

Uebersicht über die Entwicklung der Radio-Austria A.G., unter
besonderer Berücksichtigung der Tätigkeit des Herrn Kapitän
Franz Leist

Am 18. September 1922 wurde der Marconi's Wireless Telegraph Company die Konzession für den Bau und Betrieb radiotelegraphischer Anlagen in Oesterreich zum Zwecke der Beförderung von Telegrammen des öffentlichen Verkehrs mit dem Auslande, erteilt; diese war an eine zu gründende österreichische Gesellschaft zu übertragen. Die Gründung dieser Gesellschaft fand am 12. Juli 1923 statt. Ihr ursprünglicher Firmenwortlaut "Oesterreichische Marconi A.G." wurde noch im Dezember des gleichen Jahres in "RADIO - AUSTRIA A.G." umgewandelt.

Die Leitung der Gesellschaft war Herrn Kapitän Leist übertragen worden, der schon an den Vorarbeiten zu ihrer Gründung teilgenommen hatte. Nachstehend die weiteren Phasen seiner Laufbahn bei der Gesellschaft:

1927: Kooptierung in den Verwaltungsrat; 1936: Ernennung zum Präsidenten der Gesellschaft, welches Amt er bis zur Machtübernahme durch die Nationalsozialisten bekleidete. Nach Einführung des deutschen Aktienrechtes wurde er Vorsitzter des Aufsichtsrates, eines Organes dessen Funktion durch die Ernennung eines Nationalsozialisten zum Verwalter des Feindvermögens (die Aktienmajorität ist in englischen Händen) jedoch sehr bald stillgelegt wurde. Im Jahre 1940 wurde dem Verwalter ein Beirat, als beratende Körperschaft, zur Seite gegeben, dem auch Herr Kapitän Leist angehörte.

Dieser Beirat trat nur zu einer einzigen Sitzung zusammen und wurde dann nie mehr einberufen. Infolge schwerer Differenzen

mit dem Verwalter des feindlichen Vermögens schied Kapitän Leist am 1.V.1944 aus der Gesellschaft aus. Nach dem Zusammenbruch des nationalsozialistischen Regimes holte das Personal, soweit es in Wien verblieben war, Herrn Kapitän Leist zurück und bat ihn, wieder die Leitung der Gesellschaft zu übernehmen. Er erklärte sich hiezu bereit und wurde dann von den zuständigen Behörden zum öffentlichen Verwalter der Radio-Austria A.G. bestellt, eine Funktion, die er auch heute noch ausübt.

Im Nachstehenden soll versucht werden, die wichtigsten Probleme, die im Laufe der Jahre auftauchten, zu charakterisieren. Es ist natürlich ganz ausgeschlossen, den Anteil den Herr Kapitän Leist an der Lösung der einzelnen Fragen hatte, genau festzulegen. Eines kann jedoch ruhig gesagt werden, dass seiner Initiative eine ganze Reihe organisatorischer und technischer Verbesserungen entsprangen und dass die mit der Durchführung betrauten Organe manchmal in gelinde Verzweiflung gerieten, da ihre Produktion mit der der Ideen keineswegs Schritt halten konnte. Er nahm und nimmt an allem den regsten Anteil und verstand es, der Radio-Austria A.G. den Stempel seiner Persönlichkeit aufzudrücken.

Die erste und vordringlichste Aufgabe war der Aufbau einer Betriebsorganisation, die eine rasche, fehlerfreie, den Bedürfnissen des Publikums entsprechende Beförderung von drahtlosen Telegrammen ermöglichen sollte. Es waren zwar von der Marconi's Wireless Telegraph Company die damals modernsten Apparate für Schnelltelegraphie geliefert worden, aber es bedurfte noch mancher Ueberlegungen und Versuche, ihre günstigste Aufstellung auf dem Arbeitsplatz des Funkers ausfindig zu machen.

Auch die Anordnung der Sende- und Empfangsplätze zueinander und die Beförderung der Telegramme von den Einlaufstellen zu den Verarbeitungsstellen waren wichtig. Zwecks äusserste Zeitersparnis wurde eine Vielfalt mechanischer Beförderungsmittel (Rohrpost, Bandpost, Seilpost) eingesetzt, die ihrerseits wieder die Ausarbeitung von Kontrollmassnahmen notwendig machten um Verluste von Telegrammen zu verhindern. Um einen raschen Ablauf der einzelnen Arbeitsprozesse und ihr reibungsloses Ineinandergreifen zu gewährleisten, mussten mit dem Anwachsen des Verkehrs im Laufe der Jahre auch zahlreiche bauliche Aenderungen durchgeführt werden.

