



ÖLAG



**Österreichische Luftverkehrs A.G.
1923 - 1939**



**100 Jahre Gründung
3. Mai 1923**



Heimo Stadlbauer



Rudolf Ster



Inhaltsverzeichnis:

| | | |
|-----|--|-----|
| 1. | Einleitung | 5 |
| 2. | Geschichte der ÖLAG | 5 |
| 2.1 | Satzungen, Auszüge aus dem Originaltext | 9 |
| 2.2 | Die Österreichische Luftverkehrs A.G. (ÖLAG) im Zeitraffer 1923 bis 1939 anhand von wesentlichen Ereignissen | 12 |
| 2.3 | Namen der ÖLAG-Piloten | 28 |
| 2.4 | Zeitungsberichte und Werbung | 30 |
| 2.5 | ÖLAG-Büro Weihburggasse 9, Frachtsammelstelle Stubenbastei 12, 1010 Wien, heute | 34 |
| 3. | ÖLAG-Fliegerschule | 35 |
| 3.1 | Abstürze und Brüche im Flugbetrieb | 41 |
| 3.2 | Technische Daten BFW Udet U 12a Flamingo | 43 |
| 3.3 | Technische Daten Hansa-Brandenburg B I | 44 |
| 3.4 | Technische Daten Hansa-Brandenburg C I | 45 |
| 3.5 | Technische Daten Hopfner HS 829 | 45 |
| 3.6 | Technische Daten Phoenix-Meteor L-2/C | 46 |
| 4. | Pilotenausbildung bei der ÖLAG anhand des Piloten Norbert Erlach (1909-1996) | 47 |
| 5. | Streckenführungen 1923 bis 1938 | 50 |
| 6. | Eingesetzte Flugzeugmuster | 58 |
| 6.1 | Junkers F 13 | 58 |
| 6.2 | Junkers G 24 | 68 |
| 6.3 | Junkers G 31 | 73 |
| 6.4 | Junkers A-20 | 76 |
| 6.5 | Douglas DC 2-115D | 77 |
| 6.6 | Junkers Ju 52/3mge | 79 |
| 7. | Unfreiwillige Landung der ÖLAG-Junkers Ju 52/3mge OE-LAL am 16.3.1936 auf der Saualpe | 90 |
| 8. | Flughafen Aspern, das operative Zentrum und Heimatflughafen der ÖLAG | 94 |
| 8.1 | Wiener Stadtflughafen beim Arsenal - Eine nicht realisierte Vision | 114 |
| 8.2 | Was blieb heute vom Flughafen Aspern | 118 |
| 8.3 | Anflugverfahren damals | 121 |
| 8.4 | Unfall der Lufthansa Junkers Ju 52/3mte D-ANOY auf dem Leopoldsberg bei Wien am 2.12.1938 | 122 |
| 9. | Zusammenfassung, Schlussbemerkungen | 125 |
| 10. | Österreichisches Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof | 127 |
| 11. | Verein „Interessengemeinschaft Luftfahrt Fischamend (ILF)“ | 128 |

1. Einleitung

Anlässlich eines zwanglosen Telefonates hatten wir über unsere vergangenen Aktivitäten geplaudert. Heimo Stadlbauer, als DER in Österreich bekannte sachkundige Spezialist, was die legendäre Junkers Ju 52/3m, im Volksmund als „Tante Ju“ bekannt, betrifft, und ich als Interessierter an der Österreichischen Luftfahrtgeschichte tauschten uns 2021 über ein bevorstehendes Jubiläumsjahr aus, nämlich der Gründung der ÖLAG, der ersten „Österreichischen Luftverkehrs A.G.“ im Mai 1923 und die 100-jährige Wiederkehr dieser Gründung im Jahre 2023. An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass ab etwa 1929 neben dem vollen Namen der Fluggesellschaft auch die zunächst für den Telegrammverkehr vorgesehene Bezeichnung „Austroflug“ zunehmend Verwendung fand. Dies vorweg als Erklärung, um schon anfangs Irritationen zu den Bezeichnungen zu vermeiden. Wir sahen es als unsere Historikerpflicht an, an diese erste österreichische Fluglinie, die im Verlauf ihres Bestandes bis zur viertgrößten Fluggesellschaft in Europa aufstieg, auf vielfältige Art zu erinnern. Aus diesem Grunde haben wir dieses Buch als Festschrift unter Zusammenziehung großen Wissens aus verschiedenen Quellen zusammengestellt, mit dem Anspruch, bestmögliche chronologische Information mit seltenem Bildmaterial als Gesamtdarstellung zum Thema herauszubringen. Jeder Autor, der jemals ein Werk herausgebracht hat, weiß, welchen Aufwand es bedeutet, eine schlüssige Dokumentation zu verfassen. Wir waren bemüht, die Inhalte so präzise wie möglich, auch unter Verwendung von Primärquellen zu konzipieren, bitten aber gleich um Nachsicht, sollte sich da und dort ein Fehler eingeschlichen haben, Sie können sich sicher sein, wir haben uns redlich bemüht.

