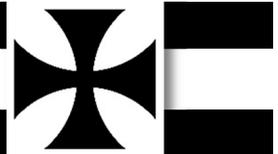


14 Stück der Lohner Etrich-Tauben Serie F mit 90 PS Austro-Daimler Motor und vierrädrigem Fahrgestell wurden dem österreichischen Heer geliefert. Diese Flugzeuge erhielten zunächst Namen, die mit dem Buchstaben „A“ begannen: Aar, Achilles, Adjutant, Afra, Ajax, Allons, Amazone, Amourette, Anita, Aram, Asra, Anny, Armin und Atair (Smlg. Penz).

Gerald Penz

## Vom Flugpark zur Fliegerkompagnie



Mit der Schenkung eines Farman-Flugapparates durch das Aeroplan-Syndikat am 26. Mai 1909 an das Militär begann auch in Österreich die Militärfliegerei „Schwerer als Luft.“ Wegen Mangels an den nötigen finanziellen Mitteln war die Ausgestaltung der im selben Jahr gebildeten Luftschifferabteilung mit Flugzeugen anfangs sehr mühsam. Bei den großen Manövern im Herbst 1911 wurden erstmals Flugapparate im militärischen Verband mit Erfolg eingesetzt.

Aus den Erfahrungswerten daraus wurde der Ausbau der Luftschiffertruppe nach und nach vollzogen. Dazu wurden eine Erweiterung mit ausgebildeten Feldpiloten und die Neuanschaffung von weiteren Flugapparaten notwendig. Diese wurden dann auf Flugparks aufgeteilt. Ein Flugpark war der Vorläufer einer späteren Fliegerkompagnie. Um die Entwick-

lung vom Flugpark zur Fliegerkompagnie nachvollziehen zu können, wird diese Entwicklung am Beispiel des Flugparks 7 dargestellt.

Unter Berücksichtigung der Erfahrungen, die beim vorjährigen Manöver gewonnen worden waren, unterbreitete der Kommandant der k.u.k. Luftschifferabteilung, Oberstleutnant Emil Uzelac, am 18. Mai 1912 dem Verkehrstruppenbrigadekommando den Entwurf über die Zusammensetzung der Flugparks für die Manöver 1912. Die bei diesen Manövern zu gewinnenden Erfahrungen sollten die Grundlage für die im Herbst geplante Organisation des Flugwesens bilden. Beim Entwurf über die Organisation der Parks ließ Oberstleutnant Uzelac alle Fliegeroffiziere, die bei den vorjährigen Manövern teilgenommen hatten, zu Wort kommen. Demnach sollte sich der Flugpark



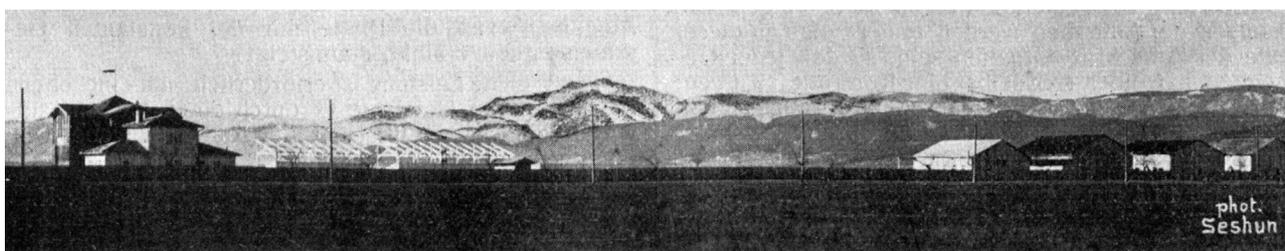
in den Stab, den Gefechts- und den Reservepark gliedern. Die beabsichtigte Materialdotierung wurde mit Rücksicht auf eine übersichtliche, einfache und straffe Organisation, im Sinne einer „Schmiegsamkeit der Teile“, entworfen. Zweck war

- 1.) eine möglichst Einfachheit in der Disponierung,
- 2.) die einheitliche Leitung des Flugdienstes durch einen mit Details nicht belasteten ausschließlich zur Verfügung der Führung stehenden Kommandanten,
- 3.) die Ermöglichung eines staffelweisen Vorschubens der Flugplätze (Landungsplätze), um den Flugdienst unausgesetzt aufrechterhalten zu können,
- 4.) die möglichste Beweglichkeit des Gefechtsparks durch den Verbleib von Betriebs- und Ersatzmaterial beim Reservepark.

Wichtig war auch eine eigene verlässlich funktionierende Verbindung vom Flugplatz zum Kommando des betreffenden Heereskörpers. Der Flugpark sollte direkt dem Armeegruppenkommando unterstehen. Der Kommandant des Parks sollte zugleich dessen Hilfsorgan und in jeder Beziehung an den Generalstabschef gebunden sein. Dem Kommandanten des Flugparks sollten alle Teile desselben unterstehen. Der Kommandant sollte den gesamten Flugdienst leiten und sich beim zum Flugdienst eingeteilten bzw. wichtigeren Zug aufhalten und in permanenter Verbindung mit dem vorgesetzten Kommando stehen. Der Gefechtspark sollte von zwei Zügen gebildet werden, die voneinander ganz unabhängig waren. Die Kommandanten sollten zugleich ihre Flugzeuge pilotieren. Es waren drei Flugzeuge mit drei Piloten, aber keine Reserve, vorgesehen, da der Park dann zu schwerfällig geworden wäre. Jedem Zug sollte eine fahrende Sektion einer Telefonabteilung für die Verbindung mit der Führung beigelegt werden. Der Reservepark sollte sich in zwei Staffeln gliedern und die Reserveflugzeuge, die Ersatzteile, die Werkstätten und das Betriebsmaterial in Reserve bereithalten. Das Verfügungsrecht über den Reservepark sollte der Kommandant des Flugparks haben.

Für die geplanten Manöver 1912 standen nur vier verlässlich gebrauchsfähige Flugzeuge zur Verfügung. Laut obiger Organisation wären zwei Flugzeuge für die Armeeeoberleitung, vier Flugzeuge für die vier Züge der Gefechtsparks, zusammen sechs Flugzeuge und zwei Schulapparate notwendig gewesen. Um den Sollstand zu erreichen, waren noch 14 Flugzeuge neu zu beschaffen. Oberstleutnant Uzelac beantragte dafür die erprobte und verlässliche Type Etrich 1911 mit elastischem Schwanz, Vier-Räder-Fahrgestell und 90 PS anzuschaffen, weil laut einstimmiger Ansicht der „Chefpiloten“ Petroczy, Stohanzl, Blaschke, Nittner und Banfield keine der bei der sogenannten Militärkonkurrenz erschienenen Typen besser entsprach. Da die Zeit drängte und die die Flugzeuge und Motoren produzierenden Fabriken Lohner und Daimler die Flugzeuge samt 5 Reservemotoren bis Ende August liefern konnten, ersuchte Oberstleutnant Uzelac im Sinne der Dienstvorschrift, ihm die Ermächtigung für diese Lieferung als auch der übrigen Beschaffungen zu erteilen. Dazu hatte er bereits unverbindliche Vereinbarungen mit den Firmen getroffen.

