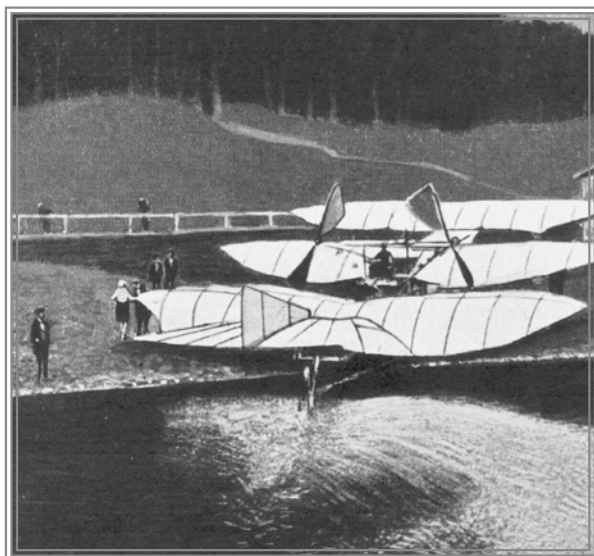


Für den Antrieb hatte Kress einen 200 kg leichten 40 PS-Benzinmotor vorgesehen, wie er zu dieser Zeit, 1898, jedoch noch nie hergestellt worden war. Als schließlich im Juni 1901 der Motor von den Daimler-Werken in Cannstatt (heute „Mercedes“) geliefert wurde, wog er bei kaum 30 PS Leistung hingegen 380 kg! Da Zeit und Geld fehlten, um das Flugzeug der größeren Belastung entsprechend umzubauen, begann Kress mit den ersten Probefahrten auf dem Wienerwaldsee.



Drachenflieger am Wienerwaldsee

Bei einer „Wasserfahrt“ am 3. Oktober 1901 ereignete sich das tragische Unglück: Kress war mit großer Geschwindigkeit über den See gefahren. Als er bei der Staumauer wenden wollte, kam eine kräftige Windböe und drückte die Tragflächen des Drachenfliegers in die Fluten. Die oben offenen Schwimmer füllten sich mit Wasser und der Apparat versank. Kress konnte gerettet werden.

Nur wenige Wochen nach dem Unglück begann Kress mit dem Bau eines zweiten, größeren Drachenfliegers mit 4 Tragflächen. Da ihm aber seine Geldgeber weitere Unterstützungen versagten, musste er 1902 die Arbeiten einstellen. Ein Jahr später gelang den Gebrüdern Wright in Kitty Hawk (North Carolina, USA), das, was Kress misslungen war: der erste bemannte Motorflug der Welt! In den folgenden Jahren arbeitete Kress an weiteren Flugmaschinen, die er zwar patentieren ließ. Eine weitere Realisierung blieb auch diesen Projekten versagt. Am 24. Februar 1913 starb Wilhelm Kress 77-jährig in Wien.

## Das Wilhelm Kress-Denkmal



Auf Initiative des „Österreichischen Luftschiffer-Verbandes“ wurde am 5. Oktober 1913 das Wilhelm Kress-Denkmal am Wienerwaldsee enthüllt. Der Entwurf stammt von dem Bildhauer Rudolf Freiherrn von Weigel. Auf einem Sockel aus porphyrotönen Kunststein wurde ein Bronzerelief mit dem Kress'schen Drachenflieger von Emil Zimmermann angebracht. Darüber erhebt sich ein mächtiger Adler mit weit geöffneten Schwingen. 1973 wurde das Denkmal an seinen heutigen Standort versetzt.