Heimo Stadlbauer und Rudolf Ster

2. Geschichte der Österreichischen Luftverkehrs A.G. (ÖLAG)

Die Entstehungsgeschichte der Fluggesellschaften begann in Europa am 28. August 1919, als sechs Fluggesellschaften die IATA („International Air Traffic Association“) gründeten. Ziel war die Erstellung verbindlicher Richtlinien und die Regelung gemeinsamer Angelegenheiten. Im Oktober 1919 entstand nach jahrelanger Vorarbeit, unterbrochen durch den Ersten Weltkrieg, in Paris ein Abkommen über die Regelung der Luftfahrt (Luftfahrtkonvention vom 13. Oktober 1919).

Es wurde versucht, in Österreich einen Zivilluftverkehr aufzubauen, wobei sich Herr Dr. Walter Bardas-Bardenau (1879 bis 1955) sehr engagierte.



*Abb. 1, Dr. Walter Bardas-Bardenau.
(Archiv ILF-Nachlass Prigl)*

Er war ab 1910 Direktor-Stellvertreter des Österreichischen Lloyd und kam mit der Fliegerei auch über die ILAG (Internationale Luftverkehrs AG) in Berührung. Die ILAG entstand 1916 eben unter der Führung des oa. Österreichischen Lloyd (Schiffahrtsgesellschaft). Sein Ziel war es, nach dem Krieg mit dem vorhandenen Flugmaterial und mit neuen Flugplätzen Erfahrungen für den Linienverkehr zu sammeln. Die Grundlage wird sicherlich vorerst die Postbeförderung sein, wobei der Personenverkehr erst langsam hochgefahren werden soll. Einen Dämpfer für den österreichischen Luftverkehr gab es, als im Feber 1919 die Statuten der ILAG ua. vom Innenministerium abgelehnt wurden, weil der Österreichische Lloyd nicht befugt sei, einen neuen Verkehrszeitung einzurichten.

Während des Ersten Weltkrieges wurde im April 1918 die erste internationale Luftpostlinie der Welt zwischen Wien und Kiew eingerichtet und erfolgreich bis zum Kriegsende betrieben.

Da absehbar war, dass die ILAG nicht erfolgreich sein kann, wurde im Oktober 1918 in Wien die „Luftverkehrs-Studiengesellschaft mbH.“ gegründet.

Diese diente im Wesentlichen zur Vorbereitung des Luftverkehrs aller Art,

zum Abhalten von Verhandlungen mit Behörden, Regierungen, für Vertragsabschlüsse etc. Der Geschäftsführer war der schon vorher erwähnte Dr. Walter Bardas-Bardenau.

Bedingt durch politische Schwierigkeiten und Regierungsumbildungen gelang es erst im Mai 1919 ein Büro für Luftfahrtangelegenheiten einzurichten. Man kann sagen, dass dieses Büro heute in etwa vergleichbar ist mit der Austro Control, wobei Konzessionen erteilt, Vorschriften erarbeitet, Prüfungen von Piloten und Luftfahrzeugen samt Registrierung durchgeführt wurden. Ing. Ferdinand Deutelmöser wurde zum Büroleiter ernannt.



Im Folgenden noch kurz der Lebenslauf von Ferdinand Deutelmoser, die für die ÖLAG bedeutendste Persönlichkeit:

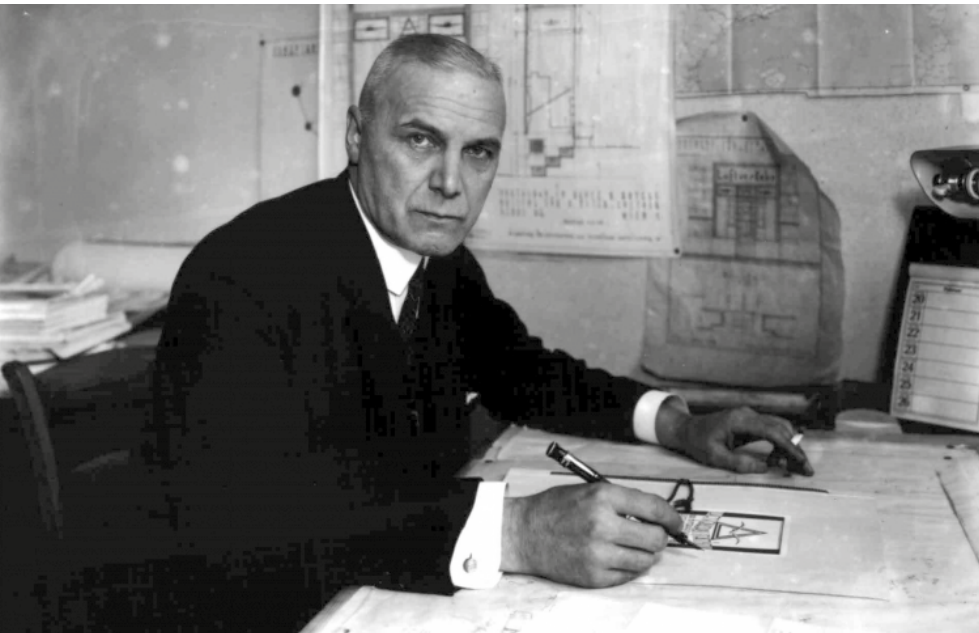


Abb. 2, Hofrat Ing. Ferdinand Deutelmoser, die bedeutendste Persönlichkeit bei der ÖLAG. (Archiv ILF-Nachlass Prigl)

