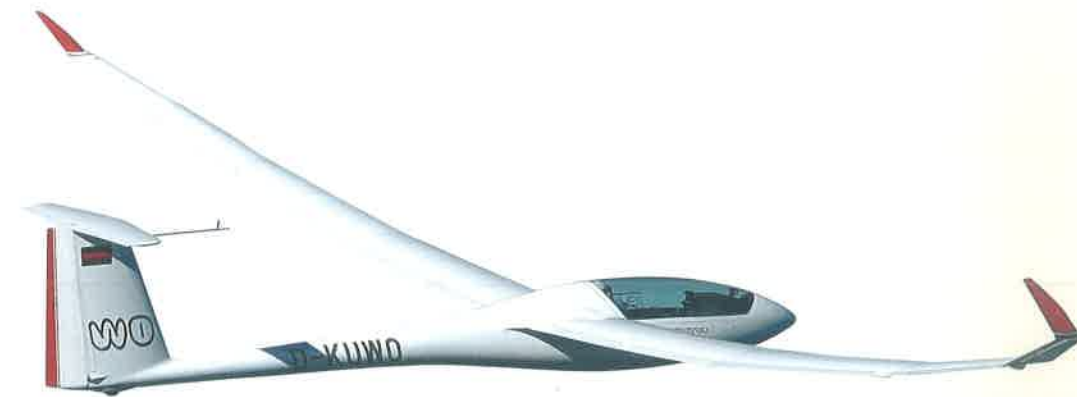




Die Taube, österreichischer Monoplan Etrich II,
am Flugfeld Wiener Neustadt, 1910 oder 1911



Carina Chitta, Ilja Steffelbauer

Der Sonne entgegen

Die Region südlich von Wien

Der Großvater war schon immer ein Reisender gewesen. Wer 1915 geboren ist, hat viel erlebt. Zu viel. Er war ein Reisender durch die Lande und durch die Zeiten. Der alte Kaiser ist pflichtgetreu seiner Aktenverwaltung nachgekommen, man nennt es im Nachhinein die Götterdämmerung der Monarchie, unter dessen Doppeladler hat der Großvater seine Reise angetreten. Schneiderhof, hat die Großmutter erzählt, aus Schneiderhof war sie, die Familie vom Großvater, und das war Deutschland. Jetzt hat es die Großmutter nicht so gehabt mit der Geografie, aber das macht nix. Versuch einmal zu begreifen, dass es weg ist, das schöne große stolze Reich, unser Habsburgerreich und damit die Heimat, entwertet und zerstückelt, wie auch die Erinnerung an das geliebte Damals. Nach Wien ist sie gezogen, die großväterliche Familie, in einen Wiener Gemeindebau, gleich nach dem Ende der alten Monarchie in der neuen Republik erbaut, mit feschem genageltem Fischgrätparkett und Kastenfenstern in Hellelfenbein. Was heute wieder Bobo-Chic ist, war damals „State of the Art“. Zusammengepfertcht waren sie, die Urgroßeltern, der Großvater und die Schwester auf Zimmer, Kuchl, Kabinett, aber das war halt

so. Da ist man gerne weggereist. Noch bevor der Großvater so richtig angefangen hat nett wegzufahren, ist er quasi weggefahren worden. Dorthin, wovon man damals noch nicht so recht viel gehört hat. Wie Dachau. So viele unfreiwillig Reisende an einem Ort. Für den Großvater wenigstens ist es weitergegangen. Mehr oder weniger. Denn es war kalt in Russland. Diese Reise ist einem durch Mark und Bein und aufs Gemüt gegangen. Nicht nur wegen der Kälte. Aber er ist zurückgekommen, wie die meisten: auf seinen eigenen Beinen, zu Fuß, bloßfüßig. Und mit wunden Füßen und wunder Seele. Nach dem Krieg haben seine Reisen begonnen, wie sie aufgehört haben: zu Fuß. Aber das hat nix gemacht, er war es ja gewohnt, der Großvater. Erst später ist er mit der Straßenbahn, dann mit dem Zug gefahren. Noch viel später mit dem VW Käfer und ganz viel später mit dem nagelneuen Mercedes 240D. Wichtig war nicht, wie und womit. Wichtig war, dass. Und so ist er gereist, der Großvater, mit den ewigen Knickerbockern und dem alten Armeerucksack, in den die Großmutter Proviant wie für eine Expedition eingepackt hat und Ersatzstutzen und eine kleine Thermos mit echtem Kaffee, nix Linde-Malzkaffee, nur das Beste für den Großvater. Und dann schlägt sie zu, die Tür zur Gemeindebauwohnung, und er winkt noch rasch der Großmutter, bevor er sich gen Süden wendet.