Weil Reparaturen im Operationsraum unmöglich durchgeführt werden konnten, war nur an den Austausch ganz unbrauchbarer Flugzeuge der Gefechtsparks durch Reserveflugzeuge oder der Ersatz von beschädigten Teilen durch „Ganzstücke“ wie Flügel oder Fahrgestelle zu denken. Da zu den neuen Flugzeugen keine vorhandenen Reserveteile passten und zur Erzeugung dieser in Fischamend keine Zeit mehr war, mussten die Ersatzteile (ein Paar Flügel und ein Fahrgestell per Staffel, zusammen vier Paar Flügel und vier Fahrgestelle) von den liefernden Fabriken gleich mitgeliefert werden. Künftig sollten diese Ersatzteile sehr wohl in Fischamend erzeugt werden. Um die Flugzeuge gebrauchsfähig auf die Flugplätze bringen zu können, waren unbedingt Flügelnwagen oder Protzen notwendig. Eine Garnitur befand sich in Fischamend in Erprobung. Bis Mitte August sollte die Firma Lohner die Lieferung ermöglichen. Da zu wenige Erfahrungswerte vorhanden



Am Flugfelde in Wr.-Neustadt. Blick von der Wöllersdorfer Straße gegen Schneeberg und Hohe Wand. Vorne links der Erzherzog Friedrich Pavillon. Rechts die Hangarreihe gegen Wöllersdorf.

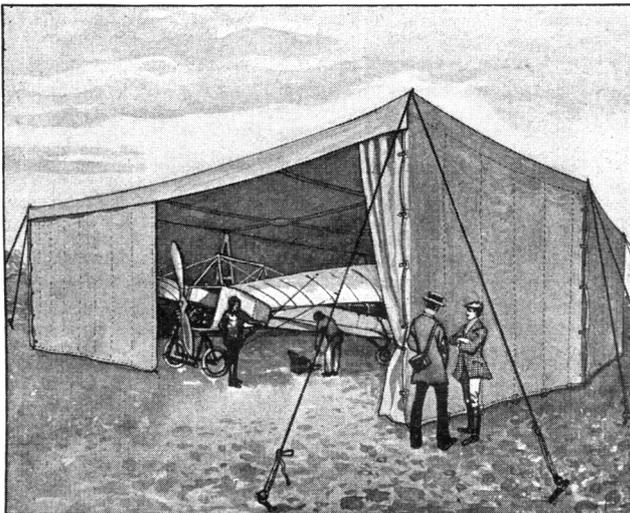
(Österreichische Flug-Zeitschrift Nr.5, 1911, S.133).

waren, konnte nicht mit Bestimmtheit vorhergesagt werden, ob für jedes Flugzeug ein Zelt notwendig war. Oberstleutnant Uzelac und ein Großteil der Fliegeroffiziere waren jedoch dieser Ansicht, da die Etlich-Type sehr filigran und wetterempfindlich war und daher generell Zelte zu deren Schutz notwendig waren. Zum vorgeschlagenen Aushilfsmittel, die Flugzeuge einfach mit Plachen zuzudecken, riet er ab, da die Plachen schwer waren und die Flugzeuge dadurch deformiert werden konnten.<sup>1</sup> Wie oben angeführt sollte der geplante Flugpark sich aus einem Flugpark für die Oberleitung, einem Gefechtspark und einem Reservepark zusammensetzen.

Der **Flugpark** für die Oberleitung bestand aus 1 Kommandanten, der zugleich Feldpilot war, 2 Feldpiloten, 2 Beobachtern, 1 Personenauto, 1 Lastenauto, 1 Unteroffizier, 5 Chauffeuren, 2 Tischlern, 2 Eisenarbeitern und 2 Handlangern. Für 2 Flugzeuge waren 2 2-spännige Flügelwagen und 2 2-spännige Protzen vorhanden. Für die 2 Flugzeuge waren noch 4 Landesfuhrer für die sonstige Zuladung ähnlich wie bei mit einer ähnlichen Zuladung wie bei einem Zug des

Gefechtsparcs notwendig. Der Flugpark für die Manöveroberleitung bestand aus 5 Offizieren, 12 Mann, 2 Automobilen und 9 Wagen.

Der **Gefechtspark** wurde aus einem 1. und 2. Zug gebildet. Jeder Zug bestand aus 3 Feldpiloten und 3 Beobachtern, 4 Chauffeuren, 3 Eisenarbeitern, 3 Tischlern, 3 Handlangern und 6 Offiziersdienern. Für 3 Flugzeuge waren 3 2-spännige Flügelwagen und 3 2-spännige Protzen notwendig. Weiters bestand ein Zug aus 2 2-spännigen Landesfuhrern, um 10 Fass Leichtbenzin und 1 Fass Öl transportieren zu können, aus 6 2-spännige Landesfuhrer, 3 kompletten Zelte, 1 kompletten Werkstätte, 1 Drachen für die Windmessungen, 3 kompletten Plachen für Rumpf und Flügel samt Schwanzschutz, aus Verankerungen für die Flugzeuge, 1 Reservoir, 1 Benzinreservoir, aus der Offiziersbagage und Reservematerial, 1 Offiziersfeldküche, 1 Kochkiste, 1 Kochkessel, 1 Landungsplache, Meldehülsen, Beleuchtung, Reservematerial für die Fahrgestelle und 4 Fass Schwerbenzin für die Automobile. Daneben gab es eine 2-spännige Landesfuhrer für die fahrende Sektion einer Divisionstelefonab-



## Elsingers transportable Zelte, Hallen und Hangars

für Flugmaschinen und  
Luftschiffe

sind von **geringem Gewichte, wasserdicht, sturmsicher, lichtdurchlässig** und von **solider Konstruktion**, welche sich in der Praxis **vorzüglich bewährt** hat.

**Kostenvoranschläge** auf Wunsch **umgehend und franko.**



Gegründet 1831

Telephon 16.226  
und 22.075

# M.J. Elsinger & Söhne, Wien

**Zentralbureau: I. Volksgartenstrasse 1.**

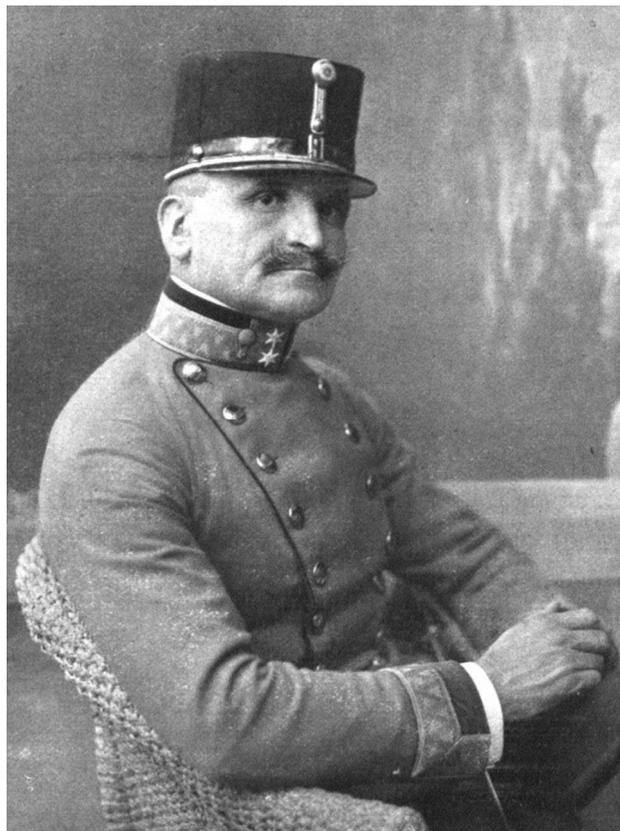
Österreichische Flug-Zeitschrift Nr. 10, 1911, S.XI.



