



Begräbnis des Feldpiloten OffStv Josef Kiss am 27. Mai 1918 in Pergine.

Fenster ein. Er mochte die Bewohner von Pergine nicht, denn er war ein k.u.k. Affe und kein Irredentist. Die von den erbosten Einwohnern von Pergine den Fliegern präsentierten Rechnungen waren „geschmalzen“. Den Apparatchauffeuren, so nannte man die Flugzeugmechaniker, stahl er oft die Werkzeuge, hüpfte dann auf den Tragflächen herum und war nur für Zuckerwürfel zur Herausgabe bereit. Er war eben nicht nur ein lieber Schlingel, sondern auch ein pfiffiges Leckermaul.

### Kränze vom Gegner

Am 20. Mai 1918 fiel im Luftkampf mit britischen Jagdfliegern der Feldpilot Offiziersstellvertreter Josef „Joschi“ Kiss, der 19 Luftsiege erzielt hatte und mit drei Goldenen Tapferkeitsmedaillen ausgezeichnet worden war. Als einziger Unteroffizierspilot erhielt er die seltene Ehre der Ernennung zum Reserveleutnant, allerdings erst nach seinem Tode. In der Kirche von Pergine drückte man auf den zerschmetterten Kopf des Piloten die Offizierskappe, eine wahrlich makabre Geste. Das Begräbnis für Kiss war für den 27. Mai nachmittags angesetzt. Wie üblich bei Fliegerbegräbnissen fanden sich Abordnungen aller Fliegerkompagnien der 11. und 10. Armee teils mit dem Auto, teils mit Flugzeugen ein, um dem berühmten ungarischen Piloten die letzte Ehre zu erweisen. Adelsmayr war an diesem Tag als Flugfeldoffizier eingeteilt, das heißt, dass er für den klaglosen Ablauf der Starts und Landungen verantwortlich war. Der Flugfeldrand war bereits voll mit

abgestellten Flugzeugen und er schickte ein Stoßgebet zum Himmel, dass diesmal keine Caproni-Bomber auftauchen und das Flugfeld mit Bomben bepflastern würden. Kaum gedacht, bimmelte schon die Alarmglocke und alles stürzte sich in die umliegenden Weingärten.

Nur er selbst steht allein beim Starthäuschen mit der Leuchtpistole in der Hand. Drei Flugzeuge gehen im Steilflug nieder, an den farbigen Kokarden als Feinde erkennbar. Dann fällt in niedriger Höhe aus jeder Maschine ein Gegenstand heraus und er geht schleunigst hinter der Starthütte in Deckung. Es folgen jedoch auf die Abwürfe keine Explosionen und die Flugzeuge ziehen wieder steil in die Höhe. Wer beschreibt das Erstaunen aller, als sich die abgeworfenen Gegenstände als Kränze entpuppten, auf deren Kranzschleifen in italienischer, französischer und englischer Sprache der Aufdruck: „Josef Kiss – unserem tapferen Gegner!“ steht. Die genaue Kenntnis der Begräbniszeit war ein weiterer Beweis, wie gut die Gegner über alles informiert waren, was hinter unserer Front vor sich ging. Das Val Sugana, in dem Pergine lag, war bei klarem Wetter durch Fesselballone und Höhenposten gut einzusehen.

Nach dem Abgang von Hptm. Oancea übernahm Feldpilot Hauptmann Hugo Schwab das Kompagniekommando. Er war ein Vorkriegsflieger mit dem Pilotendiplom Nr. 118 vom 9. Juli 1913 des k.k. ÖAeC und bereits am 14. August 1914 durch Gewehrfeuer abgeschossen und in russische Gefangenschaft geraten, der er sich nach monatelanger Flucht



