



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
--	-----

Um diese Zeit wurde für die 700-Jahr-Feier der Stadt Eferding die Abhaltung von Ballonaufstiegen in Aussicht genommen.⁹¹

Das Jahr 1926 brachte für Linz nur gelegentliche fliegerische Ereignisse. Am 3. Mai mußte das Post- und Passagierflugzeug Zürich–Wien „Helvetia Nr. 133“ unweit Grünbach bei Freistadt wegen Nebels notlanden, ehe es seinen Flug nach Wien fortsetzen konnte.⁹²

Da keinerlei finanzielle Unterstützungen zu erlangen waren, unterblieben die Rundflüge im Salzkammergut sowie die Flüge Linz–Wien, wie sie ein Jahr vorher stattgefunden hatten.⁹³ Dagegen wurde die Fluglinie Salzburg–München am 16. August 1926 in Betrieb genommen.⁹⁴

Zum Zweck der Werbung für das Welser Volksfest des Jahres 1926 vollführte das Albatrosflugzeug D 766 einen Propagandaflug von Deutschland nach Wels, wo ihm am 20. August 1926 ein festlicher Empfang bereitet wurde.⁹⁵

Das französische Flugzeug „Amiot S 120“, das auf dem Flug von Paris nach Persien seinen Weg über Oberösterreich nahm, mußte am 24. August 1926 bei Alkoven notlanden, wo es verblieb, bis ein neuer Motor aus Paris eingetroffen war. Am 5. September 1926 stieg es wieder auf, kehrte jedoch um 16 Uhr wieder über Linz fliegend zurück, das es bei Amstetten wieder zur Rückkehr nach Alkoven genötigt war.⁹⁶

Am 8. September 1926 vollzog das Postflugzeug „Bayern Nr. 135“ der Fluglinie Wien–München bei Grieskirchen eine Zwischenlandung.⁹⁷

Ingenieur Eckener, der Mitarbeiter des Grafen Zeppelin, hielt am 12. Oktober 1926 in Linz einen Vortrag. Das Ergebnis der eingeleiteten Zeppelinspende erbrachte in Oberösterreich den Betrag von 8032,90 Schilling.⁹⁸

Um diese Zeit bemühte sich auch die Stadt Wels um die Errichtung eines Flugplatzes. Dieser hätte eine Konkurrenz für den geplanten Linzer Flughafen in der Katzenau bedeutet.⁹⁹

Das deutsche Postflugzeug 756 der deutschen Lufthansa AG stürzte am 29. November 1926 bei Haag am Hausruck ab und wurde zertrümmert. Die Insassen blieben dabei unverletzt.¹⁰⁰

Ein weiteres Lufthansa-Flugzeug, D 489, vollzog auf dem Trabrennplatz von Ried im Innkreis am 17. Dezember 1926 eine Notlandung, flog jedoch bald darauf nach München weiter.¹⁰¹

Große Menschenmassen wanderten am 10. Jänner 1927 über die Wiener Reichsstraße in Linz zu den Wankmüllerhofgründen, weil dort ein Verkehrsflugzeug eine Notlandung vollzogen hatte, um wegen des Schlechtwetters eine Fahrtunterbrechung vorzunehmen.¹⁰²

Die nächste Flugzeugnotlandung geschah am 3. Februar 1927 bei Sierning durch das Flugzeug D 203, das am folgenden Tag wieder nach München weiterflog.¹⁰³

In Wels fand am 3. März eine Tagung für Flugangelegenheiten statt, aus welchem Anlaß ein Albatrosflugzeug, D 153, der Firma „Alpenflug“ in Salzburg gekommen war.

Damals nahm der österreichische Flugverkehr in Richtung Ost-West und Süd-Nord einen bedeutenden Aufschwung. Linz jedoch erhielt keine Flugverbindung.¹⁰⁴

Die aus München kommende Junkers-Verkehrsmaschine D 1017 mußte auf dem Exerzierplatz von Wels am 18. Mai 1927 notlanden. Nachdem die nötigen Reparaturen vorgenommen worden waren, flog sie am folgenden Tag nach Wien weiter.¹⁰⁵

In der Gemeinderatssitzung vom 16. Juli 1927 wurde der Antrag des Oberösterreichischen Vereins für Luftfahrt, in der Katzenau einen Flugplatz zu errichten, behandelt und eine Fläche Landes samt einer daraufstehenden Eisenkonstruktion dem Verein vorläufig auf die Dauer eines Jahres entgeltlos verpachtet. Die notwendigen Planierungsarbeiten und die Ausgestaltung der Eisenkonstruktion zu einem Hangar wurden mit 45.000 Schilling veranschlagt. Zu der geplanten Gründung einer Flugplatzgesellschaft kam es nicht. Dem Verein für Luftfahrt ging von der Gemeinde ein Schreiben zu, in dem es hieß: „Der Gemeinderat ist sich der Bedeutung eines Flugplatzes für Linz bewußt und hat den größten Teil des für den Flugplatz erforderlichen Geländes angekauft.“

Die Hänge beim Lagerturm Nr. 10 unweit Leonding waren als Flugplatz für den zu fördernden Segelflugsport in Aussicht genommen.¹⁰⁶

Der Weltkriegspilot Hans Wannek landete, aus München kommend, am 10. Juli 1927 mit einem neuen Flugzeug auf dem großen Exerzierplatz. Vorher hatte er über Linz drei große Schleifen geflogen. Es handelte sich dabei um den „Roten Vogel“, das neue Leichtflugzeug G. M. G. der Linzer Fluggesellschaft m. b. H., die sich am 18. Juni 1927 gebildet hatte. Der Hochdecker war ein Erzeugnis der Firma Gebrüder Müller in Griesheim bei Darmstadt. Die Maschine besaß einen Motor von 35 PS, vermochte eine Stundengeschwindigkeit von 130 Kilometern zu erreichen und war dazu bestimmt, für Schulung, Reise und Sport Verwendung zu finden.

Wegen der fortgeschrittenen Jahreszeit dauerte die fliegerische Betätigung nur bis 31. Oktober 1927. Insgesamt wurden mit dem Flugzeug 200 Flüge — Platz- und Überlandflüge — nach verschiedenen Orten Oberösterreichs ausgeführt.¹⁰⁷

Am 2. August 1927 stürzte bei Aschach ein englisches Militärflugzeug in die Donau. Es war vom Typ „Hawker-Horsley“, mit einer Motorleistung von 700 PS. Ein Motorschaden zwang die der Royal Air Force angehörenden Piloten, die sich auf einem Flug von London nach Indien befanden, ihre Maschine zu verlassen.¹⁰⁸

Ähnlich erging es dem Wiener Bogut Burian. Er stürzte am 12. August mit seinem Flugzeug, A 37, bei Attersee ins Wasser. Vorher war er auf dem Flug von Wien gegen Westen bei Gleink niedergegangen, weil sein Benzin-vorrat ausgegangen war.¹⁰⁹

Einen Monat später, am 21. September 1927, vollführte das Flugzeug A 2 der Österreichischen Luftverkehrsgesellschaft, das von Salzburg nach Wien unterwegs war, in der Hofau bei Ebelsberg eine Notlandung.¹¹⁰

Ein in Wels am 28. August 1927 abgehaltener Großflugtag sah mehr als 10.000 Besucher.¹¹¹

Obwohl die in Österreich betriebenen Luftverkehrslinien im Jahre 1927 eine starke Steigerung des Verkehrs aufzuweisen hatten, kam Linz in der Frage des Luftverkehrs nicht recht vorwärts.

In der „Tages-Post“ vom 12. Jänner 1928 hieß es: „Bei uns in Ober-österreich sind die Ansätze zur segelfliegerischen Bewegung bereits gegeben. Über kurz wird auch von Linz aus den Linzern das Segelflugzeug kein halsbrecherisches Ungeheuer bedeuten.“

Der Österreichische Touring Club gliederte sich eine Flugsektion an, die sich vorerst dem Segelflug widmen wollte. Durch Geld- und Sach-spenden wurde es dem Piloten Hans Wannek möglich, ein Segelflugzeug der Type „Zögling“ zu bauen und damit Probeflüge zu vollführen. Ver-sammlungen und Besprechungen fanden statt, mit dem Ziel, auf diesem Weg vorwärtszukommen. Diese Betätigung rief den Unmut des Oberöster-reichischen Vereines für Luftfahrt hervor.¹¹²

Der Welser Ingenieur Ulinski veröffentlichte Pläne für ein raketen-getriebenes Flugschiff, das mit einem Differential ausgestattet sein sollte.¹¹³

Mitte März vollführte das Segelflugzeug „Prüfling“ beim Turm Nr. 10 bei Linz mit 14 Aufstiegen seinen Jungferflug.¹¹⁴

Das Flugzeug A 35 aus Salzburg mußte während eines Reklamefluges über Oberösterreich bei Gleink und bei Wels zu Boden gehen.¹¹⁵

Ein Flugtag, in Steyr am 6. Mai 1928 abgehalten, war von 6000 Zusehern besucht.¹¹⁶

Auf dem Flug von Wien nach München, am 14. Mai 1928, wurde das Flugzeug CH 158 durch einen Schneesturm gezwungen, bei Wolfers not-zulanden.¹¹⁷

Fast zur gleichen Zeit vollführte das Verkehrsflugzeug A 3 bei Frankmarkt eine Notlandung. Es wurde beschädigt mit der Bahn nach Wien gebracht.¹¹⁸

Das Kleinflugzeug der Oberösterreichischen Fluggesellschaft ging, vom Piloten Hans Wannek gesteuert, am 20. Mai 1928 bei Blumau im Mühlviertel zu Bruch.¹¹⁹

Bei Hartkirchen verunglückte am 10. Juni 1928 das Flugzeug D 875.¹²⁰

Durch neue Auslegung der in den Friedensverträgen mit den Alliierten festgelegten Bestimmungen (Unterschied zwischen Zivil- und Militärflugzeugen) wurden die Fesseln der österreichischen Luftfahrt gelockert.¹²¹

Das Flamingoflugzeug U 12 A S h 11, mit dem Kennzeichen A 41, vollzog am 19. Juni 1928 in Linz eine Zwischenlandung.¹²²

Auf dem Flug von Klagenfurt nach Salzburg vollführte die Verkehrsmaschine A 34 in Wels auf dem Exerzierplatz eine Notlandung.¹²³

In seiner 18. Sitzung am 13. Juli 1928 beschloß der Linzer Gemeinderat, der Oberösterreichischen Flugverkehrsgesellschaft den Platz an der Katzenau, rechts von der Derfflingerstraße, auf weitere fünf Jahre pachtweise zu überlassen. Zur Erbauung eines Hangars wurden 35.000 Schilling bereitgestellt.¹²⁴

Die Stadtgemeinde Linz erwarb von der Herrschaft Weißenwolff-Szapary rechts und links der Donau Grundstücke großen Ausmaßes. Sie waren für die Anlegung eines Flugplatzes, der den gesetzlichen Anforderungen entsprechen würde, und für Hafenanlagen in Aussicht genommen.¹²⁵

Auf dem Welser Spielplatz vollzog am 3. August 1928 das Privatflugzeug D 735 eine Notlandung wegen Benzinmangels.¹²⁶

Ein Reklameflugzeug der Firma „Schmoll“, das am 23. August 1928 um 16 Uhr in Linz gestartet war, mußte bei Gampern notlanden und verbrannte dabei bis auf die Metallteile.¹²⁷

Segelfliegen war um die Mitte des Jahres 1928 die Betätigung des „fliegenden“ Linz. Die beiden Segelflugzeuge „Zögling“ und „Prüfling“ standen im Gelände bei Leonding im Einsatz und erwiesen dabei ihre Brauchbarkeit.

