

CZIRÓK ZOLTÁN

PILLANATKÉP AZ OSZTRÁK–MAGYAR REPÜLŐCSAPATOKRÓL: DÉL-TIROL, 1915

Snapshot of the Austro–Hungarian Air Troops:
South-Tirol, 1915

The formation of the aerial arm-branch of the Austro–Hungarian Monarchy is dated to 1890. The constantly expanding and specializing aerial arm-branch received its final name on 8 July 1915: k.u.k. Luftfahrtruppen (LFT).

Although the LA had fifteen air squadrons at the outbreak of the world war, only nine formations could be deployed on the Serbian and Russian Fronts, and it was only with the great help from Germany, mainly in terms of aircrafts, that these troops could become constantly combat ready. The situation showed a somewhat improving tendency later on.

Following Italy's declaration of war, however, air units had to be deployed urgently on the new South-western Front. It was Flik 12 (Fliegerkompagnie, that is air squadron) that arrived first from the hinterland to the Isonzo Front on 24 May 1915, then Flik 4 was transferred from the theatre of war in Serbia on 4 June, and Flik 2 was located at the airport of Haidenschaft on 19 June. Although Flik 16 was ordered to the Carinthia Front at the end of May 1915, too, but without any aircrafts, and the unit received planes which can be used in Alpine environment, too, as late as August–September. The newly-erected Flik 17 arrived in South Tirol on 15 June 1915, where they took over the airport at Gardolo, then Flik 7 was also ordered to the Tirol Front in November as a reinforcement, settling at Pergine. The first year of the aerial war in South Tirol evolved in a balanced way. The only shift in this balance was caused by the arrival of Flik 7 and the deployment of the Lohner B.VII aircrafts. The effect of this shift could be felt only for a short time and exclusively in the offensive operation. The Italian side reacted quickly and tipped the scales with reorganisations. It is also important to note that the anti-aircraft system, built as a result of the Austro–Hungarian bombings, was organised by the Italian army leadership in an exemplary way during the whole time of the war.

In the year 1915 the available number of aircrafts and staff was obviously not sufficient for large-scale aerial actions. The situation, however, changed very quickly with the significant pace of the development of military engineering. While during the six months in 1915 Flik 17 engaged in ninety sorties and Flik 7 completed forty missions in about one and a half month, the eight air squadrons under the command of the 11th Armee flew in 244 missions and fought 94 air battles in two weeks during the second half of the most eventful month in November 1917. The number of the clashes, which was small in the beginning, grew significantly in a short period of time, too: the Tirol sky saw fifteen or even forty air battles per month as early as May–June 1916.

Keywords: aerial warfare, South-western Front, Austro–Hungarian air troops, Landesverteidigungs-kommando Tirol (LVK Tirol), aerial reconnaissance, bombing, aerial battle

Az Osztrák–Magyar Monarchia repülő fegyvernemének megalakulását 1890-re datáljuk, amikor nyolc önkéntes tiszt részére ballonos tanfolyamot indítottak repülési tapasztalat szerzése céljából.¹ A meglehetősen csekély eredményt produkáló kurzus után három évvel, 1893. augusztus 20-án felállították a katonai repülés első hivatalos szervezetét (Militär

¹ A tanulmány alapját képező kutatásokhoz nélkülözhetetlen segítséget kaptam az Österreichisches Kriegsarchiv állandó magyar delegációjának két tagjától, Dr. Kiss Gábortól és Dr. Domokos Györgytől, amelyért ezúton is szeretném kifejezni hálás köszönetemet.

Aeronautische Anstalt²), amely lényegében egy ballonalakulatként működött, az alapjain viszont kiépülhetett a teljes háborús légi szolgálat. A repülés hihetetlen mértékű fejlődése természetszerűleg magával a változtatás szükségét, az egyre módosuló követelményeknek és felépítésnek megfelelően pedig a szervezetrendszer is átalakításra szorult. A katonai aviatika intézményét 1911 októberében előbb Luftschifferabteilungra (LA)³ keresztelték át, majd a folyamatosan bővülő és szakosodó légi fegyverem 1915. július 8-án nyerte el végleges elnevezését: k. u. k. Luftfahrtruppe (LFT).⁴

Bár a világháború kitörésekor az LA 15 repülőszázaddal⁵ bírt, valójában mindössze 9 alakulatot tudtak felvonultatni a szerb és orosz fronton, ezek is csak komoly német segítséggel – elsősorban repülőgépek terén – kerültek folyamatosan bevethető állapotba.⁶ A helyzet a későbbiekben valamelyest javuló tendenciát mutatott. Ez számszerűleg azt jelentette, hogy 1915 májusára az orosz fronton 11, a szerb harctéren három, míg Montenegroban egy repülőszázad teljesített szolgálatot.

Az olasz hadüzenetet követően azonban sürgősen repülőalakulatokat kellett áthelyezni az újonnan nyílt frontra. Elsőként, 1915. május 24-én a Flik 12 érkezett a hátsországból az Isonzó- frontra, majd június 4-én a Flik 4-et helyezték át a szerb harctérről, június 19-én pedig a Flik 2 települt Haidenschaft repterére. 1915. május végén ugyan a karintiai frontra vezényelték a Flik 16-ot is, de repülőgépek nélkül, és csupán augusztus–szeptember környékén kaptak a magashegyi körülmények között is használható gépeket. A tiroli légteret azonban a központi hatalmak részéről nem osztrák–magyar pilóták szeltek először – a Landesverteidigungskommando Tirol (LVK Tirol) ugyanis hosszú ideig nélkülözni volt kénytelen az ilyen típusú egységeket –, hanem egy német tábori repülőszázad, a Feldfliegerabteilung 9b (FFA 9b). 1915. június 15-én aztán megérkezett az újonnan felállított Flik 17 Dél-Tirolba és Gardolo repülőterét vették használatba, majd némi erősítés gyanánt novemberben a Flik 7-et is a tiroli frontszakaszra rendelték, ők Perginén rendezkedtek be.⁷

Összehasonlításképp az olasz repülőerőknek a háborúba lépéskor 15 repülőszázada volt, három csoportba (Gruppo) szervezve, decemberre pedig – részben az antant segítségnek köszönhetően – 24-re nőtt a főparancsnokság rendelkezésére álló repülőalakulatok száma.