teilung, 1 Hilfsauto, 1 4-sitziges Personenauto und 3 Klappräder. Ein Zug des Gefechtsparks bestand aus 6 Offizieren, 22 Mann, 17 Wagen und 20 Pferden.

Der **Reservepark** bestand aus 1 Kommandanten, 1 Unteroffizier, 1 Chauffeur für das Lastenauto, 1 Offiziersdiener und 1 Lastenauto. Der Reservepark setzte sich aus einer 1. und einer 2. Staffel zusammen. Eine Staffel bestand aus 1 Offizier, 1 Offiziersdiener, 1 Chauffeur und 5 Professionisten (Tischler, Eisendreher und Handlanger). Weiters aus 6 2-spännigen Landesfuhrern für 1 komplettes Reserveflugzeug (in Kisten verpackt), 1 Werkstätte mit Schweißanlage, 6 Fass Schwebbenzin, 1 85 PS Hieronymus-Motor, 2 kompletten Reserveflügeln (1 Paar), 1 kompletten Fahrgestell ohne Beschläge mit Rädern und 4 Reserveverändern. Zusammen bestand der Reservepark aus 1 Offizier, 7 Mann, 6 Wagen und 12 Pferden.<sup>2</sup>

Für die weitere Ausbildung von Flugmaschinen- und Motorballonführern unterbreitete Oberstleutnant Emil Uzelac am 2. September 1912 dem k.u.k. Kriegsministerium einige Vorschläge. So sollten die Truppenkörper angewiesen werden, die sich freiwillig zum Luftschifferdienst meldenden Offiziere namentlich dem Kommando der Luftschifferabteilung zu nennen. Diese sollten dann in zwei Auswahlkursen (Informationskursen) in Wr. Neustadt und zwei in Ungarn, zusammen in 4 Auswahlkursen in der Dauer von 14 Tagen einberufen werden. Nach Beendigung der Auswahlkurse hätten alle Frequentanten zu ihren Truppenkörpern einzurücken. Die für die Ausbildung als geeignet befundenen Offiziere sollten dann in einen Pilotenkurs erneut einberufen werden. Im Feldpilotenkurs sollten höchstens 6 Offiziere ausgebildet werden, da die Ausbildung sehr viel Zeit und Arbeit in Anspruch nahm. Das Flugfeld in Wr. Neustadt eignete sich auf Grund seiner vorzüglichen Bodenbeschaffenheit besonders für Anfänger, jenes in Fischamend und Görz wegen des schwierigen Terrains und der geringen Größe nur für Fortgeschrittene. Obstdt.



Oberstleutnant Emil Uzelac (Smlg. A. Kustan).

Uzelac meinte, dass ein Flugfeld in Ungarn aus politischen Gründen notwendig wäre. Dieses könnte mit geringem Kostenaufwand durch die Aufstellung von einigen Zelten (darunter ein als Hangarzelt adaptiertes Ballonzelt aus Krakau) und die Indienstellung von zwei Schulapparaten durchgeführt werden.

Als Vorsorge für einen eventuellen Krieg<sup>3</sup> wurde auf dem Flugfeld Wr. Neustadt der Fliegerzug Nr.4 mit 2 Kriegsapparaten aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich bei der k.u.k. Luftschifferabteilung 16 Feldpiloten und 15 Flugzeuge – 14 Etrich-Apparate und 1 Pfeilflieger. Zur Not waren noch 5 (gerade noch brauchbare) Schulapparate für den Kriegsdienst vorhanden.<sup>4</sup>

Da sich zwischen den südöstlichen Nachbarstaaten Österreich-Ungarns ein Konflikt abzeichnete, wurde für den Fall des „Alarmfalles“ gegen Russland der Fliegerzug Nr.4 mit zwei Flugapparaten nach Krakau verlegt. Die am 7. Oktober 1912 eingetroffenen Flugzeuge wurden dem I. Korpskommando unter dem Kommando von G.d.K. Böhm<sup>5</sup> unterstellt. Der Chef des k.u.k. Generalstabes<sup>6</sup> ersuchte den Kommandanten des I. Korps, die Flugoffiziere über die ihnen im Alarmfälle zukommenden Aufgaben, nämlich die Beobachtung der Grenze des Subrayons Krescowice, Krakau und Niepolomice, und insbesondere die



Taube (Sammlung Gerald Penz).

Beobachtung der Räume um Olkusz und Nowe Besko, ausreichend einzuweisen. Die Flugoffiziere wurden weiters darüber informiert, dass sie bei widrigsten Verhältnissen in die Gefahr kommen konnten, über russischem Territorium zu fliegen oder gar jenseits der Grenze zu landen. Der Chef des Generalstabes empfahl Flüge vorerst in der nächsten Umgebung von Krakau vorzunehmen und diese erst nach gründlicher Orientierung weiter auszudehnen.

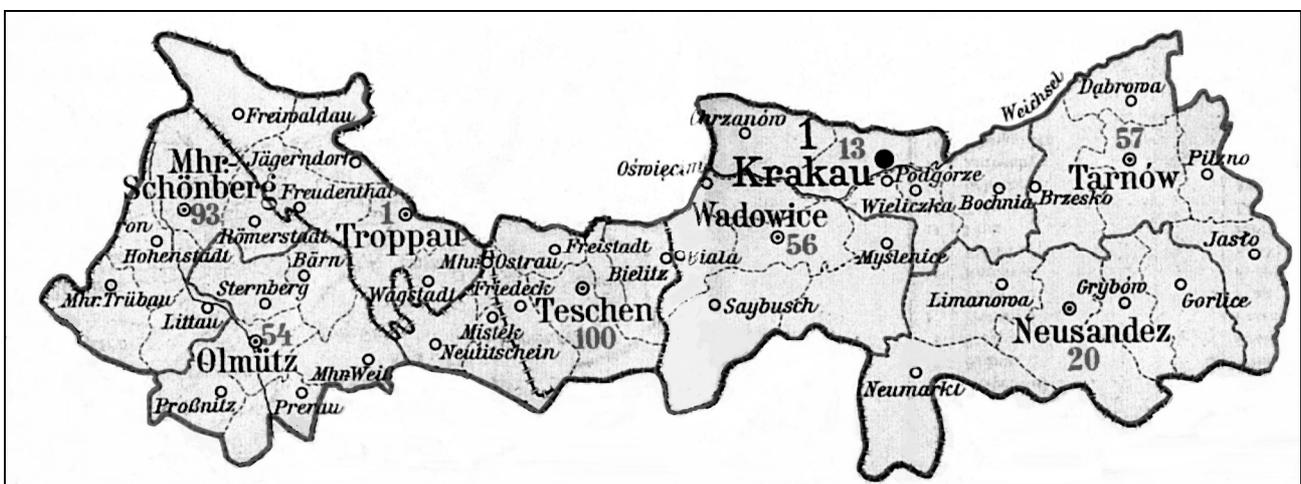
Die Beobachter sollten vom I. Korps beige stellt werden.<sup>7</sup> Einer der Beobachter, der von Oktober 1912 bis November 1913 beim Fliegerzug Nr.4 bzw. Flugpark 7 eingeteilt war, war Lt. Franz Perstinger des IR.13, der spätere Kommandant der Fliegerkompanie 37.<sup>8</sup>

