



HISTORISCHES JAHRBUCH DER STADT LINZ

1962

INHALT

	Seite
Abkürzungen	7
Verzeichnis der Mitarbeiter	8
Vorwort des Bürgermeisters	9

AUFSÄTZE:

Franz Pfeffer (Linz): Die Trefflinger Pforte (Tafeln I-X, Kartenbeilage im Anhang) . . .	11
---	----

Adolf Wagner (Linz): Beiträge zur Geschichte des Salzhandels von Linz nach Böhmen . . .	85
--	----

† Franz Xaver Bohdanowicz (Linz): Die Plag' der Pestilenz im Linz des 16. Jahrhunderts	105
---	-----

Ludwig Rumpel (Linz): Die Linzer Stadtpfarrer in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts (Tafeln XI-XVI)	129
--	-----

Ernst Popp (Wien): Die Linzer landesfürstlichen Lehen	193
--	-----

Hans-Heinrich Vangerow (Geisenfeld/Ilm, Bayern): Linz und der Donauhandel des Jahres 1627 (Faltplan, Tafeln XVII und XVIII; Übersichten 5 bis 7 im Anhang) . .	223
--	-----

Hans Commedia (Linz): Das volkstümliche Linzer Erzählgut	333
---	-----

Max Neweklowsky (Linz): Die Linzer Handelsakademie in den ersten 80 Jahren ihres Bestehens (eine Tabelle, Tafeln XIX-XXII)	359
--	-----

Richard Kutschera (Linz): Luftfahrt und Flugwesen in Linz (Tafeln XXIII-XXX)	429
---	-----

KLEINE MITTEILUNGEN:

Gilbert Trathnigg (Wels): Nachrichten über den ersten Linzer Bürgermeister Georg Puechleittner	485
---	-----

Gustav Wulz (Nördlingen):	
Nördlinger auf den Linzer Messen	493
Walter Pillich (Wien):	
Die Donaureisen des kaiserlichen Gesandten Ferdinand Bonaventura Graf Harrach im Jahre 1698	502
Karl M. Klier (Wien):	
Politische Mundartdichtung 1869 bis 1874 aus dem Linz der Kultur- kampfszeit (eine Abbildung im Text)	515
Edmund Daniek (Wien):	
Der Mordversuch Johann Libenys an Kaiser Franz Joseph I.	550
Josef Mittermayer (Ottensheim):	
Karl Mays Beziehungen zu Linz (Tafeln XXXI-XXXVI)	554

MISZELLEN:

Literaturhinweise

Reclams Kunstführer Österreich, Baudenkmäler.	
Band I: Wien, Nieder- und Oberösterreich, Burgenland	
Band II: Salzburg, Tirol, Vorarlberg, Kärnten, Steiermark	
(Georg Wach a, Linz)	567
Aubert Salzmann, Der Welser Grabstein eines Vorderösterreichers	
(in: 6. Jahrbuch des Musealvereines Wels, 1959/60, S. 157 ff.)	
(Gilbert Trathnig, Wels)	570

Linzbezogene Funde

Ein Bericht über den Pöstlingberg aus dem Jahre 1738	
(Georg Grüll, Linz)	571

Stadtarchiv, laufende Arbeiten

Die Linzer Personenstandskartei (Wilhelm Rausch, Linz) . . .	573
--	-----

RICHARD KUTSCHERA:

LUFTFAHRT UND FLUGWESEN IN LINZ

Seit es Menschen gibt, stand ihr Sinn danach, dem Vogel gleich die Luft zu durchsegeln, fliegend über der Erde dahinzuschweben. Sagen, Erzählungen, Märchen vieler Völker sind durchzogen von diesem Sehnsuchtstraum, beginnend mit dem Ikarus der griechischen Mythe, der mit seinem Vater Dädalus auf wächsernen Flügeln aus Kreta entfliehend, im Flug der Sonne zu nahe kam, so daß das Wachs zerfloß und er, ins Meer stürzend, seinen Tod fand. Der fliegende Teppich der Orientalen geht ebenso auf dieses Sehnen zurück, wie die germanische Sage von Wieland, dem Schmied, die Mär von Fausts Zaubermantel und das kühne Unterfangen des fliegenden Schneiders von Ulm.

Die besten Geister aller Nationen waren bemüht, den Menschen von der Erdschwere zu befreien, um es ihm möglich zu machen, sich frei vom Boden zu erheben.

Schon 400 v. Chr. konstruierte Archytes von Tarent eine Holztaube, die, mit einem Triebwerk ausgestattet, kurze Strecken flog. Der Universal-mensch Leonardo da Vinci schrieb Abhandlungen über die Kunst des Fliegens, entwarf Flugapparate und Fallschirme. 1570 soll der Italiener Bolari in Troyes in Frankreich Versuche mit einem Gleitflugapparat unternommen haben. Newton stellte die ersten Luftwiderstandsversuche an.

Doch alle diese intensiven Bemühungen mußten scheitern, weil die grundlegenden Erkenntnisse der Naturwissenschaften und die notwendigen Maschinen noch nicht vorhanden waren. Erst die steigende Beherrschung der Naturkräfte und deren Wirksamkeit, insbesondere die Feststellung, daß erwärmte Luft leichter als kalte ist und infolgedessen Auftriebskraft und Tragfähigkeit besitzt, verlieh diesen Träumereien greifbare Gestalt. Vorwärtsgetrieben wurde diese Entwicklung durch die Möglichkeit, Gase herzustellen oder auszuschcheiden, deren spezifisches Gewicht geringer war als jenes der Luft.

Dem Wagemut und dem Pioniergeist einzelner war es zu verdanken, wenn die Entwicklung nach aufwärts führte.

Wie kaum anders zu erwarten, gelang es zuerst nur, die Luftfahrt mit Flugmaschinen, die leichter als die Luft waren, in Gang zu bringen und weiter auszubauen. Die ersten verbürgten Versuche zur Luftfahrt unternahm 1670 der Jesuit Fr. Lanan, der ein Luftschiff, bestehend aus luftleer-gepumpten Metallblechkugeln, erdachte. 1709 stieg in Lissabon Lourenzo Don Gussmão mit einem Luftschiff des gleichen Prinzips auf. Diese Erfindungen gerieten jedoch bald wieder in Vergessenheit.

Als der eigentliche Schöpfer der Luftschiffahrt gilt Montgolfier, der am 5. Juni des Jahres 1783 in Paris einen Luftballon aufsteigen ließ, dessen Auftriebskraft dadurch entstand, daß unter der Ballonöffnung eine Flamme brannte, wodurch sich die Luft in der Ballonhülle erwärmte und auf Grund ihres verringerten spezifischen Gewichtes in die Höhe stieg.

Den ersten, mit Wasserstoff gefüllten Luftballon konstruierte, ebenfalls im Jahre 1783, der Physiker Charles, weshalb sein System den Namen Charlière erhielt. Am 28. August 1784 sandte in Wien Georg Stuver einen Ballon in die Höhe, der nach dem System Montgolfier gefertigt war.¹

DIE ERSTEN VERSUCHE DER LUFTFAHRT IN OBERÖSTERREICH

Nur wenige Tage nach diesem ersten Unternehmen in der Reichshaupt- und Residenzstadt, am 12. September 1784, stiegen beim Bergschlößl in Linz zwei mit Wasserstoff gefüllte Ballons in die Luft.

Das Bergschlößl, ein außerhalb der Linzer Bannmeile gelegener Bau, war am 1. September 1773 vom nachmaligen Erzbischof von Wien Sigmund von Hohenwart als Ferienaufenthalt für die Zöglinge und Lehrer des Linzer Collegium Nordicum in der Bethlehemstraße gepachtet worden.² Dieser erste in Oberösterreich stattgefundene Ballonaufstieg war für die Schüler des Linzer Lyzeums und das gesamte Linzer Publikum ein besonderes Schauspiel, das unter Begleitung der Türkischen Musik vor sich ging.

Fink beschreibt es in seiner Geschichte der Stadt Linz wie folgt:

„Jeder dieser Ballons hatte zwei Schuh (ca. 63 cm) im Durchmesser; der eine war durchsichtig, mit Goldblumen geziert, wog samt dem angehängten drei Ellen langen Bande nicht ganz 2 Loht und faßte 724 Kubikzoll (132 dm³) brennbare Luft (jedenfalls Wasserstoff oder Gashydrogene, hergestellt aus Eisen oder Zink mit Vitriolsäure) in sich, welche sich zur atmosphärischen Luft wie 1 : 4 verhielt. Er war an einer 24 Klafter langen seidenen Schnur und auf ein durch einen Pöllerschuß gegebenes Signal unter Trompeten- und Paukenschall losgelassen und flog nach Bemessung des anwesenden Professors Raich in weniger als einer und einer halben Minute mehr als 1470 Schuh oder 500 m hoch. Mit gleichem Erfolg stieg der andere Ball, welcher grün und rot gestreift und gleichfalls mit Goldarabesken bemalt war, in die Lüfte.“³

Der Erfinder und Hersteller dieser neuartigen Flugkörper war der Exjesuitenpater Professor Franz X. Racher. Er wurde am 8. Juni 1730 in Halbthurn (Felterony) im Komitat Moson (Wieselburg, damals Ungarn) geboren. Mit 16 Jahren trat er in Linz in den Jesuitenorden ein. Von 1764 bis 1765 wirkte P. Racher als Professor der Mathematik in Klagenfurt und Görz, dann bis zu seinem Tode im Jahre 1800 als Professor der Physik am Linzer Lyzeum. 1799 wurde er Ehrendomherr des Linzer Domkapitels. Er war der Schöpfer des „Museum physicum“ in Linz, das zuerst in der Residenz des Jesuitenordens am Pfarrplatz, dann, nach Auflösung des Jesuitenordens, kurze Zeit im Schloß und anschließend im Baumgartner- bzw. Kremsmünsterer Haus (Landstraße 30) untergebracht war.

Schon in den ersten Jahren seines Wirkens befaßte sich P. Racher mit der Selbstanfertigung von Maschinen und Apparaten. Seinem Andenken ist ein im physikalischen Kabinett des Linzer Bundesgymnasiums hängendes Brustbild gewidmet, das die Inschrift trägt: „Memoriae P. X. Racher e S. J., annis 36 — Phys. Prof. Publ. et de hocce Museo optime meriti: Stat. incl. Austr. Sup. — F. F. 1802.“ (Dem Andenken des F. X. Racher aus der Gesellschaft Jesu, durch 36 Jahre öffentlicher Professor der Physik und um dieses Museum hochverdient: von den Landständen Oberösterreichs gewidmet 1802.)

DER ERSTE BEMANNTE FLUG IN LINZ

Die im Gefolge der Französischen Revolution beginnende Reihe verheerender Kriege, in die auch Österreich verwickelt wurde, brachte jeden Fortschritt der jungen Kunst des Ballonfliegens, soweit er nicht für militärische Zwecke verwendbar war, zum Stillstand. Erst im Jahre 1824 sah Linz den Aufstieg eines bemannten Luftballons:

Das „Österreichische Bürgerblatt für Verstand, Herz und gute Laune“, Nr. 67, vom 20. August 1824, schreibt über den am 17. August in Salzburg stattgefundenen Aufstieg:

„Der Luftschiffer Joseph Wimperger, Sohn eines Sekretärs im Kloster Spital am Pyhrn, Buchdrucker, Schauspieler, Dekorationsmaler, verspürte den Drang zur Anfertigung von Luftballons. Daher studierte er Physik und Chemie. 50 Versuchsballons hat er in die Luft geschickt. Am 17. August 1824 ist er in Salzburg $\frac{3}{4}$ Stunden in der Luft, nach dem Zeugnis des k. k. Professors der Mathematik Simon Stampfer 10.000 Schuh über die Meeresoberfläche gestiegen. Es war ein verbesserter Ballon nach Art der Montgolfier. Der eiserne Gitterkorb mit der brennenden Masse und einer eisernen Schüssel. Unten ist ein Trichter mit 9 Ketteln eingehängt und endlich der Korb mit dem Künstler an den untersten 2 Reifen des Trichters mit 6 Stricken wohlbefestigt worden. Die Füllung geschieht mit archantischen Leinwand-Rollen innerhalb seines mit Reifen wohl aus-

gespannten Trichters. Der Ballon selbst ist von großem Regalzeichenpapier gut mit Buchbinderpappe in der gehörigen Birnenform nach Streifen zusammengepappt, an der Kappe am Trichter und an den Streifen mit Leinwand gefüttert, unten am Trichter in einer Entfernung von 7 Schuh mit 2 Reihen Reifen besetzt. Er ist 65, wenn aber ausgedehnt 50 Schuh hoch, hat nach der Ausdehnung einen Durchmesser von 39 Schuh und eine Peripherie von 113 Schuh. Man kann annehmen, daß durch das Feuer die Luft um die Hälfte darin verdünnt. Der Künstler erzählte, daß der Ballon beim Aufsteigen dergestalten schwebte, daß man nicht wisse, ob er steige oder sinke. Wenn er fällt, fällt er zwar nicht so schnell, als man von unten glauben mag, allein er schwankt und man müsse bald diesen bald jenen Strick ergreifen, bis der Korb mit einer mehr minder starken Prellung auf die Erde kommt.