² Militär Aeronautische Anstalt = Katonai Aeronautikai Intézet.

³ Luftschifferabteilung = Légihajós Osztály.

⁴ K. u. k. Luftfahrtruppe = cs. és kir. Légjáró Csapatok. Az osztrák–magyar repülőcsapatok kezdeti időszakának bemutatására e helyen egyrészt területi okok miatt nincs lehetőség, másrészt a téma szempontjából nem bír elsődleges jelentőséggel. A számos korabeli írás mellett hozzáférhető és egyúttal iránymutató feldolgozások: *Peter* 1981. 9–108. o.; *Desoye* 1994. 13–74. o.; *Grosz – Haddow – Schiemer* 1993. 1–4. o.

⁵ Repülőszázad = Fliegerkompanie (Flik).

⁶ További részletekért lásd: *Kahlen, Erich*: Mobilmachung und Ausmarsch der österreich–ungarischen Luftfahrtruppen im Weltkrieg 1914–1918. ÖStA KA LA Manuskripte MS/Lu: 28.; *Regele, Oskar*: Die Tätigkeit der österreichisch–ungarischen Luftstreitkräfte im Feldzuge gegen Serbien und Montenegro im Jahre 1914. ÖStA KA LA Manuskripte MS/Lu: 39/1. *Uő*: Die Tätigkeit der österreichisch–ungarischen Luftstreitkräfte beim Auffangen der russischen Angriffsheere im Sommer und Herbst 1914. ÖStA KA LA Manuskripte MS/Lu: 39/2. (Die österreichisch–ungarischen Luftstreitkräfte im Weltkrieg 1914–1918. Band 1–2.)

⁷ *Meindl* 2003. 104–105. o. Mindezek fényében különösen figyelemreméltó, hogy egyes olasz adatok szerint 1915. május 30-án egy ellenséges repülőgép két bombát dobott Asiago városára, komolyabb kárt nem okozva. Más források szerint viszont ez az első akció egy hónappal később, június 30-án történt, amikor a betolakodó elhárítására a 12^a Squadriglia egy Farman típusú repülőgépe is levegőbe emelkedett. *Rastelli* 1994. 190. o.; *Gentili – Varriale* 1999. 66. o.

Szervezetileg is messze jobban illeszkedett az olaszok rendszere a frontkövetelményekhez. A folyamatos átalakításoknak köszönhetően 1915 decemberében mindhárom olasz hadsereg (1^a, 2^a, 3^a Armata) alárendeltségébe tartoztak „saját” egységek (kettő-hat század), míg a hárommotoros Caproni bombázógépekkel felszerelt hat, valamint a Caudron felderítőkkal ellátott és tüzérségi tűzvezetést végző öt századot külön csoportba szervezték, a főparancsnokság székhelyéül szolgáló Udine védelmére pedig külön két repülőszázad szolgált. Ezzel szemben a Monarchia légjáró csapatai a háború végéig nem rendelkeztek megbízható többmotoros bombázógéppel, nem beszélve arról, hogy 1916 végéig – eltekintve az Isonzo-front légtérében bevetett néhány Fokker Eindeckertől – nem tudtak vadászrepülőgépet felvonultatni az ellenséges felderítőkkal és bombázókkal szemben.

A dél-tiroli fronton kezdetben kedvezőbb volt a helyzet, hiszen mindössze kettő, Farman típusú felderítőgépekkel felszerelt század állomásozott a frontszakasz közelében: a 11^a Squadriglia Brescia, a 12^a Squadriglia pedig Verona repülőterén. 1915 augusztusára azonban előbbit áthelyezték, míg utóbbit a harcok közvetlen közelébe, Asiago városának határába telepítették, és csak egy vízi repülőegységet (Sezione Idrovolanti) rendeltek az 1^a Armata kötelékébe a Garda-tó délnyugati partján fekvő Desenzano del Garda bázisán – a hadsereg másik két repülőalakulata jóval távolabb települt, így légi tevékenységüket sem ebben a szektorban fejtették ki.⁸

A délnyugati front megnyílásakor a német hadsereg azonnal segítséget nyújtott szövetségeseinek. Már május 25-én Tirolda érkeztek a még csak részben felállított – bajor, mecklenburgi és hannoveri katonákból álló – Alpenkorps első egységei, Bajorország pedig felajánlott egy repülőalakulatot is. Az újonnan életre hívott Feldfliegerabteilung 9b (FFA 9b) június 1-jén kapta meg az áthelyezési parancsot, és Franz Hailer főhadnagy parancsnokkal az élén Schleißheimből június 4-én vasúton érkeztek meg Bozenbe. Itt azonban nagyon gyorsan szembesültek a helyi adottságok okozta nehézségekkel, komoly kihívásnak bizonyult ugyanis egy megfelelő repülőteret találni a szűk völgyekkel, erdőkkel és szőlőültetvényekkel, valamint a rossz minőségű utakon nehezen megközelíthető fennsíkokkal szabdaltn vidéken. Végül a Brixen városától délre fekvő gyakorlóteret vették használatba, mivel a század állományában levő négy, a müncheni Otto Werke által licenccyártott LVG B.I repülőgépnek hosszabb fel- és leszállópályára volt szüksége, ám a balesetek így is meglehetősen gyakoriak voltak. A három kevésbé nehézkes Pfalz Parasol⁹ típusú repülőgép jóval használhatóbbnak bizonyult az Alpok vidékén, így néhány napot követően az egységet a Toblach és Niederdorf községek közti Puster-völgybe helyezték át.¹⁰ Az FFA 9b helyzete azért is számított speciálisnak, mert lényegében elsőként kellett megküzdeniük a dél-tiroli körülményekkel, pontosabban a repülést és a légi felderítést nehezítő, sok esetben pedig

⁸ Gentilli – Varriale 1999. 9–13. o. A 12^a Squadriglia repülőinek 1915-ben három Farman típusú felderítőgép, míg a Sezione Idrovolantinak egy elavultnak számító Farman hidroplán és két modern FBA repülőcsónak állt rendelkezésére.