Mit 1. November 1912 wurde je ein Feldpilotenkurs in Fischamend und Görz aufgestellt. In den Kurs nach Fischamend wurden einberufen: Oblt. Robert von Kaiserfeld des IR.22, Oblt. Heinrich Schartner des IR.14, Oblt. Matthias Bernät<sup>9</sup> des IR.68, Oblt. August Knirsch des DR.13, Lt. Josef Cejnak des IR.83 und Oblt. Adolf Heyrowski des IR.90. In den Kurs nach Görz: Lt. Kamillus<sup>10</sup> Perini des FKR.8, Lt. Bruno Schonowsky des FKR.2, Oblt. Herman Edler von Nemeec des FsAR.4, Lt. Franz Schönpflug des SappBaons.11, Lt. Alfred Schindler des SappBaons.10 und Oblt. Aristid von Petrovics des IR.76. Die Frequentanten des Fischamender Kurses sollten sich am 1. November 1912 um 9 Uhr beim Kommando der Luftschifferabteilung (Wien X., Arsenal, Objekt IX), jene des Görzer Kurses zur selben Zeit am Flugfeld bei Görz beim dortigen Kommandanten der Instruktionsabteilung melden. Für den am 1. November 1912 in Görz beginnenden Feldpilotenkurs wurden als Kommandant Oblt. Karl Stohanzl des FJB.5 und als Instruktionsoffiziere Oblt. Rudolf Holeka des IR.10 und Oblt. Waldemar Kenese des HR.12 bestimmt.

Die Technische Abteilung der Luftschifferabteilung detachierte einen Offizier und 35 Mann, 4 Schulapparate und 2 Automobile der Luftschifferabteilung nach Görz. Für den am 1. November 1912 in Fischamend beginnenden Kurs wurden als Kommandant Oblt. Philipp Blaschke Ritter von Zwornikkirchen des FKR.3 und als Instruktionsoffiziere Oblt. Karl Banfield des IR.87 und Lt. Anton Venczel des IR.19 bestimmt. Als Detachement gingen 35 Mann der Luftschifferabteilung mit 4 Kriegsapparaten, 4 Schulapparaten und 3 Automobilen, sowie in Neukonstruktion befindlichen Apparaten für Versuchszwecke nach Fischamend ab. Als Zusatz zu diesem Erlass wurde angemerkt, dass sich diese Ausfertigung auf den durch Hptm. Rosman vom Operationsbüro bekanntgegebenen Wunsch des Chefs des Generalstabes gründete, wegen „der bestehenden Wirren“ rasch eine größere Anzahl von Feldpiloten auszubilden. Ansonsten hätte die 7. Abteilung dem Antrag des Verkehrstruppenbrigadekommandos der Aufstellung nur eines Feldpilotenkurses in Görz stattgegeben.<sup>11</sup>

Mitte Oktober 1912 begann der 1. Balkankrieg, der auch die österreichisch-ungarische Monarchie betrafte. Aus diesem Grund beantragte der k.u.k. Generalstabschef am 26. November 1912, um die Aufklärung durch Luftfahrzeuge möglichst bald aufnehmen zu können, die Verlegung von Luftschiffermaterial in den schon bestehenden Flugpark von Krakau<sup>12</sup> und in die neu aufzustellenden Parks von Przemysl, Ujvidek und Sarajevo. Nach Krakau sollten 2 weitere Flugmaschinen, nach Przemysl ein Park mit 4 Flugmaschinen der besten Gattung, nach Ujvidek ein Park mit 4 und nach Sarajevo ein Park mit 2 Flugmaschinen verlegt werden.<sup>13</sup>

Am 29. November 1912 befahl das Kriegsministerium die Verlegung eines kompletten Parks mit 4



Militärterritorialbezirk I. Korps, Krakau (Smlg. Norbert Rainer).



Stück 90-PS-Etrich-Apparaten nach Przemyśl, eines kompletten Parks nach Ujvidek und eines halben Parks nach Sarajewo. Nach Krakau wurden keine weiteren Flugzeuge verlegt. Die Parks sollten vollkommen ausgerüstet und mit den erforderlichen Piloten (ohne Beobachter) samt Mannschaft in die genannten Orte ehemöglichst abgesendet werden. Außer dem Park in Przemyśl, der seine Betriebsmittel aus der staatlichen Mineralölfabrik in Drohbycz zu decken hatte, hatten die Parks für 14 Tage Betriebsmittel mitzunehmen. Für den weiteren Nachschub an Betriebsmitteln und für die Unterbringung der Flugzeuge hatte das Luftschifferabteilungskommando im Einvernehmen mit dem betreffenden Korpskommando bzw. Militärstationskommando mit einem Provisorium vorzusorgen. Der Park in Przemyśl wurde dem X. Korpskommando, der Park in Ujvidek dem Militärstationskommando Ujvidek und der Park in Sarajevo dem Armeeinspektor in Sarajevo unterstellt. Diese Stellen hatten die Parks hinsichtlich ihrer Tätigkeit einzuweisen. Für den Beobachterdienst aus den Flugzeugen sollte von den zuständigen Korpskommandos pro Apparat ein geeigneter Offizier abkommandiert werden. Vorläufig sollten nur die notwendigsten Flüge durchgeführt werden. Ansonsten war aber auf die Erhaltung der kriegsmäßigen Brauchbarkeit der Apparate das größte Augenmerk zu richten.<sup>14</sup>

Auf Grund der inzwischen eingetretenen allgemeinen Lage war es dringend notwendig, für die Unterbringung des Fliegerzuges Krakau besser vorzusorgen. Der Fliegerzug Krakau war notdürftig in einem Hangarzelt für Ballons und einem Manöverzelt auf dem Exerzierplatz in Rakowice untergebracht. Mit Rücksicht auf die Gürtellinie der Festung Krakau erschien die Wahl eines anderen, als des bisherigen ärarischen Flugplatzes zweckdienlicher.

