

Das erste Todesopfer der Aviatik in Oesterreich.

Das Flugmeeting in Oesterreich. - Der Flieger Vincenz Wiesenbach tödlich verunglückt.

Über das traurige Ende unseres Landsmannes, des Aviatikers Herrn Vincenz WIESENBACH, Sohn von Herrn Jean WIESENBACH, Schlosser-Meister zu Luxemburg-Bahnhof, wird uns ausführlich aus Wien unterm 12. Juni berichtet:

Der erste Tag des Flugmeetings nahm einen traurigen Ausgang, er fand mit dem Todessturz des Piloten Vincenz WIESENBACH ein rasches Ende. WIESENBACH ist das erste Opfer der Aviatik in Oesterreich. Er wollte sich mit seinem neuen, selbst erbauten Apparat um den

Preis für Neu=Konstruktionen

bewerben. Der Apparat versagte und führte seinen Todessturz herbei.

Mit Vincenz WIESENBACH ist einer der allerersten, die auf dem Neustädter Steinfeld Flugexperimente angestellt haben, dahingegangen. Anderthalb Jahre, fast solange das Flugfeld überhaupt existiert, war er unermüdlich und mit heißem Eifer für die große Sache tätig. Was die unmittelbare Ursache seines Absturzes gewesen, ob ein zufälliger Defekt am Apparat, also die Tücke des Objekts oder allzu großes Vertrauen in sein eigenes Werk, wer könnte das ergründen oder kritisch besprechen wollen, wo der von ihm gebaute künstliche Vogel ein formloses Wrack ist und der Flieger selbst die Lippen für immer geschlossen hat.

Der Beginn des Flugmeetings.

Am Sonntag Nachmittag 3 Uhr begann programmäßig das Flugmeeting, zu dem sich ein überaus zahlreiches Publikum eingefunden hatte, darunter die höchsten Persönlichkeiten aus Wien.

Im Verlaufe der Konkurrenz erschienen auch Prinz Elias VON PARMA und Gemahlin. Als erster startete Michael SZEKELY mit dem Antomon[o]plan des Ritters VON PISCHOFF. Bald sah man auch Karl WARCHALOWSKI mit dem Autobiplan in den Lüften. Ihm folgten sodann Adolf WARCHALOWSKI mit einem Autobiplan, Karl ILLNER mit seinem Etrich-Monoplan u. Vincenz WIESENBACH mit seinem Vaden-Lommer-Gindecker, Sie alle bewarben sich um die Preise aus Dauerflug, Wiesenbach außerdem um den Preis für Neukonstruktionen. ILLNER war bald niedergegangen, er wollte nur einen Probeflug machen. Aber die übrigen drei schwebten noch in der Lust, als auch Oberleutnant Heinrich BIER mit seinem Etrich-Monoplan zum Ueberlandflug nach Neunkirchen aufstieg. Rasch verschwand er den Blicken der Zuschauer.

Die Unglücksnachricht.

Während nun die Zuschauer mit Spannung das Herannahen des Ueberlandfliegers verfolgten, hieß es plötzlich, WIESENBACH sei gestürzt. In der Nähe des Munitionsobjektes 48 am westlichen Rande des Flugfeldes war er zu Boden gesaut. Man sah die Mitglieder der Sportleitung und einige Aviatiker zur Unfallstelle eilen, und der Rettungswagen fuhr auf das Flugfeld hinaus. Es war um ¼5 Uhr. Bald verbreitete sich die Nachricht, WIESENBACH sei tot. Man glaubte es nicht, bis das Hissen der schwarzen Fahne als Zeichen der Beendigung der Flüge die Todesnachricht bestätigte. Alle Aviatiker schritten zur Landung, der erste Tag des Meetings hatte sein trauriges Ende gefunden.

Der Todessturz Wiesenbachs.

