

HADNAGY ATTILA

FISCHAMENDTŐL NAGYVÁRADIG, AVAGY EGY 1915–1916-BAN KÉSZÜLT KÉPSOROZAT KUTATÁSA

Bevezetés

Fischamend a bölcsője az Osztrák–Magyar Monarchia repülésének. Működött itt léghajó- és repülőgépgyár, tesztelő üzem és repülőtér, valamint kiképzőbázis is. Fischamend végigélte a repülés izgalmas kezdeteit a virágkoron át a hanyatlásig, a két vesztes világháború drámai következményeit.

Több mint 100 évvel ezelőtt, 1909 júniusában hozott határozatot a K.u.K. katonai közigazgatása egy Katonai Aeronautikai Intézet létesítéséről. Ennek Fischamend lett a kiválasztott helyszíne. Fischamend neve hamarosan fogalommá vált a repülésben. Kis idő után itt találjuk a Monarchia legnevesebb aeronautikai szakembereit. Több világhírű magyar tudós, például Kármán Tódor és Asbóth Oszkár is itt tevékenykedett az 1910-es években. Kármán terveit alapján építették meg a szélcsatornát, valamint Kármán és Asbóth közreműködésével született meg a helikopter repülési elvei alapján működő, egy helyben lebegő kötött tüzéségi megfigyelő, a PKZ.

Kezdetben léghajózási kísérletek folytak Franz Hinterstroisser ezredes vezetése alatt. Kormányozható ballonok és hatalmas hangárok épültek, valamint itt zajlott a hozzájuk tartozó legénység kiképzése is. Az első fischamendi léghajó az *M I Parseval* volt, melyel már 45 km/h sebességet értek el. Ezt követte 1910-ben a *Lebaudy*, 1911-ben az *M III Körting* és 1913-ban a *Stagl-Mannsbarth* megépítése. 1914-ben, a *Körting* lezuhanása után a léghajók fejlesztése leállt.

A fischamendi repülőgépek története 1912-ben kezdődött a Lohner „nyílrepülőgépek” gyártásával. 1913-tól már kutatással, átépítésekkel és motorok javításával is foglalkoztak. A gyár egyre terjeszkedett, a termelést sikerült felfuttatni a kívánt mennyiségre. Így 1915 és 1918 között a *Brandenburg B. I* és *Lohner B. I* és *II* típusú oktató-repülőgépekből 470 darabot gyártottak.

Az első világháborút lezáró 1921-es békeszerződés szomorú végét jelentette ennek az üzemnek is. Előírták a repülőgépek szétszerelését (ami sokszor szó szerint a motorok kalapáccsal való szétverését jelentette), a gyártógépek leszerelését, a tervezőgárda szélnek eresztését. Mint fő háborús ellenfelek, az olaszok felügyelték a fischamendi arzenál elpusztítását is. A kísérleti laboratóriumot és a kísérleti fázisban lévő PKZ-2 gépet Olaszországba szállították.

A második világháború alatt ismét történtek fejlesztések, de már csak részfeladatok jutottak Fischamendnek. A világháború legendás vadászgépéhez, a Messerschmitt

ME 109-hez gyártottak szárnyakat. Ezért a település ismét az ellenség célkeresztjébe került, 1944 áprilisában sok áldozattal járó, szövetséges bombatámadás érte az üzemet és Fischamendet.¹

A képsorozat

Nemrég a birtokomba került egy 104 db-os képsorozat az első világháborús Osztrák–Magyar Monarchia harci repülőiről, a repülőgépek készítéséről.² A képekről nagyfelbontású szkennelt változatokat készítettem, majd digitálisan javítottam a képek élességét és kontrasztját. Ily módon részleteiben is átvizsgálva a képeket, sikerült több helyszínt és repülőgépet is beazonosítani.

Alapjába véve a képek jó minőségben vészelték át az elmúlt közel 100 évet. Repüléstörténeti munkákat vontam be a vizsgálatba, hogy megállapítsam, a képek pontosan mit is ábrázolnak.³ A fotók a Monarchia legnagyobb repülős bázisán készültek, a Bécs melletti Fischamendben, ahol repülőgépgyár és reptér is üzemelt. A sorozat a repülőgépgyártás teljes munkafolyamatát megörökíti; a légszavarak asztalos munkái, a szárnyak vászonozása, festése, a motorok összeszerelése mind-mind szerepel a képeken. Érdekesség, hogy több pilóta is szerepel a fotósorozaton.

Mint a *Magyar repülés története* című könyvből megtudható, ezen az osztrák légi bázison is szolgáltak magyar pilóták – osztrák parancsnokság alatt, s könnyen lehet, hogy a képeken magyarok is vannak. Ennek azonban már nem sikerül utánajárni. Érdekesség a két korabeli légifotó is. Az egyik egy bombázott terület becsapódási tölcseirei láthatók. A másik – ez is ritkaság – egy frissen lezuhant gép fotója, a roncs mellé állított őrséggel.

Mivel több képen olvashatóak a gépek lajstrom számai, így azok alapján beazonosíthattuk a repülőgépeket. Ezek az alábbiak:⁴

1. 73.06 *(Lásd a 10. képet!)*

Lohner B. I (Fd) Umbau (azaz átépítés) Dm 90 motorral, (Daimler 90 LE)

2. 74.34 és 74.38 *(Lásd a 27. és 11. képet!)*

Lohner B. II (Fd) Umbau H 85 motorral, (Hiero 85 LE)

A fischamendi repülőgépgyárban készültek 1915 és 1916-ban.

¹ Napjainkban már csak egy sportrepülőtérről emlékezteti Fischamendet a hajdani dicső múltra. 2009 júniusában itt emlékeztek meg a repülőgépgyár alapításának századik évfordulójáról, mely alkalomból nagyszabású történelmi Repülőnapot rendeztek számos korhű repülőgépet is fevonultatva. A városka gazdag történetét mutatja be a „Heimtmuseum Fischamend“ városi múzeum, ahol sok első világháború korabeli repüléstörténeti emléket is őriznek. <http://www.heimtmuseum-fischamend.at>. (Az utolsó letöltés időpontja: 2012. szeptember 4.)

² A gyűjtemény érdekessége, hogy ez a gazdag korabeli képanyag egy nagyváradi fészerekből került elő pár évvel ezelőtt. Odakerülésének okáról, módjáról senki sem tudott felvilágosítást adni. Az anyag megtalálójá egyik Nagyváradon élő rokonom, de ő sem tud semmit a képek eredetéről, egy ház megvásárlása utáni lomtalanításkor bukkant rá. Talán valaha egy nagyváradi pilóta vagy repülési szakember is dolgozott Fischamendben és még ő hozta haza a képeket.

