

Bánsági Andor¹

A durazzói osztrák–magyar haditengerészeti légitámaszpont rövid története, 1916–1918

The Short Story of the Austro–Hungarian Naval Air Base in Durazzo, 1916–1918

Absztrakt

A császári és királyi haditengerészeti légierő mindössze nyolc évig működött. Nagymértékű kiépítése részben az első világháborúnak, de leginkább az olasz hadüzenetnek volt köszönhető. A Monarchia 21 haditengerészeti légibázisa közül a Durazzo kikötőjében, a város 1916 elején történt elfoglalása után felállított támaszpont a legfontosabbak közé tartozott. Az ide települt repülő feladata az otrantói tengerzár és az ellenséges hajóegységek felderítése, valamint a környező antant légibázisok támadása volt. A kumbori légibázisról és az alárendeltségébe tartozó durazzói támaszpontból bevetésekre járó császári és királyi pilótáknak háromszoros antant túlerővel szemben kellett helytállniuk, és a háború végéig megőrizték harckészségüket. Pusztán jelenlétükkel jelentős ellenséges erőket vontak el az észak-itáliai front térségéből, megkönnyítve ezzel az ott küzdő bajtársaik harcát.

Kulcsszavak: császári és királyi haditengerészet, tengerészrepülő, első világháború, Durazzo Otranto, Valona

Abstract

The Imperial and Royal naval air force only existed for eight years, and its extensive upgrading was, on one hand, the result of the outbreak of the Great War, but primarily

¹ Doktori hallgató, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola.

of the Italian declaration of war. From the twenty-one naval airbases of the Monarchy, the one built after the occupation of the city at the beginning of 1916 in the harbour of Durazzo, was one of the most important ones. The Imperial and Royal pilots operating from the Kumbor air base and its subordinate base in Durazzo had to withstand a three-fold superior Entente force and they maintained their combat readiness until the end of the war. Their mere presence drew significant enemy forces away from the northern Italian front, thereby easing the burden on their comrades fighting there.

Keywords: imperial and royal navy, seaplanes, First World War, Durazzo, Otranto, Valona

Bevezetés

A császári és királyi haditengerészet 1911-ben megvásárolta a pólai hadikikötő mellett található Santa Catarina-szigetet, ahol még abban az évben felépült egy tengerészeti repülőállomás. A haditengerészet első repülőgépe (Marineapparat I) 1912. április 24-én emelkedett innen a levegőbe.² A Monarchia tengerészeti repülése ezután gyors fejlődésnek indult, és 1913 áprilisában, Montenegró blokádja során a repülők átestek a tűzkeresztségen. A Radetzky-osztály csatahajóiról indított francia gyártmányú Donnet–Lévêque-hidroplánok végeztek felderítő repüléseket.³

Az úgynevezett júliusi válság⁴ során a flottaparancsnokság elrendelte, hogy a Cattarói-öbölben található Kumbor mellett is hozzanak létre egy repülőállomást. 1914. július végén három gépet, három tisztet és 24 matrózt irányítottak át ide, akik orosz hadifoglyok segítségével megkezdték az első, még ideiglenesnek szánt épületek felállítását.⁵ A háború kitörése után a császári és királyi haditengerészet még 19 légibázist és légítámaszpontot hozott létre, ezek közül a durazzói volt a kilencedik, de stratégiai elhelyezkedése miatt az egyik legfontosabb. Az alábbiakban ennek a támaszpontnak a történetét kívánom bemutatni.

A légítámaszpont kiépítése és az 1916-os év harcai

1916. január 13-án az osztrák–magyar csapatok elfoglalták Montenegró fővárosát, Cetinjét, majd január 17-én megkezdődtek a fegyverszüneti tárgyalások, és ezzel egyidejűleg mindkét fél beszüntette a harcot. A Monarchia seregei azonban nem álltak meg a frissen megszállt ország déli határainál, hanem továbbnyomultak Albánia felé. A nem éppen könnyű terep ellenére viszonylag gyorsan haladtak előre, ami elsősorban a csekély ellenállásnak volt köszönhető, illetve sok esetben az albánok felszabadítóként üdvözölték a császári és királyi katonákat.⁶ Január 23-án elfoglalták Skutarit, 28-án Alessiót és San Giovanni di Meduát, február 2-án pedig Kruja városát.⁷ Az olasz

² CSONKARÉTI 2008: 103–104.

³ BALLA 2025: 109.

⁴ Ferenc Ferdinánd trónörökös 1914. június 28-ai meggyilkolása után kialakult diplomáciai és politikai válság, ami a világháború kitöréséhez vezetett.

⁵ CSONKARÉTI 2008: 119.

⁶ HAJDÚ–POLLMANN 2014: 184.

⁷ CZIRÓK 2016: 999.

megszállás alatt álló fontos kikötővárost, Durazzót⁸ február 20-án sikerült bekeríteni. A rossz időjárás és a mocsaras terep miatt csak február 19-én tudták elfoglalni az olasz előállásokat, a döntő összecsapásra pedig február 23-án került sor. Ezután az olaszok gyorsan evakuálták a várost, és az osztrák–magyar egységek február 27-én birtokba vették azt.⁹ Az olasz csapatok egészen a Vojusa folyóig, Valona¹⁰ körzetéig voltak kénytelenek visszavonulni, így Albánia kétharmada osztrák–magyar megszállás alá került.¹¹

