

Trotzdem verfolgte W. diese Antriebstechnik weiter und baute ein dreirädriges hölzernes Versuchsgerät mit Schwingenflächen, mit dem die Mechanik erprobt wurde. Um Motorschlitten zu entwickeln, ging W. auf Einladung der dt. Militärbehörden 1914 nach Berlin. 1916 zur Armee einberufen, wurde er dem Wr. Res.pital zugeteilt, wo man ihn mit Forschungsarbeiten über Gelenkprothesen betraute. Bei HR Hans Spitzzy richtete er eine Prothesenwerkstätte ein, machte sich auf diesem Gebiet einen Namen und erhielt einige Patente. 1918 fand W. in Max Baron Kulmer einen Geschäftspartner, der seine Entwicklungen finanziell abdecken sollte. Die Forschungen selbst konnte W. ab diesem Jahr im eigenen mechan.-physiolog. Laboratorium im Maria Theresien-Schloß auf der Wieden durchführen, teils auch im hydromechan. Laboratorium der TH in Wien. Der neue Antrieb, Translationstrieb benannt, wurde in einem Schwingenflügelflugzeug-Modell und in einem Boots-Modell getestet. Ähnl. sollte auch eine Wasser- oder Windturbine funktionieren, nur wurde hier der „Antrieb“ durch das strömende Medium verursacht. Der Wirkungsgrad lag bei ausgezeichneten 65 %. In Modellen, gebaut von Manfred Reiffenstein, konnte die Wirkung getestet und erprobt werden. 1923 fand die prakt. Anwendung dieses Antriebs erfolgreich in einem Boot statt, eine Großausführung im Flugzeug mit bewegl. Tragfläche, 1924 von Mauryc Bartelmus in Bielsko hergestellt, hatte jedoch keinen Erfolg. Im Herbst 1923 verkauften W. und Kulmer die Patentrechte an einen österr. Großkonzern, sie wurden jedoch nicht genutzt. Um Entwicklungen an Motorschlitten und Booten durchzuführen, wurde er mit seiner Familie 1927 nach Schloss Harta bei Hohenelbe eingeladen, auch hier blieb ihm der Erfolg versagt. 1932 kehrte er nach Wien zurück und lebte in sehr bescheidenen Verhältnissen, arbeitete wiederholt an Verbesserungen seiner Erfindungen, ohne eine eigentl. Anstellung zu haben. „Cycloidenflieger“ nannte W. den Entwurf eines „Flügelradpropellers mit Rollkreisführung“ (Mai 1934), er war als Verbesserung des von Ernst Schneider in Zusammenarbeit mit der Fa. Voith (St. Pölten/Heidenheim) entwickelten Schiffsantriebs gedacht. W. verstarb völlig verarmt.

L.: *Illustriertes Wr. Extrabl.*, 23. 10. 1908; *NFP*, 11. 9. 1923; *Wr. Luftschiffer-Ztg.*, 5. 1906, S. 135ff., 246, 6. 1907, S. 245, 7. 1908, S. 13f., 77ff. (m. B.); *R. Nimmführ*, in: *Illustrierte Aeronaut. Mitt.* 11. 1907, S. 452ff.; *H. Kuhfal*, in: *St. Georg. Illustrierte Z. für Sport und Ges.*, 1908,

Nr. 14, S. 326ff.; *Allg. Automobil-Ztg.* 9. 1908, Nr. 10, S. 1ff. (m. B.); *M. Reiffenstein – F. Rosner-Hertalf*, in: *Oesterr. Motor – Der Flug* 10, 1923, Nr. 8, S. 40ff. (m. B.); *Austro-Flug* 6, 1956, Nr. 2, S. 20ff. (m. B.); *E. Zesch*, in: *Bll. für Technikgeschichte* 28, 1966, S. 15ff.; *R. Keimel*, in: *FLUG-Informationen*, 1996, F. I+II, S. 3ff.; *I. Erich*, *Die Taube – Memoiren ...*, o. J., passim.

(R. Keimel)

Wels Rudolf, ursprüngl. Wedeles, Architekt. Geb. Wosek, Böhmen (Osek, CZ), 28. 4. 1882; gest. KZ Auschwitz-Birkenau (PL), 8. 3. 1944; mos. – Sohn des Kaufmanns und Schriftstellers Šimon W. (Wedeles) (geb. Wosek, 20. 4. 1853; gest. Rokycan, Böhmen / Rokycany, CZ, 1. 11. 1922; begraben: Praha, CZ) und seiner 1. Frau Anežka Wedelesová; verheiratet mit Ida W. – W. besuchte 1893–98 das Gymn. in Pilsen und wechselte 1898 an die Staatsgewerbeschule, um sich dem Baugewerbe zu widmen. Um 1902 begann er seine Praxis beim Baumeister Alois Richter in Prag und beteiligte sich u. a. an der Errichtung der Jubiläumssynagoge (Pläne → Wilhelm Stiassny, 1905–06). 1907 legte er die Baumeisterprüfung ab. Danach inskribierte er an der Prager TH, wechselte allerdings 1909 nach Wien an die ABK, wo er bis 1912 bei →Friedrich Ohmann stud. und zu dessen besten Schülern zählte (so beteiligte er sich u. a. an dessen Forschungen über Barock-Architektur). 1910 unternahm er Stud.reisen nach England und Schottland, 1911 wurden ihm der Friedrich Schmidt-Preis, der Theophil Hansen-Preis und 1912 der Spezialschul-Preis zuerkannt. 1912–14 besuchte er die Architekturschule von →Adolf Loos und eröffnete i. d. F. ein eigenes Atelier in Wien. Nach dem 1. Weltkrieg ließ er sich in der Tschechoslowakei nieder, zuerst in Eger und nach 1920 in Karlsbad. Dort bekam er bis Mitte der 1920er-Jahre nur wenige Aufträge, manche von der Glasfabrik Moser. So realisierte er den tiefgreifenden Um- und Ausbau von deren Glashütten, später war er auch als Glasdesigner tätig. Mehr Erfolg hatte er in der nahe gelegenen Stadt Falkenau an der Eger, wo er Arbeiterkolonien, Villen für die Bergbaudir. und die bedeutendsten gemeinnützigen Gebäude entwarf, etwa das Verwaltungsgebäude der Egerländer Bruderlade (1921–24), die dt. Bürgerschule (1923–25), die tschech. Volksschule (1924–26) und v. a. den repräsentativen Monumentalbau der Bergarbeiterschaft (1923–25), der neben Kanzleiräumen und Sälen auch eine Bibl., ein Volksbad und Wohnungen umfasste. Weiters schuf er Kindererholungsheime in Tüppelsgrün und Rodisfort (1929) sowie das Gasbad (1927),