³ *Csanádi Norbert – Nagyváradi Sándor – Winkler László: A Magyar repülés története.* Budapest, 1977. Külön köszönetet mondok Czirók Zoltán repüléstörténeti szakembernek és Czizler Klárának a Magyar Repüléstörténeti Társaságtól a gyors és önzetlen segítségükért.

⁴ Adatok: *Erwin Hauke, Walter Schroeder, Bernhard Tötschinger: Die Flugzeuge der k. u. k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914–1918.* Graz, 1988. című könyv szerint.

3. 14.53 (*Lásd a 12. képet!*)

Lohner B. III (U) Dm 100 motorral, (Daimler 100 LE)

Az albertfalvai UFAG gyárban (Ungarische Flugzeugfabrik A.G.) készült 1915-ben.

A repülőgépek történetéből

Lohner B. I (Fd) – 73-as sorozat

A Lohnerwerke GmbH (Wien-Floridsdorf) első katonai repülőgépeinek alapját 1910-ben Hans Umlauff von Frankwell katonatiszt és diplomás mérnök tervei alapján készült Pfeilflieger (Nyílrepülő) képezte. Az első ilyen sorozatban gyártott típus a Lohner B. I-es volt 11-es sorozatszámmal, 31 példány készült belőle (11.01-31) és mindegyiket „B” betűvel kezdődő névvel is ellátták. Az osztrák–magyar csapatok mobilizálásakor, 1914. július 25-én a hadsereg rendelkezésére álló 39 repülőgépből 30 Lohner B. I típusú volt, igaz, 11 raktárban vagy szerelés alatt – nyilvánvalóan az első harci bevetések jelentős részét is ezekkel a gépekkel repülték.

Amikor 1915 közepén a típust visszavonták a frontról, 16 került Fischamendbe a repülőgépzembe (pontos nevén K.u.K. Fliegerarsenal Fligzeugwerk Fischamend) átalakítás céljából. A gépeket kétkormányosra alakították, a géptörzs átszabása mellett pedig a Karl Saliger mérnökhadnagy – aki a Fliegerarsenalban dolgozott – által tervezett erősebb szárnycellákkal is ellátták őket. Az újratervezett és átépített Lohner B. I-es oktatógépek alkották a 73-as sorozatot. 1915 decemberében az üzem elkezdett 20 új Lohner B. I (Fd) gépet is építeni a következő sorozatszámokkal: 73.13–14, 73.16–24, 73.26–34.⁵

Amikor 1916 októberében a gyártás a végéhez ért, a sorozat 73.01–36 számozása kompletté vált. A gépeket 90 vagy 100 LE-s Daimler motorral látták el és kiképző alakulatoknál szolgáltak – a Flek 1-6 és 13-nál,⁶ valamint a Schulkompanie 1 és 2-nél. 1917. július 1-jén még 20 példány volt szolgálatban a kiképző egységeknél.

Leírás:

motor: Daimler 90 LE,
személyzet: kettő, egy pilóta és egy megfigyelő,
hossz: 8,60 m,
magasság: 3,40 m,
szárny fesztáv: 13,40 m,
önsúly: 630 kg,
teljes terheléssel: 970 kg,
maximális sebesség: 115 km/h,
emelkedési képesség: 1,4 m/s.

⁵ A hiányzó számok az átalakított gépek sorozatszámjai, amelyek megegyeznek az eredeti Lohner számozással, például 11.10-esből lett a 73.10-es.

⁶ Flek: Fliegerersatzkompanie, azaz repülőpótszázad.

Lohner B. II (Fd) – 74-es sorozat

A hegyvidéki hadműveletek igényei nyomán a hadvezetés a Lohner B könnyített verzióját rendelte meg a Lohnerwerkétől, amely a Lohner C típus vagy Gebirgsflieger (hegyi repülő) nevet viselte és az új, 85 LE-s Hiero motort kapta, amely 51 kg-mal volt könnyebb, mint a 90 LE-s Daimler, s emellett némi szerkezeti átalakítást is végeztek a típuson. Az eredetileg C-1-25 számozású gépeket 1915 februárjában Lohner B. II 12.01–15 típusjelzéssel, illetve számozással látták el. A típust 1915 májusában vonták ki a frontszolgálatból és Fischamendben új szárnyakkal látták el őket, valamint további módosításokat is végrehajtottak rajtuk.

1916. elején a fischamendi üzem 46 új Lohner B. II oktatógép gyártásába fogott, ez kapta a 74-es sorozatszámot, az utolsó példányt csak 1917. márciusában adták át. (1916 januárjától októberig 32, novemberben 4, decemberben 3, 1917 januárjától márciusig havi két-két példányt adtak át.) További hét darab Lohner-gyártású B. II-est alakítottak át, így a sorozat gépeit 74.01–53 számmal látták el és 85 LE-s Hiero motort kaptak. A Flek 1–7, 12–13 valamint a Schulkompagnie 13-nál repülték mint kiképző gépet. 1917. július 1-jén 45 B. II (Fd) állt a kiképző parancsnokság alárendeltségében és 1918 közepén is még legalább 15 volt szolgálatban.

Leírás:

motor: Hiero 85 LE,
személyzet: kettő, egy pilóta és egy megfigyelő,
hossz: 8,30 m,
magasság: 3,20 m,
szárny fesztáv: 13,00 m,
önsúly: 530 kg,
teljes terheléssel: 920 kg,
maximális sebesség: 125 km/h,
emelkedési képesség: 2,4 m/s.

Lohner B. III (U) – 14-es sorozat

A típus bemutatása előtt szükséges néhány szót ejteni a közvetlen elődről, a 13-as sorozatú Lohner B. III-asról. A Lohner D-típusú Pfeilfliegerből 1913. május 7-én rendelt a Fliegerarsenal hat darabot, a szerződés június 25-én került aláírásra. A gyár augusztus 25. és szeptember 11. között átadta a hat példányt, amelyek mindegyikét „D” betűvel kezdődő névvel látták el. A pályafutásuk azonban nem sikerült túl hosszúra, mivel 1913 nyarán 11 motorproblémából fakadó kényszerleszállást követően a Fliegerarsenal a gépek szétszereléséről döntött és a fischamendi raktárakba kerültek a gondok orvoslásáig. 1913 decemberében újra előkerült a típus és némi módosítást követően 1914. február 1-jén öt repülőképes gépről tett jelentést a gyár, az újabb terhelési tesztek azonban ismét szárnyproblémákat mutattak. Mivel az újabb módosításokkal csak 1914 késő őszeré végeztek volna, a munkákat törölték és négy gépet a Flik 1 állományában a frontra küldtek, miután a hátszági repülőparkban kicserélték a szárnyrögzítéseket és a merevítő csatlakozásait. Két repülőgép gyors elvesztését követően azonban a maradék négy gépet visszarendelték,

a 13.01–04 jelzéssel ellátott B. III-asokat a későbbiekben ritkán repülték, de 1915 októberében kettő még a Flek 2 állományában volt.