Gleichzeitig schritt die Zurichtung des Linzer Flugplatzes fort. Von der Schiffswerft bis zum künftigen Flughafengelände bei der Donau wurde ein Feld im Ausmaß von 500 mal 500 Metern durch Abfallmaterial zur Planierung des Platzes aufgeschüttet. Die Oberösterreichische Fluggesellschaft erhoffte, im Frühjahr 1929 einen geregelten Flugbetrieb in und von Linz aus aufnehmen zu können.¹²⁸

Die Junkers-Verkehrsmaschine „Tauben A 3“ landete am 11. September 1928 wegen Schlechtwetters auf dem Exerzierplatz in Wels.¹²⁹

Als Ersatz für das verlorengegangene Kleinflugzeug „Roter Vogel“ brachte Sylvester Wannek, der kurz vorher seine Pilotenprüfung bestanden hatte, den Doppeldecker R K C 6, der mit einem 100-PS-Motor ausgestattet war, nach Linz (15. September 1928).¹³⁰

Ein Freiballon des Frankfurter Vereins für Luftfahrt überflog am 23. September 1928 die Stadt Linz in großer Höhe. Es landete bei Klaus.¹³¹

Das Flugzeug D 1515 landete am 16. Oktober 1928 wegen starken Schneetreibens beim Hummelhof und flog am folgenden Tag weiter.¹³²

An einem in Linz am 21. Oktober 1928 abgehaltenen Schauliegen nahmen 10.000 Zuschauer teil. Es fand auf jenem Gelände an der Donau statt, das für den Linzer Flugplatz vorgesehen war.¹³³

Sylvester Wannek mußte am 26. Oktober 1928 mit der Maschine D 1273 bei Wels notlanden. Am 8. November 1928 stieß ihm während eines Werbe- fluges für die Poschacher-Brauerei in Linz das gleiche Unheil bei Hellmonsödt zu.¹³⁴

Das Schauliegen am 26. Oktober 1928 war abgehalten worden, obwohl das Amt für Luftfahrt des Bundesministeriums für Verkehr den Flugplatz in der Katzenau wegen seiner zu geringen Ausmaße für jeden Flugverkehr gesperrt hatte. An der Ausgestaltung des Platzes wurde weiter gearbeitet.¹³⁵

Am 29. März 1929 gegen 5 Uhr flog das Luftschiff „Graf Zeppelin“ auf dem Rückflug aus dem östlichen Mittelmeer über Linz, jedoch in so großer Höhe, daß es nicht zu sehen war.¹³⁶

Wegen Treibstoffmangels vollführte das Junkers-Verkehrsflugzeug A II am 2. April 1929 eine Zwischenlandung auf dem Exerzierplatz von Wels.¹³⁷

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ erschien auf seinem Österreichflug am 2. Mai zweimal über Linz, zuerst um 7.50 Uhr auf der Fahrt nach Wien, dann um 14.20 Uhr auf der Heimreise zum Bodensee. Das Flugschiff stand ständig in radiotelegraphischer Verbindung mit den Sendestationen der RAVAG.¹³⁸

Der österreichische Luftfahrtausschuß berichtete am 17. Juni 1929 über eine gute Entwicklung des österreichischen Luftverkehrs und legte neue Pläne für dessen Ausbau vor. Von der Einbeziehung der Stadt Linz in das österreichische Luftverkehrsnetz war jedoch nicht die Rede.¹³⁹

Der Linzer Pilot Hans Wannek stürzte mit dem Zweidecker A 66, Type Katzenstein, während eines Reklamefluges für die Brauerei Liesing am 19. Juni 1929 bei Mauer ab. Das Flugzeug wurde zerstört. Der unverletzt gebliebene Pilot stieg am 7. Juli 1929 bei Eidenberg mit einem Segelflug-

zeug auf, blieb 2 Stunden 20 Minuten in der Luft und erreichte eine Höhe von 1200 Metern über dem Meer.¹⁴⁰

Um für den Flugplatz bei der Katzenau mehr Planierungsmaterial zu stellen, verlegte die Stadtgemeinde Linz die Kehrichtablagerungsstätte von der Franckstraße dorthin.¹⁴¹

Der beginnende Herbst des Jahres 1929 sah mehrere Notlandungen: am 18. August die des Postflugzeuges A 48 bei Braunau und jene des A 57 bei Mauerkirchen. Der Linzer Flugzeugführer Vess Wannek stürzte am 11. September beim Pfenningberg ab und der Linzer Pilot Johann Guritzer am 30. September bei Gleink, während „Mungo D 1686“ am 10. Oktober 1929 bei Naarn niederging.¹⁴²

Hans Wannek vollführte am 22. September von Eidenberg aus einen Segelflug von 5 Stunden 32 Minuten Dauer.¹⁴³

Linz erwartete, den Luftkreuzer „Graf Zeppelin“ auf seinem Balkanflug vom 15. Oktober 1929 zu sehen. Das Flugschiff nahm jedoch Kurs Wels-Enns und erschien erst zwei Tage später, beim Heimflug, über Linz.¹⁴⁴

In der Folgezeit gab es mehrere Notlandungen englischer Flugzeuge. Auf dem Weg von London nach Indien ging das Flugzeug G-EBLF der Imperial Airways auf dem Ennsener Exerzierplatz nieder. Auf dem Linzer Flugplatz landete das englische Flugzeug 1999-GHAHO am 2. März 1930. Es wurde dort im Hangar untergebracht. Zwei Tage später landete ein englischer Doppeldecker, der auf dem Linzer Flugplatz niedergehen wollte, in der Nähe von Asten.¹⁴⁵

Die fliegerische Tätigkeit in Linz im Frühjahr 1930 beschränkte sich auf Segelflüge; daneben wurden die Planierungsarbeiten auf dem Fluggelände Katzenau weitergeführt, auf dem bis dahin 40.000 Kubikmeter Erdbewegungen bewältigt worden waren.¹⁴⁶

Samstag, den 14. Juni 1930, zeigte das BFW-Flugzeug M 23 auf dem Flugplatz in der Katzenau Kunstflugvorführungen. Anschließend konnte die Maschine besichtigt werden.¹⁴⁷

Das Oelag-Postflugzeug A III mußte am 11. Juli 1930 bei Enns eine Notlandung vollführen. Sieben Wochen später, am 5. September 1930, zerschellte die Maschine am Krottenkopf in Bayern.¹⁴⁸

Bei Brünn wurde das Flugzeug des Linzer Piloten Johann Guritzer, der in Aspern zur Beteiligung am Europaflug gestartet war, schwer beschädigt.¹⁴⁹

Werkmeister Meindl der Linzer Segelfliegergruppe baute ein Hochleistungssegelflugzeug von 15 Metern Spannweite und sechseinhalb Metern Länge bei einem Leergewicht von 120 Kilogramm.¹⁵⁰

Aus Düsseldorf kommend, vollzog die Junkers-Maschine 48 D 17/90 bei Neukirchen an der Enknach am 28. Juli 1930 eine Notlandung.¹⁵¹

In Eferding fand am 24. August 1930 ein Schaufliegen der Linzer Piloten Hans und Vess Wannek statt. Eine gleiche Vorführung, die für 31. August in Sierning angesagt war, mußte unterbleiben, weil Hans Wannek am 29. August mit seiner Sportmaschine bei Augsburg tödlich verunglückte. Vess Wannek mußte am 31. August mit der Maschine A 92 (DST) bei Braunau notlanden.¹⁵²

Dem Kunst- und Schaufliegen in der Katzenau vom 8. September 1930 wohnten viele Tausende Zuschauer bei.¹⁵³

In seiner Sitzung vom 27. November 1930 bewilligte der Linzer Gemeinderat für die Flugplatzplanierung 20.000 Schilling a conto 1931. Durch Entsendung des Stadtrates Robert Mehr in den bestehenden Luftfahrt-ausschuß, beschlossen in der Gemeinderatssitzung vom 15. Jänner 1931, bekundete die Stadt ihr Interesse an der Einbeziehung von Linz in die Luftfahrt.¹⁵⁴

Am 2. Jänner 1931 vollführte das Flugzeug der Lufthansa München-Wien eine Notlandung bei Polling.¹⁵⁵

Der Luftkreuzer „Graf Zeppelin“ erschien im Luftraum von Linz zweimal am 29. März 1931 und einmal am 13. April 1931.¹⁵⁶

Das Verkehrsflugzeug D 1710 der Linie Wien-Genf ging am 8. April 1931 bei Hörsching nieder; die Besatzung stellte die besondere Eignung dieses Geländes für Flugzeuglandungen fest.¹⁵⁷

Im April fanden auf dem Linzer Flugfeld mehrere Zwischenlandungen statt. Am 7. April gingen zwei englische Privatflugzeuge, „GA“ und „AFT“, nieder. Sie kehrten am 11. April auf dem Rückflug wieder.

Das türkische Flugzeug TC vollführte dort am 25. April 1931 eine Notlandung.¹⁵⁸

Im Sommer 1931 fanden, von Gmunden ausgehend, wieder Rundflüge über dem Salzkammergut statt. Eine Flugverbindung mit Linz wurde jedoch nicht hergestellt.¹⁵⁹

Am 27. und 28. Juli 1931 landete ein Flugzeug der Salzburger Fliegerschule auf dem Flugplatz Katzenau in Linz.¹⁶⁰

Notlanden mußte am 11. Oktober 1931 ein Schweizer Flieger bei Rohrbach im Mühlviertel, ein englisches Flugzeug, VH - U F I VII, am 27. Dezember 1931 bei Grein.¹⁶¹

Der Hauptgrund, weshalb Linz erst spät an das internationale Luftverkehrsnetz angeschlossen wurde, dürfte im Fehlen eines Flugfeldes zu suchen sein, das allen gesetzlichen Voraussetzungen entsprach. Deshalb

blieb die „Linzer Luftfahrt“ auf gelegentliche Flugzeuglandungen und auf die Veranstaltung von Schau- und Übungsflügen beschränkt.

DAS FLUGFELD AN DER DONAU

Das erste Linzer Flugfeld wurde in den Jahren 1932 bis 1934 von der Stadtgemeinde Linz geschaffen.

Mit Bescheid des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 22. Juni 1934, Zl. 39.805 - LA, erfolgte die Genehmigung des öffentlichen Flughafens der Stadt Linz als Flugplatz zweiter Ordnung. Vorher hatte das Bundesministerium für Handel und Verkehr mit Zahl 33.567 - LA vom 23. September 1933, auf Grund der Verhandlungsschriften des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung vom 22. September 1932, ZG/7, Zl. 3766/3 - 1932, die Genehmigung zur Errichtung eines Flugfeldes im Gebiet der Gemeinden Linz und Steyregg erteilt.

Anschließend nahm die Stadtgemeinde Linz die Arbeiten für die Schaffung des Flughafens in Angriff.

Auf Grund der Eingabe der Stadtgemeinde vom 6. November 1933 schrieb das Bundesministerium die Eignungsprüfung des Flugplatzes für den 21. November 1933 aus.

