

STANGER

VERLAG

Geschichte auf Postkarten

Aviatic in Wiener Neustadt (1909–1912)

History on Postcards

Aviation in Wiener Neustadt (1909–1912)

Marcus F. Zelezny



Inhaltsverzeichnis

Table of Contents

Hoch die Kameras! <i>Raise the cameras!</i>	6
Vorwort <i>Preface</i>	8
Danksagung <i>Acknowledgement</i>	10
Die Anfänge bis 1909 <i>The beginnings until 1909</i>	
Vater und Sohn Etrich & Franz Wels <i>Father and son Etrich & Franz Wels</i>	11
Die Suche nach einem Flugfeld <i>Looking for an airfield</i>	13
Die ersten Motorflüge durch Karl Illner <i>The first powered flights by Karl Illner</i>	15
1910: Die Luftfahrt etabliert sich <i>1910: Aviation is establishing itself</i>	
Die ersten Passagierflüge <i>The first passenger flights</i>	19
Die Gerngroß-Preise <i>The Gerngroß Awards</i>	23
Ein hoher Besuch <i>A distinguished visit</i>	25
Die erste Flugpassagierin <i>The first female passenger</i>	28
Der Bischof Monoplan <i>The Bischof monoplane</i>	36
Die Etrich-Taube „Etrich II“ <i>The Etrich Taube “Etrich II”</i>	39
Illners Überlandflug <i>Illner’s cross-country flight</i>	56
Das I. Preisfliegen <i>The I. Prize Competition</i>	59
Das II. Preisfliegen <i>The II. Prize Competition</i>	71
Warchalowskis Kaiser-Huldigungsflug <i>Warchalowski’s Emperor homage flight</i>	71
Das III. Preisfliegen <i>The III. Prize Competition</i>	75
Der Kaiser kommt! <i>The Emperor is coming!</i>	78
Die Flugbilanz 1910 <i>The achievements in 1910</i>	90

1911: Weltrekorde und die Flugwoche | *1911: World records and the aviation week*

Das IV. Preisfliegen im Juni <i>The IV. Prize Competition in June</i>	96
Der Rundflug durch Niederösterreich <i>The tour of Lower Austria</i>	101
Die Österreichische Flugwoche <i>The Austrian Aviation Week</i>	105
Die Flugbilanz 1911 <i>The achievements in 1911</i>	130
Die Bauten auf dem Flugfeld <i>The buildings at the airfield</i>	130

1912: Der Übergang zum militärischen Flugfeld | *1912: The transition to a military airfield*

Der Besuch der Delegationen <i>The Visit by the delegations</i>	147
Der Flug über den Semmering <i>The flight across the Semmering</i>	152
Der Blick richtet sich auf Wien <i>The gaze turns to Vienna</i>	153
Das Offiziersfliegen <i>The Officers' Flight Meeting</i>	156
Das Militär übernimmt das Flugfeld <i>The military takes over the airfield</i>	169

Die Flugzeuge und Luftschiffe am Steinfeld | *The airplanes and dirigibles at the Steinfeld*

Die Prototypen <i>The prototypes</i>	171
Die Serienflugzeuge <i>The series aircraft</i>	215

Die Postkarten | *The postcards*

Die Reproduktionsverfahren <i>The reproduction methods</i>	235
Die Postkartenverlage <i>The postcard publishers</i>	242
Vom Photo zur Postkarte <i>The making of postcards</i>	263
Die Postkarte: das soziale Medium des 20. Jahrhunderts <i>The postcard: the social medium of the 20th century</i>	269

Verzeichnisse | *Indexes*

Abkürzungsverzeichnis <i>List of abbreviations</i>	277
Namensverzeichnis <i>List of names</i>	279
Referenzen und Anmerkungen <i>Bibliography and Remarks</i>	286

Vorwort

In der zweiten Jahreshälfte des Jahres 1909 gelangen in Wiener Neustadt die ersten Motorflüge in Österreich-Ungarn. Das Fliegen, der Aufbruch in die dritte Dimension, bedeutete in dieser Zeit auch das Meistern einer neuen Technologie. Mit fragil gebauten Aeroplanen mit nur geringer Motorleistung, kämpften die Piloten gegen vorherrschende Winde an. Flüge von einigen Minuten Dauer und von einigen Kilometern Länge stellten schon Bestleistungen dar. An das Verlassen des Flugfeldes war vorerst nicht zu denken.

Zunächst berichteten nur Fachzeitschriften über diese ersten Flüge und die Erprobung neuer Flugzeuge, bevor dann auch die Tagespresse über die Geschehnisse in speziellen Rubriken („Die Eroberung der Luft“) informierte. Dadurch wuchs das Interesse rasch an und die ersten Besucher fuhren auf das Flugfeld, um die Ereignisse selbst mitverfolgen zu können und das erste Mal in ihrem Leben Flugzeuge in der Luft zu sehen.

Die ersten österreichischen Piloten, Flugzeugkonstrukteure und -besitzer waren überwiegend technikbegeisterte Zivilpersonen. Sie waren Ballonfahrer, kamen aus dem Automobilsport, waren wohlhabende Industrielle oder wollten durch Abhalten von Schau- und Passagierflügen ihren Lebensunterhalt verdienen. Der sportliche Aspekt und der Wettbewerb um immer neue Bestleistungen standen dabei im Vordergrund. Um die Entwicklung der Luftfahrt weiter zu fördern, wurden ab Februar 1910 auch erste Geldpreise ausgeschrieben. Impulsgebend war die Durchführung des ersten österreichischen Flugwettbewerbs, dem „I. Preisfliegen“ im Juli 1910 in Wiener Neustadt. Diese dreitägige Veranstaltung wurde schon von zehntausenden Schaulustigen besucht. Das Flugfeld wurde von der High Society aus Wien und Niederösterreich als mondäner Treffpunkt entdeckt – man sah und wurde gesehen. Als auch Kaiser Franz Joseph I. am 18. September 1910 das Flugfeld besuchte, überschlugen sich die Medien in der Berichterstattung. Die grenzenlose Begeisterung für die Luftfahrt erfasste nun alle Schichten der Bevölkerung. Man sprach über „die Helden der Lüfte“ und berichtete Anderen auf Postkarten über das gerade Erlebte.

Die Abhaltung der „Österreichischen Flugwoche“ im Oktober 1911 stellte einen weiteren Höhepunkt der zivilen Luftfahrt in Österreich-Ungarn dar. Die ersten Weltrekorde wurden durch österreichische Piloten auf inländischen Flugzeugen aufgestellt. Das damals größte Prallluftschiff der Welt, der österreichische „Stagl-Mannsbarth“, landete in Wiener Neustadt – der Wiege und dem ersten Zentrum der Motorluftfahrt in Österreich.

In dieser Publikation werden die Ereignisse in chronologischer Reihenfolge die Ereignisse beschrieben:

Preface

In the second half of 1909, the first motorised flights in Austria-Hungary took place in Wiener Neustadt. Flying, the dawn of the third dimension, also meant mastering a new technology at that time. With fragilely built aeroplanes with only low engine power, the pilots fought against prevailing winds. Flights of a few minutes' duration and a few kilometres in length already represented best performances. Leaving the airfield was out of the question for the time being.

At first, only specialist magazines reported on the first flights and the testing of new aircraft, before the daily press also informed about the events in special columns (“The Conquest of the Air”). As a result, interest grew rapidly and the first visitors went to the airfield to witness the events for themselves and see aircraft in the air for the first time in their lives.

The first Austrian pilots, aircraft designers and owners were predominantly civilians with a passion for technology. They were balloonists, came from motor racing, were wealthy industrialists or wanted to earn a living by holding display and passenger flights. The sporting aspect and the competition for ever new best performances were in the focus. To further promote the development of aviation, the first cash prizes were also offered from February 1910. The first Austrian flying competition, the “I. Preisfliegen” (I. Prize Competition) in Wiener Neustadt in July 1910, provided the impetus. This three-day event has already been attended by tens of thousands of onlookers. The airfield was discovered by high society from Vienna and Lower Austria as a fashionable meeting place – one saw and was seen. When Emperor Franz Joseph I also visited the airfield on 18 September 1910, the media overflowed with reports. The boundless enthusiasm for aviation now gripped all strata of the population. People talked about “the heroes of the air” and told others on postcards about what they had just experienced.

