

# „Ikarus von Pfongau“: der Flugpionier Sepp Engl Als der Gaisberg zum Segelfliegerberg wurde

Von Franz Paul Enzinger

Der Gaisberg gilt als wichtiges Naherholungsgebiet der Landeshauptstadt Salzburg, aber auch den Touristen ist er ein lohnenswertes Ziel für Tagesausflüge. Er bildet den Nordrand der Nördlichen Kalkalpen, weist aber kaum felsiges Gelände auf, sondern er bietet sich mit seiner Kuppe als idealer Wanderberg an. Er kann aber auch auf eine einigermaßen ruhmreiche Schigeschichte zurückblicken. In der „Salzburger Heimatkunde“ konnte man schon 1927 die besonderen Vorzüge dieser Landschaft lesen:

*„Der kegelförmige Gaisberg gehört zu den Wahrzeichen Salzburgs. Zu allen Jahreszeiten wird er von den Salzburgern, im Sommer auch von vielen Fremden, gern bestiegen. Schon beim Aufstieg auf den bequemen Wegen hat man reizende Blicke ins Tal und auf die Berge. Von der Gipfelplatte aus aber genießt der Beschauer eine wundervolle Aussicht ins Gebirge, zu den Bergen und Seen des Salzkammergutes und des Alpenvorlandes. Im Westen dehnt sich die bayrische Hochebene aus, der Chiemsee liegt am Horizont. Tief unten im Tal steht, wie aus einer Spielwarenschachtel genommen, die Stadt mit ihren drei Bergen.“<sup>91</sup>*



Abb. 1: Die Ansichtskarte (1913) zeigt sowohl die Bergstation der Gaisbergbahn (links) als auch das Hotel Gaisbergspitze (rechts mit Aussichtsturm).

Verlag Friedrich Pflauser, Salzburg

Das Hotel Gaisbergspitze wurde schon 1881 erbaut, nach einem Brand 1939 aber nicht wieder errichtet. Von 1887 bis 1928 konnte man mit einer dampfpe-

triebenen Zahnradbahn von Salzburg - Parsch auf das Gaisberg-Plateau gelangen. Der Alpenausläufer, der seit 1957 einen hundert Meter hohen Sendeturm trägt, war bis 1969 Austragungsort des „Großen Bergpreises von Österreich“ für Motorräder und Automobile. Mit der Eröffnung der Gaisbergstraße am 16. Mai 1929 verschaffte sich nicht nur der Motorsport Zugang zum Salzburger Hausberg, sondern auch der Flugsport nahm den Gaisberg in Besitz. Die neue Straße erlaubte nun einen unkomplizierten Transport der sperrigen und oft über 100 kg schweren Segelflugzeuge. In den Dreißigerjahren galten der Gaisberg und seine Umgebung als ein Zentrum des österreichischen Segelflugs.<sup>2</sup>

Die Motorfliegerei war mit den Verträgen von Versailles und Saint-Germain nach dem Ersten Weltkrieg 1919 in Deutschland und Österreich gänzlich verboten worden. *Die Sieger des Weltkriegs hatten den Besiegten den Himmel gesperrt*, klagten die Flugsportler. Viele Fliegerasse der ehemaligen Luftwaffe, Feldpiloten und Flugzeugtechniker widmeten deshalb ihr Können und Wissen dem Segelflug als aeronautische Alternative. Dieser nahm daher in den Zwanzigerjahren des 20. Jahrhunderts einen enormen Aufschwung, und die technische Entwicklung im Segelflug wurde schnell vorangetrieben. 1925 kam es zur Gründung der Flugtechnischen Gemeinschaft in Salzburg; ihr folgte 1930 die Gründung der Aero-Sektion des Salzburger Automobilclubs S.A.C. mit dem Ziel, am Gaisberg einen Übungsplatz einzurichten. Die Flugsektion des Clubs, der heute SAMTC heißt und eine Landesorganisation des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Clubs ist, widmete sich zunächst dem Segelflug am Haunsberg bei Nußdorf.

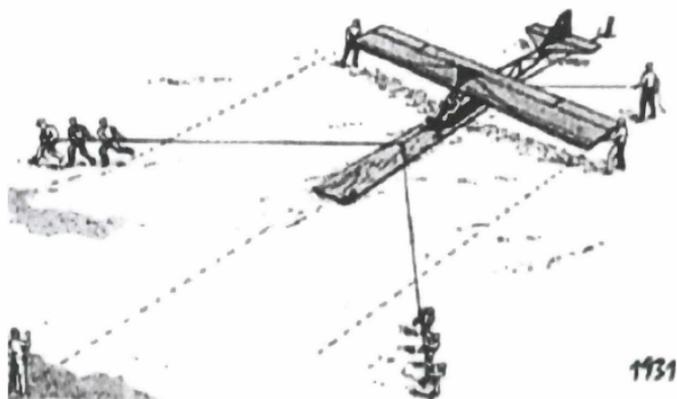


Abb. 2: Der Gummiseilstart ist die älteste Art, ein Segelflugzeug zu starten. Er ist auch der natürlichste Startvorgang; allerdings ist er heute nicht mehr üblich, weil er von der Seilwinde und vom Flugzeugschlepp abgelöst wurde.

Urscheler, Peter / Grundbacher, Lilly-A.: Fliegen wie unsere Großväter ... mit Segelflug-Gummiseilstart. Wald / Zürich 2007

Die Arbeiten an Salzburgs erstem Schulgleiter begannen im Herbst 1928 nach den Bauplänen des Typs „RRG Zögling“ der deutschen Rhön-Rossitten-Gesellschaft. Dieses erste Salzburger Segelflugzeug für die Flugausbildung wurde

in der Werkstätte der Möbel- und Parkettfabrik Hans Preimesberger in Salzburg-Schallmoos von den Brüdern Heinrich und Wilhelm Soyka hergestellt. Die Bauzeit betrug vier Monate, und der Flieger wurde auf den Namen „Hansl“ getauft.<sup>3</sup> *„Hansl“* *glich eher einer Seifenkiste mit Tragflächen als einer flugtüchtigen Maschine. Das filigrane Werk bestand nur aus einer dünnen Holzkonstruktion mit einem leichten Überzug und wog etwa 80 kg.*<sup>4</sup>

Der erste Probeflug fand dann in Gois bei Wals statt, und in der Nähe des Gasthauses Laschensky-Hof in Viehhausen parkten zahlreiche Autos der Zuschauer. Mit dem „Sperrholzvogel“ wurde fleißig trainiert, und in der Folge konnte ein weiteres Übungsgelände in Winding am Voggenberg im Gemeindegebiet von Bergheim bei Salzburg in Betrieb genommen werden. Am Gaisberg entstanden Startplätze am Gipfelplateau, in Koppl und auf der Zistelalm. Gestartet wurde nach dem Prinzip einer Steinschleuder mit Hilfe eines v-förmig befestigten Gummiseils. Der Gummiseilstart war in den Anfängen des Segelflugs mangels anderer Möglichkeiten die übliche Startmethode. Für die Starts mit dem Gummiseil waren kräftige Männer gefragt. Die Aufgabe der „Gummihunde“ (zweimal drei Personen) war es, dem Gummiseil möglichst viel Spannung zu verschaffen, während die Haltemannschaft (drei Personen) das Flugzeug am Schwanz festhielt. War die Spannung ausreichend, konnte die Fixierung hinten gelöst werden, und das Flugzeug wurde in die Luft geschleudert. Das Kommando lautete „Haltemannschaft fertig! – Startmannschaft fertig! - Ausziehen! – Laufen! – Los!“ Segelfliegen war nur in Gemeinschaft möglich, weil der Pilot Starthelfer brauchte, die „an einem Strang“ zogen. Diese mit Menschenkraft betriebene Startmethode bescherte eine kurze Flugzeit, und nach der Landung musste der Segler vom Landeplatz wieder auf den Bergrücken transportiert und für den nächsten Start vorbereitet werden. Das war aufwändig, und Arbeitszeit und Flugdauer standen in einem ungünstigen Verhältnis zueinander. Doch die Männer der ersten Stunde nahmen das in Kauf, weil die Flugbegeisterung alle Mühen lohnte.<sup>5</sup>