### Seinerzeit Aktuell

Für den im diesjährigen Herbst erscheinenden dritten Band der Buchreihe „Das obere Wiental in alten Ansichten“, der den Zeitraum von 1945-1980, ergänzt durch zahlreiche ältere bisher unbekannte Abbildungen von 1858 bis 1945, erfassen wird, sucht der Verfasser noch historisches Bildmaterial wie Photographien, Ansichtskarten, Zeichnungen, Bilder aus Neupurkersdorf, Tullnerbach, Wolfsgraben, Pressbaum, Rekawinkel und Umgebung. Für die kurzzeitige leihweise Überlassung zum Einscannen bedankt sich im Vorhinein der Verfasser:

Diether Halama, Forsthausstraße 12/2

3013 Tullnerbach-Lawies

Tel. 0664 51 68 028 oder 02233 53964

Email: dieter.halama@aon.at

Offenlegung nach § 25 Mediengesetz (Impressum): Medieninhaber und Herausgeber: Umweltforum Pressbaum-Tullnerbach 3013, Schubertstr. 19, Koordination: Verfasser Mag. Diether Halama, Ulrike Kallinger, Tullnerbach., Gestaltung: www.beyond-design, Gedruckt auf 100 % Recycling-Papier.



UMWELTFORUM  
TULLNERBACH - PRESSBAUM



# Seinerzeit

## Unter Wasser - Teil 1

In letzter Zeit war das Thema „Wasser“ wieder einmal in aller Munde. Gemeint ist hier allerdings nicht das sprichwörtliche „Wasser, das einem im Munde zusammenläuft“, wenn man die Speisekarten der oft schon seit über 100 Jahren bestehenden lokalen Gasthäuser liest (siehe UFO Seinerzeit Nr. 5-10), sondern das Wasser, das

ein wichtiges Qualitätsmerkmal unseres täglichen Lebens ist. Im Herbst 2009 wurde der von der Dorferneuerung Tullnerbach initiierte „Seeschaupfad“ am Wienerwaldsee eröffnet. Mit der wechselvollen Geschichte des Sees - vom Nutz- und Trinkwasserreservoir zum beliebten Erholungsgebiet - wird in dieser Ausgabe von UFO-Seinerzeit berichtet. Der im Dezember 1910 eröffneten Zweiten Wiener Hochquellenwasserleitung, deren köstliches Wasser schon seit Ende 2007 in die Haushalte Pressbaums und Tullnerbach fließt, wird die im kommenden Herbst erscheinende 14. Folge von UFO-Seinerzeit gewidmet.



Wienerwaldsee um 1930

## Der Wienerwaldsee

Der Wienerwaldsee ist der einzige größere See im Gebiet des Wienerwaldes. Er entstand 1895-1898 durch die künstliche Aufstauung der Wien im Bereich der Mündung des Wolfs-

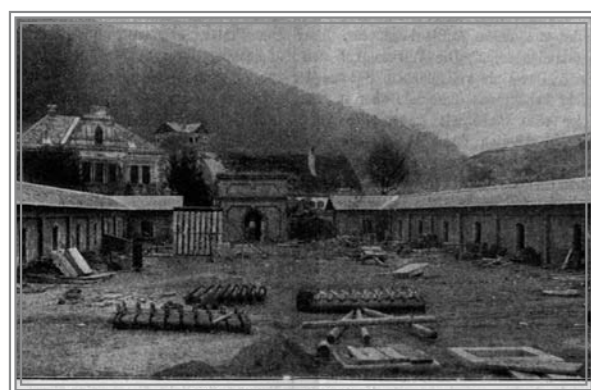
grabenbaches. Der Stausee hieß ursprünglich „Wolfsgraben-Reservoir“, doch bald bübürgertesich die volkstümliche Bezeichnung „Wienerwaldsee“ ein. Die Wien (von keltisch „Vedunia“ – Waldbach) entspringt am Kaiserbrunnberg („Kaiserbründl“) in der Dürriwien, und erreicht, nachdem sie Pressbaum, Tullnerbach und Purkersdorf durchflossen hat, bei Weidlingau das Wiener Stadtgebiet. Nach 34 km mündet sie bei der Urania in den Donaukanal.

Schon im Jahre 1781 legte der Wiener Architekt Wilhem Bayer die ersten Pläne zur Regulierung des Wienflusses mit der Anlage von Staubecken vor. Bis zum Baubeginn sollten jedoch noch über 100 Jahre vergehen.