Daher wurde mit Erlass des Kriegsministeriums vom 23. November 1912 die Errichtung eines Flugplatzes bei Krakau in Angriff genommen. Dieser neue Flugplatz Plasow bei der Kote 203 wurde vom Kommandanten des Fliegerzuges Nr.4 im Einvernehmen mit dem Festungskommando ermittelt. Der Flugplatz hatte eine Größe von 60 Joch. Der Grund des Flugplatzes befand sich in Privateigentum und sollte von der Luftschifferabteilung gepachtet werden. Da der Platz von Krakau etwas entfernt und isoliert lag, waren nicht nur 2 Hangars für je ein Flugzeug mit dazwischenliegender Werkstätte der „Type Wr. Neustadt“, sondern auch eine Mannschaftswohn- und Wachbaracke und ein Benzindepot zu errichten. Ohne größere Konkurrenz wurden die Arbeiten von der Firma Jakob Better in Krakau als Bestbieter am



Das Flugfeld Rakowice bei Krakau.

2. Dezember 1912 begonnen.<sup>15</sup> Um eine Klarstellung in der Frage der Flugplatzangelegenheiten in Krakau, Przemyśl und Lemberg zu erlangen, wurde am 10. Dezember 1912 der Kommandant der Verkehrstruppenbrigade<sup>16</sup> ermächtigt, an Ort und Stelle die nötigen Verhandlungen in beschleunigter Weise durchzuführen.<sup>17</sup>

Am 16. Dezember 1912 fand die kommissionelle Klärung der Flugplatzangelegenheit in Krakau statt. Mit Stimmeneinhelligkeit wurde von der Kommission<sup>18</sup> beschlossen, von dem bisher in Aussicht genommenen Flugplatz Plasow bei Podgorze Abstand zu nehmen und die Anlagen für die Fliegerstation auf dem Exerzierplatz in Rakowice zu errichten.<sup>19</sup> Es sollten 2 Hangars mit der Bodenfläche von 16 x 14 m für je zwei Apparate, dazwischen eine Werkstätte mit 8 x 8 m ganz in Holz und ein Wohn- und Wachhaus mit Unterkunft für 16 Mann errichtet werden.

Diese Bauten sollten mit gemauerten Fundamenten und Schornsteinen, ansonsten in doppelwandiger Holzkonstruktion, zur Ausführung gelangen. Als Benzindepot sollte eine leicht überdeckte Erdgrube errichtet werden. Weiters sollte ein Depot mit 4 Fuhrwerkständen von je 20 m Länge (sodass 4 je auf einen Rumpf- und einen Flügelwagen verladene Apparate untergebracht werden konnten) errichtet werden. Der Dachboden des Fuhrwerkdepots sollte zur Deponierung der Hangarzelte etc. eingerichtet und im „permanenten Stile“ ausgeführt werden. Alle vorgenannten Objekte, ausgenommen das Benzindepot, sollten innerhalb des Territoriums der Kavalleriekaserne am Exerzierplatz gebaut werden. Das Benzindepot, mit einer Aufnahmekapazität von ca. 60 Barrel zu 200 Liter Benzin, sollte aus Sicherheitsgründen östlich des Friedhofes der Polska strona von Ost-Zurawica außerhalb der Kaserne errichtet werden.<sup>20</sup>

Am 13. Dezember 1912 legte der Kommandant der k.u.k. Luftschifferabteilung, Obstlt. Uzelac, dem k.u.k. Kriegsministerium die Liste der im Mobilisie-

Die geplante Aufstellung von Flugparks und deren Dotierung mit Flugapparaten am 13.12.1912		
Flugpark	Personal	Apparate
Flugpark 1 - Fischamend	<b>Kommandant:</b> Oblt. Eyb FP Hptm. Dworzak, TO Lt. Cizek	Atair, Amazone, Amourette, Anny
Flugpark 2 - Görz	Kommandant: Oblt. Stohanzl, FP Oblt. Holeka, FP Oblt. Kenese, TO Lt. Hauer und die Schüler: Lt. Perini, Oblt. v. Nemeec, Lt. Schönflug, Lt. Schindler	Adler, Falke, Habicht, Condor
Flugpark 3 - Ujvidek	<b>Kommandant:</b> Hptm. von Petrozy FP Oblt. von Wilhelm, Oblt. Banfield, TO Oblt. Flassig	Afra, Ajax, Aram, Anita
Flugpark 4 - Krakau	Kommandant: Oblt. Oelwein, FP von Riedlinger	Aar, Bravo
Flugpark 5 - Przemysl	<b>Kommandant:</b> Oblt. Miller FP Lt. Venczel, TO Oblt. Baar	Allons, Asra, Armin, Adjudant
Flugpark 6 - Sarajevo	Kommandant: Oblt. Nittner, FP Lt. Schünzel, TO Oblt. Javor	Bora, Butterfly
Flugmaschinenersatzpark Wr. Neustadt	<b>Kommandant:</b> Mjr. von Umlauff FP Oblt. von Blaschke, TO Lt. Libowitzky und die Schüler: Hptm. Andrich, Oblt. Stiasny, Oblt. Libano, Lt. Schar, Oblt. Elsner, Lt. Rzemenowsky, Oblt. Hübner, Oblt. Schuster, Lt. Alexai, Lt. Kiraly, Lt. Plank, Lt. Schmoczer, Lt. Smicka, Lt. Losonczy, Lt. Cejack, Oblt. Bernat, Oblt. Schertner, Oblt. Heyrowsky, Oblt. Knirsch, Oblt. Babouczech, Oblt. Kaiserfeld, Oblt. von Steiner, Lt. Mandl, Lt. Dudic	F 1, F 2, F 3, F 4

rungsfall zur Aufstellung gelangenden Flugmaschinensatzparks vor. So sollte in Fischamend der Flugpark Nr.1, in Görz der Flugpark Nr.2, in Ujvidek der Flugpark Nr.3, in Krakau der Flugpark Nr.4, in Przemysl der Flugpark Nr.5, in Sarajevo der Flugpark Nr.6 und in Wr. Neustadt der Flugmaschinenersatzpark aufgestellt werden.<sup>21</sup>

Zu einem dazu von der Luftschifferabteilung gestellten Antrag merkte der Sektionschef der zuständigen Abteilung 7 im Kriegsministerium, FML. Schleyer an, dass es dringend nötig wäre, die Luftschifferabteilung zu einer einheitlichen „Bezeichnungsweise“ und Ausrüstung der Formationen zu veranlassen. Weiters merkte er an, dass es bezeichnend sei, dass trotz der Entwürfe des Kommandos zur sofortigen Formierung von 6 Parks, kein einziger davon komplett mobilisierungsfähig sei.<sup>22</sup>

Der Kommandant des Fliegerzuges Nr.4 in Krakau war FP Oblt. Oelwein, dem als weiteren Piloten FP Oblt. von Riedlinger zugeteilt war. Ausgerüstet war der Zug mit 1 Stück 90-HP-Etrich-Flugzeug: *Aar* mit Motor 1391 sowie 1 Stück 65-HP-Pfeilflieger *Bravo*. Der Zug bestand weiters aus 14 Mannschaftspersonen und 5 Mann Reserve, 1 Hilfsauto der Marke Daimler,