Verkehrsgeschichte

Der natürliche Einzugsbereich von Wien liegt im Süden. Wien ist eine exzentrische Hauptstadt – nicht erst seit es keiner Doppelmonarchie mehr vorsteht. Schon vorher lag die Stadt immer am Rand des Territoriums, dessen Haupt sie sein sollte; sei es der babenbergischen Marken und Herzogtümer, sei es der habsburgischen Erblande und des von ihnen lange dominierten Heiligen Römischen Reichs. Die Stadt schaut mit den letzten Ausläufern der Alpen im Rücken auf die weiten Ebenen Pannoniens und das hügelige Vorland des europäischen Scheidegebirges im Osten. Sie war – zwei große Belagerungen durch den osmanischen Langzeitgegner legen davon Zeugnis ab – immer gleichzeitig Haupt- und Grenzstadt, Bastion und Metropole.

Eben diese Alpenausläufer – in Gestalt des Wienerwalds auch noch unwegsam, bewaldet und dünn besiedelt und entlang der Thermenlinie relativ abrupt aus der Ebene auf eine Höhe von zwischen 200 und gar 1.000 Metern ansteigend – machen den Weg nach Westen mühselig. Im Norden und Osten ist der breite Donaustrom, eingesäumt von seinen Auen und Flussniederungen, auch ein Hindernis – wenn er nicht Wasserverkehrsweg ist und Wien mit den deutschen Landen und Ungarn verbindet. Leicht, trockenen Fußes und mit geringer Steigung kommt man aus Wien nur nach Süden hinaus, in den südlichen Teil jener geologischen Formation, die nach der auf es ausgerichteten Metropole als *Wiener Becken* bekannt ist. Wie das Einzugsgebiet der Stadt, erstreckt es sich nördlich der Donau über das Weinviertel auch nach Südmähren und in die Slowakei. Das Wiener Becken südlich des Flusses zerfällt in eine „feuchte“, besser landwirtschaftlich nutzbare Ebene im stadtnahen Umfeld und in das „trockene“ Steinfeld, das mit dem Zentrum Wiener Neustadt von den Alpen im Süden und Westen und einer Reihe von Höhenrücken und den sie unterbrechenden Pforten gen Osten eingfasst wird. Was diese Landschaft schon zu Urzeiten

zu einem natürlichen Verkehrsraum von europäischer Dimension machte, war die Verbindung zwischen den Donauübergängen von Wien und Bratislava – auf die man durch Gebirge und Flusswege zwangsläufig hinkanalisiert wird, wenn man von Nord- und Osteuropa den Weg nach Süden sucht – und der Möglichkeit, die Alpen entweder an ihren östlichsten Pässen zu überschreiten oder zu umgehen und so die nächsten Küsten des Mittelmeers irgendwo zwischen der Po-Mündung und den Hafenplätzen Istriens und Dalmatiens zu erreichen. Seit der prähistorischen Bernsteinstraße führt der Weg vom nördlichen zum südlichen europäischen Mittelmeer unweigerlich durch die Landschaft des südlichen Wiener Beckens gen Süden.

Die Verkehrsgeschichte dessen, was heute das südöstliche Niederösterreich, das *Industrieviertel* ist, kann nur verstanden werden als ein Kreuzungspunkt zweier europäischer Achsen – der west-östlichen Donauachse und der nord-südlichen Bernsteinstraßenachse – im Gravitationsfeld einer Metropole, die als wirtschaftlicher, politischer und demografischer Massenpunkt die Verkehrslinien der umliegenden Landschaft eben dort am stärksten verformte, wo keine Gebirge und Flüsse diesen Anziehungskräften entgegenstanden. Die Linien waren also schon vorgezeichnet, lange zum Teil, bevor moderne Verkehrsinfrastrukturen errichtet wurden, um sie für den schnaubenden, dampfenden und später motorisierten Verkehr des Industriezeitalters nutzbar zu machen.

Triester Straße

Schon im 18. Jahrhundert beschleunigten sich die Reisegeschwindigkeiten des damals noch von Pferden gezogenen Fernverkehrs für Personen und Information (in Gestalt von Briefen und Zeitungen, die in den Postkutschen reisten), indem eine dichtere und besser ausgebaute Verkehrsinfrastruktur geschaffen wurde: Maut- oder Staatsstraßen – meist von der jeweiligen

Zentralregierung angelegt und unterhalten – befreiten die Überlandverbindungen von den Unwägbarkeiten, die sich zuvor daraus ergeben hatten, dass lokale Kommunen und Herrschaften mit recht unterschiedlicher Motivation für den Erhalt der Straßen zuständig gewesen waren. Durch Zuwendungen aus dem Staatsschatz oder durch Maut kam das Geld herein, das nötig war, um die besser gepflasterten und besser instand gehaltenen Fernverkehrswege zu unterhalten. In Kombination mit besseren Straßenoberflächen, kleineren technischen Innovationen bei den Kutschen selbst und vor allem durch ein ausgeklügeltes Netzwerk von Poststationen, Pferdewechseln und Vorspannpunkten beschleunigte sich im Laufe eines Jahrhunderts die Reisegeschwindigkeit der Postkutschen um das Fünffache.

