

TANULMÁNYOK

CZIRÓK ZOLTÁN

PILLANATKÉP AZ OSZTRÁK–MAGYAR REPÜLŐCSAPATOKRÓL: ALBÁNIA, 1916*

Albániát illetően az Osztrák–Magyar Monarchia és Olaszország közötti viszonyt 1887 óta alapvetően a status quo fenntartására törekvés jellemezte, és a két fél kötelezettséget vállalt arra, hogy amennyiben ez már nem lenne lehetséges, közös erőfeszítéseik az albán autonómia megteremtésének irányába fognak mutatni. Az első balkán háború következtében kialakult helyzet rendezésére összehívott londoni nagykövetségi konferencia az 1913. május 30-i egyezményben előbb a török szultán szuverenitása alatt álló, majd júliusban önálló fejedelemséggé nyilvánította Albániát. Rendelkeztek szervezeti és közigazgatási kereteiről, és a nagyhatalmak védelme alá helyezték, biztosítandó függetlenségét. Az új államalakulat határainak megállapítása a későbbiekben további politikai és fegyveres konfliktusok forrásává vált, és az ország vezetése is komoly nehézségekbe ütközött. Az Ismail Qemali vezette kormány 1912. december 4-től küzdött e kihívással, amely végül sorozatos kudarcai követően 1914. január 15-én lemondott. A nagyhatalmak által a helyére kiszemelt német Wilhelm zu Wied herceg – aki 1914. március 7-én I. Vilmos néven foglalta el a trónt – ugyancsak tehetetlennek bizonyult, és szeptember 3-án elhagyta az országot.¹

Az anarchiába süllyedt Albániát a belső viszályok mellett külső támadások is érték, és azon túl, hogy Görögország elfoglalta Dél-Albániát, Olaszország szintén úgy érezte, eljött az idő a térséget illető érdekeinek érvényesítésére. 1914. október 30-án a haditengerészet deszant hajóinak egy csoportjával lerohanta Saseno szigetét (ma: Sazan, Albánia) és partra szállt Valonánál (ma: Vlorë, Albánia), elfoglalva annak kikötőjét. Innen, mintegy elsődleges hídfőből kiindulva, december 25-én Valona városa és környéke is olasz fennhatóság alá került – mindezt az 1915. április 26-i londoni egyezményben az antant hatalmak jóváhagyták. Albánia szuverenitása azonban további sérelmeket is szenvedett a következő évben. A felkelők által Durazzóban (ma: Durrës, Albánia) körülrzárt Essad

* A tanulmány alapját képező kutatásokhoz nélkülözhetetlen segítséget kaptam az Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv állandó magyar delegációjának korábbi és jelenlegi tagjaitól, Kiss Gábortól, Domokos Györgytől és Számvéber Norberttől, amelyért ezúton is szeretném kifejezni hálás köszönetemet. Fontos megemlíteni, hogy jelen írásnak nem célja a szárazföldi hadműveletek teljes körű, részletekbe menő ismertetése, azokat csak a légi események kapcsán érintjük. Helyhiány okán értelemszerűen ugyancsak nem kerül említésre és bemutatásra valamennyi bevetés, de a jelentősebb bombatámadások, légi harcot hozó akciók vagy a felderítések időszakához köthetőek általános jellemzői viszont elengedhetetlenek a téma szempontjából, így ezek alkotják a tanulmány gerincét.

¹ Pollmann 2014. 20–23. o.; Pearson 2004. 33–60. o.

pasa megsegítése címén 1915 júniusában szerb csapatok nyomultak be az ország területére és elfoglalták Pogradec, Elbasan és Tirana városait, míg a montenegrói egységek megszállták Skutarit (ma: Shkodër, Albánia) és környékét.²

Az első repülő akciók az albán légtérben

Tekintettel az ellenséges erők jelenlétére, a kumbori³ tengerészrepülők már 1915 márciusában végeztek felderítést a legészakabbi albán kikötőben, a Drin-öbölben található San Giovanni di Meduánál (ma: Shëngjin, Albánia). Az ilyen jellegű bevetések a következő hónaptól lényegében rendszeressé váltak, alkalmanként kiegészültek az öbölben található ellenséges vízi egységekkel szemben végrehajtott bombatámadásokkal is, májusban pedig már Durazzóig merészkedtek a felderítők. A nyári, nyugalmasabb időszakot követően októbertől – párhuzamosan a Montenegro elleni hadműveletekkel – újfent elsődleges célpontja lett Észak-Albánia a Kumborban állomásozó repülőeknek. A felderítések mellett november 24-én az L58 jelű repülőcsónak⁴ személyzete – Kurt Herzberg fregatthadnagy pilóta és Erich Edler von Kunsti fregatthadnagy megfigyelő – San Giovanni di Meduánál 6 bombát dobott le az ott lévő gőzösökre, de csak két trabakel⁵ sikerült elsüllyeszteniük. A következő napon Herzberg fregatthadnagy Alois Poljanec tartalékos sorhajóhadnaggyal Durazzóig végzett felderítő repülésüket, majd december vége felé a repülőakciók már szervesen csatlakoztak az osztrák–magyar csapatok szárazföldi, valamint a flotta hadműveleteihez. December 23-án Skutari, San Giovanni di Medua és Alessio (ma: Lezhë, Albánia) városai alkották az útvonalat. Az L60 repülőcsónakkal Heinrich Roschitz repülőmester pilóta és Poljanec tartalékos sorhajóhadnagy megfigyelő – Skutarinál kioldva a bombáikat – egyebek mellett az antant egyetlen, a térségben lévő repülőalakulatának okozott veszteséget. Az Escadrille MF 99 S földi személyzetéből ugyanis a robbanások megsebesítették Marcel Mettetal és Marius Lecaroux szerelőket. Előbbi pár óra múltán, utóbbi másnap halt bele sérüléseibe, ezáltal ők voltak az egység egyetlen halottai a hadjárat során.⁶

² Martino 2013. 725. o.; Pollmann 2014. 27. o.

³ Kumbor a Kotori-öböl észak-északnyugati részén, a – korabeli nevükön – Toplai-öböl és a Teodói-öböl átjárójánál található falu, amelynek partszakaszán építették ki az egyik legjelentősebb osztrák–magyar haditengerészeti repülőtámaszpontot már 1913 tavaszától kezdődően – igaz, eleinte csak provizórikus repülőállomásként.

⁴ A wien-floridsdorfi Lohnerwerke GmbH és a polai haditengerészeti arzenál mérnökei által tervezett Lohner „L” típusú repülőcsónak az osztrák–magyar tengerészrepülők egyik sikeres fegyvereként hosszú ideig volt használatban (többet még a háború utolsó évében is repülték). A Lohner és az albertfalvai UFAG (Ungarische Flugzeugwerke AG = Magyar Repülőgépgyár Rt.) gyártotta példányok – bár valamennyit az „L” típushoz sorolták – valójában több altípusból tevődtek össze (L, T, Te, TI), amelyek mindegyike általában kisebb módosításokat is jelentett a többihez képest. Ugyanakkor teljesítmény szempontjából hasonlóak voltak, a 145 LE-s Hiero vagy a 150 LE-s Rapp, Austro-Daimler, Benz, illetve Mercedes motorok 105–115 km/h sebességet tettek lehetővé a gép számára, fegyverzetük egy 8 mm-es géppuskából és 150 kg bombából állt. Az első példányokat 1915 áprilisában kezdték leszállítani az egyes bázisokra, és a következő hónaptól fokozatosan álltak szolgálatba.

⁵ A trabakel (olaszul: trabaccolo) egy XVII–XVIII. századi adriai, tipikusan dalmáciai kétárbocos vitorlás hajó, amelyet általános part menti hajózáshoz, valamint a szárazföld és a szigetek közti halászathoz használtak.

⁶ Schupita 1983. 169–177. o.; Méchin 2008. 41. o. A francia egység történetének albániai eseményeit lásd alább.

A Skutarit és Észak-Albániát megszállva tartó montenegrói csapatok ekkoriban még viszonylag jó helyzetben voltak, mivel a terep nehézségei, a decemberi és januári zord időjárás, valamint a komoly ellenállás következtében az osztrák–magyar előnyomulás Montenegró északi és keleti részén lassabb volt a vártnál. A nyugati határra történő átcsoportosítás azonban igencsak megváltoztatta ezt a helyzetet. A Cattarói-öblöt (ma: Kotori-öböl/Boka kotorska, Montenegró) délről lezáró Lovćen-hegy elleni, január 6-i előkészítő ágyúzást követően négy nappal az osztrák–magyar csapatok elfoglalták e fontos stratégiai pontot és 13-án már a főváros, Cetinje is a kezükre került. Január 17-én megkezdődtek a tárgyalások Montenegró feltétel nélküli fegyverletételéről – amellyel egyidejűleg beszüntették a felek az ellenségeskedést –, ezt 25-én foglalták írásba. A visszavonuló szerb csapatok legnagyobb része december végére elérte Skutarit és San Giovanni di Meduát, ám hamarosan az osztrák–magyar 3. hadsereg számára is megnyíltak az utak az észak-albán partok felé. A szerb hadak és a nagyszámú menekült áthajózása biztonságos területekre viszont egészen addig váratott magára, amíg a Kövess tábornok vezette csapatok közvetlenül nem fenyegették Skutarit. Ennek oka elsősorban az volt, hogy az olasz hajók az egyre hangosabb és kétségbeesettebb szerb segítségkérés ellenére is csak vonakodva közelítették meg a partokat az előnytelen észak-albán kikötőviszonyok, illetve azok veszélyeztetettsége miatt, amelyet a Cattaróban állomásozó osztrák–magyar flotta jelentett. San Giovanni di Meduában egyébként nyitott volt a kikötő, ezért az olaszok inkább Durazzót részesítették előnyben minden szállítás vagy behajózás céljaira.⁷

A fenti hadműveletekkel párhuzamosan 1916 elején az osztrák–magyar haditengerészeti légitámadások száma és intenzitása tovább nőtt – természetesen a korabeli technikai lehetőségek adta keretek között. Január 2-án három Lohner L típusú repülőcsónak intézett bombatámadást San Giovanni di Medua ellen, két-három kisebb vitorlást, egy nagyobb motoros vitorlást elsüllyesztettek, a vámházat lerombolták és megtámadtak egy, az Alessio felé vezető út mentén táborozó trént. Január 19-én ugyanitt vitorlások, útegek és más szárazföldi objektumok szerepeltek a kumbori repülőállomás parancsnoka által vezetett gép célpontjai között.⁸ Az ezekhez hasonló bombázó bevetések állandóak voltak, amikor csak az időjárás engedte, általában három-öt repülőcsónak alkotta kötelékben.

Természetesen a szárazföldi repülők is jelentős mértékben kivették részüket e feladatokból. A Flik 6,⁹ a front elsődleges repülőalakulataként 1914. szeptember és 1915. szeptembere között a Cattarói-öböl északnyugati partján fekvő Igalo repülőterén állomásozott, majd átköltözött két hónapra Rogatica repterére, ahonnan 1915 decemberében tértek vissza Igalóra.¹⁰ Géppályományukat 1915 végén és 1916 elején Lloyd C.I és Lohner B.VII

⁷ ÖULK IV. 38–59. o. A Kövess tábornok parancsnoksága alatt álló osztrák–magyar 3. hadsereg alárendeltségébe az 1916. január 1-jei hadrend szerint a következő nagyobb egységek tartoztak: a XIX. hadtest, a Rudolf Braun FML harcsoport és egyéb hadsereg-közvetlen alakulatok, továbbá a 62. gyaloghadosztály és a VIII. hadtest. Mindez 129 ½ zászlóalját, 115 ½ úteget, 101 010 géppuskát, 1172 lovast, számos egyéb kiegészítő alakulatot és felszerelést, valamint négy repülőszázadot jelentett. Utóbbiak közül a Flik 6 és a német Fliegerabteilung 57 a XIX. hadtest, a Flik 9 és Flik 15 pedig a hadsereg közvetlen alárendeltségébe tartoztak.

⁸ A támadásokban résztvevő gépek és személyzetük: január 2.: L60 – Heinrich Roschitz repülőmester pilóta és Alois Poljanec tartalékos sorhajóhadnagy megfigyelő, L61 – Glauko Prebanda sorhajóhadnagy pilóta és Mindszenty Árpád fregatthadnagy megfigyelő, L58 – Kurt Herzberg fregatthadnagy pilóta és Erich Edler von Kunsti fregatthadnagy; január 19.: L82 – Demeter Konjovics sorhajóhadnagy pilóta és Alois Poljanec tartalékos sorhajóhadnagy megfigyelő. *Schupita* 1983. 181. o.

⁹ Flik = Fliegerkompagnie, azaz repülőszázad.

¹⁰ ÖStA KA LA Monatsberichte, Flik 6.

repülőgépek alkották. Az aszódi Lloyd Repülőgép- és Motorgyár által gyártott felderítőgép ekkor már kifutó típusnak számított, korábban viszont a 145 LE-s Hiero motorral szerelt gépek megbízhatóságuk és könnyű vezethetőségük révén jó szolgálatot tettek a montenegrói harcokban.¹¹ A 41.14 jelű példány 1916 első hónapjaiban még alkalomadtán repült az egységnél, a fő típus ekkoriban azonban már a Lohnerwerke GmbH legsikeresebb terveként számon tartott Lohner B.VII felderítőgép volt, amely 150 LE-s Daimler motorjával és erős, robusztus szerkezetével kiválóan megfelelt a távfelderítő és bombázó feladatokra – ezek sok esetben akár 5-6 órás igénybevételt is jelentettek, javarészt elleneséges terület felett. A gép fegyverzetét kezdetben csak kézi lőfegyverek, majd később egy megfigyelő-géppuska, továbbá kb. 80 kg bomba alkotta, amit szinte valamennyi felderítő bevetés kiegészítéseként ki is használtak különböző célpontok ellen.¹²

Két másik repülőszázad is képviseltette magát – igaz, csak rövid ideig – Albániában. Az egyik a Flik 9 volt, amely a szerbiai harcok befejeztével két repülőgépből álló különítményt telepített Igalo repterére Hans Löw főhadnagy vezetése alatt. Az 1916 elején érkezett raj február végéig maradt, amikor visszavonták a század többi részéhez Podhajcába, a dél-galiciai Brzezany mellé.¹³ A Mitrovicában települt Flik 15 repülői már január 5-én bombatámadást intéztek Skutari ellen, igaz a jelentős felhőzet miatt végül nem sikerült a feladatot végrehajtani. Ezt követően azonban Skutari és San Giovanni di Medua is többször szerepelt a század felderítő és bombázó akcióinak célpontjaként, egészen ezen városok osztrák–magyar kézre kerüléséig. Kiemelkedő képességeiről tett tanúbizonyságot Leo Sapieha herceg főhadnagy, aki január 16-án egymaga hajtott végre egy négyórás akciót, melynek során 150 kg bombát oldott ki a városra.¹⁴ Az egységnek egyébként vegyes gépparkja volt: a wien-stadlaui Phönixwerke GmbH által, német licenc alapján gyártott Albatros B.I mellett, Lloyd C.II és Lohner B.VII típusokat repültek.