⁹ A Parasol kifejezést az első világháborúban az egyfedelű, felsőszárnyas repülőgépekre használták. A speyeri Pfalz Flugzeugwerke e megnevezéssel a francia Morane Saulnier L típusú repülőgépének licenccyártott verzióját illette, a pontos típusmegjelölése Pfalz A.I volt. Érdemes megjegyezni, hogy valójában sem a Pfalz repülőgépek 80 LE-s forgómotorja, sem az LVG B.I 100 LE-s Daimler, illetve 110 LE-s Benz motorja nem nyújtott megfelelő teljesítményt a hegyi terep követelményeizhez.

¹⁰ Kastner 1998. 3–7. o.

megakadályozó tényezőkkel. Nem csoda, hogy Hailer főhadnagy júliusi jelentésében hosszasan fejtegette e nehézségeket: „Az időjárási körülmények július hónapban különösen kedvezőtlenek voltak. Eső és vihar, felhők és a reggeli köd a legtöbb napon mindenféle repülőtevékenységet kizárt, és ezért összességében ismét csak 30 repülést tudtunk végrehajtani. Egy többórás repülést követő landolásnál März hadnagynak annyira megmerevedtek a végtagjai, hogy képtelen volt a kormányt kezelni, így a gép teljesen összetört. A pilóta és a megfigyelő sértetlenek maradtak.

Szállókések, extrém hideg, a heves áramlatok és a gép dobálózása miatt a látcsövek nehézkes használata, a megfigyelés rövid időtartama, kedvezőtlen fényviszonyok reggente és esténként – ez csupán néhány probléma, amelyek a légi megfigyelés eredményeit kevésbé megbízhatóbbá teszik a hegyekről történő megfigyelésnél.

A célpontjaink gyenge megvilágítása a reggeli és esti órákban rossz a fényképezéshez. A különösen érzékeny fényképező lemezzel végrehajtott számos kísérlet ellenére is csupán kevés jó képet kaptunk.”¹¹

Mindezt csak fokozta a német császár szigorú parancsa, amely megtiltotta csapatai számára, hogy átlépjék az olasz határt – elkerülendő a háborút Olaszországgal (a két fél között csak 1916. augusztus 28-án állt be a hadiállapot). A biztonság kedvéért 1915. június 3-án elrendelték a német repülőgépeknek a Monarchia felségjelzésével, vagyis a szárnyvégek és a törzs vörös-fehér-vörös sávokkal való ellátását, az LVK Tirol pedig gondoskodott arról, hogy a saját és ellenséges repülőgépek sziluettei és felségjelzései a földi erők által is széles körben ismertek és ezáltal megkülönböztethetőek legyenek.¹²

Június közepére megérkezett a Flik 17 is Gardolóra, személyzetének kezdetben szintén német gyártású repülőgépek álltak rendelkezésükre, ám hamar kiderült, hogy azok kevésbé vagy egyáltalán nem alkalmasak a nagy magasságú repüléshez. Az alapvetően könnyen kezelhető és biztonságosan repülhető, 80 LE-s Oberursel forgómotorral ellátott Fokker B.I típus gyenge emelkedőképessége és szolgálati magassága révén lényegében használhatatlannak bizonyult ezen a frontszakaszokon. A Hansa und Brandenburgische Flugzeugwerke AG által leszállított Brandenburg B.I gépek közül két példány került a Flik 17-hez (05.16 és 05.25 sorozatszámmal), de július vége és augusztus vége között a 100 LE-s Mercedes motorral szerelt gépekkel mindössze három ellenség feletti bevetést repültek.¹³

A munka dandárja így a Monarchiában tervezett és gyártott típusokra hárult. Közülük is az aszódi Lloyd Repülőgép- és Motorgyár első sorozatgyártású típusa, a Lloyd C.I 41.04 jelű példánya 1915 szeptemberéig a Flik 17 szinte kizárólagos gépének számított. A 145 LE-s Hiero motorral szerelt, eredetileg fegyvertelen felderítő megbízhatósága és könnyű vezethetősége mellett ekkoriban az egyetlen olyan repülőgép volt az osztrák–magyar repülőcsapatok kötelékében, amely képes volt megbirkózni a hegyvidéki tereppel és az előírt 4000 méteres hadművelleti magassággal. Őszre aztán társult hozzá a Lloyd C.II típus néhány példánya is, igaz, jóval kevésbé mutatkoztak sikeresnek elődjüknél – elsősorban

¹¹ Kastner 1998. 8. o.

¹² ÖStA KA NFA LVK Tirol. Op. Nr. 925/11., 276/14. u. ohne Nr. Kart. 42.

¹³ Grosz – Haddow – Schiemer 1993. 393., 427. o. A repült bevetések száma természetesen csak az ismert akciókat jelenti, ennél valamelyest – de nem számottevően – lehetett több is. ÖStA KA LA PA Oblt. Hans Mandl.

az aradi Marta motorgyár által licencgyártott motorjainak megbízhatatlansága és gyenge teljesítménye miatt.¹⁴ Pedig különösen nagy szükség volt a megfelelő repülőtechnikára, hiszen még emellett is komoly kihívások elé állították a pilótákat az olyan helyi időjárási jelenségek, mint a bóra, valamint a Garda-tónál és az Etsch völgyében jellemző déli szél, az óra, amelyek gyakran naphosszat megakadályoztak mindenféle repülőtevékenységet.

Kezdetben a repülőgépek elsődleges feladata a felderítés, ezen belül is javarészt tüzérségi felderítés volt. A drótnélküli távíró repülőgépen történő alkalmazásával egy újfajta, de annál fontosabb lehetőség is megnyílt a hadsereg számára: a tüzérségi tűzvezetés, illetve tűzhelyesbítés.¹⁵ Ahogy az LVK Tirol parancsnoka megjegyezte, sok esetben a repülőök által végrehajtott tüzérségi megfigyelés és tűzvezetés az egyetlen eszköz, hogy a fedett ellenséges állásokat hatékonyan támadhassák. Éppen ezért már a harcok korai szakaszában igyekeztek gondoskodni, hogy lehetőleg valamennyi ütegparancsnokság rendelkezzen a repülőőrök küldött Morze-jelek fogadására alkalmas készülékkel, másrészt részletesen ismertették a tüzérségi alakulatokkal a repülőök általi tűzvezetés folyamatát, a leadott jelek, illetve jelentések értelmezését stb.¹⁶

A repülőök e speciális feladatának bemutatására álljon itt egy visszaemlékezés a Col Santón (2114 m) felállított és gondosan elrejtett olasz nehézüteg belövéséről – igaz, kissé később, 1915 augusztusának végéről:

„1915. augusztus 29-én startoltam a rádiobelövésben tapasztalt megfigyelőtiszttel, Leopold Urban főhadnaggyal. A magashegyi repüléshez a motorjaink akkoriban még igazából alkalmatlanok voltak; ezért nem harci magasságon kellett átrepülnünk az ellenség felett. Így az én derék »Grál«-om¹⁷ is alig 3000-en repült, amikor az ellenséges üteg alattunk volt. (...)

