

EGY MAGYAR TÁBORI PILÓTA HARCTÉRI TEVÉKENYSÉGE A KELETI FRONTON 1914–1915-BEN

Front Actions of a Hungarian Field Pilot on the Eastern Front in 1914–1915

Special literature has had little about the air missions in the early period of the First World War. Historical works discuss mainly the air battles in the second half of the war when fighting went on with armed planes, and the majority of the reminiscences focus on this period, too. These circumstances render special significance to the few letters written by a Hungarian field pilot, Zénó Kovách from Komárom, to his mother at home. Since the letters were published by the local press, too, they fortunately survived to posterity. The letters help us to get an insight to the world of the air missions on the Eastern Front, and to the everyday life of field pilots and air observation officers. Kovách died in action in summer 1915. His last mission, despite the characteristic lack of sources from this period, could be reconstructed with quite a few details, thanks to the available Austro-Hungarian and Russian documents. Kovách and his observation officer Robert Cizinsky were buried with military honours by the Russians, then the photographs of the funeral, together with a short letter, were dropped from an airplane above Austro-Hungarian positions.

Since Zénó Kovách served in the First Flying Squadron (Fliegerkompanie 1, Flik1), the first part of the paper acquaints readers with the 1914–1915 story of the formation. Archival documents helped to explore the squadron's battlefield operation on the Eastern Front in details. The frequent displacements, may these be extended railway transports or shorter overflights, as well as the constant replacements in staff made the operation of the subunit quite difficult; the problems, however, could have been overcome in most of the cases with the help of strenuous work, resourcefulness and with the adequate evaluation of the experience gathered.

Keywords: Zénó Kovách, Robert Cizinsky, Flik1, First Flying Squadron

Az alább következő írás egy olyan fiatalember történetét mutatja be, aki a katonai repülés hőskorában ismerkedett meg a repüléssel, és szinte azonnal az 1914 nyarától kezdve mind intenzívebbé váló légi háborúban találta magát. A szóban forgó időszak valódi „tesztüzemnek” számított, mind szervezeti, mind harcászati, mind technikai értelemben. A bevetések alatt szerzett tapasztalatok alapján dolgozták ki azokat a kritériumokat, melyek a későbbiekben meghatározták a frontokon tevékenykedő repülőszázadok életét, felszereltségét és alkalmazhatóságát. Az orosz fronton szolgáló 1. repülőszázad (Fliegerkompanie 1, Flik 1) számtalan tekintetben élen járt az éles körülmények között zajló tanulási folyamatban, részben ennek is köszönhető, hogy az alegység az Osztrák–Magyar Monarchia egyik elit repülőszázada lett, melynek soraiban számtalan, később repülőásszá váló pilóta és megfigyelőtiszt szolgált. Ebbe az inspiráló és megtisztelő miliőbe nyert bebocsátást a komáromi származású Kovách Zénó Pál, amikor 1914 novemberében átvezényelték az 1. repülőszázad állományába.

A Monarchia hadvezetése, a többi nagyhatalomhoz hasonlóan, 1910-ben kezdte meg a motoros repülőgépek katonai célú felhasználásának kipróbálását. Az ehhez szükséges szervezeti keretet értelemszerűen a már fennálló császári és királyi Légihajós Osztály

(k. u. k. Luftschifferabteilung)¹ biztosította, mely a Bécs melletti Fischamendben állomásozott. Mivel a kötött megfigyelő ballonokhoz képest szabadon felhasználható és mozgékony repülőgépek az ezt követő 1910–1911. évi hadgyakorlatokon rendre bizonyították létjogosultságukat, a haderő fokozatosan megkezdte a majdani cs. és kir. Légiáró Csapatok (k. u. k. Luftfahrtruppe) intézményi rendszerének és anyagi bázisának kiépítését. Az első, 12 fővel végrehajtott repülőgép-vezetői tanfolyamra 1911. április 20. és szeptember 16-a között került sor.² A személyi állomány kiképzése mellett elkezdődött a repülőgépek nagyobb számban történő beszerzése és a repülőterek kiépítése is. A későbbi repülőszázadok magját az ezeken a repülőtereken megszervezett Repülőparkok (Flugpark) adták.

1914 februárjában az Osztrák–Magyar Monarchia nyolc repülőtérrrel és 14 repülőparkkal rendelkezett. Ezek elhelyezkedése a következő volt:³

Fischamend	Flugpark 1
Wiener Neustadt	Flugpark 2, Flugpark 13
Görz	Flugpark 3
Mostar	Flugpark 4, Flugpark 6
Újvidék	Flugpark 5
Krakkó	Flugpark 7
Aspern	Flugpark 8, Flugpark 14
Graz-Thalerhof	Flugpark 10

Az 1. repülőszázad harctéri tevékenysége 1914–1915-ben

A 9., 11. és 12. repülőparkokról ebből az időből nem rendelkezünk feljegyzéssel, csupán a kiosztott hadrendi számokból következtethetünk a meglétükre. Az egyes Flugparkok feltöltöttsége között jelentős különbségek mutatkoztak. Míg a legtöbb alegység gépparkját 6-8, zömmel Etrich-Taube és Lohner B illetve D típusú repülőgép alkotta, addig a Mostar városában állomásozó két Flugpark összesen 1 db Lohner B géppel rendelkezett.

A későbbi 1. repülőszázad magját jelentő Flugpark 1 feltöltöttsége kifejezetten jónak számított, hiszen 18 repülőgép tartozott az alárendeltségébe, ezek típus és felhasználás szerinti megoszlása a következő volt:⁴

¹ A császári és királyi Légihajózó Részleget 1909-ben állították fel az 1892-ben létrehozott császári és királyi Katonai Aeronautikai Intézet átszervezése révén. *Desoye* 1999. 31. o.

² A tanfolyam vezetésével Petróczy István századost bízták meg. Az oktatók Ludwig Schmidl lovassági százados, Philipp Blaschke von Zwornikkirchen főhadnagy, Miecislaus Miller főhadnagy, Karl Stohanzl főhadnagyok voltak. A következő két év során két újabb tanfolyam indult (1912. április 26. – október 26. és 1913. április 14. – október 27.), melyeken újabb hatvan fő sajátította el a repülőgép-vezetés tudományát. *Desoye* 1999. 26–33. o.

³ *Desoye* 1999. 113. o.

⁴ *Grosz – Haddow – Schiemer* 1995. 38–39. o.; *Keimel* 1981. 239. o.

Harci gépek:	3 db Etrich-Taube	<i>Aspern</i>
		<i>Allons</i>
		E-02
	1 db Lohner B	AC 960 <i>Bravo</i> vagy AC 217 <i>Brünhilde</i>
	5 db Lohner D	AD 356 <i>Délibáb</i>
		AD 357 <i>Delphin</i>
		AD 358 <i>Dental</i>
		AD 360 <i>Don Quichotte</i>
		AD 361 <i>Drednaught</i>
Iskolagépek:	7 db Etrich-Taube	
	1 db Lohner	
	1 db Lohner B	AC 960 <i>Bravo</i> vagy AC 217 <i>Brünhilde</i>

Az 1914. április 2-án érvénybe lépő mozgósítási terv szerint az 1. repülőpark állománya Fischamendből Wiener Neustadtba települt át. Ennek köszönhetően a bécsújhelyi repülőter meglehetősen zsúfolttá vált, hiszen az egyeseken kívül itt állomásozott a Flugpark 2, 11 és 13 is. A hadvezetés arról is rendelkezett, hogy a repülőparkok a mozgósítás pillanatától számítva, meglévő hadrendi számukat megtartva, repülőszázadokként (Fliegerkompanie) működjenek tovább. Az egyes repülőszázadok állományát a következőkben határozták meg:⁵

1 fő századparancsnok/tábori pilóta	92 fő altiszt és legénység
1 fő tiszt állományú tábori pilóta	6 db repülőgép
6 fő altiszt állományú pilóta	94 ló
6 fő megfigyelőtiszt	47 db országos jármű.

Miután az Osztrák–Magyar Monarchia 1914. július 28-án hadat üzent Szerbiának, majd 31-én elrendelte az általános mozgósítást, az immáron 1. repülőszázadként ismert Flugpark 1, az Eduard Böhm-Ermolli vezérezredes által vezetett császári és királyi II. Hadseregparancsnokság (k. u. k. II. Armeekommando) alárendeltségébe került, és megindult, hogy elfoglalja a számára kijelölt tábori repülőteret, vagyis egy 800x800 méteres, kiváló adottságokkal rendelkező legelőt Homokbálványos (ma: Bavaniste, Szerbia) mellett.⁶ A Josef Smetana főhadnagy által irányított század augusztus 1-jén érkezett meg kijelölt állomáshelyére, ahol csupán augusztus 8-ig maradt.⁷ A bő egy hét alatt, néhány felderítő repülésen kívül, egyetlen említésre méltó esemény történt, ez pedig Raoul Stojsavjevic és Franz Kabelac főhadnagyk szerencsés kimenetelű repülőbalesete volt, melynek során „csak” a repülőtechnika tört össze.

