

„Bin in Fischamend gut angekommen....“



In Fischamend gut angekommen zu sein, hieß, mit dem Fernzug Wien – Pressburg unterwegs gewesen zu sein. Für die damalige Zeit kein geringer Aufwand. Das war schon ein Grund, seinen Lieben davon zu berichten. Grußkarten waren ja die E-Mails von damals.

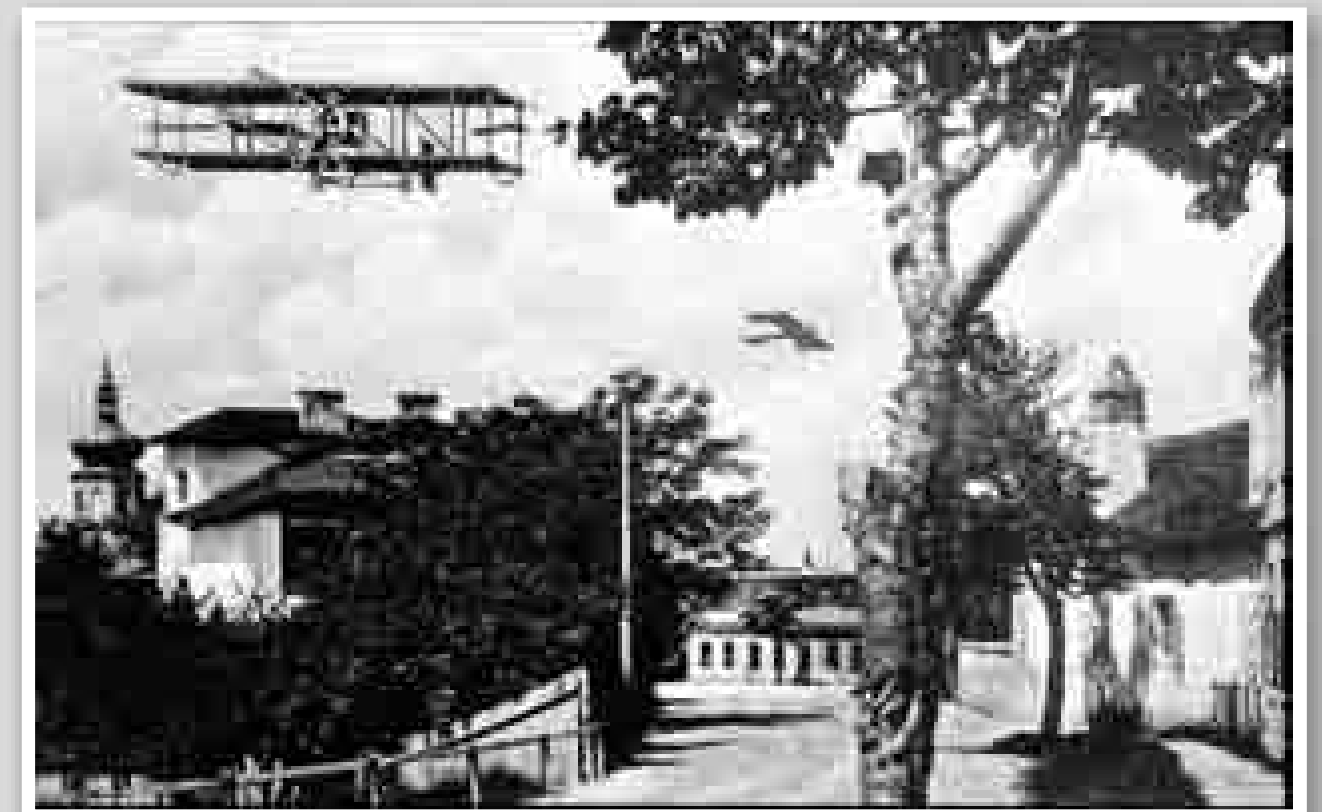
Im Fischamend der Jahre 1909 und später zeigen diese die tiefe Verinnerlichung der Bevölkerung mit dem Fluggeschehen in der k. u. k. Militär-aeronautischen Zentralanstalt und ihren Flugpionieren.

Keine Grußkarte ohne Luftschiff oder Aeroplan, die Fischamender Leut' in Dorf und Markt sind sich der Rolle ihres Heimatortes in der Luftfahrtgeschichte bewusst.

Aus Richtung Hainburg kommend konnte man durchaus des riesigen Lenkballons Lebaudy ansichtig werden.



Zu ebener Erde steht die Zeit noch still. Das Ortszentrum im Markt (Hainburgerstraße).



Ein imposanter Anblick (Bruckerstraße, Hainburgerstraße). Im Tiefflug gleitet ein Aeroplan über Gutsbesitz Schwarzott. (Heute: Gutshof Pecina)



Die Alleestraße und das alte Rathaus vom Fischaturm aus betrachtet.