* 6. März 1875 Pilsen, Böhmen (Plzeň, Tschechische Republik), † 14. Jänner 1941 Wien (Matzleinsdorfer Evangelischer Friedhof, Grab A 1/13), Generalmajor, Feldpilot, Ballonführer. absolvierte die Technische Militärische Akademie, wurde 1896 Pionieroffizier und kam 1912 zur Luftfahrtruppe, wo er als Lenkballonführer eingesetzt wurde. Erwarb als Hauptmann am 2. Juli 1913 den österreichischen Pilotenschein Nummer 112 und diente 1914 bis 1918 in Stabsfunktion bei den k. u. k. Luftfahrtruppen (unter anderem Kommandant der Fliegertruppe im Bereich des XI. Korps in Südtirol), er war einer der besten Feldpiloten. 1919 bis 1924 war Deutelmoser Leiter des „Büros für Luftfahrtangelegenheiten“ im Staatsamt für Verkehrswesen und 1926 bis 1938 als Geschäftsführender Verwaltungsrat beziehungsweise Vizepräsident der ÖLAG (Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft), der eigentliche Leiter des Unternehmens. Er war damit einer der Begründer der zivilen Luftfahrt in Österreich. 1928 wurde er in Würdigung seiner Verdienste um den Luftverkehr zum Generalmajor d. R. ernannt; Hofrat. 1921 bis 1938 Präsident beziehungsweise Ehrenpräsident der „Fliegersektion des Österreichischen Aero-Clubs“, 1927 Vorsitz der ersten Generalversammlung der IATA in Wien.

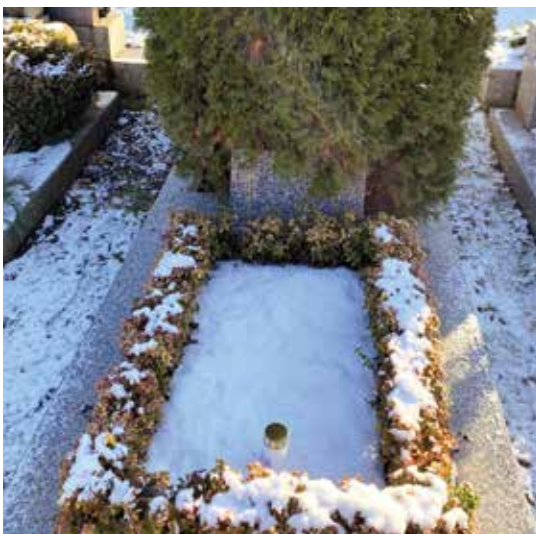


Abb. 3, Das Grab von Ferdinand Deutelmoser am Matzleinsdorfer Friedhof in Wien, Gruppe A-1, Grabnummer 13. (Sammlung Stadlbauer)



Abb. 4, Der Grabstein von Ferdinand Deutelmoser ist so stark verwachsen, dass die Grabinschrift schwer erkennbar ist. (Sammlung Stadlbauer)



Abb. 1, mit der Junkers F 13 D 219 vom Bayrischen Luftloyd wurde am 14.5.1923 der Flugbetrieb aufgenommen. Landeplatz Wien-Jedlese. (Archiv Pichler)