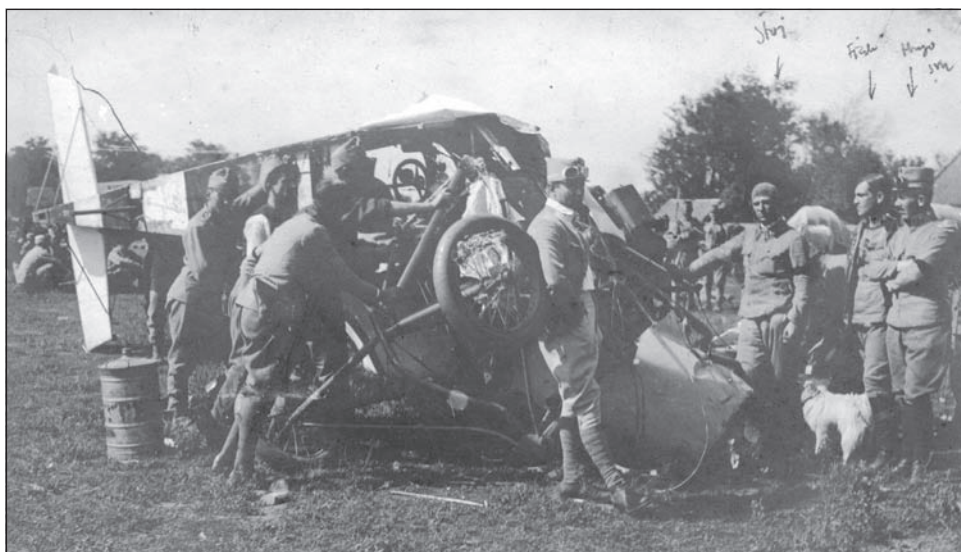
⁵ Desoye 1999. 154. o.

⁶ Kriegsarchív (KA) LFT Kt. Nr. 182. Flik 1 iratanyag, Bécs, 1917. októberi kimutatás.

⁷ Mivel ebből az időszakból a század személyi összetételéről egyetlen hivatalos iratot sem sikerült fellelni, csupán kísérletet tehetünk az állomány rekonstruálására. Ami bizonyos, hogy Smetana főhadnagy pilótán kívül Raoul Stojsavjevic, Hugo Schwab és Josef Flassig főhadnagyk, valamint Rudolf Stanger hadnagy szolgáltak repülőgép-vezetőként, míg a megfigyelőtiszti állományhoz Franz Kabelac, csornai Horváth István, Robert Cizinsky főhadnagyk, Ludwig Dumbacher és Engelbert Wolf hadnagyk, valamint lovag Benno Fiala von



*Az 1. repülőszázad állománya 1914 augusztusában Homokbálványoson
(Csornai Horváth István fotóalbuma)*



*A Raoul Stojasavjevic főhadnagy által összetört D-típusú Lohner repülőgép roncsa
Homokbálványoson*

Fernbrugg tartalékos hadnagy tartoztak, aki egyben a század műszaki tisztí beosztását is ellátta. Mivel Rudolf Stangert hamarosan átvezényelték a 8. repülőszázadhoz, augusztus 5-én Oskar Schilz hadnagy érkezett a pótlására. Csornai Horváth István fotóalbuma. (Magántulajdonban, Csornai Horváth István lányánál, akinek ezúton is köszönjük, hogy digitális formában a rendelkezésünkre bocsátotta.)



Útban Galícia felé 1914. augusztus 8–10.

Az Osztrák–Magyar Monarchia augusztus 6-án hadat üzent a cári Oroszországnak, ezért az 1. repülőszázadot augusztus 8-án a galíciai Stanislau-ba (ma: Ivano-Frankivszk, Ukrajna) vezényelték, ahová, hosszú vasúti szállítást követően, 9–10-én érkeztek meg. Az alegység alárendeltségi viszonya csupán annyiban változott, hogy a II. Hadseregparancsnokság egyetlen orosz fronton felvonuló hadtestének, vagyis a Kövess Hermann gyalogsági táborok által parancsnokolt XII. hadtestnek a tevékenységét kellett felderítéseikkel segíteniük. Mivel a stanislai gyakorlótéren kijelölt repülőtér ekkor még kiépítés alatt volt, a század gépei a czortkowi (Csortkiv, Ukrajna) és tarnopoli (Ternopil, Ukrajna) gyakorlótérekre települtek.⁸ Az intenzív harctevékenység és a folyamatos felderítő bevetések hamarosan nyilvánvalóvá tették, hogy a század által használt Lohner D repülőgépek csupán korlátozottan alkalmasak az elvárt feladatok végrehajtására. Folyamatosak voltak a műszaki problémák, és sajnos az első veszteségek is gyorsan bekövetkeztek. 1914. augusztus 14-én Hugo Schwab és Franz Kabelac főhadnagyk a *Drednaught* fedélzetén indultak bevetésre, melyről nem tértek vissza. A másnap leadott jelentés szerint a két tiszt orosz fogságba esett. Két nappal később, augusztus 16-án, újabb veszteség érte a századot, amikor a *Don Quichotte* névre keresztelt Lohner szárnytörés következtében lezuhant. A balesetben Josef Flassig főhadnagy pilóta és Engelbert Wolf hadnagy megfigyelő is életét veszítette.⁹

⁸ A Flik 1 1917. október 16-án küldte el azt a jelentést, melyben részletesen felsorolták a század által addig használt összes repülőtere. A lista szerint a czortkowi repülőteret augusztus 14. és 22., míg a tarnopolit 14. és 19. között használták, vagyis az alegység ebben az időszakban két csapatra oszlott.

⁹ A veszteségek pótlására Viktor Schünzel és Josef Illicher főhadnagyk érkeztek.



*Josef Flassig főhadnagy pilóta és Engelbert Wolf hadnagy megfigyelő temetése
1914. augusztus 17-én*

1914. augusztus vége és szeptembere folyamatos helyváltoztatásokkal és a leharcolt, ellenség feletti repülésre már-már teljesen alkalmatlan gépállomány lecserélésével telt el. A D típusú Lohneket augusztus második felében kivonták a frontról, helyükre német gyártású Albatros B.I felderítő repülőgépek érkeztek, melyek egészen 1915 végéig szolgálták a század állományában. A Flik 1 útvonala 1914 őszén és telén a következőképpen alakult:¹⁰

Stanislaw	1914. 08. 23. – 08. 26.
Stryj (Sztrí, Ukrajna)	1914. 08. 27. – 09. 03.
Sambor (Sambir, Ukrajna)	1914. 09. 04. – 09. 11.
Lubien Wk. (Gmina Lubień, Lengyelország)	1914. 09. 12.
Sambor	1914. 09. 13.
Nizankowice (Lengyelország)	1914. 09. 14. – 09. 15.
Licko (Łacko, Lengyelország)	1914. 09. 16. – 09. 19.
Bártfaújfalu (Bardejovska Nova Ves, Szlovákia)	1814. 09. 22. – 10. 07.
Ungvár (Uzshorod, Ukrajna)	1914. 09. 25.

¹⁰ KA LFT Kt. Nr. 182. Flik 1 iratanyag, Bécs, 1917. októberi kimutatás.

Markowce (Lengyelország)	1914. 10. 09. – 11. 04.
Zarszyn (Lengyelország)	1914. 11. 05.
Őrmező (Stražske, Szlovákia)	1914. 11. 06. – 11. 23.
Gálszécs (Sečovce, Szlovákia)	1914. 11. 24. – 11. 25.
Krakau-Btoma (Krakkó, Lengyelország)	1914. 11. 29. – 12. 01.
Andrichau (Andrychów, Lengyelország)	1914. 12. 02. – 12. 08.
Krakau-Rakowice (Krakkó, Lengyelország)	1914. 12. 09. – 12. 19.
Jasień (Lengyelország)	1914. 12. 20. – 1915. 03. 01.

