

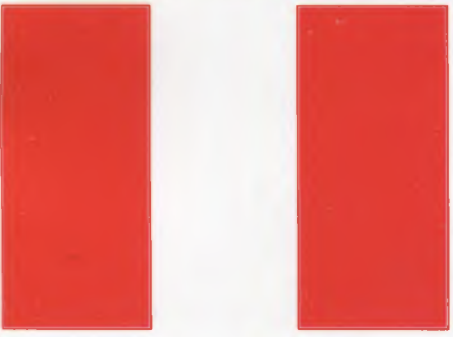


öföh

Nachrichten

Informationen der
Österreichischen
Flugzeug
Historiker **1/20**



- 
- Die Wiener Rundflugmaschine – Hopfner HV 428
 - Die ersten Passagierflüge 1910
 - Franz Wognar – ein Fliegerass mit vielen Namen

Die ersten Passagierflüge, erster hoher Besuch und erste aviatische Wettbewerbe 1910 in Österreich

Die zweite Hälfte des Jahres 1909 bringt den Durchbruch der „Luftfahrt schwerer als Luft“ in Österreich: An Luftsprüngen bzw. später an Flügen werden bis Jahresende in Summe 23 von Karl Illner (21) und Igo Etrich (2, die jeweils mit einer Bruchlandung endeten), auf dem Etrich-Wels „Praterspatz“ und dem „Etrich I“ Monoplan, beides einsitzige Flugzeuge, in Wiener Neustadt am Steinfeld¹ durchgeführt. Weiters wird auch bis Ende Oktober 1909 die erste Infrastruktur am Flugfeld, nämlich sieben Hangarbauten (damals „Aéroplan-Schupfen“ genannt) zur Unterbringung der Flugzeuge und für Wartungs- und Reparaturarbeiten, fertiggestellt. Am 14. Dezember 1909 erfolgt der letzte Flug dieses Jahres, beobachtet vom Wiener Neustädter Bürgermeister Franz Kammann, der damit erste Erfolge seines Einsatzes zur Schaffung des Flugfeldes beobachten kann. Nach diesen ersten Erfolgen konzentrieren sich Igo Etrich und Karl Illner auf die Entwicklung eines neuen Flugzeuges, des „Etrich II“, an dem während der Wintermonate 1909/1910 in der Werkstätte in der Wiener Rotunde gearbeitet wird.

Ende Oktober 1909 stiften die Brüder Alfred und Hugo Gerngroß zur Förderung der Luftfahrt in Österreich ein Preisgeld von 16.000 Kronen (entspricht circa dem damaligen Preis eines Flugzeuges ohne Motor), das im Einvernehmen mit der „Österreichischen Aeronautischen Kommission“ auf drei Preise aufgeteilt wird: (i) 2.000 Kronen (ca. der Jahresgehalt eines Leutnants) für jenen österreichischen Piloten, der auf seinem eigenen Apparat fünfzehn Minuten in der Luft bleibt, (ii) 4.000 Kronen für jenen österreichischen Piloten, der auf seinem eigenen Apparat mit einem Passagier von mindestens 60 kg Gewicht fünf Minuten in der Luft bleibt, und (iii) 10.000 Kronen für jenen österreichischen Piloten, der mit seinem im Inland erzeugten Apparat ohne Unterbrechung einen Überlandflug von einem Ort zum anderen und wieder zurück von mindesten 30 km Flugstrecke zurücklegt.² Es gelten dabei die Durchführungsbestimmungen der „Aeronautischen Kommission“.³ Das Brüderpaar Gerngroß gründete 1881 ein Tuchgeschäft in der Wiener Mariahilfer Straße, welches sie zu einem Warenhaus und in weiterer Folge zu einem der größten Kaufhäuser der Monarchie weiterentwickelten.⁴



Abb. 1: Der Farman-Doppeldecker der Firma Werner & Pfleiderer, ausgerüstet mit Schneekufen, vor der Reihe der sieben Hangars, aufgenommen Anfang Februar 1910. Im Cockpit Adolf Warchalowski, links davon August Warchalowski, der Direktor von Werner & Pfleiderer und seine Gattin Anna (Privatsammlung).