In diesem Zusammenhange sei darauf hingewiesen, dass Kapitän Leist sich von Anfang an der Wichtigkeit einer ausreichenden Arbeitsplatz-Beleuchtung sowie der Unterdrückung von Lärm voll bewusst war. Ein Wolkenplafond in den Räumlichkeiten telephonischen Telegrammvermittlung setzte den Geräuschpegel so weit herunter, dass die Kunden durch die gleichzeitige Arbeit mehrerer Telephonistinnen nicht mehr gestört wurden. Ebenso wurden die starken, Lärm verursachenden Apparate zum Stanzen der Telegramm-Streifen in schalldämpfende Gehäuse eingebaut, eine Lösung, die ausländische Telegraphengesellschaften von der Radio-Austria übernahmen.

Schon lange vor der Zeit, da das Schlagwort vom "Dienst am Kunden" aus Amerika herüberkam, legte Herr Kapitän Leist den grössten Wert darauf, dass das in eigenen Kursen herangebildete Verkehrspersonal der Gesellschaft dem telegraphierenden Publikum mit Rat und Tat zur Seite stehe, was von den Benützern auch oft lobend anerkannt wurde. Für die Auf- und Abgabe von Telegrammen werden auch Telephon und Fernschreiber in immer zunehmenden Masse eingesetzt; der Annahmeschalter der Gesellschaft

wurde erst in allerjüngster Zeit modernst ausgestaltet.

Da die Abrechnung der Telegramme nach Worten erfolgt - und zwar sowohl mit der Kundschaft wie auch gegenüber den am Dienst beteiligten ausländischen Telegraphenverwaltungen und Gesellschaften - wurden eigene Drucksorten und Buchungsmethoden ausgearbeitet, um die ausserordentlich umfangreichen Arbeiten mit einem Minimum an Personal zu bewältigen.

Die Lösung der hier angedeuteten Probleme erfolgte naturgemäss nicht schlagartig, sondern in jahrelanger stetiger Entwicklung, die immer Verbesserungen mit sich brachte; sie war der Hauptsache nach im Jahre 1935 abgeschlossen.

Zu dieser Zeit war der vorbildliche Dienst der Radio-Austria A.G. bereits in ganz Europa bekannt und zahlreiche Delegationen trafen aus dem Auslande ein, um die Organisation der Gesellschaft und ihres Telegraphendienstes zu studieren.

Auf der Telegraphenkonferenz in Kairo (1938-1939) wurden der Gesellschaft und ihrem Leiter, Kapitän Franz Leist auch internationale Anerkennung zuteil.

In den Jahren 1926 und 1927 wurden auf der drahtlosen Verbindung Wien - Berlin Versuche mit Bildtelegraphie nach dem System Telefunken-Karolus durchgeführt. Bei allen Erfolgen zeigten sie doch, dass dieses Verfahren für die Telegramm-Übermittlung solange nicht in Frage komme, als eine kontinuierliche Abtastung nicht möglich sei.

In den ersten Jahren nach Gründung der Gesellschaft musste während der Sommermonate ein starkes Absinken der Stückzahlen der beförderten Telegramme in Kauf genommen werden, das seine Ursache in den durch atmosphärische Störungen stark verschlechterten Übertragungsbedingungen hatte. Die zu dieser Zeit bekannten Hilfsmittel (z.B. Baudot-Verdan System) brachten

eine derartige Verringerung der Uebermittlungsgeschwindigkeit mit sich, dass sie sich nicht allgemein durchsetzen konnten.

Es war daher vollkommen logisch, dass Kapitän Leist beschloss, die den Kurzwellen nachgesagte Unempfindlichkeit gegen atmosphärische Störungen durch das Personal der Gesellschaft überprüfen zu lassen. Er förderte mit allen Mitteln den Bau eines anfänglich noch recht primitiven Kurzwellensenders und eines Empfängers. Mit ersterem, der anfänglich nur eine Leistung von einigen Watt besass aber später verstärkt wurde, wurden 1926 Verkehrsversuche nach Art der Amateure gemacht.

Mit dem Empfänger konnten unter anderem Sendungen aus England auf gewissen Kurzwellen, die für Uebersee bestimmt waren, auch bei uns einwandfrei aufgenommen werden. Als Konsequenz der so gesammelten Sende- und Empfangserfahrungen erfolgte im Jahre 1927 die Einführung der Kurzwellen im inner-europäischen Telegrammverkehr.