Die Stadt hatte für die Ausgestaltung des Platzes nahezu 1,100.000 Schilling aufgewendet, und zwar für die Grunderwerbung 525.889,50 Schilling, für die Planierung 539.324,21 Schilling und für die laufende Erhaltung 15.518,61 Schilling sowie zur Förderung des Flugwesens 3000 Schilling als Beitrag für den Bau der Europa-Rundflugmaschine und 6000 Schilling für das Motorflugzeug Oe-DOL.

Der Flugplatz lag am östlichen Rand der Stadt, am rechten Donauufer (Katzenau), wo sich heute das Hafengelände ausdehnt. Der neue Flughafen, der dem öffentlichen Luftverkehr diente, besaß ein Rollfeld mit guter Grasnarbe im Ausmaß von 700 Metern in Richtung Nordwest-Südost und von 600 Metern in Richtung Südwest-Nordost. Es reichte bis 30 Meter an die Donau heran. Die von Gebüschreihen bewachsenen Rollfeldgrenzen waren durch rotweißrote Grenzzeichen markiert. Eine Nachtbeleuchtungsanlage war nicht vorhanden. Die Benützungsmöglichkeiten des Flugfeldes wurden durch hohe Bauten in seiner Nähe beschränkt. 1,2 Kilometer nordwestlich erhob sich der 40 Meter hohe Kamin der Linzer Schiffswerft. Gleich hohe Schloten besaßen auch der 1,7 Kilometer westlich gelegene städtische Schlachthof und eine einen Kilometer südwestlich befindliche Fabrik, während der 165 Meter hohe Sendemast der RAVAG 4,5 Kilometer in südwestlicher Richtung entfernt war.

Die Flughafenzone war von folgenden Punkten begrenzt: Schiffswerft, Plesching, Trigonometrier 614 auf dem Pfeningberg, Schiffsmühle südwestlich der Kirche Steyregg, das linke Traunufer von der Flußmündung aufwärts bis zur Eisenbahnbrücke, Haltestelle Kleinmünchen, Bundesbahntrasse nach Linz bis zur Abzweigung der Bahnlinie nach Steyregg, von dort in gerader Linie zurück bis zur Schiffswerft. Ein Plan im Verhältnis 1:75.000 von Linz macht den Verlauf der Grenzen der Flughafenzone ersichtlich.

Auf dem Flugplatz standen ein Verwaltungsgebäude mit Diensträumen für die Polizei, Restaurations- und Warteräume für die Fluggäste sowie ein Holzgebäude im Ausmaß von 13 mal 7 Metern für Flugzeuge zur Verfügung. Die Versorgung mit Treibstoff konnte aus dem nahegelegenen Lager der „Shell“ erfolgen. Ein Windrichtungsanzeiger gab Aufschluß über die Windverhältnisse. Die Zufahrt erfolgte über die Mozart- und Derfflingerstraße. Flughafenunternehmer war die Stadt Linz, die den Kampfflieger aus dem ersten Weltkrieg, Rudolf Ebenhöch, mit der Flugplatzleitung betraute. Die Benützung des Flugplatzes war ganzjährig von Tagesanbruch bis zur Dunkelheit möglich. Es war ein öffentlicher Flugplatzverkehr mit allgemeiner Landeerlaubnis vorgesehen. Veranstaltungen durften nur mit Bewilligung der Flughafenunternehmung abgehalten werden. Von dieser wurden auch die Gebühren für die Flugplatzbenützung eingehoben, die einen bis drei Schilling für Landungen, Rundflüge und Streckenflüge betragen.

Bis zum 12. Juni 1936 erwiesen sich alle Bemühungen erfolglos, Linz in den regelmäßigen Luftverkehr einzubeziehen. Allerdings waren viele Privatflugzeuge englischer und anderer ausländischer Flieger dort gelandet und wieder gestartet.¹⁶² Um die Luftfahrt in der oberösterreichischen Landeshauptstadt vorwärtszubringen und ihre Einbeziehung in das europäische Flugnetz zu verwirklichen, entstand 1936 der Verein zur Förderung des Flugwesens. Er löste den in Liquidation befindlichen Oberösterreichischen Verein für Luftfahrt ab.

Am 4. Februar 1936 tagte das Proponentenkomitee des neuen Vereines, während am 28. April dann die gründende Versammlung stattfand. Die Vereinsgenehmigung war mit Bescheid der Sicherheitsdirektion für Oberösterreich vom 9. April 1936, Zl. 5460/3 - 1936, erfolgt. Seiner Satzung gemäß hatte der Verein, an dessen Spitze der Linzer Bürgermeister Doktor Wilhelm Bock stand, folgende Aufgaben: Belebung und Förderung des Flugwesens; Bau und Ankauf von Flugzeugen; Errichtung eines Fluggeländes; Ingangsetzung des Luftverkehrs; Unterstützung von flugsport-

lichen Vereinigungen und Luftfahrtunternehmen sowie Ausbildung von Flugzeugführern.

Vorerst mußte sich der Verein auf vorbereitende Handlungen beschränken; so auf die Beteiligung an der Sammlung des Landeshauptmannes Dr. Heinrich Gleißner für die Schaffung einer oberösterreichischen Luftstaffel und auf die Erwerbung eines einmotorigen Sportflugzeuges A 138 von Erich Meindl, das die Bezeichnung Oe-DOL erhielt. Das Geld für diesen Kauf stellten die Gemeinde Linz und die Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn-AG (ESG) bei.¹⁶³

Das gekaufte Flugzeug stammte aus dem Versuchsflugzeugbau von Erich Meindl, Linz, Volksfeststraße 20. Dieser hatte ein Flugzeug, 150-PS-Siemens-und-Halske-Flugzeugmotor Sh 14 a, Motor-Nr. 21.819, ein Meindl-Flugzeug, Muster AV III 3, Baujahr 1934, A 146 als Hoheitszeichen, im Werte von 12.000 Schilling in seinem Besitz und bei der Mannheimer Versicherungs-AG gegen Kasko versichert.¹⁶⁴

Erst das Jahr 1937 brachte eigene maßgebliche Leistungen des Vereines. Laut BGBl. 48 vom 1. Juni 1937, 170. Stück, war Österreich dem Abkommen über die Regelung der Luftfahrt vom 13. Oktober 1919, s. d. Anhängen A-H, beigetreten und hatte durch eine Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr (171) den österreichischen Binnenluftverkehr, gleichzeitig mit einer Änderung des Anhanges D (172), geregelt.

Damit war der Weg frei geworden, die Verhandlungen mit der „Oelag“ (Österreichische Luftverkehrs-AG) in Wien über die Verlängerung der Fluglinie Innsbruck–Salzburg nach Linz in der Zeit von Juli bis August 1937 erfolgreich zu beenden. In dem darauf bezughabenden Übereinkommen hatte sich der Verein zur Subventionierung der neuen Flugstrecke verpflichten müssen.

Am 29. Juni 1937 führte die einmotorige Junkers-Maschine F 13 der „Oelag“ mit einem Fassungsraum von vier Passagieren von Linz aus einen Presseflug nach Salzburg durch. Am darauffolgenden 1. Juli fand die feierliche Eröffnung der Fluglinie von Linz nach Salzburg statt, von wo aus Anschluß nach München und somit an den internationalen Luftverkehr möglich war. Es wurde täglich, mit Ausnahme des Sonntags, geflogen. (Linz ab 9.30 Uhr, Salzburg an 10.15 Uhr; zurück Salzburg ab 16.20 Uhr, Linz an 17.05 Uhr.) Bei einer Flugdauer von 45 Minuten betrug der Flugpreis 30 Schilling. Für Hochschüler, die in Innsbruck studierten, war der Flugpreis Linz–Innsbruck auf die Höhe einer Schnellzugfahrkarte III. Klasse dieser Strecke herabgesetzt worden.¹⁶⁵ Weil die Frequenz des Passagierfluges im Juli und August mit 131 Passagieren alle Erwartungen übertraf,

wurden die Flüge nach Salzburg auch im September fortgesetzt. 48 Fluggäste machten davon Gebrauch. Daneben benützte die Post diese Gelegenheit zur Beförderung ihrer Brief- und Frachtpost. Auf dem neuen Flugfeld fand auch mit 1400 Landungen, davon 130 von ausländischen Flugzeugen, ein reger sportlicher Flugbetrieb statt. Im Zuge von Schulungsflügen mit der vereinseigenen Maschine Oe-DOL wurden Motorflugschüler geschult, von denen sechs die Pilotenprüfung ablegten.¹⁶⁶

Für das Jahr 1938 war im Einvernehmen mit der „Oelag“ eine werktägliche Flugverbindung Linz—Salzburg mit einer neunsitzigen Junkersmaschine durch vier Monate hindurch vorgesehen.

Am 6. Dezember 1937 fand eine Ausschusssitzung des Vereines statt, in der die Planung einer Nord-Süd-Fluglinie über Linz beschlossen wurde. Verhandlungen mit der ČSR wurden eingeleitet, die jedoch durch den im März 1938 erfolgten Anschluß an das Deutsche Reich gegenstandslos wurden. Der Verein zur Förderung des Luftwesens blieb noch einige Zeit bestehen. Am 10. Mai 1938 ging das Vereinsvermögen an das NSFK (Nationalsozialistische Fliegerkorps) über. Der Flugplatz Linz wurde von der Deutschen Luftwaffe in Benützung genommen. Daneben gab es einen regelmäßigen zivilen Luftverkehr, bis die deutsche Stadtplanung durch den Bau von Hafenanlagen in diesem Gelände den Flugplatz „Katzenau“ verdrängte.¹⁶⁷ In den folgenden Jahren von 1938 bis 1945 zog der Krieg alle Flugtätigkeit in seinen Bann.

DER NEUE FLUGHAFEN LINZ-HÖRSCHING

Nicht allzulange nach dem Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich ging die Deutsche Luftwaffe daran, in der Nähe des Ortes Hörsching, im Südwesten von Linz, einen großangelegten Militärflugplatz zu errichten. Rollbahnen, Hangars, Kasernen und alle für einen vollkommenen Flughafen notwendigen Einrichtungen entstanden in den Jahren 1938 bis 1940. Bis zum Zusammenbruch im Mai des Jahres 1945 diente Hörsching ausschließlich militärischen Zwecken. Die einmarschierenden Amerikaner besetzten den Flugplatz Hörsching und nahmen ihn unter dem Namen „Camp MacCauley“ ausschließlich für ihre Dienste in Verwendung. Linz war dadurch wieder ohne jeden Anschluß an den internationalen Flugverkehr, weil — wie bereits ausgeführt — auch der seinerzeit im Donaubogen bestehende Flugplatz den Hafenanlagen hatte weichen müssen.

Schon in der ersten Hälfte des Jahres 1947 setzten konkrete Bemühungen des Magistrates Linz ein, für die im Wiederaufbau befindliche Landes-

hauptstadt einen angemessenen Flugplatz zu erlangen. Am 6. Mai 1947 wandte sich der Magistrat Linz im Wege der oberösterreichischen Landesregierung unter Zl. 001/47 an das Bundesministerium für Verkehr und führte aus:

„Die Stadt Linz hatte sich bereits nach dem ersten Weltkrieg um die Schaffung eines Zivilflughafens und Einbeziehung der Stadt Linz in den internationalen Flugverkehr bemüht. Am 22. Juni 1934 wurde der öffentliche Flughafen (östlich der Stadt) bewilligt und die Fluglinie Wien—Linz—Salzburg in Betrieb genommen. Durch die Hafenanlagen ist dieser Platz unmöglich geworden. Die einzige Möglichkeit ist südwestlich der Stadt in Hörsching gegeben.

