

Die „Erich-Tauben“ warfen alle Weltrekorde

Der Mann, der dem deutschen Flugzeugbau internationale Anerkennung erzwingt

Zur Promotion Igo Erich zum Doktor-Ingenieur ehrenvoller.

Als der deutsche Altimeter der Flugtechnik Otto von Lilienthal im Jahre 1896 bei Berlin tödlich abstürzte, da war dies für die deutsche Fliegerei ein schwerer Schlag. Lilienthal hatte in Deutschland keine Schüler hinterlassen, und von seinen ausländischen Schülern erlitten mehrere das gleiche Schicksal wie er. Ihm arbeitete in Wien Wilhelm Preß, der vor der versammelten Technikerschaft unter anderem folgenden Beifall schon im Jahre 1877 das erste Modell eines Drachensflugers hatte fliegen lassen. Als aber bei seinem Versuch mit einem großen, mit einem festlich viel zu schweren Motor ausgestatteten Apparat dieser im Jahre 1901 in den Weiden des Wienerwaldes bei Tullnerbach verstarb, da gewann allgemein die Auffassung Raum, daß es unmöglich sei, ohne einen Gasballon frei fliegen zu können. Eine Wiener Zeitung schrieb damals:

„Das glühende Hirngespinnst, durch die Nachahmung des Vogelfluges auch den Menschen ohne Mithilfe eines Gasballons durch die Lüste zu tragen, spult noch immer in den Köpfen. Die Verblendeten finden noch immer gläubiges Publikum, und die Schwindler haben nach wie vor leichtes Spiel. ... Unter den behauerten Werten „Erfindern“, die einer verfehlten Idee ihr Vermögen geopfert haben und bereit sind, ihr Leben aufs Spiel zu setzen, steht oben an der von verschiedenen Professoren der Wiener Hochschulen so gewissenlos in den Sumpf gelockte „Ingenieur“ Preß.“

Damals wußte man noch nicht, daß der Textilindustrielle Janak Erich in Oberaltstadt bei Trautman in Böhmen im Jahre 1898 seinen damals 19-jährigen Sohn Igo Erich beauftragt hatte, die Hinterlassenschaft Lilienthals an Flugzeugen zu erwerben, und dieser einen Gleitflieger und einen Schwingenflieger aus Lilienthals Nachlaß nach Oberaltstadt gebracht hatte. Dieser Gleitflieger ist heute im Technischen Museum in Wien zu sehen nebst der „Tauben“ Igo Erichs, mit deren Konstruktion er in Österreich und in Deutschland die große Werra der Fliegerei „schwerer als die Luft“ einleitete, die diese beiden verbandenen Staaten in die Lage versetzte, in den Weltkrieg mit einem gewissen Stand von Flugzeugen einzutreten.

Im Winter 1899/1900 hatte Igo Erich mit seinem Vater in Oberaltstadt seinen ersten Gleitflieger von zehn Meter Spannweite fertiggestellt. 1906 baute er einen noch größeren Gleitflieger von zwölf Meter Spannweite, der ein Jahr später fertig war. Die ersten Flüge wurden ohne Besatzung und mittels Herabgleitens des Apparats von einer schiefen Ebene durchgeführt. Dazu wurde auf dem Abhang eines Hügel eine Gleiseanlage gebaut, auf der der Apparat auf einem Rollwagen abwärtsrollte. Bei einer ungefähren

Geschwindigkeit von 18 Sekundermeter hob sich der Gleitflieger selbstständig von dem Rollwagen und glitt in ruhigem Gleitflug talwärts, bis etwa 300 Meter von der Abflugstelle entfernt. Für den damaligen Stand der Fliegerei war dies ein großer Erfolg. In Frankreich, dem Land, das damals im Flugwesen an der Spitze stand, flog der Brasilianer Santos Dumont erst im November 1908 die ersten 50 Meter Fluglänge in sechs Meter Höhe, aber mittels Motorkraft.