Urban megadta a 30,5 cm-es mozsárütegünknek a felhívást az 1. lövéshez. A gránát hatástalanul forgácsolódott szét a Terragnola-völgygel szemközti sziklafalon. Megadta a korrekciót, vártunk pár percet. Ekkor hirtelen láttuk a becsapódás nyomán feltörő felhőt kb. 50 méterrel a cél mögött. Örültünk. Most már tényleg csak a legcsekélyebb korrekcióról lehet szó. Urban megadta. A 3. lövés alig több mint 30 m-rel az üteg mögött volt. A következő lövés villát képezett és kicsit túl rövidre hullott. A megfigyelést a rádiókészülékünkkel adtuk tudtul. És ekkor átélhettük a megkoronázást: az 5. lövés – a 30,5 cm-es mozsarunk igazi mesterművét! – az ellenséges nehézüteg közepére esett, füsttel és por-

¹⁴ Grosz – Haddow – Schiemer 1993. 211–212. o.

¹⁵ A háború kezdeti időszakában (1914–1915) az osztrák–magyar repülőcsapatok aktivitásáról, illetve bevetéseiről nem könnyű áttekintést nyújtani, lévén mind a repülőszázadok havi jelentései, mind az egyes frontokon küzdő hadseregek és hadtestek operatív aktáinak repülésre vonatkozó anyagai felettébb hiányosak. E szempontból a dél-tiroli frontszakaszon folyt repülőtevékenység viszonylag jól rekonstruálható a vizsgált időszakban, alapját a fennmaradt 50 repülőjelentés, valamint számos pilóta és megfigyelő ellenség felett repült bevetéseinek jegyzéke (Feindflugliste) képezi. ÖStA KA NFA Rayonskommando Südtirol. Fliegermeldungen. Kart. 1013.; ÖStA KA LA PA Feldw. Franz Houba, Lt. i. d. Res. Georg Kraigher, Oblt. Hans Mandl, Feldw. Franz Schmidt, Oblt. Peter Schönhöfer, Oblt. i. d. Res. Leopold Stein, Lt. i. d. Res. Tibor Sigora, Oblt. Edmund Sziklai, Oblt. i. d. Res. Nikolaus Wagner.

¹⁶ ÖStA KA NFA LVK Tirol, Op. Nr. 506., 9719. Kart. 42.

¹⁷ Eugen Steinner-Göltl százados, a Flick 17 parancsnoka a saját repülőgépének adta a „Grál” nevet. Több korabeli fényképfelvétel alapján tudható, hogy a 17.35 jelű Lohner B.VII gépre a „Grál II” elnevezés volt felfestve, ám mivel a típust novemberig nem repülték az alakulatnál, minden bizonnyal létezett egy korábbi típus is „Grál” becenévvel.

ral betakarva őket. Most aztán ujjongtunk! Olyan bombasiker, amiről nem is álmodtunk. Urban táviratozott: »Telitalálat – tovább lőni!« Valójában már nem volt szükséges, mert a 30,5 cm-es mozsarunk egyetlen lövése képes volt a modern erődítmény egész páncélkupoláját kiemelni, nemhogy egy nyíltan álló ellenséges üteget teljesen szétrombolni. Az újonnan kért lövés a cél közvetlen közelébe hullott. Mi félbeszakítottuk, a feladatunk maradéktalanul teljesítve.

Noha ez a repülés egy és negyedóráig tartott kb. 800 m-rel az ellenség felett körözve, egyáltalán nem figyeltünk a heves géppuskatűzre, a derék »Grál«-om 8 találatot szerzett – az első tiszteletre méltó sebeit!¹⁸

A tüzérségi tűz irányítása valóban veszélyes üzemnek számított, az ilyen jellegű feladatot teljesítő repülőgépek szinte soha nem tértek vissza találat, illetve sérülés nélkül.

Az osztrák–magyar repülőket bevetéseinek másik fontos profilja volt közvetlen a front mögötti terület, valamint a háterszág fontosabb stratégiai célpontjainak (utánpótlási és szállítási csomópontok) támadása, függetlenül attól, hogy egyelőre csak kis teherbírású repülőgépekkel rendelkeztek. Július 8-án Veronát vették célba, 17-én pedig Schio és Asiago városára hullottak bombák, majd 25-én újfent Veronát érte, immár a korábnál jelentősebb támadás. A ledobott hét robbanószerkezet ez alkalommal egy személy életét követelte, míg hét további megsebesült.¹⁹ Olasz részről ebben az időszakban a vízi repülőek voltak a legaktívabbak: július 14-én, 23-án és 30-án az ellenséges kézen lévő Riva del Garda városát támadták a rendelkezésre álló FBA gépeikkel, július 17-én pedig egy osztrák erődöt bombáztak.²⁰