im Januar 1918 entzog. Der neue Kompaniechef war mit dem Koluft der Heeresgruppe FM v. Conrad, Feldpilot Oberstleutnant Ferdinand Deutelmöser, schon aus der Vorkriegszeit her eng befreundet. Das war für die Einheit mit einigen Vorteilen verbunden. Als „Protektions-Kompagnie“ bekam sie als erste D-Flik die neuesten Aufklärungsflugzeuge, die UFAG C.I der Bauserie 161 mit 230 PS-Motor, der eine Geschwindigkeit im Horizontalflug von ca. 180 km/h versprach. Diese Type wurde anfangs nur von den Fernaufklärer- und Reihenbildkompagnien geflogen. Die UFAG C.I, von den Fliegern „UZI“ genannt, war für einen Aufklärer sehr schnell, auch die Wendigkeit war für einen Zweisitzer gut. Der Haken war die zu geringe Steighöhe, über 4.000 m kam sie nicht hinaus. Das war eindeutig zu wenig, denn die SPAD XIII-Jäger der Italiener und Franzosen erreichten spielend eine Höhe von 5.000 m.

Als die ersehnten „UZI“ eintrafen, stellten unsere Flieger erstaunt fest, dass die ledernen Anschlaggurten fehlten. Ohne Sicherheitsgurte konnte man aber bei den häufig auftretenden Sturzböen an der Gebirgsfront gar nicht fliegen, denn die Maschinen fielen dabei manchmal bis zu 200 m durch. Leder war 1918 bereits eine ausgesprochene Mangelware. Man behalf sich notgedrungen mit Hanfseilen aus dem Feuerwehrdepot Pergine. Am Rumpfboden wurde ein Stahlrohr eingezogen und daran die Seile befestigt. Man wusste sich trotz aller Not zu helfen.

Zu den ärarischen Ausrüstungsgegenständen eines Fliegers sollten auch Schutzbrillen gegen die

Blendwirkung durch Sonne gehören. Auch diese gab es schon längst nicht mehr. Man behalf sich mit Scheiben aus Fensterglas, die mit Ofenruß angeschmiert wurden. Die Brillenfassungen bestanden aus starkem Draht und Blech. Die Not und das Elend guckten wahrhaftig aus jeder Ecke. Bezüglich Essen und Trinken war man besser dran, dafür sorgten die Kameraden aus der ungarischen Reichshälfte. Adelsmayr bezog zusätzlich zu seiner Gage als Leutnant noch eine Fliegerzulage von 150 Kronen monatlich. An feschen Mädels fehlte es im sicheren Hinterland nicht, denn es gab viele Rotkreuzschwestern und weiblich Schreibkräfte in und um Pergine. Die Flieger waren bezüglich sauberer Uniform, Finanzen und Quartier eindeutig besser dran als alle anderen Waffengattungen und daher bei der holden Weiblichkeit das Tüpfelchen auf dem „i“. In der Luft allerdings hatten unsere Flieger gar nichts mehr zu lachen, der Gegner war in allen Belangen weit voraus. Wenn bei uns eine Kette (Aufklärer mit ein bis zwei Begleitjägern) hochstieg, dann starteten auf der Gegenseite ganze Staffeln zur Abwehr und Sperre. Die feindlichen Flugzeuge waren bezüglich Schnelligkeit, Wendigkeit und Bewaffnung in jeder Weise haushoch überlegen. Trotzdem flogen sie Tag für Tag, wenn es das Wetter zuließ. Die Verlustliste ist ein trauriger Beweis für Schneid und Mut unserer Flieger. So fiel am 15. Juni 1918 bei der Flik 24/D der Beobachter Oblt.i.d.Res. Dr. Miloš Mašek, ein Tscheche, im Luftkampf bei seinem ersten Feindflug. Sein Offiziersdiener war tagelang untröstlich über den Verlust seines Herrn.



Eine weitere Abbildung der Offiziere der Flik 24/D, vierter von rechts: BO Lt. Adelsmayr.

## Der letzte Flug

Am frühen Nachmittag des 20. August 1918 starteten in Pergine drei UFAG C.I der Flik 24/D mit folgenden Besatzungen: 161.82 mit Feldpilot Feldwebel Rudolf Werner und Beobachter Oblt. Emil Heyss; 161.59 mit Flugzeugführer Korporal Fritz Kaff und BO Lt.i.d.Res. Franz Adelsmayr sowie 161.60 mit Flugzeugführer Korporal Karl Hofecker und BO Lt.i.d.Res. Anton von Boksay. Die UFAG C.I 161.82 war das Fotoflugzeug, die anderen beiden die Schutzflugzeuge für den Fotoaufklärer. Der Auftrag lautete: Fotografieren im Raum Asiago – Arsiero, denn unsere Infanterie hatte dort stärkere Truppenbewegungen beobachtet.