Mint látható, a század 1914 októberéig átlagosan alig néhány napot töltött el egy-egy repülőtéren, majd újabb és újabb átrepülések, illetve vasúti szállítások következtek. Természetesen ezek az áttelepülések híven követik a XII. hadtest, illetve a II. Hadsereparancsnokság adott időszakban végrehajtott mozgásait. Az ősz folyamán csupán Markowce 400×400 méteres legelőjén és Őrmező 200×600 méteres egyenetlen talajú tarlóján töltött el az állomány több hetes, költözéstől mentes időszakot. Ami a személyi változásokat illeti, az ősz folyamán a következő események mutathatók ki: szeptember 10-én érkezett a századhoz Otto Jindra főhadnagy, majd október 14-án Max Hesse tartalékos hadnagy, november 30-án távozott Raoul Stojsavjevic főhadnagy, akit kineveztek a 13. repülőszázad főpilótájává, míg ugyanezen a napon jelentkezett szolgálatra Kovách Zénó Pál és Max Libano tizedes is.¹¹

A század Krakkó és Jasień reptereiről hajtotta végre a cári haderő által körülzárt Przemyslbe történő berepüléseket, melyek során, a felderítés mellett, természetesen az információcsere biztosítása volt a legfontosabb feladatuk. Egy ilyen bevetés okozta a század parancsnokának, Josef Smetana főhadnagynak a vesztét is, miután gépét 1915. január 23-án az orosz katonák pusztatuze használhatatlanná tette, és a kényszerleszállást követően fogásba esett. Helyét Otto Jindra főhadnagy vette át, aki egészen 1918 januárjáig látta el a századparancsnoki teendőket. A feladat fontosságáról tanúskodnak azok a töredékesen



Josef Smetana főhadnagy (bal oldalt) és Josef Illicher főhadnagy (jobb oldalt) 1914 őszén az orosz fronton

¹¹ KA LFT Kt. Nr. 182. Flik 1 iratanyag, Bécs, 1915. februári és áprilisi állománytábla.



Otto Jindra főhadnagy 1914 decemberében a krakkói repülőtéren egy Albatros B.I repülőgép előtt

fennmaradt táviratok is, melyek oda-vissza ingáztak a przemysli és krakkói erődparancsnokságok között:¹²

„1.,

1. repülőszázad

1915. 02. 10. 10 óra

a krakkói erődből 02. 10-én, 9:45 perckor:

Przemysl jelenti: légnomás 752; hőmérséklet –9 fok; közepesen erős délkeleti szél; közepesen felhős égbolt, magas alappal; jelentős változás a nap folyamán nem várható. krakkói erődparancsnokság

a repülőtér számára kézbesítve 02. 10-én, 10:25 perckor

Wolf tizedes”

„2.,

a krakkói erődparancsnokság rádiótávirata a przemysli erődparancsnokság Fiala hadnagy délután 5 órakor sima landolást hajtott végre Brzesko-ban (Lengyelország).

1. repülőszázad

a przemysli erődparancsnokság számára kézbesítve 1915. 02. 10-én, délután 6 órakor Olaszanski távíró-kezelő”

„3.,

az 1. repülőszázadnak

Przemyslből nem érkezett jelentés

Przemysl engedélyezte Fiala felszállását?

Vezérkari Osztály

erődparancsnokság”

1915 februárjából és áprilisából állománytáblákkal is rendelkezünk, melyek szerint a század hajózókeretét ebben az időszakban 8 tiszt és 3 legénységi állományú katona alkotta. A megfigyelőtisztek Otto Jindra, Horváth István, Robert Cizinsky, Dr. Leopold Kann főhadnagyk, Ludwig Dumbacher, Oskar Schilz és Benno Fiala hadnagyk voltak, míg pilótaként Max Hesse tartalékos főhadnagy, Johann Matzl szakaszvezető, valamint Kovách Zénó és Max Libano tizedesek szolgáltak. Az áprilisi állománytáblán két új név szerepel, még hozzá az 1915. március 30-án érkezett báró Franz von Aichelburg kadété és Karl Stelmach főhadnagyé, aki április 12-én jelentkezett szolgálatra.¹³

A század 1915. március 1-jéig Jasieńben maradt, majd az év nyaráig, Kovách Zénó Pál szakaszvezető haláláig a következő mozgásokat hajtotta végre:¹⁴

Nadworna (Nadvirna, Ukrajna)

1915. 03. 01. – 03. 28.

Máramarossziget (Sighetu Marmăției, Románia)

1915. 03. 01. – 03. 28.

¹² KA LFT Kt. Nr. 182. Flik 1 iratanyag, Bécs, táviratok.

¹³ KA LFT Kt. Nr. 182. Flik 1 iratanyag, Bécs, 1915. februári és áprilisi állománytábla.

¹⁴ KA LFT Kt. Nr. 182. Flik 1 iratanyag, Bécs, 1917. októberi kimutatás.

Kolomea (Kolomija, Ukrajna)	1915. 03. 29. – 05. 13.
Nadworna (Nadvirna, Ukrajna)	1915. 05. 15. – 05. 16.
Delatyn/Zarzyce (Deljatin/Zaricsja, Ukrajna)	1915. 05. 23. – 05. 25.
Kuty (Kuti, Ukrajna)	1915. 05. 23. – 06. 08.
Czernovitz (Csenyivci, Ukrajna)	1915. 06. 24. – 08. 17.

Míg az 1914-es évben és 1915 tavaszán az ellenséges állásokból érkező légelhárító tűz, az időjárás és a repülőgépek műszaki állapota jelentette a legnagyobb veszélyt az osztrák–magyar pilótákra és megfigyelőtisztekre, addig a helyzet 1915 nyarán fokozatosan kezdett megváltozni. A cári légierő gépeit lassanként géppuskákkal szerelték fel, ami egyik pillanatról a másikra megsokszorozta az addig szórványos, ráadásul kézi lőfegyverekkel megvívott légi harcok számát. Az alább ismertetésre kerülő történet is egy ilyen összecsapással és annak következményeivel zárul.

Egy komáromi pilóta, Kovách Zénó Pál levelei a keleti frontról

A *Komáromi Ujság* első világháború alatt kiadott számait lapozgatva egy cikksorozatra lettünk figyelmesek, amely az *Egy komáromi pilóta veszedelmes kalandjai* címet viselte. Alaposabban átolvasva a cikkeket kiderült, hogy a lap egy az orosz fronton szolgáló komáromi tábori pilóta, név szerint Kovách Zénó Pál hazaküldött leveleit közli. 1915. január–február során összesen négy, hosszabb-rövidebb levél jelent meg az újság hasábjain. Egy részük a bevetésekről, illetve az ezek közötti, kevésbé mozgalmas időszakokról szól. Valamennyi levél sajátos, „vagány” stílusban íródott, fő értéküket azonban az jelenti, hogy a világháború kezdeti szakaszának repülőbevetéseiről szólnak. Ez az időszak a tudományos feldolgozás szempontjából mostohagyereknek számít, a kutatás eddig főként a háború második felében, az olasz hadszíntéren vívott légi harcokra koncentrált.

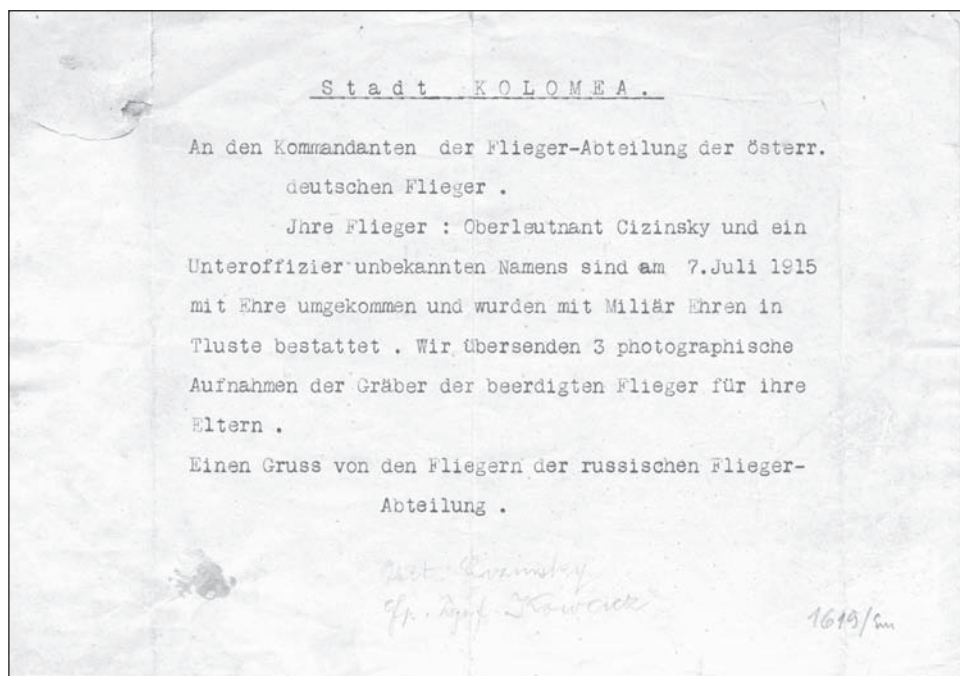


Horváth István főhadnagy (bal oldalt) és Kovách Zénó Pál tizedes pilóta 1914-ben a krakkói repülőtéren

Az anyag feldolgozása során azonban további értékes információkra sikerült rátalálni, így most lehetőség nyílik arra, hogy megrajzoljuk egy korai magyar katonai pilóta – sajnálatosan rövid – pályaképét.