Der Ballon selbst wiegt 300 Pfund, der Künstler mit dem Korb 160 Pfund, der mit dem Luftzug versehene Zylinder zum Brennen 100 Pfund, endlich der zweifache Reif aus Buchenholz 45 Pfund, das Ganze 605 Pfund. Im Korb wurden 1 Barometer und 1 Thermometer, 1 Pistole, 1 Flasche Wein zur Stärkung, 1 Schwimmgürtel mit 5 Blasen, 1 Anker mit langer Schnur, 1 scharfes Messer mitgeführt.“

Das Blatt fügt seinem Bericht die Bemerkung an: „Manche Kunst fängt klein an. Es ist für das kommende Jahrhundert aufbewahrt, den wahren Nutzen derselben herauszubringen.“⁴

Um die Bewilligung auch für einen Aufstieg in Linz zu erhalten, hat Wimperger ein Gesuch an die oberösterreichische Behörde gerichtet. Dieses wurde wie folgt behandelt:⁵

1750

P 15

Präs. 6. August 824.

Ign. (Heinrich) Wimperger Schau-
spieler aus Salzburg bittet um Er-
laubnis auf 6 bis 7 Tage von ständ.
Kutphubr. zum Bau eines grossen
Luft Ballon Gebrauch machen zu
dürfen.

Videat Bauamt

Vidit Ölinger 7/8

zum Exped. 9/8

zug. es 6ten mgl.

zum Ang. 3/3 825.

G. XVIII. 77

Da vermög bestehender Hofentschei-
dung die ständ. Luftfuhr zu keinem
anderen Gebrauch als zu ihrer vor-
nehm ursprünglichen Bestimmung
verwandt werden darf, kann dem
Gesuch nicht statt gestanden werden.
Dessen der Bittsteller mit Rückschluss
der Beylag lit A zur Kundschaft mit
Zustellung zu verständigen.

Linz, den 6. August 824.

Franking

Ungeachtet dieser Abweisung, vollführte Wimperger am 24. Oktober 1824 in der Harrach zu Linz einen bemannten Ballonaufstieg.

Die k. k. priv. „Linzener Zeitung“, Nr. 89, vom Montag, 5. November 1824, brachte im Anschluß daran den Dank des Flugkünstlers zum Abdruck.

Dort hieß es:

„An die Bewohner von Linz. Der Unterzeichnete achtet es als seine heiligste Pflicht, dem hohen und verehrungswürdigen Publikum hiermit seinen innigsten Dank abzustatten, womit Sie ihn bei seiner Luftfahrt mit so inniger Teilnahme und Unterstützung beehrten. Trotz allen mißgünstigen Umständen und meiner kurzen Luftfahrt kann ich mich der Worte nicht enthalten: ⁶

Schön ist die Welt und wert der Freudenlieder
Doch schöner ist es wo die Sonne glüht
Und immerhin wird mich der Wunsch begleiten —
Bin ich Euch Edlen ferne oder nah
Seid froh für jetzt und jene Ewigkeiten,
Seid glücklich — im glücklichen Austria.

Joseph Wimbperger
Luftschtiffer.“

Den nächsten Aufstieg, allerdings unbemannt, veranstaltete in Linz im Jahre 1831 der Uhrmacher Attinger aus Meran. Sein Ballon, den er vom Spitzfeld aus (einem Platz bei der „Eisenhand“, auf dem sich heute das Gasthaus „Stadt Linz“ befindet) aufsteigen ließ, flog nicht allzuweit. Er fiel auf das Dach eines Hauses in der Klosterstraße nieder.

Darauf vollzog sich 1837 wieder ein bemannter Aufstieg, der von der Harrach aus geschah. Der Ballon landete im Kapuzinerwäldchen. Der Ballonführer erlitt dabei Verletzungen.⁷

All diese Veranstalter von Ballonflügen rechneten mit der Schaulust der Bevölkerung.⁸

Hatte man bisher erwärmte Luft oder Wasserstoff zur Füllung der Ballons verwendet, so wurde ab 1836 Leuchtgas verwendet; wenn dieses auch schwerer war, war es dafür billiger und leichter erhältlich.⁹

Auf einem Ölgemälde in den Linzer Städtischen Sammlungen ist der Aufstieg des Kriegs- und Observationsballons des Ing. C. A. Mayerhofer am 22. September 1867 festgehalten (siehe Tafel XXIII).

Dieses für die Entwicklung der Luftfahrt wichtige Geschehnis wurde in der „Linzer Tages-Post“ wie folgt durch eine große Anzeige angekündigt:

„Auffahrt mit einem Luftballon
nach neu construiertem Sistem
Eintrittspreise: 10 kr — 1 fl 1 Equipage 5 fl
Aufstiegsplatz vis a vis dem Direktionsgebäude der Gasanstalt!“ ¹⁰

Es handelte sich um einen neuartigen Ballon, einen für militärische Zwecke bestimmten sogenannten Kriegsobservations-Ballon. Dieser bestand aus zwei Teilen, dem „Observateur“ und dem „Regulator“. Durch diese zwei selbständigen Teile wurde beliebiges Steigen und Fallen, ohne Abgabe von Gas oder Ballast, ermöglicht. Der Observateur war ringförmig, der Regu-

lator kugelförmig gestaltet. Der Auftrieb wurde durch Betätigung einer Seilwinde reguliert, die vom Observator zum vorgespannten Regulator führte, von dem der Auftrieb ausging. Annäherung und Auseinandergehen von Observator und Regulator hingen davon ab, ob das verbindende Seil angezogen oder nachgelassen wurde.

Bei der Füllung des Ballons auf dem Gelände der Gasanstalt, die damals noch von freien Feldern umgeben war, ereignete sich ein technischer Zwischenfall. Um das Abzweigrohr, durch welches das Gas dem Ballon zugeführt werden sollte, anzuschließen, mußte das Hauptrohr angebohrt werden. Dadurch kam das Gas in die Hauptleitung. Beim ersten Anzünden brannten die Flammen nicht. Außerdem wurde mehr Gas für die Füllung des Ballons benötigt als vorgesehen gewesen war. Dadurch brannte am Abend die städtische Beleuchtung nur schwach. Dieses Mißgeschick kam vor den Linzer Gemeinderat. In seiner Sitzung vom 7. Oktober 1867 wurde beschlossen, über den Veranstalter keine Konventionalstrafe zu verhängen. Soldaten halfen bei der Füllung des Ballons.

In Anwesenheit einer großen Menge von Zuschauern erfolgte um 2 Uhr 27 Minuten nachmittags, bei einem Stand von 745 mm des Barometers, 16,75 ° R und 65 ° des Hygrometers, der Aufstieg. In der Korb gondel machten der Herr Telegrapheningenieur C. A. Mayrhofer und Herr von M., pensionierter k. k. Artillerieleutnant, die Fahrt mit. Als die Reisenden die Höhe von 2300 Fuß über dem Meer erreicht hatten, zeigte das Barometer 700 mm Höhe, der Ballon stieg, von der Sonne bestrahlt, um 2.37 Uhr bis zur Höhe von 3700 Fuß über dem Meer. Versuchshalber wurden mehrmals Papierstückchen und kleine Mengen Sand auf die Erde gestreut. Beim Überfliegen der Donau befand sich der Ballon in einer Höhe von 3000 Fuß. Der Regulator wurde nachgelassen und wieder angezogen.

Hierauf erfolgte auf dem westlichen Abhang des Pfenningberges bei 1200 Fuß Höhe ein Landungsversuch auf einer Waldblöße. Da aber der Flug dahin durch die Bäume etwas behindert war, wurde der Regulator etwas angezogen und durch Entleerung von zirka 20 Pfund Sand ein Steigen des Ballons bewirkt, der hierauf um 3.14 Uhr, bei 714 mm Luftdruck, in einem südlichen Bogen über den Pfenningberg schwebte. Um 3.37 Uhr erfolgte die Landung auf dem Terrain des Bauerngutsbesitzers Georg Hofstätter bei Lachstadt nächst Steyregg. Der Ballon wurde mittels des Anker-taues an einen Baum gehängt, worauf er durch herbeigerufene Landleute zur Erde gezogen und entgast wurde.

Die ganze Fahrt war vom Wetter begünstigt. Der Erfolg der Manöver, nach Belieben zu steigen und zu sinken, entsprach vollkommen den voraus-

gemachten Berechnungen. Weder Ballon noch Gondel zeigten Beschädigungen. Die beiden Luftschiffer gelangten, nachdem sie das Luftfahrzeug gut verpackt auf einem Wagen nach Linz gesendet hatten, im besten Wohlbefinden um 7 Uhr abends nach Linz zurück. Der erste Versuch ist also vollkommen gelungen.¹¹

In der Folgezeit wurde die Kugel die gebräuchlichste Gestalt des Freiballons. Als Hülle diente ein möglichst dichtes Gewebe aus Seide, Baumwolle (Perkal) oder Leinwand, gasdicht gemacht durch Leinölfirnis, in späterer Zeit mit Kautschuk präpariert. Die Gelbfärbung der äußeren Stoffschicht sollte den Gummi gegen Zersetzung durch ultraviolette Lichtstrahlen schützen. Ein Drahtnetz, über die Kugel gespannt, war dazu bestimmt, die Last und den Zug mittels eines Korbringes mit der Gondel in Verbindung zu bringen. Dazu kam dann noch das Haltenetz mit den Halteleinen am Korb (Gondel) aus Weidengeflecht oder Spanischrohr. Ein Füllansatz am untersten Pol des Ballonkörpers diente zur Einfüllung und zum Entströmenlassen des Füllgases, das Manövrierventil und die Reißvorrichtung, die im Zusammenwirken mit dem Schlepptau die Landung gefahrlos machten, dienten zum Aufsetzen des Ballons auf dem Boden, für das man vorher einen Anker verwendet hatte.

Die Vorbereitungen zu einer Ballonfahrt waren nicht einfach. Die Reisegeschwindigkeit war abhängig von der Windgeschwindigkeit. Durch Einwirkung der Sonnenstrahlen entstand eine enorme Auftriebskraft. Sie bewirkte eine Einsparung an Ballast.

Nicht nur sportlichen Interessen diente der Freiballon. Die Erforschung der Erdatmosphäre und andere wissenschaftliche Untersuchungen wurden durch seine Verwendung ermöglicht. Auch der Wetterbeobachtung, der Untersuchung der Luftströmungen, der Lufttemperatur und der Luftströmungen nach Richtung und Stärke diente der Freiballon. Die Landvermessung gewann außerordentlich durch Bildaufnahmen aus der Vogelperspektive im Wege des Vergleiches von Kartenbild und Wirklichkeit sowie durch photogrammetrische Aufnahmen, die damit ermöglicht wurden. Überdies erwies er sich als wertvoller Helfer für das Funkwesen, bei der Feststellung der Radioaktivität und der Ionisation der höheren Luftschichten.¹²

Angeregt durch die erfolgreiche Ausgestaltung des Freiballons kam es zu den ersten Versuchen, lenkbare Ballons herzustellen. Die anfänglich erprobte Art, dem Kugelballon durch Ruder Richtung zu verleihen, mußte fehlschlagen, weil bei der Luftfahrt ganz andere Verhältnisse gegeben sind als bei der Wasserfahrt. Erst die Anbringung von Antriebsschrauben nach

Art der modernen Schraubendampfer führte zu Erfolgen, besonders als man Antriebsmotoren benützte, wie sie beim Automobilbau Verwendung fanden. Außerdem ging man daran, die äußere Form der Tragkörper zu verändern. Es entstanden unstarre, halbstarre und starre Luftschiffe.

Die unstarren Prallschiffe veränderten nur die Kugelform des Tragballons und hatten in der Gondel Motoren eingebaut. Die halbstarren Prallschiffe bildeten ein Mittelding zwischen dem starren System mit seinem durch die ganze Länge des Tragkörpers laufenden versteiften Gerippe und dem unstarren System, bei dem sich keinerlei Versteifungen finden.

Den ersten lenkbaren Ballon mit Verbrennungskraftmotor entwickelte in Österreich im Jahre 1873 Ingenieur Paul Hänenlein in Brünn. Der Bau tatsächlich verwendbarer Kraftballons begann hier allerdings erst um die Jahrhundertwende.