Többszöri halasztást követően július 31-én a német FFA 9b indított köteléktámadást Cortina d'Ampezzo ellen, ahol a felderítés alapján több alkalmas célpontot is felfedeztek: csapatok táborait a Cortina völgyében, katonai parancsnokságot a település egyik szállójában, anyagraktárat és gépjárműparkot, valamint egy vezeték nélküli táviróállomást a várostól délnyugatra. Rögtön a start után azonban tragédia érte a repülőrajt. Az utolsóként felszálló Ferdinand März hadnagy 300 méteres magasságban egy fordulóval irányt akart változtatni, amikor felülről egy heves széllelés érte, lefelé taszítva gépét, amely több spirál után a földbe csapódott – azonnal végezve vezetőjével. A másik két, korábban felszállt pilóta, Otto Kissenberth őrmester és Eduard Böhme altiszt nem vették észre a történetet és folytatták útjukat, előbbi így emlékezett vissza az akcióra: „(...) Sokkal értékesebb volt számomra a felfedezés, hogy a Cima Pomagagnont ma felhőréteg fedi, és zavartalanul repülhetek át fölötte. Az olaszokat, akik tegnap a géppuskáikkal rendszeren megszórtak, és az új Parasolom több találatot kapott, dühösek lehetek, hogy ma semmit sem árthattak az »átkozott repülőnek«. Időközben feltűntek már Cortina első házai, 1500 m-rel voltam felettük, mindent előkészítettem a kioldáshoz, pontosan rárepültem a célra, megbecsültem, mennyit kell előre tartanom, aztán ledobtam a hét bombát. A becsapódást persze nem tudtam megfigyelni, mivel eléggé el voltam foglalva a széllelésekkel, amelyek itt különösen hevesek voltak, és a gépemet egyensúlyban kellett tartanom. Gyorsan kerekelt oldottam. (...)

¹⁸ *Eugen Steinner-Göttl Edler von Aurig*: Radioschießen im Hochgebirge Südtirols. ÖStA KA LA PA Hptm. Eugen Steinner-Göttl. Ugyanezen címmel megjelent: *Neumann* 1923. 23–24. o.

¹⁹ *Rastelli* 1994. 193., 242. o.

²⁰ *Gentili – Varriale* 1999. 429. o.

A repülésiünk viszont sikeres volt. Ahogy a vezetőnk, Hailer főhadnagy néhány nappal később közölte, hadifoglyok vallomásai szerint tizenegy bomba eltalálta a célt.²¹

Augusztus második felében az osztrák–magyar gépek is újfent bombatámadásokkal igyekeztek befolyást gyakorolni a harcok alakulására, 15-én és 22-én újfent Schio városára dobták le terhüket, utóbbi alkalommal – amikor Eugen Steinner-Görtl százados és Johann Čalogović főhadnagy egy, az olasz hadseregnek dolgozó ruhagyárat céloztak meg 500 méteres magasságból – az aláhulló bombák megölték egy asszonyt és egy katonát.²²

Az addigi legnagyobb hatású támadást azonban augusztus 25-én kivitelezték, még-hozzá a Trienttől légvonalban „mindössze” 90 km távolságra, de messze az ellenséges hátsószáiban fekvő Brescia ellen. A vakmerő tettet ismét a Flik 17 századparancsnoka vállalta magára: „Másnap reggel, augusztus 25-én hajnali 5 órakor startoltam Čalogović-csal mint megfigyelőtiszttel, és 4 db 10 kg-os bombával a fedélzeten. Az időjárás szép volt és csendes; a völgyekben hajnali köd. A »Gral«-om jól dolgozott és vitt a Vezzano–Sarca-völgy–Riva–Garda-tó–Saló felett. A Garda-tó felett páraréteg húzódtott, amely könnyedén beburkolt bennünket. 2300 m-en $\frac{1}{4}$ gázra állítottam a motort, és szinte hangtalan siklással lopóztam 10 km-es távolságból a lőszergyárhoz, amelyet már jól ismertem a tervekből. Széles ívben, délről érkezve pontosan 1000 m magasan voltam, amikor közvetlenül a gyár előtt felhagytam a beigazítással, és teljes gázt adtam. Erősen zúgott a motor.

Két bomba lehullott. Čalogović erősen figyelt és rám kiáltott: »1 találat az elektromos létesítményben, 1 találat a lőszerüzemben!« Elégedetten teszem meg a köröm, hogy ismét délről repüljek rá. Aztán hirtelen – megfagy a vér az ereimben, a motor köhög, egyre alábbhagy, hogy aztán végül teljesen leálljon. Ösztönösen ellenőrzöm az összes műszert. Semmi nem hibádzik, minden rendben. Čalogović rémülten kérdezi: »Mi van?«²³ A repülőgép motorja azonban megadta magát és leállt, már úgy festett, kényszerleszállás vagy zuhanás lesz a vége a bevetésnek, „de a motor megakad, minden erőfeszitésem nélkül, mintha varázsütésre, újra összeszedi magát, mind hangosabban, egyre gyorsabban, míg nem egyszer csak teljes fordulatszámú (siklórepülésben!) valósággal bömböl és a repülőgép felágaskodott. Időközben az 1000 m-es magasságunkból jelentősen veszítettünk. (...) – Most, hogy a motor újra panasz nélkül dolgozik, előbb vissza a kedves lőszergyárunkhoz! Čalogović dirigált szigorúan a cél felé. Ismét 2 bomba hullott alá. És újra hallom mögöttem kiabálni: »1 találat akkumulátorüzemen, ahol lángol is, 1 találat a töltényhüvelygyáron!« A támadásunk összmérlege így hangzott: 4 kicsi 10 kg-os bomba, 4 telitalálat! Többet nem lehetett elvárni. A derék megfigyelőtisztem nagyszerű teljesítménye!²⁴

A néhány nappal később, a parancsnokságról érkező beszámoló szerint a bresciai fegyvergyár háromnegyede elpusztult, 20 személy életét veszítette a támadásban, 80 pedig megsebesült. Ez nyilvánvaló túlzás, hiszen négy kisméretű bomba képtelen lett volna ilyen mérvű pusztítást végezni, a hivatalos olasz adatok szerint azonban így is megölték hat civilt, sokakat pedig megsebesítettek a robbanások.²⁵

²¹ Kastner 1998. 10–12. o.

²² Rastelli 1994. 194. o.

²³ Eugen Steinner-Görtl *Eidler von Aurig*: Vernichtung der Munitions-Fabrik Brescia. ÖStA KA LA PA Hptm. Eugen Steinner-Görtl.

²⁴ Uo. A visszaemlékezés közel azonos szöveggel, ugyanezen alcímmel még megjelent: Neumann 1923. 50–53. o.

²⁵ Rastelli 1994. 194. o. Egy hónappal későbbi, olasz hadifoglyoktól származó információk szerint a fegyvergyárban keletkezett anyagi kár meghaladta az egymillió lírát.

