

***DIE ERSTE ÖSTERREICHISCHE
SEGELFLUGWOCHE AUF DEM
WASCHBERG BEI
STOCKERAU***

1923

*Eder – Maschek
Stockerau*

***DER SEGELFLUGWETTBEWERB
AUF DEM WASCHBERG BEI
STOCKERAU
1923***

EDER – MASCHEK
Stockerau

MOTTO

Der Segelflug ist zweifellos das Beste
was Deutschland jemals aus einem
verlorenen Krieg gewonnen hat!

Dipl. Ing. K. Vogt, Flugzeugbauer

ZUEIGNUNG

Diese Broschüre widmen die beiden Verfasser, die selbst als Flieger überlebt haben, ihren Fliegerkameraden, die im Krieg oder im Frieden ihr Leben verloren.

VORWORT

Im November 1918 brachen an allen Ecken und Enden die Fronten der Mittelmächte, nämlich Deutschland, der österreichischen – ungarischen Monarchie und ihrer Verbündeten Bulgarien und Türkei gegen die Entente aus England, Frankreich, Italien und den USA zusammen und es kam zum lang ersehnten Frieden. Die Ursache hierfür war der Zusammenbruch der Versorgung an militärischen und zivilen Gütern, aber auch durch das Fehlen an Menschen, verursacht durch die riesigen Verluste an Verwundeten und Toten.

Die nach dem Waffenstillstand erfolgten Friedensverhandlungen im Jahr 1919 in Versailles brachten Deutschland große Gebietsverluste und neben vielen Verboten und Auflagen außerdem noch riesige Reparationslieferungen und Zahlungen.

Bei den Friedensverhandlungen 1919 in Saint Germain traf es die österreichisch-ungarische Monarchie mit einer Bevölkerung von ca. 66 Millionen noch viel härter. Sie zerfiel in einzelne sogenannte Nachfolgestaaten, die wie diese es nannten, endlich aus dem Völkerkerker der Monarchie austreten konnten. Was übrig blieb war ein Binnenkleinstaat, der sich selbst „Deutsch-Österreich“ nannte, um damit zu dokumentieren, dass dieser Staat die Heimat der deutsch sprechenden Österreicher sei.

Dieser Kleinstaat aber konnte sich nicht selbst mit Lebensmittel versorgen. Er war von Lebensmittelimporten aus jetzigen Fremdländern abhängig. Ein Großteil der Schwerindustrie befindet sich in Böhmen und Mähren und damit im Ausland. Die Häfen an der Adria waren jetzt in Italien und Jugoslawien und damit war auch der Überseehandel verloren gegangen.

Die Reparationslieferungen und Zahlungen und die Auflagen waren genau so rigide wie die für Deutschland. Eine dieser Bestimmungen besagte, dass in beiden Ländern der Bau, der Besitz und Betrieb motorbetriebener Luftfahrzeuge sowohl für militärische als auch zivile Zwecke verboten ist.

Es gab hunderte wenn nicht tausende von Kriegsfliegern, von denen gerne einige hunderte weiter fliegen wollten. Einige wenige von diesen hunderten sagten sich, wenn wir schon mit Motor nicht fliegen dürfen, dann fliegen wir eben ohne Motor.

So kam es zu den ersten Gleit- und Segelflügen und bereits im Jahre 1921 zum ersten Segelflugwettbewerb auf der Rhön/Deutschland. Die damals erzielten Erfolge führten zu weiteren Fortschritten in technischer und auch in fliegerischer Hinsicht. Mit geringstem finanziellem Aufwand, aber mit großem körperlichen und mentalen Aufwand und Einsatz erreichte man große Fortschritte.

Auch in Österreich war das Interesse am Segelflug erwacht. So entstanden neben anderen Segelflugvereinen zwei akademische Fliegergruppen. Eine davon an der Technischen Hochschule in Wien, die andere an der Technischen Hochschule in Graz.

Um von den Erfahrungen den deutschen Segelflieger zu lernen, beschloss die Technische Hochschule Wien einen Wettbewerb auszuschreiben. Diese

ERSTE INTERNATIONALE SEGELFLUGWOCHE AUF DEM WASCHBERG 1923

fand in der Zeit vom 13.- 21. Oktober 1923 statt.

Nachdem sich nun 2013 dieses Datum zum 90. Mal jährt, haben die Verfasser beschlossen, eine (bisher nicht existierende) Zusammenfassung über diesen Wettbewerb zu schreiben, welche nunmehr mit dieser Broschüre vorliegt.

Eder & Maschek

INHALTSVERZEICHNIS

Seite	Titel
01	Titelseite
02	Motto
03	Zueignung
04	Vorwort
05	Inhaltsverzeichnis und Impressum
06	Einleitung
07	Zeitungsartikel - Das Prinzip des Segelfluges + Originalzeitungsartikel
09	Gelände und Zufahrt
11	Landkarte
12	Das Fluggelände
14	Postamt am Waschberg
16	Wettbewerbsbedingungen
18	Zeitungsartikel - Führer für den Besucher
20	Der Wettbewerb
22	Gesamtergebnisse
23	Wettbewerbspreise
24	Teilnehmer des Wettbewerbes
25	Die Segelflugzeuge in Bildern und Zeichnungen
60	Wettbewerbsergebnisse
61	Preisverteilung
62	Motorsegelflugzeug „Karl der Große“ (Außer Bewerb)
66	Berichte und Interviews
67	Espenlaubs unerwarteter Erfolg
68	Strolch gegen Konsul
69	Anhang - Flugplatzöffnung 1982 in Stockerau
71	Gleitzahl
72	Gummiseil
73	Der Gummiseilstart
75	Die Prüfungen - Segelflugprüfungen A,B,C und Leistungsabzeichen
80	Segelflugzeuge für die Prüfungen A,B,C
81	Pressestimmen
90	Das Segelflugzeug (Lehrbuch zum Bau von Segelflugzeugen)
91	Zusammenkunft auf dem Flugplatz in Stockerau
92	Landkarte betreffs Fluggelände
93	Quellenangaben

IMPRESSUM

Die Verfasser: Ing. Hardo Eder & Kurt Maschek
Druck und Einband: KRTEK & PECKA, Stockerau

Alle Rechte vorbehalten
Stockerau 2012

ERSTE INTERNATIONALE ÖSTERREICHISCHE SEGELFLUGWOCHE AM WASCHBERG 13. – 21. OKTOBER 1923

EINLEITUNG

Der offizielle Titel des ersten österreichischen Segelflugwettbewerbes war der oben genannte, der in der ebenfalls oben genannten Zeit am Waschberg etwa 7 km nördlich von Stockerau stattfand.

Als Zweck dieses Wettbewerbes war vom Veranstalter, der Technischen Hochschule Wien, unter Vorsitzenden Rektor Prof. Dr. Halter, in den Ausschreibebedingungen folgendes genannt:

Der Zweck der Veranstaltung, die unter dem Ehrenschutz des Herrn Bundespräsidenten Dr. Hainisch und des Landeshauptmannes von Niederösterreich Dr. Buresch steht, ist es, „Erfahrungen im Segelflug auf österreichischem Gebiet zu gewinnen“. (Zitat).

Wie schon im Vorwort gesagt wurde, war der Motorflug in Österreich durch die Friedensverträge des Jahres 1919 in Österreich genau so wie in Deutschland untersagt. In Deutschland begann unmittelbar nach dem Abschluss des Friedensvertrages die Segelfliegerei, während in Österreich noch lange niemand daran dachte.

Der sich dadurch ergebende große Vorsprung Deutschlands vor Österreich an Wissen, Können, Erfahrung und Technik war nur durch Übernahme dieser Komplexe einzuholen. Um sich dieses bereits vorhandene Wissen anzueignen, und den Vorsprung einzuholen, veranlasste der Rektor der Technischen Hochschule Wien, diesen Wettbewerb international auszuschreiben und damit auch die deutschen Segelflieger einzuladen.

Der gesamte Flugzeugbau war am Ende des ersten Weltkrieges doch sehr eine Sache der Empirie und weniger der Wissenschaft. Vor allem die Erkenntnisse der Aerodynamik wurden nicht oder nur ungenügend in der Praxis angewandt. Damals gab es eine Aussage die für diese Einstellung typisch ist: „Wenn der Motor stark genug ist, fliegt auch ein Scheunentor“.

Das genaue Gegenteil gilt jedoch für den Segelflug! Um Erfolg im Segelflug zu haben, brauchte man eine ausgefeilte Anwendung der bereits gewonnenen Erkenntnisse der Aerodynamik, die in Deutschland vor allem von Prof. Dr. Prandtl an der Universität Göttingen aber auch von anderen gewonnen worden waren. Dieser hatte vor allem die Erforschung verschiedener Flügelprofile sehr erfolgreich vorangetrieben.

An all diesem Wissen wollte die Technische Hochschule Wien zum Vorteil der österreichischen Segelflieger teilhaben, denn auch an der Technischen Hochschule Wien unter Prof. Dr. Koller und auch in Graz an der Technischen Hochschule war Luftfahrtforschung getrieben worden.

Durch die geringe Erfahrung im Segelflug gab es auch Probleme mit der Auswahl des am besten geeigneten Fluggeländes, bis man sich dann unter Mithilfe deutscher Wissenschaftler für den Waschberg entschied. Diese Wahl war letztendlich nicht die Falsche, wie der mehr als vierzig Jahre lange Segelflugbetrieb auf diesem Berg bewies.

Zeitungsartikel

Zur Segelflugwoche in Österreich – Das Prinzip des Segelfluges

Zum ersten Mal nach dem Krieg findet in diesen Tagen in Österreich ein Segelflugwettbewerb statt. Der Segelflug ist für Österreich nichts Neues. Die Namen Otto von Lilienthal, Illner aus Wels, Dr. Nimführ zeugen davon, dass schon vor dem Krieg das Problem des Segelfluges in unserem Vaterlande Gegenstand intensiver und erfolgreicher Erfindearbeit war. Diese viel versprechende Vorarbeit zur Lösung des Problems wurde

durch den Krieg früh unterbrochen.

Die Kriegsrüstung warf sich mit aller Energie auf das Flugzeug mit Motor, baute es in kürzester Zeit so weit aus, dass Leistungen erzielt werden konnten, die vor einem Jahrzehnt noch für unmöglich gehalten wurden. Eines wurde dabei vollständig übersehen. Das Flugzeug muss, sobald es nicht mehr nur Kriegszwecken dienen soll, bei denen Geld bekanntlich keine ausschlagende Rolle spielt, vor allem ein wirtschaftliches Verkehrsmittel sein, soll es den Wettstreit mit der Eisenbahn und mit dem Schiffsverkehr erfolgreich bestehen können. Diese Forderung gerecht zu werden, dienen nun auch die Versuche mit dem Flugzeug ohne Motor.

Es ist bekannt, dass Deutschland in diesem Zweig der Flugtechnik an erster Stelle steht. In Deutschland war der Bau von Flugzeugen durch den Friedensvertrag lange Zeit überhaupt verboten. Da stürzte sich eine kleine Schar von unermüdlichen Pionieren der Luftfahrt auf das Segelflugzeug und erzielte schon bald derartige Erfolge, dass die Welt aufhorchte und in vielen Ländern ähnliche Versuchstätten wieder geschaffen wurden.

Schon 1922 gelang dem diplomierten Ingenieur Hentzen aus Hannover

ein mehr als dreistündiger Dauerflug,

im August d.J. stellte Ingenieur Martens aus Hannover einen Weltrekord im Streckenflug durch Zurücklegung einer Entfernung von zwölf Kilometern auf, der dann durch Ingenieur Botsch, einen Flieger der Darmstädter Gruppe noch um sieben Kilometer überholt wurde.

Der Segelflug der ohne m o t o r i s c h e K r a f t ausgeführt wird, ist an eine Luftbewegung, einen Wind nach aufwärts gebunden. Ein aufsteigender Wind – „Aufwind“ genannt – bildet sich immer dort aus, wo der gewöhnlich horizontal wehende Wind gegen ein Hindernis stößt. Das ist besonders vor einem Hügel, Berg, Bergrücken der Fall. Deshalb sind Segelflüge stets an ein bestimmtes Gelände gebunden. Die Gegend des Waschberges bei Stockerau bietet in dieser Beziehung sehr viele Vorteile, so dass auch auf sie die Wahl für die Veranstaltung einer Segelflugwoche fiel. Die Gestalt des Segelflugzeuges ist ferner von jener der schon allgemein bekannten Flugzeuge nicht sehr verschieden, nur besitzt das Segelflugzeug eben keinen Motor. Der Abflug muß daher auch so erfolgen, das es wie ein Kinderdrachen an einem Seil von der Bedienungsmannschaft in raschem Lauf gegen den Wind geschleppt wird. Hat das Flugzeug genügend Höhe erreicht, so fällt das Schleppseil selbständig ab und es fliegt frei weiter.

Zur Segelflugwoche in Oesterreich. — Das Prinzip des Segelfluges.

Zum ersten Male nach dem Kriege findet in diesen Tagen in Oesterreich ein Segelflugwettbewerb statt. Der Segelflug ist für Oesterreichs Neues. Die Namen Otto von Lilienthal, Sauer, Bels, Dr. Rimschütz zeugen davon, daß von vor dem Kriege das Problem des Segelfluges in unserer Vaterlande Gegenstand intensiver und erfolgreicher Erfindungsarbeit war. Diese vielversprechende Vorarbeit zur Lösung des Problems wurde

durch den Krieg unterbrochen.

Die Kriegsrüstung warf sämtlich aller Energie auf das Flugzeug mit Motor, was es in kürzester Zeit so weit aus, daß Leistungen erzielt werden konnten, die vor einem Jahrzehnt noch für unmöglich gehalten wurden. Eines wurde dabei fast vollständig übersehen. Das Flugzeug muß, sobald es nicht mehr nur Regenschirm dienen soll, bei denen Geld bekanntlich keine ausschlaggebende Rolle spielt, vor allem ein wirtschaftliches Verkehrsmittel sein, soll es den Wettstreit mit der Eisenbahn und mit dem Schiffsverkehr erfolgreich bestehen können. Dieser Forderung gerecht zu werden dienen nun auch die Versuche mit dem Flugzeug ohne Motor.

Es ist bekannt, daß Deutschland in diesem Zweig der Flugtechnik an erster Stelle steht. In Deutschland war der Bau von Flugzeugen durch den Friedensvertrag lange Zeit überhaupt verboten. Da stürzte sich eine kleine Schar von unermüdeten Pionieren der Luftfahrt auf das Segelflugzeug und erzielte schon bald derartige Erfolge, daß die ganze Welt aufrechte und in vielen Ländern ähnliche Versuchstätigkeiten geschaffen wurden.

Schon 1922 gelang dem diplomierten Ingenieur Henken aus Hannover

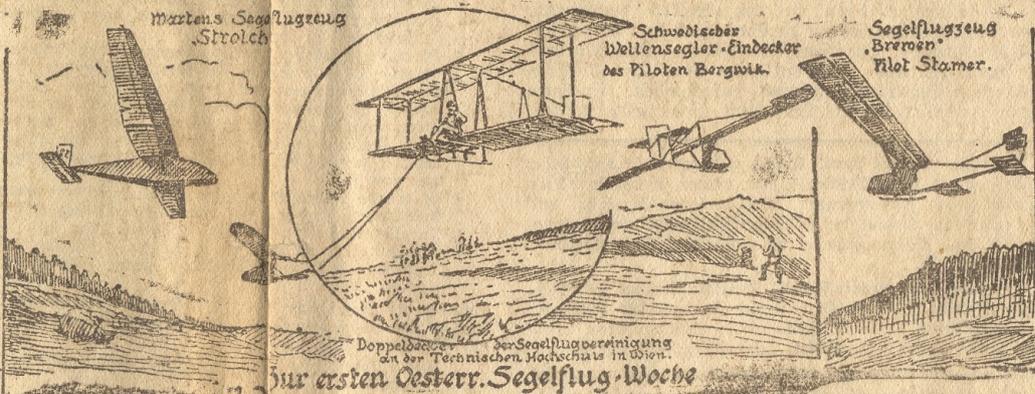
ein mehr als dreistündiger Dauerflug,

im August d. J. stellte Ingenieur Martens aus Hannover einen Weltrekord im Streckenflug durch Zurücklegung einer Entfernung von zwölf Kilometern auf, der dann durch Ingenieur Botzsch, einen Flieger der Darmstädter Gruppe, noch um 7 Kilometer überholt wurde.

Der Segelflug, der

ohne motorische Kraft

ausgeführt wird, ist an eine Luftbewegung, einen Wind nach aufwärts gebunden. Ein ansteigender Wind — „Aufwind“ genannt — bildet sich immer dort aus, wo der gewöhnlich horizontal wehende Wind gegen ein Hindernis stößt. Das ist besonders vor einem Hügel, Berg, Bergküden der Fall. Deshalb sind Segelflüge stets an ein bestimmtes Gelände gebunden. Die Gegend des Waschberges bei Stoderau bietet in dieser Beziehung sehr viele Vorteile, so daß auch auf sie die Wahl für die Veranstaltung einer Segelflugwoche fiel. Die Gestalt des Segelflugzeuges ist von jener der schon allgemein bekannten Flugzeuge nicht sehr verschieden, nur besitzt das Segelflugzeug eben keinen Motor. Der Abflug muß daher auch so erfolgen, daß es wie ein Rinderrad an einem Seil von Bedienungsmannschaft in raschem Lauf gegen den Wind geschleppt wird. Hat das Flugzeug genügend Höhe erreicht, so fällt das Schleppseil selbsttätig ab und es fliegt frei weiter.



GELÄNDE

Der Waschberg ist kein Berg, sondern eigentlich nur ein Hügel mit einer Seehöhe von 388 m ü.M., der sich etwa 180 bis 220 m über die ziemlich flache Umgebung erhebt. Als Segelfluggelände ist er gut geeignet, weil er Hänge besitzt, die nach Südosten, Osten und nach Westen geneigt und außerdem in den unteren zwei Dritteln nicht bewaldet, sondern Ackerland sind. Der obere Teil ist zum Teil mit Buschwerk bewachsenes Ödland. Dadurch erschien der Waschberg durchaus geeignet zu einem Segelfliegerstützpunkt, ähnlich der deutschen Rhön zu werden, da er für fast alle Windrichtungen geeignete Hänge aufweist.

Der Waschberg gehört zu einer Hügelkette. Diese besteht von Südosten her, aus dem Bisamberg, den Schlieberg mit der berühmten Burg Kreuzenstein, dem Waschberg und dem Michelberg mit seiner uralten Kapelle (1867). Diese Hügelkette bildet nach Osten den letzten Ausläufer der Alpen und ist durch den Donaudurchbruch zwischen Leopoldsberg am rechten Donauufer und dem Bisamberg am linken Donauufer vom Alpenhauptkamm getrennt.

Am Anfang des motorlosen Fluges benötigte man nach dem Vorbild von Otto Lilienthal einen Hügel, von dem man starten konnte. Alle diese damaligen Flüge aus dem Beginn der Fliegerei um die Jahrhundertwende des 19. Jahrhunderts, waren keine Segelflüge sondern nur Gleitflüge, wofür ein Hügel erforderlich war, von dem aus man hinabschweben konnte. Je höher der Hügel umso länger und weiter konnte man fliegen.

Um das Segelfliegen auch in Österreich populär zu machen, organisierten, wegen des nahen Jahresendes allerdings überstürzt, um nicht zu sagen auf chaotische Art, die Akaflieg Wien, die Akaflieg Graz, der österreichische Aeroclub und der Flugtechnische Verein unter dem Vorsitz des Rektors der Technischen Hochschule Wien, Hofrat Prof. K. Halter die

Erste österreichische Segelflugwoche am Waschberg vom 13.- 21. Oktober 1923.

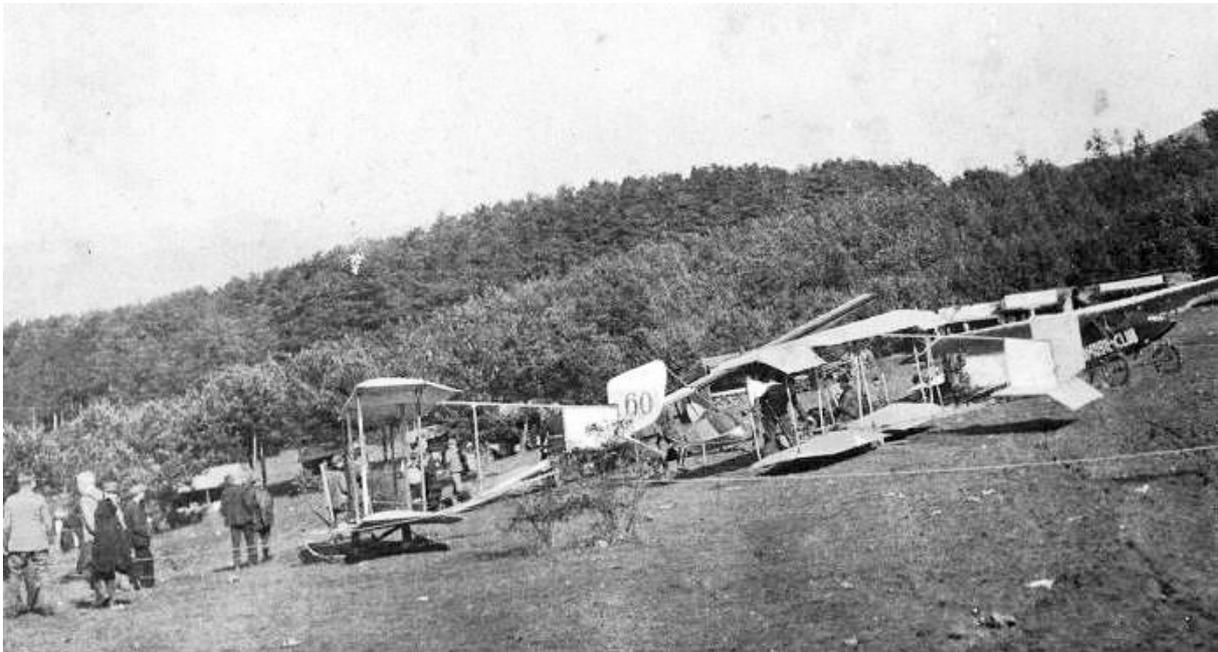
Für diesen ersten „Internationalen Segelflugwettbewerb“ standen mehrere Plätze zur Auswahl. Auf Grund der jahrelangen Erfahrung, welche die deutschen Segelflieger den Österreichern voraus hatten und weil mehrere Fluggelände zur Auswahl standen, wurde Prof. Dr. Walter Georgii von der Rhön-Rossittengesellschaft eingeladen, die zur Verfügung stehenden Gelände, nämlich Spitalsberg, Bisamberg, Hundsheimer Kogel bei Hainburg, Waschberg bei Stockerau und andere zu begutachten

Der Waschberg sagte am ehesten zu. Mitentscheidend die Nähe zur Großstadt Wien und die gute Erreichbarkeit per Eisenbahn von Wien aus, wodurch auch mit einem guten finanziellen Ergebnis gerechnet werden konnte.



Der Waschberg von Südosten

Eine, in einer Mulde, kurz unterhalb des Gipfels gelegene große Wiese wurde als Startstelle festgelegt. Diese Wiese war so groß, dass alle Zelte für Flugzeughangars, für die Gastronomie und eines für das Postamt Platz fanden.



Die Startstelle am Waschberg

Erreichbar war die Startstelle über zwei Feldwege. Einer davon führt von Oberrohrbach, beim Gasthaus „Goldenes Bründl“ (heute Haubenlokal) von der Landstraße abzweigend, hinauf zum Sattel zwischen Waschberg und Michelberg und ist heute, mit einer Abzweigung zu den „Schwedenhöhlen“, ein beliebter Wanderweg hinauf zum Michelberg.

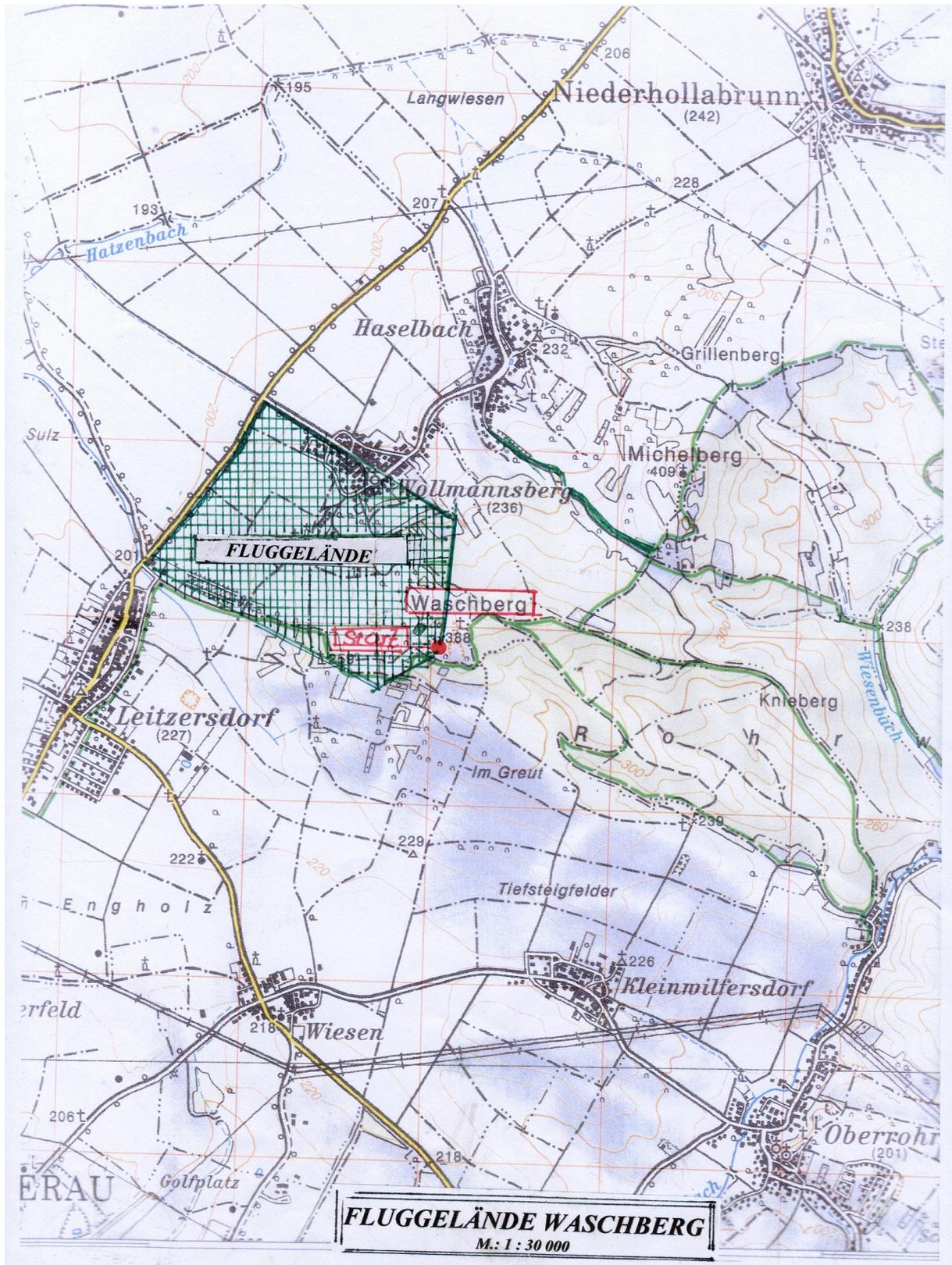
Der andere Feldweg ist heute eine asphaltierte Straße und führt von Haselbach hinauf bis zum Sattel zwischen Waschberg und Michelberg. Hier treffen die beiden Straßen aufeinander und verzweigen sich. Nach Norden führt der Weg zur Kapelle auf dem Michelberg und dem dort befindlichen „Ausfluggasthof am Michelberg“. Nach Süden führt dann ein Feldweg zum Gipfel des Waschberges.

Der Antransport der Segelflugzeuge zur Startstelle war also über diese damals noch Feldwege, wenn auch mit Schwierigkeiten so doch relativ einfach ohne Probleme mit Pferdefuhrwerk oder auch mit Lastautos möglich.

Der Gipfel des Michelberges, in der Luftlinie etwa 2 km vom Gipfel des Waschberges entfernt, überragt diesen geringfügig nur um 21 m mit seiner Höhe von 409 m ü.M. Er ist für den Segelflugbetrieb weniger geeignet, weil er nur einen Westhang besitzt. Außerdem befindet sich ziemlich genau westlich des Gipfels unten in der Ebene ein gut 15 m hoher kreisförmiger hallstattzeitlicher Tumulus, ein Grabhügel, welcher dort landenden Segelflugzeugen hätte gefährlich werden können.

Die Besitzer der umliegenden Ackerflächen waren vom Segelflugbetrieb nicht gerade begeistert, weil ihre Ackerflächen von den landenden Segelflugzeugen und vor allem bei deren Abtransport geschädigt wurden. Auseinandersetzungen mit Androhungen gerichtlicher Klagen waren die Folgen.

Dies war mit ein Grund, warum der Wettbewerb zu dieser ungewöhnlich späten Jahreszeit angesetzt worden war. Zu diesem Zeitpunkt waren die Felder schon abgeerntet und keine Ernteschäden zu befürchten. Zum zweiten waren im Oktober bessere Windverhältnisse zu erwarten, was für die Gleitflieger von größter Wichtigkeit war.



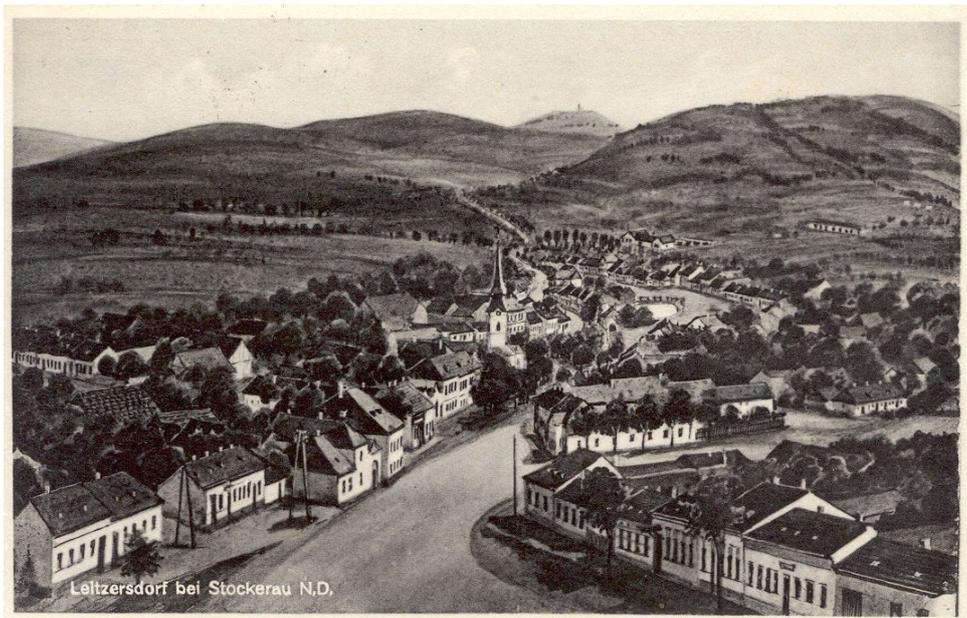
Das Fluggelände

Als Fluggelände wurde ein Areal bestimmt, das zwischen den Ortschaften Leitzersdorf und Wollmannsberg lag und vom Waschberg herunter bis zur Landesstraße zwischen Leitzersdorf und Niederfellabrunn reichte. Man konnte sich aus österreichischer Sicht damals nicht vorstellen, dass ein Gleitflugzeug weiter als bis zu dieser Landeshauptstraße fliegen könne.

Auf dieses Gelände (Seite 10) hatte zur Zeit des Wettbewerbes nur Flugpersonal und deren Helfer Zutritt. Allen anderen Personen war wegen Gefährdung durch einschwebende Segelflugzeuge der Zutritt untersagt.

Durch diesen Wettbewerb 1923 wurde der Waschberg zu dem, was ihn Bundespräsident Dr. Hainisch bei seiner Eröffnungsrede wünschte, nämlich: „Eine Hochburg des Segelfluges ähnlich der deutschen Rhön“ zu werden. (Zitat).

Der große Aufschwung erfolgte in der NS-Zeit ab 1939, als zwischen Leitzersdorf und Wiesen eine Segelflugausbildungsstätte mit Hangars, Werkstätten, Segelflugzeugen und eine Wohnbaracke für die Segelflugschüler errichtet wurde. Hier wurde dann eine regelrechte flugtaugliche Ausbildung aufgezogen, welche der deutschen Luftwaffe segelflugerprobtes Personal zuführte. Die Ausbildung erfolgte noch immer in der alten Art und Weise im Einzellflug mit Gummiseilstart, also vom Waschberg herunter. Ca. ab 1943 wurde mit der Motorwinde ab B-Prüfungen aus der Ebene gestartet, was den mühseligen und zeitaufwendigen Transport im Mannschaftszug auf den Waschberg ersparte.



Leitzersdorf mit Waschberg und Michelberg

Nach dem Krieg erfolgte dann ab Mai 1951 bei Leitzersdorf der erste Segelflugstart aus der Ebene, mit einer vom FSV-Stockerau, selbstgebauten Motorwinde. Dadurch entfiel das mühselige Hinaufschleppen eines Flugzeuges auf den Waschberg, der damit sehr viel an Bedeutung verlor. Auch zum Hangfliegen benötigte man ihn nicht mehr, da man längst beim Zeitflug und besonders beim Streckenflug zum Thermiksegeln übergegangen war – dies mit Hochleistungssegelflugzeugen.

Der FSV-Stockerau entschloss sich daher 1958 den Flugbetrieb am Waschberg zur Gänze einzustellen und einen leicht erreichbaren und genügend großen Sportflugplatz auf dem ungenutzten Areal des ehemaligen Senninger Militärlagers zu errichten. Dies auch mit Hilfe der Stadtgemeinde Stockerau. Dieser Platz wurde ständig weiter ausgebaut und ist heute ein beliebter und stark genutzter Sportflugplatz.