A fentiekén kívül a német Feldfliegerabteilung 57 (FFA 57) is a 3. hadsereg alárendeltségében működött, tevékenységükről azonban nem rendelkezünk részletes információkkal.

Érdekes ugyanakkor, hogy már a légi tevékenység e korai szakaszában, lényegében szemben álló repülőerő híján, megtörtént az első érintkezés ellenséges géppel. 1916. január 19-én 12.30-kor a Flik 6 állományába tartozó 17.22 jelű Lohner B.VII felderítőgépet – Márkus Sándor szakaszvezető pilótával és Robert Kollitsch kadét megfigyelővel – bevetése során két ellenséges repülőgép követte egy ideig, majd irányt változtatva Alessio felé repültek tovább. Kérdés, hogy egy esetlegesen kibontakozó légi harc miképp alakult volna, hiszen az osztrák–magyar felderítőn mindössze egy muskéta és egy-két Mauser pisztoly volt fegyver gyanánt.¹⁵ Az alábbi táblázat a Flik 6 repülőszemélyzetének létszámkimutatását tartalmazza az egység 1915. október 31-i állománytáblája alapján.¹⁶

¹¹ Grosz – Haddow – Schiemer 1993. 211–212. o.

¹² Grosz – Haddow – Schiemer 1993. 43. o.

¹³ ÖStA KA LA PA Hans Löw.

¹⁴ ÖStA KA LA PA Peter Brath, Leo Sapieha, Ladislaus Szendrey.

¹⁵ ÖStA KA LA Luftsiege, Kart. 388.

¹⁶ Az 1915–1916. évből a fenti az egyetlen állománytábla, amely fennmaradt, ez értelemszerűen egy rövid ideig fennálló helyzetet mutat be. A Flik 6 állományát meglehetősen erős fluktuáció jellemezte, 1916 végére az egység repülőszemélyzetének nagyobb része kicserélődött. Ezen átalakulás részben az alábbiakban említésre kerülő bevetések kapcsán nyomon követhető, a személyzetet érintő valamennyi változás bemutatására azonban e tanulmány keretei nem biztosítanak lehetőséget. Bogsán Nándor családi nevét több hivatalos ira-

<i>Beosztás</i>	<i>Név</i>	<i>Rang</i>	<i>Érkezés a századhoz</i>	<i>Megjegyzés</i>
Parancsnok tábori pilóta	Oskar Zeidner	százados	1915.08.05.*	1916.08.14-ig* áll a század élén
Megfigyelő	Emanuel Mainz	főhadnagy	1915.04.11.*	
	Wilhelm Srna	főhadnagy		
	Gustav Edl. v. Salmon	főhadnagy	1915.09.29.	
	Leo Bader	főhadnagy	1915.10.06.	
	Hans Schweinburg	hadnagy	1915.09.13. 1916.01.23.	1915.11.18. eltűnt (hadifogság)
	Las-Torres Béla	tart. hadnagy	1915.09.10.	1915.10.13. elhunyt
	Robert Kollitsch	kadét		
Tábori pilóta	Oskar Safár	főhadnagy	1915.10.06.	
	Julius Arigi	őrmester	1914.11.23.*	1915.10.13. eltűnt (hadifogság) 1916.12.02. áthelyezték
	Páli László	szakaszvezető	1915.04.06.	
	Heinrich Bill	civil repülő	1914.08.20.*	
Repülőgép- vezető	Bogsán Nándor	tizedes	1915.09.	1915.10.26. távozott
	Vinzenz Magerl	tizedes	1915.10.11.	

A célpont: Durazzo

Az osztrák–magyar előrenyomulással párhuzamosan a menekülő szerb hadsereg üldözése közben a bolgárok már decemberben szintén albán területre értek, és e harcok során egyre beljebb jutottak az albán hegyek között. Az olasz kormány Montenegró meghódolásának hírére új katonai intézkedésekről határozott albániai érdekeinek védelmére, remélve, hogy a már ott állomásozó olasz csapatok újabb erősítések után a Durazzót birtokló Essad pasa embereivel, valamint az Albániában visszavonuló szerb és kevés montenegrói egységekkel megfelelő ellenállást tudnak majd kifejteni. Ám a fontos albán települések egymás után jutottak a támadók kezére, még hozzá valamennyi harc nélkül: január 23-án Skutari, 28-án Alessio és San Giovanni di Medua, február 2-án Kruja városai; majd Preza és Tirana felé nyomultak a Monarchia csapatai.¹⁷

Eközben repülőink állandóan nyugtalanították Durazzo és Valona városait, amelyek az olasz csapatok táborhelyeiként funkcionáltak, továbbá kikötők az Olaszországból érkező utánpótlás legfontosabb fogadóhelyei voltak, ezáltal pedig elsődleges célpontokká

ton is Boksánként, míg Emanuel Mainzét Mainxként említik. A csillaggal jelölt dátumok a századhoz történő beosztást elrendelő parancs időpontját jelentik, melyek értelemszerűen kissé korábbiak az alakulathoz való bevonulásnál.

¹⁷ ÖULK IV. 59–68. o.

váltak. A Durazzót ért légitámadások lefolyását, illetve jellemzőit nagyszerűen foglalja össze egy korabeli szemtanú beszámolója: „Mi, akik átéltek és túléltek Belgrád valamennyi bombázását a második világháborúban, most, amikor ötven évvel később¹⁸ visszaemlékezem az osztrák–magyar tengeri repülőgépek Durazzo és környékének bombázására, amelyeket 1915. decemberben és 1916. januárban tapasztaltunk meg, szinte úgy tűnnek számunkra, mint valami veszélyes törekvés, hogy zaklassanak, riadalmat, zűrzavart és rendetlenséget okozzanak, és nem hogy öljenek és pusztítsanak.

Ezek a repülőgépek 60-80 km/h sebességgel repültek, rendszerint csak derült, nyugodt, szélszendes időben. Ez volt az ok, amiért nem látogattak bennünket gyakrabban, mivel Albániában csak kevés szép nap volt. 400-600 méteres magasságon repültek, néha sokkal alacsonyabbra jöttek le, mielőtt a bombázótiszt kioldotta a bombákat, amelyek mintegy 10 kg-ot nyomtak, ritkán érték el a 20 kg-ot. Ezeknek a bombáknak hozzávetőleg olyan hatásuk volt, mint a tábori ágyúk vagy a Howitzerek gránátjainak, ekképpen színeltek olyan veszélyt. Amikor legfeljebb 200 méteres magasságon repültek, tisztán láttuk a pilótát és a bombázótisztet is, ahogy leakasztja a bombákat, amelyek nyitott pilótafülkéjük mindkét külső oldalán lógtak. A második világháború vadászgépei és vadászbombázói félelmetes gépfegyvereinek sorozatai helyett nyilak kötegeit dobták le ezekből a gépekből. Valamilyen kemény ötvözetből készített, kb. 10 cm hosszú, a teteje nyílhegyűre formálva. Ha nagyobb magasságból hullottak, mind halálosabbá váltak. Voltak esetek, amikor ilyen „nyíl” megölte az embert és alatta a lovat is. Különösen veszélyesek voltak tehát, amikor katonák csoportjaira hullottak... A bombázásokat általában öt vagy hét repülőgépből álló századok hajtották végre, és a magányos felderítő repülések voltak a leggyakoribbak. A célpontokat ritkán találták el bombákkal, de voltak áldozatok, halottak és sebesültek. Durazzóban, ahogy Scutariban és más bombázott helyeken. A repülőgép háborús fegyverként való használata még a kezdeténél járt, így nem volt igazi légvédelmi tüzéség vagy gépfegyverek, habár ezeket a fegyvereket használták a szerbek ellenük, amikor rendelkezésükre álltak Szerbiában. Azonban ezen fegyverek nélkül maradván a repülőgépektől való védelem puska-, ritkán géppuskatűzre redukálódott. Ezek a hangok ma, érthető módon, inkább viccesek, de abban az időben a repülőgépek alacsony sebessége miatt, amikor 200 méteren repültek, a puska- és géppuskatűz veszélyt jelentett a pilótának. Előfordulhatott, hogy az eltévedt golyó megsebesítette vagy akár meg is ölhette a pilótát, és még a legkisebb sérülés is a repülőgépnek, különösen a benzintartálynak veszélyt jelentett, és a pilóta elkerülte ezt a tüzet, amikor érzékelte. Ezért volt az, hogy ezeket a bombázásokat Durazzo és más helyek ellen mindig dühödtt puskatűz követte katonáink részéről, akik végső soron semmilyen hatást nem értek el azon kívül, hogy kihozta őket a sodrúkból.”¹⁹

A legkorábbi, Durazzo elleni akciók közül csak kevésről maradtak fenn adatok, így például ismert, hogy január 20-án Heinrich Bill civil pilóta és Leo Bader főhadnagy megfigyelő, a Flik 6 repülői a 41.14-es Lloyddal végrehajtott felderítőútjuk során bombákat dobtak a városra.²⁰ Természetesen a haditengerészeti repülőket is ugyanezen célpont ellen vetették be, és mindjárt a január 25-i támadásuk során komoly eredményeket értek el.

¹⁸ 1965-ben.

¹⁹ Ciglić 2014. 39–41. o.

²⁰ ÖStA KA LA PA Heinrich Bill, Leo Bader.

Az eseményeket a szerb Morava hadosztály tartalékos egészségügyi századának egyik tagja örökítette meg – kissé zaklatottnak tűnő – visszaemlékezésében: „Durazzóba mentünk, épp hogy a kikötő kijáratához értünk, öt ellenséges repülőgép repült be és bombákat kezdtek szórni a dokk körül. Čedával az átjáró alá mentünk... A tisztjeink és külföldi katonák, főleg olaszok, elfutottak és Čeda elmenekült. Egyedül maradtam, nem tudva, hova menjek, ahogy a bombák hullottak körülöttem mindenfelé. Látom őket repülni felettem, hallom a bombák zúgását. Zuhannak, óriási robbanás. Átfutottam a tenger felé, megálltam egy kapu mellett egy sarkon, aztán elkezdtem futni végig egy meredek utcán, beestem egy söntésbe. Egy bomba a szomszéd házra esett, az ablakok szétfröccsentek, a söntés kezdett darabokra esni, az emberek elkezdtek kifelé szaladni, elakadtak az ajtóban. Az utca megtelt füsttel és porral, sírás és jajveszékélés visszhangzott a levegőben. Én még a söntésben maradok, a gépek még mindig repülnek, a bombák zuhannak és robbannak, bang. Végül az egyik katonánkat és egy kislányt hoznak sebesülten, egy nőt kihúztak a romok közül, mindenhol vér borítja, szétszagatva. Elfutottam onnan egy szélesebb utcába. A gépek elmennek. Venni akartam valamit. Elkezdtek sikoltozni, hogy visszajönnék, elmenekülök a városból. Megtalálom Čedát és életben van. Visszatérünk.”²¹

A várost támadó, öt gépből álló kötelék valóban komoly pusztítást ért el. Az osztrák–magyar jelentések arról számoltak be, hogy az egyik ledobott bomba egy házra hullott, ahol megölt egy olasz őrnagyot, 11 olasz és szerb katonát, három asszonyt és egy gyermeket. Egy másik robbanószerkezet egy hotelra zuhant, ahol a szerb csapatok tisztgyűlést tartottak. A parancsnokoló tábornok, 30 tiszt, ordonánccok és egyéb személyzet lelte halálát a romok alatt – miközben a szerb koronaherceg mindössze 100 lépésre tartózkodott az épülettől – 11 szerb katona pedig egy másik lehulló bombának esett áldozatul. A földről erős elhárító tüzet nyitottak az osztrák–magyar gépekre, amire ők géppuskatűzzel válaszoltak. Két nappal később kettő, másnap egy repülőgép támadta újfent a durazzói várat és a kikötőt, igaz, ekkor jóval kevesebb eredménnyel.²²

Bár a fennmaradt kimutatások ebből az időszakból meglehetősen hiányosak, egyértelműen látszik, hogy 1916. január második felétől az osztrák–magyar repülőszázadok is Durazzóra és környékére koncentráltak felderítéseikkel, ami sok esetben bombatámadással is párosult.

Február 1-jén három repülőcsónak támadott csapattábor, katonai raktárát és a kikötőt Durazzóban. Az elhárítás eltalálta az egyik betolakodót (L58), de sikerült visszatérnie Kumborba.²³ Nem így másnap, február 2-án, amikor hajnalban ismét három gép indult

²¹ Ciglić 2014. 43. o.

²² A támadásokban résztvevő gépek és személyzetük: január 25.: L60 – Heinrich Roschitz repülőmester pilóta és Johann Ritter von Ritschl sorhajóhadnagy megfigyelő, L61 – Johann Fritsch von Cronenwald fregattadnagy pilóta és Heinrich Schiavon sorhajóhadnagy megfigyelő, L81 – Demeter Konjovics sorhajóhadnagy pilóta és Schmidt Félix tengerész zászlós megfigyelő, L83 – Walter Hell sorhajóhadnagy pilóta és Maximilian Sewera fregattadnagy megfigyelő, L58 – Kurt Herzberg fregattadnagy pilóta és Franz Kohlhauser tartalékos hadnagy megfigyelő; január 27.: L58 – Kurt Herzberg fregattadnagy pilóta és Johann Ritter von Ritschl sorhajóhadnagy megfigyelő, L82 – Demeter Konjovics sorhajóhadnagy pilóta és Alois Poljanec tartalékos sorhajóhadnagy megfigyelő; ez utóbbi repülőgép és személyzete hajtotta végre a január 27-i támadást is. *Schupita* 1983. 181. o.

²³ A köteléket a következők alkották: L58 – Kurt Herzberg fregattadnagy pilóta és Wilhelm Capellmann fregattadnagy megfigyelő, L60 – Heinrich Roschitz repülőmester pilóta és Heinrich Schiavon sorhajóhadnagy megfigyelő, L61 – Johann Fritsch von Cronenwald fregattadnagy pilóta és Emanuel Lerch fregattadnagy megfigyelő. *Schupita* 1983. 182. o.

támadásra,²⁴ ezúttal Valona ellen. A kikötőt és sátoztortáborot támadó repülőek a hajók és a valonai, valamint a Saseno szigetére telepített szárazföldi ütegek erős srpneltűzével találták szembe magukat. Hans Löw főhadnagy a Flik 9 megfigyelője a következőképp írta le az eseményeket: „A motorunk nem működött olyan pontosan, mint kellett volna, így mi kissé alacsonyabb magasságon maradtunk a másik két, Konjovic sorhajóhadnagy és Hell sorhajóhadnagy vezette repülőgép mögött.

