Osudy moravských a slezských rodáků u letecké setniny číslo 16[1]

Petr Aharon Tesař

DOI 10.69108/slsb.2026.1.04

Petr Aharon Tesař: The Stories of Moravian and Silesian Natives in the 16th Aviation Squadron

This study examines the fates of natives of Moravia and Silesia who served in the 16th Aviation Squadron of the Austro-Hungarian Air Force during World War I. The aim of this article is to present new information about members of the Austro-Hungarian Air Force who came from Moravia and Silesia, and to supplement and expand upon previously known data, in the context of their service with this specific unit. The primary source base for the study consists mainly of the archival collections of the Kriegsarchiv in Vienna; genealogical research draws primarily on the collections of the Provincial Archives in Opava and the Moravian Provincial Archives in Brno, the National Archives in Prague, and other institutions. Supplementary sources include museum collections, scholarly literature, and private collections. For the 16th Aviation Squadron, a total of nine members born in Moravia and Silesia were successfully identified. Some biographical details are being presented here for the very first time. The study also serves as a contribution to the history of a dynamically evolving new profession in the first half of the 20th century – that of a member of the military air force.

Key Words: *Moravia; Silesia; Austria-Hungary; Air Force; World War I; Aviation*

V řadách rakousko-uherského letectva působily na základě odhadu přinejmenším stovky příslušníků, narozených na území Moravy a Slezska. Zmínka o odhadu však není náhodná. Identifikace místa narození jednotlivých příslušníků letectva je poměrně komplikovanou záležitostí. V archivních pramenech se obvykle dá zjistit místo a datum narození (resp. alespoň ročník) u většiny létajícího personálu, tzn. u pilotů a pozorovatelů. Situaci komplikuje fakt, že armádu zajímala více domovská příslušnost, zejména u odvodů branců, než místo narození, což vedlo k mnoha záměnám těchto dvou kategorií, které často nemusely být totožné. Nejsnazší je situace u důstojníků, u nichž se dochovalo nejvíce informací, nicméně vídeňský Kriegsarchiv zdaleka neobsahuje osobní spisy na všechny důstojníky. Informace o datu a místu narození (nebo domovské příslušnosti) lze nalézt v kartotékách, kmenových listech a formulářích. V pravidelných měsíčních zprávách o činnosti navíc uváděl velitel letecké setniny adresy nejbližších příbuzných k jednotce nově přidělených důstojníků, což někdy může sloužit jako vodítko k dalšímu bádání. Udávaná místa narození tedy bylo nutné vždy ověřit pomocí matričních údajů.

1 Studie je přímým výsledkem projektu Slezské univerzity v Opavě SGS/6/2025 „Osudy moravskoslezských rodáků u letecké setniny rakousko-uherského letectva“.
Za pomoc při získávání potřebných informací děkuji kolegům: Gerald Penz, Reinhard Masajdek (†), Christian Reiterer (Rakousko), Zoltán Czirók (Maďarsko), Aaron Weaver (USA), Jiří Neminář, Jan Kolář, Bohumír Kudlička, Jaromír Hejl (Česká republika). Za možnost využít sbírku fotografií Pavla Zagory děkuji Muzeu Hlučínska.

Slezský sborník_1_2026.indd 59 11.11.2026 13:55:54

Pokud jde o příslušníky pozemního personálu, v kmenové knize evidovaných příslušníků setniny – Grundbuchblatt, pokud se vůbec dochovala, jsou uváděny pouze ročníky narození zapsaných vojáků, nikoli místa narození. Osobní spisy se u většiny z nich, pokud se např. později nestali piloty, nedochovaly vůbec. Z tohoto důvodu je vyloučena celková statistika příslušníků jednotek podle místa narození. Zdroji informací o místu narození pozemního personálu letectva tak zůstávají především často velmi kusé informace pamětníků či jejich potomků. Určit přesný počet příslušníků personálu letecké setniny, pocházejících z Moravy a Slezska, není tedy z výše uvedených důvodů možné ani u letecké setniny č. 16.

Skladba identifikovaných rodáků u této jednotky odpovídá daným limitům, z celkem devíti osob jde o šest důstojníků a tři poddůstojníky, resp. příslušníky mužstva. K identifikaci moravskoslezských rodáků přispěly informace z vojenských archivních pramenů a z literatury, které byly následně ověřeny genealogickým výzkumem. U setniny nepochybně sloužili i další rodáci, které se identifikovat dosud nepodařilo. Při výběru konkrétního útvaru padla volba na leteckou setninu č. 16 rovněž z důvodu bohaté ikonografické složky z pozůstalosti po Pavlu Zagorovi, hlučínském fotografovi, který ze všech identifikovaných rodáků sloužil u jednotky nejdéle, a to téměř tři roky. Na jeho sbírku jsou četné odvolávky v textu. Vzhledem k tomu, že není možné doplnit tuto studii o větší penzum fotografií, je výběr Zagorových válečných snímků z doby jeho působení u letecké setniny č. 16 zveřejněn zvlášť v drobné ikonografické publikaci Slezské univerzity v Opavě.[2]

K uvedení do kontextu slouží první tři kapitoly, zaměřené na historii letecké setniny č. 16 od jejího vzniku přes nasazení na korutanské frontě včetně jednotlivých detašmánů, přesun na grappskou frontu až po závěrečný ústup do zázemí koncem října 1918. Na této časové ose je vždy uvedena zmínka, kterých rodáků se dané období týká. Následují chronologicky řazené kapitoly k jednotlivým osobnostem.

Fliegerkompagnie 16

Od vzniku setniny k prvním operacím na korutanské frontě

Předválečný plán generálního štábu rakousko-uherské armády pro výstavbu rakousko-uherského letectva počítal pro jaro 1914 s 15 leteckými setninami po 6 letadlech, tedy celkem 90 bojových letadel, a pro podzim 1914 s 20 leteckými setninami s celkem 120 letadly.[3] Mírový stav k.u.k. Luftschifferabteilung (zkratka LA, císařský a královský Vzduchoplavecký oddíl) sestával dosud z 10 tzv. leteckých parků (Flugpark), rozmístěných zejména v Rakousku, ale také v Uhersku (resp. Vojvodině), Haliči a Bosně. V případě mobilizace měl každý z leteckých parků sestavit jednu až dvě bojové setniny.[4] Cílový

2 V rámci projektu SGS/6/2025 „Osudy moravskoslezských rodáků u letecké setniny rakousko-uherského letectva“.

3 Reinhard DESOE, *Die k.u.k. Luftfahrtruppe – Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918*, Wien 1999, s. 44.

4 Andrzej OLEJKO, *The Habsburgs` Wings 1914*, Lublin 2018, s. 45–47.

Slezský sborník_1_2026.indd 60 11.11.2026 13:55:54

stav (Sollstand) každé letecké setniny (Fliegerkompagnie, zkratka Flik) měl sestávat z 8 pilotů, 6 pozorovatelů, 100 mužů pozemního personálu, 94 koní a 47 transportních vozů. Z plánovaných 8 pilotů měl být jeden velitel polní pilot (Kommandant-Feldpilot), jeden další polní pilot (Feldpilot, zkratka FP)[5] důstojník a 6 pilotů poddůstojníků. Konkrétnímu letu však vždy velel důstojník pozorovatel (Beobachter, zkratka BO), a to bez ohledu na hodnost.[6] Výrobní kapacity dunajské monarchie a možnosti výcviku letců, zejména pilotů, však potřebám armády plně nedostačovaly. Je třeba rovněž vzít v úvahu celkovou nebezpečnost nové zbraně, jakou chatrná letadla ze dřeva a plátna představovala, což se projevovalo ztrátami letadel i letců ještě v dobách míru.

Když císař Franz Josef I. vyhlásil 31. července 1914 všeobecnou mobilizaci, bylo možné v prvních týdnech sestavit z leteckých parků pouze 13 leteckých setnin. Z plánovaných 120 pilotů jich bylo k dispozici 85 a z předepsaných 90 letadel pak jen 39! Posilu přinesla následná konfiskace soukromých letadel, nicméně z celkového počtu 79 jich bylo pro válečné účely způsobilých jen dalších 39.[7] Počátkem října 1914 se na severovýchodní frontě proti carskému Rusku buď již nacházelo, nebo mělo být neprodleně nasazeno devět leteckých setnin (Flik 1, 3, 7, 8, 10, 11, 13, 14 a 15). Čtyři setniny (Flik 2, 4, 5 a 6) byly nasazeny na jihovýchodní frontě proti Srbsku.[8]

Dne 8. října 1914 bylo rozhodnuto o vytvoření leteckých setnin č. 9, 12 a 16 z dosud v míru fungujících leteckých škol.[9] Konkrétně Fliegerkompagnie 16 byla sestavena z personálu a letadel Pilotenschule ve Wiener Neustadt.[10] Uvedené jednotky se podařilo aktivovat v průběhu října a listopadu 1914. Zatímco setnina č. 9 putovala na srbskou frontu, Fliegerkompagnie 12 a 16 zůstávaly jako rezerva v zázemí a plnily úlohu výcviku pilotů a pozemního personálu.[11] Velitelem Flik 16 byl jmenován předválečný pilot a vídeňský rodák Oberleutnant (nadporučík, zkratka Oblt.) Richard Schuster.[12]

Na jaře 1915 došlo k podstatné změně mezinárodní situace. Počátkem května 1915 vystoupila Itálie z Trojspolku a bylo zřejmé, že záhy vstoupí do války proti svým bývalým spojencům. Dvě dosud na frontě nenasazené jednotky, Flik 12 ve Fischamendu u Vídně

5 Aby se mohl pilot (Flugzeugführer) stát polním pilotem (Feldpilot), musel splnit dané podmínky, které se od počátku války průběžně měnily, až se ustálily na povinnosti absolvovat nejméně 10 bojových letů, což však v létě 1915 ještě neplatilo. Původní mírové požadavky byly pochopitelně jiné. O tom, zda je již „řidič létadla" skutečně polním pilotem, rozhodoval velitel setniny, na jehož návrh byl adept poté jmenován velitelem letectva polním pilotem, který měl právo nosit odznak polního pilota (Feldpilotenabzeichen, FP-Abz.).

6 Ernst PETER, *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794–1919*, Stuttgart 1981, s. 115.

7 R. DESOE, *Die k.u.k. Luftfahrtruppe*, s. 82.

8 A. OLEJKO, *The Habsburgs` Wings*, s. 66.

9 Tamtéž, s. 82.

10 Karl MEINDL – Peter SCHIEMER, *Die Verluste der k. u. k. Luftfahrtruppen und ihre Luftsiege*, Stand 3. Mai 1996 (nepublikovaný rukopis).

11 E. PETER, *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe*, s. 118.

12 Jeho pilotní diplom FAI Rakouského aeroklubu, vydaný 13. ledna 1913, nesl č. 93, viz Marcus ZELEZNY, *Pilotendiplome des Österreichischen Aëro-Clubs Inhaber, Prüfer und Bedingungen (1910–1919)*, Wien 2019, s. 36.

Slezský sborník_1_2026.indd 61 11.11.2026 13:55:54

a Flik 16 ve Wiener Neustadt, byly uvedeny do pohotovosti, přičemž bylo rozhodnuto, že obě budou před nasazením soustředěny v Laibachu (Ljubljana, Slovinsko). Obě jednotky byly u leteckého arzenálu (Fliegerarsenal, Flars) ve Fischamendu vybaveny dvoumístnými dvouplošníky Lohner Pfeilflieger Type E (Lohner B.III série 14), poháněnými motory Austro Daimler o výkonu 100 koní. Letecká setnina č. 12 dorazila do slovinské metropole 21. května 1915.[13] Ukázalo se, že letouny Lohner série 14 jsou pro operace v hornatém terénu poněkud slabé, špatně stoupají a neunesou nad hory kulomet a bomby.[14] Poté, co Itálie vyhlásila 23. května 1915 Rakousko-Uhersku válku, vydalo k.u.k. Kriegsministerium (ministerstvo války) ještě týž den rozkaz velitelství Vzduchoplaveckého oddílu odeslat Flik 16 „neprodleně" z Fischamendu do Laibachu, kde se nacházelo velitelství 5. Armee, pod nějž měly dosud náhradní jednotky Flik 12 a 16 spadat.[15]



Obr. 1: ***Důstojníci letecké setniny č. 16 před letounem Aviatik B.II série 32 v září 1915. Zleva pozorovatel Oblt. Rudolf Matt, letecký referent armádní skupiny generála Rohra Oblt. Richard Blüthgen, velitel setniny polní pilot Hptm. Rudolf Schuster, pozorovatelé Oblt. Imre Dobay von Dobo a moravský rodák Oblt. Oskar Futter.***
Sbírka Petr Aharon Tesař

13 Gerald PENZ, *Die k.u.k. Flieger an der Tiroler Front im Jahre 1915*, Wien 2019, s. 11–15.

14 Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER, *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, Mountain Wiev 1993, s. 40.

15 G. PENZ, *Flieger an der Tiroler Front*, s. 11–15.

Slezský sborník_1_2026.indd 62 11.11.2026 13:55:54

Celá Italská fronta se měla v budoucích dnech v zásadě rozčlenit na sočskou frontu (Isonzofront), tedy úsek podél řeky Soči (Isonzo) až k Jaderskému moři, spadající pod velitelství 5. Armee, a jihotyrolskou frontu (Südtirolerfront), úsek od švýcarských hranic až po Dolomity, spadající pod Landesverteidigungskommando Tirol (velitelství zemské obrany Tyrolska). Na sočskou frontu byly dále staženy letecké setniny č. 2 a 8 z balkánské, resp. z ruské fronty.[16] Leteckou setninu č. 16 si však nakonec pro svůj úsek, nacházející se v Korutanech mezi oběma hlavními částmi italské fronty, vyžádal velitel armádní skupiny General der Kavallerie (G.d.K.) Franz Rohr a jednotka tak putovala do St. Veit an der Glan, kde sídlilo Armeegruppenkommando (AOK) Rohr. Tato část italské fronty pak byla označena také jako korutanská fronta (Kärntnerfront). Velitelství 5. Armee si pak namísto Flik 16 stáhlo z Banátu leteckou setninu č. 4.[17]

Jihotyrolská fronta by tak zůstala na počátku války s Itálií bez letecké podpory. Tu nakonec zajistilo německé císařství, když do Dolomit vyslalo Deutsche Alpenkorps (Německý alpský sbor, ve skutečnosti zesílená divize), jehož součástí byl i nově zformovaný bavorský polní letecký oddíl (Feldfliegerabteilung, FFA) č. 9b, který se svými dvouplošníky LVG B.I (Otto) a hornoplošníky Pfalz Parasol[18] působil od počátku června 1915 na improvizovaném polním letišti Toblach. Vzhledem ke skutečnosti, že Německo ještě nebylo s Itálií oficiálně ve válce (formálně až od 28. srpna 1916), měli němečtí letci zákaz přelétávat italskou hranici.[19] Tato jednotka působila v Alpách do 9. srpna 1915, kdy obdržela rozkaz k přesunu do Alsaska.[20] První rakousko-uherskou leteckou jednotkou na jihotyrolské frontě se tak stala nová Fliegerkompagnie 17, nasazená od poloviny června 1915 v Gardolo u Tridentu (Trient, Trento).[21]

Na svém prvním frontovém působišti v Korutanech se Fliegerkompagnie 16 nacházela již koncem května 1915, kam však vzhledem k negativní zkušenosti se slabými Lohnery B.III odjela bez letadel.[22] Počátkem června se setnina přesunula blíže frontě na polní plochu u obce Seebach nedaleko města Villach v podhůří Karnických a Julských Alp. Toto letiště se stalo hlavním sídlem jednotky až do podzimu 1917.[23] Tam také obdržela setnina 7 letounů Aviatik B.II série 32 s motory Austro Daimler o výkonu 120 koní.[24]

16 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front 1915–1916*, Wien 2003, s. 104.

17 G. PENZ, *Flieger an der Tiroler Front*, s. 11–15.

18 V licenci stavěný francouzský letoun Morane-Saulnier Type L s rotačním motorem.

19 Pro jistotu obdržela německá letadla k černým železným křížům ještě dosavadní rakousko-uherské výsostné označení v podobě červeno-bílých pruhů na trupu a křídlech. Od července 1915 používalo rakousko-uherské letectvo jako výsostné označení rovněž černé železné kříže na křídlech, trupu a směrové ocasní ploše, a červeno-bílé pruhy již nadále aplikovány nebyly.

20 Reinhard KASTNER, *Bayerische Flieger im Hochgebirge, Die Bayerische Feld-Flieger-Abteilung 9b im Alpenkrieg*, Gröbenzell 1998.

21 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front 1915–1916*, s. 104–105.

22 Tamtéž.

23 Kriegsarchiv (dále KA) Wien, Luftfahrt-Archiv, Planung und Führung laufender Operationen (dále LFT laufOp), Flik 16.

24 P. GROSZ – G. HADDOW – P. SCHIEMER, *Austro-Hungarian Army Aircraft*, s. 158.

Slezský sborník_1_2026.indd 63 11.11.2026 13:55:54

Hptm. Richard Schuster důkladně referoval velení letectva ve zprávě z 12. června 1915: „*Piloti jsou již na Aviaticích plně zalétáni, mají všichni stroj plně ve svých rukou, všichni s výjimkou jednoho desátníka absolvovali přelety a jsou připraveni stát se polními piloty. Zkoušky stoupavosti však opakovaně ukazují, že ani letouny tohoto typu se k přeletům vysokých hor nehodí.*“[25] Velitel setniny ještě doplnil, že pokusy o seřízení letadel za účelem zlepšení stoupavosti byly marné a že rezerva pouhých 100 až 200 metrů výšky nad postavením nepřátelské pěchoty s kulomety je pro průzkum nedostačující. V závěru zprávy pak požádal o dodání letadel, která budou schopna stoupat alespoň do výšky 4000 metrů.[26]

Velitel k.u.k. LA Oberst (plukovník) Emil Uzelac na Schusterovu žádost 17. června 1915 odpověděl, že požadavek dostupu do 4000 metrů splňují pouze letouny typu Lloyd, nasazené u leteckých setnin č. 2, 4 a 17, a jejich dodání není možné očekávat dříve než za 6 týdnů.[27] Fliegerkompagnie 16 poté skutečně až do konce srpna 1915 neprovedla nad nepřátelským územím ani jeden bojový let![28]

V červenci 1915 se v rámci reorganizace dosavadní c. a k. Vzduchoplavecký oddíl změnil na k.u.k. Luftfahtruppe (Vzdušné síly, zkratka LFT). Nové letectvo se mělo v souvislosti s válkou na italské frontě dočkat masivního rozšíření, za kterým stál především jeho velitel plukovník Uzelac.[29] Velitelství k.u.k. LFT se snažilo dodat leteckým setninám, operujícím v hornatém terénu Tyrol a Korutan, letouny s dostatečným dostupem. S požadovanými a již vyzkoušenými Lloydy však byl problém, jelikož maďarská firma Lloyd se potýkala s nedostatkem zkušených zaměstnanců a měla v dodávkách pro armádu velký skluz.[30] Zlepšit výkony svých konstrukcí se snažily i ostatní letecké továrny, např. Lohner.

Ještě koncem srpna 1915 dorazily k Flik 16 první letouny Lohner Type J, u letectva označené jako B.VII série 17, s pohonnou jednotkou Austro Daimler o výkonu 150 koní. Podle svědectví letců šlo skutečně o první letoun, kterému bylo možno nad horami plně důvěřovat. Letadla byla dodána na frontu bez výzbroje, nicméně již měla značnou nosnost a byla proto nazvána „nákladními“ (Lastflugzeug). Stroj 17.02 zalétl v srpnu Chefpilot (pilot důstojník, v podstatě zástupce velitele) Oblt. Johann Murgu.[31] K setnině byly dodány celkem 4 Lohnery B.VII, kromě již uvedeného ještě 17.01, 17.04 a 17.05 a jeden náhradní motor.[32] Nicméně výkaz o bojové činnosti zůstal i za srpen 1915 prázdný.[33]

25 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16. Školním letadlem byl zřejmě stroj Aviatik B.II 32.05, přesunutý od Flik 1.

26 Tamtéž.

27 Tamtéž.

28 P. GROSZ – G. HADDOW – P. SCHIEMER, *Austro-Hungarian Army Aircraft*, s. 158, 212.

29 E. PETER, *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe*.

30 P. GROSZ – G. HADDOW – P. SCHIEMER, *Austro-Hungarian Army Aircraft*, s. 211–212.

31 K. MEINDL, *Eine Studie über die Lohner Lastflugzeuge Type J, B.VII. Bauart 17*, Das militärhistorische Archiv, 1994, č. 4, s. 26–42.

32 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, Nr. 84/11.11. 1915.

33 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

Slezský sborník_1_2026.indd 64 11.11.2026 13:55:54

Situace se změnila následující měsíc, od září 1915 jsou doloženy bojové lety přinejmenším s Lohnery 17.04 a 17.05.[34] Některé letouny obdržely palubní radiostanice pro zefektivnění průzkumu a možnost navádění dělostřelecké palby (17.01 17.04 a 17.05).[35] Na fotografiích Fliegerkompagnie 16 ze Seebach/Villach z počátku září se navíc objevují ještě další typy letadel, zejména tolik očekávané dvouplošníky Lloyd C.I, např. 41.04 a 41.10, a vylepšené verze C.II, např. 42.01 a 42.05. Obě série poháněl stejný typ motoru Hiero o výkonu 145 koní.[36] Jednotka však v září 1915 obdržela také čtyři stroje Aviatik B.II vylepšené série 34 se stejnými motory jako v případě Lohnerů B.VII, tedy 150 k Daimler, schopné unést bomby a kulomet. Opět šlo přednostně o první kusy dané série, tedy 34.01, 34.02, 34.03 a 34.04 a náhradní motor. Rozkaz k zaevidování uvedených strojů Lohner série 17 a Aviatik série 34 do stavu setniny přišel zpětně až 11. listopadu 1915.[37] Navíc byl k setnině v průběhu září 1915 dodán ještě Lohner 17.03.[38]

U Flik 16 se mezitím značně obměnil létající personál. K přesunu pilotů a pozorovatelů mezi leteckými setninami docházelo poměrně často, naopak u pozemního personálu byly transfery výrazně méně četné. V počátcích historie letecké setniny č. 16 se tak ve výkazech letců objevila i jména budoucích leteckých es, jako byli např. Karl Nikitsch nebo Josef von Maier, případně jiných zajímavých osobností, jako např. Roman Florer, který se 13. září 1915 podílel na prvním vítězství k.u.k. LFT na italské frontě.[39] Uvedené osobnosti však působily u Flik 16 pouze velmi krátce a do dějin setniny nijak výrazněji nezasáhly, na rozdíl např. od Dr. Fritze Dubowskyho, pozdějšího odborníka na pásové fotografování, který strávil u Flik 16 celý rok. Téměř čtyři měsíce sloužil u jednotky jako pozorovatel i moravský rodák Oskar Futter (viz dále).

Letecká setnina zaměstnávala kromě samotných letců rovněž specialisty, potřebné k provozu letadel, jako byli letečtí mechanici, pomocní mechanici a zbrojíři, také ale stolaře, krejčí, ševce, zámečníky, klempíře, kováře, sedláře, koláře a pomocné mužstvo (Hilfsmannschaft). Nejméně jeden z mužů musel být vyškolenou obsluhou kulometu – polní letiště muselo mít v případě napadení ze vzduchu vlastní protiletadlovou ochranu. Samozřejmě ale měla setnina k dispozici také řezníka, kuchaře (zvlášť pro důstojníky a mužstvo), výdejce menáže, řidiče a pomocné řidiče nákladních a osobních vozidel, vozataje a kočí, ordonanc, a nakonec sluhy pro důstojníky. K pomocným pracím bylo rovněž využíváno několika vojenských zajatců. Potřeba bylo také obsadit pozice moderních profesí telefonisty, radisty, fotografa, kresliče. Poddůstojníci kromě pilotů zastávali

34 K. MEINDL, *Eine Studie über die Lohner*, s. 31.

35 Tamtéž.

36 Letoun 41.04 byl dodán k Flik 16 po opravě, předtím havaroval u sousední Fliegerkompagnie 17.

37 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, Nr. 84/11.11. 1915. Stejný rozkaz zároveň setnině nařizoval ze stavu vyškrtnout předchozí letouny Aviatik B.II série 32, konkrétně 32.07, 32.08, 32.11, 32.14, 32.20 a 32.40.

38 K. MEINDL, *Eine Studie über die Lohner*, s. 31.

39 První vítězství LFT na italské frontě a osobnost pozdějšího pilota a jednoho ze zakladatelů polského poválečného letectva viz K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front 1915–1916*, s. 9–10.

