, städt. Beamter, Oblt. a. D., Bf., B. O., Wien, XVIII., Kutschkergasse 24/5.
- Aschkenasi Robert**, Fp., Garagebesitzer, Wien, XIII., Auhofstraße 11 b.

- Bachlechner Hugo**, Hptm. a. D., Beamter, Wien, III., Thongasse 11.
- Banfield Carl T. von**, Mjr. a. D. Fp., Wien, IV., Schelleingasse 10,  
Tel. R-25-5-75 Serie.
- Banfield Ferdinand**, Hptm. a. D., Fp., Wien, VIII., Lerchenfelder-  
straße 148/13.
- Barak Alfred**, Oblt. a. D., Bf., Wien, V., Castellig. 12/1, Tel. A-30-0-46.
- Baumann Ferdinand**, Obstlt. a. D., Steueramtsdirektor d. R., Bf. u.  
Lf., Wien, XV., Märzstraße 4/II/13.
- Baur Fritz**, Rittm. a. D., Fp., Mauer bei Wien, Hauptstraße 66,  
Tel. R-23-1-54.
- Bleyleben Freiherr Georg von**, Wien, I., Weihburggasse 22.
- Blicharski Franz Xaver**, Hptm. a. D., Fp., Wien, IV., Margaretenstr. 24.
- Brandl Ing. Hans**, Wien, IV., Weyringergasse 31.
- Braun Ludwig von**, Hptm. a. D., Bf., Ff., Wien, XIII., Zennerstraße 8/5.
- Breitenfelder Viktor**, Hptm. a. D., Fp., Wien, III., Hauptstraße 45.
- Broch Ing. Friedrich**, Oblt. a. D., Wien, I., Gonzagagasse 7.
- Brumowski Godwin von**, Hptm. d. R. Fp., Wien, XIII., Hietzinger  
Hauptstraße 120a, Tel. R-31-4-32.
- Brunner Josef**, Major, Fp., Wien, I., Tegetthoffstraße 7.
- Burian Bogut**, Maler, Oblt. a. D., Fp., Wien, III., Hintere Zollamtsstr. 9.
- Cassis Faraone, Leo Graf von**, Wien, I., Mölkerbastei 10.
- Cavallar Ferdinand von**, Hptm. a. D., Fp., Wien, I., Lichtenfelsgasse 7.
- Cavallar Walther von**, Oblt. a. D., Fp., Wien, XIII., Kupelwiesergasse 34.
- Cejnek Josef**, Major a. D., Fp., Wien, III., Marxergasse 20/2/6.
- Clossmann Ing. Julius**, Oblt. a. D., Fp., Wien, I., Bartensteingasse 14,  
Tel. R-20-4-80.
- Colard Freiherr Guido**, Rittm. a. D., Fp., Wien, VIII., Skodagasse 14.
- Czerniczky Fritz**, Hptm. a. D., Wien, IV., Taubstummengasse 2.
- David Ing. Bruno**, Wien, III., Linke Bahngasse 13.
- Deutelmoser Ferdinand**, Gm. d. R., Hofrat, Ing., Fp., Bf., Wien, III.,  
Fasangasse 49.
- Dini Alexander**, Hptm. B.-O., Wien, XIII., Penzingerstraße 120.
- Draxler Dr. jur. Ludwig**, Wien, III., Bechardgasse 14.
- Dubowsky Dr. Fritz**, Oblt. a. D., Fp., Wien, VIII., Kochgasse 15.
- Duller Willy**, Hptm. a. D., Wien, XII., Hetzendorferstraße 79.
- Dumbacher Ludwig**, Hptm. a. D., Fp., Wien, III., Wassergasse 23.
- Eberl Rudolf**, Direktor, Oblt. d. R., Wien, XIII., Auhofstraße 35,  
Tel. R-38-6-39.
- Eberle Franz**, Oblt. a. D., Fp., Wien, XV., Turnerg. 31, Tel. R-33-8-57.
- Ehrenberger Dr. Heinrich**, Rechtsanwalt, Oblt. d. R. B. O., Wien, I.,  
Elisabethstraße 1, Tel. B-26-2-41.
- Eller Alois**, Obstlt., Wien, IX., Türkenstraße 22.
- Eißler Willy**, Flugkapitän, Wien, I., Hegelgasse 19.
- Eylardi Ludwig**, Hptm. a. D., Bf., Wien, XIX., Eroidgasse 10.
- Falk Dr. Franz**, Frgtlt. a. D., Kapitän, Direktor i. Fa. S. Reich & Co.,  
Krasno nad Bevcou, Mähren.
- Fedrigoni-Etschthal Julius**, Lschffst., Kapitän, Klagenfurt, Annabichl,  
Flugfeld.

- Fekete Oers von**, Direktor, Hptm a. D., Fp., Budapest, V., Nador u. 18.
- Fey Baron Emil**, Theresienritter, Präsident, Major a. D., Wien, III., Bechardgasse 14, Tel. U-13-8-88.
- Fiala-Fernbrugg Benno**, Hptm. a. D., Fp., Dessau-Ziebigk, Junkerswerke.
- Fischer Hans**, Oblt. a. D., Fp., Cernauti, Strada Aviator Gagea 35, Rum.
- Fischer Ing. Harry**, Wien, VII., Mariahilferstraße 76.
- Fitz Richard**, Oblt. a. D., Fp., Wien, XIII., Einsiedeleigasse 9.
- Fix Robert**, Rittm. a. D., Fp., Wien, III., Arenbergring 16.
- Foglar-Deinhartstein Heinrich von**, Rechtsanwalt, Oblt. a. D., Wien, I., Plankengasse 7.
- Frank Eugen**, Hptm. a. D., Fp., Linz, Schillerstraße 61.
- Friedel Karl**, Oblt., Wien, III., Leonhardgasse 3/12.
- Gazda Ing. Anton**, Wien, III., Fasangasse 24.
- Giersig Rudolf**, Oblt. d. R. B. O., Wien, XVIII., Lazaristengasse 2.
- Glötz Karl**, Rittm., Fp., Villach, Hauptplatz 28.
- Göbbel Karl, Friedrich**, Oblt. a. D., Fp., Wien, VI., Morizgasse 1.
- Gruber Arpád**, Fabriksbesitzer, Major a. D., Fp., Nürnberg, Wetzendorferstraße 10.
- Gustenau Ing. Gustav**, Hptm. d. R., Linz, Stelzhammerstraße 2.
- Gutmänn Hans**, Oblt. a. D., Großindustrieller, Wien, I., Fichtegasse 10.
- Haardt von Hartenthurn Karl**, Obstlt. a. D., Bf., Wien, III., Löweng. 29.
- Habsburg-Bourbon Leopold Salvator**, Gen.-Obst. a. D., Bf., Wien, IV., Argentinierstraße 29.
- Habsburg-Lothringen Heinrich Ferdinand**, Gen.-Major, a. D., Parsch bei Salzburg.
- Habsburg-Lothringen Josef Ferdinand**, Gen.-Obst. a. D., Wien, IV., Belvederegasse 9.
- Hammes Karl**, Kammersänger, Oblt. a. D., Fp., Wien, XVIII., Czartorijskigasse 5, Tel. A-22-1-62.
- Hautzmayer Ludwig**, Oblt. a. D., Fp., Wien, XIII., Hauptstraße 38c.
- Heinsheimer Dr. Ludwig**, Wien, II., Lichtenauergasse 4.
- Heischmann Josef**, Kommissär, Oblt. a. D., Fp., Wien, III., Marokkanergasse 2.
- Heisegg Karl v.**, Generalmajor d. R., Wien, III., Posthorngasse 1.
- Hell Walter**, Lschffslt. a. D., Seeflieger, Kapitän, Wien, III., Obere Weißgärberstraße 8.
- Heller Siegfried**, Obstlt. a. D., Bf., Lf., Wien, IV., Prinz Eugenstraße 76.
- Hettinger Karl**, Lt. a. D., Ff., Wien, XII., Rechte Wienzeile 245/III/20.
- Heyrowsky Adolf**, Major a. D., Fp., Berlin W, Hotel Reichshof.
- Hiller Martin**, Oblt. a. D., Fp., Wien, I., Helfersdorferstraße 4, Tel. U-20-5-15.
- Hiller Rudolf**, Flugkapitän, Hadersdorf-Weidlingau, Mauerbacherstr. 44.
- Hirsch Hans**, Obstlt., Bf., Wien, III., Göschlgasse 10.
- Hofmann Wilhelm**, Obst. a. D., Fp., Ing., Wien, XII., Eichholzgasse 8, Parterre 7.
- Hoffmann-Ostenhof Dr. Josef von**, Rittm. a. D., Fp., Wien, III., Beatrixgasse 14.