Az erőfeszítés során, hogy elérjük a magasságukat, nőtt a távolság, ennél fogva a kétórás repülést követően mi kicsivel később érkeztünk meg, mint ők, a tervezett célpont – a Valonai-öböl – fölé. Már nagy távolságból láttuk az üdvözlést, amelyet az olasz védőütegek adtak az előresiető barátaink számára. Mivel mintegy 1000 méterrel magasabban voltak tőlünk, pár percig eltartott, amíg mi – ahogy el tudtuk érni az 1700 méteres magasságot – érezhettük az „áldást”. Épp hogy befejeztük a feladatunkat, amelynek során szorgalmasan készítettük a fotókat, láttuk Hell gépét lefelé siklani az öbölbe, álló légcsavarral. Minden bizonnyal találatot kapott, ami kifújta az élet lángját a motorjából. Ha minden jól menne, le tudna szállni a vízre sértetlenül; de mindezek után megkockáztatja, hogy a fogságba esés sorsára jut. De mi a cs. és kir. Haditengerészetnél voltunk és Lohner repülőcsónakokban ültünk. Gyorsan elhatározva, Konjovic repült, szintén siklásban, a halálosan megsebzett vízi repülőgép után és leszállt a vízre, majdnem velük egy időben, mialatt mi, leereszkedve 500 méterre, készek voltunk, hogy elriasszunk egy ellenséges torpedónaszádot, amely felvette az irányt a vízen lévő bajtársaink felé, egy pár bombával. Mindazonáltal a távolság olyan nagy volt, hogy a bátor Hellnek és derék megfigyelőjének, Ritschl fregatthadnagyának sikerült kilyukasztani tehetetlen repülőgépüket, és elsüllyeszteni. Vettek egy frissítő fürdőt, átúszva parancsnokuk gépéhez. Röviddel ezután láttuk elstartolni és mindkét repülőcsónakunk, vakító fehér robbanó felhőktől körbevéve, amelyeket az olaszok küldtek felénk búcsúzásképp, már felvette az északi kurzust.”²⁵

A február 2-i bombatámadásnak két-két olasz katona és civil, valamint három szerb katona esett áldozatul, ez pedig újabb apropó volt Bertotti tábornoknak, az olasz expedíciós erők parancsnokának, hogy ismételten és még nyomatékosabban kérje a védelemhez szükséges Nieuport vadászgépek és néhány hárommotoros Caproni bombázó Albániába küldését, a február 1-jén érkezett „Europa” négy vízi repülőgépe mellett.²⁶

²⁴ A támadásokban résztvevő gépek és személyzetük: L81 – Demeter Konjovics sorhajóhadnagy pilóta és Johann Ritter von Ritschl sorhajóhadnagy megfigyelő, L82 – Kurt Herzberg fregatthadnagy pilóta és Hans Löw főhadnagy megfigyelő, L83 – Walter Hell sorhajóhadnagy pilóta és Maximilian Sewera fregatthadnagy megfigyelő. Uo.

²⁵ *Ciglić* 2014. 44–45. o. Löw személyi aktájában is szerepel az akció leírása, kevésbé részletes és élménydús formában. ÖStA KA LA PA Hans Löw. További részletekért lásd: Für tapferes Verhalten vor dem Feinde wurde Linien-schiffsleutnant Demeter Konjovic mit dem Eisernen Kronen-Orden III. Klasse dekoriert. Österreichische Flug-Zeitschrift, April 1916. 81–82. o. Konjovics – a nevével számos variációban találkozhatunk, attól függően, hogy milyen nyelvű forrásban, feldolgozásban szerepel (pl. Konjovič, Konjovits stb.) – 1888-ban Bácsszenttamás született a zombori elemi iskola tanárának fiaként. A fiumei tengerészeti akadémia elvégzését követően a polai repülőállomáson szolgált, és innen teljesítette első bevetéseit még 1915 végéig, annak ellenére, hogy hivatalos adatok szerint 1915. május 28-tól egészen a háború végéig ő töltötte be a kumbori repülőtámaszpont parancsnoki pozícióját. A Magyar Aero Szövetség 1915. október 19-i dátummal állította ki számára a 22. számú szárazföldi és a 4. számú tengerészeti pilótaigazolványt. Számtalan sikeres bevetést és számos kitüntetést követően a háború utolsó napjaiban közreműködött a cattarói bázis békés átadásában és – magyar származásától függetlenül – az új szerb–horvát–szlovén államalakulatot választotta hazájául. Belgrádban hunyt el 1982. január 5-én.

²⁶ *Martino* 2013. 725. o.

A valonai támadás napján a pár nappal korábban Igalóba áttelepült Flik 15 egyik gépe is ellátogatott Durazzo fölé, ezt követően pedig több mint két héten keresztül a Flik 6-tal karöltve lényegében naponta – akár többször is – végeztek felderítést a Skumbi folyó táján, elsősorban pedig Durazzo és Valona felett. Utóbbiak ellen szinte minden alkalommal bombatámadást is intéztek. Az egyre hatékonyabban működő légvédelem mellett azonban mind veszélyesebbé váltak a bevetések, a szárazföldi indítású gépek folyamatosan erős elhárítótűzről számoltak be jelentéseikben és számos srappelalattal érkeztek vissza repülőterükre.

Február 8-án újabb köteléktámadást intéztek a tengerészrepülők is Durazzo ellen, és az erősnek mondható elhárítás mellett is több találatot értek el a városban és a környékbeli katonai táborban.²⁷ 14-én két repülőcsónak visszatért Durazzo fölé, és újfent találókat jelentettek a királyi palota városnegyedében és a táborozó katonaság között. Ez alkalommal azonban különösen jól irányzott légvédelmi tűz fogadta őket, az egyik gép négy, a másik 12 találatot ért vissza Kumborba.²⁸

Az osztrák–magyar csapatok előrenyomulása mellett a bolgárok február 12-én elfoglalták Elbasan városát, 14-én pedig megszállták Fjerit (ma: Fier, Albánia; Valonától 25 kilométernyire északra), míg albán önkéntes csapatok február 19-én Berat, Lusnja (ma: Lushnjë, Albánia) és Pekinje (ma: Peqin, Albánia) helységeket vették be. Az Észak-Albániában uralkodó kedvezőtlen viszonyokon túl – nehezen járható, szakadékos hegységek, mocsaras vidékek stb. – február 9-től beköszöntött az esős időszak, melynek következtében megdagadtak a folyók, mindezek pedig jelentősen lassították a haladást. Ennek ellenére február közepén az osztrák–magyar egységek elfoglalták Bazar Sjak (ma: Shijak, Albánia) városát, valamint Tiranától nyugatra a Mali Barzes hegyet, így mindössze 10 km-re voltak Durazzótól. A várost megkerülve bevették Kavaját (ma: Kavajë, Albánia), 20-án pedig elérték a tengert, bekerítve a kikötővárost. Mivel a tüzérség szállítása a Durazzo körüli mocsarakon keresztül nem volt lehetséges, kiegészülve a kedvezőtlen időjárással, lehetetlenné vált a február 17-i, általános támadásra utasító parancs végrehajtása. Eközben az olaszok igyekeztek elszállítani készleteiket Durazzóból. Végül, miután február 19-én sikerült elfoglalni az olasz előállásokat, majd 22–23-án észak és dél felől is eredményes támadásokat vezettek a védőkkel szemben – utóbbi napon zajlott a döntőnek nevezhető ütközet, február 23–25. között pedig az olaszok sietve végrehajtották az evakuálást –, február 27-én az osztrák–magyar egységek bevonultak a városba.²⁹

²⁷ A résztvevők a következők voltak: L52 – Walter Hell sorhajóhadnagy pilóta és Schmidt Félix tengerész zászlós megfigyelő, L58 – Kurt Herzberg fregatthadnagy és Erich Edler von Kunsti fregatthadnagy megfigyelő, L60 – Heinrich Roschitz repülőmester pilóta és Alois Poljanec tartalékos sorhajóhadnagy megfigyelő, L61 – Johann Fritsch von Cronenwald fregatthadnagy pilóta és Heinrich Schiavon sorhajóhadnagy megfigyelő, L87 Otto Freiherr von Klimburg fregatthadnagy pilóta és Wilhelm Capellmann fregatthadnagy megfigyelő. *Schupita* 1983. 182. o.

²⁸ A támadó repülőgépek és legénységük: L61 – Johann Fritsch von Cronenwald fregatthadnagy pilóta és Heinrich Schiavon sorhajóhadnagy megfigyelő, L88 – Franz Krivanec fregatthadnagy pilóta és Emanuel Lerch fregatthadnagy megfigyelő. *Schupita* 1983. 182. o.

²⁹ ÖULK IV. 69–78. o. Az észak-albániai osztrák–magyar előrenyomulás az utasítások értelmében a XIX. hadtesthez tartozó 14. hegyi dandár, a 20. Landsturm hegyi dandár, az erőd gyalogdandár valamint Schiess altábornagy és Streith vezérőrnagy dandárjai, míg a VIII. hadtesttől az 59. és az 57. gyaloghadosztályok, továbbá a 9. hegyi dandár, a 62. gyaloghadosztály egységei közül pedig a 205. Landsturm gyalogdandár részvételével került végrehajtásra.

Mivel ezt követően tarthatatlanná vált az olaszok helyzete Albánia tengerpartvidékének középső részén, kénytelenek voltak visszavonulni a Vojusa folyóig, közvetlenül Valona kikötő körzetéig – vagyis Albánia kétharmada osztrák–magyar kézre került. Az olasz expedíciós erők február végére jelentősen megerősödtek, a mintegy 100 000 fős állomány három hadosztályba sorolva (38^a, 43^a és 44^a Divisione) 1916. március 20-tól XVI. hadtest (XVI Corpo) néven lényegében bezárkózott Valona elsáncolt, mintegy 130 km területű védművei mögé Septimus Piacentini tábornok vezetése alatt.³⁰ Az osztrák–magyar hadvezetés azonban nem dédelgetett a durazzóihoz hasonló akcióttervet Valona ellen, erre nem is lettek volna elegendők az erői.

Azt követően, hogy az olaszok feladták Durazzót, az osztrák–magyar haditengerészet szinte azonnal felállított ott egy repülő támaszpontot Walter Hell sorhajóhadnagy vezetésével, aki a háború végéig e minőségében szolgált. Tekintettel arra, hogy ez lett a legdélebbi ilyen jellegű létesítmény, különös jelentősége volt az Otrantói-szoroson létesített zár, valamint a dél-olaszországi célok elleni támadások esetében. Szervezetileg a kumbori tengeri repülőállomás alárendeltségébe tartozott, kiemelkedő szerepe révén pedig elsődleges célpontjává vált a szövetséges légitámadásoknak. Az első időszakban a tengerészrepülőök azonban még Kumborból indították az akcióikat, így például a március 20-i San Giovanni di Medua elleni bombázást, amelyben két repülőcsónak vett részt, és a menekülő ellenséges csapatok behajózásának zavarása volt a célja.³¹ Jelentősebb és nagyobb sikert hozó bevetésnek bizonyult a március 29-i Valona elleni támadás. Öt gép szórta le bombáit különböző célpontokra, és saját beszámolóik szerint találatokat értek el az oda telepített ütegeken, a legénységi szállásokon, egy 50 kg-os bombával eltalálták a „La Foudre” repülőgép-anyahajó farokrészét, két 15 kg-ossal pedig a hangárt.³²

Az osztrák–magyar repülőcsapatok részéről 1916 márciusára a Flik 6 maradt az egyetlen repülőalakulat a térségben, amely február elejétől – júniusig – Skutari repülőterén állomásozott és innen teljesítette bevetéseit.³³

³⁰ Martino 2013. 725. o. Az olasz XVI. hadtest vezetését májusban Oreste Bandini tábornok, majd az év végén Giacinto Ferrero tábornok vette át.

³¹ A támadást az L89 – Demeter Konjovics sorhajóhadnagy pilótával és Johann Ritter von Ritschl sorhajóhadnagy megfigyelővel, valamint az L60 – Heinrich Roschitz repülőmester pilótával és Alois Poljanec tartalékos sorhajóhadnagy megfigyelővel hajtotta végre. *Schupita* 1983. 144–145., 184. o.; *Sokol* 1967. 456. o.

³² A siker a következők érdeme: L82 – Demeter Konjovics sorhajóhadnagy pilóta és Emanuel Lerch fregatthadnagy, L87 – Otto Freiherr von Klimburg fregatthadnagy pilóta és Wilhelm Capellmann fregatthadnagy megfigyelő, L61 – Johann Fritsch von Cronenwald fregatthadnagy pilóta és Karl Rehmann fregatthadnagy megfigyelő, L60 – Heinrich Roschitz repülőmester pilóta és Alois Poljanec tartalékos sorhajóhadnagy megfigyelő. *Schupita* 1983. 184. o.; *Sokol* 1967. 456. o. Az 1896-ban elkészült francia „La Foudre” volt a történelem első repülőgép-hordozója. Az eredetileg torpedónaszád raktárhajóként működő, majd 1907-ben előbb műhelyhajóvá, 1910-ben pedig aknarakóvá átépített vízi járművet a tengeri repülőgép 1910-es megalkotását követően, 1911 folyamán alakították át hidroplánok szállítására alkalmas hajóvá. 1913-ban egy 10 méter hosszú felszálló fedélzettel látták el, amelyről 1914. május 8-án sikeresen felszállt egy Caudron G.3 hidroplán – a háború kezdetén azonban ezt eltávolították. A 118,8 méter hosszú és 6100 tonna vízkiszorítású „La Foudre” 19 csomós maximális sebességet tudott elérni, a hátsó fedélzeten lévő hangárjában pedig négy hidroplánt szállított.

³³ ÖStA KA LA Monatsberichte, Flik 6.

Kísérletek az antant repülőcsapatok alkalmazására a térségben

A hadiállapot beálltával az olaszok igyekeztek a dél-adriai térségben is működőképes repülőerőket felvonultatni, illetve megszervezni. Elsőként a háborúban még szokatlannak számító megoldást alkalmazták, májusban ugyanis befutott Brindisibe az „Elba” nevű repülőgép-anyahajó, hogy a hadsereg alárendeltségében két tengeri repülőgéppel – amelyek két fedélzeti hangárban kerültek elhelyezésre – és kötött léggömbjeivel együttműködjön a hadműveletekben. A hajót 1915 szeptemberében egy modernebb társával, az „Europá”-val váltották fel.³⁴ Ezzel párhuzamosan Brindisiben is felállítottak egy repülőállomást 1915 során, ám eleinte csak ideiglenes állomásként működött, lévén a rendelkezésre álló repülőgépek hatósugara és az ellenséges célpontok – elsősorban a Cattarói-öböl – távolsága csak korlátozott működést tett lehetővé, illetve igényelt. Mindez azt jelentette, hogy az itt szolgáló repülők a környező tenger alkalmi felderítését végezték.