A típus szárnyhibái miatt Knoller professzor áttervezte a gép szárnyait, a merevítést teljesen átalakította. Az új szárnyat 1914 novemberében elfogadta a Fliegerarsenal és az ezzel ellátott E-típusú Pfeilfliegerből 16 darabot rendelt a Lohnertől, 8-at pedig az albertfalvai UFAG-tól (Ungarische Flugzeugwerke AG). Előbbiek E-1-től E-16-ig tartó jelzést kaptak, amelyet 1915 februárjában 14.01–16 sorozatszámokra cseréltek. Utóbbiak előbb E-20-tól E-27-ig tartó jelzést kaptak, amit felcseréltek E-51-től E-58-ig tartóra, ebből lettek a 14.51-58 sorozatszámok. A Lohner 1915 márciusban három, áprilisban 11, májusban pedig két gépet adott át, az UFAG áprilisban kettő, májusban hat gépet. A Lohner gépeiből egy-egy példányt a Flik 2-höz a szerb frontra, a Flik 12-höz Isonzóra és a Flik 16-hoz Karintiába küldtek, de a 100 LE-s Daimler motorral ellátott B. III-asok siralmas eredményt produkáltak. A beszámolók szerint a gyenge motorteljesítmény miatt nem lehetett géppuskával vagy bombával felszerelni, az emelkedési képessége és az akciórádusza pedig lényegében használhatatlanná tette a hegyvidéki frontokon. Az eredmények ismeretében a 14 Lohnerpéldány közül sokat az üzemből egyenesen a kiképző alakulatokhoz küldtek, a Flek 1–5 és 7-hez, amelyeket a frontot megjárt példányok is követtek. 1915 októberére öt Lohnergyártotta B. III-as volt még a kiképző alakulatok állományában, a tervet, hogy átalakítsák őket kétkormányosra, elvetették. 1917 júliusában még négy aktív volt közöttük. Az UFAG által gyártott példányok is hasonló sorsra jutottak, a 14.51-től 14.58-ig számozott gépek a Flek 1–3, 5, 7 és 9-nél szolgáltak. A 14.58-ast a Flik 16-nál szolgált az olasz fronton mint kiképző gép 1916. május–júniusban. A másodfokú kiképzéssel foglalkozó alakulatoknál két UFAG-példány egészen 1918-ig aktív maradt.

A képeken szereplő magyar munkatársak

A képek némelyikén szerepelnek névvel megjelölt személyek. Valószínűleg fontos feladatot láthattak el az akkori repülőgépgyárban, mert több képen is visszaköszönnek ugyanezek a nevek: *Sternisa, Massong, Korbuly (Lásd a 13. képet!)*.

A felsorolt személyeket illetően mindössze a Korbuly névnek sikerült utánanézni. Korbuly László az első világháborúban mint pilóta szolgált. Előbb az orosz fronton a Flik 10-nél mint megfigyelőtiszt, majd pilótakiképzését követően a román fronton a Flik 44 (Flik = Fliegerkompagnie, azaz repülőszázad) parancsnoka lett, a román front megszűnése után pedig 1918 áprilisáig a Piave fronton szolgált. Ezt követően az Aradon folyó pilótaképzésben tevékenykedett, a Flik 9 parancsnokaként. A háború befejeztével a repülőpótszázadból alakul aradi repülőosztály, majd az ebből formálódó 6. repülőosztály parancsnoka lett a Tanácsköztársaság hatalomra jutásáig, amikor is átszökött a fehérekhez. Horthy alatt a kezdetekben repülésügyi előadóként szolgált, majd 1921-ben a szegedi pilótaképzésben is részt vett.

Viszont létezett egy másik Korbuly is, Korbuly János, aki szintén a repülőgép építésben jeleskedett. A Weiss Manfréd Repülőgépgyárnál az 1920-as évek második felében két fiatal főmérnököt említ a szakirodalom, Korbuly Jánost és Korbuly Lászlót. Hogy utóbbi megegyezik-e a fenti parancsnokkal, és hogy melyikük ténykedett esetleg Fischamendben, nem sikerül kideríteni.

Minden esetre a Weiss Manfréd *WM 10 Ölyv* repülőgép típus kifejlesztésében komoly szerepet játszott Korbuly László főmérnök (ő tervezte a motort), akit 1939-ben már mint a gyár igazgatóját említi a korabeli *repülő* sajtó.

Az egyik légcsavaron látható egy *Asboth* felirat (*Lásd a 14. képet!*), ami valószínűleg Asbóth Oszkárra, a neves mérnökre, a későbbi helikopter konstruktőrre utal. Ugyanis abban az időben a fischamendi Katonai Aeronautikai Intézet egyik vezető munkatársa volt Asbóth.

A repülőgépek gyártói

Fd – Flugzeugfabrik des K. u. k. Fliegerarsenals, Fischamend: 1913-tól gyártott repülőgépet.

Lo – Jacob Lohner & Co., Floridsdorf: 1821-ben jött létre. Hosszú és bonyolult átalakuláson ment keresztül a cég: 1851-ben L. Laurenzi & Comp. majd Laurenzi & Lohner 1868-tól Jacob Lohner & Comp. néven kocsis, karosszéria és vagongyár. 1873-ban költözik Wiener-Donauregulierungból Floridsdorfba. 1918 januárjától Lohnerwerke GmbH Wien. 1909-től kezdtek a léghajó és repülőgép gyártást.

U – (UFAG) Magyar Repülőgépgyár Rt, Budapest, Albertfalva: Első Magyar Lég-hajó- és Repülőgépgyár Rt. (Budapest Váci út, a mai Hungária Krt. sarok) néven 1912-ben alapította a Ganz-Danubius, Weiss Manfred és a Hitelbank. A gyár először Lohner „nyíl” típusú kétfedeles gépeket gyártott, később B III-as és B IV-eseket. A gépeket közeli reptér hiányában Rákosmezőn szerelték össze és repülték be. 1914-től UFAG néven jelenik meg.

Fischamend napjainkban

2011. július első hétvégéjén a helyi múzeum meghívására kétnapos látogatást tettem Fischamendben, a Monarchia néhai repülési központjában. *Franz Lorenz*⁷ úr személyében, aki a Heimatmuseum Fischamend igazgatója, egy igazán kedves vendéglátót és barátot ismertünk meg.

A családi hangulatban telt közös ebéd után meglátogattuk a múzeum repüléstörténeti részlegét, ami a városka főutcáján található. A repüléstörténeti gyűjtemény helyhiány miatt költözött külön, a múzeum fő épületéből a település jelképének számító toronyból. A két szobából álló kiállítóterbe lépve Petróczy István fischamendi parancsnok arcképe fogad. Majd számos korabeli fotón keresztül ismerhetjük meg, a 1909-ben alapított Katonai Aeronautikai Intézet, a Kísérleti- és Tervezési Intézet, valamint a repülőgépgyár történetét. Vannak itt korabeli légcsavarak, eredeti léghajó alkatrészek és repülőgépmodellek.