The holding of the “Austrian Aviation Week” in October 1911 represented another highlight of civil aviation in Austria-Hungary. The first world records were set by Austrian pilots on domestic aircraft. The largest semi-rigid airship in the world at the time, the Austrian “Stagl-Mannsbarth”, landed in Wiener Neustadt – the cradle and first centre of powered aviation in Austria.

In this publication, the events are described in chronological order: From the first powered and passenger flights, through the air shows of 1910 and 1911, to the purely military use of the airfield from 1912. A subsequent chapter is devoted to the different types of aircraft. Finally, the postcards illustrating the events at the airfield are discussed in detail. How were they produced? Which publishers published which postcards

Von den ersten Motor- und Passagierflügen, über die Flugveranstaltungen der Jahre 1910 und 1911 bis hin zur rein militärischen Nutzung des Flugfeldes ab 1912. Ein anschließendes Kapitel widmet sich den verschiedenen Flugzeugtypen. Abschließend wird auf die Postkarten im Detail eingegangen, welche die Geschehnisse am Flugfeld illustrieren. Wie wurden sie hergestellt? Welche Verlage publizierten wann, welche Postkarten? Wie helfen Postkarten bei der Datierung von Ereignissen? Die Postkarten, das soziale Medium des frühen 20. Jahrhunderts, eröffnen uns Einblicke in die Epoche der beginnenden Luftfahrt. Dann erfahren wir direkt aus erster Hand, nämlich von den Augenzeugen selber, wie Erlebtes anderen mitgeteilt wurde.

Die Postkarten sind in 90 % der Originalgröße abgebildet um ein übersichtliches Layout zu erhalten. Dies erleichtert auch das Vergleichen von Varianten (monochrom, farbig, unterschiedliche Verlage bzw. verschiedenes Erscheinungsjahr) einer Postkarte. Diese Varianten sind mit tiefgestellten, fortlaufenden Indizes nummeriert. Außer dem beschreibenden Text ist unter jeder Postkarte in Kurzform, der Verlag, die interne Nummer, das Erscheinungsjahr und das Produktionsverfahren angegeben („A. J. Kuderna/1232:1910 <LD>“: Verlag von A. J. Kuderna, interne Nr. 1232, Publikationsjahr 1910, im Lichtdruck-Verfahren hergestellt). Die den Text ergänzenden Photos sind in Schwarz-Weiß abgebildet, um sie von den Postkarten deutlich zu unterscheiden.

and when? How do postcards help in dating events? Postcards, the social medium of the early 20th century, give us insights into the era of incipient aviation. Then we learn directly from first-hand experience, namely from the eyewitnesses themselves, how what they experienced was communicated to others.

The postcards are shown in 90 % of the original size in order to maintain a clear layout. This also facilitates the comparison of variants (monochrome, in colour, different publishers or different year of publication) of a postcard. These variants are numbered with subscript consecutive indices. In addition to the descriptive text, the publisher, the internal number, the year of publication and the production method are indicated in short form under each postcard. (“A. J. Kuderna/1232:1910 <LD>”: published by A. J. Kuderna, internal no. 1232, year of publication 1910, produced by collotype printing). The photos complementing the text are reproduced in black and white to distinguish them clearly from the postcards.

139 Der Austro-Daimler „Rennapparat“ nach der Landung von Pilot Oblt. Heinrich Bier und Passagier Rudolf Stanger in Waidhofen a.d. Thaya am 28. August 1911.

The Austro-Daimler “Rennapparat” after landing of Pilot Oblt. Heinrich Bier und passenger Rudolf Stanger in Waidhofen a.d. Thaya on 28 August 1911. [CH. REITERER]



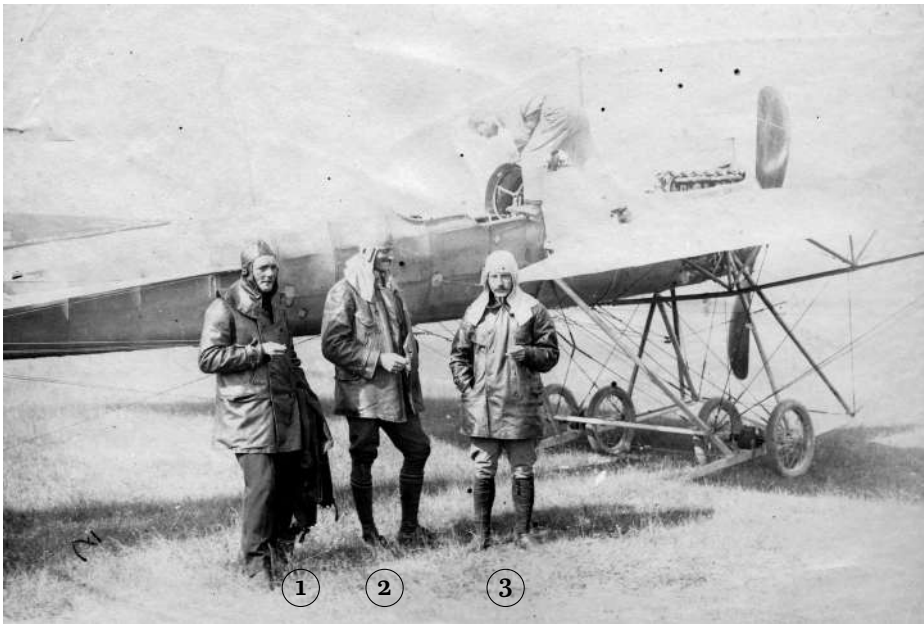
dings war der Platz für den schweren „Rennapparat“ zu kurz und Bier suchte in Waidhofen nach anderen Startmöglichkeiten. An zwei verschiedenen Stellen im Ort versuchte er erfolglos zu starten. Beim zweiten Versuch wurden das Fahrgestell und der Propeller beschädigt und musste daher endgültig aufgeben.⁶⁶

Auch Rittm. Hans von Umlauff bewarb sich ein zweites Mal: Zuerst am 29. August 1911, musste aber auf einem Feld notlanden. Das dabei leicht beschädigte Flugzeug wurde am Landweg nach Wiener Neustadt zurückgebracht und dort repariert. Am nächsten Tag startete er erneut und erreichte problemlos Laa a.d. Thaya. Beim Weiterflug kam er in ein Unwetter und musste bei Glinzendorf im Marchfeld landen. Da es auch am letzten Tag des Wettbewerbes weiterhin in Strömen regnete, war an einen Weiterflug nicht zu denken und er musste daher aufgeben.⁶⁷

Somit hatte der 25-jährige Josef Sablatnig als Einziger alle fünf Teilstrecken erfolgreich bewältigt und konnte den „Großen Preis von Niederösterreich“ aus den Händen von Constantin von Economo, dem Präsidenten des ÖAeC, entgegennehmen.

slightly damaged in the process, was brought back to Wiener Neustadt by land and repaired there. The next day he started again and reached Laa a.d. Thaya without any problems. As he flew on, he ran into a thunderstorm and had to land near Glinzendorf in Marchfeld. As it continued to rain in torrents on the last day of the competition, a further flight was out of the question and he therefore had to give up.⁶⁷

Thus, 25-year-old Josef Sablatnig was the only one to have successfully mastered all five legs and was able to receive the “Prize of Lower Austria” from the hands of Constantin Economo, President of the ÖAeC.



140 Kurz nach dem von Oblt. Heinrich Bier aufgestellten Höhen-Weltrekord am 28. September 1911 mit zwei Passagieren vor dem Austro-Daimler „Rennapparat“. Pilot Oblt. Heinrich Bier (1) und seine beiden Passagiere Lt. Eduard Nittner (2) und Lt. Rudolf Holeka (3) posierten stolz vor dem Flugzeug. *Shortly after the altitude world record set by Oblt. Heinrich Bier on 28 September 1911 with two passengers in front of the Austro-Daimler „Rennapparat“. Pilot Oblt. Heinrich Bier (1) and his two passengers Lt. Edward Nittner (2) and Lt. Rudolf Holeka (3) proudly posed in front of the airplane. [O. STANGER]*

Die Österreichische Flugwoche

Den Höhepunkt der Wettbewerbssaison 1911 bildete die „Österreichische Flugwoche“. Sie fand an fünf Tagen, vom 1. bis 8. Oktober 1910, am Flugfeld in Wiener Neustadt statt. Für den längsten Dauerflug, die weiteste Distanz, die höchste Höhe, die schnellsten Flüge und für Überlandflüge nach Neunkirchen und nach Wien waren Preise im Werte von 45.200 Kronen (ca. 280.000 €) zu gewinnen.

