

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

wunden hat. Ich kenne noch nicht den wunderbaren Apparat — einen Zweidecker — noch den Motor, der darin arbeitete, die solche Leistungen hervorbringen ließen. Man kann sich aber nur vorbeugen vor diesem Erfolg einer Industrie, die leider nicht die unsrige ist.“ Und tags darauf schreibt der „Aero“: „Nach einer langen, sehr langen Periode des Fastens scheint die Flugtechnik in Deutschland endlich in die Periode der Praxis übergegangen zu sein. Noch vor acht Monaten wagten deutsche Offizier- und Zivilflieger kaum Flüge von 300 bis 400 km; heute kann Deutschland ernten, was es gesät hat. Das Blut der Helden hat den Boden gedüngt. Lange Luftreisen sind ausgeführt worden, und man fliegt dort bei Nacht. Die Piloten sind kühn, und angefichts unserer Virtuosen vollführen sie Heldentaten. Die langen Luftreisen vervielfachen sich in Deutschland, und bald wird das Reich nicht mehr groß genug sein für das Reisen der Vögel jenseits des Rheins.“

Nur zu bald sollten die deutschen Flieger zeigen, wie richtig dieses Urteil über unser Flugwesen war, und daß die Grenzen unseres Vaterlandes zu klein waren für ihre großen Flugunternehmungen; denn schon am 26. und 27. Oktober führte Ernst Stoeffler einen Flug von Berlin nach Paris aus, auf dem er leider bei Zwischenlandungen von französischen Behörden in wenig zuvorkommender Weise behandelt worden ist, während im Gegensatz hierzu die französischen Flieger bei ihren Flügen nach Deutschland jeweils aufs freundlichste empfangen worden waren. Der Tag, an dem Stoeffler mit seinem Albatros-Doppeldecker in Versailles eintraf, war derart stürmisch, daß nicht ein einziges französisches Flugzeug einen Flug gewagt hatte. So zeigte sich sofort, daß die deutschen Maschinen von der Ungunst des Wetters weniger abhängig waren als die so sehr gelobten französischen Flugmaschinen. Bis zum Frühjahr 1914 waren denn auch alle flugtechnisch wertvollen Rekorde, d. h. im Dauerflug, Überlandflug, Flüge mit zwei, drei und vier Passagieren sowie die Höhenweltrekorde in deutschen Händen. Der größten erreichten Höhe von 8150 m stand ein längster Flug von 24 Stunden und 10 Minuten zur Seite!

Um einen Überblick über die Entwicklung der flugtechnischen Leistungen auf unserem größten deutschen Flugplatz, Johannisthal, zu geben, diene folgende Tabelle über den Flugbetrieb der Jahre 1911, 1912 und 1913.