15 Fass „OO.Deutzer“, 40 Barrel Leichtbenzin und 25 Barrel Schwerbenzin.<sup>23</sup>

Der in Krakau befindliche „Fliegerzug Nr.4“ erhielt ab 20. Dezember 1912 die Bezeichnung „Flugpark Nr.6.“<sup>24</sup> Am 28. Februar 1913 wurde der in Krakau (Pradnik czerwony) befindliche „Flugpark Nr.6“ in die endgültige Bezeichnung „Flugpark Nr.7“ umbenannt.<sup>25</sup>

Der Kommandant der Luftschifferabteilung, Obstlt. Uzelac, informierte das Kriegsministerium am 17. April 1913 über die beabsichtigte Aufteilung der vorhandenen Flugzeuge und die Einteilung der Piloten bei den schon bestehenden und noch zu formierenden Flugparks. In Krakau war der neu nummerierte Flugpark Nr.7 stationiert. Dieser sollte über den Standort als Flugpark hinaus zukünftig auch Ausrüstungsstation in einem Krisenfall sein. Zu diesem Zeitpunkt war der Flugpark 7 mit flugbereiten Flugzeugen der Type 90-HP-Etrich mit einer Reichweite von 250 km ausgerüstet: mit dem Flugzeug *Aar* mit Oblt. Erich Oelwein als Piloten, mit dem Flugzeug *Anny* mit Lt. Franz Schönflug als Piloten, mit dem Flugzeug *Amourette* mit Lt. Modestus Plank als Piloten und mit den Flugzeugen *Afra*, *Anita* und *Ajax*. Für die letzten drei genannten Flugzeuge waren noch keine Piloten eingeteilt.<sup>26</sup>

Da das Exerzierfeld in Rakowice neben dem Flugpark auch von Fußtruppen und der Kavallerie benützt wurde, erließ das I. Korpskommando am 30. April 1913 in einem Kommandobefehl Verhaltensmaßregeln für die Truppen. Diese Regeln waren deshalb notwendig, weil die Truppen das erste Mal mit Flugmaschinen konfrontiert wurden. Die Truppen wurden instruiert, dass diejenigen, die das Flugfahrzeug





zuerst wahrnahmen, dieses sofort dem Kommandanten der übenden Abteilung durch Zuruf zu avisieren und an die in der Nähe übenden Abteilung weiterzugeben hatten. Das Flugzeug war ständig zu beobachten, um festzustellen, ob es zur Landung ansetzte. Als Anhaltspunkte für eine beabsichtigte Landung galten entweder das Umkreisen des Platzes oder eine sich geradlinig auf den Platz bzw. spiralförmig über dem Platz sich senkende Flugbahn. In allen Fällen war das Motorgeräusch nur schwach oder gar nicht hörbar. Sollte das Flugzeug zur Landung ansetzen, so war der Platz sofort rasch zu räumen und die Einfluglinie frei zu geben. Die Truppen wurden informiert, dass der Abstieg eines Flugzeuges von ca. 1.000 m Höhe in gerader Linie ca. 2 Minuten dauerte und die Landung bei Wind gegen denselben und dem Terrain nach bergauf erfolgte.<sup>27</sup>

Der Ausbau der Luftschifferabteilung mit neu aufgestellten Flugparks wurde zügig vorangetrieben. Deshalb ersuchte Obstlt. Uzelac am 11. Juni 1913 das Kriegsministerium sowohl für die bereits in Betrieb stehenden, als auch für die neu aufzustellenden Flugparks um eine zusätzliche dauernde Kommandierung von 112 Mann zur Luftschifferabteilung. Bereits in Betrieb waren der Flugpark Nr.1 in Fischamend, der Flugpark Nr.2 in Wr. Neustadt, der Flugpark Nr.3 in Görz, der Flugpark Nr.4 in Mostar, der Flugpark Nr.5 in Ujvidek, der Flugpark Nr.6 in Sarajevo, der Flugpark Nr.7 in Krakau, der Flugpark Nr.13/1 in Aspern und der Flugpark Nr.13/2 in Hajmasker. Die beiden letztgenannten Flugparks konnten nur auf Kosten der anderen Flugparks aufgestellt werden. Geplant war noch die Aufstellung des Flugparks Nr.8 in Budapest und des Flugparks Nr.9 in Graz.<sup>28</sup>

Infolge der militärischen Bereitschaft sowie der besonderen politischen Verhältnisse war der weitere Ausbau der Luftschifferabteilung mit Flugparks notwendig. Deshalb bat der Kommandant der Luftschifferabteilung am 17. Juli 1913 das Kriegsministerium um die nachträgliche Genehmigung für die neu aufgestellten Flugparks. Neben den bereits bestehenden Flugparks Nr.1 bis Nr.7 wurde der Flugpark Nr.13 in Hajmasker auf einen vollen Flugpark ausgestaltet und



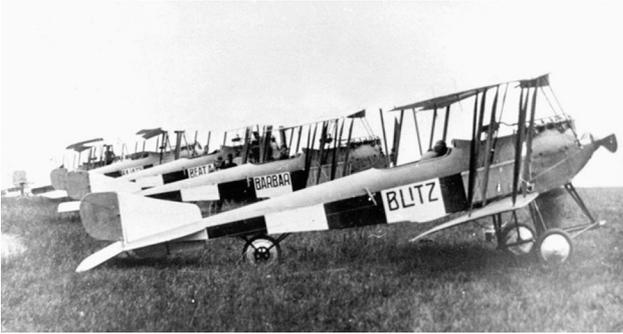
Etrich Taube „Allons“ (via Karl Meindl).

die Flugparks Nr.14 und Nr.15 in Aspern-Esslingen neu aufgestellt. Der Flugpark Nr.14 war für Przemysl und der Flugpark Nr.15 für Lemberg bestimmt.<sup>29</sup> Erst am 13. September 1913 genehmigte das k.u.k. Kriegsministerium nachträglich die Neuaufstellung der oben genannten Flugparks. Der für Przemysl bestimmte Flugpark Nr.14 und der für Lemberg bestimmte Flugpark Nr.15 sollten, sobald in diesen Orten Hangars etc. errichtet worden waren, dorthin verlegt werden.<sup>30</sup>

Auf Grund des weiteren Ausbaues der Luftschiffertruppe mussten auch die Verordnungen für ihre Organisation neu formuliert werden. Die mittlerweile ungenügenden „Provisorischen Organischen Bestimmungen“ von 1911 wurden durch die „Organischen Bestimmungen für die k.u.k. Luftschiffertruppe“ von 1913 auf den aktuellen Stand gebracht.