Kovách Zénó Pál 1892. január elsején született Komáromban, Kovách Arisztid gyógyszerész és Kosztha Irén gyermekeként.¹⁵ A háborút megelőző éveiről sajnos szinte semmit sem tudunk. Az édesapa gyógyszerértárat üzemeltetett a városban, a család Komárom „jobb köreibe” tartozott. Zénó valamiféle középfokú műszaki iskolába járt (a lap „technikusként” hivatkozik rá), minden bizonnyal ez is szerepet játszott abban, hogy a légjáró csapatokhoz került. Mivel 1913-ban betöltötte a 21. életévét, valószínű, hogy már a világháború kitörése előtt katonai szolgálatot teljesített. Pilótaképzést Németországban kapott, tehát bizonyos, hogy megfelelő szintű német nyelvtudással rendelkezett. A fronton az 1. számú repülőszázad (Fliegerkompanie – Flik 1) kötelékében szolgált, mint legénységi állományú pilóta, utolsó rendfokozata szakaszvezető volt.

Kovách Zénó publikált levelei közül hármat özvegy édesanyjának címzett, egyet pedig Tomcsányi Lipótnak, aki édesapja halála után átvette a Kovách-féle gyógyszerértár vezetését. A február végén közölt levél után csak áprilisban adott hírt a lap¹⁶ Kováchról.



A Kováchék sorsáról tudósító levél (HIM 1619/Em)

¹⁵ A születési adatokért Lengyel Ákos úrnak szeretnék köszönetet mondani. Érdekeség, hogy a katolikus anyakönyvbe az „állam törvénye szerint törvényes” bejegyzés került, alighanem az édesapa unitárius vallása miatt.

¹⁶ *Komáromi Ujság*, 1915. 04. 08. 6. o.

A rövidhír szerint ekkor – tizedesként – megkapta a tábori pilótajelvényt. Említés esik egy közelmúltban elszenvedett sebesülésről is.

Ugyanebben a hónapban kelt az a hivatalos dokumentum,¹⁷ amelyet a bécsi Hadilevéltár őriz. Ebben Kovách Zénó tábori pilóta tizedest I. osztályú Ezüst Vitézségi Éremre terjesztette fel Otto Jindra főhadnagy, az 1. repülőszázad parancsnoka. Az indoklás szerint 1914 karácsonya óta 27 bevetést teljesített, több alkalommal ellenséges légvédelmi tűzben, nem egyszer annak ellenére is folytatta bevetést, hogy az általa vezetett repülőgépet találatok érték.

A következő említés ugyancsak a *Komáromi Ujság*-ban található, mely ezúttal rossz hírt közöl. Eszerint a család 1915. július 18-án értesítést kapott arról, hogy Kovách Zénó és megfigyelője a július 7-i bevetéséből nem tér vissza. Rákövetkező nap egy másik osztrák felderítőgép a tŰste-i orosz repülőtéren észrevette Kováchék gépét, ez alapján azt feltételezték, hogy kényszerleszállást hajtottak végre, majd orosz fogságba estek. 13-án azonban egy orosz gépről értesítést dobtak le, miszerint a földre kényszerült osztrák–magyar személyzet tűzharcba keveredett az orosz csapatokkal, amely során mindketten hősi halált haltak. Az oroszok katonai tiszteletadással temették el a két repülőt.¹⁸

A további kutatás során azonban olyan információk láttak napvilágot, amelyekből többé-kevésbé rekonstruálni tudjuk Kovách Zénó utolsó bevetésének történetét, amely némileg eltér a *Komáromi Ujság*-ban közölt verziótól.

Osztrák–magyar oldalról a legfőbb forrás a hivatalos jelentés,¹⁹ amely – civil – szemtanúk beszámolóján alapszik. Ezen kívül két korabeli orosz sajtóhír is fennmaradt az eseményről.²⁰ A leírások összevetésével a következőképpen lehet rekonstruálni az eseményeket.

1915. július 7-én szerdán délután 4 óraker Kovách Zénó szakaszvezető, pilóta és Robert Cizinsky főhadnagy,²¹ megfigyelő felderítő bevetésre indultak egy Albatros I. B típusú repülőgéppel (lajstromszáma: 21-01), Czortkóv²² irányába. Mivel a Flik 1 a szóban forgó időszakban két külön tábori repülőtéren volt elhelyezve, Zastawna,²³ illetve Horodenka²⁴ településen, így az nem állapítható meg, hogy honnan szálltak fel. A gépen beépített fegyverzet nem volt, önvédelemre egyedül a megfigyelőtiszt karabélyá szolgált.

A Czortkóv felé tartó gépet észlelték az orosz megfigyelők, akik riasztották a tŰste-i repülőtéren települt 26. hadtest szintű repülőcsoportot (Kováchék valószínűleg ezt az orosz bázist is meg akarták figyelni). Az orosz repterről egy Voisin típusú, géppuskával felsze-

¹⁷ KA MBA 104000. A fordításért köszönet Forgács Mártonnak.

¹⁸ A légi harcról nem csak a magyar, hanem az osztrák és az orosz sajtó is beszámolt. A Bécsben megjelenő *Reichspost* című osztrák napilap 1915. december 31-i számában található egy rövid írás Cizinsky főhadnagy haláláról és az oroszok által ledobott csomagról.

¹⁹ KA Kommando der k. u. k. Luftfahrtruppe 364/1915.

²⁰ Zicherman István szíves közlése. A „Katonai Hírlap” (*Армейский Вестник*) cikkének szövegét a hivatalos osztrák jelentéshez is mellékeltek, pontosabb forrásmegjelölés nélkül.

²¹ Robert Cizinsky (Bécs, 1888. 05. 10. – TŰste, 1915. 07. 07.) hivatásos katonatiszt. A bécsi hadapródiskolában végzett, eredetileg tűzértisztként szolgált a cs. és kir. 27. tábori ágyús ezredben (FKR No. 27). Halála előtt nem sokkal hadiszalagos Signum Laudissal, valamint III. osztályú hadidíszítményes Katonai Erdemkereszttel tüntették ki, halála után pedig megkapta a Vaskoronarend III. osztályát a hadidíszítménnyel, valamint a német Vaskereszt II. osztályát.

²² Ma: Csorkiv, Ukrajna.

²³ Ma: Zastavna, Ukrajna.

²⁴ Ma: Horodenka, Ukrajna.

rejt gép szállt fel (személyzete: J. N. Ivanov zászlós pilóta és A. A. Alekszejev²⁵ hadnagy, megfigyelő), hogy elfogja az Albatrost. Az egyik forrás szerint az orosz gép fedélzetén egy amerikai gyártmányú 1895/1914 M Colt géppuska volt elhelyezve.²⁶

A Voisin üldözőbe vette az osztrák–magyar gépet, a géppuskából tüzet nyitott rá, a lövéseket Cizinsky főhadnagy a karabélyával viszonozta. A tűzharc szünetében a repülő a korabeli szokásnak megfelelően integetéssel üdvözölték egymást.

Czortkóv felett az orosz gép lemaradt, Kováchék pedig folytatták a felderítést. A Voisin azonban nem szállt le, hanem a levegőben várakozott az Albatros visszatérésére. Ez meg is történt, így Alekszejevék újra üldözőbe vették az osztrák–magyar gépet, amely most már a tŰste-i orosz reptér felé tartott. Folytatódott a kölcsönös tüzelés, egészen a reptérig, amikor Cizinsky karabélyá kiestett a gépből, feltehetőleg végzetes lövés érte a megfigyelőtisztet. A találatok eredményeként az Albatros kigyulladt, Kovách ezért éles manőverezésbe kezdett a géppel, remélve hogy a nagy sebességnél a menetszél kioltja a lángokat. Végül TŰste-től mintegy 10 km-re délre kényszerleszállást hajtott végre, a gép üzemanyagtartálya azonban nem sokkal a földet érés során felrobbant, halálos sérüléseket okozva a pilótának.

Az osztrák jelentésben szerepel az is, hogy a roncsokhoz siető szemtanúk milyen sérüléseket láttak a személyzeten. Cizinskyvel fejlődés végzett, a golyó a bal halántékán hatolt be, és a jobb szemén át távozott, a tűzben a lábai elégték. Kovách szakaszvezetőn nem volt golyó ütötte nyom, de kiterjedt égési sérülések voltak mindkét karján és a teste bal oldalán.

A hősi halált halt repülőknél orosz ellenfeleik adták meg a végtisztességet a tŰste-i temetőben. A katonai tiszteletadás mellett közös sírba elföldelt katonák sírjára egy négyágú légcsavart állítottak sírkereszt gyanánt. A síron az orosz pilóták koszorút helyeztek el, szalagján a következő felirattal: „Csodáljuk bátorságokat – az orosz repülőosztag.”