Im österreichischen Kaisertum nahm diese Entwicklung die Gestalt der Reichsstraßen oder Ärarialstraßen an, deren Name von *Aerarium*, einem ehrwürdigen lateinischen Wort für den Staatsschatz, abgeleitet war. Viele dieser staatlich unterhaltenen Straßen gingen sternförmig von der Haupt- und Residenzstadt Wien aus und waren nach den Endpunkten benannt, den strategischen Zielen an den Rändern des

Reichs, die derart mit der Metropole verknüpft wurden. Die Ärarialstraße Richtung Süden hieß folgerichtig *Triester Straße*, verband sie doch das Zentrum des Reichs mit dem wichtigsten habsburgischen Seehafen. Der damaligen Raumordnung der Hauptstadt entsprechend, beginnt sie am Linienwall, dem ursprünglich als erste Verteidigungslinie der Stadt gegen osmanische Streifscharen (die immer noch regelmäßig verfluchten „Kuruzzen und Türken“ = „Kruzitürken“) errichteten Annäherungshindernis, das in dieser Zeit jedoch bereits vor allem Zollgrenze war. Ihr Ausgangspunkt ist die *Matzleinsdorfer Linie*, unweit des heutigen Matzleinsdorfer Platzes, wo noch die moderne Nachfolgestraße beginnt. Sie führt vorbei an der *Spinnerin am Kreuz*, welche sagenhaft mit der verzögerten Heimkehr eines ferngereisten Kreuzfahrers verbunden ist, und sodann über die heutige Wiener Neustädter Straße B17 bis an die steiermärkische Grenze am Semmering und von dort über Leoben und Friesach weiter nach Süden. Von Wien nach Wiener Neustadt waren es drei oder vier „Posten“, also Halte- und Wechselstationen. Freigepäck auf den Postkursen war – vergleichbar dem heutigen Fluggepäck – mit 30 Pfund (also 15 Kilogramm) limitiert. Recht viel mehr Platz hatte man auch nicht, wenn man überhaupt einen der

Triester Straße – Südautobahn, 1959



guten Plätze im Wagen bekam und sich nicht – Wind, Wetter, Staub und anderen Gefahren ausgesetzt – außen an dem dahinrasenden Gefährt festklammern musste.

Wiener Neustädter Kanal

Das Problem des Transports von Gütern lösten die neuen, besseren Straßen und die dichtere Infrastruktur indes nicht. Weiterhin war die effektivste Methode, Massengüter über weite Strecken zu transportieren, der Wasserweg. Da aber Flüsse fließen wo sie wollen, wurde die Anlage von künstlichen Kanälen etwa gleichzeitig große Mode. England, Frankreich mit dem beeindruckenden Canal du Midi sowie die von Natur aus dahingehend bevorzugten Niederlande waren Vorbild für Kanalbaupro-

jekte in Österreich, mit denen man nach dem Verlust der ersten Industrieregion in Schlesien versuchte, das natürliche Einzugsgebiet der Hauptstadt Richtung Wiener Neustadt verkehrstechnisch zu erschließen. Aber dort fließt der einzig geeignete Fluss – die Leitha – genau in die falsche Richtung.

Die staatliche Wirtschaftsförderung in dem, was nun dazu ausersehen war, zum „Industrieviertel“ zu werden, war erfolgreich. Doch stieß der Boom auch gleich an seine natürlichen Grenzen. Brennstoffe – Holz und Kohle –, die notwendig waren, um die aufblühende Wirtschaft anzutreiben und die für sie massenhaft in die Gegend strömenden Arbeiter zu wärmen und zu bekochen, wurden rasch teuer. Der Raubbau an den Wäldern nahm zu und der beginnende industrielle Take-off war

Blick auf Wiener Neustadt über den Wiener Neustädter Kanal, Rudolf von Alt, Stahlstich, 1839



dabei, sich selbst abzuwürgen. Deswegen war das Kanalprojekt, als es 1797 dann endlich in Angriff genommen wurde, auch in erster Linie dazu gedacht, den Transport von Kohle, vom Brenberg bei Ödenburg, und von Holz, aus den Ausläufern der Alpen, billiger zu machen und damit die fatale Preisspirale zu durchbrechen. Denn der Brennstoffpreis bestimmte, damals wie heute, die Preise aller Folgegüter in der Warenkette und die Lebenshaltungskosten der Bevölkerung.

Die Topografie war dem Projekt indes nicht wohlgesonnen. Das Wiener Becken ist nicht so flach, wie es auf der Karte anmutet, sondern fällt zwischen Neunkirchen und Wien auf 200 Kilometern ganze 60 Meter, was für Kanäle recht steil ist. Auch konnte die Trasse keinem natürlichen Talverlauf folgen – die Täler und Gewässer in der Gegend verlaufen genau quer zur geplanten Kanalführung – und musste zahlreiche kleine, aber wegen der Alpennähe hochwasserträchtige Gewässer queren. Der Untergrund war in vielen Bereichen sehr durchlässig, was den Wasserverlust des Kanals erhöhte und den Bau aufwendiger machte. Wie bei allen Kanalbauten blieb das Hauptproblem der Mangel an Wasser, was die Planer dazu zwang, einen schmäleren Kanal mit kleineren Kanalbarken zu realisieren. Damit hatten die natürlichen Gegebenheiten dem Projekt aber seine Konkurrenzfähigkeit diktiert. Geografie ist Schicksal, und das Schicksal des Wiener Neustädter Kanals war es, schließlich – wie die meisten seiner Vorbilder – von der nächsten Revolution des Transportwesens abgelöst zu werden.

