

Cornelia Daurer – Marcus Gräser – Brigitte Kepplinger –
Martin Krenn – Walter Schuster – Cornelia Sulzbacher (Hg.)

Bericht der Linzer Straßennamenkommission

Auszug aus dem Gesamtbericht

<https://stadtgeschichte.linz.at/strassennamenbericht.php>

Siegfried Göllner

Rudolf Schießl

Flugpionier, 9.4.1879–18.11.1950

Schießlgang, benannt 1955

Kurzbiographie

Der Flugpionier Rudolf Maximilian Schießl wurde am 9. April 1879 in Amstetten als Sohn des Depotbeamten der Rudolfsbahn Josef Schießl und dessen Gattin Barbara (geb. Stuibler) geboren.¹ Er besuchte die Volks- und Bürgerschule und anschließend die Handwerkerschule, machte eine Ausbildung zum Elektroinstallateur, besuchte die Maschinenschule in Pola und das Technische Gewerbemuseum Wien. Seine militärische Friedensdienstleistung absolvierte er von 1889 bis 1902.² Am 6. März 1906 heiratete er in Linz-Pöstlingberg Maria Hofer.³

Gemeinsam mit seinem Bruder Josef Schießl war er „Inhaber eines Installations- und elektrotechnischen Bureaus in Linz“⁴ an der Feldstraße und engagierte sich im Oberösterreichischen Verein für Luftfahrt. Die Brüder bauten ein Ganzmetallflugzeug, das als erstes seiner Art im Jahr 1911 auch kurze Versuchsflüge absolvierte. Nach dem Scheitern der Weiterentwicklung nach einem Sturmschaden am Flugzeug und mangels ausreichender Finanzen stellten sie das Projekt ein.⁵

Rudolf Schießl wurde 1914 zur Kriegsdienstleistung eingezogen und war ab 1916 Flugfeldleiter der österreichischen Flugzeugfabrik in Wiener Neustadt⁶ bzw. Leiter der Einfliegeabteilung.⁷ In der Zwischenkriegszeit war er wiederum in Linz als selbständiger Elektroinstallateur tätig.⁸ Nach dem Zweiten Weltkrieg arbeitete Schießl als Schätzmeister und Sachverständiger für Kraftfahrzeuge.⁹ Ing. Rudolf Schießl verstarb am 18. November 1950 in Linz.¹⁰

¹ Matriken Pfarre Amstetten-St. Stephan, Taufbuch, Eintrag 46/1879 vom 13. April 1879.

² ÖStA, AdR, Zivilakten NS-Zeit, Gauakt Rudolf Schießl, Personalfragebogen vom 23. Mai 1938.

³ Matriken Pfarre Amstetten-St. Stephan, Taufbuch, Eintrag 46/1879.

⁴ Tages-Post vom 25. August 1910, 4.

⁵ Kutschera, Luftfahrt, 444 f.

⁶ ÖStA, AdR, Zivilakten NS-Zeit, Gauakt Rudolf Schießl, Personalfragebogen vom 23. Mai 1938.

⁷ Kutschera, Luftfahrt, 445.

⁸ ÖStA, AdR, Zivilakten NS-Zeit, Gauakt Rudolf Schießl, Personalfragebogen vom 23. Mai 1938.

⁹ AStL, Registrierungsakt Rudolf Schießl, Meldeblatt zur NS-Registrierung vom 9. März 1946; Wiener Zeitung vom 2. Dezember 1950, 4.

¹⁰ Oberösterreichische Nachrichten vom 30. Dezember 1950, 5.