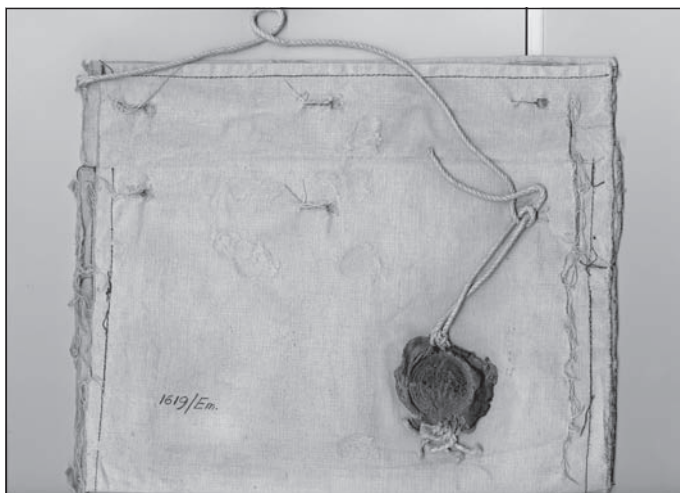
A temetésről készült három fényképet, valamint egy rövid orosz nyelvű levelet és annak német fordítását viaszpecséttel lezárt vászontasakba helyezték, amit egy orosz repülőgép július 13-án Okna²⁷ közelében ledobott az osztrák–magyar állásokra. A lengyelül megcímezett küldemény eljutott a rendeltetési helyére, és csodával határos módon mind a mai napig megtalálható a Hadtörténeti Múzeum gyűjteményében.²⁸ A csomaghoz mellékelt üzenet a következő:

²⁵ Alekszejev, Anatolij Alekszejevics (1889. 04. 19. – 1922. 08. 10.) hivatásos katonatiszt. A háború során megfigyelőként, majd 1916 nyarától pilótaként szolgált. 1922-ben repülőbaleset áldozata lett. Egyetlen légyőzelmét Kováchék gépe ellen aratta, haditettéért 1915. augusztus 31-én (Julián-naptár szerint) a Szent György Rend keresztjének IV. osztályával tüntették ki. A rendjelet a pilóta, Jevgenij Nyikolajevics Ivanov zászlós is megkapta, az ő további sorsáról sajnos nem rendelkezünk információkkal.

²⁶ *Медведько* 2006.

²⁷ Ma: Vikno, Ukrajna.

²⁸ Leltári száma: 1619/Em. Egy korabeli sajtófotó tanúsága szerint 1941-ben még a csomagra kötött jelzőzászló is megvolt a múzeum gyűjteményében, azonban valószínűleg áldozatul esett a második világháborús pusztításnak. A levelet és a fényképeket Szoleczky Emese közölte: *Szoleczky* 2007. 51–53. o. A szerzők köszönetüket fejezik ki Dr. Szoleczky Emesének, a HM HIM Kéziratok emlékanagy-gyűjtemény vezetőjének, hogy hozzájárult a Kovách Zénó és Robert Cizinsky haláláról tudósító eredeti dokumentumok közléséhez.



A lepecsételt vászontasak, amelyben a levelet és a fényképet ledobták (HIM 1619/Em)

„Kolomea²⁹

Az osztrák–német repülőalakulat parancsnokának.

Az Ön repülői: Cizinsky főhadnagy es egy ismeretlen nevű altiszt 1916. július 7-én ősi halalt haltak, és katonai tiszteletadással eltemettük őket. A sírjukat ábrázoló három fényképfelvételt szüleik számára küldjük.

Üdvözlettel:

Az orosz repülőosztag pilótái.”

A hozzátartozók először Jindra főhadnagy leveléből értesülhettek szeretteik sorsáról. Az orosz értesítésből viszont nem derült ki, hogy pontosan hogyan halt meg Kovách szakaszvezető és Cizinsky főhadnagy. Az osztrák–magyar felderítés észlelte a levegőből az épnek látszó Albatrost, valószínűleg ezért hihette Jindra, hogy repülői a földi erőkkel vívott tűzharcban estek el, miután motorhiba miatt leszállni kényszerültek, és ennek megfelelően tájékoztatta a hozzátartozókat. Ez a változat jelent meg aztán a *Komáromi Ujság*-ban is. A szemtanúk elbeszélése alapján készített hivatalos jelentés, amelyből végül kiderült, hogy milyen véget ért az Albatros személyzete, csak szeptember 7-én készült el. Hogy a jelentésben foglaltak végül eljutottak-e a hozzátartozókhöz, nem tudni. A hivatalosan kiadott veszteséglistában csak október közepén jelent meg a két elesett repülő.³⁰

Szeptember 2-án arról adott hírt a *Komáromi Ujság*,³¹ hogy a már korábban említett Tomcsányi Lipót, a Kovách gyógyszerár vezetőjének sikerült megszereznie az oroszok által ledobott levél és a fényképek másolatát a katonai hatóságoktól. A felvételek végül egy hazai képeslapban is megjelentek.³²

²⁹ Ma. Kolomija, Ukrajna.

³⁰ Veszteségi lajstrom/Verlustliste Nr. 294. 1915. 10. 15.

³¹ *Komáromi Ujság*, 1915. 09. 02. 4. o.

³² *Komáromi Ujság*, 1915. 09. 30. 5. o. A cikk szerint a felvételek a *Képes Ujság*-ban jelentek meg, sajnos nem sikerült beazonosítani, hogy melyik lapról van szó.

FÜGGELÉK³³

1.

*Kovách Zénó Pál levele édesanyjához*³⁴

Kedves Anyuskám!

Most úgy látszik, maguk unták meg az írást. Mióta a harctéren vagyok, még csak egy lapot kaptam. De mindegy, én tartom az ígéretem és írok szorgalmasan mindennap, ha csak az időm engedi! — Azt hiszem, tudják, hogy ma van nevemnapja!³⁵ Pompásan meg lett ünnepelve az eset. Átmentem látogatóba a muszka szomszédékhoz. Elég barátságosan fogadtak! Még üdvövéseket is küldtek fel hozzánk, hál' Isten hatástalanul. Talán érdekelni fogja, röviden leírom a mai repülésem érdekesebb pontjait! D. e. fél 12 órakor kaptam a parancsot a felszállásra. Megjelölték az utat, amelyet át kellett vizsgálnunk. Elég nagy út volt, körülbelül 500 km. Egy főhadnagy úr volt az útitárs. Rövid körözés után elértük azt a magasságot, amely az ellenséges golyóktól némileg biztosít, átkormányoztam a gépet a szomszéd portájára. Gyönyörű szépen lehetett látni a mi marsoló³⁶ katonáink, trainjaink.³⁷ Mint valami óriási hernyó, nyújtózkodtak lassan tovább az országúton. Nemsokára fel-fel vágó füstfelhőket vettem észre.

A mi útegeink voltak. Küldték ők is a csomagot a szomszédnak. Vagy 25-30 percnyi repülés után a főhadnagyom a földre mutatott. Odanéztem, láttam, hogy orosz katonák marsolnak az országúton. Integtettem nekik; elég illetlenek voltak, nem intettek vissza, csak a puskacsövekkel mutogattak felénk! Nemsokára láttunk egy nagyobb város közelében egy orosz hadi repülőteret. Öt szép fehér hangársátor volt egymás mellé felállítva és kint a téren egy monoplánt³⁸ láttunk pihenni. Örömmünkbe, hogy a kollégák lakását felfedeztük, leejtettünk két darabka bombát! Sajnos a hatást nem figyelhettük meg, mert még nagy utat kellett megtennünk. Gyönyörű táj felett mentünk. Mindenütt hegyek és erdők, közbe-közbe egy-egy kis falu vagy városka lapult meg. Körülbelül 4 órai repülés után a motor elkezdett köpni és hirtelen megállt! Még orosz földön voltunk. Hamarosan bekapcsoltam a segélybenzintartályt. A motor újra megindult. Kerestem a hibát, hamarosan meg is találtam. Erősen szeles és bőszt lévén az idő, sokat kellett lábbal dolgozni, és valahogy félrerúgtam a főrezervvíz³⁹ nyomás csapját és kifutott a nyomás. Pumpáltunk és repültünk tovább. A „figyelmeztetés” azonban használt!

Megfordultunk hazafelé. Nem voltunk már messze a saját táborunkhoz, mikor a motor ismét elkezdett ijesztgetőzdicskét játszani!

