




# öföh

## Nachrichten

Informationen der  
Österreichischen  
Flugzeug  
Historiker **4/19**



- 
- Warchalowskis Wien-Flug
  - BO Oblt A. Bujanovics
  - Flieger Camillo Perini
  - Persil-Sikorsky S-51
  - Caproni-Museum in Trient

Marcus F. Zelezny



**Eine Kaiser-Huldigung:  
Adolf Warchalowskis Flug  
am 18. August 1910 über Wien**

Erzherzog Franz Joseph Karl von Österreich wird am 18. August 1830 geboren. Achtzig Jahre später, werden dem nunmehrigen Kaiser Franz Joseph I. in allen Teilen der Doppelmonarchie zu seinem Geburtstag Ehrungen zuteil. Die Zeitungen sind voll von Berichten und überbieten sich in der Aufzählung der verschiedensten festlichen Veranstaltungen. Die Ehrerbietung einer einzelnen Person schafft es sogar auf die Titelseite der „Neuen Zeitung“ – „Eine Kaiserhuldigung aus den Lüften“ (siehe Titel).<sup>1</sup>

Diese Person ist der erst 24-jährige Ing. Adolf Warchalowski, der vier Monate zuvor am 22. April 1910 am Flugfeld in Wiener Neustadt die Pilotenprüfung nach den Regeln der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) ablegt und damit das Pilotendiplom Nr. 1 des Österreichischen Aéro-Clubs erhält.<sup>2</sup>

Das damalige Zentrum der Luftfahrt in Österreich ist das Flugfeld am Steinfeld in Wiener Neustadt mit seinen permanenten Hangarbauten, welches durch einen Beschluss des Wiener Neustädter Gemeinderates am 2. Juni 1909 gegründet wird. Fliegen zu dieser Zeit bedeutet das Bewältigen einer neuen Technologie, das sind Flüge von Minutendauer, in geringer Höhe und über Distanzen von einigen Kilometern, mit Flugzeugen in Holzbauweise mit Stoffbespannung und Motoren mit 40 bis 60 PS (30 bis 45 kW) Leistung. So stellt z.B. der erste geglückte Überlandflug am 14. Mai 1910 von Wiener Neustadt nach Wien (Luftlinie: 39 km, Flughöhe: ca. 100 m, Dauer: 23 Minuten, Durchschnittsgeschwindigkeit: 73 km/h mit Rückenwind) durch Piloten Karl Illner auf der Etrich-Taube „Etrich II“ eine absolute Sensation dar.

Gleichzeitig beginnt auch die Kommerzialisierung der Aviatik (Fortbewegung in der Luft). Erste Produktionsfirmen werden gegründet und Piloten wetteifern um die Gunst der Medien. Die Firmen, die sich auf dem gerade entwickelnden heimischen Markt etablieren, sind: Igo Etrich (Textilfabrikant und Flugpionier aus dem nordböhmischem Trautenau) mit sei-

nem Werkpiloten Karl Illner; die „Jacob Lohner & Co. – Aeroplan und Carroserie Werke“ in Wien; sowie die Wiener Firma „Werner & Pfleiderer, Aeroplanabteilung“ (später „Autoplanwerke“, August Warchalowski ist dort Direktor) mit Adolf Warchalowski als erfahrensten Piloten.

Publicity in den Zeitungen und somit in der Öffentlichkeit bedeuten auch gratis Werbung, so kann dieser



Abb. 1: Adolf Warchalowski im Flug über dem Wiener Stephansdom, Photomontage; Verlag: A. Folk, Wr.-Neustadt (Smlg. K. Polaček).

Kaiser-Huldigungsflug von Adolf Warchalowski – neben der Verbundenheit mit dem Kaiser und dem Kaiserhaus – sicher auch als Marketingaktion der Firma „Werner & Pfleiderer“ interpretiert werden.