Im Jahre 1906/07 begann Erich mit dem Bau eines Motorflugzeuges, das nach seiner Verwendung „Erich I“ genannt wurde. Der französische Motor von 24 PS und acht Zylindern war jedoch zu schwach. Ueberhaupt waren Motor und Luftschraube Probleme, an denen die meisten damaligen Flugkonstruktoren scheiterten.

Von Erfolg zu Erfolg

Erichs große Erfolge setzten sich ein, als er im Jahre 1908 auf Anregung seines Mitarbeiters Wels nach Wien übersiedelte. Das Handelsministerium stellte ihm einen Pavillon der Rotunde als Versuchsalteier zur Verfügung. Aus der Fabrik in Oberaltstadt gingen mit ihm der Konstrukteur Franz Bösch und der später als Pilot so berühmt gewordene Karl Illner. Es entstanden nun die Motorflugzeuge „Praterpap“, „Erich I“ und „Erich II“. Bei einem Probeflug mit dem letzteren Flugzeug erlitt Igo Erich eine Rückenverletzung. Es setzte nun Karl Illner, der Werkmeister Erichs, die Flugversuche in Wiener Neustadt fort, und es gelang ihm mit dem nun „Erich-Taube“ genannten Flugzeug „Erich II“ ein Flug von acht Minuten, wobei er sogar einige Kurven und Achter flog.

Nun ging es Schlag auf Schlag. Am 24. April 1910 legte Illner als Dritter in Österreich seine abiatische Prüfung mit der „Erich-Taube“ ab. Mit einem Flug von 25 Minuten übertraf Illner alle bisher in Österreich erreichten Flugzeiten, auch jene Illners aus der Sommeringer Höhe von 1909, bei welcher Illner 10-5 Minuten geflogen war. Schon am 11. Mai übertraf Illner mit einem Rekordflug mit zwei Fluggästen (Erich und Oberleutnant Hirsch). Am 15. Mai übertraf er alle damals bestehenden österreichischen Bestleistungen, welche mit einem französischen Doppeldecker aufgestellt worden waren, indem er 68 Minuten in 300 Meter Höhe flog. Schon zwei Tage später flog Illner von Wiener Neustadt nach Wien und wieder zurück in einer Gesamtflugzeit von 62 Minuten, womit er eine inoffizielle Weltbestleistung aufgestellt hatte.

Der Mann war gebrochen. Erich, der Konstrukteur des österreichischen Flugzeuges, das eine so große Leistungsfähigkeit an den Tag gelegt hatte, war — neben seinem erstgenannten Piloten — der Held des Tages. Es folgte ein triumphaler Start bei einer

Flugveranstaltung in Budapest gegen internationale Konkurrenz. Illner blieb dabei 1 1/2 Stunden in der Luft und erreichte 450 Meter Höhe.

Es kam nun auch zu einer Verbindung Erichs mit dem genialen Konstrukteur Voris, dessen Flugzeugmotor damals den Gipfel auf dem Gebiet des Motorenbaues darstellte. Mit dem neuen Flugzeug „Rote“ und mit dem „Erich IV“ gewann Illner vor dem Kaiser bei der großen Flugveranstaltung in Wiener Neustadt am 18. September 1910 alle ersten Preise und am 10. Oktober 1910 auch den für den Flug Wien-Forn-Wien von der Stadt Wien ausgesetzten Preis von 20.000 Kronen.

1910 bekam Erich die Bestellung des ersten Flugzeuges zu militärischen Zwecken, vor bald weitere folgten. Erich schuf auch eine Flugschule in Wiener Neustadt, in der die Flugzeugführer ausgebildet wurden. Eine zweite Fliegerchule errichtete Erich in Johannisthal, um seine „Erich-Tauben“ auch in Deutschland einzuführen.