Az olaszok mellett a francia repülőcsapatok már 1915. szeptember elején gépeket küldtek a közös határ védelmére, amelyeket szinte azonnal, szeptember 6-án továbbirányítottak Ventimigliából Brindisibe. E francia század – egy tíz nappal később kelt jelentés szerint – három Nieuport egyfedeles hidroplánból állt, míg egy negyedik néhány napon belül volt várható.³⁵ A gépek használhatósága azonban erősen korlátozott volt több okból kifolyólag: kis szerkezeti szilárdságuk miatt nyugodt vízfelületre volt szükségük a fel- és leszálláshoz, így távoli akciókra alkalmatlanok voltak; kisebb bombák felfüggesztési pontjai mellett a fegyverzetük mindössze automata pisztolyból állt, ezért légi összecsapásban esélytelenek számítottak, amit csak tovább rontott a gyenge emelkedőképességük. Ezekre tekintettel a közelfelderítés és ellenséges tengeralattjárók felkutatása, valamint megtámadása (torpedóval) tűnt a megfelelő feladatnak számukra, és szeptember 23-án fel is állították a francia repülőszázadot Brindisiben. Négy hónappal később azonban a francia kormány a század Port Saidba történő áthelyezéséről döntött, az olaszok pedig a kérésnek megfelelően becsomagolták és útjára indították a légi járműveket.³⁶

Egy másik francia század ugyanakkor észak felől közeledett Albániába. A szerbek segítségére küldött és a harcokból jelentős részt vállaló Escadrille MF 99 S-nek³⁷ a szerb támadás elbukását követően a többi szövetséges alakulattal együtt vissza kellett vonulnia. Bár a repülőgépek légi úton történő szállítása is kockázatos volt, összesen hat repülőgép kelt útra, az utolsó november 18-án érkezett meg az olaszok kezén lévő Valonába. Mindegyik Farman fedélzetén egy beteget is szállított a pilótája, megvalósítva ezzel az

³⁴ *Cronistoria* 1927. 6–7., 82. o. Az 1894-ben vízre bocsátott „Elba” cirkálóként nem bizonyult sikeresnek gyenge védettsége és alacsony sebessége miatt, ugyanakkor nehéz időjárási körülmények és tengeri viszonyok közepette is stabilnak mutatkozott, amely mind a pontos tüzelést, mind a kiváló kormányozhatóságot nagyban segítette. 1896. február 27-én lépett szolgálatba, a fegyverzetét többször módosították. Néhány bevetést követően részt vett a korai haditengerészeti repülési kísérletekben, ennek nyomán a világháború küszöbén eltávolították a teljes főfegyverzetét és helyette 3-4 Curtiss repülőcsónak számára építettek hangárokat menedékképp. Repülőgép-anyahajóként 1914. június 4-én kezdődött a szolgálata. A 88,2 méter hosszú és 12,72 méter széles hajó vízkiszorítása 2281 tonna volt (bruttó súlya 2460 tonna) és 18 csomós sebességgel tudott haladni.

³⁵ A két úszóval ellátott hidroplánok 12,50 méteres feszítávvál bírtak, 110 LE-s Clerget forgómotorjuk 120 km/h maximális sebességet és legfeljebb 2 000 méteres magasságot biztosított számukra, amelyet 55 perc alatt értek el, összesen pedig három órát tudtak a levegőben tartózkodni.

³⁶ *Cronistoria* 1927. 222–223. o.

³⁷ Escadrille = repülőszázad; az „MF” az alakulat által használt repülőgéptípust, a Maurice Farman felderítőt, míg az „S” a szerbeknek küldött segítséget (pour Serbie) jelezte.

egyik első orvosi evakuálást a repülés történetében.³⁸ A századparancsnok, Roger Vitrat százados helyi erőforrásokból igyekezett működőképessé tenni Skutariban állomásozó egységét. Az időközben négyre csökkent gépállománnyal rendelkező alakulat első bevetése Valonát célozta meg, mivel a táviró nagyon nehézkesen működött. Skutari városát ekkoriban egyre több menekült lepte el, az osztrák–magyar repülők pedig lényegében naponta látogattak ide, néha bombázást is végrehajtva. A parancsnok ugyan felszállt üldözésekre, de jól mutatja helyzetüket, hogy ezt is csak blöffből tette, hiszen a repülőgépek géppuskái elvesztek a visszavonulás során az albán hegyekben.³⁹

Az olasz katonai vezetés reménnyel telve tekintett erre a francia egységre, és a szerbiai francia katonai misszió vezetőjéhez fordultak azzal a kéréssel, hogy a gépeket tenger-alattjáró-elhárító feladatra és az Albániával fenntartott forgalom biztosítására használhassák. 1916. január 18-án el is fogadták a javaslatot, de a kivitelezés elmaradt, mivel a század más állomáshelyre került.⁴⁰

Pótlásuk azonban gyorsan megoldódott, hiszen január 27-én Valonába irányították az „Európa” anyahajót,⁴¹ ezzel pedig a Valonában tartózkodó katonai hatóságok egy csapásra elvetették az eredeti, három repülőgép számára létrehozandó állomás kezdetleges terveit. A hajó legénységének és felszerelésének segítségével, valamint kihasználva a hadsereg repülőtéri anyagát, áprilisban felállítottak a szárazföldön is egy hangárt, ezt azonban elsősorban a szétszerelt vagy javítás alatt álló repülőgépek tárolására használták. 1916 végére nyilvánvalóvá vált, hogy szükséges a haditengerészeti bázison egy állandó repülőállomás kiépítése, amely a következő év első felében valósult meg.

Időközben Brindisiben is megváltozott a helyzet. 1916. januárban egy nagy projekt keretében indultak meg az építkezések, felfüggesztették a korábbi ideiglenes jellegű építési munkálatokat, amelyek során már előkészítettek két hangárt, egy dokkot és elvégeztek néhány kisebb munkát. A külső kikötő nyugati oldalán megkezdték az új repülőállomás felállítását, és annak ellenére, hogy a terep hosszas földmunkát tett szükségessé, márciusban megindulhatott egy nagy hangár üzembe helyezése, az év folyamán pedig még egy műhely és egy motorszoba is kinőtt a földből. A repülőállomás már 1916 során is

³⁸ A földi kiszolgáló személyzetre sokkal nehezebb út várt. A francia oszlop november 25-én indult el Prizrenből a Drin völgyén keresztül állataikkal és a megmaradt járművekkel, és Skutari városába igyekeztek eljutni. Ez mintegy 100 km-es utat jelentett, javarészt keskeny hegyi ösvényeken, szélsőséges időjárási körülmények között (–18 °C), hiányos öltözékben a szerbeket ellenségnek tekintő albán lakosság között. Egy heti embert próbáló utat követően, a készleteik kimerülésének határán, 1915. december 3-án reggel érkeztek meg Skutariba, miután átverekedtek magukat a környéket körülvevő, térdig érő mocsáron.

³⁹ *Méchin* 2008. 40–41. o.

⁴⁰ 1915. karácsonyának estéjén kapta meg az Escadrille MF 99 S az áttelepülési parancsot San Giovanni di Meduába. December 25. és 28. között gyalog tették meg az utat, míg a két utolsó repülőképes Farman ismét sebesült embereket evakuált. Az egység néhány ápolásra szoruló tagja a Skutariban működő kórházban maradt, a többieket áthajózták Bariba, onnan pedig vonaton visszatértek Franciaországba.

⁴¹ Az 1895-ben elkészült, brit gyártású teherhajó több néven is futott (Barcelona, Manila, Salacia, Quarto), mielőtt 1915-ben az olasz haditengerészet megvásárolta és „Európa” névre keresztelve radikális átalakításoknak vetette alá. A Speziánál fekvő dokkban három hónapig tartó szerelési munkálatok során két hangárral láták el – egy a hajó első, egy pedig a hátsó részén – és összesen nyolc bevethető repülőgépet tudott szállítani, amelyeket négy daru volt hivatott vízre juttatni. A 6400 tonnás (teljes terhelésnél 8805 tonna) hajó 123,2 méter hosszú és 14 méter széles volt, óránként 12 mérföld sebességre volt képes. Fegyverzetéhez két Armstrong 76/30 mm-es ágyú is tartozott, melyek légi és vízi célok ellen is használhatók voltak. 1915. október 6-án lépett a haditengerészet szolgálatába, és 1916. január 27-én küldték Valonába a szerb csapatok evakuálásának támogatására.

elszenvedett néhány légitámadást, amelynek légvédelmét egy, a hadsereg által személyzettel ellátott, harci repülőgépekkel felszerelt század is kiegészítette, ahogy az itt települt repülőcsónakok is részt vettek az elhárításban. Ez utóbbiak feladata az egyre intenzívebbé váló felderítő munka volt, ami szórványosan kiegészült tengerentúli bevetésekkel, augusztusban pedig már Durazzo bombázása is szerepelt az akciók listáján.

A másik fontos dél-olaszországi repülőtámaszpont Otranto volt az első világháború folyamán, jelentősége azonban inkább 1917–1918 során bontakozott ki. 1916 májusában létesítettek itt egy ellátó állomást az olasz és szövetséges repülők részére, októberben azonban még sehol sem tartott az építkezés, amely hat repülőgép részére szolgáló hangárt is magában foglalt.⁴² Az 1915–1916-ben az albán fronton bevethető olasz repülőszemélyzet létszáma és a repülőgépek száma a következőképpen változott:

Állomás	Személyzet	A repülők száma		
		1915. II. félév	1916. I. félév	1916. II. félév
Brindisi	Tiszti pilóta	2	3	5
	Legénységi pilóta	1	7	6
	Tiszti személyzet	-	-	1
	Legénységi személyzet	56	102	94
Otranto	-	-	-	-
Valona és Tahiraga	-	-	-	-
„Elba” „Europa”	Tiszti pilóta	6	3	3
	Legénységi pilóta	2	5	8
	Tiszti személyzet	-	-	-
	Legénységi személyzet	39	66	79

Állomás	Repülőgép-típus	A repülők száma		
		1915. II. félév	1916. I. félév	1916. II. félév
Brindisi	L.1	1	12	4
	L.2	-	-	6
	FBA	-	-	9
Otranto	-	-	-	-
Valona	-	-	-	-
„Europa”	L.1	4	8	6
	L.2	-	-	1

Az események alakulása mind gyorsabban követelte, hogy az olaszok is egy repülőszázadot küldjenek Albániába, amely nemcsak a felderítést képes elvégezni, hanem légvédelmi funkciókat is ellát. 1916. március 3-án indult útnak Tarantóból Valonába az új ala-

⁴² Cronistoria 1927. 79–81. o.

kulat, a 13^a Squadriglia, hat darab 100 LE-s Fiat motorral szerelt, Farman MF 1914 típusú felderítőgéppel a szállítmányban. Repülőtérnek szolgáló területet találni nem bizonyult könnyű feladatnak, mivel az alacsonyan fekvő részek vagy foglaltak voltak, vagy mocsár húzódott rajtuk. A század végül a tengerparton, a kikötő és a Faro-fok között talált ott-honra, ahol a haditengerészet repülőcsónakjai is települtek. A berendezkedésre azonban nem sok idejük volt, és március 17-én be is fejeződtek az ezzel kapcsolatos munkálatok, így aznap Manfredo Calosci hadnagy pilóta és Fausto Pesci kapitány megfigyelő végrehajtotta az első felderítő repülést. Az újonnan érkező olasz repülőknél nem kis nehézséget okozott a kevésbé ismert régió felderítése megbízható és részletes térképek nélkül, az időjárás és a repülőbalesetek pedig csak tovább súlyosbították a helyzetet. Utóbbi azért is érintette érzékenyen az alakulatot, mert a március–április hónapokban elvesztett három repülőgép pótlása igencsak nehézkesen haladt.⁴³ A komoly erőfeszítések árán végrehajtott felderítések viszont jelentős hasznot hajtottak az itt küzdő olasz XVI. hadtestnek.

Április 1-jén az olasz tengerészrepülő a 13^a Squadriglia gépeivel együtt sikeres akciót hajtottak végre Punta Samana ellen: két kisebb ágyúval felszerelt repülőcsónak elpusztított tíz nagy rakás szenet, a telefonállomást és más berendezéseket.⁴⁴

Az olasz repülőcsapatok átszervezéséből a 13^a Squadriglia sem maradt ki, 1916. április 15-től 34^a Squadriglia néven folytatta tevékenységét.

Összecsapások az albán front felett

Durazzo birtokbavételét követően a Flik 6 felderítései elsősorban a Vojusa folyónál felállított olasz frontvonal, valamint Valona felderítésére és támadására szorítkozott. Mindehhez a megbízható Lohner B.VII repülőgépek tökéletesen megfeleltek, személyzetük a 4-6 órás repülőutakat szinte minden alkalommal problémamentesen hajtotta végre.

Ellenséges légi járműveket ekkor még meglehetősen ritkán láttak az osztrák–magyar repülő, még ritkábban került sor közvetlen harci érintkezésre. Az egyik ilyen eset március 31-én 11.30-kor történt. Az immár géppuskával is felszerelt, 17.16 számú Lohner két ellenséges Farman felderítővel találkozott össze. Márkus Sándor szakaszvezető pilóta és Gálffy Béla zászlós megfigyelő azonnal megtámadta a tololégszaváros felderítőket, de a leadott géppuskaszorítókkal nem értek el eredményt, ellenfeleik déli irányba, a Vojusa felé elmenekültek.⁴⁵

1916. április 1-jén megállapodás született az osztrák–magyar és a bolgár főparancsnokság között Albániát illetően, a hónap folyamán pedig a cs. és kir. 14. hegyi dandár megkezdte előrenyomulását a Vojusához, amit elvileg május végéig kellett végrehajtani, az egység egy-egy zászlóalját pedig Fjeri és Berat városába helyezték át.⁴⁶

⁴³ Martino 1999. 258. o.; Gentilli – Varriale 1999. 68. o. Az alakulat teljes nevén, amely egyben utal a feladatkorára is: 13^a Squadriglia Ricognizione e Combattimento.

⁴⁴ Porro 1965. 63. o.

⁴⁵ ÖStA KA LA Luftsiege, Kart. 388.