A képek, modellek között több magyar vonatkozásút is találunk. Itt említeném meg, az itteni talán leghíresebb találmányt a PKZ-t. Petróczy István ezredes javaslatára 1916-tól tervbe vették az igen sérülékeny tűzérési megfigyelő léggömbök helyett egy kisebb, de helyből felszálló és lebegésre alkalmas gép fejlesztését. Kármán Tódor professzor vezette

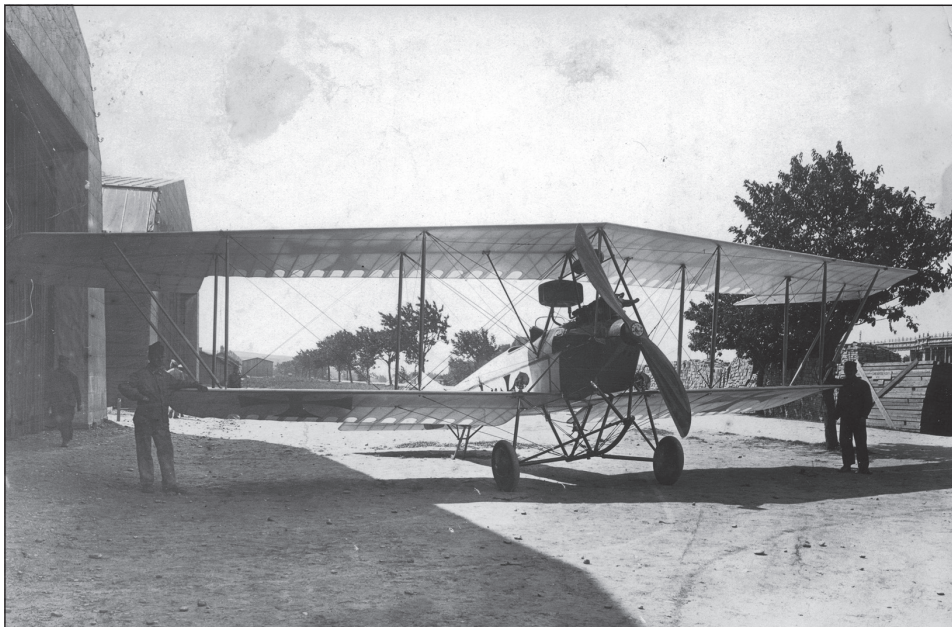
⁷ Itt szeretnék köszönetet mondani Franz Lorenz igazgató úrnak a baráti meghívásért, és hogy lehetővé tette az első világháborús képgyűjteményem helyszínének felkeresését, beazonosítását.

a tervezést, Zurowecz Vilmos cseh származású mérnök a kivitelezést. Petróczy István katonai pilóta, mint a létesítményt igazgató parancsnok vett részt a fejlesztésben. Hármójuk kezdőbetűiből jött létre a P(Petróczy)K(Kármán)Z(Zurowecz).

A „őshelikopter” működéséhez nélkülözhetetlen emelőlégsavar, illetve a repülőgépek propellereinek megtervezése és elkészítése Asbóth Oszkár feladata volt. Méltán érezhetünk némi büszkeséget ennyi magyar név hallatán a Monarchia repülésének úttörői között! Sajnos eredeti PKZ példány nem maradt fenn, de egy kis modellen ezt is megnézhetjük.

Innen a néhai repülőtérré vitt útunk. A füves reptér ma is megvan, 2009 júniusában ismét repülőgép-dübörgés töltötte meg a környéket az itt rendezet megszabású, történelmi repülőnapon. A korabeli szerelőhangárokból is áll még egy, mint vendéglátóink elmesélték ebben készítették a szárnyakat. Ebben az üzemsarnokban szerelték össze az 1910-es években a fischamendi repülőgépek szárnyait. Sajnos a legtöbb repülőgépgyári épület és hangár a szövetségesek 1944. áprilisi bombatámadásában megsemmisült. Így a fénykorában több mint 4000 embert foglalkoztató üzem nagyrésze ma már csak a múzeumi képeken látható. Az egykori füves kifutópálya ma is megtalálható. A kép bal sarkában a 2009-ben állított szélzsákos emlékoszlop felirata látható (*Lásd a 29. képet!*).

Fischamendbe visszakanyarodva felkerestük az akkori társadalmi élet központját, a tiszti kaszinó épületét. Ez teljes egészében megmaradt, ma is díszrendezvényeket tartanak benne. Híven az 1910-es évekhez, homlokzatán most is ott a *k.u.k. Offizierskasino* felirat.



1. kép: Egy Lohner a hangárok előtt



2. kép: Néhányan a pilóták közül



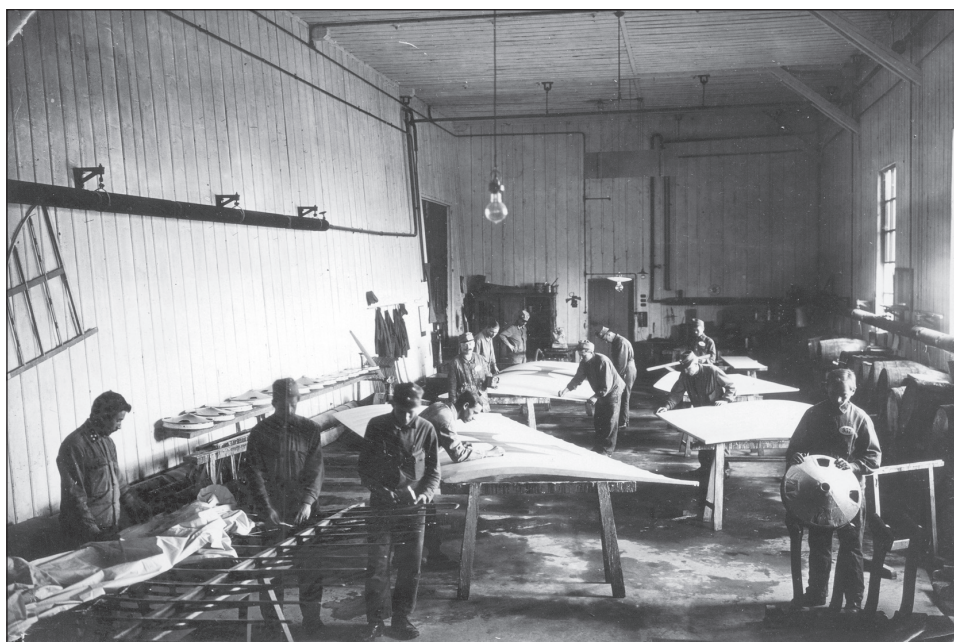
3. kép: Készül a légsavar



4. kép: ...és a repülőgép kormány (Akkoriban még nem használtak botkormányt.)