Am 27. Juli 1930 fand dann vor vielen Schaulustigen der erste Start am Gaisberg statt. Es waren die beiden Rosenheimer Piloten Paul Konrad und Karl Seifert, die auf 1260 m Seehöhe starteten und schließlich auf 430 m aufsetzten. Das Segelflugzeug „Koro 4“ konnte sich zehn Minuten im Hangbereich halten und landete schließlich nördlich des Kapuzinerberges. Anschließend startete der zweite Segler „Koro 3“ erfolgreich, glitt über die Stadt und landete nahe dem Maxglaner Flugfeld. Nun wagten sich auch Salzburger mit ihren Segelfliegern auf den Gaisberg, und es entwickelte sich ein reger Flugbetrieb mit Wettbewerben und Meisterschaften. Die ehemalige Bergstation der Zahnradbahn wurde in einen Segelflug-Hangar umfunktioniert, wo die Fluggeräte gewartet werden konnten. Der Gaisberg war für den Segelflug auch deshalb ideal, weil es hier nicht nur einen Hangwind gibt, sondern auch einen thermischen Aufwind über der Stadt Salzburg, wo sich die Luft rascher erwärmt und daher aufsteigt. Die Aufwinde über geschlossenen Siedlungen und über besonnten Berghängen entstehen durch Warmluftblasen, die in der kühleren Luft aufwärts steigen, zu Wasserdampf kondensieren und Cumuluswolken bilden. Diese Haufenwolken sind dem Segelflie-

ger sehr willkommen. Segelfliegen ist eben ein faszinierender, naturgebundener Sport, der sich den Aufwind und die wärmende Kraft der Sonne zunutze macht.<sup>6</sup>

Nachdem im Juli 1930 erstmals ein Segelflieger vom Gaisberg gestartet war, entwickelte sich dieser Hausberg der Salzburger zum Mekka der Flieger. Salzburg wurde zu einem Hort des Segelflugsports, der zunächst mit zaghaften ‚Hupfern‘ erste Lebenszeichen gab, bald darauf aber im Salzburger Flugwesen eine zentrale Rolle einnehmen und eine großartige Blüte erleben sollte.<sup>7</sup> Das Segelflugzentrum (einschließlich Flugschule) Gaisberg verlor seine Bedeutung erst nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Startmethoden mit Seilwinden und Motorschleppern.<sup>8</sup>

Allerdings waren schon ab 1938 Starts vom Gaisberg aus militärischen Gründen nicht mehr erwünscht, und mit Kriegsbeginn im September 1939 erklärte die Deutsche Wehrmacht den Gaisberg zum militärischen Sperrgebiet. Die Zeit des Gaisbergs als Segelflugberg war abgelaufen. In der Gegenwart gibt es als neue Formen des motorlosen Fliegens das Paragleiten und Drachenfiegen. Aber die modernen Sportgeräte Gleitschirm und Hängegleiter schaffen es nicht, das Segelfliegen zu verdrängen. Allerdings gehört der Gaisberg heute den neuen Trendflugsportarten, während sich in Mauterndorf im Lungau<sup>9</sup> und in Zell am See, wo schon 1934 die Alpine Segelflugschule eröffnet wurde, Zentren des Segelflugsports gebildet haben.

Am 2. November 1930 bewältigte der Salzburger Hans Wolf (1910-1992) mit einem weiteren „Zögling“-Nachbau, der „Gretl“, die Strecke von der Gaisbergspitze zum Flugplatz Salzburg – Maxglan.<sup>10</sup> Der „Zögling“ war ein einfaches Schulungssegelflugzeug, das schon 1925 auf der Wasserkuppe in Deutschland entwickelt worden war.

Jetzt begann die Zeit des Sepp Engl aus dem Flachgauer Dorf Pfongau, das damals zur Gemeinde Köstendorf gehörte, heute aber ein Teil der Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee ist.<sup>11</sup> Als Sohn des Gottlieb und der Anna Engl wurde Josef am 9. März 1907 im Bäckermühlhäusl, Pfongau 9, geboren.<sup>12</sup> Nach dem Besuch der Volksschule Sighartstein begann er eine Lehre als Bau- und Möbeltischler. In dieser Zeit fiel er bereits durch seine genaue Arbeitsweise und sein handwerkliches Geschick auf. Unermüdlich arbeitete der junge Sepp Engl an seiner Idee, den uralten Menschheitstraum vom Fliegen zu verwirklichen. Wie einst Otto Lilienthal (1848-1896) verfolgte Engl konsequent sein Ziel, in die Welt des Fliegens einzutauchen und Vögeln gleich in der Luft zu schweben. Er war in jeder Hinsicht vom „Wunder des motorlosen Fluges“ gefesselt. Seine ersten Flugversuche unternahm der „Ikarus von Pfongau“ schon als Jugendlicher. Durch unzählige Misserfolge und Bruchlandungen wurde ihm klar, dass man als Voraussetzung für den Segelflugzeugbau die Gesetze der Schwerkraft, Meteorologie, Aerodynamik, Flugphysik und Flugmechanik gründlich studieren muss. Die Faszination Segelflug ließ ihn nicht mehr los, und 1928 entschloss er sich, in die Ferne zu ziehen. Engl begann seine Karriere als Segelflieger und Konstrukteur von Segelflugzeugen in Rossitten in Ostpreußen, und er war auch auf der Wasserkuppe in der Rhön, im Landkreis Fulda, dem mit 950 m höchsten Berg in Hessen und dem Mittelpunkt des deutschen Segelflugsports, als Flugzeugtischler beschäftigt.<sup>13</sup>



Abb. 3 (links): Pfongau bei Neumarkt am Wallersee: Hier verbrachte Sepp Engl seine Kindheit und Jugend. Franz Paul Enzinger, Oktober 2012

Abb. 4 (rechts): Von diesem Hang östlich der Ortschaft Pfongau unternahm Sepp Engl nach wochenlangen Basteleien seine ersten Flugversuche. In der Mitte das Schloss Pfongau, im Hintergrund der Tannberg. Franz Paul Enzinger, Oktober 2012

Zuerst musste Engl in Rossitten einen vierwöchigen Grundkurs absolvieren, weil er als Anfänger eingestuft wurde. Für Fortgeschrittene wurden auf der Wasserkuppe Lehrgänge angeboten. Engl erwarb sich bald mit Begabung und Fleiß höchste Anerkennung und erwies sich als Musterschüler. Schulleiter Ferdinand Schulz bot daher Engl an, in Rossitten zu bleiben und eine Anstellung als Flugzeugtischler anzunehmen. Schulz, der seit 1922 auf der Kurischen Nehrung Flugversuche durchführte, machte Rossitten als eine der Geburtsstätten des Segelflugs weltberühmt. Durch sein Engagement kam es 1926 zur Gründung der Segelflieferschule, die in den Sommermonaten Flugbegeisterte aus ganz Deutschland und aus vielen anderen Ländern nach Rossitten zog.



Abb. 5: Das Dünengelände zwischen der Ostsee und dem Kurischen Haff war ein idealer Standort für die Segelflugschule, die hier in Rossitten 1926 gegründet wurde.

Segelflug. Academic dictionaries and encyclopedias.  
[de.academic.ru/dic.nsf/dewiki/1269702](http://de.academic.ru/dic.nsf/dewiki/1269702)



Abb. 6: Der Kartenausschnitt zeigt, dass Ros-  
sitten / Rybatschij auf der Ostseite der schma-  
len, 98 km langen Landzunge, der Kurischen  
Nehrung, liegt. Karte der Kurischen Nehrung.  
Überarbeitung des Bildes, jpeg von Johannes  
Cornelius  
(7. August 2005),  
Tormod / Wikipedia

wegung. Sepp Engl ließ sich die Chance nicht entgehen, beim 12. Wettbewerb 1931 die besten Piloten kennen zu lernen und ihre Flugzeuge zu studieren. Zuvor beobachtete Engl schon in Rossitten das dortige Preisfliegen 1928/1929, mit dem auch ein Konstruktionswettbewerb verbunden war. Durch die starken Aufwinde über den Dünen waren in Rossitten auf der Kurischen Nehrung die Segelflugbedingungen besonders günstig; sie ermöglichten den einfachen Konstruktionen einen längeren Verbleib in der Luft als anderswo.