⁴⁶ ÖULK IV. 708. o. A fentiekben jelzett megállapodás előzménye az volt, hogy a bolgárok megszállták Koszovót és Montenegró egy részét, amelynek jogosságát az Osztrák–Magyar Monarchia vitatta és a konfrontáció kis híját fegyveres konfliktusba torkollott. A német közvetítés nyomán létrejött kompromisszum lényege, hogy az osztrák–magyar és bolgár hadsereg között egy pontosan meghatározott demarkációs vonalat jelöltek ki, ugyanakkor Prizren és Prishtina bolgár kézen maradt, míg Elbasan és Djakova (ma: Gjakovë, Koszovó)

Májusban kezdett egyre aktívabb lenni a légi tevékenység is mindkét oldalon, amelynek velejárója volt az összecsapások emelkedő száma. Május 8-án 12.00-kor Bogsán Nándor szakaszvezető pilóta és Branco Ecimovic kadét megfigyelő a 17.19 jelű Lohner B.VII ülésében, Armeni közelében egy egyfedelű Blériot repülőgépet támadott meg, amely azonban nagyobb sebességének köszönhetően sikeresen elmenekült Valona irányában. Az összecsapás érdekessége, hogy bár a 34^a Squadriglia elődje (13^a Squadriglia) – amely ekkor a Valonától 4 km-re lévő Krioneróból végezte tevékenységét – korábban valóban rendelkezett ilyen típusú repülőgépekkel, a kimutatások szerint azonban ebben az időszakban már kizárólag Farman felderítőket repült.⁴⁷

Május 12-én a Flik 6 két gépe – Vinzenz Magerl szakaszvezető pilóta és Fabian Lukas-Slujá hadnagy megfigyelő a 17.06, Julius Arigi törzsörömester pilóta és Gálffy Béla zászlós megfigyelő pedig a 17.24 számú Lohner B.VII fedélzetén – indult felderítőútra Valonába, a felhőzet miatt azonban félbe kellett szakítaniuk repülésüket és Durazzóban leszállni. Miután jelentés érkezett egy ellenséges repülőgépről Valona irányából, a Flik 6 repülői felszálltak, és 12.50-kor fel is tűnt az olasz gép, amelyet azonban az épp szintén felderítőúton lévő tengerészrepülők észleltek először. A túlerőt látva az olasz gép személyzete jobbnak látta visszafordulni.⁴⁸

Két héttel később, május 26-án 12.00-kor Márkus Sándor szakaszvezető pilóta és Gálffy Béla zászlós megfigyelő a 17.06 jelű Lohnerrel repülve egy ellenséges repülőcsónakkal találkozott össze a Vojusa torkolatánál. A fekete keresztet viselő gép támadását az olaszok sikerrel hárították el, és elmenekültek, az üldözésükre pedig benzinhiány miatt nem volt lehetőség.⁴⁹

Másnap, 27-én 11.00-kor a Flik 6 parancsnoka, Oskar Safar százados – Varga Lajos főhadnaggyal a 17.21-es Lohner megfigyelőülésében – ütközött meg egy ellenséges géppel a Vojusa mentén, a Susica torkolatától keletre. A kokárdás gép a rövidnek mondható összecsapás során kitérő manővert tett, hogy oldalról támadjon, de miután ez valószínűleg sikertelen kísérlet maradt, egy *fordulót* követően nyugat felé vette az irányt. Az üldözés eredménytelennek bizonyult, mivel az ellenfél gépe jelentősen gyorsabb volt.⁵⁰

A nagyszámú bevetés osztrák–magyar oldalon is követelt áldozatot. Május 30-án az L60 jelű repülőcsónak egy Valona feletti felderítő repülésről nem tért vissza. A gépet a tüzés lőtte le, legénysége, Hungler János repülő szállásmester pilóta és Johann Ritter von Ritschl sorhajóhadnagy megfigyelő életét veszítette.⁵¹ Az olasz fennhatóság alatt lévő kikötő egyébként is veszélyes célpontnak számított. Másnap, 31-én Bogsán Nándor szakaszvezető pilóta és Branco Ecimovic kadét megfigyelő a 17.13 jelű géppel végzett felderítőútjukon kis híján szintén odavesztek. A szárazföldi elhárító ágyúk és a hajók tüzésének tüzeiben mintegy 40 találatot kapott a repülőgép, mind a törzs, mind a motor komoly

a Monarchia fennhatósága alá került. Emellett az egyezség kitért arra is, hogy a két fél hadseregei mely, a másik által felügyelet alatt tartott területet használhatja – kizárólag – hadtáp- és átvonulási vonalként. A megállapodás előzményeiről és körülményeinek részleteiről lásd: *Pollmann* 1995.

⁴⁷ ÖStA KA NFA XIX. Korps, Op. Akten, Kart. 2595.; ÖStA KA LA Luftsiege, Kart. 388.

⁴⁸ ÖStA KA LA Luftsiege, Kart. 388.

⁴⁹ Uo. és ÖStA KA NFA XIX. Korps, Op. Akten, Kart. 2595.

⁵⁰ ÖStA KA NFA XIX. Korps, Op. Akten, Kart. 2595.; ÖStA KA LA Luftsiege, Kart. 388.; ÖStA KA LA PA Oskar Safar.

⁵¹ *Schupita* 1983. 184. o.; *Sokol* 1967. 456. o.

sérüléseket szenvedett és lényegében használhatatlanná vált, személyzetét azonban sér tetlenül hazaszállította.⁵²

A cs. és kir. 14. hegyi dandárnak az új frontvonalra történő felvonulást június 12-ig sikerült befejezni. Erre az időre a folyó torkolatától Drizareig (ma: Drizar) mintegy 50 km hosszú harc vonalat építettek ki, melynek főbb pontjait egyes magaslatok tették ki: Malakastra Pojani (ma: Pojan), Levani-Peštjani, Busmazi és Gradica. Az olaszok ehhez képest a déli partot uralva mindössze egyetlen hídfővel rendelkeztek Ferasnál, amely egymást követő kisebb összecsapások helyszínéül szolgált június végéig. Nagyobb hadműveletek kivitelezésére a rendelkezésre álló kisszámú csapatok nem vállalkozhattak, mivel a Vojusa még mindig áradt, de július folyamán is csak demonstratív jellegű csepatepaték szakították meg a frontvonal nyugalmát. A katonákat sokkal érzékenyebben érintette a bénító hőség és a sok esetben végzetes malária okozta szenvedés. Mindezt az osztrák–magyar hadvezetés a Skumbi folyótól délre történő átcsoportosítással próbálta megfékezni, a harccsoportokat visszavonták a part menti alacsony területekről a völgymagaslatokra, míg a folyó vonalának biztosítását és megfigyelését őrszemekre és őrzáratokra bízta.⁵³

A levegőben azonban mindennek nyoma sem volt. Mindkét oldalon igyekeztek a tőlük telhető maximumot nyújtani a repülők, ennek során pedig egyre sűrűbben keresztezték egymás útját az olasz és osztrák–magyar légi járművek. Június 10-én 11.00-kor zajlott le az az összecsapás, amelyet a 34^a Squadriglia az első légi harcként jegyzett fel a száznaplóba – igaz, a Flik 6 jelentése szerint az ellenfél egy repülőcsónak, esetleg egy Caudron típusú kétfedelű volt (mindkét azonosítás hibás). A 17.16 jelű Lohner B.VII üléseiben ezúttal két magyar, Páli László őrmester pilóta és Weldin Ferenc hadnagy megfigyelő foglalt helyet, és Piskupinál kétszer is rávetették magukat egy olasz felderítőgépre, 300 méter távolságból tüzelve géppuskájukkal. A Lorenzo Barberis hadnagy pilóta és Ivan Novelli főhadnagy által repült Farman azonban a második támadást követően nyugati irányba fordult és zuhanórepülésben menekült Lakatun (ma: Llakatund, Albánia) irányába.⁵⁴

Mindez már a kezdete volt annak a folyamatnak, melynek során a 34^a Squadriglia repülőgépeit egyre gyakrabban bombázó bevetéseken kezdték alkalmazni: június 12-én Lusnja, június 21-én Fjeri, július 4-én és augusztus 2-án Durazzo, augusztus 8-án ismét Fjeri volt a célpont.⁵⁵

Az osztrák–magyar légvédelem azonban felettébb hatékonyan végezte a dolgát. Ehhez természetesen megfelelő eszköz is kellett, ez pedig a Hansa-Brandenburg C.I típusú felderítőgép volt, amely valamennyi fronton bevált és hasznos fegyvernek bizonyult egészen a háború végéig. Az osztrák–magyar repülőcsapatok lényegében minden feladatra alkalmas kétüléses repülőgépeinek titka egyrészt a minőségi kivitelezésben rejlett, melynek következtében a típus ellenállt az időjárás és a bevetések okozta elhasználódásnak, másrészt könnyű kezelhetősége és megbízhatósága miatt előszeretettel repültek a pilóták. Az albán frontra két sorozat példányai érkeztek: a német Hansa und Brandenburgische

⁵² ÖStA KA NFA XIX. Korps, Op. Akten, Kart. 2595.

⁵³ ÖULK IV. 710–711. o.

⁵⁴ ÖStA KA LA Luftsiege, Kart. 388.; *Blume – Casirati* 1992. 15. o.; *Gentilli – Varriale* 1999. 179. o.

⁵⁵ *Martino* 1999. 258. o.; *Gentilli – Varriale* 1999. 179. o.

Flugzeugwerke AG 61.5-ös szériája 1916 augusztusától, míg az albertfalvai UFAG által, német licenc alapján gyártott 68-as széria 1916. szeptember-októbertől. Mindkét altípust 160 LE-s Daimler motorral látták el, ennél fogva lényegében ugyanazt a teljesítményt produkálták – ez sebesség tekintetében mintegy 150 km/h-t jelentett. Legalább ennyire fontos volt azonban az is, hogy mind a pilóta, mind a megfigyelő rendelkezésére állt egy-egy 8 mm-es Schwarzlose géppuska, amely komoly fegyverzetnek számított az olasz Farmanokkal szemben.⁵⁶ A század gépparkjának frissítése folyamatos volt az év második felében, a Flik 6 1917 januárjára négy Lohner B.VII-es mellett három 61-es és öt 68-as sorozatú Hansa-Brandenburg C.I-essel rendelkezett.⁵⁷

Júliusban Durazzótól mintegy 20 km-re délre, Kavajába telepítették a Flik 6 különítményét öt-hat repülőgéppel, és egészen decemberig állomásoztak itt, amikor Tiranába költöztek tovább.⁵⁸ Kavajából nemcsak a felderítéseket volt egyszerűbb kivitelezni a frontvonal közelsége miatt, de az ellenséges repülőgépek elhárítása is lényegesen könnyebbnek bizonyult. Nem csoda, hogy a kavajai különítmény bevetéseinek jelentős részét tették ki az ilyen jellegű akciók. Ahogy a durazzói tengerészrepülők megfogalmazták a helyzetet még tavasszal: „Pihenés és szabadidő szinte nem is létezett. Az olaszok birtokolta Valona csak fél óra repülésre volt Durazzótól, és az előretolt pozícióinkból pontosan követni tudtuk az ellenséges kikötőben zajló eseményeket. Ha egy olasz repülőgép felszállt csak egy rövid körrepülésre, minket természetesen riasztottak.

Égész nap nem csináltunk mást, mint a gépeket a vízbe vittük, start, és blokádot repülünk egy ideig. Amikor semmi sem jött, visszatértünk, visszavittük a gépet a szárazföldre. Ezután a játék kezdődhetett előlről.”⁵⁹

A légi zárlat eklatáns példája történt augusztus 2-án reggel, amikor az olasz felderítőszázad hét gépe indult Durazzo bombázására. 7.00-kor a 61.65 számú Hansa-Brandenburg C.I Emil Cioll főhadnagy pilótával és Varga Lajos főhadnagy megfigyelővel, valamint két repülőcsónak vetette magát a betolakodókra. A „Brandi” négy, míg a tengerészrepülők kettő (más adatok szerint három) Farmannal vették fel a küzdelmet, a tengerészrepülők pedig ezúttal sikert is elkönnyelhetek. Az L81-es Lohner Johann Fritsch von Cronenwald fregatthadnagy pilótával és Maximilian Sewera fregatthadnagy megfigyelővel, valamint az L130-as Richard Metzner szakaszvezető⁶⁰ pilótával és Heinrich Schiavon sorhajóhadnagy megfigyelővel emelkedett levegőbe, közülük az előbbi a Kap Laghinál (ma: Kepi i Lagjit, Albánia) egy támadót leszállásra kényszerített. Az MF 995 jelű Farman Ivan Novelli főhadnagy megfigyelővel és ezúttal Lelio Landucci közlegény pilótával Sputai közelében ért földet. A könnyebben sérült felderítőtől a legénység elmenekült, de később elfogták őket – Novellit legalábbis biztosan – és a Brathansennél felállított hadifogolytáborba internálták.⁶¹

⁵⁶ Grosz – Haddow – Schiemer 1993. 274–275., 431–432. o.

⁵⁷ ÖStA KA LA Monatsberichte, Flik 6.

⁵⁸ Uo.

⁵⁹ Ciglić 2014. 48. o.

⁶⁰ A pilóta eredeti rendfokozata: Fliegermaat, amely a szárazföldi alakulatok szakaszvezetői rendfokozatával egyezik meg.

⁶¹ Schupita 1983. 190. o.; Sokol 1967. 457. o.; ÖStA KA LA Luftsiege, Kart. 388; Blume – Casirati 1992. 15. o. Novelli hadnagy a fogságból való visszatérését követően beszámolt arról, hogy már az osztrák–magyar repülők támadását megelőzően is probléma volt a Farman motorjával, és a durazzói légvédelem is eltalálta őket. A légi harcot követően az újabb találatok következtében kénytelenek voltak leszállni egy réten, majd mene-

A frontvonal légtérben vagy annak környezetében kialakuló közelharcokra több példa is akadt ezekben a napokban. Augusztus 8-án négy olasz gép bombázta Divjakát és Fjerit. 7.00-kor a Rosolino Nobili tizedes pilóta és Fausto Pesci százados megfigyelő által repült Farman összetűzésbe került egy fekete keresztes tengerészeti repülőgéppel, de a számos elszenvedett találat ellenére sikerült lerázniuk magukról a támadójukat és elmenekülni.⁶² Augusztus 11-én 7.00-kor Emil Cioll főhadnagy pilóta és Branco Ecimovic zászlós a 17.19 jelű Lohner B.VII-es ülésében egy Farmannal találkoztak össze, ám amikor az ellenfél Lusnjánál észlelte a Lohnert, elmenekült.⁶³

Időközben, június 2-án az olaszországi Grottagliát repülőterén felállították az albán frontra szánt bombázó alakulatot, a 11^a Squadrigliát, Renato Pascale százados parancsnoksága alatt. Az egység állományába öt hárommotoros (300 LE-s) Caproni Ca.1 típusú repülőgép tartozott, amelyek május 4-én érkeztek meg és a kivitelező cég dolgozóinak segítségével szerelték őket össze. Mivel Valonában a repülőter munkálatai meglehetősen vonatottan haladtak – részben a talajmunkák okozta nehézségek, részben az építőanyagok hiánya miatt –, a század augusztus végéig Grottaglián maradt. Innen teljesítette július 25-én három repülőgép az első, öt órán át tartó harci küldetését, ennek során Durazzo kikötőjére 30 robbanószerkezetet dobtak le. Tekintettel a haditengerészet követelésére, amelynek nyomán a felderítő léghajói számára igényt tartott az itteni hangárra, hamarosan átköltöztettek három Capronit Foggia repterére, míg a fennmaradó kettőt rendelkezésre álló legénység híján Grottaglián hagyták. További nehézségeket okozott, hogy a bevetésre váró repülőgépeknél veszélyes szerkezeti elváltozást fedeztek fel, a szükséges cserék pedig csak augusztus 19-én fejeződtek be. Három nap múlva azonban, miután az albán tengerparton is véget ért az akkor uralkodó kedvezőtlen időjárás, a 11^a Squadriglia három Capronija levegőbe emelkedhetett és sikeresen el is érte Valonát. Az új bombázó alakulat számára végleges támaszpontként a kissé távolabbra eső Molini di Tahiraga repülőter került kijelölésre.⁶⁴

Ugyanezen a napon, augusztus 22-én a Valonában állomásozó 34^a Squadriglia öt Farman felderítőgépe két olasz vízi repülőgép kíséretében indult Durazzo kikötőjének támadására. Az előbbieik közül mindössze három rendelkezett géppuskával, a többiek legfeljebb karabéllyal és pisztollyal védekezhettek. A Flik 6 kavajainak különítményétől Julius Arigi törzsrőmester engedélyt kért, hogy elfogja az támadó köteléket, ám ezt azzal az indoklással utasítottak el, hogy nincs rendelkezésre álló megfigyelőtiszt, akivel felszállhatna.⁶⁵ Arigi az olasz repülők közeledtével még kétszer megismételte a kérését, majd az újabb negatív választ követően, amikor az ellenséges repülőgépek motorza-

déket kerestek abban a reményben, hogy elérik az olasz vonalakat. Az éjszaka folyamán azonban a tengerpart felől motorzajt hallottak, és Novelli, a rejtekhelyen hagyva társát, elindult, hogy kiderítse a hang forrását – ekkor kapták el, míg Landucciról senki nem tudott semmit a későbbiekben. *Varriale* 2014. 365–366. o.