Die Fliegerei „schwerer als die Luft“ hatte dank Erich auch in Österreich gestiegen. Seine Konstruktionen hatten den Flugzeugbau in Österreich nie in Deutschland entschieden vorwärtsgetrieben. Es gab noch so manche Triumphe bei internationalen Konkurrenzen, bei welchen „Erich-Tauben“ alle Weltrekorde schlugen. Seine eigene Arbeit galt jedoch nun der fabrikmäßigen Erzeugung seiner Flugzeuge. Nachdem er in Österreich die Erzeugung seiner Flugzeuge der österreichischen Motorluftfahrzeuggesellschaft übergeben hatte, machte er in Deutschland zunächst mit einer Geschäftsverbindung able Erfahrungen. Er gründete nun in Liebau in Schlesien eine Flugzeugfabrik unter dem Namen „Erich-Fliegerwerke, Ges. m. b. H.“. Er selbst übernahm die technische Leitung, seinem Konstruktionsschöpfer aber stand ein Mann vor, der heute unbekannt ist: Ernst Feinzel.

Als Erich seine Werke gründete, gab es schon 19 Flugzeugfabriken in Deutschland. Um die Konkurrenzfähigkeit seines Unternehmens nachzuweisen, veranstaltete Erich einen westeuropäischen Rundflug von Berlin über Brüssel nach Paris und London, von wo über Antwerpen zurück nach Berlin geflogen werden sollte. Der Flug war ein großer Triumph für Erich. Dem deutschen Flugwesen hatte er, wie allerorts anerkannt wurde, internationale Anerkennung verschafft.

Die heutige Generation kennt die Namen der großen Konstrukteure, die die Flugzeuge der deutschen Luftwaffe geschaffen haben. Den Namen Igo Erich — einst in aller Munde — kennt sie heute wieder kennen, da die Wiener Technische Hochschule ihn zu ihrem „Doktor-Ingenieur ehrenvoller“ promoviert hat. Die großen Flugzeugbauer Deutschlands freilich kennen ihn, den jung erbliebenen fünfundsiebzigjährigen, sehr auf, und in ihren Reihen wird sein Name mit Ehrung genannt. Denn er gehört zu den Altimetern des Flugzeugbaues und der Fliegerei, die ihrem Ideal, ihr Talent, ihre Arbeit, ihre Gesundheit und ihr Leben gewidmet haben, als die übrige Welt die Möglichkeit seiner Verwirklichung mit Ueberzeugung leugerte.

E. S.

Schläufer von heute — Gebirgsjäger von morgen

Rechenschaftsbericht über die vormilitärische Schläufbildung der NS.

So wichtig auch in der Heimat jede junge und kräftige Hand gebraucht wird, so blieb doch im letzten Winter in dem einen oder andern Betrieb eine Woche lang da und dort der Platz vor dem Schraubstock oder der Drehbank leer, wo sonst ein Jungarbeiter stand. Und das kam so: Der Redakteur hatte einen Einberufungsbescheid in der Tasche, der ihn zu einer achtwöchigen vormilitärischen Schläufbildung rief. Der Sinn dieser Einrichtung ist klar: Die Wehrmacht soll für ihren Nachwuchs in der Gebirgstruppe Soldaten erhalten, die mit den Schiern umzugehen wissen, die die Unbilden des Winters ertragen und mit allen Schwerkraften fertig werden, die der Winter mit seinen Schneemassen mit sich bringt. Es versteht sich von selbst, daß die Jungen in diesen acht Tagen keine Meister des Schläufes werden, namentlich dann nicht, wenn sie bis dahin noch niemals die Bretter unter den Füßen trugen. Aber sie sollen sie wenigstens halbwegs beherrschen und wenigstens leichte Fänge möglichst schnell meistern. Sie sollen auch um die Pflege und Instandhaltung der Schier Bescheid wissen, sollen mit der Landkarte vertraut werden, sollen über die zweckmäßige Verpflegung im Winter unterrichtet sein und sollen vor allem Jungen werden, die die Strapazen des Winters nur noch härter und trostiger machen.