Der erste Flug des Jahres 1910 gelingt dem 30-jährigen in Luxemburg geborenen Vincent Wiesenschach⁵ am 4. Januar mit dem „Wright-Knoller“ Doppeldecker mit 30 PS (22 kW) „Bariquand & Marre“ Flugmotor.⁶ Im Unterschied zum originalen „Wright“ Doppeldecker, der zum Starten eine spezielle Katapultvorrichtung benötigt, besitzt der „Wright-Knoller“ ein Fahrwerk und ist somit eigenstartfähig, dadurch aber auch um 85 kg schwerer. Diese Modifikation wird von Richard Knoller konzipiert, der schon 1909 zum außerordentlichen Professor und Vorstand der neuerrichteten Lehrkanzlei für Luftschiffahrt und Automobilwesen an der Technischen Hochschule in Wien ernannt wurde.⁷ Wiesenschach führt am 12. Februar noch drei weitere Flüge mit bis zu 400 m Länge in 2 bis 3 m Höhe auf dem von Schnee bedeckten Flugfeld durch.⁸

Einen Tag später, es ist Sonntag, der 13. Februar, betritt mit dem 24-jährigen gebürtigen Wiener Adolf Warchalowski ein neuer Pilot die Szene, der in den nächsten beiden Monaten das Fluggeschehen am Steinfeld bestimmen wird und der sich in diesem

Jahr noch spannende Duelle um neue Bestleistungen, vor allem mit Karl Illner, liefern wird. Nach Abflauen des Windes startet er um 17 Uhr mit einem „Farman“ Doppeldecker mit 50 PS (37 kW) „Gnôme“ Flugmotor zu insgesamt drei Flügen. Nach einem ersten kurzen Testflug gelingt ihm anschließend gleich ein zweiter über 7,5 km Länge, wobei er das Flugfeld dabei zweimal umkreist (s. Abb. 1). Auf seinem letzten Flug nimmt er Ing. Heinrich Eisterer, den Betriebsleiter der Firma „Werner & Pfleiderer“, als Passagier mit an Bord und absolviert damit den ersten Passagierflug in Österreich.⁹

Die „Österreichischen Industrierwerke Werner & Pfleiderer“ mit Produktionsstandort in Wien Ottakring, sind Hersteller von Maschinen für das Nahrungsmittelgewerbe und auch Zulieferer der österreich-ungarischen Armee. Direktor der Industrierwerke Werner & Pfleiderer ist August Warchalowski, welcher der ältere Bruder von Adolf ist. Die Verantwortlichen der Firma erkennen schon früh das Potenzial von Flugzeugen, setzen aber nicht wie z.B. Igo Etrich auf eine Eigenentwicklung, sondern



Abb. 2: Pilot Adolf Warchalowski und dahinter Hauptmann Wilhelm Booms auf dem „Farman“ Doppeldecker mit Druckpropeller, bereit zum Start um 16 Uhr 30 zum ersten Passagierflug eines österreichischen Militärangehörigen am 16. Februar 1910, bei dem sie das gesamte Flugfeld einmal umrunden, was einer Strecke von vier Kilometern entspricht (Sammlung O. Stanger).

sichern sich die Lizenz zur Herstellung des erfolgreichen französischen „Farman“ Doppeldeckers in Österreich, mit der Absicht, dieses Modell auch an das Militär zu verkaufen. Während der Übernahme des Flugzeuges Anfang November 1909 in Paris wird Adolf Warchalowski vom Konstrukteur und Piloten Henri Farman in die Bedienung des Doppeldeckers eingewiesen und legt dabei Flüge bis zu 15 km zurück.¹⁰

Nach einer witterungsbedingten Pause findet das sportliche Match am 16. Februar seine Fortsetzung: Zuerst startet Wiesenbach vormittags zu drei Flügen, deren längster 12 Minuten dauert, dann steigt nachmittags bei starkem Seitenwind Warchalowski mit Hauptmann Wilhelm Booms, Angehöriger der militär-aëronautische Anstalt, als Passagier auf und umrundet einmal das gesamte Flugfeld. Am 18. Februar steigert er seine Flugleistung wieder mit Passagier Booms, auf 26 Minuten, wobei er ca. 30 km zurücklegt (s. Abb. 2).¹¹