Wir bitten, den ehemaligen Militärflughafen nach Freigabe durch die USA-Streitkräfte als zivilen Flugplatz für Linz und Anschluß an das internationale Flugnetz zu bestimmen.“

Einen Monat später kam Ministerialrat Jansa vom Amt für Luftfahrt nach Linz. Eine Besprechung am 10. Juni 1947 mit Vertretern der Landesregierung und der Stadtgemeinde Linz endete mit einer Besichtigung des Flugplatzes Hörsching. Um die Sache vorwärtszubringen, wandte sich das Oberösterreichische Landesfremdenverkehrsamt am 4. Oktober 1947 mit Schreiben DKFM. K/L wegen des Anfliegens von Hörsching durch USA-Clipper-Flugzeuge an Atlantic Div.-Generals Offices in New York, um auf dem Weg einer Vereinbarung darüber die Freigabe eines Teiles von Hörsching („Camp MacCauley“) für die österreichische Zivilluftfahrt zu erreichen. Aus den gleichen Beweggründen richtete der Magistrat Linz am 13. November 1947 eine Wiederholung seines Ansuchens vom 6. Mai 1947 an das Bundesministerium für Verkehr. Dessen Amt für Zivilluftfahrt antwortete am 2. Dezember 1947, Zl. 30.431/LA/47, und wies darauf hin, daß eine allfällige Entscheidung durch den Ministerrat erst erfolgen könne, wenn durch den Alliierten Rat jene Flugplätze bezeichnet wären, die Österreich für den zivilen Luftverkehr zugestanden würden.¹⁶⁸

Das folgende Jahr 1948 brachte als einzigen Fortschritt auf dem Weg zu einem zivilen Flugplatz in Hörsching den Vorschlag des Sektionsrates Dr. Watzek vom Amt für Luftverkehr in Wien, für Hörsching eine ähnliche Flughafen-Betriebsgesellschaft zwischen dem Land Oberösterreich und der Stadt Linz zu bilden, wie sie in Salzburg in den Jahren 1919 und 1939 zustande gekommen war. Die Stadt Linz wandte sich hierauf wegen Überlassung von Musterstatuten an Salzburg.

Trotz aller Widrigkeiten setzte die Stadt Linz, angefeuert durch die Initiative ihres Bürgermeisters Dr. Ernst Koref, unentwegt ihre Bemühungen fort, Hörsching als Flughafen von Linz verwenden zu können. 1949 wurde im BGBl. Nr. 97/49, Stück 19, das Abkommen über die internationale

Zivilluftfahrt verlaublich. Dessen 7. Artikel regelte die sogenannte „Capotage“, die besagt: „... jeder Vertragsstaat hat das Recht, den Luftfahrzeugen eines anderen Vertragsstaates die Bewilligung zu verweigern, innerhalb seines Gebietes Fluggäste oder Sendungen zur entgeltlichen Beförderung nach anderen Punkten seines Hoheitsgebietes aufzunehmen.“

Erst das Jahr 1950 brachte durch Verhandlungen mit Leutnant Bogart der Air Force Section Hqs in Wien über die Errichtung eines Flughafens Hörsching ein greifbares Ergebnis. Es wurde dabei in Aussicht gestellt, als Bodenpersonal österreichische Angestellte der Hörschinger Truppen zu verwenden.

Die Gesellschaften SWISSAIR und KLM erklärten ihr Interesse am Anfliegen von Hörsching. Die KLM beabsichtigte, ihre Linie Amsterdam—München nach Hörsching zu verlängern und ab Mitte März 1950 wöchentlich einmal in Hörsching zu landen und auch dann, wenn Wien wegen Schlechtwetters nicht angeflogen werden könnte. Allerdings war für die Verwirklichung dieser Absichten die Bewilligung der amerikanischen Besatzungsmacht in Österreich erforderlich.¹⁶⁹

Das Eis war endlich gebrochen, als am 28. April 1950 die Mitteilung einlangte, die USA hätten die Benützung des Flugplatzes Hörsching durch zivile Flugzeuge ab 1. Mai 1950 unter der Voraussetzung bewilligt, daß die Flüge bei Tageslicht durchgeführt werden und gute Wetterbedingungen für Landung und Start herrschen würden. Vorerst waren nur ausländische Flugverkehrsgesellschaften zugelassen, denn nur solche durften auf Grund des alliierten Kontrollabkommens in Österreich einen zivilen Flugzeugverkehr unterhalten.

Schon am 28. April 1950 landete im Rahmen einer kleinen Feierlichkeit in Hörsching ein Flugzeug der SAS (Scandinavian Airlines), das am folgenden Tag seinen Flug fortsetzte.¹⁷⁰ Die Stadtgemeinde Linz machte im Zusammenhang damit erhebliche Anschaffungen, die dem zivilen Flugverkehr in Hörsching zugute kamen (GZ 0010 VI vom 15. Juli 1950).¹⁷¹ Vom Magistrat Linz ergingen Einladungen an die in Österreich tätigen Fluggesellschaften KLM, British European Airways, Sisa (italienisch), Air France, SAS, Pan American Airways, Aliflotte Riunite, SWISSAIR, SABENA und auch an die jugoslawische Fluggesellschaft YAT, Linz-Hörsching in den Plänen ihrer regelmäßigen Fluglinien einzubauen. Vertreter der Stadt Linz begaben sich nach Wien, um diesbezügliche Verhandlungen zu führen.

Am 12. Oktober 1950 landete die erste Maschine der SWISSAIR in Hörsching. Die SAS landete jeweils am Freitag und flog am Samstag um

11 Uhr ab. Diese Linie führte von Linz über München, Frankfurt und Hamburg nach Kopenhagen, mit Fluganschlüssen in alle Erdteile. Linz war damit in den internationalen Flugverkehr wieder einbezogen. 1950 erfolgten 13 Anflüge Hörschings mit zusammen 162 Passagieren.

Das Jahr 1951 brachte neue Besprechungen mit allen ausländischen Flugverkehrsgesellschaften, die in Wien Vertretungen besaßen. Auch ein Autobuszubringerdienst Linz-Hörsching wurde eingerichtet. Am 23. Februar 1951 landete eine viermotorige Maschine, DC 4, der SAS in Hörsching. Am 24. April 1951 unternahm Bürgermeister Dr. Ernst Koref, zusammen mit Landesrat Kolb und Journalisten, in einem Flugzeug der KLM einen Flug nach Wien und zurück.

Ab 2. Mai 1952 berührte die YAT Linz-Hörsching auf ihrer Linie Belgrad-Frankfurt. Seit 28. Mai 1951 flog die SWISSAIR Hörsching auf ihrer Touristenlinie Zürich-Innsbruck-Salzburg-Wien an.

Wenn auch der Luftverkehr in Hörsching noch schwach war, wurde er doch schrittweise ausgebaut, weil Linz durch seine industrielle Entwicklung für den Luftfrachtenverkehr interessant geworden war. Deshalb verhandelte auch die Stadtgemeinde Linz wegen Übernahme des Abfertigungsdienstes (Ramp Service) in Hörsching. Zu dieser Zeit wurde Hörsching von der KLM und der YAT je einmal wöchentlich angefliegen.¹⁷²

Am 29. März 1952 begann in Linz eine Tagung aller Flughafenleiter Österreichs, die dem Erfahrungsaustausch über praktische Betätigung im Betrieb eines Flughafens diente. Für Linz war die Erörterung der Rechtsform der Gesellschaften wichtig, welche den Betrieb der Flughäfen Wien, Salzburg, Innsbruck und Graz innehatte. Zum Studium dieser Frage an Hand der Verträge der schon bestehenden Flughafen-Betriebsgesellschaften, insbesondere jener des Flugplatzes Schwechat, fand am 29. September 1953 eine Besprechung im Rahmen des Magistrates Linz statt.

Den Bestrebungen, auch für Linz-Hörsching eine derartige Gesellschaft zu schaffen, diente auch eine Besprechung mit dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe am 16. Februar 1953, auf deren Ergebnis der am 22. März 1954 geschaffene Entwurf für eine Flughafenbetriebs-Ges. m. b. H. Linz aufbaute. Die Gründung der Linzer Flughafenbetriebs-Ges. m. b. H. erfolgte mit Notariatsakt vom 11. Jänner 1955. Das Stammkapital der Gesellschaft, an welcher der Bund, das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Linz Anteile erwarben, wurde mit 250.000 Schilling festgelegt. Mit der Führung der Geschäfte wurde Senatsrat Doktor Josef Seitlinger betraut. Als Aufgabengebiet der Gesellschaft wurde der Betrieb des Flughafens Linz-Hörsching (OELI), die Durchführung des

Bodendienstes (Ramp and Handling Service) und Errichtung bzw. Ausgestaltung der hiezu notwendigen Einrichtungen festgelegt.

Damit begann der eigentliche Ausbau des zivilen Flugverkehrs in Linz-Hörsching, der seit 1952 im Verzeichnis der internationalen Flughäfen unter Kategorie C geführt wurde. Bis zum Abschluß des Staatsvertrages vollzog sich der gesamte Flugbetrieb unter Aufsicht der amerikanischen Besatzungsmacht. Am 12. August 1955 übergab die USA-Besatzungsmacht in einem feierlichen Staatsakt in Salzburg die bisher von ihr beaufsichtigten Geschäfte an die zivile Geschäftsführung der Flughafenbetriebs-Ges. m. b. H. Linz und Salzburg. Die zuständigen österreichischen Ministerien legten am 20. August 1955 fest, daß die für den zivilen Betrieb in Hörsching notwendigen Räume und Anlagen freizuhalten seien. Der Ministerrat stellte im November 1955 fest, daß der zivile Flugverkehr am Flugplatz Hörsching voll und ganz garantiert werde. Den militärischen Sektor des Flugplatzes Hörsching übernahm die österreichische Luftwaffe. Es wurde eine völlige Trennung des zivilen und des militärischen Betriebes vorgesehen.

Zur Belebung des zivilen Flugbetriebes wurden Verträge mit den ausländischen Fluggesellschaften KLM, SABENA und SWISSAIR abgeschlossen, die 1955 Hörsching anfliegen. Der Flughafen Hörsching diente in erster Linie als Frachturnschlagplatz und erreichte die zweite Stelle im Luftfrachttransport Österreichs. Die Frequenzen gestalteten sich wie folgt:

1954	56 Flüge	236 Gäste	Fracht 60.683 kg
1955	70 Flüge	399 Gäste	Fracht 71.490 kg

Daneben wurden Taxiflüge nach Salzburg, Wien usw. durchgeführt sowie ein vorläufig kleiner Rundflugbetrieb aufgenommen.

Für die Ausgestaltung des Zivilflugplatzteiles wurden in Aussicht genommen:

1. Erneuerung und Verbesserung der Start- und Landebahn,
2. Ausbau der Flugplatz-Befeuerungsanlage sowie Außenhorizontbefeuerung,
3. Bau und Ausgestaltung des Abfertigungsgebäudes,
4. Neubau des Kontrollturmes.¹⁷³

Im Jahre 1956 besetzte das Bundesheer die gesamten Anlagen des Flugplatzes Hörsching. Dieser wurde zum militärischen Hoheitsgebiet erklärt, mit der Einschränkung, daß dem zivilen Flugbetrieb der notwendige Wirkungsbereich garantiert bliebe. Der Flugplatz dient daher ab 1956 sowohl militärischen als auch zivilen Zwecken.