- Holly Adolf Gustav**, Oblt. B. O.
- Hopfner Theodor**, Ff., Wien, IV., Paniglgasse 17a.
- Hoppe Ing. Dr. Gustav**, Architekt, Wien, III., Barichgasse 7.
- Hübner Richard**, Major a. D., Fp., Wien, IV., Karlsgasse 5.
- Jaskiewicz Jakob Edler von**, Hptm. a. D., B. O., Bankbeamter, Wien, XIII., Hiezinger Hauptstraße 52/1.
- Josipovich Sigismund**, Oblt. a. D., Fp., Flugkapitän, Wien, XVII., Hernalser Hauptstraße 156.
- Kaiser Heinrich**, Rittm. a. D., Fp., Wien, IV., Schwindgasse 3.
- Kapri Avedik**, Baron, Oblt. a. D., Bf., Wien, VII., Burggasse 6/8.
- Karlbauer Josef**, Oblt. Wien, XV., Johnstraße 50/9.
- Kaspar I. U. Dr. Viktor Gerold**, Oblt. a. D., Konsiliarjurist, Exporient der Oesterr. Handelskammer f. d. Deutsche Reich, Berlin W 30, Landshuterstraße 11/12, Tel. B 6, Cornelius 5111.
- Kenzian Georg von**, Direktor, Hptm. a. D., Fp., Wien, XIX., Friedlg. 59.
- Kielhausen Roderich**, Ff., Aspern-Flugfeld.
- Kinsky Fürst Ulrich Ferdinand**, Rittm. a. D., Fp., Wien, I., Freyung 4.
- Kleinmayer Walter**, Oblt. a. D., Fp., Klagenfurt, Theaterplatz 4.
- Klepsch Hans**, Hptm., Fp., Sicherheitswache-Ob.-Komm., Wien, IV., Theresianumgasse 15.
- Kneissler Dr. Leodegar von**, Wien, III., Reisnerstraße 13/11.
- Knozer Nikolaus**, Oblt. a. D., Wien, IV., Favoritenstr. 4, Tel. U-40-606.
- Koch Fery**, Hptm. a. D., Wien, IV., Gußhausstraße 18/1.
- Kollarz Friedrich**, Reg.-Rat, Obstlt. a. D., Ehrenpräsident des Oesterr. Offiziersverbandes, Präsident des Oesterr. Fliegerverbandes, Wien, III., Prinz Eugenstraße 27.
- Konrath Anton**, Oblt. d. R., Wien, XVIII., Semperstraße 19.
- Koschu Adolf**, Oblt., Fp., Korneuburg, Pionier-Baon 2.
- Koczy Julius von**, Hptm. a. D., B. O., Wien, VII., Neubaugasse 70.
- Koderle Dr. Richard**, Hptm. a. D., Fp., Opernsänger, Wien, I., Wallfischgasse 5, Tel. A-26-0-66.
- Kovács Ing. Ernő von**, Oblt. a. D., Wien, II., Engerthstraße 235.
- Kremer-Auenrode Alfred Ritter von**, Wien, XIII., La Rochegasse 31.
- Kühn Hermann**, Gen. a. D., Bf., Wien, III., Erdbergerstraße 29a.
- Kunsti Erich**, Lschffsft. a. D., Seeflieger, Kapitän, Direktor der Ravag, Wien, VIII., Landesgerichtsstraße 3.
- Lang Karl**, Architekt, Oblt. a. D., Wien, IV., Kleine Neugasse 14.
- Langauer Leo**, Hptm. a. D., Fp., Wien, VII., Magdalenenstraße 8, Tel. A-38-0-93.
- Lestin Oskar**, Major a. D., Fp., Wien, V., Schönbrunnerstraße 36.
- Levak Ing. Eduard**, Hptm. a. D., Fp., Wien, XVIII., Bäckernbrünnlg. 7.
- Libowitzky Ing. Anton**, Major a. D., Fp., Wien, XII/2, Hetzendorferstr. 111.
- Lidmansky Ing. Hans**, Oblt. a. D., Fp., Wien, IX., Alserbachstraße 17.
- Löffler Ing. Dr. techn. Hans**, Oblt. a. D., Wien, XVIII., Anastasius Grüngasse 48, Tel. U-29-6-56.
- Löhr Alexander**, Obst., Wien, IV., Schönburgstraße 26.
- Löschnigg Adolf**, Hptm. a. D., Fp., Wien, IV., Frankenberggasse 2, Tel. U-40-9-27.

- Losert Fritz**, Hptm. a. D., Fp., Wien, III., Hetzgasse 16.
- Löw Hans**, Hptm. a. D., Fp., Wien, III., Hainburgerstraße 47/24,  
Tel. U-19-8-95.
- Lux Walter**, Flugleiter, Major a. D., Fp., Venedig, Lido, Via Lorenzo  
Marcello 1/l piano.
- Lye van der Alphons**, Hptm. a. D., Fp., Wien, III., Rennweg 45.
- Macher Dr. Eugen**, Ministerialrat, Hptm. a. D., Fp., Wien, I., Schall-  
lautzergasse 4.
- Mader Otto**, Ff, b. d. Oesterr. Luftverkehrs-A.-G., Wien III., Haupt-  
straße 81, Tel. U-17-9-87.
- Mandl Hans**, Flugkapitän, Oblt. a. D., Fp., Wien, I., Annagasse 3a, T. 35.
- Mannsbarth Franz**, Obstlt. a. D., Bf., Lf., Wien, III., Strohgasse 12,  
Tel. R-22-7-18.
- Marinkovich Alfons**, Major, Fp., St. Pölten, Schießstattring 4.
- Max Max**, Fp., Wien, II., Schüttelstraße 67.
- Medinger Ing. Dr. Robert**, Rittm. a. D., Neufeld a. d. L.
- Möller Wilhelm**, Major, I.-R. 1, Fp., Wien, III., Blütengasse 5.
- Moser-Moosbruch Dr. Paul**, Oblt., a. D., Fp., Wien, I., Schwarzenberg-  
platz 18.
- Nostitz Graf Franz Anton**, Prag IV., Kanovnicka 8.
- Oesterreicher Ing. Hans**, Hptm. a. D., Wien, XVIII., Vinzengasse 24.
- Oppacher Dr. Ernst**, Oblt. d. R., Fp., Düsseldorf, Düsseldorferstraße 92.
- Paris Kamillo**, Hpt. d. R., Wien, III., Kolonitzgasse 11.
- Pasquali Richard**, Major a. D., Fp., Wien, XVII., Rosensteingasse 14.  
Tel. A-22-6-51.
- Pebal Hans**, Hptm. a. D., Fp., Wien, XIII., Hietzinger Hauptstraße 94.
- Perstinger Franz**, Major d. R., Fp., Wien, XXI., Eßlingen 247.
- Pillich Dr. Hans**, Wien, I., Kärntnerring 7, Tel. B-26-2-90.
- Pindter von Pintershofen Arpad**, Rittm., Fp., Mauer bei Wien, Haupt-  
straße 8.
- Pitka Wilhelm** Major d. R., Wien, I., Bauernmarkt 8.
- Pizzini Ricco**, Hptm. a. D., Fp, Wien, XIX., Scheibeng. 3, Tel B-12-8-39.
- Pokorny Ing. Heinrich**, Oblt. a. D., Wien, VII., Schottenfeldgasse 87.
- Prohaska Herbert**, Oblt. a. D. B. O., Wien, III., Messenhausergasse 6.
- Pur Ing. Henry**, Oblt. a. D., Fp., Wien, III., Göschlgasse 6.
- Raabe Dr. Erich**, Oblt. a. D., Fp., Wien, IX., Althanplatz 8.
- Raft-Marwill Dr. August**, Rittm. a. D., Fp., Ff. Leiter des Flughafens  
Wien—Aspern, Wien, XXI., Flugfeld Aspern.
- Raft-Marwil**, Major a. D., Amtsrat, Mauer bei Wien, Kaserngasse 32.
- Reichel Oskar**, Edler von Erlenhorst, Hptm. a. D., Wien, IV., Marga-  
retenstraße 40, Tel. B-25-5-50.
- Reichelt Ing. Franz**, Hptm. a. D., Wien, IV., Goldegg-Gasse 2.
- Reiter Ing. Alexander**, Oblt. a. D., Bf., Sered n. Vah, C. S. R.
- Seebauer Viktor**, Major, I.-R. 3, 1. Baon, Fp., Wien, III., Rennweger  
Kaserne.
- Seethaler Engelbert**, Wien, XVI., Wilhelminenstraße 20a, Tel. B-42-0-75.
- Seibt Ing. Rudolf**, Oblt. a. D., Fp., Wien, IV., Goldegg-Gasse 11.
- Seidl Friedrich**, Major, Bf., Lf., Wien, II., Ausstellungsstraße 41.