Der erste Weltrekord

In der letzten Septemberwoche begannen die Piloten am Flugfeld für das kommende Großereignis zu trainieren. Neue Propeller wurden getestet, die Flugmotore getunt um noch schneller fliegen zu können, und Orientierungsflüge für den Überlandwettbewerb wurden durchgeführt.

So bereitete sich auch Oblt. Heinrich Bier mit dem Austro-Daimler „Rennapparat“ am 28. September 1911 für den Höhenwettbewerb vor. Mit seinen beiden Passagieren, den Leutnants Rudolf Holeka und Eduard Nittner, stieg er über dem Flugfeld in Kreisen fliegend höher und höher. Nach der Landung (→ Abb. 140) werteten die Sportkommissare den mitgeführten Barographen aus – Heinrich Bier war auf 1.503 Meter aufgestiegen. Damit hatte er die bestehende Weltbestleistung von 900 Meter deutlich überboten – der ersten Weltrekord eines österreichischen Piloten!⁶⁸

Der Tag weiterer Weltrekorde

Unter recht ungünstigen äußeren Bedingungen begann am 1. Oktober 1911 in Wiener-Neustadt die erste österreichische Flugwoche. Den Vormittag über herrschte

The Austrian Aviation Week

The highlight of the 1911 competition season was the “Österreichische Flugwoche” (Austrian Aviation Week). It took place over five days, from 1 to 8 October 1910, at the airfield in Wiener Neustadt. Prizes worth 45,200 kroner (approx. € 280,000) were up for grabs for the longest endurance flight, the longest distance, the highest altitude, the fastest flights and for cross-country flights to Neunkirchen and to Vienna.

The first world record

In the last week of September, the pilots began training at the airfield for the upcoming major event. New propellers were tested, the aero-engines were tuned to fly even faster, and orientation flights for the cross-country competition were carried out.

Oblt. Heinrich Bier also prepared for the altitude competition with the Austro-Daimler “Rennapparat” on 28 September 1911. With his two passengers, Lieutenants Rudolf Holeka and Eduard Nittner, he climbed higher and higher above the airfield, flying in circles. After the landing (→ Fig. 140) the sports commissioners evaluated the barograph – Heinrich Bier had ascended to 1,503 metres. With this, he clearly surpassed the existing world best of 900 metres – an Austrian pilot achieved the first world record!⁶⁸

The day of more world records

Under rather unfavourable external conditions, the “Erste Österreichische Flugwoche” (First Austrian Aviation Week) began in Wiener-Neustadt on 1 October

141 Bürgermeister Franz Kammann (1) begleitet Erzherzog Karl (2) vom Kaiser-Pavillon zum Eingang des Flugfeldes. Im Hintergrund links das Gittergerüst des Windmessturms.

Mayor Franz Kammann (1) accompanies Archduke Karl (2) from the Emperor's Pavilion to the entrance of the airfield. In the background on the left, the lattice framework of the wind gauge tower.
[STAWRN]



bei empfindlicher Kälte Regen, und als dieser gegen Mittag aufhörte, kam starker Wind auf, der es als sehr zweifelhaft erscheinen ließ, ob noch geflogen werden konnte. Die Zahl der Zuschauer war dementsprechend gering. Die Daheimgeblieben bereuten es später einen Flug nicht mitverfolgt haben zu können, der in der Geschichte der österreichischen Luftfahrt wohl einmalig war. Um 13:00 Uhr begann schließlich die Veranstaltung in Beisein von Erzherzog Karl (1887–1922) und seiner Braut Zita von Bourbon-Parma (1892–1989) doch noch (→ Abb. 141). Kurz danach nahmen die Piloten die Wettbewerbe auf. Als Zweiter startete Oblt. Heinrich Bier mit seinem Passagier Oblt. Heinrich Schartner auf dem Austro-Daimler „Rennapparat“ zu seinem Flug. Er legte 50 Runden (250 km) über dem Flugfeld zurück und landete nach knapp drei Stunden Flugzeit. Die Auswertung der Rundenzeiten ergaben die Aufstellung folgender österreichischer Rekorde: Zeit über 5 km (2^m 58^s), über 200 km (2^h 5^m 49^s) und über 250 km (2^h 39^m 37^s), Distanz (250 km), Flugstrecke innerhalb von ¼ Std. (24,805 km), von ½ Std. (49,117 km) und von 2 Std. (190,858 km). Kurz darauf stellten die Funktionäre des ÖAeCs fest, dass es nicht nur österreichische Bestleistungen waren – es waren auch insgesamt sieben Weltrekorde, die mit demselben Flug aufgestellt worden sind!

Am ersten Wettbewerbstag waren neben Oblt. Heinrich Bier noch folgende Piloten erfolgreich: Adolf Warchalowski (Überlandflug nach Neunkirchen, Autoplan-Biplan) und Oblt. Philipp von Blaschke (Überlandflug nach Wien, Etrich-Taube).

1911. The morning was rainy and cold, and when the rain stopped at noon, a strong wind arose, which, after the experiences of the previous meetings, made it very doubtful that any flying would take place. The number of spectators was correspondingly low. Those who stayed at home later regretted not having been able to follow a flight that was probably unique in the history of Austrian aviation.

At 13:00, the event finally began after all, in the presence of Archduke Karl (1887-1922) and his bride Zita of Bourbon-Parma (1892-1989) (→ Fig. 141). Shortly after, the pilots started competing. In second place, Oblt. Heinrich Bier and his passenger Oblt. Heinrich Schartner took off for their flight on the Austro-Daimler “Rennapparat”. He completed 50 laps (250 km) over the airfield and landed just under three hours later. The evaluation of the lap times resulted in the following Austrian records: Time over 5 km (2^m 58^s), over 200 km (2^h 5^m 49^s) and over 250 km (2^h 39^m 37^s), distance (250 km), distance within ¼ hr (24.805 km), of ½ hr (49.117 km) and of 2 hr (190.858 km). Shortly afterwards, the ÖAeC officials realised that it was not just Austrian bests – there were seven world records set in one flight!

In addition to Oblt. Heinrich Bier, the following pilots were successful on the first day of the competition: Adolf Warchalowski (cross-country flight to Neunkirchen, Autoplan biplane) and Oblt. Philipp von Blaschke (cross-country flight to Vienna, Etrich Taube). On 2 October 1911, the weather conditions were similar to those of the previous day, so that only a few flights could take place. The endurance competition was won



142 Nach dem Flug von Wien gegen den Sturm am 4. Oktober 1911 wurde die Besatzung von Gratulanten umringt: Passagiere Oblt. Eduard Babouschek (1) und Lilly Steinschneider (2), Pilot Oblt. Heinrich Bier (3), Baumeister Heinrich Leszok (4), Ferdinand Porsche (5) und Camillo Castiglioni (6).

After the flight from Vienna against the storm on 4 October 1911, the crew was surrounded by well-wishers: Passengers Oblt. Eduard Babouschek (1) and Lilly Steinschneider (2), pilot Oblt. Heinrich Bier (3), master builder Heinrich Leszok (4), Ferdinand Porsche (5) and Camillo Castiglioni (6).

[O. STANGER]
BR. KOHN (PKV) (GK)

Am 2. Oktober 1911 herrschten ähnliche Wetterverhältnisse wie am Vortag, sodass nur wenige Flüge stattfinden konnten. Den Wettbewerb auf Dauer gewann Josef Sablatnig (Autoplan-Biplan, 1^h 3^m 51^s), den auf Höhe Oblt. Heinrich Bier (Austro-Daimler „Rennapparat“, 670 m).