Vor nunmehr drei Jahren hat die vormilitärische Schläufbildung in der Hitler-Jugend begonnen. Damals gingen rund 1000 Jungen durch das Lager. Im letzten Winter schon hat sich diese Zahl vervielfacht. Die Jungen, die als erste an einem solchen Lager teilnehmen, sind inzwischen längst Soldaten. Das im Lager erworbene Wissen und Können war für sie später in den Reihen der Wehrmacht ein wertvolles Können, wie aus den Briefen dieser Soldaten an ihre jungen Kameraden hervorgeht.

Hitler-Jugend, Wehrmacht und Waffen-SS arbeiten in bewährter Kameradschaft zusammen, alle das gleiche Ziel im Auge: aus den Jungen tüchtige, leistungs-

fähige und einsatzfähige Soldaten zu machen, die mit den Schiern genau so wie mit dem Gewehr oder der Maschinenpistole umzugehen wissen. Jede körperliche Ueberanstrengung der jungen Lager Teilnehmer ist dabei von Anfang an ausgeschlossen. NS-Kertie untersuchen die Jungen gewissenhaft auf ihre Tauglichkeit; erst wenn diese gegeben ist, wird der Junge zum Lager einberufen. Die Ausbildung ist einfach und zweckmäßig. Die notwendige Kleidung und das erforderliche Schuhzeug werden gestellt, so daß der Junge auf jeden Fall seine eigenen „Sachen“ (schon) kann. Die Unterkünfte im Lager — das irgendwo in den Tauern liegt, also inmitten einer landschaftlich besonders bevorzugten Gegend — sind sauber und nach jeder Richtung einwandfrei. Die Verpflegung ist über jedes Lob erhaben.

Und die Ausbildung selbst: Sie erfolgt nach einer einfachen und wohlbedachten Methode. Die Ausbilder — durchweg bewährte Frontsoldaten — wissen die Jungen richtig anzupacken und bringen ihnen alles das an Wissen und Können bei, was sie zum Schläufen brauchen. Nichts wird dabei vergessen, nichts verkannt, an alles ist gedacht und überall, am Gang, bei der Abfahrt, in der Stube und im Gemeindefestraum herrschen Kameradschaft, Fracht und Disziplin. Neben der sportlichen Ausbildung geht die charakteristische Weiterbildung und die weltanschauliche Fortbildung Hand in Hand.

Wir hatten kürzlich Gelegenheit, aus beruflichem Grund einen Rechenschaftsbericht über die Arbeit und über den Sinn der vormilitärischen Schläufbildung entgegenzunehmen, wie sie im Rahmen der NS nunmehr seit drei Wintern betrieben wird. Mit jedem neuen Lager wurden Hunderte von Wiener Jungen nicht nur zu Freunden des Schläufes gewonnen, sondern gleichzeitig auch als wertvoller Nachwuchs für unsere Wehrmacht herangebildet. Jungen, die heute nach dem Schläuf als Sport und Disziplin betrachten, morgen aber schon als Kämpfer und Soldaten das Können verwerten im Einsatz gegen den Feind.



Wer nur für den Mann zu sorgen hat wie Frau Winkler, kann noch manche Arbeit verrichten, auch wenn die 45 überschritten sind. Frau Winkler arbeitet jetzt halbe Tage in dem Betrieb, in dem ihr Mann an der Drehbank steht, und legt jede Woche eine nette Summe in die Sparkasse . . . für später.

Halbtagsarbeit, Stundenarbeit und Heimarbeit . . . eine Möglichkeit gibt's auch für Dich! Melde Dich zum freiwilligen Ehrendienst in der Kriegswirtschaft beim Arbeitsamt oder bei der NS-Frauenschaft. Auf persönliche Wünsche wird nach Möglichkeit Rücksicht genommen.