Adelsmayr berichtete darüber: *Die Wetterverhältnisse waren für den Fotoauftrag sehr ungünstig. Eine geschlossene Wolkendecke lag in ca. 2.000 m Höhe über der Front, lediglich die italienische Tiefebene und mit ihr auch die englischen Flugfelder waren frei. Wir schraubten uns, nachdem wir die Maschinengewehre an einer Felswand ausprobiert hatten, auf etwa 3.500 m hoch und gingen dann über Feind. Kaum hatten wir die Wolkendecke durchstoßen, konnten wir beobachten, dass die feindlichen Fesselballone hinter der Front schleunigst eingezogen*



Flugzeugführer Korporal Fritz Kaff.

wurden, was darauf hindeutete, dass wir bereits gesehen und den feindlichen Flugplätzen gemeldet worden waren.

*Wir mussten darauf gefasst sein, auf eine starke Abwehr zu stoßen. Außerdem wussten wir, dass die Engländer, und in diesem Abschnitt hatten wir es nur mit diesen zu tun, meistens von der Sonne aus angegriffen, was für sie gerade in unserem Falle noch verstärkt durch die starke Blendwirkung der weißen Wolkenschicht unter uns von Vorteil war. All dies mahnte uns zu besonderer Vorsicht. Nachdem wir den gesamten in Frage kommenden Frontabschnitt nach einem Wolkenloch vergeblich abgesucht hatten, um durchstoßen zu können, machte das Führerflugzeug eine flache Kurve nach rückwärts in Richtung Heimathafen.*

*Während wir gleichfalls in die Kurve gehen, fällt der Druck im Manometer unseres Hauptbenzinreservoirs auf eine halbe Atmosphäre, 2 ½ sollten es sein. Unser erster Gedanke war, dass der Tank leckt. Der Motor fängt zu spucken an und wir verlieren bereits auch an Höhe. Mit der Handpumpe bringen wir den Druck wieder in Ordnung, doch hat diese kurze Zeit genügt, um uns von den beiden anderen Flugzeugen auf etwa zwei Kilometer zu entfernen.*

*Wir hatten auch die drei britischen Sopwith Camel-Jäger übersehen, die uns überraschend aus der Sonne kommend ungestüm angriffen. Plötzlich ein Geräusch, wie wenn ein Lastauto Schotter auf Wellblech abladen würde und Rauch, Rauch mit Phosphorgestank. Ich glaubte schon, dass wir brennen und wunderte mich nur, dass aus dem Tank keine Flammen schlügen, als etwa einen Meter vor meinem Kopf der Fallbenzintank explodiert und mir außerdem das heiße Kühlwasser ins Gesicht spritzt. Ich reiße meine Brille herunter, um überhaupt etwas sehen zu können. Der Motor steht bereits und damit ist auch das vordere Piloten-MG erledigt. Endlich sehe ich meinen Gegner im Sturzflug auf uns herunter stoßen. Ich reiße mein Beobachter-MG herum und sehe das Gesicht des Gegners auf etwa 50 m vor mir und feuere ca. 20 Schuss ab, da fällt auch mein MG aus. Ich reiße den Verschlussdeckel auf – Hülsenreißer mit Pulververstreuerung – nichts mehr zu machen.*

*Plötzlich erhalte ich einen Schlag in mein rechtes Bein, wie sich herausstellte, ein Schuss in die Wade, die dabei durchtrennt wurde. Ich habe keine Schmerzen, doch starken Blutverlust, vor mir im Beobachter-Cockpit schwimmt alles in Benzin, Wasser und Blut. Das Leitwerk, Höhen und Seitensteuer fliegt jäh in Fetzen davon. Nun ist die Maschine steuerlos, die Steuerseile hängen rückwärts aus dem*