Nachdem sich Vincent Wiesenbach als Ausländer nicht am „Gerngroß-Preis“ beteiligen kann, startet er am Samstag, den 19. Februar außer Konkurrenz zum Dauerflug und bleibt auf dem „Wright-Knoller“ Doppeldecker 56 Minuten in der Luft, bevor ihm der Treibstoff ausgeht. Er stellt damit einen österreichischen Rekord im Dauerflug auf.¹²

Adolf Warchalowski bewirbt sich ebenfalls am 19. Februar um zwei der drei ausgeschriebenen „Gerngroß“-Preise (15 Minuten Dauerflug und 5 Minuten Flug mit einem Passagier). Um den Bestimmungen zu entsprechen, meldet er dies am Vortag der „Aëronautischen Kommission“. Mehr als tausend Schaulustige aus Wiener Neustadt und Umgebung sowie aus der Hauptstadt Wien strömen, bei herrlichem windstillem Wetter auf das Flugfeld, um Augenzeugen dieses Ereignisses zu werden. Um 14 Uhr 40 wird der „Farman“ Doppeldecker aus dem Hangar geschoben, Warchalowski besteigt das Flugzeug und startet um 14 Uhr 52, steigt auf 20 Meter Höhe, umrundet dreimal das Flugfeld, wobei er vom Publikum jedesmal stürmisch akklamiert wird, und landet schließlich um 15 Uhr 07 nach einer Flugzeit von 15 Minuten 20 Sekunden wieder auf dem Flugfeld (s. Abb. 3). Nach einer kurzen Pause startet er um 16 Uhr 30 wieder, diesmal mit dem 62 kg wiegenden Hauptmann Wilhelm Booms als Passagier, umrundet einmal das Flugfeld und setzt sicher nach einer Flugzeit von fünf Minuten 40

Sekunden wieder auf dem Boden auf. Er erfüllt damit die Bedingungen der beiden Preise, die mit einem Preisgeld von zusammen 6.000 Kronen dotiert sind. Kaum gelandet, wird er von vielen Gratulanten beglückwünscht, so von Feldmarschallleutnant Arthur Giesl von Gieslingen, dem Kommandanten der Theresianischen Militärakademie, den Direktoren Ferdinand Porsche und Eduard Fischer von den „Daimler-Werken“, von hohen Vertretern des „Österreichischen Aëro-Klubs“ und des „Österreichischen Flugtechnischen Vereins“ sowie von August Warchalowski und weiteren Verantwortlichen der Firma „Werner & Pfleiderer“, die ja Besitzer des „Farman“ Doppeldeckers sind. Am nächsten Tag sendet Henri Farman aus Paris an Warchalowski ein Glückwunsch-Telegramm: *„Je félicite mon jeune et courageux élève Warchalowski pour ses merveilleux succès d'aviation -- Farman [Ich beglückwünsche meinen jungen und mutigen Schüler Warchalowski zu seinen wunderbaren aviatischen Erfolgen -- Farman].“* Viele Zeitungen berichten über dieses Ereignis und darüber, dass Warchalowski die beiden zusammen mit 6.000 Kronen dotierten Preise gewonnen hat.¹³ Oder doch nicht? Dazu später mehr.

Die „Österreichische Aëronautischen Kommission“, die von gewählten Delegierten des „Österreichischen Aëro-Klubs“, des „Österreichischen Automobil-Clubs“ und dem „Österreichischen Flugtechnischen Verein“ beschickt wird, stellt die oberste Sportbehörde zur Durchführung und Abnahme von Flugveranstaltungen bzw. von Rekordleistungen in Österreich dar. Auch sie stiftet zwei Preise, die „Kommissions-Preise“, einer davon dotiert mit 5.000 Kronen. *„[...] Für jenen Österreicher, der auf einem von der Kommission anerkannten Flugfeld [...] zuerst die Strecke von zehn Kilometer ohne Unterbrechung zurücklegt. [...]“*¹⁴ Warchalowski verständigt die Kommission, dass er sich am 3. März um diesen Preis bewerben will; Datum und Uhrzeit sind nicht zufällig gewählt – ein hoher Besuch wird erwartet.¹⁵