Den ersten wirklichen Flug mit einem in Österreich hergestellten Starrschiff unternahm Ingenieur Schwarz im Jahre 1897. Geldmangel jedoch hinderte ihn daran, Verbesserungen anzubringen, die einen längeren Flug ermöglicht hätten. Schwarz starb und seine Witwe verkaufte die Patente ihres Mannes an den Grafen Ferdinand von Zeppelin. Das System bestand aus einem Gerüst von Aluminiumröhren, in das Luftballons eingekapselt waren. Dieses System wurde von den Zeppelin-Luftschiffen, so viele Verbesserungen daran auch vorgenommen wurden, im Prinzip beibehalten.¹³

Der als Stahlschneidemeister berühmt gewordene Steyrer Michel Blümelhuber befaßte sich im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts mit der Konstruktion eines lenkbaren Luftfahrzeuges. Er konstruierte ein Modell von einem Meter Länge, das eine zigarrenähnliche Form besaß, und führte es im Steyrer Gewerbeverein vor. Um seine Arbeit der Welt vor Augen zu führen, verfaßte er über seine Pläne ein Buch, das unter dem Titel „Ein lenkbares Luftfahrzeug“ im Jahre 1899 im Verlag Steinert in Weimar herausgekommen ist. Ein Exemplar dieses Buches befindet sich in der Studienbibliothek in Linz.

Über seine Arbeiten an der Flugschiffkonstruktion sagte Blümelhuber Anfang des Jahres 1899: „Seit Erteilung des geheimen österreichischen Patents liegt mein Projekt den Patentämtern der bedeutendsten europäischen und amerikanischen Kulturstaaten vor. Die hiebei zu beobachtenden Bedingungen der einzelnen Staaten bringen es mit sich, daß eine meritorische Äußerung über das Wesen vor der Erledigung gewisser offizieller Formalitäten nicht erfolgen darf. Für weiterhin sind mir bereits Anregungen zugekommen, vortragsweise hinauszutreten. Auch wäre es in

der Folge nicht ausgeschlossen, das ganze Material in Buchform hinauszugeben. Es hängt eben der inländische Teil davon ab, ob das österreichische Interesse sich als weiter gediehen erweist, als es sich manchen Erfindungen gegenüber schon so oft erwiesen hat“¹⁴ (vgl. Tafel XXIV).

Nach 1900 entstanden in Österreich die österreichisch-ungarischen Parsevalballons, gebaut nach deutschen Plänen. Die österreichische Maschinenbau AG Körting übernahm zusammen mit den Vereinigten Gummiwaren-Fabriken Harburg—Wien in Wimpassing den Bau von starren und halbstarren Lenkballons. Stagl-Mannbarth verstärkten die Kriegsbrauchbarkeit der Lenkballons durch den Einbau funktelegraphischer Einrichtungen, die es ermöglichten, Meldungen und Beobachtungen aus der Luft sogleich weiterzugeben. Zur Unterbringung der Luftschiffe entstanden Ballonhallen, so z. B. in Fischamend bei Wien.

Die Freiballonfahrt wurde zum Sport. Man feierte die 50., 75. und 100. Fahrt jedes einzelnen der wagemutigen Ballonfahrer, von denen so mancher seine Liebe zu diesem Beruf mit seinem Leben bezahlen mußte.¹⁵

Mit der Gründung des oberösterreichischen Vereines für Luftfahrt in Linz im Jahre 1909 trat die oberösterreichische Landeshauptstadt und mit ihr das ganze Land intensiv in die Luftfahrt ein.

Wenn in Linz der Luftfahrt stärker gehuldigt wurde als in anderen gleichartigen Städten, war dies in erster Linie darauf zurückzuführen, daß hier ein fliegerisch begeisterter Erzherzog seinen Sitz aufgeschlagen hatte. Wenn solch ein „höchster Herr“, wie es Erzherzog Josef Ferdinand, Kommandant der k. u. k. 3. Infanteriedivision, gewesen ist, bloß einen Wunsch lautwerden ließ, geschah in jenen Tagen sofort alles, um diesen Wunsch zu verwirklichen.

Der Luftfahrtverein entstand unter seinem Protektorat. Was Rang und Namen hatte, war bestrebt, durch Beitritt zu dieser Korporation der allerhöchsten Gunst teilhaftig zu werden. Daher erreichte der Verein schon im ersten Jahr seines Bestandes die für eine mittlere Stadt, wie Linz damals eine gewesen ist, sehr beachtliche Zahl von 449 Mitgliedern. Sie standen mit ihrem Verein unter dem Protektorat des Herrn Erzherzogs Josef Ferdinand. Präsident war der k. k. Hofrat der oberösterreichischen Statthalterei Dr. Adolf Ritter von Pittner. Als dieser ein Jahr darauf Bezirkshauptmann von Steyr wurde, trat an seine Stelle Hermann Graf Attems, gleich seinem Vorgänger ein hoher Beamter der Statthalterei. Als Vizepräsidenten fungierten Franz Freiherr von Aichelburg-Labia und Oberleutnant Rudolf Schamschula. Die Schriftführung übte der Linzer Gemeinderat Ing. Julius Sedlacek aus. Den Ausschuß bildete die Geld-

aristokratie von Linz, und zwar die Fabrikanten Karl und Walter Franck, Richard Hofmann, Robert Weingärtner und Alexander Cassinone.

Die praktische fliegerische Vereinstätigkeit leitete ein Fahrtausschuß, dem Ballonführer und Techniker angehörten; die Oberleutnants Theodor Malina vom k. u. k. Infanterieregiment Nr. 14, Wilhelm König vom Pionier-Bataillon Nr. 2, Theodor Waldherr sowie Ing. Ludwig Nejd. l.

Staat und Stadtgemeinde waren sogleich bereit, die Ziele des Vereines durch Subventionen zu fördern und zu unterstützen. Aus Staatsmitteln flossen 2000 Kronen in die Vereinskasse, der Gemeinderat der Stadt Linz bewilligte hiefür 6000 Kronen. Ansehnliche Beträge, denn die gesamten Vereinseinnahmen im Jahre 1909 betrugen 19.375 Kronen, denen Ausgaben von 8888,51 Kronen gegenüberstanden.

Fünf Ballonführer waren in Linz tätig. Sie hatten die vorgeschriebenen theoretischen und praktischen Prüfungen abgelegt und als Nachweis für ihre Befähigung, selbständig einen Freiballon zu lenken, das Ballonführerdiplom erhalten. Diese Ballonführer waren: Alexander Cassinone, Oskar Fischl, Hauptmann Wilhelm Hoffort, Oberleutnant Wilhelm König und Oberleutnant Theodor Malina. Der Letztgenannte hatte in Galizien Dienst getan. Erzherzog Josef Ferdinand veranlaßte seine Transferierung zum Regiment Hessen Nr. 14 nach Linz, mit der Bestimmung, daß dieser Offizier ständig als Flugzeugadjutant zu seiner Verfügung stehen müsse.

Der Erzherzog besaß den Freiballon „Salzburg“, der einen Inhalt von 1600 Kubikmetern hatte. Er stammte aus der Gummiwarenfabrik in Wimpassing. Im Jahre 1909 wurden mit diesem Ballon 29 Aufstiege ausgeführt, die nach verschiedenen Orten in Oberösterreich führten. Es wurden jedoch auch Budweis und Brünn angefliegen.

In den Tagen vom 4. bis 5. April 1909 absolvierte der Ballon „Salzburg“ mit einem Flug von 984 Kilometern die größte Flugstrecke, die bis dahin ein österreichischer Ballon zurückgelegt hatte. Der Aufstieg war in Wien, die Landung bei Dieppe in Frankreich erfolgt.

Am 28. August 1909 meldete das „Linzer Volksblatt“:

„Gestern, 7 Uhr früh, ist von der hiesigen Gasanstalt der Ballon „Salzburg“ mit Erzherzog Ferdinand als Führer und als Gäste der chilenische Major Medina und Direktor von Gallois aufgestiegen. Der Ballon stand längere Zeit über St. Magdalena, nahm Richtung Gallneukirchen. Fünf Automobile nahmen die Ballonverfolgung auf. In ihnen fuhren Erzherzog Heinrich Ferdinand, Ingenieur Sedlacek und Herren des österreichischen Automobilklubs. Die Autos fuhren zum Teil nach Steeg, zum Teil in den Haselgraben. Um 8 Uhr 45 Minuten stand der Ballon über Urfahr 1520 m hoch. Um 9 Uhr 18 über dem Kalvarienberg, 1870 m hoch. Temperatur 10°. Über dem Kürnbergerwald erreichte der Ballon

3020 m. Um 10 Uhr 45 nahm er Richtung Alkoven. Um 11 Uhr 26 wurde in Inn bei Eferding die Landung glatt vollzogen.

Um 11 Uhr 55 stieg der Ballon neuerlich auf, erreichte 3300 m Höhe und landete um 1 Uhr 12 nachmittags bei Natternbach. Landwehrsoldaten besorgten die Verpackung und den Transport per Wagen nach Peuerbach. Von dort wurde er per Bahn nach Linz transportiert.“

Die gesamte fliegerische Betätigung spielte sich in Linz im Rahmen des Vereines für Luftfahrt ab. 200 Mitglieder und 500 Nichtmitglieder des Verbandes wurden 1909 in der Luft befördert. Ballonausstellungen fanden statt, wobei die Kaffeesurrogatfabrik Heinrich Franck Söhne den Ausstellungsplatz zur Verfügung stellte. Vorträge namhafter Flugpioniere, darunter der bekannte Hauptmann Hinterstoisser, wurden vom Verein veranstaltet. Presseberichte verbreiteten Wissen und Aufklärung über die Luftfahrt aller Sparten. Bildaufnahmen vom fliegenden Ballon herab dienten dazu, neue Eindrücke zu gewinnen und Einsichten in die Landschaft und deren Siedlungen zu gewähren.

Eine besondere Leistung der Vereinsarbeit im Jahre 1909 bildete die Unterstützung und Vorbereitung des Aufstieges des Lenkballons „Estaric I“, den die Grazer Familie Renner geschaffen hatte.¹⁶

DER ERSTE LENKBALLON IN LINZ

Dieses fliegerische Ereignis warf lange Zeit vorher seine Schatten voraus. Die Artistenfamilie Renner in Graz hatte mit besonders wertvoller Unterstützung durch den Besitzer der Puchwerke einen wenn auch primitiven Lenkballon gebaut, der imstande war, gleich den berühmten Luftschiffen jener Tage zu steigen, zu fallen, zu wenden und wieder zu landen, wie und wann seine Führer es wollten. „Estaric I“ stand auf der Traghülle des zigarrenförmigen Luftschiffes. Das Traggerüst war durch zwei senkrechte Querwände in drei Zellen geteilt. Um der Platzgefahr zu begegnen, war in jeder dieser Zellen ein automatisches Ventil eingebaut, das auch von Hand aus zu bedienen war. Am unteren Ende der Hülle befanden sich drei Öffnungen zum Füllen der Ballonzellen. Sie waren mit weichen Stricken abgebunden und durch Deckkappen verdeckt. Der 36 Meter lange Ballon besaß ein Volumen von 1000 Kubikmetern. Die Füllung geschah mit Wasserstoffgas. Der Auftrieb, also die Tragkraft, betrug $1,1 \text{ kg/m}^3$, daher war der Ballon imstande, 1100 Kilogramm einschließlich Eigengewicht zu tragen. An der Traghülle hing eine Gondel, ein hölzernes Traggerüst von dreieckigem Querschnitt. Dort stand in der Mitte der Motor. Am Vorderende die Schraube, hinten das Horizontalsteuer. Die Kraftübertragung vom Motor auf die Schraube geschah durch eine lange, stählerne Welle.

Vom Horizontalsteuer liefen zwei Leinen längs des Traggerüsts nach vorne, so daß die Steuerung von jedem Punkt der Gondel aus betätigt werden konnte. Höhensteuer war keines vorhanden. Die Höhensteuerung erfolgte in der Weise, daß die Führer des Luftschiffes im Reitsitz auf dem Traggerüst vor- und rückwärtsglitten und so die Spitze des Ballons auf- oder abwärtsrichteten. Als Antriebskraft arbeitete ein 25-PS-Puch-Motor (2000 Umdrehungen in der Minute) mit einer Übersetzung von 2:1, so daß die Schraube 1000 Touren in der Minute bewältigte. Der Motor besaß ein Gewicht von 5 kg pro PS. Die Maximalgeschwindigkeit, die der Ballon erreichen konnte, betrug 20 Kilometer pro Stunde.

Irgendeine Vorrichtung zur Stabilisierung besaß der Ballon nicht. Eben- sowenig eine solche, den Ballon prall zu halten. Deshalb geschah der Aufstieg stets bei Gasüberdruck im Ballon. Reißvorrichtungen für Not- landungen besaß der Ballon nicht, sondern nur Stoffstreifen, die notfalls heruntergerissen werden konnten.¹⁷

Wenn auch primitiv ausgeführt, war „Estaric I“ doch der erste erfol- greiche österreichische Lenkballon.