Slezský sborník_1_2026.indd 65 11.11.2026 13:55:54

např. také místa techniků, správců výstroje a samozřejmě přímých velitelů mužstva.[40] Důstojníkům byly vyhrazeny kromě létajícího personálu např. pozice vedoucího kanceláře (Kanzleioffizier) a účetního (Rechnungsoffizier). Technický důstojník (Technischer Offizier) setniny často býval zároveň pozorovatelem, někdy i pilotem.[41]

Fliegerkompagnie 16 a její detašmány 1915–1917

Vzhledem k tomu, že na jihotyrolské frontě působící Fliegerkompagnie 17 již neměla na podzim 1915 kapacitu k provádění průzkumu bojů nad Monte Piano a letecká setnina č. 7 se na své nasazení na jihotyrolském působišti teprve připravovala, požádalo velitelství zemské obrany Tyrolska o výpomoc velitelství sousední armádní skupiny G.d.K. von Rohr, pod kterou spadala Fliegerkompagnie 16.[42] Ostatně jednotka již byla plně vybavena letadly, schopnými operovat ve vysokohorském terénu. Fliegerkompagnie 16 tedy vyslala detašovanou část do Toblachu, odkud předtím v létě působil německý polní letecký oddíl č. 9b. Několik poměrně vzácných fotografií detašmánu[43] Flik 16 v Toblachu po sobě zanechal fotograf Pavel Zagora (viz dále).[44]

Setnina převezla 12. října 1915 na louku do Toblachu nákladním automobilem hangárový stan a další potřebný materiál a na místě zanechala vyčleněnou část pozemního personálu. Detašmánu velel FP Hptm. Raoul Stoisavljevic, zkušený předválečný pilot,[45] který od počátku války sloužil u Flik 13 a později u Flik 17, a měl již za sebou kromě jiného i dramatický útěk z ruského zajetí.[46] Jako pozorovatel mu byl přidělen nováček Lt. Miloš Rogulja von Ivanpolja. Letoun Lohner B.VII 17.01 však 16. října vyřadila z provozu porucha motoru, detašmánu byl tedy přidělen ještě Aviatik B.II 34.04, který Hptm. Stojsavljevic a Lt. von Rogulja přelétli z Villachu 18. října. Činnost přidělených letců si pozemní jednotky pochvalovaly, výbornou službu prokazovaly nejen fotografie nepřátelských postavení, ale též snímky pozic vlastního dělostřelectva. V Corvara byla zřízena radiostanice, s níž letoun navazoval během průzkumu spojení.[47]

Velitelé podřízených jednotek armádní skupiny požadovali na základě výborných výsledků spolupráce s letci nasazení celé letecké setniny, přičemž jako základnu navrhovali plochu u města Bruneck. Vzhledem k nedostatku letadel a personálu jim velení k.u.k. LFT nemohlo zatím vyhovět. Detašmán Flik 16 působil v improvizovaných

40 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

41 Robert VEINFURTER, *Das Fliegende Personal der. k. u. k. Fliegerkompagnien im Ersten Weltkrieg*, Wien 2017.

42 G. PENZ, *Flieger an der Tiroler Front*, s. 47.

43 V originále Detachement. Jednalo se o menší vyčleněný oddíl, umístěný mimo mateřskou jednotku. Termín později převzalo i československé letectvo.

44 Muzeum Hlučínska, fond Pavel Zagora – soukromá sbírka potomků P. Zagory.

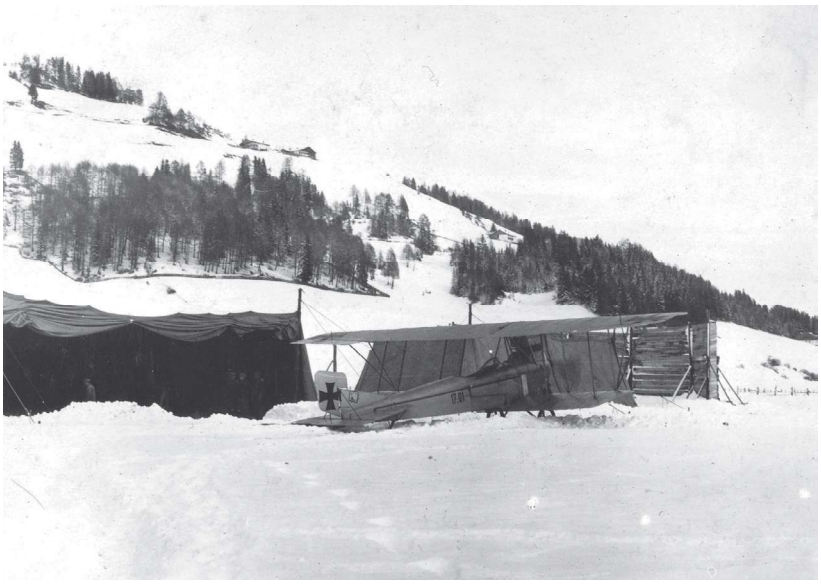
45 Diplom FAI/Öst. č. 114 z 2. června 1913.

46 Thomas ALBRICH, *Feldpilot Hauptmann Raoul Stoisavljevic*, in: Flieger aus Tirol und Vorarlberg in den k.u.k. Luftfahtruppen 1, Feldpiloten, Beobachteroffiziere und Ballonfahrer bis Ende 1915, Innsbruck 2024, s. 109–127.

47 G. PENZ, *Flieger an der Tiroler Front*, s. 49.

Slezský sborník_1_2026.indd 66 11.11.2026 13:55:54

podmínkách, bez pevného hangáru a ve stále se zhoršujícím počasí, až do 12. listopadu, kdy bylo rozhodnuto o návratu na mateřskou základnu. V noci z 10. na 11. listopadu 1915 se Toblachem přehnala sněhová bouře, během níž příslušníci pozemního personálu celou noc obětavě podpírali a přidržovali stan, aby nedošlo k poškození letadel, za což později obdrželi vyznamenání. Během noci napadlo 35 centimetrů čerstvého sněhu. Hptm. Stoisavljevic přelétl 13. listopadu jeden z letounů do Villachu a druhý nechal poslat vlakem. Detašmán provedl během svého působení v Toblachu celkem 12 průzkumných letů.[48]



Obr. 2: ***Vzácný snímek letadla Lohner B.VII 17.01 detašmánu Flik 16 v Toblachu po sněhové bouři 11. listopadu 1915 ze sbírky fotografa setniny Pavla Zagory.***
Pavel Zagora via Muzeum Hlučínska

Dosavadní velitel Flik 16 Hauptmann Richard Schuster byl k 29. listopadu natrvalo převelen na úřednickou pozici k oddělení 5/M ministerstva války, které mělo ve své dikci vojenské letectvo. Na jeho místo jmenoval plukovník Uzelac FP Hptm. Stojsavljevice.[49] Richard Schuster sehrál důležitou roli při přípravě jednotky na bojové nasazení. Tím, že trval na zajištění maximální bezpečnosti letců, dosáhl vyzbrojení setniny nejmodernějšími stroji. Nicméně za celou dobu velení setnině neabsolvoval proti nepříteli žádný bojový let.[50]

48 Tamtéž, s. 52.

49 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, Nr. 95/1.12.1915

50 R. VEINFURTER, *Fliegende Personal*, s. 82.

Slezský sborník_1_2026.indd 67 11.11.2026 13:55:54

V osobě Hptm. Raoula Stoisavljevice získala setnina neutuchajícího aktivistu a inovátora. Letce vedl do bojových operací a leteckých soubojů osobně, stal se leteckým esem již na dvoumístných letadlech a poté jedním z prvních rakousko-uherských stíhacích pilotů, absolvoval stáž u německého letectva na západní frontě. Aktivně zkoušel nové způsoby plnění úkolů, usiloval o nejefektivnější řešení a zajímal se o technická zlepšení, čímž vytvořil z Flik 16 elitní jednotku. Na základě výsledků jeho činnosti při snímkování jednomístnými letadly byla poté zavedena u letectva nová kategorie ve specializaci jednotlivých leteckých setnin, tzv. „Photoeinsitzerkompagnie“.[51]

Čerstvou Stoisavljevicovu zkušenost s lety nad horským terénem Tyrol se snažilo vytěžit i velení letectva pro svůj utajovaný záměr – letecký útok na strategický cíl nepřítele, jímž měly být elektrárny, resp. elektrické závody, zásobující energií zbrojovky, textilní a jiné firmy se zakázkami pro italskou armádu, v severoitalské metropoli Milanu.[52] Úspěch však závisel na spolehlivém překonání horského masivu. Rakousko-uherské letectvo totiž až do posledního roku války nedisponovalo, na rozdíl od Itálie, velkými bombardéry. Největší nosnost a dolet měly na přelomu roku 1915-1916 dosud létající čluny námořního letectva. Nálet rakousko-uherského námořního letectva na Benátky v noci z 24. na 25. října 1915 v podstatě představoval zkoušku a předehru k náletu na Milano. Již tehdy byly hlavním cílem benátské elektrozávody.[53]

Zásadní roli v plánování vzdušného úderu sehrál Ferdinandem Porschem nově zkonstruovaný motor Austro Daimler o výkonu 160 koní, který přinášel řadu technických novinek. Prioritou velení k.u.k. LFT se tak stalo, aby se motory nové konstrukce co nejrychleji dostaly do druhé části série letounů Lohner B.VII, tzv. série 17.3 (od letadla č. 17.31 do 17.46).[54] Hptm. Raoul Stoisavljevic ještě v listopadu 1915 zajistil pro Flik 16 první vyrobené kusy nové série (17.31, 17.32, 17.33 a 17.34), jak to již dříve dvakrát předtím dokázal Hptm. Schuster, a tím samozřejmě účast na plánované operaci.[55]

Nálet měla provést formace celkem dvanácti letadel leteckých setnin č. 17 (polní letiště Gardolo), č. 7 (Pergine) a č. 16. Letiště Seebach/Villach však bylo pro tento účel příliš daleko. Fliegerkompagnie 16 proto vyslala 5. února 1916 svůj detašmán se čtyřmi novými Lohnery B.VII do Pergine. Dispozice k útoku na elektrárny v Milanu a závody Adda přišly 10. února 1916. Z polních letišť Pergine a Gardolo bylo nutné k cíli uletět vzdálenost 160–190 km. Nečekaně se však objevila komplikace, tajné plány byly vyzrazeny Italům! Armádní velení bylo postaveno před rozhodnutí, zda útok raději na poslední chvíli neodvolat, nakonec ale bylo rozhodnuto provést ve stejnou dobu, jako zastírací manévr, ještě nálet na bližší cíl, a to na textilní továrnu ve Schio. Tuto akci měla zajistit letadla se slabšími motory Fliegerkompagnie 7 z Pergine.[56]

51 T. ALBRICH, *Hauptmann Raoul Stoisavljevic*, in: Österreich-Ungarns Fliegerasse im Ersten Weltkrieg 1914–1918, Innsbruck 2019, s. 99–107.

52 G. PENZ, *Der Luftangriff auf Mailand am 14. Februar 1916*, Salzburg 2021.

53 Tamtéž.

54 G. PENZ, *Der Luftangriff auf Mailand,* s. 41–46.

55 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

56 G. PENZ, *Der Luftangriff auf Mailand*, s. 50–51.

Slezský sborník_1_2026.indd 68 11.11.2026 13:55:54

Přelomového náletu na Milano 14. února 1916 se osobně zúčastnili velitelé všech tří uvedených setnin, FP Hptm. Eugen Steinner-Göltl von Auring (Flik 17), FP Hptm. Nikolaus Wagner von Florheim (Flik 7) a FP Hptm. Raoul Stoisavljevic. Nejprve po 6. hodinně ráno odstartovaly letouny, umístěné v Gardolo, jelikož trasa na Milano byla odtamtud delší. Poté vzlétla z Pergine čtveřice letadel Flik 16 a jako poslední startovala z Pergine čtyřčlenná skupina letadel Flik 7.[57] Teprve po nabrání potřebné výšky se všech dvanáct letadel spojilo do formace směr Milano, jednotlivé čtveřice však měly určeny samostatné cíle.

Zatímco letouny z Gardolo svrhly bomby na elektrárnu na jihu města, stroje Flik 7 bombardovaly elektrárnu na severu Milana a úkolem letců Flik 16 bylo zasáhnout městskou elektrocentrálu v centru na Piazza Trento. Podle autentických vzpomínek, které sepsali BO Lt. Josef Friedrich (Flik 16) a velitel Flik 17 FP Hptm. Eugen Steinner–Göltl von Auring, nesl každý letoun 80 kg bomb a 270 litrů paliva. Z tohoto důvodu nebyla letadla vyzbrojena kulomety, ale jen dvěma pistolemi Mauser, a leteckými ručními granáty. Jedinou „mušketu“ (lehký kulomet Madsen) nesl letoun 17.31.[58]

Určené cíle byly většinou zasaženy, několik bomb dopadlo kromě elektrárenských zařízení také na nákladové nádraží. Psychologický účinek náletu byl ovšem mnohem větší. Byť se nepodařilo elektrárny přímo vyřadit z provozu, nepřítel již musel počítat s válečnou zkušeností i v jinak poklidném zázemí. Celkově vzbudil nálet na Milano značnou senzaci na obou stranách konfliktu. Italské noviny psaly o pirátském útoku čtyřiceti rakousko-uherských letadel! Ve skutečnosti se nad Milano dostalo pouze 10 letounů Lohner B.VII, osádky dvou letadel se musely pro poruchu motoru vrátit zpět, respektive odhodily bomby na bližší cíle. Bombardování si žel vyžádalo i 18 civilních obětí, jejichž jména připomínal od roku 1923 památník na Via Tiraboschi. Osádky Lohnerů hlásily četné ostřelování nepřátelskou protiletadlovou palbou, zejména nad Milanem, kde rovněž došlo ke kontaktu s několika italskými letadly. Všichni letci se přesto vrátili bez zranění.[59]

Italská odpověď na sebe nenechala dlouho čekat. Ráno 18. února 1916 zaútočila formace bombardovacích letounů Caproni na Laibach. Letadla k obraně vyslaly všechny rakousko-uherské letecké setniny, dislokované na sočské frontě (č. 2, 4, 8, 12 a 19), a ve vzduchu se postupně odehrálo několik soubojů. Dva z bombardérů se podařilo poslat k zemi.[60] Záběr sestřeleného bombardéru Caproni č. Ca 703 můžeme opět najít v pozůstalosti Pavla Zagory, byť se Fliegerkompagnie 16 přímo tohoto boje neúčastnila. Fotografie, a to nejen s leteckou tematikou, byly pořizovány v mnoha kopiích a vojáci si je mezi sebou navzájem vyměňovali. Detašmán Flik 16 nadále zůstával v Pergine, odkud 21. února následoval druhý nálet na Milano Lohnery série 17.3 a menší útok na Desenzano stroji se slabšími motory.[61]

57 Tamtéž, s. 122-123.

58 Tamtéž, s. 53–69.

59 Tamtéž, s. 51.

60 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front 1915–1916*, s. 20–25.

61 G. PENZ, *Der Luftangriff auf Mailand*, s. 124–125.

Slezský sborník_1_2026.indd 69 11.11.2026 13:55:54



Obr. 3: ***V únoru 1916 se detašmán Flik 16 zúčastnil z jihotyrolského letiště v Pergine strategického náletu na elektrárny v Milánu. Akci provedly společně letecké setniny č. 7, 16 a 17 s novými Lohnery B.VII s motory Daimler o výkonu 160 koní. Na snímku stroj 17.34.***
Pavel Zagora via Muzeum Hlučínska

V polovině března 1916 byla ze srbské fronty do Pergine přemístěna letecká setnina č. 15, která byla na jihotyrolském úseku nově vyzbrojena letouny Lloyd C.III (WKF) série 43.5, poháněnými rovněž 160 k motory Austro Daimler.[62] Pro detašmán Flik 16 to znamenalo návrat na mateřské letiště Seebach/Villach na korutanské frontě. S jihotyrolským úsekem fronty se však letecká setnina č. 16 rozhodně neloučila. Ještě během března 1916 vyslala jednotka další detašmán do oblasti s potřebou letecké podpory, a to na již zmíněnou louku u města Bruneck (Brunico) v Pusterském údolí (Pustertal, Val Pusteria). Během působení detašmánu Flik 16 byly na této polní ploše postaveny dřevěné hangáry, které později využívaly další zde umístěné jednotky. Stavbu hangárů i další záběry z Brunecku opět nalezneme na fotografiích Pavla Zagory. Na několika snímcích také figuruje mechanik Karl Beilner z Bílovce (viz dále), který byl k Flik 16 převelen společně se Zagorou již v září 1915.[63]

V dubnu 1916 měl detašmán v Brunecku k dispozici nejméně tři letouny: Lohner B.VII 17.31, vybavený radiostanicí, a dva stroje Lloyd C.III (WKF) série 43.5., přičemž jeden z nich nesl vojenské označení 43.74. Konstrukce letadel, vyráběných vídeňskou karosářskou továrnou (WKF), byla v podstatě identická s letouny Lloyd C.II série 42, varianta C.III

62 KA Wien, LFT laufOp, Flik 15.

63 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, September 1915.

Slezský sborník_1_2026.indd 70 11.11.2026 13:55:54

se odlišovala jen použitím nového Porscheho motoru. Právě v kokpitu jednoho z Lloydů C.III se Pavel Zagora nechal v květnu 1916 vyfotografovat, včetně letecké kukly a nezbytné šály.[64]

Od 23. června 1916 převzal velení detašmánu FP Hptm. Richard Hübner, převelený k Flik 16 od letecké setniny č. 12.[65] V srpnu 1916 se však na polní letiště Bruneck přesunula z Pergine Fliegerkompagnie 15 a tím opět potřeba detašmánu zanikla. Poslední dva bojové lety provedl s Lohnerem 17.31 z Brunecku 2. a 6. srpna 1916 FP Zugsf. Erwin Funk.[66] Setnina č. 16 nicméně v taktice detašmánů pokračovala a v průběhu své historie měla na jihotyrolské frontě ještě dva, nejprve hned od srpna do listopadu 1916 na polní ploše u obce Dellach a poté od května do podzimu 1917 detašmán Watschig v údolí řeky Gail.[67]

Mezitím v červnu 1916 obdržela Fliegerkompagnie 16 na letišti Seebach/Villach první kusy nového víceúčelového letounu Hansa Brandenburg C.I, konkrétně letouny 64.13 a 64.14, vyrobené maďarskou továrnou Ufag (U). Pohonnou jednotku tvořil opět motor Austro Daimler o výkonu 160 koní. Tento později nejrozšířenější rakousko-uherský typ dvoumístného letounu měl natolik dobré letové vlastnosti, že byl kromě průzkumu a bombardování velmi dobře použitelný i k boji s letadly protivníka a v počtu dosažených sestřelů šlo dokonce o nejúspěšnější typ letadla u k.u.k. Luftfahrtruppe. Stroj se stavěl v mnoha sériích a modifikacích v několika továrnách.[68]

Bojové lety proti náletům nepřátelských letadel a na hlášení o výskytu protivníka ve vzduchu se nazývaly obranné. Během obranného letu 4. července 1916 zaznamenali velitel Flik 16 Hptm. Stoisavljevic s pozorovatelem Lt.i.d.Res. Friedrichem v kokpitu nového Brandenburgu 64.14 první vítězství nad italským letadlem. Italský stroj Farman č. MF 857 poté s prostřelenou palivovou nádrží nouzově přistál na rakousko-uherském území ve Val Sugana. Osádka od 29ª Squadriglia da Ricognizione pilot caporale Arturo Cortellini a pozorovatel tenente Italo Tacchini padla nezraněna do zajetí.[69]

Fliegerkompagnie 16 byla primárně průzkumnou jednotkou a během dosavadního nasazení se také specializovala na navádění dělostřelecké palby rádiem v horském terénu. Spolupráce s dělostřelectvem se rozvíjela natolik intenzivně, že setnina od léta 1916 umožňovala dělostřeleckým pozorovatelům přímou účast na bojových letech v rámci kursu pro dělostřelecké pozorovatele. Hptm. Stoisavljevic hlásil 6. července 1916 příchod čtyř důstojníků jednotek horského a pevnostního dělostřelectva.[70] Další skupiny dělostřeleckých důstojníků následovaly v září a říjnu 1916. Kursy pro dělostřelce

64 Zasklená a zarámovaná velkoplošná fotografie byla použita jako exponát výstavy o Pavlu Zagorovi, uspořádané Muzeem Hlučínska v roce 2023. Originální popisek sděloval: „*Erinerung an den Weltkrieg 14–16, 23.5.1916.*“

65 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

66 KA Wien, LFT Personalakt Erwin Funk.

67 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

68 P. GROSZ – G. HADDOW – P. SCHIEMER, *Austro-Hungarian Army Aircraft*.

69 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front 1915–1916*, s. 56–57.

70 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

Slezský sborník_1_2026.indd 71 11.11.2026 13:55:54

pokračovaly u Flik 16 do konce roku 1916 a další běh byl realizován od května 1917.[71] Navádění dělostřelecké palby se snažil nepřítel pochopitelně zhatit. O souboje ve vzduchu tedy nebyla rozhodně nouze a řada dělostřelců si tak z kursu odnášela i zážitek přímé účasti na soubojích s italskými letadly. Jedním z frekventantů kursu byl též olomoucký rodák Fritz Wödl (viz dále).

Od července do září 1916 se při plnění průzkumných úkolů, navádění dělostřelecké palby či obranných letů podařilo osádkám Flik 16 získat další čtyři vítězství nad letadly protivníka, na čemž měli podíl zejména FP Stoisavljevic a BO Friedrich, kteří se tak stali tzv. leteckými esy.[72] V průběhu války se ukázalo, že k sestřelování letadel jsou nejvhodnější malé, lehké a obratné jednomístné letouny, nazvané později dle svého určení stíhací. Činorodý velitel se pochopitelně snažil pro setninu zajistit právě takové stroje. Podle dochovaných záznamů byly 20. října 1916 odeslány na letiště Seebach/Villach dva jednomístné dvouplošníky Fokker B.III série 04 (původně německý letoun Fokker D.I), 04.16 a 04.20, poháněné řadovými šestiválcovými motory Mercedes o výkonu 100 koní.[73] Tyto stroje měly sloužit pouze k výcviku a nebyly tedy vyzbrojeny.

S tím se Stiosavljevic nespokojil, a ještě v průběhu října nechal Fokker 04.20 vyzbrojit kulometem Schwarzlose M 7/12, umístěným na centroplánu horního křídla a střílejícím zhruba v úhlu 15 stupňů vzhůru nad okruhem vrtule. Naprostou novinkou pak byla možnost posuvu kulometu po jakési výklopné lafetě, čímž mohl pilot střílet ještě více směrem vzhůru, pokud se mu podařilo dostat pod nepřátelský letoun. Tento způsob instalace zbraně byl u Flik 16 později ještě zdokonalen. Než vyvinuli rakousko-uherští konstruktéři vlastní synchronizační zařízení, umožňující střelbu okruhem vrtule, bylo nutno montovat kulomet tak, aby střílel nad ním. A to se týkalo i nových letounů Hansa Brandenburg D.I, které nesly kulomet instalovaný pevně pro střelbu vpřed v aerodynamické schránce VKII na horním křídle.[74] S improvizovanou stíhačkou 04.20 donutil FP Stoisavljevic během obranného letu 1. listopadu 1916 k nouzovému přistání další italský Farman ve Val Dogna a získal tak první vítězství Flik 16 s novou kategorií letadla.[75]

K výcviku pilotáže „KD“ (Kampfdoppeldecker), neboli stíhacího dvouplošníku, byl Hptm. Raoul Stoisavljevic vyslán 22. ledna 1917. Míněn tím byl zejména stroj Hansa Brandenburg D.I, který byl přídomkem „KD“ nebo dokonce jen touto zkratkou bez uvedení typu označován přímo v dobových dokumentech. Letoun byl zatím k dispozici od mateřské německé továrny Hansa- und Brandenburgische Flugzeugfabrik A.G. (Br) v sériích 65.5 se 160 k motorem Austro Daimler a 65.7 se slabším motorem Austro Daimler o výkonu 150 koní. Od druhé poloviny února 1917 již bylo na frontě i několik kusů letounů série 28 z produkce domácí firmy Österreichische Albatros (öAlb) s ještě vylepšenou

71 R. VEINFURTER, *Fliegende Personal*, s. 82–83, 342.

72 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front 1915–1916*. Titul leteckého esa náležel letci, který se zasloužil o setřelení, zajetí či jiné vyřazení z provozu nejméně pěti letadel, balónů či vzducholodí nepřítele.

73 Petr TESAŘ, *Fokker B.III série 04.1 – improvizovaná stíhačka*, stav 22. srpna 2022 (nepublikovaný rukopis).

74 Tamtéž.

75 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front 1915–1916*, s. 91.