- Selinger Rudolf**, Major, Bf., Lf., 3. R. 4, Wien, IX., Türkenstraße 24/3.
- Seshun Ing. Karl**, Wien, XVIII., Geyergasse 3/6, Tel. B-47-4-20.
- Simmer Dr. Fritz**, Ing., Lwow, Postfach 30.
- Sjögren Arvid**, Wien, XIII., Pierrongasse 4, Tel. R-38-8-35.
- Skarda Karl**, Hptm. a. D., Jihlava, Smetana ulice 3, C. S. R.
- Spanyik Mario**, Oblt. a. D., Gut Satzenberg.
- Swoboda Dr. Erich**, Bibliothekar, Frankfurt a. M., Goetheplatz 5.
- Schandelbauer Willi**, Hotelier, Oblt. a. D., Fp., Zell am See.
- Schenk Franz**, Oblt. a. D., B. O., Mauer bei Wien, Langegasse 11.
- Schiavon Aurelio**, Hptm. a. D., Fp., Wien, VIII., Blindengasse 7.
- Schiller Karl**, Hptm. a. D., Fp., Wien, I., Stubenring 1.
- Schläger Frank**, Zivil-Architekt, Oblt. d. R., Wien, XVII., Dornbacherstraße 4a, Tel. B-40-9-60.
- Schlarbaum Ing. Franz Xaver**, Oblt. a. D., Fp., Wien, XIII., Matznergasse 40.
- Schmidl Ludwig**, Obstlt. a. D., Wien, II., Alliiertenstraße 9.
- Schmoczer von Meczenseff, Oskar**, Major a. D., Fp., Ff., Pol.-Ob.-Komm., Graz, Heinrichstraße 61.
- Schön Alexander**, Rittm. a. D., Wien, V., Hartmannngasse 4.
- Schönpflug Franz**, Major a. D., Fp., Wien, IV., Schönburgstraße 14/3.
- Schorf Franz**, Major, Radf.-Baon 2, Fp., Wien, IV., Weyringergasse 27a.
- Schreiber Wilhelm R.**, Hptm. a. D., Fp., Wien, III., Schrottgasse 9/8, Tel. R-21-006.
- Schüngel Dr. Friedrich**, Wien, XIX., Silbergasse 45/4.
- Schwab Hugo**, Major a. D., Fp., Bad Fischau.
- Schwarz Dr. Franz**, Hptm. a. D., Fp., Graz, Merangasse 46.
- Stanger Ing. Rudi**, Flugkapitän, Wien, XIII., Lainzerstraße 83.
- Steiner-Göttl Edler von Auring**, Major a. D., Fp., Graz, Neutorgasse 42.
- Stowasser J.**, Oblt. a. D., Thaur bei Innsbruck.
- Tadic Milan**, Obstlt. a. D., Fp., Wien, I., Himmelpfortgasse 1.
- Tetzner Ing. William**, Wien, IV., Weyringergasse 27a, III. 25.
- Thomasberger Ing. Wilhelm**, Oblt. d. R., Fp., Mauer bei Wien, Hauptstraße 33.
- Till Alfons**, Obstlt., Bf., S. A. R., Wien, V., Bacherplatz 15/II/7.
- Tilscher Karl Robert**, Hptm. Fp., Wien, XX., Wallensteinstraße 18/7.
- Tintner Alfons**, Major a. D., Bf., Wien, I., Stubenring 6.
- Tomassi Richard**, Wien, XVIII., Scheibenbergstraße 13.
- Valmagini Franz von**, Hptm. a. D., Fp., Wien, III., Hohlweggasse 2.
- Victorin Hugo**, Korv.-Kap. a. D., Seeflgzf., Wien, VIII., Leidoldgasse 4.
- Wagner-Florheim Nikolaus Edler von**, Obstlt., Fp., Bf., Lf., Wien, X., Arsenal, Obj. I/1/92.
- Weczera Rudolf**, Oblt. a. D., Wien, V., Spengergasse 43.
- Wehofer Otto**, Pol.-Ob.-Komm., Hptm. a. D., Fp., Ff., Wien, XVII., Kalvarienberggasse 13.
- Weichmann Theo**, Dipl. Ing., k. u. k. Schiffbau-Obering. u. Seeflugzeugf. a. D., Mtgld. d. Oesterr. Luftfahrausschusses b. Bundesministerium f. H. u. V., Wr. Neustadt, Daimler Villa I.

**Weigl Dr. Franz**, Oblt. d. R., Facharzt f. Frauenkrankheiten u. Geburtshilfe, Wien, IX., Ferstelgasse 3, Tel. A-27-2-59.  
**Wermuth Dr. Siegfried**, Hptm. a. D., Bf., Wien, VIII., Albertplatz 1/5.  
**Wessely Robert**, Frgtlt. a. D., Seeflugzeugf., Prokurist, Wien, III., Schwarzenbergplatz 6.  
**Winger Otto**, Rittm. a. D., Wien, III., Reisnerstraße 42.  
**Winkler Ludwig**, Hptm. a. D., Fp., Wr.-Neustadt, Bognergasse 8.  
**Wödl Fritz**, Hptm. a. D., Fp., Ob.-Komm. a. D.  
**Wolfan Othmar**, Rittm. a. D., Fp., Wien, XII., Längenfeldgasse 29.  
**Woral Ing. Karl**, Hptm. a. D., Fp., Salzburg, Flughafen.  
**Zelezny Walter**, Lschffst. a. D., Seeflugzeugf., Wien, IV., Weyringergasse 37.  
**Zsolnay Fritz von**, Oblt. a. D., Schloß Sommerau bei Spital am Semmering.

### Firmen-Mitglieder:

„Cidna“ **Compagnie Internationale de Navigation Aérienne**, Wien, I., Kärntnerring 7.  
**Jauch & Hübner**, Wien, I., Strauchgasse 1.  
**Junker's Flugzeug-Werke**, Dessau-Ziebigk.  
**Körting-Werke**, Oesterr. Maschinenbau A. G., Wien, VII., Schottenfeldgasse 20.  
**Lehrkanzel für Luftschiffahrt**, Wien, IV., Karlsplatz 13.  
**„Motoravia“ G. m. b. H.**, Wien, I., Mahlerstraße 14.  
**Polskie Linje Lotnicze „Lot“**, Wien, I., Tegetthoffstraße 7.  
**Zentral-Europäische Länderbank**, Wien, I., Renngasse 5.