Kaiserbrunnl - Wienflussquelle

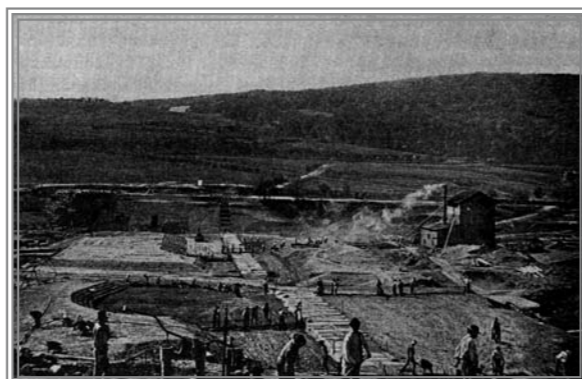
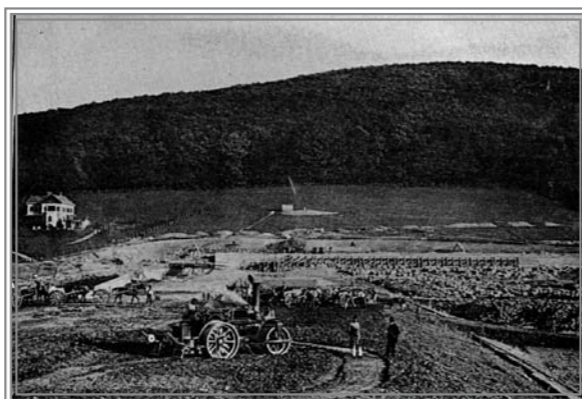
1880 erhielt der aus Wien-Penzing stammende Glycerinfabrikant Franz Zaillner von Zaillenthall - seine Familie besaß in Pressbaum, Fünkhgasse 9-11 eine prächtige Villa (1988 abgebrochen) - eine Konzession „Zur Herstellung und zum Betriebe einer Wasserleitung mittels Anlage von Reservoiren nebst Rohrleitung zur Versorgung der westlichen Vororte Wiens mit Nutz- und Trinkwasser aus dem gesamten Gebiet des Wienflusses und seiner Nebenbäche oberhalb Hütteldorf“.



Wientalwasserleitung, Filteranlage von der Nordseite

Vier Jahre später verkaufte er die Konzession an die „Vienna-West-Water-Works-Compagnie Ltd.“ in London, 1893 wurde sie schließlich an die „Compagnie des Eaux de Vienne, Société anonyme“ in Brüssel übertragen. Nun wurde mit dem Bau begonnen. Als einziges von insgesamt 4 ge-

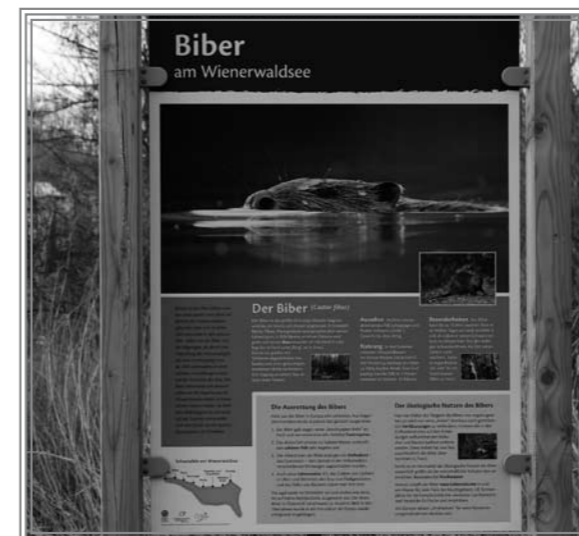
planten Staubecken am Wienfluss entstand 1895-98 das „Wolfsgraben-Reservoir“. Ein 240 m langer und bis zu 13 m hoher Damm staute 1.430.000 m<sup>3</sup> Wasser. Vom „Wiental-Wasserwerk“ „An der Stadlhütte“ führte eine Rohrleitung zum Speicher in Wien-Breitensee. Die „Wiental-Wasserleitung“ war eine reine Nutzwasserleitung, das Wasser war kein Trinkwasser, sondern diente nur für gewerbliche Zwecke und zur Bewässerung.