Die Relation Wien - London war die erste innereuropäische Verkehrsverbindung, die systematisch mit Kurzwelle betrieben wurde. Da die Wellenlänge recht günstig gewählt worden war, war der Erfolg ein durchschlagender. Dies ist umso bemerkenswerter als man damals über die Ausbreitungsvorgänge der kurzen Wellen, Skipdistanzen etc. nur recht mangelhaft Bescheid wusste und ziemlich allgemein annahm, dass die kurzen Wellen nur zur Ueberbrückung grosser und grösster Distanzen in Frage kommen. Der Verkehr wickelte sich nunmehr im Sommer auf Kurzwelle mit der gleichen Leichtigkeit ab wie im Winter auf Langwelle. Der Verkehrsrückgang im Sommer war auf dieser Relation mit einem Schlag beseitigt.

Es ist selbstverständlich, dass auf Grund der günstigen Ergebnisse im Verkehr mit London in den nächsten Jahren auch andere Relationen, wie Beyrouth, Bukarest etc. im Sommer auf den Kurzwellen Verkehr mit Wien übergangen.

Eigenbau von quarzgesteuerten Kurzwellensendern.

Der erste Versuchssender durchlief verschiedene Entwicklungsstufen und stellte den bauleitenden Ingenieur vor eine Fülle von Problemen, deren Lösung Herr Kapitän Leist mit dem grössten Interesse verfolgte und mit allen Kräften förderte. Als Standardtype resultierte ein Kurzwellensender mit temperaturkontrolliertem Quarz, jeweils für eine bestimmte Frequenz gebaut, mit einer maximalen Leistung von ca 1 kW in der Antenne. Insgesamt wurden bis 1938 sieben solche Sender gebaut.

Aufnahme des direkten Telegrammverkehrs mit Nordamerika:

Die meisten für die USA bestimmten Telegramme wurden von der Radio-Austria nach London befördert und gingen von dort drahtlos nach Newyork weiter, eine kleinere Anzahl wurde über Wunsch der Kunden nach Paris befördert und ging von dort auf dem Kabelwege nach New York. Der Dienst wickelte sich auf beiden Wegen zufriedenstellend ab und entsprach den damaligen Bedürfnissen des telegraphierenden Publikums.

Die Aufnahme des direkten drahtlosen Telegrammverkehrs mit U.S.A. war vom finanziellen Standpunkte aus nicht nur für die Radio-Austria sondern auch für den österreichischen Staat ausserordentlich wünschenswert, da auf diese Weise grosse in fremden Valuten zu bezahlende Beträge eingespart werden konnten und im Lande verblieben. Herr Kapitän war sich aber auch bewusst, dass der neue Weg auf keinen Fall länger dauern oder eine geringere Sicherheit bieten dürfe wie der bisher benützte. Da die Radio-Austria noch keine Betriebserfahrung im Kurzwellenverkehr über

derartige Distanzen hatte und auch die amerikanische Gegenstation natürlich nicht in der Lage war, uns monatelang für Versuche zur Verfügung zu stehen, war es nicht einfach, eine zweckentsprechende Lösung zu finden. Sie wurde schliesslich darin gefunden, den direkten Verkehr mit U.S.A. vorerst auf eine einzige Gattung von Telegrammen, die sogenannten "Night letters" (NLT) zu beschränken. Es waren dies in offener Sprache abgefasste Telegramme, zu deren Beförderung an den Bestimmungsort 24 Stunden zur Verfügung standen. Zuerst wurde die Absetzung auf dem direkten Wege versucht, gelang sie - war es gut - gelang sie aus irgendeinem Grunde nicht, so wurde das betreffende Telegramm dann auf dem Wege über London nach Newyork befördert und erreichte infolge der Zeitdifferenz auf diesem Wege zwischen Wien und New York seinen Bestimmungsort immer noch rechtzeitig. Jede Benachteiligung des telegraphierenden Publikums war hiemit vermieden und die Gesellschaft hatte Gelegenheit, ausserordentlich wertvolle Betriebs Erfahrungen über längere Zeiträume zu sammeln. Dieser Dienst wurde im April 1931 begonnen.