Leistungen

Rudolf Schießl und sein Bruder Josef Schießl gelten als Linzer Flugpioniere. 1911 gelang ihnen „der erste Flug eines Ganzmetallflugzeuges“ mit einem selbst konstruierten und gebauten „Monoplan“ (Eindecker), der „im Gegensatz zu allen bisher in Verwendung stehenden, aus Holz, Draht und Leinwand bestehenden Flugmaschinen [...] völlig aus Metall zusammengesetzt sein sollte“.¹¹

Die Ausführung erfolgte „unter Benützung verschiedener dem Herrn Rudolf Schießl patentierter Neuheiten“. Die Linzer Tages-Post lobte insbesondere die gekuppelte Höhen- und Seitensteuerung, die „sehr sinnreich“ konstruiert sei.¹²

Im Oktober 1910 wurde der „Flugapparat“ im Gebäude des oberösterreichischen Landeskulturrates für die Öffentlichkeit zur Besichtigung ausgestellt. „Der Rahmenbau besteht durchweg aus Mannesmanröhren“, berichtete die Tages-Post. Rudolf Schießl beabsichtige Flugversuche auf der Welser Heide durchzuführen und war noch auf der Suche nach Geldgebern.¹³

Bei der Generalversammlung des Oberösterreichischen Vereins für Luftschiffahrt wurde im April 1911 in Aussicht gestellt, dass dieser „den Flugversuchen des Herrn Rud. Schießl mit dessen selbstkonstruierten Aeroplan sein Augenmerk zuwenden“ werde.¹⁴

Schließlich gelang den Schießls mit diesem „Apparat“, angetrieben von einem Vierzylindermotor der Marke Hilz mit 50 PS Motorleistung „im Frühsommer des Jahres 1911 auf dem damaligen Linzer Exerzierplatz [...] der Start ihrer Maschine, die sich vor den Augen der begeisterten Zuschauer auch tatsächlich vom Boden erhob.“ Der „erste tatsächliche Flug“ gelang am 20. September 1911.¹⁵ Am 26. September 1911 erfolgte ein erneuter Flugversuch. Nach einem Flug über 200 Meter und in zehn 10 Meter Höhe „geriet der Monoplan in gefährliche Nähe der Dächer umliegender Häuser. Ein Windstoß, dem die Steuerung nicht gewachsen war, drückte die Maschine auf den Erdboden, wo sie manövrierunfähig liegen blieb.“¹⁶

Unter dem Titel „Erster Aufstieg eines Aeroplans in Linz“ schilderte das Linzer Volksblatt die Szenerie, die sich vor einem Publikum aus Monteuren und Offizieren der umliegenden Kasernen am kleinen Exerzierfeld abspielte: „Als der Pilot seinen Aeroplan vor der Baracke in Bewegung gesetzt hatte, glitt er das kleine Exerzierfeld entlang bis zur Rennbahn, wo er eine

¹¹ Kutschera, Luftfahrt, 444.

¹² Tages-Post vom 25. August 1910, 4.

¹³ Tages-Post vom 16. Oktober 1910, 6.

¹⁴ Linzer Volksblatt vom 2. April 1911, 5.

¹⁵ Kutschera, Luftfahrt, 444.

¹⁶ Ebenda, 445.

Kurve machte und stieg dann in die Luft. Der Aeroplan legte eine längere Strecke in der Höhe von einigen Metern zurück und senkte sich dann wieder ruhig zu Boden“. Es folgte ein zweiter Versuch, wieder stieg der Monoplan in die Höhe, doch „plötzlich stürzte der Aeroplan mit solcher Wucht zu Boden, daß er sich beträchtlich in die Erde eingrub. [...] Die Zuschauer eilten hinzu und atmeten erleichtert auf, als der Pilot unversehrt aus dem ziemlich arg beschädigten Apparate hervorkroch.“¹⁷

Mechaniker Josef Schießl, der mit selbstgebaute Flugmaschine abgestürzt war, wodurch der Apparat einen bedeutenden Schaden erlitt“,¹⁸ wurde im Volksblatt zum Unfall zitiert:

„Ich habe das Fliegen erst jetzt gelernt und bin noch nicht so weit fortgeschritten, daß ich solchen Zufälligkeiten gewachsen wäre. Wäre es ein ausgelernter Pilot gewesen, so wäre es nicht passiert. Außerdem ist das Flugfeld für Versuche zu klein und der Platz zum Auslaufen infolge der umstehenden Gebäude ungünstig. Nachdem der Wind in die Richtung gegen die Kaserne drückte, war der Unfall unvermeidlich.“ Der Apparat sei nun „ganz ruiniert“.¹⁹