Slezský sborník_1_2026.indd 72 11.11.2026 13:55:54

verzí Porscheho motorů Austro Daimler o výkonu 185 koní.[76] Hptm. Stoisavljevic se nechtěl školit pouze u cvičné jednotky a vyžádal si, aby mohl své již s Fokkerem získané dovednosti zlepšit u Flik 34 na sočské frontě.[77] Během února 1917 pak s Brandenburgem D.I získal svůj již 7. potvrzený sestřel.[78]

Jednomístné letouny měly u průzkumných setnin plnit zejména roli doprovodu dvoumístných letadel, který by v případě napadení stíhal protivníka a zabránil tak sestřelení průzkumného letadla. První stíhačky byly k setnině č. 16 odeslány 4. dubna 1917.[79] Mezitím také rakousko-uherští konstruktéři přišli s několika variantami funkčního synchronizačního zařízení, takže letouny Hansa Brandenburg D.I (öAlb) č. 28.26 a 28.30 nesly u Flik 16 od počátku dva kulomety, jeden synchronizovaný a instalovaný v pravé části trupu vedle motoru, a druhý ve standardní schránce VKII na horním křídle.[80]

Ještě, než však byly nové „KD" smontovány a zalétány, došlo 17. dubna 1917 k dalšímu boji ve vzduchu, přičemž se několika osádkám dvoumístných letadel Flik 16 společně podařilo donutit k přistání na poli poblíž poutního kostela Maria Gail italský průzkumný stroj Farman Colombo č. MF 2657.[81] Italští letci pilot sergente Emilio Redaelli a pozorovatel capitano Domenico Greco od 29ª Sqadriglia da Ricognizione (se sídlem na polním letišti Cavazzo Carnico) padli nezraněni do zajetí. Fliegerkompagnie 16 nakonec za ukořistění (nikoli za sestřelení) nepřátelského letadla dostala od velení 10. Armee finanční prémii 1100 Korun. Farman byl odeslán do leteckého arsenálu a obdržel rakousko-uherské vojenské označení pro kořistní letadla 00.40.[82]

Od května 1917 poté se stíhacími Brandenburgy létal, kromě dalších pilotů, také moravský rodák a budoucí letecké eso Josef Siegel (viz dále). V červenci 1917 nechal Hptm. Stiosavljevic vybavit letounu č. 28.30 v trupu na pevno zabudovaným kořistnám italským fotoaparátem.[83] Idea využít k průzkumu rychlý jednomístný stíhací letoun – Photoeinsitzer byla následně zdokonalena bývalým příslušníkem Flik 16 Oblt.i.d.Res. Dr. Fritzem Dubowskym, který v té době působil u fotografického oddělení Fliegerarsenalu.[84] Na počátku července 1917 absolvoval Dubowsky inspekční cestu na jihotyrolskou frontu a konstatoval, že vzhledem k početní převaze nepřátelských letounů ve vzduchu, zejména stíhacích, musí být dvoumístná průzkumná letadla doprovázena množstvím jednomístných obranných strojů, kterých se však nedostává. Ve své zprávě 4. srpna 1917 pak překvapil

76 Od konce února byla továrna přejmenována na Phönix- Flugzeugwerke A.G., to již ale byla většina Brandenburgů „KD" série 28 vyrobená. O typu více např. Karl MEINDL – Walter SCHROEDER, *Brandenburg D.I*, Stratford 1997.

77 T. ALBRICH, *Feldpilot Hauptmann Raoul Stoisavljevic,* s. 114.

78 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 1. Teil 1917*, Wien 2005, s. 26.

79 KA Wien, LFT Technische Abteilung.

80 P. TESAŘ, *Hansa Brandenburg D.I „KD"*, stav 8. ledna 2026 (nepublikovaný rukopis).

81 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front – 1. Teil 1917*, s. 43–45.

82 Tamtéž.

83 P. TESAŘ, *Hansa Brandenburg D.I „KD".*

84 P. GROSZ – G. HADDOW – P. SCHIEMER, *Austro-Hungarian Army Aircraft*, s. 519–522.

Slezský sborník_1_2026.indd 73 11.11.2026 13:55:54

velitelství k.u.k. LFT návrhem využít k fotoprůzkumu zásadně jednomístná letadla. Než však vůbec začaly u leteckého arsenálu v průběhu srpna požadované zkoušky, Hptm. Stoisavljevic realizoval myšlenku o měsíc dříve přímo na frontě.[85] Photoeinsitzer se v případě potřeby mohl efektivně bránit jako standardní stíhačka, jak doložil velitel Flik 16 sestřely nepřátelských letadel 14. a 23. června 1917, když absolvoval souboje právě během fotoprůzkumu.[86]

Od 18. srpna do 13. září probíhala tzv. 11. bitva na Soči (11. Isonzoschlacht). Frontový úsek 10. Armee se prodloužil až k hornímu toku řeky Soči a Fliegerkompagnie 16 využívala předsunutou polní plochu Watschig k průzkumným letům. Setnina měla v té době k dispozici 6 dvoumístných Brandenburgů C.I sérií 29, 68 a 69 a tři jednomístné Brandenburgy D.I.[87] V září 1917 již také byla Fliegerkompagnie 16 označena písmenem specializace jako 16/D, přičemž písmeno D označovalo Divisionsfliegerkompagnii, průzkumnou setninu pro potřeby konkrétní divize pozemní armády.[88]

V průběhu rakousko-uherského postupu (tzv. průlom u Caporetta) na podzim 1917 podél celé fronty od Tyrol až po Jaderské moře, zjednodušeně od řeky Soči až k břehům řeky Piavy, postupovala vpřed i letecká setnina č. 16/D. V listopadu 1917 obsadila spolu s Flik 47/F (písmeno F znamenalo Fernaufklärung, setnina pro dálkový průzkum) bývalé italské polní letiště Cavazzo Carnico (u Tolmezzo), z něhož předtím vzlétaly letouny protivníka k popsaným střetům. Italové opouštěli bázi ve spěchu a nestačili vše zcela zničit. Tak se do sbírky Pavla Zagory dostaly i zajímavé záběry italských letců a letadel a fotografie z italského zázemí, např. z Benátek. S největší pravděpodobností byly tyto snímky pořízeny přímo ze skleněných negativů, nalezených v Cavazzo Carnico.

Flik 16/D a 16/K na grappské frontě 1917–1918

K 20. listopadu 1917 byla letecká setnina č. 16/D vyňata ze svazku 10. Armee a přidělena k německé 14. Armee, čímž definitivně přešla z původní korutanské fronty na nově vytvořenou tzv. grappskou frontu (Grappa Front), pojmenovanou podle masivu Monte Grappa. Velení letectva rozhodlo o přesunu Flik 16/D na bývalé italské letiště do Feltre, kde setnina obsadila původní tři italské zděné hangáry. Další letecké jednotky, umístěné zde později, se již musely spokojit s plátěnými stany. Boje na grappské frontě se však jevily jako mnohem intenzivnější než v Korutanech. Letiště Feltre se 29. a 30. listopadu stalo cílem nepřátelských náletů, byť bombardování tehdy nezpůsobilo škody. Posledního listopadového dne setnina 16/D hlásila, že během měsíce provedla dva průzkumné a dva stíhací, resp. obranné lety. K jenomu z nich odstartoval FP Stoisavljevic v kokpitu nového stíhacího letounu Albatros D.III (Oef) 153.66 odpoledne 30. listopadu, jakmile zaslechl hluk leteckých motorů. Ve svém hlášení pak kromě pravděpodobného sestřelu, který mu

85 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

86 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front – 1. Teil 1917*, s. 128 a 132–134.

87 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 2. Teil 1917*, Wien 2005, s. 168.

88 P. TESAŘ, *Hansa Brandenburg D.I „KD"*.

Slezský sborník_1_2026.indd 74 11.11.2026 13:55:54

byl následně potvrzen (poslední 13. vítězství),[89] také uváděl, že bez většího počtu stíhacích letadel není možné frontový úsek Feltre – Fonzaso spolehlivě uhlídat.[90]

Během 18 prosincových letových dní provedli příslušníci Flik 16/D celkem 38 letů s dvoumístnými a 23 letů s jednomístnými letadly, během nichž došlo k celkem 6 soubojům s nepřítelem ve vzduchu, které však skončily nerozhodně. Protivníky byly nyní nejen letouny italského letectva, včetně stíhaček typů Spad, Nieuport a Hanriot, ale také obávané letouny Sopwith Camel britského kontingentu v Itálii. Koncem měsíce uváděl velitel setniny v bojeschopném stavu tři průzkumné Brandenburgy C.I 29.13, 29.54 a 69.24 a tři stíhačky, z toho dva staré Brandenburgy 28.26, 28.30 a nový Albatros 153.66.[91]

Od ledna 1918 letecká setnina č. 16/D používala nové stíhací doprovodné letouny typu Phönix D.I čísel 328.17 a 328.19, poháněné motory Hiero o výkonu 200 koní a vyzbrojené dvěma synchronizovanými kulomety. Během ledna provedla setnina celkem 36 operačních letů, z toho 20 startů s jednomístnými letouny. Z celkových čtyř vzdušných střetů skončily dva nerozhodně, při dvou však došlo ke ztrátě vlastního letadla.[92] Již 6. ledna 1918 dopoledne se po startu k bojovému letu kvůli závadě na motoru zřítil na zasněžené letiště ve Feltre FP Zugsf. Stefan Wenczel a v troskách stíhacího Albatrosu 153.66 zahynul.[93] Odpoledne 12. ledna vzlétl k fotoprůzkumu v kokpitu Brandenburgu D.I 28.26 velitel setniny FP Hptm. Raoul Stoisavljevic. Narazil však na nepřátelské stíhačky, v souboji utrpěl zranění a musel nouzově přistát jižně od Seren a skončil v polní nemocnici.[94] Vzhledem k vážnosti zranění – průstřel a fraktura kyčle, byl Stojsavjlevic 14. ledna 1918 odeslán na rentgen do Villachu a nakonec skončil v Garnisonsspital Nr. 10 v Innsbrucku.[95] Na frontu se již do konce války nevrátil. Po vyléčení velel od poloviny října 1918 letecké škole ve Wiener Neustadt.[96] Se zraněním Hptm. Stoisavljevice došlo u jednotky také k pozastavení průzkumu pomocí Photoeinsitzeru, piloti poddůstojníci totiž nebyli na pořizování fotografií během pilotáže zaškoleni.[97]

Namísto Hptm. Stoisavljevice byl velením Flik 16/D dočasně pověřen FP Oblt. Leopold Urban, nicméně tou dobou u jednotky nepřítomný, takže jej v lednu a únoru 1918 zastoupil BO Oblt. Franz Bernhofer, který je také podepsán pod lednovou i únorovou zprávou o činnosti setniny. Do zprávy Flik 16/D za měsíc leden 1918 Oblt. Bernhofer mimo jiné uvedl, že boje ve vzduchu se odehrávají více nad rakousko-uherským územím, přičemž

89 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 2. Teil 1917*, s. 149.

90 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien und deren Flugfelder an der Grappa-Front 1917/1918*, in: Aquile e leoni, Rasai di Seren del Grappa 2005, s. 54.

91 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

92 Tamtéž.

93 K. MEINDL – P. SCHIEMER, *Die Verluste*.

94 Tamtéž, s. 65.

95 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

96 T. ALBRICH: *Feldpilot Hauptmann Raoul Stoisavljevic,* s. 123. Informace, že Stojsavljevic byl sestřelen ve dvoumístném Brandenburgu, citovaná v literatuře a zmíněná i v uvedené knize, je však zcela mylná.

97 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

Slezský sborník_1_2026.indd 75 11.11.2026 13:55:54

protivník téměř vždy vysílá 1–2 průzkumná letadla s doprovodem 7–8 stíhaček. V únoru 1918 provedli letci Flik 16/D během 20 letových dnů celkem 20 bojových letů, z toho 8 s dvoumístnými a 12 s jednomístnými letouny. Ze čtyř utkání ve vzduchu bylo tentokrát jedno úspěšné, přičemž se podařilo sestřelit hned dva nepřátelské letouny. Oba sestřely si připsal 3. února na nadporučíka povýšený FP Hans Rucker (jeho 2. a 3. vítězství). Podle údajů z měsíční zprávy navštívil letiště Feltre 7. února 1918 generální inspektor k.u.k. LFT generálplukovník arcivévoda Josef Ferdinand Habsburský a provedl inspekci u zde se nacházejících setnin.[98] Snímky z této události jsou také součástí sbírky Pavla Zagory.



Obr. 4: ***Příslušníci detašmánu letecké setniny č. 16 v tyrolském Brunecku na jaře 1916 u místní rodiny. Zcela vlevo stojí mechanik Karl Beilner a zcela vpravo fotograf Pavel Zagora, oba Slezané, vojíni letectva. Uprostřed s medailí je zachycen polní pilot četař Erwin Funk.***
Pavel Zagora via Muzeum Hlučínska

V březnové zprávě popisoval Oblt. Leopold Urban situaci Flik 16/D jako složitou, zejména z důvodu nedostatku pilotů. Jediný pilot důstojník žádá s ohledem na nervové onemocnění o přeložení do zázemí, ze tří průzkumných pilotů je jeden nepoužitelný a ze dvou doprovodných stíhačů zůstal jeden.[99] Ačkoli průzkumné setniny k.u.k. LFT ve Feltre disponovaly každá několika doprovodnými stíhacími stroji, potřeba umístit na stejnou základnu nejméně jednu či více stíhacích setnin se stávala čím dál naléhavější. V průběhu března 1918 se proto z malého nevyhovujícího polního letiště Grigno přemístila do Feltre letecká setnina č. 60/J pod velením stíhacího esa FP Oblt. Franka Linke-Crawforda.[100]

98 Tamtéž.

99 Tamtéž.

100 KA Wien, LFT laufOp, Flik 60.

Slezský sborník_1_2026.indd 76 11.11.2026 13:55:54

Polní letiště Feltre bylo 10. března 1918 zasaženo několika bombami poté, co nejprve formace nepřátelských letadel shodila na okolí města propagandistické letáky. Brzy ráno 16. března se nad letištěm objevily dvě nepřátelské stíhačky a z výšky pouhých 5 metrů ostřelovaly fosforovou municí stany a letadla. Palba zapálila stíhací Phönix D.I od Flik 8/D a poškodila motor další stíhačky od Flik 60/J. Protiletadlová obrana kulomety setnin 8/D a 39/D byla neúspěšná a ani veliteli Flik 60/J Oblt. Linkemu se útočníky ani přes okamžitý start nepodařilo dohonit. Letecké setniny 8/D a 16/D měly být přemístěny na polní letiště Fonzaso, budované od poloviny března 1918, nakonec však zůstalo jen u plánů. Od 29. března se na tuto novou polní plochu přesunula Fliegerkompagnie 14/D, která byla po příjezdu z ruské fronty transformována na další stíhací setninu č. 14/J, zatím však bez letadel a pilotů.[101]

K 30. dubnu byl dosavadní zastupující velitel setniny FP Oblt. Leopold Urban převelen do zázemí k Fliegerarsenalu. Novým velitelem Flik 16/D byl ke stejnému datu jmenován FP Hauptmann-Auditor Dr. Erwin Schwarzböck, vojenský právník, poté pilot a v té době velitel Flik 17/D na jihotyrolské frontě.[102] Funkce se však ujal až koncem května a do té doby zůstával Oblt. Urban ještě u jednotky.[103]

Během května 1918 bylo nebe nad Feltre opravdu rušné. Např. 11. května došlo na letišti ve Feltre k senzaci – velitel Flik 60/J FP Oblt. Frank Linke-Crawford tam po souboji donutil k nouzovému přistání britský stíhací letoun Sopwith Camel č. B2455 ze stavu 28. Squadron RAF.[104] Kanaďan Lieutenant E. G. Forder padl nezraněn do zajetí a než byl odeslán do zajateckého tábora, dostalo se mu ve Feltre prohlídky rakousko-uherské letecké techniky, jak je zachyceno na řadě dobových záběrů. Několik fotografií ukořistěného Forderova Camelu najdeme také ve sbírce Pavla Zagory.

Od 14. května 1918 hlásila novou adresu polní pošty ve Feltre stíhací Fliegerkompagnie 14/J, které velel FP Oblt. Karl Benedek. Jednotka se přemístila z letiště ve Fonzaso a jako piloti poddůstojníci k ní okamžitě přešli dosavadní doprovodní stíhači dvoumístných setnin, umístěných ve Feltre (Flik 8/D, 16/D, 39/D a 66/D), a to včetně svých stíhaček Phönix D.I. Od Flik 16/D byli ke stíhací setnině přiděleni polní piloti šikovatelé Leopold Bauer, Ferdinand Cerny a Anton Höllriegel a desátník Georg Sifft.[105] Nadále měli stíhací doprovod dvoumístným letadlům z Feltre poskytovat již jen piloti Flik 60/J a 14/J. Setnině č. 16/D zůstal pouze jeden jednomístný letoun, Photoeinsitzer Phönix D.I 328.33.[106]

Velení rakousko-uherské armády chtělo navázat na úspěšnou podzimní ofenzívu dalším postupem, při němž mělo hrát opět velmi důležitou roli také letectvo. Na grappské frontě se do bojů mezi řekami Brenta a Piave měly zapojit jednotky XXVI., I. a XV. armádního

101 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien an der Grappa-Front*, s. 68.

102 R. VEINFURTER, *Fliegende Personal*, s. 82.

103 Marion MEISSNER – Reinhard RINGL – Rudolf STER, *Runter kommen sie alle, Feldpilot Franz Leo Sigl*, Langenzersdorf 2017, s. 97.

104 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 1. Teil 1918*, Wien 2005, s. 62.

105 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien an der Grappa-Front*, s. 71.

106 Jan ZAHÁLKA – Petr TESAŘ – Sigmund TYRLIK, *Phönix D.I – D.III*, Hradec Králové 2005.

Slezský sborník_1_2026.indd 77 11.11.2026 13:55:54

sboru.[107] Útok měl započít někdy počátkem června 1918, do té doby měly být také posíleny letecké setniny o novou výzbroj i personál a měly za úkol secvičit s konkrétními jednotkami pěchoty způsoby efektivní vzájemné komunikace pro předpokládanou přímou leteckou podporu pěchoty (tzv. Infanterieflüge). Těchto příprav se účastnil také rodák z Kateřinek u Opavy, záložní nadporučík Franz Weintritt (viz dále).

Do červnové ofenzívy na Piavě vedl leteckou setninu již Hptm. Dr. Schwarzböck, který pak jednotce velel až do konce války. Vzhledem k nepřízni počasí však od 15. června, kdy ofenzíva začala, provedla Fliegerkompagnie 16/D do konce měsíce poze dva bojové lety. Deštivé počasí bylo spolu s rozvodněnou řekou Piavou také jedním z důvodů neúspěchu rakousko-uherské ofenzívy. V červenci 1918 setnina vykázala celkem 6 bojových letů, z toho jeden s fotoprůzkumnou stíhačkou.[108]

V průběhu srpna 1918 provedla tetecká setnina č. 16/D celkem 9 bojových letů, všechny již jen s dvoumístnými letadly.[109] Photoeinsitzer 328.33 byl předán k sousední Flik 39, která byla pověřena speciálními fotografickými úkoly a přeznačena na 39/P (písmeno P znamenalo Photoaufklärungskompagnii, fotoprůzkumnou setninu).[110] Jednotce v té době velel bývalý příslušník Flik 16 FP Oblt. Fritz Wödl (viz dále).[111] V srpnu obdržela letecká setnina č. 16/D další průzkumné letouny typu Hansa Brandenburg C.I, ale také nové rychlé a robustní stroje Ufag C.I série 161 s motory Hiero o výkonu 230 koní, čísel 161.56, 161.58 a 161.78.[112]

Letecká setnina č. 16 byla v rámci poslední reorganizace k.u.k. LFT v září 1918 označena jako Flik 16/K (písmeno K znamenalo Korpsfliegerkompagnii, jednotku pro plnění úkolů pro velitelství armádního sboru). Ve Feltre působila Fliegerkompagnie 16/K poté až do 30. října 1918.[113] Této poslední fáze operačního nasazení setniny č. 16 se účastnil v roli leteckého pozorovatele také poslední z identifikovaných moravskoslezských rodáků Josef Witiska (viz dále).

Pozemní jednotky k.u.k. I., XV. a XXVI. sboru mezi řekami Brenta a Piave byly počátkem září 1918 spojeny v k.u.k. Armeegruppe Belluno, pojmenované podle hlavního města oblasti. Letecké setniny působící v tomto úseku fronty byly poté přeorganizovány do větších skupin – Geschwader podle specializace, např. stíhací Jagdgeschwader: Flik 14/J, 30/J a 60/J na letišti San Giustina, průzkumná Aufklärungsgeschwader: Flik 11/F a 39/P v San Pietro In Campo poblíž města Belluno a bitevní Schlachtgeschwader: Flik 8/S a 53/S rovněž v San Pietro-Belluno. Pro potřeby přímé podpory každého z uvedených armádních sborů pak sloužily setniny č. 66/K, 2/K a 16/K, dislokované na polním letišti

107 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien an der Grappa-Front*, s. 72.

108 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

109 Tamtéž.

110 J. ZAHÁLKA – P. TESAŘ. – S. TYRLIK, *Phönix D.I – D.III*.

111 R. VEINFURTER, *Fliegende Personal*, s. 158.

112 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 112, 117.

113 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien an der Grappa-Front*.

Slezský sborník_1_2026.indd 78 11.11.2026 13:55:54

ve Feltre. Velitelem armádního letectva Armeegrupe Belluno byl jmenován FP Hptm. Anton Sieber.[114]

Letecká setnina č. 16/K se konce války dočkala na svém starém polním letišti Seebach/Villach, kam ustoupila v posledních válečných dnech, jak o tom podrobně referuje Franz Weintritt. Zbývající personál a letadla převzalo letectvo nového státu Německého Rakouska. Oficiálně byla setnina rozpuštěna ve Wiener Neustadt, kde se její zbytek začlenil do nové jednotky Fliegerhorst Nr. 1.[115]

Letecká setnina č. 16 patřila k elitním a velmi významným jednotkám rakousko-uherského letectva. Setnina se během plnění svých úkolů přímo podílela na rozvoji dosud nezavedených postupů, taktiky a zdokonalování technických možností. Jednotka se účastnila strategických akcí, jako byl nálet na Milano, pomocí detašmánů poskytovala účinnou podporu pozemní armádě ve vysokohorském terénu. Díky aktivitám jejího velitele se stala vývojovou setninou pro fotografování pomocí rychlých stíhacích letadel. Jako primárně průzkumná jednotka dosahovala vynikajících výsledků do posledních okamžiků války.



Obr. 5: ***Vzácná kořist! Důstojníci Fliegerkompagnie 16 hovoří se zajatými italskými letci (oba vpravo v kožených čepicích) na louce u Dellachu před jejich havarovaným průzkumným letounem SAML S.1 č. 2436. Třetí zleva (z profilu) stojí letecké eso FP Lt.i.d.Res. Josef Friedrich. K události došlo 5. června 1917.***
Pavel Zagora via Muzeum Hlučínska

114 Tamtéž, s. 78–79.

115 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 169–171.

Slezský sborník_1_2026.indd 79 11.11.2026 13:55:54

Rodáci z Moravy a Slezska u letecké setniny č. 16

Oskar Futter – pozorovatel

Budoucí letecký důstojník Oskar Futter se narodil 14. května 1892 v obci Želeč (Zeltsch) u Prostějova. V tamní katolické rodné matrice se však v daném roce ani přilehlých letech jeho jméno nevyskytuje.[116] Historik Jiří Rajlich uvádí, že domovskou příslušnost měl Futter hlášenou v obci Moravské Prusy v okrese Vyškov.[117] Pobyt rodiny Futterových na adrese Moravské Prusy 6 v bytě číslo 3 od roku 1895 potvrzují sčítací operáty z roku 1900. Rodina však tehdy uváděla domovskou příslušnost v Podivíně v okrese Hodonín. Otec Moritz Futter, narozený roku 1856 v Břeclavi a uvedený jako majitel bytu, pracoval jako správce polního hospodářství. O deset let mladší matka Rosalie, původem z Uherského Hradiště, se starala o domácnost, děti Irma (*1890) a o dva roky mladší Oskar navštěvovaly školu. Celá rodina se tehdy hlásila k německému jazyku. Od roku 1896 bydlela v bytě dále vychovatelka Hermina Philippi a od roku 1898 ještě česká služebná Filoména Diasová.

Irma a Oskar Futterovi se narodili v Želči a stejně jako jejich rodiče byli israelitského, tedy židovského vyznání.[118] Zapsáni byli v matrice Židovské obce Ivanovice na Hané (Eiwanowitz). Tamtéž byla od roku 1903 vedena i jejich mladší sestra Friedericka.[119] Vychovatelka se služkou byly obě římsko-katolického vyznání. Okolnosti rozhodnutí Oskarova stát se důstojníkem u armády nejsou známy, je však velmi pravděpodobné, že k tomu mohla přispět povinná vojenská služba, k níž se středoškoláci hlásili jako jednoroční dobrovolníci. Kmenovou jednotkou Oskara Futtera se stal Infanterieregiment 54, od kterého přešel během války k letectvu.[120] Pěší pluk č. 54 byl těsně před válkou tvořen z více než 60 procent českými vojáky a důstojníky, doplňovací obvod měl v Olomouci a služebním jazykem byla kromě němčiny i čeština, kterou Futter ovládal natolik, že je rakouskými historiky považován za Čecha.[121]

Nadporučík Oskar Futter byl po absolvování výcviku v důstjnické letecké škole přidělen rozkazem ze dne 11. května 1915 jako pozorovatel k letecké setnině č. 16, nicméně k jednotce do konce května nastoupit nestačil.[122] V průběhu června až srpna 1915 se pak na polním letišti Villach účastnil rutinních školních letů s novými stroji Aviatik B.II. Futterův osobní spis se žel ve válečném archivu ve Vídni nenachází a záznamy o bojových operacích Flik 16 nejsou zdaleka úplné. O jeho operačním nasazení v průběhu září 1915 nejsou tedy k dispozici žádné konkrétní dokumenty. Jeho přítomnost u jednotky však

116 Moravský zemský archiv v Brně (dále MZA), fond Sbírka matrik Jihomoravského kraje, matrika č. 9927 narození 1863–1914, Želeč, římskokatolická církev.