Das Ortszentrum aus dem Blickfeld des Aviatikers.



Ein stimmiger Blick von der Kirschenstraße auf das Ortszentrum von Fischamend. Michaelskirche, Fischaturm und die Dorfkirche zu St. Quirin.



Die malerische Fischalandschaft mitten im Fischamender Ortszentrum. Mit Flugzeug. Eine äußerst begehrte Ansichtskarte.



Ein neuer Trend. Keine Ansichtskarte von Fischamend ohne Aeroplan.



So nahe zum blattgoldenen Wetterfahnenfisch auf dem Fischaturm kommt nur der Donauwind oder ein wagemutiger Aviatiker mit

Warum der Mensch nie fliegen kann ...

Im Jahre 1709 erscheint eine Abhandlung des gelehrten Professors Johann Ludwig Hannemann, in der dieser mit vielen wissenschaftlichen Beweisen dartut, warum der Mensch zum Fliegen unvermögend sei.

Der gelehrte Professor Johann Ludwig Hannemann hat in einer im Jahre 1709 erschienenen Abhandlung mit vielen wissenschaftlichen Beweisen dargetan, warum der Mensch zum Fliegen unvermögend zu sein scheint. Diese Arbeit, die ein heute gelöstes Problem mit großer Bestimmtheit in das Reich der Unmöglichkeiten verweist, ist für uns gerade jetzt von Interesse, wo durch die jüngsten Flüge von Berlin nach Wien, von Berlin nach Petersburg, von Paris nach Berlin uns das Bild einer engen Verbindung weit entfernter Städte durch die Luft nahe vor Augen gestellt wird. „Alle Versuche“, so führt der Gelehrte vor 200 Jahren aus, „gleich dem guten Ikarus durch die Luft zu segeln,“ seien mißlungen oder es sei nach prahlerischen Ankündigungen sehr rasch still geworden, sodaß man „muthmaßen kann, daß entweder der Erfinder oder seine Erfindung gar bald ausgestorben sey.“

„Das Journal des Savants“ vom Jahre 1678 preiset uns die Kunst des Beniers, eines Schlossers in dem Städtchen Sahle in der Landschaft Maine, auf guten Glauben an, und versichert, daß er bey seinem unnatürlichen Fliegen in einigen Versuchen glücklich gewesen sey. Aber man hat nichts mehr davon gehört. Der verwegene Flug eines Schusters in Augsburg hat mit der Erfindung jenes holländischen Künstlers im Haag einerley lächerliches Schicksal gehabt. Vor vielen Jah-

ren erregte der Italiener Barottini eine unnötige Aufmerksamkeit. Man erwartete mit ungeduldigem Verlangen die Erfüllung seines prahlerischen Versprechens, daß er in zwölf Stunden von Warschau nach Konstantinopel fliegen wollte. Allein Barottini hat sehr wohl getan, daß er sein Versprechen nicht erfüllt hat. In Wahrheit! Es ist sehr seltsam, wenn man der Unmöglichkeit Trotz bieten will.“

Damals erregte besonderes Aufsehen die Erfindung eines Abbés, des Don Falco, der eine Maschine konstruiert hatte, „vermittels welcher er in der Luft herum zu fliegen gedenket.“ „Wenn Don Falco vermögend wäre, zwo Kugeln zu verfertigen, deren jede zwar siebenzig Pfund Luft fassen könnte, dabey aber nebst ihrem Hahn nur acht Loth schwer wäre, und er könnte dieselben luftleer machen, ohne daß sie alsdann von der äußeren Luft zerdrückt würden: so würde er solche an sich hängen, und sich damit ohnfehlbar in die Höhe schwingen können. Allein, würde er auch Atem holen? Wie lange würden die Nerven diese Richtung der Bewegung durch die Luft aushalten? Würden nicht in der dünnen Luft die Lungengefäße in der Lunge am wenigsten ausgedehnt, mithin das Atemholen beschwerlicher gemacht werden? Alle diese Umstände drohen der Kunst zu fliegen einen schlechten Fortgang.“