Abb. 7: Die Segelfliegerschule Rossitten hatte einen guten Ruf und öffnete vielen jungen Menschen den Zugang zum motorlosen Gleiten in der Luft. Ansichtskarte Kunstverlag Paul Isenfelds, Königsberg 1940



Hier im Dünengelände, wo schon im Mai 1923 der "Erste Deutsche Küsten-Segelflug" ausgetragen worden war, hatte Ferdinand Schulz (1892-1929), Volksschullehrer und Flugzeugführer, mit seiner Eigenkonstruktion FS3, der so genannten „Besenstielkiste“, 1924 eine Weltbestleistung im Dauerflug erzielt. Seine Segelflugschule am Kurischen Haff wurde Teil der „Rhön-Rossitten-Gesellschaft“ und innerhalb weniger Jahre nahezu weltweit bekannt. 1930 waren elf Personen im Team der Schule; neben dem Leiter zählten ein Ingenieur, zwei Fluglehrer, eine Bürohilfe, drei Schreiner, von denen einer Sepp Engl war, ein Maschinenwärter und ein Sanitäter zum Personal der Ausbildungsstätte.<sup>14</sup> Die Flugzeugtischler hatten viel zu tun, denn nach jeder harten Landung mussten die damals noch recht primitiven Gleiter repariert, ein-

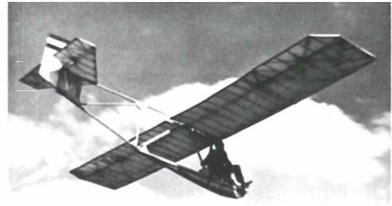
zelne Bauteile ausgetauscht und die Flugmaschinen wieder einsatzbereit gemacht werden. Die Segelflugschule Rossitten war von 1922 bis 1945 in Betrieb und bildete insgesamt nahezu 44.000 Segelflugschüler aus.<sup>15</sup>



Abb. 8 (links): Sepp Engl (links) mit drei Mitarbeitern in der Tischlerei der Segelfliegerschule Rossitten beim Bepflanken einer Tragflügelnahe (1931). Die handschriftlich angebrachte Datumsanzeige ist falsch. Jürgen Freimann [www.koenigsberg-pr.de](http://www.koenigsberg-pr.de)

Abb. 9 (rechts): Auf dem Gelände der Segelfliegerschule Rossitten: Nach einem Probeflug (1931) wird das Fluggerät von fünf Mann abgeschleppt. Ganz rechts im Bild der Flugzeugtischler Sepp Engl. Jürgen Freimann [www.koenigsberg-pr.de](http://www.koenigsberg-pr.de)

Abb. 10 (rechts): Der Schulgleiter „Zögling RRG 1“ wurde 1925 auf der Wasserkuppe entwickelt und später in Lizenz nachgebaut, auch in Salzburg. <http://gliders-fega.freeweb.hu/zogling.html>



Rossitten heißt heute Rybatschij und gehört mit der historischen Stadt Kaliningrad (Königsberg)<sup>16</sup> zu Russland. Von der einst so bedeutenden Segelflugschule ist nichts mehr übrig geblieben, weil die baulichen Einrichtungen nach dem Zweiten Weltkrieg, als es mit der Segelfliegerei vorbei war, gesprengt wurden. Das Gelände auf der Kurischen Nehrung ist jetzt ein Vogelschutzgebiet. Auf der Wasserkuppe wird auch heute noch geflogen, und die dortige Fliegerschule bietet eine professionelle Ausbildung für Segel-, Ultraleicht-, Modell- und Motorflug an. 1987 wurde dort das „Deutsche Segelflugmuseum“ erbaut, wo Exponate aus der hundertjährigen Geschichte des Segelflugs gezeigt werden. Mit 4000 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche entstand hier auf der Wasserkuppe weltweit das größte Museum seiner Art.

Sepp Engl hatte vier Jahre in Rossitten und auf der Rhön gearbeitet und Erfahrungen gesammelt, und 1932 kehrte er in seine Heimat nach Pongau bei Neumarkt am Wallersee zurück. Von der Bau- und Möbeltischlerei hatte er sich schon vor seiner Auslandspraxis endgültig losgesagt, und er beschäftigte sich nur mehr mit dem Segelfliegen und der professionellen Herstellung von hochwertigen Fluggeräten. Er hatte sich zum anerkannten Fachmann in der Herstellung von Segelfliegern in Holzbauweise entwickelt. Sepp Engl war nun nicht nur Flugzeugtischler, sondern auch Flugzeugkonstrukteur, -techniker und -designer. In der

noch jungen Sportart Segelfliegen setzte Engl neue Maßstäbe. Mit seinen Konstruktionen „Gaisberg 10“, „Gaisberg 11“ und „Gaisberg 12“ waren ihm Segelflugzeuge mit hervorragenden Gleitfähigkeiten gelungen. Besonders die „Gaisberg 12“ hatte erstklassige aerodynamische Eigenschaften.<sup>17</sup>

### Technische Daten der „Gaisberg“-Serie:<sup>18</sup>

	„Gaisberg 10“	„Gaisberg 11“	„Gaisberg 12“
Konstrukteur	ENGL Josef & Salzburger Segelflugvereinigung		
Designer	Josef Engl 1932	Josef Engl 1933	Josef Engl 1933
Spannweite	10,12 m	11,20 m	12,20 m
Länge	6,00 m	5,75 m	5,70 m
Höhe	2,25 m	2,30 m	2,25 m
Flügelfläche	16,00 m <sup>2</sup>	17,50 m <sup>2</sup>	18,50 m <sup>2</sup>
Flächentiefe	1620 mm	1620 mm	1620 mm
Leergewicht	90 kg	90 kg	105 kg
Maximales Fluggewicht	170 kg	170 kg	185 kg
Tragflächenbelastung	9,37 kg/m <sup>2</sup>	9,71 kg/m <sup>2</sup>	10,00 kg/m <sup>2</sup>
Gleitzahl (Höhenverlust Horizontalstrecke) <sup>19</sup>	12	14	16
Minimale Sinkrate	1,10 m/s	0,80 m/s	0,70 m/s
Anzahl der Sitze	1	1	1
Bauweise / Struktur	Holz und Leinwand	Holz und Leinwand	Holz und Leinwand
Preis	750,-- Schilling	900,-- Schilling (mit Bootsrumf S 1000,--)	1085,-- Schilling

Das viel beachtete Fluggerät der von Engl erzeugten Kleinserie war als sehr preisgünstig zu bezeichnen. Die „Gaisberg 10“ als erste Version war ein Universal-

typ zu Schulzwecken. Sie hatte einen offenen Führersitz, einen Gitterschwanz und am Tragflügel anklappbare Streben. Die „Gaisberg 11“, die ein aufklappbares Höhensteuer aufwies, war auch mit einer Rumpfverkleidung erhältlich, während die „Gaisberg 12“ serienmäßig eine solche Verkleidung besaß. Das Spitzenmodell war auch mit Pedalen zur Betätigung des Seitensteuers ausgestattet, das Höhensteuer samt Dämpfungsfläche war aufklappbar. Die von Sepp Engl gebauten Flugzeuge waren stärker als bisherige Schulgleiter dimensioniert, sie besaßen fixe Streben und ein neues Tragflächenprofil. Außerdem verwendete er ausschließlich hochwertige Materialien, wie das Cawitt-Sperrholz und den Zellon-Spannlack. Gegenüber den zuvor verwendeten verspannten Maschinen bedeuteten die angestrebten Schulflugzeuge Engls einen großen Fortschritt, weil hier das Nachspannen der Drähte wegfiel und die Montage in ganz kurzer Zeit erfolgen konnte. Engl baute Einsitzer mit relativ schmalen Tragflächen zur optimalen Ausnutzung der Luftströmungen. Diese Maschinen hatten eine niedrige Sinkgeschwindigkeit und einen flachen Sinkwinkel. In der Regel werden Segelflugzeuge auch heute noch so gebaut, achtzig Jahre nach den Konstruktionen Engls. Allerdings wurden in der Zeit um 1930 die Segler mit einem Katapultstart in die Luft befördert, während jetzt der Schleppstart üblich ist, bei dem der Segelflieger von einem Motorflugzeug in die Luft gezogen wird. Außerdem wandelten sich die Materialien von stoffbespannten Holzrahmen zum faserverstärkten Kunststoff, und die Bordinstrumente erfuhren bis heute eine ungeahnte quantitative und qualitative Steigerung.

