

## DER AVIATISCHE CITY-TALK: „1921 - SCHIFFBAU EOS-MOEVE IN FISCHAMEND“.

**Ab 1921 wurden in der ehemaligen Flugzeugwerkstätte Boote und Schiffe in großem Stil gebaut, dies gipfelte im Jahr 1924 in einem fantastisch und futuristisch aussehenden Schiffsentwurf mit Sensationscharakter.**

1919 gab der Friedensvertrag von Saint Germain en Leye vor, militärisch relevantes Material und Gebäude zu zerstören. Findigen Menschen ist es zu verdanken, dass dann doch nicht alles zerstört wurde, sondern die österreichische Seele sprach und man versteckte auf einfältige Weise ganze zerlegte Flugzeuge, Motoren und aviatisches Material. Dass man in den 1920ern bereits auf solche Reserven zurückgreifen würde, war den „Versteckern“ wahrscheinlich schon bewusst.

Zum Einsatz von Flugmotoren für den Antrieb von Wasserfahrzeugen gab es bereits nach dem Krieg eine Studie über die Verwendbarkeit und Wirtschaftlichkeit dieser Motoren, von der die Zeitschrift "Die Wasserwirtschaft" in ihrem Heft 14 aus dem Jahr 1919 berichtete.

Das Vorhandensein so vieler geeigneter Motoren unmittelbar nach dem Kriegsende verwundert nicht, alleine in Fischamend waren hunderte Motoren im ehemaligen Fliegerarsenal vorrätig. Aber die Bedingungen des Friedensvertrags zur Zerstörung oder Übergabe an die alliierte Kontrollkommission dürften die Zahl der verfügbaren Motoren ab Herbst 1920 deut-

lich reduziert haben. Offenbar waren nicht sämtliche österreichischen Flugzeugmotoren übergeben oder zerstört worden, und man konnte die vorhandenen Restbestände durch die Anwendung im Bootsbau sinnvoll verwerten.

Die erste Erwähnung des Luftschraubenbootes der Eos-Moeve Werke Fischamend findet sich in der Neuen Freien Presse vom 4. März 1923, als anlässlich des bevorstehenden Motorbootmeetings in Monaco die Hallen der Eos-Moeve-Werke besichtigt wurden.

Nach der Fertigstellung wurde das Luftschraubenboot im Herbst 1924 für den Innenausbau zur Wiener Donauwerft verlegt. Im Bereich des Winterhafens fanden erfolgreiche Testfahrten statt, bei denen Ing. Karl Ehrlich, (der Pilot des Segelflugzeugs "WIEN") als Fahrzeugführer genannt wird. Auftraggeber war der in Wien lebende Amerikaner Charles Mac Daniel, der das Propellerboot für die Einrichtung einer Personenverkehrslinie von Wien über Preßburg und Budapest bis nach Belgrad nutzen wollte. (Technische Daten im Kasten)

Die Verwendung von Flugzeugmotoren im Bootsbau beschränkte sich also nicht nur auf den Einsatz in Rennbooten. Durch die offene Anordnung am Heck mit den Luftschiffpropellern konnte der Tiefgang minimiert werden, und die Gefährdung des Unterwasserrumpfbereichs durch Untiefen oder andere Hindernisse im



Wasser wurde minimiert. Die flache Rumpfform erleichterte das Erreichen der Gleitfahrt und somit viel höhere Geschwindigkeiten (etwa 70 km/h) als mit einem Verdrängerrumpf. Über den Verbleib des futuristischen Wassergefahrts ist leider nichts bekannt, es verschwand in den Wirren der Hyperinflation der 1920er Jahre.

Als herausragendes und einzigartiges Modell im Maßstab 1/16 hat es allerdings überlebt und ist als eines vieler Highlights im Feuerwehrmuseum zu bewundern.



Modell: Gerhard Schuster ILF, Foto: Rudi Sier ILF

### TECHNISCHE DATEN DES LUFTSCHRAUBENGLEITBOOTES:

- Plan:** Direktor der EOS-MOEVE Werke, Ing. Fred Gassner
- Länge:** 23 Meter / Breite: 4,20 Meter / Tiefgang: 0,2 Meter
- Fassungsraum:** 25-35 Personen
- Antrieb:** 2x Austro-Daimler 6-Zylinder Flugmotoren je 360 PS Gesamtantriebsleistung somit 720PS (530KW), 2x Vierblattluftschrauben
- Zielsetzung:** Personenschnellverkehr  
Wien - Bratislava - Budapest - Belgrad