⁶² *Blume – Casirati* 1992. 15. o.; *Gentilli – Varriale* 1999. 179. o.

⁶³ ÖStA KA LA Luftsiege, Kart. 388.

⁶⁴ *Martino* 2013. 726. o. Más adatok szerint augusztus 25-én érkeztek Albániába a század gépei. *Gentilli – Varriale* 1999. 124. o.

⁶⁵ A háború ezen időszakában, és különösen az Osztrák–Magyar Monarchia repülőcsapatainál még makacsul tartotta magát az elmélet, miszerint a megfigyelő a repülőgép parancsnoka, a pilóta pedig mindössze sofőr, egy alacsonyabb rendű katona, aki teljesíti a hátsó ülésből érkező parancsokat. Jellemző volt ugyanakkor, hogy maguk a repülők sok esetben ezt egyáltalán nem vették ilyen szigorúan. Az 1916. augusztus 22-i sikeres légi harcot követően Julius Arigi visszaemlékezése szerint az elismerés helyett a hadtestparancsnok-

ját már közvetlenül hallani lehetet a reptéren, Lasi János őrmesterrel beszállt a 61.64 jelű Hansa-Brandenburg C.I felderítőgéphe és startolt a támadók elhárítására. Hivatalos adatok szerint 7.30-kor a 17.24 számú Lohner B.VII is felszállt Kropf tizedes pilótával és Alfred Heissenberger hadnagy megfigyelővel, ám alacsonyabb sebességük miatt már csak az ütközet befejeződése után érkeztek meg a helyszínre. Arigiék ellenben gyorsan megtalálták a Farmanokat, és az egyértelmű főlényt képviselő, két géppuskával felszerelt repülőgépük révén kevesebb mint 30 perc alatt kettőt lelőttek a betolakodók közül. Minden bizonnyal ugyanebben a harcban vett részt a Durazzóból felszállt L131-es jelű Lohner TI típusú repülőcsónak Friedrich Lang fregatthadnagy pilótával és Franz Kohlhauser egyéves önkéntes törzsgépfelügyelővel a megfigyelőülésben. Üldözőbe vették a Valona irányába tartó olasz köteléket, és a Skumbi folyó torkolata, valamint a Kap Laghi között utolérve őket, kevesebb, mint 150 méter távolságról géppuskatűzet nyitottak a legközelebbi ellenséges gépre. Tíz percig tűz alatt tartották ellenfelüket, amikor látták, hogy a Farman egy olasz romboló mellett kényszerleszállást hajt végre a tengerre. Sokáig nem volt idejük nézegetni, mert egy másik Farman rájuk vetette magát. A 30 méteren belül zajló, elszánt közelharcban mintegy fél órán keresztül igyekeztek egymást lelőni a szembenálló felek, illetve kitérni a másik támadása elől – ez az összecsapás áttolódott a Skumbi torkolatán túlra és végül az osztrák–magyar tengerészrepülőök is számos találattal tértek vissza a gépükön.⁶⁶ A végeredményt megállapítani nem egyszerű, mivel az egyes jelentések, illetve feldolgozások meglehetősen eltúlozták a győzelem mértékét.⁶⁷ Két olasz felderítőről biztosan tudni, hogy kényszerleszállást hajtottak végre: az MF 1707 jelű gép Leonidas Schiona őrmester pilótával és Francesco Scarioni százados megfigyelővel, valamint egy másik Farman Francis Rossi tizedes pilótával és Attilio Viziano főhadnagy megfigyelővel – valamennyiüket saját rombolójuk mentette ki.⁶⁸

E veszteségek mindenestre azt támasztják alá, hogy a Caproni bombázók akkor érkeztek Albániába, amikor a legnagyobb szükség volt rájuk, muszáj volt ugyanis megtalálni a Farman alternatíváját, de legalább is a kiegészítő verzióját. Augusztus 29-én, amíg a 34^a Squadriglia gépei Metali hidját támadták a Semeni folyón, a 11^a Squadriglia is akcióba lépett, és Fjeriben katonai táborok és a főparancsnokság ellen intézett bombatámadást.

ság egy számonkérő telegrammot küldött a következő szöveggel: „Miért nem volt megfigyelőtiszt a győztes repülőgépen?” A Flik 6 parancsnoka végül a harmadik sürgönyre annyit válaszolt vissza: „Az összes tisztünk gyengélkedett ekkor.”

⁶⁶ ÖStA KA LA Luftsiege, Kart. 388.; ÖStA KA NFA XIX. Korps, Op. Akten, Kart. 2595.; *O'Connor* 1986. 21–22., 191., 195. o.; *Schupita* 1983. 190. o.; *Sokol* 1967. 457. o.

⁶⁷ A légi harcok összesítése a Flik 6 részére két lelővést igényelt, Julius Arigi személyi aktájában is ez a mennyiség szerepel. A haditengerészeti jelentés nyomán Friedrich Lang és társa egy ellenséges felderítőt lőtt le, ugyanakkor az összesítések már részükre is kettőt igazolnak. A Fjeriben szolgálatot teljesítő megfigyelők szerint az öt gépből álló olasz kötelékből mindössze egyetlen gép tért vissza a bázisára. A feldolgozások között találkozzunk olyanal is, amely Ariginak és Lasinak öt igazolt légi győzelmet könyvel el. Az olasz adatok ennek ellentmondanak: Oreste Brambati őrmester pilóta és Luigi Crespi főhadnagy megfigyelő, Manfredo Calosci főhadnagy pilóta és Ferruccio Capuzzo százados megfigyelő, valamint Giorgio Castelletta tizedes pilóta és Fausto Pesci százados megfigyelő felderítőgépei rendben visszatértek a bázisukra. A legvisszafojtottabb számok tükrében is összesen három olasz gép esett áldozatul a fenti összecsapásnak, ezzel szemben azonban csak kettő olasz veszteség áll, ugyanakkor az ő részükről állítják, hogy egy ellenséges repülőcsónakot leszállásra kényszerítettek (az L81-es valóban megsérült leszállásnál Durazzonál, de a körülmények nem ismertek).

⁶⁸ *Gentili – Varriale* 1999. 179–180. o.; *Martino* 2013. 727. o.

A frontvonal rövidsége és a szemben álló repülőalakulatok közelsége továbbra is viszonylag nagyszámú légi harcot eredményezett. Augusztus 28-án a Flik 6 két Lohner gépe – a 17.16 számú Korányi Árpád tizedes pilótával és Branco Ecimovic hadnagy megfigyelővel, valamint 17.19 számú Kropf tizedes pilótával és Alfred Heissenberger hadnagy megfigyelővel – egy bombázóakcióból tért vissza, amikor 7.40-kor két Farman támadta meg őket. Rövid összecsapás után az egyik olasz gép hazafelé vette az irányt, a másik azonban egészen Kavajáig követte az ellenfeleit, és csak azután fordult vissza, hogy a 61.64 jelű Hansa-Brandenburg C.I-es elstartolt az elhárítására, Julius Arigivel és Fabian Lukas-Sluja hadnaggal a pilóta-, illetve megfigyelőülésben.⁶⁹

Az olasz repülők ezt követően is aktívak maradtak: másnap, 29-én a 34^a Squadriglia a Metalinál lévő hidat támadták a Semeni folyón, a 11^a Squadriglia gépei pedig ismét a Fjeri környékén lévő táborokat és a parancsnokságot.⁷⁰

Olasz támadások, osztrák–magyar sikerek

A Vojusa vonalát tartó cs. és kir. 14. hegyi dandár augusztusban még mindig küzdött a korábbi problémákkal: a csapatok nagy része Berattól délnyugatra, a felvidéki területekre lett visszavonva, a rendelkezésre álló erők (öt zászlóalj 50 km hosszúságú frontszakaszon) pedig valójában mozgó védelemre sem voltak elegendők, nemhogy támadásra. Ráadásul az sem volt világos egyelőre, hogy a Tepeleni irányába felvonuló újabb olasz erők merre tartanak valójában. Csak augusztus végén öltött formát az a tartós összeütközés a Vojusánál, amelyet a lovasság és a hegyi tüzérség által megerősített olasz zászlóaljok indítottak, hogy kiterjesszék ellenőrzésüket az északi területek felé. E hadműveletekben, különösen az előkészítő szakaszban, fontos szerepet kapott a 34^a Squadriglia: fel kellett derítenie a szembenálló erők pozícióit, követni a harcok alakulását és védelmet biztosítani a szállítási útvonalak számára. Szeptember 4-én az olasz XVI. hadtest egységei kétszer is előrenyomultak a Gradica-magaslatra, az osztrák–magyar csapatok azonban súlyos veszteségeket okozva ismét visszavetették őket a Vojusa mögé.⁷¹

Szeptember 3-án Gustav Edler von Salmon főhadnagy – egy eddig nem azonosított pilótával – a Vojusa vonalának felderítésére indult Mifolitól Tepeleniig, de már az odafelé úton egy ellenséges repülőgéppel ütköztek meg, amelyet a gépfegyver elakadásáig eredményesen lőttek; ezt követően már csak pisztollyal tudta Salmon hadnagy célba venni őket. Az olasz gép azonban nem várta meg, hogy számára kedvezőtlen végkimenetele legyen a találkozásnak, a második tüzelés után kitért ellenfele elől, és Valona felé vette az irányt.⁷²

Másnap, mialatt az olasz csapatok előretörték a Vojusán keresztül, a saját repülőik is igyekeztek aktívan támogatni a támadó erőket. Egy felderítő repülés során viszont az MF 994 jelű Farman – Giorgio Castelletta tizedes pilótával és Fausto Pesci százados megfigyelővel a fedélzetén – összeakadt a Julius Arigi pilóta és Fabian Lukas-Sluja hadnagy vezette 61.64-es Hansa-Brandenburg C.I-essel, akik 2800 méteres magasságban repülve

⁶⁹ ÖStA KA LA Luftsiege, Kart. 388.; ÖStA KA NFA XIX. Korps, Op. Akten, Kart. 2595.

⁷⁰ Martino 2013. 727. o.

⁷¹ ÖULK V. 703–704. o.; Martino 1999. 259. o.

⁷² ÖStA KA NFA XIX. Korps, Op. Akten, Kart. 2595.

600 méter távolságra észlelték az ellenséget. Az összecsapás nyomán az olasz gép Fjeri mellett kényszerleszállást hajtott végre. Másnap az osztrák–magyar repülők egy ledobott üzenetben tudatták az olaszokkal, hogy Pesci százados életét veszítette, Castelletta tizedes pedig a mellkasán sebesülve esett fogságba.⁷³

A nem sokkal ezután beköszöntő esős évszak ebben az évben különösen pusztítóan bizonyult, és a felek kénytelenek voltak leállítani minden harci tevékenységet. Ezenkívül az élelmiszer-ellátást és a cs. és kir. 14. hegyi dandár harci szükségleteit is erősen korlátozni kellett, mivel a csekély utánpótlás éppen csak elegendő volt az egység számára. Az utánpótlás a repülők részére sem volt egyszerű, még októberben is amiatt panaszkodott a Flik 6 parancsnoka, hogy a kavajai különítménynek szánt anyagok eljuttatása Durazzóba 14 napot vesz igénybe, mivel a hajóknak ennyit vagy még hosszabb időt kell várniuk a Cattarói-öbölben.⁷⁴ Ehhez képest az olaszok Brindisi és Valona közötti útvonala rövidebb volt és kellően biztonságosnak számított.

Természetesen ettől függetlenül az osztrák–magyar repülőalakulat hibátlanul ellátta feladatait. Szeptember 18-án sor került az első összecsapásra egy Caproni bombázóval. Arigi ismét a 61.64-es „Brandi” kormányánál, Viktor Renvez kadéttal a hátsó ülésben, támadott meg egy olasz hárommotorost Arta közelében – más adatok szerint az ellenfél Farman típusú volt. Bár egyes források, illetve feldolgozások osztrák–magyar légi győzelemként azonosítják ezen összecsapás végkimenetelét, a rendelkezésre álló kimutatások, illetve összesítések nem egyértelműek ebben a tekintetben.⁷⁵

Az olasz haditengerészeti repülőerők szeptember 26-án Brindisiből indítottak egy nagyobb szabású akciót. Négy Macchi⁷⁶ (L.169, L.120, L.144, L.124) és három FBA (405, 404, 407) típusú repülőcsónak 52 brit bombával a fedélzetén támadta Durazzót. Az összesen 582 kg súlyú robbanószerkezet becsapódva megrongált egy nagy gőzöst a kikötőben, eltalálták a repülőállomás hangárját, amelynek szomszédságában számos tűz lobbant fel, és szétszórtak egy nyolc kocsiából álló oszlopot a Tiranába vezető úton.⁷⁷ A támadás azonban komoly árat követelt az olaszoktól, a hazafelé úton történekről egy osztrák–magyar jegyzőkönyv részletesen beszámol: „Délelőtt 11 órakor négy tengeri és szárazföldi repülőgép támadta Durazzót. 11 óra 10-kor az L 133 tengeri repülőgép felszállt Reinhold Haschke repülőmesterrel és dálnokfalvi Bartha Edgár tengerészkadéttal és 10 perccel később az L 96 Adolf Ihan fregatthadnaggal és Lenti Béla törzsgépfelügyelővel (egyéves önkéntes) követte őket.