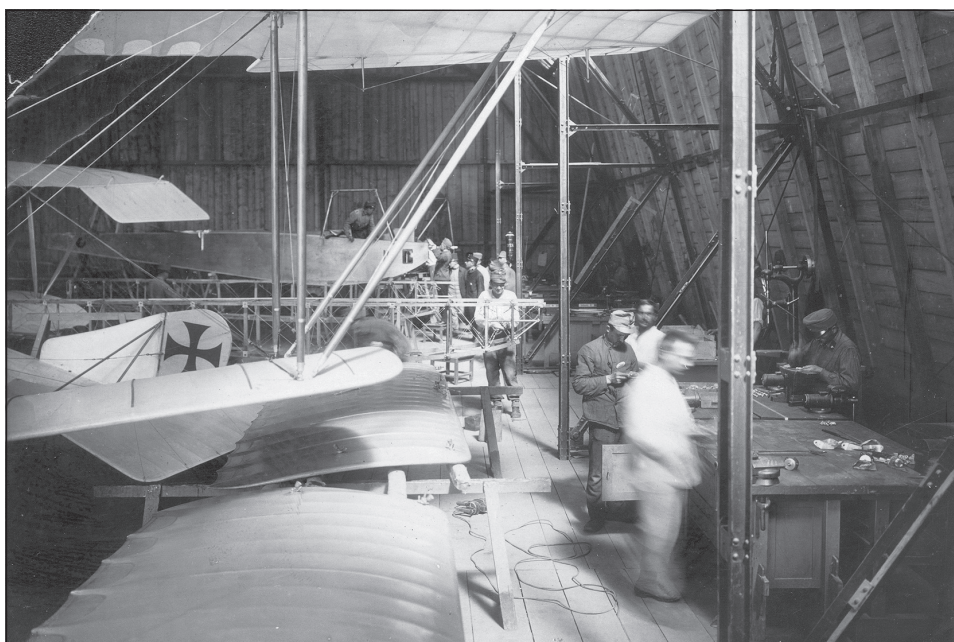
5. kép: Aprólékos munkát jelentett a szárnyszerkezet összerakása



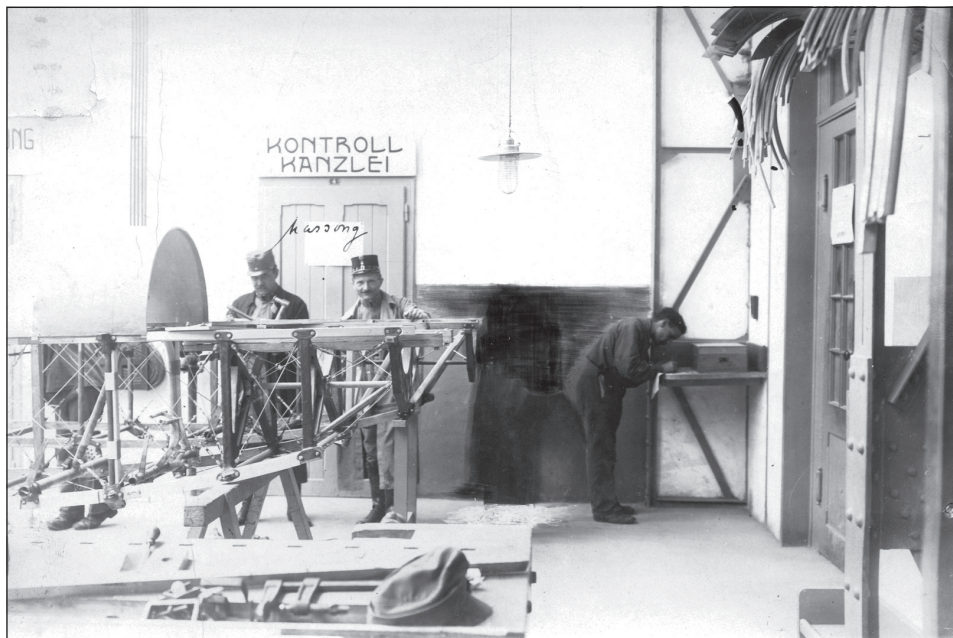
6. kép: Textilhuzat és jelzés kerül a szárnyakra



7. kép: Fém alkatrészek szerelése



8. kép: Munka az egyik összeszerelőcsarnokban



9. kép: Az összerelések ellenőrzése (Massong)



10. kép: Lohner B. I. átépítése a szerelőműhelyben (73.06-os lajstromszámú gép)



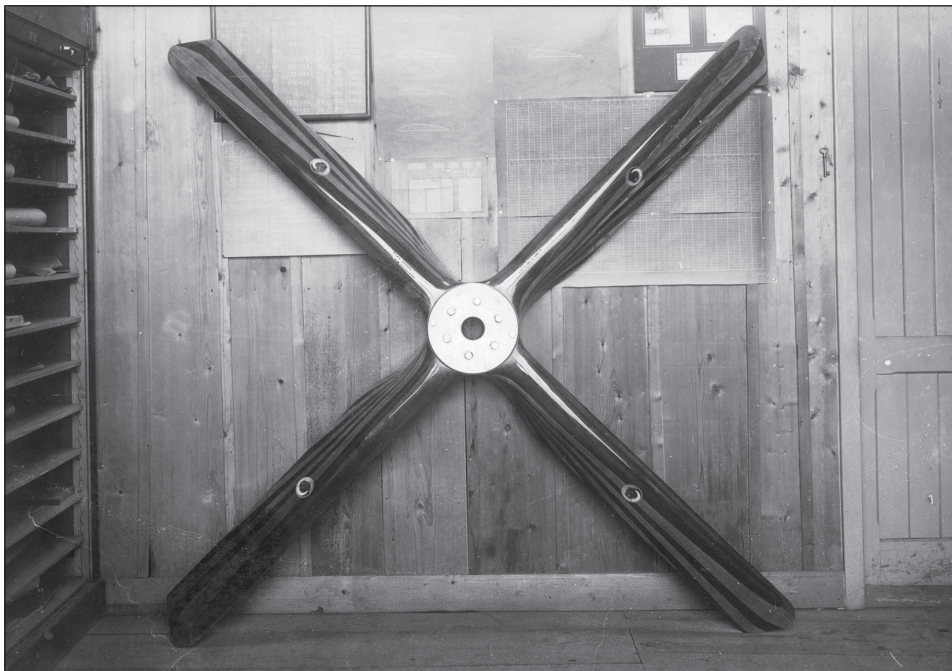
11. kép: Lohner B. II.-k a hangár előtt (A 74.38-as gép a kép jobb oldalán látható.)