So schnell, wie die Mähr es haben will, ging das durchaus nicht. Die Österreicher scheinen eine makabre Vorliebe für das Scheitern von Ideen zu haben: Die scheinbar natürliche Logik von „das haben wir immer schon so g'macht“ und „da könnte ja jeder kommen“ fühlt sich nur bestätigt, wenn sie die Akte mit „erwartungsgemäß gescheitert“ schließen kann. Der Wiener Neustädter Kanal wird gerne als ein solches Schei-

tern gesehen, doch verschleiert die Rückschau nach dem unweigerlichen Ende, dass er fast ein Jahrhundert lang Güter beförderte, dass selbst nach der weitgehenden Schließung und Zuschüttung einiger Abschnitte nach 1879 der Betrieb noch eingeschränkt weiterging, und dass diese damals innovative Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet hat, das Industrieviertel zu dem zu machen, was es ist.

Semmering- und Schneebergbahn

Die Eisenbahn löste viele der Probleme, die Kanäle nicht lösen konnten. Talquerungen, Passquerungen, Untertunnelungen, stärkere Steigungen ließen sich bewältigen und die natürlichen Fließigenschaften von Wasser und seine anderen Eigenheiten – wie im Winter zuzufrieren oder in einem trockenen Sommer nicht ausreichend tief für die voll beladenen Kanalbarken zu sein – spielten keine Rolle mehr. Was für Kanäle Unmöglichkeiten waren, stellte für das neue Verkehrsmittel lediglich technische Herausforderungen dar – welche den Ehrgeiz der Ingenieure mehr anspornte als frustrierte. Das mittlerweile zu einer industriellen Kernregion der Habsburgermonarchie gewordene südliche Wiener Becken, für das Kanäle ohnehin nie die optimale Transportlösung gewesen waren, erhielt durch den nach der Mitte des 19. Jahrhunderts anhebenden Eisenbahnbau weitere starke Impulse. Während die ersten Eisenbahnen von Linz und Wien nach Norden in die böhmischen Industrieregionen ausgriffen, begann der Ausbau der Südstrecke – wieder Wien-Triest – in den 1840ern unter staatlicher Ägide. 1857 wurde die Strecke eröffnet. 1854 hatte schon die Teileröffnung der ehrgeizigen Semmeringstrecke von Gloggnitz nach Mürzzuschlag für internationales Interesse gesorgt. Die ebenso kühne wie elegante Planung durch Baudirektor Carl von Ghega schloss nicht nur die Bahnücke zwischen der Hauptstadt, den Industriorten um Wiener Neustadt, der steirischen Industrieregion in der Mur-Mürz-Furche, der zweitgrößten Stadt der

österreichischen Länder, Graz, und dem Seehafen, sie kam auch einem anderen Bedürfnis der Zeit entgegen und half mit, es zu erwecken und zu befriedigen.

Während überall in Europa die „dark Satanic mills“ aus dem Boden sprossen und den Himmel über den Städten dauerhaft mit Rauch verdunkelten, die Menschen in die Städte strömten, um in den Fabriken zu arbeiten, und auch die Agrarlandschaft ihre gewachsenen, kleinteiligen Strukturen abstreifte und einer modernen, effizienten und großflächigen Landwirtschaft Platz machte, entdeckte die bürgerliche Schicht, die diese Entwicklungen wesentlich vorantrieb und von ihnen profitierte, ihre Liebe zum „green and pleasant land“. Die Romantik in der Kunst und der Beginn des Landschaftstourismus, der Sommerfrische, sind aufs Engste verbunden

mit der Entstehung moderner Urbanität, industrieller Lebenszeiteinteilung und der Erschließung bisher schwer erreichbarer Räume durch die Eisenbahn. Am Semmering verbanden sich dabei die Ästhetik des Fortschrittes, in Gestalt steinerner Viadukte und eleganter Hotels, mit der Ästhetik der Natur, in Gestalt der wildromantischen Berglandschaft. Diese geradezu ideale Kombination lockte die Großstädter heraus und begründete den legendären Ruf des *Zauberbergs* als Erholungsgebiet der Wiener Gesellschaft.

Auch an kleineren Bahnprojekten in der Region lassen sich ähnliche „Synergien“ feststellen. Die Schneebergbahn etwa – von Wiener Neustadt nach Puchberg am Schneeberg – wurde vom „Verschönerungsverein“ der Schneeberggemeinde mit primär touristischen Zielen

Eröffnung der Schneebergbahn, 1898



angeregt, fand aber die Unterstützung des Wiener Neustädter Gemeinderats, weil eine konkurrierende Strecke über das Triesting- und Piestingtal im Gespräch war und somit eine bessere Erreichbarkeit Wiens „drohte“, bei der die Industriestadt außen vor geblieben wäre. Immerhin ging es um beträchtliche Volumina! Bei der Planung der Schneebergstrecke wurde etwa das Hüttenbuch des Baumgartnerhauses als Berechnungsgrundlage herangezogen, und das verzeichnete 1893 schon 34.000 Besucher! Mit der Eröffnung der Strecke 1898 machte gleichzeitig das *Hotel am Schneeberg* mit Telefonanschluss und eigener Poststelle auf; Stempel: *Hochschneeberg*. Eisenbahn und Intrige gingen in dieser Zeit oft Hand in Hand und Verkehrsströme durch den eigenen Einzugsbereich zu lenken, ist immer schon ein Kennzeichen schlauer Wirtschaftspolitik.