Aus: Die neue Zeitung, vom 2. September 1912

Im Zeitalter des „Fliegenden Menschen“

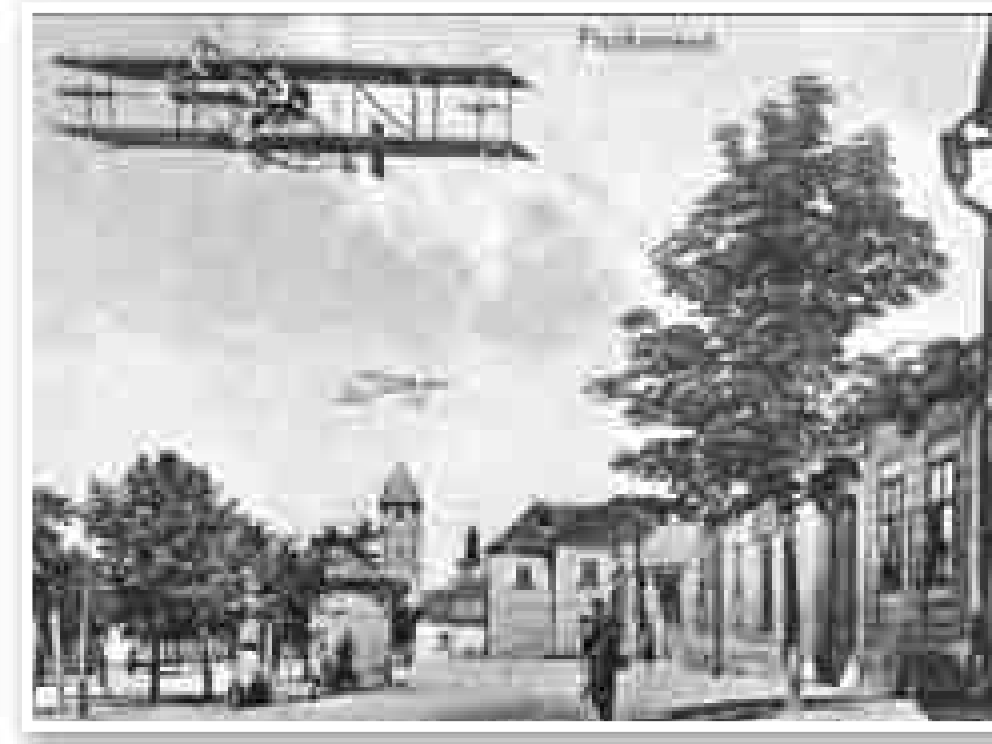
Wie irrte doch der gelehrte Professor Johann Ludwig Hannemann. Plötzlich, man kann sagen, über Nacht, sind wir in das Zeitalter des „Fliegenden Menschen“ hineinversetzt worden. Dies verdanken wir unzähligen mutigen und vom Erfolg besessenen weiblichen und männlichen Flugpionieren in aller Herren Länder. Sie wollten verwirklichen, was bereits in der griechischen Mythologie angedeutet wird: „Der Mensch hat den Wunsch, sich vogelgleich in den Lüften zu bewegen, bereits von seiner Schöpfung her in sich“. Jetzt beginnt er diesen Wunsch wahr werden zu lassen und der Ort Fischamend wird eine der Stätten sein, an der er sich den Wunsch erfüllt. Allerdings, man erinnere sich der griechischen Sage: Wehe, Ikarus, kommst du der Sonne nahe ...

Plötzlich, man kann fast sagen, über Nacht, sind wir in das Zeitalter des „fliegenden Menschen“ hinein versetzt worden. Man kann sich noch ganz gut erinnern, wie noch vor einigen Jahren Krefz wegen Mangels an Geld und vielleicht an Verständnis seine ersten Versuche einstellte und der „Fliegende Mensch“ ein Traum der wenigen Phantasten á la Jules Verne war. Nun sehen wir diesen Traum mit überraschender Schnelligkeit zur Wirklichkeit werden, sehen Zeppelin Triumphe feiern und hören in „fliegender Eile“: Deutschland hat so viele, Frankreich so viele Lenkballons, Bleriot überfliegt den Kanal und gleich danach macht Santos Dumont eine veritable Spazierfahrt in seinem „Taschenaeroplan“, ein Rekord schlägt den anderen, Nationen wetteifern miteinander, und alles das in so fiebernder Eile, daß es einem fast schwindlig wird. Von dem nervösen Wetteifern draußen spürte man bei uns in Österreich bis jetzt herzlich wenig. Nun wird es aber ernst. Die „Renner-Buben“ versuchen, das österreichische Renommee zu retten.

Mancher theoretische Luftschiffer kann sich eines Lächelns kaum erwehren, wenn er

den Rennerschen Ballon sieht. All die grundlegenden Hilfsmittel, die draußen schon längst erprobt und als unentbehrlich befunden wurden, fehlen ihm. So bemüht sich das Auge des Kenners umsonst, eine vernünftige Höhensteuerung, eine Stabilisierungsvorrichtung zu entdecken, auch vermißt man mit Staunen und Kopfschütteln die primitivsten Sicherheitsventile, Reißleine, Ballone u. a. m. scheinen ganz vergessen zu sein. Jedenfalls kann man trotzdem den beiden Renner nicht das Verdienst absprechen, daß sie die ersten waren, die sogar mit geringen Mitteln den entscheidenden Schritt machten.