Kein Wunder, daß die Erfindung der Grazer Familie auf großes Inter- esse stieß. Dies zeigte der erste Ballonaufstieg in Wien am 22. Oktober 1909, der in Anwesenheit des Kaisers Franz Josef I. vor sich ging. 60.000 begeisterte Zuschauer hatten sich eingefunden. Dieser gewaltige Erfolg rief bei den Erbauern des Ballons den Entschluß wach, ein verbessertes Flugschiff zu konstruieren, dessen Länge 100 Meter betragen sollte. Berichte über dieses glänzende Ergebnis füllten die Spalten der Linzer Zeitungen. Alle Vor- bereitungen wurden in der Stadt getroffen, damit der anschließend an den Aufstieg in Wien geplante Flug über Linz mit Erfolg verlaufen sollte.¹⁸

In seiner 26. Sitzung am 20. Oktober 1909 verhandelte der Linzer Ge- meinderat über die Frage einer Beitragsleistung für diese Veranstaltung. Gemeinderat Schützenhofer beantragte, dem Komitee für die Vorführung des Rennerballons in der Weise Hilfe zu gewähren, daß

1. sich die Stadtgemeinde mit einem Betrag von 1000 Kronen am zu bildenden Garantiefonds beteiligt und
2. dem Komitee die Turnfesthalle auf den Südbahnhofgründen unter der Bedingung unentgeltlich zur Verfügung stellt, daß sich das Komitee ver- pflichtet, für alle vorkommenden Schäden aufzukommen und Halle und Platz in dem Zustand zurückzugeben, in dem sie übernommen wurden.

Die beiden sozialdemokratischen Gemeinderäte Josef Dametz und Eduard Euler (die beide in der Nachkriegszeit zur Bürgermeisterwürde aufstiegen) brachten Bedenken gegen die finanzielle Beteiligung für dieses Unter-

nehmen vor. Ebenso der christlichsoziale Gemeinderat und Bäckermeister Brandl. Schließlich wurde die Gewährung von 1000 Kronen mit Mehrheit, die Überlassung der Halle und des Platzes einstimmig angenommen.¹⁹

Um die Aufmerksamkeit der Bevölkerung auf den bevorstehenden Aufstieg der „Rennerbuben“ in Linz nachdrücklich hinzulenken, brachten die Linzer Zeitungen laufend Berichte, die auf das bevorstehende Ereignis hingenwiesen.

„Vater Renner mit dem Nachtschnellzug in Linz eingetroffen. Er wurde von den Herren Oberleutnant König, Geschäftsführer Garcon, Schönflug und Kurzmann in das Hotel ‚Schiff‘ geleitet. Heute vormittags besichtigte Herr Renner mit dem Präsidenten des öö. Vereines für Luftfahrt, Hofrat Dr. v. Pittner, die Turnfesthalle und die Südbahnhofgründe, die für den Aufstieg vorgesehen ist. Dann machte Herr Renner bei Bürgermeister Dr. Dinghofer seine Aufwartung. Renner reist heute noch nach Wien zurück, wo eine Audienz bei Sr. Majestät Kaiser Franz Josef I. vorgesehen ist.“

Tags darauf hieß es:

„Der Lenkballon ‚Estarc I‘ wurde in Wien abmontiert, die Hülle, der Motor und die übrigen Bestandteile nach Linz gebracht. Die Ballonhülle wird hier durch Pioniere und städtische Arbeiter wegen eventuell notwendiger Ausbesserungen untersucht. Der erste Aufstieg ist für den 30. Oktober vorgesehen. Es wird ein Demonstrationsflug vor geladenen Gästen um 10 Uhr vormittag sein. Am Nachmittag für das Publikum. Der Ballon kann in der Halle besichtigt werden.“²⁰

Ab 25. Oktober liefen die täglichen Vorberichte an, der letzte am 29. Oktober besagte:

„Die amtliche Kommissionierung durch Polizeikommissär Dr. Anton Zötl hat bereits stattgefunden. Fabrikant Puch aus Graz kam mit Herrn Renner und seinen Söhnen Alexander und Anatol – die beiden ‚Rennerbuben‘ – an (vgl. Tafel XXV).

Sitze in der Turnfesthalle 3 K auf der Galerie. Eintrittskarten in die Schillerstraße und Kaiser Josefstraße (heute Lustenauerstraße) 2 K. Entree zum zweiten Aufstieg 40 Heller. Mitglieder des öö. Vereines für Luftfahrt zahlen Pauschale für alle Aufstiege Renners.“²¹

Der Ballon in der Turnfesthalle wurde wie folgt beschrieben:

„In der Turnfesthalle ruht die ‚Riesenzigarre‘. Unter dem Ballon ein primitives Traggerüst, auf dem die Rennerbuben während der Fahrt vor und rückwärts im Reitsitz gleiten (siehe Tafel XXVI). Verblüffend einfach. Vater Renner gibt durch ein Sprachrohr Befehle an die Pioniere. Das Ausbalancieren nahm einige Zeit in Anspruch. Der Motor wurde in Funktion gesetzt, ruhig und sicher geht der Ballon hoch. In 40 m Höhe schwingt der Ballon.

Den ersten, die in Linz in der Luft geflogen waren wie sie wollten, sahen Erzherzog Josef Ferdinand, Erzherzog Heinrich sowie alle Kapazitäten der Statthaltereie, des Landtages, der Gemeinde, Ämter und Institutionen beim Aufstieg zu. Alle Hausdächer, Fenster und Balkons in der Stadt waren besetzt.

Der Ballon stieg weiter, umkreiste das Pflegerinnenheim vom Roten Kreuz, nahm dann Richtung Stadt, führte in einer Höhe von 150 m Evolutionen über dem

Neustadtviertel aus. Dann kehrte er zurück. Der Abstieg vollzog sich in Serpentina auf den Südbahnhofplatz. Dort wurde er an Seilen von Pionieren zur Erde herabgezogen. Der Flug hatte 16 Minuten gedauert.“

Am Nachmittag sahen 5000 zahlende Zuschauer die Umkreisung des Turmes des Maria-Empfängnis-Domes.²² An den folgenden Tagen mußten die Aufstiege wegen des herrschenden Windes abgesagt werden.²³ Am 4. November 1909 war der Nordwind so stark, daß der für Vormittag angesetzte Aufstieg mit dem Pionierleutnant Kurzmann, der für 10 Uhr vormittags angesetzt war, erst auf 2.15 Uhr, dann auf 4 Uhr nachmittags verschoben werden und dann gänzlich unterbleiben mußte. Dann folgten einige, allerdings nur kurze Flüge. Das Wetter besserte sich, so daß am Sonntag, den 7. November 1909, die letzten Aufstiege mit Erfolg geflogen werden konnten. Ein großer Lorbeerkranz bildete das Abschiedsgeschenk an die wagemutigen Brüder Renner. Die Flieger kehrten nach Graz zurück, mit dem Vorsatz, dort einen verbesserten Ballon zu bauen. Vor der Verladung des Ballons „Estaric I“ wurde noch ein Versuch unternommen, das Wasserstoffgas des Rennerballons auf den Ballon „Salzburg“ des Erzherzogs Josef Ferdinand umzufüllen. Ohne Ergebnis.²⁴

Als nächste fliegerische Veranstaltung führte der oberösterreichische Verein für Luftfahrt die Ausstellung des Flugapparates des berühmten französischen Fliegers Blériot durch, der mit seinem Monoplan am 23. Oktober 1909 in Wien auf der Simmeringer Heide ein Schaufliegen veranstaltet hatte. Der Apparat war am 11. November 1909 in der Turnfesthalle am Südbahnhofgelände zu sehen.²⁵

In diesem Jahr war Oberösterreich nicht bloß Ort fliegerischer Betätigung. Es flogen auch ausländische Freiballons ins Land herein und landeten auf seinem Boden.

Ein Bericht der Gendarmerie besagte:

„K. k. Landesgendarmeriekommando Nr. 8, Abt. Wels Nr. 4, Bezirksposten zu Eferding Nr. 9.

E. Nr. 664

Luftballonlandung in Alkoven.

An die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Eferding.

Am 19. Juni ungefähr 6 Uhr 15 Min. abends landete ohne Unfall ca. 300 Schritte nördlich Alkoven teils auf einem Weizenfeld und teils auf einem Haferfelde ein von Westen hergekommener Luftballon.

Titl. Wachtmeister Anton Breckl traf unmittelbar nach erfolgter Landung an Ort und Stelle ein und stellte sicher, daß dies der der Luftschiffergesellschaft Augsburg gehörige Ballon „Schwaben“ ist und mit drei Herren bemannt war.

Der eine derselben gab an, Dr. Hermann Schneck zu heißen, Stabsarzt d. R. zu sein und in Augsburg, Karolinenstraße D/44, zu wohnen. Der zweite Herr gab an, Ernst Forster zu heißen, Leutnant d. R. zu sein, in Strohsberg bei Augsburg als

Landwirt zu wohnen. Der dritte Insasse nannte sich Karl Kopp, Fabrikdirektor in Augsburg, Spinnerei Senkelbach.

Von einer Behörde ausgestellte Dokumente konnten dieselben nicht vorweisen.

Die Landung erfolgte angeblich wegen Mangel an Ballast. Der Ballon wurde nach Verladung auf einem Wagen nach Linz zwecks Weitertransportes mittels Eisenbahn überführt, wohin auch die Luftscharfer abreisten.

Gasthuber, Wachtmeister.“

Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Eferding berichtete unter Zl. 6116 über diese Landung eines reichsdeutschen Luftballons in Alkoven an die k. k. Statthalterei in Linz. Diese gab die Meldung am 21. Juni 1909 unter Zl. 3224 an das k. u. k. Militärstationskommando in Linz weiter. Von dort ging der Akt nach Kenntnisnahme, gefertigt von Erzherzog Josef Ferdinand, an die Statthalterei zurück, wo er ad acta gelegt wurde.²⁶

Sein zweites Vereinsjahr 1910 begann der oberösterreichische Verein für Luftfahrt mit der Übernahme eines eigenen Kugelballons, der schon im Jahre 1909 bestellt worden war.

Am 10. Mai 1910 fand im Hof der Linzer Gasanstalt die feierliche Taufe des neuen Vereinsballons statt. Er erhielt den Namen „Margarethe“ nach der Erzherzogin Margarethe, die als Taufpatin amtierte.

In der Zeit vom 6. bis 15. November 1909 führte, mit dem oberösterreichischen Verein für Luftfahrt als Veranstalter, der österreichische Flugpilot Sablatnig in Wels eine Reihe von Dauerhöhen- und Gleitflügen durch, zu denen die Zuschauer aus allen Teilen des Landes interessiert herbeieilten. Sablatnig erlebte dabei mit seinem Monoplan so manches Mißgeschick durch Bruch und Versagen des Motors. Unentwegt setzte er jedoch immer wieder seine Schauflüge fort.

Das Jahr 1910 ließ die Zusammenarbeit mit den anderen Flugvereinen Österreichs Wirklichkeit werden. Weitgehend ging dabei die Initiative vom Linzer Verein aus. Deshalb nannte Viktor Silberer, der Präsident des österreichischen Aeroklubs, den oberösterreichischen Verein für Luftfahrt „den Vater des österreichischen Luftscharfverbandes“.

Seine rege Tätigkeit stellte der Linzer Verein auch durch die Zahl seiner Ballonaufstiege unter Beweis, die die Zahl von 31 erreichten. An Geldaufwendungen wurden Ausgaben in der Höhe von 15.796 Kronen getätigt, denen Einnahmen von 21.129.56 Kronen gegenüberstanden.²⁷

Im folgenden Jahr 1911 setzte der Verein den Ausbau der fliegerischen Tätigkeit energisch fort. Es wurde ein Fonds für flugtechnische Zuwendungen geschaffen, aus dem auch oberösterreichische Erfinder auf flugtechnischem Gebiet Unterstützung fanden. Die Errichtung eines Linzer Flugfeldes wurde ebenfalls in Aussicht genommen.

Dem Fluggeschehen des Jahres 1911 drückten mehrere Ereignisse in Linz ihren Stempel auf. Deren wichtigstes war

DER ERSTE FLUG EINES GANZMETALLFLUGZEUGES

Dieses Flugzeug war eine Erfindung zweier Linzer. Mit Unterstützung des Vereines für Luftfahrt und einiger Mäzene planten die beiden Vereinsmitglieder Josef und Ing. Rudolf Schiessl die Erbauung eines Eindeckers, der im Gegensatz zu allen bisher in Verwendung stehenden, aus Holz, Draht und Leinwand bestehenden Flugmaschinen schwerer als die Luft und völlig aus Metall zusammengesetzt sein sollte. Weil das Linzer Exerzierfeld für Flugversuche nur mangelhaft genügte, dachten die beiden Konstrukteure anfänglich an eine Verlegung ihrer Arbeiten nach Wels, nahmen jedoch wieder Abstand von diesem Vorhaben.

Obwohl damals der Streit, welcher der beiden Flugkörperarten die Zukunft gehören würde, den gasgefüllten Ballons bzw. den Luftschiffen, die leichter als die Luft waren, oder den Aeroplanen, deren spezifisches Gewicht größer war als jenes der Luft, noch nicht entschieden war, entschlossen sich die Brüder Schiessl, Inhaber eines Elektrogeschäftes in der Linzer Feldstraße, in vorausblickender Weise einen Monoplan zu konstruieren, dessen sämtliche Teile aus Metall bestanden.