In Hörsching wurden Dienststellen der Zollbehörde, der Grenzpolizei der Bundespolizeidirektion Linz, der Gendarmerie und der KLM ein-

gerichtet. Diese Gesellschaft war die einzige, die 1956 Hörsching noch regelmäßig anflug. 20 andere Gesellschaften benützten den Flugplatz nur fallweise.

Zusammen mit dem österreichischen Aeroklub wurde von der Flughafenbetriebsgesellschaft in Hörsching ein Flugtag abgehalten, der von 42.000 Gästen besucht wurde. Der Bedarfsflugbetrieb nahm 1956 eine günstige Entwicklung. Im Linienverkehr gab es 230 Flugzeugbewegungen mit 7458 Passagieren und 253.377 Kilogramm Fracht. Im Sportflug gab es 281 Flugzeugbewegungen mit 319 Passagieren, während 959 Rundflüge mit 2689 Passagieren stattfanden.¹⁷⁴

Da 1957 noch keine Abmachungen mit dem Militär für die rechtliche Sicherheit des zivilen Luftverkehrs in Hörsching zustande kamen, stellte die Flughafenbetriebsgesellschaft ihre Rolle als Bauherr ein und beschränkte sich nur auf jene Investitionen, die auf fremdem Grund und Boden ausschließlich oder überwiegend der zivilen Luftfahrt dienten.

1957 wurde von Hörsching aus der Weitertransport vieler Flüchtlinge aus Ungarn durchgeführt.

1957 wurden nachstehende Flugverkehrsleistungen erzielt: 124 Flugzeugbewegungen, 5775 Passagiere, 66.988 Kilogramm Fracht, 534 Kilogramm Post; Sport 536 Flugzeugbewegungen mit 388 Passagieren, 603 Rundflüge mit 1827 Passagieren, wobei der Flugtag nicht berücksichtigt ist.¹⁷⁵

Am 1. Jänner 1958 trat das neue österreichische Luftfahrtsgesetz in Kraft, durch das die bisherige gesetzliche Basis, auf der die Luftfahrt in Österreich noch immer beruht hatte, nämlich das reichsdeutsche Luftfahrtsgesetz, abgelöst wurde.

Daraus ergab sich der öffentliche Funktionsbereich des Verkehrsflughafens Linz-Hörsching als eines Flughafens, der zwar Militärflughafen ist, nach den Bestimmungen des § 62 des Luftfahrtsgesetzes jedoch als öffentlicher Zivilflugplatz mitbenützt wird.

1958 begann sich die Flughafenbetriebsgesellschaft Linz auch der Unterstützung der sportlichen Interessen der Jugend zu widmen, insbesondere der Sportfliegerei, durch Erlaubnis der Erwerbung der Berechtigung zur Führung eines Sportflugzeuges. Zu diesem Zweck ging die Flughafenbetriebsgesellschaft Linz eine Arbeitsgemeinschaft mit der ÖFAG Salzburg ein.

Das Jahr 1958 zeigte die Wiederkehr eines normalen Geschäftsablaufes an. Der Linienverkehr wies 79 Flugzeugbewegungen mit 1476 Passagieren auf, an Fracht 94.051 Kilogramm, Post 1709 Kilogramm, daneben gab es

767 Sportflugzeugbewegungen mit 544 Passagieren, 7171 Rund- und Charterflüge mit 5151 Passagieren.

Für die Flugausbildung wurden 824 Flugstunden aufgewendet; 30 Personen legten die Prüfung ab.

Begonnen wurde mit dem Bau eines Hangars mit Postgebäude, einer zivilen Zufahrtsstraße, einer Tankanlage zwischen Zufahrtsstraße und Hangar, Abfertigungsräumen vor dem Hangar und den Werkstätten.¹⁷⁶

Der Flugverkehr des Jahres 1959 litt darunter, daß der Kontrollturm wegen Baufähigkeit abgetragen werden mußte.

Die internationale Flugverkehrsbehörde verlautbarte dazu:

„Auf Grund der eingeschränkten Sichtverhältnisse infolge Abbau des Kontrollturmes wird für Luftfahrzeuge im Platzverkehr kein Flugverkehrsleitdienst durchgeführt. Es können auch keine optischen Signale gegeben werden, sondern nur Informationen für Start und Landung über Funk erteilt werden. Alle Luftfahrzeugbewegungen unterliegen der alleinigen Verantwortlichkeit des Piloten.“

Darin war auch die Ursache gelegen, weshalb im Sommerflugverkehr 1959 größere Maschinen vom Linienverkehr nach Hörsching abgezogen und der Flugplatz nur mehr von DC-3-Maschinen angeflogen wurde.

Der Linienflugverkehr 1959 erbrachte folgende Ergebnisse: 102 Flugzeugbewegungen, 2126 Passagiere, 89.650 Kilogramm Fracht, 2063 Kilogramm Post; 560 Sportflugzeugbewegungen mit 723 Passagieren; 1149 Rundflüge, 1034 Lokalflüge, 2345 Schulflüge. 15 Privatpilotenprüfungen und vier Schleppprüfungen wurden abgelegt. Auch wurde versucht, das Luftfrachtaufkommen von Oberösterreich mittels Autotransport zu den Flughäfen München und Wien zu dirigieren, um den hohen Anfall an Samstagen durch diese Zwischentransporte aufzulockern.¹⁷⁷

1960 liefen die Bemühungen um Wiedererrichtung des Kontrollturmes verstärkt weiter. Am 9. Oktober wurde die neue Zivilzufahrtsstraße festlich dem Verkehr übergeben. Die Zivilbevölkerung kann dadurch ohne jede militärische Kontrolle die Anlagen des Zivilflughafens betreten und besichtigen. Außerdem wurde die neue Tankanlage in Betrieb genommen. Über die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2200 Meter wurden Verhandlungen mit den militärischen Dienststellen aufgenommen. Im Linienflug erfolgten 81 Bewegungen mit 1037 Passagieren, 188.956 Kilogramm Fracht und 1831 Kilogramm Post. Der Sportflugverkehr erbrachte 66 Flugbewegungen mit 224 Passagieren im Streckenflug; 368 Rundflugbewegungen mit 1031 Passagieren, zwei Gemeindeflüge mit sechs Passagieren, 52 Reklameflüge, 20 Fotoflüge mit 15 Passagieren sowie elf Prüfungs- und Werkstättenflüge mit vier Passagieren. An nichtgewerbsmäßigen Flügen wurden durchgeführt: 5749 inländische und neun auslän-

dische Platz- und Lokalflüge; 885 inländische und 118 ausländische Überlandflüge; drei Rettungsflüge und 64 sonstige Behördenflüge. 18 Flugschüler erwarben den Privatpilotschein, sechs legten die Schleppprüfung, sechs die Kunstflugprüfung ab.¹⁷⁸

Die Flughafen-Linz-Betriebsgesellschaft m. b. H. hatte im Jahre 1961 den Vorsitzenden ihres Aufsichtsrates, Landesbaudirektor Hofrat Dipl.-Ing. Glöckel, durch Tod verloren. Als neuer Vorsitzender trat Hofrat Doktor Lelio Spannocchi an dessen Stelle.

Das Bundesamt genehmigte als zuständige Stelle für die zivile Luftfahrt auf Grund der 1960 geleisteten Planungsarbeiten mit AV. vom 8. Juni 1961 die Errichtung eines Kontrollturmes, nachdem das Bundesministerium für Landesverteidigung schon vorher mit Bescheid vom 9. Jänner 1961 die Grundsatzbewilligung für dieses Bauvorhaben ausgesprochen hatte. Es wurde auch entschieden, die Start- und Landebahn auf 2000 Meter zu verlängern und außerdem eine Sicherheitsstrecke von 200 Metern vorzusehen. Die Bauarbeiten wurden im Sommer begonnen. Durch diese Arbeiten wurde der zivile Luftverkehr stark behindert. Linz konnte im planmäßigen Linien- und Reiseverkehr mit Flugzeugen größerer Gewichtsklassen nicht mehr angeflogen werden. Es wurde beschlossen, 1962 die Erweiterung des bestehenden Rollweges Mitte auf die Breite von 22,5 Metern vorzubereiten. Trotz dieser Hemmnisse stieg der Verkehr von Sportflugzeugen und zweimotorigen Reiseflugzeugen, so daß der Ausfall im Linien- und Charterverkehr gegenüber 1960 sogar mehr als wettgemacht wurde. Auch die Ziffern des Frachtenverkehrs stiegen an, weshalb sich die Lufthansa im Raum Oberösterreich festsetzte, um in Konkurrenz mit der KLM und der Seaboard World Airlines das Frachtaufkommen des oberösterreichischen Wirtschaftsraumes zu gewinnen. Es wird daher die Frachtabfertigung und die Lagerung von Frachtgütern ausgestaltet.

Im kommerziellen Linien- und Charterverkehr wurden vollzogen:

Flugzeugbewegungen	72
Passagieraufkommen	421
Ankommende Fracht . . .	32.065 kg
Abgehende Fracht	89.593 kg
Transit	37.171 kg
Zusammen	158.829 kg

Postaufkommen:

Abgehend	1430 kg
Transit	70 kg
Zusammen	1500 kg

Gewerblicher, nicht planmäßiger Flugbetrieb:

Streckenflüge	47
Rundflüge	288
Gesundheitsflüge	—
Reklameflüge	95
Fotoflüge	48
Prüfungs- und Werkstättenflüge	36
Sonstige Flüge	6

Nichtgewerblicher Flugbetrieb:

Platz- und Lokalflüge, inländische	4718	ausländische	35
Überlandflüge inländische	1409	ausländische	427
Rettungsflüge inländische	—	ausländische	—
Behördenflüge inländische	62		
Zusammen	6189	Zusammen	462
Davon Schulflüge	2515		

Segelflugbetrieb:

Motorschleppstarts	30
Windenschleppstarts	1896

Zivilluftfahrerausbildung:

Cesna 160 B OE DAD	169 Stunden 30 Minuten
SK OE ACS	91 Stunden 16 Minuten
Piper L 4 OE AAS	221 Stunden 15 Minuten
Piper L 4 OE AHF	253 Stunden 8 Minuten
Charterflugzeuge	56 Stunden 21 Minuten

Abgelegte Prüfungen:

Privatpilotenprüfungen . . .	11
Schleppflugprüfungen	5
Kunstflugprüfungen	2
Praktische Radio-Telefonie- Prüfung ¹⁷⁹	1

Die Wichtigkeit des Flughafens Linz-Hörsching für die Güterausfuhr geht auch aus den Freight Services der KLM hervor, der Linie Amsterdam—Linz—Wien, auf der der Herflug direkt nach Wien verläuft, auf dem Rückflug jedoch Hörsching um 16 Uhr anfliegt und um 16.50 Uhr wieder verläßt.¹⁸⁰

Am 7. Juli 1962 wurde die neue Start- und Landebahn in Hörsching in der Länge von 2000 Metern in feierlicher Weise eröffnet; sie dient dem militärischen und dem zivilen Flugbetrieb.¹⁸¹ Die ersten in Österreich konstruierten und gebauten Reiseschnellflugzeuge der Type „M 222“, erzeugt von den Simmering-Graz-Pauker-Werken, wurden wenige Tage später auf dem Flugfeld Linz-Hörsching vorgeführt.¹⁸² Leider wurde der Flugplatz Linz-Hörsching auch 1962 nicht in den innerösterreichischen Luftverkehr, z. B. mit Graz oder Klagenfurt, einbezogen. Dagegen dehnte die Fliegerschule Hörsching ihren Betrieb auch auf den Zivilflugplatz der Rieder Sportflieger in Kirchheim aus, um dort mit einer Piper 4 die Bewerber praktisch auszubilden.¹⁸³