Als 1931 der Segelflugzeugkonstrukteur Hans Jacobs (1907-1994), mit dem Sepp Engl in der Rhön-Rossitten-Gesellschaft zusammengearbeitet hatte und der dann zum Leiter der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug in Darmstadt bestellt wurde, die beiden Bücher „Segelflugzeug – Anleitung zum Selbstbau“ und „Werkstatt-Praxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen“ verfasste, hatte Sepp Engl schon seine eigenen Vorstellungen, Werkskizzen und Prototypen entwickelt. Im Mai 1932 präsentierte der inzwischen selbstständige Flugzeugbauer Sepp Engl im Rahmen einer umfangreichen Segelflug-Ausstellung im Carabinieri-Saal der Salzburger Residenz ein vielbeachtetes Segelflugzeug seiner „Gaisberg“-Serie. Die Presse lobte das Flugzeug als besonders sorgfältig ausgeführt und sehr robust gefertigt.

*Nunmehr sehen wir die von der selbständigen Segelflugzeugbaufirma Sepp Engl in Neumarkt hergestellte verkäufliche Schulmaschine, die, außerordentlich sauber ausgeführt, verschiedene neuartige und selbständige Konstruktionsmerkmale aufweist. Insbesondere ist der ebenfalls nach eigenen Plänen hergestellte, äußerst praktische Transportwagen zu erwähnen.<sup>20</sup>*

Der „Salzburger Segelflugausstellung“, die am Pfingstsamstag, dem 14. Mai 1932, von Landeshauptmann Dr. Franz Rehr<sup>21</sup> eröffnet wurde, war ein voller Erfolg beschieden. Wegen des unerwarteten Publikumansturms wurde sie sogar bis zum 22. Mai verlängert. Die „Salzburger Chronik“ widmete der Ausstellung einen ausführlichen und motivierenden Artikel und betonte den emotionalen Aspekt des Segelfliegens: *Alle jene, die bisher diese hochinteressante Ausstellung besucht haben, äußerten sich nicht nur lobend, sondern geradezu begeistert über diese*

*Ausstellung, die jeder, ob er nun ein Herz für die Fliegerei besitzt oder nicht, gesehen haben muß. – Jeder, der jedoch die Ausstellung gesehen hat, hat damit auch sicherlich sein Herz für die Segelflieger unserer Heimat entdeckt und wird hochbefriedigt und an Wissen bereichert nach Hause gehen und seinen Angehörigen von einer musterhaft arrangierten Ausstellung erzählen können, wie sie in Salzburg noch nie gezeigt worden ist.<sup>22</sup>*

Das „Salzburger Volksblatt“ bezeichnete den Segelflug als *eine geheimnisvolle und wunderbare Kunst* und drückte die Hoffnung aus, die Segelflugausstellung könnte auch den Tourismus stark ankurbeln: *Die Salzburger Segelflieger haben mit dieser Veranstaltung, mit der sie eine großzügige Werbung für den Gaisberg als österreichisches Rhön-Gelände einleiten wollen, zweifellos einen glücklichen Griff getan. Wenn die viele aufgewandte Mühe – es handelt sich da um persönlichste Arbeit jedes einzelnen Jungfliegers, da ja Geld für fremde Mithilfe leider nicht vorhanden ist – durch jenen Besuch belohnt wird, der im Interesse der braven Aussteller erwünscht und für jeden sportlich Interessierten nur empfehlenswert ist, dann wird vielleicht auch ein entscheidender Anstoß gegeben sein, um das Gaisberg-Gelände, das durch die Automobilstraße so leicht erreichbar gemacht wurde, zu einem Dorado des schönsten Sportes, des Segelfluges werden zu lassen.<sup>23</sup> Denn der Gaisberg soll ja der Segelflugberg Österreichs werden und damit den Fremdenstrom in verstärktem Maße in unsere schöne Heimat leiten.<sup>24</sup>*

Der Segelflug – Faszination zwischen Technik und Natur – hatte sich als eigene Gattung der Sportfliegerei entwickelt und als vollwertige sportliche Alternative zum Motorflug etabliert. Das wurde in der Salzburger Ausstellung, die dem Segelfliegen neue Impulse verlieh und im Publikum eine unvorhersehbare Flugbegeisterung weckte, überaus deutlich. Positiv vermerkt wurden auch das



Abb. 11: Die Salzburger Segelflugausstellung zu Pfingsten 1932 wurde intensiv beworben. „Salzburger Chronik“ Nr.111, 14. Mai 1932

Zusammenwirken der beiden konkurrierenden Verbände und die pädagogische Bedeutung der Ausstellung: *Wir freuen uns, daß sich die Äro-Sektion des Automobilklubs und die Salzburger Segelflugvereinigung in der Arbeitsgemeinschaft der Salzburger Segelflieger zusammengefunden haben und in so mustergültiger Form eine Ausstellung geschaffen haben, wie sie in Salzburg noch nie gezeigt werden konnte. Das reiche Lehr- und Anschauungsmaterial bietet insbesondere unserer begeisterungsfähigen Jugend all das, was sie in leichtfaßlicher Form zu sehen wünscht und was zum Aufbau und zu Lehrzwecken dienlich ist. Die Salzburger Bevölkerung aber wird durch einen regen Besuch nur das stets bewiesene Interesse bekunden.<sup>25</sup>*

Die Salzburger Segelflug-Ausstellung war vielen ein Ansporn, diese Sportart auszuüben. Die arrivierten Segelflieger wurden ermuntert, neue Spitzenleistungen

zu erzielen. Wieder war es der Salzburger Hans Wolf, der im August 1932 mehr als zwei Stunden über dem Gaisberggipfel kreiste, und das ohne Motor, bloß unter Ausnutzung der Vertikalbewegungen in der Atmosphäre.

Im drei Jahre älteren Wiener Robert Kronfeld (1904-1948) hatte Sepp Engl ein Vorbild, aber auch einen Konkurrenten, der in den Jahren 1929 und 1930 schon mehrere Höhen- und Streckenrekorde erzielt hatte. Sein Segelflugzeug „Wien“ hatte eine Spannweite von 19 Metern, die „Austria“ wies sogar eine Spannweite von 30 Metern auf. Dieses unhandliche Ungetüm wurde auf der Wasserkuppe spöttisch „Elefant“ genannt. Kronfeld war es auch, der 1929 den ersten Langstrecken-Segelflug der Welt über mehr als hundert Kilometer unternahm und 1931 als erster Segelflieger nach einem hohen Schlepp mit dem Motorflugzeug den Ärmelkanal zwischen Dover und Calais in beiden Richtungen überquerte.<sup>26</sup>

Zuvor hatte er bereits Sepp Engl auf der Wasserkuppe kontaktiert und dessen technische Kompetenz in Anspruch genommen. Aber auch für andere Koryphäen des Segelflugs war Engl als Flugzeugtischler tätig, zum Beispiel für den erfolgreichen deutschen Piloten Günther Groenhoff (1908-1932), der zwei Weltrekorde im Streckenflug aufgestellt hatte und ein Meister des thermischen Fluges war, bis er am 23. Juli 1932 bei einem Wettbewerb in der Rhön tödlich verunglückte.