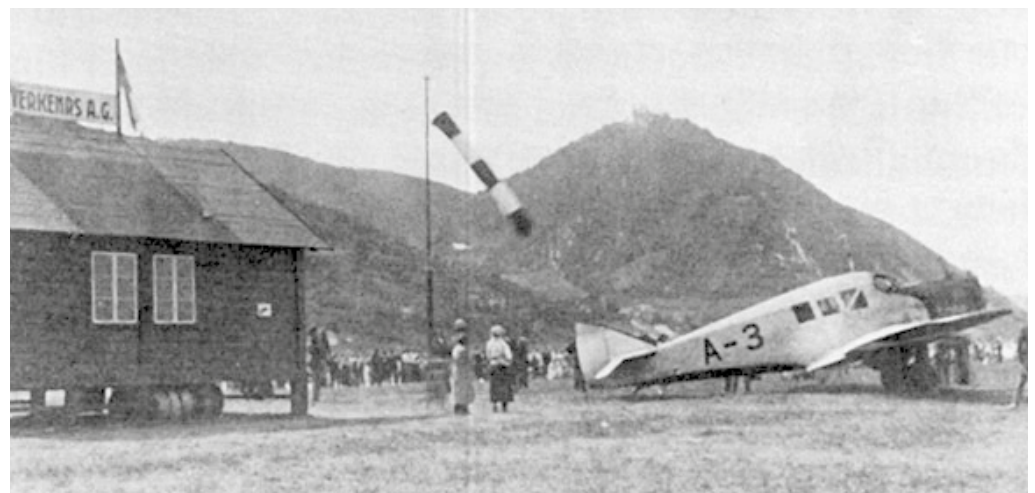


Abb. 2, der erste ÖLAG-Flugplatz mit der Junkers F 13 A-3 auf den Donauwiesen in Wien-Jedlese, im Hintergrund der Leopoldsberg. (Archiv ILF-Nachlass Prigl)

23.5.1923 Aufnahme des regelmäßigen Liniendienstes mit Junkers F 13 (A-2 und A-3)



Abb. 3, Junkers F 13ba/be, A-2 „Stieglitz“, noch mit dem alten Leitwerk. (Archiv Pichler)



Abb. 20, Junkers G 31de,
noch mit dem alten
Kennzeichen A-46.
(Archiv ILF-Nachlass Prigl)



Abb. 21, die Junkers
G 31de A-46 in Aspern.
(Archiv Bernd Junkers,
koloriert von Feldhaas)

1.6.1928 die Strecke Wien-Berlin wird mit der Junkers G-31de eröffnet

1929 und 1930 Junkers G 24ge A-44 (2) im Liniendienst

9.10.1929 Liniendienstaufnahme Wien-Graz-Zagreb-Belgrad

1.7.1930 Liniendienstaufnahme Wien-Salzburg-Innsbruck-Zürich

1.4.1931 Mit der Strecke München-Innsbruck-Bozen-Trient-Mailand wird der Alpenhauptkamm überquert

8.4.1931 Die dritte Junkers G-24he (A-100) nimmt den Flugdienst auf



Abb. 22, Junkers G 24he
„Faunus“, A-100/OE-LAR.
(Archiv ILF-Nachlass Prigl)



Abb. 34, Junkers Ju 52/3mge OE-LAL bei einer Zwischenlandung in Dresden, links eine Lufthansa Messerschmitt M 20 b. (Archiv Dorner)

1.2.1936 Dritte Junkers Ju 52/3mge (OE-LAM), "Wedige von Froreich", nimmt den Flugdienst auf



Abb. 35, Junkers Ju 52/3mge, OE-LAM.
(Archiv ILF-Nachlass Prigl)

16.3.1936 Die Junkers Ju 52/3mge (OE-LAL), welche am 16. März 1936 auf der Saualpe (Kärnten) verloren ging und wird als Totalschaden ausgeschieden. Siehe den Bericht über das Unglück bei Kapitel 7 ab Seite 90



Abb. 36, die Junkers Ju 52/3mge OE-LAL nach der unfreiwilligen Landung auf der Saualpe (Kärnten) am 16.3.1936.
(Archiv ILF-Nachlass Prigl)



Abb. 37, die verunglückte Junkers Ju 52/3mge OE-LAL war für die Einheimischen ein beliebtes Ausflugsziel auf der Saualpe.
(Sammlung Günther Ott-ADL)

3. ÖLAG-Fliegerschule

Der Bedarf an Piloten war zu Beginn der Zivilluftfahrt 1923 im Wesentlichen durch ehemalige Frontflieger aus dem Ersten Weltkrieg gedeckt. Bedingt durch den Friedensvertrag von St. Germain musste sämtliches Flugmaterial etc. zerstört werden. Erst Ende 1922 wurden die Bestimmungen für die zivile Luftfahrt gelockert, sodass aus versteckten Einzelteilen und aus Neubauteilen wiederum Flugzeuge gebaut werden konnten. Mit den Hansa Brandenburger B 1 und C 1 Flugzeugen konnte eine kleine Fliegertruppe aufgebaut werden. Im Jahr 1928 begann in Aspern gemeinsam mit der ÖLAG ein noch geheimer Lehrgang.

Abb. 1, ab dem Winter 1929/1930 wurden wieder drei aufgebaute Hansa-Brandenburg Flugzeuge für den Schulbetrieb eingesetzt. Diese Hansa-Brandenburg C 1, A-85, erlitt im Juni 1931 einen Fahrstellbruch, der jedoch von der flugeigenen Werft wieder rasch instandgesetzt werden konnte. (Archiv ILF-Nachlass Prigl)



Abb. 2, Jahresfliegerkurs bei der ÖLAG. (Archiv ILF-Nachlass Prigl)