Mindég lassabban és lassabban járt! Pár pillanat múlva azon szomorú tényre jöttem, hogy elfogyott az olaj! (És mi még mindig a szomszédék portáján voltunk!) Próbáltam minden lehetőt, de semmi sem használt! A motor folyton kevesebb túrát⁴⁰ csinált, és nekem ereszkednem kellett. Elértük a harcvonalat, és az orosz tűzérség felett 400 m magasságba folytonos tüzelés közben saját területre léptünk át! Éppen ideje volt, mert három perc múlva a motor bement a „dajérit”,⁴¹ és a propeller keresztbe megállt! Erdő felett voltunk. Egy pillanatra mind a ketten meredten néztünk a füstölő motorra és álló propellerre. Alattunk egy tisztást láttam, és egy rövid kör után szerencsésen földet értünk! De nem egészen szerencsésen! A tisztás kicsiny volt, a talaj pedig roppant puha, és mink masinástól beleszaladtunk a fába, csinálván akkora recsegést, ropogást, hogy magunk is

³³ A lap az első három levelet egy alkalommal, az utolsót két részre bontva közölte le. Az újraközléskor az újságban hozzátett bevezető sorokat elhagytuk, az egyértelmű sajtóhibákat javítottuk, egyébként levelek szövegét eredeti írásmóddal és központozással közöljük, az egyes kifejezések magyarázata a jegyzetekben található.

³⁴ *Komáromi Újság*, 1915. 01. 14. 5. o.

³⁵ A Zénó névnap december 22-ére esik, tehát a leírt bevetés még 1914-ben történt.

³⁶ Menetelő.

³⁷ Utánpótlás-szállító oszlop.

³⁸ Egyfedelű repülőgép.

³⁹ Vélhetően a hűtővíz-tartályról van szó.

⁴⁰ Fordulatot (csökkenő fordulatszám).

⁴¹ Vélhetően motorhibára utaló korabeli repülő-kifejezés.

megjeddünk! A gépnek mind a két szárnya eltört, de más baj hál istennek nem történt. A fő, hogy mindent láttunk, amit csak tudni akartunk!

A repülés 5 óra 25"-ig tartott, ami az eddigi rekordom!!! Papír híjján kénytelen vagyok befejezni a levelem.

Csókolom a famíliát.
Kezeit csókolja szerető fia
Zenó.
Boldog ünnepeket!

2.

*Kovách Zénó Pál levele édesanyjához*⁴²

Kedves Mámikám!

Ma ünnepnapom volt... Három lapot kaptam egyszerre hazulról! Bizonyítékul annak, hogy én sem vagyok lusta, levéllel fogok válaszolni:

Nekünk sajnos roppant lassan telnek a napjaink. Unalmas és megszokott itt már annyira minden, hogy kénytelenek voltunk magunk-magunknak érdekesebb világot teremteni!

Járunk a kollégával vadászni, kémet fogni és még sok egyéb más kirándulásra, ami kacagtató vagy lehangoló epizódok nélkül nem mullhal el! A repülés most csak az unalmas téma, mert lehetlenné teszi minden igyekezetünket a mostoha időjárás.

Legutóbbi repülésem azonban elég érdekes volt. 1400 méter magasságban hagytam el a saját határt. Néhány pillanat múlva gépünk az eldugott és beásott rajvonalak fölé vitt. Most először néztem meg a szomszédék barlangját. Meglehetősen mély, sűrű és hosszú futóárkokban ülnek az atyuska⁴³ vitézei, várják a jó szerencsét, akár a mieink, akik 4-500 lépésnyire tőlük szintén gondosan beásva tették magukat láthatatlanná. Mesésen szép képet mutatott a látcső! Mind fölfelé bámult, görcsösen tartva a fegyvert célozgatva arra a nagy gépmadárra, amely velem és utasommal följük merészkedett...

Különben az oroszok is unatkoznak, úgy látszik ideiglenesen ők is megunták az úgy is eredménytelen puffogatást, és egymást lesik, mint a pók a legyet, hogy melyik unja meg hamarabb az unalmas teletést és kezdi próbálgatni a másikat bolygatni nyugtató pihenésében.

Még a tüzerek is elhallgattak. Csendes az egész vidék, és mi nyugodtan nézhetünk a saját sportunk, a vadászat után. Nem vagyunk lusták kihasználni a kedvező alkalmat. Ma is elvoltunk főhadnagymmal nyulászni, dacára a dühöngő hóviharnak. Ugyan nekem kell a vadászkutya szerepét játszani, de az sem mindennapi eset! Lőttünk is három nyulat, amelyből egy az én szakácsomat fogja foglalkoztatni.

Ma egy hasfájást okozó rémes kalandunk volt. Hazafelé ballagtunk szöszke német kollégámmal. Sötét volt, mint a pokolban. Az utunk egy gyáron vezet keresztül, a melyet a visszavonuló muszkák tökéletesen kiraboltak és romba döntöttek, hogy minden kényelmet megvonjanak tőlünk. Romba döntöttek mindent. Szóval itt botorkáltunk hazafelé. Egyszerre csak a kollégám egy hangos „oha” kiáltása állított meg. Szokatlan hanglejtéséből kivettem, hogy valami rendkívüli helyzetbe jutott. Természetesen annak segítségére siettem, és egy gyufa világa mellett felfedeztem, derekig trágyalében gázolva. Szívükből jövő kacagással nyújtottam neki kezét és segítettem kimászni az illatdus gödörből. Szegény német. Még a könnyei is potyogtak. Gondosan manikürözött kezeit a hál' isten tisztán maradt blúza felső részébe tűrülgette. Ó káromkodva, én meg visszatartatlanul hangosan kacagva tértünk haza. Most ott mos és mérgeződik szegény a sarokba. Csak lopva merek egy-egy vigyorgó pillantást oda vetni, mert attól félek, hogy azt a kolerás nadrágját még ide dobja. Szagos a szobánk, de ablakot nyitni nem merek, mert kimegy a meleg és megfagyunk az éjjel... Azt hiszem az *Érdekes Ujság* pályázatának elért díját egy itt készített felvétellel meg lehetne nyerni.

⁴² *Komáromi Ujság*, 1915. 01. 21. 3–4. o.

⁴³ A orosz uralkodó mindenkori elnevezése, ebben az esetben II. Miklós.

Ma érkezett lapján figyelmessé tett az *Érdekes Ujság* pályázatára, amely azonban részemről azt hiszem kivihetetlen, mert a tábori posta fényképeket nem közvetít, de meg fogom próbálni.

Csókolom a famíliát, Ipvovitz Bandinak⁴⁴ kérem üdvözetemet átadni. Már későn van.

Aludni megyek. A kolléga még mindég mos. Holnap folytatom.

Kezeit csókolja szerető fia

Zenó.

3.

*Kovács Zénó Pál levele édesanyjához*⁴⁵

Kedves anyuskám!

Nap-nap után hoz a posta egy lapot vagy levelet. Nem is hiszi, mily jól esik olvasnom, hogy otthon minden rendben van! Olyan sok dologra tesz kíváncsivá, hogy dacára az itteni „kalandteljes” és élvezetes (?) jó világnak, szeretném a végét látni ennek a háborúnak. Amint leveléből kiveszem, egészséges az egész familia. Hál’ isten én is tökéletesen jól érzem magam. Még a tyúkszemeim is elmúltak! Lefagytak, és azóta egy cseppet sem kényelmetlenek. (Mondja meg a Vilimnek, hogy a „tyúkszeműs” betegeit küldje ide gyógyulni! Itt elég hideg van, és ez biztos gyógymód!)

Egyedül csak ez a bolond sok hó és alacsonyan járó hófelhők bosszantanak. Ma van tán egy hete, hogy semmit sem csináltunk. A repülőtérről állandóan 80 öreg népfölkelő lapátolja a havat, hogy kedvező idő esetén felszállhassunk. Természetesen ez roppant háládatlan munka. Sohasem tudnak készen lenni. Mire az egyik felével a térnek készen lennének, a másik felét megint csak magasan lepi be a hó! Sértegetik is szegény öregek a mindenható mennyei szenteket, a világ minden nyelvén! De nemcsak nekik, hanem nekem is kimondhatatlan ellenségem a hó. Először, mert roppantul megnehezíti a tájékozódást, másodsor meg nem vagyunk képesek szabad szemmel meghatározni, hogy milyen magasan vagyunk. T. i. 500 m -ről épen úgy néz ki ez a határtalan fehérség, mint 50 m-ről. Ez aztán végtelenül megnehezíti a leszállást. Már három napja egymás után megpróbáltam felszállni, hogy a szomszédékat meglátogassam, de az elháríthatatlan akadályok miatt mindig haza kellett térnem. Ma harmadnapja az ellenséges tábor felett nagyon alacsonyan voltak a felhők. Tegnap meg az ellenséges tüzéség felett felmondta a motorom a szolgálatot, és siklórepüléssel menekültem meg a muszka vendégszeretettől. Ma is megpróbáltunk átmenni, de olyan hóviharba kerültük, hogy a végtelenségig örültünk, mikor szerencsésen földet értünk. Azt tudja, hogy sohasem vigyáztam valami nagyon az irhámra! Most sem törődöm azzal sokat, hogy ma vagy hónap puffantanak le, de azt mégsem szeretném, ha egy szanitéz⁴⁶ vagy finác⁴⁷ „babduskája”⁴⁸ adná meg a kegyelemdőfést, amit az ilyen alacsony repülésekkel reszkírozni⁴⁹ kellene. Így hát biztos, ami biztos, itthon maradjunk! A múltkoriban kellemes meglepetés ért bennünket. Ajándékokat kaptunk Pestről. Úgyszólván minden egyes emberünkre jutott egy-egy csomag – amelyben a cukorkától a gatyana drágig minden apróság.