Bewusste Beschränkung der Ausgangsleistung der Kurzwellensender dafür aber öfterer Frequenzwechsel zur Anpassung an veränderte Uebertragungsbedingungen:

Alle europäischen Telegraphenverwaltungen und Gesellschaften, die Kurzwellenverkehr mit Uebersee betrieben, bauten Sender mit mindestens 10 - 20 kW Ausgangsleistung, stellten komplizierte Richtantennen auf und verwendeten möglichst immer die gleichen Frequenzen zur Abwicklung des Verkehrs mit einer bestimmten Gegenstation.

Die Verkehrspolitik der von Herrn Kapitän Leist geleiteten Radio-Austria stand hiezu in einem ausgesprochenen

Gegensatz . Ein sorgfältiges Studium der Betriebserfahrungen dreier Jahre hatte zur Ueberzeugung geführt, dass eine geschickte Anpassung der Sendefrequenz an die jeweilig herrschenden Uebertragungsverhältnisse (Tages- und Jahreszeit, Sonnenflecken-Periode etc.) bedeutend bessere Resultate ergibt als eine Sendung mit noch so grosser Energie auf einer ungünstigen Frequenz. Auf Grund dieser Erkenntnis wurde mit der Antennenleistung der Sender nicht über 1 kW gegangen. Der Vorteil bestand darin, dass man bereits damals mit luftgekühlten Röhren und verhältnismässig niederen Anodenspannungen das Auslangen fand, so dass die Betriebskosten ausserordentlich gering waren.

Unbeschränkter direkter Radioverkehr mit U.S.A.:

Auf Grund der bei der Beförderung der NLT-Telegramme gesammelten Erfahrungen und nach Bereitstellung der notwendigen Sender und Empfänger konnte der direkte drahtlose Verkehr mit Amerika am 1. August 1934 mit gutem gewissen auf alle Telegrammgattungen ausgedehnt werden, was erhebliche finanzielle Mehreinnahmen zur Folge hatte. Der Betrieb war derart organisiert, dass die amerikanische Gegenstation unter den der Radio-Austria zur Verfügung stehenden Frequenzen die für die jeweiligen Uebertragungsbedingungen optimale Frequenz aussuchen konnte.

Folgen der Einverleibung Oesterreichs in Deutschland:

Durch Herabsetzung des Goldfrankenäquivalentes - Verminderung der Einnahmen der Radio-Austria um ca. 30%. Zwangsweises Abtreten von gewissen Verkehrsrelationen an die Deutsche Reichspost in Berlin. Nach Kriegsbeginn Verlust der meisten noch verbliebenen Relationen; hiedurch weiterer katastrophaler Rückgang der Einnahmen der zum Bankrott der Gesellschaft zu führen drohte. In dieser verzweifelten Situation vollbrachte

Kapitän Leist ein Meisterstück: Es gelang ihm, den damals massgebenden Vertreter der D.R.P. durch Anführung zahlreicher schwerwiegender Argumente davon zu überzeugen, dass die weitere privatwirtschaftliche Führung der Radio-Austria für beide Teile von Vorteil sei und so den Weiterbestand der Konzession, die durch die bekannten zentralistischen Tendenzen Berlins aufs schwerste gefährdet war, zu sichern. In weiteren überaus schwierigen Verhandlungen erreichte er auch, dass die D.R.P. den Anspruch auf gewisse ihr zustehende Gebührenanteile zurückstellte, um die Radio-Austria lebensfähig zu erhalten.

Knapp vor seinem erzwungenen Austritt aus der Gesellschaft verhinderte Kapitän Leist, sozusagen im letzten Augenblick, den von den Nationalsozialisten geplanten Uebergang der Gesellschaft in deutsches Eigentum, die durch Verschmelzung der Radio-Austria A.G. mit der Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft in Berlin erfolgen sollte.

Mit dem Ausscheiden Kapitän Leist's war der gute Stern der Gesellschaft erloschen. Zwei grosse Wohnhäuser der Radio-Austria wurden bei den Bombenangriffen auf Wien zerstört, ein weiteres arg beschädigt. Das Gebäude, in dem die Betriebszentrale untergebracht ist, erhielt einen schweren Bombentreffer, die Sendestation Deutsch-Altenburg wurde samt den hohen Antennentürmen von den abziehenden deutschen Truppen in die Luft gesprengt, während die Empfangsstation im Nahkampf schwere Beschädigungen erlitt. Die in einem Flakturm bombensicher unterbrachten Reserveröhren und Apparate wurden geplündert. Ein Teil des Personals, unter Führung des nationalsozialistischen Verwalters, hatte sich nach dem Westen abgesetzt. Das war der Stand beim Einmarsch der Roten Armee in Wien.