Auf Einladung des Kommandanten der Theresianischen Militärakademie, Feldmarschallleutnant Arthur Giesl von Gieslingen, besucht Erzherzog Leopold Salvator am Donnerstag, den 3. März das Flugfeld. Der 46-jährige Erzherzog erhielt seine militärische Ausbildung an der Technischen Militär-Akademie in der Stiftskaserne in Wien, besitzt eine hohe technische Begabung mit besonderem Interesse an der sich



Abb. 3: Adolf Warchalowski während seines Dauerfluges über fast sechzehn Minuten am 19. Februar 1910 im „Farman“ Doppeldecker der Firma „Werner & Pfeleiderer“ vor einem Spalier von tausend Schaulustigen, die vor den Hangars (links im Bild, der des „Farmans“) Aufstellung genommen haben (Privatsammlung).



Abb. 4: Ganz links Feldmarschallleutnant Arthur Giesel von Gieslingen (Kommandant der Theresianischen Militärakademie in Wiener Neustadt), daneben Erzherzog Leopold Salvator und Pilot Adolf Warchalowski im Hangar der Firma Werner & Pfeleiderer, während des Besuchs des Erzherzogs am 3. März 1910 am Flugfeld in Wiener Neustadt (Sammlung Ch. Reiterer).

entwickelnden Luftfahrt und ist auch seit 1902 aktiver Ballonführer.¹⁶ Am Flugfeld ist alles für den Empfang vorbereitet: Seile sind gespannt, um das Publikum von den Hangars (und dem Erzherzog) fernzuhalten, Wachpersonal ist zur Stelle, und vor den Hangars ist Sand gestreut. Zum Empfangskomitee zählen unter anderem Graf Erich Kielmansegg (Statthalter von Niederösterreich), Feldmarschallleutnant Alexander von Krobotin, Generalmajor Leopold von Schleyer (Kommandant der Verkehrstruppen-Brigade und damit der militärischen Luftfahrt). Von der militär-aeronautischen Abteilung Hauptmann Friedrich Tauber, Hauptmann Wilhelm Booms (der Kommandant der „aviatischen Station“ in Wiener Neustadt) und Hauptmann Wilhelm Hoffory. Weiters von den Daimler-Werken die Direktoren Ferdinand Porsche, Wilhelm Strauß und Eduard Fischer, Franz Kammann (Wiener Neustädter Bürgermeister), Ludwig Schmidt (der Präsident des lokalen aviatischen Komitees), die Flugzeugbesitzer Igo Etrich, Baron Robert von Lieben, Betriebsleiter Pichler (Werner & Pfleiderer) sowie die Piloten Adolf Warchalowski, Vincent Wiesenbach und Alfred von Pischhof.¹⁷

Außerhalb des Hangars steht um 10 Uhr schon der „Farman“ Doppeldecker bereit, mit dem sich Adolf Warchalowski um den „10-Kilometer Preis“ bewerben will. Allerdings ist der Wind so stark, dass er den Flug schon nach drei Kilometern Flugstrecke abbrechen muss. Der Erzherzog lässt sich von Warchalowski kurz den Flug schildern und besichtigt anschließend die Flugzeuge, zuerst den „Farman“ Doppeldecker, den er gerade im Flug gesehen hat (s. Abb. 4), dann das neue Flugzeug von Igo Etrich, den Etrich Monoplan „Etrich II“, noch ohne eingebautem Motor, den gerade eingetroffenen, neuen „Pischhof Monoplan“ (Eindecker) und abschließend den „Wright-Knoller“ Doppeldecker des Barons Robert von Lieben.