Össze volt válogatva. Én is kaptam egyet. Volt benne cukor, füge, teasütemény, egy kis doboz szardínia, pipa, dohány, haskötő és patent gombok. Vacsora után elővettem a csomagot, és pedig piszkálgattam finoman két ujjal a csemegét, amíg csak ki nem ürült a zacskó! Azt mondják, sok a jóból is megárt. Nekem is megártott!

Kaptam olyan hasfájást, hogy kétszer is sok lenne. Nem tehettem mást, orvosság után néztem. Hamarosan rá is jöttem, hogy rum van elég az irodában, amelyből a legénységnek osztják a napi porciókat. Ittam és használt! Megint ittam és jó kedvem lett! Természetesen csupa óvatosságból,

⁴⁴ Bár teljes bizonyossággal nem állítható, valószínűleg Ipvovitz Andrásról (szül. 1893) van szó, aki ekkor a 19. tábori vadászászlóalj kötelékében teljesített szolgálatot.

⁴⁵ *Komáromi Ujság*, 1915. 02. 11. 4–5. o.

⁴⁶ Egészségügyi katona.

⁴⁷ Pénzügyőr.

⁴⁸ Valószínűsíthetően a löfegyverre alkalmazott korabeli szleng kifejezés.

⁴⁹ Kockáztatni.

hogy a hasfájás vissza ne jöjjön, addig öblítgettem a garatkám, amíg félig-meddig el nem nyomott az álom. Aludtam is azután olyan jól, hogy a hozzánk takarítani járó öreg népfőlkelő alig tudott reggel kicsalogatni az ágyból. (Látja ez is „kipróbált” és hathatós gyógyszer, álmatlan és hasfájós betegeknek. Ezt is ajánlhatná kiki a betegeknek.)

Eppen most ment el egy temetés az ablakom alatt. Valami öregasszonyt temethettek.

Ez nem mindennapi látvány! Elöl ment egy öreg paraszt a kereszttel, utána vagy húsz öreg asszony. Amelyiknek a legjobb és legerősebb hangja volt buzgón próbált valami szent zsolozsmát fújni, de oly fürtelem és ravasz hangokat eresztett, hogy kénytelen voltam szélesen elvigyorogni magam! A kíséret sem volt sokkal rosszabb az előénekesnél. Amint az előénekes befejezte a szent melódiát, rázendített a menet körülbelül 20 tagból álló kórusa.

Szegény halott!!! A menetet követte egy szerény parasztszekér. Két virstlinek való ló volt eléfogva. (A jobbkat elvitték a muszkák.) A szekéren szalma, a szalmán egy sárgásbarnára festett koporsó. A menetet öreg férfiak lengyel viseletbe öltözött kara zárta be, dörgő hangon énekelve a nők által megkezdett dalt; mintha csak hátulról is ijesztgetni akarnák a szegény lovakat. Pap a temetésen nem volt. Itt bizony bajosan tudna megélni! Tudja kedves Anyukám, én magam sem tudom miért, de mostanában olyan gyerekes lettem, hogy nem vagyok elég erős ilyesmit komolyan végig nézni. Attól tartottam, hogy elnevetem magam; akkor pedig kivertek volna a szobámból az apácák! Azt hiszem, már tudattam, hogy kolostorban lakom. Három apáca lakja jelenleg az egész házat. Kél fiatal és egy öreg. Komikus jelenségek. Ilyeneket mifelénk nem láttam. (Úgy néznek ki, mint egy elkonstruált egyfedelű repülőgép!) Mi csak az öreggel vagyunk jóba. A másik kettő az Isten tudja, miért??? durcás képet vágva messziről kikerül bennünket! De az „öreg” annál kedvesebb. Van már vagy 70 éves. Az jön be mindennap tüzet rakni. Letérdel a kályha elé, elkezd valami szent nótákat dúdolni (amit már félig meddig meg is tanultam), és nekifog a tűzrakásnak. Rendesen nehezen megy, meri vizes a fa. Azt természetesen fogja találni, hogy a kedves kollégám és én a világon senkinek békét nem hagyunk! Az öregnek se hagyunk békét. Mondjuk neki, hogy ne danoljon, mert „isten bizony nem gyul meg a fa”! Ha azután megunjuk az öreg nótáját, rákezdünk a mienkre, hogy: ma van Jakab nap! Eleinte féltünk az öregtől! Roppant szigorú tekintetű hölgy. Ha rossz kedve van, akkor piszkafával típeg szobáról szobára a tüzet izgatni, nem szólván senkihez egy szót sem. Mikor először láttam ilyen rosszkedvűen a szobámba belépni, istók ügyse megijedtem. Óvatosan pislogtam felé, hogy nem nézi e a hátam sz. Dávid hárfájának. De most már nagyon jóba vagyunk! Adunk neki konzervhúst, kenyeret, teát, ő meg ad tojást, tejet szóval mindent, amire csak szükségünk van. Ilyenformán jól járnak ők is, meg mi is.

Kint az élet szintén megváltozott! Sok-sok érdekes új dolgot láttam, ami mind csak a mi hadvezetőségünk leleményességé dicséri. Pl.: Az országutat, ahol a trén jár, oly simára gyúrták az emberek és szekerek, hogy nehezen lehet kocsikkal boldogulni. Így hát a kerekre ügyes szántalpak lettek erősítve. Tényleg ügyes dolog, a lovak felenyire sincsenek megerősítve. Nem is hiszi, milyen érdekes látvány a 2-300 ilyen „szánszekeret” egymásután vígan csúszni látni a rajvonalak felé.

Tegnap még egy érdekesebb dolog is láttam. A bakáink, hogy a hóban láthatatlanok legyenek, szép fehér vászon felöltöket kaptak, amelyek a mantlira⁵⁰ lesznek felvéve. A sapkákra szintén fehér áthuzat lesz téve. Késő este volt már, amikor 2 ilyen fehér ruhába bujtatott hadfival találkoztam. Elképzeltetlennül kellemetlen érzést keltett bennem! Nem tudtam, hogy mi a fene fehérség közeledik felém? Lehetetlenség volt kivenni még akkor is, mikor mar csak 2 lépésnyire voltak tőlem. Csak akkor jöttem rá, hogy ezek katonák, mikor szalutáltak.⁵¹ Megnéztem őket alaposan. Az arcuk is bevolt fődve valami hósapka félével csak a pirosra fagyott orruk meg a két világító szemük látszik ki. Gondoltam is! Szegény babonás muszkák, ha egy ilyen „kísértet” regimenttől éjjeli rohamot kaptak, valamennyi világgá szalad ijedtében!!!

E levelem már három napja írtam, de megkeltett szakítanom, mert sürgős dolgom akadt. Folytatom, illetve befejezem most, hogy a következő postával elküldhessem.

Az idő két napig jóra változott. Háromszor voltam két nap alatt az orosz tábor felett. Nyugodt és csendes ideiglenesen minden. Azt hiszem érdekelni, fogja a következő kis eset is, amelyet ma hallottam „szava hihető” embertől: A gyalogsági lövészárkaink egy folyó partján húzódnak végig.

⁵⁰ Köpeny fölé.

⁵¹ Tisztelegtek.

A folyó lehet úgy, 40-50 m széles. A túlsó parton meg a muszkák lövész árkaik vannak. Meglehetősen régen vannak már így vagy 100 lépés távolságba egymástól. Reggelenként, amint világosodik, egy kis időre megszűnik az ellenségeskedés! Kibújnak a lövész árkok lakói mindkét oldalon fegyvertele nélkül és lemennek a folyóhoz mosakodni és mosni, amikor befejezték a közegészségügyi tisztálkodást, mindenki vissza megy a helyére és újból megkezdődik az ellenségeskedés.

Újság semmi sincs. Jól és gondatlanul élünk mink mindég! Most kezdek majd neki a vacso-rafőzésnek (!) Hogy mi lesz a vacsora? Megírhatom: Tojás rántotta, zsírban pirított kenyér, vörös hagymával (mesés koszt !!!) és tea. Krakauban⁵² vásárolt győri teasüteménnyel. Élelmiszerral bőven fel szereltem magam, 57 kor[ona]. Értékben hozattam mindenféle apróságot amely vagy 8-10 napra jólétet biztosít.