A betolakodó elhárítására levegőbe emelkedtek a Garda-tó partján állomásozó Sezione Idro di Desenzano FBA típusú repülőcsónakjai, de nem sikerült a támadóra bukkanniuk. Az akció viszont mégis érzékenyen érinthette az olasz katonai vezetést, mivel két nappal később egy repülőegységet (1^a Squadriglia Farman) helyeztek át a városba, egészen október 6-ig települtek itt, amikor egy kétgépes különítmény hátrahagyásával Veronába költöztek. Helyette október 2-án Bresciába érkezett a 3^a Squadriglia Caccia, amely mint vadászalakulat, már kimondottan a légvédelmet volt hivatott ellátni. A század az említett különítményt további három Aviatik típusú repülőgéppel kiegészítve őrködött a város nyugalma felett.

A „légi háború” hevesességét – pontosabban annak hiányát – jól jellemzi, hogy az LFT kimutatásai szerint öt hónap alatt mindössze három alkalommal léptek harci érintkezésbe egymással az osztrák–magyar és olasz repülők Dél-Tirol égboltján. Október 7-én délelőtt Hans Mandl főhadnagy pilóta és Leopold Urban főhadnagy megfigyelő Lloyd C.I (41.06) felderítőgéppükkel repülve Folgaria–Lavarone térségében két Caproni bombázóval találkoztak, és 35 perces légi harc bontakozott ki közöttük. Az ütközet meglehetősen egyoldalú volt, mivel az osztrák–magyar legénység két Mauser pisztollyal, míg az olasz hárommotorosok egy–egy géppuskával rendelkeztek, így nem csoda, hogy a saját felderítő hagyta el az összecsapás színhelyét. Október 23-án délelőtt ugyanez a személyzet a 42.03 jelű Lloyd C.II-es fedélzetén egy olasz Farmannal akaszkodott össze, és bár fegyverzet tekintetében ismét hasonló volt a felállítás, ezúttal az ellenséges felderítő távozott a harcterről. November 9-én 10.00–11.45 között Levak főhadnagy pilóta és Čalogović főhadnagy egy megfigyelés során bombatámadást intézett egy olasz célpont ellen, amikor/hazafelé úton találkozott egy olasz Farmannal, a támasztékra felállított karabély azonban nem lehetett ellenfele a géppuskának, így ismét a Flik 17 felderítője fogta menekülőre.²⁶

Az olasz 12^a Squadriglia feljegyzései nyomán két további összecsapás is ismert 1915. november 7-ről. Előbb Fernando Bonazzi hadnagy gépe kapott találatot egy légi ütközet során, majd a század két felderítőgépe – Giulio Adelasio tizedes pilóta és Giuseppe Maceratini hadnagy megfigyelő, valamint Eligio Cruciani őrmester pilóta és Antonio Stefani hadnagy megfigyelő legénységgel a fedélzetükön – felderítőútjuk során találkozott össze két ellenséges repülőgéppel, amelyeket menekülésre kényszerítettek. November 2-án pedig a Sezione Idro di Desenzano egyik FBA típusú repülőcsónakja – Agostino Folin alhadnaggal a kormányánál – ütközött meg egy ellenséges géppel.²⁷

1915. novembere meghozta a légi hadviselés jelentős átalakulását a dél-tirol fronton – természetesen akkori léptékkal mérve. Ehhez két dolog szükségeltetett: egy új alakulat, új repülőgéptípussal. Különösen ez utóbbi bizonyult meghatározónak. A wien-floridsdorfi Lohnerwerke GmbH legsikeresebb terve a Lohner B.VII típusban öltött testet, 150 LE-s Daimler motorjával és erős, robosztus szerkezetével kiválóan megfelelt a hegyvidéki front követelményeinek. A személyzet véleménye már az első bevetéseket követően szinte egyöntetűen pozitív volt. A távolfelderítő és bombázó feladatokra használt Lohner B.VII-essel egy igazán hatékony fegyver került az osztrák–magyar repülők kezébe, amelynél nem kellett aggódniuk, hogy cserbenhagyja őket az esetenként öt–hat órás, javarészt ellenséges terület felett megtett utak során. Bár fegyverzet tekintetében még viszonylag

²⁶ ÖStA KA LA Lufsiege, Kart. 388.

²⁷ Gentilli – Varriale 1999. 66., 429. o.

kezdetleges (kézi) megoldásokkal bírt, a megfigyelő mellett kb. 80 kg bomba szállítására volt alkalmas.²⁸

Az első támadás alkalmával november 14-én három osztrák–magyar repülőgép indult Verona ellen – Eugen Steinner-Göttl százados szerint a támadást revánsnak szánták a repülők szállásául szolgáló triezsti Miramare kastély ellen előző nap végrehajtott olasz bombázásra. A századparancsnok beszámolója jól szemlélteti a légi hadviselés e kezdeti szakaszában felmerülő nehézségeket: „Ez volt az első nagyobb kötelékrepülésünk Dél-Tirolban, méghozzá a repülők saját kezdeményezésére. Sajátos időjárási hangulat fogadott bennünket a magasban: heves déli szél (Föhn), erős szellőkések és kellemes meleg, amely talajhőmérséklettel különös kontrasztot alkotott. Szóval az Etsch-völgy felett húztunk oda-felé, és élveztem a felhők és a hegyek egyedülállóan szép, mesés, sárgás-vörös megvilágítását. Az repülőt a Trient közelében lévő repülőterünkről Veronába mindössze 80 km-t tett ki, tehát egy távolság, amelyhez az akkori repülőgépeknek kb. 30 perc szükségeltett. És mégis az uralkodó ellenszél miatt egy teljes órát repültünk odáig. Végre megérkezve Verona fölé, heves tüzéségi tűz zendített rá ellenünk. Én épp a megfigyelőtisztemmel, Johann Čalogović főhadnaggyal a célunkra történő újbóli rárepüléssel voltam elfoglalva, amikor hirtelen egy dübörgő csattanást hallottam mögöttem. Villámgyorsan hátranézek és megláttam egy srapel robbanásfelhőjét alig 50 méterre mögöttem ugyanazon a magasságon. Az átkozott!²⁹ 1-2 másodperccel korábban lövik és szétporladtunk volna! Csináltam egy meredek leborítást és egy éles kanyart, csak hogy elég gyorsan változzon a magasság és az irány, mielőtt a következő lövés érkezik. 2000 m-ről (a megállapodás szerinti kioldási magasság) 1700 m-re kerültem, és a repülési irányomtól is eltértem. Repültem és repültem, Verona már messze mögöttem volt. De hová tűnt? Körülnéztem, sehol nem láttam másik repülőt; viszont észrevettem előttem – a Garda-tó déli csúcsát. Tehát közvetlenül az ellenséges terület belsejébe tartok – oh, botrány! Čalogović hevesen veregeti a jobb vállamat, jobbra fordulok és csak most látom az Etsch-et, ami egyenes kivezet engem Trientbe. Hazafelé gyilkos tempót megyünk; a hegyek és települések csak úgy rohannak el mellettünk – 20 perc alatt legyűrtük a távolságot, amihez az odaúton 1 órára volt szükség.”³⁰