12. kép: Egy lezuhant magyar (UFAG) Lohner B. III. (14.53)



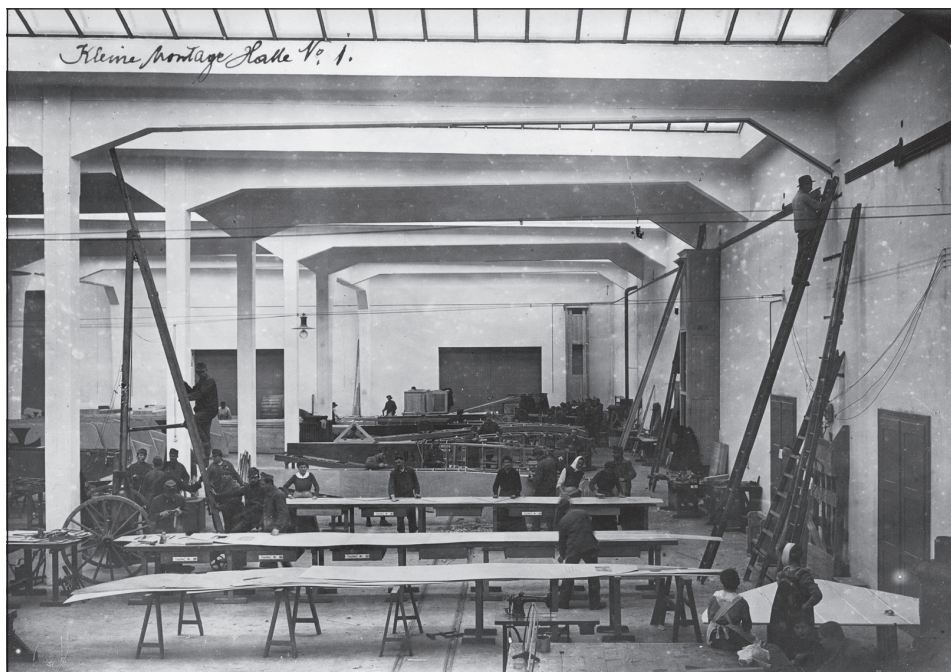
13. kép: Műhelytanácskozás: Sternisa, Massong, Korbuly



14. kép: Az Asboth feliratú légszavar



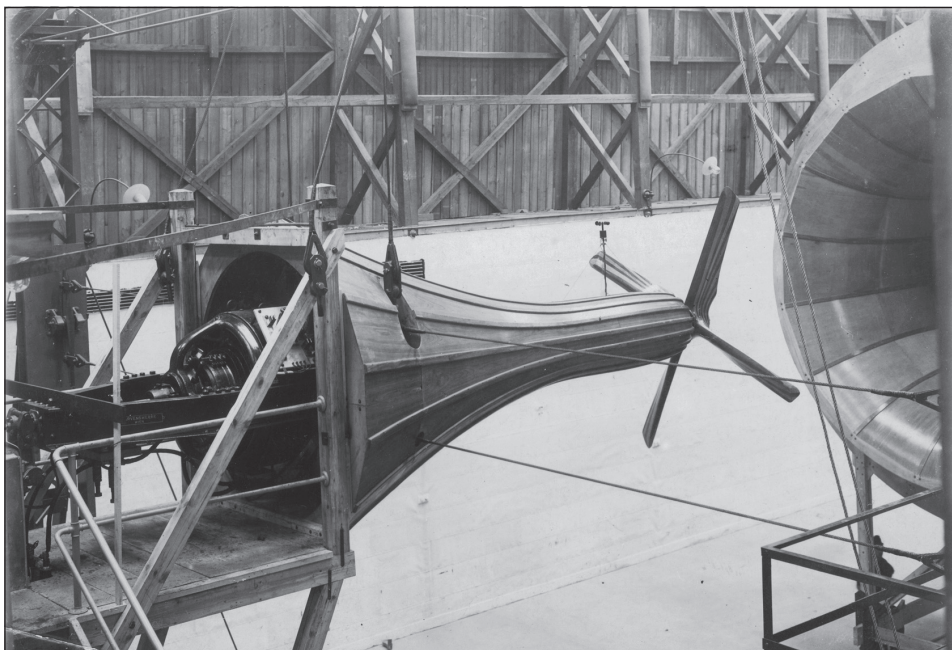
15. kép: Folyik az új modellek tervezése



16. kép: Szerelési munkák a fischamendi 1-es csarnokban

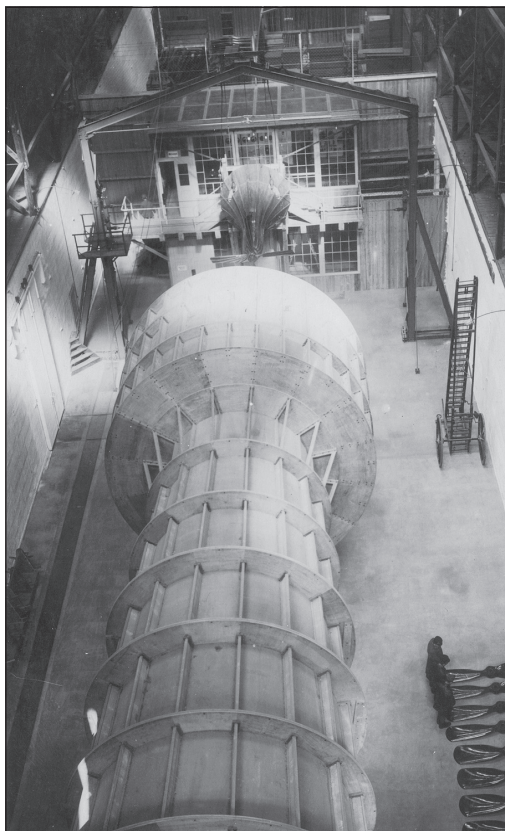


17. kép: Látkép a Kármán Tódor féle szélcsatornából



18. kép: Szélcsatornában tesztelik a légsavart

19. kép:
A Kármán Tódór tervezte
szélszatorna felülnézetből és az elkészült
légcsavarak