Zum 50-jährigen Jubiläum der „Ersten österreichischen Segelflugwoche am Waschberg 1923“ errichtete der FSV-Stockerau im Jahr 1973 ein Gipfelkreuz auf dem Waschberg, wozu das österreichische Luftfahrtarchiv eine Gedenktafel spendete. Heute befindet sich diese Tafel auf einem Granitstein.



Das Gipfelkreuz auf dem Waschberg



Die Gedenktafel am Gipfelkreuz



Blick auf den Startplatz am Waschberg mit den Hangarzelten.

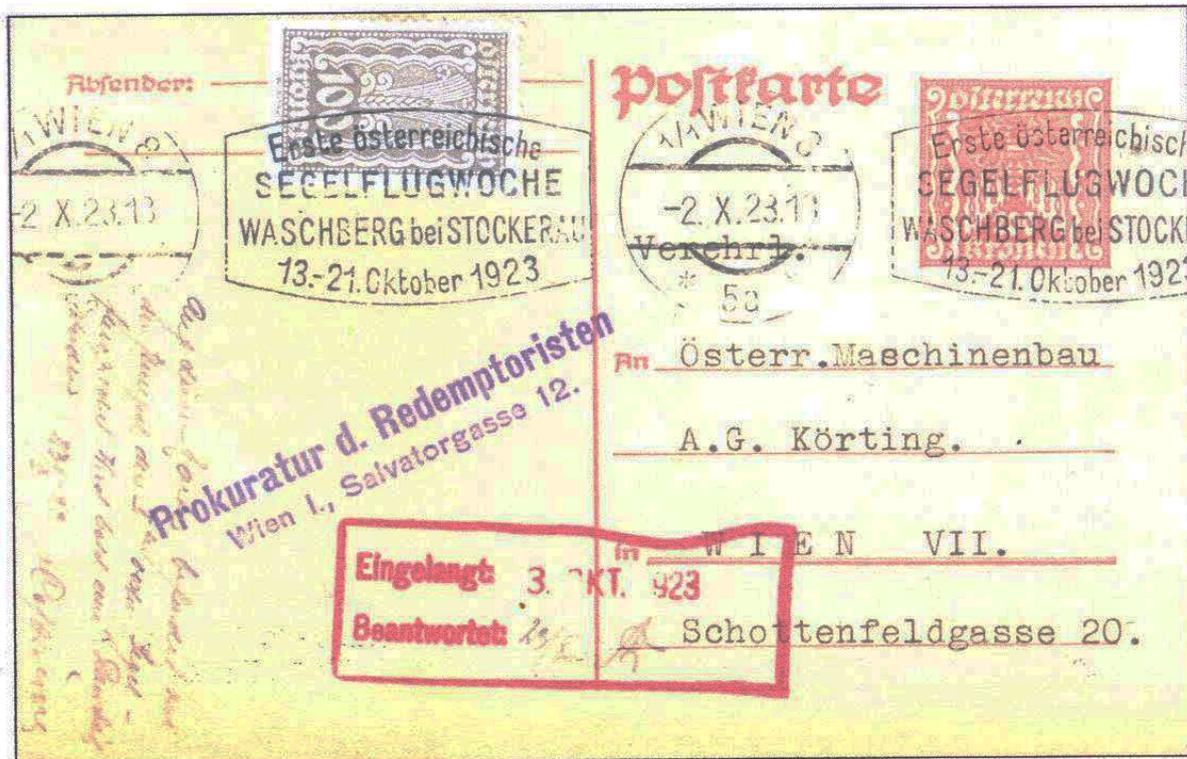
Postamt am Waschberg

Anlässlich des Segelflugwettbewerbes am Waschberg richtete die österreichische Postverwaltung an der Startstelle ein Postamt ein. Dafür wurde ein Zelt aufgestellt, in welchem die eigentliche Poststelle von 9.00 bis 17.00 Uhr Dienst versah und Briefe und andere Poststücke zur Weiterbeförderung entgegennahm.

Damit auch außerhalb der Dienstzeit Briefe aufgegeben werden konnten, war neben dem Postzelt ein Briefkasten aufgestellt. Eine eigene Briefmarke erschien zu diesem Ereignis nicht, weil man nicht erwartete, dass die erforderliche Auflagenhöhe erreicht werden könne.

Wenn Poststücke außerhalb der Dienstzeit der Poststelle am Waschberg im Postkarten aufgeben worden waren, erhielt dieses einen Sonderstempel in Form eines Zweikreistempels mit dem Text: „1. österr. Segelflugwoche 1923 - Waschberg bei Stockerau“. Im inneren Querfeld war das Entwertungsdatum eingestellt. Dieser Stempel wurde jedoch nur bei Poststücken verwendet, die während der Dienstzeit, direkt im Postzelt am Waschberg aufgegeben worden waren.

Daneben erschien noch eine sehr gut gestaltete Sonderpostkarte, welche damals künstlerisch sehr modern wirkend gestaltet worden war. Sie fand einen derart reißenden Absatz, dass eine zweite Auflage nachgedruckt werden musste. Die Post hatte bei weitem nicht mit so großem Zuspruch gerechnet.



Werbestempel „Segelflugwoche am Waschberg“

Es gab auch Werbestempel in den Postämtern Wien 1 und Wien 8, die als Fahnenstempel das Ereignis schon Wochen vorher in Wien und Österreich bekannt machten und zu Werbezwecken auf Poststücke aufgedruckt wurden.



Inflationsmarken mit Doppelkreisstempel



Fahnenstempel



Sonderpostkarte samt Stempelung vom Sonderpostamt am Waschberg

WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

Das Proponentenkomitee für den Waschberg setzte sich aus den Mitgliedern der flugtechnischen Abteilungen der TH Wien und TH Graz, des Österreichischen Aeroclubs und der Flugtechnischen Vereinigung zusammen. Diese wählten aus ihre Mitte den Rektor der TH Wien, Hofrat Prof. Dr. R. Halter, zum Vorsitzenden und Sprecher.

Der Wettbewerb stand unter dem Ehrenschutz des Bundespräsidenten Dr. Michael Hainisch. Dem Ehrenkomitee gehörten auch der damalige Bundeskanzler Dr. Ignaz Seipel, sowie der Landeshauptmann von Niederösterreich Dr. Karl Buresch und andere Personen des öffentlichen Lebens an.

Als einziger Zweck dieser Veranstaltung war angegeben: „Erfahrung im Segelflug mit österreichischen Gleitflugzeugen auf österreichischem Gelände zu gewinnen“. Nicht mehr und nicht weniger.

Die Durchführung des ganzen Wettbewerbes, sowohl in organisatorischer als auch in kaufmännischer Hinsicht wurde Herrn Benno Lie aus Wien übertragen. Lie war ein damals bekannter Konzertmanager sowie Dirigent und Intendant des a'capella-Männerchores „Die bösen Buben“. Warum diesem Herrn dieses Amt vom Veranstaltungscomitee übertragen wurde, ist heute nicht mehr zu ergründen.

Wie sich nachher herausstellte, waren Interessenkollisionen zwischen den Segelfliegern und Herrn Lie unvermeidlich. Die Interessen und Vorstellungen über die Veranstaltung an sich waren himmelweit voneinander entfernt. Den Segelfliegern, sowohl den österreichischen als auch den deutschen ging es vor allem darum, den Fortschritt sowohl im Bau der Segelflugzeuge als auch des Segelfliegens an sich durch diesen Wettbewerb voran zu treiben.

Das heißt, dass diese Veranstaltung einen weniger sportlichen als vielmehr technischen – wissenschaftlichen Sinn hatte.

Dem stand die Einstellung von Herrn Lie zu diesem Wettbewerb diametral gegenüber, der eher so eine Art Zirkus aufziehen wollte, womöglich mit Clowns und anderen Sensationen.

Dazu kam dann am Ende des Wettbewerbes, daß es bei der Bewertung der Leistungen zu Unstimmigkeiten kam, was den Unwillen der deutschen Bewerber hervor rief, was dann zu den heftigsten Zwistigkeiten und Auseinandersetzungen führte. (Siehe Zeitungsinterview mit dem Segelflieger Martens im Anhang).

Auf Grund des allgemeinen großen Interesses wurden große Zuschauermassen erwartet. Für diese großen Massen wurden die Gastwirte der Umgebung eingeladen, in den Zelten am Startplatz Standplätze zu mieten und für Speise und Trank für Zuschauer und Gäste zu sorgen. Es wurde von den Wirten verlangt und vereinbart, sich auf gleiche Preise zu einigen, um Unstimmigkeiten und Reibereien mit Gästen zu vermeiden.

Für den An- und Abtransport so großer Zuschauermassen richtete die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen einen speziellen Sonderzugverkehr auf der Nordwest-Bahn, ab Wien nach und von Stockerau, ein. Dieser Sonderzugverkehr ist im nachfolgenden Artikel der Zeitung „Reichspost“ vom 12. Oktober 1923 genau geschildert, so dass sich eine Wiederholung erübrigt. Dieser Zugverkehr klappte ganz hervorragend und es kam zu keinerlei Verspätungen

Da von vornherein klar war, dass die deutschen Segelflieger den österreichischen haushoch überlegen waren, sowohl von den Flugzeugen her als auch im fliegerischen Können, wurde der Wettbewerb in zwei Kategorien aufgeteilt, eine Kategorie für die deutschen und eine zweite Kategorie für die österreichischen Segelflieger.

Der Bewerb hieß zwar international, aber das war wohl eher nur euphemistisch gemeint, denn andere Ausländer als Deutsche traten gar nicht an.

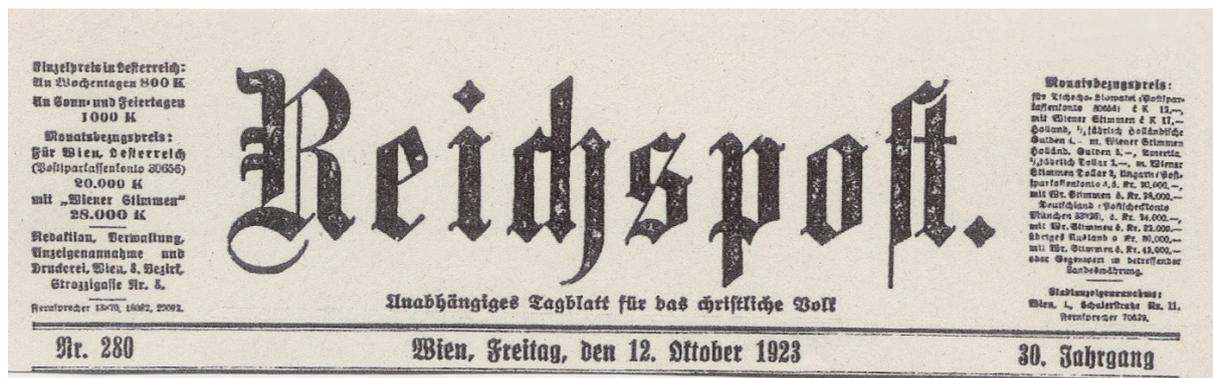
Zum Wettbewerb meldete sich wesentlich mehr Bewerber an, als dann tatsächlich kamen. Wirklich antraten dann nur sieben österreichische und sechs deutsche Bewerber.

Dass nur so wenige antraten, man hatte mehr erwartet, hing auch damit zusammen, dass, wie schon weiter vorne beschrieben, die Frist zwischen Ausschreibung und Beginn dieser Veranstaltung viel zu kurz war.

Der Wettbewerb wurde in jeweils drei Kategorien sowohl für die Österreicher als auch für die Deutschen ausgeschrieben. Es gab jeweils zwei Preise für

*Längste Flugzeit
Größte Strecke
Höchste Startüberhöhung*

Neben den offiziellen ausgesetzten Geldpreisen gab es auch noch spezielle, von privaten Spenden ausgesetzte Sonderpreise, wie z.B. von der Firma Warchalowski und anderen



Führer für Besucher der Veranstaltung

Der Vorverkauf der Karten zum Betreten des Flugfeldes erfolgt für alle Flugtage im Sekretariat der Segelflugwoche in Wien III., Landstraßer Hauptstraße 1, 1. Stock Von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr abends und bei Kohldorfer, Wien I., Krugerstraße 3. Es können auch die Fahrkarten Wien – Stockerau an diesen Stellen gelöst werden. Vor Abgang der nach Stockerau abgehenden Sonderzüge und fahrplanmäßigen Züge sind Karten zum Betreten des Fluggeländes sowie Bahnkarten an den Kassen der Nordwest-Bahn erhältlich. Die Bahnverwaltung hat im Einverständnis mit der Vorstehung des Nordwest-Bahnhofes verfügt, dass an den Flugtagen ab 7.00 Uhr früh sämtliche Kassen zu öffnen sind, so dass auch bei großem Massenanstieg die Abfertigung des Publikums glatt vor sich gehen wird.

Tageskarten zum Betreten des Geländes kr. 20.000 Fahrkarten Wien – Stockerau (Hin- und Rückfahrt) kr.15.000 Dauerkarten für die ganze Flugwoche kr.100.000 und Erlaubnisscheine für photographische Aufnahmen pro Tag kr. 80.000 und für die ganze Woche kr. 100.000 Die Dauerkarte behält auch im Falle einer Verlängerung der Veranstaltung ihre Gültigkeit.

Anspruchsberechtigt auf den Bezug ermäßigter Karten sind Lehrkräfte und Schüler aller Volks-, Bürger-, Mittel- und Hochschulen. Weiters die Mitglieder von Volksbildungsvereinen und Arbeiterorganisationen sowie fachliche und wirtschaftliche Korporationen und die Beamten und Arbeiter der Großindustrien. Die Anforderung von ermäßigten Karten kann nicht durch Einzelpersonen sondern nur durch die Zentralstelle erfolgen. Für die Lehreinrichtungen sind diese die Rektorate bzw. die Direktionen. Für die Volksbildungsstellen, die Arbeiterorganisationen und Korporationen die Geschäftsstelle für Großbetriebe, die Leistungsbefugten. Es ist unerlässlich den oder die gewünschten Flugtage in der Anforderung kenntlich zu machen.

Als Sonderzüge nach Stockerau kommen der um 7.30 Uhr vom Nordwest-Bahnhof abgehende Zug und die nach Bedarf zusammengestellten Vor- und Nachtrains in Betracht. Außerdem können die fahrplanmäßigen Züge benützt werden. Die Fahrt nimmt zirka 40 Minuten in Anspruch. Von Stockerau aus wird das Fluggelände zu Fuß über die sehr gute Bezirksstraße über Leitersdorf nach Wollmannsberg in einem Fußmarsch von 45 Minuten bequem erreicht. Das Gebiet rechts der Straße gegen den Waschberg zu und zwischen Leitersdorf und Wollmannsberg ist als Hauptfluggebiet für den allgemeinen Zugang gesperrt.

Privatautos, die von Wien aus zum Fluggelände am Waschberg fahren wollen, haben die Reichsstraße bei der durch Wegweiser besonders gekennzeichneten Abzweigung nach rechts bei der Schließbergbrücke zu verlassen und fahren über Unterrohrbach nach Leitersdorf und weiter nach Wollmannsberg. Gesellschaftsautos (heute Autobusse) stehen am Bahnhofplatz in Stockerau zum Weitertransport nach Wollmannsberg zur Verfügung.

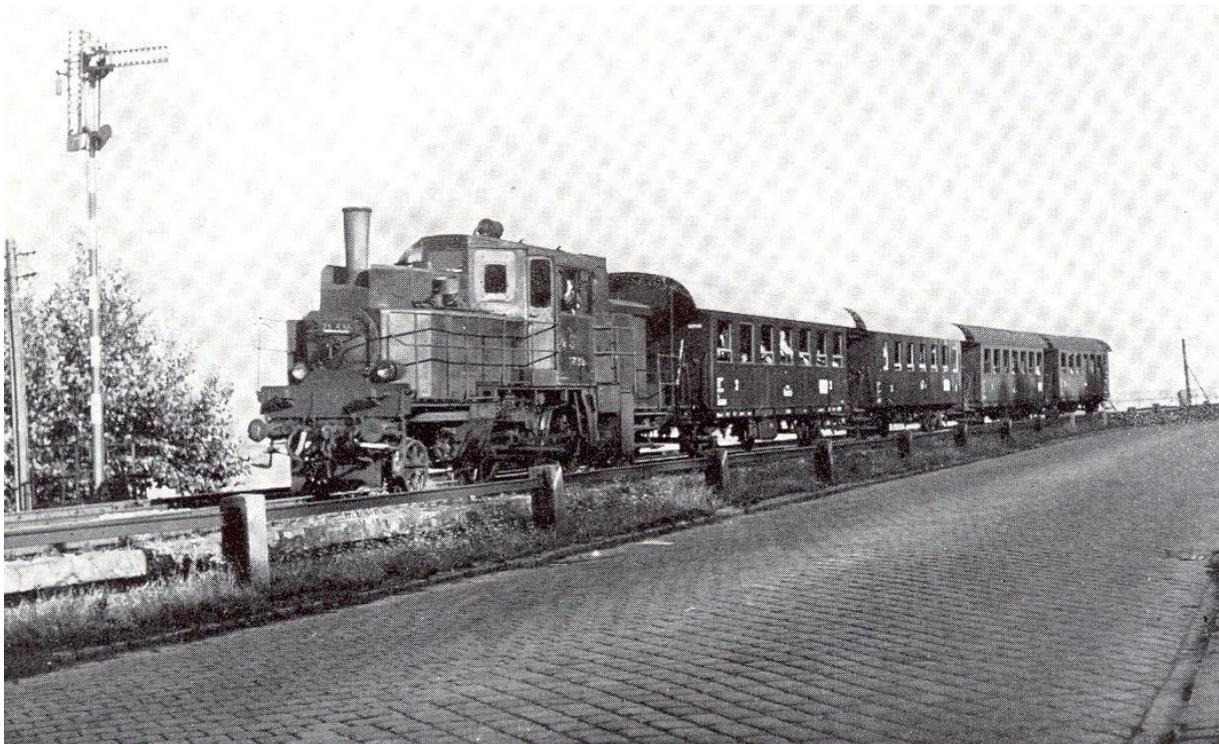
Die tägliche Dauer, in der je nach der Gunst der Witterung und der Windverhältnisse die Flüge abgehalten werden, erstreckt sich von 10.00 Uhr vormittags bis 17.00 Uhr nachmittags. Das Publikum hat sich auf die für Zuschauer reservierten Plätze zu begeben, selbst äußerste Vorsicht walten zu lassen und im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit den Weisungen der Funktionäre unbedingt Folge zu leisten. Die Wege die zu den

Zuschauerplätzen führen sind markiert. Dem Aprovisionierungsausschuß ist es gelungen, durch das Heranziehen tüchtiger Fachleute den Besuchern der Segelflugwoche am Flugfeld selbst, sowie in den umgebenden Ortschaften kalte und warme Speisen in großer Auswahl und auch Getränke anzubieten. Die Preise werden einheitlich festgelegt.

Die Postamtsstelle, die auf dem Waschberg errichtet wurde, wird von 9.00 bis 17.00 Uhr in einem eigenen Zelt amtieren. Vor diesem wird sich auch ein Postkasten zur Aufnahme von Briefsendungen befinden, damit hier auch außerhalb der Amtsstunden Briefsendungen aufgegeben werden können. Die hier aufgegebene Post erhält einen eigenen Sonderstempel. Eine Sondermarke für die Segelflugwoche wurde nicht herausgegeben.

Der Ausschuss zur Veranstaltung der „1. Österreichischen Segelflugwoche“ bietet auf dem Waschberg eigene Ansichtskarten zum Verkauf an. Diese erhalten bei der Postaufgabe einen eigenen Stempel „1. Österr. Segelflugwoche – Waschberg bei Stockerau“, sowie mit dem jeweiligen Tagesdatum versehen.

Für die Rückfahrt von Stockerau nach Wien stehen täglich neben den fahrplanmäßigen Zügen zwei Sonderzüge mit der Abfahrt 17.00 und 18.58 Uhr bereit.



Sonderzug zum Segelflugwettbewerb am Waschberg mit der Lokalbahn.

DER WETTBEWERB

Mehrere Gründe waren dafür verantwortlich, dass der Waschberg-Wettbewerb nicht so gut ablief, als man sich das gewünscht hatte.

Zum ersten war das Wetter alles andere als günstig für die Segelfliegerei. Von den für den Wettbewerb angesetzten Tagen gab es nur 2 ½ Tage mit halbwegs Flugwetter. An den übrigen Tagen war es kalt, regnerisch und stürmisch mit starken Böen.

Dazu gab es Probleme mit der Organisation. Die deutschen Segelflieger blieben mit ihren Flugzeugen beim Zoll in Passau hängen, konnten nicht weiterreisen und kamen erst einen Tag nach der feierlichen Eröffnung auf dem Waschberg an. Die österreichischen Flieger hatten noch nicht ihre Flugzeuge fertig aufgebaut. Kurzum, es war etwas chaotisch.

Trotzdem war es bei diesem Großereignis zu einem Massenansturm an Zuschauern gekommen. Die Gastronomie freute sich über die vielen Gäste.

Auf Ersuchen der Veranstalter hatte Bundespräsident Dr. Michael Hainisch den Ehrenschutz übernommen. Ein dichter, unfreundlicher Nebel herrschte auf dem Waschberg, als der Sonderzug mit den Ehrengästen in Stockerau eintraf. Diese schlechte Witterung hielt den ganzen Vormittag über an. Zu den Ehrengästen gesellten sich noch die Freunde und Verwandten der Flieger und eine riesengroße Zahl von Schaulustigen zur Eröffnung.

Bei den Ehrengästen sah man Vizekanzler Dr. Frank, die Minister Kienböck und Vaugoin, Landeshauptmann von Niederösterreich Dr. Buresch, der Rektor der Technischen Hochschule Wien, Hofrat, Prof. Dr. Halter, Prof. Dr. Koller von der Lehrkanzel für Luftfahrt und viele andere Personen des öffentlichen Lebens, die der Luftfahrt verbunden waren.

In den Ansprachen wurde besonders gewürdigt, welche Bedeutung die zivile als auch die militärische Luftfahrt in Zukunft auch für Österreich haben werde.

Nach den Reden wurden in den Hangarzelten die bereits zusammen gebauten Flugzeuge besichtigt. An Fliegen war an diesem Tag schon wegen des schlechten Wetters ohnehin nicht zu denken.



Die Hangarzelte zum Unterstellen der Segelflugzeuge

Am zweiten Tag kamen endlich die deutschen Flieger mit ihren Flugzeugen am Waschberg an und begannen sofort ihre Flugzeuge aufzubauen. In den folgenden Tagen erkundeten sie, wo sich die besten Aufwindzonen befanden. Leider war das wegen der ungünstigen Witterung nicht so leicht möglich. Es wollte und wollte kein günstiges Wetter aufkommen.

Am fünften Tag kam es durch das gute Wetter bedingt zu einem Start nach dem anderen, insgesamt 15 an der Zahl alleine nur am Nachmittag. Auch die Weltmeister Martens und Botsch starteten und lieferten sich ein Match, das schließlich Martens, wie weiter unten beschrieben, mit seinem Strolch für sich entscheiden konnte. (Seite 66).

Die österreichischen Segelflieger hatten ein doppeltes Manko durch die kurze Frist der Wettbewerbsausschreibung auszugleichen. Sie mussten in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit nicht nur neue Flugzeuge bauen, sondern sollten auch noch Erfahrung im Fliegen sammeln. Letzteres war in dieser kurzen Zeit einfach nicht möglich.

Es gab nur ganz wenige österreichische Flieger, die zum Teil sogar auf der Rhön/Deutschland, Erfahrungen im Segelfliegen gewinnen konnten. Der Leistungsabstand sowohl der Flieger als auch der Flugzeuge zu den Deutschen war einfach riesengroß. Eine getrennte Wertung für Österreicher und eine für Deutsche war daher durchaus gerechtfertigt.

Mit einer einzigen Ausnahme, dem Flugzeug „Wien“ (Seite 55 ff) des Wiener Automobilclubs, waren die österreichischen Segelflugzeuge einfach vorsintflutlich. Dies zeichnete sich auch in den Leistungen ab. Die „Wien“ ließ ihre österreichischen Konkurrenten weit hinter sich.

Für die Piloten waren Preise von insgesamt 40 Mill. Kronen vom österreichischen Ministerium für Handel und Verkehr ausgesetzt worden.

Der Titel unter dem man sie ausgesetzt hatte, war:

Höchstleistung für Flugdauer
Entfernung vom Startplatz
Startüberhöhung und anderes.

Die Preise waren unterteilt in Preise für österreichische Piloten auf österreichischen Flugzeugen und dasselbe auch für Ausländer

Der Warchalowski-Preis, ein Silberpokal, setzte als Bedingung voraus, einen Flug mit 30 Minuten Dauer, mit einer Startüberhöhung von mindest 30 Meter und einer Flugstrecke von einem Kilometer, geflogen durch einen österreichischen Piloten auf einem österreichischen Segelflugzeug. Dieser Preis wurde nicht vergeben.

Auch die Preise der Lombard & Escomptebank, der Preis der Stadt Wien, des Landes Niederösterreich und des Präsidenten des Flugtechnischen Vereines kamen nicht zur Vergabe.



Bundespräsident Dr. Hainisch bei der Eröffnung

Schon am Beginn des Wettbewerbes kam es zu Auseinandersetzungen zwischen den Fliegern und der Wettbewerbsleitung unter Herrn Lie, welche sich den ganzen Wettbewerb über fortsetzten.

Dazu gab der Gesamtsieger des Wettbewerbes, Herr Martens, der „Wiener Zeitung“ und „Der Morgen“ Interviews, welche diese in ihrer Nummer vom 25. Oktober 1923 wiedergaben:

„Wie unsportlich diese ganze Veranstaltung ist, geht schon daraus hervor, dass es eigentlich keine technische Fachkommission gibt, welche die Fluggeräte auf ihre Fluchtüchtigkeit überprüfen würde. Unter den österreichischen Bewerbern gibt es viele Maschinen, die den unseren an Festigkeit und Sicherheit gleichkommen. Leider gibt es aber auch solche die dem, der mit ihnen fliegt, das Leben kosten könnte. Es ist bezeichnend für die Art der Veranstaltung, dass auch solche Maschinen fliegen durften.

Wir werden, sobald schönes Wetter eintritt, fliegen, weil wir miteinander scharfe Konkurrenzen auszutragen haben und weil wir gekommen sind, um gemeinsam mit den österreichischen Segelfliegern unserer gemeinsamen Sache zu dienen.

Aber wir wollen festgestellt haben, dass wir nicht für die Zirkusveranstaltungen des Herrn Lie verantwortlich sind und dass wir uns selbstverständlich weigern, für Herrn Lie die Parterreakrobaten abzugeben!“

Diese scharfen und aufrechten Worte von Herrn Martens, fanden vielfach Zustimmung bei den Wettbewerbsteilnehmern. Damit wurden auch die vielfach nicht salonfähigen Bemerkungen einzelner Teilnehmer bestätigt, als diese müde, durchnässt und schmutzig in ihre Unterkünfte zurückkehrten. Sie sind der Beweis für die Haltung der Segelflieger, mit der sie zu ihrem Sport standen.

Eigentlich hatten die Teilnehmer sich ein glücklicheres Ende der ganzen Veranstaltung gewünscht, die durch das rein geschäftsmäßige, um nicht zu sagen unsportliche Verhalten von Herrn Lie verhindert wurde.

Gesamtergebnisse

Geschäftliche Ergebnisse:

Für die Gastronomie war diese, man kann ruhig sagen, Massenveranstaltung mit nicht hunderten sondern mit tausenden Zuschauern eine Goldgrube. Es wurde innerhalb dieser paar Tage Umsätze erzielt, wie sonst im ganzen Jahr nicht. Die Miete eines Standplatzes war erträglich. Damit konnte ein guter Gewinn gemacht werden.

Für die Veranstalter wurde einerseits durch die Geschäftstüchtigkeit von Herrn Lie und die gerade am Höhepunkt befindliche Inflation trotz Allem, ein ausgeglichenes Ergebnis erreicht. Innerhalb von 14 Tagen war durch die Inflation der Geldwert um die Hälfte geringer, was natürlich Schulden abzahlen sehr erleichterte.

Sportliche Erfolge.

Zumindest ein Teil der Ergebnisse lag durchaus im Bereich der Ergebnisse des Rhön-Wettbewerbes des gleichen Jahres. Die österreichischen Erfolge lagen zwar weit unter den Deutschen, waren aber für Österreich geradezu sensationell. Der Wettbewerb hatte damit seine Berechtigung bewiesen.

Allgemeines:

Am allerwichtigsten war jedoch die weitere Verbreitung des Interesses für den Segelflug. Infolge des Waschberg-Wettbewerbes kam es zur Gründung von vielen Flugvereinen in ganz Österreich, die dann mit dem Bau von Segelflugzeugen nach bewährten Plänen begannen. Aber auch Eigenentwicklungen von zum Teil sogar kuriosen Flugzeugen begannen.

Die Wettbewerbspreise

Wie schon weiter vorne beschrieben ist, wurden für die deutschen Segelflieger wegen ihrer großen Überlegenheit sowohl was Können, Erfahrungen als auch technische Überlegenheit ihrer Segelflugzeuge betraf, eine eigene Preiskategorie ausgeschrieben.

Für die österreichischen Segelflieger wurde ebenfalls eine eigene Preiskategorie geschaffen, in welcher sie separat bewertet wurden.

Die Schwierigkeiten lagen wegen der galoppierenden Inflation des Jahres 1923 bei der Festlegung der Höhe der Geldpreise. Im Oktober 1923 ging die Geldentwertung so rasend schnell vor sich, dass sich der bereits in schwindelnder Höhe befindliche Brotpreis, genau so wie alle anderen Preise innerhalb eines Monats verdreifachte.

Es kam so weit, dass sich die Nationalbank überlegte, Münzen im Wert von 1.000 Kronen prägen zu lassen. Ein Jahr nach dem Ende des Segelflugwettbewerbes kam es dann endlich zur Abschaffung der völlig instabil gewordenen Kronenwährung, die mit 1. Jänner 1925 durch die Schillingwährung, den so genannten „Alpendollar“ abgelöst wurde.

Nur zum Vergleich sei dargestellt, dass innerhalb eines Jahres bei wesentlich geringer gestiegenen Löhnen der Preis von einem Kilogramm Schweinefleisch von ohnehin schon gigantischen Kr. 1.100 auf irre Kr. 40.000 gestiegen war und die Arbeitslosenzahl bereits 550.000 erreicht hatte. Am schlimmsten aber war, dass keine Besserung in Sicht war.

Die Wettbewerbsleitung entschloss sich daher die genaue Höhe der Preise erst kurz vor Beginn des Wettbewerbes festzulegen.

Dies führte letztlich zu Unstimmigkeiten zwischen Wettbewerbsleitung und vor allem mit den deutschen Segelfliegern. Der deutsche Segelflieger Martens brachte das besonders eindrucksvoll in einem Interview mit einer österreichischen Tageszeitung zum Ausdruck. (Siehe diese).

Die Höhe der Preisgelder wurde wie folgt ausgeschrieben:

Für deutsche Segelflieger auf deutschen Flugzeugen:

1. Für die höchste Erhebung über dem Abflugort (Startüberhöhung) während der Wettbewerbswoche Kr. 4,000.000
2. Für den zeitlich längsten Flug während der Wettbewerbswoche Kr. 3,000.000
3. Für den weitesten Streckenflug während der Wettbewerbswoche Kr. 4,000.000

Für alle österreichischem Flugzeuge mit österreichischen Piloten:

1. Für die höchste Erhebung über den Abflugort (Startüberhöhung) während der Wettbewerbswoche Kr. 3,000.000
2. Für den zeitlich längsten Flug während der Wettbewerbswoche Kr. 4,000.000
3. Für den weitesten Streckenflug während der Wettbewerbswoche Kr. 3,000.000

Außer diesen offiziellen Preisen wurden von Privaten und österreichischen Firmen noch viele Preise gespendet. So gab es vom Wiener Automobilclub ausgeschrieben, nur für Österreicher einen Konstrukteurpreis von Kr. 3,000.000 sowie zahlreiche andere, größere und kleinere Preise, die von Vereinen und Privaten gespendet worden waren.

TEILNEHMER DES WETTBEWERBES

Von den vielen zum Wettbewerb angemeldeten Segelfliegern traten leider insgesamt nur dreizehn Teilnehmer mit ihren Segelflugzeugen an. Aus Österreich sieben und aus Deutschland sechs Bewerber.

ÖSTERREICHISCHE SEGELFLUGZEUGE

Type	Flieger	Erbauer	Konstrukteur
Frohe Welt S2	Ing. Hübner	TH-Wien	Prof. Knoller u.a.
T. Hochschule S3	Buchholzer	TH-Wien	Prof. Knoller u.a.
Kef	Pernthaler	TH-Graz	Flödl, Pernthaler, Spies
Kress 1	Ing. Fiala	Lohner Wien	Ing. Bauer
Kress 2	Ing. Hübner	TH-Wien	Ing. Bauer
Strommer	Ing. Strommer	Eigenbau	Ing. Strommer
Wien	Ing. Ehrlich	Donauwerft	Ing. Kermer

DEUTSCHE SEGELFLUGZEUGE

Name	Flieger	Erbauer	Konstrukteur
Charlotte II	Winter	Akaflieg Berlin	Hermann, Tank u.a.
Edith D4	Spies	Akaflieg Darmstadt	Thomas, Botsch
Espenlaub 5	Espenlaub	Espenlaub	Espenlaub
Hol's der Teufel	Slamer	Weltensegler GMBH	Lippisch, Slamer
Konsul D9	Dipl. Ing. Botsch	Bahnbedarf AG	Botsch, Spies, Hoppe
Strolch	Dipl. Ing. Martens	Prometheuswerk	Bremer Karl

AUSSERHALB DES WETTBEWERBES

Karl der Große	Stamer	Akaflieg Darmstadt	Plauth
----------------	--------	--------------------	--------

Nachstehend eine alphabetisch angeordnete Aufstellung und so weit noch erruierbar der technischen Daten dieser Segelflugzeuge und anschließend die dazugehörigen Maßblätter sowie Fotos.

