

Christian Reiterer

Der Krammer-Sandner Monoplan

1909 sind die ersten Motorflugzeuge in Österreich geflogen. Der erste war der Franzose Georges Le-gagneux, der mit einem Farman Doppeldecker am 23. April 1909 geflogen ist. Der erste Flug eines ös-terreichischen Flugzeuges gelang am 25. Juli 1909 Karl Illner in Wr. Neustadt. Das Flugzeug war ein Etrich-Wels „Praterspatz“, der in der Rotunde in Wien gebaut worden ist.

Ein gewaltiger Impuls war aber der Besuch von Louis Bleriot im Oktober mit seiner Flugmaschine Bleriot XI in Wien. Zu diesem Zeitpunkt war Bleriot bereits mit einem Flugzeug dieser Bauart über den Ärmelkanal geflogen und hatte europaweite Beachtung gefunden. In 37 Minuten ist er damals am 25. Juli 1909 die rund 35 km lange Strecke von Calais nach Dover geflogen. Von dieser Type XI wurden rund 800 Flugzeuge gebaut und verkauft.

Louis Bleriot wurde in Folge von vielen europäi-schen Städten eingeladen sein Flugzeug vorzuführen, so auch nach Wien, am 21. und 22. Oktober stellte er das Flugzeug im Kursalon Hübner aus und am 23. Oktober ist er zweimal vor rund 300.000 Zu-schauern von der Simmeringer Haide aus geflogen, insgesamt 38 Minuten und 31 Sekunden, er hat bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 50 Stundenkilometern 33 Kilometer zurückgelegt, so berichtet die Neue Kronenzeitung vom 25. Oktober.

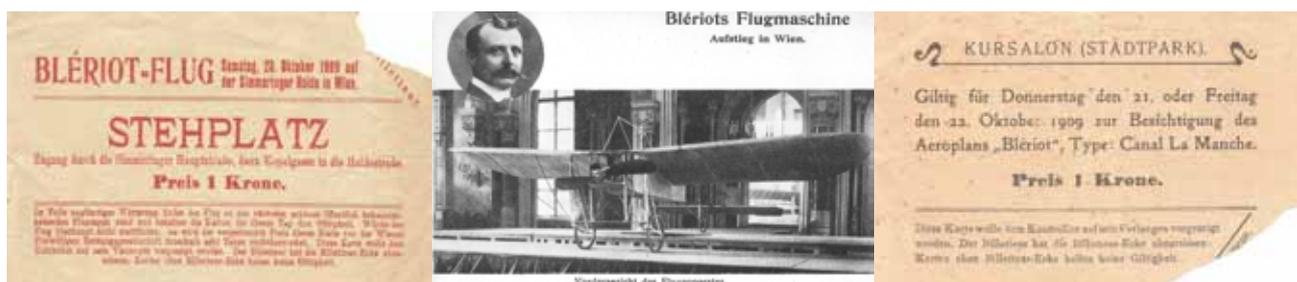
Die Begeisterung, die Louis Bleriot für die Luft-fahrt auslöste, erfasste auch zwei Wiener, Paul KRAMMER und seinen Freund Franz SANDNER.

Paul Krammer wurde am 17. März 1880 geboren, von 1899 bis 1903 war er Radrennfahrer, Mitglied und Funktionär des Radfahr-Club Margarethener Herrenfahrer „VINDOBONA“. Er hat dann die Ausbildung zum Photochemigraph gemacht, die-ser heute bereits ausgestorbene Beruf wird auch als Klischeeätzer bezeichnet und ist in der Druckvor-stufe anzusiedeln. Am 7. Februar 1904 hat er seine Frau Anna geheiratet, wurde am 7. Juni 1916 Vater eines Sohnes namens August. Am 27. April 1917 ist er im k.u.k. Kriegsspital in Wien Meidling an einem Herzfehler verstorben.

Franz Sandner wurde am 20. Juni 1878 in Wien geboren und hat den Beruf des Metallgießers er-lernt. Er war zweimal verheiratet und hatte zwei Töchter. Am 30. November 1950 ist er an einer für seinen Beruf typischen Krankheit, einer Staublun-ge, verstorben.

Im Dezember 1909 haben die beiden im Keller des Hauses Hernalser Hauptstraße 208 begonnen, die-sen Monoplan ohne fremde Hilfe und nach ihrer Berufstätigkeit zu bauen. In der Tageszeitung „Die Zeit“ vom 10. Juli 1910 wird angemerkt, dass der Monoplan in der allgemeinen Gestaltung an den „**Blerioticschen Apparat**“ erinnert.