Die Piloten der frühen Luftfahrt starten zu ihren Flügen meistens frühmorgens bzw. spätabends, um die ruhigen atmosphärischen Bedingungen ausnutzen zu können, da die damaligen Flugzeuge nur mit geringer Motorleistung ausgestattet sind. Am Freitag den 18. August 1910 um 4 Uhr morgens wird Adolf Warchalowski geweckt, um 5 Uhr wird der Autoplan-Biplan „Vindobona“ (ein verbesserter und umkonstruierter, bei „Werner & Pfleiderer“ in Wien-Ottakring gebauter, Doppeldecker der Type „Farman III“) aus dem Doppelhangar Nr. 1 geholt. Um 5 Uhr 19 besteigt er, in grauem Pullover und ohne Fliegerbrille, den Pilotensitz. Die Zeitnehmer des k.k. Österreichischen Aëro-Clubs Karl Warchalowski (der jüngere Bruder Adolfs), Ing. Hans Otto Stagl (Luftschiffkonstrukteur) und Ing. Czech (Firma „Puch A.G.“) halten seine Startzeit mit 5 Uhr 20 fest.<sup>3</sup>

Unmittelbar nach dem Start steigt Warchalowski in einer Platzrunde allmählich auf ca. 200 m Höhe und verlässt das Flugfeld in nördlicher Richtung. Er fliegt

über Theresienfeld, Felixdorf und Sollenau entlang der Südbahnstrecke nach Tattendorf, sodann in nord-nord-östlicher Richtung an Traiskirchen vorbei nach Laxenburg, dessen Schloss (Frühlingsresidenz der Habsburger) er überfliegt, und über Biedermannsdorf weiter nach Vösendorf und Inzersdorf, wo er um 6 Uhr 05 die Stadtgrenze von Wien in einer Höhe von über 600 Metern erreicht (im Falle eines Motordefektes hätte er genügend Zeit, um einen geeigneten Landeplatz in der Stadt auszuwählen, und im Gleitflug zu landen). Anschließend geht es über den Laaerberg, vorbei am Wasserturm in Favoriten und über das Areal des Arsenal (Ballonaufstiegsplatz und Sitz der Militär-Aëronautischen Anstalt). Seine Route führt ihn weiter über das Belvedere (Residenz des Thronfolgers Erzherzog Franz Ferdinand), die Karlskirche, den Schwarzenbergplatz und den Stadtpark, wo er bereits von erstaunten Leuten beobachtet wird. Er kreuzt danach den Parkring, den Fleischmarkt und fliegt über den Stephansdom. Merkwürdigerweise sehen aber die Turmwächter von St. Stephan den Flugapparat nicht, daran trägt wohl zum Teil der Morgennebel Schuld. Er erreicht schließlich über den Kohlmarkt die kaiserliche Residenz in der Hofburg (siehe Abb. 1 und 2).



Abb. 2: Adolf Warchalowski im Flug über Wien: links das Naturhistorischen Museum, in der Bildmitte das Denkmal Maria Theresias und im Hintergrund die Hofburg, Photomontage; Postkarte: Verlag: A. Folk, Wr.-Neustadt (Smig. K. Polaček).