Anschließend besucht Leopold Salvator die nahegelegenen Werke der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft und nimmt dort das Mittagessen ein, da am Flugfeld noch kein Restaurant existiert. Er kommt noch einmal auf das Flugfeld zurück, wo allerdings der Wind stärker wird und dadurch keine Flüge mehr möglich sind. Um 17 Uhr 45 tritt



Abb. 5: Pilot Adolf Warchalowski, dahinter Anna Warchalowski, die Frau seines älteren Bruder August im „Farman“ Doppeldecker bereit zum Start des Dauerflugs mit einem Passagier um den „Gerngroß-Preis“ am 12. März 1910. Im Hintergrund links mit geöffneten Toren der Einzelhangar und rechts davon der gerade fertig gestellte Doppelhangar der Firma „Werner & Pfleiderer“ (Sammlung O. Stanger).

er gemeinsam mit Graf Erich Kielmannsegg die Heimreise mit dem Schnellzug nach Wien an.¹⁸

Nachdem – bedingt durch den starken Wind – der Flug um den „10-Kilometer Preis“ schon zweimal verschoben werden musste, herrschen am Samstag den 5. März gute Flugbedingungen vor: Es ist praktisch windstill, allerdings bei Temperaturen von $-6\text{ }^{\circ}\text{C}$. Die offiziellen Vertreter der Aëronautische Kommission stecken mit Fahnen einen vier Kilometer langen Kurs am Flugfeld aus, und Adolf Warchalowski startet um 8 Uhr 35 zu seinem Flug. Er steigt auf 30 Meter Höhe auf, legt $2\frac{3}{4}$ Runden zurück, was einer Strecke von elf Kilometern entspricht, erfüllt damit die Bedingungen und erhält den Preis von 5.000 Kronen zugesprochen. Das ist sein dritter Rekordflug innerhalb von zwei Wochen.¹⁹ Am Flugfeld ist es bitterkalt, die Pilo-



Abb. 6: Adolf Warchalowski mit Passagier Heinrich Heissenberger, dem Besitzer des Hotels „Zentral“ in Wiener Neustadt, in dem viele Piloten und Besucher des Flugfeldes untergebracht waren, nach seinem Passagierflug am 14. April 1910 (Sammlung O. Stanger).

