



**ÖSTERREICHISCHER
FLIEGER IM LUFTKAMPF
MIT EINER MASCHINE
VOM TYP NIEUPORT, 1917.**

LUFTKRIEG

TIROLER KRIEGSADLER

Der Luftkrieg an der Tiroler Front ist ein fast vergessenes Kapitel des Ersten Weltkriegs. Zahlreiche Tiroler und Vorarlberger dienten zwischen 1914 und 1918 als Piloten und Beobachter in den österreichisch-ungarischen Luftstreitkräften.

THOMAS ALBRICH/NIKOLAUS HAGEN 

Viele Menschen assoziieren heute mit dem Ersten Weltkrieg an der Südwestfront, also entlang der Tiroler und Kärntner Grenzen zu Italien, vor allem den Hochgebirgskrieg und heftige Artillerieduelle. Vergessen ist, dass hier auch ein zunehmend intensiverer Luftkrieg ausgefochten wurde, mit einer starken Tiroler Beteiligung. Rund 150 Piloten und Beobachteroffiziere aus Tirol, Südtirol, dem Trentino und Vorarlberg kämpften bis



IGNAZ „IGO“ ETRICH (LI.) MIT KARL ILLNER VOR EINER ETRICH TAUBE, 1912.

Kriegsende 1918 einen immer hoffungsloseren Kampf. Ihre Lebensgeschichten waren bislang größtenteils unbekannt.

DIE FRÜHE LUFTFAHRT IN TIROL

Zu Kriegsbeginn 1914 steckte die Fliegerei noch in den Kinderschuhen. Die amerikanischen Brüder Wright gelten gemeinhin als die ersten, die 1903 erfolgreich einen Motorflug absolvierten. Die ersten, die hierzulande die

© <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at>



© alle Bilder Tiroler Kaiserjägermuseum

ÖSTERREICHISCHE ALBATROS D.III BEIM FLUG ÜBER DIE SÜDLICHE MARMOLATA.

Lüfte eroberten, waren die Ballonfahrer des „Vereins für Luftschiffahrt in Tirol“. Ab 1910 unternahmen sie weite Fahrten, bei denen sie sogar die Alpen überquerten und dabei fast bis zur Adriaküste gelangten. Zu den frühen Tiroler Ballonführern zählten die Innsbrucker Heinz von Ficker, Meteorologe und Föhnforscher, oder der Optiker Fritz Miller sowie Hermann Schwaighofer, ein Privatier. In ihrem Umfeld bewegte sich der junge Innsbrucker Student Oskar Hummel, der 1910 den „Alpenjäger“, das Modell eines neuartigen lenkbaren Luftschiffs vorstellte. Die Umsetzung dieses zukunftsweisenden Ansatzes scheiterte schließlich an Geldmangel. Im September 1912 konnte man in Tirol, anlässlich der Innsbrucker Flugtage, dann zum allerersten Mal ein Flugzeug bestaunen: eine Etrich Taube der österreichisch-ungarischen Armee.

Bei Kriegsbeginn wurden die Tiroler Ballonfahrer zur k. u. k. Luftschiffertruppe eingezogen. Eine Fliegertruppe existierte damals erst in Ansätzen. Das Flugzeug galt 1914 noch als unterstützendes Aufklärungsmittel. Rasch wurde aber der militärische Wert erkannt und neue Fliegerkompagnien aufgestellt.

DIE LUFTFRONT IM TIROLER HOCHGEBIRGE

Die Kriegserklärung des ehemaligen Verbündeten Italien im Mai 1915 änderte die Lage dramatisch. Die k. u. k. Luftfahrtruppen konn-

ten zu Beginn der Feindseligkeiten im Süden gerade einmal drei Fliegerkompagnien mit jeweils sechs nur zum Teil einsatzbereiten und für das gebirgige Gelände tauglichen Maschinen ins Feld bringen. Zur Verstärkung kam im Sommer 1915 für kurze Zeit eine bayerische Fliegerstaffel mit ebenfalls sechs Maschinen ins Pustertal, die allerdings nicht jenseits der italienischen Grenze operieren durften, da Italien und das Deutsche Reich noch nicht im Kriegszustand waren. Bis Jahresende 1915 standen sieben Fliegerkompagnien an der Südwestfront. Unter dem fliegenden Personal der Luftfahrtruppen befanden sich gerade einmal ein Dutzend Piloten und Beobachterooffiziere aus Alttirol und Vorarlberg. Allesamt Freiwillige, da die Fliegerei selbst in Friedenszeiten lebensgefährlich war. Das Hochgebirge verhinderte aber vorerst größere Fliegeraktivitäten auf beiden Seiten.