Sepp Engl wollte nicht nur Flugzeugtischler sein, sondern auch selber fliegen, am liebsten mit Maschinen, die von ihm selbst konstruiert und gebaut worden waren. Segelflieger mit einer 30-Meter-Spannweite hielt er für eine Fehlentwicklung, und auch mit dem Motorschlepp konnte sich Engl nicht anfreunden, abgesehen davon, dass noch immer, wenn auch schon etwas gelockert, das Motorflugverbot galt. Was Robert Kronfeld schaffte, müsste doch auch für Sepp Engl möglich sein! Und zwar nicht mit einem unförmigen Leistungssegelflugzeug, sondern mit einer wohlproportionierten „Gaisberg“! Am 1. Jänner 1933 unternahm Engl vom Gaisberg aus mit seinem Flieger „Gaisberg 10“ einen Neujahrsflug, der vierzig Minuten dauerte, bis der junge Pilot stark unterkühlt auf einer Wiese in Gnigl landete. Gnigl ist heute, wie auch Maxglan, ein Stadtteil der Landeshauptstadt Salzburg, bis 1935 waren beide Orte am Stadtrand selbstständige Gemeinden.

Von der Aero-Sektion des Salzburger Automobil-Clubs und der Salzburger Segelflugvereinigung wurden am 21. Mai 1933 drei Zielflüge vom Gaisberg-Plateau zum Flugplatz Maxglan veranstaltet. Alle drei Fluggeräte, darunter eine „Gaisberg 11“, landeten unter großem Jubel der Zuschauer auf dem Flugfeld. Die Qualität der von Sepp Engl gebauten Gleiter war nun weitem anerkannt. Die Zeitschrift „Flugsport als Volkssport“ lobte in ihrer Nr. 5 / Mai-Juni 1933 die Eigenschaften der „Gaisberg“-Serie als „angestrebte Schulflugzeuge“ gegenüber den verspannten Maschinen: *Die Streben sind fix. Da gibt es kein Nachspannen und Ausrichten, die Montage ist in kürzester Zeit bewerkstelligt. Der Salzburger Segelflugzeugbau Sepp Engl hat sich daher auch der Herstellung von angestrebten Schulflugzeugen zugewendet und bringt unter der Bezeichnung „Gaisberg 10“ ein Gleitflugzeug heraus, das auch in Deutschland als Typ „Anfänger“ bekannt ist. Diese Maschine, deren Aussehen aus der Zeichnung hervorgeht, ist wesentlich stärker dimensioniert, als es bei Schulgleitern der Fall ist. Für fortgeschrittenere Gleitflieger bringt Engl den Typ „Gaisberg*

11" heraus, der ansonsten wie "Gaisberg 10" ausgeführt ist, jedoch eine weitere aerodynamische Verfeinerung der Flügel aufweist. Die Abmessungen beider Typen gehen aus der Zeichnung hervor. Beide Typen sind in jeder Hinsicht einwandfrei ausgeführt und werden auf Wunsch auch mit einem amtlichen Zulassungsschein geliefert. Was aber die Hauptsache ist: Der billige Preis! Die "Gaisberg 10" kostet komplett startbereit S 750,-, die "11" S 900,-.<sup>27</sup>

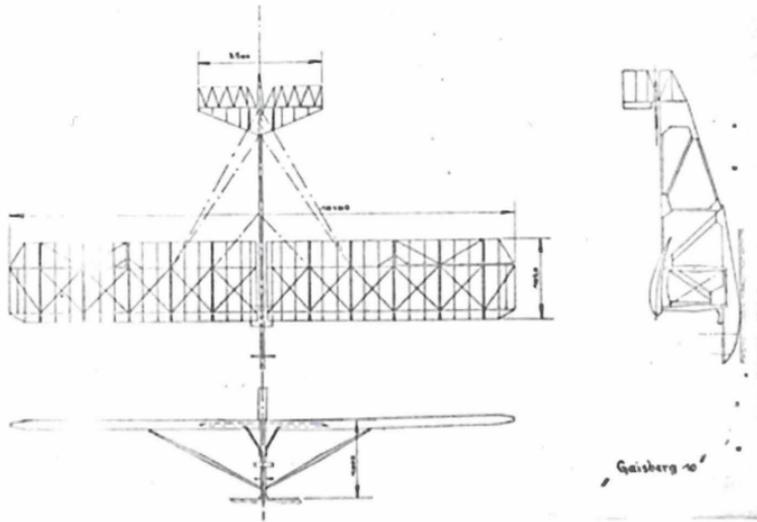


Abb. 12: Die „Gaisberg 10“ (Planskizze) Österreichisches Luftfahrt-Archiv, Wien

Bei der Konstruktion der „Gaisberg“-Serie arbeitete Sepp Engl mit der Salzburger Segelflugvereinigung zusammen, obwohl er nicht ihr Mitglied war. Er gehörte aber auch nicht der Aero-Sektion des S.A.C. an. Offensichtlich hielt er es für klug, keinem der beiden Vereine beizutreten. Engls Karriere als Unternehmer begann vielversprechend, die „Gaisberg“-Flugzeuge verkauften sich erwartungsgemäß recht gut, obwohl Segelfliegen natürlich kein Volkssport war. *Die „Gaisberg“-Typen haben durch ihre serienmäßige Herstellung den Vorteil, daß einzelne Bauteile wie Führersitzverkleidung, Flügel, Spannturm usw. wieder untereinander verwendet werden können, was bei ev. Havarien immer sehr praktisch ist.*<sup>28</sup>

Jetzt erreichte der Segelflugsport in Salzburg einen neuen Höhepunkt. Die Alpine Segelflugschule Gaisberg wurde 1933 oberhalb der Zistelalm errichtet und von Robert Munz (1908 – 1945), nach dem im Salzburger Stadtteil Taxham sogar eine Straße benannt ist, geleitet. Der Salzburger Franz Kain unternahm am 25. Juni 1933 den Versuch, mit einer verkleideten „Gaisberg 11“ den Österreich-Rekord, der bei einer Flugzeit von 5 Stunden und 42 Minuten lag, zu überbieten. Kain war dem Rekord schon ganz nahe, zwölf Minuten fehlten nur mehr, als ihn die Witterung nach fünf Stunden und dreißig Minuten zum Landen zwang.<sup>29</sup>

Da packte Sepp Engl der Ehrgeiz, und er nahm sich vor, selbst den Dauerflugrekord zu brechen – und zwar deutlich. Am 18. August 1933, es war ein Freitag, startete Engl mit seinem Flieger „Gaisberg 12“ um 15 Uhr noch zu einem Flug,

nachdem er sich seit sechs Uhr früh auf den Rekordversuch vorbereitet und schon am Vormittag einen Probeflug vom Gaisberg unternommen hatte. Zahlreiche Zuschauer staunten, wie elegant Engl stundenlang über dem Gipfel segelte. Durch die guten Windverhältnisse zog er auch nach Einbruch der Dunkelheit seine Schleifen über dem Gaisberg. Auf dem Gipfelplateau und am Flugplatz Maxglan wurden Scheinwerfer aufgestellt und Vorkehrungen getroffen, um eine Landung in der Dunkelheit zu erleichtern.<sup>30</sup>