WIESENBACH war mit dem Bader-Wiesenbach Eindecker aufgestiegen. Es ist dies eine Neukonstruktion, mit der erst Sonntag die ersten Proben gemacht wurden. Diese Proben fielen nicht günstig aus. Trotzdem wagte es WIESENBACH, mit dem Apparat zu konkurrieren. Man sah auch, daß WIESENBACH jedesmal, wenn er in der Nähe des Objekts 48 kam, aus dessen Richtung fast immer Stoßwinde aufsteigen, die Stabilität verlor. Als er nun gegen ¼5 Uhr wieder das genannte Munitionsobjekt passierte, und zwar in zirka 40 Meter Höhe, neigte sich plötzlich der Apparat mit der Vorderseite [unleserlich] und schoß zu Boden. Ehe noch Retter kamen, machte WIESENBACH seine letzten Atemzüge. WIESENBACH lag etwa zehn Schritte vom Apparat entfernt, mit dem Rücken am Boden ganz gerade hingestreckt. Rings herum lagen Teile des Apparats, Kufenstücke und Propellertrümmer. Beide Flügel waren gebrochen, der Rumpf in der Mitte geknickt. Auch der Motor war herausgeschleudert worden. WIESENBACHS Schädel war bis zur Unkenntlichkeit zertrümmert. Man brachte die Leiche mit dem Rettungswagen in die Totenkammer. Am Flugfeld herrschte tiefe Bestürzung.

Wie der Absturz erfolgte.

Ueber das Unglück, dessen Ursachen und Hergang äußern sich folgende in der Aviatik maßgebende Persönlichkeiten in Oesterreich:

1. Rittmeister Ludwig SCHMIDT.

Das ganze ist eine überstürzte Sache. Heute früh beim Ausprobieren hat man gesehen, daß der Apparat in der Längsrichtung sehr unstabil ist. WIESENBACH war die scharfe Steuerbewegung des Wright-Apparats gewöhnt. Auch heute handhabte er die Steuerung scharf. Bei dem als Böenwinkel bekannten Objekt 48 wurde er hinuntergedrückt. Er konnte den Motor nicht mehr abstellen oder war von diesem Akzident derart überrascht, daß er die Geistesgegenwart verlor und mit Vollgas in den Boden hineinfuhr; ein Zeichen für letztere Annahme ist das weite Wegfliegen des Motors. Selbst der Lenkersitz wurde dreißig Schritte weit geschleudert.

2. Ingenieur Ritter V. PISCHOFF.

Auch der sorgfältigste Konstrukteur kann kleine Fehler machen, die sich nur durch äußerst vorsichtiges, systematisches Experimentieren bei ruhigem Wetter herausfinden lassen. Im vorliegendem Falle ist das Unglück auf den Verstoß gegen die bezeichnete aviatische Regel zurückzuführen. Jeder Apparat, so gut er auch sein mag, hat seine Eigenschaften, die erst langsam herausgefunden werden, sei es in der Verziehung der Flächen oder in der

Lenkstabilität. Nur wenn diese Eigenheiten herausgefunden sind, soll man darangehen, Dauerflüge bei ruhigem Wetter zu unternehmen. Der heutige traurige Fall möge eine Warnung für alle Konstrukteure sein.

Bericht eines Augenzengen.