Der Flug gegen den Sturm

Der nächste Veranstaltungstag, Mittwoch der 4. Oktober 1911, sollte ein wahrlich turbulenter werden. Diesmal herrschte strahlender Sonnenschein, allerdings frischte der Wind stark auf. Der Windmesser am Flugfeld zeigte Spitzen von über 50 km/h Windgeschwindigkeit an, sodass der Geschwindigkeitswettbewerb abgesagt werden musste und es den Piloten freigestellt wurde, überhaupt zu starten. Heinrich Bier und Philipp von Blaschke, wagten es trotzdem und flogen zum Überlandflug in Richtung Wien ab. Zwischenzeitlich langte aus Wien ein Telegramm mit der Mitteilung ein, dass durch den dort herrschenden Sturm mit keiner Ankunft von Flugzeugen in Wiener Neustadt zu rechnen sei. Es kam jedoch anders: Ein Punkt in der Entfernung wurde größer und größer und die Zuschauer erkannten den „Rennapparat“, der trotz böigem Wind bald darauf sicher landete. Gleich waren Pilot Heinrich Bier und seine beiden Passagiere, die Flugschülerin Lilly Steinschneider und Oblt. Eduard Babouschek, von Gratulanten umringt – niemand hatte mit deren Ankunft gerechnet (→ Pk. 142). Kurze Zeit später erfuhr Heinrich Bier von den anwesenden Sportkommissaren, dass er einen weiteren Weltrekord aufgestellt hatte, nämlich den längsten Flug mit zwei Passagieren über 112 km.

Mit diesen von Heinrich Bier während der Flugwoche aufgestellten insgesamt neun Bestleistungen be-

by Josef Sablatnig (Autoplan biplane, 1^h 3^m 51^s), the altitude competition by Oblt. Heinrich Bier (Austro-Daimler „Rennapparat“, 670 m).

The flight against the storm

The next day of the event, Wednesday 4 October 1911, was to be a truly turbulent one. This time the sun was shining brightly, but the wind was blowing strongly. The wind gauge at the airfield showed peaks of over 50 km/h wind speed, so the speed competition had to be cancelled and pilots were free to start at all. Heinrich Bier and Philipp von Blaschke, nevertheless dared and took off for a cross-country flight towards Vienna. In the meantime, a telegram arrived from Vienna with the message that no aircraft were expected to arrive in Wiener Neustadt due to the storm prevailing there. However, things turned out differently: A dot in the distance grew bigger and bigger and the spectators recognised the „Rennapparat“, which landed safely soon after despite the gusty wind. Immediately, pilot Heinrich Bier and his two passengers, flight student Lilly Steinschneider and Oblt. Eduard Babouschek, were surrounded by well-wishers – nobody had expected their arrival (→ Pk. 142). A short time later, Heinrich Bier learned from the sports commissioners gathered that he had set another world record, namely the longest flight with two passengers over 112 km.

With these nine best performances set by Heinrich Bier during the „Flugwoche“, the still young aviation nation of Austria was already in second place in the national rankings for 1911 – beaten only by the dominant French with 39 world records, but still ahead of the

legte die noch junge Luftfahrtnation Österreich in der Nationenwertung des Jahres 1911 schon Platz zwei – geschlagen nur von den dominierenden Franzosen mit 39 Weltrekorden, aber noch vor den Briten mit fünf und den Amerikanern mit nur einem.⁶⁹ In Anerkennung dieser Flüge bekam Oblt. Heinrich Bier, als dritter Österreicher nach Karl Illner und Rittm. Hans von Umlauff, die Goldene Sportmedaille des ÖAeCs zuerkannt.

Die Tagessieger des 7. Oktober 1911 waren im Dauerflug: Karl Warchalowski (Autoplan-Biplan, 29^m 35^s), im Höhenflug: Oblt. Philipp von Blaschke (Etrich-Taube, 170 m), im Geschwindigkeitsrennen: Rudolf Stanger (Etrich-Taube, 85 km/h) und im Überlandflug: Oblt. Miecislus Miller (Etrich Taube).

Der Stagl-Mannsbarth Lenkballon

Einige der Gäste benutzen am 8. Oktober 1911, dem letzten Veranstaltungstag, ein besonderes Verkehrsmittel zur Anreise auf das Flugfeld. Um 10:22 Uhr erhob sich der zivile „Stagl-Mannsbarth“-Lenkballon, der erst vor fünf Monaten seine Erstfahrt absolviert hatte, von Fischamend aus zur Fahrt nach Wiener Neustadt. Unter der Führung der beiden Konstrukteure Oblt. Franz Mannsbarth und Hans-Otto Stagl landete das Luftschiff nach einer Fahrzeit von 40 Minuten und mit elf Passagieren an Bord sanft auf dem Flugfeld (→ Abb. 143). Es war die erste Landung des imposanten „Stagl-Mannsbarth“-Lenkballons in Wiener Neustadt, was dazu führte, dass er nach der Landung gleich von zahllosen Schaulustigen umringt wurde (→ Abb. 144). Ausgestattet mit zwei 150 PS (110 kW) Aëro-Daimler Luftschiffmotoren, die vier Propeller antrieben, und mit einer Gesamtlänge von 91 Metern war es zu seiner Zeit das größte halbstarre Luftschiff der Welt.

Der letzte Tag brachte bei Sonnenschein und Windstille einen Massenbesuch. Mehr als 15.000 Interessierte drängten auf das Flugfeld. Als am Nachmittag Erzherzog Karl, seine Braut Zita sowie Erzherzog Max und Prinz Sixtus von Parma eintrafen, intonierte die Bürgerkorpskapelle die Volkshymne. Die Vertreter des Kaiserhauses wurden von Bürgermeister Franz Kammann und Fmlt. Leopold Schleyer begrüßt und in die Hofloge des Kaiserpavillons geleitet. Dort wurden Erzherzog Karl die Piloten Rittm. Ludwig Schmidl, Oblt. Heinrich Bier und Oblt. Philipp von Blaschke sowie Konstrukteur Igo Etrich vorgestellt.

Auf einer Tafel wurden die Startnummern der Piloten angezeigt, die gerade ihre Flüge begonnen hatten. Es war ein prächtiges Schauspiel, gleichzeitig waren bis zu sechs Flugzeuge in der Luft, deren Piloten um die Siege in den verschiedenen Konkurrenzen wetteiferten. Karl Illner landete auf einer Etrich-Taube erst nach einer Flugzeit von 4 Std. 4 Min. 5 Sek. und stellte

British with five and the Americans with only one.⁶⁹ In recognition of these flights, Oblt. Heinrich Bier became the third Austrian after Karl Illner and Rittm. Hans von Umlauff, who was awarded with the Golden Sport Medal of the ÖAeC.

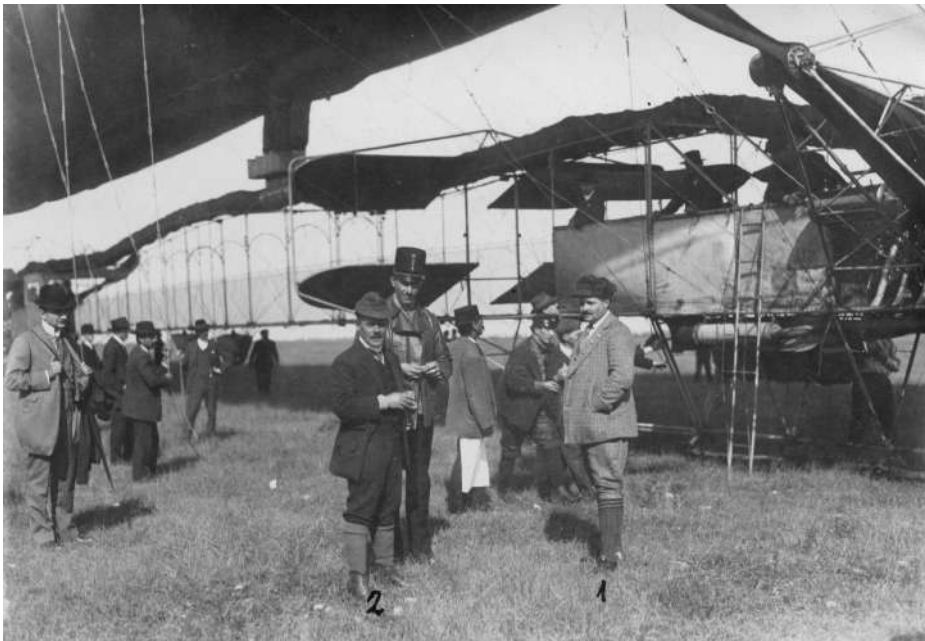
The daily winners of 7 October 1911 were in endurance flight: Karl Warchalowski (Autoplan biplane, 29^m 35^s), in altitude flight: Oblt. Philipp von Blaschke (Etrich Taube, 170 m), in speed race: Rudolf Stanger (Etrich Taube, 85 km/h) and in cross-country flight: Oblt. Miecislus Miller (Etrich Taube).