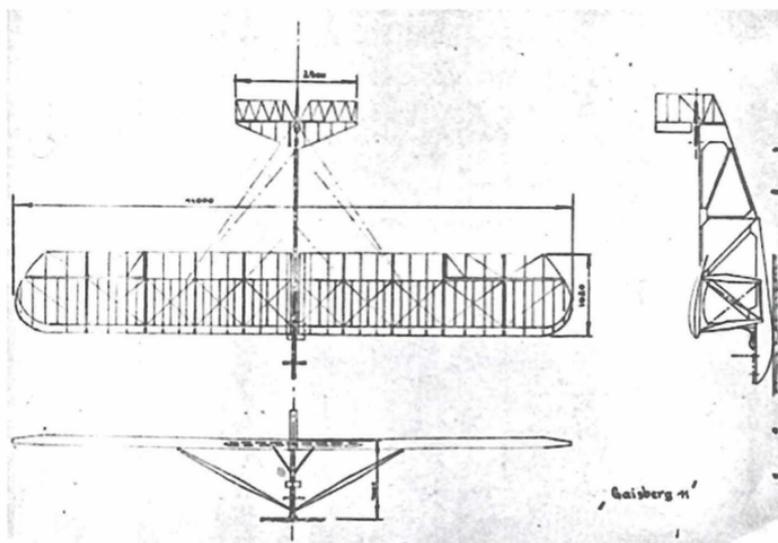


Abb. 13: Die „Gaisberg 11“ (Planskizze) Österreichisches Luftfahrt-Archiv, Wien

Die Maschine, die stets in 150 bis 200 Meter über der Gaisbergkuppe kreiste und sich in einem ruhigen Flug befand, konnte gut beobachtet werden. Am Abend gelang es Engl bei optimaler Sicht, die „Gaisberg 12“ auf über 400 Meter über das Plateau empor zu schrauben. Womit der mutige Pilot gewiss nicht gerechnet hatte: Nach zehnstündiger Flugdauer setzten völlig unerwartet starker Regen und böiger Wind ein, und eine schwarze Wolkenwand drohte, dem Flieger die Sicht zu nehmen. Seinem Bodenpersonal wurde klar, dass unter diesen Bedingungen keine Landung auf dem Gaisberg möglich war. Den Flugplatz Maxglan zu erreichen, wo eine relative Windstille herrschte, ließ aber vermutlich der körperliche Zustand Engels nicht mehr zu. Da geriet das Gerät außer Kontrolle, es näherte sich plötzlich in sehr steilem Flug und sehr hoher Geschwindigkeit der Hangkante beim Gaisberghotel.<sup>31</sup> In ungefähr fünfzig Meter Höhe löste sich eine Tragfläche vom Flugzeug, und Sepp Engl schlug mit seiner Maschine in der Nähe des Gipfels, vor dem Steilabfall des Berges gegen Westen, auf das Gaisberg-Plateau auf, die „Gaisberg 12“ zerschellte. Ein Schrei des Entsetzens ging durch die Hilfsmannschaft, die zur Unglücksstelle eilte und feststellen musste, dass der Pilot nur mehr schwache Lebenszeichen von sich gab.

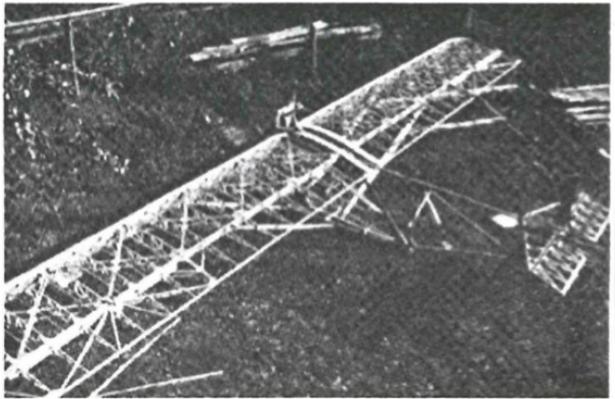
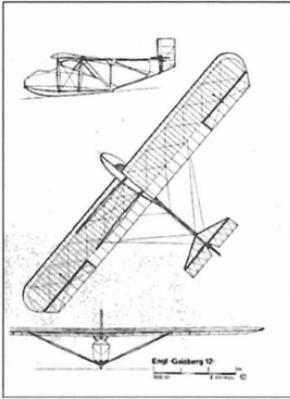
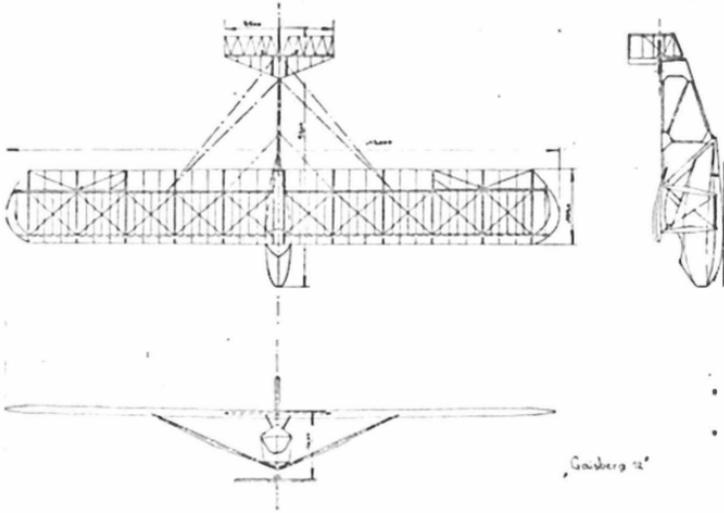


Abb. 14: Die „Gaisberg 12“ (Planskizze) „Flugsport als Volkssport“, 2. Jahrgang, Nr.6, Wien 1933

Abb. 15 (links): Die „Gaisberg 12“ war das Spitzenmodell in der Produktpalette Sepp Engls. Keimel, Reinhard: Luftfahrzeugbau in Österreich. Enzyklopädie. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Technisches Museum Wien / Aviatic Verlag, Oberhaching 2003

Abb. 16 (rechts): Eine „Gaisberg 12“ knapp vor der Fertigstellung (1933): Man sieht hier das komplizierte Gerippe eines Segelfiegers. Leitich, Friedrich: Städt. Flugplatz – Salzburg Airport – 60 Jahre. Geschichte der Luftfahrt im Raume Salzburg. Verlag Alfred Winter, Salzburg 1986

Sepp Engl erlag kurz nach dem Absturz auf dem Transport zum Hotel Gaisbergspitze seinem Schädelbruch und seinen inneren Verletzungen. Nachdem er bereits schier unglaubliche zehn Stunden und 15 Minuten in der Luft gewesen war, hatte er offensichtlich infolge Übermüdung und Überbeanspruchung des Materials der Flügel die Kontrolle über das Fluggerät verloren. Es war der erste tödliche Absturz am Gaisberg. Sepp Engl musste den österreichischen Segelflug-Dauerrekord mit seinem Leben bezahlen, und er erlitt dasselbe Schicksal wie sein Fluglehrer und Chef Ferdinand Schulz, der fünf Jahre zuvor ebenfalls aus fünfzig

Meter Höhe und ebenfalls nach dem Abbrechen einer Tragfläche abgestürzt war und sich tödliche Verletzungen zugezogen hatte. Der preußische „fliegende Lehrer“ Schulz erlitt den Fliegertod im preußischen Stuhm, das jetzt Sztum heißt und in Polen liegt, allerdings mit einem Motorflieger.<sup>32</sup>

Der Rekord Engls hielt noch bis Pfingsten des folgenden Jahres, er wurde am 21. Mai 1934 von Ing. Karl Frena (1905-1991) aus Innsbruck überboten. Frena startete mit dem „Rhönadler“ auf dem Gaisberg und blieb elf Stunden 25 Minuten in der Luft. Er äußerte sich nach der Landung begeistert über den Gaisberg. *Frena erklärte, daß nirgends in Österreich derartige hervorragenden Bedingungen für den Segelflug anzutreffen seien und dass besonders sein abendlicher Flug in der Stadthermik und dem Kapuzinerbergaufwind zu den höchsten Genüssen seines Lebens zu zählen sind.*<sup>33</sup>

Sepp Engl war erst 26 Jahre alt, als er verunglückte und seinem Leben, das von technischer Begabung, Erfindergeist, Kreativität, Ehrgeiz und sportlichem Leistungsvermögen bestimmt war, ein jähes Ende gesetzt wurde. Die Zeitschrift „Flugsport als Volkssport – Unabhängiges und unparteiliches Organ zur Förderung und Popularisierung des österreichischen Flugsportes“ berichtete über den tödlichen Unfall des Flugpioniers Sepp Engl:

Abb. 17 (rechts): „Flugsport als Volkssport“ - Titelkopf der 1932/33 erschienenen Zeitschrift „Flugsport als Volkssport“ – Unabhängiges und unparteiliches Organ zur Förderung und Popularisierung des österreichischen Flugsportes. 16 Ausgaben, Wien 1932 / 1933



Abb. 18. Sepp Engl (Porträt aus dem Nachruf) „Flugsport als Volkssport“, 2. Jahrgang, Nr.8, Wien 1933

*Sepp Engl .... Unser Salzburger Korrespondent und Mitarbeiter, zugleich Inhaber des bekannten Salzburger Segelflugzeugbaues Engl, fand am 19. August d. J. den Fliegertod. Er startete am 18. um 15 Uhr zu einem Dauerflug mit der bewährten „Gaisberg 12“, ohne aber zu erwähnen, daß er die Nacht durchfliegen wolle. Nachts 1 Uhr 15 bemerkten die Wache haltenden Kameraden, wie die Maschine aus unerklärlichen*

*Gründen in Sturzflug kam, worauf der rechte Flügel abmontierte. Das Flugzeug stürzte in unmittelbare Nähe des Gaisberghotels, doch kam jede Hilfe zu spät. Nicht nur wir, sondern ganz Österreich verliert einen braven Förderer des Segelfluges, der für ihn lebte und für ihn starb. – Das Schicksal wollte es, daß Engl seine begonnene Leistung nicht vollenden, nicht erreichen durfte. Er wird uns stets ein leuchtendes Vorbild bleiben.*<sup>34</sup>

Am Montag, dem 21. August 1933, wurde der Leichnam Engls auf dem Friedhof Gnigl bestattet.

Sepp Engl, der junge, engagierte Flugpionier, trug maßgeblich zur Begeisterung für den Segelflugsport im In- und Ausland bei. Seine „Gaisberg“-Gleiter waren richtungsweisend für die weitere Entwicklung des Segelflugzeugbaus und fanden, nicht bloß in Salzburg, noch längere Zeit Verwendung. Sogar der erste österreichische Staatsmeister im Segelfliegen, der Salzburger Heinrich Hütter (1913-1991), legte im März 1935 die C-Prüfung mit einer „Gaisberg 11“ ab.<sup>35</sup> Obwohl Sepp Engl nur in den Jahren 1932 und 1933 in Salzburg aktiv war und von sich reden machte, übte er einen sehr starken Einfluss auf die Geschichte des Segelfliegens aus, und der Flugsport verdankt ihm starke Impulse, und zwar in ganz Österreich und auch in Deutschland. Sowohl mit seinen Fluggeräten als auch mit seinen fliegerischen Leistungen schrieb er Segelfluggeschichte.

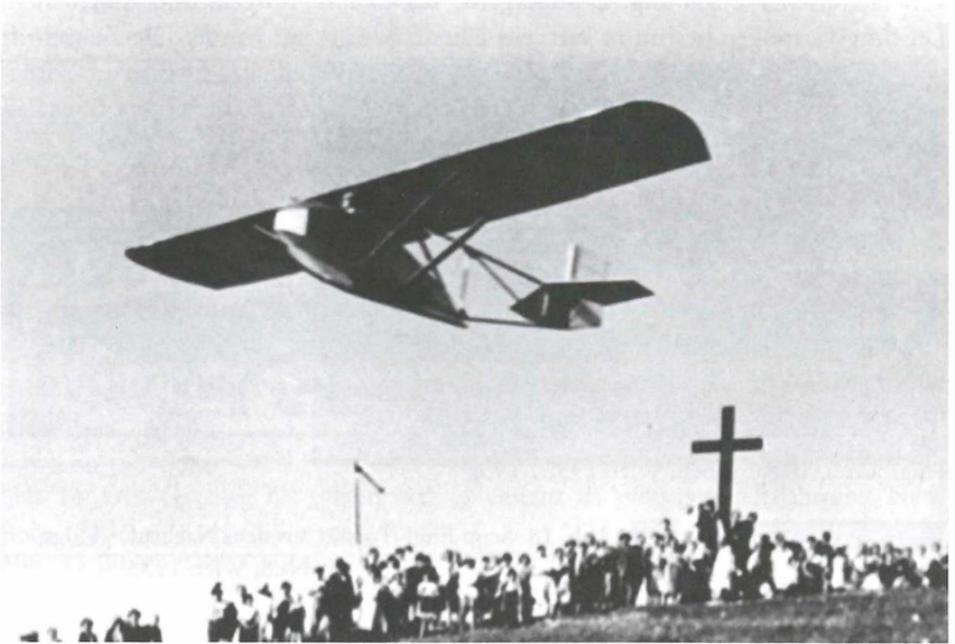


Abb. 19: Start vom Gaisberg: Heute können Gleitschirmflieger den Blick über die Stadt Salzburg genießen. Franz Paul Enzinger, Oktober 2012

#### Anmerkungen:

1 *Georg Mayregg / Leopold Faltner*, Salzburger Heimatkunde. Mit Ortsnamen-Erklärungen von Dir. Dr. Franz Hörburger, Salzburg 1927. S. 72

2 *Friedrich Leitich / Guido Müller*, Der Gaisberg. Salzburgs Hausberg im Zeitgeschehen von zwei Jahrhunderten (MGSL Erg. Bd. 16), Salzburg 1997. S. 145

3 Das Möbelwerk Preimesberger war seit 1923 in der ehemaligen Brauerei Gablerbräu untergebracht (heute ZIB-Shoppingcenter).

4 *Harald Waitzbauer*, Salzburger Flugpioniere und der Beginn des Flugwesens in Salzburg, in: *Hanus Salz / Harald Waitzbauer*, Im Flug über Salzburg. Igo Etrich und der Beginn des Flugwesens in Salzburg. Schriftenreihe des Landespressebüros, Salzburg 1993. S. 131

5 *Peter Urscheler / Lilly-A. Grundbacher*, Fliegen wie unsere Großväter ... mit Segelflug-

Gummiseilstart. Oldtimer Segelflug Vereinigung Schweiz (OSV), Wald/Zürich 2007. S. 3 f.

6 *Armin Rossak*, Die Fliegerei am Gaisberg. 1. Drachenflieger- und Paragleiterclub Salzburg, Salzburg 2012. [www.paragleiter.com/gaisberg/die-fliegerei-und-der-gaisberg](http://www.paragleiter.com/gaisberg/die-fliegerei-und-der-gaisberg)

7 *Harald Waitzbauer*, Salzburger Flugpioniere und der Beginn des Flugwesens in Salzburg, in: *Salz / Waitzbauer*, Im Flug über Salzburg (wie Anm. 4). S. 89 f.

8 *Clemens M. Hutter*, Verewigt in Salzburg, Steinerne Zeugen an Häusern und Plätzen, Salzburg 2010. S. 43

9 Der Alpenflugplatz Mauterndorf ist mit 1110 m der **höchstgelegene Segelflugplatz Österreichs** und somit ein idealer Ausgangspunkt für Strecken-Segelflüge.

10 *Armin Rossak*, Die Fliegerei am Gaisberg (wie Anm. 6)

11 Bis 1939 war die Marktgemeinde Neumarkt eine Inselgemeinde, nur 0,6 km<sup>2</sup> groß, umgeben vom Köstendorfer Gemeindegebiet.

12 Das Geburtshaus Engls existiert nicht mehr. Ein naher Verwandter, der Unternehmer und Kommunalpolitiker Johann Engl, führt jetzt auf der Liegenschaft Bäckermühle einen Maschinenbaubetrieb.

13 *Salz / Waitzbauer*, Im Flug über Salzburg (wie Anm. 4). S. 149

14 Vgl. *Hans-Georg Taurat*, Bei den Segelfliegern in Rossitten, in: *Preußische Allgemeine Zeitung*, Jahrgang 30, Folge 21, Hamburg 1979. S. 11

15 In der nationalsozialistischen Zeit wurde die Ausbildungsstätte eine militärische Einrichtung, die Reichssegelflugschule des NS-Fliegerkorps Rossitten, und bestand bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs.