### Ortsgruppen-Verzeichnis:

**Sportfliegervereinigung des Oesterreichischen Aero-Clubs**, Dobersberg a. d. Thaya.  
**Sportfliegervereinigung des Oesterreichischen Aero-Clubs**, Ortsgruppe Waidhofen a. d. Ybbs.  
**Sportfliegervereinigung des Oesterreichischen Aero-Clubs**, Ortsgruppe Linz a. d. Donau.  
**Sportfliegervereinigung des Oesterreichischen Aero-Clubs**, Ortsgruppe Stockerau.  
**Hainburger Segelflieger im Oesterreichischen Aero-Club**, Hainburg a. d. Donau.

### Dem Österr. Aëro-Club in einer Arbeitsgemeinschaft angeschlossene Vereinigungen:

**Oesterreichischer Flieger-Verband**, Wien, III., Fasangasse 26.  
**Oesterreichische Fluggesellschaft**, Wien, Postamt 55, Schließfach 3.  
**Oesterreichische Segelfluggesellschaft**, Wien, XVII., Geyergasse 3/6.  
**Oesterreichischer Flugsportverein**, Wien, III., Landstraße Hauptstraße 32.

# Statuten des Österreichischen Aëro-Clubs.

## § 1.

### **Name und Sitz.**

Der Verein führt den Namen „Oesterreichischer Aero-Club“ und hat seinen Sitz in Wien.

## § 2.

### **Zweck des Vereines.**

Der Zweck des Vereines ist die Förderung und Pflege aller Zweige der Luftfahrt in jeder Art.

Die Erreichung dieses Zweckes wird angestrebt insbesondere durch:

1. Die Veranstaltung von Fahrten mit Freiballons und Luftschiffen und sonstigen Motor- und Segelflugzeugen.
2. Die Abhaltung von Wettbewerben mit den genannten Luftfahrzeugen.
3. Die Veranstaltung von wissenschaftlichen Tagungen, Vorträgen und Versammlungen.
4. Anschaffung und Erhaltung einer allen Mitgliedern zugänglichen Bibliothek.
5. Ausbildung von Mitgliedern zu Führern für alle Luftfahrzeuge, sowie Ausstellung von Diplomen an jene Personen, welche ihre internationale Befähigung als Führer erwiesen haben.
6. Erteilung von Anerkennungs- und Ehrendiplomen sowie von Medaillen an Mitglieder, welche dem Verein besondere Dienste geleistet oder an Personen, welche sich auf dem Gebiete der Luftfahrt besonders hervorgetan haben.

## § 3.

### **Mitglieder.**

Der Verein besteht aus:

1. Ehrenmitgliedern,
2. Stiftern,
3. lebenslänglichen Mitgliedern,
4. ordentlichen Mitgliedern,
5. außerordentlichen Mitgliedern.

Ehrenmitglieder sind jene, die in Würdigung besonderer Verdienste von dem Verein dazu ernannt werden. Sie genießen alle Rechte der ordentlichen Mitglieder.

Stifter sind jene, die dem Verein eine einmalige Zuwendung von S 1000.—, lebenslängliche Mitglieder jene, die dem Verein eine einmalige Zuwendung von S 500.— machen. Beide Kategorien genießen die gleichen Rechte wie die ordentlichen Mitglieder.

Ordentliche Mitglieder können nur Herren werden, welche das 18. Lebensjahr überschritten haben. Sie haben einen Jahresbeitrag von S 50.— zu leisten. Sie haben Stimm- und aktives und passives Wahlrecht und Anspruch auf Teilnahme an allen Veranstaltungen des Vereines sowie auf unentgeltlichen Bezug der Vereinszeitschrift.

Angehörige der ehemaligen k. u. k. Luftfahrtruppen sowie Mitglieder, welche ausschließlich zu wissenschaftlichen Zwecken dem Verein beitreten, wie auch alle den Luftfahrdienst Ausübenden haben als ordentliche Mitglieder nur einen Jahresbeitrag von S 20.— und eine einmalige Einschreibegebühr von S 2.— zu leisten.

Die einmalige Einschreibegebühr für ordentliche Mitglieder beträgt S 10.—.

Außerordentliche Mitglieder genießen dieselben Vergünstigungen wie die ordentlichen Mitglieder, haben jedoch weder aktives, noch passives Stimm- oder Wahlrecht. Sie haben einen Jahresbeitrag von S 20.— und eine einmalige Einschreibegebühr von S 2.— zu entrichten und beziehen die Vereinszeitschrift nicht, es sei denn gegen separate Bezahlung zu dem für den Verein ermäßigten Bezugspreis.

#### § 4.

##### **Aufnahme.**

Die Aufnahme der Stifter, lebenslänglichen, ordentlichen und außerordentlichen Mitglieder erfolgt über schriftlichen Antrag zweier ordentlicher Mitglieder durch Ballotage im Ausschuß. Ein fünftel Gegenstimmen schließt die Aufnahme aus.

Die Aufnahme von aktiven Offizieren der Wehrmacht geschieht über ihre Anmeldung ohne Ballotage.

Der Ausschuß gibt die Aufnahme dem Bewerber durch Ueber-sendung der Mitgliedskarte, die Ablehnung den beantragenden Mitgliedern brieflich ohne Angabe eines Grundes bekannt.

Betreffs Ehrenmitglieder siehe § 13.

#### § 5.

##### **Pflichten der Mitglieder.**

Jedes Mitglied unterwirft sich durch seinen Beitritt den Bestimmungen dieser Statuten, verpflichtet sich, die Interessen des Vereines nach Kräften zu fördern und die Beiträge pünktlich zu bezahlen.

#### § 6.

##### **Beitrag.**

Die Jahresbeiträge (§ 3), dermalen S 50.— beziehungsweise S 20.—, sind spätestens bis Ende März zu entrichten. Rückständige

Beiträge sowie von neu aufgenommenen Mitgliedern zu zahlende Beiträge werden durch Postauftrag oder Nachnahme unter Zuschlag der Postgebühren eingehoben.

Ordentliche Mitglieder zahlen außerdem eine einmalige Einschreibgebühr von S 10.—. Die in § 3, Absatz 5, bezeichneten ordentlichen Mitglieder zahlen eine Einschreibgebühr von S 2.—.

Außerordentliche Mitglieder, welche mindestens 2 Jahresbeiträge bezahlt haben und ordentliche Mitglieder werden wollen, sowie frühere ordentliche Mitglieder, die wieder dem Club beitreten, können unter Zustimmung des Ausschusses von der Einschreibgebühr befreit werden.

Mitgliedern, die nach dem 30. September eintreten, wird der Beitrag für das folgende Kalenderjahr in Anrechnung gebracht.

Stifter, lebenslängliche und Ehrenmitglieder sind von jeder Beitragszahlung befreit.

Die Höhe der Mitgliedsbeiträge bestimmt die Generalversammlung.

#### § 7.

##### **Vereinsjahr.**

Das Vereinsjahr fällt mit dem Kalenderjahr zusammen.

#### § 8.

##### **Teilnahme an Fahrten.**

Die Teilnahme an Fahrten mit Luftfahrzeugen ist durch besondere Bestimmungen geregelt, die der Ausschuß statutengemäß beschließt. Die Führer aller Kategorien sind verhalten, die vorgeschriebenen Fahrlicenzen zu lösen.

#### § 9.

##### **Erlöschung der Mitgliedschaft.**

Die Mitgliedschaft erlischt:

1. Durch Ableben,
2. durch Austrittserklärung,
3. durch Ausschluß.

Mit dem Aufhören der Mitgliedschaft erlischt auch jeder Anspruch an das Vereinsvermögen.