Február 27-én kora hajnalban az osztrák–magyar haditengerészet L61 jelű repülőcsónakja (Fritsch von Cronenwald tengerészcadét és Erich Edler von Kunsti fregattadnagy) Durazzo fölé repült, majd nagy köröket leírva egyre lejjebb ereszkedett. Mivel senki sem lőtt rájuk, megállapították, hogy az olaszok teljesen elhagyták a várost. Még aznap délután Erich Edler von Kunsti fregattadnagyot megbízták, hogy az SMS Huszár rombolóval menjen Durazzo kikötőjébe, és kezdje meg egy előretolt repülőbázis kiépítését. Két tisztet és egy szakasz tengerészt rendeltek mellé, akiknek az volt a feladatuk, hogy megtisztítsák a kikötőt az aknáktól. A köd miatt az osztagnak másnap reggel sikerült elérnie Durazzo kikötőjét, ahol azonnal munkához is láttak.¹²

A Durazzóban felállított légitámaszpont a kumbori¹³ tengerészeti repülőállomásnak lett alárendelve, és a Monarchia legdélebbi ilyen jellegű támaszpontja volt. Elsődleges feladata a gépek üzemanyaggal és lőszerrel való utántöltése és sürgősségi javítása volt, valamint vészhelyzeti leszállóhelyként is funkcionált. A kumbori állomásról startoló repülőgépek gyakran megálltak itt utántöltésre, majd folytatták útjukat a kijelölt cél felé, de az is előfordult, hogy egy bevetésről visszafelé Kumbor helyett Durazzóban landoltak.¹⁴ Durz, ahogy az ott szolgálók nevezték, különleges jelentőségű volt az Otrantói-szorosban járőröző ellenséges egységek felderítése és a dél-olaszországi célpontok bombázása szempontjából, ezért gyorsan továbbfejlesztették és kibővítették.¹⁵

1916 tavaszán a támaszpont még rendkívül primitív volt. Gyakorlatilag egy rámpát és egy stéget jelentett Durazzo külterületén, amit aztán áttelepítettek a város kikötőjébe.¹⁶ Az itt uralkodó állapotok nagyon távol álltak a kumbori állomás kényelmes közegétől, főleg az első hónapokban, amiről Erich Edler von Kunsti fregattadnagy később így írt:

„Tíz nap után végeztem a munkámmal és visszamentem a Bocchéba.¹⁷ A mennyországban sem lehet kellemesebb. A boldogság azonban nem tartott sokáig, mert néhány héttel később visszatértem Durazzóba, mint az újonnan épült állomás parancsnoka.

Nem volt egy irigylésre méltó állás. Még ha a csapataink átlagon felül is teljesítettek a betegségek elleni rendkívül bonyolult ellátás és harc során, az ember mégis tehetetlen

⁸ Ma Durrës. Kikötőváros Albánia középső partvidéki részén.

⁹ CZIRÓK 2016: 1003.

¹⁰ Ma Vlora. Kikötőváros Albánia délnyugati részén.

¹¹ CZIRÓK 2016: 1004.

¹² CIGLIĆ 2014: 47.

¹³ A Cattarói-öbölben található település.

¹⁴ CIGLIĆ 2014: 49.

¹⁵ SCHUPITA 1983: 144.

¹⁶ CIGLIĆ 2014: 47.

¹⁷ Bocche di Cattaro. Magyarul Cattarói-öböl, a Monarchia déli haditengerészeti bázisa. Itt volt a kumbori tengerészeti repülőállomás is. Kunsti fregattadnagy erre utal.

volt a hitvány klímával és a maláriával szemben. Habár mindenki óriási mennyiségű kinint szedett be, az új betegségek naponta jöttek, és nagyon gyakran halálosan végződtek. Pihenés és szabadidő szinte egyáltalán nem volt. Az olaszok által megszállt Valona csak fél órányi repülési időre volt Durazzótól, és az előretolt állásainkból pontosan követhettük az ellenséges kikötő eseményeit. Ha egy olasz repülőgép felszállt egy gyors körre, természetesen riadóztattak minket.

Egész nap mást sem csináltunk, mint bevittük a gépeket a vízbe, elstartoltunk és blokádot repültünk. Ha senki sem jött, akkor visszamentünk, és kivettük a gépet a vízből. Majd előlről kezdtük ezt a játékot. [...]

Az állomás a várossal szemben található nagy móló mellett állt. Az elhagyott házakban, amelyeket sebtében javítottak ki, élénk élet volt. Zoológiai ismereteim lényeges gazdagodást éltek át. Megtanultam a pontos különbségeket az ártalmatlan szúnyog és a veszélyes maláriát hordozó Anopheles között, részletesen megismertem és tanulmányoztam a legyek, bolhák és ágyi poloskák életét.

A profik javaslatára ágyamat elhúztam a faltól, a lábait pedig konzervdobozokba állítottam, amelyeket maró anyaggal töltöttem meg. De mit tesznek az albán bogarak? Felmásztak a falon át a plafonra, az ágy fölé. Majd aláhullottak. Tanúsítva ezen faj intelligenciáját és kitartását.”¹⁸

1916. szeptember 24-én von Kunsti fregatthadnagy és pilótája az L134-gyel egy Valona elleni bombázó repülésre indult. A visszafelé vezető úton a gép meghibásodott és Durazzo közelében a tengerbe zuhant, de mindketten csak könnyebb sérüléseket szenvedtek. Von Kunsti ezután a Bocchéba ment egy rövid pihenőre, ám hamarosan maláriás lett és hosszabb ápolásra szorult. A durazzói légítámaszpont parancsnokságát így Walter Hell sorhajóhadnagy vette át, aki a háború végéig megmaradt ezen a poszton.¹⁹

Az 1916-os év elsősorban a légítámaszpont kiépítésével, fejlesztésével telt, de ez egyben aktív légi tevékenységet is jelentett, amely időnként figyelemreméltó sikereket is hozott. Továbbá ez az év volt a kumbori és durazzói repülő aranykora is, hiszen ekkor még csak a Valonában és Brindisiben települt olasz gépekkel álltak szemben. Habár a források erről az évről némileg hiányosak, tudjuk, hogy a császári és királyi haditengerészeti légierő első győzelmét a déli fronton a durazzói repülő érték el.²⁰

Augusztus 2-án hét olasz Maurice Farman MF.11²¹ indult bevetésre Durazzo ellen. Ezeket két Macchi L.1²² kísérte, amelyek az olasz királyi haditengerészet Europa²³ nevű vízi repülőgép-anyahajójához tartoztak. A motorproblémákkal küszködő MF.11 MF995-ös jelzetű olasz gépet az L81 és L130 repülőcsónakok támadták meg, és az L81-nek (Richard Metzner repülőmatróz²⁴ és Schiavon sorhajóhadnagy) sikerült leszállásra

¹⁸ CIGLIĆ 2014: 47–49. (A szerző fordítása.)