Josef und Rudolf Schießl verfolgten das Projekt trotz dieses Rückschlages weiter und arbeiteten im Hofteil ihres Hauses an der Maschine, bis am 20. November 1911 ein Sturm den Hangar und das Flugzeug zerstörte. Der Plan der Ingenieure, ein neues Gerät zu bauen, zerschlug sich, weil sich Geldgeber zurückzogen. „Auf ihre eigenen finanziellen Mittel gestellt, vermochten die Brüder Schiessl nicht mehr daran zu denken, eine neue Maschine zu bauen.“²⁰

Problematische Aspekte

Problematisch ist Rudolf Schießls Verhältnis zum Nationalsozialismus zu bewerten. Vor dem „Anschluss“ gehörte der Ingenieur dem „nationalen Flügel“ der Heimwehr an, der NSDAP trat er 1938 bei.²¹

NSDAP-Mitgliedschaft

Rudolf Schießl trat der NSDAP laut eigener Angabe erstmalig im Jänner 1938 bei, wie er in seinem NSDAP-Personalfragebogen ausführte, den er am 23. Mai 1938 ausfüllte. Dabei nannte er auch eine nicht von der Reichsleitung bestätigte Mitgliedsnummer 27.759, deren Bezug un-

¹⁷ Linzer Volksblatt vom 29. September 1911, 5.

¹⁸ Volksfreund vom 30. September 1911, 7.

¹⁹ Linzer Volksblatt vom 29. September 1911, 5.

²⁰ Kutschera, Luftfahrt, 445.

²¹ ÖStA, AdR, Zivilakten NS-Zeit, Gauakt Rudolf Schießl, Personalfragebogen vom 23. Mai 1938.

geklärt ist. Schießl führte als illegale Betätigung neben der wenige Wochen vor dem „Anschluss“ begründeten Mitgliedschaft die Durchführung von Autofahrten für die „Kinderferienhilfe“ und die Gabe von Spenden an. Schießl bekleidete keine Funktionen in der illegalen Zeit und erlitt auch keine Strafen für seine Betätigungen. Seit dem „Anschluss“ habe er mit Autofahrten für das NSKK die Wahlwerbung für die „Volksabstimmung“ unterstützt. Die Ortsgruppe hatte keine Einwände gegen die Aufnahme des Flugpioniers in die Partei, sein Antrag wurde abgefertigt.²² Rudolf Schießl wurde mit Wirkung vom 1. Mai 1938 in die NSDAP aufgenommen und erhielt die Nummer 6.241.685 aus dem „illegalen Block“.

Am 20. Juni 1942 wurde ihm ein Mitgliedsbuch ausgestellt.²³ Schießl dürfte als somit anerkanntes „illegales“ Parteimitglied die „Ostmarkmedaille“ erhalten haben. Ab 1939 nahm er auch eine Funktion an und wirkte bis 1941 als Blockleiter in der Ortsgruppe Hessenplatz,²⁴ beendete diese Tätigkeit jedoch wegen Arbeitsüberlastung.²⁵ Bis 1944 war der Kraftfahrzeug-Sachverständige zahlendes Mitglied des NSKK.²⁶

Entnazifizierung

Rudolf Schießl registrierte sich im März 1946 als Mitglied der NSDAP ab Mai 1938 unter Nennung seiner Mitgliedsnummer, gab die Funktion als Blockleiter von 1939 bis 1941 und ebenso seine zahlende Mitgliedschaft beim NSKK von 1938 bis 1944 an.²⁷ In seinem Gesuch um Nachsicht von der Registrierung führte er aus:

„Als Mitglied der NSDAP seit dem Jahre 1938 war ich in der Zeit von 1939 bis 1941 als Blockleiter in der Ortsgruppe Hessenplatz tätig und legte diese Stelle wegen Arbeitsüberbürdung zurück. Während meiner kurzen Tätigkeit als Blockleiter, als auch in der Zeit meiner Mitgliedschaft habe ich lediglich die mir anvertrauten Menschen betreut, ihnen in jeder Beziehung Hilfe geleistet, niemand angezeigt oder geschädigt. Auf Grund meiner Mitgliedschaft habe ich keinerlei Zuwendungen noch Vermögenswerte erhalten und meinen Verdienst nur aus eigener persönlicher Arbeit erworben.“²⁸

Das Ausnahmegesuch Schießls war nicht erfolgreich, er wurde im September 1947 als „minderbelastet“ verzeichnet.²⁹

²² ÖStA, AdR, Zivilakten NS-Zeit, Gauakt Rudolf Schießl, Personalfragebogen vom 23. Mai 1938.

²³ BArch, R 9361-VIII, NSDAP-Zentralkartei, 18731661, Karteikarte Rudolf Schießl.

²⁴ ÖStA, AdR, Zivilakten NS-Zeit, Gauakt Rudolf Schießl, Einlegeblatt BMI.

²⁵ AStL, Registrierungsakt Rudolf Schießl, Gesuch um Nachsicht vom 8. März 1946.

²⁶ Ebenda, Meldeblatt zur NS-Registrierung vom 9. März 1946.

²⁷ Ebenda, Meldeblatt zur NS-Registrierung vom 9. März 1946.

²⁸ Ebenda, Gesuch um Nachsicht vom 8. März 1946.

²⁹ Ebenda, Aktenvermerk vom 1. September 1947.

Rezeption

Der Erfindergeist der Gebrüder Schießl wurde zeitgenössisch gelobt. Die von ihnen entwickelte Steuerung des Monoplans sei „[s]ehr sinnreich und originell [...] mit Hilfe eines Doppelvolants“ ausgeführt und vereinte Höhen- und Seitensteuerung.³⁰ Ihre Planungen eines Ganzmetallflugzeuges wurden als „ein ernst zu nehmendes Projekt“ eingeschätzt, „das in allen Details wohl durchdacht und – soweit menschliche Voraussicht reicht – zweckdienlich ausgeführt“ sei.³¹ Der „Flugapparat“ wurde sodann auch vor den ersten Flugversuchen in den Redoutensälen des Landeskulturrates für die interessierte Öffentlichkeit ausgestellt³² und die erfolgreichen Testflüge als „Erster Aufstieg eines Aeroplans in Linz“ verzeichnet.³³

Die Oberösterreichischen Nachrichten nahmen den „Pionier der Aviatik“ in ihrem Jahresrückblick in die Liste „Oberösterreichs bedeutendste Tote 1950“ auf.³⁴

Der Historiker Roman Sandgruber bewertet die Versuche der Gebrüder Schießl als zukunftsweisend.³⁵ Tatsächlich hatte das Zeitalter des Motorfluges in Österreich erst 1909 begonnen, 1910 fand der erste Überlandflug in Österreich statt, den ersten ausgebauten Flugplatz gab es erst ab 1912 in Wiener Neustadt.³⁶

Richard Kutschera bezeichnet die Konstruktion der Brüder in seiner Abhandlung über die Luftfahrt in Oberösterreich eine „in vorausblickender Weise“ konstruierte Maschine.³⁷ Bilder des Monoplans finden sich in den Beständen des Landesmuseums Linz. „Den Ruhm und den Erfolg, Gestalter des Ganzmetallflugzeuges zu sein, das heute die Flugwelt beherrscht, ernten nicht die beiden Linzer, sondern andere gelten heute als die Schöpfer des Ganzmetallflugzeugbaues.“³⁸

Straßenbenennung in Linz

Rudolf und Josef Schießl³⁹ wurden im Jahr 1955 von der Stadt Linz durch die Benennung einer Straße geehrt. Das Kulturredamt schlug die Benennung eines von drei Wegen in einem Neubaugebiet der „Neuen Heimat“ dafür vor. „Da sich in diesem Stadtbezirk schon eine ganze

³⁰ Tages-Post vom 16. Oktober 1910, 6.