20. kép:
A repülőgép-kormány készítésének
első lépései





21. kép: Utolsó simítások egy elkészült kormányon



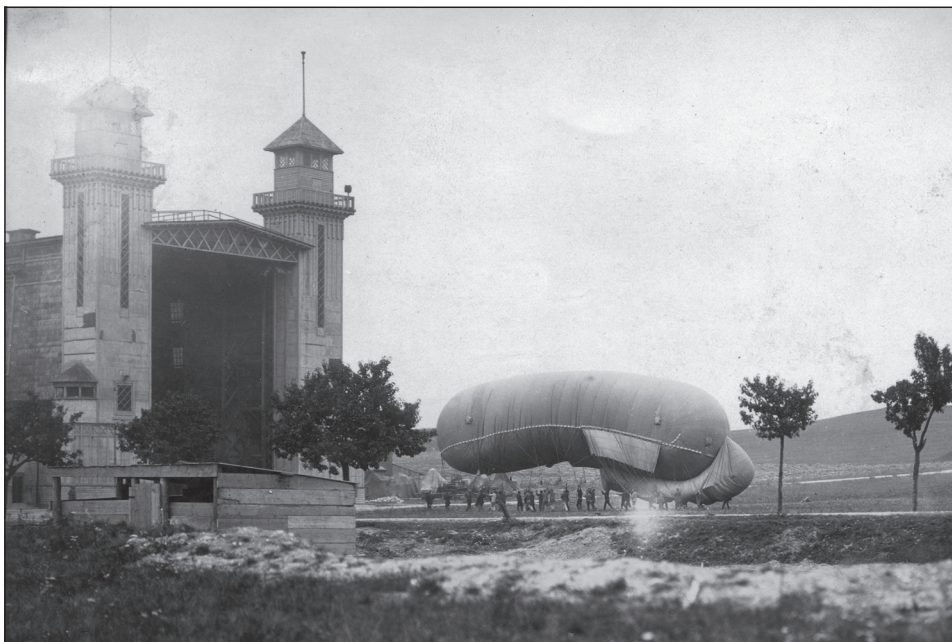
22. kép: Alkatrészek méretellenőrzése



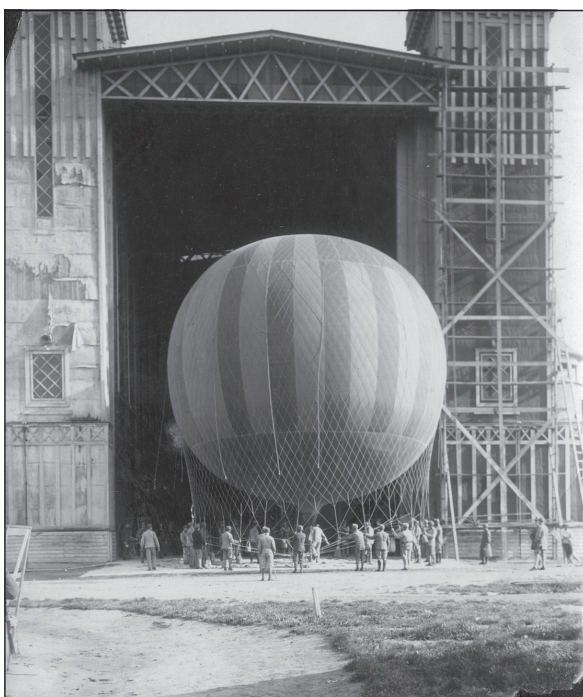
23. kép: Munka az irodában (1916. május 31-én, a falinaptár szerint.)



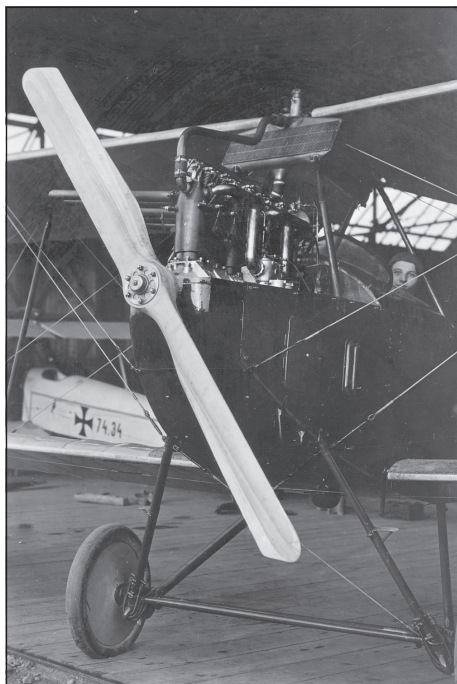
24. kép: Szárnyak készítése és pilótaülések varrása



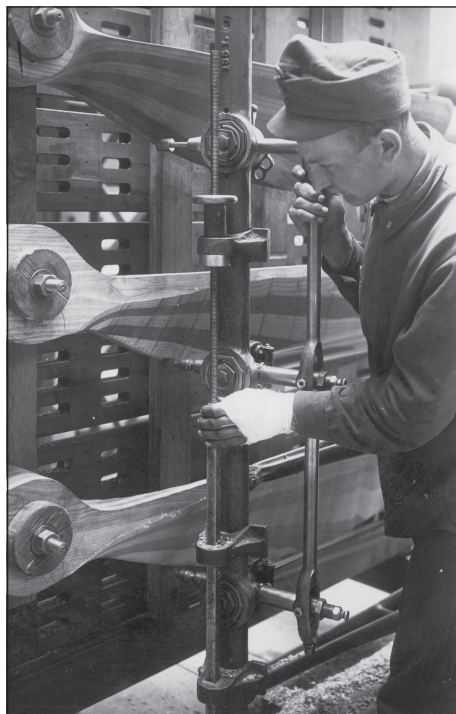
25. kép: Megfigyelőballon kivonszolása a fischamendi hangárból



26. kép: Ballon-hangár
Fischamendben



27. kép:
*Egy fiatal pilóta és gépe,
a háttérben egy Lohner B. II (74.34)*



28. kép:
*Légszavak sorozatgyártása
korabeli marógéppel*



29. kép: A néhai fischamendi reptér napjainkban, az emlékoszloppal

ATTILA HADNAGY

FROM FISCHAMEND TO ORADEA,
OR THE EXPLORATION OF A PICTURE SERIES 1915–1916

Summary

More than a hundred years ago, in June 1909, the military administration of the Imperial and Royal Army issued a decree on the establishment of a Military Aeronautical Institution. Fischamend was chosen as a location, and the name soon became widely-known in aeronautics. A little time later, the most renowned experts of aeronautics in the Empire worked here.

The history of the aircrafts of Fischamend started with the manufacturing of the Lohner 'Arrow-flier' aircrafts in 1912. From 1913, the factory was also dealing with research, reconstructions, and with repairing engines, too.

The peace treaty in 1921, putting an end to World War I, brought about a sad end to the factory. The treaty prescribed the dismantling of the aircrafts (which in many cases literally meant smashing engines with a hammer) and the production machines; and firing the engineers. The destruction of the Fischamend arsenal was supervised by Austria's main wartime adversary, Italy. The laboratory and the aircraft PKZ-2, still in an experimental phase, were transported to Italy. During World War II, there was some development work going on again at Fischamend, but it had to put up with only minor tasks.

The paper presents a selection of a newly-found photograph series of 104 pieces which record the military aircrafts and their production in the Austrian-Hungarian Empire during World War I. The pictures have survived the almost one hundred years basically with good quality. The photos were taken at the Empire's biggest aircraft base near Vienna in Fischamend, where an aircraft factory and an airport, too, was working. The series records the complete process of aircraft manufacturing; the photos show the joinery of propellers, the preparation of the wings, as well as the assembling of the engines. It is worth noting that some pilots are also portrayed in the series.