The Stagl-Mannsbarth dirigible

Some of the guests use a special means of transport to get to the airfield on 8 October 1911, the last day of the event. At 10:22 a.m., the civilian “Stagl-Mannsbarth” airship, which had completed its maiden flight only five months ago, departed Fischamend for Wiener Neustadt. Under the command of the two designers Oblt. Franz Mannsbarth and Hans-Otto Stagl, the dirigible landed gently on the airfield after a journey time of 40 minutes and with eleven passengers on board (→ Fig. 143). It was the first landing of the impressive “Stagl-Mannsbarth” airship in Wiener Neustadt, which meant that it was immediately surrounded by onlookers after landing (→ Fig. 144). Equipped with two 150 hp (110 kW) Aëro-Daimler aero-engines driving four propellers, and with an overall length of 91 metres, it was the largest semi-rigid airship in the world at its time.

The last day brought a mass attendance in sunshine and no wind. More than 15,000 interested people crowded onto the airfield. When Archduke Karl, his bride Zita, Archduke Max and Prince Sixtus of Parma arrived in the afternoon, the civic corps band intoned the people’s anthem. The representatives of the Imperial House were welcomed by Mayor Franz Kammann and Fmlt. Leopold Schleyer and escorted into the court box of the Emperor’s Pavilion. There Archduke Karl was introduced to the pilots Rittm. Ludwig Schmidl, Oblt. Heinrich Bier and Oblt. Philipp von Blaschke as well as designer Igo Etrich.

A board displayed the start numbers of the pilots who had just started their flights. It was a magnificent spectacle, with up to six aircraft in the air at any one time, their pilots vying for victories in the various competitions. Karl Illner on an Etrich Taube landed only after a flight time of 4 hrs. 4 min. 5 sec. and thus set a new Austrian record in endurance flight with one passenger. He missed the existing world record by only eight minutes.



- 143 Die beiden Konstrukteure des „Stagl-Mannsbarth“ Luftschiffs: (1) Hans-Otto Stagl und (2) Oblt. Franz Mannsbarth.
The two designers of the “Stagl-Mannsbarth” dirigible: (1) Hans-Otto Stagl and (2) Oblt. Franz Mannsbarth.
 [STAWRN]



- 144 Am 8. Oktober 1911 um 10:22 Uhr schwebte das mächtige „Stagl-Mannsbarth“ Luftschiff am Flugfeld ein. Obwohl die beiden Flugmotore noch in Betrieb waren, war es schon von aberhundert Besuchern umringt.
On 8 October 1911 at 10:22 am., the mighty “Stagl-Mannsbarth” airship hovered at the airfield. Although the two aero-engines were still in operation, it was already surrounded by hundreds and hundreds of visitors.
 [STAWRN]

damit einen neuen österreichischen Rekord im Dauerflug mit einem Passagier auf. Er verfehlte dabei den existierenden Weltrekord nur um acht Minuten.

Die Gesamtsieger der Flugwoche waren: Wettbewerb auf Dauer: Karl Illner (Etrich-Taube, 4 Std. 4 Min. 5 Sek.), auf Höhe: Oblt. Heinrich Bier („Rennapparat“, 2.018 m), auf Distanz: Adolf Warchalowski (Autoplan-Biplan, 300 km) und auf Geschwindigkeit: Rudolf Stanger (Etrich-Taube, 85 km/h). Weitere Preise ergingen an Rittm. Hans von Umlauff (Etrich-Taube), Oblt. Philipp von Blaschke (Etrich-Taube), und Oblt. Miecislau Miller (Etrich-Taube). Durch den Besuch von vielen Schaulustigen vor allem am letzten Wettbewerbstag konnte die Veranstaltung (→ Pk. 145–185) kostendeckend abgewickelt werden.^{70,71}

The overall winners of the “Flugwoche” were: Competition for duration: Karl Illner (Etrich Taube, 4 hrs. 4 min. 5 sec.), for distance: Adolf Warchalowski (Autoplan biplane, 300 km), for altitude: Oblt. Heinrich Bier („Rennapparat“, 2,018 m) and for speed: Rudolf Stanger (Etrich Taube, 85 km/h). Further prizes were awarded to Rittm. Hans von Umlauff (Etrich Taube), Oblt. Philipp von Blaschke (Etrich Taube), and Oblt. Miecislau Miller (Etrich Taube). Thanks to the many visitors, especially on the last day of the competition, the event was able to cover its costs (→ Pk. 145–185).^{70,71}

- 145 Erzherzog Rainer (1) im Gespräch, daneben sein Obersthofmeister und enger Vertrauter Fmlt. Graf Maximilian von Orsini-Rosenberg (2) vor dem Kaiser-Pavillon.
Archduke Rainer (1) in conversation, next to him his Obersthofmeister and close confidant Fmlt. Count Maximilian von Orsini-Rosenberg (2) in front of the Emperor's Pavilion. [CH. REITERER]
BR. KOHN (PKV) (GK)



- 146 In der Bildmitte Obersthofmeister Fmlt. Graf Maximilian von Orsini-Rosenberg (1). Er wurde 1892 Dienstkämmerer bei Erzherzog Rainer und erlangte als dessen langjähriger „unzertrennlicher“ Begleiter und Gehilfe eine gewisse Volkstümlichkeit.
In the centre of the picture Obersthofmeister Fmlt. Count Maximilian von Orsini-Rosenberg (1). He became service chamberlain to Archduke Rainer in 1892 and achieved a certain popularity as his "inseparable" companion and assistant for many years. [CH. REITERER]
BR. KOHN (PKV) (GK)



- 147 Obersthofmeister Fmlt. Graf Maximilian von Orsini-Rosenberg im Gespräch mit einer Besucherin.
Obersthofmeister Fmlt. Count Maximilian von Orsini-Rosenberg in conversation with a visitor. [CH. REITERER]
BR. KOHN (PKV) (GK)





148 Pilot Oblt. Heinrich Bier (x) wurde bei der österreichischen Flugwoche im Oktober 1911 mit dem Auto zum Austro-Daimler „Rennapparat“ gebracht.

Pilot Oblt. Heinrich Bier (x) was taken by car to the Austro-Daimler "Rennapparat" at the "Austrian Aviation Week" in October 1911. [CH. REITERER]

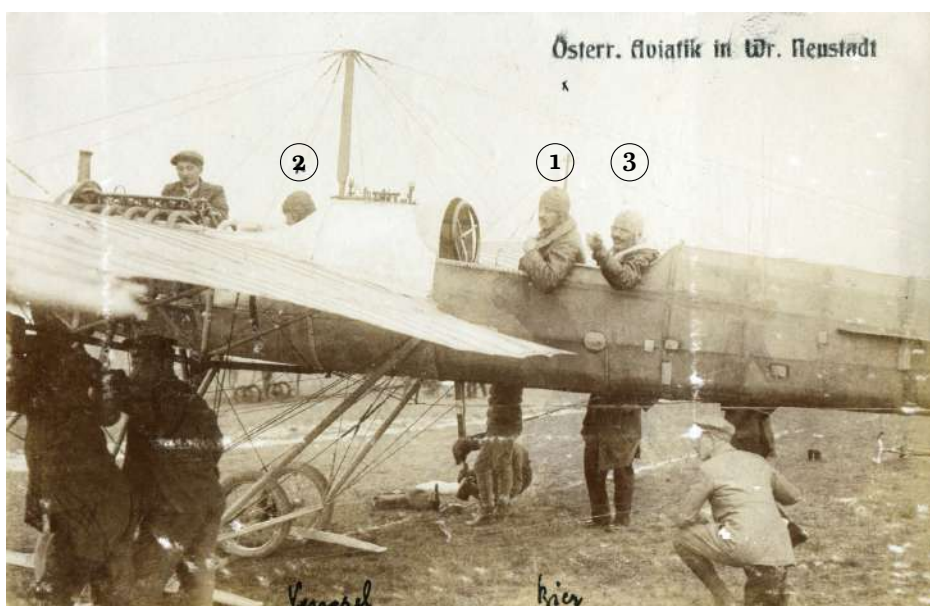
BR. KOHN (PKV) (GK)



149 Kurz vor dem Start zum Überlandflug nach Wien am 7. Oktober 1911. Im vorderen Sitz haben Oblt. Anton Venczel und dahinter im Pilotensitz Oblt. Heinrich Bier bereits Platz genommen, während Lt. Rudolf Holeka gerade den hinteren Passagiersitz einnimmt.