Name	Bau-jahr	Flügel-profil	Spann-weite m	Fläche m ²	Flügel-streckung	Flug-gewicht kg	Flächengleit-belastung kg/m ²	Anmerkung
Charlotte II	1923		15,20	20,00	11,60	170,00	8,50	Nurflügel
Edith D 4	1922	Gö 426	12,60	18,80	8,50	190,00	10,10	Hochdecker
Espenlaub 5	1923		12,00	14,00	10,30	156,00	11,10	ovaler Rumpf
Frohe Welt	1923		8,00	20,00	6,50	130,00	6,50	Doppeldecker
Hol's d. Teufel	1923	Gö 358	13,00	18,00	9,40	165,00	9,15	Gitterschwanz
Kef	1923		5,30	10,00		97,00	9,70	Hängegleiter
Kress 1	1923		9,00	14,00	5,90	215,00	13,33	Doppelschwanz
Kress 2	1923		9,00	14,00	5,90	215,00	13,33	Doppelschwanz
Konsul D9	1923	Gö 535	18,70	21,80	16,10	280,00	12,80	
Strolch	1922	Gö 482	12,60	17,10	9,30	195,00	11,40	ovaler Rumpf
Te. Hochschule	1923		8,00	20,00	6,50	130,00	6,50	Doppeldecker
Strommer	1923		11,20	14,00		keine Angaben		Giterrumpf
Wien	1923		12,60	15,00	16,10	172,00	0,80	

Außerhalb des Wettbewerbes

Karl der Große	1923	Gö 426	14,00	17,80	11,00	266,00	14,90	Motorsegler
----------------	------	--------	-------	-------	-------	--------	-------	-------------

Die Segelflugzeuge in Bildern und Zeichnungen.

Anschließend werden am Waschberg-Wettbewerb teilnehmende Segelflugzeuge in alphabetischer Ordnung nach Namen der Segelflugzeuge geordnet; in Zeichnungen und Fotos aus der damaligen Zeit dargestellt. Daher ist auch die Qualität mancher Fotos nicht mehr gut. Von einigen Typen gibt es nur noch wenige Unterlagen. Im Nachlass von zwei Amateurfotografen, davon einer aus Haselbach und der Andere aus Leitzersdorf, wurden einige Fotos gefunden, die noch nie veröffentlicht worden waren und in dieser Broschüre erstmalig gezeigt werden.

Interessant ist vor allem, dass am Waschberg Segelflugzeugtypen aus der Steinzeit des Segelfluges mit dem seiner Ausformung und aerodynamischen Güte auch heute noch ansprechenden modernen Segelflugzeugs zusammentrafen.

Die beiden Segelflugzeuge der TH-Wien waren ähnlich den Jagdflugzeugen des ersten Weltkrieges Doppeldecker mit Drahtverspannung und geringer Streckung der Tragflächen. In Anlehnung zu den Stacheldrahtverhauen von den Schützengräben des Weltkrieges wurden sie als „fliegende Drahtverhaue“ verspottet. Diese Bauweise brachte zwar weniger Gewicht auf die Waage und damit geringe Sinkgeschwindigkeit, was die Gleitzahl erhöhen sollte. Durch den hohen Luftwiderstand wurden die Geschwindigkeit und damit auch die Gleitzahl verringert, anstatt erhöht. Das wurde durch den Luftwiderstand der Verspannung, die geringe Flügelstreckung und den hohen Luftwiderstand des freisitzenden Piloten verursacht.

Das ganze Gegenteil davon war das Flugzeug „Konsul“ der Akaflieg Darmstadt, ein Hochdecker mit schlankem spindelförmigem, ovalem Rumpf und daher mit geringem Luftwiderstand. Der Flügel mit großer Streckung hatte nur einen Holm, der zusammen mit der sperrholzbeplankten Flügel Nase eine verdrehungssteife und biege feste Röhre geringsten Gewichtes bildete. Der Flügel kam daher trotz der großen Spannweite ohne jede Verspannung aus. Dieses Flugzeug war der Schritt zum Hochleistungssegler und wurde später als der „VATER ALLER SEGELFLUGZEUGE“ bezeichnet. (Siehe 44 ff).

Als Startart kam am Waschberg ausschließlich der Gummiseilstart (Siehe Seite 69) zur Anwendung. Dies ist eine Startart, die noch viele Jahre lang fast ausschließlich angewendet wurde. Zu diesem Zweck hatten die Flugzeuge vorne unter dem Rumpfbügel den so genannten, nach unten offenen Starthaken, an dem das Startseil mit einem Stahlring eingehängt wurde. Beim Startaufstieg fiel dann der Ring mit dem Startseil ab. Eine genaue Beschreibung dieser Startart findet sich im Anhang. (Siehe Seite 67 ff).

Das einzige Flugzeug am Waschberg, das so nicht gestartet wurde, war der Hängegleiter „KEF“ (Seite 42 ff) der Akaflieg Graz. Er war sehr leicht gebaut, so dass er vom Piloten getragen werden konnte. Zum Start trug der Pilot das Flugzeug und lief gegen den Wind an, bis ihn der Wind vom Boden abhob und Flugzeug und Pilot davon schwebten.

Trotz der vorsintflutlichen Konstruktion konnte dieses Flugzeug infolge seiner extrem leichten Bauart einen Preis gewinnen. Aber es war einfach ein Auslaufmodell.

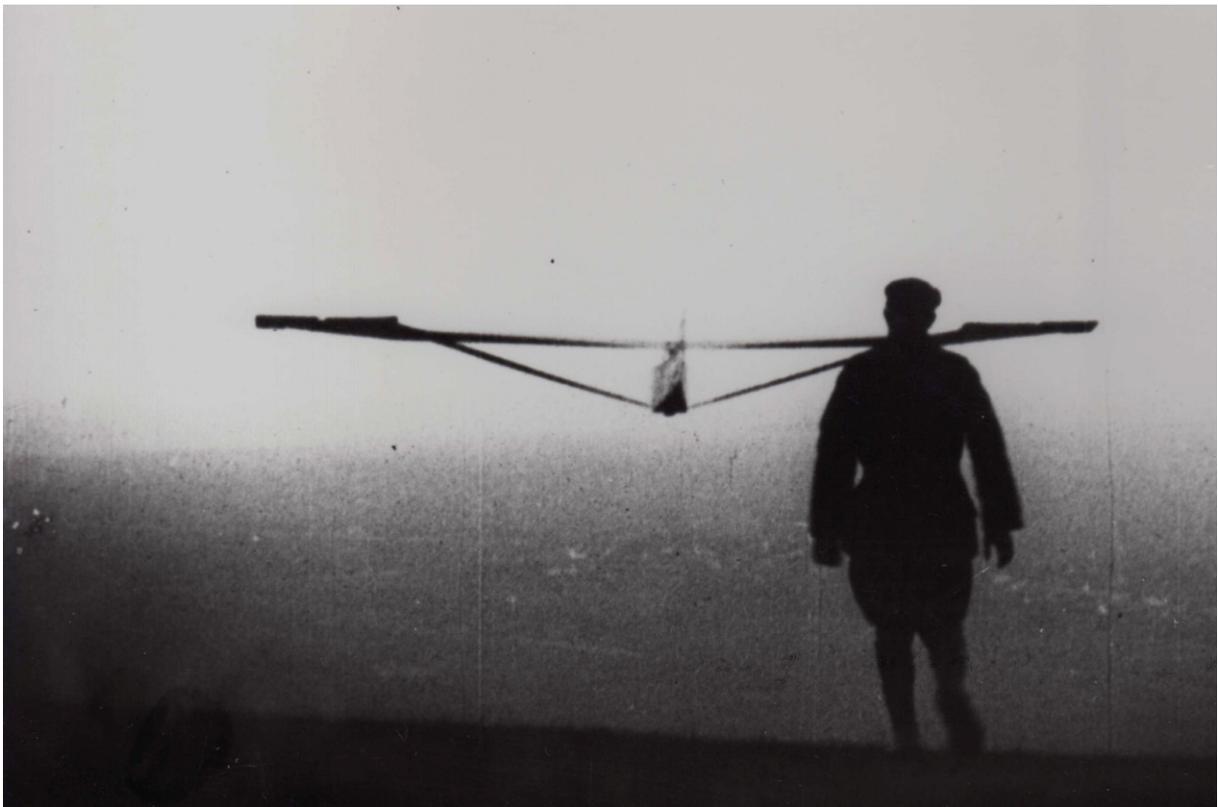
Charlotte II

Die CHARLOTTE II der Akaflieg Berlin/Charlottenburg war in gewissen Ausmaß eine Sensation, weil sie ein schwanzloses Flugzeug und daher ungewöhnlich war. Sie erregte daher größtes Interesse.

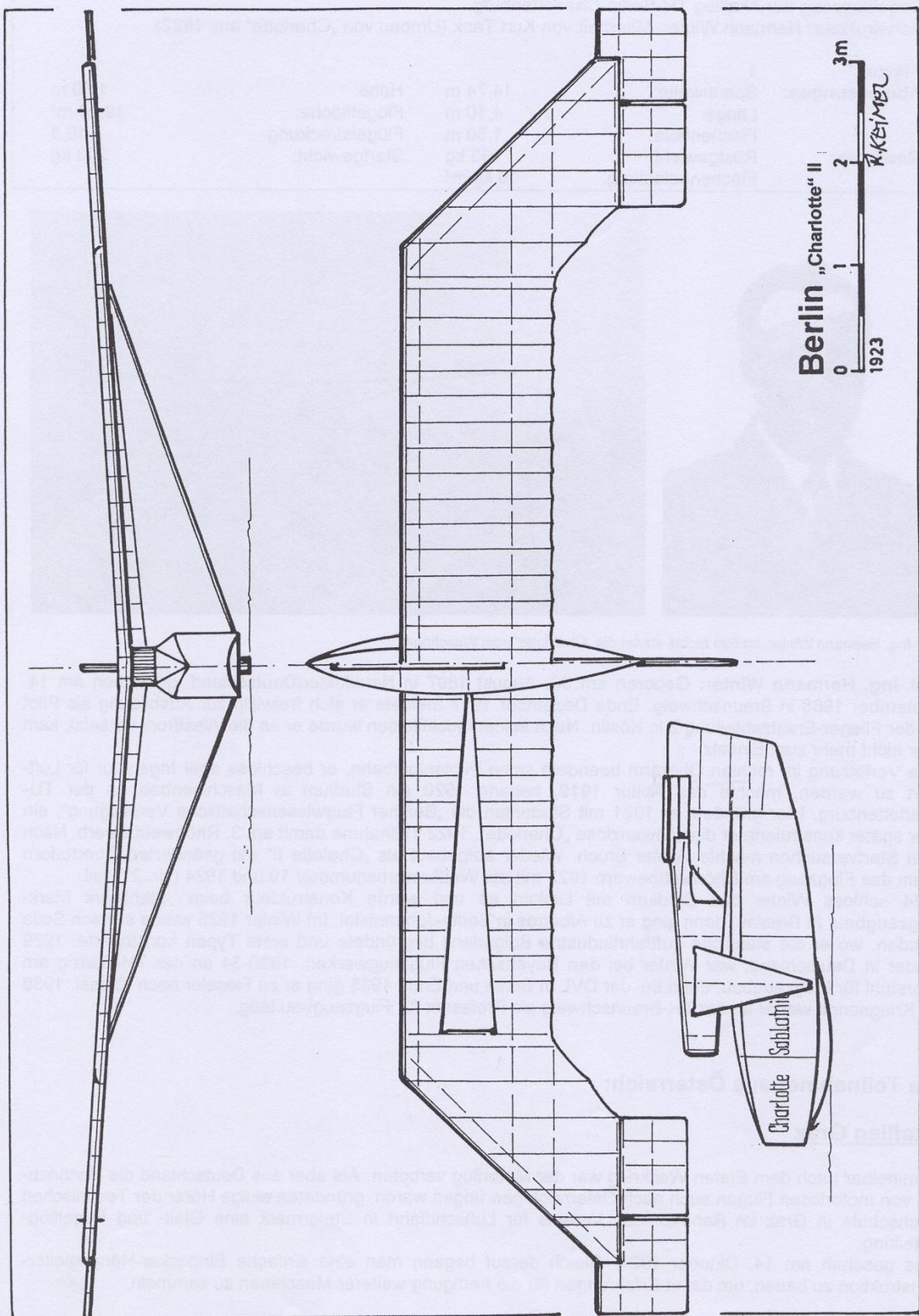
Bei vielen Flügen stellte sich heraus, dass das sehr große Seitenruder am Heck des doch sehr kurzen Rumpfes nur ungenügende Wirkung zeigte. Durch seine Größe erhöhte das Seitenruder sowohl das Gewicht als auch den Luftwiderstand des Flugzeuges und verringerte damit die Gleitzahl. Diese ist jedoch gerade für ein Gleitflugzeug von größter Wichtigkeit.

Je höher die Gleitzahl, desto weiter die Gleitstrecke und die Flugzeit, weil der sich daraus ergebende flache Gleitwinkel beides vergrößert.

Nach dem Waschberg-Wettbewerb wurde das Seitenruder abgebaut und durch Steuerklappen an den Flügelenden ersetzt, welche gute Wirkung zeigten und außerdem als Bremsklappe benutzt werden konnten.

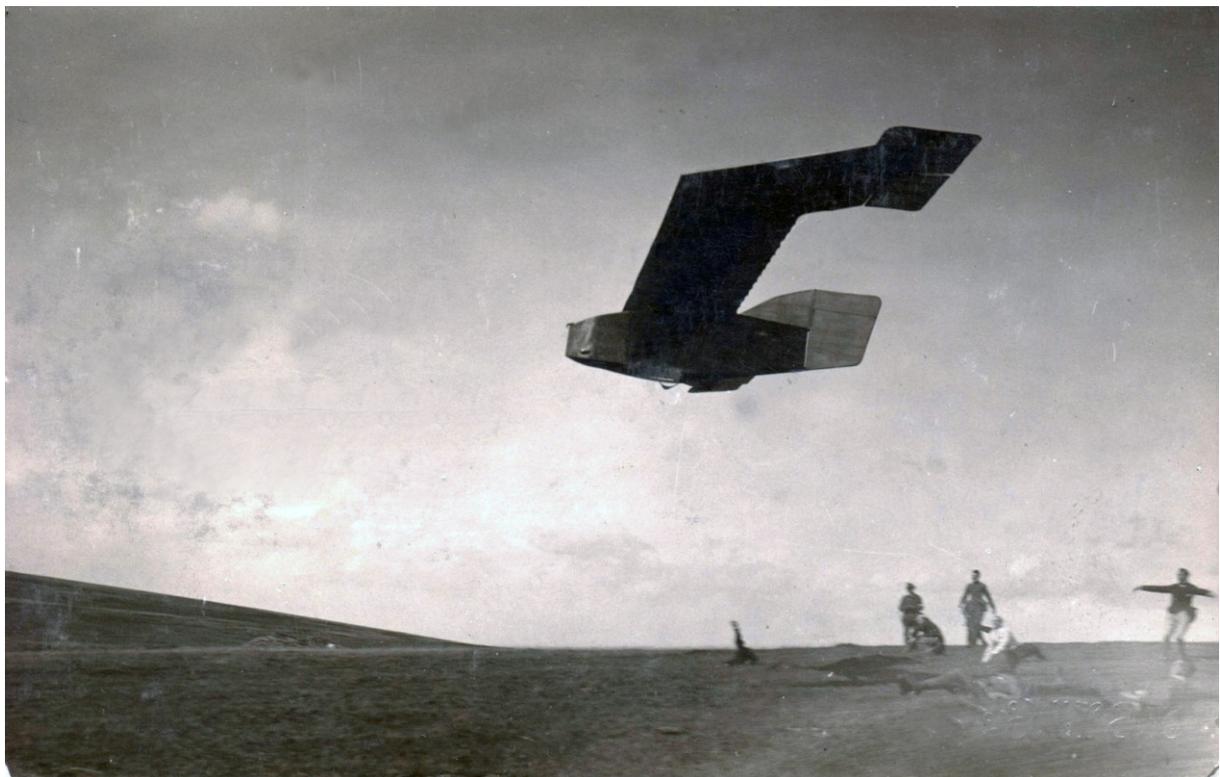


**Kurz nach dem Start vom Waschberg.
Segelflugzeug Charlotte II der Akaflieg Berlin/Charlottenburg.**





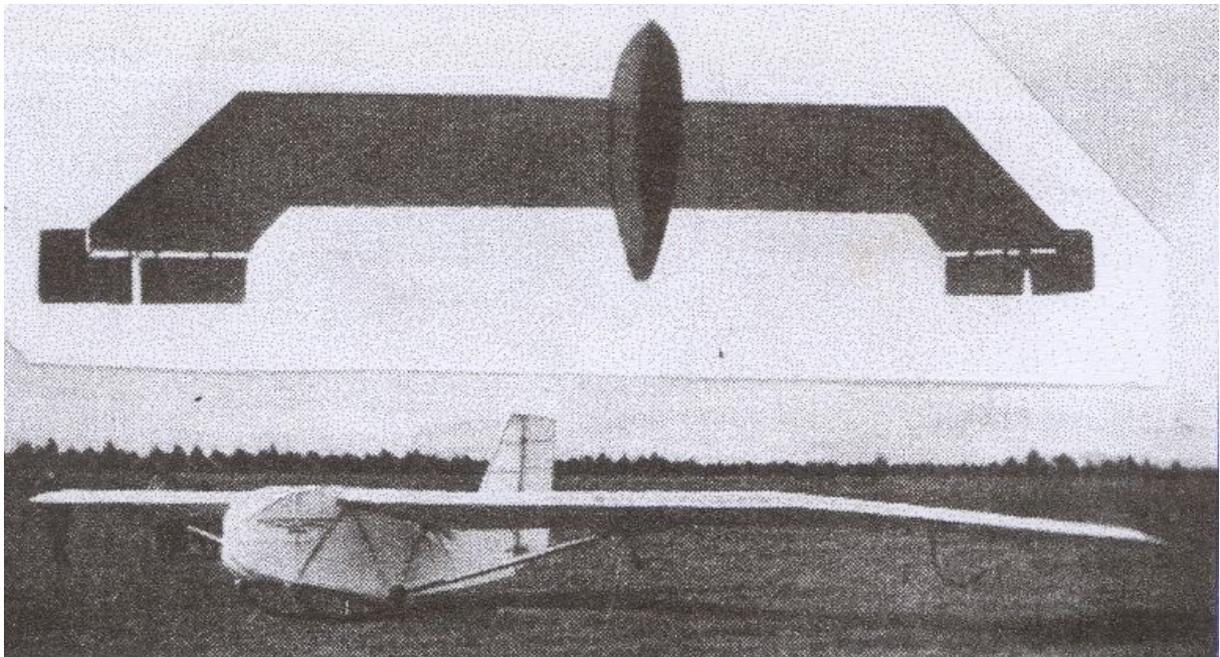
**Schwanzloser Eindecker der Akaflieg Berlin/Charlottenburg.
Startbereit an der Startstelle auf dem Waschberg mit dem
Piloten Winter am Führersitz.**



**Charlotte II kurz vor der Landung bei Wollmannsberg.
Das später abgebaute große Seitenruder ist gut sichtbar.**



Die Charlotte II am Waschberg. Im Vordergrund der Schlieffberg.



**Charlotte II noch mit Seitenruder am Rumpfheck.
Diese wurden später entfernt und durch Steuerklappen
bei den Querrudern ersetzt.**

Übungsflugzeug „EDITH“

Nach Ablegen der Gleitflugprüfungen im Alleinflug (siehe im Anhang), suchte man für die gleitflugerprobten Segelflieger ein Übungssegelflugzeug zum Erreichen des Luftfahrerscheines. Auch das sollte wieder ein Flugzeug für die Einzelschulung sein. Es musste daher problemlose Flugeigenschaften haben.

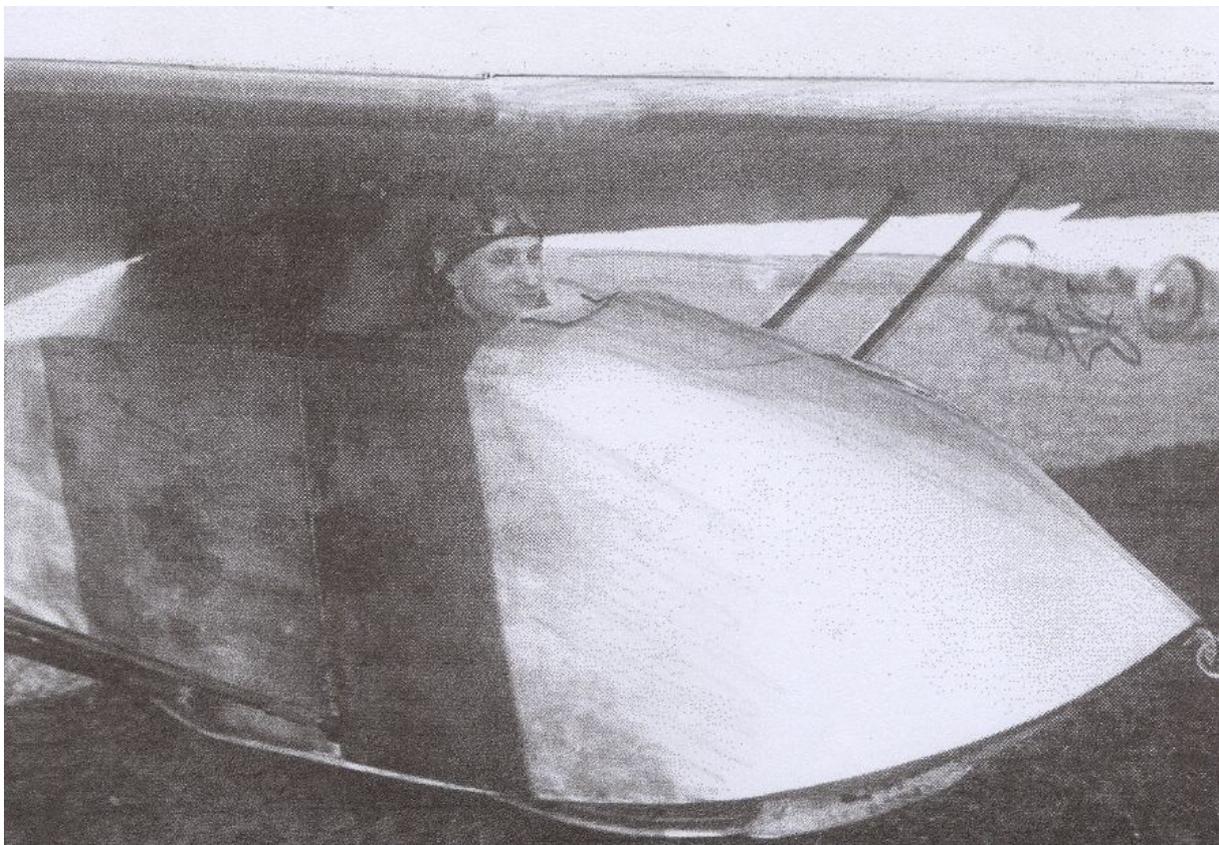
Die Akaflieg Darmstadt konstruierte und baute dafür im Jahr 1922 die „Edith“, einen Hochdecker mit einem turmartigen Aufbau hinter dem Führersitz, auf dem der Flügel befestigt war. Ganz charakteristisch für diese Maschine war im Gegensatz zu bisherigen Segelflugzeugen zur Verringerung des Luftwiderstandes, die spitz auslaufende Rumpfnase.

Seinen Namen „Edith“ erhielt es von der Prima Ballerina und Tänzerin Edith Bielefeld, die ein Hauptsponsor für den Bau dieses Flugzeuges war. Sie hatte einen Teil der Baukosten regelrecht erthanzt.

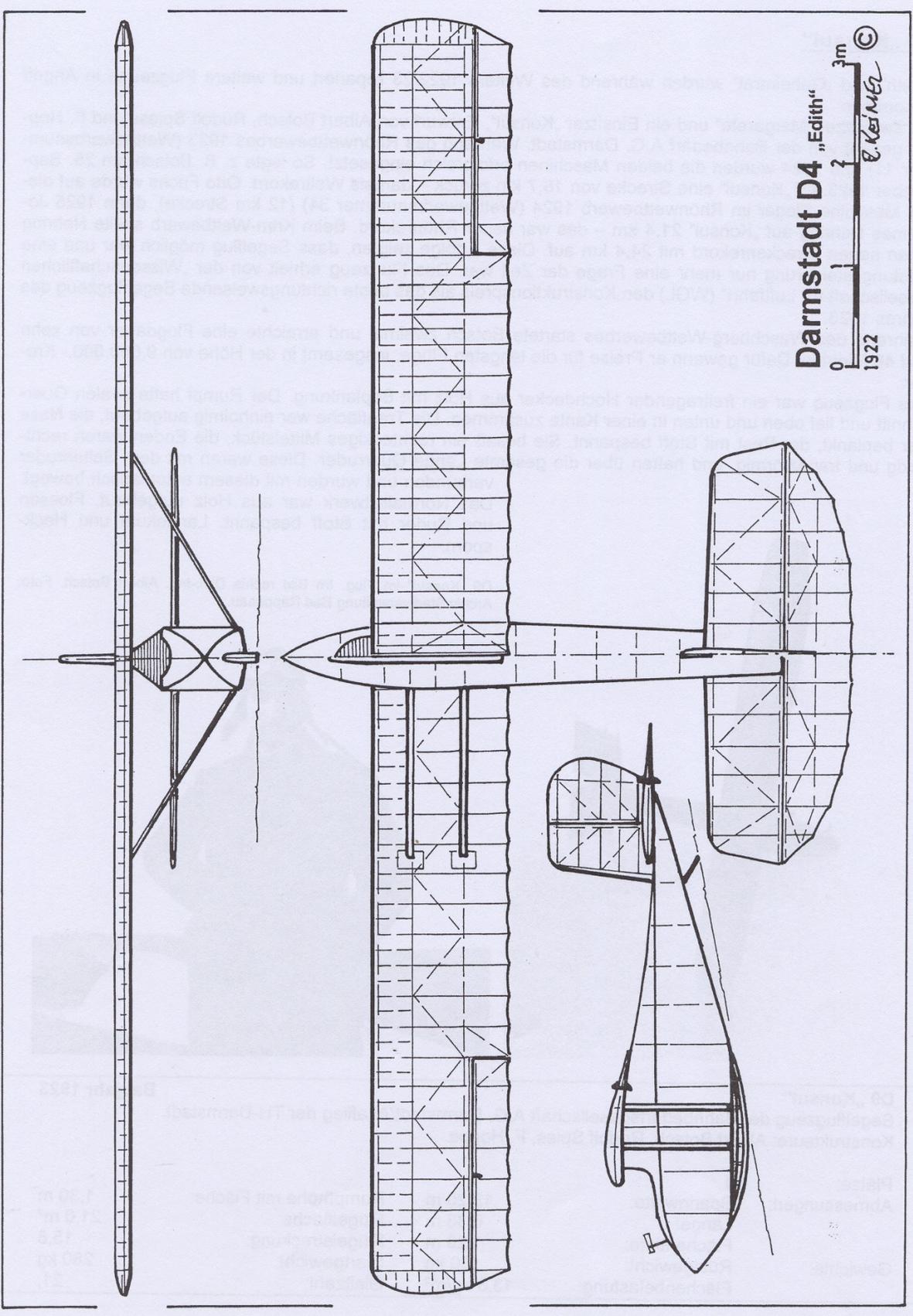
Die technischen Daten sind aus der vorstehenden Tabelle zu entnehmen. Neu war das von Prof. Prandtl für diesen Fall empfohlene Flügelprofil, Göttingen 426, wegen seines gutmütigen Verhaltens.

Der Flügel ist zweiholmig gebaut und gegen den Rumpf mit stromlinienförmigen Streben abgestrebt. Er hat eine Nase aus Sperrholz und ist sonst zur Gänze mit Leinen bespannt. Der Rumpf hat vier Längsgurten und Spanten und besteht zur Gänze aus Sperrholz.

Beim Rhönwettbewerb 1922 wurde die „Edith“ als beste Werkstättenarbeit bewertet. Auf Grund seiner kompakten und robusten Bauweise und seiner gutmütigen Flugeigenschaften wurde es zum Vorbild für viele andere Übungssegelflugzeuge wie z.B. dem „Rhönfalken R4“, der bis zum Ende der dreißiger Jahre viel geflogen wurde.



Das Segelflugzeug „Edith“, das vierte Baumuster der Akaflieg Darmstadt mit Botsch im Führersitz



Darmstadt D4 „Edith“

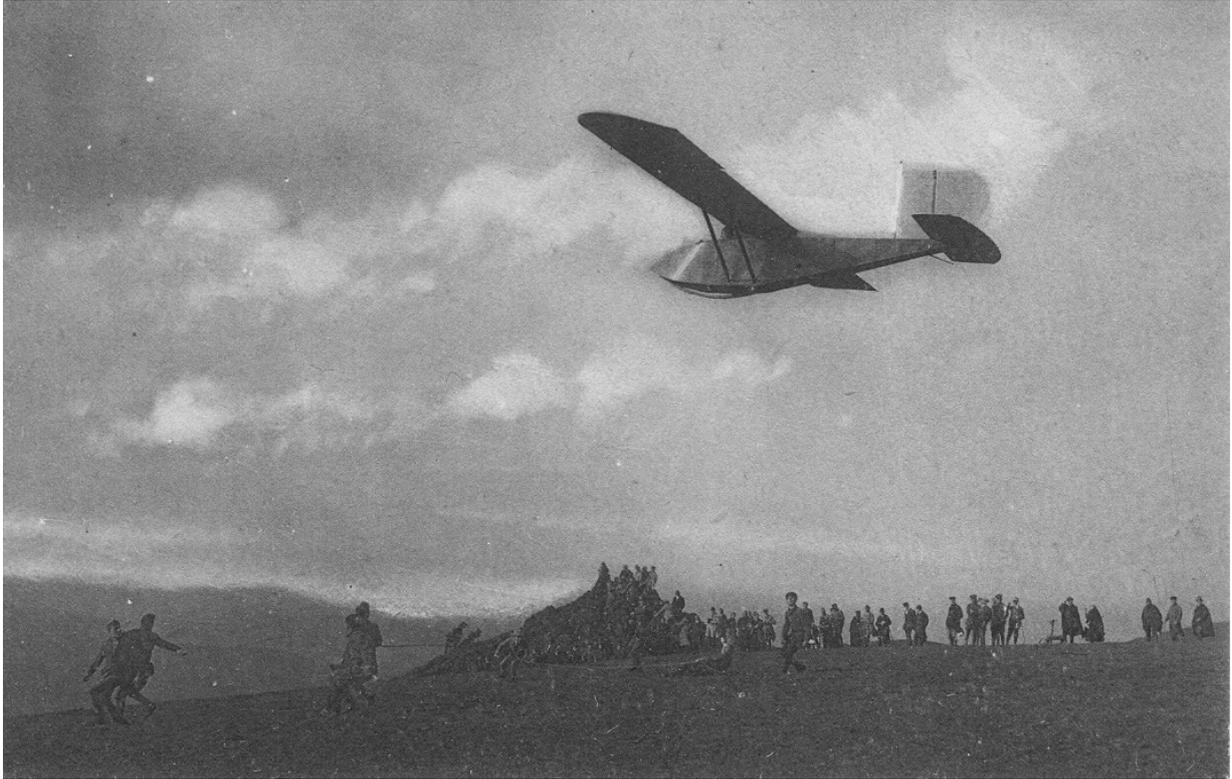




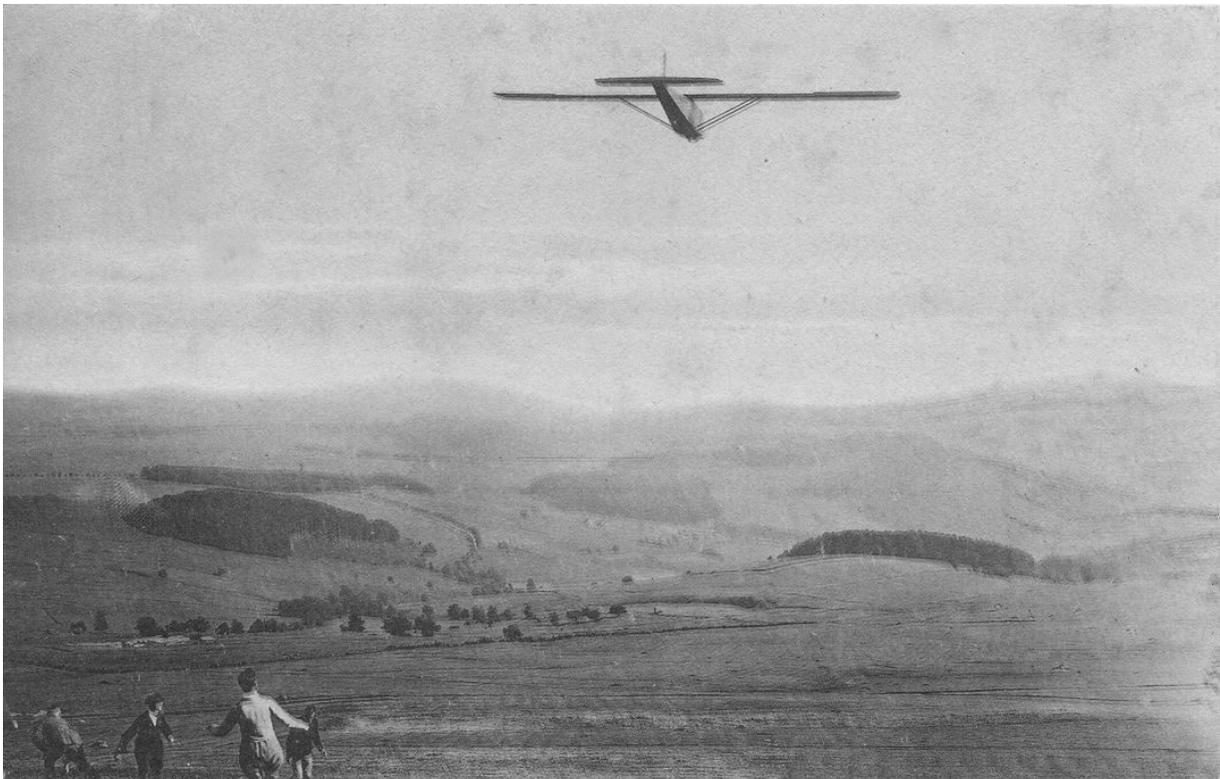
Das Segelflugzeug „Edith“ der Akaflieg Darmstadt mit Botsch als Pilot im Führersitz.