117 Jiří RAJLICH, *Na křídlech světové války*, Cheb 2014, s. 171.

118 MZA, fond Okresní úřad Vyškov, sčítací operáty, obec Moravské Prusy, rok sčítání 1900, kód digitalizační sady VY0616.

119 Národní archiv (dále NA), fond Matriky židovských obcí v českých krajích, inv. č. 647, Ivanovice na Hané – index.

120 R. VEINFURTER, *Fliegende Personal*, s. 272.

121 Srov. K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Russische Front 1917–1918*, Wien 2002, s. 121.

122 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

Slezský sborník_1_2026.indd 80 11.11.2026 13:55:54

dokládají fotografie. Pózuje např. před letounem Lloyd C.II 42.01, který spolu s ním na letišti ve Villachu 18. září 1915 postavil „na nos“ plzeňský rodák četař Jan Valenta, jmenovaný během tohoto měsíce polním pilotem. Lehkou nehodu odnesla pouze vrtule letounu.

Velitelství letectva již v rozkaze č. 50 z 15. září 1915 rozhodlo o přemístění Oblt. Oskara Futtera na sočskou frontu k letecké setnině č. 4. Ve velmi podrobně vedené kronice Fliegerkompagnie 4 se však jeho jméno vyskytuje nejdříve 30. září 1915.[123] Tomu plně odpovídají další fotografie od Flik 16. Na dobovém popisku jednoho snímku je Futter označen jako aktér nouzového přistání Aviatiku B.II v údolí řeky Gail mezi Tyroly a Korutany společně s polním pilotem Hptm. Raoulem Stoisavljevicem, o jehož převelení k setnině č. 16 (od Flik 17) bylo rozhodnuto nejdříve 20. září. Fotografie tedy musela být pořízena po tomto datu. Oblt. Oskar Futter figuruje také na záběrech ze září 1915 spolu s leteckým referentem armádní skupiny generála Rohra nadporučíkem Richardem Blüthgenem, který se osobně účastnil letů Flik 16 jako pozorovatel a zanechal po sobě fotoalbum, dokumentující život u jednotky v letech 1915 a 1916. Právě v Blüthgenově albu je například snímek důstojníků Flik 16, včetně dobře naladěného Oskara Futtera, dokumentující i onu veselou stránku života letců a zejména důstojníků. U sklenky piva a s dámami.[124]

Jinak fotografie leteckého referenta štábu G.d.K. Rohra zachycují z velké části letecké nehody, které se vždy staly důvodem ke zdokumentování. V řadě případů jde o tytéž situace, jaké najdeme zvěčněné i ve sbírce Pavla Zagory. Ani pády letadel však Richarda Blüthgena neodradily od předsevzetí, stát se rovněž letcem, a nakonec i pilotem. Stejně jako tomu bylo později i v případě Oskara Futtera. Ten se jako pozorovatel v kokpitu letounů Albatros B.I, Aviatik B.II nebo Hansa Brandenburg C.I aktivně účastnil bojových operací Flik 4 až do října 1916.[125] Po několika měsících v zázemí byl nadporučík Futter převelen na ruskou frontu k Flik 25, kam nastoupil 18. března 1917. U této setniny žádný operační let nezaznamenal, protože již 5. dubna byl přemístěn k letecké setnině č. 3.[126]

Tato průzkumná setnina operovala rovněž na ruské frontě. U Flik 3, resp. 3/D sloužil Futter až do konce roku 1917 a dočkal se několika vyznamenání. Během průzkumného letu 26. listopadu 1917 byl spolu s pilotem Stfeldw. Ludwigem Bauerem napaden třemi ruskými stíhačkami. Osádce stroje Hansa Brandenburg C.I (U) 269.40 se nakonec jednoho z útočících Nieuportů podařilo u obce Gaje Starobrodzkie sestřelit (oba letci si připsali své 1. potvrzené vítězství).[127]

123 KA Wien, LFT laufOp, Flik 4.

124 Prostudovaný fotografický materiál pochází ze soukromých sbírek.

125 KA Wien, LFT laufOp, Flik 4.

126 KA Wien, LFT laufOp, Flik 25.

127 KA Wien, LFT laufOp, Flik 3.

Slezský sborník_1_2026.indd 81 11.11.2026 13:55:54

Podle Karla Meindla patřil Oskar Futter k nejschopnějším důstojníkům rakousko-uherského letectva.[128] V první části roku 1918 působil jako štábní letecký důstojník, než byl 21. května jmenován velitelem letecké setniny č. 4 namísto na štáb odcházejícího FP Hptm. Rudolfa Holeky. Tuto funkci pak zastával až do konce války.[129] Podle měsíční zprávy setniny za květen 1918 uváděl nový velitel bydliště u paní Rosy Futter na adrese Wien II, Nordbahnstrasse 24.[130]

Během léta 1918 absolvoval Oskar Futter pilotní výcvik a v srpnu 1918 byl jmenován polním pilotem (diplom FAI/Öst č. 2458 obdržel až 11. září 1918).[131] U Flik 4 prokázal své organizační schopnosti, když v srpnu uspořádal cvičení s důstojníky pozemních jednotek, zaměřené na spolupráci s letectvem při navádění dělostřelecké palby a přímé podpory pěchoty. U setniny si rovněž sám doškoloval v teoretických i praktických otázkách nedostatečně připravený nově příchozí létající i pozemní personál.[132] Úspěšná letecká kariéra Oskara Futtera však začala v Korutanech během přípravy a počátku frontového nasazení u letecké setniny č. 16.

Poválečné osudy Oskara Futtera se zatím nepodařilo dohledat, rovněž není k dispozici žádná zmínka o jeho případném angažmá v poválečném československém letectvu. Vzhledem k adrese ve Vídni je však také možné, že po válce zůstal v Rakousku.

Pavel Zagora – fotograf

Rozkazem velitelství letectva č. 46 z 10. září 1915 byl Luftschiffesoldat (LS, vojín letectva) Pavel (Paul) Zagora převelen k letecké setnině č. 16 na frontu. Nástup k Flik 16 byl očekáván ihned.[133] Bez zajímavosti není ani skutečnost, že k jednotce byl spolu se Zagorou přidělen také další Slezan, mechanik LS Karl Beilner, budoucí pilot (viz následující kapitola). Zagora sloužil u Flik 16 od počátku jako fotograf.

Pavel Zagora se narodil 16. prosince 1888 v Těšíně, jeho rodiči byli důlní tesař Pavel Zagora (1862-1937) a jeho manželka Anna, rozená Kaletová. Pavel bych jejich prvním dítětem, následovali další synové Jan (*1891), Karel (*1893) a Adolf (*1897). Rodina se hlásila k evangelickému vyznání. V roce 1895 se Zagorovi přestěhovali kvůli zaměstnání otce do Mariánských Hor u Moravské Ostravy, kde na onemocnění ledvin zemřel syn Karel. Ostatní synové se vyučili nebo vystudovali, Pavel se stal fotografem, Jan báňským úředníkem a Adolf akademickým typografem.[134] V roce 1908 odešel mladý fotograf Pavel Zagora do nedalekého Hlučína (Hultschin) v pruském Slezsku, kde v roce 1910 převzal dřevěný fotografický ateliér od židovského fotografa a podnikatele Jakoba

128 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Russische Front 1917–1918*, s. 121.

129 R. VEINFURTER, *Fliegende Personal*.

130 KA Wien, LFT laufOp, Flik 4.

131 M. ZELEZNY: *Pilotendiplome*, s. 26.

132 KA Wien, LFT laufOp, Flik 4.

133 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, September 1915.

134 Jiří NEMINÁŘ – Jan GROMNICA, *Známý i neznámý hlučínský fotograf Pavel Zagora*, Hlučínsko 13, 2023, č. 1, s. 4–8.

Slezský sborník_1_2026.indd 82 11.11.2026 13:55:54

Borgera, který měl na obou stranách hranice ve Slezsku a také na Moravě několik poboček.[135] V témže roce však byl Zagora odveden k povinné vojenské základní službě.[136] Vzhledem k tomu, že byl stále občanem Rakousko-Uherska, nastoupil k rakousko-uherské armádě.

Po návratu do civilu se Pavel Zagora 27. října 1912 v Hlučíně oženil s Marií Przibyllovou z Dlouhé vsi (Langendorf).[137] Tato dříve samostatná obec však byla již od roku 1911 spojena s Hlučínem. Před svatbou ale musel Pavel Zagora formálně přestoupit na v místě obvyklou katolickou víru.[138] Svatba se stihla na poslední chvíli, nevěsta již byla ve třetím měsíci. Syn Walter se novomanželům Zagorovým narodil 25. března 1913.[139] Marie Zagorová se kromě péče o dítě vydatně podílela na manželově fotografické živnosti, kterou později provozovala sama během války, a kromě toho jako vyučená švadlena ještě šila.[140]

Do války rukoval Pavel Zagora v roce 1915[141] jako vojín Landsturmu (domobrana), nicméně byl záhy převelen k letectvu, a to právě v souvislosti s profesí fotografa.[142] Nejprve byl zařazen k náhradním leteckým silám (Fliegerersatztrupe, Flet), odkud byl přemístěn k bojové letecké setnině č. 16, jak bylo výše zmíněno. U této jednotky Zagora sloužil od září 1915 až do léta 1918, tedy poměrně dlouhé období, z něhož po sobě zanechal stovky fotografií, které jsou cenným zdrojem informací nejen o letecké a horské válce na korutanské, jihotyrolské a později grappské frontě, ale také o výzbroji, vybavení a celkově o životě příslušníků letecké setniny.[143]

Chronologicky jedny z prvních Zagorových snímků se týkají detašmánu Flik 16 v Toblachu v říjnu a listopadu 1915. Je velmi pravděpodobné, že fotograf Pavel Zagora byl součástí detašmánu. Fotografie, pořízené letci, bylo třeba ihned vyvolat a teprve poté do nich byly pozorovatelem letadla nebo k tomu pověřeným kresličem zaneseny zjištěné informace. Velmi pravděpodobné je také to, že fotograf setniny Pavel Zagora byl rovněž součástí detašmánu Flik 16 v Pergine, určeného k náletu na Miláno v únoru 1916. Záběry dokumentující průběh příprav k náletu a fotografie z Pergine, pořízené bezprostředně po akci, jsou rovněž součástí jeho válečné sbírky. Zcela jistě se pak nacházel u detašmánu setniny na polním letišti Bruneck na jaře a v létě 1916, kde na několika snímcích sám figuruje, ještě v hodnosti vojína.[144]

135 Tamtéž.

136 Muzeum Hlučínska, fond Pavel Zagora – soukromá sbírka, vojenská knížka P. Zagory. Z vojenské knížky rovněž vyplývá, že Zagora byl v Hlučíně přihlášen k pobytu již od 5. května 1908.

137 Zemský archiv v Opavě (dále ZA v Opavě), fond Sbírka matrik Severomoravského kraje, sign. ST V 92, inv. č. 9117, Hlučín, civilní matriční úřad, město.

138 J. NEMINÁŘ – J. GROMNICA, *Známý i neznámý hlučínský fotograf*.

139 ZA v Opavě, fond Okresní úřad Hlučín, sčítací operáty, rok sčítání 1921.

140 J. NEMINÁŘ – J. GROMNICA, *Známý i neznámý hlučínský fotograf*.

141 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, Mai 1918.

142 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

143 Blíže viz P. TESAŘ, *Co je skryto ve snímcích Pavla Zagory z Velké války*, Hlučínsko, 13, 2023, č. 2, s. 7–11.

144 Muzeum Hlučínska, f. Pavel Zagora – soukromá sbírka.

Slezský sborník_1_2026.indd 83 11.11.2026 13:55:55

Pavel Zagora byl podle rozkazu velitelství letectva od 12. února 1917 povýšen do hodnosti titulárního svobodníka.[145] U Flik 16 se zachovaly dva záznamy stavu evidovaných příslušníků setniny, a to z února 1917 a srpna 1918. V obou případech je Pavel Zagora uveden jako fotograf. Kromě něj sloužili u setniny jako fotografové také Gefreiter (Gefr., svobodník) Josef Kahl, Gefr. Oskar Gerber, oba rovněž vykonávající toto povolání v civilu, a v srpnu 1918 tuto pozici u jednotky zastával také Feldwebel (Feldw., šikovatel) Richard Bartl, rovněž fotograf z povolání. S fotografiemi dále pracovali opalograf čili tiskař LS Ladislav Migra, jelikož u řady materiálů bylo nutno pořizovat kopie, dále kreslič Gefr. Alois Kosian, případně písař Korp. Johann Schatz, který byl zároveň kresličem.[146]

Fotograf letecké setniny č. 16/D Pavel Zagora byl za svou službu u jednotky také vyznamenán. V osobním armádním věstníku č. 50 z 20. března 1918 bylo zveřejněno udělení železného záslužného kříže na stuze medaile za statečnost Pavlu Zagorovi jako „*uznání za obzvláště svědomitou službu tváří tvář nepříteli*“. Stejně byl u Flik 16/D oceněn také další z fotografů setniny Josef Kahl a Zagorův kamarád Alois Kosian.[147]

Období léta 1918 je chronologicky posledním tematickým celkem sbírky fotografií Pavla Zagory. V souboru nalezneme také řadu záběrů, dokumentujících dění i u sousedních jednotek, včetně stíhacích Flik 14/J a 60/J, případně jiných setnin, jejichž letadla např. musela ve Feltre nouzově přistát apod.[148] Z přehledu personálu Flik 16/D z 12. srpna 1918 vyplývá, že ve stavu jednotky bylo k danému datu evidováno 106 osob ze stanoveného celkového počtu 146 příslušníků. Z toho byl jeden důstojník velitel, jeden důstojník pilot, jeden technický důstojník a zároveň pozorovatel, osm dalších důstojníků pozorovatelů, pět poddůstojníků pilotů (ze sedmi stanovených), šest leteckých mechaniků (z osmi stanovených), 23 mužů pomocného personálu k letadlům (z 24) atd. U setniny byli evidováni tři fotografové a jeden opalograf, pozice kresliče byla neobsazena. K uvedenému datu se však u jednotky reálně nacházel pouze jeden fotograf, Feldw. Richard Bartl. Titulární svobodník domobrany Josef Kahl a Landsturm Gefreiter Pavel Zagora mají oba poznačeno „*zbaven funkce a poslán na dovolenou*“.[149]

Žádné pozdější fotografie z historie letecké setniny č. 16 se už ve sbírce fotografií Pavla Zagory nenacházejí. Je proto velmi pravděpodobné, že zbytek války strávil již v zázemí u Fliegerersatztruppe. Již 27. listopadu 1915 se manželům Zagorovým narodil druhý syn Josef a právě během roku 1918 zakoupili v Hlučíně domek na adrese Opavská č. 40, kde se jim v roce 1924 narodil třetí syn Alfréd. Po válce se Pavel Zagora opět ujal svého fotoateliéru a ve dvacátých letech ještě navíc provozoval v Hlučíně také biograf.[150]

145 KA Wien, LFT, Tagesbefehle.

146 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

147 KA Wien, LFT, Tagesbefehle.

148 Viz P. TESAŘ, *Konec Phönixu C.I 121.36 – Feltre 10. června 1918*, REVI 143, 2024, s. 2–7.

149 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

150 J. NEMINÁŘ – J. GROMNICA, *Známý i neznámý hlučínský fotograf.*

Slezský sborník_1_2026.indd 84 11.11.2026 13:55:55

Pavel Zagora byl po připojení Hlučínska k Československu v roce 1920 převzat jako záložník do stavu Československého letectva. Podle vojenské knížky byl veden jako četař v záloze u náhradního praporu leteckého pluku č. 2 se sídlem v Olomouci. Žádným cvičením ve zbrani však podle záznamu z února 1923 nepodléhal.[151]

Pavel Zagora mluvil německy i česky a ve sčítání lidu z roku 1930 se jako velká část obyvatel Hlučínska hlásil k „moravské" národnosti. Jeho fotoateliéru se v meziválečném období dařilo, pro studiové snímky používal elektrické osvětlení. V práci fotografa pokračoval Zagora i po opětovném přičlenění Hlučínska k Německu, a rovněž během 2. světové války ateliér relativně prosperoval. Řada posledních fotografií hlučínských mužů, kteří se nevrátili ze svého nasazení u wehrmachtu, pocházela právě od fotografa Zagory. Ačkoli Pavel Zagora nikdy nevstoupil do nacistické strany a podporoval rodiny politických vězňů, byl od června 1945 téměř devět měsíců internován, a nakonec v březnu 1946 odsouzen lidovým soudem za podporu nacismu a germanizace. Vzhledem k jeho pozitivní činnosti během války však bylo od výkonu trestu upuštěno. Přišel však o svůj ateliér a v roce 1947 byl manželům Zagorovým jakožto Němcům zkonfiskován majetek – dům i se zahradou propadl státu. V roce 1954 pracoval Pavel Zagora u pohřební služby Concordia. Fotografování se podle pamětníků věnoval již jen příležitostně a v podstatě tajně. Pavel Zagora zemřel 30. srpna 1963 v nemocnici v Petřkovicích a pohřben byl na hřbitově v Hlučíně o dva dny později.[152]

Karl Beilner – mechanik, budoucí pilot

Karl Anton Beilner se narodil 14. srpna 1894 ve Slezsku v Bílovci (Wagstadt) v domě č. 280 v rodině tkalce sametu Karla Beilnera z Bílovce a jeho ženy Marie, rozené Havlištové z obce Podveky ve středních Čechách. Otec Marie byl rovněž tkalcem sametu. Karl Anton byl pokřtěn 18. srpna 1894 v římskokatolickém kostele svatého Mikuláše, druhé jméno měl po svém dědovi Antonu Beilnerovi, ševci z moravské enklávy Slatina (Schlatten).[153] Podle sčítacího operátu z roku 1910 bydlel Karl Beilner s rodiči a mladším bratrem Paulem (nar. 1905) v Bílovci na adrese Polní ulice (Feldgasse) č. 525/23.[154] Po třech letech základní školy absolvoval Karl pět let měšťanské školy v Bílovci a následně se na odborné škole řemesel vyučil strojním zámečníkem – mechanikem.[155] Podle některých údajů poté Beilner pracoval v nedaleké vagónce ve Studénce (Stauding) jako soustružník a později povýšil na vedoucího dílny.

Po vypuknutí války narukoval k opavskému pěšímu pluku č. 1, ale vzhledem ke svému technickému zaměření byl v červenci 1915 převelen k letectvu a zařazen k Ballonkom-

151 Muzeum Hlučínska, f. Pavel Zagora – soukromá sbírka, vojenská knížka P. Zagory.

152 J. NEMINÁŘ – J, GROMNICA, *Známý i neznámý hlučínský fotograf.*

153 ZA v Opavě, f. Sbírka matrik Severomoravského kraje, sign. Bi I 24, inv. č. 235, Bílovec, římskokat. f. ú.

154 ZA v Opavě, Okresní úřad Bílovec, sčítací operáty, rok sčítání 1910.

155 KA Wien, LFT Personalakt Karl Beilner.

Slezský sborník_1_2026.indd 85 11.11.2026 13:55:55

pagnie Fischamend.[156] Informace o Beilnerově několikaměsíčním působení u Flik 16 dosud nebyla publikována a neobsahuje ji ani jeho osobní složka ve vídeňském válečném archivu. Nicméně Zagorovy fotografie jednoznačně potvrzují, že Beilner u setniny skutečně sloužil, tzn. nastoupil k Flik 16 dle citovaného rozkazu.[157]

Na záběrech z dubna 1916 je Karl Beilner zachycen právě u detašmánu setniny na polním letišti Bruneck. LS Karl Beilner se ovšem s rolí u pozemního personálu nespokojil a přihlásil se k pilotnímu výcviku, jako celá řada dalších mladých mužů. Jelikož kapacity rakousko-uherských náhradních leteckých setnin, které pilotní výcvik zajišťovaly, nebyly schopny pojmout najednou tolik zájemců, vyjednalo ministerstvo války již na podzim 1915 několik kursů v Německu. Beilnerova žádost byla schválena a 25. dubna 1916 byl přidělen do kursu k Militärfliegerschule Grossenhein u Drážďan. Skupina pilotních žáků čítala 5 důstojníků, jednoho šikovatele, jednoho desátníka, tři svobodníky a 18 vojínů letectva.[158]

Beilner poté pilotní výcvik úspěšně dokončil, diplom FAI/Öst č. 467 získal 9. října 1916[159] a po doškolení u domácích výcvikových jednotek Flek 8 a 6 byl 10. listopadu 1916 jmenován „řidičem létadla“, což je doslovný překlad termínu Flugzeugführer (FF). Jako desátník nastoupil k Flik 35 na sočskou frontu a již jako polní pilot (FP) získal 3. května 1917 v kokpitu dvoumístného letounu Hansa Brandenburg C.I (öAlb) 29.88 potvrzený sestřel. Později ale u téže setniny pilotoval i jednomístná doprovodná letadla, a nakonec byl v únoru 1918 převelen již v hodnosti šikovatele k nově založené stíhací setnině č. 63/J (písmeno J znamenalo Jagd – stíhací). Od března 1918 poté působil jako letecký instruktor u Flek 18. Celkem u k.u.k. LFT absolvoval Karl Beilner 103 bojových letů a 26 soubojů s nepřátelskými letadly.[160] Jeho první frontovou leteckou setninou však byla Fliegerkompagnie 16, včetně detašovaného oddílu Bruneck, kde začínal jako mechanik a kde se rozhodl stát se pilotem.

Po válce se Karl Beilner vrátil do rodného Bílovce a 1. února 1919 se ve Slatině oženil s Otilií Kunzovou.[161] V roce 1921 bydlel s manželkou a dcerou Hildou (*1920) společně s rodiči a bratrem v Bílovci v domě na Polní ulici č. 525/23. Pracoval jako soustružník ve Studénce.[162]

Fritz Wödl – frekventant kursu dělostřeleckých pozorovatelů

V září a říjnu 1916 prodělával u Flik 16 kurs pro dělostřelecké pozorovatele další z rodáků, Oberleutnant Fritz Wödl. U Fliegerkompagnie 16 absolvoval Wödl jako

156 KA Wien, LFT Personalakt Karl Beilner.

157 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, September 1915.

158 G. PENZ, *Pilotenausbildung der k.u.k. Armee in Deutschland*, ÖFH Nachrichten 1/2011, s. 4–12.

159 M. ZELEZNY, *Pilotendiplome,* s. 23.

160 KA Wien, LFT Personalakt Karl Beilner.

161 ZA v Opavě, f. Sbírka matrik Severomoravského kraje, sign. Bi I 49, inv. č. 13357, Stará Ves, římskokat. f. ú.

162 ZA v Opavě, f. Okresní úřad Bílovec, sčítací operáty, rok sčítání 1921.

Slezský sborník_1_2026.indd 86 11.11.2026 13:55:55

pozorovatel a frekventant kursu pro dělostřelecké důstojníky celkem osm operačních letů, a to v termínech 3., 23. a 27. září a 2., 7., 9., 11. a 23. října 1916. Setnina v té době používala letouny Hansa Brandenburg C.I (U) sérií 64 a 68. Bližší detaily žel nejsou známy.

Tento budoucí letec se narodil 12. července 1891 v Olomouci. Jeho rodiči byli obchodník se smíšeným zbožím Andreas Wödl, syn Johanna a Susanny Wödlových, narozený v obci Agendorf (Ágfalva) poblíž města Ödenburg (Sopron) v Uhersku, a Anna, dcera Antona Dubinského, nájemce statku v Olomouci, a jeho manželky Emilie, rozené Klein. Zatímco rodina matky byla římsko-katolického vyznání, rodina otce patřila k německojazyčné evangelické, resp. luteránské komunitě. Vyznání dědily děti Wödlových po otci, takže syn Friedrich Anton Johann Wödl byl 18. srpna 1891 pokřtěn olomouckým evangelickým farářem Johannem Dědicem. Kmotry novorozence byli Mathias Wödl, obchodník v Olomouci, se svou manželkou Julií.[163]

Fritz Wödl však v otcových šlépějích nekráčel a stal se důstojníkem u pluku těžkého pevnostního dělostřelectva č. 4 (FsAR 4). Jako dělostřelecký důstojník se po vypuknutí válečného konfliktu dostal na frontu a k 1. březnu 1915 byl povýšen do hodnosti Oberleutnant. Od září 1916 se účastnil kursu pro dělostřelecké pozorovatele u letecké setniny č. 16. Rozkazem velitelství k.u.k. LFT č. 213 z 13. října 1916 byl Oblt. Wödl s účinností od 1. listopadu trvale převelen k letectvu za účelem výcviku na leteckého pozorovatele.[164] Jako letecký pozorovatel poté sloužil u Flik 11 a Flik 7 na ruské frontě, v roce 1917 absolvoval pilotní výcvik „v poli“, tzn. u bojové jednotky, radiotelegrafický kurs a po dokončení pilotního výcviku[165] byl v říjnu 1917 vzhledem ke svým předchozím zkušenostem přidělen ke speciální letecké jednotce Artillerie-Fliegerlehrkompagnie (Aflik; dělostřelecká výcviková setnina), která byla později přejmenována na Flik 66/D.[166]

Koncem ledna 1918 byl Oblt. Fritz Wödl jmenován velitelem Fliegerkompagnie 39/D, které velel až do konce války. U této setniny Wödl získal 5. srpna 1918 potvrzený sestřel jako pilot fotoprůzkumné stíhačky.[167] Ani v případě Fritze Wödla se ve válečném archivu nepodařilo dohledat jeho osobní spis. Poválečné osudy tohoto letce nejsou žel známy vůbec.