Eine 1927 erworbene BFW (Bayrische Flugzeugwerke) Udet U 12a Flamingo wurde 1928 unter dem Titel „ÖLAG-Fliegerschule“ als „A-43“ zugelassen. Die noch im Geheimen in Aspern laufende Fliegerschule verlegte man Ende 1928 nach Graz. Offiziell als ein ÖLAG-Betrieb liefen die Schulungen ab 1. April 1929. Geschult wurden vorwiegend Piloten für die ÖLAG, aber auch für die Polizei und fürs Militär. Das Personal der Fliegerschule baute sogar für den eigenen Bedarf vierzehn Stück „Flamingos“ in Lizenz. Neben den insgesamt siebzehn „Flamingos“ kamen noch drei Hansa-Brandenburg B 1 und C 1 (siehe vorher), fünf Hopfner HS 829 und eine Phoenix-Meteor L-2/C zum Schulungseinsatz. Ab 1. April 1934 wurde schrittweise die Fliegerschule dem Österreichischen Bundesheer übergeben, somit war das Ende der ÖLAG-Fliegerschule in Graz-Thalerhof eingeleitet. Es wurden dann durchwegs Militärpiloten geschult, was den militärischen Charakter dokumentiert.

Abb. 13, bei der Hopfner HS 829 links wird noch vor dem Schuleinsatz der Siemens Sh 14 7-Zylinder Sternmotor von einem Mechaniker kontrolliert, rechts daneben stehen drei BFW Udet U 12a Flamingo. Ein Benzinfass wird für die Betankung herangerollt. (Archiv ILF-Nachlass Prigl)



Abb. 14, mehrere Udet U 12a Flamingo, darunter die A-115, warten auf den Flugeinsatz, ein Pilot hat bereits den Fallschirm umgeschmalt. (Archiv Pichler)

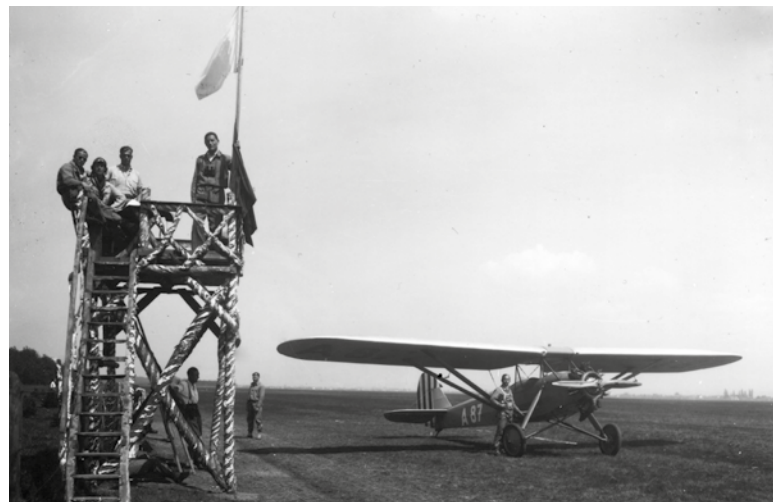


Abb. 15, eine Hopfner HS 829, A-87, wird nahe dem damaligen „Tower“ für den Abflug vorbereitet. (Archiv ILF-Nachlass Prigl)



Abb. 16, Udet U 12a Flamingo, A-74, im Dezember 1929 angekauft. Mit dieser Maschine als Schleppflugzeug segelte cand. Ing. Walter Mühlbacher mit dem R Va-Falken, A-Schöckelfalke, Mitte Mai 1933 mit 19 kg Post nach Marburg. Diese bei den Bayrischen Flugzeug Werken (BFW) 1929 erworbene Maschine wurde nach mehreren Unfällen 1934 dem Bundesheer zu Beschusszwecken überlassen. (Familienarchiv Erlach, koloriert von Feldhaas)



4. Pilotenausbildung bei der ÖLAG anhand des Piloten Norbert Erlach (1909-1996)

Norbert Erlach wurde am 2.3.1909 in Spittal/Drau geboren. Seine Eltern waren Hofrat Johann und Ludmilla Erlach. Nach dem Abitur studierte er 1927-1928 Medizin an der Universität Wien. Erlach gewann jedoch ein Stipendium für eine Ausbildung zum Verkehrspiloten und hing das Studium an den Nagel.