Természetesen Čalogović főhadnagy is megszabadult a bombáitól időközben, ahogy a másik két megfigyelő. A város különböző részeire ledobott 15 bomba minden korábbinál nagyobb pusztítást okozott, a robbanások következtében 37 személy vesztette életét, 29 súlyosan, 19 pedig könnyebben sebesült meg. A legtöbben a zöldségpiacon estek áldozatul, itt 19 személyt ölt meg egy aláhulló bomba.

A Flik 7 repülőgépei az ezt követő héten lényegében naponta intéztek bombatámadásokat stratégiai célpontok ellen, ezeknek egy része – elsősorban a hátországbeli nagyvárosok esetében – inkább lélektani hatással bírt. November 15-én három gépből álló kötelék bombázta Bresciát, olasz adatok szerint 8.30-kor két osztrák repülőgép dobott le 15 bombát, amelyek öt személyt megöltek, 10-et pedig megsebesítettek. Bár a 3^a Squadriglia Caccia

²⁸ Grosz – Haddow – Schiemer 1993. 43. o.

²⁹ Az eredeti szövegben egy sajátos osztrák szitokszó szerepel: Himmelfix-Loudon! A szóösszetétel második fele Gideon Ernst Freiherr von Loudon (vagy Loudohn, illetve Loudon; 1717–1790) osztrák hadvezér nevéből származik, az ok azonban, amivel ezt kiérdemelte, nem ismert.

³⁰ Eugen Steinner-Göttl Edler von Aurig: Revanche pour Miramare. ÖStA KA LA PA Hptm. Eugen Steinner-Göttl.

gépei egy sor bevetést repültek a támadók elfogása érdekében, nem jártak sikerrel. Másnap Ala és Borgo városa szerepelt a célpontok között, 17-én pedig egy újabb kötelék Bellunót támadta. November 19-én és 20-án Schio ellen indultak az osztrák–magyar gépek, a bombázások egy katona életét követelték, és nyolc maradt sebesülten a robbanások környezetében.³¹ Az év utolsó hónapja már korlátozottabb légi tevékenységet hozott, mivel az első két hétben az időjárás lényegében megakadályozta, ezt követően pedig az osztrák–magyar repülők ismét a felderítésre koncentráltak, és az olaszok is csak néhány bombatámadást hajtottak végre ellenséges erők ellen.

A novemberi Verona elleni támadás különösen meghatározónak bizonyult az olasz hadvezetés számára, mivel a főparancsnokság (Comando supremo dell'Esercito) azonnal intézkedést eszközölt a város légvédelmének fejlesztésére. December 1-jén a város védelmére felállítottak egy vadászrepülő-századot 4^a Squadriglia Caccia néven, amely négy Aviatik típusú repülőgéppel kezdte meg működését Verona repülőterén, később azonban további erősítések nyomán öt Aviatik és négy Farman géppel komoly erőket tudott felvonultatni az esetleges betolakodókkal szemben. December hónapban további átszervezésekre is sor került az olasz repülőerők részéről. Ennek köszönhetően egy repülőcsoport-parancsnokságot (Comando III Gruppo) helyeztek Veronába az e frontszakaszon küzdő 1^a Armata alárendeltségébe, amelyhez immár 6 repülőalakulatot vezényeltek.³²

<i>Alakulat</i>	<i>Típusa</i>	<i>Repülőgépei</i>	<i>Állomáshely</i>
5 ^a Squadriglia Offesa	bombázó	Caproni	Verona
1 ^a Squadriglia	felderítő	Farman	Verona/Brescia
12 ^a Squadriglia	felderítő	Farman	Asiago
3 ^a Squadriglia Caccia	vadász	Aviatik	Brescia
4 ^a Squadriglia Caccia	vadász	Aviatik	Verona
Sezione Idrovolanti	vízi	FBA	Desenzano del Garda

A folyamatos átszervezések révén tehát 1915 végére komoly túlsúlyba kerültek az olasz repülőcsapatok a dél-tiroli fronton, hiszen az LFT továbbra is mindössze két századot tudott felvonultatni velük szemben. Hozzá kell tenni azonban, hogy a kezdeményezést csak 1916 elejétől igyekeztek átvenni, az első komoly támadásra 1916. január 10-én kerül sor. Ekkor nem kevesebb, mint hat gép – köztük három triplamotoros Caproni – bombázta Gardolo repülőterét, míg egy-egy gép Rovereto, illetve Trient vasútállomását.³³ A harcok második évében az olasz légi fölény kialakulásának lehetünk tanúi, amely elsősorban a Caproni bombázók és ősztől a fűrge vadászrepülőgépek megjelenésének köszönhető. Osztrák–magyar oldalról ezt újabb repülőszázadok felállításával és a dél-tiroli frontra történő áthelyezésével, valamint a sokoldalú és megbízható, nem utolsósorban pedig jó telje-

³¹ Rastelli 1994. 194–195. o.; ÖStA KA NFA Rayonskommando Südtirol. Kart. 1013.

³² Gentili – Varriale 1999. 75. o. 1916. április 8-ig, amikor sor került az olasz repülőegységek végleges átszámolására, az egyes alakulatok nevében feltüntetésre került, hogy milyen feladatra hivatottak (Artiglieria, Caccia, Offesa) és/vagy az általuk használt géptípust, amelyből erre következtetni lehetett.