Viel Bedeutung haben auch die Flugversuche am Steinfeld bei Wiener Neustadt. Der bekannte Flugtechniker Etrich, der Oberleutnant Hirsch und andere mehr betreiben ein ernstes Studium der Aviatik und sie haben schon kleinere Erfolge zu verzeichnen. Freilich braucht die Sache Zeit, aber man kann sich noch erinnern, wie lange Wright mit Versuchen beschäftigt war, bis es ihm gelang, zum ersten Mal zu fliegen. Wenn man die mehr als bescheidenen Hangars sieht und von den lebenswürdigen Aviatikern hineingeführt, die Einfachheit der Aeroplane be-



Ein Aeroplan über der Alleestraße (Hinterstoißerstraße, später Gregerstraße)

wundert, fragt man sich unwillkürlich: Ja, wozu hat man, um alle diese einfachen Sachen zu erfinden, so viel Zeit gebraucht?

Aber da beginnt der Führer schon zu erzählen, von der Ungleichmäßigkeit des Termins, von den neuen Stabilisierungsflächen, von den Axenbrüchen und von dem Motor. Ja, der Motor, das ist ein Kapitel für sich. Fast jeder Aviatiker kann ein ganzes Buch von den Launen seines Motor erzählen und wenn man ihm so zuhört, beginnt man zu ahnen, warum diese Männer so lange auf die Erfolge warten müssen. Denn der Motor ist die Seele des Aeroplans.

So wird bei Wiener Neustadt in aller Stille aber desto intensiver gearbeitet. **Noch einen Ort gibt es in der Nähe Wiens, der bald in der Geschichte der Luftschiffahrt in Österreich eine bedeutende Rolle spielen wird. In Fischamend an der Donau stehen schon Hallen bereit, um die österreichischen Militär lenkballons aufzunehmen.** So werden wir es hoffentlich bald erleben, daß über der österreichischen Kaiserstadt die Luftkreuzer stolz segeln, was in den anderen Städten,

z. B. in Paris zum obligaten Stadtbild gehört.

Das offizielle Österreich bemüht sich, den anderen Staaten nachzukommen, das private, mit rühmlichen Ausnahmen, schläft noch. Der Aeroklub veranstaltet Spazierfahrten in den alten, aber sicheren und bequemen Kugelballons, und gibt eine Zeitschrift heraus. Überall hat man auch schon aerologische Observatorien, nur bei uns zögert man noch immer. Kein Geld!

Aufgabe der Presse aber ist es, mit aller Energie zu sorgen, daß auch in unserem Vaterlande den Luftschiffern nicht nur theoretische Sympathie sondern auch finanzielle Unterstützung geboten werde. Millionen wurden in Österreich für nutzlose Sachen hergegeben. Die „Renner-Buben“ haben ihre mühsam verdienten Kreuzer geopfert, um kühn den Anfang zu machen. Die Ehre unseres Reiches erfordert es, daß nun auch alle Schichten der Bevölkerung das Ihre beitragen, um Österreichs Anteil an dem Zeitalter des „Fliegenden Menschen“ zu wahren.

Aus: „Die neue Zeitung“, vom 19. Oktober 1909

Der uralte Traum vom Fliegen

Dass Ballons „leichter als Luft“ über den Köpfen der Menschen dahinschweben, dass Luftschiffe mit Passagieren an Bord in den Wogen des Himmels zügig dahinfahren – das verdanken wir Menschen mit Ideen, Tüftlern, waghalsigen Experimentierern, klugen Köpfen und Persönlichkeiten, die „Flugungläubige“ überzeugen und überreden konnten. Von einigen soll hier die Rede sein, an viele sei hier gedacht. Denn man sieht nur die im Lichte, die im Dunkeln sieht man nicht.

„Wenn ich ein Boot hernehme und dieses an luftleer gepumpte Kugeln hänge, so müßten sich doch diese Kugeln mitsamt dem Boot in die Höhe erheben.“ Bereits im Jahre 1670 hatte der portugiesische Jesuitenpater Francesco Lana di Terzi diese Idee für die Konstruktion eines Luftschiffs.“ Diese Idee wurde jedoch nie realisiert.

Benso unrealisiert bleibt ein Luftschiffentwurf des französischen Mathematikers und Generals *Jean Baptiste Marie Meusnier de la Place* (1754–1793) aus dem Jahr 1785, der bereits alle Elemente wie Auftriebskörper (in Form von „Ballonets“) mit darunter aufgehängter länglicher Gondel, Steuerruder und drei muskelkraftbetriebenen Luftschauben für den Antrieb vorsieht.

Der uralte Traum vom „Fliegen“ ist jedoch entfacht. Bald wird er auch tatsächlich zur ersehnten Realität. Dies in der Person des französischen Luftfahrtpioniers *Baptiste Henri Jacques Giffard* (1825–1882). Er gilt weithin als technischer Tüftler und ist vor allem von Dampfmaschinen begeistert. Durch Verbesserungen an dieser Technologie verdient er ein Vermögen.