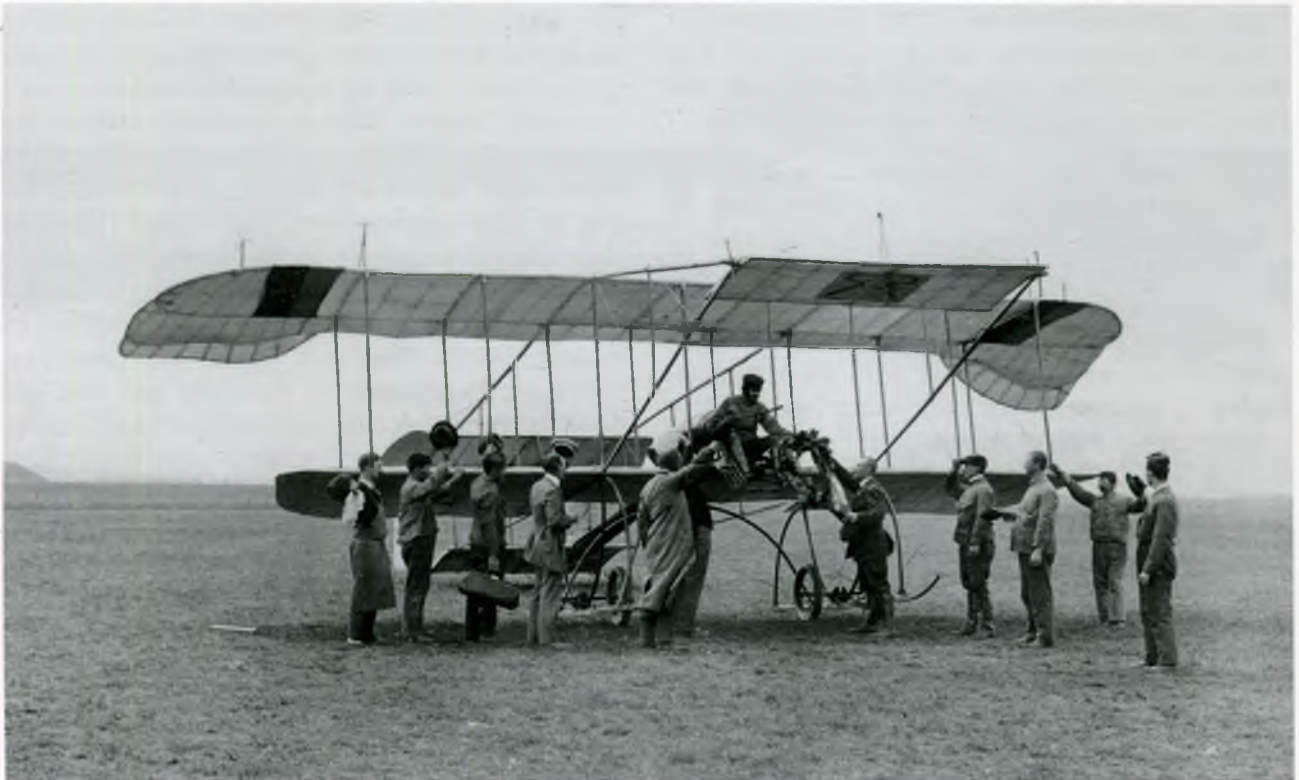


Abb. 3: Der Autoplan-Biplan „Vindobona“ nach der Landung am Flugfeld in Wiener Neustadt am 18. August 1910. Am Höhenruder vorne, das Logo der Autoplan-Werke, auf der oberen Tragfläche jeweils außen, schwarz-gelbe Stoffbahnen mit der Aufschrift „HOCH“ und „FRANZ / JOSEPH“. Im Cockpit Adolf Warchalowski, der gerade von Alexander Klose einen großen Kranz aus Eichenlaub überreicht bekommt (Smlg. Ch. Reiterer).

Um 6 Uhr 20 beginnt er wieder den Rückflug in südlicher Richtung über die Wiedner Hauptstraße, den zehnten Bezirk und verlässt zwischen der Laxenburger und Triesterstraße das damalige Gemeindegebiet Wiens. Entlang der Geleise der Südbahn führt ihn sein Weg über Inzersdorf, Vösendorf, Guntramsdorf, Traiskirchen, Günseldorf, Schönau und Matzendorf wieder auf das Flugfeld in Wiener Neustadt zurück, wo er um 6 Uhr 50 wieder glatt landet (Abb. 3).

Adolf Warchalowski selbst, schildert seine Eindrücke während des Fluges so: „Es war noch Dämmerung und tiefe Stille, als ich früh erwachte. Ganz [Wiener] Neustadt lag noch im tiefen Schlummer. Ich war entschlossen, allen zuvor in der goldenen Morgensonne unserem geliebten Kaiser eine Huldigung darzubringen, wie sie meinem Berufe angemessen ist, durch einen Flug nach Wien. Und wenn auch unser geliebter Monarch derzeit in [Bad] Ischl weilt, von wo aus Aviatiker vorläufig noch der Schneeberg trennt, so wollte ich wenigstens seiner Residenz diesen bedeutungsvollen Morgenbesuch abstaten. Nach kurzem Anlauf ging der Start bei leichtem Nordost [Wind] glatt vonstatten und nach einer kleinen Orientierungsrunde um das Flugfeld hatte ich mich auf 200 Meter erhoben und steuerte nun gegen Therasienfeld los. Die frische Morgenbrise, die leichten Nebel ringsum und die

ersten Sonnenstrahlen, die auf dem Apparate spiegelten, erweckten in mir den Eindruck, als ob ich in einem Dampfer auf einem unserer Gebirgsseen dahinzöge. Die Orientierung war infolge der großen Erhebung über der Erde und infolge des leichten Aufblickes auf meinem Doppeldecker eine so leichte, daß ich ohne jede Karte den rechten Weg fand und niemals den geringsten Zweifel über die einzuhaltende Richtung hatte. Vorher hatte ich mir allerdings die Flugstrecke nach der Generalstabskarte eingepreßt und war so sicher, daß ich wiederholt kürzere Wege auswählte.