Einige Tage später hatte Kapitän Leist wieder die Leitung der Gesellschaft inne und begann im Alter von 65 Jahren mit dem Wiederaufbau der Gesellschaft und ihrer Anlagen. In dieser Arbeit wurde er von einem ehemaligen Hörer der Technischen Hochschule Wien, Schüler des Herrn Hofrates Professor Dr. Petritsch, der die verwaiste Stelle eines Chefingenieurs der Gesellschaft besetzte, auf das tatkräftigste unterstützt.

Als erstes entstand eine provisorische Sendestation in einem Gebäude am Stalinplatz, von wo über Auftrag der Besatzungsmächte am 1. Feber 1946 der drahtlose Telegraphenverkehr mit Paris, London, Moskau und Newyork aufgenommen wurde. Da auf dem Dache des Gebäudes nur wenig wirksame Antennengebilde montiert werden konnten, wurde bald darauf der Bau einer neuen Sendestation am Königlberg, wo genügend Platz für die Errichtung von Rhombus-Richtantennen vorhanden war, in Angriff genommen. Auch gelangte dort ein moderner 10 kW Marconi-Kurzwellen-Sender zur Aufstellung, der in der Folgezeit auch für Frequenz-Umtastung eingerichtet wurde.

Das zerstörte Gebäude der Sendestation in Deutsch-Altenburg wurde wiederhergestellt, neue Maschinen und Schalttafeln installiert und die alten quarzgesteuerten Kurzwellen-Sender überholt und wieder in Dienst gestellt. Als Strahler werden auch dort Rhombus-Richtantennen verwendet. In der allerletzten Zeit gelangte in Deutsch-Altenburg ein Marconi Kurzwellen-Sender etwas geringerer Leistung zur Aufstellung, der ebenfalls auf die Verwendung von Frequenzumtastung eingerichtet wurde. Die zerstörte Langwellen Sender- und Antennen-Anlage wurde noch nicht wieder ersetzt und die Gesellschaft wickelt ihren ganzen ausgehenden Telegrammverkehr lediglich auf Kurzwelle ab.

Auch die Empfangsstation am Laaerberg wurde völlig neu equipt, Rhombus Antennen aufgestellt, Antennenverstärker gebaut und moderne Empfangsapparate für Diversity Empfang aufgestellt, die zum Teil bereits die letzten Errungenschaften wie automatische Frequenznachstimmung und Empfang von F.S.K. aufweisen.

Herr Kapitän Leist verfolgte die Bestrebungen zur Mechanisierung der Radiotelegraphie mit dem lebhaftesten Interesse aber wacht gleichzeitig auf das schärfste darüber, dass wirklich nur erprobte und einwandfreie Methoden und Apparate in den Dienst gestellt werden. Er steht auf dem völlig richtigen Standpunkt, dass in einer Verkehrsgesellschaft wie die Radio-Austria A.G. die Technik niemals Selbstzweck sondern immer nur Mittel zum Zweck sein kann und darf.

Als Marineoffizier hat Kapitän Leist nicht nur ein schönes Stück der Welt gesehen, sondern auch gelernt, in kritischen Situationen rasche, entscheidende Entschlüsse zu fassen. Seine Beherrschung der französischen und englischen Sprache befähigte ihn, die Interessen der Radio-Austria auf vielen internationalen Konferenzen auf das wirksamste zu vertreten. Als Vertreter der Radiotelegraphie gehörte er den Rotariern an, deren Präsidentschaft er ein Jahr lang inne hatte.

Kapitän Leist liebt auch heute noch Geselligkeit, schwingt gelegentlich das Tanzbein und weiss ein Glas guten Weines zu schätzen. Er ist ein erfahrener Automobilist, der seinen Wagen nicht nur selbst steuert, sondern der auch mit den Tücken des Motors völlig vertraut ist und sich bei einem Defekt zu helfen weiss.

Kapitän Leist ist trotz seiner Jahre von einer beneidenswerten geistigen Frische und allen neuen Ideen zugänglich. Er

ist eine absolut geradlinige Persönlichkeit von feinem Rechtsempfinden, der mit einem warmen Herzen und seltenem Einfühlungsvermögen den sozialen Problemen der Angestellten-schaft gegenübersteht. Sein Verhältnis zu den engeren Mit-arbeitern ist das denkbar beste.

Wien, im Dezember 1949.

Dr. Leo Högelsberger