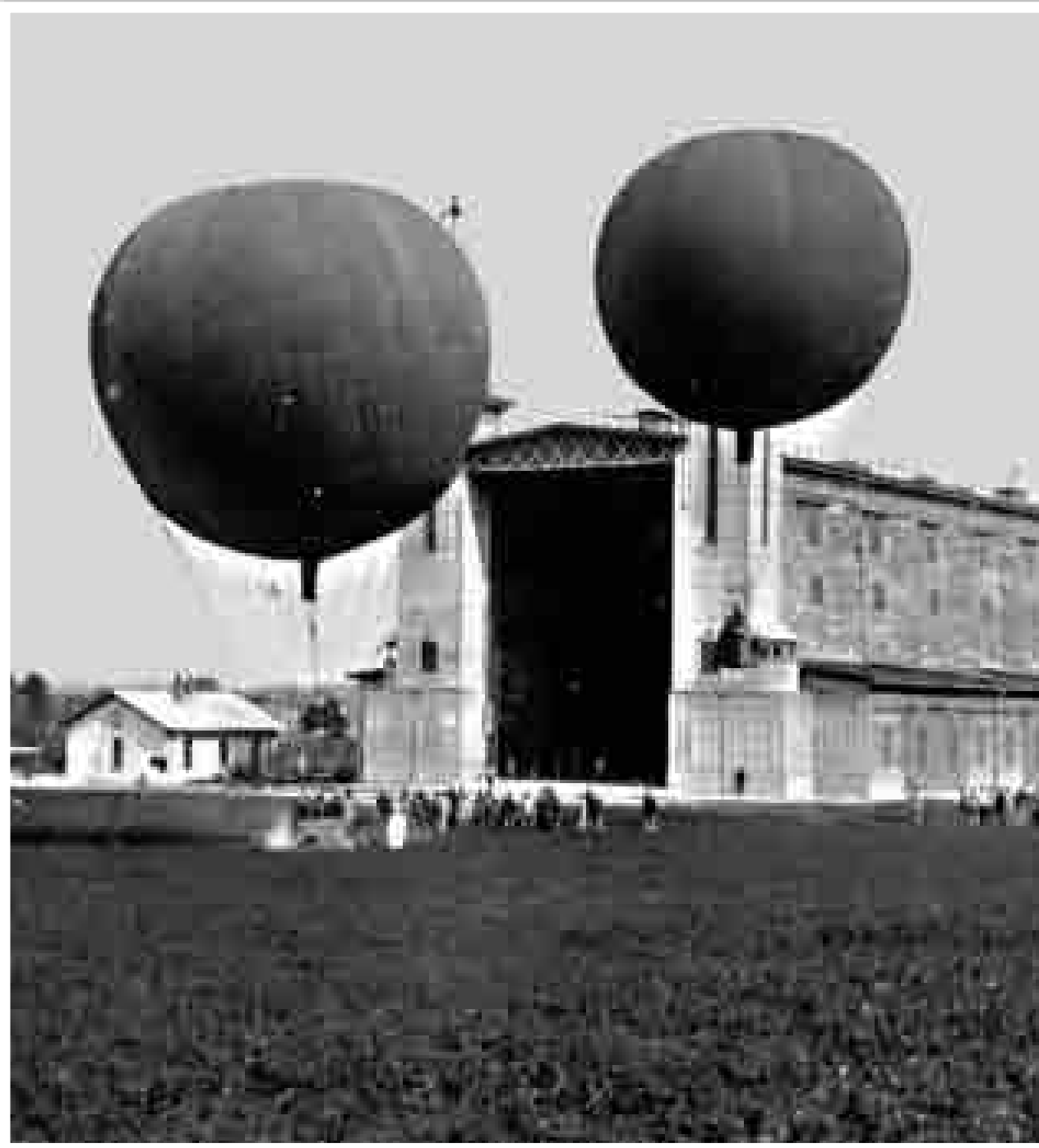
Im Jahre 1850 hilft Giffard seinem Landsmann, Ingenieur Jullieu, beim Bau eines Luftschiffes, dessen Propeller von einem Uhrwerk angetrieben wird. Ein Jahr später

meldet Baptiste Giffard ein Patent auf die „Anwendung des Dampfes in der Luftschiffahrt“ an.

Dieses von Giffard gebaute Luftschiff wird durch eine 2,2 kW (3 PS) starke Dampfmaschine, die nur 45 Kilogramm wiegt, angetrieben. Die Fluggeschwindigkeit beträgt etwa 9 km/h und die Flughöhe an die 1800 Meter. Der Langballon, in dem die Dampfmaschine eingebaut ist, besitzt eine Länge von 44 Metern und hat ein Volumen von 2500 Kubikmetern. Gondel und Motor hängen an einem Balken unter dem Ballon. Gesteuert wird mit einem dreieckigen Segel.