Rax-Seilbahn

So entstanden in Folge der touristischen Erschließung der *Wiener Alpen* nicht nur Bahnen zu, sondern bald auch auf die Berge. Der letzte, als schmalspurige Zahnradbahn geführte Teil der Schneebergbahn war da bereits Vorbild. Nur wenig später wurde die Erschließung der Rax projektiert, welche ursprünglich auch als Bahn ausgeführt hätte werden sollen, bis man sich dann – schon nach dem Großen Krieg in der neuen Republik – für eine Seilbahn entschied. Auch hier wurde an der Bergstation für die adäquat luxuriöse Gastronomie gesorgt. Der *Naturfreund* jubelt nach der Eröffnung: „Bei vielen wird die Liebe zur Rax ganz neu dadurch aufflammern. Die Rax wird in kurzer Zeit ein österreichisches Davos und St. Moriz werden.“ Vor allem wurde die Rax aber zum Hausberg der Wiener, welche ihm bis heute treu geblieben sind und besonders in der Zwischenkriegszeit und in den Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg hierher kamen – zuerst mit der Bahn, dem Autobus und später zunehmend mit dem eigenen Wagen – um Licht, Luft und Sonne zu tanken.

Südautobahn

Viel ist über den Siegeszug des Automobils reflektiert worden. Seit wir uns seiner Schattenseiten bewusst werden, mit zunehmendem Unbehagen; doch ist die Bedeutung der Blechkisten für die individuelle Mobilität und Freiheit, für die ökonomische Mobilität – denn der meiste Verkehr, auch der, der sich auf der Südautobahn so gerne in die Stadt hinein staut, ist Berufsverkehr – und für die Möglichkeit, auch in zunehmend marginalen Räumen wohnen zu bleiben, obwohl Industrie und Gewerbe dort nicht länger bleiben wollen, nicht zu bezweifeln. Viele mittlerweile abgelegene Gemeinden der Region, aus denen die Arbeitsplätze schwinden, weswegen dann arbeitende Bevölkerung schwindet, weswegen dann öffentliche Einrichtungen wie Schulen und Freibäder

Seil-Schwebebahn auf die Raxalpe, Karl Ludwig Prinz



schwinden und bald auch das Leben, in Gestalt von Wirtshäusern, Kaffees und in Kürze auch Einkaufsmöglichkeiten, schwindet, verdanken ihre Weiterexistenz dem heute vielverfluchten individuellen Pendelverkehr, entweder in die regionalen Zentren oder in die nahe Hauptstadt. In anderen Weltgegenden, wo die wirtschaftlichen Verhältnisse der Mehrheit der Bevölkerung den motorisierten Individualverkehr verwehren, sind Urbanisierung mit all ihren Schattenseiten und der Bevölkerungsverlust auf dem Land weit schwerwiegender, der wirtschaftliche Schaden für den ländlichen Raum weit größer. Sosehr wir den Pendelverkehr aus dem Speckgürtel verfluchen mögen, die Alternative wären noch gedrängtere und teurere städtische Lebensverhältnisse und weitgehende Verödung und Armut in den ländlichen Regionen.

Der Bau der Südbahn, welche heute einen Großteil des Verkehrs in der Region kanalisiert und über die Südbahn A3 auch noch den Verkehr aus dem Burgenland aufnimmt, erfolgte zwar erst in den 1960ern, war aber bereits Teil der Planung der Reichsautobahnen in der Zeit des Nationalsozialismus gewesen. Der erste Abschnitt, zwischen Vösendorf und Leobersdorf, war schon 1962 fertig, Wien und Seebenstein 1975 verbunden, eine Tunnellösung unter dem Semmering lässt weiter auf sich warten. Bis heute ist die Südbahn zwischen Wien und Leobersdorf – neben der Südosttangente – die einzige achtspurige Autobahn Österreichs, was beides ein beredtes Zeugnis für die Wichtigkeit, aber auch die Verkehrsbelastung dieser Region ist.

Flugfeld Wiener Neustadt

Man fragt sich jetzt an dieser Stelle vielleicht, warum der Großvater ständig auf denselben Pfaden nach Süden wandelte, was ihn dort anzog. Das, was ihn angezogen hat, war vor allem: nichts. Ein großes, flächiges Nichts. Das hatte schon viele Jahrzehnte vorher andere angezogen, die in

diesem Nichts, dieser leeren Fläche auf dem Steinfeld zwischen Wiener Neustadt und Wöllersdorf, das so für gar nichts zu gebrauchen war, in der alten, agrarischen Welt, die Boden vor allem nach Bodenertrag bemaß, etwas sahen, eine Chance, eine Möglichkeit, eine Zukunft. Die Leere wurde zur Ressource, zum Asset, wie man heute sagt. Das Ebene, das Trockene, das Steinige, der harte Boden, in dem Wasser so schnell versickert, was den Kanalbauern so große Mühe bereitet hatte, das steppenhaft Öde, das bisher die Menschen davon abgehalten hatte, sich auf diesem Land niederzulassen, hatte es geradezu ideal prädestiniert für etwas Neues, etwas nie Dagewesenes, etwas Revolutionäres: Menschen fanden hier Platz, um den Sprung in die Luft zu wagen.