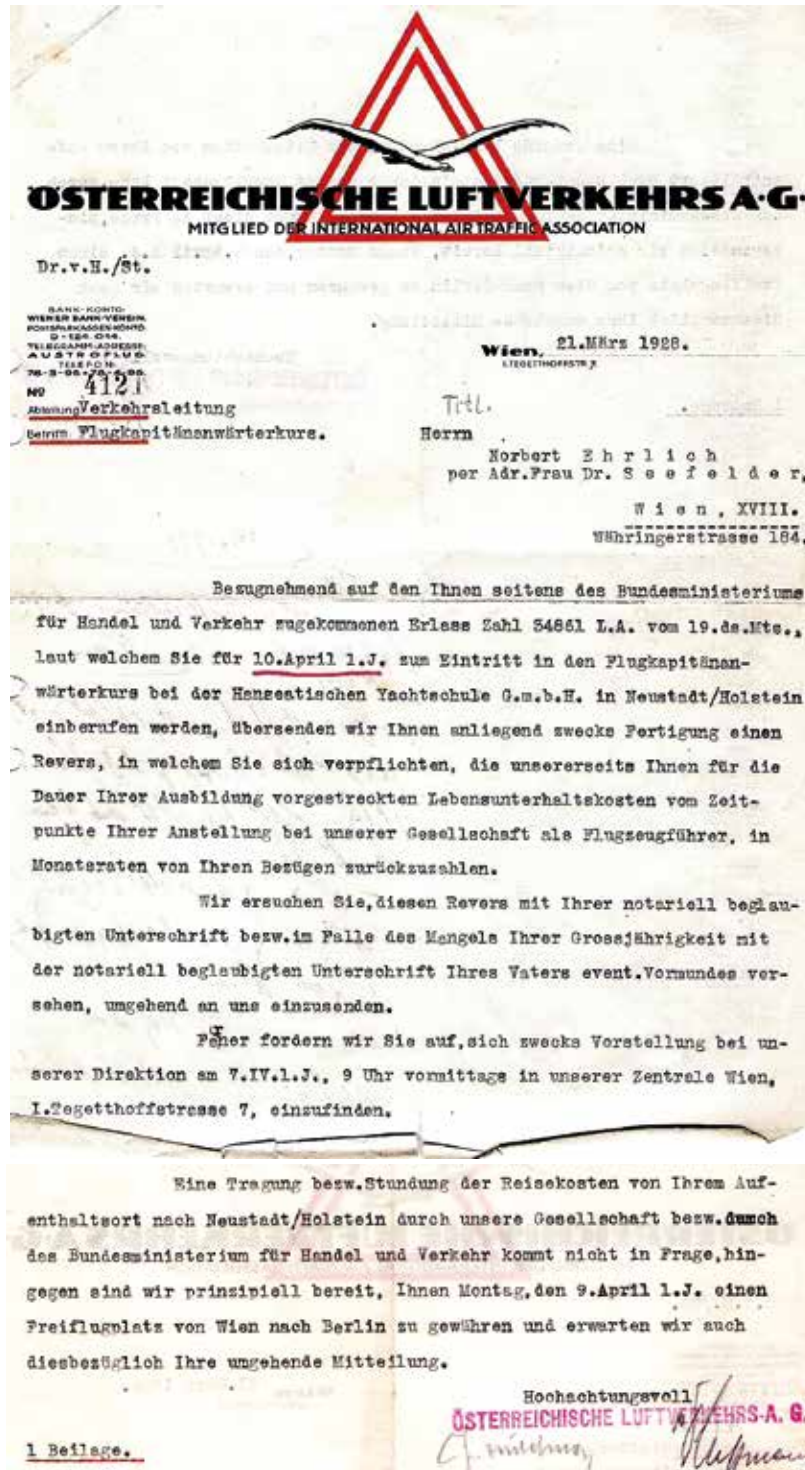


Abb. 1, Einberufung von Norbert Erlach zum Kapitänanwärterkurs, Schreiben der ÖLAG vom 21.3.1928. (Familienarchiv Erlach)



A-38 F 13ci/fe, Wr.Nr. 704, „Sprosser“, ex D 426, 1927 von der DLH gechartert



Abb. 17, die Junkers F 13ci/fe, A-38, noch mit der ersten Ausführung des Seitenleitwerks und dem Auspuff oberhalb des Motors. (Archiv ILF-Nachlass Prigl)



Abb. 18, Junkers F 13ci/fe A-38 auf dem Flugfeld in der Reichenau, Innsbruck. Im Hintergrund die Nordkette und links davon der Bereich der Martinswand. (Archiv Stanger)

A-39 F 13ci, Wr.Nr. 742, „Wildente“, ex D 583, kurz von der DLH 1927 gechartert

A-45 F 13ci Wr.Nr. 699, „Eidergans“, ex D 422, ex A-32, 1928, später A-67

A-48 F 13 fe, Wr.Nr.2026, „Sonnenvogel“, 1928, später OE-LAH, März 1939 an DLH, D-OLAP, ua. Notlandung am 19.4.1930 auf dem Wörthersee



Abb. 19, Junkers F 13 fe A-48/OE-LAH, Wr.Nr.2026, „Sonnenvogel“ (Archiv Stanger)



A-100/OE-LAB, G 24he, Wr.Nr. 905, „Faunus“, Baujahr 1925, ex S-AAAY, ex M-AJAJ, ex D-1596, zuerst registriert als S-AAAY bei AB-Flygindustri in Limhamn (Schweden), vom 8.4.1931 bis März 1938 im Liniendienst, ab 1935 OE-LAB, anschließend ab März 1938 als D-ALAB bei der Deutschen Lufthansa, 1939 verschrottet.