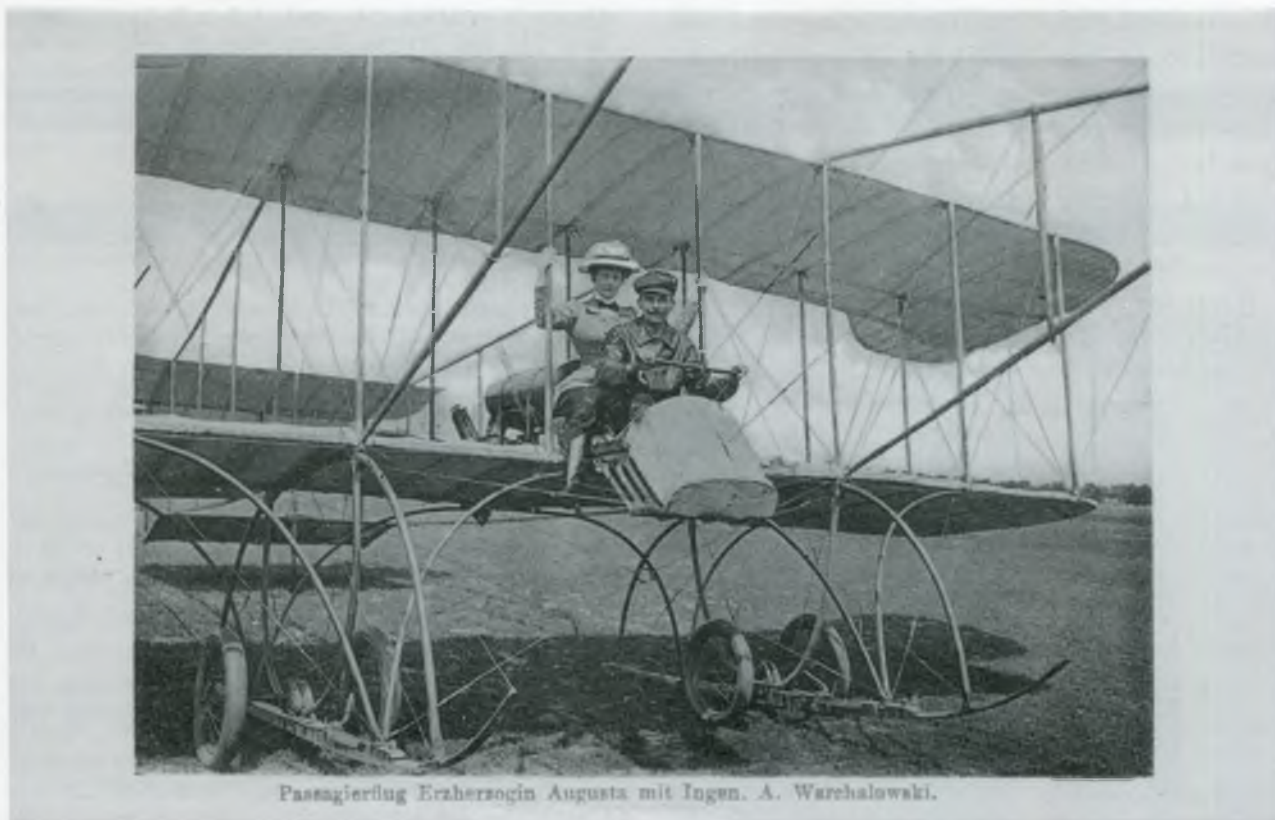
ten landen klammgefroren nach ihren Flügen. Die Mitglieder der „Österreichischen Aëronautischen Kommission“ hingegen liefern sich zur gleichen Zeit, in den warmen gemütlichen Räumen der Wohnung Victor Silberers in der Wiener Inneren Stadt, in mehreren Sitzungen bei Speis und Trank hitzige Debatten darüber, ob Adolf Warchalowski die beiden „Gerngroß-Preise“ zuerkannt werden sollen oder nicht.²⁰ Vordergründig wird über den Beisatz der Bedingungen „Start auf seinem *eigenen* Apparat“ diskutiert. Am 19. Februar, als Warchalowski seine beiden Flüge um den „Gerngroß-Preis“ durchführte, war der „Farman“ Doppeldecker im Besitz von „Werner & Pfeleiderer“, daher erkennt die Kommission zwar die Bestleistungen Warchalowskis an, spricht ihm aber nicht das Preisgeld zu, da er nicht Besitzer dieses Flugzeuges ist.²¹

Also auf ein Neues: Adolf Warchalowski, nun offizieller Besitzer des „Farman“ Doppeldeckers, bewirbt sich am Samstag, den 12. März erneut um die beiden „Gerngroß-Preise“. Bei nun mildem windstillem Frühlingswetter meistert er die Bedingungen souverän. Um 11 Uhr 42 startet er zuerst zum Dauerflug und landet nach einer Flugzeit von 15 Minuten und $13\frac{4}{5}$ Sekunden wieder.²² Nun kommt es, wie die Zeitungen später berichten, zum sensationellen Ereignis des Tages: Als Passagier nimmt er nicht, wie zwei Wochen zuvor, Hauptmann Wilhelm Booms mit an Bord, sondern seine Schwägerin, Anna Warchalowski, die Frau seines älteren Bruders August, des Direktors der von „Werner & Pfeleiderer“. Sie starten um 12 Uhr 26, steigen auf 6 Meter Höhe, Anna Warchalowski winkt den Zuschauern während des Vorbeifluges zu, und nach einer Flugdauer von 6 Minuten und 5 Sekunden setzt Adolf Warchalowski, trotz des aufkommenden Windes, wieder sicher am Flugfeld auf. Nach der Landung wird vor allem Anna beglückwünscht, sie ist nun der erste weibliche Flugpassagier Österreichs (s. Abb. 5).²³

Abgesehen von zwei kurzen Passagierflügen von Vincent Wiesenbach auf dem untermotorisierten „Wright-Knoller“ Doppeldecker, besitzt Adolf Warchalowski die ersten vier Monate des Jahres 1910

Bildtext zu Seite 23 unten:

Abb. 8: Während des am 8. September 1910 in Wiener Neustadt stattfindenden „III. Preisfliegens“ führt Adolf Warchalowski auch mit Generalmajor Leopold Schleyer von Pontemalghera einen Passagierflug durch (Sammlung Ch. Reiterer).