Zuerst waren es wirklich nur Sprünge. Wiener Neustadt wurde zur Wiege der österreichischen Luftfahrt zu einem Zeitpunkt, als diese Technologie noch in den Kinderschuhen steckte. Die Flugpioniere wie Igo Etrich, Leopold Schmidt, Alfred Ritter von Pischhof, Josef Sablatnig, Hans Umlauff und Karl Illner schafften nach der Gründung des *Flugfelds Wiener Neustadt West* 1909 innerhalb von einem Jahr den Sprung von Flugmaschinen, die nur zögerlich vom Boden abhoben, zu den ersten Strecken- und Überlandflügen. „Die Epoche des zögerlichen Tastens ist, wie es scheint, überwunden“, verkündete im Mai 1910 stolz die *Luftschifferzeitung*, und tatsächlich ging es mit Riesenschritten voran. Noch im selben Jahr gelang Karl Illner ein Flug von Wiener Neustadt nach Wien Simmeringer Haide und er „beschrieb es nachher als ein wunderbares Gefühl, endlich einmal frei dahinfliegen zu können, ohne Bedacht darauf, über dem Flugfeld bleiben zu müssen.“ Und bald wurde die Aviatik – wie man damals sagte, das „Fliegen nach Art der Vögel“ – zu einem Besuchermagneten. Preisfliegen lockten die Eliten, die sich gerne modern gaben, und die schaulustigen Massen gleichermaßen an. So hatte das Flugfeld Wiener Neustadt als eine der ersten Locations in Österreich mit Parkplatzproblemen zu kämpfen und selbst der Kaiser, der den stinken-

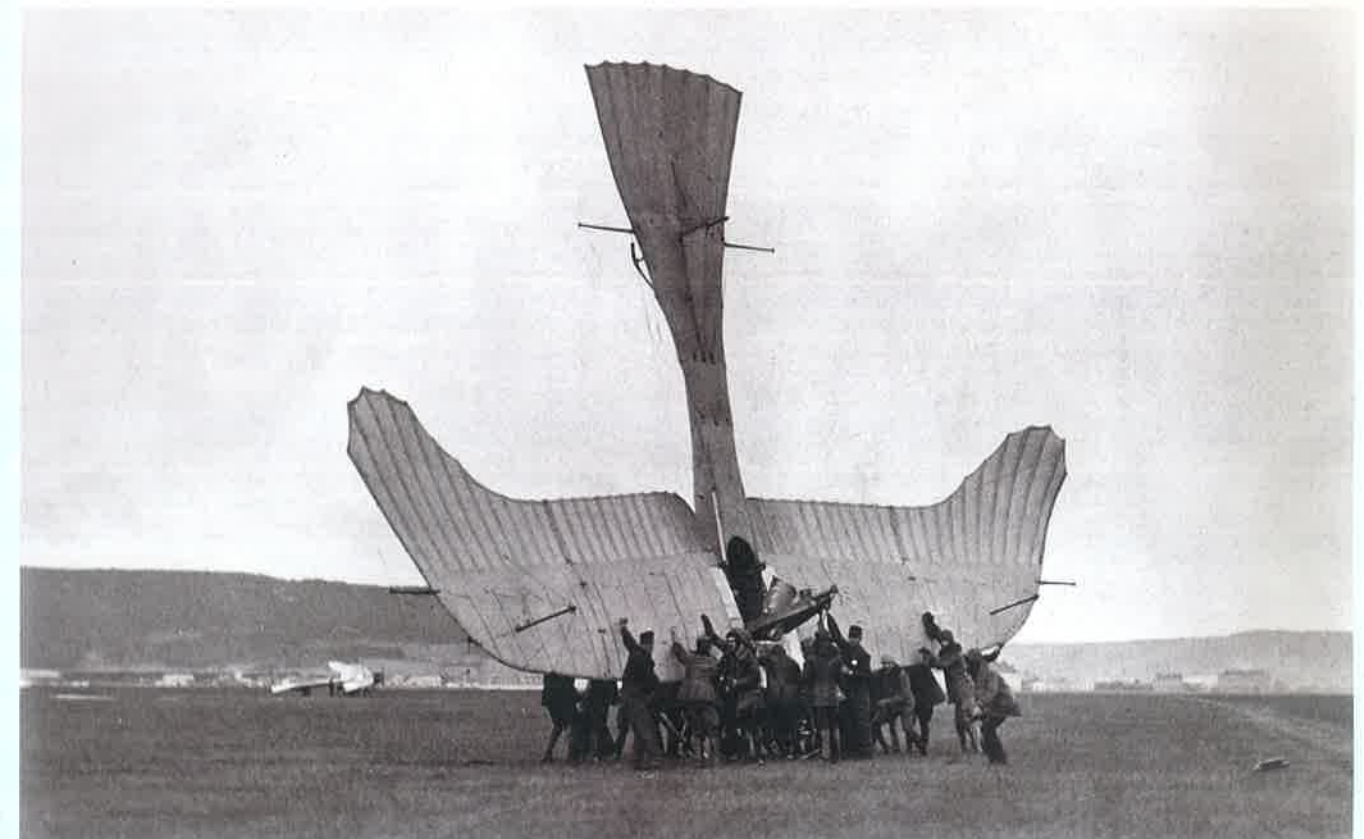
den, lauten Gefährten so gar nichts abgewinnen konnte, ließ es sich angelegen sein, zum dritten Preisfliegen im September 1910 mit dem Auto vorzufahren. Und gleichzeitig ging die Entwicklung mit Riesenschritten voran. Im April 1911 war die Trophäe für den ersten Streckenflug Wiener Neustadt – Ödenburg – retour, vier Monate nachdem sie ausgeschrieben worden war, schlussendlich errungen worden. Doch schon im Juni 1911 war das Ziel des Fernflugs Budapest und nur drei Jahre später waren Flugzeuge eine erprobte und massentaugliche Technologie, die in den Großen Krieg geschickt werden konnte, genauso wie die meisten in Wiener Neustadt ausgebildeten Piloten der alten Monarchie, von denen – denn Flieger leben nicht lange – sehr wenige zurückkehrten.