Da die Luftschiffertruppe nach der Vorstellung des Chefs des Generalstabes<sup>31</sup> bis März 1915 mit 40 Fliegerkompagnien dotiert sein sollte, begann man Anfang des Jahres 1914 mit einer Umgestaltung der Organisation der Fliegertruppe. So wurde die Aufstellung eines Regiments mit zwei Bataillonen, jedes Bataillon mit vier Kompagnien und die Kompagnie mit 4, nach Bedarf auch mit 6 Zügen, geplant. Die kleinste Einheit, der Zug, entsprach dabei etwa einem Flugpark und sollte aus vier Flugzeugen und einem Reserveflugzeug sowie dem dazu notwendigen Personal und Material bestehen. Regimentskommandant sollte der Kommandant der Luftschifferabteilung, Obstlt. Emil Uzelac sein. Weiters wurde festgelegt, dass bei Annahme der Kriegsordre die Flugparks Fliegerkompagnien aufzustellen hatten. Die Aufstellung und Umsetzung des Fliegerregimentes konnte durch den Kriegsbeginn nicht mehr durchgeführt werden. Einzig die Aufstellung der Fliegerkompagnien durch die Flugparks wurde so weit wie möglich umgesetzt.

Bis 1.3.1915 sollte der Flugpark bei Kriegsordre die Fliegerkompagnie aufstellen	
Flugpark Nr.1 - Wr. Neustadt	Fliegerkompagnie 1 und 11
Flugpark Nr.2 - Wr. Neustadt	Fliegerkompagnie 2 und 13
Flugpark Nr.3 - Görz	Fliegerkompagnie 3 und 15
Flugpark Nr.4 - Mostar	Fliegerkompagnie 4
Flugpark Nr.5 - Ujvidek	Fliegerkompagnie 5 und 12
Flugpark Nr.6 - Mostar	Fliegerkompagnie 6
Flugpark Nr.7 - Krakau	Fliegerkompagnie 7 und 9
Flugpark Nr.8 - Przemysl	Fliegerkompagnie 8
Flugpark Nr.10 - Graz	Fliegerkompagnie 10
Flugpark Nr.14 - Aspern	Fliegerkompagnie 14



Lohner Flugzeuge der Type B (Klaus Peters: Zur Entwicklung der österr.-ung. Militärluftfahrt von den Anfängen bis Ende 1915, Dissertation, Wien 1971).

Nach den obigen Bestimmungen sollte der Flugpark Nr.7 bei Kriegseintritt die Fliegerkompagnien 7 und 9 aufstellen. Mit Stand Februar 1914 befanden sich als Einsatzflugzeuge beim Flugpark Nr.7 die Lohner-Flugzeuge der Type B: *B-30*, *Bulle*, *Barbar*, *Bomerang* und als Schulflugzeuge die Etrich-Tauben der Type 1911: *S VI* und *F 3*.<sup>32</sup>

Am 28. Juni 1914 wurden der Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand und seine Frau Sophie in Sarajevo ermordet. Nach einem Ultimatum an Serbien wurde am 26. Juli 1914 die Alarmierung für den Kriegsfall „B“ angeordnet. Der 27. Juli 1914 war der 1. Alarmtag für die Militärbezirke Graz, Budapest, Temesvar, Prag, Leitmeritz, Zagreb und B.H.D. Für den Kriegsfall B war der 28. Juli 1914 der 1. Mobilisierungstag. Am 28. Juli 1914 erklärte Österreich-Ungarn Serbien den Krieg.

Auf Grund der Bündnispolitik befahl der russische Zar am 31. Juli 1914 die allgemeine Mobilmachung in Russland, die noch am gleichen Tag die allgemeine Mobilisierung in Österreich-Ungarn auslöste. Für die österreichisch-ungarische Wehrmacht war für den Kriegsfall Russland „R“ der 1. August 1914 der 1. Alarmtag und der 4. August 1914 der 1. Mobilisierungstag. Am 6. August 1914 erklärte Österreich-Ungarn Russland den Krieg.

Das Kriegsministerium befahl einige Tage vor dem 1. Alarmtag für den Kriegsfall „B“, am 23. Juli 1914, die ehest mögliche Bereitstellung folgender Flugparks mit je sechs zweisitzigen Flugapparaten: In Ujvidek den Flugpark Nr.5, in Krakau den Flugpark Nr.7, in Przemysl den Flugpark Nr.8 und in Sarajevo den Flugpark Nr.4. In Aspern wurde der Flugpark Nr.14 und in Wr. Neustadt der Flugpark Nr.2 marschbereit gestellt. Der Flugpark Nr.1 in Wr. Neustadt und der Flugpark Nr.10 in Graz wurden erst ausgerüstet.

Der Flugpark Nr.7 in Krakau stellte zu Kriegsbeginn nach den Mobilisierungsbestimmungen für die Luft-

schiffertruppe von 1913 die Fliegerkompagnie Nr.7 mit spätester Marschbereitschaft von 3 Mobilisierungstagen auf.<sup>33</sup> Am 3. August 1914 ordnete das k.u.k. I. Korpskommando in Krakau der Fliegerkompagnie 7 an, die Aufklärung über die Grenze in Richtung Jedrzejow – Kielce und Ostrowiec durchzuführen. Damit die Truppen die österreichisch-ungarischen Flugzeuge nicht beschossen, wurden die Flugzeuge am Schwanz rot-weiß gekennzeichnet.<sup>34</sup> Das I. Korpskommando erweiterte am 4. August 1914 die am Vortag ausgegebenen Direktiven für die Tätigkeit des Flugparks 7 bzw. der Fliegerkompagnie 7. Das I. Korpskommando befahl der Flik 7 so rasch wie möglich die zwei noch nicht eingeflogenen Apparate einzufliegen und verwendungsbereit zu stellen und dann die Flieger und Beobachter an diesen Apparaten einzuüben. Die zwei bereits eingeflogenen Apparate sollten so weit wie möglich geschont werden, um einen vorzeitigen Verlust des spärlichen und unersetzlichen Materials zu vermeiden.

Der Flugpark sollte vorläufig im Raum Ogodzieniec – Jedrzejow – Staszow – Nowy Porcyn aufklären: a) ob starke Bahntransporte in Jedrzejow eingetroffen und dort auswaggoniert worden bzw. wie viele russische Truppen dort schon eingetroffen waren; b) wie die Verhältnisse bei Ogodzieniec – Pilica, bei Mierzawa, bei Pinczow, bei Stascow und Nowy Porcyn waren.<sup>35</sup> Diese Aufklärungen konnte die Fliegerkompagnie 7 allerdings nicht durchführen, da sie auf Befehl des k.u.k. Armeekommandos dem 1. Armeekommando zugewiesen und in den Standort des 1. Armeekommandos verlegt werden sollte.<sup>36</sup> Am 6. August 1914 meldete die Flik 7 ihre Marschbereitschaft, um am 8. August 1914 nach Lancut abtransportiert zu werden. Die Flik 7 traf am 12. August mittags in Lancut ein. Einige Tage später wurde die Flik 7 nach Nisko weiterverlegt. Für die ebenfalls vom Flugpark Nr.7 in Krakau aufzustellende Flik 9 fehlten noch notwendiges Personal und Material. Sie wurde erst Monate<sup>37</sup> später ausgerüstet und an die Front abgesandt. □

Anmerkungen:

<sup>1</sup> KA/Wien, KM 1912, Abt.7, Nr.4467 res. v. 28.5.1912.