Statt der bis dahin üblichen stoffüberspannten Holzkonstruktionen verwendeten die beiden Brüder Stahlprofile als Längs- und Querrippen.

Trotz des dadurch bedingten höheren Gewichtes ihres Apparates gelang ihnen im Frühsommer des Jahres 1911 auf dem damaligen Linzer Exerzierplatz (heute LASK-Platz) der Start ihrer Maschine, die sich vor den Augen der begeisterten Zuschauer auch tatsächlich vom Boden erhob.

Sie hatten vorher den zuerst eingebauten 30-PS-Anzani-Motor, welche Type auch von dem berühmten Flieger Blériot verwendet wurde, sich aber als zu schwach erwiesen hatte, durch einen Vierzylindermotor der Marke „Hilz“ ersetzt. Diese auch nach heutigen Begriffen taugliche Antriebsquelle wog ohne Öl und Wasser 130 Kilogramm. Sie besaß einen Hubraum von 5,4 Litern. Das Dichtungsverhältnis ließ sich durch Auswechslung der Beilagen zwischen Zylinder und Kurbelwelle verändern. Die Motorleistung betrug 50 PS, die Drehzahl 1200 Umdrehungen in der Minute. (Diese Daten sind einer technischen Zeichnung zu entnehmen, die sich im Linzer Landesmuseum befindet.)

Am 20. September 1911 gelang der erste tatsächliche Flug. Angespornt durch diesen Erfolg, verbesserten die Brüder ihren Apparat. Sie änderten

das Seitensteuer und gaben der Zündung eine andere Einstellung. Diese Verbesserungen wurden bei kurzen Luftsprüngen ausprobiert.

Das bisher mit dem Höhensteuer und der Verwindung in einem Handhebel vereinigte Seitensteuer wurde bei diesen Versuchen durch einen Fußhebel betätigt. Diese Anordnung erwies sich als zweckmäßig.

Am Donnerstag, den 26. September 1911, wurde die Neueinstellung der Zündung erprobt. Gleich der erste Versuch, bei dem fahrend eine Runde um den Exerzierplatz gedreht wurde, zeigte eine wesentlich erhöhte Tourenzahl des Motors und infolgedessen einen bedeutend stärkeren Auftrieb des Apparates. Es gelang ein Flug von 200 Metern Länge, der in zehn Meter Höhe führte. Dadurch geriet der Monoplan in gefährliche Nähe der Dächer umliegender Häuser. Ein Windstoß, dem die Steuerung nicht gewachsen war, drückte die Maschine auf den Erdboden, wo sie manövrierunfähig liegenblieb. Von diesem Mißgeschick nicht entmutigt, brachten die beiden Erfinder das Flugzeug in ihren primitiven Hangar im Hofteil ihres Hauses in der Feldstraße (heute Rainerstraße), der zugleich Werft und Werkstatt war. Sie wollten die Maschine verbessern, um dann erneut aufzusteigen.

Doch dazu kam es nicht mehr. Ein unerwartet starker Sturm mit Gewitter zerstörte den Hangar am 20. November 1911 und zertrümmerte dabei das nur unzulänglich gesicherte Flugzeug.

Wohl gedachten die beiden Flugpioniere einen neuen, stärkeren Apparat zu bauen, den sie im April des folgenden Jahres 1912 erproben wollten. Diese Absicht konnte jedoch nicht mehr verwirklicht werden, denn ihre Geldgeber zogen sich zurück. Auf ihre eigenen finanziellen Mittel gestellt, vermochten die Brüder Schiessl nicht mehr daran zu denken, eine neue Maschine zu bauen. Ing. Rudolf Schiessl ging unter die Militärflieger und wurde im Weltkrieg 1914–18 Leiter der Einfliegeabteilung in Wiener Neustadt.

Bilder des Monoplane, seiner Erfinder sowie der Motor befinden sich im Landesmuseum in Linz²⁸ (siehe die Tafeln XXVII und XXVIII).

Den Ruhm und den Erfolg, Gestalter des Ganzmetallflugzeuges zu sein, das heute die Flugwelt beherrscht, ernteten nicht die beiden Linzer, sondern andere gelten heute als die Schöpfer des Ganzmetall-Flugzeugbaues.

Ein tragisches Ende nahm der Flug des Freiballons „Salzburg“, den Oberleutnant Wilhelm Werner am 26. Dezember 1911 von Salzburg aus in Alleinfahrt unternahm. Ursprünglich wollten die beiden Erzherzoge Josef Ferdinand und Heinrich Ferdinand an diesem Aufstieg teilnehmen. Das einfallende Schlechtwetter veranlaßte sie, davon Abstand zu nehmen. Der Offizier jedoch ließ sich von seinem Vorhaben nicht abbringen. Sogleich nachdem sich der Ballon in die Höhe gehoben hatte, wurde er von einer

starken Windströmung gegen den Nockstein am Gaisberg abgetrieben. Dann nahm er seinen Weg gegen das Gebirge zu und wurde nicht mehr gesehen.

Da von dem Flieger keine Nachrichten kamen, wurden Nachforschungen eingeleitet. Am 29. Dezember 1911 berichtete eine Skipartie, die bei einer Tour das Tote Gebirge überquert hatte, sie hätte dort Hilferufe vernommen. Infolge der winterlichen Schneestürme gelang es jedoch nicht, irgendeine Spur zu finden. Weder von dem Vermißten noch vom Ballon. Erst am 15. Mai 1912 wurde die Leiche des Offiziers auf dem Schneekar im Höllengebirge ausfindig gemacht. 500 Meter entfernt lag der abgestürzte Ballon „Salzburg“. (Ein Bild von der Fundstelle des Ballons ist im Jahresbericht 1912 des oberösterreichischen Vereines für Luftfahrt enthalten.) Der Tote und der Ballon wurden ins Tal und dann nach Linz gebracht. Oberleutnant Werner, der sein Leben für den Flugsport geopfert hatte, wurde am 18. Mai 1912 in einem feierlichen Begräbnis am Linzer Friedhof beigesetzt, wo ihm am 26. Dezember 1912 ein Gedenkstein gesetzt wurde.²⁹

In das Jahr 1911 fiel auch der erste Flug des österreichisch-ungarischen Militärballons „Lebaudy“ nach Linz. Dieser war am 18. März 1911 auf dem Flughafen Fischamend aufgestiegen. Um 7.20 Uhr früh zog der Ballon zuerst eine Proberunde um den Übungsplatz; eine Stunde später war Schönbrunn erreicht. Ein Automobil, geführt von Oberleutnant Mannsbarth und Herrn Stangl, verfolgte, mit ihm Schritt haltend, den Flug des Ballons. Um 9.50 Uhr überflog der Ballon St. Pölten, zog dann die Donau entlang bis Pöchlarn, von wo er Kurs auf Wieselburg an der Erlauf nahm. „In 1000 Meter Höhe traf das Luftschiff um 12.25 Uhr in Linz ein. Der Abstieg geschah in Spiralen, die Landung erfolgte auf dem kleinen Exerzierplatz (siehe Tafel XXIX). Soldaten zogen den Ballon an den beiden Landungsseilen zur Erde. Durch verschiedenartig starkes Anziehen der beiden Seile – eines davon wurde dabei losgelassen – wurde der Ballon zur dreistöckigen Landwehrkaserne zurückgetrieben. Ein Hupferl, der Ballon saß oben, aber nur mit einem Träger des Kielgerüsts, auf einer vorspringenden Kante des Daches, das er, momentan wieder erleichtert, mit einem kleinen Tepscher wieder verließ.“³⁰ Daher wurde der Ballon weit weg von der Kaserne verankert. Dort wurde der Ballon am 19. März 1911 durch einen plötzlich aufkommenden Sturm zerstört. Seine Fahrt Fischamend–Linz hatte fünfeinhalb Stunden gedauert.³¹

Auf einem Flug nach Wien landete am 19. August 1911 der deutsche „Parseval“-Lenkballon auf dem kleinen Exerzierplatz von Linz, um dort seinen Benzinvorrat zu ergänzen. Dann stieg er wieder auf, um den Weg nach Fischamend zu vollenden.³²

Eine nette Episode ereignete sich am Ende des Jahres 1911: Eine Hochzeitsreise im Freiballon. Erzherzog Josef Ferdinand, dessen Flugzeugführer Oberleutnant Wilhelm König sich mit der Tochter des Linzer Landwehrbrigadiers vermählt hatte, stellte dem jungen Paar als Hochzeitsgeschenk seinen Ballon „Salzburg“ für eine Hochzeitsreise zur Verfügung. Der Aufstieg fand am 20. November 1911 im Gelände der Linzer Gasanstalt statt. Die Menschen drängten sich, dieses seltene Ereignis zu bestaunen. Die Fahrt verlief völlig glatt. Die Braut von damals, Frau Ludmilla König, geborene von Schmidt, erzählt noch heute davon: „Der Aufstieg begann um 11 Uhr vormittag. Ging glatt vonstatten. Herrliche Ruhe herrschte über Linz. Nur die Glocken des Neuen Domes klangen von der Tiefe herauf. Rasch war eine Höhe von 2200 Metern erreicht. Sanft schaukelte die große Kugel gegen Osten, die Donau entlang. Nichts war von irgendwelchen Schwankungen zu verspüren. Ich fühlte keine Angst, sondern nur ein Gefühl der Geborgenheit in die Flugkunst meines Gatten. Nach drei Stunden landeten wir bei Hadersdorf am Kamp, ebenso sanft, wie sich der Ballon in Linz von der Erde gelöst hatte. Schulkinder mit ihrem Lehrer, die den Flug schon längere Zeit verfolgt hatten, liefen herbei, als wir dem Korb entstiegen.“ Wilhelm König starb 1947 als Oberst i. R. des österreichischen Bundesheeres.³³

DIE LUFTFAHRT „SCHWERER ALS DIE LUFT“ NIMMT ZU

Ab dem Jahre 1912 nahm die Luftfahrt „schwerer als die Luft“ einen bedeutsamen Aufschwung, was auch im fliegerischen Geschehen der Stadt Linz zum Ausdruck kam, wenn auch hier der Freiballon weiterhin das Feld beherrschte. Die Brüder Schiessl hatten sich schweren Herzens dazu entschließen müssen, ihre hochfliegenden Pläne für die Erbauung eines neuen, verbesserten Ganzmetallmodells endgültig aufzugeben.

Im Laufe des Jahres 1912 erfolgte der hundertste Ballonaufstieg des oberösterreichischen Vereines für Luftfahrt und Hauptmann Hoffory feierte gleichfalls seinen hundertsten Ballonflug. Der Verbrauch an Ballonfüllgas erreichte 1912 die Jahresmenge von 34.000 Kubikmetern Leuchtgas und 1000 Kubikmetern Wasserstoffgas.

Am 15. Oktober 1912 nahm in Wiener Neustadt der Überlandflug des Etrich-Eindeckers „Achilles“ seinen Anfang. Um 2.05 Uhr stieg das Flugzeug mit Oberleutnant Nittner und Oberleutnant Elsner auf. Um 4.30 Uhr sahen sich die Flieger zu einer Landung in Böheimkirchen gezwungen. Die erst am 26. Oktober 1912 fortgesetzte Fahrt wurde in Amstetten neuerdings unterbrochen. Das Flugzeug, das von einem 90-PS-Motor angetrieben war,

landete am 27. Oktober in der oberösterreichischen Landeshauptstadt. Die dort vorgesehenen Schauflüge mußten, mit Ausnahme eines Bogenfluges über Linz, wegen Schlechtwetters abgesagt werden. Bei einem weiteren Flugversuch löste sich die Luftschraube. Eine Notlandung auf dem großen Exerzierplatz bei Linz endete mit der vollständigen Zertrümmerung des Apparates.³⁴

Während der „Achilles“ in Böheimkirchen für den Weiterflug nach Linz wieder tüchtig gemacht wurde, erschien am 18. Oktober 1912 der Linien-schiffsleutnant Woseczek mit seinem Renndoppeldecker „Baby“ der Auto-planwerke über Linz. Auf dem Weiterflug donauabwärts wurde er bei Wallsee zur Notlandung auf einer Donauinsel gezwungen.³⁵

Für seine Beteiligung an der Luftfahrtausstellung des österreichischen Flugtechnischen Vereines in Wien erhielt der oberösterreichische Verein für Luftfahrt eine silberne Medaille.