Und doch war es dieser Krieg, der die Flugzeuge auch zum Transportmittel machen sollte. Wäh-

rend die gerade aufgeblühte Automobil- und Flugzeugindustrie in der Steinfeldstadt durch die Bedingungen des Friedensvertrags erstickt wurde und Massenarbeitslosigkeit und Armut um sich griffen, suchten Piloten, die das Gemetzel in der Luft überlebt hatten, nach einer Möglichkeit, ihr erworbenes Können im Frieden einzusetzen. Die zivile Luftfahrt für den Transport von Personen und leichten Gütern – sehr oft Post – nahm ihren Anfang.

Wiener Neustadt sollte hierbei aber keine große Rolle mehr spielen. Diese übernahmen die stadtnahen Flugfelder zum Beispiel in Aspern bei Wien. Auf dem Steinfeld flogen von nun an vor allem die Flugsportler, die wahren Erben der Pioniere von einst, die mit Segelfliegern – bis heute – mit nicht viel mehr Mitteln in das Blau da oben aufbrechen, als ihre Vorläufer vor einem Jahrhundert. Schon in der Zwischenkriegszeit

Absturz einer Etrich-Taube am Flugfeld Wiener Neustadt



- selbst in der Zeit des ärgsten Elends nach der Wirtschaftskrise - zog es Leute wieder hinaus und hinauf. Arbeitslosigkeit und Armut zum Trotz träumten nun nicht nur Gentleman-Piloten vom Fliegen, wie etwa die Gründung von „Arbeiterflugsportvereinen“ beweist.

Die Wiedererrichtung der Flugzeugindustrie während des Naziregimes - von vielen nach den Jahren der zwangsweisen und dann krisenbedingten Schließungen herbeigesehnt - bezahlte Wiener Neustadt mit der stärksten Bombenzerstörung unter allen Städten Österreichs. Doch konnte auch das die Begeisterung der Wiener Neustädter für die Möglichkeiten der zivilen Luftfahrt nicht zerstören. Noch 1955 gab die Genossenschaft für Wirtschaftsförderung Wiener Neustadt eine Denkschrift in Auftrag, welche die Errichtung eines „Zentraleuropäischen Österreichischen Flughafens“ in Wiener Neustadt propagierte. Dass die Entscheidung für Schwechat fiel, ließ die beiden Wiener Neustädter Flugfelder in der Hand des Bundesheeres, der Flugsportler und einer sich langsam wieder etablierenden Luftfahrtindustrie, mit heute globaler Bedeutung. Man kam folglich nicht mit dem Flugzeug nach Wiener Neustadt, sondern um dort zu fliegen, und nach der Schließung der stadtnahen Flugfelder um Wien, Aspern und Donauwiese, wanderten die meisten der Flugsportvereine aus der Hauptstadt auf das großzügige Flugfeld aus, den immer noch größten Naturflugplatz Europas.

Ideal am Rand der Alpen gelegen, doch mit den Ebenen Ungarns und der Hauptstadt in Griffweite, thermisch und meteorologisch begünstigt, ist es kein Wunder, dass Wiener Neustadt nicht nur Austragungsort von internationalen Wettbewerben war, sondern auch mehrfache Weltmeister hervorgebracht hat. Die recht österreichische Lösung, auf einem Militärflugplatz(!) über zwanzig privaten Flugsportvereinen Unterkunft und Raum für ihre Passion zu gewähren, bleibt ebenso Kuriosum wie der Umstand, dass das, durch die - erstaunlich sanfte - Nutzung als

Flugplatz, zu einem einmaligen, großflächigen Biotop gewordene Areal eines der Rückzugsgebiete des vom Aussterben bedrohten Europäischen Ziesel (Spermophilus citellus) ist.