Das Segelflugzeug „Edith“ wird mit Gummiseil gestartet und hebt gerade ab.



Das Segelflugzeug „Edith“ im Flug mit Startüberhöhung.



„Edith“ im Hangaufwind kurz nach dem Start

ESPENLAUB E5

Espenlaub kam mit zwei Segelflugzeugen zum Waschberg, mit seiner „Espenlaub E3“ und der ganz neuen „Espenlaub E5“. Da er selbst zwar ein hervorragender Flugzeugbauer war, aber selbst keinen Flugschein besaß, musste er zum Einfliegen seiner Flugzeuge immer einen Piloten engagieren.

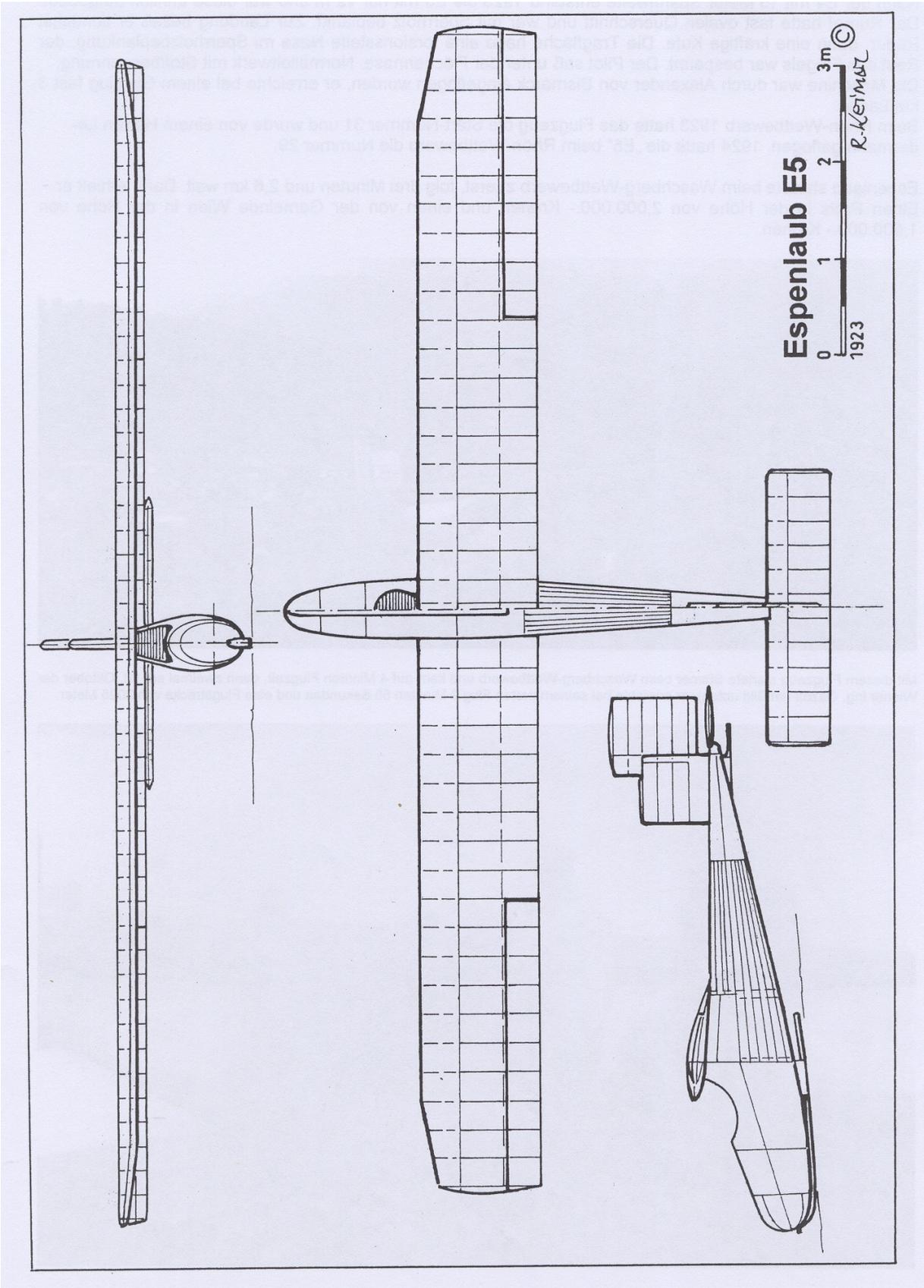
Für den Waschberg-Wettbewerb hatte er einen deutschen Piloten engagiert, welcher im letzten Augenblick vor der Abfahrt aus Deutschland absagte. Daher nahm er am Waschberg einen österreichischen Piloten auf, der mit der „Espenlaub E3“ sofort Bruch machte. (Siehe Seite 65 ff). Er flog dann selbst und ohne Flugschein seine „Espenlaub E5“ und erreichte mit diesem seinen ersten Flug, zu seiner Überraschung, sogar einen zweiten Preis für die zurückgelegte Entfernung.

Die „Espenlaub E5“ war eine wesentlich aerodynamische Weiterentwicklung. Sie hatte keinen Kastenrumpf mehr, sondern einen ovalen Rumpfquerschnitt. Der Flügel war nicht mehr als Schulterdecker auf dem Rumpf aufgesetzt, sondern auf einem schmalen Pylon hinter dem Cockpit. Diese beiden Maßnahmen verringerten ganz wesentlich den Stirnwiderstand des Rumpfes.

Außerdem bekam der neue Flügel ein anderes Profil und eine wesentlich größere Streckung. Beide Maßnahmen vergrößerten die Gleitzahl erheblich, was dann letztendlich zum zweiten Platz im Streckenflug am Waschberg führte.



„Espenlaub E3“





**Segelflugzeug „Esenlaub E5“
V.l.n.r. Fernthaler, Esenlaub und Ing. Gazda**



**„Esenlaub E5“, links der Konstrukteur Esenlaub.
Im Cockpit Ing. Gazda vom Wiener Automobilklub.**

FROHE WELT

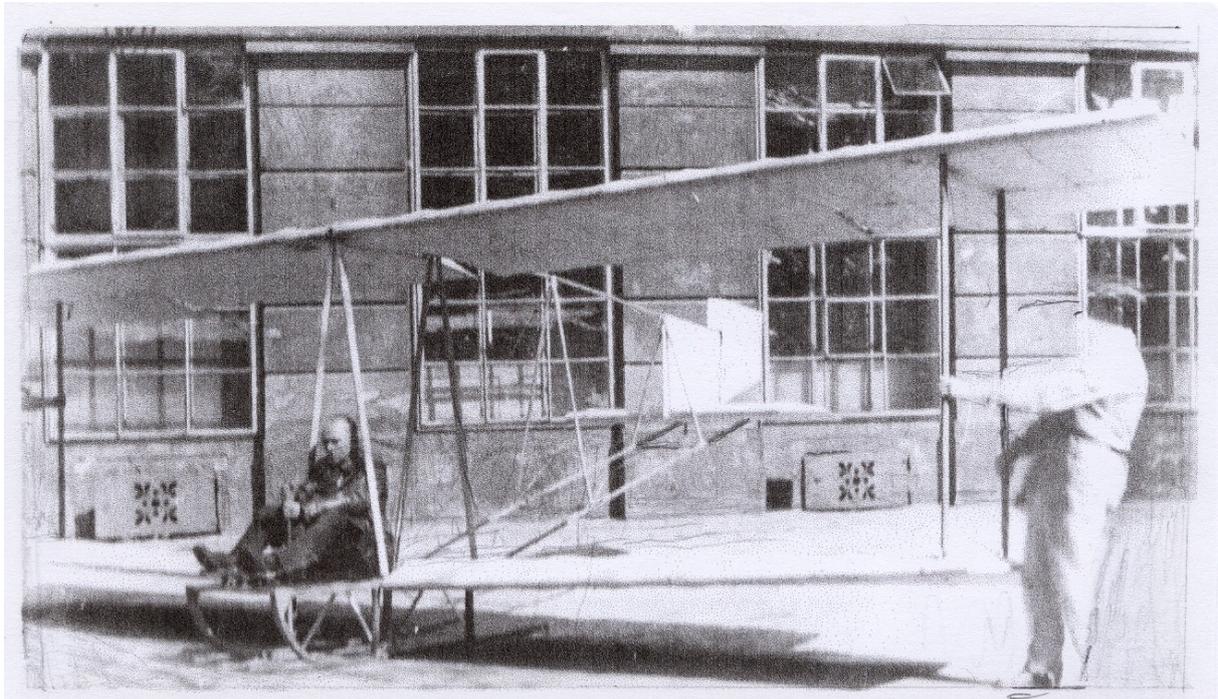
Die Mitglieder der Segelflugvereinigung der Technischen Hochschule Wien, die Herren Franz Efler, Karl Nowotny und Ludwig Wondrak begannen im Herbst 1922 mit dem Bau von vier Gleitflugzeugen.

Davon waren zwei Segelflugzeuge eine Abwandlung der Pläne der von Stamer und Lippich konstruierten „Frohe Welt“. Das erste Segelflugzeug der TH-Wien wurde „Frohe Welt“ getauft, das zweite Segelflugzeug erhielt den Namen „Technische Hochschule“.

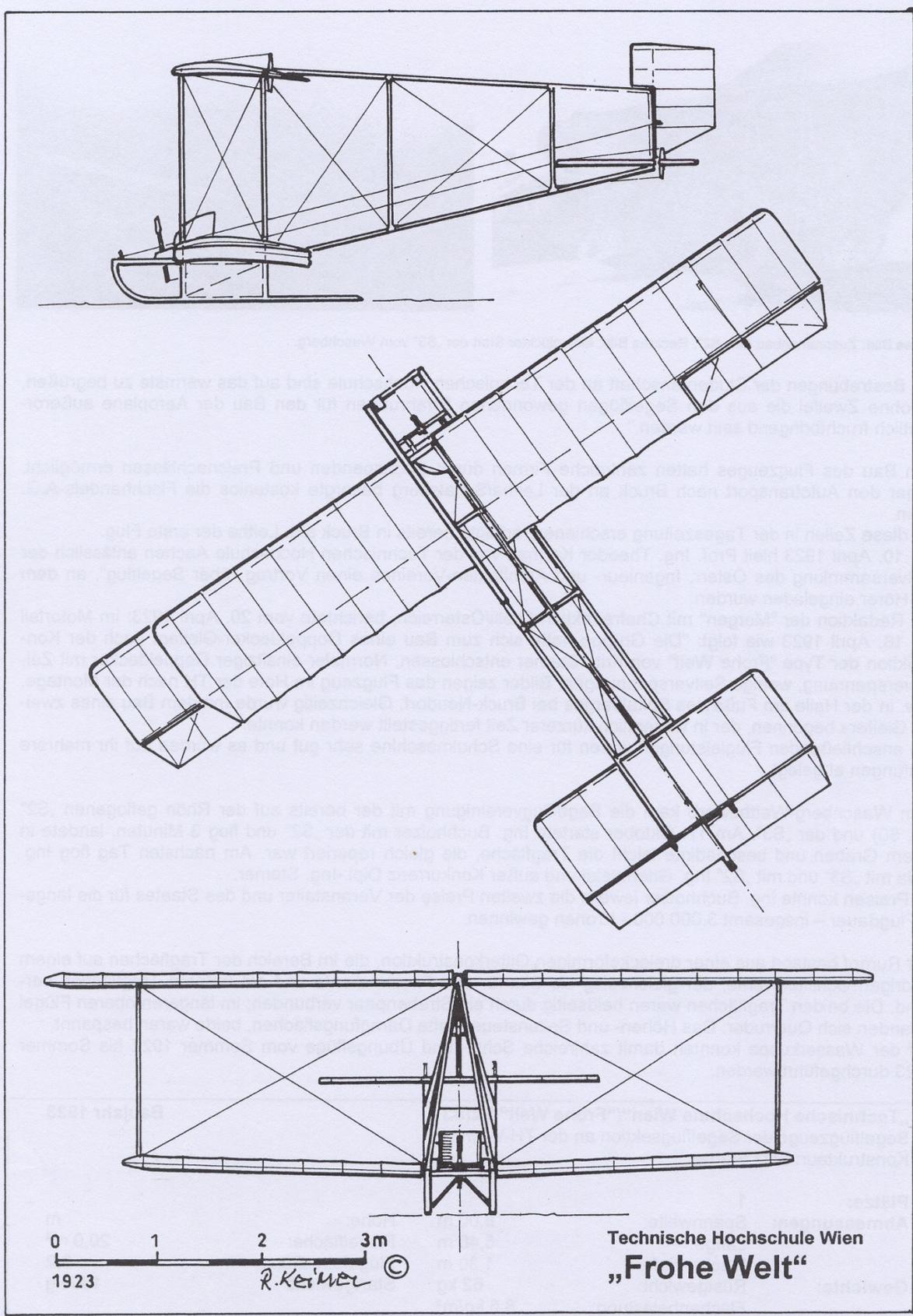
Die „Frohe Welt“ machte ihren Erstflug am 7. April 1922 in Bruck an der Leitha. Das zweite Segelflugzeug dieses Modells nahm unter der Startnummer 60 am dritten Rhön-Wettbewerb in Deutschland 1922 teil.

Das Segelflugzeug „Technische Hochschule“ nahm am Wettbewerb am Waschberg teil und wurde zweiter österreichischer Flieger für die Flugdauer mit Buchholzer als Pilot.

Das Flugzeug war in konventioneller Art konstruiert und ein sehr leicht aus Holz mit Leinwandbespannung gebauter und drahtverspannter Doppeldecker. Diese Bauart ist auf den maßgeblichen Einfluss von Prof. Knoller zurückzuführen, welcher einer der bedeutendsten österreichischen Flugzeugkonstrukteure des Ersten Weltkrieges war. Er brachte seine Erkenntnisse, nämlich den verspannten Doppeldecker mit dünnem Flügelprofil, in die Konstruktion der „Frohen Welt“ ein.



Segelflugzeug „Frohe Welt“ – erbaut von der Segelflugvereinigung der TH-Wien. Im Hof der Technischen Hochschule Wien

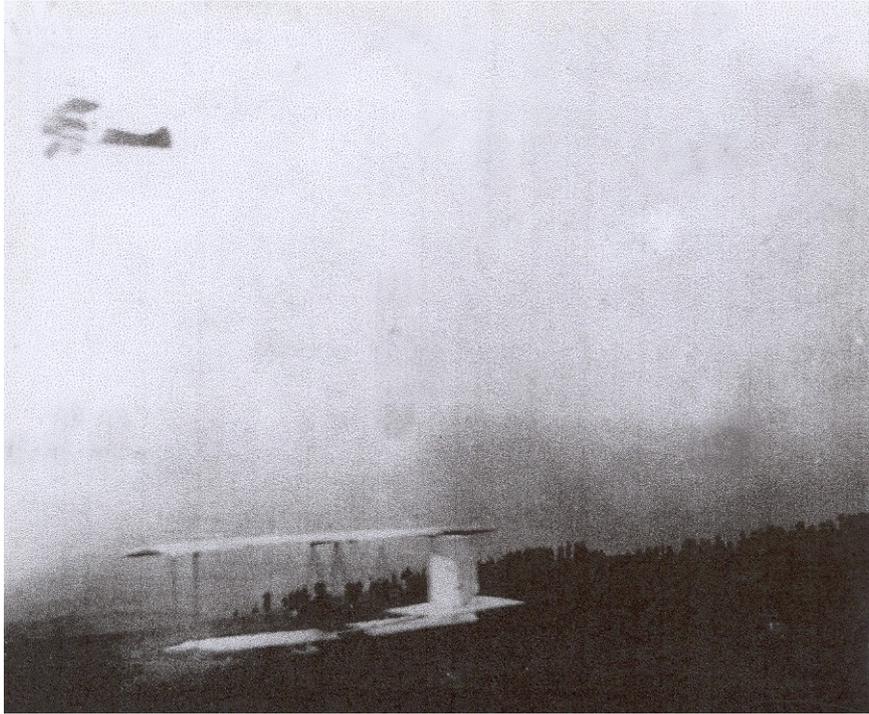




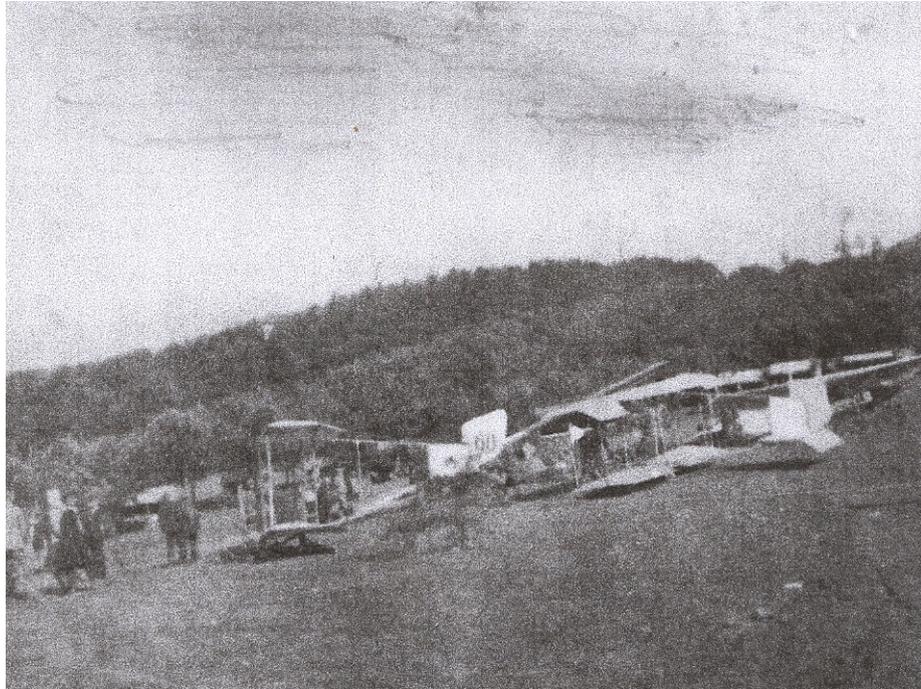
Im Vordergrund die „Frohe Welt“ der TH-Wien, dahinter die „Wien“ vom Wiener Automobilclub.



Das Segelflugzeug „Frohe Welt“ wird in die Zeltstadt am Gipfel des Waschberges transportiert.



„Frohe Welt“ wird beim Start von einem Motorflugzeug (links oben) überflogen.



Die beiden „Frohe Welt“ am Startplatz abgestellt.

Nicht nur die Konstruktion als Doppeldecker mit Streben und Drahtverspannung verursachte hohen Luftwiderstand, sondern auch der ohne jede stromlinienförmige Verkleidung freisitzende Pilot. Darüber hinaus wiesen die Tragflügel eine geringe Streckung auf, was für entsprechend große Randwirbel mit damit verbundenem Randwiderstand sorgte. Eine vernünftige Gleitzahl war mit dieser Auslegung einfach nicht zu erreichen. Sie wird bestenfalls für dieses Baumuster bei 10 gelegen sein, wahrscheinlich aber darunter.

Dieses Baumuster war fast das letzte Gleit- oder Segelflugzeug das als Doppeldecker konstruiert und gebaut wurde. Nur der Akaflieg Graz baute noch Doppeldecker weiter. Die großen Erkenntnisse der aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen unter Prof. Prandtl bezüglich Flügelprofils, Einfluss der Flügelstreckung, des induzierten Widerstandes und der gegenseitige Einfluss von benachbarten Flugzeugteilen fanden bei dieser Konstruktion keinen Eingang.

Der Einfluss dieser Forschung in Göttingen wurde vor allem durch alle Akaflieger und die dort als deren Mitglieder arbeitenden zukünftigen Ingenieure in die Praxis umgesetzt. Damit waren die deutschen Segelflieger den Österreichern um Jahre voraus.

Die „Frohe Welt“ ist der schlagende Beweis dafür, dass der Wettbewerb am Waschberg durchaus seine Berechtigung hatte.



Das Segelflugzeug „Frohe Welt“ wird mit Gummiseil gestartet.

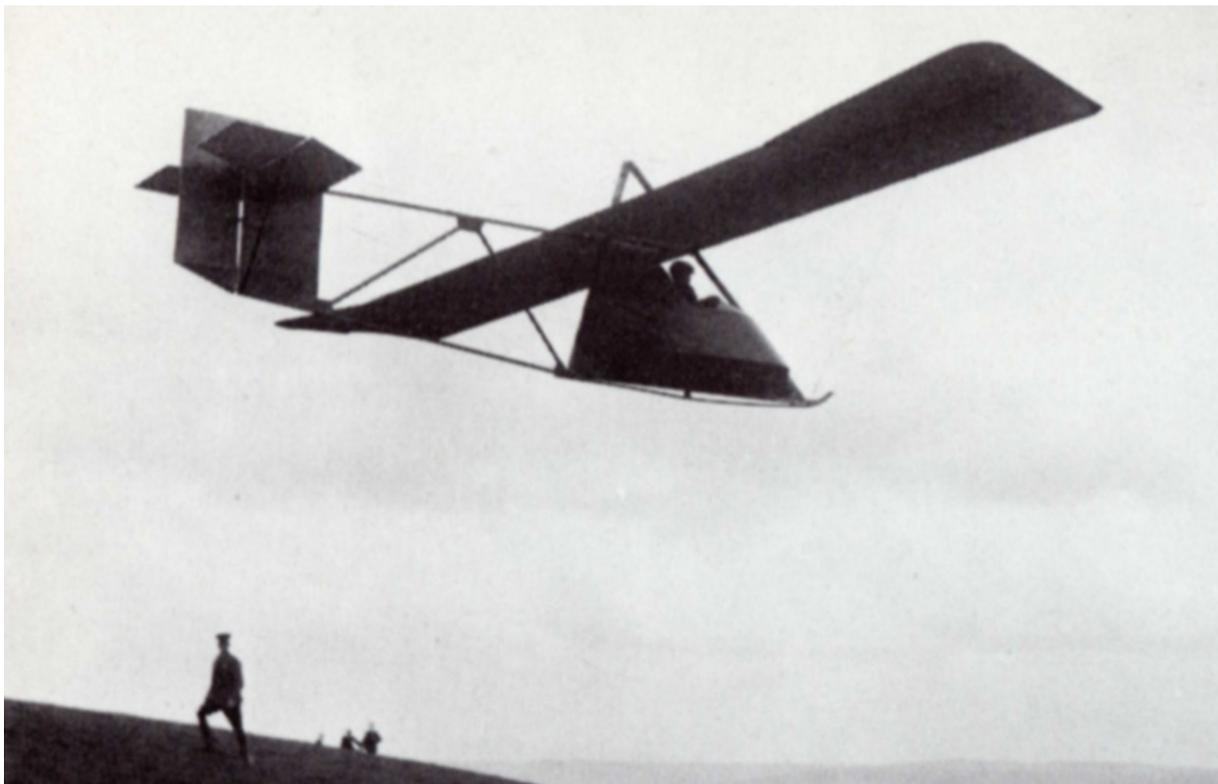
SEGELFLUGZEUG „HOL'S DER TEUFEL

Für die Gleitflug-Einzelschulung entwickelten Lippisch und Stamer einen einfach zu bauenden, billigen und trotzdem robusten Schulgleiter, der auch für den Selbstbau der Flugvereine geeignet war. Aus diesem ersten Muster entwickelten sich dann die verschiedenen Zöglingbauarten herauf bis zum Endpunkt der Entwicklung, dem SG 38 (Schulgleiter 38).

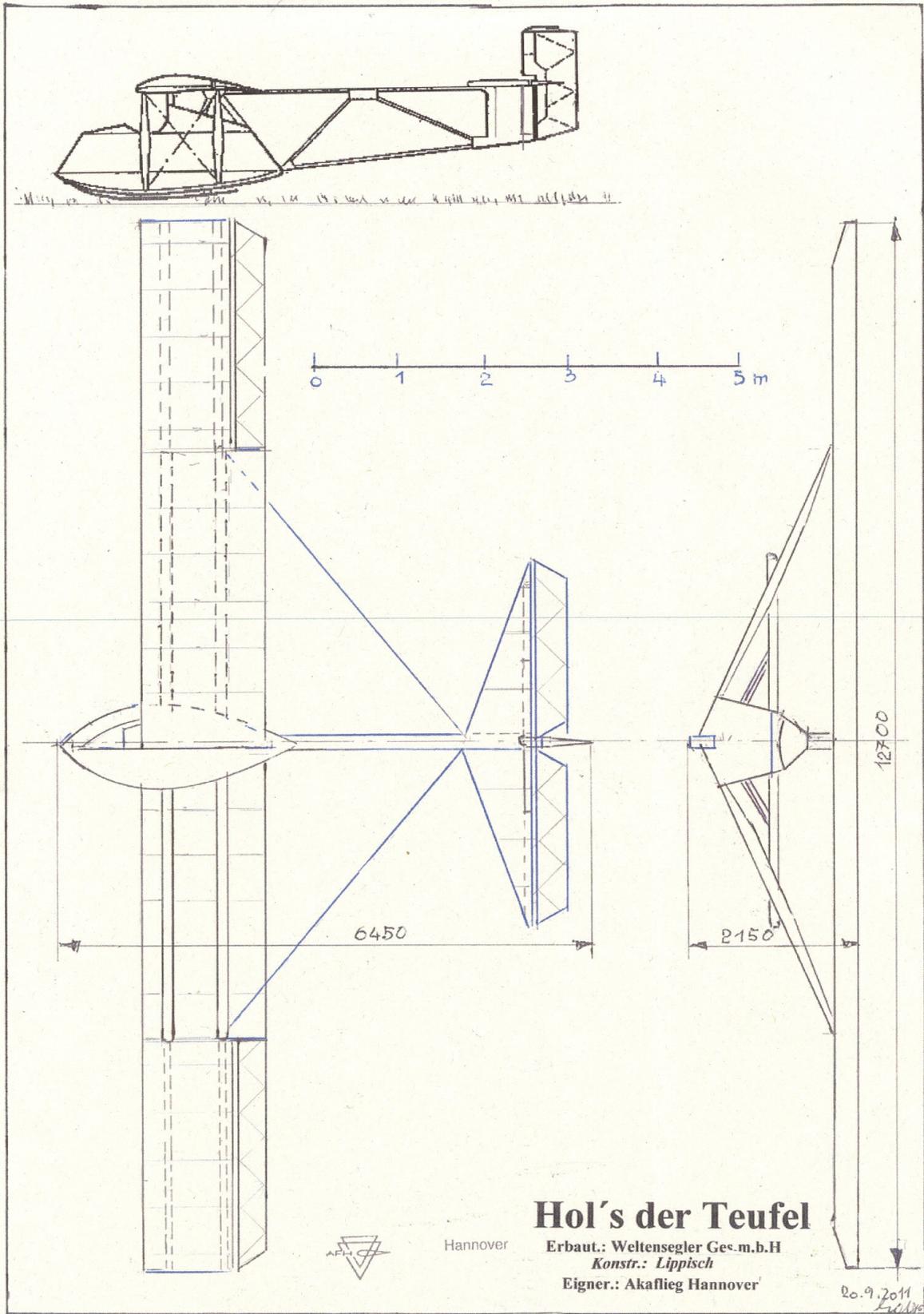
Robust musste er sein, um die bei der Einzelschulung, unvermeidlichen harten Landestöße ohne Bruch auszuhalten. Einfach und billig war er, damit die meist finanzschwachen Vereine ihn bauen konnten. Allerdings hatte diese Konstruktion keine große Gleitzahl. Verursacht durch die Drahtverspannung, die geringe Flügelstreckung und den frei sitzenden Piloten.

Aus diesem Muster wurde der „Hol's der Teufel“ entwickelt, indem man die Verspannung durch ein Strebenpaar ersetzte, die Flügelstreckung durch Vergrößerung der Spannweite verbesserte und den Führersitz mit dem so genannten „Ei“ stromlinienförmig verkleidete.

Diese Maßnahmen führten zur „Segelflugtauglichkeit“. Natürlich konnten auch nach diesem Umbau keine Hochleistungen erzielt werden. Aber es war das Segelflugzeug für den Übergang vom GLEITFLUG zum SEGELFLUG, vergleichbar mit den seglerischen Leistungen des Segelflugzeuges „Edith“. (Siehe diese).



Hol's der Teufel im Segelflug mit Startüberhöhung



HÄNGEGLEITER KEF / V 12

Der Hängegleiter KEF wurde von den Mitgliedern der Akaflieg Graz der Technischen Hochschule von Flödl, Pernthaler und Spies im Herbst 1922 erbaut und im Winter 1922/23 eingeflogen.

Mit einem Rüstgewicht von nur 23 kg und einem Fluggewicht (je nach Pilotengewicht) von ca. 100 kg, war es nicht nur das leichteste Flugzeug beim Wettbewerb am Waschberg, sondern damals überhaupt das leichteste Segelflugzeug Österreichs, wenn nicht sogar Europas.

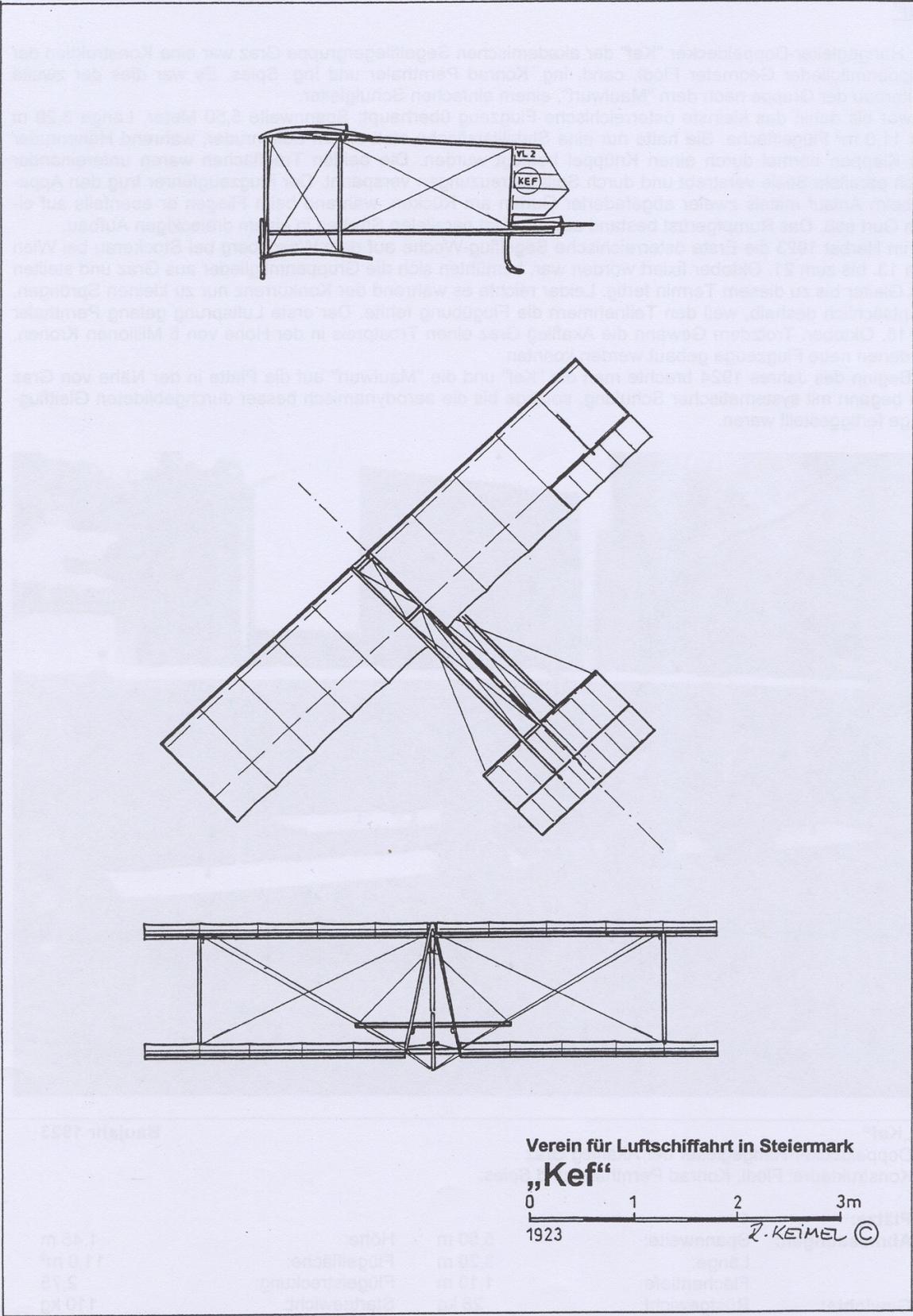
Der Doppeldecker hatte keine Seitenruder sondern nur eine starre Stabilisierungsflosse. Höhenruder und die nur im Oberflügel befindlichen Querruder wurden mittels eines kleinen Steuerknüppels betätigt.

Gestartet wurde als einziges Segelflugzeug nicht mit Gummiseil wie die anderen Segelflugzeuge, sondern im Laufstart. Dies so wie es schon Otto Lilienthal bei seinen Flugversuchen Ende des 19. Jahrhunderts in Berlin machte. Der Pilot hob das Segelflugzeug an und lief einige Schritte gegen den Wind, bis ihn dieser anhob.

Mit diesem Segelflugzeug traten die Grazer auch zum Segelflugbewerb 1923 am Waschberg an und gewannen zu ihrem Glück sogar einen Preis in der Höhe von 7,5 Mill. Kronen. Damit war der Bau eines neuen Segelflugzeuges gesichert. Es konnte an den Bau von aerodynamisch besseren Segelflugzeugen herangegangen werden.



Hängegleiter KEF der Akaflieg der TH – Hochschule Graz.



SEGELFLUGZEUG KONSUL

Auf Grund einer Diplomarbeit von Hoppe & Spies entwarfen diese zusammen mit Botsch das Segelflugzeug „KONSUL“, das später den Alias-Namen „Vater der Segelflugzeuge“ bekommen sollte. In der oben genannten Diplomarbeit wurde nachgewiesen, dass eine gute Gleitzahl nur mit einer großen Flügelstreckung erreicht werden kann.