Giffards Arbeit steht jedoch unter keinem guten Stern. Ein weiteres Luftschiff explodiert beim Probeflug im Jahr 1855. Er und seine Begleiter entkommen den Flammen unverletzt. Der tüchtige Flugpionier endet jedoch tragisch. Nachdem er völlig erblindet war, begeht er im Jahre 1882 Selbstmord. Fünfzehn Jahre später, am 13. Dezember des Jahres 1872, erreicht der deutsche Ingenieur Paul Haenlein in Brünn mit einem über 50 Meter langen Luftschiff eine Geschwindigkeit von 18 km/h. Das Gefährt wird von einem Lenoir'schen Gasmotor angetrieben.

Paul Haenlein (1835–1905) ist ein deutscher Flugpionier. Seine Familie gehört zu den *Citoyens notables*, jenen Honoratioren, die in der Mainzer Gesellschaft den Ton angeben.



Startbereite Fesselballons vor der Körtinghalle mit den Hilfsmannschaften.

Des Kaisers treue Gleiter

„Denn es war kein Jahrhundert der Leidenschaft, in dem ich geboren und erzogen wurde. Es war eine geordnete Welt mit klaren Schichtungen und gelassenen Übergängen, eine Welt ohne Hast. Der Rhythmus der neuen Geschwindigkeit hatte sich noch nicht von den Maschinen, von dem Auto, dem Telephon, dem Radio, dem Flugzeug auf den Menschen übertragen, Zeit und Alter hatten ein anderes Maß. Die Zeit gibt Bilder, ich spreche nur die Worte dazu.“

Stefan Zweig, „Die Welt von Gestern“

Wie ebenmäßig der berühmte Dichter und Literat doch diese, seine Welt sieht. Dann sind da die Schüsse von Sarajevo. Unüberhörbar. Auch für des Kaisers neue Gleiter. Auch für jene in Fischamend. Niemand ist vom ersten großen Weltbrand ausgenommen. Niemand. Aus dem verspielten Begriff „neu“ entspinnt sich der eherne Begriff „treu“. „Treu“ bis in den (Helden-) Tod. Für wen? Für Kaiser, Vaterland – und?

1912 – „Es kann der Frömmste nicht im Frieden fliegen“ – Rekordleistungen der Luftfahrtpioniere schüren Kriegsgelüste und führen zu unverhohlener Kriegstreiberei

3000 Kilo Nutzlast repräsentieren 100 Sprengbomben – Taktische Überlegungen des Einsatzes der Luftwaffe im Kriegsfall!

In der Ausgabe vom 1. Juli 1912 unterbreitet „Die neue Zeitung“ ihrer Leserschaft bemerkenswerte theoretische Überlegungen, wie die bisherigen Leistungen der Luftfahrt im Kriegsfall umzumünzen seien:

Daß unsere Militärpiloten zu den besten Hoffnungen berechtigen, haben sie schon häufig bewiesen, nicht zuletzt bei der Überfliegung des Semmering und beim Gleitflug Berlin-Wien. Im Hinblick auf die Wichtigkeit, die der Luftfahrt im Allgemeinen für den Krieg zukommt, ist es sehr zu wünschen, daß die Ausbildung von Luftschiffern – sowohl für Ballons wie für Aeroplane – in möglichst weitem Umfange betrieben würde.

In Bezug auf die militärische Verwendung muß man die Bedeutung von Freiballons,

Lenkballons und Aeroplanen wohl unterscheiden.

Für **Kriegszwecke** ist natürlich der Freiballon am wenigsten verwendbar, da er von der Luftströmung allzu sehr abhängig ist. Aber die Freifahrten sind in einem ganz besonderen Maße geeignet, zukünftige Lenker von Motorballons und Aviatiker im Orientieren aus der Vogelperspektive auszubilden. Die Orientierung gehört mit zu den allerwichtigsten Dingen, die der Luftschiffer innehaben muß, soll er sich für militärische Zwecke verwendbar erweisen.

Vom **Lenkballon** muß man eine bedeutende Eigengeschwindigkeit fordern. Er muß etwa 80 Kilometer in der Stunde zurücklegen können, befähigt sein, durch längere Zeit in einer Höhe von ungefähr 2000 Metern zu fahren und einen bedeutenden Aktionsradius besitzen. Zu dem letzteren Zwecke muß er so viel Tragfähigkeit haben, um einen Benzinmotor für mehrere Stunden, wobei bei einem Motor von 400 Pferdekraften 130 Kilo Benzin für die Stunde gerechnet werden, mitzuführen. Außerdem muß er natürlich auch eine entsprechende Nutzlast tra-



Betrieb und Flugzeugproduktion während des ersten Weltkrieges ab 1915 im k. u. k. Fliegerarsenals in Fischamend.

Knoller, Cavallar, Petroczy – die vergessenen Pioniere des Fischamender Fliegerarsenals

Prof. Richard Knoller experimentiert erfolgreich mit dem Windkanal, Feldpilot Hauptmann Ferdinand Cavallar, Ritter v. Grabensprung, gelingt im Juni 1914 die erste Funkverbindung von einem Flugzeug zu der Bodenstation und Major Stephan Petroczy von Petrocz leistet bahnbrechende Beiträge zur Entwicklung des Hubschraubers.