Der Ausblick von meinem Apparate war ein verblüffend guter, die Sehweite betrug ungefähr einen Umkreis von 45 Kilometern im Durchmesser, einzelne hervorragende Punkte konnte ich jedoch bis auf 25 Kilometer ausnehmen. So sah ich schon, ehe ich Laxenburg erreicht hatte, die Irrenanstalt auf dem Wilhelminenberge in Ottakring, was eine ungefähre Sehweite von 22 Kilometern bedeutet. Die ganzen Ortschaften, Häuser, Wälder, Wasserläufe lagen wie auf einer riesigen Landkarte unter mir, belebt durch die ganz erstaunt aus ihren Behausungen eilenden Menschen. Geräuschlos und langsam schlängelte sich fast im Schnecken tempo ein Eisenbahnzug unter mir hin. Die Bauern ließen die Hände von den Pflügen sinken

und blickten zu mir herauf, Arbeiter, die in die Fabrik gingen, liefen durcheinander, als sie meiner ansichtig wurden und schwenkten Mützen und Tücher. Auch einige Schwalben steuerten auf mich los, stoben aber dann vor dem unbekanntem Raubvogel erschreckt auseinander. Ein schönes Bild bot die von der Morgensonne vergoldete Franzensburg im Laxenburger Teiche.

Als ich Laxenburg passiert hatte, sah ich schon in der Ferne ein breites Silberband, die alte blaue Donau. Längst schon hatte mir der alte Steffel [Stephansturm] aus seiner Nebelhaube hervor heimatische Grüße zugewinkt und bald befand ich mich auch schon über dem Häusermeere der Residenzstadt. Wien mit seinen mehr als zwei Millionen Einwohnern, mit all dem Glück und dem Leid, das es in seinem Steinpanzer verbirgt, lag klein und zwerghaft unter mir, als wäre es ein kleines Provinzstädtchen. An dem breiten Bande der Ringstraße erkannte ich die Grenze der Inneren Stadt, die ich in großem Bogen um den Stephansturm herum überkreuzte. Reges Leben herrschte schon in den Straßen und ameisengleich liefen die Menschen im Stadtparke, am Ring und am Graben hin und her. Ich sah deutlich die Leute unten

stehen bleiben und mir nachgucken. Auch von der Elektrischen [Straßenbahn] winkte man mir zu. Nachdem ich die Hofburg überflogen hatte, sendete ich noch einen Abschiedsgruß auf meine Vaterstadt zurück. Der alte Steffel stand kleinwinzig unter mir, und freudig bewegt infolge der erfüllten Aufgabe, wendete ich mich dem Heimwege [nach Wr. Neustadt] zu.

Der Heimweg verlief unter dem Eindrucke eines mühelosen, sicheren, schnellen Dahingleitens über die Ortschaften schneller als ich es mir dachte, und schon winkten mir die hellen Hangars auf dem Flugfelde zu. Wie ein Roß, das den Stall wittert, flog meine Maschine schneller und schneller, und ich habe zum Rückfluge bloß dreißig Minuten benötigt, während ich infolge Gegenwindes zum Hinfluge 45 Minuten brauchte. Der Einfluß der Luftströmung war in der großen Höhe, die ich einhielt, nicht bemerkbar, und ruhig, ohne Schwankungen flog mein Apparat dahin. Ich näherte mich schon Theresienfeld, als ich einen verdächtigen schwarzen Punkt in der Luft unter mir erblickte. Der Punkt wurde immer größer und größer und gar bald erkannte ich in ihm einen unserer Doppeldecker. Es war mein Bruder und einziger Schüler



Abb. 4: Adolf Warchalowski wird nach seiner Rückkehr vom Kaiser-Huldigungsflug von Begeisterten (in der Bildmitte mit heller Kappe Alexander Klose) auf den Schultern vom Flugzeug getragen (Smlg. Ch. Reiterer).