BEI DEN KRIEGSADLERN IM WINTER

Schon kurz nach Neujahr 1916 wurde das heutige Trentino immer stärker zum Ziel italienischer Fliegerangriffe und der Luftkrieg für die Tiroler Bevölkerung in den Grenzregionen immer spürbarer. Im Gegenzug starteten die k. u. k. Fliegertruppen Vergeltungsangriffe auf italienische Städte wie Mailand, Venedig und Padua. Ein Großangriff auf die

Albatros D.III

Das Jagdflugzeug der Albatros Flugzeugwerke aus Berlin wurde von den Mittelmächten eingesetzt. Als direkter Nachfolger der gerade erst in die Truppe eingeführten Albatros D.III entstand zum Jahresbeginn 1917 die Albatros D.V. Die anfänglich innovative Albatros D.V galt am Ende des Ersten Weltkriegs allerdings als veraltet und hatte gegen modernere Flugzeuge der Alliierten kaum noch Chancen.

Nieuport 28

Die Nieuport 28 war ein einsitziges Doppeldecker Jagdflugzeug. Das Flugzeug wurde vom französischen Konstrukteur Gustave Delage entworfen und flog erstmals im Juni 1917. Amerika verfügte zur Zeit seines Kriegseintrittes im Jahr 1917 über keine eigene Produktion von Jagdflugzeugen und kaufte deshalb größere Stückzahlen dieses Typs von der französischen Armee. Obwohl die Nieuport 28 bereits als veraltet galt, konnten amerikanische Piloten mehr Luftsiege als Verluste melden. Dank des 160 PS starken Umlaufmotors war die Nieuport 28 insgesamt ein schnelles Jagdflugzeug.



KAMPFBEREIT: ÖSTERREICHISCHE JAGDSTAFFEL IM ETSCHTAL, 1917.



IM EINSATZ: ERKUNDUNGSFLUG IM ORTLERGEBIET.



ZEITBILDER

1. Abgeschossene italienische „Caproni“-Maschine an der Isonzofront, 1917. Der aus dem heutigen Trentino stammende Luftfahrtingenieur Giovanni Battista Caproni gründete 1908 eine Werkstatt für den Flugzeugbau und entwickelte während des Ersten Weltkriegs eine Reihe schwerer Bomber, angefangen mit der Caproni Ca.1.
2. Abgeschossene Caproni an der Tiroler Gebirgsfront, 1916.
3. Abgeschossene Caproni, die mit drei Maschinengewehren ausgestattet war.
4. Österreichischer Aufklärer über dem Caldonazzosee.

Brücken über den Piave endete mit heftigen Verlusten der angreifenden k. u. k. Flieger. Ein seltener Kurzfilm von Ende 1916 mit dem Titel „Bei den Tiroler Kriegsadlern im Winter“ ist eines der wenigen Filmdokumente vom Luftkrieg in den Alpen.

Interessant ist der Umstand, dass erst im Laufe des Jahres 1916 vermehrt Tiroler beim fliegenden Personal auftauchten, nämlich gut drei Dutzend Männer. Sie stammten, im Gegensatz zu den Pionieren der Luftfahrt, aus allen sozialen Schichten: darunter Studenten, Arbeiter, Eisenbahner, Handwerker und Beamte. Einer davon war der Innsbrucker Fluglehrer Franz Chizzali, ein Phantast der Nachkriegszeit, der vom Bau eines Flugfelds auf der Seegrube, 1900 Meter über Innsbruck, träumte. Ebenfalls 1916 zu den k. u. k. Luftfahrtruppen stieß Major Alfred von Eccher, gegen Kriegsende Kommandant der Flieger an der Tiroler Front. In den 1920er Jahren leitete Eccher den neu eröffneten Innsbrucker Flugplatz in der Reichenau.

DIE LUFTGEFAHR WÄCHST

Erst 1917 stellte Österreich Flieger-Jagdkompanien auf, die ab dem Jahresende einen zunehmend aussichtslosen Kampf gegen die immer überlegeneren italienischen und alliierten Luftstreitkräfte führen mussten. Auch die Bedrohung Südtirols durch italienische Fliegerangriffe nahm spürbar zu. Die Folge: In den größeren Orten wurden Luftschutzmaßnahmen ergriffen und vereinzelt, wie in Bozen, einzelne Flakgeschütze aufgestellt. Schließlich wurde für Tirol und Vorarlberg ein militärischer „Luftfahrzeugabwehrdienst“ mit Kom-



FEINDKONTAKT: FLUGABWEHRGESCHÜTZ AN DER SÜDFRONT, 1917.