Ihre Namen, ihre bedeutenden Leistungen sind dem Vergessen anheim gefallen. Lediglich Luftfahrtexperten und wenigen interessierten Laien sind sie noch heute ein Begriff.

Völlig zu Unrecht, denn vieles, was wir heute in der Luftfahrtstechnik als gegebene Selbstverständlichkeit abtun, wurde in Fischamend während des Wütens des 1. Weltkrieges erdacht, erarbeitet, erprobt, erfolgreich eingesetzt und – was von besonderer Bedeutung ist – für zukünftige technische Fortentwicklungen und Verbesserungen aufbereitet

Prof. Richard Knoller und sein „Aeronautisches Laboratorium“

Seinen 40. Geburtstag feiert er genau drei Monate vor der Überfliegung des Ärmelkanals durch den französischen Flugpionier Louis Blériot. Obwohl die „Maschinen schwerer als Luft“ zu seiner Zeit mit eigener Kraft den Erdboden verlassen können, ist die theoretische Strömungslehre noch nicht imstande, den Auftrieb eines Tragflügels auch nur annähernd zu berechnen. Dieser Umstand wird für Knoller die Herausforderung. Späterhin gelingt es ihm tatsächlich als Erstem, den scheinbar „negativen Widerstand“ von Tragflügeln theoretisch zu berechnen, eine Erscheinung, die im Segelflug eine große Rolle spielt („Knoller-Effekt“).

Geboren ist Richard Knoller, am 25. April 1869 in Wien, er absolviert in seiner Geburtsstadt die Technische Hochschule und ist

dort späterhin als Assistent an der Lehrkanzel für Maschinenbau tätig.

Von seinen Studienreisen bringt er u. a. die amerikanischen Methoden der Massenfertigung mit, wendet sich dem Fahrzeugbau zu und konstruiert mit A. Friedmann einen Dampfwagen. In Frankreich kommt Knoller mit den ersten Pionieren der Flugtechnik in Berührung.

1909 erfolgt seine Berufung an die neugeschaffene Lehrkanzel für „Luftschiffahrt und Automobilwesen“ an der Technischen Hochschule in Wien. Knoller baut dort sogleich ein innovatives „Aeronautisches Laboratorium“, welches als Vorbild für spätere „Windkanäle“ dienen sollte. Diesem gigantischen Projekt steuert Arthur Krupp, ein Industrieller aus Berndorf, die nötigen Geldmittel bei.

Im ersten Weltkrieg stellt Knoller diese flugtechnische Einrichtung und sein Fach-



Der Windkanal. Eine Konstruktion von Prof. Richard Knoller.

Ludwig Wittgenstein, Fliegerkompanie 30, im k. u. k. Fliegerarsenal bei Fischamend – der Schöpfer des Tractatus als Philosoph und Flieger

„Die Welt zerfällt in Tatsachen“ – noch während der Wirren des Ersten Weltkrieges formuliert Ludwig Josef Johann Wittgenstein in seinem „Tractatus logico-philosophicus“ derartig tiefgründige Gedanken. Es ist eine Philosophie der Logik, der Sprache und des Bewusstseins. Seit seiner frühen Kindheit kreisen jedoch Wittgensteins Gedanken und Visionen um eine völlig andere Materie: Um die Technik des Fliegens. Bald verschreibt er sich dem Drachenflug, bald der Entwicklung eines Düsentriebwerkes.

Ein Kriegskamerad, Oberleutnant Walter Wahle, holt ihn 1917 nach Fischamend, wo er – wenn auch nur kurze Zeit – im k. u. k. Fliegerarsenal sein flugtechnisches Wissen, seine fliegerischen Neigungen und Interessen ausleben kann.

„Dem Ausdruck der Gedanken eine Grenze ziehen“, so formuliert Ludwig Josef Johann Wittgenstein, ein österreichisch-britischer Philosoph des 20. Jahrhunderts (1889 – 1951), im Vorwort seines Tractatus logico-philosophicus sein Anliegen.

Seine Gedanken schweben jedoch nicht nur in philosophischen Höhen. Nur wenige wissen, dass Wittgenstein schon seit früher Kindheit in unendlich tiefer Neugier der Entwicklung der Luftfahrt zugetan ist und diese auch als Heranwachsender nicht lässt. Nachdem er 1906 sein begonnenes Maschinenbaustudium an der Technischen Hochschule

in Berlin abgebrochen hat, geht er nach England und beschäftigt sich in der Forschungsstation von Glossop, einer Außenstelle der Universität Manchester, zunächst mit Drachenflugexperimenten, später sogar mit der Entwicklung eines Düsentriebwerks, wobei er Rückstoßdüsen an den Propellerspitzen anbringt, sodass der Propeller und das Triebwerk eine Einheit bilden.