#### § 10.

##### **Austritt aus dem Verein.**

Der Austritt erfolgt mit Ablauf des Kalenderjahres durch schriftliche, spätestens bis 1. Dezember beim Ausschuß einzureichende oder mittels Einschreibebrief bekanntzugebende Erklärung. Nach diesem Termin ausgetretene Mitglieder sind verpflichtet, den Jahresbeitrag für das folgende Vereinsjahr zu bezahlen.

## § 11.

### **Ausschluß aus dem Verein.**

Der Ausschluß eines Mitgliedes aus dem Verein kann vom Ausschuß beschlossen werden:

1. Wenn ein Mitglied sich eines unehrenhaften Verhaltens innerhalb oder außerhalb des Vereines schuldig macht, durch sein Betragen das Ansehen des Vereines oder dessen Interessen schädigt oder sich den Anordnungen des Fahrtenausschusses oder des Führers (Piloten) widersetzt.

2. Wenn ein Mitglied nach zweimaliger schriftlicher Mahnung seinen Verpflichtungen gegenüber dem Verein nicht nachkommt.

3. Zum Ausschluß ist Stimmeneinheit der anwesenden Ausschußmitglieder erforderlich, doch steht dem Ausgeschlossenen eine Berufung an die Generalversammlung offen.

## § 12.

### **Leitung des Vereines.**

Die Leitung des Vereines erfolgt durch den Präsidenten, die drei bis sechs Vizepräsidenten und dem Ausschuß. Der Ausschuß besteht aus mindestens 12, höchstens 40 Mitgliedern.

Die Präsidenten der Fliegersektion und der Sportfliegervereinigung sind automatisch Vizepräsidenten des Clubs.

Ferner werden alljährlich durch die Generalversammlung 2 Kassarevisoren und deren Stellvertreter bestimmt.

Zur Gültigkeit von Verträgen und sonstigen Ausfertigungen, welche für den Verein rechtlich bindend sein sollen, ist die Unterschrift des Präsidenten oder eines seiner Stellvertreter und die des Generalsekretärs notwendig.

## § 13.

### **Ehrenmitglieder.**

Der Ausschuß ist berechtigt, Ehrenmitglieder zu ernennen.

## § 14.

### **Zuwachs von Ausschußmitgliedern.**

Wenn während des Vereinsjahres durch Ausscheiden die Zahl der Ausschußmitglieder unter 12 sinkt, so hat der Ausschuß die fehlenden Stellen durch Zuwahl aus den Vereinsmitgliedern zu ergänzen.

## § 15.

### **Ausschußsitzung; Einberufung.**

Der Ausschuß ist zu berufen, so oft dies die Lage der Geschäfte erfordert, insbesondere wenn 2 Mitglieder des Ausschusses unter schriftlicher Begründung eine Ausschuß-Sitzung beantragen.

## § 16.

### **Wirkungskreis des Ausschusses.**

Der Ausschuß entscheidet über alle Vereinsangelegenheiten, die nicht ausdrücklich der Generalversammlung vorbehalten sind. Insbesondere bleibt es dem Ausschuß überlassen, Bestimmungen über die Ausführung von Fahrten mit Luftfahrzeugen (§ 8), über die Führernennungen, Bibliotheksordnung aufzustellen, die Abhaltung von Versammlungen und Vorträgen entweder selbst oder durch die ständigen oder von ihm ad hoc gewählten Subausschüsse zu veranlassen und besoldete Hilfskräfte anzustellen. Er legt jährlich der ordentlichen Generalversammlung seinen Tätigkeitsbericht, den von den Revisoren zu prüfenden Rechnungsabschluß, das Arbeitsprogramm und den Voranschlag zur Genehmigung vor.

Der Ausschuß ist ferner berechtigt, über die Verwertung einzelner Vermögensobjekte des Vereines zu Gunsten der Vereinskasse Entscheidung zu treffen.

Der Ausschuß ist ordnungsgemäß einberufen, wenn sämtliche Mitglieder desselben zur Sitzung eingeladen sind und wenn einschließlich eines Präsidenten mindestens 5 Ausschußmitglieder in der Sitzung anwesend sind.

Ausschußmitglieder, welche ohne Entschuldigung 3 aufeinanderfolgenden Ausschuß-Sitzungen ferne bleiben, dürfen als aus dem Ausschuß ausgeschieden betrachtet werden.

Der Ausschuß faßt seine Beschlüsse mit einfacher Majorität, wobei der Vorsitzende nicht mitstimmt. Bei gleicher Stimmzahl entscheidet aber der Vorsitzende.

Ueber jede Ausschuß-Sitzung ist ein Protokoll zu führen, welches von dem Präsidenten oder dessen Stellvertreter und dem Generalsekretär zu unterschreiben ist.

## § 17.

### **Präsident.**

Der Präsident vertritt den Verein nach innen und außen. Er besorgt die Einberufung der Generalversammlung und der Ausschuß-Sitzungen sowie Verteilung der Geschäfte an die einzelnen Ausschußmitglieder. Er führt den Vorsitz in den Versammlungen, erstattet in der Generalversammlung den Geschäftsbericht, hat alle, eine Verpflichtung des Vereines enthaltenden Schriftstücke zu unterschreiben und alle Rechnungen zur Zahlung anzuweisen. Im Falle der Verhinderung des Präsidenten gehen dessen Rechte und Pflichten in der Führung der Sitzung nach Maßgabe der Funktionsdauer auf die Vizepräsidenten über.

## § 18.

### **Generalsekretär.**

Der Generalsekretär führt das Protokoll in den Ausschuß- und Vereinsversammlungen. Die Protokolle der Ausschuß- und Vereinsversammlungen sind in je einem foliierten Buch niederzuschreiben.

## § 19.

### **Kassaverwalter.**

Der Kassaverwalter hat das gesamte Kassawesen im Einvernehmen mit dem Generalsekretär nach Maßgabe der hiefür vom Ausschuß aufgestellten Grundsätze zu verwalten und in der Generalversammlung die Jahresrechnung vorzulegen. Beabsichtigt er sein Amt aufzugeben, so muß er dem Ausschuß einen Monat vorher davon Mitteilung machen, damit bis zu seinem Ausscheiden eine Prüfung des gesamten Kassawesens durch die beiden zuletzt tätig gewesenen Revisoren (§ 23) und eine ordnungsgemäße Uebergabe an seinen Nachfolger erfolgen kann. Vor Anschaffungen oder Veranstaltungen, die mit Auslagen aus Vereinsmitteln verbunden sind, ist die Aeußerung des Kassaverwalters darüber einzuholen, ob die erforderliche Deckung vorhanden ist.

Quittungen resp. Schecks müssen die Unterschriften zweier zeichnungsberechtigter Herren tragen.

## § 20.

### **Die Subausschüsse.**

a) Die Subausschüsse (Kommissionen) bestehen aus je einem vom Vereinsausschuß gewählten Vorsitzenden und 2 Mitgliedern des Vereinsausschusses, die ebenfalls von diesem gewählt werden. Sie haben das Recht, sich nach Bedarf durch Zuwahl von Vereinsmitgliedern oder anderen geeigneten Personen zu erweitern, doch muß diese Zuwahl vom Vereinsausschuß approbiert werden.

Den Subausschüssen obliegt die Erledigung der ihnen vom Vereinsausschuß fallweise überwiesenen Agenden.

b) Der Fahrtenausschuß beschließt selbständig über alle mit der Ausführung von Ballonfahrten und Flügen zusammenhängende Fragen.

Der Vorsitzende des Fahrtenausschusses hat der Generalversammlung den Fahrten- und Flugbericht und ein von ihm unterzeichnetes Inventarverzeichnis vorzulegen.

c) der vom Ausschuß zu wählende Zeugwart ist für das gesamte Material verantwortlich und sorgt für die Gebrauchsfähigkeit der ihm unterstellten Luftfahrzeuge. Er führt ein Inventar und einen Nachweis über das Material, aus denen der Zuwachs und Abgang sowie der vorhandene Bestand zu ersehen ist.

d) Dem Sportausschuß obliegt die fachtechnische Beratung in allen den Flugsport berührenden Angelegenheiten und die Vorbereitung aller sportlichen Veranstaltungen.

e) Dem Presseausschuß obliegt die Redigierung des Fachblattes sowie die gesamte publizistische Tätigkeit.