Bartha tengerészkadét üldözőbe vette a már elrepülő ellenfeleket. Az egyik kivonta magát az üldözés alól azáltal, hogy lefelé repült a Kap Laghitól 20 tengeri mérföldre délnyugatra a támogatásukra készenlétben álló rombolók fölé; Bartha az őt követő ellenfelet az ellenkező irányból megtámadta, 20-30 méter távolságban elhaladt mellette, lőtte, mire

⁷³ Blume – Casirati 1992. 15. o.; ÖStA KA LA Monatsberichte Flik 6; *Varriale* 2014. 366. o.; ÖStA KA LA PA Julius Arigi.

⁷⁴ ÖStA KA LA Monatsberichte, Flik 6.

⁷⁵ Grosz – Haddow – Schiemer 1993. 432. o.; Blume – Casirati 1992. 8. o.; ÖStA KA LA PA Arigi.

⁷⁶ Az osztrák–magyar haditengerészet L40 jelű repülőcsónakja 1915. május 27-én egy Velence elleni támadás során a motor meghibásodása miatt kényszerleszállást hajtott végre a lagúnákban, Volanónál. A repülőgép és személyzete – Wenzel Woseček sorhajóhadnagy és Recino Willi von Bachich tengerészkadét – fogságba estek, az L40-est pedig helyreállították, és a Macchi gyár lemásolva azt, L.1 típusnéven gyártani kezdte az olasz haditengerészet számára.

⁷⁷ *Cronistoria* 1927. 133. o.

az leszállt a rombolóknál és kíséretükbe vonták. A korábban a rombolókhoz történő alá szállással magát a küzdelemből kivonó repülőt Haschke látta a tenger felé, Brindisi irányába repülni, mire az L 133 újra követni kezdte. Kb. 35 perc után 850 méteres magasságban beérték és 150 méter távolságból gépfegyvertűz alá vették. Az ellenfél igyekezett magát zuhanórepüléssel és éles fordulókkal a hatékony tüzelés alól kivonni. 100 méteres magasságban az ellenfél felvette a küzdelmet, miközben a saját repülőgép folyamatosan 20-30 méterrel az ellenséges repülőgép felett maradt. Mindkettő lőtte egymást szemből. Hirtelen meredeken zuhanni kezdett az ellenséges repülőgép, és darabokra hullott. Az L 133 vizet fogott a már süllyedő repülőgép mellett, és fáradtság árán sikerült a sérült altiszti pilótát a saját repülőgépbe felvenni. A megfigyelőt, egy olasz fregatthadnagyot kb. 2 méterrel a víz alatt látták, látszólag holtan, beleakadva a repülőgép merevítőhuzaljaiba. Ennek a tisztnek a kiemelése kizárt volt. Du. ¼ 2-kor landolt az L 133 a súlyos sebesüléssel Durazzóban.⁷⁷⁸

A Durazzótól kb. 45 tengeri mérföldre délnyugatra lelőtt L.120 jelű Macchi L.1 típusú repülőcsónak áldozatul esett személyzetét Giuseppe Carone pilóta és Gustavo Carstanjen fregatthadnagy alkotta.⁷⁹ Emellett azonban további olasz repülőcsónakok is részesei voltak összecsapásoknak. Az L.169-esnek sikerült elmenekülni a támadói elől, ahogy az L.144-esnek is, igaz utóbbi három találatot is kénytelen volt elszenvedni. A 405-ös FBA-t ugyancsak támadás érte, de a sebességének köszönhetően az ellenfelének szinte azonnal be kellett szüntetnie az akciót. Az FBA repülőcsónakok egyébként nagyszerű teljesítményük ellenére sem tudtak hatékonyan részt venni a bevetésben, mivel szinte valamenynyinél technikai problémák jelentkeztek. Az L.144 és az L.124 jelű gépeket ezenkívül a durazzói légvédelem által leadott srapsnek is eltalálták.⁸⁰

Mindeközben szeptember elején a bolgár hadvezetés jóváhagyta, hogy frontjuk nyugati szárnya a cs. és kir. XIX. hadtest albán csoportosulásaival legyen biztosítva, amelynek nyomán a Ticiben állomásozó albán zászlóalj előretolta állásait kelet felé 10 km-re, Tepeleni irányába. Ettől északra határvadászok tartották a Cafa glavs-Gramsi vonalat (21 km-re délre és 28 km-re északkeletre Berattól), és felvették a kapcsolatot a Devolívölgyben a Trevisa-hídon (11 km-re nyugatra a Malik-tótól) álló legnyugatibb bolgár szakaszokkal. Október közepétől az ezzel megbízott két albán zászlóalj a biztonsági zónát kiterjesztette az Ochrida-tó déli csúcsáig.⁸¹

A levegőben néhány eseménytelen hetet követően, október 12-én a két Albániában állomásozó olasz század az akkoriban tőlük telhető legnagyobb hatást kívánta elérni: a 34^a Squadriglia négy Farmannal indult Divjaka táborai ellen, nem messze a Skumbi torkolatától, a 11^a Squadriglia két Capronija pedig ugyanezen az útvonalon, de jóval jobb merészkedve, Durazzo vízirepülő-állomását és kikötőjét támadta. Mindkét raj a feladatuk befejeztét követően szembe találta magát az osztrák–magyar repülőekkel, és bár az előbbieik viszonylag könnyen elmenekültek a célpont közelében fekvő mezőről felszálló Hansa-Brandenburg C.I-es gépek elől – mindössze Leonida Schiona törzsörrmester és

⁷⁸ ÖStA KA LA PA Edgar von Bartha; *Schupita* 1983. 192. o.; *Sokol* 1967. 458. o.

⁷⁹ *Varriale* 2014. 367. o. A pilóta eredeti rangja sottocapo, a megfigyelőé sottotenente di vascello.

⁸⁰ *Cronistoria* 1927. 135–136. o.

⁸¹ ÖULK V. 704–705. o.

Leopoldo De Rada százados vívott felderítőgépükben hosszú harcot egy ellenséges repülőgéppel – a Capronik már nem jártak ilyen szerencsével.⁸²

A Flik 6 összefoglaló jelentése szerint az olasz gépek – vagy legalábbis egy részük – valójában Kavaja repülőterére dobtak mintegy 40 bombát kb. 2500 méteres magasságból, különösebb eredmény nélkül. Az elhárításukra viszont levegőbe emelkedett Josef Siegel tiszthelyettes pilóta és Dr. Richard Wolf tartalékos hadnagy megfigyelő a 68.04 jelű Hansa-Brandenburg C.I felderítőgéppel.⁸³ Már a visszaúton, Zarnec (ma Zharrnec, Albánia) közelében érték be a támadókat, és hozzávetőleg 3000 méteres magasságban indították meg támadásukat az egyik Caproni ellen. Emilio Corbelli százados és Albino Mocellin főtörzsrörmester az osztrák–magyar géppuskák első sorozatainak esett áldozatul, míg Ercole Ercole századost – aki az első géppuskás pozíciójában helyezkedett el – a bal karján érte lövés. A „Brandi” helyszínről történő távozását követően Ercole századosnak sikerült visszanyernie az irányítást a gép felett, és 300 méteres magasság körül egyenesbe hozni, majd egy mezőn kényszerleszállást hajtott végre. Sietve felgyűjtotta a roncsokat, és a kimerültség és vérveszteség ellenére is elkerülte, hogy 50 km-rel az ellenséges vonalak mögött fogságba essen – ehhez többek között kénytelen volt megölni egy, a roncsok közelében rátámadó helybélit. Egyheti kalandos menekülést követően csodával határos módon elérte az előretolt olasz állásokat a Vojusa folyónál. E hadi tettéért megkapta a legmagasabb olasz katonai kitüntetést (Medaglia d’Oro al Valor Militare).⁸⁴

Mivel a Flik hathavi jelentései közül kizárólag egyetlen októberi dokumentum maradt fenn az 1916. évből, csak ezen időszakból ismertek a század belső életének egyes részletei. Innen tudható, hogy október 6-án 14.00-kor az egyik sátorhangárban benzinrobbanás következtében tűz ütött ki, amelynek a benne található 17.21-es Lohner B.VII felderítőgép is áldozatul esett. Különösen a téliesített hangárok terén küzdött komoly hiányosságokkal az egység. Emiatt a repülőanyagokat (például szárnyak) is javarészt sátorhangárokból kellett tárolni, amelyek így különösen ki voltak téve az időjárás káros hatásainak. Hasonlóan komoly gondot okoztak az egészségügyi problémák, már közvetlenül a század Albániába érkezését követően. Ahogy egy korábbi visszaemlékező írta: „Nem volt egy irigylésre méltó élet. Éppen úgy, mint csapatainknak, akik rendkívülit vittek véghez a mérhetetlenül nehéz utánpótlás megszervezésében és a betegségek elleni küzdelemben, ami szinte tehetetlen volt a vacak éghajlattal és a maláriával szemben. Bár az embereink óriási mennyiségű kinint szedtek be, naponta új betegségek jöttek, amik sajnos nagyon gyakran végződtek tragikusan.”⁸⁵

Az osztrák–magyar század repülői közül Márkus Sándor szakaszvezető előbb február 21. és március 26. között hólyaghurut miatt, majd május 2. és június 4. között tüdőcsúcsgyulladás okán szorult kórházi kezelésre, végül tüdőtuberkulózis miatt nem tudta tovább ellátni a szolgálatot, és hosszabb időre szabadságolták.⁸⁶ A Flik 6-hoz szeptember 6-án megfigyelőnek beosztott – korábbi úszóolimpikon – Las-Torres Béla hadnagynál rögtön a szeptember 10-i érkezését követően komoly egészségügyi panaszok jelentkeztek, ám az orvosok képtelenek voltak diagnózist felállítani és kezelni őt. Végül október 13-án

⁸² Martino 2013. 728. o.; Gentili – Varriale 1999. 180. o.

⁸³ ÖStA KA LA Monatsberichte, Flik 6.

⁸⁴ Varriale 2014. 368–369. o.; Blume – Casirati 1992. 12–13. o.

⁸⁵ Ciglić 2014. 47–48. o.

⁸⁶ ÖStA KA LA PA Sandor Markus.

a melinjei kórházban elhunyt anélkül, hogy egyetlen bevetésen is részt tudott volna venni.⁸⁷ Sollary István szakaszvezető pedig elkapta a maláriát, és emiatt november 5-ig szabadságon volt.⁸⁸

Mindettől függetlenül a repülőalakulat működőképes tudott maradni és folytatta sikeres tevékenységét. Az olasz katonai vezetést viszont az ellenséges repülők növekvő agresszivitása és a mind nagyobb számú veszteségek arra sarkallták, hogy vadászgépekkel is ellássa az albán fronton működő alakulatokat. Jóllehet, ez csak egy másodlagos hadszíntérnek számított, e nélkül viszont képtelenek lettek volna a Farmanok folytatni felderítő tevékenységüket. Ugyanakkor a Caproni bombázóknak sem ártott a védelem. 1916. szeptember 23-án érkezett Albániába egy olasz vadászkülönítmény Giovanni Sabelli főhadnagy parancsnoksága alatt. Az egység Nieuport Ni.11 típusú vadászgépekkel volt felszerelve, a parancsnok mellett pedig Antonio Lovadina és Antonio Palpacelli őrmesterek alkották a hajózó állományát. Az egység Tahiraga repülőterén talált otthonra, hosszú ideig azonban inaktív maradt, lévén a körzetben uralkodó szélvihar és eső meggátolt mindenfajta repülőtevékenységet, ráadásul a vihar megbontotta a hangár tetejét, és a repülőterén található valamennyi gép komoly sérüléseket szenvedett.⁸⁹ Novemberben az olasz vadászkülönítmény öt repülőképes géppel rendelkezett, de elvértve repültek bevetéseket, ellenséges gépekkel pedig nem sikerült érintkezésbe lépnie a pilótáknak az év utolsó két hónapjában. Problémát okozott azonban, hogy bár a hangárt helyrehozták, Tahiraga repertere továbbra sem bizonyult igazán használhatónak, mivel a téli esőzés lényegében ingoványvá változtatta.⁹⁰

A bevetések száma egyébként is jelentősen csökkent ebben az időszakban mindkét oldalon, ennél fogva a légi harcok is elmaradtak. November 1-jén két osztrák–magyar Lohner L típusú repülőcsónak három ellenséges repülőgépet igyekezett levadászni Valona irányában, de a kísérlet eredménytelen maradt.⁹¹ Mindez a korábban említett okok ellenére is mintegy előrevetítette az olasz repülőgépek erőteljesebb jelenlétét. November végén ugyanis a kavajai különítménynek meglehetősen sok dolga akadt az ellenséges repülőgépek elhárítása terén. 25-én például legalább három alkalommal emelkedtek levegőbe e célból, az egyik alkalommal három ellenséges gépet jelentettek Fjeri és Divjaka környékéről. Hasonlóképp 30-án is minimum kétszer startoltak olasz gépek elhárítására, Fjeri körzetében ugyanis nem kevesebb, mint hét repülőgép tűnt fel.⁹²

Decemberben az olasz repülőcsapatok újabb átszervezést hajtottak végre, amelynek keretében az egyes körzetekben harcoló századokat csoportokba szervezték. Az albániai Krioneróban december 9-én létrehozták a VIII Gruppót, alárendeltségébe értelemszerűen a 11^a Squadriglia (Tahiraga repülőterén), a 34^a Squadriglia (Krionero), valamint a Sezione Nieuport (Tahiraga) tartozott. A csoport parancsnoka Egidio Carta lett, akit más-

⁸⁷ ÖStA KA LA PA Bela Torres.

⁸⁸ ÖStA KA LA Monatsberichte, Flik 6, PA Stefan Sollary. A magyar származású pilóta pontos családi nevét ez ideig nem sikerült tisztázni, előfordult Solaryként is, de a háború után keletkezett hazai dokumentumokban rendszeresen Szolárinak írták.

⁸⁹ Gentili – Varriale 1999. 285. o.

⁹⁰ AUSSMA Fondo Prima Guerra Mondiale, Cartella 85^a Squadriglia (Paolo Varriale közreműködésével).

⁹¹ Az akcióban résztvevő osztrák–magyar gépek és személyzetük: L96 – Walter Zelezny fregathadnagy pilóta és Prauer egyéves önkéntes törzsgépfelügyelő, L135 – Theobald Ritter von Mossig tengerészkedés és Anton Toich tartalékos hadnagy.