Abb. 5, Junkers G 24he, OE-LAB, ex A-100, auf der Abfertigungsplatte in Aspern (Archiv Junkers, koloriert von Feldhaas)



Abb. 6, die Junkers G 24he A-100/OE-LAB beim Abfertigungsbereich in Wien-Aspern, die warm angezogenen Flugzeugführer stehen im offenen Cockpit. (Archiv Stanger)



Abb. 7, die Junkers G 24 he A-100/OE-LAB auf dem Flughafen Wien-Aspern. (Archiv Nowak)

OE-LAR, „Linke Crawford“, Wr.Nr. 5180, Baujahr Februar 1935, im Dienst von 28.3.1938 bis 30.4.1938. Bei der Deutschen Lufthansa vorher als D-ALYL „Hans Loeb“, (Werbung für die Olympischen Sommerspiele 1936 in Berlin, spezielles Design mit Olympiaringen). Ab Mai 1938 bei der Deutschen Lufthansa wieder als D-ALYL unterwegs. Am 27.8.1939 an das KG z.b.V. 172, Kennzeichen NG+VY, bei der Invasion von Holland am 10.5.1940 beim II./K.G.z.b.V.1 zu 40% beschädigt, am 5.4.1943 beim K.Gr.z.b.V. 600 in Palermo nach Bombenwurf zu 30 % beschädigt, am 9.2.1944 beim 4./T.G.1 im Kessel Korsun (Ukraine) zu 100 % zerstört.



Abb. 19, die Junkers Ju 52/3mge OE-LAR bereits mit dem Lufthansa-Kennzeichen D-ALYL, aber noch mit dem rotweißroten Seitenleitwerk. (Archiv Pichler)



Abb. 20, die Junkers Ju 52/3mge als sie unter der Deutschen Lufthansa Werbung für die Olympischen Spiele 1936 in Berlin machte, ab 1937 als OE-LAR bei der ÖLAG. Im Vordergrund die D-AHIH der Deutschen Lufthansa, Wr.Nr.4025. (Archiv ILF-Nachlass Prigl)



Abb. 21, Junkers Ju 52/3mge D-ALYL, als sie unter der Deutschen Lufthansa Werbung für die Olympischen Sommerspiele 1936 in Berlin machte. (Archive Günther Ott-ADL und Pichler)



8. Flughafen Aspern, das operative Zentrum und der Heimatflughafen der ÖLAG

Chronik ab Gründung und während der Nutzung durch die ÖLAG, die wichtigsten Ereignisse

25.1.1912: Die Gründung der Wiener Flugfeld Ges.m.b.H. erfolgt in der Kanzlei des Advokaten Dr. von Foregger, die Eintragung in das Handelsregister am 27.02.1912.

23.6.1912: Die Eröffnung des Flugfelds Aspern findet im Rahmen des ersten internationalen Flugmeetings (vom 23. – 30.6.1912) statt.



Abb. 1, bei der Eröffnung des Flugfelds-Aspern waren zahlreiche Zuschauer dabei. (Archiv ILF-Nachlass Prigl)

9.6.1913: Das Zeppelin-Luftschiff „Sachsen“ stattet Aspern einen Besuch ab.



Abb. 2, das Zeppelin-Luftschiff „Sachsen“ schwebt am 9.6.1913 zur Landung in Aspern heran. (Archiv ILF-Nachlass Prigl)



25.7.1930: Die Piloten des Internationalen Europa-Rundflugs landen in Aspern, die ersten Maschinen treffen in Aspern ein.

12.7.1931: Nach dem Luftschiff „Sachsen“ landet zum zweiten Mal ein Zeppelin-Luftschiff in Aspern, die LZ 127 „Graf Zeppelin“.



Abb. 32, das Zeppelin-Luftschiff, LZ 127 „Graf Zeppelin“ nähert sich der Landestelle. (Archiv ILF-Nachlass Prigl)



Abb. 33, das Luftschiff LZ 127 „Graf Zeppelin“ landet am 12.7.1931 in Aspern. (Archiv ILF-Nachlass Prigl, koloriert von Feldhaas)



19.3.1938: Der „Tag der Deutschen Luftwaffe“ wird abgehalten.

Im **Oktober 1938** erfolgt die Gründung der Wiener Flughafen GmbH. Aspern bleibt Verkehrsflughafen, wird aber Leithorst der Deutschen Luftwaffe.

2.12.1938: Die Ju 52/3m, D-ANOY, der Lufthansa, verunglückte beim Landeanflug zum Flughafen Aspern am Leopoldsberg in Wien schwer und brannte völlig aus. Keine Toten waren zu beklagen. (Näheres dazu siehe beim Kapitel Anflugverfahren 8.3 Seite XXY)

31.3.1977: Ende des Flugbetriebs

18.12.1978: Entzug der Betriebsbewilligung

3.7.2009: Die letzten Reste der ehemaligen Start- und Landebahnen werden beseitigt.