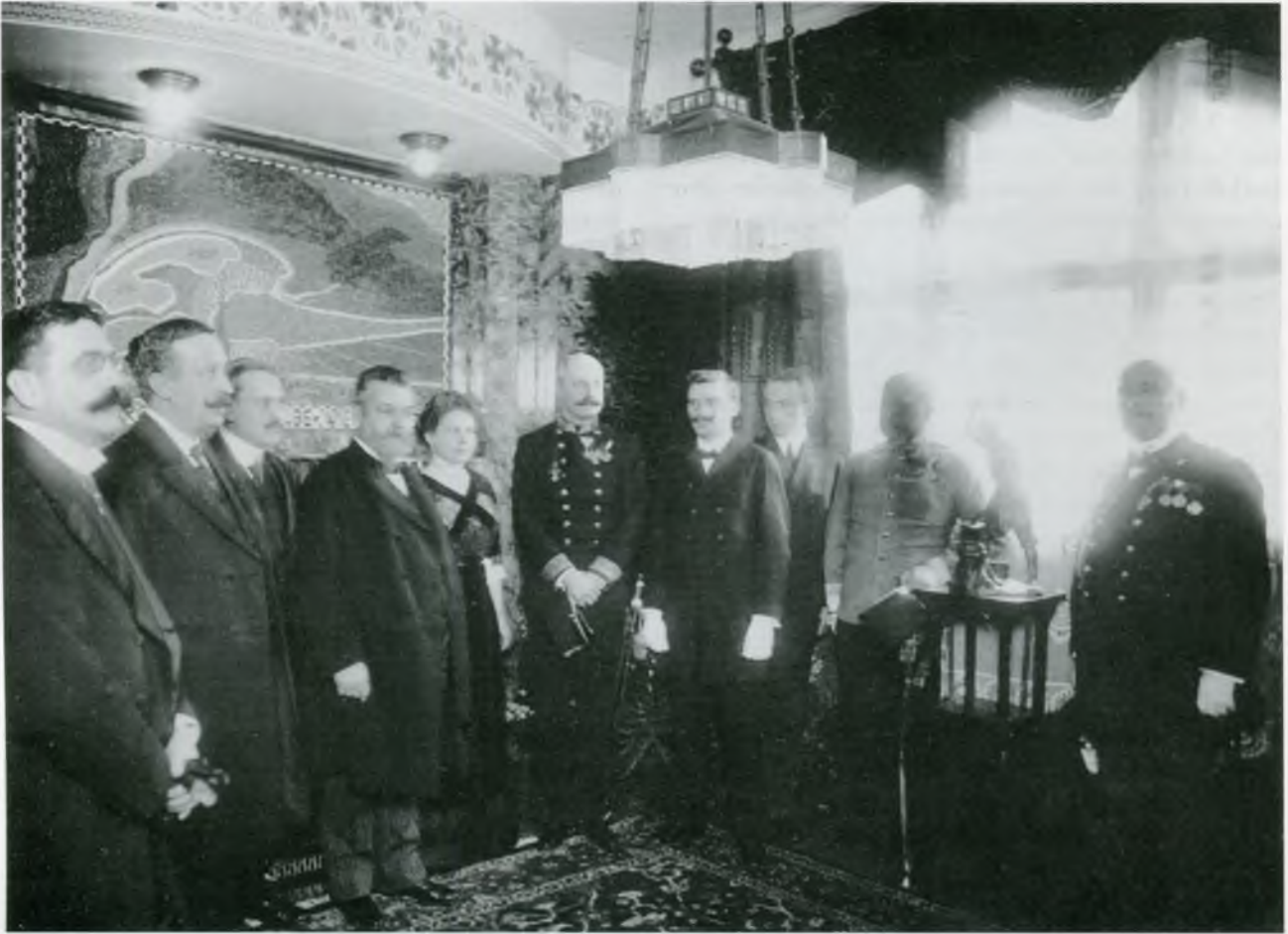


Abb. 5: Gruppenbild nach der feierlichen Enthüllung des Mosaikbildes (im Hintergrund links) in der Villa Warchalowski am 11. Jänner 1911. V.l.n.r.: unbekannt; August Warchalowski, Direktor der Autoplan-Werke; unbekannt; Heinrich Hierhammer, Vizebürgermeister der Stadt Wien; Anna Warchalowski, Gattin von August Warchalowski und erste Flugpassagierin Österreichs; Erzherzog Leopold Salvator; Adolf Warchalowski, der Pilot des Huldigungsfluges; Leopold Forstner, der Gestalter des Mosaiks (Smlg. Ch. Reiterer).