Und der Großvater? Der hat an jedem Samstag mit großer Geste den zentnerschweren, von der Großmutter handgenähten Überzug vom Familienmitglied Mercedes gehievt und ist ihn aus der Einzelgarage gefahren, die er extra um viel Geld angemietet hat. Ja, ich weiß. Überzug in der Garage. Das war der Großvater. Und dann ist nach Wiener Neustadt gefahren worden. Von Erdberg aus über die Tangente und über die Südautobahn. Da war noch nix mit Stau, und so sind der Großvater hinterm Volant und die Großmutter und die Enkeltochter im Fond so richtig gen Süden gereist, denn das war Mitte der 1970er eine ansehnliche Strecke.

Fast, dass die Großmutter ihre noch warmen Schnitzeln aus den Menagereindln ausgepackt hätte, aber da hätt's Granada gespielt, wenn die kostbaren Schonbezüge fettig geworden wären. Welche Farbe die Sitze übrigens gehabt haben, hat niemand mehr so recht gewusst, die sind seinerzeit unter den echten Kunstfaser-Sitzbezügen verschwunden und nie wieder aufgetaucht. Die Reisegeschwindigkeit selbst war so um die 100 km/h, oder wie wir so beharrlich und falsch sagen, Stundenkilometer. Manchmal, und ausschließlich auf Bitten des Enkerls, das auf den Beifahrersitz nach vorne geklettert ist - Gurtenpflicht hat's noch nicht gegeben -, hat der Großvater den Mercedes zur Höchstgeschwindigkeit angetrieben, hat quasi das Gaspedal durchgetreten bis auf die Bodenplatte. Und das vibrierende Gouernal mit beiden Händen festgehalten. 140 ist er gefahren, der Großvater, und das Heulen des Motors, das brausende Fahrgeräusch und das Schimpfen der Großmutter über das, ihrer Meinung nach, Himmelfahrtskommando sind untergegangen im Jauchzen der Enkelin, die den Großvater, den Lenker des Mercedes und ihrer Kinderwelt, angehimelt hat für seinen Wagemut. Um Vöslau herum haben die Insassen die Überlandleitungen, die sich über die Süd gespannt

haben, bewundert, genauer gesagt, die Kugeln, die darauf angebracht waren, und der Großvater hat geduldig, wie auf jeder Fahrt, erklärt, dass diese nicht hinderlich, sondern hindernisanzeigend sind. Damit die Flieger nicht hineinfliegen. Denn in Vöslau war auch ein Flugplatz. Und die Spannung ist gestiegen, denn die Kugeln haben auch angezeigt, dass Wiener Neustadt schon näher gerückt ist, und damit der Flugplatz, den das Dreiergestirn voller Vorfreude angesteuert hat. Beim Großvater war die Freude am größten, er war ja kurz davor, seine Reise fortzusetzen, nur in der Luft, frei von Straßen, weit abseits der Vöslauer Kugeln. Die Großmutter war auch froh, als sie bei Wöllersdorf endlich abgefahren sind, denn ihr haben schon die Ohren gedröhnt vom Dieselnagel, und die Kleine war froh, weil schon ganz benommen, denn der Dieseleruch hat langsam vom Innenraum Besitz ergriffen, nur die Schnitzeln haben tapfer dagegen angeduftet. Jetzt nur noch die Feuerwerksanstalt links liegen lassen und nicht so genau darüber nachdenken, was dort gewesen war und wer dort

gewesen war und wie es dort gewesen war. Der Pumpererwald flitzt vorbei und die Föhren rauschen bereits im Wind, der so gerne weht über das Flugfeld hin. Der lange Flugfeldgürtel zieht sich noch ein bisschen, dann lässt der Großvater den weißen Mercedes mit den alten eckigen Hochkantcheinwerfern vor dem Clubheim ausrollen, nimmt würdig sein Herrentascherl, um es umgehend in den Segelflieger seiner Wahl zu legen, denn: wes Tascherl ich trag, des Flugzeug ich bin. Während die Großmutter die karierte Flaneldecke ausbreitet und die Schnitzeln endlich wieder ans Licht dürfen, und sich der Mercedes ausruht von der langen Fahrt, ist der Großvater schon wieder unterwegs, und wieder nach Süden, auf die Vorberge und hin zum Schneeberg und weiter zur Rax und zum Semmering. Und das Enkerl sieht ihm nach, dem Großvater, dem Reisenden, und der Flugplatzwind, der so gerne weht, streichelt den roten Haarflaum.



Flugzeugparade am Flugfeld Wiener Neustadt, 1910



Die Zahnradbahn fährt seit 1897 auf den Schneeberg und ist eine von drei existierenden Zahnradbahnen in Österreich. Hier dampft eine Nostalgielok auf den Hochschneeberg - im Hintergrund die Kaiserin-Elisabeth-Gedächtniskirche auf einer Höhe von 1.796 Metern.