8.1 Wiener Stadtflughafen beim Arsenal - Eine nicht realisierte Vision

Es war Brigitte Kundl (* 11. 3. 1906, Zabrze, Polen/ † 8. 10. 1992, Salzburg) die 1935 in ihrer Meisterarbeit bei Prof. Siegfried Theiss an der Technischen Hochschule als Dissertation einen Wiener Stadtflughafen entwarf, welcher städtebaulich die Entwicklung Wiens zum internationalen Flugverkehrsknotenpunkt zum Ziel hatte, und schloss diese Arbeit mit Auszeichnung ab. Ab 1936 arbeitete sie für das Architekturbüro Theiss und Jaksch, welches von 1907 bis 1961 Bestand hatte.

Der Entwurf strich die Dringlichkeit zur Schaffung eines Gesamtverkehrskonzeptes heraus, der den boomenden Flugverkehr zum einen, zum anderen aber auch die Betrachtung aller im Zusammenwirken stehenden Verkehrsmittel, wie Fernbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, Busse und selbst den privaten Autoverkehr zum Thema hatte.

Der Flugverkehr wurde nicht nur als Transportmittel für Menschen gesehen, sondern berücksichtigte auch den Luftpostdienst und den Luftfrachtverkehr. Weiters wurde auch auf weitere Einsatzmöglichkeiten des Flugzeuges im Naturkatastrophendienst, Transport von Versorgungsgütern oder Sanitätsdienst Bedacht genommen.

Zum Zeitpunkt des Entwurfes der Dissertation griff Brigitte Kundl auf bislang bestehende Fakten zurück, wie die weltweit erste Fliegerkurierlinie die bereits 1918 praktisch einen Linienflugverkehr für Poststücke zwischen Wien, Krakau, Lemberg bis Kiew und zurück betrieb. Nach dem ersten Weltkrieg entwickelte sich Wien langsam zu einem Verkehrsknoten, welcher sich wegen der günstigen geographischen Lage und den Anschlüssen nach Süden und Osten rasch entwickelte. Anhand einiger beschreibender Zahlen soll die Situation bereits 1931 dargestellt sein. Beispielsweise waren die Städte Budapest, Warschau, Prag, Belgrad, Venedig und Mailand im Standardflugplan vertreten und wurden von der ÖLAG bedient. Fast 14.000 Flüge wurden durchgeführt und etwa 22.500 Fluggäste, sowie Poststücke und Fracht befördert.

Dies alles spielte sich bislang auf dem Wiener Flughafen Aspern ab. Der rasant wachsenden Bedeutung des Flugverkehrs sollte durch die innerstädtische Lage eines neuen Flughafens mit direkter Anbindung an alle anderen Verkehrsmittel Rechnung getragen werden, um die Reisezeiten so kurz als möglich gestalten zu können. Damals sah man den Flughafen Aspern als zu weit von der Innenstadt von Wien entfernt an. Die Idee sah vor, im Bereich des heutigen Schweizergartens (früher Maria-Josefa-Park), begrenzt durch die Arsenalstraße, die Ghegastraße und dem Landstraßer Gürtel ein beeindruckendes und technisch durchdachtes Flughafenkonzept zu realisieren.



Heimo Stadlbauer

aufgewachsen in Mürzzuschlag, Wassertechniker beim Land Steiermark in Pension, interessiert sich seit seiner Kindheit für den Modellflug und seit 1998 insbesondere für die Junkers Ju 52/3m. Die Suche nach Junkers Ju 52/3m in Museen, auf Bergen oder unter Wasser führten ihn um die halbe Welt. Daher ist es nicht verwunderlich, dass das Interesse besonders auch für Junkers Ju 52/3m Flugzeuge, welche bei der Österreichischen Luftverkehrs A.G. (ÖLAG) eingesetzt wurden,

gilt. Die hundertste Wiederkehr der Gründung der ÖLAG im Jahr 2023 war daher prädestiniert, sich mit diesem Thema gemeinsam mit Rudolf Ster (ILF) intensiv zu beschäftigen.

Rudolf Ster

aufgewachsen in Fischamend, Raffinerietechniker in Pension, interessiert sich seit seiner Kindheit, inspiriert durch seinen Vater, für die Luftfahrt. Als Vierjähriger stand er 1959 am Zaun des damaligen Flugplatzes Schwechat, dort holte er sich die Begeisterung für sein Leben. Er war 2016 Gründungsmitglied und seither Präsident der Interessengemeinschaft Luftfahrt Fischamend (ILF). Das Projekt D-ANOY, als Weihnachtswunder 1938 in die Geschichte eingegangen, führte ihn wegen der



gemeinsamen Interessenslage zur Junkers Ju52/3m mit Heimo Stadlbauer zusammen, auf dessen Initiative die Zusammenarbeit zu dieser Zusammenschau anlässlich der 100-jährigen Wiederkehr der Gründung der ersten Österreichischen Fluggesellschaft ÖLAG führte.