*Rumpf heraus. Durch die Kopflastigkeit stellt sich das Flugzeug, das nur mehr aus Tragflüchen und Rumpf besteht, auf den Kopf und geht in einem Hölentempo senkrecht herunter, stellt sich wieder auf, geht hoch und wieder hinunter und so fort, bis wir in den Wolken verschwinden. Ich warte, denn jeden Moment müssen wir auf die Felsen aufschlagen und zerschellen. Schon mache ich mich fertig, um herauszuspringen, um die Sache zu beenden, den sicheren Tod vor Augen.*

*Doch plötzlich sind wir aus den Wolken und die Erde stürzt mit unheimlicher Geschwindigkeit auf uns zu. Auch der Engländer, den ich abgeschüttelt zu habe glaubte, ist wieder da. Er ist mit ungeheurem Mut gleichfalls durch die Wolken gestoßen, nur um sich zu überzeugen, auf welchem Gebiet wir heruntergehen. Nachdem mein MG ausgefallen war, ist mir nur die Leuchtpistole geblieben, mit der ich ihn in Schach halten konnte. Nachdem er sich nicht erklären konnte, was dies für komische rote, blaue, grüne und weiße Bälle waren, die da gelegentlich um seinen Kopf schwirrten, war es dann auch eine seiner ersten Fragen, die er mir im Spital stellte, was denn das gewesen sei. Knapp über dem Boden fing sich das Flugzeug, wenn man es noch so nennen will, ging wieder neben einer steilen Felswand hoch, um schließlich in eine elektrische Leitung zu klatschen, die, wie sich zu unserem Glück herausstellte, ausgeschaltet war und unseren Aufprall so abschwächte, dass von der Maschine nur mehr ein Haufen Holzspießel und Leinwand sowie der Motor übrig blieben, wir beide jedoch, allerdings ziemlich ramponiert, mit dem Leben davon kamen.*

*Durch den Blutverlust und die Sturzverletzung war ich so geschwächt, dass ich beim Weglaufen kaum zehn Meter vom Wrack entfernt, liegen blieb. Als ich mich etwas erholt hatte, wollte ich mit der Leuchtpistole die Trümmer in Brand schießen, da es sich um den neuesten öst.-ung. Flugzeugtyp handelte. Doch wurde mir die Pistole von einem italienischen Capitano, der mit einer Autokolonne vorbeikam, aus der Hand geschlagen. Ich wurde erst in ein italienisches Lazarett gebracht, wo mich am nächsten Tag ein britischer Nachrichtenoffizier besuchte, der auffallend gut über die Zustände an und hinter unserer Front informiert war. Nachdem ich auf seine Fragen jede Aussage verweigerte, nahm er von einem weiteren Verhör abstand. Er teilte mir mit, dass Lieutenant Cottle, der mich abgeschossen hatte, am folgenden Tag in ein britisches Hospital bringen lassen würde. Tatsächlich fuhr gegen 10 Uhr vormittags ein Sanitätskraftwagen vor, der mich in ein englisches Offizierslazarett brachte. Sofort nach der An-*



Lieutenant John Cottle, Sieger in 12 Luftkämpfen.

*kunft wurde ich operiert und dadurch mein Bein vor einer Amputation gerettet.*

*Als ich aus der Narkose erwachte, standen um mein Bett eine Gruppe britischer Fliegeroffiziere. Als erster trat Lieutenant Cottle zu mir und stellte sich als jener Pilot vor, der mich abgeschossen hatte und entschuldigte sich für das, was er mir antun musste. Wir gaben uns beide die Hände. Jeder der Offiziere hatte ein Paket in Form von Schokolade, Zigaretten und ähnlichen Dingen, ja einer hatte mir sogar einen Rasierapparat mitgebracht. Von da an besuchte mich täglich entweder Cottle oder einer seiner Offiziere, erkundigten sich nach meinem gesundheitlichen Befinden und erzählten mir Neuigkeiten von der Front.*

### Nach England ins Gefangenenlager

*Nach etwa vier Wochen, als ich bereits transportfähig war, sagte mir Cottle, dass ich in den nächsten Tagen nach Frankreich käme. Tatsächlich wurde ich einige Tage später in einem Lazarettzug nach Bordighera in ein englisches Hospital gebracht. Cottle hatte mir zur persönlichen Betreuung sogar einen Lieutenant bis Bordighera mitgegeben. Von dort ging es nach drei Tagen nach Marseille und einen Monat später nach England. Erst im November 1919 erfolgte die Heimkehr. Mit John Cottle hatte ich*