Der „KONSUL“ war in der Tat eine wegweisende Konstruktion, welche die neuesten Erkenntnisse der aerodynamischen Forschung in die Realität umsetzte. Infolge dessen war dieses Segelflugzeug allen anderen weit überlegen.

Der mit Sperrholz beplankte Rumpf bekam einen elliptischen Querschnitt der mit Ausnahme des Kopfes den Körper des Piloten eng umschloss und nach hinten schlank und spindelförmig auslief. Der Flügel wurde nicht direkt auf den Rumpf auf, sondern auf einem hinter dem Cockpit aufgesetzten Pylon nach dem Vorbild der „Esenlaub E5“. Der Pylon war nicht breiter als der Kopf des Piloten. Durch diese Maßnahme wurde der Stirnwiderstand des Rumpfes stark vermindert.

Der Flügel bekam die für damalige Zeit enorme Spannweite von 18,50 m und dadurch die damals außergewöhnlich große Streckung von über 16. Das wiederum verringerte den Randwiderstand des Flügels und damit vergrößerte sich die Gleitzahl. Außerdem bekam der Flügel eine aerodynamisch Schränkung, das heißt, dass das gut tragende Profil des Innenflügels gegen die Enden zu allmählich in ein symmetrisches, wenige gut tragendes Profil überging, das dafür aber geringere Endwirbel und Endströmung erzeugte.

Um trotz der großen Spannweite möglichst enge Kurven fliegen zu können, wurde eine Querruder-Differentialsteuerung eingebaut, bei welcher bei Seitenruderausschlag das kurveninnere Querruder weiter nach oben ausschlug, als sonst bei Geradeausflug. Durch die dabei erzielte Bremswirkung wurde das Seitenruder unterstützt und enges Kurvenfliegen ermöglicht.

Das statische Problem war bei dieser großen Spannweite und einholmiger Ausführung einen Holm entsprechender Festigkeit zu bauen. Um das zu ermöglichen wurde das Flügelprofil Gö 430 etwas dicker gemacht, was zwar die Widerstandswerte etwas erhöhte, aber einen höheren und damit tragfähigeren Holm ermöglichte. Dieses dickere Profil wurde später Gö 535 genannt. Der Holm bildete zusammen mit der Sperrholznase eine verdrehsteife Röhre. Der Flügel war dreigeteilt in ein Mittelstück und die beiden angebauten demontierbaren Außenflügel.

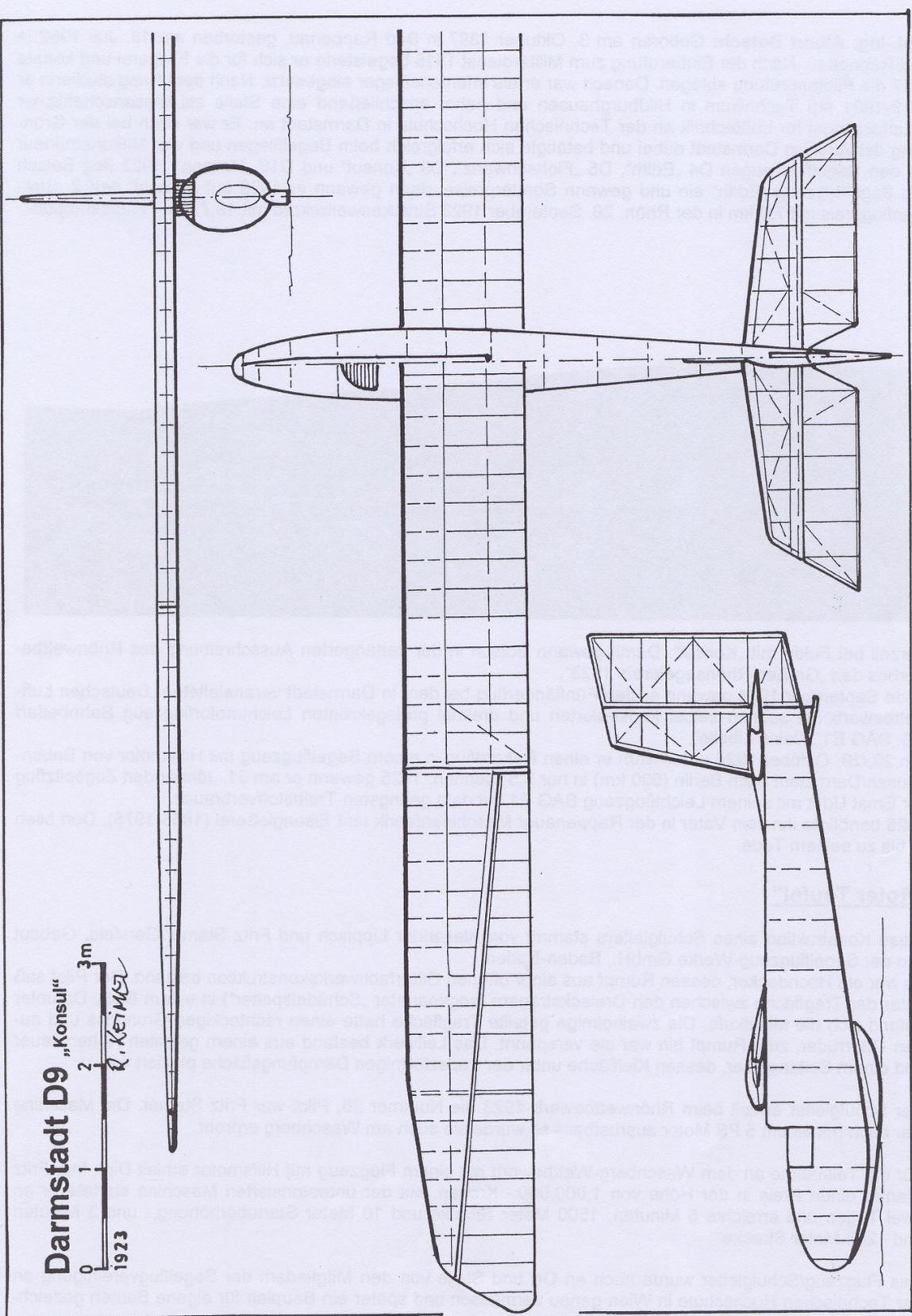
Das obgenannte Profil Gö 535 war dann viele Jahre lang das meist gewählte Profil für einholmig freitragende Flügel nicht nur bei Segelflugzeugen, sondern auch bei Motorflugzeugen.

Für Start und Landungen erhielt das Flugzeug eine Mittelkufe aus Eschenholz, die mit Tennisbällen abgefedert wurde.

Durch die hohe Gleitzahl war die Landung etwas problematisch, da das Segelflugzeug dabei ewig lang ausschwebte. Professor Prandtl, der bei einer Fugvorführung den Konsul landen sah, meinte, dass so ein Segelflugzeug eigentlich „Luftbremsen“ benötigte. Das aber wurde erst ein Jahrzehnt später in Form von Landeklappen allgemein gebräuchlich.

Gebaut wurde der „KONSUL“ nach den Plänen der Akaflieg Darmstadt von der Bahnbedarf AG, Darmstadt mit tatkräftiger und finanzieller Unterstützung von Konsul Dr. Katzenberg. Daher rührt auch der Name „KONSUL“.

Am Jahresende 1922/23 erhielt das Segelflugzeug „KONSUL“ als bestes, richtungweisendes Segelflugzeug des Jahres den Konstruktionspreis der „Wissenschaftlichen Gesellschaft Luftfahrt“ in Berlin.



Darmstadt D9 „Konsul“

0 1 2 3m

R. KEIMEL

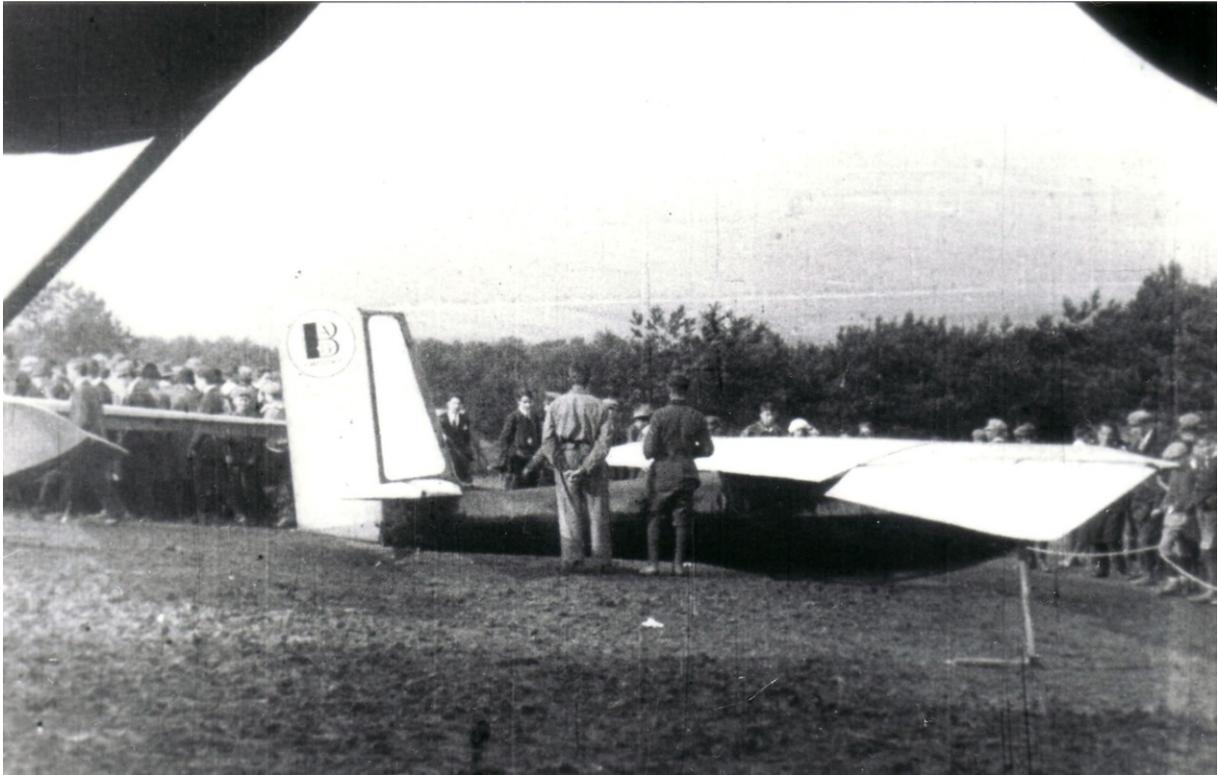
1923



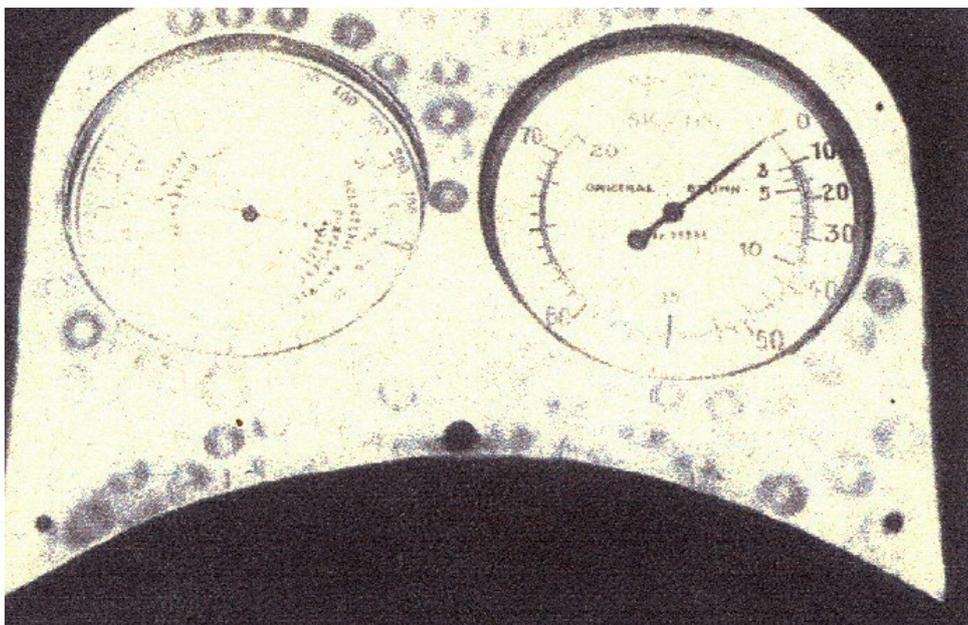
**Das Segelflugzeug „Konsul“ wird startfertig gemacht.
Das Gummiseil wird eingehängt.**



Der „Konsul“ im Landeanflug.



Das Segelflugzeug „Konsul“ am Startplatz.



Instrumentenbrett des „Konsul“.

Segelflugzeug „KRESS“.

Im Jahr 1922 bestellte der Österreichische Aero-Club bei der Firma „Flugzeug- und Carosseriebau Lohner“ in Wien ein Segelflugzeug. Ing. Leopold Bauer, der Chefkonstrukteur der Firma Lohner, konstruierte und baute ein vollständig aus Holz gebautes Segelflugzeug „KRESS I“ mit einer Spannweite von 9,00 m und doppelten Leitwerksträgern mit doppeltem Seitenleitwerk. Zwischen den beiden Leitwerksträgern war das Höhenleitwerk angeordnet.

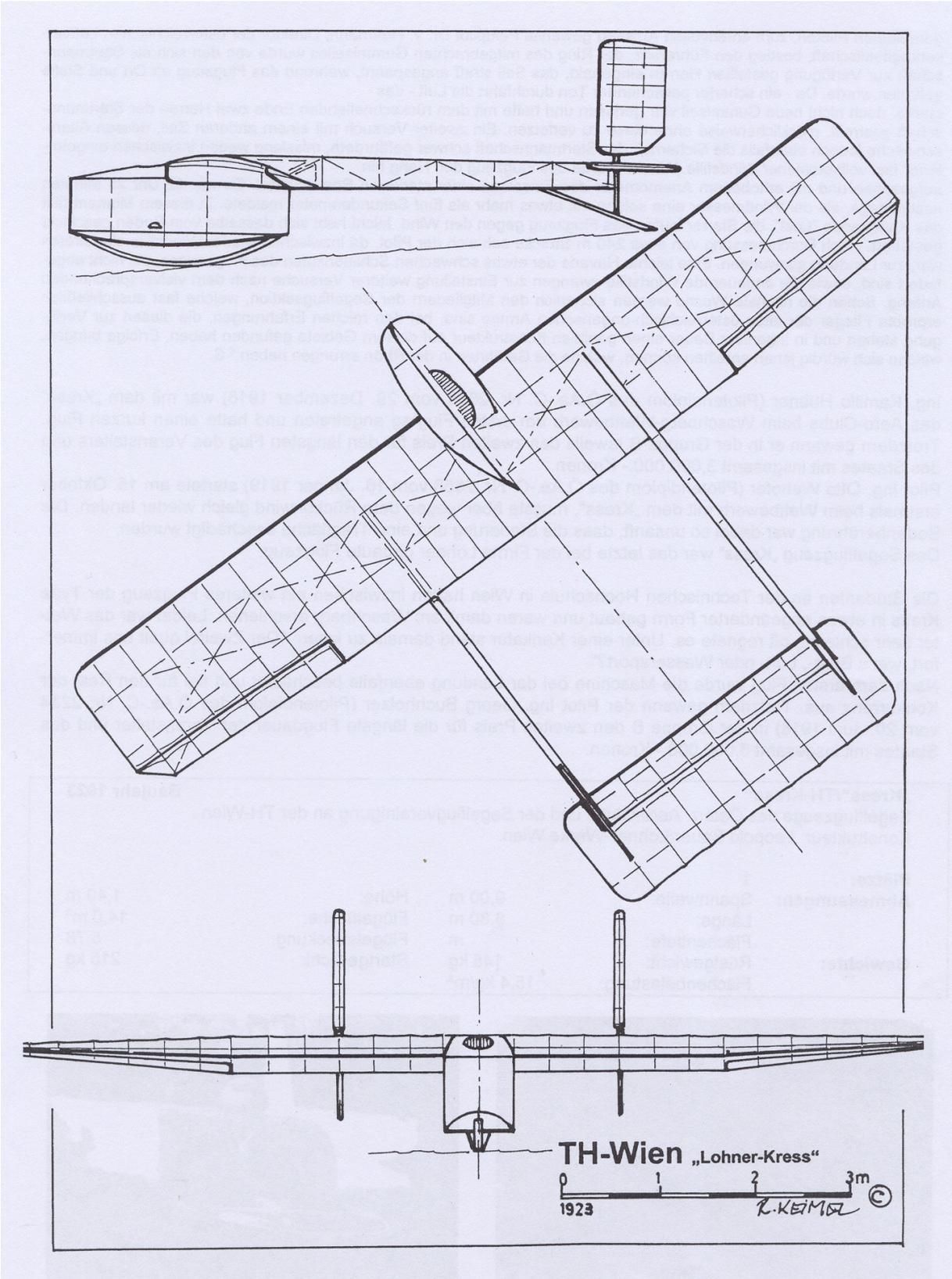
An der Vorderkante und in der Mitte des Tragflügels befand sich das stromlinienförmig gestaltete Cockpit für den Piloten. Am 10.6.1923, also nur einige Wochen vor dem Waschberg-Wettbewerb erfolgte der Erstflug am Spitalsberg bei Bruck a.d. Leitha.

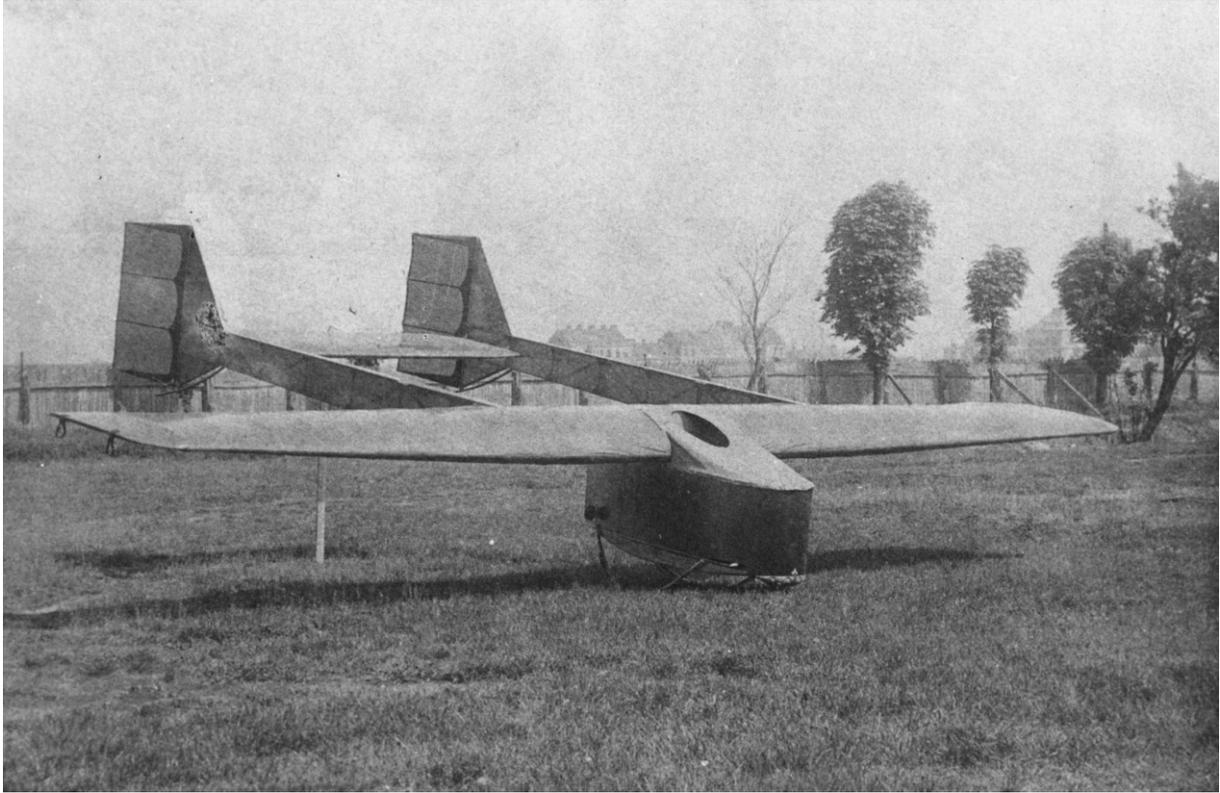
Ein zweites Segelflugzeug wurde mit leichten Abänderungen in Lizenz von der Flugvereinigung der TH-Wien gebaut und auf den Namen „TECHNISCHE HOCHSCHULE“ getauft.

Beide Maschinen nahmen am Waschberg-Wettbewerb teil.



Pilot Hübner vor der „KRESS II“.





Segelflugzeug „KRESS II“ fertig gebaut und aufgestellt.



Segelflugzeug „KRESS I“ mit Pilot Benno Fiala im Cockpit.

SEGELFLUGZEUG „STROLCH“

Der „STROLCH“ war der Nachfolger des „VAMPYR“, des Großvaters der Segelflugzeuge der von Dipl. Ing. Georg Madelung unter Mithilfe von Walter Blume, Fritz Hentzen und Arthur Martens konstruiert wurde und der Akaflieg Hannover gehörte. Nach den Erfolgen des „VAMPYR“ beim Rhön-Wettbewerb 1922 beschloss die Akaflieg Hannover die dabei gewonnenen Erkenntnisse in eine Neukonstruktion umzusetzen. Daraus entstand der „STROLCH“.

Man beschloss zwar die Grundkonzeption beizubehalten, verbesserte aber in Vielem die aerodynamische Werte.

Als erstes verringerte man den Widerstand des Rumpfes indem man den Querschnitt des Hauptspantes verkleinerte. Dadurch wurde der Stirnwiderstand des Rumpfes kleiner. Dann wurden die übergroßen Leitwerkflossen von Seiten- und Höhenruder zur Gänze entfernt. Das verringerte den Widerstand und das Gewicht des Segelflugzeuges und erhöhte die Wirksamkeit der Ruder.

Es wurde der Tragflügel ganz neu konstruiert. Er erhielt ein anderes Flügelprofil, nämlich des Göttinger Gö 482 und einen komplett geänderten Flügelumriss mit großer Streckung und zu den Enden hin trapezförmig schmal zulaufend, der den Randwiderstand verkleinerte.

Die Folge davon war eine wesentlich höhere aerodynamische Güte und wesentlich bessere Flug- und Steuereigenschaften und eine verbesserte Gleitzahl.

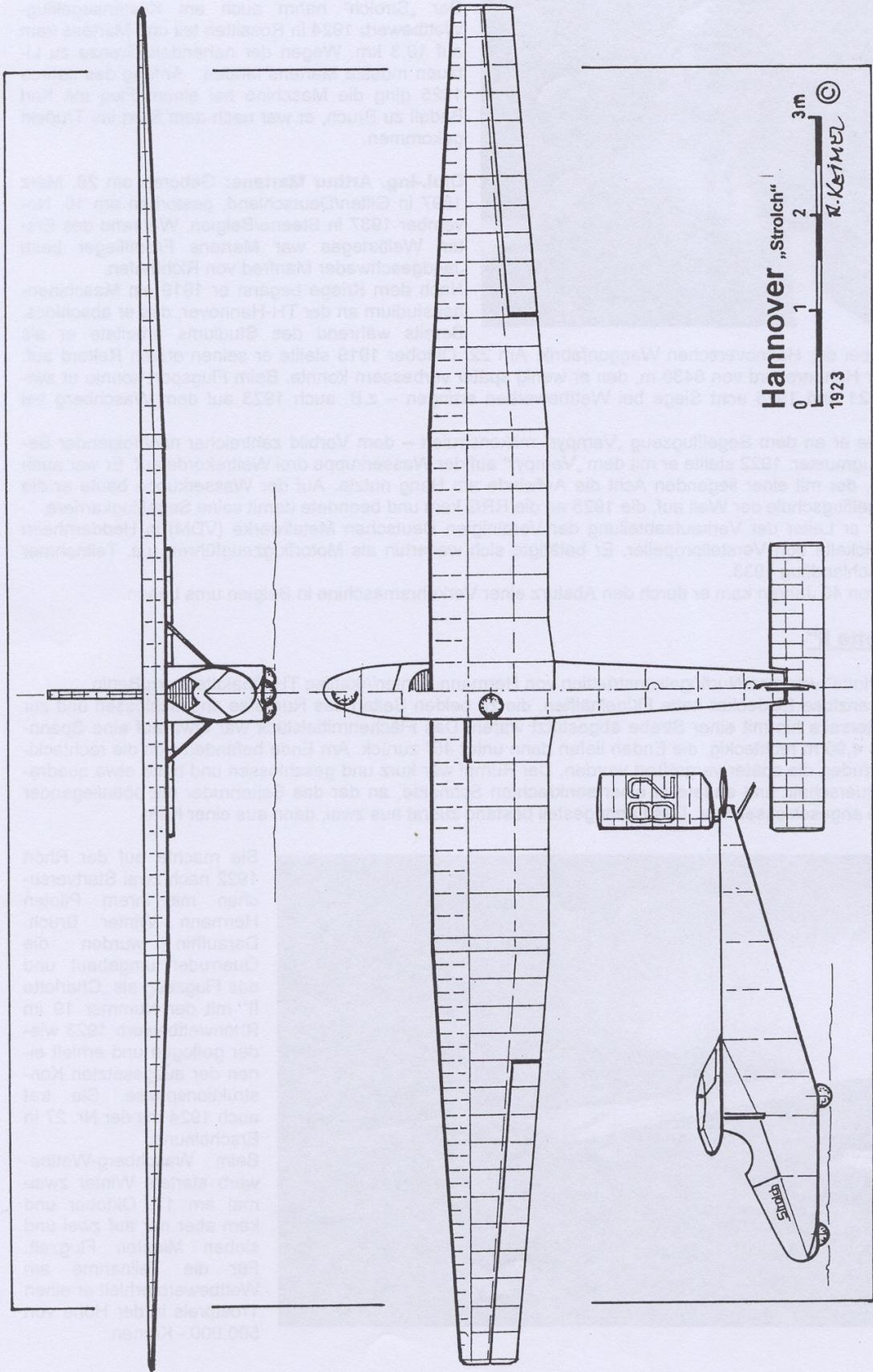
Die grundsätzliche Bauweise wurde jedoch beibehalten. Es blieb also beim viereckigen Kastenrumpf als Schulterdecker mit schnell abbaubaren, oben aufgesetztem, einholmigem Flügel mit verdrehsteifer Sperrholznase. Rollbällen in den Rumpfschächten des „Fahrwerks“ verminderten den Aufsetzruck bei den Landungen.

Nach den Plänen der Akaflieg Hannover wurde das Flugzeug im Jahr 1922 von den Promethäus-Werken in Hannover gebaut.

Die Erfolge mit dem neuen Segelflugzeug stellten sich sofort auf dem Rhön-Wettbewerb 1923 und dann eben auch beim Waschberg-Wettbewerb desselben Jahres ein.

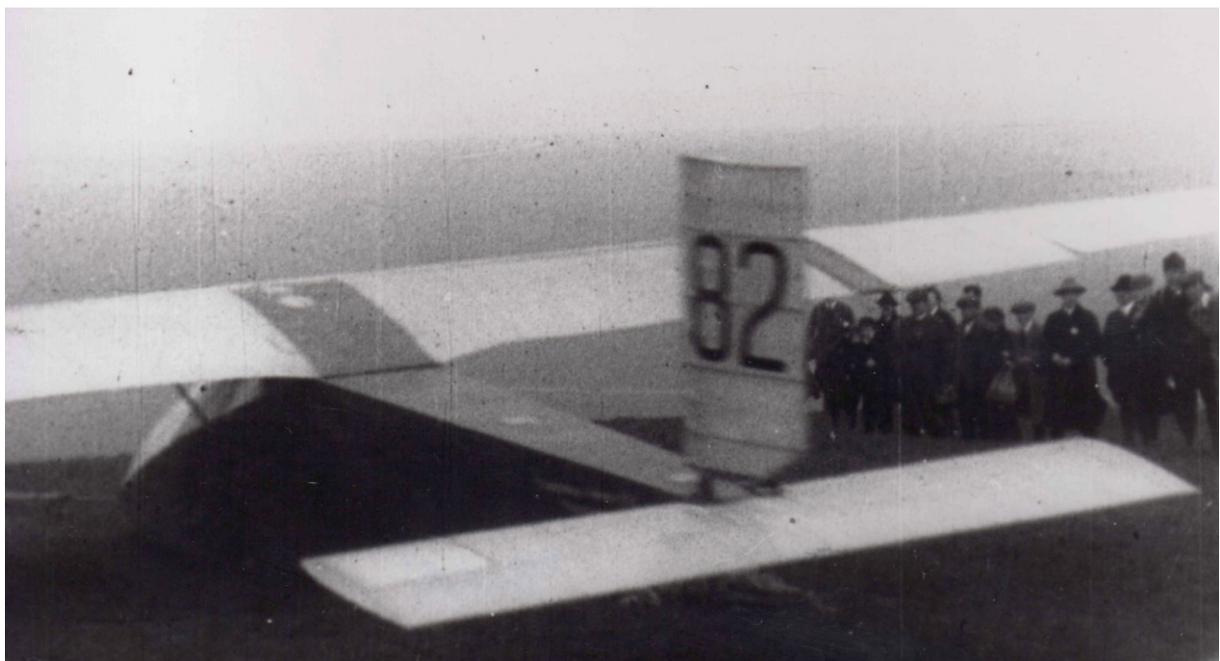


Pilot Martens – der Sieger





Sonderpostkarte mit Originalunterschrift von Martens.



„Strolch“ startbereit am Startplatz.

„STROMMER“ – GLEITFLUGZEUG

Ing. Strommer (aus Graz) konstruierte und baute im Jahr 1923 für sich selbst dieses Gleitflugzeug um damit am Waschberg-Wettbewerb 1923 teilzunehmen.

Der Flügel war konventionell zweiteilig und zweiholmig aus Holz gebaut mit kurzer Sperrholznase und mit Leinen bespannt.

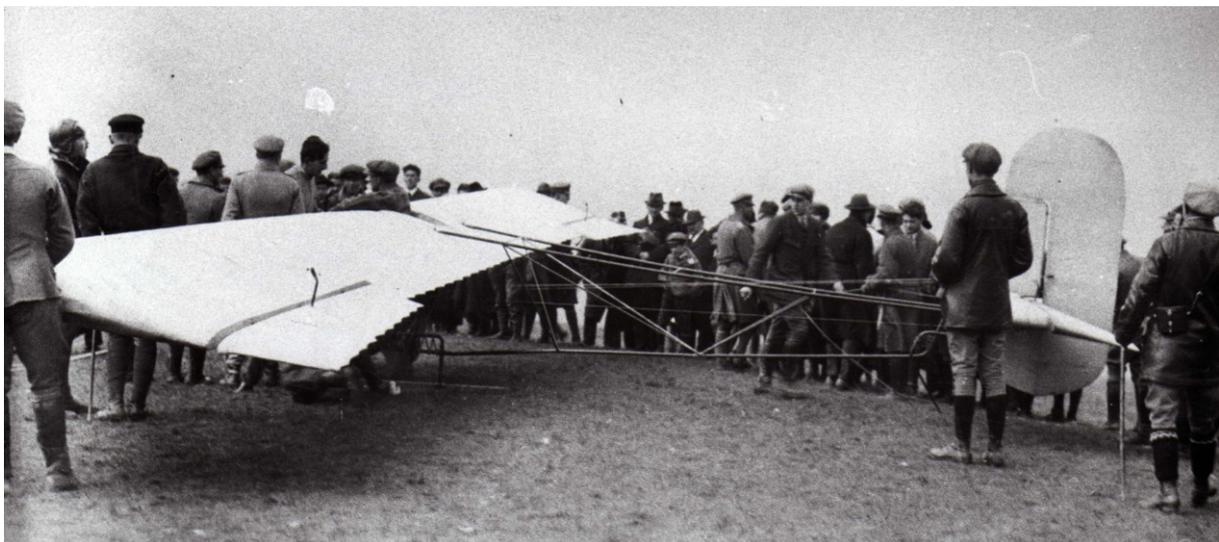
Der Rumpf war in Anlehnung an die Flugzeuge des ersten Weltkrieges aus dünnwandigem Stahlrohr als Gitterwerkskonstruktion gebaut. Der Rumpf war nicht verkleidet oder mit Leinen bespannt. Das Gitterwerk lag frei dem Luftstrom ausgesetzt, was den Luftwiderstand erheblich erhöht haben musste. Eine gute Gleitzahl war damit sicher nicht zu erreichen.

Das Segelflugzeug konnte nicht erprobt werden, weil es sich schon beim ersten Start überschlug und zu Bruch ging.

Über weitere Versuche mit diesem Muster ist nichts bekannt.



Ing. Strommer am Sitz seines Segelflugzeuges



Segelflugzeug „STROMMER“ wird zum Startplatz gebracht.

SEGELFLUGZEUG „WIEN“

Der Wiener Automobilclub finanzierte in großzügiger Weise den Bau des Segelflugezeuges „WIEN“, welches Ing. Kerner in Zusammenarbeit mit den Eos-Werken in Wien – Fischamend konstruierte und dann auch baute.

Die Konstruktion lehnte sich an das Segelflugzeug „VAMPYR“ der Akaflieg Hannover an. Dieses von Ing. Madelung konstruierte Segelflugzeug „VAMPYR“ war bei der Rhön-Meisterschaft 1922 das erfolgreichste Segelflugzeug.

Natürlich flossen in die Konstruktion neuere Erkenntnisse ein. So wurde die Flügelstreckung vergrößert, was zu einer besseren Gleitzahl führte. Der Rumpf wurde etwas schlanker und nicht mehr so breit wie beim „VAMPYR“, wodurch der Luftwiderstand verringert wurde.

Die als Fahrwerk dienenden Rollbälle des „VAMPYR“ und auch seines Nachfolgers „STROLCH“ kamen nicht zur Anwendung. An deren Stelle wurden zwei Kufen aus Eschenholz untergebaut. Ansonsten glich die Konstruktion in vielem dem „VAMPYR“.