ATTILA HADNAGY
DE FISCHAMEND À NAGYVÁRAD
OU RECHERCHE SUR UNE SÉRIE DE PHOTOGRAPHIES DE 1915–1916

Résumé

En juin 1909, il y a plus de 100 ans, l'administration militaire impériale et royale décida de créer l'Institut de l'Aéronautique militaire à Fischamend. Peu de temps après, les meilleurs spécialistes de l'aéronautique de la Monarchie travaillèrent déjà dans cette commune qui devint un véritable centre de l'aviation.

L'histoire des avions de Fischamend commença en 1912 par la construction des « avions flèches » Lohner. A partir de 1913, l'Institut se consacra aussi à la recherche, à la transformation d'avions et à la réparation de moteurs.

Le traité de paix de 1921 signé à l'issue de la Première Guerre mondiale marqua la triste fin de cette usine. Il fut alors ordonné le démontage des avions (les moteurs furent souvent détruits avec des coups de marteau), des machines de production, ainsi que le licenciement de l'équipe des ingénieurs constructeurs. En tant que principal adversaire de guerre, c'est l'Italie qui surveilla la destruction de l'arsenal de Fischamend. Le laboratoire d'essai et l'engin PKZ-2 en cours d'essai furent transportés en Italie. Le site fut à nouveau développé lors de la Seconde Guerre mondiale, mais seules des tâches partielles furent confiées à Fischamend.

A l'aide d'une série de photographies de 104 pièces récemment découverte, l'étude donne un aperçu des avions de combat de la Monarchie austro-hongroise de la Première Guerre mondiale et de leur construction. Ces photos, qui sont toujours en bon état malgré les près de 100 ans qui sont passés depuis, furent prises près de Vienne à Fischamend, à la plus grande base aéronautique de la Monarchie qui fut à la fois un aéroport et une usine aéronautique. La série éternise tout le processus de travail des constructions aéronautiques dont la menuiserie des hélices, la toilerie et la peinture des ailes, ainsi que le montage des moteurs. Il est intéressant de voir même quelques pilotes sur les photos.

ATTILA HADNAGY
VON FISCHAMEND BIS NAGYVÁRAD (GROSSWARDEIN),
ODER DIE ERFORSCHUNG EINER BILDERREIHE 1915–1916

Resümee

Vor mehr als 100 Jahren, im Juni 1909, beschloss die k. u. k. Militäradministration die Aufstellung eines Militärischen Aeronautischen Instituts, das den Plänen entsprechend in Fischamend entstehen sollte. Der Name der Ortschaft Fischamend wurde schon bald zu einem Begriff in der Luftfahrt. Es verging nur eine kurze Zeit, bis sich die namhaftesten Fachleute für Aeronautik der Monarchie hier einfanden.

Die Geschichte der Flugzeuge von Fischamend begann im Jahre 1912 mit der Produktion der Lohner „Pfeilflieger“. Ab 1913 beschäftigte man sich hier bereits auch mit Forschung, Umbau und Motorreparatur.

Der den Ersten Weltkrieg abschließende Friedensvertrag des Jahres 1921 bereitete auch dem Betrieb ein trauriges Ende. Es wurde die Demontage der Flugzeuge vorgeschrieben (was häufig bedeutete, dass die Motoren wortwörtlich mit dem Hammer zerschlagen wurden), ebenso wie die Demontage der Produktionsmaschinen und die Entlassung der Konstruktionsgarde. Als Hauptkriegsgegner wurde die Vernichtung des Arsenalns von Fischamend von den Italienern überwacht. Das Versuchslabor und die sich in der Versuchsphase befindende PKZ-2 Maschine wurden nach Italien transportiert. Während des Zweiten Weltkriegs gab es erneut Entwicklungen, aber Fischamend erhielt nur mehr Teilaufgaben.

Die Studie gibt einen Vorgeschmack über eine neu aufgetauchte Bilderreihe von 104 Stück Bildern, welche die Kampfflugzeuge der Österreichisch-Ungarischen Monarchie im Ersten Weltkrieg und die Produktion der Maschinen darstellen. Die Bilder sind grundsätzlich während der beinahe 100 Jahre in gutem Zustand erhalten geblieben. Sie wurden an der größten Flugzeugbasis der Monarchie, in Fischamend bei Wien, geschossen, wo auch eine Flugzeugfabrik und ein Flughafen in Betrieb waren. Die Bilderreihe dokumentiert den gesamten Arbeitsprozess der Flugzeugproduktion: auf den Bildern sind die Tischlerarbeiten der Luftschrauben, die Stoffbespannung, Bemalung der Flügel und der Zusammenbau der Motoren zu sehen. Interessanterweise sind auf den Bildern auch mehrere Piloten zu sehen.

АТТИЛА ХАДНАДЬ

ОТ ФИШАМЕНДА ДО НАДЬВАРАДА,
ИЛИ ИССЛЕДОВАНИЕ ОДНОЙ СЕРИИ КАРТИН 1915–1916 ГОДОВ

Резюме

Более 100 лет назад, в июне 1909 года военная администрация Кайзера и Короля вынесла решение о создании Военного Института по Аэронавтике. Для этого был избран в качестве места пребывания Фишаменд. Название Фишаменд вскоре стало важным понятием в авиации. Вскоре здесь будут найдены самые знаменитые специалисты Монархии по аэронавтике.

История фишамендских самолетов началась в 1912 году с производством „самолетов-стрел“ Лоонера. С 1913 года здесь уже занимаются исследованиями, реконструкцией и ремонтом двигателей.

Завершающий первую мировую войну мирный договор 1921 года явился печальным концом и для этого завода. Договор предписывал демонтаж самолетов (что в большинстве случаев означало дословно разрушение их ударами молота), демонтаж производственных станков, полное увольнение специалистов-проектировщиков. Как главные военные противники немцев итальянцы следили также и за уничтожением фишамендского арсенала. Экспериментальная лаборатория и машина ПКЗ-2 были вывезены в Италию. Во время второй мировой войны вновь проводились конструкторские разработки, но Фишаменд получил уже только отдельные частичные задачи.

В настоящей статье, состоящей из 104 экземпляров серии иллюстраций, приводятся примеры боевых самолетов Австро-Венгерской Монархии и показано производство этих самолетов. Эти иллюстрации сохранились сравнительно в хорошем качестве в течение более 100 лет. Фотоснимки были изготовлены на самой большой авиационной базе монархии – в Фишаменде, где был также и аэродром авиационного завода. Серия снимков запечатлел полный рабочий процесс авиационного производства: столярные работы при изготовлении пропеллеров, изготовление полотен крыльев, окраска, монтаж двигателей – все это отражено на фотоснимках. Интересно, что на фотоснимках фигурирует и несколько пилотов-летчиков.

HK 125. (2012) 3.