*Karl, welcher, als er von meinem Ausfluge gehört hatte, auch aufgeflogen war. Wir landeten schließlich gemeinsam vor unserem Hangar.*

*Es freut mich, daß es mir vergönnt war, unserem geliebten Kaiser auf diese noch nie dagewesene Art meine Huldigung darzubringen. Und wenn schon meine lieben Wiener so selten zu uns herauskommen, so mußte ich schon einmal zu ihnen hineinfliegen, um ihnen zu zeigen, was die Söhne unserer alten Kaiserstadt im Stande sind.*<sup>4</sup>

Nach der Landung sendet Warchalowski ein Telegramm an den Kaiser in Bad Ischl:<sup>5</sup> „Von dem zur Huldigung für Eure Majestät unternommenen Fluge von Wiener-Neustadt nach Wien um den Stephansturm und zurück nach Wiener-Neustadt soeben heimgekehrt, legt der untertänigst Gefertigte Eurer Majestät seine ehrfurchtsvollen Glückwünsche zu Füßen.“ Die Kabinettskanzlei antwortet mit folgender Depesche: „Seine Majestät danken für Ihre Glückwünsche und die dargebrachte Huldigung. Das Ge-

*lingen Ihres Fluges am 18. d. M[onats]. hat den lebhaften Beifall Seiner Majestät und läßt Allerhöchst dieselbe Sie zu diesem Erfolge beglückwünschen. Freiherr [Franz] v. Schießl.*“

Die bewältigte Strecke betrug ca. 110 Kilometer mit einer Flugdauer von 90 Minuten (Hinflug 45, Aufenthalt über Wien 15 und Rückflug 30 Minuten), was einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von über 70 km/h entspricht. Nach der Landung wurde er von den versammelten Fliegerkollegen und Bekannten beglückwünscht, ihm vom schlesischen Piloten Alexander Klose ein Lorbeerkranz überreicht und er auf den Schultern vom Flugzeug getragen (siehe Abb. 4). Speziell für diesen Flug wurden an der oberen Tragfläche, jeweils links und rechts außen, schwarz-gelbe (Farben des Hauses Habsburg) Stoffbahnen angebracht, welche die Aufschrift „HOCH“ und „FRANZ / JOSEPH“ trugen.

Dieser Flug, der bis dahin streckenmäßig längste in Österreich und zugleich erster Überflug der Haupt-

stadt Wien mit einem Flugzeug, brachte Adolf Warchalowski große Anerkennung ein, nicht nur in der internationalen Fachwelt<sup>6</sup>, sondern auch in der breiten Öffentlichkeit und unter ranghöchsten Persönlichkeiten. So übersandte ihm Marinekommandant Admiral Rudolf Graf von Montecucoli als Belobigung eine silberne Tabatiere mit eingraviertem Namenszug.

Den gesellschaftlichen Höhepunkt stellte sicherlich die Privat-Audienz bei Franz Joseph I. am 25. August in Bad Ischl dar.<sup>7</sup> Der Empfang beim Kaiser, der 37 Minuten dauerte, erfolgte durch die Vermittlung der Erzherzogin Augusta (seiner Enkelin, die mit Adolf Warchalowski am 15. und 16. Juni 1910 während des Flugmeetings in Budapest zwei Passagierflüge absolvierte, als eines der ersten Mitglieder des Erzhauses). Gesprächsthemen zwischen dem Kaiser, sowie August und Adolf Warchalowski waren die Tätigkeiten der Firma Werner & Pfleiderer im Flugzeugbau, die von Adolf Warchalowski erklärte Funktionsweise des Autoplan-Biplans, sowie seine zahlreichen Flüge, im Detail seine Teilnahme an den Flugveranstaltungen in Budapest und Wiener Neustadt, sowie der Huldigungsflug selbst. Während des Gesprächs wandte sich der Kaiser zu Adolf Warchalowski: „*Es freut Mich, Sie persönlich kennen zu lernen, ich gratuliere Ihnen zu dem schönen, kühnen Fluge, der Mir große Freude bereitet hat.*“<sup>8</sup> Direktor August Warchalowski sprach eine Einladung an den Kaiser aus, das Flugfeld in Wiener Neustadt zu besuchen (tatsächlich besuchte Franz Joseph I., genau einen Monat später, am 18. September das Flugfeld). Abschließend wurde der militärische Einsatz von Flugzeugen nach Vorstellungen des Generalmajors Leopold Schleyer Edler von Pontemalghera (dem damaligen Leiter der Verkehrstruppenbrigade, und damit auch der militärischen Luftfahrt) erörtert.