Der Aufschwung des Fluglebens in Österreich zeigte sich auch im Erscheinen mehrerer Fachzeitingen, z. B. der „Österreichischen Flugzeitung“ und der „Wiener Luftschifferzeitung“.³⁶

Allen Bestrebungen und Erfolgen auf dem Gebiet des Flugwesens trug die Behörde durch Erlassung einer gesetzlichen Regelung für die gewerbsmäßige Ausübung der Luftfahrt Rechnung. Diese wurde von seiten der k. k. Statthalterei unter Nr. 6289/VIII vom 17. November 1912 unter dem Titel: „Bindung der gewerbsmäßigen Ausübung der Luftschiffahrt an eine Konzession“ allen oberösterreichischen Bezirkshauptmannschaften, dem Magistrat der Landeshauptstadt Linz und der Stadtgemeindevorsteherung in Steyr wie folgt zur Kenntnis gebracht:

„Mit der im LXXXVII. Stück des Reichsgesetzblattes Nr. 207 ex 1912 kundgemachten Min. Verordnung wurde auf Grund des § 24, Abs. 1 und 2, und des § 57, Abs. 3 der G. O., die gewerbsmäßige Ausübung der Luftschiffahrt an eine Konzession gebunden.

Infolge Erlaß des k. k. Handels Min. vom 22. Oktober 1912, Zl. 30660, werden die Bezirks Behörden auf die Vorschriften zur Verordnung mit dem Bedeuten aufmerksam gemacht, daß gewerbsmäßige Luftschiffahrtsunternehmungen, welche einen periodischen Personentransport besorgen oder Luftfahrzeuge an öffentlichen Orten zu jedermanns Gebrauch bereit halten, schon nach § 15, P. 3 bzw. 4 der G. O. als konzessionspflichtige Gewerbe anzusehen sind. Jede andere Art der gewerbsmäßigen Ausübung mittels Luftfahrt fällt unter die Bestimmungen der eingangs bezogenen Verordnung.

Bei Einlangen solcher Konzessionsgesuche werden die Gewerbebehörden die Verlässlichkeit, fachliche Vorbildung des Bewerbers, sowie die Frage des Lokalbedarfes und die Notwendigkeit oder Vorschreibung spezieller gewerblicher, sicherheits- und verkehrspolizeilicher Maßnahmen strengstens zu prüfen und die k. k. Statthalterei die motivierten Anträge zu stellen haben.

Die in Betracht kommenden Instanzen und Organe werden sich bei allen einschlägigen Amtshandlungen vor Augen zu halten haben, daß Zweck dieser Verordnung die gebotene Wahrung des öffentlichen Interesses ist und daß jede aus diesem Grunde nicht notwendige Hemmung der Luftfahrt in der Richtung ihrer industriellen und verkehrstechnischen Entfaltung zu vermeiden ist.

Schließlich werden die Bezirksbehörden angewiesen, die Gesuche um Konzessionen zum Betriebe der Gewerbe nach § 15, Abs. 3 und 4 der G. O. unter Benützung von Luftfahrzeugen vor Erteilung der Konzession stets anher vorzulegen.

Der k. k. Statthalter Handel m. p.

Magistrat Linz, eingel. 30. November 1912, Zl. 40868 m. 2 Beilagen.³⁷

Die Flagge des oberösterreichischen Vereines für Luftfahrt war ein rot-weißbroter Wimpel mit einem roten sechszackigen Stern. Der Verein setzte auch 1913 seine Bemühungen zur Förderung des Luftfahrtwesens in Linz und Oberösterreich fort. Am 9. Juni 1913 erschien der damals als das beste Flugschiff angesehene Zeppelin-Ballon „Sachsen“ auf seiner Fahrt nach Wien über Linz³⁸ (siehe Tafel XXX).

Beim Linzer Volksfest, das im September 1913 abgehalten wurde, veranstaltete der Flieger Giovanni Borgetti durch drei Tage hindurch Aero-planflüge, Gleitflüge und Landungen.

Im Oktober machte der französische Flieger Bonier während seiner Luftreise Paris—Odessa auf dem Exerzierplatz Linz eine Zwischenlandung.³⁹

Die Einbeziehung von Linz in die Route des „Schicht-Wettbewerbes“ erwies sich durch das Fehlen eines Flugplatzes in der Stadt als unmöglich.

Die längste Freiballonfahrt, die von Linz ihren Ausgang nahm, fand am 23. November 1913 statt. Der Ballon „Hohensalzburg“ flog in 20 Stunden 6 Minuten die 275 Kilometer lange Strecke Linz—Donauwörth.

Die Kosten einer Fahrt mit dem Freiballon „Margarethe“ wurden vom Verein für Luftfahrt mit 400 Kronen ohne Bergung und Rücktransport berechnet.⁴⁰

Ein besonders festlich begangenes Geschehen des Jahres 1913 bedeutete die feierliche Enthüllung des Fliegerdenkmals auf dem Freinberg in Linz.

Dieses Denkzeichen, das der österreichischen Aviatik und ihren Pionieren gewidmet ist, wurde am 23. November 1913 der Öffentlichkeit übergeben. Die Anregung zu seiner Errichtung wurde vom Protektor des oberösterreichischen Vereines für Luftfahrt, Erzherzog Josef Ferdinand, gegeben.

Am Vorabend der Enthüllungsfeierlichkeiten fand im städtischen Volksgartensaal ein Festkonzert statt.

Das vom Bildhauer Schwarz geschaffene Denkmal fand seinen Aufstellungsplatz in der Nähe des Gasthofes „Jägermayr“ auf dem Freinberg inmitten der dort befindlichen Grünanlagen. Ein aus Untersberger Marmor

gefertigter Monolith von acht Meter Höhe trägt eine 1,80 Meter hohe Fliegerfigur auf einer von der Metallgießerei Buchwald in Wien angefertigten 3,5 Meter hohen Halbkugel.

Zur eigentlichen Enthüllungsfeier beim Denkmal fand sich ein, was in Linz Rang und Namen hatte, und jeder, der für das Flugwesen begeistert war.

Durch die Bombenangriffe des Jahres 1945 wurde das Fliegerdenkmal zerstört, inzwischen jedoch wieder aufgebaut.⁴¹

DER AEROPLAN

Das Jahr 1909 ist das Jahr des ungeahnten Aufschwunges der Flugzeuge „schwerer als die Luft“. Als Blériot nach seiner Überfliegung des Ärmelkanals (5. Juli 1909) am 23. Oktober 1909 in Wien vor Kaiser Franz Josef I. und Zehntausenden von Wienern mit seinem Monoplan in den Lüften schwebte, war auch in Österreich der Pessimismus gegen die Luftfahrt „schwerer als die Luft“ überwunden.

Auf dem Steinfeld bei Wiener Neustadt begann reges Leben. Etrich, Warchalowsky, Illner, Ing. Alfred von Pischof aus Wels, Ing. Wiesenbach und viele andere hießen die Erbauer und Führer der Ein- und Doppeldecker, die dort in die Lüfte stiegen.

Flugmeetings fanden statt. Zu Überlandflügen starteten Oberleutnant Bier, Rittmeister Umlauf, Hauptmann Booms.⁴²

Infolge der vielen Unfälle durch Abstürze, sowohl von Frei- und Lenkballons als auch von Aeroplanen, wurde die Frage nach einem Mittel wach, das dem Luftfahrer bei solchen Gefahren Hilfe bringen konnte. Man griff auf die schon von Leonardo da Vinci geplante Schaffung von Fallschirmen zurück. Die Fachleute wollten jedoch davon anfänglich nicht viel wissen.

Hermann Hörnes schrieb darüber im Jahre 1911: „Für die praktische Luftfahrt sind Fallschirme eigentlich bedeutungslos. Wenn ein Flugzeug verunglückt, so geschieht dies in einigen Sekunden. In einem so kurzen Zeitraum. Wie sollte der Flieger diese kurze Spanne nützen können?“⁴³

Trotzdem machte auch in Österreich die Herstellung verwendbarer Fallschirme Fortschritte. In Steyr fand die Erprobung vom Turm des Schlosses aus statt. Durch einen Schuß aus ihrer Befestigung gelöst, wurden lebensgroße Puppen von entsprechendem Gewicht, die an geschlossenen Fallschirmen hingen, in den Steyrfluß hinabgeschleudert, um auf diese Weise zu erproben, ob die Fallschirme sich zeitgerecht öffnen würden, so daß die Puppe schwebend die Wasseroberfläche erreichte.⁴⁴

Bis zum ersten Weltkrieg 1914 bedeutete das Erscheinen eines Freiballons, eines lenkbaren Luftschiffes oder eines Aeroplans ein Geschehen, das der Aufzeichnung für wert befunden wurde.

So verzeichneten auch die Linzer Blätter im Jahre 1914 jedes derartige Ereignis eingehend auf ihren Nachrichtenseiten.

Die 1913 für das folgende Jahr geplanten Ballonaufstiege zur meteorologischen Beobachtung der Atmosphäre fanden 1914 in großer Anzahl statt. Beim ersten dieser Flüge, am 2. Februar, stieg Erzherzog Josef Ferdinand als Ballonführer mit Professor Dr. Hans Perntner von der Wiener Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik um 9 Uhr früh auf. Der Ballon „Margarethe“ erreichte dabei eine Höhe von 4200 Metern und landete nach zweistündiger Fahrt bei Neuhaus-Niederwaldkirchen im Mühlkreis.⁴⁵

Den zweiten dieser wissenschaftlichen Aufstiege vollführte wieder Erzherzog Josef Ferdinand, diesmal mit dem Direktor der Sternwarte von Kremsmünster, Professor Dr. Thimo Schwarz. Sie stiegen 4100 Meter hoch und landeten am 3. April 1914 bei Wieselburg in Niederösterreich.⁴⁶

Die beiden folgenden Ballonfahrten, die den gleichen Zwecken dienten, sahen – wie beim ersten – Professor Dr. Hans Perntner als wissenschaftlich geschulten Teilnehmer. Am 2. April führte Hauptmann Theodor Malina den Ballon⁴⁷, am 7. Mai Oberleutnant Jakawetz. Die Fahrt ging diesmal über das untere Mühlviertel bis Loitzendorf bei Melk.⁴⁸

Der deutsche Militärballon „Sirius“ landete am Samstag, den 14. Februar 1914, außerhalb von Ebelsberg. Er war von München mit einer großen Zahl von Angehörigen einer deutschen Luftschifferkompanie gestartet und wurde mit der Bahn an seinen Ausgangspunkt zurückgesandt.⁴⁹

Tags darauf zogen die beiden bayrischen Kugelballons „Venus“ und „Taube“ über Oberösterreich von West nach Ost; sie waren bei Ochsenburg in Bayern aufgestiegen und landeten in der Nähe von St. Pölten.⁵⁰

Der am 5. März 1914 gestartete Schichtpreisflug sollte über die Route Aspern bei Wien – Budapest – Brünn – Leitmeritz – Prag – Linz – Wien führen. Linz wurde dabei nicht angeflogen. Die in Aspern gestartete „Etrich 26“ mit einem 85-PS-Hiero-Motor, Pilot Konschel, wurde bei Budapest bei einer Notlandung beschädigt.⁵¹

Drei deutsche Militäraeroplane zogen am 30. März in Richtung West-Ost über Oberösterreich. Es handelte sich um einen Wettbewerb der deutschen Nationalflugspende. Der Chefpilot der „Otto-Werke“ warf über Wels kleine rote Blechbüchsen mit Briefen ab und flog dann nach Aspern weiter.⁵²

Wenige Tage darauf mußte der Doppeldecker „Otto 165“ der gleichen Fabrik bei Neu-Scharlinz notlanden. 16 Pioniere der Linzer Garnison halfen

beim Abmontieren des Flugzeuges, das mit der Bahn nach München zurücktransportiert wurde.⁵³

Sonntag, den 5. April, stieg Hauptmann König mit dem Ballon „Margarethe“ auf. Passagiere waren Dr. Emesberger und Dr. Alexander Berger aus Wien.

Es wurde geplant, über Linz Aeroplan-Schauflüge abzuhalten. Die Flugzeuge sollten von den Piloten Werner v. d. Hoya und Georg Seibert gesteuert werden.⁵⁴

Im Zuge der Ausgestaltung der österreichischen Luftmacht entstand in Wiener Neustadt die erste Fliegerkaserne der österreichisch-ungarischen Armee.

Als Beweis für das Umsichgreifen der Luftfahrt begann die österreichische aeronautische Kommission über Antrag von Hermann Hoernes klare Begriffe für die Fliegerei auszuarbeiten. Es wurde festgelegt, welche Bezeichnungen in Hinkunft für die einzelnen Arten von Flugzeugen zu gebrauchen waren, z. B. Kugelballons, Eindecker, Doppeldecker. Außerdem sollten die bisher weitgehend gebrauchten fremdsprachigen Bezeichnungen wie Monoplan durch deutsche Bezeichnungen, Eindecker usw., ersetzt werden.