Anmerkungen:

- ¹ Herman Hörnes, Buch des Fluges (Wien 1911); Hans Löw, Österreichische Pioniere der Luftfahrt (Wien 1953).
- ² Der Jahresbericht des k. k. Staatsgymnasiums vom Jahre 1910 (S. 1—5) bezeichnet jedoch den dritten Linzer Bischof Sigmund von Hohenwart als den Beisteller des Bergschlößls; damit ist dem Autor des Jahresberichtes von 1910 aber eine Verwechslung unterlaufen. Der Mann, der als Regens des Collegium Nordicum in Linz das Bergschlößl den Professoren und Schülern als Erholungsort zur Verfügung stellte, war Sigmund Graf Hohenwart-Gerlachstein, der im Jahre 1780 Linz verließ, weil er nach Florenz als Erzieher der Söhne des Großherzogs Leopold von Toskana ging. Später wurde er Bischof von Triest und St. Pölten, 1783 Erzbischof von Wien (Bilderwoche, Tages-Post vom 2. April 1933, Nr. 14). Sigmund von Hohenwart, Bischof von Linz, wurde am 7. Juni 1745 in Cilli, Steiermark, geboren. Er studierte in Laibach und Graz Theologie. Seit 1768 Mitglied des Domstiftes in Gurk, Generalvikar der Diözese Gurk zu Klagenfurt (1788 bis 1810), 1809 zum Bischof von Linz ernannt. Von Pius VII. 1814 als Bischof präkonisiert, am 12. Mai 1815 in Wien geweiht. Gestorben am 22. April in Linz (Krakowitzer-Berger: Biographisches Lexikon des Landes Österreich ob der Enns, Passau und Linz 1931).
- ³ Josef Fink, Geschichte der Stadt Linz (Der Oberösterreich 1872), S. 99.
- ⁴ Österreichisches Bürgerblatt für Verstand, Herz und gute Laune, Nr. 67 vom 20. August 1824.
- ⁵ Oberösterreichisches Landesarchiv, Neue Registratur, Bd. 207.
- ⁶ K. k. Priv. Linzer Zeitung, Nr. 89 vom 5. November 1824.
- ⁷ Tages-Post, Unterhaltungsbeilage, 1909, Nr. 15.
- ⁸ Hans Kreczi, Linz, Stadt an der Donau (Linz 1951).
- ⁹ Hans Löw, a. a. O.
- ¹⁰ Tages-Post vom 22. September 1867.
- ¹¹ Tages-Post vom 24. September 1867.
- ¹² Löw, a. a. O.
- ¹³ Hörnes, a. a. O.
- ¹⁴ Der Alpenbote (Steyr) vom 30. April 1899.
- ¹⁵ Hörnes, a. a. O.
- ¹⁶ Jahresbericht des Vereines für Luftfahrt in Linz, 1. Vereinsjahr 1909.
- ¹⁷ Tages-Post vom 31. Oktober 1909.
- ¹⁸ Tages-Post vom 22. Oktober 1909.
- ¹⁹ Tages-Post vom 22. Oktober 1909.
- ²⁰ Tages-Post vom 24. und 25. Oktober 1909.
- ²¹ Tages-Post vom 29. Oktober 1909.
- ²² Tages-Post vom 31. Oktober 1909.
- ²³ Tages-Post vom 2. November 1909.
- ²⁴ Tages-Post vom 4., 5., 6. und 8. November 1909.
- ²⁵ Tages-Post vom 13. November 1909.
- ²⁶ OÖ. Landesarchiv, Originalakt.
- ²⁷ Jahresbericht des OÖ. Vereines für Luftfahrt (Linz 1910).
- ²⁸ Ebenda und Linzer Volksblatt vom 20. Oktober 1961, Nr. 244, S. 3.
- ²⁹ Jahresbericht 1911 und 1912 des OÖ. Vereines für Luftfahrt.
- ³⁰ Hörnes, a. a. O., S. 262 — 330.
- ³¹ Jahresbericht 1911 des OÖ. Vereines für Luftfahrt.
- ³² Ebenda.
- ³³ Ebenda und Linzer Volksblatt Nr. 268 vom 18. November 1961, S. 5.
- ³⁴ Jahresbericht 1912 des OÖ. Vereines für Luftfahrt, S. 32.
- ³⁵ Jahresbericht 1912 des OÖ. Vereines für Luftfahrt.
- ³⁶ Ebenda.
- ³⁷ Archiv der Stadt Linz, Verwaltungsakte, Normalia, Materie 34 ex 1912.
- ³⁸ Jahresbericht 1913 des OÖ. Vereines für Luftfahrt, S. 11/12, Bild.
- ³⁹ Ebenda, S. 17/18.
- ⁴⁰ Ebenda, S. 33.

- ⁴¹ Tages-Post vom 25. November 1913 und Jahresbericht des OÖ. Vereines für Luftfahrt 1913.
- ⁴² Hörnes, a. a. O., S. 430 — 496.
- ⁴³ Ebenda, S. 335 — 336.
- ⁴⁴ Aus eigener Erfahrung.
- ⁴⁵ Tages-Post vom 3. Februar 1914.
- ⁴⁶ Tages-Post vom 3. März 1914.
- ⁴⁷ Tages-Post vom 2. April 1914.
- ⁴⁸ Tages-Post vom 7. April 1914.
- ⁴⁹ Tages-Post vom 16. Februar 1914.
- ⁵⁰ Tages-Post vom 17. Februar 1914.
- ⁵¹ Tages-Post vom 5. März 1914.
- ⁵² Tages-Post vom 30. März 1914.
- ⁵³ Tages-Post vom 5. April 1914.
- ⁵⁴ Tages-Post vom 6., 7. und 30. April 1914.
- ⁵⁵ Tages-Post vom 6. und 8. Mai 1914.
- ⁵⁶ Tages-Post vom 10., 14. und 22. Mai 1914.
- ⁵⁷ Tages-Post vom 29. Mai 1914.
- ⁵⁸ Tages-Post vom 2., 7. und 8. Juni 1914.
- ⁵⁹ Tages-Post vom 27. und 30. Juni 1914.
- ⁶⁰ Tages-Post vom 6., 19., 22. und 24. Juli 1914.
- ⁶¹ Linzer Volksblatt vom 13. August 1925
- ⁶² Erinnerungen der Witwe Oberst Malinas.
- ⁶³ Tages-Post vom 13. August 1914.
- ⁶⁴ Hörnes, a. a. O.
- ⁶⁵ Tages-Post vom 8. und 13. August 1914.
- ⁶⁶ Handelsregister beim Landesgericht Linz.
- ⁶⁷ Archiv der Stadt Linz, Verwaltungsarchiv, Spezialia, Materie 33.
- ⁶⁸ A. a. O., Schreiben des Stadtbauamtes, Zl. 2799/1920 vom 6. April 1920.
- ⁶⁹ A. a. O.
- ⁷⁰ A. a. O.
- ⁷¹ Linzer Volksblatt vom 19. und 21. Juni 1920.
- ⁷² Archiv der Stadt Linz, Verwaltungsarchiv, Spezialia, Materie 33.
- ⁷³ Ebenda.
- ⁷⁴ Handelsregister beim Landesgericht Linz.
- ⁷⁵ Archiv der Stadt Linz, Verwaltungsarchiv, Spezialia, Materie 33.
- ⁷⁶ Ebenda.
- ⁷⁷ Tages-Post vom 10. Mai 1923.
- ⁷⁸ Tages-Post vom 2. Juni 1923.
- ⁷⁹ Tages-Post vom 9. Juni 1923.
- ⁸⁰ Tages-Post vom 11. Juli 1923 und 2. Jänner 1924.
- ⁸¹ Tages-Post vom 20. März und 23. April 1924.
- ⁸² Tages-Post vom 25. März und 1. Mai 1924.
- ⁸³ Tages-Post vom 1. August 1924.
- ⁸⁴ Linzer Volksblatt vom 6. Jänner und 20. April 1925.
- ⁸⁵ Linzer Volksblatt vom 7. April 1925.
- ⁸⁶ Linzer Volksblatt vom 25. Mai 1925.
- ⁸⁷ Linzer Volksblatt vom 4. August 1925.
- ⁸⁸ Linzer Volksblatt vom 12. August 1925.
- ⁸⁹ Linzer Volksblatt vom 13. August 1925.
- ⁹⁰ Linzer Volksblatt vom 25. August 1925.
- ⁹¹ Linzer Volksblatt vom 6. August 1925.
- ⁹² Linzer Volksblatt vom 5. Mai 1926.
- ⁹³ Linzer Volksblatt vom 21. Juli 1926.
- ⁹⁴ Linzer Volksblatt vom 18. August 1926.
- ⁹⁵ Linzer Volksblatt vom 20. August 1926.
- ⁹⁶ Linzer Volksblatt vom 26. August und 7. September 1926.
- ⁹⁷ Linzer Volksblatt vom 10. September 1926.
- ⁹⁸ Linzer Volksblatt vom 26. September und 14. Oktober 1926.

- ⁹⁰ Linzer Volksblatt vom 12. Oktober 1926.
¹⁰⁰ Linzer Volksblatt vom 1. Dezember 1926.
¹⁰¹ Linzer Volksblatt vom 18. Dezember 1926.
¹⁰² Linzer Volksblatt vom 11. Jänner 1927.
¹⁰³ Linzer Volksblatt vom 6. Februar 1927.
¹⁰⁴ Linzer Volksblatt vom 5. April 1927.
¹⁰⁵ Linzer Volksblatt vom 20. Mai 1927.
¹⁰⁶ Linzer Volksblatt vom 24. Juni und 20. Juli 1927; Tages-Post vom 5. Februar 1928.
¹⁰⁷ Linzer Volksblatt vom 20. Juli, 13. August und 30. November 1927 und Handelsregister beim Landesgericht Linz, Band III, pag. 137, aus welchem ersichtlich ist: 20. August 1927, Oberösterreichische Fluggesellschaft mit beschränkter Haftung, Linz, Landstraße 52.
 Gegenstand des Unternehmens:
 a) Veranstaltung von Passagier- und Schauflügen in Linz und über Land, von Reklameflügen und für Belehrung und aus wissenschaftlichen Gründen.
 b) Die Erwerbung und sohin der Betrieb anderer in Oberösterreich befindlicher Flugunternehmen sowie Beteiligung an solchen Unternehmen in gesetzlich zulässiger Form.
 c) Errichtung einer Flugschule nach Erfüllung der hieran geknüpften gesetzlichen Bestimmungen.
 d) Der Handel mit Flugzeugen jeder Art und Flugzeugbestandteilen sowie den zum Betrieb von Flugzeugen erforderlichen Materialien.
 e) Die Vornahme von Reparaturen an Flugzeugen nach Maßgabe der hiefür bestehenden gesetzlichen Voraussetzungen.
 Geschäftsführer: Paul Sabitzer, Kaufmann in Linz / gelöscht 19. 2. 1931 / Hans Wannek, Pilot, Linz / gelöscht 19. 2. 1931 /. Vertretung: die beiden Geschäftsführer gemeinsam.
 Gesellschaftsvertrag vom 18. 6. 1927.
 Firmenzeichnung: Der Wortlaut der Firma wird gemeinsam von den Geschäftsführern unterfertigt.
 Stammkapital: 25.000 Schilling, voll eingezahlt.
 19. 2. 1931: Geschäftsführer Erich Mostny, Linz, Ferihumerstraße 21; 23. 1. 1931: Gesellschaftsvertrag in § 8 abgeändert. Firmenzeichnung Erich Mostny allein.
 14. 2. 1940: Die Gesellschaft wird von Amts wegen gelöscht gem. § 2 RGLB. I, S. 914, aus 1934.
¹⁰⁸ Linzer Volksblatt vom 4. August 1927.
¹⁰⁹ Linzer Volksblatt vom 14. August 1927.
¹¹⁰ Linzer Volksblatt vom 21. September 1927.
¹¹¹ Linzer Volksblatt vom 30. August 1927.
¹¹² Linzer Volksblatt vom 30. November 1927; Tages-Post vom 12. und 26. Jänner und 12. Februar 1928.
¹¹³ Tages-Post vom 11. März 1928.
¹¹⁴ Tages-Post vom 20. März 1928.
¹¹⁵ Tages-Post vom 3. Mai 1928.
¹¹⁶ Tages-Post vom 9. Mai 1928.
¹¹⁷ Tages-Post vom 15. Mai 1928.
¹¹⁸ Tages-Post vom 17. Mai 1928.
¹¹⁹ Tages-Post vom 22. Mai 1928.
¹²⁰ Tages-Post vom 12. Juni 1928.
¹²¹ Tages-Post vom 15. Juni 1928.
¹²² Tages-Post vom 19. Juni 1928.
¹²³ Tages-Post vom 8. Juli 1928.
¹²⁴ Tages-Post vom 15. Juli 1928.
¹²⁵ Tages-Post vom 15. Juli 1928.
¹²⁶ Tages-Post vom 7. August 1928.
¹²⁷ Tages-Post vom 25. August 1928.
¹²⁸ Tages-Post vom 25. August 1928.
¹²⁹ Tages-Post vom 13. September 1928.
¹³⁰ Tages-Post vom 16. August und 15. September 1928.