Ein weiteres gesellschaftliches Ereignis findet knapp fünf Monate später, am 11. Jänner 1911 in der in Wien Hernals gelegenen Villa Warchalowski statt. Diesmal zur Ehrung von Adolf Warchalowski, dem Piloten des ersten Fluges über Wien. Um 11:00 vormittags fährt Erzherzog Leopold Salvator, begleitet von seinem Kammervorsteher Prinz August von Lobkowitz, mit dem Automobil vor. Kurze Zeit später enthüllt Vizebürgermeister Heinrich Hierhammer in Anwesenheit von mehr als dreißig ausgewählten Gästen aus den Kreisen ranghöchster Militärs, hohen Vertretern der Stadtverwaltung Wien sowie von Ballonfahrern und Piloten, ein Mosaikbild, das den Flug August Warchalowskis über Wien zeigt, mit den Worten: „*Am 18. August, zeitig morgens, als Wien sich anschickte, den 80. Geburtstag des Kaisers zu feiern, vernahmen die Frühaufsteher über ihren*

*Häuptern ein fremdartiges Geräusch, und als sie aufblickten, da erschien plötzlich ein Luftfahrzeug, das Wien überquerte. Alles fragte sich: ‚Wer ist der kühne Mann, der das Wagnis unternahm, als Erster mit einem Aëroplan das Häusermeer von Wien zu überfliegen? Erst später erfuhr man, daß ohne alle vorherige Reklame Herr Adolf Warchalowski es unternommen hatte, diese kühne Fahrt zu machen.‘“<sup>9</sup> Das Mosaik wurde vom bekannten Mosaikkünstler Leopold Forstner<sup>10</sup> gestaltet – eines der ersten Beispiele einer künstlerischen Umsetzung eines Fluges in Österreich (siehe Abb. 5 & 6).*



Abb. 6: Das vom Wiener Vizebürgermeister Heinrich Hierhammer in Auftrag gegebene Gemälde gleicht im Wesentlichen dem Mosaik, jedoch ist es seitenverkehrt und das Flugzeug ist größer abgebildet. Weiters ist der Familienname Warchalowskis in der Inschrift mit „Y“ statt mit „I“ wiedergegeben; Reproduktion auf einer Postkarte (Smlg. Ch. Reiterer).

- <sup>1</sup> Eine Kaiserhuldigung aus den Lüften, in: Die Neue Zeitung vom 19.8.1910, S. 1, 3.
- <sup>2</sup> Marcus F. Zelezny, Pilotendiplome des Österreichischen Aëro-Clubs: Inhaber, Prüfer und Bedingungen (1910-1919), Wien 2019, S. 38.
- <sup>3</sup> Der Huldigungsflug Warchalowskis, in: Neue Freie Presse vom 19.8.1910, S. 10-11.
- <sup>4</sup> Der sensationelle Huldigungsflug des Ingenieurs Adolf Warchalowski – Die Eindrücke während des Fluges, in: Deutsches Volksblatt vom 19.8.1910, S. 6.
- <sup>5</sup> Der Huldigungsflug des Ing. Warchalowski, in: Flug- und Motor-Technik (16) vom 25.8.1910, S. I, 599–600.
- <sup>6</sup> An Austrian Biplane over Vienna, in: Flight (37) vom 3.9.1910, S. 719 und Les Aéroplanes: Le 18 août, in: L'Aérophile (18) vom 15.9.1910, S. 416.
- <sup>7</sup> Stadtflüge bzw. A. Warchalowskis Kaiserhuldigung, in: Wiener Luftschiffer-Zeitung (17) vom 1.9.1910, S. 321, 330.
- <sup>8</sup> Die Audienz des Ingenieurs Warchalowski beim Kaiser, in: Neue Freie Presse (Abendblatt) vom 26.8.1910, S. 3.
- <sup>9</sup> Der Huldigungsflug über Wien, in: Allgemeine Automobil-Zeitung (4) vom 22.1.1911, S. 4–5 und Enthüllung einer Gedenktafel, in: Wiener Zeitung (Abendpost) vom 11. Jänner 1911, S. 2.
- <sup>10</sup> Forstner, Leopold (1878-1936): Mosaikbildner; Absolvent der Wiener Kunstgewerbeschule (Schüler von Koloman Moser); 1906 Gründung der Wiener Mosaikwerkstätte; Mosaik in der Kirche am Steinhof und im Palais Stocklet in Brüssel.