³¹ Tages-Post vom 25. August 1910, 4.

³² Tages-Post vom 16. Oktober 1910, 6; Linzer Volksblatt vom 29. September 1911, 5.

³³ Linzer Volksblatt vom 29. September 1911, 5.

³⁴ Oberösterreichische Nachrichten vom 30. Dezember 1950, 5.

³⁵ Sandgruber, *Eroberung*; Sandgruber, *Höhenrausch*.

³⁶ Sandgruber, *Höhenrausch*.

³⁷ Kutschera, *Luftfahrt*, 444.

³⁸ Ebenda, 445.

³⁹ Josef Schießl starb bereits 1933 und ist daher nicht Teil dieser Untersuchung.

Reihe von Techniker- und Erfindernamen finden, werden auch für die drei neuen Straßen entsprechende Namen vorgeschlagen. [...] Die zwischen Benzstraße 12 und 14 in Ostrichtung gegen Im Haidgattern führende Verkehrsfläche wird Schießlgang benannt. [...] Rudolf und Josef Schießl konstruierten als erste Linzer 1911 ein Motor-Ganzmetallflugzeug.“⁴⁰ In westlicher Richtung verläuft der Schießlgang in der Katastralgemeinde Kleinmünchen „[n]ach dem Objekt Im Haidgattern 6 etwa in westlicher Richtung zur Benzstraße“.⁴¹ Der Vorschlag wurde in der Stadtratssitzung vom 28. März 1955 einstimmig angenommen.⁴²

Zusammenfassung

Ing. Rudolf Schießl war Elektroinstallateur und gemeinsam mit seinem Bruder Josef Entwickler des ersten Ganzmetallflugzeuges. Er gehört damit zu den österreichischen Pionieren der Aviatik. Diese Leistung scheint in Vergessenheit geraten zu sein, vermutlich weil nach den ersten erfolgreichen Versuchen aus Geldmangel die Entwicklung eingestellt werden musste. Kritisch zu bewerten ist Rudolf Schießls Mitgliedschaft in der NSDAP. Als Blockleiter in der Ortsgruppe Hessenplatz arbeitete der Flugpionier an der nationalsozialistischen Durchdringung der Gesellschaft mit, allerdings auf der untersten Ebene. Die von Schießl behauptete illegale nationalsozialistische Betätigung war wenig bedeutend, die Zuerkennung einer entsprechenden Mitgliedsnummer ist nicht zwingend als Beleg einer tatsächlichen Illegalität zu sehen.

Literatur

Kutschera, Luftfahrt = Richard Kutschera, Luftfahrt und Flugwesen in Linz. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1962 (1963), 429–484.

Sandgruber, Eroberung = Roman Sandgruber, Die Eroberung der Lüfte. In: Oberösterreichische Nachrichten – Online vom 13. Juni 2009, URL: <https://www.nachrichten.at/archiv/ier-te-artikel/serien/wir-oberoesterreicher/Die-Eroberung-der-Luefte;art11547,198257> (27.4.2022).

⁴⁰ AStL, Straßenakt Schießlgang, Kulturred GZ 350-1-23, Straßenbenennung in der ‚Neuen Heimat‘, Amtsbericht vom 24. März 1955.

⁴¹ Linz.at, Straßennamen, Schießlgang, URL: <https://stadtgeschichte.linz.at/strassennamen/Default.asp?action=strassendetail&ID=2881> Schießlgang (27.4.2022).

⁴² AStL, Straßenakt Schießlgang, Aktenvermerk über Stadtratsbeschluss vom 28. März 1955; AStL, Straßenakt Schießlgang, Kulturred GZ 350-1-23, Straßenbenennungen, 4. April 1955.

Sandgruber, Höhenrausch = Roman Sandgruber, Höhenrausch – die Geschichte der Luftfahrt in Oberösterreich. In: OOe-Geschichte.at, URL: <https://www.oogeschichte.at/themen/wir-oberoesterreicher/wir-oberoesterreicher/luftfahrt-in-oberoesterreich/> (21.4.2022).