⁹² ÖStA KA LA PA Georg Dorskocil, Josef Wirth, Ernst Wolf.

nap őrnaggyá léptettek elő.⁹³ Ezenkívül 1916 végén a valonai tengerészrepülő állomáson már hét repülőcsónak – öt L.1 és kettő L.2 típusú – teljesített szolgálatot a megfelelő számú legénységgel, Spagnolo sorhajóhadnagy vezetése alatt.⁹⁴

Az év búcsúakcióját minden bizonnyal az osztrák–magyar tengerészrepülők hajtották végre, amikor december 30-án 18.00-kor a valonai repteret és tengerészeti bázist bombázták – az egyik bomba 100 méterre robbant egy hangártól, míg egy másik detonációja elmaradt 50 méterre a hangártól.⁹⁵ A Flik 6 repülői asnap két alkalommal is startoltak a Durazzo körzetében feltűnt ellenséges gépek elhárítására, a betolakodókra rábukkanni azonban egyik esetben sem sikerült.⁹⁶

Összegzés

Amennyiben az 1916. év során, az albán fronton lezajlott légi eseményekről és az itt bevetésre került repülők harci alkalmazásáról kívánunk rövid elemzést adni, illetve konklúziót levonni, érdemes a kérdést a résztvevő alakulatok teljesítményének oldaláról megközelíteni.

Az olasz századok közül a 11^a Squadriglia 1916 folyamán még nem tudott igazán jelentős hatást gyakorolni a hadműveletekre, repülői 11 felderítést, két-két őrzáratot és vadászbevetést, valamint hét bombázó akciót teljesítettek, összesen 42 órát töltve a levegőben.⁹⁷ A 34^a Squadriglia tevékenysége volt igazán meghatározó a tárgyalt időszakban, 278 ellenség feletti bevetésükkel messze a legnagyobb részt vállalták az olaszok légi tevékenységéből az albán front felett.⁹⁸ Elavultnak számító Farman felderítőik ugyanakkor jelentős veszteségeket szenvedtek az osztrák–magyar szárazföldi és haditengerészeti repülőgépekkel folytatott összecsapásokban. Mindezek ellenére képesek voltak az olasz csapatok részére a nélkülözhetetlen, légi megfigyeléseken alapuló információkat szállítani. A Sezione Nieuportnak ugyancsak elenyésző hatása volt még ekkor az eseményekre, a bombázókhoz hasonlóan az alacsony gépmennyiség és a korábban már említett gondok a repülőtérral ebben jelentős szerepet játszottak.

Összehasonlításképp a Flik 6 – valamint rövid ideig a Flik 9 és Flik 15 – és a haditengerészet repülői 1916 tavaszáig lényegében ellenfél nélkül, szabadon hajthatták végre feladataikat. Az olasz repülők megjelenése ugyanakkor csak keveset változtatott a helyzeten, ennek legfőképp technikai okai voltak. Mind a Lohner B.VII, majd a Hansa-Brandenburg C.I felderítőgépek, mind a Lohner L típusú repülőcsónakok legalább egyenrangúak, de inkább fölényben voltak a szembenálló repülőgépekkel, melyek személyzetének ráadásul semmiféle tapasztalata nem volt a kezdeti időkben az albán frontot illetően. 1916. január 19. és augusztus 28. között, tehát bő 7 hónap alatt az osztrák–magyar kimutatások szerint – a jelenlévő egységek számához viszonyítva jelentős mennyiségűnek számító – 11 légi harc alakult ki a térségben, ezek során három győzelmet arattak a saját repülők és egyet-

⁹³ *Gentili – Varriale* 1999. 43. o.; AUSSMA Fondo Prima Guerra Mondiale, Cartella VIII Gruppo (Paolo Varriale közreműködésével).

⁹⁴ *Porro* 1965. Specchio 4. Situazione dei mezzi aerei (R. Marina) alla fine dell'anno 1916.

⁹⁵ AUSSMA Fondo Prima Guerra Mondiale, Cartella VIII Gruppo (Paolo Varriale közreműködésével).

⁹⁶ ÖStA KA LA PA Alfred Heissenberger, Josef Wirth.

⁹⁷ *Martino* 1999. 259. o.; *Gentili – Varriale* 1999. 125. o.

⁹⁸ *Gentili – Varriale* 1999. 180. o.

len veszteséget sem szenvedtek. Szeptember és október hónapokban további kettő igazolt légi győzelmet szereztek a fekete keresztű gépek, továbbra is veszteség nélkül. Az olaszok ilyen jellegű sikert kizárólag a légelhárításuk révén könyvelhettek el.

Az osztrák–magyar repülőalakulatok tevékenységéről a rendelkezésre álló hiányos dokumentumok miatt jóval nehezebb számszerű adatot prezentálni. A témában folytatott kutatások nyomán ez ideig a Flik 6 által végrehajtott 151 ellenség feletti bevetés azonosítására volt lehetőség, e szám azonban akár a duplája is lehetett a valóságban.⁹⁹

A következő évben a légi háború képe jelentősen megváltozott Albániában is. Ősszel az olasz vadászkülönítményt kiegészítették teljes századdá, a végképp elavultnak számító Farmanokkal repülő 34^a Squadrigliát pedig leváltották a modernebb SAML típusú 116^a Squadrigliára, de a Brindisiben, Otrantóban és Valonában települt tengerezrepülőket szintén komoly erősítést kaptak (255^a, 256^a, 257^a és 258^a Squadriglia) tavasztól. Mindezzel a másik oldalon továbbra is csak az egyetlen osztrák–magyar repülőszázad, a Flik 6 és a durazzói haditengerészeti repülőállomás állt szemben, érdekes módon azonban még így is képesek voltak egyensúlyban tartani a helyzetet: a légi fölényt jelentős számbeli túlsúlyuk ellenére sem tudták kivívni az olasz repülőket.

⁹⁹ A fenti számadat a cs. és kir. XIX. hadtest operatív aktáiban fennmaradt, kiküldött repülőjelentések, továbbá az egységnek szolgáló repülőket személyi aktáiban fellelhető – sok esetben erősen hiányos – bevetési jegyzékek összesítésének eredménye.

BIBLIOGRÁFIA

- Blume – Casirati* 1992. *Blume, August G. – Casirati, Alberto: The Italian Campaign in Macedonia and Albania 1915–1918. Over the Front, 7. (1992) 1. k. 3–23. o.*
- Ciglić* 2014. *Ciglić, Boris: Seaplanes of Bocche. Beograd, 2014.*
- Cronistoria* 1927. *Cronistoria documentata della Guerra Marittima italo-austriaca 1915–1918. Ufficio Storico della Marina Militare, Fascicolo VII, „L’Aviazione Marittima durante la Grande Guerra”. Roma, 1927.*
- Gentilli – Varriale* 1999. *Gentilli, 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. California, 1993.*
- Méchin* 2008. *Méchin, David: Des coups de feu dans les Balkans. L’épopée serbe de la MF 99 S. La Fana de l’Aviation, 465. (2008) 26–41. o.*
- Martino* 1999. *Martino, Basilio di: Ali sulle trincee. Ricognizione tattica ed osservazione aerea nell’aviazione durante la Grande Guerra. Roma, 1999.*
- Martino* 2013. *Martino, Basilio di: L’Aviazione italiana e il bombardamento aereo nella Grande Guerra. Roma, 2013.*
- O’Connor* 1986. *O’Connor, Martin: Air Aces of Austro-Hungarian Empire, 1914–1918. Mesa, 1986.*
- ÖULK IV. *Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914–1918. Bd. IV. Die Ereignisse von Jänner bis Ende Juli: Das Kriegsjahr 1916. 1. Teil. Hrsg. Edmund Glaise-Horstenau. Wien, 1933.*
- ÖULK V. *Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914–1918. Bd. V. Die Ereignisse von August bis zur Jahreswende: Das Kriegsjahr 1916. 2. Teil. Hrsg. Edmund Glaise-Horstenau. Wien, 1934.*
- Pearson* 2004. *Pearson, Owen: Albania in the Twentieth Century: A History. Vol. I. Albania and King Zog. Independence, Republic and Monarchy 1908–1939. London–New York, 2004.*
- Pollmann* 1995. *Pollmann Ferenc: A szövetségi együttműködés nehézségei: osztrák–magyar–bolgár ellentétek Koszovó ügyében 1916 tavaszán. Hadtörténelmi Közlemények, 108. (1995) 4. sz. 13–75. o.*
- Pollmann* 2014. *Pollmann Ferenc: Az első világháború kitörése és az osztrák–magyar Albánia-projekt. Aetas, 2014. 3. sz. 20–29. o.*
- Porro* 1965. *Porro, Felice: La guerra nell’aria. Milano, 1965.*
- Schupita* 1983. *Schupita, Peter: K.u.k. Seeflieger. Koblenz, 1983.*
- Sokol* 1967. *Sokol, Hans Hugo: Österreich-Ungarns Seekrieg 1914–1918. Graz, 1967.*
- Varriale* 2014. *Varriale, Paolo: I caduti dell’aviazione italiana nella Grande Guerra. Roma, 2014.*

RÖVIDÍTÉSEK

AUSSMA	Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica
ÖStA KA LA	Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Luftfahrtarchiv
ÖStA KA LA PA	Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Luftfahrtarchiv, Personalakt
ÖStA KA NFA	Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Neue Feldakten

Zoltán Czirók

SNAPSHOT OF THE AUSTRO-HUNGARIAN AERIAL TROOPS: ALBANIA, 1916

Summary

The Balkan Peninsula had major importance in the foreign politics of the Austro–Hungarian Monarchy. Albania was an integral part of this region, whose sovereignty was seriously violated in the second year of the Great War. These early changes were already monitored by the military leaders with the help of the new army branch, the aircrafts. The maneuvers against Montenegro and then in northern Albania were accompanied by remarkable Austro–Hungarian aerial activities, within the capabilities of the time. The town and port of Durazzo had a key role in the region. No matter who exerted authority over the place, it remained the prime target of air attacks until the end.

The paper gives a detailed study of the events of the aerial war which took place in the air space of the Albanian Front, a front of secondary importance, in 1916. In addition to discussing the attacks, the author lists the battles of the only Austro–Hungarian aerial company operating there, identifying the participants, the victors and the victims. Furthermore, the paper analyses the factors which could influence the way of achieving and maintaining aerial superiority in 1916, in the year when the Austro–Hungarian aerial troops had a real chance practically for the last time to achieve this goal.

Zoltán Czirók

MOMENTAUFNAHME ÜBER DIE ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHEN FLIEGERTRUPPEN:
ALBANIEN, 1916

Resümee

Albanien war ein fester Bestandteil der Balkan-Halbinsel, die aus Sicht der Außenpolitik der Österreichisch-Ungarischen Monarchie eine herausragende Bedeutung hatte. Die Souveränität des Landes erlitt im zweiten Jahr des Großen Krieges ernsthafte Verletzungen. Bereits diese frühen Veränderungen wurden dank der neuen Waffengattung, der Flieger, von der militärischen Führung fortlaufend verfolgt, und die Kriegsoperationen gegen Montenegro, später in Nordalbanien wurden von österreichisch-ungarischer Seite her – den Möglichkeiten der Zeit entsprechend – von bedeutenden Tätigkeiten im Luftraum begleitet. Die Stadt Durazzo spielte in der Region eine Schlüsselrolle und war bis zuletzt erstrangiger Zielpunkt der Luftangriffe, unabhängig davon, wer die Aufsicht über sie hatte.

Die Studie gibt einen detaillierten Überblick über die Ereignisse des Luftkrieges im Jahr 1916 im Luftraum der albanischen Front, die von zweitrangiger Bedeutung war. Neben den Angriffen stellt sie die Zusammenstöße der einzigen, hier tätigen österreichisch-ungarischen Fliegerkompanie mit den ihr gegenüberstehenden Kräften vor und identifiziert dabei die Teilnehmer, die eventuellen Sieger und die Opfer. Die Studie analysiert zudem diejenigen Faktoren, die im Jahr 1916 einen Einfluss auf das Erringen und Bewahren der Überlegenheit im Luftraum haben dürften. In dem Jahr, in dem die österreichisch-ungarischen Fliegertruppen das letzte Mal eine reale Möglichkeit hierzu hatten.

Zoltán Czirók

INSTANTANÉ DES UNITÉS AÉRIENNES AUSTRO-HONGROISES : ALBANIE, 1916

Résumé

La péninsule balkanique avait une importance particulière pour la politique extérieure de la Monarchie austro-hongroise. L'Albanie, qui faisait partie intégrante des Balkans, a beaucoup perdu de sa souveraineté dans la deuxième année de la Grande guerre. Les évolutions de la situation ont pu être suivies dès le début par le commandement grâce aux avions qui furent alors une arme récente. Les opérations m contre le Monténégro et puis dans le Nord de l'Albanie furent accompagnées d'une activité aérienne austro-hongroise intense par rapport aux possibilités de l'époque. La ville et le port de Durazzo ont joué un rôle clé dans la région : ils ont toujours été une cible prioritaire des raids aériens et ce, indépendamment de leur statut durant la guerre.

L'étude traite les événements de la guerre aérienne qui se sont déroulés en 1916 dans l'espace aérien du front albanais considéré comme d'importance secondaire. Outre les actions à caractère offensif, l'étude relate les affrontements entre le seul escadron austro-hongrois présent dans la région et les forces adverses. Elle identifie les participants, les victimes et les vainqueurs éventuels. Elle analyse les facteurs qui ont pu influencer sur l'acquisition et le maintien de la supériorité aérienne en 1916, dernière année où cette supériorité des unités aériennes austro-hongroises fut encore possible.

Золтан Цирок

МОМЕНТАЛЬНАЯ КАРТИНА ОБ АВСТРО-ВЕНГЕРСКИХ ЛЕТНЫХ КОМАНДАХ:
АЛБАНИЯ, 1916

Резюме

Во внешней политике Австро-Венгерской Монархии имел выдающееся значение Балканский полуостров, составной частью которой являлась Албания, суверенитет которой серьезно пострадал во втором году Великой войны. Эти уже ранние изменения постоянно контролировались военным руководством и происходили благодаря новому виду оружия, самолетам. Военные действия против Черногории, а потом на севере Албании сопровождались серьезными по мере, возможностей того времени, воздушными операциями с австро-венгерской стороны. В регионе ключевую роль играл город и порт Дураццо, который независимо от того, кто держал над ними контроль, всегда являлся первичной мишенью воздушных атак.

В исследовании подробно обсуждаются военно-воздушные события, происходящие в воздушном пространстве албанского фронта в ходе 1916-ого года, которые по своей значимости считались второстепенными. Наряду с акциями нападающего характера поочередно излагаются столкновения с противостоящими силами отождествляя участников битв, потенциальных победителей и жертв. В дальнейшем анализируя рассматривает также и те факторы, которые могли повлиять на завоевание и удержание превосходства в воздухе в 1916 году – в том году, когда это по существу было последним реальным шансом австро-венгерских летных войск.