¹⁹ CIGLIĆ 2014: 57.

²⁰ CIGLIĆ 2014: 51.

²¹ Francia fejlesztésű tolólégszavaros biplán. 80 lóerős Renault-motorja 117 km/h sebesség elérését tette lehetővé. Személyzete két főből állt. Fegyverzete egy 7,62 mm-es géppuska volt. TAYLOR 1993: 381.

²² Az olasz Aeronautica Macchi repülőgépgyár által gyártott repülőcsónak, amely egy elfogott Lohner L másolata volt. SCHUPITA 1893: 251.

²³ Az Europa 8 db vízi repülőgépet tudott szállítani. COSENTINO 2017: 128.

²⁴ Fliegermaat. A szárazföldi alakulatok szakaszvezetői rendfokozatával egyezik meg.

kényszerítette azt a Laghi-fok mellett. Ivan Novelli hadnagy megfigyelőt elfogták, míg Lelio Landucci őrmesternek, a pilótának sikerült elmenekülnie, de nyomtalanul eltűnt.²⁵

A császári és királyi haditengerészeti légierő leghíresebb haditettét is a Durazzóból felszálló gépek hajtották végre. 1916. szeptember 15-én az L132 (Demeter Konjovics sorhajóhadnagy és Maximilian Sewera tengerészszázlós) felderítő repülésre indult Kumbor irányába, amikor 10 tengeri mérföldre délnyugatra az Ostro-foktól egy tengeralattjárót pillantottak meg. Leszállás után jelentették a látottakat, majd a flottaparancsnokság megerősítette, hogy csakis egy ellenséges tengeralattjárót észlelhetnek. Az L132-est felfegyverezték és utántöltötték, majd az L135-ös (Otto Freiherr fregatthadnagy és Walter Zelezny fregatthadnagy) kíséretében újra a levegőbe emelkedett, és a két gép a tengeralattjáró keresésére indult.²⁶

Zelezny fregatthadnagy a következőképp emlékezett vissza a bevetésre:

„Mindkét gép két 50 kilós vízbombával és négy 20 kilós bombával volt ellátva. A vízbombák rendkívül hatásosak voltak, mivel késleltetve robbantak 10 méteres mélységben. A célzókészülék egy szimpla bronz irányzék volt fokozatokkal. A repülőket hathengeres vízhűtéses motorok hajtották, amelyek 1400-as fordulaton 160 lóerőt adtak le.

Íránytű és óra segítségével repültünk a jelentett pozícióhoz. Fél órán át 800 méter magasan köröztünk anélkül, hogy megtaláltuk volna az ellenséget. Hogy teljen az idő és egy kicsit szórakoztassam magunkat, Klimburgra néztem, majd az orromra mutattam és szipogni kezdtem, javasolva, hogy az orrával szagolja ki az ellenséget. Nevetett, majd kihajolt a gép törzséből, és szaglászva új irányt jelzett. Hirtelen izgatott lett és jobbra mutatott. Mivel abba az irányba rossz volt a kilátásom, nem láttam semmit. Úgy véltem, hogy még mindig csak viccel, ezért nem törődtem vele. Mutogatása azonban gyorsan meggyőzött, hogy észrevette az ellenséges tengeralattjárót.

200 méterre ereszkedtem a gépünkkel. Ezalatt egy kis időre elvesztettük a célt, de hamarosan újra megpillantottuk. Célzás után kioldottuk a vízbombákat. Nem találtak. Mindkét bomba nagyjából hét méterre a hajó mellett csapódott be – az egyik a tatnál, a másik az orrnál.

Miután elcsendesedett a tenger, hiába kerestük az ellenséget. Néhány olajfolt kivételével semmit sem láttunk. Nagyon csalódottak voltak a sikertelenség miatt, de tovább kerestük a tengeralattjárót. 30 perccel később, épp, amikor abba akartuk hagyni a kutatást, láttuk, amint ismét a felszínre emelkedik. Alacsony magasságban átrepültem a sérült tengeralattjáró felett, és észrevettem, hogy egy géppuskával lőnek ránk. Ez az incidens felbosszantott, és egy kisebb bombát vettem rájuk, ami a matrózok egy részét a vízbe lökte. A tengeralattjáró süllyedni kezdett és eltűnt a tenger mélységében. A legénység a hideg vízben tempózott. Könnyű volt belátni, hogy küzdelmük a hideg és viharos tengerrel nem tarthat sokáig. Most már nem voltak ellenségek – csak hajótörött tengerészek; tengerészek, akik segítségre szorulnak.

Úgy döntöttünk, leszállunk. A 132-es és a 135-ös is precízen vízre szállt az úszó tengerészek közé, hogy megmentse őket a biztos vízbefúlástól.

²⁵ CIGLIĆ 2014: 51.

²⁶ CIGLIĆ 2014: 55.