## § 21.

### **Bibliothek.**

Der Bibliothekar verwaltet die Vereinsbibliothek. Er hat ein Bücherverzeichnis zu führen und in der Generalversammlung ein von ihm unterschriebenes Inventurverzeichnis vorzulegen.

## § 22.

### **Kassarevisoren.**

In der ordentlichen Generalversammlung werden 2 Vereinsmitglieder zu Revisoren und 2 zu deren Stellvertretern gewählt, welche nach erfolgtem Jahresschluß die Prüfung des gesamten Kassawesens mindestens 8 Tage vor der Generalversammlung vorzunehmen und über das Ergebnis derselben in der Generalversammlung Bericht zu erstatten haben. Gleichzeitig muß in der Generalversammlung ein von den Rechnungsprüfern schriftlich bescheinigter Richtigkeitsbefund der Kassenführung behufs Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstandes, insbesondere des Kassenverwalters, vorgelegt werden.

## § 23.

### **Generalversammlung.**

a) Der Generalversammlung sind nachfolgende Angelegenheiten vorbehalten:

1. Wahl des Präsidenten, von 3—6 Vizepräsidenten.
2. Wahl des Ausschusses und zweier Revisoren und deren 2 Stellvertreter.
3. Die Wahl von Protektoren und Ehrenpräsidenten.
4. Die Genehmigung des Tätigkeitsberichtes und Arbeitsprogrammes.
5. Die Genehmigung des Rechnungsabschlusses und des Voranschlages.
6. Die Beschlußfassung über Anträge des Ausschusses und von Mitgliedern. Diese müssen bis spätestens 31. Dezember beim Ausschuß schriftlich eingebracht werden.
7. Die Beschlußfassung über die Statutenänderung und die Auflösung des Vereines.

b) Die ordentliche Generalversammlung findet alljährlich im ersten Quartal statt. Eine außerordentliche Generalversammlung kann

über Beschluß des Ausschusses jederzeit einberufen werden. Ebenso ist der Präsident verpflichtet, eine solche binnen 14 Tagen auszusprechen, wenn sie von wenigstens einem Sechstel der ordentlichen Vereinsmitglieder schriftlich verlangt wird. Ein solches Verlangen muß die genaue Angabe der zu stellenden Anträge enthalten.

c) Die Einladung zur Generalversammlung hat mindestens 10 Tage vor Abhaltung zu erfolgen und die Tagesordnung zu enthalten.

d) Die statutengemäß einberufene ordentliche Generalversammlung ist auf jeden Fall beschlußfähig: eine außerordentliche nur dann, wenn wenigstens ein Sechstel aller Mitglieder anwesend ist. Ist dies nicht der Fall, so ist binnen 8 Tagen eine zweite außerordentliche Generalversammlung einzuberufen, welche auf jeden Fall beschlußfähig ist.

e) Mitglieder, welche mit dem Jahresbeitrag für das abgelaufene Jahr im Rückstand sind, besitzen in der Generalversammlung keine Stimme.

Abwesende stimmberechtigte Mitglieder sind berechtigt, mittels schriftlicher Vollmacht ihre Stimme durch ein anderes Mitglied abgeben zu lassen.

f) Zu einer Generalversammlung haben nur dem Vereine zur Zeit angehörende ordentliche Mitglieder Zutritt.

g) Zur Gültigkeit der Beschlußfassung einer Generalversammlung ist die einfache Majorität der abgegebenen gültigen Stimmen erforderlich.

Für Statutenänderungen und die Auflösung des Vereines ist jedoch eine zwei Drittel Majorität notwendig.

## § 24.

### **Abänderung der Statuten.**

Anträge auf Abänderung der Statuten sowie des Namens oder des Zwecks des Vereines müssen von mindestens 20 Vereinsmitgliedern unterschrieben oder vom Ausschuß vorgeschlagen sein.

## § 25.

### **Schiedsgericht.**

Alle Streitigkeiten, welche aus Vereinsverhältnissen hervorgehen, sind vom ordentlichen Rechtswege ausgeschlossen und werden durch ein Schiedsgericht ausgetragen. Jede der streitenden Parteien ernannt 2 Schiedsrichter aus den Vereinsmitgliedern innerhalb 48 Stunden. Diese 4 Schiedsrichter wählen aus sämtlichen Mitgliedern einen Obmann. Das Schiedsgericht fällt nach Anhörung beider Parteien seinen Ausspruch mit Ausschluß jeder Berufung.

## § 26.

### **Die Flieger-Sektion.**

Die Flieger-Sektion ist die Kameradschaftsvereinigung der Offiziere der ehemaligen k. u. k. Luftstreitkräfte.

Als solches ist sie korporatives Mitglied des großen Bundes der Kameradschafts- und Kriegervereine Oesterreichs.

In fachlicher Hinsicht ist sie dem Oesterreichischen Aero-Club angeschlossen.

Die Mitglieder der Flieger-Sektion zahlen derzeit einen Jahresbeitrag von S 20.— und sind damit ordentliche Mitglieder des Oesterreichischen Aero-Clubs. Die Beitrittsgebühr ist mit S 2.— festgesetzt. Siehe (§ 3).

Die Fliegersektion als solche hebt keinerlei Beitrag von ihren Mitgliedern ein.

Seit 1929 können der Sektion auch beitreten: Offiziere des Bundesheeres, gleichgestellte Beamte der Heeresverwaltung, Polizei und Gendarmerie, ferner Sport- und Verkehrsflieger, die den Aufnahmebedingungen des Oesterreichischen Aero-Clubs entsprechen.

## § 27.

### **Damen-Sektion.**

Mitglieder dieser Sektion werden nach den Satzungen der ordentlichen Mitglieder aufgenommen. Der Mitgliedsbeitrag beträgt S 20.—, die Einschreibgebühr S 2.—. Sie haben die gleichen Rechte wie die ordentlichen Mitglieder mit Ausnahme des aktiven und passiven Wahlrechtes. Zweck dieser Sektion ist die Hebung des Clublebens, Mitwirkung bei Flug- und ähnlichen Veranstaltungen, bei denen die Mithilfe eines Damenkomitees notwendig erscheint.

## § 28.

### **Firmenmitglieder.**

Diese Mitglieder leisten einen Jahresbeitrag von derzeit S 100.—, werden ebenso aufgenommen wie die ordentlichen und hat der vom Firmenmitglied genannte Vertreter, der gleichzeitig mit der Anmeldung bekanntgegeben werden muß, alle Rechte der ordentlichen Mitglieder mit Ausnahme des passiven Wahlrechtes.

## § 29.

### **Sportfliegervereinigung**

(Vormals Jungfliegergruppe.)

1. In diese Gruppe werden alle Interessenten für die Luftfahrt ohne Unterschied des Geschlechtes aufgenommen.

2. Die Aufnahme erfolgt durch den Präsidenten dieser Vereinigung, dessen Stellvertreter und den Aufnahmeausschuß.

3. Die Gruppe wird geleitet durch den Präsidenten und dessen Stellvertreter, die beide dem Clubausschuß angehören. Sie haben das Recht, die Leitung durch Mitglieder der Sportfliegervereinigung zu ergänzen.

4. Der Monatsbeitrag beträgt für Mitglieder dieser Gruppe S 2.—.

5. Dreimal unentschuldigtes Fernbleiben, Nichtleistung des Beitrages trotz zweimaliger Mahnung, undiszipliniertes Verhalten in der Werkstätte oder beim Schulbetrieb, jeder Versuch politischer Betätigung, nach welcher Richtung immer, im Rahmen der Gruppe, ziehen den sofortigen Ausschluß nach sich.

