

100 Jahre Luftfahrt in Wiener Neustadt

Lesen Sie hier alles über die turbulenten Anfänge der Aviatik!



Am 11. Juni 1909 fasste der Wiener Neustädter Gemeinderat unter Bürgermeister Franz Kammann den Beschluss, auf einem an der Wöllersdorfer Straße gelegenen Grundstück „zur Förderung des mechanischen Flugwesens“ eine Aeroplanhalle zu errichten und an Interessenten zu vermieten. Gleichzeitig gab der Gemeinderat seine Zustimmung zur Errichtung zusätzlicher Aeroplanhallen durch Private. Kurze Zeit später gründete Ing. Leopold Schmidt, Professor an der NÖ Landes-Gewerbeschule in Wiener Neustadt, ein Komitee zur Förderung der Aviatik, dem unter anderem auch Direktor Ferdinand Porsche, Ing. Adolf Wachalowski und Hauptmann Wilhelm Booms angehörten. Noch in demselben Jahr wurde das Flugfeld Wiener Neustadt am 17. November offiziell zum ersten österreichischen Flugfeld erklärt.

Das Goldene Zeitalter der ersten Flugversuche

Der erste Mieter des von der Stadtgemeinde Wiener Neustadt erbauten und am 16. Juli 1909 fertiggestellten Hangars war der Industrielle Igo Etrich. Etrich hatte bereits in Wien mit einem selbst konstruierten Flugapparat erste Flugversuche gemacht, war aber dabei am baumreichen Terrain im Wiener Prater gescheitert. Von der ebenen Fläche des Steinfelds versprach er sich mehr. Im August 1909 gelang ihm schließlich mit seinem „Etrich-Spatz“ in einer Höhe von vier Metern ein Gleitflug über eine Distanz von 40 Metern. Gemeinsam mit dem Piloten und Werkmeister Karl Illner konstruierte Etrich schließlich sein Nachfolgemodell, die „Etrich-Taube“. Direktor Ferdinand Porsche stattete dieses Gerät mit einem eigens konstruierten Motor aus. Am 17. Mai 1910 startete Illner zum ersten Überlandflug in Österreich und legte ohne Unterbrechung die Strecke Wiener Neustadt – Wien zurück. Illner wurde dadurch weltberühmt. Danach verkaufte sich die Etrich-Taube auch im Ausland wie die sprichwörtlichen warmen Semmeln. Das Militär zeigte schließlich ebenfalls Interesse an den Etrich-Tauben und beauftrag-



te eine Lieferung. Am 19. April 1911 wurde in Wiener Neustadt die Flugmaschinen-Instruktions-Abteilung der ersten k. u. k. Militärfliegerschule gegründet und am Flugfeld damit begonnen, Offiziere aus Marine und Heer als Piloten auszubilden.

Preisfliegen mit Kaiser Franz Joseph



Das Wiener Neustädter Flugfeld wurde in der Folge zum Schauplatz für zahlreiche Preisfliegen. In Rahmen einer Veranstaltung im September 1910 war sogar Kaiser Franz Joseph I. zu Gast. Der Kaiser benutzte übrigens zur Fahrt nach Wiener Neustadt zum ersten Mal ein Automobil.

Die Feierlichkeiten am 12. und 13. Juni 2009

2009 jährt sich zum hundertsten Mal der zukunftsweisende Beschluss der Stadtgemeinde Wiener Neustadt, das Steinfeld aeronautischen Zwecken zu widmen. Die Geschichte der österreichischen Luftfahrt und das Schicksal Wiener Neustadts waren fortan untrennbar miteinander verbunden. Mit einer feierlichen Jubiläumsveranstaltung werden die Flugplatzbetriebsgemeinschaft Wiener Neustadt (LOXN) mit dem Österreichischen Bundesheer und der Stadt Wiener Neustadt am 12. und 13. Juni 2009 das 100-jährige Bestehen dieses historischen österreichischen Flugplatzes feiern und dessen Geschichte würdigen.

Offizielle Eröffnung:

12. Juni, 17.30 Uhr mit Livemusik, Ballonglühn und abschließendem Feuerwerk bei Dämmerungseinbruch

Weitere Programmpunkte:

- Flugvorführungen
- Ausstellungen
- Demonstration historischer Fluggeräte
- Gäste-Rundflüge mit Ballons, Hubschraubern, Segel-, Motor- und Modellflugzeugen
- Livemusik-Abend
- Flugsimulator-Tests
- Tandemsprünge
- und vieles mehr

Siegeszug der Technik

Das Gründungsdatum der Wiener Neustädter Flugzeugfabrik war der 23. April 1909. An diesem Tag erfolgte die Eintragung der „Motor-Luftfahrzeug-Ges.m.b.H.“ in das Handelsregister. In den Fabriksanlagen auf dem Gelände der heutigen Radiatorenfabrik wurde schon bald darauf mit der Produktion von Lenkballons begonnen. Unter anderem konstruierte man zu militärischen Zwecken Freiluft- und Fesselballons. Im Jahr 1910 erwarb diese Gesellschaft das Patent für den Bau der Etrich-Taube, nach der bereits große Nachfrage herrschte. In den Daimler-Werken von Wiener Neustadt arbeitete man jetzt fieberhaft an einer Weiterentwicklung der Flugmotoren. Ab dem Jahr 1912 wurden Flugmotoren mit vier, acht und zwölf Zylindern gebaut. Diese neuen Motoren fanden sich nicht nur in den Etrich-Tauben, sondern auch in Lenkballons. Im Februar 1915 wurde die Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft unter Beteiligung der Daimler- und Skoda-Werke in die Österreichische Flugzeugfabrik AG (ÖFFAG) umgewandelt. Das war der Beginn des Industriezeitalters.