16 Königsberg, die östlichste Großstadt des Deutschen Reiches, wurde 1945 wie der gesamte Nordteil Ostpreußens Teil der Sowjetunion. Die Oblast Kaliningrad, zu der auch das Fischerdorf Rybatschij gehört, ist heute eine russische Exklave zwischen Polen und Litauen.

17 Vgl. [www.j2mcl-planeurs.net](http://www.j2mcl-planeurs.net)

18 Vgl. [www.j2mcl-planeurs.net](http://www.j2mcl-planeurs.net)

19 Die Gleitzahl kennzeichnet die aerodynamische Qualität. Gleitzahl 14 bedeutet, dass bei einer Horizontalstrecke von 14 Metern ein Höhenverlust von einem Meter eintritt. Heute ist es schon möglich, Segelflugzeuge mit einer Gleitzahl 60 zu bauen, was bedeutet, dass ein Segelflugzeug aus 1 km Höhe 60 km weit kommt.

20 *Salzburger Chronik*, Nr.111, 14. Mai 1932. S. 6

21 Dr. Franz Rehrl, der von 1922 bis 1938 Landeshauptmann war, dürfte an der Fliegerei sehr interessiert gewesen sein, denn als am 21. Mai 1927 Erzbischof Dr. Ignatius Rieder das in Salzburg gebaute Motorflugzeug „Salzburg“ feierlich segnete, führte er das zahlreich erschienene prominente Publikum an.

22 *Salzburger Chronik*, Nr.116, 21. Mai 1932. S. 4

23 *Salzburger Volksblatt*, 63. Jahrgang, 14. Mai 1932. S. 8

24 *Salzburger Chronik*, Nr.116, 21. Mai 1932. S. 5

25 *Salzburger Chronik*, Nr.111, 14. Mai 1932. S. 6

26 Robert Kronfeld baute 1929 erstmals ein Variometer in sein Segelflugzeug ein. Dieses Gerät, das die Steig- und Sinkgeschwindigkeit anzeigt, war eine der wichtigsten Voraussetzungen für die optimale Ausnutzung der thermischen Aufwinde. Bislang hatten die Segelflieger höchstens Fahrt- und Höhenmesser eingebaut. Das Variometer ist aber keine Erfindung Kronfelds, es wurde vorher schon in der Ballonfahrt eingesetzt.

27 *Salzburger Chronik*, 19. August 1933. S. 5

28 *Flugsport als Volkssport*, 2. Jahrgang, Nr.6, Wien, Juli 1933. S. 3

29 Vgl. *Flugsport als Volkssport*, 2. Jahrgang, Nr.6, Wien, Juli 1933. S. 2

30 *Salzburger Chronik*, 19. August 1933. S. 5

31 *Salzburger Volksblatt*, Nr. 190, 19./20. August 1933. S. 5

32 *Die Woche*, illustrierte Zeitschrift, Heft 26, 29. Juni 1929, Berlin 1929. S. 711. Während der Einweihung des Kriegerdenkmals für die Stuhmer Bürger – Deutsche, Polen und Juden – am 16. Juni 1929 flog der ostpreußische Segelflug-Weltrekordler Ferdinand Schulz eine Ehrenrunde über den Marktplatz und stürzte dabei mit seinem Motorflugzeug ab. Seit 1945 ist Stuhm wie ganz Westpreußen polnisch, die Kreisstadt Sztum hat etwa 10.000 Einwohner, sie liegt 60 km südlich der Danziger Bucht an der Bahnlinie Warschau-Danzig.

33 Salzburger Chronik, 23.Mai 1934. S. 4

34 Flugsport als Volkssport, 2.Jahrgang, Nr. 8, Wien, September 1933. S. 1

35 Erstmals wurde im Jahr 1936 die Ausschreibung für die österreichische Staatsmeisterschaft im Segelflug formuliert. Bewertet wurde nach Punkten im Strecken-, Höhen- und Dauerflug. Heinrich Hütter unternahm seine Rekordflüge allerdings nicht am Gaisberg, sondern am Spitzerberg und am Hundsheimer Kogel bei Hainburg an der Donau mit einer „H17“, die nur zehn Meter Spannweite hatte und von seinen Brüdern Ulrich und Wolfgang Hütter gebaut worden war. Der Hundsheimer Berg ist heute ein Naturschutzgebiet, während in der Nähe auch in der Gegenwart geflogen wird, und zwar am Flugsportzentrum Airfield Spitzerberg.

Weitere Literatur:

*Hans Deutsch*, Segelflug. Ein Bildwerk vom internationalen Segelflugsport, Göttingen 1951.

*Heinz Dopsch / Hans Spatzenegger* (Hrsgg.), Geschichte Salzburgs. Stadt und Land. Neuzeit und Zeitgeschichte. Bd. II/2, Salzburg 1988.

*Franz Paul Enzinger*, Neumarkt am Wallersee – Die junge Stadt im Flachgau. Geschichtliche Grundlagen und Hintergründe, Neumarkt am Wallersee 2000.

*Günther Groenhoff*, Ich fliege mit und ohne Motor, Frankfurt am Main 1932.

*Paul Heiselmayer / Hermann Suida*, Der Gaisberg, Natur- und Erholungslandschaft, in: MGSL 120/121(1980/81), S. 563-580.

*Hans Jacobs*, Segelflugzeug – Anleitung zum Selbstbau, Ravensburg 1932.

*Hans Jacobs*, Werkstatt-Praxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen, Ravensburg 1932.

*Reinhard Keimel*, Luftfahrzeugbau in Österreich – Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Oberhaching/Bayern 2003,

*Reinhard Keimel*, Segelfluggeschichte Österreich. In: 36. Internationales Oldtimer-Segelflugtreffen. Fliegerclub Weiße Möwe, Wels 2008.

*Friedrich Leitich*, Städt. Flugplatz – Salzburg Airport – 60 Jahre. Geschichte der Luftfahrt im Raume Salzburg, Salzburg 1986.

*Robert Munz*, Gaisberg, der Segelflugberg Österreichs. In: Segelflugschule Gaisberg. Werbebroschüre, Österreichischer Aero-Club, Salzburg o.J.

*Manfred H. Rieder*, Segelflug – ein Sport, von dem man nicht mehr loskommt. Seit 1951 Flugsportvereinigung Braunau-Kirchdorf. Neue Warte am Inn. Jg. 91, Nr. 33, Braunau 1971.

*Wilhelm Spiegel*, Wunder des Segelfluges. Sammelalbum mit 220 Bildern der Zigarettenfabrik Greiling, Dresden 1935.

*Hans-Georg Tautorat*, Bei den Segelfliegern in Rossitten, in: Preußische Allgemeine Zeitung – Unabhängige Wochenzeitung für Deutschland. Jahrgang 30, Folge 21, 26. 5. 1979, Landsmannschaft Ostpreußen e.V., Hamburg 1979.

*Oskar Ursinus* (Hrsg.), Flugsport. Illustrierte technische Zeitschrift und Anzeiger für das gesamte Flugwesen. 23. Jahrgang, Heft 17, 19. August 1931, Frankfurt am Main 1931.

*Erich Wührer*, Als Segelflieger auf dem Gaisberg, in: Segelflugschule Gaisberg. Werbebroschüre,

Österreichischer Aero-Club, Salzburg o.J.

Wertvolle Informationen und Unterlagen stellte das Österreichische Luftfahrt-Archiv, Wien, Leitung Hofrat Dipl.-Ing. Reinhard Keimel, zur Verfügung.

Anschrift des Verfassers:

Oberstudienrat Prof. Franz Paul Enzinger

Lerchenfelder Straße 8

5202 Neumarkt am Wallersee

[f.p.enzinger@sbg.at](mailto:f.p.enzinger@sbg.at)

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitt\(h\)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde](#)

Jahr/Year: 2013

Band/Volume: [153](#)

Autor(en)/Author(s): Enzinger Franz Paul

Artikel/Article: [„Ikarus von Pfongau“: der Flugpionier Sepp Engl Als der Gaisberg zum Segelfliegerberg wurde 119-137](#)