6. Das Ausschlußrecht steht der Gruppenleitung zu.

7. Die Mitglieder der Gruppe haben das Recht, zu den von der Gruppenleitung festgesetzten Stunden die Clubräume zu benützen.

8. Die Entlehnung von Büchern und Zeitschriften erfolgt mit ausdrücklicher Bewilligung der Bibliotheksverwaltung, die berechtigt ist, fallweise eine Kautions zu fordern.

9. Den Mitgliedern der Sportfliegervereinigung stehen dieselben Rechte zu, wie den außerordentlichen Mitgliedern.

#### § 30.

##### **Uebergabe des Materials an die Heeresverwaltung.**

Im Falle des Bedarfes stellt der Verein sein Material der Heeresverwaltung zur Verfügung.

#### § 31.

##### **Auflösung des Vereines.**

Erfolgt die Auflösung des Vereines, so ist die Liquidation nach den bestehenden Gesetzen durchzuführen.

\* \* \*



OESTERR. MASCHINENBAU A.-G.  
**KÖRTING**

Zentrale: Wien, VII. Schottenfeldgasse 20, Fernruf B-33-5-90  
Fabrik: Wien, XX. Dresdnerstraße 68-70, Fernruf A-47000

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN:

**Graz**

Radetzkystraße 10, Fernruf 7237

**Salzburg**

Bergheimerstraße 15, Fernruf 415

**Innsbruck**

Universitätsstraße 23, Fernruf 710

**Klagenfurt**

Alter Platz 1, Fernruf 1095

Zentralheizungen aller Systeme, Lüftungs-, Wasserversorgungs- u. Sanitäre Anlagen, Entnebelungs-, Luftbefeuchtungs- u. Trocken-Anlagen, Ölfeuerungen, Strahlapparate.  
Maschinenfabrik und Eisengießerei.  
Großhallen-Heizungen.



Abfertigungshalle mit „Körting-Heizung“ am Flugfelde in Aspern



# || ÖSTERREICHISCHE LUFTVERKEHRS A.G.



LUFTREISEBURO  
WIEN, I. KÄRNTNER RING 5  
(HOTEL BRISTOL)  
TELEPHON R-28-1-21



Aufnahme der Oesterreichischen  
Luftverkehrs A.G., Luftbildabteilung

WIEN—STEPHANSPLATZ

## || BENÜTZT DAS FLUGZEUG!

# CIDNA

COMPAGNIE INTERNATIONALE DE  
NAVIGATION AERIENNE



## Flèche d'Orient

---

TAGLICHER FLUGDIENST

---

P

ASSAGIERE  
AKETE  
OST

Zentrale:  
22, Rue des Pyramides  
Paris

Niederlassungen:  
Straßburg    Budapest  
Nürnberg    Belgrad  
Prag        Sofia  
Breslau     Bucarest  
Warschau    Istanbul

---

## LUFTVERKEHRS-A.-G.

---

WIEN, I. KÄRNTNERRING 7 (NEBEN)

TELEPHON R-20-3-93

TEL.-ADR.: CIDNA

**HOTEL IMPERIAL**

**WIEN, I. KÄRNTNERRING 16**

TELEPHON U-47-5-90



**VORNEHMSTES  
PALAIS-HOTEL**



LETZTER KOMFORT BEI ZIVILEN PREISEN

**LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN**

**JAUCH & HUBENER**

VERSICHERUNGEN U. RÜCKVERSICHERUNGEN  
ALLER ART



**WIEN, I. STRAUCHGASSE 1**

TELEPHON-NUMMER U-26-303 UND U-29-0-63

# VOR 65 JAHREN!



vor 65 Jahren wurde die Vacuum Oil Company gegründet. Damals schon galt es ihr als Geschäftsprinzip, ohne Rücksicht auf die Herstellungskosten Schmiermittel zu erzeugen, welche die Reibung so weit herabsetzen, als dies nach dem jeweiligen Stand der Technik überhaupt möglich ist. Nur infolge der konsequenten Einhaltung dieses Grundsatzes konnte sie mit der rapiden Entwicklung auf allen Gebieten, natürlich auch auf dem der Luftfahrt, Schritt halten. In vielen Fällen ist sie den Errungenschaften der Technik sogar vorrausgeeilt und die praktische Auswertung so mancher Erfindung wurde erst durch ihre Mitarbeit in vollem Umfange möglich.

Die Erfolge der Brüder Wright, der Ozeanflug Lindbergh's, die Leistungen Miss Earhart's und Kingsford Smith, die Ozeanflüge von Byrd und Wilkins und viele, viele andere aviatische Höchstleistungen der letzten Jahre sind Marksteine in der Geschichte des Flugwesens. Mit jedem dieser Erfolge ist der Name „Vacuum Oil Company“ unlösbar verbunden. Es ist daher ganz natürlich, daß jeder erfahrene Flieger Gargoyle Mobiloil und Sphinx-Aero-Benzin kennt und entsprechend schätzt.

VACUUM OIL COMPANY A. G.  
WIEN, I. CANOVAGASSE 5

**FRIED. v. NEUMAN**

**MARKTL IM TRAISENTALE**

**NIEDER - OESTERREICH**

**STAB-FASSONEISEN**

**ZINKBLECHE**

**ZINKBLECHE**

**VEREDELT // GOUFFRIERT  
WANDBELAG-HELIOZINK**

**ZINKPLATTEN**

**FÜR GRAPHISCHE ZWECKE**

**ZINKWAREN**

**FÜR DIE  
ELEKTRO-SCHWACH-  
STROM-INDUSTRIE**

**TOCHTERGESELLSCHAFTEN**

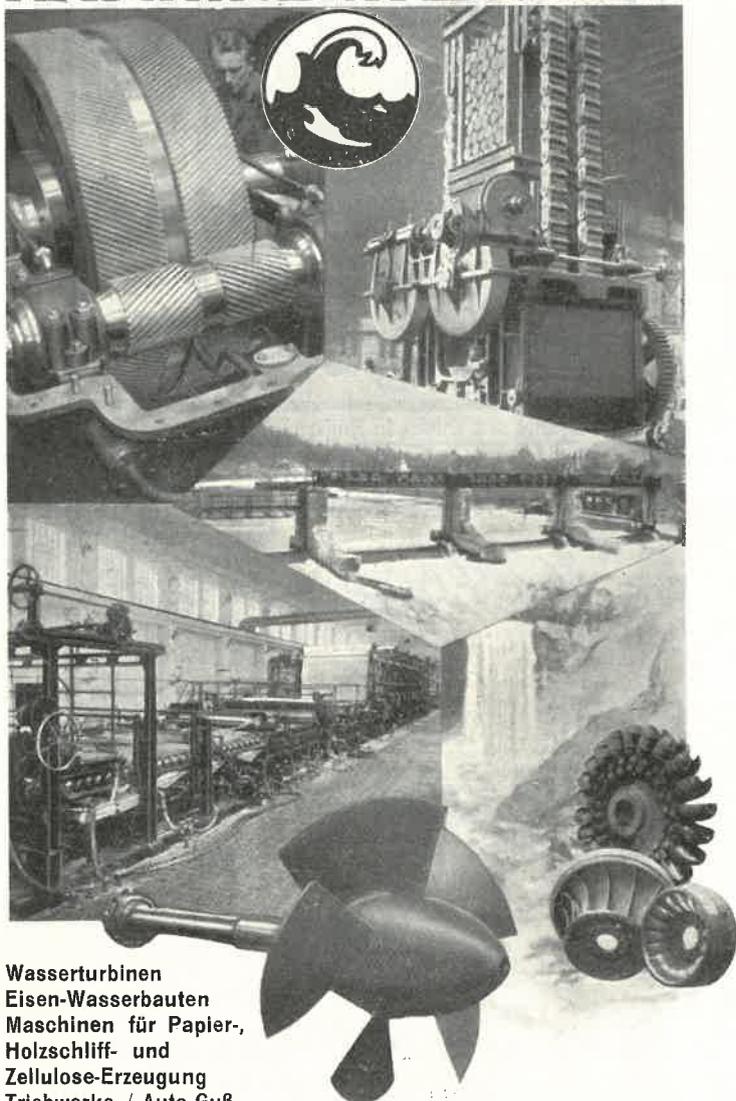
**ARTHUR MAULWURF G. M. B. H. UND**

**SCHLES. ZINKWARENFABRIK G.M.B.H.**

**GROSS-THIERGARTEN B./OHLAV, SCHLESIEN**

# J.M.Voith

## MASCHINENFABRIKEN



Wasserturbinen  
Eisen-Wasserbauten  
Maschinen für Papier-,  
Holzschliff- und  
Zellulose-Erzeugung  
Triebwerke / Auto-Guß

**St. Pölten, Niederösterreich**

Schwesterwerk: Heidenheim (Brenz) Wttbg.