A súlyosan sérült tengeralattjáróban az utolsó fél órában átélt események és izgalmak annyira legyengítették őket, hogy csak annyi erejük maradt, hogy a gépünkbe kapaszkodjanak. Klimburg segített nekik felkapaszkodni, mialatt én járó motorral a széllal és a hullámokkal szemben tartottam a gépet. A törzsön ültek, a motor alatt és a [z alsó] szárnyakon.”²⁷

Az elsüllyesztett tengeralattjáró a francia Foucault²⁸ volt, amelynek teljes, 27 fős legénységét sikerült kimentenie a helyszínre siető osztrák–magyar SMTb 100 torpedónaszádnak. A tengeralattjáró parancsnokát, León Henri Dévin sorhajóhadnagyot és Gaston Chat sorhajóhadnagy első tisztet a repülőcsónakok vitték Kumborba.²⁹

A következő nagyobb olasz támadásra 1916. szeptember 26-án került sor. Brindisiből négy Macchi L.1 és három FBA Type H³⁰ repülőcsónak szállt fel. Az olasz jelentés szerint 50 darab bombát vetettek, és felgyújtottak egy nagy gőzöst, egy hangárt, néhány épületet és nyolc vasúti kocsit a Tirana felé vezető vasúti pályán. A támadókkal az L133 (Haschke repülő negyedmester és Edgár Bartha tengerészszázlós) vette fel a harcot, és sikerült leszállásra kényszerítenie egy olasz gépet, valamint lelőtte a Macchi L120-ast 40 tengeri mérföldre Durazzótól. Az utóbbi mellé az osztrák gép le is szállt, és felvette a súlyosan sebesült Giuseppe Carone negyedmester pilótát, aki később belehalt sérüléseibe. Gustavo Carstanjen korvetthadnagy megfigyelő holttestét a süllyedő repülőgép huzaljaiba akadva látták a víz alatt lebegni. Az L120 sodródó roncsát és Carstanjen holttestét később egy olasz tengeralattjáró találta meg.³¹

Az első hónapok során a durazzói légitámaszponton Lohner Te és Tl repülőcsónakok szolgáltak. Ezek felderítésre, légi harcra és bombázásra egyaránt alkalmasak voltak. A Te és Tl típusok adatai szinte teljesen azonosak voltak: a gépek törzse 10,85 méter hosszú, a teljes magasságuk a szárnyakkal pedig 3,5 méter volt. Különféle gyártmányú 145–160 lóerős motorral voltak ellátva, ami 110 km/h (Te) vagy 115 km/h (Tl) sebesség elérését tette lehetővé. Hat órán keresztül tudtak a levegőben maradni, és maximum 2500 méteres magasságra tudtak felemelkedni. Személyzetük egy pilótából és egy megfigyelőből állt. Fegyverzetük egy darab 8 mm-es géppuska és maximum 150 kg bombateher volt.³²

1916 második felében a tengerészrepülők egy új típusú gépet kaptak, amely minden tekintetben felülmúlta az addig használt Lohner-variánsokat. Ezeket K jelöléssel látták el (vagy ahogy a személyzet nevezte, Kapa), ami a Kampfflugboote, azaz harci repülőcsónak megnevezést takarta. Az első, úgynevezett Weichmann³³ típusú

²⁷ CIGLIĆ 2014: 55–57. (A szerző fordítása.)

²⁸ Brumaire osztályú, felszínen 397, alámerülve 551 tonna vízkiszorítású francia tengeralattjáró. Fegyverzete egy beépített 450 mm-es torpedóvető cső az orrban, illetve egy dupla és négy szimpla külső torpedóindító. 1906–1912 folyamán épült a touloni Arzenálban. MOORE 2001: 199.

²⁹ CIGLIĆ 2014: 57.

³⁰ Francia tervezésű, licenc alapján gyártott repülőcsónak. 170 lóerős Hispano-Suiza-motorjával 140 km/h sebességre voltak képesek. 1 db Revelli géppuskával voltak felszerelve. Maximális bombaterhelésük 100 kg volt. TAYLOR 1993: 381–382.

³¹ CIGLIĆ 2014: 58–59.

³² SCHUPITA 1983: 69–70.

³³ A K gép altípusai a tervezőről vagy a tervezés helyéről kapták a nevüket, és némileg eltérő tulajdonságaik voltak. SCHUPITA 1983: 40–42.

gépekből az Albatros,³⁴ az UFAG³⁵ és az Oeffag³⁶ 32 példányt gyártott le (K151–K162, K197–K202). Ezek törzse 10,2 méter hosszú volt, míg magasságuk a szárnyakkal 3,8 méter. 150 vagy 160 lóerős motorjuk maximum 135–140 km/h sebességre tudta őket gyorsítani, és 9–11 perc alatt emelkedtek 1000 méterre, üzemidejük pedig 6 óra volt. A Brandenburgi típusból az UFAG gyártott 46 darabot (K168–K183, K203–K232) 1917 közepéig. Ezek is többféle motorral épültek, 160–185 lóerő teljesítménnyel. Hasonló bombaterhet tudtak magukkal vinni, és az üzemidejük is azonos volt, de némileg gyorsabbak voltak (125–150 km/h) és az emelkedési képességük is jobb volt: 7–10 perc alatt tudtak 1000 méterre feljutni. A K jelű gépek altípusai közül a Weichmann volt a gyengébb, ezért ezeket egy idő után csak felderítési feladatokra használták.³⁷