Shortly before take-off for the cross-country flight to Vienna on 7 October 1911. In the front seat Oblt. Anton Venczel and behind him in the pilot seat Oblt. Heinrich Bier have already taken their seats, while Lt. Rudolf Holeka is just taking the rear passenger seat. [CH. REITERER]

BR. KOHN (PKV) (GK)



150 Letzte Wartungsarbeiten am Flugmotor, bevor Oblt. Bier (1) mit seinen Passagieren Oblt. Venczel (2) und Lt. Holeka (3) am 7. Oktober 1911 zum Überlandflug nach Wien startete. Beim Rückflug wurde bei einer Außenlandung bei Oberwaltersdorf das Fahrwerk erheblich beschädigt.

Last maintenance work on the aero-engine before pilot Oblt. Bier (1) and his passengers Oblt. Venczel (2) and Lt. Holeka (3) took off for the cross-country flight to Vienna on 7 October 1911. On the return flight, the landing gear was severely damaged during an off-field landing near Oberwaltersdorf. [O. STANGER]

BR. KOHN (PKV) (GK)

- 151 Der Austro-Daimler „Rennapparat“ mit laufendem Motor bereit zum Start. Dahinter eine Etrich-Taube noch ohne Pilot. Im Hintergrund die Aussichtsplattform, die aber nur von Offiziellen und Photographen betreten werden durfte.

The Austro-Daimler "Rennapparat" with running engine ready for take-off. Behind an Etrich-Taube still without a pilot. In the background is the viewing platform, which was only accessible to officials and photographers.

[CH. REITERER]

BR. KOHN (PKV) (GK)



- 152 Am Vorfeld aufgestellt und bereit zum Start, V.l.n.r.: Austro-Daimler „Rennapparat“ mit schon laufendem Motor (Oblt. Heinrich Bier), Autoplan-Biplan (Adolf Warchalowski) und Autoplan-Biplan (Karl Warchalowski).

Set up on the apron, ready for take-off, fltr.: Austro-Daimler "Rennapparat" with engine already running (Oblt. Heinrich Bier), Autoplan biplane (Adolf Warchalowski) and Autoplan biplane (Karl Warchalowski). [M. HANSLIK]

BR. KOHN (PKV) (GK)



- 153₁ Der Austro-Daimler „Rennapparat“ mit Pilot Oblt. Heinrich Bier überfliegt die Hangargebäude während einem seiner Flüge. V.l.n.r.: Die Hangars „19“ (ÖDMG), „17“ (MLG), „15“ (ÖDMG) und „13“ (ÖDMG).

The Austro-Daimler "Rennapparat" with pilot Oblt. Heinrich Bier flies over the hangar buildings during one of his flights. Fltr: the hangars "19" (ÖDMG), "17" (MLG), "15" (ÖDMG) and "13" (ÖDMG). [M. HANSLIK]

BR. KOHN (PKV) (GK)





153/2 Variante mit unterschiedlicher Beschriftung.
Variant with different lettering. [CH. REITERER]
 BR. KOHN (PKV) (GK)



154 Links die überdachten Tribünen und daneben die Doppelreihe der Hangarbauten. Ganz rechts, mit geöffneten Toren, der Hangar Nr. 19 der ÖDMG, dessen „Rennapparat“ bereits gestartet war.
On the left, the covered stands and next to them the double row of hangar buildings. On the far right, with the gates open, the ÖDMG hangar No. 19, whose „Rennapparat“ had already taken off. [CH. REITERER]
 BR. KOHN (PKV) (GK)

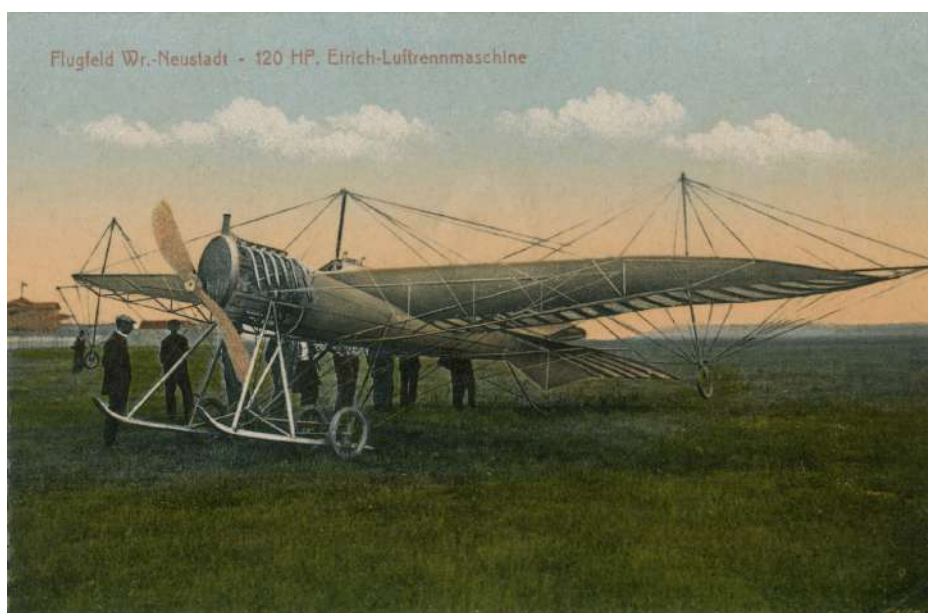


155 Erzherzog Karl (1) im Gespräch mit Oblt. Heinrich Bier (2) am 2. Oktober 1911, der ihn zu seinen am Vortag aufgestellten Weltrekorden beglückwünscht. Daneben Hptm. Franz Hinterstoisser (3) und rechts am Tragflügel stehend Ferdinand Porsche (4).
Archduke Karl (1) in conversation with Oblt. Heinrich Bier (2) on 2 October 1911, congratulating him on the world records he had set the previous day. Next to them, Hptm. Franz Hinterstoisser (3) and right, standing on the wing, Ferdinand Porsche (4). [K. POLAČEK]
 N.A. (LD)

156₁ Der Austro-Daimler „Ren-
napparat“ mit 120 PS (88 kW)
6-Zylinder Aëro-Daimler
Flugmotor am Flugfeld. Mit
diesem Flugzeug stellte Pilot
Oblt. Heinrich Bier während
der „Flugwoche“ insgesamt
acht Weltrekorde auf.
*The Austro-Daimler “Ren-
napparat” with 120 hp (88
kW) 6-cylinder Aëro-Daimler
aero-engine at the airfield.
With this aircraft, pilot
Oblt. Heinrich Bier set a total of
eight world records during the
“Flugwoche”. [CH. REITERER]*
A. J. KUDERNA/1297:1911 (LD)



156₂ Kolorierte Variante.
Colourised variant.
[O. STANGER]
A. J. KUDERNA/1401:1916 (HC)



156₃ Zweizeilige Beschriftung.
Two-line lettering.
[K. POLAČEK]
A. J. KUDERNA/1401:1916 (HC)



Die Postkarte: das soziale Medium des 20. Jahrhunderts

Heute teilen wir unsere Erlebnisse anderen über soziale Medien mit. Wir posten eine Kurznachricht auf Twitter oder senden eine WhatsApp-Message. Das geht schnell, mit einem kurzen Text und angefügten Photos. Doch welches Massenkommunikationsmittel verwendeten die Menschen zu Beginn des 20. Jahrhunderts?

Sie verschickten Postkarten. Im Gegensatz zu einem Brief waren die Portokosten einer Postkarte mit fünf Heller (ca. 0,35 €) gering. Dadurch war es großen Teilen der Bevölkerung möglich, schnell und billig miteinander zu kommunizieren. Heute kaum vorstellbar, wurde damals die Post in größeren Städten bis zu vier Mal pro Tag zugestellt. Man konnte also in der Früh schreiben und erhielt schon zu Mittag eine Antwort.

Die Texte auf den Postkarten eröffnen uns auch einen Blick in die Vergangenheit: Was war den Leuten wichtig? Welche Eindrücke teilten sie anderen mit? An wen schrieben sie Erlebtes? Neben Mitteilungen wie „Karte erhalten, Brief folgt“ oder „Grüße aus Wiener Neustadt“, berichtet z.B. Heinz seinem Freund Erwin Jesser aus Wien, dass er das kulinarische Angebot in Wiener Neustadt genossen hatte – „Hier ist selbst der selige Lukull gegen mich die reinste Null“ – und dass er am Samstag bis 3:00 Uhr früh unterwegs war – „Freitag gleich bis 3 h gedraht“ (→ Pk. 406).