Um diese Zeit wurde auch in Oberösterreich für die Sammlung zugunsten der Schaffung einer österreichischen Luftflotte gesammelt. Es hatte sich dafür ein Landeskomitee gebildet, das die Werbung besorgen sollte. Hermann Hoernes hielt am 6. Mai für diesen Zweck in Wels einen Vortrag. Die Sammlung erbrachte in Oberösterreich 60.000 Kronen.⁵⁵

In Oberösterreich beschränkte sich die praktische Luftfahrt auf Ballonaufstiege, die weiterhin von den Erzherzogen Josef Ferdinand und Peter Ferdinand mit einem neuen Ballon „Hohensalzburg“ ausgeführt wurden.

Die vom Verein für Luftfahrt geplanten Schauflüge in Wels, bei denen der Pilot Bulimbasic „Sturz- und Purzelbaumflüge“ durchführen sollte, konnten nicht verwirklicht werden.

Der Linzer Handelsangestellte Hans Oberreiter reichte den Plan eines Doppeldeckers zur Patentierung ein, dessen Tragflächen verstellbar sein sollten, wodurch eine Regulierung der Geschwindigkeit während des Fluges und sofortiges Stillstehen beim Landen erreicht werden sollte.

Eine neue Art des Monoplane wurde entwickelt: der Hydroplan, der befähigt war, auf dem Wasser zu starten und zu landen.

Auch der Film nahm die Gelegenheit wahr, sich der Luftfahrt als Thema zu bemächtigen. Im Kolosseum am Marktplatz, das vom Varieté zum Kino umgestaltet worden war, wurde in der Zeit vom 16. bis 21. Mai ein Film unter

dem Titel „Die Offizierspiloten“ gezeigt, der in drei Akten den Krieg der Zukunft in den Lüften zeigte. Niemand ahnte in diesen Tagen, wie unendlich rasch diese Visionen Wirklichkeit werden sollten.⁵⁶

Dem Kriegausbruch fielen auch die von der österreichischen aeronautischen Kommission geplanten Zuverlässigkeitsflüge, deren erster im Sommer 1914, dann alljährlich von Wien nach Preßburg – Wiener Neustadt – Linz – Gmunden und zurück nach Wien stattfinden sollten, zum Opfer.

Am 22. Mai 1914 hielt der Verein für Luftfahrt im kleinen Saal des Linzer Volksgartens seine sechste Generalversammlung ab. Bei diesem Anlaß hielt Dr. Hans Perntner einen Vortrag über seine in Linz erzielten Erfahrungen über Luftfahrt und Meteorologie.⁵⁷

In den folgenden Tagen und Wochen erschienen wiederholt deutsche Aeroplane über Oberösterreich. Am Freitag, den 29. Mai, kamen zwei deutsche Doppeldecker in den Luftraum über Linz. Einer von ihnen landete auf dem kleinen Exerzierfeld, um Benzin und Öl für den Weiterflug zu tanken. Sie waren auf dem Weg von München nach Linz, Wien und Budapest, um von dort nach Döberitz bei Berlin zurückzukehren.

Ein dritter Doppeldecker, der an diesem Tag erschien, eine „Albatros-Taube“, landete nächst der Linzer Schiffswerft. Nachmittag flog der Pilot die Maschine weiter zum kleinen Exerzierfeld und landete dort wegen eines Motordefektes. Um seinen Weiterflug zu ermöglichen, holte man einen Monteur aus München herbei. Der Pilot des Flugzeuges trat am 4. Juni den Weiterflug an, war jedoch schon bei der Landwehrartilleriekaserne zu einer Notlandung gezwungen. Die 900 Kilogramm schwere Maschine brachte man mit der Bahn nach München zurück.

Inzwischen war am 2. Juni ein Aeroplan von Osten über Oberösterreich nach Bayern geflogen. Dort verunglückte der Pilot bei Markl tödlich.

Am 7. Juni landeten zwei deutsche Militärflugzeuge auf dem kleinen Exerzierfeld. Sie hatten einen Abstecher vom deutschen Prinz-Heinrich-Flug unternommen. Tags darauf vollführte der Pilot eines deutschen Flugzeuges eine Zwischenlandung auf einem Feld bei Hörsching. Ehe die Tat von Sarajewo alle Welt in Schrecken versetzte, zog noch ein Aeroplan, von Osten kommend, über Oberösterreich gegen Westen hin.⁵⁸

Anfänglich hatte es den Anschein, als würde dem Donnerschlag der Mordtat des 28. Juni 1914 kein Kriegausbruch folgen. Zumindest geschah alles, um den Eindruck zu erwecken, daß die Dinge ihren normalen Gang nähmen.

Beim Volksfest in Traun war der Aviatiker Burian aus Wiener Neustadt verpflichtet worden, Schauflüge mit einem „Etrich“-Eindecker durchzu-

führen. Nach mehrmaligem Verschieben des Aufstieges wegen Schlechtwetters wagte der Pilot am 29. Juni einen Flug. Doch kaum war er zwei Meter hochgekommen, streifte er eine Bodenwelle und mußte sein beschädigtes Flugzeug zurücktransportieren lassen.⁵⁹

Drei Freiballons erschienen am 6. Juli über Oberösterreich, einer über Steyr, ein anderer von ihnen flog über Brandstatt, und zwar so niedrig, daß der Ballonführer von auf dem Boden arbeitenden Bauern den Standort erfragen konnte.

Bei Gonetsreit bei Ried im Innkreis landete ein bayrischer Luftballon.

Der nächste Ballon über Linz erschien am 22. Juli. Vorher unternahm der oberösterreichische Verein für Luftfahrt seine erste unentgeltliche Vereinsballonfahrt. Am Sonntag, den 19. Juli, stiegen mit dem Ballon „Margarethe“, geführt von Oberleutnant Jakawetz, Oberst Habermann und Oberleutnant Mestrozzi von den Sechser-Ulanen in Wels und Oberleutnant Egger von den Zehner-Dragonern auf.⁶⁰ Der Vereinsballon „Margarethe“ des oberösterreichischen Vereins für Luftfahrt wurde der k. u. k. Armee für Kriegszwecke zur Verfügung gestellt. Er ging 1915 bei der Festung Przemyśl verloren.⁶¹

Dann jagte eine Unheilsbotschaft die andere. Das österreichisch-ungarische Ultimatum an Serbien, die Teilmobilisierung, der der Krieg gegen dieses Königreich folgten, und am 31. Juli die allgemeine Mobilisierung. Der Krieg aller gegen alle hatte begonnen. Was an fliegerischem Können bestand, wurde der Kriegsmaschine untergeordnet. Wiener Neustadt stieg zum fliegerischen Zentrum der Monarchie empor. Entgegen den allgemeinen Erwartungen wurden die beiden Linzer Ballonführer, die Hauptleute König und Malina, nicht fliegerisch verwendet. Sie zogen mit ihren Truppenkörpern, dem Pionierbataillon Nr. 2 und dem Infanterieregiment Nr. 14, ins Feld.⁶²

Die Nervosität gegen Vorgänge in der Luft erreichte in der ersten Kriegszeit Siedehitze. So wurde z. B. ein Schwarm von Störchen, die über das Land flogen, als feindliche Flugzeuge gemeldet.

Zur Vermeidung von Mißverständnissen und Mißgriffen erhielten die österreichischen Flugzeuge neue, deutlich sichtbare Abzeichen. In Steyr erließ der Bürgermeister Gschaidler eine gemeindeamtliche Verlautbarung über das Verhalten der Zivilbevölkerung beim Erscheinen von Flugzeugen über der Stadt. Es wurde ausdrückliches Schießverbot für Zivilisten erlassen.⁶³

Da sich die vorhandenen Kanonen zur Fliegerabwehr nur schlecht eigneten, schritt man zur Konstruktion spezieller Flugabwehrgeschütze. Luft-

schiffe erwiesen sich als unverwendbar für Truppentransporte. Ihr Kampfwert war gering, da sie zu große Ziele boten. Dagegen dienten sie durch ihre Geschwindigkeit von 70 bis 80 Stundenkilometern der Fernaufklärung, weil es ihnen möglich war, tief in den feindlichen Aufmarschraum vorzudringen.

Mit der Verbesserung der Aeroplane übernahmen diese viel von der Aufklärungsarbeit. Durch die rasche Nachrichtenübermittlung, die sie ermöglichten, erwiesen sie sich als Auge und Ohr der kämpfenden Truppe über dem Feind. Allmählich ging man auch daran, die Flugzeuge mit Sprengkörpern für den Abwurf auf Bodenziele auszurüsten.⁶⁴

Zwei junge Linzer, die im Ausland ihre Pilotenzeugnisse erworben hatten, meldeten sich als Kriegsfreiwillige für die k. u. k. Fliegertruppe: Hans Wannek, der in Dübendorf (Schweiz) als Pilot tätig gewesen war, und Werner von Hoya, der in Deutschland sein Diplom erhalten hatte.⁶⁵

IN DER ZWISCHENKRIEGSZEIT

Während des vierjährigen Ringens an allen Fronten ruhte in Linz die Zivilluftfahrt vollständig.

Die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, die dem militärischen Zusammenbruch und dem Auseinanderfall der Monarchie folgten, im Zusammenhang mit dem Verbot jeder Luftfahrt im Nachfolgestaat Österreich lähmten jede fliegerische Betätigung.

Erst allmählich gelang es den Bemühungen unentwegter Piloten, ziviles Fliegen wieder aufzunehmen. Die Idee, das kleine Linzer Exerzierfeld, das schon in der Vorkriegszeit als „Flugfeld“ der Stadt gedient hatte, dafür neuerdings in Betrieb zu nehmen, brach sich Bahn. Die erste oberösterreichische Luft- und Motorboot-Verkehrsgesellschaft m. b. H. wurde am 19. September 1919 gegründet. Sie erscheint im Handelsregister mit einem Stammkapital von 250.000 Kronen auf, die jedoch nur zur Hälfte eingezahlt waren. Als Betriebsgegenstände waren vorgesehen: Förderung des Flugwesens; Durchführung von Schauflügen; Personenbeförderung mit Flugzeugen in Einzelfällen oder als ständige Verkehrslinie; Handel mit den für das Flugwesen notwendigen Bedarfsartikeln, Bestandteilen; Errichtung einer Flugstation, einer Reparaturwerkstätte nebst Hangar und deren Vermietung.⁶⁶

Um diese Ziele verwirklichen zu können, trat die Gesellschaft an die Stadtgemeinde Linz heran und bat mit Schreiben vom 26. März 1920, ihr das kleine Exerzierfeld bei der Landwehrkaserne als Lande- und Startplatz für

Flugzeuge zu überlassen, bis die Frage der Errichtung eines Flugfeldes in der Katzenau geregelt wäre.⁶⁷ Da auf dem kleinen Exerzierfeld ein Sportplatz eingerichtet werden sollte, würde für den Flugplatz nur jene Hälfte in Betracht kommen, die an die Heeres-Artilleriekaserne anschloß.⁶⁸

Nachdem das Staatsamt für Verkehrswesen mit Erlaß vom 7. Juni 1920, III. zur Zl. 7462, keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Erteilung einer Benützung des kleinen Exerzierfeldes für Start- und Landezwecke geäußert hatte, schrieb die oberösterreichische Landesregierung mit Zl. 16074/1 vom 13. Juli 1920 die Kommissionierung aus. Von den 17 geladenen Parteien, Interessenten und Anrainern wurden verschiedene Vorbehalte und Einwendungen angemeldet. Da außerdem die Direktionen des Allgemeinen Krankenhauses der Stadt Linz, des Kinderspitals, des Garnisonspitals und des Landwehrspitals Protest erhoben und der Zucht- und Trabrennverein Abweisung des Ansuchens verlangte, wurde eine neuerliche Verhandlung an Ort und Stelle anberaumt.

Bei dieser einigte man sich auf ein Provisorium bis Ende Dezember 1920. Auf Grund der Gutachten des Magistrates und der Landesregierung erteilte das Staatsamt für Verkehrswesen am 2. Oktober 1920, Zl. 32344/B. f. L., der ersten öö. Luft- und Motorboot-Verkehrs-Ges. m. b. H. die Genehmigung, das kleine Exerzierfeld in Linz für Abflug- und Landungszwecke durch Flugzeuge ihrer Gesellschaft bis 31. Dezember 1920 unter der Bedingung der genauen Einhaltung der von der Gesellschaft angenommenen Parteienvereinbarungen und der Sicherheitsvorschriften zu benützen.⁶⁹

Vorher hatte das Staatsamt für Verkehrswesen am 12. Juni 1920, Zahl 190/5/B. f. L., auf Grund des § 15 des Gesetzes vom 10. Dezember 1919, StGBI. 578, der Luft- und Motorbootsverkehrs-Ges. m. b. H. Linz die Bewilligung erteilt, mit ihren Flugzeugen UFAG mit 230-PS-Fiat-Hieromotor Nr. 152, „Phönix 963“ mit 230-PS-Hieromotor Nr. 558, Einsitzer „Oefag“ mit 200-PS-Daimlermotor Nr. 4267, Einsitzer „Oefag“ mit 200-PS-Daimlermotor Nr. 4604 unter Verwendung der Herren Hans Wannek und Josef Svez als Flugzeugführer am 20. oder 27. Juni 1920 Schauflüge zu veranstalten.⁷⁰

Schon mehrere Tage vor dem 20. Juni 1920 fanden täglich frühmorgens Probeflüge statt.