1916 végén Ferdinand Porsche, a bécsújhelyi Austro-Daimler motorgyár főmérnöke kifejlesztett egy 350 lóerős motort, ami egyedülálló volt a maga idejében. Így amikor 1916–1917 telén a flotta vezetése nagyszabású rendelkezéseket adott le, elsősorban bombázókra és kísérő vadászokra, az új gépekbe ezt a motort kívánták beépíteni. A K repülőcsónak W13-as³⁸ típusából 150 darabot rendeltek, míg az A repülőcsónak W18-as³⁹ típusából 48-at. A gépek legyártását a német Hansa-Brandenburg repülőgépgyár vállalta. Ezenkívül még 20 darab felderítőnek szánt Brandenburgi K repülőcsónakot is rendeltek az UFAG-tól. A megrendeléseket azonban a német gyárak nem tudták idejében teljesíteni, mert folyamatos anyag- és munkaerőhiánnyal küszködtek. A német Rapp gyárat ugyan 1917 májusában felvásárolta az osztrák Camillo Castiglioni,⁴⁰ aki a legtöbb osztrák–magyar repülőgépgyár főrezsvényese volt, az USA hadüzenete után a gyár kapacitását a német hadvezetés saját részre kötötte le. Mindez azt okozta, hogy az épülő gépek motorok nélkül maradtak. A flotta vezetése ezért 1917 végén arra kényszerült, hogy feladja a bombázó programot, és a Lohner gyártól rendeljen 48 darab felderítő gépet.⁴¹

Ezzel egy időben más kihívások is érték a tengerészrepülőket. Állandóan hiány volt pilótából és megfigyelőből (utóbbiak csak tisztek lehettek), ezért 1917 májusában kiadtak egy rendeletet, hogy a kiemelkedő teljesítményt nyújtó egyéves önkéntesek előléphetnek zászlósnak. 1918-ban pedig olyan pilótákat is kiképeztek a haditengerészet Phönix vadászgépeire, akik nem voltak tengerésztisztek.⁴²

³⁴ Österreichisch-Ungarische Albatroswerke GesmbH, 1917 májusától Phönix Flugzeugwerke AG. A német Albatros-Werke bécsi leányvállalata. SCHUPITA 1983: 256.

³⁵ Ungarische Flugzeugfabrik Aktiengesellschaft. A Budapest melletti Albertfalván 1912-ben létrehozott repülőgépgyár. SCHUPITA 1983: 256.

³⁶ Österreichische Flugzeugfabrik AG. 1915-ben létrehozott bécsújhelyi repülőgépgyár. SCHUPITA 1983: 256.

³⁷ CIGLIĆ 2014: 59.

³⁸ 13,2 méter hosszú, szárnyakkal együtt 3,8 méter magas, 350 lóerős motorral szerelt harci gépek. Terheléstől függően 2500–3000 méterre tudtak emelkedni, maximális sebességük 145 km/h volt. Fegyverzetük egy-két 8 mm-es géppuska és legfeljebb 330 kg bombateher volt. Személyzetük 3 főből állt. SCHUPITA 1983: 74.

³⁹ 8,15 méter hosszú, 200 vagy 230 lóerős motorral szerelt vadászgépek. 5000 méterre tudtak emelkedni, maximális sebességük 163–175 km/h volt. Fegyverzetük 2 darab 8 mm-es géppuska volt 800 darab lövedékkel. Személyzetük 1 főből állt. SCHUPITA 1983: 78.

⁴⁰ Camillo Castiglioni (1879–1957) zsidó származású, olasz-osztrák befektető és bankár. A háború alatt és után 170 vállalatot birtokolt, és Közép-Európa leggazdagabb embere volt. 1924–1926 között sikertelen pénzügyi machinációi miatt csődbe ment. PAP 2021.

⁴¹ SCHUPITA 1983: 194–195.

⁴² SCHUPITA 1983: 196.

A fordulat éve, 1917

A fő hadszíntér az olasz hadüzenet után az Adria északi felén volt, és a tengerészrepülők az isonzó csatákból is alaposan kivették a részüket. Ezzel párhuzamosan az Adria déli részén is egyre intenzívebbé váltak a harcok, a térségbe települt erők száma is folyamatosan növekedett. Amíg 1917 márciusában a kumbori és durazzói bázisokon összesen 27 gép állomásozott, ez a szám 1917 augusztusára 48-ra nőtt.⁴³ Természetesen az antanterők sem voltak tétlenek: a britek 1917 közepén megkezdtek egy légibázis kiépítését Otranto közelében, ami még azon év júniusában működőképes lett. A térségben állomásozó antanterőket az 1. táblázat mutatja be.

1. táblázat: A térségben állomásozó antanterők

A támaszpont helye és nemzetisége	A rendelkezésre álló erők
Korfu (francia)	28 repülőcsónak, 1 léghajó
Otranto (brit)	22 repülőcsónak, 6 vadászgép
Otranto (olasz)	9 repülőcsónak
Santa Maria di Leuca (olasz)	5 repülőcsónak
Valona (olasz)	22 repülőcsónak, az Európa anyahajó
Brindisi (olasz)	26 repülőcsónak
Varano (olasz)	22 repülőcsónak
Grottaglie (olasz)	5 repülőgép, 1 léghajó
St. Vito (olasz)	9 repülőcsónak

Forrás: SCHUPITA 1983: 196 alapján

Összesen 143 repülőcsónak, 11 vadászrepülő és 2 léghajó állt szemben a 48 osztrák–magyar géppel. Ennek ellenére az év során a küzdelmek még viszonylag kiegyenlítettek voltak. A durazzói támaszpont 1917-es összesített statisztikáját a 2. táblázat ismerteti.

2. táblázat: A durazzói támaszpont összesített statisztikája, 1917

Osztrák–magyar erők	Antanterők
12 bombázó támadás	17 bombázó támadás
4 propagandarepülés	–
11 felderítő repülés	5 felderítő repülés

Forrás: SCHUPITA 1983: 197–221 alapján

Az 1917-es évben a császári és királyi tengerészrepülők által végrehajtott bombázó és felderítő repülések közül az alábbiakban egyet-egyet részletesen is be kívánok

⁴³ SCHUPITA 1983: 196.

mutatni a korabeli dokumentumok segítségével, mivel mindkettő jellemző volt a maga nemében.