Auf einigen Postkarten finden sich auch Texte, die Eindrücke von Ereignissen am Flugfeld schildern. Viele sahen zum ersten Mal in ihrem Leben ein Flugzeug: Alfons schreibt nach Graz – „Ist wirklich grossartig besonders wenn man es zum ersten Male sieht“ (→ Pk. 407). Elly in Preßburg sollte von Angus erfahren – „Ich habe in meinem Leben das erste Mal hier ein Flugzeug gesehen“ (→ Pk. 408). Einige von ihnen besuchten schon in der ersten Jahreshälfte 1910 das Flugfeld: Tochter Marie schreibt an ihren Vater Eduard Knautz in Wien, dass sie die Landung von Karl Illner beobachtet hatte – „war sehr schön, wie er von weitem aufgetaucht ist, wie ein Vogel“ (→ Pk. 409).

Den ersten Wettbewerb, das „I. Preisfliegen“ im Juli 1910, verfolgten schon mehr als 10.000 Zuschauer: Emma aus Eggenburg erfährt von ihrer Freundin – „es war wunderschön, ich bin ganz begeistert“ (→ Pk. 410). Paul und Emil senden Huberta Taschek in Karlsbad Grüße – „Von einem sehr gelungenen Ausflug nach Wiener-Neustadt, wo wir 4 Flieger sahen“ (→ Pk. 411). Eindrücke vom Besuch von Kaiser Franz Joseph I. am 18. September 1910 werden uns von drei verschiedenen Personen geschildert: Günther schreibt seinem Freund Thomas Drozda in Wien – „Ich war Sonntag in Wr. Neustadt wo auch der Kaiser war“ (→ Pk. 412). Die Baronin

The postcard: the social medium of the 20th century

Today, we share our experiences with others through social media. We post a short message on Twitter or send a WhatsApp message. This is done quickly, with a short text and attached photos. But what means of mass communication did people use at the beginning of the 20th century?

They sent postcards. In contrast to a letter, the postage costs of a postcard were low at five Heller (approx. € 0.35). This made it possible for major parts of the population to communicate with each other quickly and cheaply. Hard to imagine today, back then the mail was delivered up to four times a day in larger cities. So you could write in the morning and get an answer by noon.

The texts on the postcards also give us a glimpse into the past: What was important to people? What impressions did they share with others? To whom did they write about their experiences? In addition to messages such as “Card received, letter follows” or “Greetings from Wiener Neustadt”, Heinz reports to his friend Erwin Jesser from Vienna that he had enjoyed the culinary offerings in Wiener Neustadt – “Here, even the blessed Lukull is the absolute zero compared to me” – and that he was on the move until 3:00 a.m. on Saturday – “Friday active until 3 a.m.” (→ Pc. 406).

On some postcards there are also texts describing impressions of events at the airfield. Many saw an aeroplane for the first time in their lives: Alfons writes to Graz – “It’s really great especially when you see it for the first time” (→ Pc. 407). Elly in Bratislava was to hear from Angus – “I saw an aeroplane here for the first time in my life” (→ Pc. 408). Some of them visited the airfield as early as the first half of 1910: Daughter Marie writes to her father Eduard Knautz in Vienna that she had observed Karl Illner’s landing – “was very beautiful how he appeared from far away, like a bird” (→ Pc. 409).

The first competition, the “I Prize Competition” in July 1910, was already watched by more than 10,000 spectators: Emma from Eggenburg learns from her friend – “it was wonderful, I’m really excited” (→ Pc. 410). Paul and Emil tell Huberta Taschek in Karlsbad – “About a very successful trip to Wiener-Neustadt, where we saw 4 airplanes” (→ Pc. 411). The impressions of Emperor Franz Joseph I’s visit on 18 September 1910 are described to us by three different people: Günther writes to his friend Thomas Drozda in Vienna – “I was in Wr. Neustadt on Sunday where the Emperor was also” (→ Pc. 412). Baroness Marie Konradsheim from Ebensee learns – “Parseval balloon there, such a pity you couldn’t be there” (→ Pc. 413). Uncle Rudolf informs his nephew,

Marie Konradsheim aus Ebensee erfährt – „Parsevalballon da, so schad‘ das sie nicht dabei sein konnten“ (→ Pk. 413). Onkel Rudolf teilt seinem Neffen, dem Gymnasiasten Bruno Lieslar in Krumau (Český Krumlov), mit – „Der Warchalowsky ist am besten geflogen. Nächster kommt Illner, der mit dem abgebildeten Monoplan flog. Es war sehr voll“ (→ Pk. 414).

Von den Flugveranstaltungen im Jahre 1911 erfahren wir: Dem Redakteur des Neuen Wiener Journals Max Szamatöloki in Wien wird berichtet – „Alle sind sie geflogen, es war riesig interessant!“ (→ Pk. 415). Emil Klinger schreibt seinen Eltern nach Sachsen – „Leider beeinträchtigte ein starker Wind dieselbe, doch sah ich einige Aeroplane fliegen“ (→ Pk. 416). Anna und Hedwig berichten der Lehrerin Poldi Hofer aus Waltersdorf – „12 Flugmaschinen und ein Luftschiff, sahen auch Erzherzog Karl Franz Josef mit Braut. Wir sind ganz müd‘ vor lauter schauen“ (→ Pk. 417). Erich Braun sendet seiner Verwandten Ida Braun in Wien schlicht – „Herzliche Grüße vom Flugfeld“ (→ Pk. 418).

Franz Berbalk schreibt stolz seinen Verwandten in Wien, dass er auf einer Postkarte zu sehen ist – „ich wurde auch dabei photographiert“ (→ Pk. 419). Einige wenige konnten es sich leisten, als Passagier mit zu fliegen, so Ernst Hager – „10 Minuten mit dem Illner über dem Wr. Neustädter Flugfeld in den Lüften“ (→ Pk. 420).

Auch zarte Bande werden geknüpft: So möchte Pilot Adolf Warchalowski ein Treffen mit Fräulein Cheminon vereinbaren – „würde es mir eine Freude bereiten, Sie gelegentlich treffen zu können, vielleicht Sonntag den 15. im Kaffee Scheidl“ (→ Pk. 421). Flora Winkler aus Mährisch Schönberg (Šumperk) erhält von ihrem Verehrer Cherry eine Ankündigung, mit der er sie offenbar beeindruckend wollte – „Werde wahrscheinlich nächste Woche einen Passagierflug mit ‚Illner‘ dem Helden des Flugsportes in Oesterreich machen“ (→ Pk. 422).

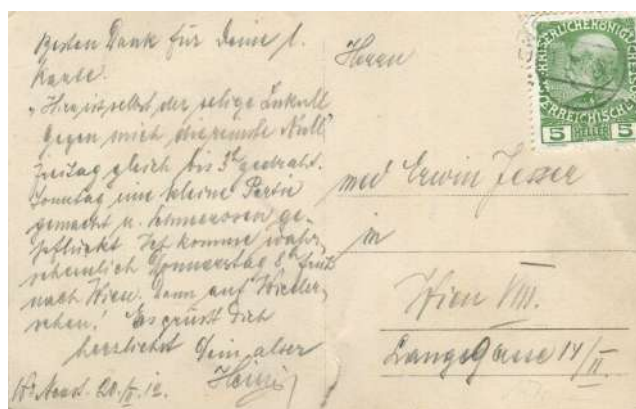


the high school student Bruno Lieslar in Krumau (Český Krumlov) – “Warchalowsky flew the best. Next comes Illner, who flew the monoplane pictured. It was very crowded” (→ Pk. 414).

We learn of the aviation events in 1911: The editor of the Neues Wiener Journal Max Szamatöloki in Vienna is told – “They all flew, it was hugely interesting!” (→ Pk. 415). Emil Klinger writes to his parents in Saxony – “Unfortunately a strong wind affected the same, but I saw some aeroplanes flying” (→ Pk. 416). Anna and Hedwig report to the teacher Poldi Hofer from Waltersdorf – “12 flying machines and an airship, also saw Archduke Karl Franz Josef with his fiancée. We are so tired of looking” (→ Pk. 417). Erich Braun sends his relative Ida Braun in Vienna simply – “Best regards from the airfield” (→ Pk. 418).