Dammbauarbeiten, Fotos vom Mai 1806

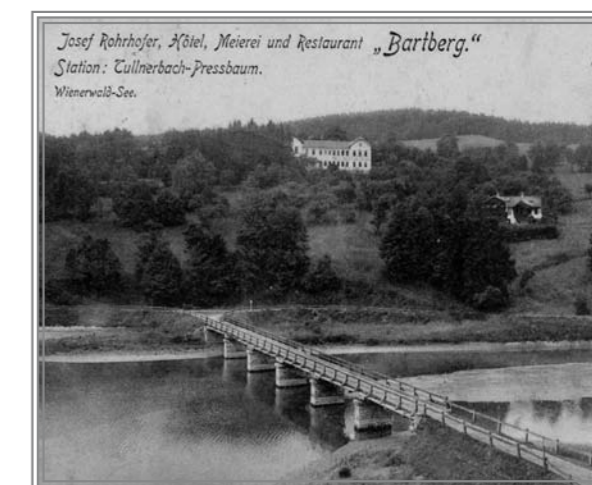
In den folgenden Jahrzehnten gab es immer wieder Streitigkeiten zwischen der Wasserleitungsgesellschaft und der Stadt Wien. 1921-27 war die Wasserleitung deshalb sogar stillgelegt. Im Jahre 1958 wurden das Wientalwasserwerk und die Wasserleitung an die Stadt Wien verkauft. Nach umfangreichen Umbauarbeiten wurden seit 1965 bis zu 24.000 m<sup>3</sup> Trinkwasser pro Tag nach Wien geliefert. Der Wienerwaldsee erreichte seine maximale Ausdehnung von 38 ha. Bei einer größten Tiefe von 11 m fasste er 1.763.000 m<sup>3</sup> Wasser. Im Jahre 2004 stellte das Wientalwasserwerk seinen Betrieb ein, da die weitere Sanierung der veralteten Filteranlagen nicht mehr rentabel gewesen wäre. Der Wasserspiegel des

Sees wurde um 2,5 m abgesenkt. Nach der Sanierung des Dammes im Jahre 2007 dient der See als Hochwasserrückhaltebecken. Der neu angelegte Seeschauweg erläutert die



Tafel am Seeschauweg

besondere Flora und Fauna, die sich seitdem in den Auen am Seeufer angesiedelt hat. Der hölzerne Aussichtsturm am Nordufer befindet sich auf dem Brückenkopf der ehemaligen, um 1910 abgetragenen 81 m langen Brücke der alten Bartbergstraße.



## Wilhelm Kress



Wilhelm Kress an Bord seines Drachenfliegers

Von 1898 bis 1902 arbeitete der österreichische Flugpionier Wilhelm Kress in einem unweit der heutigen Autobahnbrücke gelegenen Schuppen an der Konstruktion eines motorbetriebenen Wasserflugzeuges. Der 1836 in St. Petersburg als Sohn einer deutschen Familie geborene gelernte Klavierbauer hatte sich seit

1864 mit dem Bau von Fluggeräten beschäftigt. Im Jahre 1873 kam Kress anlässlich der Weltausstellung nach Wien, hier konstruierte er den „Aérovéloce“, ein Modellflugzeug mit Gummischnurmotor, das er erstmals 1880 öffentlich präsentierte. Nach weiteren Konstruktionen und Versuchen sowie einem Besuch bei dem deutschen Flugpionier Otto Lilienthal in Berlin-Lichterfelde begann er im Jahre 1898 in einem hölzernen Schuppen am Wienerwaldsee – unweit der heutigen Autobahnbrücke - mit dem Bau des ersten Drachenfliegers. Mit diesem wollte er den alten Menschheits Traum verwirklichen: als erster Mensch der Welt zu FLIEGEN!

### Der 1. Drachenflieger

Der 17 m lange „Drachenflieger“ bestand aus einer mit Stoff bespannten Stahlrohr-Konstruktion über oben offenen Aluminiumschwimmern. Zwischen drei großen Tragflächen mit bis zu 14 m Spannweite befanden sich zwei große nach rückwärts gerichtete stoffbespannte Luftschrauben. Für die Steuerung hatte Kress das heute noch verwendete Prinzip der „Knüppelsteuerung“ erfunden, wo mit EINEM Steuerknüppel sowohl das Höhen- als auch das Seitenruder betätigt werden konnte.