1917. június 20-án a K177 (Nikolaus Nardelli fregatthadnagy, Franz Kohlhauser egyéves önkéntes) és a K178 (Patkós?, Max Weissmann hadnagy egyéves önkéntes) gépek szálltak fel, egy-egy kamerával, valamint 2 darab 20 kg-os és egy 15 kg-os bombával. A cél az otrantói brit légibázis felderítése volt. Az osztrák jelentés szerint a következőket tapasztalták.

Az ellenséges partokat 1 óra 10 perc repülés után érték el. Otranto kikötőjében két közepes méretű gőzhajót és több halászhajót láttak, két torpedóegység pedig éppen kifutott a tengerre. Megállapították, hogy közvetlenül a várostól délre egy repülőcsónak-bázis található, míg délnyugatra egy 64 sátorból és 9 barakkból álló katonai tábor helyezkedik el. A vasútvonalon nem volt forgalom.⁴⁴

Két ellenséges repülőcsónak szállt fel, egy szárazföldi repülőgépet pedig alacsony magasságban észleltek. A saját gépek 2900 méteres magasságon repültek. Három 20 kg-os bombát dobtak az otrantói vasútállomás komplexumára, és egy 15 kg-os bombát a Pallanzano és Cannole közötti vasútvonalra, egy 20 kg-os bomba robbant fel a pályaudvaron. A légvédelmi ütegek némák maradtak.⁴⁵

A látási viszonyok végig kiválóak voltak: délkeleten Korfuig, északnyugaton Tarantóig lehetett ellátni. A bevetés után mindkét repülőgép biztonságosan leszállt reggel 9 óra 10 perckor a durazzói támaszponton. A bevetés közben az A21-gyel Emmanuel Lerch fregatthadnagy felderítő repülést hajtott végre a saját partok mentén.⁴⁶

Érdemes összevetni ezt a beszámolót a brit jelentésekkel, mert az ellenség sokszor eltérően érzékelte a támadásokat.

A britek szerint egy bomba a vízirepülőgép-hangárt, kettő pedig az olasz léghajó-hangárt célozta, viszont sérülésekről nem tesznek említést, így nagy valószínűséggel a lehulló bombák semmilyen kárt nem okoztak.⁴⁷ A rövid jelentés helyesen jutott arra a következtetésre, hogy a támadók elsődleges célja a felderítés lehetett.⁴⁸ Ezenfelül egy másik jelentés részletesen bemutatta az osztrák–magyar gépek által vetett bombák maradványait, fotókkal illusztrálva.⁴⁹

Az 1917. október 4-ei támadást már négy gép hajtotta végre, és céljuk az otrantói bázis rombolása volt. Hajnali 3 óra 15 perc és 3 óra 30 perc között a következő gépek startoltak el, különféle bombákkal terhelve: K205 (Walter Haberl fregatthadnagy, Csomós Jenő hadnagy) 1 × 150 kg, 1 × 50 kg. K179 (Franz Bakala zászlós, Franz Kohlhauser hadnagy) 2 × 50 kg, 3 × 15 kg. K194 (Benkő Gyula⁵⁰ repülőmester, Alexander Lupinski fregatthadnagy) 2 × 50 kg, 4 × 20 kg. K217 (Walter Zelezny fregatthadnagy, Josef Polinak) 2 × 50 kg, 4 × 15 kg.⁵¹

A szűkszavú osztrák jelentésből csak annyi derül ki, hogy meglátásuk szerint nem értek el találatot, de a bombák többsége az ellenséges komplexum területén robbant

⁴⁴ ÖStA–KA, NMA, ZSt, KM/MS, OK. XV–5/6. 3464/O.K. – 1917. Kart. 466.

⁴⁵ ÖStA–KA, NMA, ZSt, KM/MS, OK. XV–5/6. 3464/O.K. – 1917. Kart. 466.

⁴⁶ ÖStA–KA, NMA, ZSt, KM/MS, OK. XV–5/6. 3464/O.K. – 1917. Kart. 466.

⁴⁷ NA, AIR 1/666/17/122/729. Weekly summary and intelligence reports, 6 Wing, R.N.A.S.

⁴⁸ NA, AIR 1/666/17/122/729. Weekly summary and intelligence reports, 6 Wing, R.N.A.S.

⁴⁹ NA, AIR 1/667/17/122/746. Report on Bombs dropped by Hostile Aircraft on Otranto on 20. 6. 17.

⁵⁰ Benkő Gyula színművész édesapja.

⁵¹ ÖStA–KA, NMA, ZSt, KM/MS, OK. VIII–1/4. 5477/O.K. – 1917. Kart. 449.

fel. Gyenge, de jól irányzott légvédelmi tüzet kaptak, a gépek azonban sértetlenül tértek vissza 6 óra 40 perckor. A támadás során egyetlen ellenséges repülőgép emelkedett a levegőbe, de légi harcra nem került sor.⁵²

A brit jelentés ezzel nagymértékben összezseng, ugyanis megerősítik, hogy semmilyen anyagi kár nem keletkezett a brit és az olasz támaszpontokban, viszont csak két támadó gépet figyeltek meg. A felrobbanó bombák egy civil életét oltották ki, valamint a brit kábelvezető, Joseph Bonellit a bal combján megsebesítette egy repesz. Szintén helyesen állapítja meg, hogy a támadó osztrák gépek K típusúak voltak.⁵³ Ezenkívül kéri a felsőbb parancsnokságot, hogy a támadások során veszélyeztetett legénységet lássák el acélsíkokkal, valamint adjanak engedélyt a durazzói osztrák légibázis megtámadására, mivel ez már a negyedik támadás volt, és a támadók minden esetben Durazzóból jöttek.⁵⁴

A fent ismertetett két támadás eltérő céljai ellenére is rendelkezett közös vonásokkal. Ez elsősorban a bombázások pontatlansága, azok rendkívül alacsony határfoka volt. Ehhez hasonlóan a durazzói (és a többi osztrák–magyar) légitámaszpont ellen végrehajtott antantbombázások sem voltak túl eredményesek. Okoztak ugyan károkat, és időnként áldozatokat is szedtek, azonban egyik sem volt végzetes, a támaszpont működését nem tudták megbénítani.