Bestellungen für Bier und Liköre in Fässern und Flaschen an das Stadtbüro  
der Puntigamer Brauerei in Wien, X. Arsenal 135, Telephon U=41=1=36

*Im Fluge hat sich*



*die Welt erobert!*

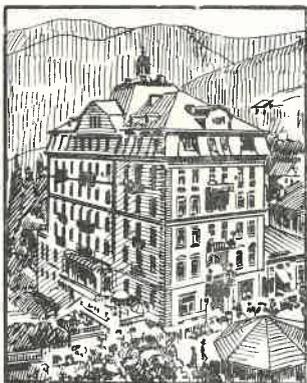


INGENIEUR NIKOLAUS ELTZ  
SPEZIAL-UNTERNEHMEN FÜR RADIOTECHNIK  
WIEN, V. GARTENG. 16 / TEL. A-30-1-94, A-30-1-95

# DAS GRÖSSTE WARENHAUS ÖSTERREICHS



TROTZ BILLIGKEIT - QUALITÄTSWAREN  
**A. Gerngrosz**  
AKTIENGESELLSCHAFT



## HOTEL WEISMAYR BADGASTEIN

Besitzer: Kommerzialrat GEORG LOHR

Hotel allerersten Ranges mit 100 Zimmern und Salons, 16 Balkons, in vollkommen freier, sonniger Lage, zentralst gelegen, neben dem Kurkasino und der Kurmusik / Schöne Speisesäle mit Talausicht / Jagdstüberl / Das Hotel wurde im Winter 1925 vollkommen adaptiert und verfügt über eine sehenswerte Halle, einen Herren- und Spielsalon, einen Damen- und Lesesalon, Privatappartements mit eigenem Bad und W. C., fließendes warmes und kaltes Wasser in allen Zimmern / Warmwasserheizung durchaus, Dienerrufanlage, elektrische Lichtsignale in drei Farben sowie Staatstelephon in den Zimmern, 10 große Thermalbäder mit direkter Quellenleitung / 12 Boxes / 12 Chauffeurzimmer, Sammelgarage / 2 Waschplätze, Benzin-tankanlage / Wagen am Bahnhof / Eigene Equipagen / Luxusautovermietung (110 HP Gräf & Stift)  
Telephon 94, 95 und 96

VORNEHME  
PHOTO-PORTRAITS

TELEPHON  
B-26-4-26 und B-26-4-23

**FAYER**  
WIEN, I. OPERNRING 1

**LUFTGEKÜHLTE  
SIEMENS-STERNMOTOREN**

für Schule, Sport und Verkehr



**SIEMENS & HALSKE**  
AKTIENGESELLSCHAFT  
WIEN, III/1, APOSTELGASSE 12



**Impreciöl**  
FEIGENKAFFEE

**BAR „CAFÉ DE PARIS“**

WIEN, I. JOHANNESGASSE 3 / Tel. R-27-105

Vornehmste Vergnügungsstätte  
Kapelle: KARL HAUPT  
Rendezvous-Ort aller Flieger

Täglich 5 Uhr

Alt-Wiener-Gesellschaftstee / ASTORIA-BAND

# **„MOTORAVIA“**

**Vertrieb von Motoren, Flugzeugen u. aviatischem Material**

Telephon R-28-0-16 GES. M. B. H. Tel.-Adr.: Aviamotor

**WIEN, I. MAHLERSTRASSE 14**

**VERTRETUNG DER:**

## **JUNKERS FLUGZEUG- WERK A.-G., DESSAU**



**CHANCE BROTHERS AND CO, LIMITED**



**SMETHWICK, BIRMINGHAM, ENGLAND**

**AUSRÜSTUNG FÜR FLUGPLATZ  
UND STRECKENBEFEUERUNG**



**PIONEER INSTRUMENT COMPANY  
BROOKLYN, NEW YORK**

**BORD- UND BLINDFLUGGERÄTE**



**AUTOFLUG, BERLIN-JOHANNISTHAL,  
INHABER: GERHARD SEDLMAYR**

**STERNPLATZ 11/13 — TELEPHON: OBERSPREF 1591  
FLUGMOTOREN, BORDAUSRÜSTUNGEN  
FLUGZEUGMATERIAL JEGLICHER ART**

**Paulusstube** (vormals Di Pauli) Carl Pohnstingl

Wien, I. Walfischgasse 7 — Tel. R-26-5-10



Aeltester Stadtheuriger

Wiener Musik mit Sängern und Sängerinnen

Offene Landweine. Warme Küche

Logen und Chambres Séparees

**Täglich bis 4 Uhr früh geöffnet!**

**„PHÖNIX-METEOR L-2“**

DAS IDEALE  
LEICHTFLUGZEUG!



WERFT WÖLLERSDORF 2  
FERNRUF WÖLLERSDORF 108



OESTERREICHISCHE „PHÖNIX“  
FLUGZEUGWERFT Ges. m. b. H.

WR. NEUSTADT

# Reisebüro „CITY“

(Dr. J. H. Körner)

in der Wechselstube Bankhaus  
A. M A U T N E R & C o.

---

Auskünfte in allen Reise-  
angelegenheiten // Voraus-  
bestellungen von Zimmern in  
Hotels, Pensionen, Sanatorien  
und Bädern // Besorgung  
von Paßvisen und Gepäcks-  
versicherungen sowie Fahr-  
karten für Übersee-, Land-  
und Luftreisen // Zusammen-  
stellung von Gesellschafts-  
und Pauschal-Reisen,  
Sonder- und Vereinsfahrten.

---

**Wien, I. Wallnerstraße 2**

Gegründet 1889

Gegründet 1889

SPORTHAUS  
**MÜHLHAUSER**

WIEN, I. KÄRNTNERSTRASSE 28

TELEPHON-NUMMER R-22-3-36



Die bevorzugte Einkaufs-  
quelle der Prominenten  
sowie führenden Sportklubs

ALTDEUTSCHE WEINSTUBE

**Berta Kunz - Thea Holzschuh**

TREFFPUNKT ALLER FLIEGER

Offene und Flaschenweine / Kalte und warme Küche  
WIEN, I. FÜHRICHGASSE 10 / TEL. R-25-2-20

**J. LESTI**

**Café-Restaurant „Zum Eisvogel“**

Wien, II. Prater 44, Telephon R-41-3-80

Vorzügliche Speisen und Getränke zu zivilen Preisen  
Backhühner aus eigener Geflügelfarm — Täglich  
frische Solokrebse — Pilsner Urquell vom Faß —  
Treffpunkt aller Sportleute.



**Gründungsstätte des Oesterreichischen Aëro-Clubs**

# HOTEL MOSER-VERDINO KLAGENFURT

DAS FÜHRENDE HAUS DER LANDESHAUPTSTADT



# HOTEL EUROPA INNSBRUCK

Haus I. Ranges  
Gegenüber dem Bahnhof

Jeglicher Komfort - Ganzjährig geöffnet