Da mit dem Bau schon Ende 1922 begonnen worden war und die Fertigstellung des Segelflugezeuges im Frühjahr 1923 erfolgte, konnte Ing. Karl Ehrlich als Pilot einiges an Erfahrung bis zum Wettbewerb am Waschberg sammeln, was letztlich zusammen mit den besseren Flugeigenschaften des Segelflugezeuges „WIEN“ zu den überragenden Erfolgen gegenüber den anderen österreichischen Mitbewerbern führte.

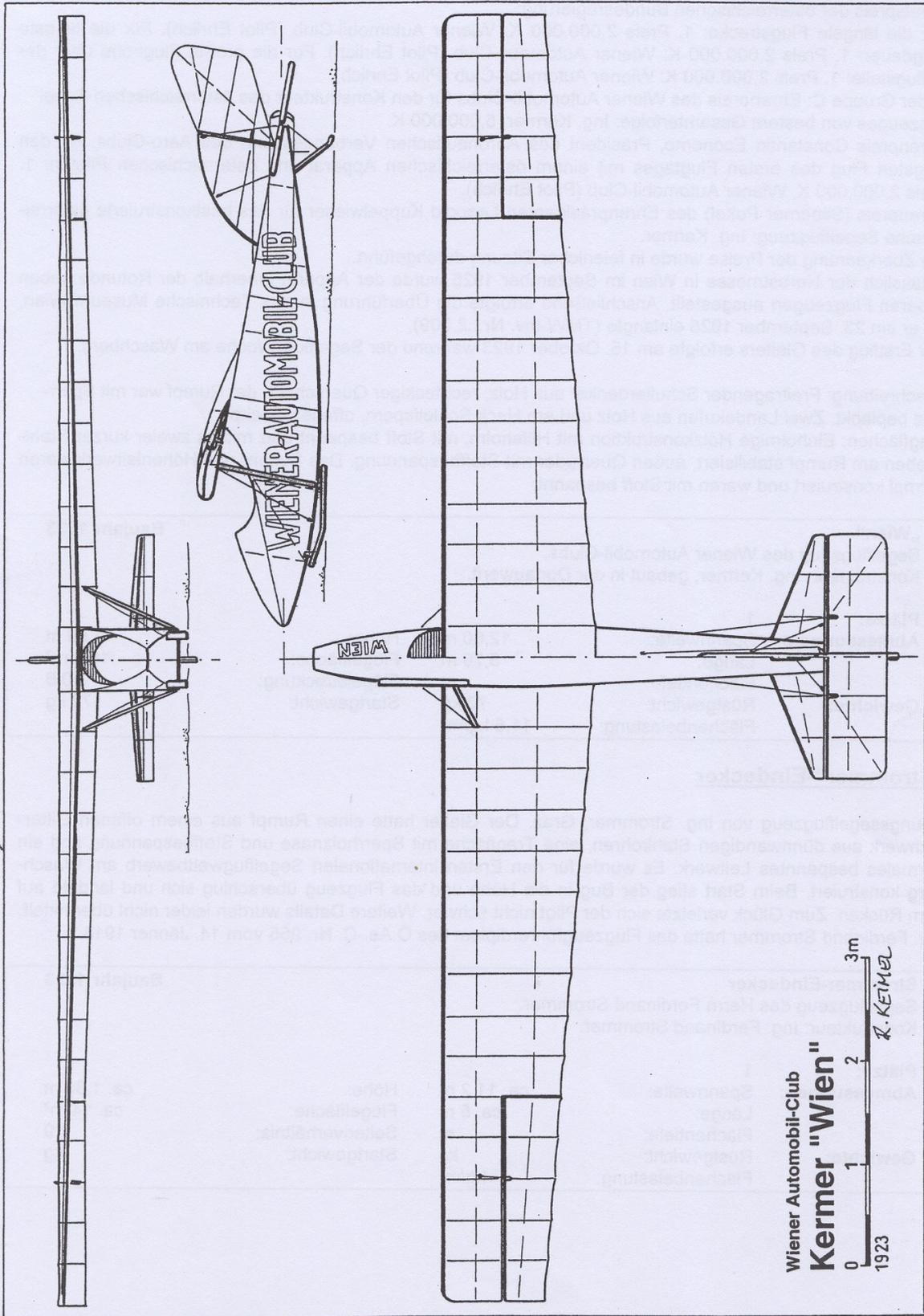
Ing. Ehrlich Karl gewann am Waschberg 1923 alle drei Bewerbe und zwar:

Startüberhöhung mit 134 m
Zurückgelegte Strecke mit 1.470 m
Zeit mit 10 Minuten und 47 Sekunden.

Damit wurde er besten Österreicher in allen drei Bewerben, nämlich Zeit, Entfernung und Startüberhöhung auf einem österreichischen Segelflugzeug.



Das Segelflugzeug „WIEN“ an der Decke des technischen Museums Wien.





Das Segelflugzeug „WIEN“ des Automobil-Clubs hängt heute an der Decke des technischen Museums Wien und stellt einen Wendepunkt in der Geschichte der österreichischen Segelflugzeuge dar.

WETTBEWERBSERGEBNISSE

Wie vorauszusehen war, erzielten die deutschen Flieger dank ihrer größeren Erfahrung und durch ihre besseren Segelflugzeuge die besten Ergebnisse. Zum Teil mit an den schlechten Ergebnissen war aber auch die Kürze der Ausschreibung des Wettbewerbes schuld. Die gab den Österreichern keine ausreichende Zeit für die Entwicklung neuer Segelflugzeuge und zur Erlangung größerer Erfahrungen im Segelfliegen.

Diese kurze Ausschreibungsfrist wurde bewusst gewählt, weil die technischen Hochschulen Wien und Graz den Anschluss an die technische Entwicklung vor allem in Deutschland nicht verpassen wollten und man deswegen unbedingt noch im Jahr 1923 einen Segelflug-Wettbewerb veranstalten wollte.

Dass die geringeren Leistungen der Österreicher in diesem Wettbewerb am Waschberg damals als Rekord angesehen worden waren, ist nach heutigen Begriffen fast verwunderlich. Man darf jedoch nicht vergessen, dass selbst auf den damaligen Hochburgen des Segelfluges, nämlich der Rhön in der Eifel und Rossitten an der kurischen Nehrung in Ostpreußen erst seit vier Jahren Gleitflug und Segelflug in größerem Ausmaß von diversen Idealisten mit Erfolg betrieben worden war.

Im Jahr 1920, also nur drei Jahre vor dem Waschberg-Wettbewerb, fand der erste Rhön-Wettbewerb statt. Der große Initiator des Segelfliegens in Deutschland war Ing. Oskar Ursinus, der die Segelflieger zu einem gemeinsamen Vorgehen für einen Segelflugbewerb auf der Rhön bündelte, was ihm seinen Spitznamen „Rhöngeist“ einbrachte. Die Ergebnisse dieses ersten und die der folgenden Wettbewerbe sind in einer Tabelle im Anhang auf Seite 69 angegeben. In Relation zu den 1923 auf der Rhön erzielten Rekorden waren die Leistungen am Waschberg durchaus beachtlich.

Aus dieser Tabelle geht auch hervor, wie rasend schnell die Entwicklung des Segelfluges vor sich ging. Innerhalb von nur drei Jahren verbesserten sich die erzielten Ergebnisse, sowohl was Zeit, Strecke als auch Startüberhöhung betraf, nicht nur um das zwei- oder dreifache, sondern um Zehnerpotenzen.

An diesen schnellen Fortentwicklungen hatte die akademische Jugend, die zum Teil als Flieger am ersten Weltkrieg teilgenommen hatte, in den Akaflieg einen sehr großen Anteil, indem sie die Erkenntnisse der Wissenschaften mit selbstgebauten Segelflugzeugen in die Praxis umsetzte. Vielfach konnte diese Beschäftigung mit dem Segelflugzeug auch als Diplomarbeit zur Erlangung eines akademischen Titels verwendet werden.

Am Ende des Waschberg-Wettbewerbes fand in einer feierlichen Sitzung in der Aula der technischen Hochschule Wien die Preisverleihung statt. Der Rektor der technischen Hochschule Wien, Hofrat Prof. Dr. Halter würdigte in seiner Ansprache die erreichten Erfolge. Die Liste der vergebenen und erreichten Preise wurde vom Generalsekretär der aerodynamischen Vereinigung verlesen.

Die für den Waschbergwettbewerb vorgesehenen Preise von insgesamt 40,000.000 Kronen wurden wie folgt vergeben.

PREISVERTEILUNG

Deutsche Flieger

Martens gewann mit dem Segelflugzeug „STROLCH“ den ersten Preis für den Flug mit größter Startüberhöhung in der Höhe von kr. 4,000.000.

Botsch gewann mit dem Segelflugzeug „KONSUL“ den ersten Preis für den am längsten dauernden Flug in der Höhe von kr. 3,000.000 .

Martens gewann mit seinem Segelflugzeug „STROLCH“ den zweiten Preis in der Höhe von kr. 1,000.000 .

Martens gewann mit dem Segelflugzeug „STROLCH“ den Preis für die längste Flugstrecke in der Höhe von kr. 4,000.000

Espenlaub gewann mit seinem Segelflugzeug „ESPENLAUB“ den zweiten Preis für die zweitlängste Flugstrecke.

Martens gewann mit dem Segelflugzeug „STROLCH“ den ersten Preis für die längste während der Wettbewerbswoche erzielte Gesamtdauer in der Höhe von Höhe von kr. 4,000.000

Botsch gewann mit dem Segelflugzeug „KONSUL“ den zweiten Preis für die längste während der Wettbewerbswoche erzielte Gesamtdauer in der Höhe von kr. 1,000.000 .

Den Staatspreis der österreichischen Bundesregierung für die längste in einem Flug erreichte Flugstrecke in der Höhe von kr. 1,000.000 erhielt Martens mit seinem Segelflugzeug „STROLCH“.

Den Staatspreis der österreichischen Bundesregierung für die längste in einem Segelflugzeug erreichte Flugdauer in der Höhe von Kr. 5,000.000 erhielt Botsch mit seinem Segelflugzeug „KONSUL“.

Den Staatspreis der österreichischen Bundesregierung für die größte Startüberhöhung in der Höhe von Kr. 5,000.000 erhielt Martens mit seinem Segelflugzeug „STROLCH“.

Stamer erhielt zusätzlich als Pilot des Motorsegelflugzeuges „KARL DER GROSSE“, konstruiert von Plauth von der Akaflieg Darmstadt, einen Staatssonderpreis in der Höhe von kr. 1,000.000 für Segelflugzeuge mit Hilfsmotor.

Österreichische Flieger

Ehrlich gewann mit dem Segelflugzeug „WIEN“ den ersten Preis für die größte Startüberhöhung in der Höhe von kr. 3,000.000 .

Ehrlich gewann mit dem Segelflugzeug „WIEN“ auch den ersten Preis für den am längsten dauernden Flug in der Höhe von kr. 1,000.000

Buchholzer gewann mit dem Segelflugzeug „KRESS“ den zweiten Preis in der Höhe von kr. 1,000.000 .

Ehrlich gewann mit dem Segelflugzeug „WIEN“ den ersten Preis für die längste Flugstrecke in der Höhe von kr. 3,000.000

Fiala gewann mit dem Segelflugzeug „KRESS II“ den zweiten, vom Wiener Automobil-Club gespendeten Preis in der Höhe von kr. 1,000.000

Den Ehrenpreis für das am besten konstruierte österreichische Segelflugzeug, das Segelflugzeug „WIEN“ in der Höhe von kr. 5,000.000 ging an dessen Konstrukteur Ing. Kerner.

Daneben gab es noch viele andere von Firmen und Privatpersonen gestiftete Preise, welche auch an Segelflugvereine vergeben wurden.

KARL DER GROSSE D8

Der zweisitzige Motorsegler wurde von Karl Plauth, einem Mitglied der Akaflieg Darmstadt im Jahr 1922 entworfen und im Winter 1922/23 von der Bahnbedarfs AG in Darmstadt gebaut.

Im Frühjahr 1923 wurde er eingeflogen und bekam auf rund sein klobiges Aussehen inoffiziell den Namen „Plauth-Kahn“. Es war ein offener angestrebter Hochdecker mit zwei hintereinander liegenden Sitzen.

Beim Wettbewerb am Waschberg 1923 wurde es vorgeführt. Das Flugzeug nahm jedoch nicht am Wettbewerb teil, erhielt jedoch einen Staatspreis für seine fortschrittliche technische Durchbildung.

Seine im Vergleich zu leichteren Motorflugzeugen große Spannweite von 14 m und die hohe Flügelstreckung von 11 kennzeichneten ihn als typisches Motorsegelflugzeug. Schon vom Grundkonzept her war er auf das Segelfliegen mit abgestelltem Motor, vor allem zum Zweck der Segelflugschulung, ausgelegt. Hierbei bewährte er sich ganz außerordentlich.

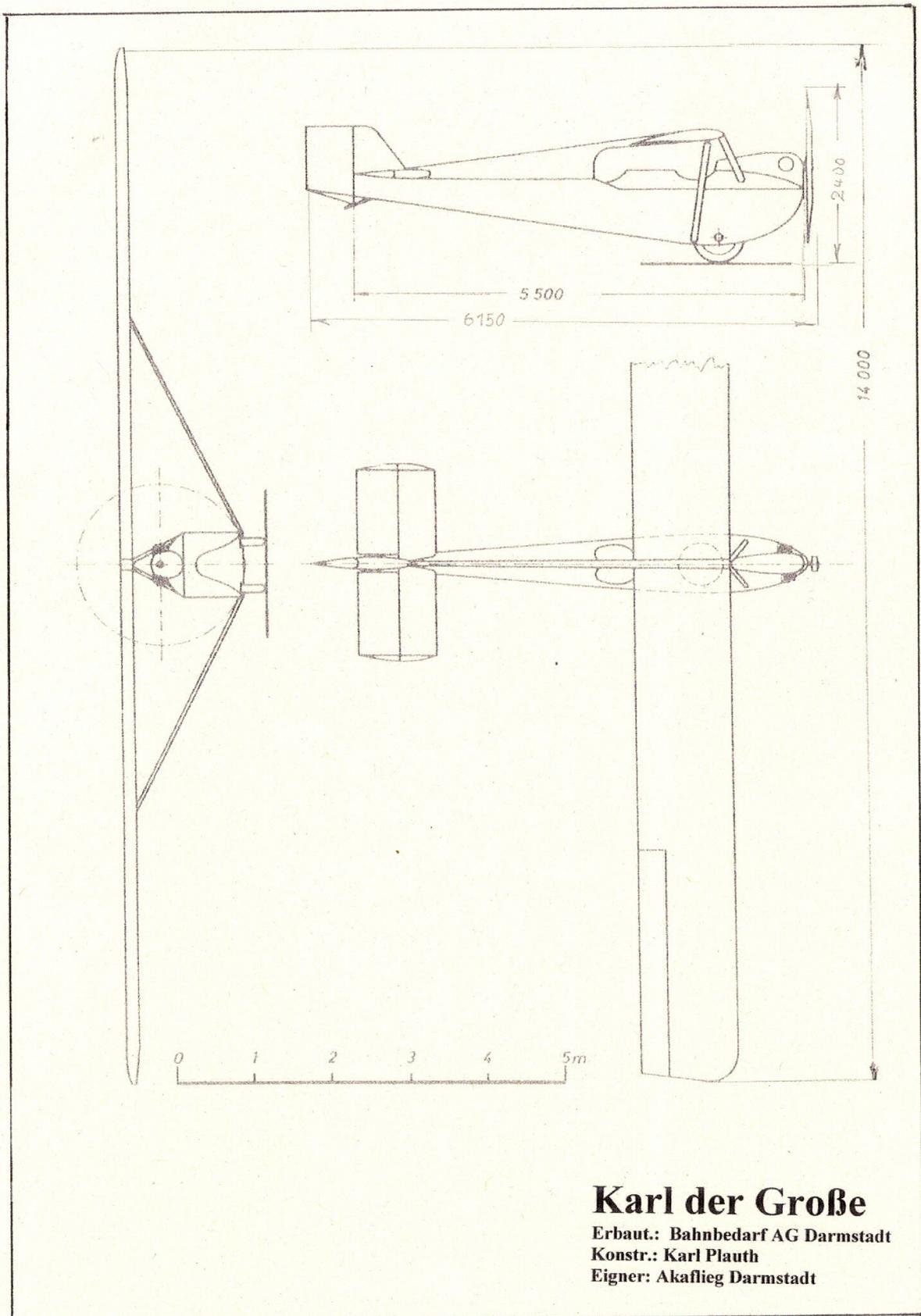
Otto Fuchs als Fluglehrer hat darauf eine Reihe später berühmte Segelflieger ausgebildet, darunter unter anderen Johannes Nehring und Peter Hesselbach.

Der Tragflügel der D8 war zweiteilig und einholmig mit torsionssteifer Sperrholznase gebaut der gleiche Flügelaufbau wie er schon vorher beim „VAMPYR“ und auch beim „KONSUL“ mit Erfolg angewendet worden war. Die beiden Flügelhälften wurden an einem Baldachin über dem Rumpf befestigt.

Um Bauaufwand und Kosten möglichst gering zu halten, wurde der Tragflügel mit rechteckigem Grundriss und mit nur geringer Schränkung ausgeführt.



Motorflugzeug „Karl der Grosse“. Auf der Strebe neben dem Rumpf sitzend Karl Plauth und rechts daneben Peter Hesselbach.



Karl der Große

Erbaut.: Bahnbedarf AG Darmstadt

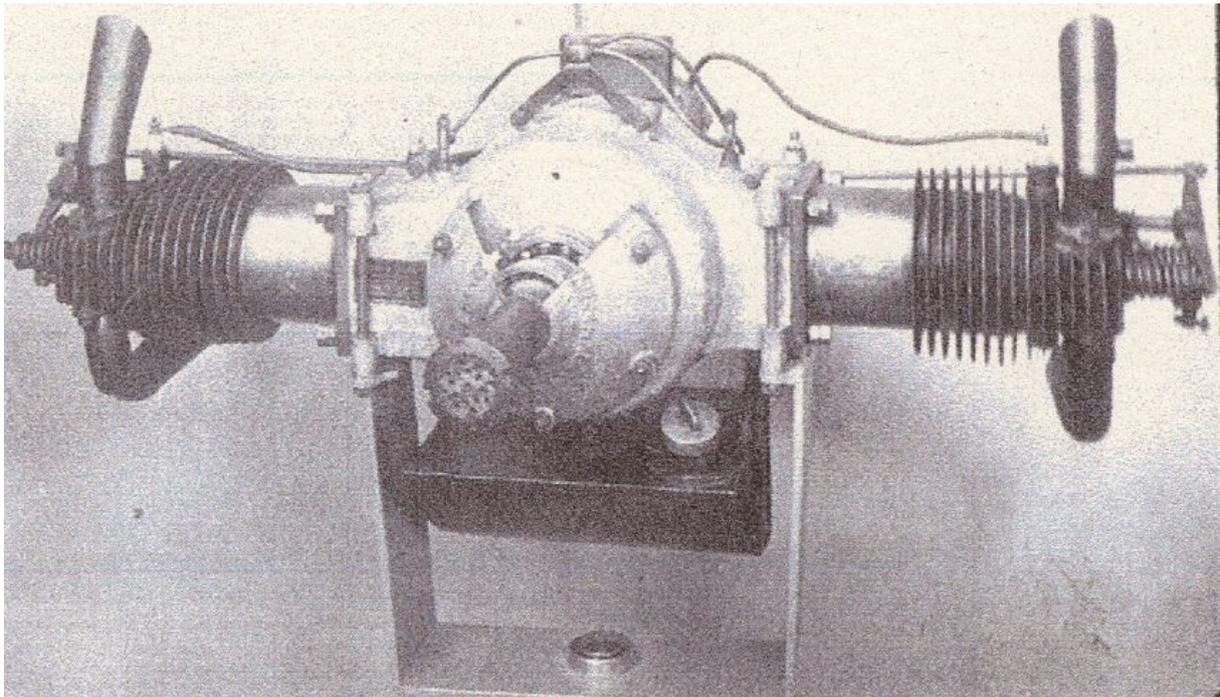
Konstr.: Karl Plauth

Eigner: Akaflieg Darmstadt

Als Flügelprofil wurde das Göttinger Profil Gö 426 ausgewählt, das durch seine Dicke einen relativ hohen und damit steifen Flügelholm ermöglichte. Es hatte sich bei anderen Segelflugzeugen bereits bewährt. Das Flugzeug erreichte damit eine Gleitzahl von etwa 15 bei einem Sinken von 1,4 m/sec. mit Motor im Leerlauf.

Der Rumpf in Kastenform mit vier Längsgurten und Spanten wurde mit Sperrholz beplankt. Zur Vermeidung des hohen Luftwiderstandes, den ein konventionelles Fahrwerk mit seinen Streben verursacht, wurden die Laufräder in Schächten im Rumpf eingebaut, aus denen sie nur zu einem Drittel hervorragten.

Vorne am Bug aufgebaut war der folgend beschriebene Haacke Flugmotor HM 2A, ein Zweizylinder-Boxermotor.



Der Haacke-Kleinflugzeugmotor HM 2A von 1922.

Der Motorsegler „Karl der Grosse“ bekam als Antrieb einen Haacke-Motor der Type HM 2A aus dem Jahr 1922 mit einer Motorleistung von 30 PS (24 kW) bei einer Drehzahl von 1.350 Upm und einem Gewicht von 56 kg. Der Kraftstoffverbrauch war dabei 7,2 l/h. Die Bauart war ein Zweizylinder-Boxermotor im Viertaktverfahren. Der Motor war zu seiner Zeit trotz seiner nicht allzu großen Zuverlässigkeit der meistgebaute Kleinflugzeugmotor. Haacke hatte schon vor dem ersten Weltkrieg italienische Anzani-Flugmotoren in Lizenz gebaut.

Die ersten Motoren dieser Fabrik hatten noch ein ungesteuertes Ansaugventil. Das Auslassventil saß in einer seitlich an den Zylinder angebauten Ventilkammer und wurde von der untenliegenden Nockenwelle über eine Stoßstange angesteuert. Bei späteren Typen wurden dann oben am Zylinderkopf eingebaute hängende Ventile verwendet, die über Stoßstangen und Kipphebel von der unten liegenden Nockenwelle betätigt wurden.

Nach dem ersten Weltkrieg begann Haacke dann mit dem Bau von Eigenentwicklungen von Flugmotoren. Der dritte Typ der eigenen entwickelten Motore war der Haacke HM 2A. Sein größter Vorteil war gegenüber anderen Fabrikaten, das er sich im Flug nach Abstellen ohne weiteres wieder starten ließ, was Pilot Plauth des Öfteren bewies.

Da das Flugzeug als Zweisitzer ausgelegt war, wurde es vielfach als Schulflugzeug eingesetzt und erübrigte die damals ausschließlich angewandte Einzelschulung im Schulgleiter.

Das Flugzeug „KARL DER GROSSE“ erwies sich als recht erfolgreiches Schulflugzeug. Im Frühling 1925 gelang Otto Fuchs der wahrscheinlich erste und bewusst gewollte Thermikflug eines Motorsegelflugzeuges.

Er teilte seinen damaligen Flugschülern Nehring und Hesselbach mit, dass er wegen des idealen Wetters mit Kumulus-Wolken einen Thermikflug versuchen werde. Er startete mit Motorkraft in der Nähe von Darmstadt am Babenhausner Exerzierfeld und stieg bis auf 200 m Höhe über dem Startplatz. Dann schaltete er den Motor aus. Nun konnte unter der Wirkung der Thermik, des Wärmeaufwindes, ein weiteres Steigen deutlich beobachtet werden.

Im nächsten Jahr flog Hesselbach mit „KARL DEM GROSSEN“ sehr erfolgreich auf dem 6. Rhön-Wettbewerb.



Deutsche Segelflieger v.l.n.r. Espenlaub, Martens, Spies und Stamer.

Berichte und Interviews

Engelbert Stöcklmayer, Gastwirt in Haselbach und außerdem Besitzer des Gasthauses am Michelberg, pachtete in einem Gastronomiezelt einen Verkaufsstand beim Segelflug-Wettbewerb oben am Waschberg. Er übergab seinem Enkel Horst Labschütz aus Haselbach einige von ihm gemachte Fotos von diesem Bewerb. Diese wurde den Verfassern zur Verfügung gestellt und sind in dieser Broschüre eingefügt.

Außerdem erzählte er seinem Enkel einiges über dieses Großereignis. An den ersten Tagen war das Wetter sehr schlecht, kalt und regnerisch. Trotzdem an den ersten Tagen fast gar nicht geflogen wurde, weil die deutschen Flugzeuge an der Grenze vom Zoll aufgehalten worden waren, kamen tausende Zuschauer auf den Waschberg. Diese wussten nichts von diesem Geschehen.

Der Besuch der Gaststätten war sehr unterschiedlich. Manchmal war gar nichts los, so dass man nicht wusste was man mit den bereits gekauften Waren, wie Würstel oder Gebäck anfangen sollte. Dann gab es wieder Zeiten, wo die Nachfrage nicht befriedigt werden konnte und die Wirte sich gegenseitig aushalfen. Das war sehr schwierig zu bewältigen, weil es am Waschberg keine Kühlmöglichkeiten, wie Eisschränke etc. zu Aufbewahrung der Ware gab. Es gab zur Kühlung nur Blockeis, das man auf die Bierfässer oben auflegte und mit einem Sackfetzen darüber. Das war die ganze Kühlung dieses Getränkes.

Am letzten Tag gab es dann wirklich viele Starts, so dass die Zuschauer auf ihre Rechnung kamen. Dadurch waren sehr viele Zuschauer anwesend und das Geschäft ging sehr gut. Wir waren mit manchen Waren ausverkauft und Alles zusammen war es ein gutes Geschäft für die Wirte.



Direktor Josef Höflinger
* 1876 + 1963



Das Gasthaus von Engelbert Stöcklmayer am Michelberg

Oberlehrer Josef Höflinger, Schuldirektor in Niederhollabrunn machte als Augenzeuge folgende Eintragung in die Schulchronik von Niederhollabrunn (Zitat):

„In der Woche vom 13.- 21. Oktober 1923 war die sogenannte Segelflugwoche am Waschberg und es sollte der sogenannte motorlose Flug gezeigt werden. Infolge des schlechten Wetters und verkehrten Windes konnten jedoch die Flieger mit den Segelflugzeugen sich nicht in die Luft erheben“.

Tausende von Zuschauern strömten trotz des schlechten Wetters täglich auf den Waschberg, von wo aus die Flüge unternommen werden sollten. Doch konnte deren Neugier nur zum Teil befriedigt werden, es konnten die in Zelten abgestellten Segelflugzeuge besichtigt werden.

ESPENLAUBS unerwarteter ERFOLG.

Espenlaub war ein geradezu besessener, praktischer Flugzeugbauer, viel weniger ein Theoretiker und vor allem bis zum Jahr 1923 kein Segelflieger. Er baute nicht nur seine eigenen Entwürfe, sondern auch im Auftrag anderer deren Segelflugzeuge. Leider musste er immer wieder zusehen, daß andere Leute diese, auch seine Segelflugzeuge flogen und manchmal dabei auch Bruch machten. Diese Brüche dann zu reparieren war für ihn nicht die reine Freude.

Aus dieser Zwangslage heraus, selber kein Flieger zu sein, blieb ihm nichts anders übrig, als auch seine Eigenentwürfe von Anderen einfliegen lassen zu müssen. So wurde z.B. sein Eigenentwurf E3 von dem bekannten Segelflieger Martens eingeflogen. Es war daher nicht nur sein sehnliche Wunsch, sondern gerade zu eine Notwendigkeit, selber fliegen zu lernen. Über dem Waschberg-Wettbewerb gab er in der Wiener Zeitung „Die freie Presse“ einem Zeitungsreporter folgendes Interview:

„Unmittelbar vor der Abreise nach Wien, zum Wettbewerb am Waschberg, sagte mir mein Pilot ab und ich stand mit den beiden fertigen Segelflugzeugen, diese waren bereits bahnverladen da. Die Lage war mehr als prekär und sehr unangenehm. Ich wollte unbedingt nach Wien an der blauen Donau und am Wettbewerb am Waschberg teilnehmen, dies auch wegen der bereits aufgelaufenen Kosten für den Bau der beiden Segelflugzeuge.

Am Waschberg angekommen meldete sich ein österreichischer Flieger bei mir, der mir die größten fliegerischen Aussichten versprach, was mir dann zu meinen größten Einsichten verhalf. Ich schenke ihm Glauben und ließ ihn einen Flug machen. Der aber war derart schlecht, daß ich jeden Augenblick Bruch befürchtete. Als ich ihm nach der Landung sagte, daß ein Sandsack besser als er geflogen wäre, behauptete er, daß er jetzt eingeflogen wäre. Beim darauf folgenden Flug machte er dann einen restlosen Bruch!!

In meiner Verzweiflung machte ich meine zweite Maschine startklar um damit am nächsten Morgen in aller Frühe – ohne dass meine Kollegen, die deutschen Piloten etwas erfahren sollten – einen Start zu machen. Als Nichtflieger hätten sie mich nie und nimmer starten lassen. Aber Bruch konnte ich schließlich auch selbst machen!

Als ich im Morgengrauen auf dem 300 m hohen Berg in der Maschine saß, wurde mir doch etwas brenzlich. Jedoch in meiner Wut über den Verlust meiner einen Maschine sagte ich mir: Die letzte Maschine wird selbst zu Bruch gemacht! Ich gab, ohne lange weiter zu überlegen, das Kommando „Ausziehen, Laufen, Los“ und hatte gleich eine ordentliche Höhe. Da wurde ich gleich etwas unruhig was die Steuerung betraf. Begreiflicher Weise, dachte ich plötzlich an die Worte von Martens, der immer sagte. „Steuer ruhig halten!“. Ich hielt den Steuerknüppel eisern ruhig, manchmal sogar mit beiden Händen glaube ich und Martens hatte recht.

Die Maschine brauste mit mir nur so durch die Gegend, ohne das ich wusste wohin. Wie auf Nadeln sitzend wagte ich keinen Blick in die Tiefe, denn der Anblick war mir zu seltsam. Inzwischen hatte ich an Höhe verloren und musste an die Landung denken. In meiner Flugrichtung sah ich eine Baumreihe im Wege, über die ich nicht mehr hinweg kommen konnte. Also eine Linkskurve, ich trat natürlich falsch ins Seitenruder und die Maschine ging nach rechts. Im letzten Augenblicks konnte ich den Fehler korrigieren und die Maschine landete glatt – acht Meter vor den Bäumen“.

Vom nahen Dorf kamen die Bauern gelaufen, erstaunt ob des frühen Besuches. Als sie mich erblickten, sagte gar einer zu seinem Nachbar „Du ich glaub, dös ist a Neger“ und zweifelnd trafen mich seine Blicke. Durch die Sonne auf der Rhön war ich schwarz verbrannt und meine schwarzen Kraushaare waren verdächtig.

Dieser Flug endete an der Ortsgrenze von Senning und war mit einer Entfernung von 4.200 m der zweitweite Flug des gesamten Wettbewerbes, was Espenlaub den zweiten Preis in dieser Kategorie von 2 Mill. Kronen einbrachte.

STROLCH GEGEN KONSUL

Von den 9 Tagen, für die der Wettbewerb am Waschberg vorgesehen war, gab es eigentlich nur 2 ½ Tage halbwegs Flugwetter. Wirklich gutes Flugwetter aber nur an einem Tag. Dies war der fünfte Tag, das Flugwetter mit 6-8 m/sec. Westwind am Nachmittag anschwellend auf 12-14 m/sec.

Dies hob natürlich sehr die Stimmung der Flieger, die in den vorherigen regnerischen Tagen mit stürmischen und böigen Winden in ihren Quartieren herumlungerten. An diesem Tag kam es dann zu 15 Starts. Martens, Spies und Botsch zeigten auf ihren Segelflugzeugen hervorragende Leistungen. Diese Drei zeigten Geschicklichkeit im Aufsuchen der Aufwindfelder und in der Ausnützung der Aufwindzonen.

Am späten Nachmittag startete Martens auf „STROLCH“ und Botsch mit seinem „KONSUL“ und zogen unbeirrt von den heftigen Böen im Hangaufwind ihre Kreise. Allen Zuschauern brachte es einen unvergesslichen Einruck, wie die beiden Segelflugzeuge bei einbrechender Abenddämmerung wie Silhouetten am Himmel schwebten.

Martens berichte über diesen Flug:

„Gegen 16.30 Uhr startete Botsch mit seinem „KONSUL“ bei einem Wind von 12-14 m/sec. In kurzer Zeit hatte er die Startstelle um gute 150 m überstiegen und umkreiste in großen Kreisen die Waschbergkuppe. Gegen 17.00 Uhr startete ich mit meinem „STROLCH“ und bald gelang es mir mit meinem „STROLCH“ den „KONSUL“ zu übersteigen.

Der Wind hatte an Geschwindigkeit soweit zugelegt, dass ich längere Zeit über einem bestimmten Punkt des Geländes schweben konnte. Dabei stieg ich konstant weiter. Mein Höhenmesser zeigte 320 m über der Startstelle. Dies wurde später auch von der Erdbeobachtungsstelle bestätigt.

Langsam brach die Dunkelheit herein. Daher drehte ich ab und flog mit Rückenwind in Richtung Bruderndorf und landete ungefähr 1,5 km nach dem Dorf“.

In Hinblick auf die zu dieser Zeit auch auf der Rhön erreichten Leistungen war diese Leistung für diese Zeit durchaus beachtlich, was natürlich bei der Preisverteilung als Gesamtleistung ihre Anerkennung fand.

Es waren alles in allen 3 ½ Stunden Flugdauer, weiters 320 m Startüberhöhung und gut 10 km Flugstrecke.

ANHANG



**Sonderpostkarte zur Flugplatzöffnung in Stockerau.
Jahr 1982.**

Diese Karte wurde mit anderen Poststücken in einem Postsack verpackt mit einem Sportflugzeug der Type Piper von Leitzersdorf zum Flugplatz des FSV-Stockerau geflogen und dann auf dem normalen Postweg weiter befördert.