Az 1917-es év legfontosabb eseménye a május 15-én lezajlott úgynevezett harmadik otrantói csata⁵⁵ volt, amelyben a kumbori és durazzói bázisokról felszállt repülők is aktív szerepet vállaltak. Az ütközet során a gépek bombázták és géppuskasorozatokkal zaklatták az ellenséges hajókat, légi harcot vívtak, valamint felderítési információkkal látták el az osztrák–magyar hadihajókat. A Durazzóból felszálló K177 (Demeter Konjovics sorhajóhadnagy, Friedrich Adametz, Franz Kohlhauser egyéves önkéntes) és K179 (Otto Klimburg fregatthadnagy, Schramek?) gépek rádióval is fel voltak szerelve, így jelentéseikkel pontosítani tudták az osztrák–magyar hadihajók tűzvezetését. Azok a gépek, amelyek nem rendelkeztek rádióval, kézzel írt üzeneteiket egyszerűen a hajók fedélzetére dobták. Így tett például a K195 (Emanuel Lerch fregatthadnagy, Adalbert Lenti) is, amely erős szélben 5 méteres magasságból egy üzenődobozt dobott a teljes sebességgel haladó SMS Sankt Georg páncélos cirkáló elülső fedélzetére.⁵⁶

A csata során a felszíni egységek és a repülőgépek együttműködése kiváló volt. Támadásaikkal és hasznos felderítési jelentéseikkel a Durazzóból és Kumborból operáló gépek nagymértékben hozzájárultak ahhoz, hogy a császári és királyi hadihajók jelentős túlerővel szemben is helyt tudtak állni. Nikolaus Nardelli fregatthadnagy később erről így írt:

⁵² ÖStA–KA, NMA, ZSt, KM/MS, OK. VIII–1/4. 5477/O.K. – 1917. Kart. 449.

⁵³ NA, AIR 1/649/17/122/414. Hostile air raid on Otranto. 4. 10. 17.

⁵⁴ NA, AIR 1/649/17/122/414. Hostile air raid on Otranto. 4. 10. 17.

⁵⁵ A harmadik otrantói ütközet az első világháború legnagyobb tengeri összecsapása volt a Földközi-tenger térségében. Három osztrák–magyar gyors- (könnyű)cirkáló és két torpedóromboló Horthy Miklós sorhajóhadnagy vezetésével az Otrantói-szorosban elsüllyesztett 14 zárhajót és megrongált további négyet. Emellett elsüllyesztettek egy olasz torpedórombolót és egy szállítóhajót, valamint megrongáltak egy-egy brit könnyűcirkálót, olasz rombolót és olasz szállítóhajót. A rajtaütés után az osztrák–magyar erők – annak ellenére, hogy két cirkáló is megsérült és maga Horthy is súlyosan megsebesült – sikeresen vissza tudtak vonulni a túlerőben lévő ellenséges erők elől. Ez több hónapra lehetővé tette, hogy az osztrák–magyar és a német tengeralattjárók éjszaka zavartalanul juthassanak át a szoroson a Földközi-tengerre. BÁNSÁGI 2007.

⁵⁶ SCHUPITA 1983: 203.

„A légierő közreműködése nélkül a május 15-ei támadás valószínűleg máshogy végződött volna. Pontosabban, a cirkálók és a rombolók is idejében informálva lettek a túlerőben lévő ellenséges erőkről, ami kizárta a lehetőséget, hogy meglepjék őket, és lehetővé tette, hogy időben visszavonuljanak; az ütközet egy másfél órás időszakában a szövetségesek erősebb tüzésége (15 cm-es ágyúk) nem tudta elpusztítani a gyengébb ellenfelet, habár a sebességük nagyjából megegyezett, és a szövetséges erők pozíciója is kedvezőbb volt, mindez azért történhetett meg, mert a hidroplánok időnként megtámadták a brit cirkálókat, és manőverezésre kényszerítették azokat, ami kétségtelenül oda vezetett, hogy megzavarta a tűzvezetésüket, vagy be is kellett szüntetniük a tüzelést.”⁵⁷

A repülőgépek hatékony tevékenységét a cirkálóflottilla parancsnoksága így méltatta:

„A rádiós felderítést ebben a műveletben alkalmazták először repülés közben, ami rendkívül hasznosnak bizonyult a Durazzó-csoport számára. A pilóták fáradhatatlan munkája lehetővé tette, hogy a nap folyamán egyszerre több repülőgép legyen a levegőben, felderítést, biztosítást és harci feladatokat ellátva a visszatérésig, noha időnként erős bórával kellett szembenéznük.”⁵⁸

Az utolsó háborús év küzdelmei

Az 1918-as év több szempontból is fordulópontot jelentett a légi háború menetében. Az antanterők egyértelműen fölénybe kerültek, és a part menti osztrák–magyar városokat szinte naponta érték légitámadások. Trieszt, Póla és Kumbor akár 30 ellenséges géppel végrehajtott éjszakai támadásokat is kénytelen volt elviselni. További probléma volt, hogy az 1917-es elhibázott beszerzés miatt nem volt elég repülőgép, de ami különösen súlyosbította a helyzetet, az a pilótahiány volt. Hogy a problémát némileg orvosolják, 1918 májusában 18 darab (majd még októberben 12 darab) Brandenburgi gépet rendeltek az UFAG-tól, júliusban 50 darab DII-es⁵⁹ szárazföldi vadászgépet a Phönix Flugzeugwerke AG-tól, valamint augusztusban 25 Mickl⁶⁰ típusú vadászgépet szintén a Phönix gyártól. A déli fronton olyan rossz volt a helyzet, hogy a beérkező DII-es vadászgépek felét, 10 gépet az igalói⁶¹ és durazzói bázisokra irányítottak. Ezekhez azonban csak 4 (!) pilóta állt rendelkezésre.⁶² A durazzói légitámaszpont 1918. évi statisztikáját a 3. táblázat szemlélteti.