Passagierflug Erzherzogin Augusta mit Ingen. A. Warchalowski.

Abb. 7: Erzherzogin Augusta (Enkelin Kaiser Franz Josephs), der erste weibliche Passagier des Erzhauses, die einen Flug absolvierte, hier mit Pilot Adolf Warchalowski nach ihrem Flug am 18. Juli 1910 vom Flugfeld in Budapest auf dem „Autoplan-Biplan“ (Privatsammlung).



ein „Quasi-Monopol“ zur Durchführung von Passagierflügen. So berichtet die die „Wiener Luftschiffer-Zeitung“ am 1. Mai 1910: *„Zwölf Passagierflüge an einem Tage, eine Leistung, die bisher wohl noch kein Aviatiker aufzuweisen hatte, absolvierte am 14. April [1910] Ingenieur Adolf Warchalowski in Wiener-Neustadt. Ein Teil dieser Flüge war mit der Ausführung kinematographischer Aufnahmen, teils aus dem Flugapparat selbst, teils von der Erde aus, verbunden. Die Passagiere Warchalowskis waren abwechselnd Hauptmann Booms, Frau Direktor Anna Warchalowski, der französische Vertreter der Kinematographenfirma Pathe-Freres, [Alexander] Klose vom schlesischen flugtechnischen Verein und Hotelier [Heinrich] Heissenberger. Der Farman-Apparat hatte zeitweise eine Last von 224 kg zu tragen.“* (s. Abb. 6)

Folgende Mitglieder des Erzhauses, ranghohe Militärs und Industrielle absolvieren mit Adolf Warchalowski ihre ersten Flüge, zur damaligen Zeit ein absolutes Novum: Erzherzog Josef, seine Gattin Erzherzogin Auguste (die Enkelin des Kaisers, s. Abb. 7), Norbert Tarbuk (Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft), Prinz Franz Joseph von Braganza, Ferdinand Porsche (technischer Direktor der Daimler-Werke), Graf Heinrich Schönfeld (Österreichischer Automobil-Club), Generalmajor Leopold Schleyer von Pontemalghera (Leiter der Verkehrstruppenbrigade und damit der militärischen Luftfahrt, s. Abb. 8), Erzherzog Leopold Salvator, Feldmarschallleutnant Alexander Freiherr von Krobotin (ab 1912 Kriegsminister), General der Infanterie Franz Conrad von Hötzendorf (Chef des Generalstabes), Generalstabshauptmann Robert von Pohl und Grete Hierhammer (Tochter des Wiener Vizebürgermeisters).

Anmerkungen:

- ¹ Am 17. November 1909 wird das Flugfeld zum ersten offiziellen Österreichs erklärt: „Die Oesterreichische Aeronautische Kommission erklärt das Flugfeld in Wiener-Neustadt als vollkommen geeignet und ganz vorzüglich für alle aviatischen Versuche; sie kann daher dieses Flugfeld allen Aviatikern bestens empfehlen“. „Offizielle Mitteilungen des Oesterreichischen Automobil-Club: Oesterreichische Aeronautischen Kommission, Sitzung vom 17. November 1909“, Allgemeine Automobil-Zeitung (48) vom 28. November 1909, S. 4–5.
- ² „Große Stiftungen für aviatische Preise“, Neues Wiener Journal vom 30. Oktober 1909, S. 8.
- ³ Österreichische Aeronautische Kommission, Grundgesetz und Bestimmungen für Wettbewerbe und Rekords, Wien 1909, 26 S.
- ⁴ Dieses Wiener Traditionskaufhaus – „Der Gerngroß“ – existiert heute noch mit gleichem Namen und an gleicher Stelle (1070 Wien, Mariahilfer Str. 42–48), wurde allerdings umgebaut und wird von anderen Besitzern geführt.