Franz Berbalk proudly writes to his relatives in Vienna that he can be seen on a postcard – “I was also photographed” (→ Pk. 419). A few could afford to fly along as passengers, like Ernst Hager – “10 minutes with the Illner over the Wr. Neustadt airfield in the skies” (→ Pk. 420).

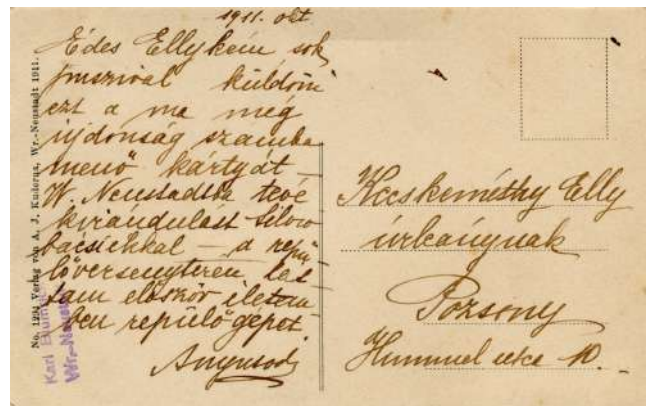
Delicate bonds are also forged: Pilot Adolf Warchalowski would like to arrange a meeting with Miss Cheminon – “it would give me pleasure to meet you occasionally, perhaps on Sunday the 15th at Kaffee Scheidl” (→ Pk. 421). Flora Winkler from Mährisch Schönberg (Šumperk) receives the announcement from her admirer Cherry with which he obviously wanted to impress her – “Will probably make a passenger flight next week with ‘Illner’ the hero of aviation in Austria” (→ Pk. 422).



- 406 Gelaufen, Wr. Neustadt am 21. Februar 1912: „Hier ist selbst der selige Lukull gegen mich die reinste Null. Freitag gleich bis 3 h gedraht. Sonntag eine kleine Partie gemacht und Schneerosen gepflückt. Es grüßt Dich herzlichst Dein alter Heinz“.
Mailed, Wr. Neustadt on 21. February 1912: “Here, even the blessed Lukull is the absolute zero compared to me. On the move until 3 a.m. on Friday. Sunday we went on a little trip and picked some Christmas roses”. Best regards from your old Heinz. [O. STANGER]



407 Gelaufen, Wr. Neustadt am 8. Oktober 1911: „Da ein so schöner windstillter Tag war fuhr ich mittags nach Neustadt u. habe mir das Fliegen angeschaut. Ist wirklich grossartig besonders wenn man es zum ersten Male sieht. Handkuß Alfons“. Schilderung vom letzten Tag der „Österreichischen Flugwoche“, dem 8. Oktober 1911 (→ S. 105ff).
 Mailed, Wr. Neustadt on 8 October 1911: “Since it was such a nice calm day, I drove to Neustadt at noon and watched the flying. It’s really great, especially when you see it for the first time. Kiss on the hand Alfons”. Impressions from the last day of the “Austrian Aviation Week”, 8 October 1911 (→ pp. 105). [CH. REITERER]



408 Nicht gelaufen, Oktober 1911. Übersetzung aus dem Ungarischen: „Ich sende Dir diese Karte die heutzutage ein Kuriosum ist, mit vielen Bussis. Wir haben einen Ausflug nach Wiener-Neustadt, mit Onkel Selvco gemacht. Ich habe in meinem Leben das erste Mal hier ein Flugzeug gesehen. Dein Angus“. „Österreichische Flugwoche“ im Oktober 1911 (→ S. 105ff).
 Not mailed, October 1911. Translation from Hungarian: “I am sending you this card, which is a curiosity these days, with many kisses. We went on a trip to Wiener-Neustadt with Uncle Selvco. It was the first time in my life that I saw an aeroplane here. Yours Angus”. “Austrian Aviation Week” in October 1911 (→ pp. 105). [M. HANSLIK]



409 Gelaufen, Wr. Neustadt am 18. Mai 1910: „Gestern waren wir am Flugfeld, wo wir den großartigen Empfang von Etrich II gesehen, war sehr schön, wie er von weitem aufgetaucht ist, wie ein Vogel“. Schilderung der Landung von Karl Illner in Wr. Neustadt am 17. Mai 1910 auf “Etrich II” von seinem Überlandflug aus Wien (→ S. 56ff).
 Mailed, Wr. Neustadt on 18 May 1910: “Yesterday we were at the airfield where we saw the great welcome of Etrich II, was very beautiful how he appeared from far away, like a bird”. Description of Karl Illner’s landing in Wr. Neustadt on 17 May 1910 on “Etrich II” from his cross-country flight from Vienna (→ pp. 56). [CH. REITERER]

Über das Buch

About the book

Das Flugfeld von Wiener Neustadt ist die Wiege der österreichischen Aviatik. Hier am Steinfeld mit seinem wetterbeständigen Boden herrschten ideale Bedingungen. Konstrukteure erprobten ihre Entwürfe, es fanden spektakuläre Wettbewerbe statt und Weltrekorde wurden erflogen. Der Kaiser kam und die Militärflieger stellten sich erstmals der Öffentlichkeit vor. In der Zeit von 1910 bis 1912 lösten die Aviatiker und Flugpioniere eine gewaltige Begeisterung aus, an schönen Tagen kamen zehntausende Zuschauer zum Flugfeld. Natürlich gab es einen riesigen Bedarf an Memorabilien, v.a. an Postkarten. Dadurch entstand beiläufig auch eine genaue Dokumentation aller Ereignisse am Flugfeld.

Der Autor hat in jahrelanger akribischer Arbeit eine sehr umfassende Sammlung von mehr als 400 Postkarten vom Wiener Neustädter Flugfeld zusammengetragen. Sie dokumentieren dessen stürmische Entwicklung in allen Facetten und vermitteln einen unmittelbaren Eindruck dieser großen Zeit der gerade beginnenden Fliegerei. Auch die Fotoateliers und ihre Arbeitsmethoden werden in diesem umfassenden Werk vorgestellt.

The Wiener Neustadt airfield is the cradle of Austrian aviation. Here at the Steinfeld with its weather-resistant soil, ideal conditions have prevailed. Designers tested their designs, spectacular competitions took place and world records were achieved. The Emperor came and for the first time the military aviation presented themselves to the public. In the period from 1910 to 1912, the aviators and aviation pioneers triggered tremendous enthusiasm, with tens of thousands of spectators flocking to the airfield on fine days. Naturally, there was a huge demand for memorabilia, especially postcards. Incidentally, this also created an accurate documentation of all events at the airfield.

Over many years of meticulous work, the author has compiled a very comprehensive collection of more than 400 postcards of the Wiener Neustadt airfield. They document its tumultuous development in all its facets, and convey an immediate impression of this great period of aviation that was just beginning. The photo studios and their working methods are also presented in this comprehensive work.

Marcus F. Zelezny absolvierte die HTL (Abteilung Flugtechnik) und studierte an der Technischen Universität in Wien Maschinenbau mit Schwerpunkt Leicht- und Flugzeugbau (Dr. techn.). Langjährige weltweite Tätigkeit für ein multinationales IT-Unternehmen, zuletzt als Industrieexperte für Energie und Rohstoffe. Den ehemaligen Segelflieger hat die Begeisterung für die Aviatik nie verlassen, seit Langem forscht er auf dem Gebiet der frühen zivilen und militärischen Luftfahrtgeschichte mit technologischem Schwerpunkt. Zahlreiche Publikationen in Fachzeitschriften sowie Vorträge in Museen und Archiven. Marcus F. Zelezny lebt und arbeitet in Wien.

Marcus F. Zelezny graduated from technical college (Department of Aeronautical Engineering) and studied mechanical engineering at the Vienna University of Technology, specialising in lightweight and aircraft construction (PhD). He worked for many years globally for a multinational IT company, most recently as an industry expert for energy and natural resources. The former glider pilot's enthusiasm for aviation has never left him, and he has been researching early civil and military aviation history with a technological focus for a long time. Numerous publications in specialist journals as well as lectures in museums and archives. Marcus F. Zelezny lives and works in Vienna.



STANGER

VERLAG

www.stanger-verlag.at