Diese Sonderpostkarte wurde vom BSV-Stockerau 2000 (Briefmarkensammelverein Stockerau 2000) aufgelegt. Sie hat folgende Stempel erhalten:

Rechts oben: Briefmarkenschau zur Flugplatzöffnung Stockerau – Lenaustadt – 2000 Stockerau – 11.6.1982 + einem Motorflieger.

Rechts unten: Leitzersdorf - 11.6.1982 – Postleitzahl 2003.

Links unten: Sonderflug Leitzersdorf – Stockerau – Bordstempel + einem Segelflugzeug.

Unten Mitte: Flugplatz Stockerau.

Diese Postkarten sind sicher heute bereits eine Rarität.



**Pilot Adolf Wimmer (FSV 2000) und Hr. Helmut Zodi (BSV-Stockerau)
bei der Übergabe der Belege des Sonderfluges
Leitzersdorf - Stockerau am 11.06.1982**

GLEITZAHL

Die Gleitzahl ist jene Anzahl von Metern die in der Horizontalen gemessen werden, die ein (Segel) Flugzeug bei vollständiger Windstille und ohne Antrieb und sonstigen äußeren Einflüssen bei einem Höhenverlust von einem Meter im Gleitflug zurücklegt.

Gleitzahl 25 heißt also, vereinfacht ausgedrückt, dass das Flugzeug aus einem Meter Höhe 25 Meter weit im Gleitflug fliegt.

GLEITWINKEL

Der Gleitwinkel ist der Winkel zwischen der Flugbahn des im Gleitflug fliegenden Flugzeuges und der Horizontalen.

GUMMISEIL

In der Anfangszeit der Segelfliegerei wurde hauptsächlich Hangflug betrieben. Man suchte also Berghänge oder Hügelhänge auf, an denen der Wind eine nach oben gerichtete Strömung erhielt.

Diese Art der Flugtechnik hatten sich die Segelflieger von den Vögeln abgeschaut. Größere Vögel wie Möven, Adler, Geier u.a. fliegen ohne einen einzigen Flügelschlag und nützen diesen Hangaufwind zum mühelosen fliegen.

Das einzige Problem dabei ist, das Segelflugzeug erst einmal in die Luft zu bringen. Nach den allerersten Starts durch den Altmeister Otto Lilienthal, wo man das extrem leichte Segelflugzeug einfach mit den Händen anhob und gegen den Wind anlief, stellte sich heraus, dass das mit etwas schwereren, sprich größeren Segelflugzeugen nicht möglich ist.

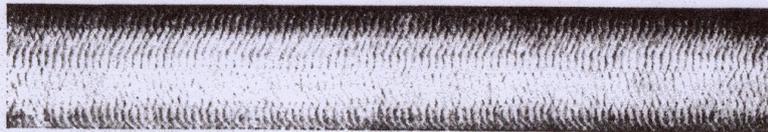
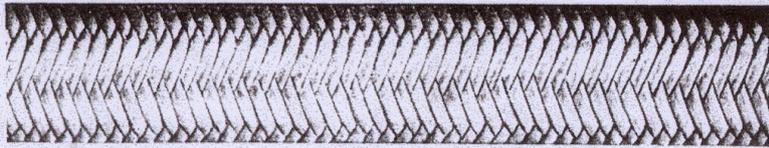
Man versuchte dann, mit einem normalen von mehreren Personen gezogenen Seil, das Segelflugzeug gegen den Wind nach oben zu ziehen.

Letztendlich kam man auf die Idee das Segelflugzeug wie bei einer Steinschleuder mit einem Gummiseil nach oben katapultieren. Das dafür verwendete Gummiseil bestand aus etwa 800 bis 1.000 Gummifäden mit einem Durchmesser von etwa 10 mm. Diese Gummifäden wurden gegen Witterungseinflüsse und mechanischen Beschädigungen mit imprägnierten Hanf- oder Baumwollfäden im Kreuzschlag fest umspinnen. Das ergibt dann ein Gummiseil von ca. 30 bis 40 mm Durchmesser. Ein Gummiseil war 25 bis 30 m lang. In der Mitte des Seiles wurde mit Takelgarn ein Stahlring befestigt, der in den am Bug des Segelflugzeuges befestigten, nach unten offenen Starthaken eingehängt wurde. An den beiden Enden des Gummiseiles wurden normale ca. 15 mm dicke und 10 m lange Hanfseile angeknüpft, die alle zwei Meter einen Knoten hatten, damit das Seil nicht durch die Hände der ziehenden Startmannschaft von bis zu 10 Mann gleiten konnte. Der Seilstart ist nachfolgend beschrieben.

QUERRUDER - DIFFERENTIAL

Ein Querruderdifferential unterstützt bei Kurvenflug das Seitenruder in seiner Wirkung, indem es bei Seitenruderausschlag das kurveninnere Querruder mehr nach oben ausschlagen lässt, als bei Geradeausflug. Wodurch es eine bremsende Wirkung ausübt und den kurveninneren Flügel etwas bremst. Das Einkurven wird dadurch unterstützt.

GUMMISEIL



Bezeichnung	JBV Normal-Startseil	JBV Panzer-Startseil		
Verwendungszweck	Segelflugstarts auf bewachsenem Fluggelände (normale Beanspruchung)	Segelflugstarts auf steinigem und sandigem Fluggelände (höchste Beanspruchung)		
Umflechtung	3-fach Baumwollzwirn Hanfgarn Hanfzwirn	3-fach Baumwollzwirn Hanfgarn präparierte Hanftresse		
Kenndaten				
Durchmesser	mm 18	19	20	22
Anzahl der Gummifäden	800	800	1000	1200
rechn. Gummiquerschnitt	mm ² 575	575	720	860
Belastung bei 100% Dehnung	kg 230	230	330	450
Arbeitsaufnahme bei 100% Dehnung	cmkg/cm 102	102	135	182

DER GUMMISEILSTART

Der Vorläufer des Gummiseilstarts war der Seilstart. Dieser wurde dann praktiziert, wenn das Segelflugzeug zu schwer und/oder zu groß war, um als Hängegleiter nur mit der Kraft des Piloten getragen in die Luft gebracht wurde.

Sein Nachfolger, der Gummiseilstart, war von den wirklichen Anfängen der Segelfliegerei nach dem ersten Weltkrieg bis nach dem zweiten Weltkrieg um 1950 zuerst die fast ausschließliche und dann die am meisten verwendete Startart, zumindest solange noch Einzelschulung mit Hangfliegerei betrieben wurde.

Etwa um 1950 wurde von der Einzelschulung eines Flugschülers abgegangen und zur Schulung im Doppelsitzer-Segelflugzeug übergegangen. Damit fiel die Hangfliegerei und damit auch der Gummiseilstart weg und ist heute praktisch zur Gänze verschwunden.

HANFSEILSTART

Hanfseilstarts führte seit 1910 Altmeister Harth durch, die er bei seinen Gleitversuchen neben dem Tragstart übte. Sein Mitarbeiter, der heute bekannte Motorflugzeugkonstrukteur Messerschmitt, bildete die „Startmannschaft“. An einem Hanfseil zog er Harth über die Ludwager Kulm bei Bamberg, bis der Gleiter die nötige Höhe zum Gleitflug erreicht hatte; alsdann ließ Messerschmitt das Seil los. Dieser Start konnte Harth mit seinem flügelgesteuerten Flugzeug ausführen, da dieses eine geringe Flächenbelastung besaß. Selbstverständlich war ein genügend starker Wind die nötige Voraussetzung. Harth brachte die Methode auch in Rhön mit und als Wolf Hirth bei den beiden Bambergern die ersten „Hopser“ ausführte, zogen sie das Flugzeug an Seilen rechts und links den Berg hinunter.

GUMMISEILSTART

Zum großen Erstaunen seiner Kameraden brachte aber schon 1920 der Aachener Dipl. Ing. Klemperer als Startseil ein Gummikabel mit. Dieses wurde um die Kufen seines Tiefdeckers gelegt, die damals nicht direkt am Rumpf angeschlossen waren, sondern noch an verkleideten Beinen (ähnlich dem des Fahrgestells bei Motorflugzeugen, wobei die Räder durch Kufen ersetzt waren). An beiden Kabelenden zog die Mannschaft aus und lief dann mit voller Kraft ziehend. Eine Schwanzmannschaft war damals überflüssig - bei dem geringen Gewicht der Maschine genügte die Bodenreibung und geringe Spannung, um das Flugzeug genügend Schwung beim Startvorgang zu verleihen, damit es in die Luft oder „vom Boden freikommen“, einen längeren Gleitflug ausführen konnte, oder später, um zum Segelflug in den kraft spendenden Aufwind des Hanfes zu gelangen. Doch erwies sich dieser

Angriffspunkt des Seiles am Flugzeug als ungünstig, da er unterhalb und bei anderen Ausführungen sogar hinter dem Schwerpunkt des Flugzeuges lag. Aus diesem Grund sah man schon im Wettbewerb 1921 an der Unterseite der Rumpfnase einen Starthaken angebracht, wie er heute noch allgemein gebräuchlich ist und aus dem sich das Gummiseil beim Überfliegen der Startmannschaft selbst löst: Damit war die Methode entwickelt, die heute noch als Idealstart für Segelflugzeuge betrachtet wird. Wenn auch in den Anfangsjahren der Rhön die verschiedensten Startarten nebeneinander ausgeführt und ausgeübt wurden, setzte sich doch der Seilstart, insbesondere der mit Gummiseil, mehr und mehr durch und schon 1922 darf er als die alleinige Startart bezeichnet werden. Im Laufe der

Entwicklung erfuhr die Startart noch manche Verfeinerung, wie Verlängerung durch Hanfseile, an denen die Startmannschaft zieht; durch Anlegen von Holzbahnen für die Kufen,

die, mit Schmierseife bestrichen, selbst bei schwierigem Gelände einen sicheren Start gewährleisten, und schließlich noch durch Erdanker, die das Segelflugzeug am Schwanzende festhalten und vom Führer selbst oder einem Hilfsmann ausgelöst werden können.

GUMMISEIL – KATAPULTSTART

Zu erwähnen ist hier noch der Start durch Gummiseil-Katapult, wie ihn Wolf Hirth mit Thumm am Dreifaltigkeitsberg bei Spaichingen entwickelte, da erstens der Steilhang zum Auslaufen der Startmannschaft zu gefährlich war und zweitens diese Startmannschaft nur aus vier Mann bestand. Das Flugzeug wird am Schwanz gefesselt. Im Starthaken werden drei Gummiseile festgemacht, von denen jedes Ende einzeln ausgezogen und im Boden verankert wird. Durch Lösen der Schwanzfessel konnte das Flugzeug vom Führer selbst gestartet werden. Die Akaflieg Stuttgart entwickelte dieses Startverfahren weiter, indem sie die Gummiseile in einem Ring und einer so genannten Startseilfalle vereinigte, die durch ein Stück Drahtseil mit dem Starthaken des Segelflugzeuges verbunden war und nach der Fesselung der Maschine durch den Führer oder auch von hinten durch einen Hilfsmann gelöst werden konnte.



Gummiseilstart! Das Gummiseil fällt ab

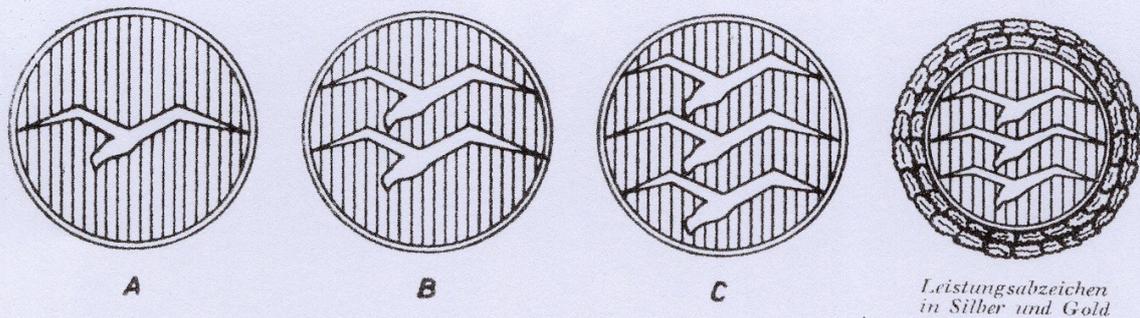


Abb. 106. Die Gleit- und Segelfliegerabzeichen: weiße Möven auf blauem Grunde. Das Leistungsabzeichen hat einen Kranz aus silbernen bzw. goldenen Eichenblättern

Die Prüfungen

Von Georg Brütting

Schon im Rhönwettbewerb 1921 machte sich die Forderung nach einer Leistungsmindestgrenze bemerkbar, die in Prüfungsbedingungen gekleidet wurde. 1925 wurden dann die allgemein gültigen Bestimmungen zur Erlangung der Gleitprüfungen A und B und der Segelflugprüfung C herausgegeben und seitdem sind in fluginteressierten Kreisen die schönen blauen Zeichen mit den weißen Schwingen ein wohlvertrautes Bild (siehe Abb. 106). 1930 kam eine besonders ehrende Ausfertigung des C-Zeichens hinzu. Um das Abzeichen mit den drei weißen Schwingen wurde ein silberner Kranz geschlungen: Die „Internationale Studienkommission für Segelflug“ hatte für einen Dauerflug von 5 Stunden, einen Streckenflug von 50 km und einen Höhenflug von 1000 m Startüberhöhung das Leistungsabzeichen geschaffen, deren erste Wolf Hirth und Robert Kronfeld verliehen wurden. Heute sind viele Hundert Leistungsflieger aller Länder Träger dieses vielbegehrten Fliegerabzeichens.

Ende 1937 erfüllte die „Istus“ einen langgehegten Wunsch unserer Leistungsflieger durch die Schaffung eines „Goldenen Leistungsabzeichens“ für einen Streckenflug von 300 km und eine Startüberhöhung von 3000 m.

Am 1. Januar 1935 traten alle bis dahin gültigen Bestimmungen über die Gleit- und Segelfliegerprüfungen A, B und C außer Kraft. Die neuen Bestimmungen lauten:

Gleitfliegerprüfung A:

- I. Theoretische Prüfung.
 - a) Aufbau von Gleit- und Segelflugzeugen.
 - b) Wartung und Pflege von Fluggerät und Zubehör.
- II. 5 Bedingungsflüge von je mindestens 20 Sek. Dauer in einwandfreiem Geradeausflug. Jede Landung muß in einer vorher vom Fluglehrer bestimmten, markierten Landegasse von insgesamt 20 m Breite erfolgen.
 - I Prüfungsflug von mindestens 30 Sek. Dauer in einwandfreiem Geradeausflug mit Landung in einer vorher vom Fluglehrer bestimmten, markierten Landegasse von insgesamt 20 m Breite. Alle sechs Landungen müssen ohne Beschä-

digung des Flugzeuges mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit — als sogenannte Schwanzlandungen — erfolgen.

Zwischen den sechs Flügen dürfen Flüge ausgeführt sein, die den Bedingungen nicht entsprechen.

Abnahmeberechtigt für A-Prüfungen: Segelflug-Hauptlehrer, Segelfluglehrer, 1. und 2. Gleitfluglehrer.

Gleitfliegerprüfung B:

I. Theoretische Prüfung.

- a) Aufrüstung von Gleit- und Segelflugzeugen.
- b) Grundbegriffe der Wetterkunde.

II. Fliegerische Prüfung:

a) bei Gummiseilstart:

5 Prüfungsflüge von je mindestens 60 Sek. Dauer. Jeder Flug muß S-förmigen Grundriß der Flugbahn aufweisen. Jeder Flug enthält je eine Rechts- und eine Linkskurve von etwa 90 Grad Kursänderung. Die Kurven werden an vom Fluglehrer als Wendemarken bezeichneten Stellen geflogen. Alle fünf Landungen müssen mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit als sogenannte Schwanzlandungen in einem Zielfeld von 50×150 m ohne Beschädigung des Flugzeuges erfolgen. Das Landekreuz liegt 50 m weit im Zielfeld. (Gemessen wird die Entfernung des Starthakens von der Flagge oder dem Mittelpunkt des Landetuches.)

b) bei Auto- resp. Windenstart:

5 Prüfungsflüge mit je mindestens 60 Sek. Flugdauer. Bei jedem Flug wird ein Vollkreis um eine vorher vom Fluglehrer bestimmte Wendemarke geflogen. Es sind bei den 5 Flügen insgesamt 2 Linksvollkreise und 3 Rechtsvollkreise zu fliegen. Die 5 Landungen müssen als Ziellandungen mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit (sogenannte Schwanzlandungen) ohne Beschädigung des Flugzeuges in einem Kreis von 50 m Durchmesser erfolgen. Den Mittelpunkt dieses Kreises stellt eine Flagge oder ein Landetuch dar. (Gemessen wird die Entfernung des Starthakens von der Flagge oder dem Mittelpunkt des Zieltuches.)

Die geforderten Kurven müssen mit deutlich wahrnehmbarer Schräglage geflogen werden. Schiebekurven oder Kurven mit Gegenquerruder oder Richtungsänderungen im großen Radius dürfen nicht als Kurven gewertet werden.

Die 5 Prüfungsflüge für die Gleitfliegerprüfung B können teilweise mit Gummiseilstart, teilweise mit Auto- resp. Windenstart durchgeführt werden.

Abnahmeberechtigt für B-Prüfungen: Segelflug-Hauptlehrer, Segelfluglehrer und 1. Gleitfluglehrer.

Segelfliegerprüfung C:

I. Theoretische Prüfung.

- a) Einfache Begriffe der Fluglehre.
- b) Verhalten in besonderen Fällen.
- c) Wetterkunde des Segelfliegers.
- d) Gebrauch und Wartung des Fallschirms.

II. 1 Prüfungsflug von mindestens 5 Minuten Segelflugdauer (5 Minuten Startüberhöhung oder 5 Minuten einwandfrei wahrnehmbar ohne Höhenverlust). Die Landung muß ohne Beschädigung erfolgen. Bei C-Prüfungen aus dem Auto-, Winden- oder Flugzeugschlepp muß die Erfüllung der C-Prüfungsbedingung durch Barogramm nachgewiesen werden, ebenso bei Hangsegelflügen, bei denen

sich ein Flug ohne Höhenverlust von der Erde nicht einwandfrei beurkunden läßt.

Für Windschlepp gelten folgende neue Bestimmungen:

5 Bedingungsflüge von je mindestens 2 Minuten Flugdauer, bei jedem Flug sind je eine Links- und Rechts-Kurve mit etwa 30° Schräglage oder je 2 Rechts- und Links-Kurven mit 180° Kursänderung zu fliegen. Ferner: 3 Prüfungsflüge wie die vorgenannten Bedingungsflüge mit anschließender Ziellandung in einem Landefeld von 50 auf 200 m.

Die Bedingungsflüge können auf Gleit- und Übungsflugzeugen, die Prüfungsflüge müssen auf Übungsflugzeugen geflogen werden.

A b n a h m e b e r e c h t i g t f ü r C - P r ü f u n g e n : Segelflug - Hauptlehrer und Segelfluglehrer.

Die Leistungs-Abzeichen:

Für die Verleihung des **silbernen** Leistungsabzeichens werden verlangt:

1. ein Dauerflug von 5 Stunden mit Rückkehr zum Startplatz,
2. ein Streckenflug über eine Entfernung von 50 km, gemessen in der Luftlinie vom Start zum Landeplatz,
3. ein Höhenflug mit 1000 m Höhengewinn über der Startstelle.

Der Höhenflug kann mit dem Dauer- oder mit dem Streckenflug verbunden sein. Erfolgt der Start mittels Flugzeugschlepp oder Autowinde, so muß die Höhe von 1000 m über der Ausklinkhöhe erreicht werden. Die Bedingung des Höhenfluges ist auch erfüllt, wenn der Pilot nach einem im freien Fluge erreichten Tiefstpunkt, der unter der Start- oder Ausklinkhöhe liegen kann, einen Höhengewinn von 1000 m erzielt.

Für den Dauerflug muß eine Bescheinigung vorgelegt werden, die entweder von anerkannten Sportzeugen oder von einer amtlichen Stelle (Luftfahrt-Überwachung) ausgestellt sein muß, aus welcher die Dauer des Fluges, der Name des Piloten und der Tag, an dem der Flug ausgeführt wurde, ersichtlich sein muß.

Für den Höhenflug muß das Barogramm vorgelegt werden, das von Sportzeugen oder von einer amtlichen Stelle beglaubigt sein muß. Aus diesem Barogramm muß der Name des Piloten und der Tag des Fluges zu ersehen sein. Ferner muß noch die Nummer des Barographen darauf verzeichnet sein. Die Startart ist anzugeben, ferner bei Gummiseilstart die Höhe des Startplatzes über Normalnull. Bei Flugzeug- oder Windschlepp wird meistens die Ausklinkhöhe auf dem Barogramm festgestellt werden können. Wenn dies nicht der Fall ist, wenn also z. B. der Flugzeugführer im Aufwind ausgeklinkt hat und seine Steiggeschwindigkeit sich nach dem Ausklinken nicht veränderte, muß eine Bescheinigung des Führers des Motorflugzeuges über die Ausklinkhöhe vorgelegt werden. Bei jeder Startart empfiehlt sich außerdem die Angabe des Bodendrucks am Startplatz zur Startzeit. Für eine ordnungsgemäße Auswertung des Barogramms ist eine Eichkurve des betreffenden Barographen unbedingt erforderlich. In vielen Fällen konnten Anträge auf Verleihung des Leistungsabzeichens wegen der fehlenden Eichkurve nicht bearbeitet werden. Diese Eichkurve kann nicht einmal durch eine Bescheinigung der Luftaufsicht über die erreichte Höhe ersetzt werden. Selbstverständlich muß sie auch aus neuerer Zeit stammen. Ist nun wirklich keine Eichkurve vorhanden oder stößt ihre Beschaffung auf Schwierigkeiten, so bleibt dem Antragsteller nichts anderes übrig, als den Barographen zur Nacheichung mit dem Antrag anzuschicken.

Für den Streckenflug muß eine Bescheinigung über den Startort und die Zeit des Starts sowie über den Landeort und die Zeit der Landung beigebracht werden. Diese Bescheinigungen müssen von anerkannten Sportzeugen oder von einer amtlichen Stelle ausgestellt sein. Bei Landung in einsamer Gegend ist es ratsam, diese sofort durch den Bürgermeister oder Gendarm des nächsten Dorfes bestätigen zu lassen. Nach Möglichkeit ist auch das Barogramm des Streckenfluges beizufügen.

Für das **goldene** Leistungsabzeichen werden vorausgesetzt:

1. der Besitz des silbernen Leistungsabzeichens,
2. ein Streckenflug über 300 km,
3. ein Höhenflug mit 3000 m Startüberhöhung.

Anträge auf Verleihung der Leistungsabzeichen müssen mit allen Unterlagen eingeschickt werden an:

Internationale Studienkommission für den motorlosen Flug, Darmstadt-Flughafen.

Für die Verleihung ist ein Unkostenbeitrag von RM. 3.— zu entrichten.

Für A u s l ä n d e r (im Ausnahmefall auch für Deutsche) geht der Weg des Antrages meistens über den Aero-Club. Dabei genügt es für den Antragsteller, wenn er der Istus in Darmstadt an Stelle der oben aufgeführten vollständigen Unterlagen eine Bescheinigung eines der F.A.I. angeschlossenen Aero-Clubs über die erzielten Leistungen vorlegt. In diesem Falle nimmt der Aero-Club die Prüfung des Antrages vor, verlangt aber ebenfalls nach den Bestimmungen der F.A.I. für diese Prüfung s ä m t l i c h e o b e n e r w ä h n t e n U n t e r l a g e n.

A-, B- und C-Prüfungen werden in jedem Land vom führenden Verband ausgegeben und mit einem anderen Buchstaben gekennzeichnet, z. B. in England mit einem G (Großbritannien), in Italien mit I. Nur Deutschland hat als Ursprungsland die Möven ohne weitere Bezeichnung.

Die Leistungsabzeichen sind international und werden von der Istus (Intern. Studienkommission für den motorlosen Flug) verliehen. Sie sind infolgedessen alle gleich aussehend, haben aber auf der Rückseite eine Nummer, entsprechend der Reihenfolge ihrer Verleihung.

Außer diesen Prüfungen und Abzeichen gibt es in den verschiedenen Ländern teilweise auch noch sogenannte amtliche Prüfungen bzw. Ausweise. In Deutschland den

L u f t f a h r e r s c h e i n f ü r S e g e l f l i e g e r (unlogischerweise meist „amtliche C“ genannt).

Dieser Schein wird vom zuständigen Luftamt ausgestellt und berechtigt den Inhaber, die zugelassenen Segelfluggelände oder Flugplätze zu verlassen (auf Strecke zu gehen) und bei öffentlichen Veranstaltungen zu fliegen.

Dieser Luftfahrerschein kennt 3 Stufen:

- a) Die einfache Erlaubnis.
- b) Die Erlaubnis für Flugzeugschlepp (als Führer des Segelflugzeugs).
- c) Kunstflugerlaubnis für öffentliche Vorführungen.

Die P r ü f u n g, die von den Bewerbern abzulegen ist, umfaßt

1. einen theoretischen Teil (mündlich) über:
 - a) Die Grundbegriffe der Segelflugkunde einschließlich der Beurteilung der Verkehrssicherheit der Segelflugzeuge.
 - b) Das Verhalten während des Fluges.
 - c) Die Luftströmungen und ihren Einfluß auf den Segelflug.
 - d) Die Verkehrsvorschriften der Verordnung über Luftverkehr.
2. Den praktischen Teil, bestehend aus 5 Segelflügen von insgesamt 60 Minuten Dauer ohne Beschädigung des Flugzeugs; bei jedem Flug muß die Abflugstelle mindestens 5 Minuten lang überhöht werden. (Die früher verlangte Ziellandung fällt weg.)

Der Luftfahrerschein wird normalerweise auf 2 Jahre erteilt. Er muß vor Ablauf dieser Frist erneuert werden, wozu entsprechende Flugtätigkeit nachzuweisen ist.

Um die Erlaubnis für F l u g z e u g s c h l e p p zu erhalten, muß der Bewerber

1. die einfache Erlaubnis besitzen.
2. 5 einwandfreie Schleppflüge bei verschiedenen Wetterlagen ausgeführt haben und
3. vor einem amtlichen Sachverständigen eine Prüfung in Form von 3 sauberen Schleppflügen ablegen.

Abnahmeberechtigt sind Segelflughauptlehrer, die vom Luftamt zu amtlichen Sachverständigen ernannt sind.

Entsprechende Verordnungen bestehen für die Kunstflugerlaubnis. Der genaue Wortlaut der gesetzlichen Bestimmungen kann bei den Luftämtern eingesehen werden, die über das jeweils Geltende bzw. über Änderungen und Neuverfügungen jederzeit gerne Auskunft erteilen.

Hanfseilstart

Hanfseilstarts führte seit 1910 Altmeister Harth durch, die er bei seinen Gleitflugversuchen neben dem Tragstart übte. Sein Mitarbeiter, der heute bekannte Motorflugzeugkonstrukteur Messerschmitt, bildete die „Startmannschaft“. An einem Hanfseil zog er Harth über die Ludwager Kulm bei Bamberg, bis der Gleiter die nötige Höhe zum Gleitflug erreicht hatte; alsdann ließ Messerschmitt das Seil los. Diese Startart konnte Harth mit seinem flügelgesteuerten Flugzeug ausführen, da dieses eine geringe Flächenbelastung besaß. Selbstverständlich war ein genügend starker Wind die nötige Voraussetzung. Harth brachte diese Methode auch in die Rhön mit und als Wolf Hirth bei den beiden Bambergern die ersten „Hopser“ ausführte, zogen sie das Flugzeug an Seilen rechts und links den Berg hinunter.

Gummiseilstart

Zum großen Erstaunen seiner Kameraden brachte aber schon 1920 der Aachener Dipl.-Ing. Klemperer als Startseil ein Gummikabel mit. Dieses wurde um die Kufen seines Tiefdeckers gelegt, die damals nicht direkt am Rumpf angeschlossen waren, sondern noch an verkleideten Beinen (ähnlich dem des Fahrgestells bei Motorflugzeugen, wobei die Räder durch Kufen ersetzt waren). An den beiden Kabelenden zog die Mannschaft aus und lief dann mit voller Kraft ziehend. Eine Schwanzmannschaft war damals überflüssig — bei dem geringen Gewicht der Maschine genügte die Bodenreibung und geringe Spannung, um dem Flugzeug genügend Schwung beim Startvorgang zu verleihen, damit es in die Luft oder „vom Boden freikommen“, einen längeren Gleitflug ausführen konnte, oder später, um zum Segelflug in den kraftspendenden Aufwind des Hanges zu gelangen. Doch erwies sich dieser Angriffspunkt des Seiles am Flugzeug als ungünstig, da er unterhalb und bei anderen Ausführungen sogar hinter dem Schwerpunkt des Flugzeuges lag. Aus diesem Grund sah man schon im Wettbewerb 1921 an der Unterseite der Rumpfnase einen Starthaken angebracht, wie er heute noch allgemein gebräuchlich ist und aus dem sich das Gummiseil beim Überfliegen der Startmannschaft selbst löst: Damit war die Methode entwickelt, die heute noch als der Idealstart für Segelflugzeuge betrachtet wird. Wenn auch in den Anfangsjahren der Rhön die verschiedensten Startarten nebeneinander ausgeführt und ausgeübt wurden, setzte sich doch der Seilstart, insbesondere der mit Gummiseil, mehr und mehr durch und schon 1922 darf er als die alleinige Startart bezeichnet werden. Im Laufe der Entwicklung erfuhr die Startart noch manche Verfeinerung, wie Verlängerung durch Hanfseile, an denen heute die Startmannschaft zieht; durch Anlegen von Holzbahnen für die Kufe, die, mit Schmierseife bestrichen, selbst bei schwierigem Gelände einen sicheren Start gewährleisten, und schließlich noch durch Erdanker, die das Segelflugzeug am Schwanzende festhalten und vom Führer selbst oder einem Hilfsmann ausgelöst werden können (s. a. Abb. 93).



Startfertig?



Ausziehen!



Laufen!



Los!

Schulflugzeuge für die Prüfung A,B,C



Segelflugzeug SG 38 im Museum Aviaticum Wr. Neustadt



Segelflugzeug SG 38 mit Boot



Segelflugzeug Grunau Baby IIa

PRESSESTIMMEN

Insgesamt wurden 82 Zeitungsartikel von österreichischen Tageszeitungen von den Verfassern durchgearbeitet daneben noch 14 Artikel aus Fachzeitschriften dieser Zeit.

Sämtliche österreichischen aber auch die deutschen Zeitungen und Zeitschriften aus den 1920er Jahren benutzten als Schrifttyp die Frakturschrift und noch dazu eine ziemlich altertümliche Type.

Diese Schrift ist daher für heutige Leser, wenn überhaupt, so doch nur mit Schwierigkeiten lesbar. Daher wurden die hier wiedergegebenen Zeitungsartikel wortgenau in die heutige moderne Schrift übertragen. Einige Artikel wurden etwas gekürzt und nur der interessante Teil als Exzerpt (Auszug) wiedergeben. Es wurden auch einige Artikel im Text verarbeitet, was jeweils vermerkt ist.

Interessant bei allen Zeitungssartikeln ist, dass von allen Journalisten der Segelflug nur unter den Aspekt der Nutzung für den Luftverkehr betrachtet wurde. Dies ist eine Erwartung, die der Segelflug nicht erfüllen kann und auch nicht erfüllen wird. Von einer nur sportlichen Nutzung des Segelfluges ist damals in keinem Artikel die Rede.

Es zeigt andererseits, dass die mit Berichterstattung über den Segelflug befassten Journalisten keinerlei Fachkenntnis besaßen und sich weder mit der Technik noch mit den vom Segelflug gebotenen Möglichkeiten befasst und vertraut gemacht hatten und daher diesem Thema mit vollständiger Unkenntnis gegenüberstanden.

Die militärische Verwendung von Gleitflugzeugen mit einem Schleppseil, angehängt an Motorflugzeugen zum Transport von Material und Truppen, wurde damals noch nicht erwogen. Jedoch im zweiten Weltkrieg in großem Ausmaß und sehr erfolgreich besonders von der deutschen Wehrmacht durchgeführt. Aber auch die Engländer übernahmen diese Ausführung zu Ende des zweiten Weltkrieges.

Montag, 8. Oktober 1923.
Nr. 41 — 61. Jahrgang

Preis K 1000 in Wien und Provinz.
Monument für Wien und Provinz vierstellig K 13.000

Wiener Sonn- und Montags-Beitung

Große Ueberraschungen in der
Fußballmeisterschaft

Sport vom Sonntag

Sonntags-Preis: Aqua viva
Schwabenberg: Röhler—Stein

Redaktion u. Administration: Wien, IX, Berggasse 81, Telefon 14.262 u. 14.253. — Druckerei: Wien, IX, Universitätsstraße 6, Sonntag nach 12 Uhr nachts Telefon 19.433

Tingel - Tangel „Zum lustigen Segelflug“

Hinter den Kulissen der „Österreichischen Segelflugwoche“. Die Flugforschung ein Geschäft? Das Rektorpapier der Konzertdirektion. Benno Lie als Luftgeschäftler.

Von fachmännischer Seite.

Vorstellungen pflegt man allerdings erst nachher zu kritisieren. Die exceptionelle Eigenart der uns für den 13.d.M. angekündigte Novität rechtfertigt diesmal eine Ausnahme der Regel.

Dieser Tage hat der Rektor der Technik persönlich Pressevertreter, die auf Rektorspapier geladen wurden, das Programm der Veranstaltung bekannt gegeben. Dem vorbereitenden Ausschuß präsiert Rektor Hofrat Halter, ferner erscheinen Mitwirkende. Aero-Club, Flugtechnischer Verein usw. Für die Regie zeichnet verantwortlich Benno Lie – Konzertdirektor und Schulinspektor der „Bösen Buben“.

Wie präsentiert sich nun die Sache aus der Nähe besehen? Wofür „tant de bruit“? Angeblich gilt es den Segelflug bei uns zu beleben. Ein Versuch mit leider völlig untauglichen Mitteln. Verwunderungswürdig bleibt dabei die Naivität, welche sich scheinbar von einigen Überambitionierten der Lehrkanzel für Luftfahrt ins Schlepptau nehmen ließen, um einer so wenig fundierten Sache als Dekorum zu dienen.