Koloman Fischer – „přesluhující“ pozorovatel

Během prvních měsíců roku 1917 sloužil u letecké setniny č. 16 jako pozorovatel další a nejstarší z dosud identifikovaných moravskoslezských rodáků, Oblt.i.d.Res. Koloman Fischer. V té době mu totiž bylo již 37 let. Narodil se 18. června 1879 ve Znojmě a 4. července byl pokřtěn v kostele svatého Mikuláše jako Calman Georg Jacob. Jeho rodiči

163 ZA v Opavě, f. Sbírka matrik Severomoravského kraje, sign. EM II, inv. č. 8447, Olomouc, Hraniční ulice.

164 KA Wien, LFT, Tagesbefehle.

165 Pilotní diplom FAI/Öst č. 839 z 16. října 1917, viz M. ZELEZNY, *Pilotendiplome*, s. 39.

166 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnie 66*, in: Sui cieli del Grappa, Rasai di Seren del Grappa 2015.

167 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 2. Teil 1918*, Wien 2007, s. 145.

Slezský sborník_1_2026.indd 87 11.11.2026 13:55:55

byli fotograf Georg Fischer a jeho manželka Donata, rozená Glasner.[168] Fischerovi měli ještě dceru Donatu (*1871) a syna Georga (*1874) a bydleli ve Znojmě na adrese Velká Mikulášská (Grosse Nikolaigasse) 361/18.[169] Během vojenské prezenční služby složil Koloman Fischer důstojnické zkoušky a v roce 1900 již byl veden jako záložní poručík u pěšího pluku č. 65 v Munkács v Uhrách (dnes Mukačevo, Ukrajina).[170] V roce 1910 byl hlášen zpět na adrese rodičů a pracoval jako účetní.[171] V únoru 1911 vystoupil Koloman Fischer z katolické církve a zároveň vstoupil do evangelické církve Augsburského vyznání, a to v souvislosti se svatbou s o téměř deset let mladší Marií Johannou Schmid z Brna. Svatba se konala 6. dubna 1911 v německém evangelickém kostele ve Znojmě.[172]

Za války nastoupil Fischer ke své kmenové jednotce IR 65, v červenci 1915 byl povýšen do hodnosti Oblt.i.d.Res. a přihlásil se k letectvu. Rozkazem velitelství LFT č. 13 z 2. srpna 1915 byl jako pozorovatel přidělen k letecké setnině č. 3 na ruskou frontu.[173] Koncem října však onemocněl a musel na delší dobu do nemocnice. Velitel setniny požadoval náhradou pozorovatelského důstojníka, vyškoleného na obsluhu radiopřijímače. Fliegerkompagnie 3 byla stejně jako svého času Flik 16 vybavena letouny Aviatik B.II série 34 se zabudovanými radiostanicemi.[174] Po uzdravení byl nadporučík Fischer 15. ledna 1916 převelen k nově sestavené letecké setnině č. 20. Než se ale nová jednotka dostala na ruskou frontu, Fischer byl od 19. ledna do 6. února „zapůjčen“ letecké setnině č. 11. U Flik 20 v Haliči poté Oblt.i.d.Res. Koloman Fischer sloužil až do prosince 1916, kdy odešel k leteckým rezervám, nicméně již 30. prosince byl jako zkušený pozorovatel odeslán na korutanskou frontu k Flik 16.[175]

Bližší informace o Fischerově působení u setniny žel scházejí, jeho archivní osobní spis obsahuje jen několik málo dokumentů od Flik 3. Jisté však je, že v lednu 1917 byl jmenován leteckým pozorovatelem (BO) zpětně k 15. květnu 1916 a že od Flik 16 byl 6. dubna 1917 převelen k náhradním leteckým silám.[176] U letecké setniny č. 16 tedy sloužil nejméně tři měsíce. V průběhu ledna až března 1917 používala jednotka k operační činnosti zejména letouny Hansa Brandenburg C.I sérií 68 (U) a 29 (öAlb), zčásti vybavené radiostanicemi.[177]

Ani odchod do zázemí zdaleka neznamenal konec letecké kariéry Kolomana Fischera. Ke dni 23. května 1917 nastoupil již poněkud „přesluhující“ pozorovatel opět na frontu,

168 MZA, f. Sbírka matrik Jihomoravského kraje, matrika č. 15021 narození 1877–1888, Znojmo – sv. Mikuláš, římskokatolická církev.

169 MZA, fond Archiv města Znojma, sčítací operáty, Znojmo, Vnitřní město, rok sčítání 1880 a 1890, kód digitalizační sady ZN0363 a ZN0425.

170 Tamtéž, rok sčítání 1900, digitalizační sada ZN0545.

171 Tamtéž, rok sčítání 1910, digitalizační sada ZN0580.

172 MZA, f. Sbírka matrik Jihomoravského kraje, matrika č. 15124, oddaní 1879–1913, Znojmo – německá evangelická církev.

173 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, August 1915.

174 KA Wien, LFT laufOp, Flik 3.

175 R. VEINFURTER: *Fliegende Personal*.

176 Tamtéž, s. 82.

177 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

Slezský sborník_1_2026.indd 88 11.11.2026 13:55:55

s řadou medailí za předchozí službu, tentokrát však jako kancelářský důstojník ke stíhací setnině č. 41/J.[178] Nicméně pouze v kanceláři nevydržel. V červnu 1917 se u této jednotky jako pozorovatel v kokpitu cvičného Hansa Brandenburgu C.I (öAlb) 27.56 s pilotem Oblt.i.d.Res. Hansem Fischerem z Prahy dobrovolně zúčastnil bombového útoku na Mossa! Letoun s oběma Fischery však byl v souboji s italskými stíhačkami zasažen a musel nouzově přistát, osádka nicméně vyvázla bez zranění.[179]

Koloman Fischer získal během roku 1917 kromě dalších ocenění rovněž německý pilotní odznak,[180] ovšem zda šlo pouze o formu vyznamenání či se skutečně naučil létat, se autorovi dosud nepodařilo spolehlivě doložit. Nicméně je množné, že pilotní výcvik nakonec absolvoval, protože v poválečném dokumentu československého leteckého sboru je uveden jako polní pilot v hodnosti záložního kapitána, službu nekonající, nalézající se ve Znojmě.[181] Koloman Fischer zemřel během druhé světové války jako zaměstnanec wehrmachtu 20. srpna 1943 na rakovinu průdušek.[182]

Josef Siegel – stíhací pilot

Na jaře 1917 se velitel Flik 16 snažil u jednotky navýšit počet „Kampffliegerů“, neboli pilotů stíhaček. Na „KD-Schulung“, které ve Wiener Neustadt prováděla jednotka Flek 6, byl např. 25. dubna 1917 vyslán FP Feldw. Karl Ehret.[183] Z důstojníků se měl přeškolení zúčastnit FP Oblt. Karl Urban, ten však nastoupil k Flek 6 až 8. května.[184] Kursu se u náhradní letecké setniny č. 6 pochopitelně účastnili i další budoucí stíhači od mnoha leteckých setnin. Od první poloviny dubna mezi nimi byl také pilot speciální letecké jednotky Fluggeschwader I (FlG I, později Flik 101/G), setniny k.u.k. LFT specializované nikoli na průzkum, ale pouze na bombardování a boj ve vzduchu, FP Offstv. Josef Siegel.[185] Tento moravský rodák však byl ještě v průběhu školení 20. dubna 1917 přemístěn právě k letecké setnině č. 16.[186] Josef Siegel měl v té době již za sebou bohatou leteckou kariéru. Létal na frontě od počátku války, byl držitelem zlaté medaile za statečnost, několikrát působil i jako učitel létání a zejména měl na kontě již nejméně dva potvrzené a jeden nepotvrzený sestřel nepřátelského letadla.[187]

178 KA Wien, LFT laufOp, Flik 41.

179 K. MEINDL – SCHIEMER, *Die Verluste*.

180 KA Wien, LFT laufOp, Flik 41.

181 Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv (dále VÚA–VHA), fond Letecký sbor.

182 MZA, Sbírka matrik Jihomoravského kraje, matrika č. 15364 zemřelí 1943–1943, Znojmo – německý stavovský úředník.

183 VEINFURTER: *Fliegende Personal*, s. 82.

184 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

185 KA Wien, LFT laufOp, Flik 101/Fluggeschwader I.

186 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, April 1917.

187 P. TESAŘ, *Esa rakousko-uherského letectva narozená na území Moravy a Slezska ve světle nových zjištění*. Opava 2025, s. 38-42.

Slezský sborník_1_2026.indd 89 11.11.2026 13:55:55

Josef Siegel patřil k nejstarším a nejzkušenějším pilotům poddůstojníkům, jeho předválečný pilotní diplom FAI/Öst ze 7. února 1914 nese číslo 157. Narodil se 10. března 1883 v domě č. 40 v obci Horní Rudná (Ober Rauden) v politickém okrese Moravská Třebová matce Anně, rozené Wasser z obce Boršov (Porstendorf) a otci Antonu Siegelovi, tkalci hedvábí, jehož rodina pocházela z nedalekých obcí Banín (Bohnau) a Muzlov (Musslau).[188] Rodina byla římsko-katolického vyznání a německého jazyka. Josef se vyučil také tkalcem, nicméně jeho osud změnila od října 1904 vojenská prezenční služba u pěšího pluku č. 98 s posádkou ve Vysokém Mýtě. Ke konci roku 1907 byl Siegel převeden do zálohy a v letech 1909 a 1912 se účastnil periodických cvičení. Při posledním mu zcela učarovaly „létající aparáty".

Pilotní výcvik absolvoval Josef Siegel jako civilista, resp. rezervista. Podmínkám prvního oficiálního poddůstojnického pilotního kursu v březnu 1914 by zřejmě vůbec nevyhověl, jelikož věk frekventantů byl omezen na 26 let, zatímco jemu bylo v té době už 32 let! Od 8. května 1914 byl přidělen k vzduchoplaveckému oddílu a týž měsíc dobrovolně zařazen do činné služby. Po vypuknutí války nastoupil Siegel v hodnosti Zugsführer k nově vytvořené letecké setnině č. 15 a již 18. září 1914 byl jmenován polním pilotem.[189] Za své působení na ruské frontě byl v hodnosti šikovatele 4. června 1915 vyznamenán nejvyšším možným oceněním pro poddůstojníky, zlatou medailí za statečnost. Poté sloužil s Flik 15 na srbské frontě a dosáhl nejvyšší poddůstojnické hodnosti Offizierstellvertreter. Velitelem jednotky byl poprvé navržen na mimořádné povýšení do důstojnického stavu. K tomu však nakonec nikdy nedošlo. Velení rakousko-uherské armády ze zásady nechtělo důstojnický stav budovat z poddůstojníků.



Obr. 6: *„Kampfflieger" Flik 16 a budoucí letecké eso z Moravy FP Offstv. Josef Siegel před stíhačkou Hansa Brandenburg D.I 28.58 na letišti Seebach/Villach v září 1917.*
Sbírka Bernhard Tötschinger (†)

188 Státní oblastní archiv Hradec Králové, fond Sbírka matrik Východočeského kraje: Horní Rudná.

189 P. TESAŘ, *Esa*.

Slezský sborník_1_2026.indd 90 11.11.2026 13:55:55

Od listopadu 1915 působil FP Siegel jako učitel létání u letecké důstojnické školy (Fliegeroffizierschule, zkratka Flosch) ve Wiener Neustadt, kde však narazil na velmi výraznou stavovskou propast osobně. Za prohřešky proti subordinaci a drzé chování byl Offstv. Siegel navržen na potrestání. Nebyl degradován, ale byl zbaven možnosti nosit zlatou medaili, nicméně následným nasazením na frontě si privilegium vydobyl zpět. Od března 1916 byl Josef Siegel přidělen k letecké setnině č. 21 na jihotyrolskou frontu, kde dosáhl v květnu 1916 svého prvního potvrzeného (a dalšího nepotvrzeného) vítězství, než byl vyžádán zpět k Flosch. V září 1916 byl Josef Siegel odeslán opět na frontu, tentokrát k Flik 6 do Albánie. Tam si připsal druhé potvrzené vítězství, když společně se svým pozorovatelem sestřelili bombardér Caproni. Koncem prosince 1916 byl FP Offstv. Siegel vzhledem ke svým zkušenostem převelen k nově budované speciální letecké jednotce Fluggeschwader I, kde se s ním počítalo jako s „Kampffliegerem“.[190] Jednotka byla nasazena na sočské frontě od dubna 1917, ale protože se Siegel právě přeškoloval na stíhačky Hansa Brandenburg D. I „KD“ u Flek 6, nestihl u FlG I absolvovat žádný operační let.[191]

Podle záznamů FlG I odjel FP Offstv. Josef Siegel k Flik 16 do Villachu 1. května 1917.[192] Hned 3. května 1917 na novém působišti zaznamenal svůj třetí potvrzený sestřel, když se v kokpitu jedné ze stíhaček, pravděpodobně 28.30,[193] podílel spolu s osádkou dvoumístného Brandenburgu C.I 68.59 ve složení pilot Lt.i.d.Res. Josef Friedrich (jeho již 7. vítězství) a pozorovatel Lt.i.d.Res. Hans Rucker (1. vítězství) na uzemnění italského průzkumného letounu Farman, jehož pád byl hlášen v údolí Raccolana.[194] Podle italských zdrojů byl nad horou Rombon napaden Farman ze stavu 29ª Sq., letcům se však podařilo nepřítele odehnat a pilot ten. Antonio Riva a pozorovatel ten. Roberto Lordi se nezraněni vrátili na domovské letiště.[195] Různá interpretace jednotlivých aktérů vzájemných soubojů ve vzduchu představuje další zajímavou problematiku letecké války v letech 1914–1918. Nicméně pro potvrzování sestřelů, jejichž výsledek nebyl zcela zřejmý, jako v případě letadla sestřeleného či zajatého na vlastním území, bylo rozhodující hlášení pozemních jednotek. Což v tomto případě přišlo hned od dvou subjektů, vítězství tedy bylo oficiálně potvrzeno.[196]

Tento Siegelův impozantní vstup do operační činnosti Fliegerkompagnie 16 však bývá v odborné literatuře problematizován úplně z jiného důvodu. V květnovém výkazu letců a mechaniků setniny je jeho příchod k jednotce totiž datován až k 10. květnu, a to přímo

190 KA Wien, LFT Personalakt Josef Siegel.

191 KA Wien, LFT laufOp, Flik 101/Fluggeschwader I.

192 KA Wien, LFT laufOp, Flik 101/Fluggeschwader I.

193 Dle výkazu bojových letů vzlétl téhož dne FP Feldw. Erwin Funk s Brandenburgem D.I 28.26, ale stejně jako poté i 10. května, se do kontaktu s nepřátelskými letouny nedostal.

194 MEINDL – P. SCHIEMER: *Die Verluste*.

195 Roberto GENTILLI, *Italian Aviation Units in the First World War Volume 2*, Reno 2024, s. 61.

196 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front – 1. Teil 1917*, s. 56.

Slezský sborník_1_2026.indd 91 11.11.2026 13:55:55

od Flek 6 z Wiener Neustadt.[197] Nicméně v přehledu sestřelů k.u.k. LFT Siegelovo jméno u data 3. května 1917 figuruje. Vzhledem k tomu, že kurs přeškolení na stíhací letouny trval přibližně 20 dní, pravděpodobnější je varianta nástupu k Flik 16 skutečně 1. května 1917, zatímco datum 10. května je zřejmě písařskou chybou, ke kterým občas docházelo.[198]

V květnu 1917 byla u setniny upravena výzbroj obou „KD" (28.26 a 28.30) – schránka VKII byla z křídla odstraněna a kulomet byl nainstalován šikmo na centroplán horního křídla na speciální lafetu jako výklopný.[199] Tato zástavba, pojmenovaná dle svého vynálezce jako „System Oblt. Bartus", přímo navazovala na výzbroj prvních improvizovaných stíhaček Fokker B.III (viz výše). Oba letouny rovněž obdržely vylepšenou verzi svislé ocasní plochy, doplněnou o kýlovku. Podobnou úpravu již svébytně provedli technici u Flik 34 (Brandenburg D.I 28.04) a poté u Fluggeschwader I (28.06) a v průběhu května začal nový standardní typ nové směrovky s kýlovkou dodávat k setninám na frontu i výrobce Phönix (Ph, dříve Österreichische Albatros). U Fliegerkompagnie 16 již nebylo opravných sad zapotřebí, Hptm. Stoisavljevic byl opět napřed… navíc verze směrovky s kýlovkou vyrobená u setniny (a později použitá i na strojích 65.68 a 65.76) byla od oficiální tovární varianty téměř k nerozeznání.[200]

Josefa Siegela zastihlo 2. června 1917 u letecké setniny č. 16 udělení zlaté medaile za statečnost podruhé, přičemž šlo ale o ocenění jeho působení u předchozích jednotek.[201] O tři dny později se setnině podařilo opět ukořistit italský letoun. Poblíž obce Dellach musel 5. června nouzově přistát italský dvoumístný letoun SAML S.1 č. 2436 ze stavu 112ª Sq. Stroj s motorem Fiat o výkonu 200 koní se převrátil a poškodil a osádka pilot serg.m. Carlo Balbo a pozorovatel s.ten. Walter Blasi byla bez zranění zajata. Na místo pádu se neprodleně dostavili příslušníci Flik 16 a celá událost byla opět fotograficky zdokumentována. Záběry opět nechybí ve sbírce Pavla Zagory a mimo jiné je na nich zachycen rozhovor důstojníků setniny se zajatými letci. SAML byl poté vystaven ve městě Villach pro veřejnost, u Flik 16 základním způsobem opraven a poté odeslán k Flars do Fischamendu, kde obdržel nový potah a vojenské označení 00.45.[202] Zatímco italský historik Roberto Gentilli uvádí, že letoun byl sestřelen rakouskými stíhači, naopak v rakouských záznamech není žádný hlášený sestřel s touto událostí nijak spojován.[203]

Z „KD-Schulung" od Flek 6 se 15. června k setnině vrátil FP Oblt. Urban, od Flik 16 naopak 24. června odešlo letecké eso FP Lt.i.d.Res. Josef Friedrich k Flik 24 do Pergine. U této jednotky se Josef Friedrich stal také pilotem stíhacích letadel. Velitel setniny kapitán Stoisavljevic se mezitím 21. června 1917 vrátil ze čtyřtýdenní stáže u německého

197 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

198 Srov. K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front – 1. Teil 1917*, s. 56.

199 P. TESAŘ, *Hansa Brandenburg D.I „KD"*.

200 Tamtéž.

201 P. TESAŘ, *Esa*.

202 K. MEINDL – P. SCHIEMER, *Die Verluste*.

203 R. GENTILLI, *Italian Aviation Units in the First World War Volume 3*, Reno2024, s. 239. Srov. K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front – 1. Teil 1917*.

Slezský sborník_1_2026.indd 92 11.11.2026 13:55:55

letectva na francouzské frontě. S Flik 16 se 26. června rozloučil šikovatel Erwin Funk, který svou kariéru „Kampffliegera“ poté završil u stíhací setniny č. 41/J.[204] Piloti stíhacích letounů v případě potřeby samozřejmě létali nadále i s průzkumnými letouny. Offstv. Josef Siegel absolvoval 27. června 1917 průzkumný let s pozorovatelem Lt.i.d.Res. Stefanem Hoferem. Nad Flitscher Becken (Bovecká kotlina, Slovinsko) jejich Brandenburg utržil přímý zásah protiletadlového dělostřelectva, který zabil poručíka Hofera. FP Siegel však zachoval chladnou hlavu, jak uvádí slova velitele 10. Armee generálplukovníka Alexandra von Krobatina v armádním rozkaze z 12. července 1917: „*Vyslovuji Vám pochvalné uznání za příkladné a hrdinské jednání jako letci při průzkumu Flitscher Becken 27. 6. t. r., během něhož byl pozorovatel zabit přímým zásahem dělostřelectva, došlo k ustřelení hlavního nosníku křídla, a Vy jste přesto s rozkolísaným aparátem dokázal hladce přistát.*“[205]

V červenci 1917 disponovala Fliegerkompagnie 16 sedmi průzkumnými letouny Hansa Brandenburg C.I. Piloti a pozorovatelé setniny uskutečnili během měsíce ve 20 letových dnech celkem 54 bojových letů, při nichž bylo pořízeno 351 fotografií. K obranným a doprovodným účelům nadále sloužily Brandenburgy D.I 28.26 a 28.30. Kulometem na horním křídle systémem Bartus byl ještě opatřen letoun 65.76, zatímco starší „KD“ čísla 65.63 (převzatý od FlG I) zůstal jako cvičný bez výzbroje. Stíhací letouny mohly využívat detašované polní letiště Watschig, kde byl zřízen provizorní hangár. Piloti „KD“ zaznamenali celkem čtyři souboje s letouny protivníka, z nichž dva byly podle frontových hlášení pozemních jednotek úspěšné. První souboj s italským Farmanem se odehrál 14. července a FP Hptm. Stoisavljevic (28.30) z něj vyšel vítězně (jeho 9. potvrzený sestřel). Další dvě samostatné potyčky s Farmany následovaly 23. července 1917, přičemž velitel Flik 16 byl opět úspěšný (10. vítězství, „KD“ 28.30), zatímco Offstv. Josefu Siegelovi se protivníka zasáhnout nepodařilo. Nerozhodně také skončil souboj Hptm. Stoisavljevice se stíhačkou Nieuport 29. července.[206]

Během srpna 1917 pilotoval FP Josef Siegel pouze jednomístné Brandenburgy D.I, s nimiž uskutečnil celkem 15 bojových letů, nejvíce ze všech „Kampffliegerů“ setniny. Celkem 10 operačních letů v kokpitu „KD“ provedl Hptm. Stoisavljevic, který stejně jako Siegel neabsolvoval žádný start s dvoumístným letadlem. FP Stfeldw. Karl Ehret zaznamenal 9 bojových letů s „KD“ a 3 za volantem dvoumístného letadla, zatímco Chefpilot FP Oblt. Leopold Urban startoval nad frontu pětkrát s jednomístným a dvakrát s dvoumístným Brandenburgem.[207] Tentokrát se však nepodařilo vybojovat žádné potvrzené vítězství, naopak Fliegerkompagnie 16 utrpěla těžkou ztrátu, když byl 10. srpna nepřátelskými letouny sestřelen Brandenburg C.I 69.21. Oba členové osádky v boji padli (viz následující kapitola).[208]

204 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

205 KA Wien, LFT Personalakt Josef Siegel.

206 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

207 Tamtéž.

208 K. MEINDL – P. SCHIEMER, *Die Verluste*.

Slezský sborník_1_2026.indd 93 11.11.2026 13:55:55

V průběhu září obdržela letecká setnina č. 16 další dva jednomístné Brandenburgy D.I (č. 28.20 a 28.58) od stíhací letecké setniny č. 42/J, která přešla na modernější letouny Albatros D.III (Oef) série 153 se dvěma synchronizovanými kulomety a motorem Austro Daimler o výkonu 200 koní. Tyto stíhačky původně německé konstrukce vyráběla rakouská firma Oeffag (Oef) ve Wiener Neustadt v licenci. Na hlášení o přeletu dvou formací italských letadel 23. září 1917 dopoledne vzlétl FP Offstv. Josef Siegel v kokpitu stíhačky Hansa Brandenburg D.I (s největší pravděpodobností čísla 28.58). Po dlouhém souboji se mu nad údolím říčky Fella u Pontebba (Pontafel) podařilo poslat k zemi stíhací letoun Nieuport.[209] Siegel tak zaznamenal své 4. potvrzené vítězství. Velitel setniny jej navrhl na mimořádné povýšení do důstojnické hodnosti. Ani tentokrát však nebyl návrh kladně vyřízen.[210]

Již 2. října 1917 však Hptm. Stoisavljevic telegraficky hlásil velitelství LFT, že jednotka má již jen dva bojeschopné „KD“, jelikož dva z letounů (28.20 a 28.58) byly mezitím poškozeny při nehodách, a požadoval dodání dalších dvou doprovodných stíhaček.[211] Se zbylými dvěma Brandenburgy D.I 28.30 a 28.26 provedli v průběhu října Hptm. Stoisavljevic osm bojových letů, Oblt. Urban pět, Stfeldw. Ehret čtyři a Offstv. Siegel tři. Kromě nadporučíka Urbana však uvedení letci usedali i za řízení dvoumístných letounů.[212] Část operačních letů se uskutečnila až koncem měsíce, kdy vypukla 12. bitva na Soči (12. Isonzoschlacht, 24. října – 3. prosince 1917), později známá jako průlom u Caporetta. Letecká setnina č. 16 měla k dispozici kromě uvedených stíhaček dvoumístné Brandenburgy C.I 29.13, 29.54, 29.76, 68.59 a 69.24 a nový průzkumný Aviatik C.I (Lohner) 114.06.