An der am Sonntag, den 20. Juni, um 14.30 Uhr begonnenen Veranstaltung nahmen ungefähr 10.000 Personen als Zuschauer teil. Die beiden Piloten Wannek und Svez zogen Achter, Spiralen, Abrutscher, Loopings, Korkzieher, Kurven, Stürze, Gleitflüge, Schleifen und Figuren. Sie imitierten Kampf Flüge. Aus 500 Meter Höhe wurde eine Puppe mittels

Fallschirmes abgeworfen, die tadellos auf dem Boden aufsetzte. Auch Passagierflüge wurden durchgeführt, deren letzter um halb acht Uhr abends endete.⁷¹

Kaum war die zitierte Bewilligung ausgefertigt, ereignete sich auf dem kleinen Exerzierplatz ein Flugzeugunfall. Die Polizei berichtete wie folgt darüber:

„Am 3. Oktober 1920, halb zwei Uhr nachmittags, unternahm der Pilot und Gesellschafter der Linzer Flugzeuggesellschaft Johann Wannek in Gesellschaft des Kaufmannes Franz Reiter und der jungen Mädchen Ella Kirchmayr und Anna Endt mit einem Flugzeug der Gesellschaft einen Passagierflug vom kleinen Exerzierfeld. Kaum zwei Meter über dem Boden überschlug sich der Apparat, stürzte zu Boden. Propeller, Tragflächen und Rumpf wurden total zerstört. Wannek wurde leicht verletzt. Reiter erlitt einen Nasenbeinbruch. Die beiden Mädchen blieben unverletzt.

Die Ursache des Unfalles ist nicht genau feststellbar. Fremdes Verschulden erscheint ausgeschlossen. Der Sachschaden beträgt 120.000 Kronen.“⁷²

Das Staatsamt für Verkehrswesen hatte davon aus einer Zeitungsmeldung Kenntnis erhalten und wandte sich am 22. Oktober 1920 unter Zl. 38.938/B. f. L. an den Magistrat Linz mit der Weisung, die Benützung des Flugplatzes sofort einzustellen, falls dort die gefahrlose Benützung in Frage gestellt sei.⁷³

Zu einer amtlichen Einstellung des Flugplatzbetriebes kam es allerdings nicht. Es wurden Mitte Oktober 1920 unfallfreie Aufstiege unternommen. Der Betrieb hörte jedoch auf, weil die Erste oberösterreichische Fluggesellschaft m. b. H. mit Generalversammlungs-Beschluß vom 15. März 1921 ihre Liquidation gemeldet hatte. Vorher war das Gesellschaftskapital den geänderten Geldverhältnissen angepaßt und das Stammkapital am 23. Oktober 1921 auf 750.000 Kronen erhöht worden, wovon 500.000 Kronen bar einbezahlt wurden. Gleichzeitig wurden neue, flugtechnisch befugte Geschäftsführer, Hans Wannek und Oberstleutnant Ludwig Teufel, bestellt.

Die Löschung der Gesellschaft nach Beendigung der Liquidation geschah im Handelsregister am 25. Juli 1930.⁷⁴

Parallel mit dieser kurzlebigen Verwirklichung eines Flugplatzbetriebes in Linz gingen Bestrebungen der Stadtgemeinde Linz, in Wegscheid oder an einem anderen geeigneten Platz ein Flugfeld zu errichten.

Am 29. April 1920, 14.30 Uhr, fanden Besprechungen zwischen Vertretern des Staatsamtes für Verkehrswesen und der Stadtgemeinde Linz wegen Wahl und Errichtung eines Start- und Landeplatzes für den allgemeinen Luftverkehr statt. Da der Platz in der Wegscheid, der sich als

Startplatz gut geeignet hätte, für die Errichtung von Industrieanlagen verwendet werden sollte, wurden andere Plätze besichtigt. Hierbei hielten die Vertreter des Staatsamtes für Verkehrswesen den unmittelbar an das ehemalige Interniertenlager Katzenau anschließenden Platz für günstig, obzwar er wegen der Hafenanlagen, die die Errichtung von Baulichkeiten auf dem Gelände unmöglich erscheinen ließen, nur als Provisorium gelten könne. Bei der Besprechung wurde auch festgelegt, daß wegen der hohen Kosten – vier bis fünf Millionen Kronen – an andere Körperschaften, zum Beispiel das Land Oberösterreich, mit der Bitte um Hilfe und Unterstützung herantreten werden solle, und daß beim Staatskommissariat für Sachdemobilisierung in Wien II, Taborstraße Nr. 18, um käufliche Überlassung des Betriebsmaterials anzuschreiben sei.

Es wurde beschlossen, vor Absendung dieses Schreibens erst eine prinzipielle Entscheidung darüber herbeizuführen, ob die Gemeinde bzw. das Land Oberösterreich allein oder beide gemeinsam sich an der Gründung der Anlage beteiligen, damit nicht jeder Interessent gesondert ein Ansuchen an das Staatskommissariat richte. Die Kommission hielt es für nötig, aus den Beständen der Sachdemobilisation folgendes zu beschaffen: einen großen Hangar für Großflugzeuge, einen bis zwei kleine Hangars für Ein- und Zweisitzer, Werkstätten und Betriebsdiensträume. Unterkunft für drei bis vier Flugplatzdienststellen, Aufnahmeraum für Reisende, Unterkunftsräume für fremde Flugzeugbesatzungen sowie Zoll- und Sicherheitswache, Lager für feuergefährliche Vorräte, Werkstätten usw.⁷⁵

Dem Bundesministerium für Verkehrswesen schien am Abverkauf des Demobilisierungsgutes gelegen zu sein, denn am 7. März 1921 richtete es unter Zl. 7909/B. f. L. an die Landesregierung ein Anbot wegen bevorzugtem Verkauf von Luftfahrtmaterial.

Die Landesregierung ihrerseits richtete am 24. März 1921 unter Zl. 4055/VI an den Magistrat Linz eine Urgenz wegen Entscheidung über den Ankauf von Luftfahrtmaterial.

Die Entscheidung über all diese Fragen fiel in der Stadtratssitzung vom 15. April 1921, Zl. 11.678-24.996. Unter dem Vorsitz von Bürgermeister Dametz beschloß der Stadtrat über Antrag von Vizebürgermeister Robert Mehr: „... von dem Angebot der Hauptanstalt für Sachdemobilisierung, betreffend Ankauf von Flugplatz- und Werkstätteneinrichtungen, keinen Gebrauch zu machen, da derzeit keine Aussicht besteht, in Linz einen Flugplatz errichten zu können.“⁷⁶

Nach dem „Einschlafen“ des Flugbetriebes auf dem kleinen Exerzierfeld trat für längere Zeit „Flugstille“ in der oberösterreichischen Landes-

hauptstadt ein. Die ständige Verschlechterung des Geldwertes, verbunden mit der allgemeinen Lage, verhinderte jede fliegerische Betätigung. Allen Planungen blieb der praktische Erfolg versagt.

Abgesehen von einigen Landungen vorbeifliegender Flugzeuge ereignete sich nichts.

Am 8. Mai 1923 kam es bei Perg im unteren Mühlviertel zu einem Flugzeugunfall. Der Eindecker A I der Type „Hopfner SI“ befand sich, gesteuert von dem Piloten Kriegner und dem Besitzer, dem Wiener Restaurateur Hopfner, auf einem Flug von Wien nach Nürnberg. Die kleine, 800 Kilogramm schwere Maschine, das erste in Österreich auf Grund der Friedensbedingungen gebaute Flugzeug, mußte notlanden und ging dabei in Brüche. Es wurde im Auto nach Wien zurückgebracht.⁷⁷

Regelmäßig zogen Maschinen der Luftverkehrslinie Wien–München über Linz dahin. Der Flug Wien–München dauerte 110 Minuten.⁷⁸

Um die Mitte des Jahres 1923 plante die Innsbrucker Luftverkehrsgesellschaft, die dem Zeppelinkonzern angeschlossen war, eine Luftlinie Linz–Salzburg–Innsbruck–Feldkirch für Personen-, Gepäcks- und Postverkehr. Mit der Stadtgemeinde Linz wurden Verhandlungen wegen der Überlassung des großen Exerzierplatzes, eines Geländes bei St. Peter, oder des Wegscheider Barackenlagers als Lande- und Abflugplatz gepflogen. Es kam zu keinem Ergebnis.⁷⁹

Parallellaufend mit Segelflugversuchen gründete eine Reihe von ehemaligen Kriegspiloten einen Fachausschuß für Flugwesen, dem es in erster Linie darum ging, in Linz ein Flugfeld zu schaffen. Daneben lebte der oberösterreichische Verein für Luftfahrt zwar weiter, vermochte aber damals keine praktische Tätigkeit zu entfalten.⁸⁰

Am 19. März 1924 vollzog ein Flugzeug der Austria Flugverkehrs AG auf dem kleinen Exerzierfeld von Linz eine Notlandung.

Ein Zweidecker der Wiener Flugschule „Avia“ ging auf einer Wiese in der Katzenau nieder.

Am 23. April 1924 mußte das Flugzeug D 232 auf dem Flug von München nach Wien bei Pasching in der Umgebung von Linz landen. Es setzte dann seinen Flug wieder fort.⁸¹

Im Zusammenhang mit der Gastgewerbeausstellung, die im Jahre 1924 in Linz abgehalten wurde, plante man die Abhaltung von Rundflügen. Probeweise sollte vorher ein Flugzeug nach Linz kommen, das jedoch bei Krems an der Donau landen mußte. Da der kleine Exerzierplatz wegen seiner Einplankungen für Landung und Aufstieg von Flugzeugen nicht geeignet war, unterblieb das Rundflugvorhaben.⁸²

Auf der linken Donauseite bei der neuen Brücke landete am 1. August 1924 ein Hydroplan aus Regensburg. Nach einer Stunde flog er nach Budapest weiter.⁸³

Wie groß die Schwierigkeiten waren, die in jenen Tagen den Luftverkehr behinderten, bewies die Einstellung des gesamten Flugverkehrs in Österreich in der Zeit vom 1. Jänner bis zum 24. April 1925.⁸⁴

Die am 5. April 1925 vollzogene Landung eines Wasserflugzeuges in Linz auf der sogenannten Winklerwiese diente der Vorbereitung zur Einbeziehung von Linz in den Luftverkehr.

Im Zusammenhang damit fanden Beratungen im Landhaus statt und in der Linzer Urania wurde ein Vortrag abgehalten.⁸⁵

Bei der am 22. Mai 1925 abgehaltenen Generalversammlung des Oberösterreichischen Vereines für Luftfahrt wurde als Hauptziel die Schaffung einer Luftverkehrslinie Linz – Wien unter Einbeziehung des Salzkammergutes festgelegt. Der Verein besaß bis zu diesem Zeitpunkt 271 Mitglieder.⁸⁶

Am 15. Juni 1925 wurde wegen der Errichtung eines Wasserflugzeugverkehrs Wien – Linz – Salzkammergut eine kommissionelle Begehung der Traun bei Lambach abgehalten, um einen Notlandungsplatz ausfindig zu machen. Der Flug Wien – Salzkammergut sollte eine Stunde zehn Minuten dauern und eine Million Kronen kosten.

Am 1. August 1925 wurde der oberösterreichische Luftverkehr aufgenommen. Um 11.10 Uhr landete das Flugzeug bei Linz auf dem Wasser. Trotz böigem Wetter wurde ein Probeflug unternommen. Oberst Malina vom Oberösterreichischen Verein für Luftfahrt nahm an dem Flug nach Gmunden teil, wo das Flugzeug auf dem See beim Hotel „Bellevue“ wasserte.

Am 3. August wurde der regelmäßige Verkehr aufgenommen. Neben Verbindungsflügen von und nach Linz gab es Rundflüge über dem Traunsee am Dienstag und Mittwoch, über dem Attersee am Donnerstag und Freitag, über dem Wolfgangsee am Samstag jeder Woche.⁸⁷

Am 8. August 1925 erfolgte die Eröffnung der Flüge von Unterach nach Wien.⁸⁸ Zur Bewältigung der Flüge wurde das Flugzeug D 206, ein Junkers-Wasserflugzeug, eingesetzt. Es absolvierte auch Rundflüge über Linz.⁸⁹

Obwohl Schlechtwetter ungünstigen Einfluß ausübte, sollte der Flugverkehr auch auf den Hallstätter See ausgedehnt werden. Dazu kam ein zweites Flugzeug, D 126, zum Einsatz. Es flog am 23. August 1925 zum erstenmal vom Wolfgang- zum Hallstätter See. Bei der Landung auf dem Hallstätter See wurde es jedoch beschädigt und mußte nach Wien zur Reparatur gebracht werden.⁹⁰