A fizetésünket is megjavították 45 K-val. Most körülbelül 140 K a havi készpénz jövedelmem! („Nem vagyok én úr”!!!!?)

Be kell már fejezni a levelem, mert zavar a kolléga a vacsora miatt.

Azt hiszem, ideiglenesen meg lesz elégedve ezzel a pár sorral.

Csókolom a famíliát!

Erőt egészséget, és hasonló jókat kívánok!

Számtalan kézcsókkal

szerető fia

Zénó”

4.

Kovács Zénó Pál levele Tomcsányi Lipótnak⁵³

915. febr. 15.

Kedves Tomcsányi bácsi!

Egy kedves lapot hozott ma öntől a posta, amelyben felszólít, hogy írjak. Hál istennek most van időm és így nem kell sokáig várnia a válaszomra. Biztosan tudom, hogy levelem nem fogja kielégíteni, mert itt hihetetlen unalmas és egyhangú minden. Néha nagyon is sok dolgom van, néha meg semmi. Gyakran előfordul, hogy két hétig sem tudok annyi időt szakítani, hogy írhaszak.

Visszatérek a levelem elejére, hogy az eddigi lustaságom legalább egy komoly okkal mentsem! Mostanában nap nap után repültem. Itt még nagyon rossz idő van. Folyton szeles és oly örvényes a levegő, hogy egy 3-4 órás repülés testileg, lelkileg tökéletesen kimerít. Vannak azután napok, mikor légi kalandjaink is akadnak, amelyek aztán a legnagyobb legénykedés mellett is erősen előveszik az ember idegeit. Egy ilyen út után, természetesen, nincs kedvem levelet írni, hanem lefekszem aludni.

Ma három napja volt egy érdekes kalandom az orosz tábor felett. Leírom, tán érdekelni fogja.

Turul nevű gépembe beszereltük a drótnélküli távirót. (Azt hiszem, anyusnak irt levelemben már említettem.) Ezzel az újfajta (?) szerkezettel járok mostanában „visavit⁵⁴ táncolatni!”

Szép, napos délutánunk volt. Vígán szálltunk föl a gépbe a megfigyelő tisztemmel. Egy jó félórás körözés után 1800 m-re emelkedtünk és átmentünk a muszka tüzérség fölé, ahonnan vígan kopogtatta a „beobachterem”,⁵⁵ hogy rövidebben vagy hosszabban és milyen irányba lőjenek a mi nehéz mozsaraink. Kitérő napunk volt. Egyik muszka ágyú a másik után vált harc képtelenné. Még csak a munició⁵⁶ kocscikat is összelődöztük! Úgy látszik nem tetszett a szomszédéknak, hogy még a legelrejtettebb tüzérállásukat is legrosszabb esetben harmadik lövésre a nyakukra dönti a mozsár bomba. Rájöttek a betyárságra! Látták, hogy itt az én „Turul” nevű madaram viszi a gibicszerepet.⁵⁷ Tompa pattanást hallottam, azt hittem, hogy a gépemem törött vagy pattant el valami.

⁵² Ma: Krakkó, Lengyelország.

⁵³ *Komáromi Újság*, 1915. 02. 18. 3. o.

⁵⁴ Helyesen: Vis-à-vis, szentől-szemben (fr.).

⁵⁵ Megfigyelőm.

⁵⁶ Lőszerszállító.

⁵⁷ Kártyakifejezés, a játékot külsőként figyelő személy (kibic).

Érdeklődve pislogtam mindenfelé, de nem láttam semmit. Egy újabb és erősebb puffanás vonta magára a figyelmem. Hirtelen kihajoltam a gépből és egy kis fehér felhőcskét láttam 500-600 m mélyen magam alatt. Tudtam, hogy hányat ütött az óra! Nem ijedtünk meg, mert a magasságmérő 1900 m-t mutatott. Figyelni kezdtem a felhőcskéket. Folyton közebb jöttek, a puffogás meg dörgéssé vált. Sűrűn egymásután robbantak a schrapnelek⁵⁸ alattam, mellettem és fölöttem. Már a gép is kapott sebet az „apparáttestbe”⁵⁹ hátul a magassági kormányánál. A jobb szárnyvéget szintén megtépte a schrapnelszilánk. Menekülnünk kellett! Teljes gázt adtam a motornak, hogy gyorsabban meneküljünk ebből a veszedelmes helyzetből.

A gépem elég gyors, szélirányába fordítva egy-kettőre kifutottunk a schrapnell esőből. A dörgés is lassan lecsillapodott. Hátranéztem. Egész kis felhősor mutatta az utunkat. Természetesen óvatosabbak lettünk és a saját állásaink fölött maradvá küldözgettettük a bosszantó bombákat. De azért mikor hazatérve szerencsésen földet értem, istók ugyecse jól éreztem, magam. Egy tüzérvadász jelentése szerint, aki a küszködésünket alulról végignézte, legalább 80 schrapnell lőtték ránk a muszkák! Gondolhatja kedves bácsi, hogy az ilyen kis esetekből levonom a konzekvenciát. Nem gondolám volna, hogy ezek a bestiák oly pontosan lőjenek, olyan nagy magasságra. Most tudom, hogy várnak rám (elég gyakori vendégük vagyok) óvatosabb leszek egy darabig. Elvégre a mi állásaink fölül is csak jól látjuk a tüzelés eredményét és így nem teszem ki magam annak a komikus (?) jelenetnek, hogy a muszkák kössék meg a nyakkendőm.

Zénó

5.

Kovács Zénó Pál levele Tomcsányi Lipótnak⁶⁰

Elég gyakran szoktunk kártyázni is. Hárman lakunk pilóták egy szobában. Saját találmányú kártyajátékokkal „csak így trityibe” (ez a jelszó) próbálgatunk egy pár vörös krajcárt⁶¹ kisvindlizni egymás zsebeiből. Nem azért, mintha szükségünk lenne egymás pénzére, mert pénzünk annyi van, mint emennyi még soha életemben sem volt. De nem tudunk vele mit kezdeni! Ha néha egy autó bemegy a szomszéd nagyvárosba,⁶² amely innen körülbelül 100 km messze van, hozatunk sört, sajtot, teát és mindenféle főzéshez való dolgot. Különben a pénz a zsebünkben marad. (Szokatlan és érdekes dolog mi?)

Még egy módja van az időlopásnak, amit különben már a levelem elején említettem. Az udvarlás! Vagy egy negyedóránnyira van innen egy kis városka tökéletesen összerombolva és kirabolva a muszkáktól. A lakosság már részben visszatért. A visszatért menekültek között találtam egy helyes fekete leányt. Mára is találkám volt. Kimentem, de meg is izzadtam, mert olyan feneketlen ragadós sár van mindenütt, hogy az borzalom. És képzelje k. Bácsi becsapott az ideál! Bosszúsan mentem egy sétát tenni a városba, amelynek minden utcája tőmve van katonákkal és mindenféle vacakot árulókkal. Egy szerény táblára lettem figyelmes, amely egy kapura volt felszegezve. Altisztek álltak a kapuk előtt. Én is odamentem, elolvastam a táblát „Oltóterem kolera és tífusz ellen”. Bementem. Gondoltam „ki tudja mire jó!” és beoltattam magamat.

Sajnos már kénytelen vagyok befejezni a levelem, mert nincs több papírom, meg álmos is vagyok. Máskor majd többet és tán érdekesebb dolgokat írhatok. Kérem írjanak, mi újság?

Kitűnő tisztelettel maradtam

igaz híve

Zénó.

⁵⁸ Időzített repeszgránát.

⁵⁹ Géptestbe.

⁶⁰ *Komáromi Ujság*, 1915. 02. 25. 4. o.

⁶¹ Kétfiléses.

⁶² A század ebben az időszakban Jasień-ben (ma Lengyelország kis-lengyelországi vajdaságában található) állomásozott. A legközelebbi, ekkor osztrák–magyar kézen lévő nagyváros Krakko volt, amely azonban csak 50 km-re fekszik.

BIBLIOGRÁFIA

- Desoye* 1999. *Desoye, Reinhard Karl Boromäus: Die k. u. k. Luftfahrtruppe – Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918.* Wien, 1999.
- Grosz – Haddow – Schiemer* 1995. *Peter M. Grosz – George Haddow – Peter Schiemer: Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One.* California, 1995.
- Keimel* 1981. *Reinhard Keimel: Österreichs Luftfahrzeuge.* Graz, 1981.
- Медведько* 2006. *Митюрин Д. Медведько: Летающие тузы. Российские асы Первой Мировой войны.* Санкт-Петербург, 2006.
- Szoleczky* 2007. *Szoleczky Emese: Légimódi lovasság.* In: Emlékek a Hadak útja mentén. Szerk. *Ravasz István.* 2. k. Avagy hadtörténelem, kegyelet és társadalom. Budapest, 2007. 51–53. o.