K podpoře rakousko-uherské ofenzívy byly na polní letiště Seebach/Villach v říjnu 1917 soustředěny Fliegerkompagnie 47/F a nově sestavená stíhací 56/J, nedaleko ve Warmbad/Villach sídlila také letecká setnina č. 39/D. Rakousko-uherské letectvo mělo k podpoře pozemních jednotek k dispozici 24 leteckých setnin, které ještě doplnilo 11 německých leteckých jednotek.[213] Pro potřeby ofenzívy byl rakousko-uherský I. Korps podřízen německé 14. Armee. Jako letecká podpora I. sboru byla v říjnu 1917 vytvořena letecká skupina (Fliegergruppe), složená z leteckých setnin č. 39/D, 47/F, 53/D a 56/J, pod velením velitele Flik 39/D FP Hptm. Karla Nikitsche.[214] Vzhledem k neletovému počasí prvního dne ofenzívy se Fliegerkompagnie 16 do bitvy zapojila od ranních hodin 25. října 1917 průzkumnými a později bombardovacími lety, zčásti se stíhacím doprovodem. FP Offstv. Josef Siegel odstartoval ve 12:25 hodin za řízením Brandenburgu C.I 29.13 k bombardování italských pozic. Jako pozorovatel s ním letěl technický důstojník setniny

209 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 2. Teil 1917*, s. 80.

210 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

211 Tamtéž..

212 Tamtéž.

213 G. PENZ, *L´Aviazione Austro-Ungarica a Caporetto*, Udine 2023.

214 K. MEINDL – P. SCHIEMER, *Die Verluste*.

Slezský sborník_1_2026.indd 94 11.11.2026 13:55:55

Lt. Alexander von Neogrády, který na nepřítele svrhl 100 kg bomb.[215] V plnění průzkumných a bombardovacích úkolů poté pokračovala setnina 16/D rovněž přinejmenším ve dnech 26. – 28. října 1917.[216]

V krátké zprávě o činnosti Flik 16/D za říjen 1917 však Hptm. Stoisavljevic uvedl, že FP Offstv. Siegel byl přemístěn k sousední Flik 56/J.[217] Této celkově v pořadí páté čistě stíhací setnině k.u.k. LFT velel český důstojník FP Oblt. Robert Ellner.[218] Vzhledem ke svým zkušenostem a schopnostem řídit bez nutnosti přeškolení prakticky jakékoliv letadlo, vzlétl FP Siegel 27. října 1917 v kokpitu stíhačky Aviatik D.I 138.24 již pod Ellnerovým vedením ve formaci Flik 56/J jako doprovod bombardérů Flik 16/D, 39/D a 47/F.[219]

„Kampfflieger" FP Offstv. Josef Siegel po zbytek 12. bitvy na Soči létal u letecké setniny č. 56/J, než byl 27. listopadu 1917 převelen k Flik 45/D na jihotyrolskou frontu. U této jednotky však nepobyl ani měsíc a 22. prosince opět nastoupil ke stíhací setnině č. 56/J, kde se již dříve osvědčil.[220] U Fliegerkompagnie 56/J také Siegel získal 22. února 1918 své poslední páté potvrzené vítězství, když se v kokpitu Aviatiku D.I podílel na sestřelení britské stíhačky Sopwith Camel B6238.[221] Od června 1918 až do konce války pak FP Siegel působil jako letecký instruktor pro výcvik na stíhacích letounech u Feldfliegerschule H.G.K. von Boroević (později polní letecká škola Campoformido).

Po válce chtěl Siegel nadále létat a po rozpadu monarchie byl již k 1. listopadu 1918 převeden do stavu vojenského letectva nově vzniklého Německého Rakouska – Deutschösterreich. Letectvo však fungovalo pouze do července 1919, kdy vstoupila v platnost mírová dohoda ze Saint-Germain-en Laye, která zakazovala Německu a Rakousku provozovat vojenské letectvo a na jejímž základě musela být veškerá vojenská letadla zničena. Do civilu odešel Siegel 1. srpna 1919 a na jaře 1920 se s dalším bývalým válečným pilotem podílel na založení prvního soukromého leteckého podniku „Luftfahrtbetrieb Franz Zuzmann und Josef Siegel, Wien". Tehdy pobýval na adrese Esslingen 18 (dnes součástí Vídně, Esslinger Hauptstrasse 95). Piloti společnosti předváděli ukázky letecké akrobacie a soubojů. Vzhledem k ilegálním letům Franze Zuzmanna do zahraničí a dalším machinacím byl podnik spolkovým ministerstvem dopravy 9. prosince 1920 zrušen a zbylé letouny zabaveny.[222]

Zuzmann se Siegelem se přesunuli do Československa, kde společně s dalším bývalým c. a k. polním pilotem Franzem Klementem z Opavy založili v srpnu 1921 společnost

215 G. PENZ, *L´Aviazione Austro-Ungarica*, s. 44.

216 G. PENZ, *L´Aviazione Austro-Ungarica.*

217 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

218 Blíže k Flik 56/J viz Karl MEINDL – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER, *Des Kaisers letzter Fledpilot FP Oblt. Otmhar Wolfan und die Chronik der Fliegerkompagnie 56J*, Graz 1991.

219 Tamtéž, s. 28.

220 R. VEINFURTER, *Fliegende Personal*, s. 84, 176, 211.

221 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 1. Teil 1918*, s. 62.

222 Gottfried HOLZSCHUH, *Das erste Luftfahrzeugregister Österreichs.* Online, dostupné z: https://flightdata.at/das-erste-luftfahrzeugregister-oesterreichs/ [cit. 1. 6. 2026].

Slezský sborník_1_2026.indd 95 11.11.2026 13:55:55

„International Aero Co.“ Firma pokračovala v produkci předchozího „leteckého cirkusu“, vylepšeného ještě o seskoky s padákem, k nimž se odvážil vídeňský rodák Franz Pospichal. Ke konci roku společnost zanikla a namísto ní založil Josef Siegel 13. ledna 1922 v Šumperku „Nordmährische Automobil- und Fluggeselschaft m.b.H.“ (NAF). Dosavadní činnost byla rozšířena na prodej a opravy automobilů a letadel, reklamní a vyhlídkové lety apod. Poslední lety se však uskutečnily v listopadu 1923, v únoru 1925 vyhlásila firma NAF bankrot.

Další osudy Josefa Siegela žel nejsou známy, pravděpodobně se jako většina uzemněných pilotů věnoval práci v automobilismu. Josef Siegel zemřel ve věku 72 let v roce 1955 ve městě Wolfsburg, které bylo založeno roku 1938 převážně pro pracovníky automobilky Volkswagen.[223]

Válečná pouť Josefa Siegela prezentuje kariérní postup řady vynikajících pilotů poddůstojníků, kteří začínali jako piloti dvoumístných letadel, poté u průzkumných setnin pilotovali doprovodná jednomístná letadla, a nakonec jejich kariéra vyvrcholila odchodem k čistě stíhací setnině.

Rudolf Maria Ritter von Rohrer – pozorovatel nováček

Dalším z identifikovaných moravskoslezských letců Fliegerkompagnie 16 je Rudolf von Rohrer. Narodil se 21. prosince 1893 v Brně jako příslušník již čtvrté generace majitelů známé tiskařské firmy a vydavatelství. Jeho praděd Rudolph Rohrer přišel do Brna z Krakova a v moravské metropoli převzal a rozšířil tiskárnu a vydavatelství svého strýce Johanna Baptisty Trasslera. Tiskárna Rohrer vydávala knihy nejen v němčině, ale i v češtině a později i v dalších jazycích. Od roku 1860 vedl tiskárnu jeho syn Rudolf Maria Rohrer starší (1838-1914), který kromě podnikání zastával řadu veřejných funkcí, v letech 1892-1914 byl náměstkem purkmistra Brna, za Německou liberální stranu byl poslancem Moravského zemského sněmu, dále působil jako viceprezident Obchodní a živnostenské komory a prezident Moravskoslezské pojišťovny. Císařem Franzem Josefem byl R. M. Rohrer povýšen do šlechtického stavu s predikátem „Ritter von Rohrer“.

Tiskařské závody ještě za jeho života převzal jeho syn Rudolf Maria Rohrer mladší (*1864), který se v roce 1893 v Brně oženil s Margarethe Marie Auguste Krackhardt, dcerou majitele brněnské strojírenské továrny Ernsta Krackhardta. R. M. Rohrer mladší se zajímal o dobývání vzduchu a v roce 1910 byl zvolen prezidentem Sdružení leteckých techniků na Moravě (Flugtechniker Verein in Mähren). Do své předčasné smrti v lednu 1913 se stal otcem pěti dětí, z nichž nejstarší byl právě Rudolf.[224]

Rudolf Maria Ernst Otto Karl Rohrer se narodil v rodinném sídle na adrese Franzensberggasse 6 (dnes ulice Na Baštách) a 25. ledna 1894 byl pokřtěn v německém

223 P. TESAŘ: *Esa.*

224 *Encyklopedie dějin Brna*. Online, dostupné z: na https://encyklopedie.brna.cz/ [cit. 1. 6. 2026].

Slezský sborník_1_2026.indd 96 11.11.2026 13:55:55

evangelickém kostele v Brně.[225] Ačkoli jeho otec byl římskokatolického vyznání, všechny děti byly po matce zapsány v evangelické církvi.[226] V pořadí již čtvrtý Rudolf Rohrer nastoupil po absolvování gymnázia jako jednoroční dobrovolník k armádě a během služby se rozhodl pro kariéru vojáka z povolání a stal se důstojníkem dragounského pluku č. 6 (Dragoner Regiment, zkratka DR), který měl mezi lety 1908-1912 posádku v Brně. Vzhledem k nečekanému úmrtí svého otce se nakonec nadporučík Rudolf von Rohrer stejně stal krátce majitelem rodinné tiskárny a vydavatelství.

Během války sloužil Oblt. Rudolf Ritter von Rohrer u své kmenové jednotky DR 6 a získal řadu vyznamenání, než se přihlásil k letectvu. V květnu 1917 absolvoval leteckou školu pro důstojníky – pozorovatele ve Wiener Neustadt.[227] V červenci 1917 byl von Rohrer přidělen na frontu k Flik 16.[228] Fliegerkompagnie 16 disponovala v té době sedmi průzkumnými letouny typu Hansa Brandenburg C.I čísel 68.35, 68.59, 69.03, 69.21 a 69.24 výrobce Ufag a 29.54 a 29.76 z produkce firmy Österreichische Albatros.[229]

Podle záznamů v osobním spise se von Rohrer okamžitě zapojil do probíhajících akcí setniny. První bojový let absolvoval 24. července v kokpitu letounu Hansa Brandenburg C.I 69.03, zadáním byl průzkum a pořízení fotografií nad Boveckou kotlinou (Flitscher Becken). Následujícího dne letěl v Brandenburgu 29.54 po trase údolí řeky But – Tolmezzo – údolí řeky Fella, kvůli oblačnosti se ale průzkum zdařil jen částečně. Ke svému třetímu operačnímu letu startoval von Rohrer 27. července s letounem 29.76, 192 kilometrů dlouhá trasa vedla opět do údolí řek But a Fella a nad Boveckou kotlinu. Dva fotografické průzkumné lety následovaly 28. a 30. července, oba v Brandenburgu 69.03, přičemž se podařilo pořídit snímky bojiště.[230]

V srpnu 1917 stihl von Rohrer vykonat jako pozorovatel pouze dva bojové lety. Nejprve 9. srpna absolvoval úspěšný fotoprůzkum oblastí Dogna – Raccolana – údolí Soči v kokpitu letounu 69.21, druhý let následujícího dne se mu však stal osudným. Hansa Brandenburg C.I (U) 69.21 byl 10. srpna 1917 během průzkumu nad Boveckou kotlinou v souboji s několika nepřátelskými letouny sestřelen. Oba členové osádky, FP Zugsf. Robert Hollmann a BO Oblt. Rudolf Ritter von Rohrer, v boji padli.[231] Trosky ohořelého letadla byly převezeny na letiště Flik 16 Seebach/Villach, kde 13. srpna 1917 zároveň proběhlo poslední rozloučení s padlými letci. Zatímco pilot Zugsf. Hollmann byl pohřben ve Villachu, von Rohrerovu rakev doprovodil průvod na nádraží k převozu do vlasti. V Brně se konal pohřeb na ústředním hřbitově 15. srpna 1917.

225 MZA, f. Sbírka matrik Jihomoravského kraje, matrika č. 17825 narození 1887–1898, Brno – německá evangelická církev.

226 MZA, fond Archiv města Brna, sčítací operáty, Brno, rok sčítání 1900, inv. č. 2727.

227 *Encyklopedie dějin Brna.*

228 R. VEINFURTER, *Fliegende Personal*, s. 83.

229 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

230 KA Wien, LFT Personalakt Rudolf von Rohrer.

231 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

Slezský sborník_1_2026.indd 97 11.11.2026 13:55:55

Pozici majitele tiskařských závodů musel po padlém Rudolfovi zaujmout jeho mladší bratr Friedrich Karl Ernst Rohrer (*1895). V Brně se dodnes nachází tzv. Rohrerova vila na adrese Veslařská č. 234 (v letech 1914-1919 Alfred Regner Ritter von Bleyleben-Strasse). Budovu přestavěl z původní d´Elvertovy vily na nové sídlo rodiny Rohrer mezi roky 1910-1914 slavný architekt Leopold Bauer.[232] V tomto domě pobývala po válce podle sčítacích operátů z roku 1921 Rudolfova matka, vdova Margarethe Rohrer, s dcerami Margarethe a Elisabeth a služebnictvem. Ulice se v té době jmenovala Masarykova.[233]

Osud pozorovatele Rudolfa von Rohrera představuje krutou realitu letecké války, kdy mnohé nováčky zastihla smrt dříve, než vůbec stačili nasbírat nějaké frontové zkušenosti. V tomto případě po necelém měsíci u setniny během sedmého operačního letu. Rudolf von Rohrer padl jako jediný z devíti identifikovaných moravskoslezských rodáků. Pro srovnání během celé války prošlo službou u Flik 16 celkem 115 příslušníků létajícího personálu, z nichž v boji padli tři piloti a tři pozorovatelé, jeden pozorovatel byl zajat a tři piloti zahynuli při haváriích.[234]

Franz Weintritt – bojovník až do konce

K Flik 16/D do Feltre nastoupil 21. února 1918 jako letecký pozorovatel další z identifikovaných rodáků, záložní nadporučík Franz Weintritt.[235] Tato velice zajímavá osobnost se narodila 15. dubna 1894 v Kateřinkách u Opavy č. 287 jako nemanželský syn svobodné učitelky Aloisie Elisabeth Weintritt.[236] Aloisie byla dcerou provaznického mistra Franze Weintritta, který pocházel z obce Deutsch Neukirch v pruském Slezsku (dnes Nova Cerkwia, Kietrz) a jeho manželky Františky rozené Nedvědové z Ivanovic na Hané. Všech pět dětí Franze Weintritta se narodilo v Opavě, kde rodina bydlela na Ratibořském předměstí. Aloisie (*1870) měla dvě starší sestry Antonii a Julii, staršího bratra Franze a mladší sestru Hedwig. V roce 1890 pobývala už jako jediná z dětí s rodiči v Kateřinkách,[237] kde se jí narodil syn Franz Weintritt. Ke křtu do tamního katolického kostela svaté Kateřiny jej 2. května s největší pravděpodobností přinesla její starší sestra Julie Kessler (*1859) s manželem Franzem, kteří jsou v matrice uvedeni jako kmotři.[238]

Podle dochované korespondence vychovávali Franze Weintritta právě manželé Kesslerovi, které považoval za své rodiče, a tak je i oslovoval. Franz Kessler pocházel z Vítkova u Opavy (Wigstadtl) a až do roku 1913 působil jako vedoucí učitel v obci Mannswörth u Vídně a po odchodu do penze bydlel v rakouské metropoli. Ve Vídni

232 *Encyklopedie dějin Brna.*

233 MZA, f. Archiv města Brna, sčítací operáty, Brno, rok sčítání 1921, inv. č. XXX, Masarykova (JUN).

234 R. VEINFURTER, *Fliegende Personal*, s. 82-84.

235 Tamtéž.

236 ZA v Opavě, f. Sbírka matrik Severomoravského kraje, sign. Op VII 8, inv. č. 120, Kateřinky 1887–1898, římskokat. f. ú.

237 ZA v Opavě, fond Okresní úřad Opava, sčítací operáty, rok sčítání 1881 Ratibořské předměstí, rok sčítání 1890 Kateřinky.

238 ZA v Opavě, f. Sbírka matrik Severomoravského kraje, sign. Op VII 8, inv. č. 120, Kateřinky 1887–1898.

Slezský sborník_1_2026.indd 98 11.11.2026 13:55:55

pobýval s rodinou rovněž Franz Weintritt (*1865), stejnojmenný Franzův strýc, který se z obchodního praktikanta v Krnově (Jägerndorf) vypracoval na úředníka c. k. Severní dráhy. Nakonec se do hlavního města monarchie přestěhovali i Franzovi prarodiče.[239] Ve Vídni také Franz Weintritt absolvoval studium na reálce, zakončené maturitou, a ještě nástavbu s diplomem. Následovaly čtyři semestry na technice, po kterých používal titul důlní inženýr. V roce 1913 nastoupil jako jednoroční dobrovolník k „moravsko-haličskému" pluku pevnostního dělostřelectva č. 2 s posádkou v Krakově (Festungartillerieregiment Nr. 2, zkratka FsAR 2).[240]



Obr. 7: ***Rodák z Kateřinek u Opavy pozorovatel Oblt.i.d.Res. Franz Weintritt (vlevo) s pilotem Korp. Franzem Leo Siglem před letounem Hansa Brandenburg C.I 369.11 na letišti ve Feltre na grappské frontě. S tímto strojem podnikli oba letci od května do září 1918 u letecké setniny č. 16/D, resp. od září 16/K, řadu společných bojových letů.***
Sbírka Petr Aharon Tesař

V srpnu 1914 byl Franz Weintritt povýšen do hodnosti Fähnrich in der Reseve a od 30. srpna do 10. října 1914 byl s baterií nasazen v Antverpách v Belgii. Poté absolvoval výcvik balónového pozorovatele u pevnostního balonového oddílu (Festungsballonabteilung), podléhajícímu vojenskému velitelství přístavu Pula (Pola) a 1. září 1915 byl povýšen na záložního poručíka.[241] Podle údajů v kartotéce důstojníků letectva sloužil Lt.i.d.Res. Weintritt u Ballonabteilung (BA) 10.[242] Od listopadu 1915 do

239 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, S. 82–90.

240 Tamtéž.

241 Tamtéž.

242 KA Wien, LFT Personalakt Franz Weintritt.

Slezský sborník_1_2026.indd 99 11.11.2026 13:55:56

ledna 1916 prodělal Franz Weintritt kurs leteckého pozorovatele ve Flosch ve Wiener Neustadt, odkud byl 24. ledna 1916 přidělen jako pozorovatel k Flik 4 do Aisovizza (Ajševica) na sočskou frontu, kde se mimo jiné podílel na obranném letu proti italským bombardérům 18. února 1916 (viz výše).[243] U této setniny také zahájil pilotní výcvik.[244] Rozkazem velitelství k.u.k. LFT z 8. března 1916 byl Weintritt převelen k Flik 23 na jihotyrolskou frontu do Gardolo jako technický důstojník setniny.[245]

U Flik 23 absolvoval Lt.i.d.Res. Franz Weintritt celkem 12 bojových letů jako pozorovatel.[246] Pozici technického důstojníka nakonec u setniny vůbec nezastával. Během posledního letu 20. června 1916 dopoledne svedl v kokpitu letounu Lloyd C.III (WKF) 43.72 s pilotem FP Korp. Ernstem Kerschischnigem souboj s italským Farmanem nad Arsiero. Poté, co vypálil na nepřítele 500 ran z pozorovatelského kulometu, byl Farman nucen prudce klesat, sestřel však zůstal nepotvrzen.[247] Mladý letecký důstojník však na sobě začal pociťovat vypětí posledních měsíců, 27. června 1916 byl podroben lékařskému vyšetření, přičemž nález zněl: *„Nervový šok po namáhavé letecké službě zahrnující boje ve vzduchu a havárie.“*[248] Na základě vlastní žádosti byl tedy Weintritt 4. července 1916 zproštěn trvalého přidělení k letectvu a odeslán k náhradní setnině svého kmenového pluku FsAr 2.[249]

Franz Weintritt, mezitím k 1. listopadu 1917 povýšený do hodnosti Oberleutnant in der Reserve, však usiloval o návrat k letectvu a 10. prosince 1917 byl podroben opětovnému vyšetření. Doktor záložní nemocnice Bruneck jej shledal k letecké službě schopného, a tak slezský rodák téhož dne podruhé zažádal o přidělení k letectvu.[250] K 15. lednu 1918 byl Oblt.i.d.Res. Weintritt nově převelen k LFT a současně přidělen jako pozorovatel k Flik 16/D.[251] K setnině, která mezitím ve Feltre přešla pod k.u.k. XXVI. armádní sbor, dorazil po vyřízení všech formalit 21. února 1918.

První operační let u Flik 16/D absolvoval nadporučík Weintritt 17. března v kokpitu letounu Hansa Brandenburg C.I (U) 169.78. Jako pilot s ním k průzkumné misi startoval FP Korp. Georg Sifft.[252] Do konce měsíce pak vzlétl nad frontu ještě jednou. Celkem setnina v březnu 1918 provedla během 14 letových dní se dvěma průzkumnými letouny a třemi doprovodnými stíhačkami celkem 21 bojových letů, během nichž došlo ke dvěma nerozhodným soubojům.

243 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 83.
244 R. VEINFURTER, *Fliegende Personal*, s. 32.
245 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, Nr. 57/08.03. 1916.
246 KA Wien, LFT laufOp, Flik 23.
247 K. MEINDL, *Die „Lebensläufe“ der Lloyd CIII (WKF) 43.51-43.94*, s. 14 (nepublikovaný rukopis).
248 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 84.
249 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, Nr. 141/08.07. 1916.
250 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 84.
251 KA Wien, LFT, Tagesbefehle, Nr. 09/22.01. 1918.
252 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 84.

Slezský sborník_1_2026.indd 100 11.11.2026 13:55:56

Oblt.i.d.Res. Weintritt byl 1. dubna 1918 vyslán do Fonzaso na velitelství XXVI. sboru jako styčný důstojník. K 27. dubnu byl Weintritt jmenován leteckým pozorovatelem (BO), příslušný výkonnostní odznak (Luftfahrerabzeichen, zkratka Lf-Abz.) pak obdržel v červnu.[253] Jen v průběhu dubna 1918 nastoupili k Flik 16/D další čtyři noví piloti, mezi nimiž byl také FF Korp. Franz Leo Sigl. Podle jeho letového deníku letěl poprvé s BO Weintrittem dne 30. dubna 1918.[254] Setnina měla v dubnu k dispozici přinejmenším dva letouny Hansa Brandenburg C.I (U) 169.78 a 196.79 s motory Benz (Marta) o výkonu 250 koní a starší Brandenburgy 29.88 (öAlb), 69.83 a 69.88 (U). Ke školním letům používala také nejméně jeden letoun s dvojím řízením, pravděpodobně Brandenburg 26.20 (öAlb).[255]

V květnu 1918 používala Fliegerkompagnie 16/D také nový Brandenburg C.I (U) 169.103 a stroj stejného typu č. 369.11 s motorem Hiero o výkonu 230 koní, přemístěný od sousední setniny č. 66/D.[256] Jako doprovodné stíhačky sloužily u Flik 16/D Phönixy D.I 328.19 a 128.06 a jako Photoeinsitzer Phönix D.I 328.33, který setnina převzala po opravě (původně u Flik 60/J).[257]

Oblt.i.d.Res. Franz Weintritt odstartoval 3. května 1918 v 9 hodin a 30 minut k průzkumu Col Moschin, Monte Asolone, Monte Grappa, Monte Cornosega v kokpitu Brandenburgu 169.78 s pilotem FP Korp. Franzem Siglem. V hlášení poté uvedl: „*Úkol byl splněn a ve výše uvedené oblasti bylo pořízeno 36 snímků, z nichž 27 se vydařilo. Na silnici San Marino – Valstagna, Bassano nebyl pozorován žádný provoz, stejně jako na železniční trati atd. Pozice na Col Moschin a Mte. Raniero budí dojem velkého posílení oproti poslednímu letu. V síti zákopů Col Moschin, Mte. Asolone, Mte. Grappa nebyl spatřen žádný pohyb. Na silnici Mte. Raniero, La Gusella, Col. Compegia, Mte. Meda přes Osteria la Cibera nebyl pozorován žádný provoz. Nepřátelský Flak* [protiletadlové dělostřelectvo] *střílel jen málo. Mezi Osteria a Col Moschin byl letoun napaden nepřátelským letcem, letěl jsem zpět směrem na Fonzaso. Poté, co jsem viděl, že nepřátelský letoun odletěl klouzavým letem směrem k Bassanu a opustil průzkumný prostor, letěl jsem znovu k Osteria del Campo, abych pokračoval v přerušeném průzkumu. Když byl letoun v zatáčce a chystal se k odletu domů, byl znovu napaden nepřátelským letcem a utržil přitom 15 zásahů. Rozstříleny byly: jedna fotokazeta, 1 vzpěra výškového kormidla a 1 napínací lano. Zasaženy byly trup, nosné plochy, výškové kormidlo, tlumicí plocha a podvozek. Já sám jsem ve chvíli, kdy jsem kulometem odrážel útok, utržil škrábnutí na levém předloktí. Doprovod okamžitě zasáhl do vzdušného souboje a nepřátelský letec musel bojový prostor opustit ve vývrtce.*“[258]

253 Tamtéž.

254 Tamtéž, s. 66.

255 Tamtéž, s. 64.

256 Tamtéž, s. 77–81.

257 J. ZAHÁLKA – P. TESAŘ – S. TYRLIK, *Phönix D.I – D.III*. Tento letoun a přinejmenším některé dvoumístné Brandenburgy Flik 16/D obdržely rozlišovací označení ve formě velké číslice „16“ na trupu.