Berührt es schon seltsam, dass man in allen Ländern das Segelflugwesen als Gegenstand stiller, ernster Forschung betrachtet, die mit aufdringlichem Tamtam nichts zu tun haben will, so müsste man den Glauben an die Seriosität der Segelflugwoche vollends verlieren. Als man im Laufe mehrerer Monate in zahllosen Notizen las, einmal seien die Flüge in Bruck a.d. Leitha geplant, dann wieder hieß ein Gelände bei Deutsch-Altenburg sei bestimmt und dann ist man plötzlich darauf gekommen, dass alle diese Gebiete ungeeignet seien! Jetzt ist der Waschberg bei Stockraun – vielleicht auch nur auf Widerruf – zum Schauplatz der „Ersten Österreichischen Segelflugwoche“ auserwählt worden...

Es kann sich nur um eine Art Zirkusvorstellung handeln, weil bei jedem ordentlichen Wettbewerb Propositionen usw. zeitgerecht verlautbart sein müssen, um den Interessenten genügend Zeit für Vorbereitungen zu gewähren. Denn innerhalb vierzehn Tagen ist es wohl keinem Konstrukteur möglich für eine ernsthafte Konkurrenz Ernsthaftes zu schaffen.

Man verspricht dem p.t. Publikum gegen ein Entree von kr. 35.000 (Autofahrt separat) die berühmtesten Segelflieger – aus Deutschland frisch importiert – vorzuführen. In der Rhön, dem alterprobten Segelfluggebiet haben heuer etwa 60 Segelflugzeuge wochenlang in Untätigkeit verharren müssen, bis einige Flüge ohne besondere Bedeutung absolviert werden konnten. Tableau – wenn der notwendige hebende Wind ausbleibt und eine hohe Vertretung, die man zur Eröffnung geladen hatte, vergeblich auf dem Start der drei bis vier Segelflugzeuge, die Hälfte davon ganz primitive „Hängegleiter“, wartet. Um das Publikum braucht schließlich niemanden bange zu sein.

Die pfiffigen Wiener werden ja bald daraufkommen, dass man sich das Eintrittsgeld ersparen könne. Der Himmel hat schließlich keinen Vorhang.

Das „arme Österreich“ das, wenn es sich um heimische Erfindertalente handelt (siehe Nimführ, Wels, etc.) stets auf leere Kassen verweist, hat den Arrangeuren des Segelflugrummels erstmalig ein

grandioses Mäzenatentum offenbart, indem es die Millionen gleich dutzendweise für die Favoriten der Flugvorstellung auswarf, deren freundliches Hierherkommen, hört man, mit 25 Millionen honoriert werden soll. Als garantierte Gratiszulage zu dem immerhin ganz ansehnlichen Spielhonorar gesellen sich die Flugpreise, die, sowie sie nicht in weiser Voraussicht den Österreichern vorbehalten sind, samt und sonders unseren Ex-Anschlußbrüdern zufallen werden.

Ceterum censeo: Das Schlimmste muss befürchtet werden. Ein Mislingen kann der Öffentlichkeit sonst gleichgültig sein. In diesem Fall geht es jedoch um Höheres. Hoffentlich bleibt uns ein Fiasko, das eine unabsehbare Schädigung des gesamten Flugwesens würde, erspart.

Redaktion Administration Druckerei:
 L. v. Wassberg, Postgasse Nr. 3-11.
 Telegraphen-Nummer: 27565 Wien.
 Adressverwaltung: 2751, Lorenzengasse 1088.
 P. v. Wassberg, Postgasse, Jungferngasse 71.
 Abonnement in Wien und im Inland
 monatlich
 Sam. Anst. I. Weltausst. 20. Tel. 27448.
 oder L. Postgasse II K 27,000
 Sam. Abst. in den Städten und Ländern
 Wien K 22,000
 T. Kaputtur Postverbindung für Wien K 22,000
 So möglich einmalige Versendung in die
 Provinz Nr. 224 für über Postgasse K 22,000
 So möglich einmalige Versendung in die
 Provinz Nr. 224 für über Postgasse K 22,000
 Abonnement für das Ausland
 Mit Postverbindung täglich
 Czecho-Slow. Rep. Ch. R. K 27,000
 England K 27,000
 Jugoslawien K 27,000
 Deutschland K 27,000
 Polen K 27,000
 Frankreich K 27,000
 Italien K 27,000
 Belgien K 27,000
 Spanien K 27,000
 Alle übrigen Staaten K 27,000

Neue Freie Presse. Morgenblatt.

Inseraten-Annahme
 In diesem Bureau Wien, I. Postgasse Nr. 11
 (Tel. Nr. 1079), I. Weltausst. 20 (Tel. Nr. 27448),
 I. Schottenbrunn 15 (Tel. 27448, 21. Jan.) sind bei
 allen Inseraten-Bureaus des In- und Auslandes
 Inseratspreise nach aufgegebenem Tarif.
Exemplarpreise:
 Wien Nr. 22,000 | Agon Nr. 40,000
 Prag Nr. 22,000 | Laibach Nr. 20,000
 Budapest Nr. 22,000 | Sarajevo Nr. 1,000
 Warschau Nr. 150,000
 Postcheckkonto Berlin Nr. 122,753.
 Keine bei der Schiedsrichter-Kommission,
 Zürich: Das Bureau Commerciale Triestina, Triest,
 und das Banco Marchese, Bank & Co., Rovereto.
Einzelverkaufspreise:
 Morgenblatt K 1,500
 Nachmittagsblatt K 1,500
 Sonn- und Feiertagsblatt K 1,500
 Abendblatt K 600
 Preisverkauf gegen die Kasse für Firmen
 Geldschuß Nr. 1, Weltausst. II.
 Für die an Agenten, Anzeigen- und Vertriebsstellen
 bezahlten Beiträge ist kein Gewinn.

Nr. 21226

Wien, Samstag, den 13. Oktober

1923.

Zur morgigen Eröffnung der Segelflugwoche

Daß es den Waschberg gibt, werden bisher die Allerwenigsten gewusst haben. Um ihn zu entdecken, war es vorerst wichtig, den Segelflug für Österreich zu entdecken. Nun freilich ist er ein Berg, den alle Landkarten überschätzen, weil er sich bei näherer Betrachtung als bescheidener Hügel entpuppt, über Nacht berühmt geworden. Er wird öfter genannt als alle Gebirgsriesen der Alpen zusammen genommen und, da man sich den Ereignissen zum Schauplatz dienen soll, vieles verspricht, so steht es dafür, ihm einen Besuch abzustatten und sich über seine Beschaffenheit zu unterrichten.

Man fährt also mit dem Auto über Korneuburg, vorbei an der schönen Burg Kreuzenstein, nach Stockerau. Der Weg weist sich stellenweise als eine tiefe mit Kot ausgefüllte Rinne, man kommt aus dem Schleudern gar nicht heraus und die Hoffnung, daß die Straße in der Nähe des Waschberges besser werden könnte, trägt. Im Gegenteil ist hier die Straße grundloser denn je und man weiß sich, wenn man aus dem Auto entsteigt, keinen rechten Rat, wie man den Berg, der nun ziemlich nahe und doch noch so ferne vor einem liegt, erreichen soll. Der Regen, der hier den Ackerboden geradezu unterwusch, war scheinbar im Programm nicht berücksichtigt. Und indem man nun die Situation überblickt, ist man im Zweifel, wie die zahllosen Menschen, die das für Wien neue Schauspiel des Segelfluges genießen wollen, das letzte und entscheidende Stück Weges bewältigen sollen.

Die Flieger hatten es verhältnismäßig gut. Sie sind, wie sie einem später erzählen, einfach hinauf geritten. In der Tat wäre das der beste Ausweg, leider steht dieser Ausweg nicht jedem offen. Man passiert die durch den Regen unterwaschenen Felder und ein paar Äcker, die den Berg ein Stück hinauf begleiten. Bahnt sich dann den Weg über kulturloses Terrain, überwindet ein paar Wellen, die der Berg im Niedersinken wirft und steht droben auf dem Gipfel über einer flachen hin gebreiteten Landschaft, die nirgends eine nennenswerte Erhebung aufweist und somit auch Nichts, was dem Waschberg den Rang streitig machen könnte.

In einer kleinen Mulde erblickt man ein paar Zelte. Im ersten Augenblick sieht es aus, als ob sich hier ein Wanderzirkus niedergelassen hätte. Hier ist man am Ziel! In diesen improvisierten Hangars sollen die Flugapparate montiert und untergebracht werden. Vorläufig erweisen sich die meisten Zelte noch als leer, doch sind die Apparate schon unterwegs und man erwartet, dass sie schon am ersten Tage werden starten können. Zwei Flugzeuge aber sind bereits zur Stelle und ihnen gilt ein Interesse, das von vielfachen Berichten erstaunder Erfolge genährt wurde.

Es erweist sich, dass ein Flugzeug, ob es nun von Motoren getrieben wird oder nicht, seinen Typ nicht wesentlich ändert. Man findet die alte, vertraute Form, die Taube (Etrich-Rumpler-Taube/die Verfasser), luftig und leicht konstruiert, aus dünnen Gestänge mit Leinwand überzogen. Das Ganze sieht so gewichtlos aus, daß die Vorstellung, eine halbwegs tüchtige Brise könne das Riesenspielzeug auf die Schultern nehmen und tragen, ohne daß irgendwelche Nachhilfe erforderlich wäre, kaum mehr etwas Verblüffendes ist. Auch die Handhabung von Höhen- und Seitenruder unterscheidet sich in Nichts von der Methode, die bisher an Aeroplanen erprobt wurde. Es ist, wie gesagt, auf den ersten Blick etwas durchaus Vertrautes, und erst, wenn man mit den Piloten gesprochen hat, wird man sich bewußt, um welche wegweisende Sache hier der Kampf geht.

Diese Piloten haben schöne, scharfe, braune blauäugigen Gesichter, die alle Menschen besitzen, deren Leben dem Sport verschrieben wurde. Denn um mehr oder minder sportmäßige Versuche handelt es sich hier wirklich. Daß dem Segelflugzeug einmal die Bedeutung als Beförderungsmittel zukommen könnte, die sich heute das motorisch betriebene Flugzeug schon erworben hat, ist kaum anzunehmen. Andererseits ist das Motorflugzeug in seiner heutigen Form immer noch zu kompliziert, zu schwerfällig und vor allem zu kostspielig, als dass ihm allgemeine Verwertbarkeit voraus gesagt

werden könne. So ist man auf der Suche nach neuen Typen und diese will man finden, indem man den anderen Typ probiert „das segellose Flugzeug“. Das Ergebnis, muss, wie angenommen werden kann, einmal im Kompromiß liegen, um Aeroplane zu bauen, denen man die Erfahrung, die man durch den Segelflug gewonnen hat, so sehr nutzbar machen kann, dass sie nur kleiner und leichter Motoren von fünf oder sechs Pferdekkräfte bedürfen.

Das ist freilich vorläufig noch ein Ziel, das in ziemlich weiter Ferne liegt. Fürs Erste handelt es sich darum, den Segelflug selbst ganz zu erforschen, mit ihm vertraut zu werden, das Gerüst zu finden, das es dem Menschen auf die einfachste Art ermöglicht, den Vogelflug nachzuahmen. Daß man auf diesem Wege schon ziemlich weit fortgeschritten ist, weiß man und indem man sich Einiges in die Erinnerung ruft, werden schöne Tage des Gelingens beschworen. Martens, Botsch und Stamer weilen in wen, ihre Apparate sind unterwegs. Erfolgsverwöhnt kommen sie aus der Rhön, aus diesem idealen Terrain aller Segelflieger, wo man Ergebnisse erreichte, wie man sie fürs erste kaum erwartet hatte. Diese Männer bringen mit ihrem Ruhm, mit ihrer Popularität auch schon etwas wie Tradition mit. Über diese kostbare, reiche auch aus Misserfolgen gespeiste Erfahrung verfügen die österreichischen Piloten noch nicht im gleichen Maße. Sie sind von einem Wagemut, den sie zum Teil im Krieg als Kampflieger erweisen konnten, sie sind ehrgeizig, und sie hoffen, daß sie sich bewähren und in Ehren bestehen werden. Aber sie leiden darunter, daß man bisher in Österreich vom Segelflug kaum Notiz nahm, daß niemand sich fand, der die Mittel zu Verfügung stellte, ohne die man Wettbewerbe nun einmal nicht aufnehmen kann. Und gerade hier erweist es sich, wie nützlich, wie wertvoll die ausgeschriebene Konkurrenz auf dem Waschberg ist; sie stellt, vorausgesetzt daß sie glücklich und erfolgreich verläuft, die beste Propaganda dar, die nur irgend dankbar ist, die Propaganda der Tat!

Es ist somit nicht verwunderlich, daß gerade die beiden Technischen Hochschulen, deren Wirken sich, wenn es des Ehrgeizes entbehrt, leer laufen müsste, mit eigenen Apparaten vertreten sind, wie denn überhaupt die Nennungen aus Österreich in großer Anzahl erfolgten. Der Aeroclub ist mit zwei Tauben zur Stelle, von denen eine pietätvoll den Namen „Kress“ trägt. Der Wiener Automobilklub steht gleichfalls in der Front und auch Privatleute greifen in die Konkurrenz ein.

Auch die Menschen die zu den Segelflügen hinauspilgern wollen? Werden sie nicht ein wenig enttäuscht sein? Sie alle haben sich schon mit der Vorstellung vertraut gemacht, daß man in wenigen Stunden weite Entfernungen zu überfliegen vermag, und nun ist es möglich, daß sie Flüge zu sehen bekommen, die nur über wenige hundert Meter reichen und nur wenige Sekunden oder Minuten dauern. Es ist notwendig, ihnen zu sagen, daß sie einer Sache gegenüber stehen, die nur einen Übergang bedeuten kann und bedeuten will. Zudem, daß der kleine, bescheidene Waschberg, von dem bisher niemand etwas wusste, der nun unerwartet zu Ehre und Ansehen gelangt kein Terrain ist, das sich nur entfernt mit der Rhön vergleichen lässt. Man wird alle Blasiertheit zu Hause lassen und sich erinnern müssen, daß hier wirklich der Ikarische Flug versucht wird, daß die Menschen sich bemühen, ein Problem, das sie schon auf ziemlich komplizierte Art gelöst haben, nun zur Einfachheit zum Ursprung zurückzuführen. Und dann wird man verstehen, warum diese Konstrukteure und Piloten so viel Scharfsinn und soviel Energie aufwenden, um als Ergebnis eine kurzen und niedrigen Flug von einer Kuppe in ein Tal erzielen!

Erwein H. Rainalter

Wie alle Menschen fliegen werden.

Sehr zeitgerecht zur Segelflugwoche veröffentlicht der bekannte Wiener aviatische Theoretiker Dr. Raimund Nimführ, der insbesondere auf dem Gebiet des Segelfluges international bekannt ist, eine die ganze Materie erfassende Broschüre, in der das schwierige Thema, mit zahlreichen Illustrationen versehen, auch für das breite Publikum verständlich, behandelt wird. Die Arbeit Nimführs erscheint im Rahmen der „Tagblattbibliothek“.

Als Fünfter flog wiederum Spies auf der Maschine „Edith“ und blieb ungefähr zehn Minuten in der Luft.

Dann startete Stamer auf seiner Maschine „Esenlaub E 5“. Flugdauer fünf Minuten. Als Siebenter stieg Botsch auf seiner Maschine „Konsul“ (erbaut von Bahnbedarfs AG, Darmstadt) auf und erreichte eine Flugzeit von zehn Minuten. Besondere Begeisterung erregte seine bravouröse Landung, die er, wie er schon vorausgesagt hatte, auf dem Startplatz, auf der er zurückkehrte, knapp vor den Reihen des Publikums vornahm.

Neuerlicher Aufstieg von Spies auf „Edith“. Er fliegt nach der auf dem nahe gelegenen Hügel befindliche Kirche, (Kirche am Michelberg, Verf.) umkreist sie und landet nach einer Flugdauer von 17 Minuten im Tal.

Hierauf erzielt Pilot Winter auf der Maschine „Charlotte“ (erbaut von der Luftfahrtgesellschaft Stralsund unter Mitwirkung von Sablatnig-Flugzeugbau in Berlin) einen Flug von zwei Minuten.

Ing. Buchholzer, der als Nächster auf einem Eindecker der Technischen Hochschule in Wien auffliegt, zeichnet sich durch sehr schöne, ruhige Führung aus und landet nach drei Minuten, wobei seine Maschine jedoch eine Flügelhavarie erlitt. (Die Maschine war das Flugzeug „Kress“, gebaut von Lohner Wien, Verf.),

Als Elfter startete Ing. Strommer, Wien, auf einem von ihm konstruierten Eindecker. Gleich nach dem Start wurde die Maschine vom Wind zurückgeworfen und überschlug sich vollständig. Der Pilot kam glücklicherweise mit nur geringfügigen Verletzungen davon, während die Maschine erheblichen Schaden erlitt.

Bei einem neuerlichen Aufstieg erzielte Winkler auf „Charlotte“ eine Flugdauer von sieben Minuten.

Zum Schlusse spielte sich das interessanteste Ereignis des gestrigen Flugtages ab. Botsch stieg neuerdings auf seinem „Konsul“ auf und segelte gegen Wollmannsberg. Während er kurvt und Kreise zog, startete Martens auf seinem „Strolch“ und flog seinem Fliegerkameraden nach. Es war ein packendes Schauspiel, als die beiden Maschinen einander wie riesige Raubvögel umkreisten und überhöhten und immer wieder im lautlosen Segelflug die blasse Mondscheibe passierten. Martens stand manchmal minutenlang in der Luft still, während Botsch sich manchmal senkte, bald wieder Höhe zu gewinnen trachtete. Nach 38 Minuten kehrte Botsch zu seinem Startplatz zurück, wo er glatt landete. Martens zog nun auf seiner Maschine weiter nach Norden davon und konnte von den Fernmessapparaten nur bis zu 10 km Entfernung beobachtet werden, da die Maschine dann in den Wolken verschwand. Automobile machten sich auf die Suche nach dem Landeplatz des Fliegers. Zu später Abendstunde wurde Martens bei seinem „Strolch“ noch ein gutes Stück über zehn Kilometer von seinem Startplatz entfernt aufgefunden. Er hatte wegen der einbrechenden Dunkelheit niedergehen müssen.

REKORDLEISTUNG auf dem WASCHBERG

Der gestrige Tag brachte auf dem Waschberg nächst Stockerau aviatische Ereignisse, die nicht nur in Österreich, sondern auch im Ausland Bewunderung und Anerkennung finden werden. Die Zahl der Abflüge belief sich auf 14 Starte, eine Rekordziffer, die im heurigen Rhön-Wettbewerb nur selten erreicht wurde. Die Höchstleistung wurden durch die deutschen Gäste Botsch, Martens, Stamer und Winter erzielt, die auch mit begeisterten Hochrufen akklamiert wurden. Martens legte auf seiner Maschine „Strolch“ eine Strecke von über 10 km zurück und erzielte damit fast seinen an der Rhön aufgestellten Weistreckenrekord von fast 12 km, der bekanntlich erst kürzlich von Botsch mit einem 19 km Flug gebrochen wurde.

Schon in den Morgenstunden wehte günstiger Westwind. Der Sprühregen der gegen neun Uhr vorübergehend einsetzte, hinderte das zahlreiche Publikum nicht, die Fußwanderung auf den Waschberg zu unternehmen. Unter den Zuschauern befanden sich viele Schüler und Schülerinnen unter der Führung der Lehrkräfte. Das Publikum kam gestern reichlich auf seine Rechnung.

Als Erster startete bei günstigem Wind Spies (Darmstadt) auf seiner Maschine „Edith“, der eine Flugdauer von 8 Minuten erreichte und durch seine ruhige Führung auffiel. Noch ehe er zur Landung schritt, wurde Stamer auf seiner Maschine „Hol's der Teufel“ gestartet, der in einem eleganten Flug eine Strecke von 1.268 m zurücklegte.

Ein bemerkenswerter österreichischer Erfolg.

Als Dritter startete die Maschine des Wiener Automobilklubs „Wien“ mit dem Piloten Ingenieur Ehrlich, der als Erster mit einer österreichischen Maschine während der österreichischen Segelflugwoche einen ganz bemerkenswerten Erfolg verzeichnen konnte und eine Flugzeit von zirka zehn Minuten erreichte.

Es starteten der Reihe nach Weltmeister Martens auf „Strolch“ (1/2 Stunde), Spies auf „Edith“ (10 Minuten), Stamer auf „Esenlaub“ (4 Minuten), Weltmeister Botsch auf „Konsul“ (10 Minuten) Pilot Winter auf „Charlotte“ (2 Minuten), Ingenieur Buchinger auf einem Eindecker der Technischen Hochschule in Wien (3 Minuten). Seine Maschine erlitt bei der Landung eine Flügelhavarie.

Ein Unfall

Als Elfter startete Ingenieur Stromer, Wien, auf einen von ihm konstruierten Eindecker. Gleich nach dem Aufstieg, wurde die Maschine durch den Wind zurückgeworfen und überschlug sich vollständig. Der Pilot kam glücklicherweise mit nur geringfügigen Verletzungen davon, während die Maschine erheblichen Schaden erlitt.

Bei einem neuerlichen Aufstieg erzielte Winter auf „Charlotte“ eine Flugdauer von 7 Minuten.

Ein schönes Schauspiel

Zum Schluss spielte sich das interessanteste Ereignis des gestrigen Flugtages ab. Botsch stieg neuerdings auf seinem „Konsul“ auf und segelte gegen Wollmannsberg. Während er Kurven und Kreise zog, startete Martens auf „Strolch“ und flog seinem Fliegerkameraden nach. Es war ein packendes Schauspiel, als die beiden Maschinen wie riesige Raubvögel einander umkreisten und überhöhten und immer wieder im lautlosen Segelflug die blasse Mondscheibe passierten. Martens stand manchmal minutenlang in der Luft still, während Botsch sich bald senkte, bald wieder Höhe zu gewinnen trachtete. Nach 48 Minuten kehrte Botsch an seine Startplatz zurück, wo er glatt landete. Martens zog nun auf seiner Maschine weiter nach Norden und konnte von den Feinmessapparaten nur bis 10 km beobachtet werden, da die Maschine dann in den Wolken verschwand. Automobile machten sich auf die Suche nach dem Landeplatz des Fliegers. In später Abendstunde wurde Martens bei seinem „Strolch“ nach gutes Stück über 10 km vom Startplatze entfernt aufgefunden. Er hatte wegen der einbrechenden Dunkelheit niedergehen müssen.

DAS SEGELFLUGZEUG

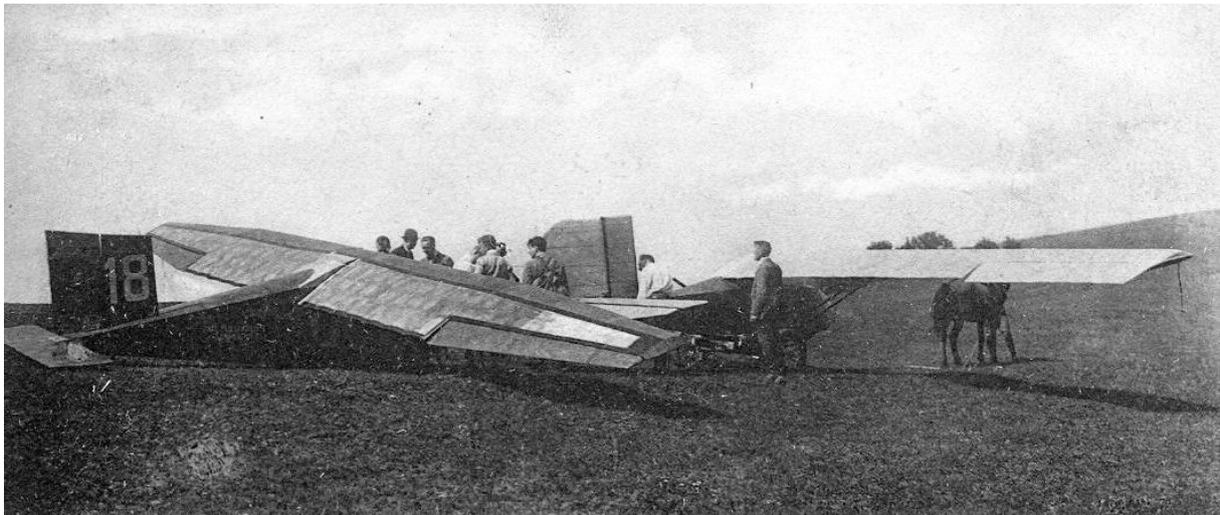
Im Verlag von J.F. Lehmann München ist eine sehr instruktive Arbeit von Dr. Ing. W. v. Langsdorff erschienen, richtiger gesagt, ein Lehrbuch über den Bau von Segelflugzeugen. Er unterrichtet in gedrängter Kürze über alles zum Verständnis der Theorie notwendige. Legt aber das Hauptgewicht auf die Besprechung aller technischen – konstruktiven Fragen. Die Hauptabschnitte heißen daher:

„Der konstruktive Aufbau“ und
„Konstruktionsbeispiele“.

Neben den Hängegleitern sind weiters behandelt:

„Schwanzgesteuerte, flügelgesteuerte
und schwanzlose Flugzeuge“.

Ferner Wasserflugzeuge und Hilfsmotorflugzeuge. 114 Flugzeugabbildungen und Konstruktionsskizzen unterstützen die überaus klaren und verständlichen Darlegungen des Verfassers, der als Flugzeugbauer wie als Fachschriftsteller einen hervorragenden Ruf besitzt.

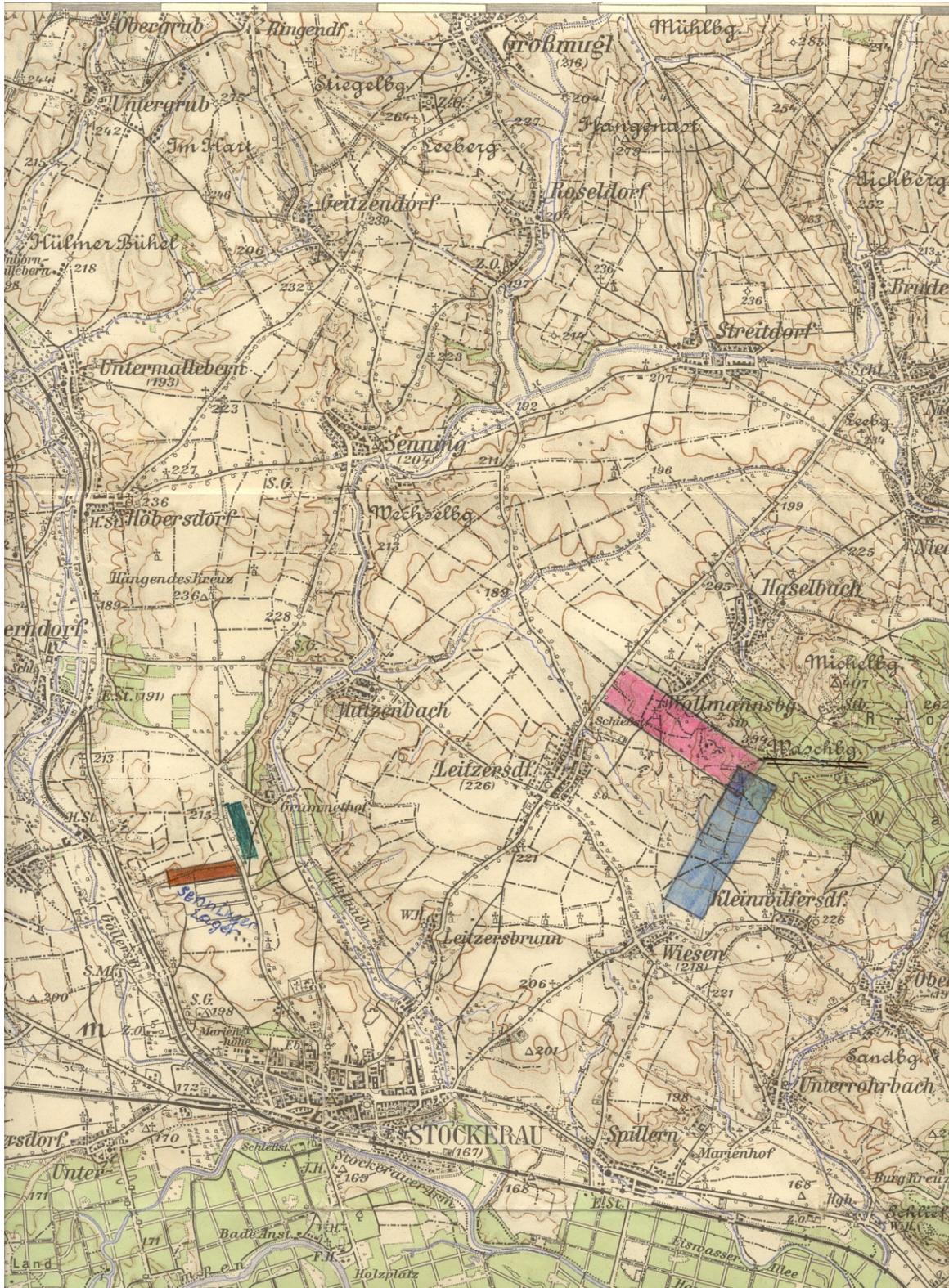


Zusammenkunft auf dem Flugplatz in Stockerau.



Bei einem Treffen im Frühjahr 2012 auf dem Flugplatz von Stockerau, konnte der Betriebsleiter Ing. Gockert des FSV-Stockerau, den Leiter der Abteilung Luftfahrt im Techn. Museum von Wien, Dipl. Ing. Keimel und die beiden Verfasser Ing. Eder und Maschek begrüßen.

V.l.n.r.: Maschek Kurt, Dipl. Ing. Keimel Reinhard, Betriebsleiter Ing. Gockert Wolfgang und Ing. Eder Hardo. Vor einem Helikopterrundflug über Stockerau.



Die zwei Segelfluggelände auf den Waschberg und die zwei Flugplätze für Motorflugzeuge bei Stockerau.

- V.l.n.r.: Start- und Landebahn des FSV-Stockerau (braun)
- Start- und Landesbahn von Dr. Fritz Simmer (grün)
- Von 1945 bis 1950 Benützung durch sowjetische Jagdflieger
- Segelfluggelände im Jahr 1923 (rot)
- Segelfluggelände des NSFK-Stockerau (blau), später vom FSV-Stockerau

QUELLENANGABEN

Beyer Wilhelm., 1937	Konstruktion der Segelflugzeuge, Verlag W.D. Gruyter Berlin
Brinkmann – Zacher, 1992	Die Evolution der Segelflugzeuge, Verlag Bernard & Graefe, Bonn
Brütting G., 1940	Segelflug erobert die Welt, Verlag Knorr & Hirth
Eisenlohr Dr. Ing., 1936	Die Entwicklung des Segelflugzeuges, Verlag W.D. Gruyter, Berlin
Haffner – Osterland, 1922	Handbuch für Flugzeugkonstrukteure, Verlag Schmidt, Berlin
Hirschel, Prem u. Madelung	Luftfahrtforschung in Deutschland, Verlag Bernard & Graefe, Bonn
Hirth Wolf, 1939	Handbuch des Segelfliegens, Verlag Frank, Stuttgart
Jacobs Hans, 1932	Werkstattpraxis für den Bau von Segelflugzeugen, O. Meyer, Ravensburg
Keimel Dipl. Ing. R., 1982	Waschberg Stockerau, Kulturamt Stadt Stockerau
Keimel Dipl. Ing. R., 2003	Luftfahrzeugbau in Österreich, Verlag Aviatic, Oberhaching
Lange Friedrich, 1941	Ritter von Schleich, Völkischer Verlag, Düsseldorf
Nimführ R. Prof. Dr., 1937	Grundlagen des Segelfluges, Verlag R.C. Schmidt, Berlin
Selinger P., 1978	Segelflugzeuge, Verlag Motorbuch, Stuttgart
Stamer, 1934	Gleit- und Segelflugzeuge, Verlag Volckmann
Stamer – Lippich, 1934	Handbuch für den Jungsegelflieger, Verlag Volckmann
Stolpe – Zimmer, 1939	Der Vogelflug, Verlag Breitkopf & Härtel, Leipzig
Wagner W. 1980	Kurt Tank, Konstrukteur, Verlag Bernard & Graefe, Bonn

ZEITUNGEN

Wiener Sonn- u. Montagszeitung	Tingel, Tangel „Zum lustigen Segelflug“, 08.10.1923
Neue Freie Presse	Zur morgigen Eröffnung der Segelflugwoche, 13.10.1923
Volkszeitung	Rekordleistung auf dem Waschberg, 18.10.1923
Neue Freie Presse	14 Starts und sehr bedeutende Flugleistungen, 19.10.1923
Neue Presse – Tageszeitung	Auf dem Waschberg, 1923
Reichspost – Tageszeitung	Tageszeitung, Wen, 12.10.1923
Reichspost – Tageszeitung	Erste österreichische Segelflugwoche, 1923
Sonn- u. Montagzeitung	1923 Tageszeitung

Weitere Quellennachweise

Eder Ing. Hardo	Eigenarchiv, Skizzen der Segelflugzeuge, Stockerau
Graf Ernst	Eigenarchiv, Sierndorf
Gockert Ing. Wolfgang	Eigenarchiv, FSV-Stockerau
Hoppe Oskar Emil	Fotograph – Fotos vom Waschberg 1923, aus Nachlass
Keimel Dipl. Ing. Reinhard	Skizzen und Aufriss der Segelflugzeuge von 1923
Labschütz Horst	Eigenarchiv, Interview, Fotos, Haselbach
Maschek Kurt	Eigenarchiv, Stockerau
Wolfinger Ernst	Eigenarchiv. Niederhollabrunn

Korrektur und Lesung: Wolfinger Ernst, Niederhollabrunn

Layout und Design: Jeschko Helmut, Stockerau

Die Ausgabe dieser Broschüre wurde durch
Förderung des Flugsport-Verein-Stockerau unterstützt!