- ⁵ Vincent Wiesenbach (*4. April 1880 in Diekirch, Luxemburg, †11. Juni 1911 in Wiener Neustadt; 1908–1909 Mechaniker der Gebrüder Wright in Frankreich, Pilotenlizenz Nr. 51 des französischen Aero-Clubs vom März 1910, erstes Todesopfer eines Flugunfalls in Österreich auf seiner Eigenkonstruktion dem „Wiesenbach-Eindecker“ am 11. Juni 1911.
- ⁶ „Unfall bei einem Flugversuche“, Deutsches Volksblatt vom 5. Jänner 1910, S. 6.
- ⁷ „Ein Professor für Luftschiffahrtswesen“, Reichspost vom 12. Oktober 1909, S. 6.
- ⁸ „Die Ereignisse auf dem Flugfelde bei Wr.-Neustadt. Zwei Flüge – zwei Siege“, Flug- und Motor-Technik (4) vom 25. Februar 1910, S. 151.
- ⁹ „Erster Passagierflug (Ingenieur Warchalowski, Farman)“, Allgemeine Automobil-Zeitung (8) vom 20. Februar 1910, S. 8.
- ¹⁰ „Eine Flugmaschinenfabrik in Wien“, Arbeiter Zeitung vom 7. November 1909, S. 7.
- ¹¹ „Ein Halbstunden-Flug ober dem Steinfeld“, Neuigkeits-Welt-Blatt vom 19. Februar 1910, S. 5.
- ¹² „Ein österreichischer Flugrekord“, Salzburger Volksblatt vom 19. Februar 1910, S. 13.
- ¹³ Neue Freie Presse vom 20. Februar 1910, S. 13; Wiener Luftschiffer-Zeitung (5) vom 1. März 1910.
- ¹⁴ „Die aviatischen Preise für österreichische Flieger. A. Die Kommissionspreise“, Allgemeine Automobil-Zeitung (48) vom 28. November 1909, S. 49.
- ¹⁵ „Bewerbung Warchalowskis um den Preis für den Zehnkilometerflug“, Neue Freie Presse vom 2. März 1910, S. 10.
- ¹⁶ Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950, Leopold Salvator, Online Edition, Wien 2003–2014: S. 146.
- ¹⁷ „Erzherzog Leopold Salvator auf dem Wiener-Neustädter Flugfeld“, Neue Freie Presse vom 4. März 1910, S. 9.
- ¹⁸ „Erzherzog Leopold Salvator auf dem Steinfeld“, 1910-03-05 Wiener Neustädter Zeitung vom 5. März 1910, S. 3.
- ¹⁹ „Der Rekordflug des Ingenieurs Warchalowski“, 1910-03-05 Neue Freie Presse (Abendblatt) vom 5. März 1910, S. 4–5.
- ²⁰ „Offizielle Mitteilungen des Oesterreichischen Automobil-Club: Oesterreichische Aeronautischen Kommission, Sitzung vom 23. Februar 1910“, Allgemeine Automobil-Zeitung (10) vom 6. März 1910, S. 2–3; „Offizielle Mitteilungen des Oesterreichischen Automobil-Club: Oesterreichische Aeronautischen Kommission, Sitzung vom 28. Februar 1910“, Allgemeine Automobil-Zeitung (11) vom 13. März 1910, S. 2–3.
- ²¹ „Rekordflüge des Ingenieur Adolf Warchalowski“, Arbeiter Zeitung vom 13. März 1910, S. 10.
- ²² „Neuerliche Rekordflüge des Ingenieurs Adolf Warchalowski“, Deutsches Volksblatt vom 13. März 1910, S. 9.
- ²³ „Der erste weibliche Flugpassagier in Oesterreich“, Neue Freie Presse vom 13. März 1910, S. 11–12.

**Bitte versehen Sie jede
Kontoüberweisung
oder sonstigen Schriftverkehr mit ihrer
Mitgliedsnummer.
Sie finden diese auf der Mitgliedskarte
oder neben dem Adressfeld auf dem
ÖFH-Postkuvert. Danke!**