

Walter Schroeder

Ihr Leben für Österreich

Tödliche Unfälle von Militärflugzeugführern

der 1. Republik, Teil 3



Rudolf Jabornigg und Kurt Mailler

Nach dem Ersten Weltkrieg und dem Zerfall der Monarchie wurde noch 1918 versucht, eine „Deutsch-Österreichische Fliegertruppe“ zu bilden. Doch das Diktat von St. Germain im September 1919 verbot Österreich Luftstreitkräfte zu Land und Wasser als Teil seiner Armee zu erhalten. Erst 1922 bekam die Republik einige Flugfelder in ihre Verwaltung zurück, 1923 erfolgte der Beginn eines zivilen Flugverkehrs mit der Konzessionserteilung an die OeLAG.

1926 durften wieder einige Offiziere eine Flugausbildung machen, bzw. wurde die Ausübung des Flugsportes genehmigt. Ab dem Jahre 1927 wurden jährlich zwei Heeresangehörige zu Sportfliegern ausgebildet, außerdem durften noch sechs ehemalige Feldpiloten des 1. Weltkrieges ihre Flugkenntnisse auffrischen. Einzelne Offiziere waren schon früher in der Schweiz aber auch in Wien-Aspern geschult worden. Damit konnte ein kleiner Kader an Piloten, Beobachtern und Technikern geschaffen werden.

Im Herbst 1927 wurden von Oberst Alexander Löhr bei den Bayrischen Flugzeugwerken ein erster Doppeldecker Udet U 12a „Flamingo“ angekauft, der ab Jänner 1928 für die OeLAG mit dem Kennzeichen A-43 zum Einsatz kam. Beim Aufbau der Fliegertruppe gab es naturgemäß zahlreiche Unfälle, erforderte auch viele Todesfälle. Rudolf Jabornigg und Kurt Mailler waren das 18. und 19. Todesopfer der neu entstandenen Luftstreitkräfte.

Rudolf Jabornigg wurde am 9. März 1907 in Klagenfurt geboren. Am 1. März 1926 rückte er zum Bundesheer ein und kam zur 2. Kompanie des Alpenjägerregimentes Nr. 11. Diese Einheit war in seinem Geburtsort Klagenfurt stationiert. Später zu den Luftstreitkräften versetzt, konnte er am 1. August 1935 den militärischen Flugzeugführerschein mit der Nummer 15 erwerben.

Im Zuge seiner Tätigkeit bei der Fliegertruppe startete Jabornigg am 2. Juni 1936 mit dem De Havilland Doppeldecker DH 60G III „Moth Major“ OE-TAM



Oblt. Rudolf Jabornigg.



Infanterist Kurt Mailler.



Die Ba 28 war zwar kunstflugtauglich, besaß aber alles andere als gutmütige Flugeigenschaften.



Die Gefährlichkeit der Maschine bei manchen Kunstflugfiguren führte wiederholt zu Abstürzen.

(DNr. 415) in Aspern. Nach dem Start stieß er mit der DH 60G III *OE-TUM* (DNr. 419) zusammen. Es gab keine Verletzten, der Sachschaden an Jaborniggs Maschine betrug nur 10%.

Zur Schulung im Kunstflug wurden von Italien insgesamt 12 Stück zweisitzige Breda Ba 28 Doppeldecker angekauft. Die Ba 28, aus der Ba 25 entstanden, flog erstmals im Jahr 1934. Das Flugzeug hatte eine Länge von 7,80 m, eine Spannweite von 10,00 m und eine Höhe von 3,10 m. Angetrieben wurde der Doppeldecker von einem Piaggio-Motor mit 370 PS, mit dem eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h erreicht werden konnte.

Am 22. Oktober 1936 wurde in Graz-Thalerhof die Breda Ba 28 mit der DNr. 514 für den Flugbetrieb fertiggestellt. Flugzeugführer der Maschine war Oblt. Jabornigg, sein Flugschüler Inf. Kurt Mailler. Mailler wurde am 14. Dezember 1912 in Wien geboren, er besuchte die Volks- und Bürgerschule. Danach macht er eine Lehre zum Schlosser. Zum Bundesheer rückte Mailler am 5. November 1934 ein. Er war ursprünglich beim Infanterie Regiment Nr. 4 in Wien, bevor er zur Fliegertruppe wechselte.

Nach dem Start wurden einige Kunstflugfiguren geflogen, doch plötzlich geriet die Maschine ins gefährliche Rückentrudeln. Der Besatzung gelang es nicht mehr, das Flugzeug zu stabilisieren und abzufangen. Der Aufschlag der Maschine nördlich des Flugplatzes bei Kalsdorf erfolgte um 9 Uhr 45. Der Schüler Inf. Mailler war auf der Stelle tot, Oblt. Jabornigg verstarb einen Tag später im Krankenhaus.

Das Begräbnis von Oblt. Rudolf Jabornigg fand am 27. Oktober 1936 auf dem Friedhof von Annabichl bei Klagenfurt statt. Bei der Beerdigung gab es einen Überflug von fünf Flugzeugen der Fliegertruppe als

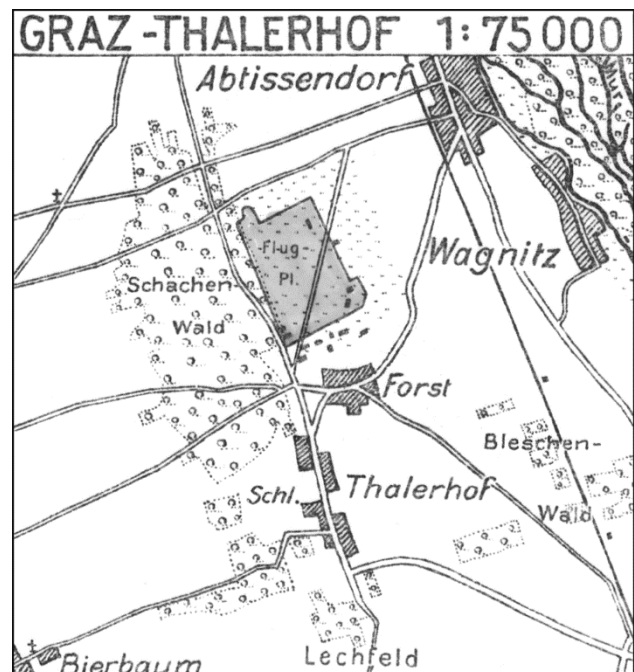
letzten Gruß. Infanterist Kurt Mailler wurde am Friedhof in Wien-Stammersdorf begraben. □

Sollte einer der Leser über weitere Informationen, Fotos oder Ergänzungen zu diesem Artikel verfügen, so möge er dies bitte dem Autor unter oeFH@gmx.at mitteilen.

Quellen: Informationen von Ing. Sepp Brehm und Josef Salomon, Piloten der Fliegertruppe der 1. Republik sowie von Fred Haubner in den achtziger Jahren.

Literatur: Fred Haubner, Die Flugzeuge der österreichischen Luftstreitkräfte in der 1. Republik, Band 1 und 2, Weishaupt Verlag, Gnas; Erwin Pitsch, Die Fliegerhorste des Bundesheeres, Band 2, HGM, Wien 1982; Walter Schroeder, Österreichische Luftstreitkräfte 1928-1938, ÖFH Nachrichten, Sonderband Nr. 24, Wien 2000; Der Pilot, Heft 7, 1936.

Fotos: Smlg. Fred Haubner via Autor.



Plan vom Flugplatz Thalerhof.