Phönix aus der Asche

Nach dem Vertrag von Saint-Germain musste auf Befehl der Alliierten alles zerstört werden. Unter anderen waren es einige hundert Flugzeuge und tausende Flugzeugmotoren sowie die Hallen und Werkstätten der ÖFFAG. Damit wurde das Flugfeld bedeutungslos. Im Jahr 1929 wurde das Gelände jedoch wieder als Außenlandeplatz der Fliegerschule Graz verwendet. 1934 begann ein neuer Aufstieg mit der Stationierung einer Akademiestaffel der Militärakademie in der nicht zerstörten Kaserne, die während des Ersten Weltkriegs als Kaiser Karl-Kaserne erbaut wurde. 1936 kaufte das Verteidigungsministerium das Areal mit der Kaserne und errichtete einen nicht öffentlichen Flugplatz. Es wurden einige Staffeln, die teilweise mit Fiat CR 32 Jagdflugzeugen ausgerüstet waren, hier stationiert. Neubauten wie Hangars, Werkstätten und ein Tower machten Wiener Neustadt neuerlich zum Zentrum der österreichischen Fliegerei. Bei den Militärweltmeisterschaften 1937 erreichte eine in Wiener Neustadt stationierte Kunstflugstaffel den zweiten Platz.

Turbulenzen im Zweiten Weltkrieg

Nach dem Anschluss an das Deutsche Reich wurden auch die österreichischen Luftstreitkräfte der deutschen Luftwaffe eingegliedert und der Flugplatz rasch stark erweitert. Der Flugplatz im sicheren

Hinterland war bedeutend im Balkanfeldzug, aber auch für das in Wiener Neustadt errichtete Flugzeugwerk von Messerschmitt. Am 13. August 1943 erfolgte von Tunesien aus die erste Bombardierung des Flugfelds sowie des nahe gelegenen Wiener Neustadts. Aus bis zu 100 Flugzeugen bestanden die Angriffswellen, welche die gesamte Umgebung zerstörten. Der Flugbetrieb ging jedoch trotz der großen Schäden bis März 1945 weiter. Erst die Bodentruppen der Roten Armee nahmen Anfang April das Gelände ein.

Besetzung durch die Russen

Das Flugfeld wurde von den Sowjets als Stützpunkt verwendet, da Österreich keine Flugzeuge konstruieren oder bauen durfte. Zuvor versteckte Segelflugzeuge, die ab 1949 von den Westmächten wieder erlaubt wurden, wurden in die westlichen Zonen geschmuggelt. Ab 1950 wurde der Platz von den Sowjets für Düsenflugzeuge adaptiert, Landebefeuerung errichtet und eine Instrumentenflugganlage gebaut. Es waren vor allem MIG 15 stationiert.

Flugplatz wird zivil

Im August 1955 wurde nach dem Staatsvertrag der Flugplatz an die Republik Österreich übergeben. Das neu aufgestellte Bundesheer wollte den Flugplatz aus mehreren Gründen nicht. Einerseits wollte man der Bevölkerung, die im Weltkrieg unter der Stationierung so stark gelitten hatte, diesen Flugplatz nicht antun. Andererseits war er auch aus strategischen Gründen so nahe am Eisernen Vorhang zu unsicher. So übernahmen einige zivile Flugsportvereine den Flugplatz. Erst seit 1961 nutzt auch das Bundesheer wieder den Platz vor allem für die Fallschirmspringerausbildung. Bis heute hält diese Tradition ungebrochen an: Zahlreiche Wiener und niederösterreichische Vereine halten den Geist der Flugpioniere lebendig.

Quellen:

Gerhartl, Gertrud: Wiener Neustadt.

Geschichte, Kunst, Kultur, Wirtschaft (Wien 1993)

Geissl, Gerhard: 95 Jahre Luftfahrt in Wiener Neustadt (Wiener Neustadt 2004)

Wikipedia Enzyklopädie

Die Neustädter Pioniere der Luftfahrt

Igo Etrich (1879 bis 1967)



Der Sohn eines sudetendeutschen Textilindustriellen war nach dem Besuch der Technischen Hochschule Leipzig von 1903 bis 1910 im väterlichen Unternehmen tätig. 1909 übersiedelte Igo Etrich (re. im Bild mit seinem Vater Ignaz) nach Wiener Neustadt und führte dort seine Etrich-Taube zu weltweitem Ruhm. 1913 gründete Etrich die „Brandenburgischen Flugzeugwerke“. In späteren Lebensjahren widmete er sich der Entwicklung neuer Maschinen für die Textilindustrie. Etrich starb im 89. Lebensjahr in Salzburg.

Quelle:

Geissl, Gerhard: 95 Jahre Luftfahrt in Wiener Neustadt (Wiener Neustadt 2004)

Karl Illner (1877 bis 1935)



Illner absolvierte in der ersten Hälfte der 1890er-Jahre eine Lehre als Maschinenschlosser, arbeitete sich zum Werkmeister und schließlich zum Betriebsleiter empor. Ab 1906 half er Igo Etrich beim Flugzeugbau. Kaiser Franz Joseph I. verlieh ihm das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone. Seine Flugenerfolge wurden weltbekannt und so konnte er in Wiener Neustadt eine Fliegerschule ins Leben rufen. Ab 1914 war er Direktor bei den neuen Aviatik-Flugzeugwerken in Wien und übernahm nach dem Krieg die Installationsfirma seines Schwiegervaters. Als das Flugwesen durch den Friedensvertrag von Saint Germain in Österreich verboten wurde, musste sich Illner von seiner Berufung lösen. Am 6. August 1935 starb Illner verarmt in Wien.