³³ Di Martino 2013. 91. o.; Gentili – Varriale 1999. 54., 67., 99. o.

sítményű Hansa-Brandenburg C.I típusú felderítőgép minél szélesebb körű alkalmazásával igyekeznek ellensúlyozni.

Összességében elmondható, hogy a légi háború első éve Dél-Tirolban kiegyensúlyozottan alakult. Az egyetlen eltolódást ezen egyensúlyi helyzetben a Flik 7 megérkezése és a Lohner B.VII repülőgépek bevetése okozta, ám kizárólag az offenzív tevékenységben és csak rövid időre valósulhatott meg. Az olasz fél gyorsan reagált, és átszervezésekkel átbillentette a mérleg nyelvét. Ugyanakkor fontos kiemelni az osztrák–magyar bombatámadások nyomán kiépített területi légvédelmi rendszert, amelyet a háború teljes ideje alatt példaértékűen valósított meg az olasz hadügyi vezetés, hiszen a frontvonalhoz közelebb eső vagy közel került, stratégiai szempontból fontossággal bíró városok védelmét szinte hézagmentesen oldották meg.

Az 1915. évben a rendelkezésre álló repülőgép-mennyiség és repülőszemélyzet még magától értetődően nem tett lehetővé tömeges légi tevékenységet. Mindez a haditechnika jelentős mértékű fejlődésével azonban rendkívül gyorsan megváltozott. Amíg ugyanis 1915-ben, tehát bő hat hónap alatt a Flik 17 90 ellenség feletti bevetést hajtott végre, a Flik 7 pedig mintegy másfél hónap alatt 40-et teljesített, addig a legmozgalmasabbnak számító hónap, 1917 novemberének második felében a 11. Armeekor alárendeltségébe tartozó nyolc repülőszázad két hét alatt 244 bevetést repült (és ezalatt 94 légi harcot vívtak meg).³⁴ A ritkaságszámba menő összecsapások mennyisége is rövid idő alatt jelentősen emelkedett, hiszen már 1916. május–július hónapokban is havi 15, de akár 40 légi ütközetet is megvív-tak a tiroli égbolton.³⁵ Ezzel együtt természetesen mindkét oldalon nőtt az áldozatok száma is és a háború utolsó évére az olasz front légi háborúja is – ha hevesességében el nem is érte, de – hasonlatossá vált a nyugati front poklához.³⁶

³⁴ ÖStA KA NFA Rayonkommando Südtirol. Fliegermeldungen. Kart. 1013.; Armeekoroberkommando, Chef des Luftfahrwesens. Kart. 641. Összehasonlításképp az olasz alakulatok 1915-ös teljesítménye a dél-tiroli fronton: az 1^a Squadriglia 151 (ennek egy jelentős részét más frontszakaszon), a 12^a Squadriglia 137, a 3^a Squadriglia Caccia pedig 41 bevetést repült. A többi egység adatai nem ismertek.

³⁵ ÖStA-KA LA. Luftsiege, Kart. 388.

³⁶ A dél-tiroli repülőszázadoknak mindössze két veszteséget kellett elszenvednie a vizsgált időszakban: 1915. november 19-én Adolf Janousek főhadnagy, a Flik 17 megfigyelője vesztette életét bevetés során, de ismeretlen körülmények között, Georg Kraigher tart. hadnagy, a Flik 7 pilótája pedig 1915. december 21-én 9.30-kor emelkedett levegőbe a 42.11 jelű Lloyd C.II-es felderítőgéppel, ám útközben kényszerleszállást hajtott végre és olasz fogságba esett. A harci veszteségek mellett egy baleset is történt: 1915. november 19-én Hilarius Fradt tizedes gyakorlórepülés közben halt meg. Frank 1973. 195. o. *Nachrichtenblatt der k. u. k. Luftfahrtruppen*, Vol. I. Nr. 9. Vienna, 1918. febr. 28. 22. o.; ÖStA KA LA PA Georg Kraigher. Az olaszok részéről egyetlen veszteség ismert: 1915. november 20-án Giulio Adelasio tizedes pilóta és Giuseppe Maceratini hadnagy megfigyelő a 12^a Squadrigliából felderítést végzett a Folgariai-fennsíkon, amikor ellenséges tűz érte a gépüket és Maceratini megsebesült egyik lábán – ennek ellenére folytatták a feladatukat. Gentilli – Varriale 1999. 66. o.

BIBLIOGRÁFIA ÉS RÖVIDÍTÉSEK

- Desoye* 1944. *Desoye, Reinhard Karl Boromäus*: Die k. u. k. Luftfahrtruppe – Die Entstehung, der Aufbau, die Organisation, der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918. (Magisterarbeit) Wien, 1994.
- Di Martino* 2013. *Di Martino, Basilio*: L'Aviazione italiana e il bombardamento aereo nella Grande Guerra. Roma, 2013.
- Frank* 1973. *László, Frank*: K. u. k. Fliegerkompagnie 17, Austro–Hungarian Air Service. *Cross & Cockade Journal*, Vol. 14/3. 1973.
- Gentili – Varriale* 1999. *Gentili, Roberto – Varriale, Paolo*: I Reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra. Roma, 1999.
- Grosz – Haddow – Schiemer* 1993. *Grosz, Peter M. – Haddow, George – Schiemer, Peter*: Austro–Hungarian Army Aircraft of World War One. Mountain View, California, 1993.
- Kastner* 1998. *Kastner, Reinhard*: Bayerische Flieger im Hochgebirge. Gröbenzell, 1998.
- Meindl* 2003. *Meindl, Karl*: Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen. Italienische Front, 1915–1916. Ansfelden, 2003.
- Neumann* 1923. *Neumann, George Paul*: In der Luft unbesiegt. Erlebnisse im 1. Weltkrieg. Lehmanns, 1923.
- ÖStA KA LA
ÖStA KA LA PA
ÖStA KA NFA
- Peter* 1981. *Peter, Ernst*: Die k. u. k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Oesterreich–Ungarns 1914–1919. Stuttgart, 1981.
- Rastelli* 1994. *Rastelli, Achille*: I bombardamenti sulla città. In: *Ferrari, Paolo* (ed.): La Grande Guerra Aerea 1915–1918. Valdagno, 1994.