<sup>2</sup> KA/Wien, KM 1912, Abt.7, Nr.4467 res. v. 28.5.1912.

<sup>3</sup> Mitte Oktober 1912 begann der 1. Balkankrieg.

<sup>4</sup> KA/Wien, KM 1912, Abt.7, Nr.7405 v. 4.9.1912.

<sup>5</sup> Böhm-Ermolli, Dr.h.c. Eduard Freiherr von (21.2.1856-9.12.1941); 1.5.1897 Oberst, 1.5.1903 GM, 1.11.1907 FML, 7.2.1911 Bestellung zum kommandierenden General des I. Korps in Krakau, ?5.1912 G.d.K., 1.5.1916 GO, 31.1.1918 FM, 1.12.1918 pensioniert; im Oktober 1940 mit dem Charakter eines deutschen Generalfeldmarschalls ausgezeichnet.

<sup>6</sup> FML Blasius Schemua (1856-1920) Chef des Generalstabes: 3.12.1911-12.12.1912; 1.5.1909 FML; 1.11.1913 G.d.I.; 23.3.1915 pensioniert.



- <sup>7</sup> Gltsts.No.3947 v. 5. Oktober 1912.
- <sup>8</sup> D.ö. Staatsamt für Heerwesen, Abt.11, Nr.1259 v. 21.5.1919.
- <sup>9</sup> Die Namensnennung folgt dem Originaldokument.
- <sup>10</sup> Die Namensnennung folgt dem Originaldokument.
- <sup>11</sup> KA/Wien, KM 1912, Abt.7, Nr.8372 v. 20.10.1912.
- <sup>12</sup> Einteilung und Dislokation des I. Korps mit 1. November 1912: Von der Luftschifferabteilung befand sich der Fliegerzug Nr.4 unter dem Kommando von Oblt. Oelwein des FsAR.Nr.2 in Krakau.
- <sup>13</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.223 res. v. 1912.
- <sup>14</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.223 v. 1912.
- <sup>15</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.264 v. 1912.
- <sup>16</sup> FML Leopold Edler von Schleyer = Schleyer von Pontemalghera, Ing. Leopold Freiherr (2.6.1858-2.5.1920), 1.5.1907 GM, 1.5.1911 FML, 1.5.1915 FZM, 1.1.1919 pensioniert.
- <sup>17</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.307 v. 1912.
- <sup>18</sup> FML Leopold von Schleyer, Kommandant der Verkehrstruppenbrigade, Hptm. Ludwig Leidl, der Verkehrstruppenbrigade, Hptm. Wilhelm Dworschak, der Luftschifferabteilung, Hptm. Julius Waltl, der 5/M Abteilung des Kriegsministeriums, Militärintendant Alfred Otto, der 5/M Abt. d. KM, Hptm. d. Geniestabes Michael Weinmann, der Geniedirektion in Krakau, Hptm. Heinrich Godewski, der Militärbaubteilung des I. Korps.
- <sup>19</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.224 v. 1912.
- <sup>20</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.441 res. v. 1912.
- <sup>21</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.383 res. v. 16.12.1912.
- <sup>22</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.423 v. 1912.
- <sup>23</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.383 res. v. 15.12.1912.
- <sup>24</sup> Korps- und Landwehrkommandobefehl Nr.45 vom 20. Dezember 1912; M.A.Nr.11.705.
- <sup>25</sup> Korps- und Landwehrkommandobefehl Nr.8 vom 28. Februar 1913; M.A.Nr.1919.
- <sup>26</sup> K.u.k. Luftschifferabteilung Res.Nr.365 v. 1913.
- <sup>27</sup> Korps- und Landwehrkommandobefehl Nr.17 vom 30. April 1913.
- <sup>28</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.1384 v. 1913.
- <sup>29</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.1723 v. 1913.
- <sup>30</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.1723 res. v. 1913.
- <sup>31</sup> Conrad von Hötendorf, Franz Xaver Josef, Graf (11.11.1852-25.8.1925), 1.5.1899 GM, 1.11.1903 FML, 1.11.1908 FZM, 15.11.1908 G.d.I., 23.6.1915 GO, 25.11.1916 FM, 1.12.1918 pensioniert; Chef des Generalstabs von 18.11.1906-3.11.1911 und von 12.12.1912-1.3.1917.

- <sup>32</sup> Reinhard Keimel: Österreichs Luftfahrzeuge – Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918; Weishaupt Verlag, Graz, 1. Auflage 1981, S. 240.
- <sup>33</sup> KA/Wien, KM Abt.5/M, Nr.956 res. v. 24.10.1913.
- <sup>34</sup> NFA I. Korpskommando Op.Nr.18 v. 3.8.1914
- <sup>35</sup> NFA I. Korpskommando Op.Nr.32 v. 4.8.1914
- <sup>36</sup> NFA I. Korpskommando Op.Nr.136 v. 9.8.1914
- <sup>37</sup> Nachträglich genehmigte das Kriegsministerium am 13. Oktober 1914 die Finanzierung von weiteren fünf neu aufzustellenden Fliegerkompagnien. Eine davon war die Flik 9. Die Fliegerkompagnie 9 sollte ursprünglich vom Flugpark 7 Krakau aufgestellt werden wurde aber von der Pilotenschule Aspern aufgestellt. Am 21. November 1914 ging die Flik 9 ins Feld ab und gelangte nach Kevevara und wurde dem Armeekommando Temesvar unterstellt.



**Vorankündigung  
ÖFH Sonderband 34**

**Das Fliegende Personal der k.u.k.  
Fliegerkompagnien im Ersten Weltkrieg**

Basierend auf den Quellen des Österreichischen Staatsarchives kann der Autor Robert Veinfurter, selbst langjähriger Mitarbeiter des Kriegsarchives, erstmals ein umfassendes Verzeichnis des Fliegenden Personals aller Fliegerkompagnien vorlegen. Reich illustriert, erscheint im Herbst 2017.



**ÖFH Sonderband 33**

Gottfried Holzschuh

**Handbuch der Österreichischen  
Luftfahrzeug-Register 1920 – 2015**

Dieses reich illustrierte Nachschlagewerk verzeichnet erstmals sämtliche zivil registrierte Luftfahrzeuge Österreichs seit dem Ersten Weltkrieg.

**DIN A4-Querformat, Hardcover, gebunden, 360 Seiten,  
306 S/W- und 38 Farbabbildungen, ISBN 978-3-200-04140-0**

**Bestellung:** oefh@gmx.at; **Preis:** Inland: € 49,90 incl. Versand  
EU: € 59,90 incl. Versand, Preis außerhalb Europas auf Anfrage.

Zahlung an ÖFH, Bank: Volksbank Wien-Baden AG  
BIC: VBWIATW1, IBAN: AT20 4300 0423 9893 0000  
Versand nach Zahlungseingang!

# 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 Dorner (H.D.),  
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. Eine redaktionelle Bearbeitung behalten wir uns vor. 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 Dorner, 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