An diese Neigung Wittgensteins und an dessen fachliches Wissen denkt offenbar ein Kriegskamerad – es tobt und brodeln mittlerweile der Erste Weltkrieg – der k. u. k. Oberleutnant Walter Wahle, und schreibt ihm am 22. August 1917 kurzerhand einen Brief:

Fischamend, 22./VIII 1917

Lieber Wittgenstein!

Du wirst Dich sicherlich wundern nach nahezu 1 ½ Jahren von mir zu hören. Ich komme Dir aber heute einen Vorschlag zu machen, den ich Dich ernstlich zu erwägen bitte. Vorher will ich Dir nur in aller Kürze erzählen, wie ich hieher kam. Also höre: Vom lieblichen A.W.Z. ging ich, wie Dir bekannt, zu meinem Regiment zurück, wo ich sehr gut aufgenommen wurde und angenehme Zeiten verbrachte. Im Juli 1916 wirkte ich meine Kommandierung zu den Luftfahrtruppen, kam zuerst in die Fliegeroffiziersschule, nach deren Absolvierung in die Pilotenausbildung und bin nun bei **der Versuchsabteilung der Flugzeugmeisterei des k. u. k. Fliegerarsenals eingeteilt. Diese junge Anstalt ist bestimmt, sämtliche Neuerscheinungen auf flugtechnischem Gebiete, wie neue Flugzeug- und Motortypen, flugtechnische Instrumente, Luftschrauben, kurz alle Neuerungen vor deren allgemeinen Einführung zu begutachten und zu erproben. Die Arbeit ist hauptsächlich wissenschaftlich in Verbindung mit praktischen Versuchen. Kommandant der Abteilung ist der bekannte Aerodynamiker Obltn. i.d. Res. Prof. Dr. v. Karman der technischen Hochschule in Aachen.** Ich bin technischer und administrativer Leiter. Ich frage Dich nun, lieber Wittgenstein, ob Du Lust hättest auf dem Dir geschilderten Gebiete zu arbeiten. Die Fliegertruppe ist als die jüngste der technischen Waffen frei von jedweder Verknöcherung, man läßt uns wirklich ruhige wissenschaftliche Arbeit leisten, wir können auch schon auf sehr hübsche Ergebnisse zurückblicken. Die Abteilung befindet sich am Flugfeld in Fischamend bei Wien; es unterläge keinem Anstand, daß Du in Wien bei Deiner Mama wohnst, übrigens ist auch hier ein schönes Offizierswohnhaus vorgesehen. Flugzwang,

falls Du das Fliegen nicht vertragen solltest, ist keiner, es ist uns hauptsächlich um Deine wissenschaftliche Mitarbeit zu tun und versichere ich Dich diesbezüglich der weitgehendsten Freiheit. Es bedarf nur Deiner brieflichen Zustimmung, ohne die ich nichts veranlassen wollte und Deine Kommandierung zur Versuchsabteilung wird vom Fliegerarsenal beim Kriegsministerium erwirkt. Daß Dein Avancement hiedurch in keiner Weise beeinträchtigt wird ist selbstverständlich. Ich für meine Person kann mir für Dich keinen passenderen Wirkungskreis denken. Falls Du also auf meinen Vorschlag eingehst, so lasse mich bitte umgehend Deine Daten: Charge, Stammtruppenkörper, gegenwärtige Einstellung und bisherige Dienstverwendung (chronologisch) wissen. Ich werde mich freuen bald und ausführlich – auch über Deine Schicksale beim AWZ und nachher – zu hören. Bis dahin grüße ich Dich aufs herzlichste und verbleibe

Dein aufrichtiger
Walter Wahle Obltn.

Anmerkung:

*Wittgenstein lernte Wahle während seines Einsatzes beim Artillerie-Werkstättenzug Nr. 1 – in obigem Brief kurz „A. W. Z.“ genannt – kennen, der in Sokal, einem nördlich von Lemberg gelegenen Ausladebahnhof, stationiert war. Walter Wahle (geb. 1890 in Prag), der vor seiner militärischen Laufbahn eine technische Fachschule absolviert hatte, arbeitete beim **Fliegerarsenal in Fischamend** mit großem Einsatz, wie aus dem Belohnungsantrag vom 22.5.1917 für die **Silberne Militärverdienstmedaille am Bande des Militärkreuzes hervorgeht.***

*Oberleutnant Wahle ist seit Juli 1916 bei der **Versuchsabteilung des k. u. k. Fliegerarsenals** eingeteilt und hat während dieser Zeit bei der Lösung der verschiedensten Probleme der **Flugzeugbewaffnung und Ausrüstung sowie des Instrumentenwesens** tätig und **initiativ mitgewirkt.** (Wien, Kriegsarchiv).*