258 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 77–79.

Slezský sborník_1_2026.indd 101 11.11.2026 13:55:56

Jako stíhací doprovod Brandenburgu 169.78 vzlétly pár minut před desátou hodinou z Feltre Phönixy D.I 328.19 (FP Korp. Georg Sifft) a 128.06 (FP Feldw. Leopold Bauer) od Flik 16/D a 328.12 (FP Fedlw. Emanuel Mička) a 328.31 (FP Offstv. Josef Cagášek) od Flik 8/D.[259] Tito doprovodní stíhači také zasáhli do souboje s nepřítelem a spolu s průzkumným Brandenburgem přistáli v 11:22-11:24 zpět ve Feltre, pouze FP Bauer se musel kvůli závadě na motoru vrátit o čtyřicet minut dříve. Jak se na zemi ukázalo, Brandenburg 169.78 utržil během obou soubojů celkem 30 zásahů.[260] Podle italských zdrojů na dvoumístný stroj zaútočili nad Monte Asolone, Col Moschin a Monfenera stíhači 76ª Squadriglia v letounech Hanriot Hd.1.[261] Ačkoli reakce doprovodných Phönixů D.I znemožnila Italům pronásledování Brandenburgu dokončit, všech pět pilotů si připsalo potvrzené vítězství: ten. Alessandro Buzio (4. sestřel z 5), Ludovico Censi, s.ten. Renato Donati, s.ten. Dante Nannini a serg. Romolo Ticconi (1. vítězství z celkem 6).[262]

V průběhu května obdržely průzkumné setniny rakousko-uhreského letectva rozkaz připravit se na další ofenzívu, zejména secvičit s pozemními jednotkami komunikační povely a signály pro přímou leteckou podporu pěchoty. Nadporučík Weintritt startoval k tomuto úkolu 18. května 1918 opět spolu s FP Franzem Siglem, došlo však k poškození vrtule letounu a mise musela být přerušena.[263] Cvičný „Infanterieflug“ v prostoru Pedavena – Aune pro 64. brigádu, resp. tam se nacházející IR 49, absolvoval Oblt.i.d.Res. Franz Weintritt s FP Korp. Siglem v kokpitu Brandenburgu 369.11 dopoledne 24. května. V hlášení Weintritt uvedl, že signály mezi letci a pěchotou fungují dobře, pěchota reagovala na znamení ze vzduchu rychle, bylo shozeno celkem 5 schránek se zprávami, let nad pozicemi trval přibližně dvě a půl hodiny.[264]

V noci z 25. na 26. května 1918 podnikla letecká setnina č. 16/D čtyři bombardovací lety s cílem Bassano, Marrostica, Piavena a letiště Nove, přičemž bylo svrženo celkem 210 kg bomb. Vzlet letadel v noci za pomocí reflektorů byl rovněž předem nacvičen již o dva dny dříve.[265] Osádku Brandenburgu C.I 369.11 tvořili FP Korp. Franz Sigl a BO Lt.i.d.Res. Heribert Fraes von Ehrfeld, v kokpitu letounu 169.78 letěli nový pilot důstojník FF Oblt. Rudolf Schulteis a BO Franz Weintritt. Nad cílem byly pozorovány četné zásahy.[266] Velení jednotky převzal od dočasného zástupce FP Oblt. Leopolda Urbana 27. května 1918 FP Hptm. Dr. Erwin Schwarzböck.[267] Téhož dne také padlo rozhodnutí velitelství armády, že ofenzíva „Radetzky“ začne 15. června.[268]

259 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien an der Grappa-Front*, s. 69–70.

260 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 79.

261 R. GENTILLI, *Italian Aviation Units Volume 3*, s. 39–44.

262 Roberto GENTILLI – Antonio JOZZI – Paolo VARRIALE, *Italian Aces of World War I*., Atglen 2003.

263 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 81.

264 Tamtéž, s. 93.

265 Tamtéž, s. 92–93.

266 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien an der Grappa-Front*, s. 72.

267 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 101.

268 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien an der Grappa-Front*, s. 72.

Slezský sborník_1_2026.indd 102 11.11.2026 13:55:56

Letecká setnina č. 16/D měla k 15. červnu 1918 k dispozici 5 průzkumných letounů Hansa Brandenburg C.I (U) 169.38, 169.78, 169.101, 169.103, 369.11, jeden jednomístný letoun (Phönix D.I 328.33) a jeden školní letoun Lloyd C.V 46.42.[269] O tři dny později k jednotce dorazil další dvoumístný Brandenburg, 29.06 (Ph). Vzhledem ke špatnému počasí – mlhy, deště, oblačnost, však letci Flik 16/D provedli ve druhé polovině června 1918 pouze 2 bojové lety, z toho jeden průzkumný 24. června.[270] To již však byla ofenzíva u konce. Při neúspěchu útoku sehrálo počasí značnou roli. Již 15. června se nepodařilo prolomit jádro italské obrany na Monte Grappa. Rozvodněnou řeku Piavu se sice v hlavním směru útoku na Treviso podařilo některým jednotkám překonat a vytvořit předmostí na pravém břehu řeky, síly se však rychle vyčerpaly a vojáci museli 19. a 20. června odolávat silným spojeneckým protiútokům. Císař Karel proto vydal 20. června rozkaz k ústupu na levý břeh řeky, který byl proveden 22. – 23. června 1918, čímž bitva skončila. Rakousko-uherská armáda utrpěla citelné ztráty.

V červenci 1918 provedla Fliegerkompagnie 16/D celkem pět letů s dvoumístnými letouny a jeden s Photoeinsitzerem. Pozorovatel Oblt.i.d.Res. Franz Weintritt se podílel na dvou operačních letech.[271] K průzkumu vzlétl 17. července brzy ráno spolu s pilotem desátníkem Franzem Siglem v Brandenburgu C.I 369.11. Během letu nad masivem Monte Grappa a v přilehlých údolích bylo pořízeno celkem 23 fotografií, zachycujících nejen italské pozice, ale také vlastní jednotky, přičemž bylo u některých konstatováno špatné maskování.[272] Poslední červencový den zasáhla rakousko-uherské letce ve Feltre smutná zpráva. V boji padl „Sokol z Feltre“ FP Oblt. Frank linke-Crawford, velitel Flik 60/J a s 30 potvrzenými sestřely jedno z nejúspěšnějších leteckých es k.u.k. LFT.[273] Od 3. srpna do 9. září 1918 čerpal Franz Weintritt dovolenou na zotavenou. S největší pravděpodobností ji strávil doma u manželů Kesslerových na adrese Wien XVIII, Hockegasse 25. Jména a adresy nejbližších příbuzných důstojníků setniny uváděl po jejich nástupu k jednotce vždy velitel do zprávy o činnosti, zasílané na velitelství letectva.[274]

Slezský rodák Oblt. Franz Weintritt se po svém návratu z dovolené opět aktivně zapojil do činnosti Fliegerkompagnie 16, mezitím přeznačené na 16/K. V noci z 26. na 27. září 1918 odstartoval v Brandenburgu C.I 369.11 spolu s pilotem Franzem Siglem, který byl od 21. srpna povýšen do hodnosti Zugsführer, k navádění dělostřelecké palby baterie 305 mm a 150 mm moždířů z Monte Lisser na muniční sklady u Osteria pomocí rádia. Let byl velmi náročný vzhledem k povětrnostním vlivům, zejména nad údolím Brenty se stroj propadal místy až o 50 metrů a silně se kymácel, takže úkol mohl být splněn jen díky maximální zručnosti pilota. Nakonec byla baterie 305 mm moždířů díky pečlivým a přesným reakcím

269 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 2. Teil 1918*, s. 37.

270 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 104.

271 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

272 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 106-107.

273 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien an der Grappa-Front*, s. 75.

274 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16.

Slezský sborník_1_2026.indd 103 11.11.2026 13:55:56

na radiové vysílání téměř ideálně zastřílena. Velitel Armeegruppe Belluno Feldzeugmeister Ferdinand Ritter von Goglia vyslovil 10. října 1918 za tuto akci oběma letcům jmenovitě své pochvalné uznání.[275]

K podpoře pěchoty vzlétli nadporučík Weintritt s FP Zugsf. Siglem 8. října 1918, tentokrát již s novým strojem Ufag C.I 161.78. Pozorovatel však byl během letu lehce zraněn.[276] K 15. říjnu 1918 měla letecká setnina č. 16/K, podřízená k.u.k. XXVI. armádnímu sboru v sestavě Armeegruppe Belluno, k dispozici jeden letoun Hansa Brandenburg C.I (U) série 169, tři stroje téhož typu série 369 a již jen dva letouny Ufag C.I série 161.[277] Italské jednotky s podporou britských a francouzských sil zaútočily na rakousko-uherské pozice v úseku mezi řekami Brenta a Piave 24. října 1918. Obzvláště tvrdé boje se odehrávaly v prostoru Monte Grappa a Monte Pertica. Letci celé armádní skupiny Belluno provedli v období 24. – 28. října desítky letů, zahrnujících průzkum, bombardování, přímou podporu pěchoty, obranu před nálety a stíhání nepřátelských letedel.[278]

Oblt.i.d.Res. Franz Weintritt absolvoval 25. října s pilotem četařem Siglem v kokpitu letounu 161.78 další „Infanterieflug" nad masivem Monte Grappa v letové výšce 2000 metrů. Následujícího dne stejná osádka odstartovala opět s Ufagem 161.78 k obraně před nálety nepřítele na Feltre a Belluno. Totéž se opakovalo ještě 27. října 1918, kdy Weintritt se Siglem startovali se strojem 161.78 opět v zoufalé snaze ulevit pozemním jednotkám od spojeneckých leteckých útoků. Téhož dne zahájily spojenecké armády mohutnou ofenzívu podél celé italské fronty.[279] Vzhledem k hrozícímu zhroucení rakousko-uherské armády bylo rozhodnuto o postupném ústupu, který započal 30. října 1918. Obsáhlou zprávu o svých posledních dnech u Flik 16/K sepsal právě nadporučík Weintritt. Jde o ojedinělé svědectví o bojích v samém závěru války.[280]

„Dne 29. října kolem 6. hodiny večer dostali letci setniny č. 16, stejně jako ostatních leteckých setnin z Feltre, rozkaz k ústupu. Toho dne jsem měl službu jako inspektor letiště a když rozkaz přišel, byl jsem ve služební místnosti na letišti. Velitel pan kapitán Schwarzböck a všichni důstojníci setniny opustili letiště autem v noci z 29. na 30. října, jako jediný důstojník jsem dobrovolně zůstal jen já. Kapitán Schwarzböck nařídil, aby letadla náležející setnině byla brzy ráno následujícího dne přelétnuta piloty poddůstojníky pod velením štábního šikovatele [Simona] *Wenzela do Villachu. Kapitán Schwarzböck uznal mé argumenty proti tomuto rozkazu, a nakonec souhlasil s tím, že přelet letadel do Villachu bude proveden pod mým velením. Všichni piloti poddůstojníci a někteří mechanici tedy zůstali na letišti, zatímco mužstvo opustilo letiště na nákladních autech a koňských povozech ještě téže noci.*

275 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 121–125.

276 Tamtéž, s. 118, 129.

277 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. LFT Italienische Front – 2. Teil 1918*, s. 132–133.

278 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien an der Grappa-Front*, s. 80–81.

279 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 126–132.

280 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien an der Grappa-Front*, s. 81.

Slezský sborník_1_2026.indd 104 11.11.2026 13:55:56

Poddůstojníci a mechanici, kteří zůstali pod mým velením, během noci ještě uklízeli na letišti. Naložili jsme jeden z nákladních vozů setniny cenným leteckým vybavením, načež jsem ho s mechanikem se zkušenostmi s řízením poslal přes Fonzaso, průsmyk Rolle, Bozen [Bolzano] *a Franzensfesten* [Fortezza] *do Villachu. S četařem Siglem jsme před kanceláří setniny spálili různé záložní rozkazy, spisy a konstrukční plány letadel z technické kanceláře, které tam zůstaly ve spěchu při ústupu. Kolem 9 hodin 30 minut večer mi zavolal kapitán Schwarzböck, údajně z Fonzasa, a musel jsem mu podat zprávu o událostech na letišti a také ve* [městě] *Feltre, pokud jsem věděl. V té době byla zapálena různá skladiště na vlakovém nádraží a ve Feltre našimi vlastními muži před pochodem a v samotném městě také hořelo na různých místech. Poslal jsem všechny spát, bylo asi 11 večer, na stráži na letišti jsme zůstali jen já a četař Sigl.*

V 5 hodin ráno 30. října jsem nechal četaře udělat budíček. Počasí bylo špatné, hustá přízemní mlha znemožňovala vzlet. Nechal jsem mechaniky letadla vyložit. Mezitím proti mému rozkazu odstartovali 3 piloti poddůstojníci s mechaniky od 39. a 66. letecké setniny a všichni se krátce nato v plamenech zřítili, když v mlze podlétávali vedení vysokého napětí východně od letiště. Všechny 3 osádky uhořely v troskách letounů. Nemohli jsme poskytnout žádnou pomoc, protože na letišti už jsem neměl k dispozici sanitní vůz, abych mohl rychle vyslat záchranný tým na místo nehody. Bylo by také nemožné být na všech třech místech současně. Kolem 9. hodiny ranní se obloha pomalu vyjasnila a mlha se díky slunečnímu svitu rozplynula. Právě jsem se chystal dát povel ke startu, když jsem byl zavolán k telefonu, abych veliteli armádního letectva armádní skupiny Belluno panu kapitánu Sieberovi podal zprávu, jak to vypadá s dokončením evakuace letiště. Jelikož se však na letišti stále nacházel významný majetek, například několik kompletních stanových hangárů, některé použitelné náhradní motory, jedno letadlo připravené ke startu (příslušná osádka se rozhodla provést ústup podle osvědčeného vzoru nákladními auty a úkol přeletět nesplnila), značný počet leteckých kulometů, přibližně 20 leteckých radiostanic různých typů, několik leteckých fotoaparátů k instalaci, několik stovek pistolí Mauser, téměř veškeré nářadí a některé přístroje z motorářských dílen, munice, fosforová munice v bednách, bomby atd., musel jsem na rozkaz pana kapitána Siebera zůstat a nechat tyto cennosti odvézt nákladním autem, které okamžitě poskytlo velení I. sboru. Letadla jsem musel nechat pod velením štábního šikovatele Wenzela přeletět do Belluna, odkud měly být prostřednictvím důstojníka tamního letiště dopraveny do Villachu. Ihned jsem splnil všechny rozkazy, které jsem od kapitána Siebera obdržel. Letadlo Uci [Ufag C.I] *161.78 s četařem Siglem mi zůstalo k dispozici na letišti, ale provedení nařízeného přemístění bylo možné až po obdržení povolení ke vzletu od pana kapitána Siebera z Belluna.*

Po dokončení nařízených záchranných operací jsem byl jedním sanitním vojákem zavolán k veliteli polní nemocnice 1316 Casa di Cura, abych mu pomohl vyhnat rabující civilisty z nemocnice. Této žádosti jsem vyhověl a vybavil veškerý nemocniční personál, lékaře, zdravotní sestry a zdravotníky opakovacími pistolemi Mauser a střelivem, stále se nacházejícím na letišti. Vrchnímu lékaři jsem nechal svými lidmi přivézt do nemocnice kompletní letecký kulomet s přibližně 1000 náboji v pásech. Také na letišti již civilní

Slezský sborník_1_2026.indd 105 11.11.2026 13:55:56

obyvatelstvo začalo rabovat věci ze zásobovacích skladů a s pomocí četaře se mi je podařilo odehnat. Krátce nato nás však oba napadl velký počet civilistů, mohlo to být přibližně 50 lidí, s kameny a dřevěnými holemi, což nás donutilo k použití zbraní, načež utekli a zanechali po sobě několik mrtvých a těžce zraněných.

Protože letiště již bylo pod silnou dělostřeleckou palbou (granáty musely být stříleny zdálky a dopadaly přes Fontana Secca, rozhodně však nebyly mířeny na letiště), běžel jsem k telefonu, abych požádal o povolení ke vzletu. Protože náš letištní telefon nefungoval (civilisté museli poškodit vedení), vběhl jsem do Feltre a zavolal z velitelství I. sboru do Belluna. Zatímco jsem ještě hovořil s kapitánem Sieberem, dorazil náčelník generálního štábu I. sboru a se souhlasem kapitána Siebera mi dal rozkaz přeletět frontu a provést průzkum. Zároveň mi major Klobucar, technický referent velitelství I. sboru, dal písemný rozkaz (o což jsem ho sám požádal), abych nezapaloval havarovaná letadla, materiál, bomby, munici, benzín v sudech atd., které moji muži dotáhli do plátěných hangárů na letišti, přestože mi kapitán Sieber krátce před vzletem nařídil hangáry zapálit.

S četařem Siglem jsme vzlétli ve 12 hodin 15 minut k provedení našeho úkolu, průzkumu pro I. a XXVI. sbor, a také pro armádní skupinu Belluno. Nad Fonzaso i nad Feltre jsem shodil po jedné schránce s hlášením, protože přistání na letišti Feltre nebylo kvůli mnoha kráterům po granátech možné. Když jsem si všiml, že nepřítel klidně plní své běžné denní úkoly ve svých zákopech a vůbec si není vědom našeho ústupu, přeletěl jsem z vlastní iniciativy opět frontu a začal předstírat podporu pěchoty nad našimi opuštěnými zákopy obvyklými signály raketami a palubním rádiem. Nepřítel byl zcela oklamán a na některých místech zasypával opuštěné zákopy dělostřeleckou palbou. Kolem 3. hodiny odpoledne jsem si všiml italského letadla typu Samel [SAML], *které mě sledovalo a pilně si vyměňovalo signály s italskými zákopy, z čehož jsem usoudil, že hlásilo náš ústup. Pak jsem se otočil, zahájil překvapivý útok a v následném boji severně od Quero ho sestřelil v plamenech. Letěl jsem tedy do Belluna a hladce přistál na polním letišti.*

Během odevzdávání podrobného letového hlášení ve 3 hodiny a 30 minut v Bellunu velení armádní skupiny mi náčelník generálního štábu sdělil, že má hlášení mají zásadní význam pro řádný ústup armády a že mě a mého pilota poddůstojníka navrhne k udělení odpovídajících vyznamenání. Po sdělení potřebných údajů pro tyto návrhy [na vyznamenání] *jsem obdržel rozkaz k odletu do Villachu a brzy ráno následujícího dne znovu přeletět nad nepřítelem a pokračovat v zastíracích manévrech.*

Během mé nepřítomnosti připravil četař Sigl podle mých rozkazů letadlo ke vzletu a doplnil benzín i olej.

Po rychlé svačině, nejedli jsme od večera 29. října, jsme ve 4 hodiny a 30 minut odpoledne odstartovali z Belluna. Protože se nad horami již vznášely mraky a téměř všechny vrcholky Dolomit byly až na pár výjimek nerozeznatelné, musel jsem letět oklikou nad nížinou [řeky] *Tagliamento. Tam nás nad Cavazzo dohonila a napadla britská stíhací peruť, sestávající ze šesti Sopwithů. Musel jsem se do boje zapojit, ale zůstal jsem v defenzivě a snažil se od nepřítele odpoutat. Fintami a za nepřetržitého bránění se mi podařilo dosáhnout Villachu, ale během pokusu o přistání došlo k urputnému souboji.*

Slezský sborník_1_2026.indd 106 11.11.2026 13:55:56

Podařilo se mi sestřelit jedno nepřátelské letadlo, které se na plný plyn řítilo hlavou dolů, ale vzápětí jsme se v plamenech zřítili k zemi i my. V důsledku této havárie jsem utrpěl vymknutí levého předloktí, 17 zlomenin, včetně roztříštěné čelní kosti, těžký otřes mozku a úplné roztříštění pravého ramenního kloubu a popáleniny všech stupňů po celém těle. Můj pilot poddůstojník, četař Sigl, utrpěl dvojitou zlomeninu pravé dolní končetiny, těžké roztříštění pravého předloktí, škrábnutí střelou na krku a tři zlomeniny žeber na pravé straně, navíc utrpěl popáleniny po celém těle a poranění zubů a rtů.

Na místě nehody v lese u Hermagor jsme oba byli civilním obyvatelstvem kompletně okradeni a odtud jsme byli odvezeni autem do c. a k. záložní nemocnice ve Villachu. Četař Sigl byl koncem listopadu převezen do posádkové nemocnice č. 2 ve Vídni a já 8. prosince do ortopedické nemocnice profesora Dr. Hanse Spitzyho, Wien V., Gassergasse 44-46, odkud pravděpodobně odejdu jako invalida. Můj pilot poddůstojník Sigl se ze zranění dosud nezotavil a pravděpodobně také zůstane invalidou.

Vídeň, 5. dubna 1919

Podepsáni: Sigl Franz Franz Weintritt, Oblt. Schwarzböck, Hptm“.[281]

Hlášení a později své vzpomínky sepsal rovněž polní pilot Zugsf. Franz Leo Sigl. Všechny dokumenty si až na drobné odlišnosti poměrně přesně odpovídají. Ve Weintrittově popisu zmíněné manévry a „finty“ pochopitelně prováděl pilot letounu, nikoli pozorovatel. Sigl mimo jiné doplnil, že z Feltre do Belluna odletěli 30. října 1918 piloti poddůstojníci setniny FP Feldw. Simon Wenzel, FF Korp. Ernst Stecker, FF Zugsf. Josef Lampert a FF Horn. Poslední průzkumný let nad frontou popsal FP Sigl ještě podrobněji. Podle něj měli rakouští letci před soubojem s italským dvoumístným strojem nejprve zaznamenat nad řekou Piavou nepřátelský upoutaný balón, který chvíli ostřelovali. Sestřel nepřátelského letounu SAML byl později osádce Ufagu 161.78 oficiálně potvrzen Hptm. Antonem Sieberem, jelikož souboj pozorovali důstojníci armádní skupiny z letiště Belluno na vlastní oči. Po přistání v Belluno zaznamenal Franz Sigl také odlet 12 letadel zde umístěné Jagdgeschwader Armeegruppe Belluno (Flik 14/J, 30/J a 60/J) směrem Villach.[282] Podle Karla Meindla získali Weintritt se Siglem každý své první potvrzené vítězství.[283] Toho dne ztratilo italské letectvo dva dvoumístné dvouplošníky, 22ª Squadriglia letoun Pomilio PE č. 18509, jehož osádka padla do zajetí, ale letcům se podařilo utéct, a 114ª Sq. stroj Fiat R.2 č. 8509 (osádka zahynula). Britská 139. sq. RAF přišla o dvoumístný Bristol F2B Fighter C4760 (letci zajati).[284]

Okolnosti druhého souboje, již po cestě do Villachu, Sigl popsal několikrát a pokaždé mírně jinak. V oficiálním hlášení zmínil pouze napadení nepřátelskými letouny, z nichž

281 G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien an der Grappa-Front*, s. 81–84.

282 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 132–154.

283 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 2. Teil 1918*, s. 204. Naproti tomu autoři podrobného životopisu Franze Sigla (M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*) udávají, že šlo již o 3. Siglův sestřel, jelikož dvě vítězství získal již 1. června 1918. O těch se však Meindl nezmiňuje.

284 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 157–164.