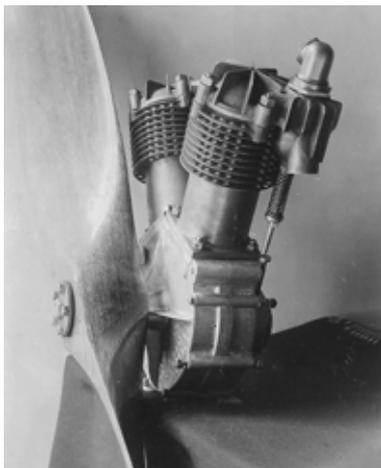
In dieser Tageszeitung wird auch der Bau dieses Monoplans genau beschrieben, der „hübsch und zweckmäßig“ ist , aber bedeutend leichter, er wiegt nur 90 Kilogramm, mit dem Piloten 160 und damit ca. die Hälfte des Bleriotapparates.





Die beiden Portraits wurden im Neuigkeits-Welt-Blatt vom 17. Juli 1910 veröffentlicht.

Das Gestell besteht aus Bambusrohren, die durch eiserne Schließen zusammengehalten werden. Die Tragflächen sind im eigenen Hausbetrieb hergestellt, die Leinwand wurde mit Hilfe der jungen Frau Krammer wasserdicht imprägniert und im Ofen eines Bäckers getrocknet. Das Ausmaß der Gleitflächen beträgt 18 Quadratmeter.



Das eigenhändige Werk des Gießers Sandner ist der Bau des Motors, der höchstwahrscheinlich mit den meisten Flugmotoren, die aus renommierten Fabriken stammen, mithalten kann. Ein früherer Motorradfahrer hat ihn erprobt. Es

handelt sich um einen Zweizylindermotor, der sehr der dreizylindrigen Anzani-type ähnelt.

Das Kurbelgehäuse hat Sandner selbst aus Aluminium gegossen. Die Formen hat er selbst angefertigt, das Aluminium in einem eisernen Ofen in einen flüssigen, gussfähigen Zustand gebracht, das alles in seiner Wohnung. Auch die Dreharbeiten haben die beiden Konstrukteure eigenhändig erstellt, dafür wurde eine alte Nähmaschine umgebaut. Der damit geschaffene Motor „Marke Sandner“ ist sehr leicht, leistet 13 bis 14 Pferdestärken, wiegt nur 29 Kilogramm und hat eine Luftkühlung. Der Bericht zweifelt aber bereits an, ob die Motorleistung auch für kurze Rundflüge ausreichend ist.

Der Propeller wurde in einem Stück aus einer Ruster (Bezeichnung für eine Ulme) herausgearbeitet. Ein ungewöhnlicher Vorgang, auch damals wurden bei der Propellerherstellung Holzschichten verleimt. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung im Juli 1910 fand in Wiener Neustadt bereits das erste Flugmeeting statt und die beiden Flugpioniere wollten unbedingt daran teilnehmen, aber trotz vieler Eigenleistungen ist ihnen das Geld ausgegangen. Die ganzen Ersparnisse der beiden Erfinder in Höhe von 700 Kronen wurden bereits verbraucht. Schreiben an den Wiener flugtechnischen Verein und an das Bürgermeisteramt von Wiener Neustadt wurden verfasst, um eine Vorführung zu ermöglichen. Eine Reaktion dazu ist nicht bekannt, ob der Apparat jemals geflogen ist, auch nicht. In den Zeitungen sind keine weiteren Berichte erschienen. Hinweise auf die beiden Flugpioniere und ihren Monoplan sind erst durch die aufgefundenen Fotos zu Tage gekommen.

Ich habe dazu die Meinung eines mir bekannten Experten eingeholt, nämlich Koloman Mayrhofer, der mit seiner Firma Craftlab historische Flugzeuge nachbaut, auch flugfähig. Befragt zu den Chancen, ob der Krammer-Sandner Monoplan auch geflogen wäre, äußert er sich skeptisch. Die Motorleistung des Eigenbaumotors dürfte nicht ausgereicht haben auch den „verkleinerten“ Monoplan in die Luft zu bringen, einen Anzani-Motor konnte man sich nicht leisten.

Die Skepsis findet sich auch in der „Die Zeit“ vom 10. Juli 1910 „Aber wenn sie zähe aushalten und die nötigen Moneten sich noch einfinden, dürfte der zweite Apparat, den sie noch bauen wollen, flugbrauchbar werden.“ Dazu ist es scheinbar nicht gekommen.