- ¹³¹ Tages-Post vom 26. September 1928.
- ¹³² Tages-Post vom 16. Oktober 1928.
- ¹³³ Tages-Post vom 23. Oktober 1928.
- ¹³⁴ Tages-Post vom 26. Oktober und 10. November 1928.
- ¹³⁵ Tages-Post vom 21. November 1928.
- ¹³⁶ Linzer Volksblatt vom 29. März 1929.
- ¹³⁷ Linzer Volksblatt vom 4. April 1929.
- ¹³⁸ Linzer Volksblatt vom 3. Mai 1929.
- ¹³⁹ Linzer Volksblatt vom 20. Juni 1929.
- ¹⁴⁰ Linzer Volksblatt vom 21. Juni und 10. Juli 1929.
- ¹⁴¹ Linzer Volksblatt vom 31. Juli 1929.
- ¹⁴² Linzer Volksblatt vom 13. August, 13. September, 2. und 12. Oktober 1929.
- ¹⁴³ Linzer Volksblatt vom 24. September 1929.
- ¹⁴⁴ Linzer Volksblatt vom 17. und 19. Oktober 1929.
- ¹⁴⁵ Linzer Volksblatt vom 14. November 1929; Tages-Post vom 4. und 5. März 1930.
- ¹⁴⁶ Tages-Post vom 24. und 27. März 1930.
- ¹⁴⁷ Tages-Post vom 16. Juni 1930.
- ¹⁴⁸ Tages-Post vom 12. Juli und 5. September 1930.
- ¹⁴⁹ Tages-Post vom 18. Juli 1930.
- ¹⁵⁰ Tages-Post vom 22. Juli 1930.
- ¹⁵¹ Tages-Post vom 29. Juli 1930.
- ¹⁵² Tages-Post vom 24. und 29. August und 1. September 1930.
- ¹⁵³ Tages-Post vom 20. Oktober 1930.
- ¹⁵⁴ Tages-Post vom 28. November 1930 und Linzer Volksblatt vom 17. Jänner 1931.
- ¹⁵⁵ Linzer Volksblatt vom 6. Jänner 1931.
- ¹⁵⁶ Linzer Volksblatt vom 31. März und 14. April 1931.
- ¹⁵⁷ Linzer Volksblatt vom 9. April 1931.
- ¹⁵⁸ Linzer Volksblatt vom 9., 14. und 28. April 1931.
- ¹⁵⁹ Linzer Volksblatt vom 27. Juni 1931.
- ¹⁶⁰ Linzer Volksblatt vom 1. Juli 1931.
- ¹⁶¹ Linzer Volksblatt vom 13. Oktober und 27. Dezember 1931.
- ¹⁶² Archiv der Stadt Linz, Verwaltungsarchiv, Spezialia, Materie 33, OÖ. Verein für Luftfahrt.
- ¹⁶³ Archiv der Stadt Linz, Verwaltungsarchiv, Spezialia, Materie 33, Flughafenerrichtung.
- ¹⁶⁴ A. a. O. und Versicherungsschein Nr. 1052 vom 23. August 1934.
- ¹⁶⁵ Linzer Volksblatt vom 1. Juli 1937.
- ¹⁶⁶ Akten des Magistrates Linz (Senatsrat Dr. Adolf Frank).
- ¹⁶⁷ A. a. O. und „Oberösterreich“, 1. Jg., Heft 3.
- ¹⁶⁸ Akten des Magistrates Linz (Senatsrat Dr. Adolf Frank), Magistratsdirektion Linz, GZ. 001/48.
- ¹⁶⁹ A. a. O., GZ. 004-7/50 vom 18. Februar 1950.
- ¹⁷⁰ A. a. O., GZ. 001/50/VI.
- ¹⁷¹ A. a. O., GZ. 0010/VI vom 15. Juli 1950.
- ¹⁷² A. a. O., GZ. 006/2-1 vom 29. Oktober 1951.
- ¹⁷³ Flughafenbetriebs-Ges. m. b. H., Linz, Jahresbericht 1955.
- ¹⁷⁴ A. a. O., Jahresbericht 1956.
- ¹⁷⁵ A. a. O., Jahresbericht 1957.
- ¹⁷⁶ A. a. O., Jahresbericht 1958.
- ¹⁷⁷ A. a. O., Jahresbericht 1959.
- ¹⁷⁸ A. a. O., Jahresbericht 1960.
- ¹⁷⁹ A. a. O., Jahresbericht 1961.
- ¹⁸⁰ World Time Table der KLM für 1962, Freight Services.
- ¹⁸¹ Linzer Volksblatt vom 7. Juli 1962.
- ¹⁸² Linzer Volksblatt vom 16. Juli 1962.
- ¹⁸³ Oberösterreichische Nachrichten vom 25. Juli 1962.



Der Ballonaufstieg vom 22. September 1867 vor der Linzer Gasanstalt. Öl auf Leinwand, 100,5×79,5 cm; von H. Ubell, dem Leopold Zinögger (?) zugeschrieben. (Stadtmuseum Linz.)

Er empfiehlt mir mich sofort an einen kleinen
finanziellen Grundriss zu machen und mich
bei Verwirklichung derselben in Österreich
sich auf das Wohl des Aero-Clubs zu stützen
und so mir schriftlich auszusprechen.

Der Ballon wird dann in Paris gemacht
weil er sonst nirgendwo in der Welt
Anfertigung gemacht wird. Ballon, Motor
und dieses Leuchtgas können in der
von ihm angegebenen Größe von 1000 bis
1500 Cubikmeter nur auf 6000 bis 7000
Francs. Die Arbeit mit den Treppeleisen und
Stahlgewand, wo ich noch selber mitwirken
müßte, werden in Österreich gemacht werden
sollen aus dem Grunde, um schnell und leicht
für die beste Herstellung des Elektromotors
zu haben. Die Montage in Paris müßte
dann wieder der Akademiker Mallet
übernehmen, welcher mich die Herstellung
des Ballons besorgt. — Mit solcher Hilfe
wird sich auf die Geldfrage lösen lassen.

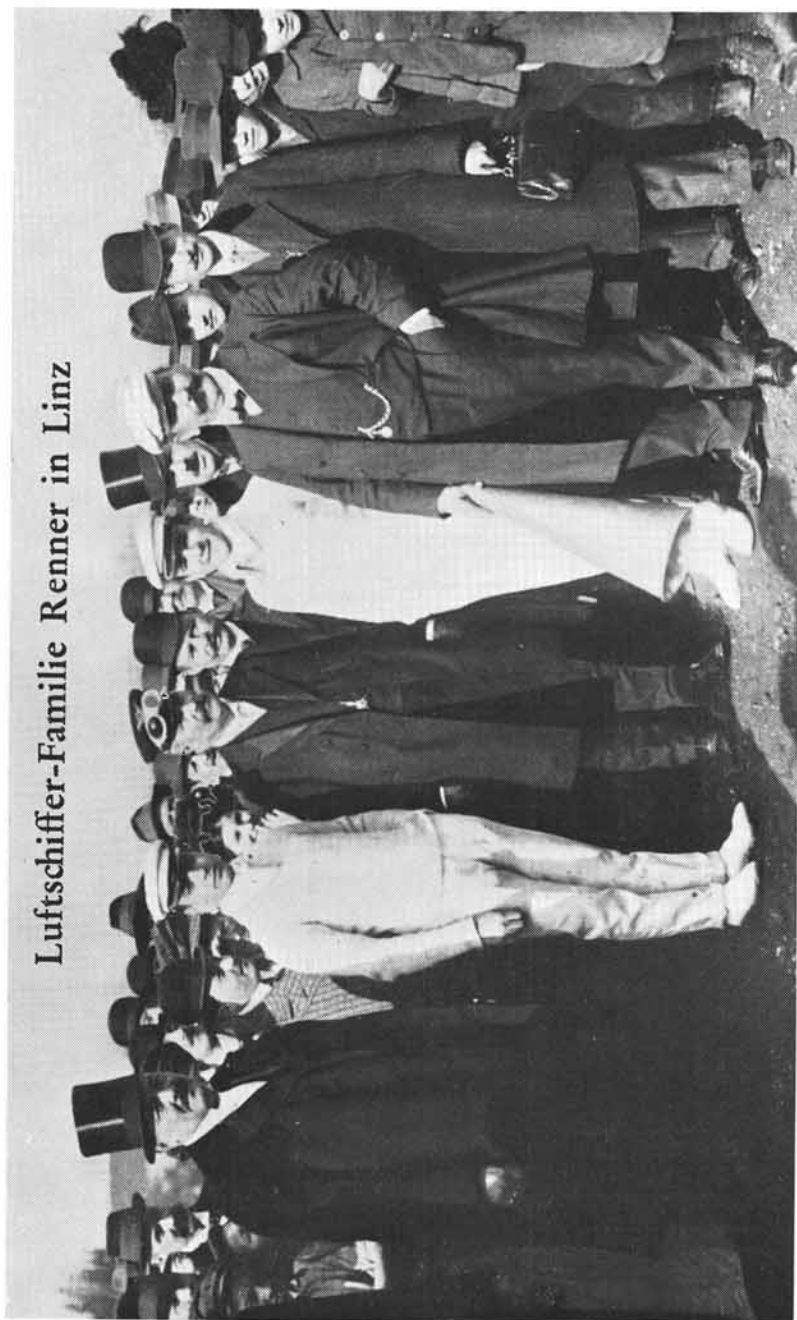
Ich werde Montag Abend in Steyr
eintreffen, kann aber die genaue Zeit
natürlich noch nicht bestimmen. Mein Brief
muß fliegen.