Ein Augenzeuge berichtet über das Unglück folgendes: „Ich hatte mit meinem Automobil auf der Wöllersdorferstraße unfreiwilligen Aufenthalt nehmen müssen, um eine kleine Panne an meinem Auto zu reparieren[.] Wenige Meter ober mir schwebte der Aviatiker WIESENBACH mit seinem Aeroplan ruhig und sicher[.] Er kam vor [von?] dem Flugfelde, wo er im Angesicht der nach Hunderten zählenden Menschenmasse aufgestiegen war. Plötzlich bemerkte ich, wie WIESENBACH mit seinem Aeroplan eine übermäßig scharfe Kurve beschrieb. Der Apparat war aus dem Gleichgewicht gekommen und schien umzukippen. Aus der Höhe von ungefähr 20 Metern, in der sich der Pilot etwa befunden haben mochte, erfolgte der plötzliche jähe Absturz. Mir erstarrte das Blut in den Adern. Der Lenkersitz hatte sich von dem Apparat losgelöst und fuhr einige Meter vor dem Apparat sausend zur Erde nieder. WIESENBACH war mit dem Lenkersitz in die Tiefe gestürzt und fiel unweit von dem inzwischen zum Boden gefallenen Apparat zur Erde. Die verhältnismäßig geringe Höhe war sein Verhängnis. Denn wäre der Absturz an einer imposanteren Höhe erfolgt, so hätte der Pilot sich in der Luft überschlagen u. eventuell seiner ganzen Länge nach zu Boden fallen können. So aber stieß Wiesenbach mit dem Schädel sausend auf den Boden. Im Augenblick muß der Tod eingetreten sein.

Die Persönlichkeit des Verunglückten

Vincent WIESENBACH ist am 5. April 1830 in Luxemburg, wo er auch seine Ausbildung genoß, geboren. Er betätigte sich in den Konstruktionsbüros der ersten Automobilfabriken Frankreichs, und machte mehrere Automobilrennen mit. Als 1906 Wilbur[us] WRIGHT nach Le Mans kam, ging er zu diesem u. war bei der Montierung der Apparate erster Mitarbeiter WRIGHTs in Frankreich durch 8 Monate. Als dann im Herbst 1909 der Großindustrielle Robert v. LIEBEN einen Wright-Apparat ankauft und der Heeresverwaltung zur Verfügung stellte, wurde WIESENBACH als Pilot engagiert und der von Professor KNOLLER verbesserte Apparat ging im Herbst 1910 in den Besitz des Aerars über und WIESENBACH pilotierte von nun an den Sommerdoppeldecker BADERS. Den Erstlingsflug hat WIESENBACH in Wien am 4. Januar 1910 gemacht. Am 1. März 1910 absolvierte er dann einen Passagierflug mit Herrn v. LIEBEN und erwarb im folgenden Monat beim Meeting in Cannes das Pilotenpatent. Hauptmann v. PETROCZI war sein Schüler auf dem Wrightapparat. WIESENBACH hinterläßt eine junge Frau mit einem fünf Monate alten Kinde.

Seine junge Frau und seine alte Mutter hielten sich beim Preisfliegen im Hangarraum auf. Als die Frau den Apparat längere Zeit nicht in der Luft sah, eilte sie nach vorne und erkundigte sich besorgt nach ihrem Manne. Freunde teilten ihr mit, daß ihr Gatte bei einem Sturze eine Verletzung erlitten habe und bereitete» sie schonend auf das Aeußerste vor. Doch von ihrer Freundin Frau Majorin EHRZANOWSKI wurde sie kurz darauf von dem Tode ihres Gatten verständigt. Die Frau gebärdete sich verzweifelt und wollte sofort zur Leiche ihres Mannes, doch man hinderte sie daran. Die Frau war erst kurze Zeit verheiratet. Wie es heißt, war WIESENBACH auf 80,000 Kronen gegen Unfall versichert.

Die Resultate des ersten Flugtages.

welche durch den Absturz unseres Landsmannes sofort eingestellt wurden, sind folgende:

1. Wettbewerb auf Dauer und für Neukonstruktionen: Michael SZEKELY (Automonoplan), 1 Stunde 22 Minuten; Karl WARCHALOWSKI (Autobiplan), 49 Minuten; Adolf WARCHALOWSKI (Autobiplan), 26 [unleserlich] und 5 Minuten.

2. Wettbewerb auf Ueberlandflug Wiener⇒Neustadt⇒Neunkirchen und zurück: Oberleutnant Heinr. BIER (Etrich⇒Monoplan), 20 Min. 33 Sek.

WIESENBACH war 22 Min. in der Luft.

Auf Höhe wurde bei dem jähen Abbruch des Meetings nicht mehr gestartet.