Slezský sborník_1_2026.indd 107 11.11.2026 13:55:56

jeden se jim podařilo v plamenech sestřelit. V sepsaných vzpomínkách pak nejprve uváděl 8 britských stíhaček (Sopwith Camel) a v další verzi vzpomínek nakonec upřesnil, že šlo o *„šest Angličanů a dva Italy“*.[285] Druhý sestřel však již oficiálně potvrzen nebyl, byť italské i britské jednotky ztratily 30. října 1918 několik stíhaček. I tak se osádka FP Zugsf. Franz Sigl / BO Oblt.i.d.Res. Franz Weintritt podílela na posledním známém sestřelu rakousko-uherského letectva.[286]

Franz Sigl ve svých vzpomínkách uvedl ještě několik historicky cenných zajímavostí. Popsal, že jejich „Uci“ utržil zásah do palivové nádrže a na palubě nastal požár. Hořící šálu a brýle strhl zezadu pilotovi pozorovatel Weintritt, načež Sigl, který již cítil popáleniny na nohou, se chystal z letounu vyskočit ve výšce zhruba 1000 metrů za použití trubkového padáku. V téže chvíli však ucítil prudkou bolest na krku (škrábnutí fosforovou střelou), ztratil vědomí a zhroutil se do pozorovatelského kokpitu. Podle toho, co mu později sdělil pozorovatel, ztratil poté Ufag 161.78 stabilitu a jak pilot, tak Weintrittův zvířecí spolucestující – pejsek „Schnucki“, vypadli z kokpitu. Siglův padák se vysunul ze spodní části trupu a automaticky se otevřel, zatímco pozorovatel se s letadlem střemhlav zřítil do lesa u Hermagor. Kolem půl sedmé večer již byla na zemi tma a k záchraně Franze Weintritta tak dopomohl právě „Schnucki“, který pád přežil se zlomeným žebrem. Již přibližně v 18:45 hodin mohl být nadporučík Weintritt vyproštěn z trosek a převezen do nemocnice. Na operačním sále pak zjišťoval, co je s pilotem. Franz Sigl byl poté 31. října brzy ráno nalezen 200 metrů od místa nehody.[287]

Franz Weintritt byl vyznamenán řádem železné koruny 3. třídy s válečnou dekorací a Franz Sigl zlatou medailí za statečnost. Stejně jako Sigl byl i Weintritt po válce veden jako příslušník leteckých sil Německého Rakouska, sloužil na letištích Aspern a Wiener Neustadt, a to až do rozpuštění letectva k 31. srpnu 1919. Podle Sigla byl povýšen do hodnosti Hauptmann. Weintritt se i přes následky zranění létání nevzdal a společně s Franzem Siglem ještě nejméně šestkrát vzlétl během leteckých dní u Siglovy letecké společnosti „WFB – Wiener Flugbetrieb“, 26. září 1920 předvedl ve Vídni dokonce seskok s padákem.[288]

Franz Weintritt zůstal ve Vídni, koncem 20. let se oženil se slečnou Felicií Fischer, první vídeňskou taxikářkou, dcerou generálního ředitele pojišťovny, která bydlela hned ve vedlejším domě na Hockegasse 20. Weintritt poté pracoval rovněž jako taxikář, za 2. světové války sloužil u Luftwaffe a v padesátých letech pracoval pro advokátní kancelář. Jeho kladný vztah ke zvířatům dokumentoval v roce 1935 i vídeňský tisk, když uváděl, že ve svém bytě Weintritt chová více zvířat, mezi nimi však také například srnce nebo nosála! Zejména nosál „Schurli“ naháněl obyvatelům čtvrti Währing strach a Weintritt musel platit pokutu. Byt, který zdědil po svých adoptivních rodičích, se po jeho

285 Tamtéž, s. 138–142.

286 K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 2. Teil 1918*, s. 204.

287 M. MEISSNER – R. RINGL – R. STER, *Runter kommen sie alle*, s. 143–144.

288 Tamtéž, s. 87–88.

Slezský sborník_1_2026.indd 108 11.11.2026 13:55:56

smrti nacházel v katastrofálním stavu, např. dveře byly ve spodních částech zkráceny, aby se jeho kočky mohly volně pohybovat mezi místnostmi. Franz Weintritt zemřel 22. října 1960 v nemocnici v Mödlingu a 26. října byl pohřben do rodinného hrobu na vídeňském centrálním hřbitově.[289]

Josef Witiska – budoucí válečný zločinec

Od 12. září 1918 byl k Flik 16/K převelen od Flik 45/S z jihotyrolské fronty další z moravskoslezských rodáků, pozorovatel Oblt. Josef Witiska. K setnině nastoupil 21. září.[290] Podrobnosti k jeho službě u jednotky však nejsou známy, záznamy z měsíců září, října a počátku listopadu 1918 se již ve složce, týkající se činnosti Flik 16/K, žel v Kriegsarchivu ve Vídni nedochovaly.[291] Životopis Josefa Witisky poměrně podrobně zpracoval historik VHÚ Praha Jiří Rajlich.[292] Witiskovo působení u Flik 16/K je však zmíněno jen velmi stručně. Ani sám Josef Witiska žádné konkrétní údaje nedoplnil, když v roce 1938 v dopise na dotaz pracovníků archivu uváděl: „*Později jsem šel k letecké setnině č. 16 do Feltre. Velel jí Hauptmann Schwarzböck. Byli zde přiděleni Oberleutnant Schulteis, Oberleutnant Bencze, Oberleutnant Weintritt, Oberleutnant Neogrady a Leutnant Peter.*“[293]

Josef Witiska se narodil 5. července 1894 v Jihlavě (Iglau) jako syn řezníka Josefa Witisky a jeho ženy Theresie, rozené Ramseitl. Otec pocházel z obce Otten (Otín, dnes součást městyse Luka nad Jihlavou), matka z vesničky Rothen Kreuz (Červený Kříž, dnes součást Jihlavy).[294] Rodina se hlásila, stejně jako větší část obyvatel této části Moravy, k německému jazyku a římskokatolické církvi. Josef Witiska odmaturoval v roce 1913 na německém gymnáziu v Jihlavě a po vypuknutí války hned v srpnu 1914 dobrovolně narukoval k pluku polních kanónů (Feldkanonenregiment, FKR) č. 23 v Českých Budějovicích, od kterého přešel k FKR 30 se sídlem v pevnostním městě Przemysl v Haliči. Po absolvování školy pro záložní důstojníky byl v hodnosti Kadett in der Reserve přidělen k haličskému pěšímu pluku č. 89, který se stal jeho kmenovou jednotkou.[295]

Jako velitel čety IR 89 prošel Witiska od července 1915 do března 1916 nasazením na ruské frontě, v březnu 1916 se stal profesionálním důstojníkem a byl povýšen na poručíka. Jako velitel kulometné roty byl poté nasazen od února 1917 do dubna 1918 na italské frontě, nejprve u IR 89 a poté u nového pěšího pluku č. 130, přičemž získal řadu vyznamenání. Následovala přihláška k letectvu a od konce května 1918 dvouměsíční výcvik u Flosch

289 Tamtéž, s. 90.

290 R. VEINFURTER, *Fliegende Personal*, s. 83.

291 KA Wien, LFT laufOp, Flik 16. Poslední dokumenty jsou ze srpna 1918.

292 J. RAJLICH *Od válečného dobrovolníka k válečnému zločinci. SS-Standartenführer Josef Witiska (1894–1946)*, Hobby historie 41, 2018, s. 46–55.

293 KA Wien, LFT Personalakt Josef Witiska.

294 MZA, f. Sbírka matrik Jihomoravského kraje, matrika č. 6423 narození 1890–1894, Jihlava – sv. Jakub, římskokatolická církev.

295 J. RAJLICH, *Od válečného dobrovolníka*, s. 47–48.

Slezský sborník_1_2026.indd 109 11.11.2026 13:55:56

ve Wiener Neustadt. Jako letecký pozorovatel byl poté 20. srpna 1918 přidělen k letecké setnině č. 45/D (od září Flik 45/S) na jihotyrolskou frontu. Od 22. září až do konce války sloužil u Flik 16/K.[296]

Po válce zůstal Josef Witiska krátce příslušníkem letectva Německého Rakouska, od dubna 1920 však pracoval u policie, v roce 1922 získal titul doktora práv a nastoupil na policejní ředitelství ve Štýrském Hradci (Graz) a postupně stoupal v kariérním žebříčku. V roce 1938 vstoupil do NSDAP a v březnu 1939 přešel ke Gestapu, od roku 1942 se stal příslušníkem SS. V době od června 1941 do února 1943 působil jako zástupce velitele pražského Gestapa, a měl tak podíl na smrti stovek českých vlastenců i zcela nevinných lidí, zejména během stanného práva po atentátu na Reinharda Heydricha. SS-Obersturmbannführer Dr. Josef Witiska se ještě krvavěji zapsal do historie Slovenska, kde od září 1944 působil jako velitel operační skupiny, která měla za úkol „dořešení židovské otázky“, ale také pronásledování partyzánů, odbojářů a povstaleckých vojáků. V hlášení z 9. prosince 1944 uváděl Witiska, že jeho skupina během tříměsíčního působení zatkla celkem 18937 osob, z nichž více než polovina byla odeslána do koncentračních táborů a 2237 osob fyzicky zlikvidováno ještě na Slovensku.[297]

Po porážce nacistů se Josef Witiska skrýval v Německu a Rakousku a pod falešnou identitou se mu podařilo dostat do amerického zajetí, ale v internačním táboře Glasenbach u Salzburgu byl odhalen. Američané jej v říjnu 1946 vydali jako hledaného válečného zločince ke stíhání československým úřadům. Zodpovědnosti se však Josef Witiska nakonec vyhnul požitím jedu 16. října 1946 během transportu vlakem z Bavorska do Čech. Když vlak zastavil v Plzni, byl nalezen mrtev.[298]

Josef Witiska sloužil u letecké setniny č. 16 v samém závěru války necelé dva měsíce. Jako celá řada bývalých letců po návratu z války v povolání letce nepokračoval, resp. v omezených podmínkách v Rakousku pokračovat nemohl a dal přednost kariéře policejního důstojníka. Spojení či identifikace s nacistickým režimem umožnilo Witiskovi nejen závratnou akceleraci jeho kariéry, ale přivedlo jej rovněž do řad nejhorších válečných zločinců 2. světové války.

Závěr

Službou u letecké setniny č. 16 prošlo postupně nejméně devět moravskoslezských rodáků, konkrétně šest z území Moravy a tři ze Slezska, a to od prvního nasazení jednotky na korutanské frontě v létě 1915 až do závěrečného ústupu z grappské fronty koncem října 1918. Fliegerkompagnie 16 se postupně stala elitní a v řadě činností průkopnickou jednotkou, vysoce oceňovanou velitelstvím rakousko-uherského letectva.

Oskar Futter získal u Flik 16 během září 1915 své první bojové zkušenosti jako letecký pozorovatel, které mohl poté použít na ruské frontě. Jako mnozí další důstojníci se také

296 Tamtéž, s. 48–50.

297 Tamtéž, s. 50–53.

298 Tamtéž, s. 54.

Slezský sborník_1_2026.indd 110 11.11.2026 13:55:56

Futter stal nakonec pilotem. V odborné literatuře bývá považován za Čecha, nicméně genealogický výzkum upřesnil, že Oskar Futter se narodil do židovské rodiny, hlásící se k německé řeči, česky ale hovořil stejně dobře. Informace o Futterově rodině jsou publikovány poprvé.

Téměř tři roky, ze všech devíti osobností nejdéle, působil u letecké setniny č. 16 těšínský rodák Pavel Zagora. V jeho případě bylo místo i datum narození již známo, výzkum však potvrdil předpoklad, že byl u letectva zařazen jako fotograf. Vzhledem ke skutečnosti, že ve vídeňském Kriegsarchivu není u letecké setniny č. 16 k dispozici kmenová kniha evidovaných příslušníků (Grundbuchblatt), nebylo možné ověřit zařazení Karla Beilnera z Bílovce na pozici leteckého mechanika z tohoto primárního zdroje. Informaci o jeho přidělení k letecké setnině č. 16 se podařilo dohledet ve sbírce denních rozkazů velitelství rakousko-uherského letectva. Jeho fyzickou přítomnost u jednotky pak nezpochybnitelně potvrzují fotografie Pavla Zagory. Karl Beilner byl létáním natolik zaujat, že po půlroční službě u Flik 16 požádal o zařazení do pilotního výcviku, stal se pilotem a získal nejméně jedno potvrzené vítězství. Informace o působení Karla Beilnera jako leteckého mechanika u Flik 16 je zcela nová.

Pro důstojníka Fritze Wödla z Olomouce začala dlouhá letecká kariéra, rovněž až k pilotnímu výcviku a sestřelu nepřátelského letounu, v září a říjnu 1916 během kursu pro dělostřelecké pozorovatele, který organizoval velitel Fliegerkompagnie 16. Po osmi operačních letech u setniny požádal Wödl o trvalé přeložení k letectvu, absolvoval nejprve pozorovatelský výcvik, a nakonec se stal pilotem jednomístného letounu. Létání neméně fascinovalo nejstaršího z rodáků, Kolomana Fischera ze Znojma, který byl jako důstojník pozorovatel u Flik 16 zařazen nejméně tři měsíce počátkem roku 1917. O tom, že se účastnil operačních letů, svědčí i skutečnost, že právě během služby u letecké setniny č. 16 mu byl udělen výkonnostní odznak leteckého pozorovatele. Necelý měsíc strávil u Flik 16 další z pozorovatelů, brněnský rodák a majitel tiskárny Rudolf Maria von Rohrer, který jako jediný ze zkoumaných letců u jednotky padl v boji během sedmého letu nad frontou v červenci 1917. Genealogické údaje a stručné biografie Fritze Wödla, Kolomana Fischera ani Rudolfa von Rohrera dosud nebyly publikovány.

Osobnosti jako letecké eso Josef Siegel nebo pozorovatel Franz Weintritt se do historie Flik 16 zapsali nesmazatelným písmem. Polní pilot a budoucí letecké eso Josef Siegel získal během více než půlročního intenzivního nasazení u Flik 16 kromě dvou ze svých pěti vítězství zejména frontové zkušenosti s pilotáží jednomístných letounů, které mohl později zúročit u specializované stíhací setniny, kde svou frontovou kariéru završil. Osudy Josefa Siegela z Horní Rudné také dokumentují stavovskou propast mezi důstojnickým sborem rakousko-uherské armády a poddůstojníky a mužstvem. Siegel byl několikrát za své zásluhy a statečné chování navržen na mimořádné povýšení na důstojníka, u vrchního velitelství však ani jeden návrh neuspěl.

Pro důstojníka pozorovatele Franze Weintritta byla služba u Fliegerkompagnie 16 od druhé poloviny února do konce října 1918 již jeho druhým turnusem u letectva po delší zdravotní přestávce. Franz Weintritt se u letecké setniny č. 16 mimo jiné podílel

Slezský sborník_1_2026.indd 111 11.11.2026 13:55:56

na vůbec posledním sestřelu k.u.k. Luftfahrtruppe a během boje s přesilou nepřátelských letadel byl se svým pilotem sestřelen a těžce zraněn. Rodák z Kateřinek byl také svědkem posledních dní jednotky na grappské frontě. Množství informací o Josefu Siegelovi a Franzi Weintrittovi již sice bylo v odborné literatuře publikováno, ale v případě Siegela nikoli souhrnně a podrobně, a v případě Weintritta nikoli souhrnně a česky.

Pozdější nacista a válečný zločinec Josef Witiska z Jihlavy létal jako pozorovatel Flik 16 po dobu necelých dvou měsíců v samém závěru války a o jeho působení u jednotky nejsou k dispozici žádné záznamy. Zejména nevyváženým množstvím informací k jednotlivým osobnostem je studie nejvíce limitována. O osudech u letecké setniny č. 16 v pravém slova smyslu se tak dá hovořit pouze v případě pilota Josefa Siegela a pozorovatele Franze Weintritta. Osudy fotografa Pavla Zagory, například jeho účast v několika detašovaných oddílech setniny, se dají částečně odvodit z fotografií.

Studie nabízí v rámci uvedených limitů vhled do délky a intenzity působení z velké většiny neznámých či zapomenutých osobností regionu u konkrétní letecké setniny rakousko-uherského letectva. Tyto osobosti jsou zároveň představiteli některých vysledovatelných charakteristických kategorií příslušníků rakousko-uherského letectva, resp. dynamicky se vyvíjejícího povolání vojenského letce: důstojník letecký pozorovatel (Koloman Fischer, Rudolf Maria von Rohrer, Franz Weintritt, Josef Witiska), důstojník, který se z pozorovatele později překvalifikoval na pilota (Oskar Futter, Fritz Wödl), pilot poddůstojník (Josef Siegel), letecký mechanik, který se stal pilotem (Karl Beilner) či příslušník jedné z odborností pozemního personálu – fotograf (Pavel Zagora).

The Stories of Moravian and Silesian Natives in the 16th Aviation Squadron
(Summary)
This study examines the fates of soldiers from Moravia and Silesia serving in the Fliegerkompagnie 16 of the Austro-Hungarian Air Force, from its first deployment on the Carinthian front in the summer of 1915 until its retreat from the Grappa front in October 1918. The main aim is to present new biographical data and to supplement existing knowledge regarding nine identified soldiers (six from Moravia, three from Silesia) within the specific context of this elite frontline unit.
The methodology is based on a thorough analysis of military archival sources and extensive genealogical verification. The author has critically compared previously published personal data with civil registry records from the Regional Archive in Opava, the Moravian Regional Archive in Brno and the National Archive in Prague, as well as with museum collections and private estates. Basic information on the military service of local men in the squadron was obtained primarily from the War Archives (Kriegsarchiv) in Vienna. Given the absence of certain personal files, the author has reconstructed the soldiers' activities within the unit by providing a broader context based on daily orders from the Air Force Command and monthly activity reports from Flik 16.
The study presents a prosopographical and socio-historical analysis of the dynamically evolving profession of military aviators, classifying the soldiers into distinct typological categories. These include career paths ranging from observer to pilot (Oskar Futter, whose German-Jewish origins and knowledge of the Czech language were clarified through genealogical research; Fritz Wödl), traditional flying officers-observers (Koloman Fischer; Rudolf Maria von Rohrer, the only pilot among those studied to have been killed in action; Franz Weintritt; Josef Witiska), non-commissioned officer pilots (flying ace Josef Siegel, whose career illustrates class differences within the Austro-Hungarian Army), specialised ground staff (photographer Pavel Zagora, whose extensive photographic collection provides visual documentation for this study) and aircraft mechanics who later qualified as pilots (Karl Beilner). This work significantly enriches regional and military historiography, as many of these biographical records and structural findings are published here for the very first time or are presented in Czech for the first time.

Slezský sborník_1_2026.indd 112 11.11.2026 13:55:56

Použité zdroje:

Archivní prameny:

Kriegsarchiv Wien
Luftfahrt-Archiv, Planung und Führung laufender Operationen, Flik 16
Luftfahrt-Archiv, Planung und Führung laufender Operationen, Flik 101/Fluggeschwader
Luftfahrt-Archiv, Tagesbefehle
Luftfahrt-Archiv, Personalakten
Moravský zemský archiv v Brně
fond Archiv města Brna
fond Archiv města Znojma
fond Sbírka matrik Jihomoravského kraje
fond Okresní úřad Vyškov
Muzeum Hlučínska
fond Pavel Zagora – soukromá sbírka potomků P. Zagory
Národní archiv
fond Matriky židovských obcí v českých krajích
Státní oblastní archiv Hradec Králové
fond Sbírka matrik Východočeského kraje
Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv
fond Letecký sbor
Zemský archiv v Opavě
fond Okresní úřad Bílovec
fond Okresní úřad Hlučín
fond Okresní úřad Opava
fond Sbírka matrik Severomoravského kraje

Literatura:

Thomas ALBRICH, *Feldpilot Hauptmann Raoul Stoisavljevic*, in: Flieger aus Tirol und Vorarlberg in den k.u.k. Luftfahtruppen 1, Feldpiloten, Beobachteroffiziere und Ballonfahrer bis Ende 1915, Innsbruck 2024.

T. ALBRICH, *Hauptmann Raoul Stoisavljevic*, in: Österreich-Ungarns Fliegerasse im Ersten Weltkrieg 1914–1918, Innsbruck 2019, s. 99–107.

Reinhard DESOE, *Die k.u.k. Luftfahrtruppe – Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918*, Wien 1999.

Encyklopedie dějin Brna. Online, dostupné z: na https://encyklopedie.brna.cz/ [cit. 1. 6. 2026].

Roberto GENTILLI, *Italian Aviation Units in the First World War Volume 2*, Reno 2024.

R. GENTILLI, *Italian Aviation Units in the First World War Volume 3*, Reno2024.

Roberto GENTILLI – Antonio JOZZI – Paolo VARRIALE, *Italian Aces of World War I*., Atglen 2003.

Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER, *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, Mountain Wiev 1993.

Gottfried HOLZSCHUH, *Das erste Luftfahrzeugregister Österreichs*. Online, dostupné z: https://flightdata.at/das-erste-luftfahrzeugregister-oesterreichs/ [cit. 1. 6. 2026].

Reinhard KASTNER, *Bayerische Flieger im Hochgebirge, Die Bayerische Feld-Flieger-Abteilung 9b im Alpenkrieg*, Gröbenzell 1998.

Karl MEINDL, *Die „Lebensläufe" der Lloyd CIII (WKF) 43.51-43.94*, s. 14 (nepublikovaný rukopis).

K. MEINDL, *Eine Studie über die Lohner Lastflugzeuge Type J, B.VII. Bauart 17*, Das militärhistorische Archiv, 1994, č. 4, s. 26–42.

K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front 1915–1916*, Wien 2003.

K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 1. Teil 1917*, Wien 2005.

K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 2. Teil 1917*, Wien 2005.

K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 1. Teil 1918*, Wien 2005.

K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Russische Front 1917–1918*, Wien 2002.

K. MEINDL, *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen Italienische Front – 2. Teil 1918*, Wien 2007.

Slezský sborník_1_2026.indd 113 11.11.2026 13:55:56

Karl MEINDL – Peter SCHIEMER, *Die Verluste der k. u. k. Luftfahrtruppen und ihre Luftsiege*, Stand 3. Mai 1996 (nepublikovaný rukopis).

Karl MEINDL – Walter SCHROEDER, *Brandenburg D.I*, Stratford 1997.

Karl MEINDL – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER, *Des Kaisers letzter Fledpilot FP Oblt. Otmhar Wolfan und die Chronik der Fliegerkompagnie 56J*, Graz 1991.

Marion MEISSNER – Reinhard RINGL – Rudolf STER, *Runter kommen sie alle, Feldpilot Franz Leo Sigl*, Langenzersdorf 2017.

Jiří NEMINÁŘ – Jan GROMNICA, *Známý i neznámý hlučínský fotograf Pavel Zagora*, Hlučínsko 13, 2023, č. 1, s. 4–8.

Andrzej OLEJKO, *The Habsburgs` Wings 1914*, Lublin 2018.

Gerald PENZ, *Der Luftangriff auf Mailand am 14. Februar 1916*, Salzburg 2021.

G. PENZ, *Die k.u.k. Flieger an der Tiroler Front im Jahre 1915*, Wien 2019.

G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnie 66*, in: Sui cieli del Grappa, Rasai di Seren del Grappa 2015.

G. PENZ, *Die k.u.k. Fliegerkompagnien und deren Flugfelder an der Grappa-Front 1917/1918*, in: Aquile e leoni, Rasai di Seren del Grappa 2005.

G. PENZ, *L´Aviazione Austro-Ungarica a Caporetto*, Udine 2023.

G. PENZ, *Pilotenausbildung der k.u.k. Armee in Deutschland*, ÖFH Nachrichten 1/2011, s. 4–12.

Ernst PETER, *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919*. Stuttgart 1981.

Jiří RAJLICH *Od válečného dobrovolníka k válečnému zločinci. SS-Standartenführer Josef Witiska (1894–1946)*, Hobby historie 41, 2018, s. 46–55.

J. RAJLICH, *Na křídlech světové války*, Cheb 2014.

Petr TESAŘ, *Co je skryto ve snímcích Pavla Zagory z Velké války*, Hlučínsko, 13, 2023, č. 2, s. 7–11.

P. TESAŘ, *Esa rakousko-uherského letectva narozená na území Moravy a Slezska ve světle nových zjištění*. Opava 2025.

P. TESAŘ, *Fokker B.III série 04.1 – improvizovaná stíhačka*, stav 22. srpna 2022 (nepublikovaný rukopis).

P. TESAŘ, *Hansa Brandenburg D.I „KD*, stav 8. ledna 2026 (nepublikovaný rukopis).

P. TESAŘ, *Konec Phönixu C.I 121.36 – Feltre 10. června 1918*, REVI 143, 2024, s. 2–7.

Robert VEINFURTER, *Das Fliegende Personal der. k. u. k. Fliegerkompagnien im Ersten Weltkrieg*, Wien 2017.

Jan ZAHÁLKA – Petr TESAŘ – Sigmund TYRLIK, *Phönix D.I – D.III*, Hradec Králové 2005.

Marcus ZELEZNY, *Pilotendiplome des Österreichischen Aëro-Clubs Inhaber, Prüfer und Bedingungen (1910–1919)*, Wien 2019.

Mgr. Petr Aharon Tesař
Doktorand Filozoficko-přírodovědecké fakulty Slezské univerzity v Opavě
petr.aharon.tesar@gmail.com

Slezský sborník_1_2026.indd 114 11.11.2026 13:55:56