# öfh

## Nachrichten Informationen der Österreichischen Flugzeug Historiker



Herausgeber, Medieninhaber und Hersteller: ÖFH, Pfenninggeldgasse 18/2/14, A-1160 Wien  
 Verlags- und Herstellungsort: Wien - [www.oefh.at](http://www.oefh.at)

**Herausgeber:**

Walter Schroeder (W.S.)  
 Pfenninggeldgasse 18/2/14  
 A-1160 Wien

**Kontakt ÖFH:**

[oefh@gmx.at](mailto:oefh@gmx.at)  
<http://www.oefh.at>

**Redaktion und Layout:**

Dr. Gottfried Holzschuh (G.H.)  
[redaktion.oefh@kabelplus.at](mailto:redaktion.oefh@kabelplus.at)

**Ständige Mitarbeiter:**

Karl Affenzeller, Harald Dörner,  
 Hans und Mag. Martin Handig, Ing. Michael Riedel,  
 Mag. Wolfgang Siegel, Ing. Anton Wildberger

**Druck und Endfertigung:**

Graphische Werkstatt GmbH  
 Mattersburger Strasse 23  
 A-7000 Eisenstadt

**Konto:**

Volksbank Wien-Baden AG  
 BIC: VBWATW1  
 IBAN: AT20 4300 0423 9893 0000

**Vereinstreffen:**

Freizeit-Treffpunkt  
 Sautergasse 42, Souterrain neben Stiege 3  
 1170 Wien

Die ÖFH Nachrichten erscheinen viermal jährlich im März, Juni, September und Dezember, die Erscheinungsdaten sind jedoch nicht verpflichtend. Zu einzelnen Themen werden nach Bedarf Sonderdrucke herausgegeben.

**Jahresbeitrag: € 32.-;** der Bezug der ÖFH Nachrichten ist für Mitglieder im Beitrag inbegriffen. Alle Beiträge und Spenden werden zur Herausgabe der ÖFH Nachrichten und der Erhaltung des Klublokales verwendet. In Fällen höherer Gewalt besteht kein Anspruch auf Lieferung der ÖFH Nachrichten oder Rückzahlung des Mitgliedsbeitrages.

Sämtliche Mitarbeiter stellen ihre Arbeitsleistung kostenlos zur Verfügung. Alle Beiträge sind Copyright des Autors und der ÖFH, unterliegen jedoch der Verantwortung des Verfassers der einzelnen Artikel, der den ÖFH versichert, dass keine anderweitigen Copyright- oder Verlagsrechte vorliegen. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung.

Bei Zuschrift an die Redaktion wird das Einverständnis zur vollen oder auszugsweisen Veröffentlichung vorausgesetzt. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder kann keine Gewähr übernommen werden, im Falle ihrer Veröffentlichung erwächst dem Einsender bzw. Urheber kein Anspruch auf Honorar. Einschlägige Suchanzeigen unserer Mitglieder sind kostenfrei.

Die mit den Namen oder Initialen der Verfasser gekennzeichneten Artikel decken sich nicht immer mit der Meinung der Redaktion.

**Offenlegung gemäß Mediengesetz 1. Jänner 1982**

Nach § 25 (2)

Österreichische Flugzeug Historiker: Pfenninggeldgasse 18/2/14, 1160 Wien.  
**Vorstand**, Obmann: Walter Schroeder, Pfenninggeldgasse 18/2/14, 1160 Wien;  
 Schriftführer: Dr. Gottfried Holzschuh, Bründlfeldweg 66/1, 7000 Eisenstadt;  
 Kassier: Harald Dörner, Hauptstraße 23-25/9, 2540 Bad Vöslau.

Nach § 25 (4)

Die ÖFH sind eine gewinnlose Vereinigung von Interessenten an der österreichischen Luftfahrt. Zweck der ÖFH ist es, alle an der Luftfahrt interessierte Personen zu erfassen und durch Zusammenarbeit in den ÖFH Nachrichten Artikel über die österreichische Luftfahrt zu veröffentlichen.

ZVR: 012404404