LITERATUR QUELLEN

Thomas Albrich/
Nikolaus Hagen/
Stefan Stachniß

Flieger aus Tirol und
Vorarlberg in den
k. u. k. Luftfahrtruppen

Band 1: Feldpiloten,
Beobachteroffiziere
und Ballonfahrer bis
Ende 1915
(April 2024)

Band 2: Feldpiloten,
Beobachteroffiziere
und Ballonfahrer bis
Ende 1916
(April 2024)

Band 3: Feldpiloten,
Beobachteroffiziere
und Ballonfahrer bis
Ende 1917
(Frühjahr 2025)

Band 4: Feldpiloten,
Beobachteroffiziere
und Ballonfahrer bis
Ende 1918
(Frühjahr 2025)
Universitätsverlag
Wagner, Innsbruck

mando in Innsbruck aufgestellt. Im Oktober 1917 gab es noch einmal Hoffnung auf einen Sieg, als es den durch deutsche Einheiten verstärkten k. u. k. Truppen gelang, in der zwölften Isonzo-Schlacht nach Westen durchzubrechen und bis zum Piave zu gelangen. Dort kamen die müden Truppen nicht mehr voran. Bis Ende 1917 kamen 47 Piloten und Beobachteroffiziere aus Tirol und Vorarlberg neu zum Fliegenden Personal der k. u. k. Luftfahrtruppen.

„FEINDLICHE FLIEGER ÜBER INNSBRUCK“

Mit Jahresanfang 1918 kam der Luftkrieg endgültig in voller Härte in Tirol an. Während Trient und Bozen und andere Orte im Süden fast regelmäßig von Fliegern angegriffen wurden, gegen Kriegsende auch in der Nacht von italienischen Luftschiffen, war die Landeshauptstadt Innsbruck am 20. Februar 1918 überraschend das Ziel eines Fliegerangriffs, der auch ein ziviles Todesopfer forderte. Immer öfter fanden Luftkämpfe über Südtirol statt und italienische Fliegerangriffe trafen nun auch Orte wie Franzensfeste, Brixen und Lienz. Im letzten Kriegsjahr 1918 stießen noch einmal 35 Neulinge aus Tirol und Vorarlberg zum fliegenden Personal. Das plötzliche Kriegsende Anfang November 1918 führte zu einer chaotischen Auflösung der k. u. k. Luftfahrtruppen, von der die vielen zurückgelassenen Flugzeuge in Innsbruck und Hall zeugten. Einzelne Tiroler Flieger kehrten bei Kriegsende Anfang November 1918 in ihren Flugzeugen über den Brenner nach Hause zurück, so nach Itter und Mötz.

FIN

TIROLER PILOTEN

Heinrich Bier Der erste Tiroler Pilot

Oberleutnant Heinrich Bier, der im Oktober 1910 den österreichischen Pilotenschein mit der Nr. 18 erhielt, war der erste Tiroler Pilot. Von seinen Leistungen zeugt ein zeitgenössischer Pressebericht:

„Welche aeronautischen Kräfte unser Land und speziell Innsbruck in sich birgt, beweisen nicht nur die zahlreichen im Lande lebenden Erbauer und Erfinder von Flugmaschinen und Flugschiffen, sondern auch die Erfolge, die Oberleutnant Bier in letzter Zeit mit seinen Flügen errungen hat. Oberleutnant Bier ist seit einigen Jahren in Innsbruck, bzw. Hochfilzen, ansässig und eines der tätigsten Mitglieder des Tiroler Automobilklubs.... Erst letzthin meldeten die Blätter von einem von ihm erzielten Rekord. Am 29. April 1911 unternahm Oberleutnant Bier mit seinem Etrichmonoplan eine Fahrt über Wiener-Neustadt zur Frühjahrsparade auf der Schmelz in Wien. Der kühne Pilot stieg um 9 Uhr 14 Minuten vom Flugfeld in Wiener-Neustadt auf, erreichte bald eine Höhe von 300 Metern und flog nach 25 Minuten bereits über dem Paradeplatz auf der Schmelz, wo sein Erscheinen natürlich großes Aufsehen erregte. Dann überflog er Schönbrunn, umkreiste den Stephansturm und kehrte wieder nach Wiener-Neustadt zurück.“

Oskar Knoll

Oskar Knoll war einer der Tiroler, die 1917 zur Fliegertruppe kamen. Der junge Innsbrucker hatte zuvor die Münchner Akademie absolviert und war als Kunstmaler tätig. Im Frühjahr 1917 meldete er sich zu den Fliegern und wurde zum Beobachteroffizier ausgebildet. Mit der Fliegerkompanie 11 kam er zuerst nach Bruneck und dann nach Levico. Am 30. Jänner 1918 stieg Knoll mit dem Piloten Ernst Winkler zu einem Aufklärungsflug auf. Einige Tage darauf meldeten die Zeitungen: „Der Fliegeroberleutnant Oskar Knoll wurde am 30. Jänner bei einem Kampfflug über der italienischen Front aus einer Höhe von 2000 Meter abgeschossen und stürzte hinter den feindlichen Linien nieder.“

Während Winkler überlebte und in italienische Gefangenschaft geriet, ist Knolls Schicksal ungeklärt. Seit seinem letzten Flug galt er als vermisst. Vermutlich ist er bei seinem letzten Flug gefallen. Sein Schicksal teilten viele Tiroler Flieger.