Auf Wiedersehen! *Adolf*

Brief Blümelhubers an seine Angehörigen in Steyr vom 16. Mai 1900 aus Paris, wo
er dem Generalsekretär des Aero-Clubs sein Modell eines lenkbaren Luftschiffes
vorführte und große Anerkennung dafür erhielt; seine weiteren Absichten gehen
aus der hier wiedergegebenen letzten Seite dieses Briefes hervor.

(Original im Besitz von Regierungsrat Prof. Hans Gerstmayr, Mauthausen.)

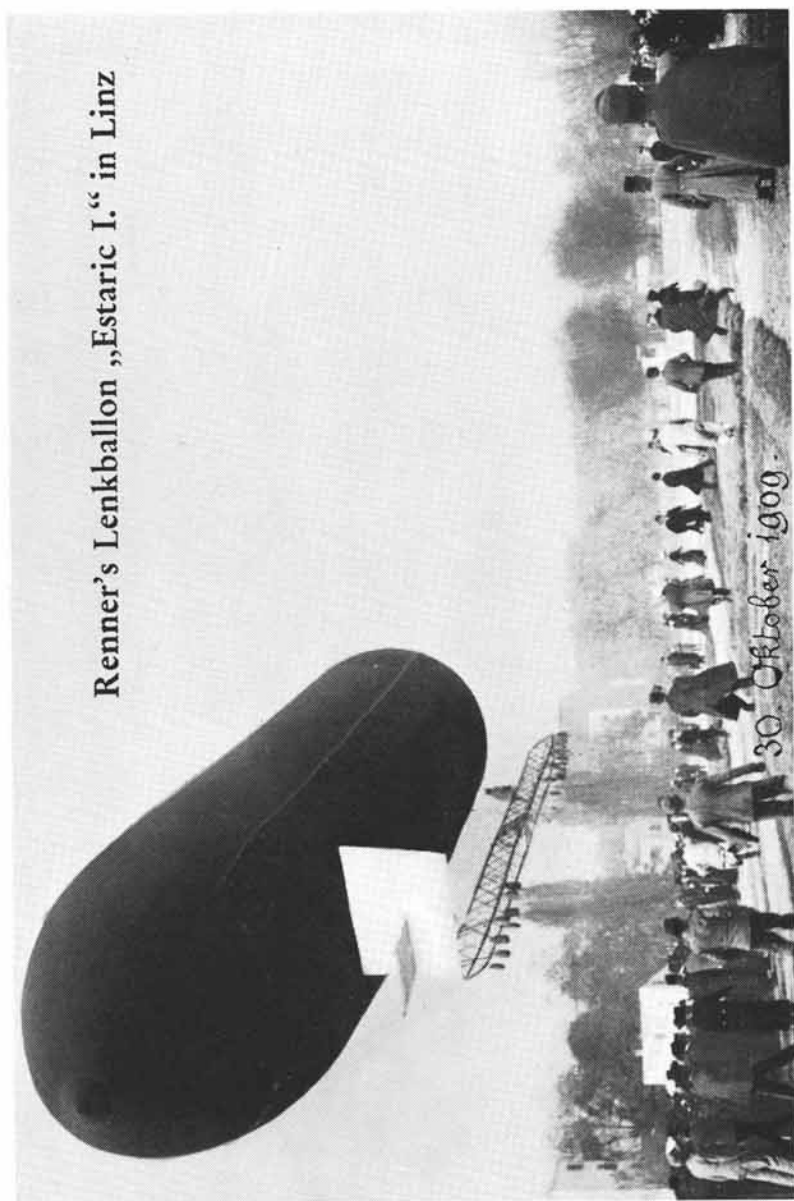
Luftschiffer-Familie Renner in Linz



Die beiden „Rennerbuben“ Anatol (links) und Alexander (rechts) im weißen Fliegerdreß; rechts mit Sprachrohr Vater Renner, in der Mitte der Fabrikant Puch aus Graz.

(Lichtbildarchiv der Stadt Linz.)

Renner's Lenkballon „Estaric I.“ in Linz



Der lenkbare Luftballon „Estaric I.“ über dem Südbahnhofgelände in Linz; auf dem primitiven Traggerüst
die beiden „Rennerbuben“.
(Lichtbildarchiv der Stadt Linz.)

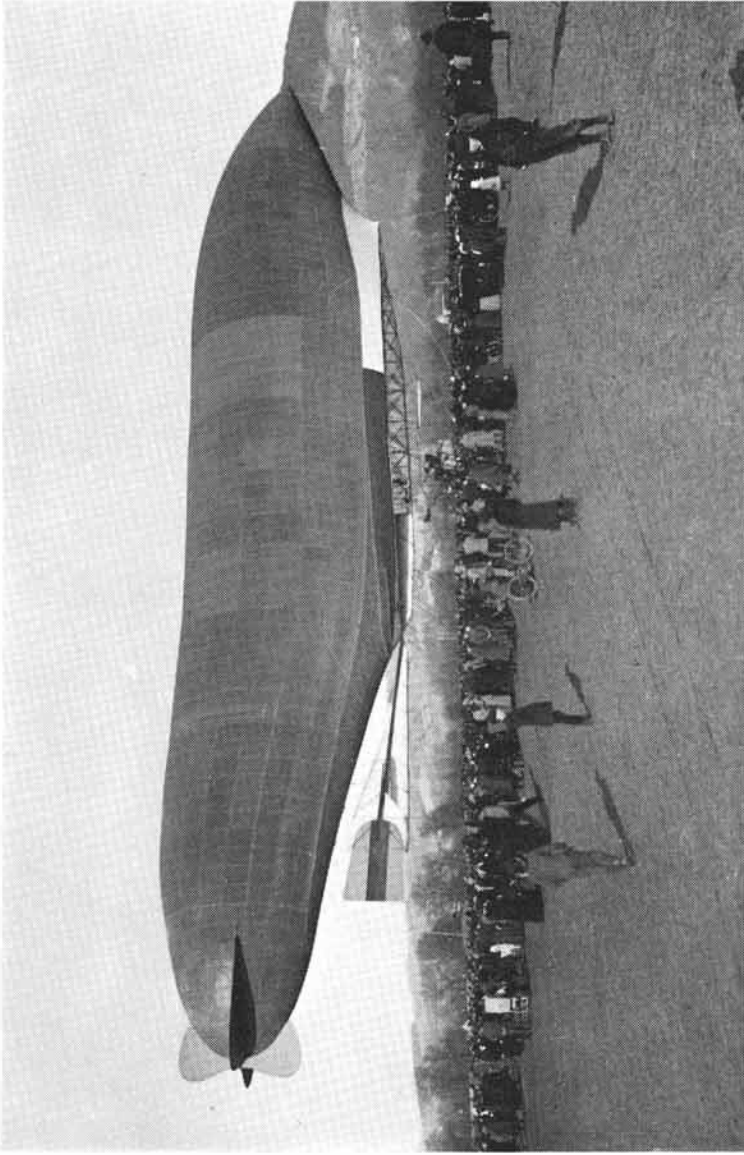


Ing. Rudolf Schiessl, der mit seinem selbstgebauten Eindecker am Linzer Exerzierfeld Probeflüge unternahm. Das Bild Schiessls stammt aus der Zeit des ersten Weltkrieges, als er Leiter der Einfliegerabteilung in Wiener Neustadt war.

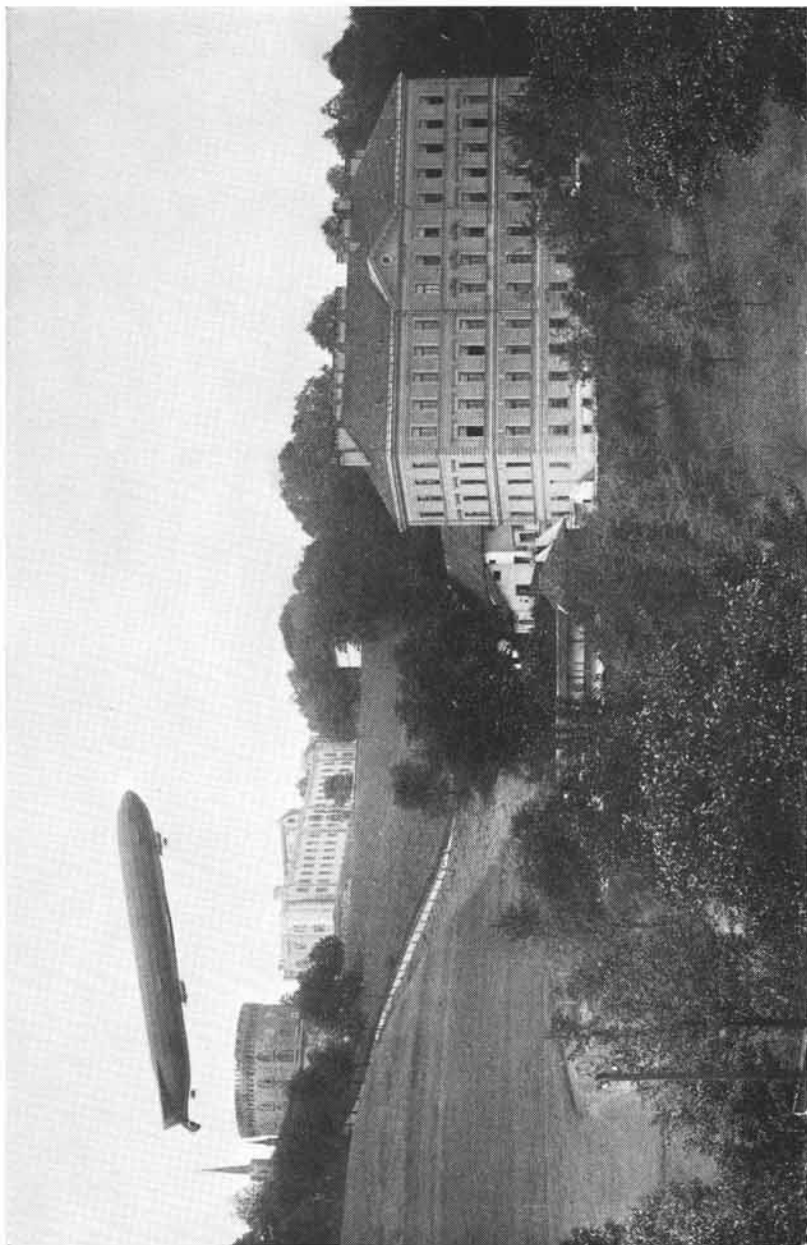
(Lichtbildarchiv Landesmuseum.)



Der Monoplan der Gebrüder Josef und Rudolf Schiessl hinter dem Gebäude des Landeskulturrates auf der Promenade.
(Lichtbildarchiv Landesmuseum.)



Der Militärballon „Lebaudy“ auf dem Exerzierfeld in Linz, März 1911.
(Lichtbildarchiv der Stadt Linz, Aufnahme A. Schwarz.)



Der Zeppelin-Ballon über Linz auf seiner Fahrt nach Wien (ob sich dieses Bild auf den Flug vom 9. Juni 1913 bezieht, konnte nicht einwandfrei festgestellt werden).

(Lichtbildarchiv der Stadt Linz.)