⁵⁷ CIGLIĆ 2014: 74. (A szerző fordítása.)

⁵⁸ SCHUPITA 1983: 203. (A szerző fordítása.)

⁵⁹ A Phönix Flugzeugwerke AG által gyártott vadászgép. A 200 lóerős Hiero-motorral szerelt 6,25 méter hosszú és 9,8 méter szárnyfesztávolságú gépek maximális sebessége 190 km/h volt. Fegyverzetük 2 darab 8 mm-es géppuskából állt. Egy tankolással 3 órán át tudtak a levegőben maradni. SCHUPITA 1983: 79.

⁶⁰ Josef Mickl mérnök által tervezett repülőcsónak. 200–230 lóerős Hiero-motorjukkal 200–220 km/h sebesség elérésére voltak képesek, és 2,5 órán át tudtak a levegőben maradni. Fegyverzetük 2 darab 8 mm-es géppuska és egy jelzőpisztoly volt. A gép hossza 8,15 méter volt, míg a szárnyfesztávolsága 11,8 méter. SCHUPITA 1983: 78.

⁶¹ A kumbori (Cattarói-öböl) haditengerészeti légibázis szárazföldi üzemeltetésű gépei a mintegy 7 kilométerre nyugatra fekvő Igalo repülőterén állomásoztak.

⁶² SCHUPITA 1983: 222–223.

3. táblázat: A durazzói légitámaszpont 1918. évi statisztikája

Osztrák–magyar erők	Antanterők
12 bombázó támadás	59 bombázó támadás
0 propagandarepülés	–
21 felderítő repülés	7 felderítő repülés

Forrás: SCHUPITA 1983: 226–244 alapján

A táblázat adataiból is kitűnik, hogy az utolsó háborús évben az antant már közel háromszor annyi támadást tudott intézni a durazzói támaszpont ellen, mint 1917-ben. Ráadásul voltak olyan napok, amikor a támaszpontot egymás után két ellenséges bombázás is érte. Ennek ellenére az osztrák–magyar pilóták megőrizték harckészségüket és tovább folytatták a Brindisi vagy Otrantó elleni bevetéseket, noha tudták, hogy az antant erői akár még aznap végre tudnak hajtani egy ellentámadást.

Az év legfontosabb hadművelete az 1918. június 10-ei nagy támadás volt az otrantói tengerzár ellen. A Horthy Miklós ellentengernagy flottaparancsnok által kidolgozott terv a tengerészrepülőknél is fontos szerepet szánt. A 4 cirkálóból és 4 rombolóból álló támadó köteléket 28 repülőcsónak kísérte volna, míg a zavartalan visszavonulást 7 csatahajónak (4 Tegetthoff osztályú dreadnought és 3 Erzherzog osztályú sorhajó), 10 rombolónak, 28 torpedónaszádnak és hat tengeralattjárónak kellett volna biztosítania. A terv szerint a cirkálók megtámadták volna az otrantói tengerzárát, majd színlelt visszavonulással a csatahajók 30,5 cm-es, illetve 24 cm-es ágyúi elé csalták volna a brit és olasz cirkálókat. A terv végrehajtása érdekében 1918. június 6–8. között 20 repülőgépet helyeztek át Kumborba és Durazzóba a pólai, trieszti és sebenicói bázisokról. Ezek egy részének a térségben lévő antant légibázisokat kellett megtámadniuk még a cirkálók rajtaütése előtt.⁶³

1918. június 9-én 14 Hansa-Brandenburg W13-as szállt fel a durazzói légitámaszpontból,⁶⁴ hogy Brindisi repülőterét és kikötőjét bombázzák. A két hullámban érkező császári és királyi repülőket összesen 154 bombát vetettek, ami összesen 4485 kg terhet jelentett. Eltalálták a hangárt, a melléképületet és az üzemanyagraktárt, valamint két bomba egy Liverpool osztályú brit cirkáló mellé esett. Mindezek nem okoztak számottevő kárt, de a második hullám két bombája a kifutópályán robbant fel, és a bázis személyzetéből megölt 30 embert. Mario Baldini fregatthadnagynak sikerült felszállnia egy Macchi M.5 géppel, majd utolérte és géppuskájával megrongálta a K387-et. Karl

⁶³ CIGLIĆ 2014: 98.

⁶⁴ K309 (Nikolaus Nardelli fregatthadnagy, Franz Kohlhauser egyéves önkéntes), K385 (Karl Rehmann fregatthadnagy, Leitgeb), K377 (Max Ott repülőmatróz, Eugen Brooser önkéntes hadnagy), K372 (Theodor Lang, Felix Elsner tartalékos fregatthadnagy), K386 (Johann Jung fregatthadnagy, Jovanovics), K370 (Josef Gindl repülőmatróz, Lothar Tippner tengerészászlós) K308 (Rudolf Brauner, Friedrich Psenička fregatthadnagy), K316 (Stefan Bauer, Josef Polinak tartalékos zászlós), K376 (Friedrich Kropf tizedes, Albert Edl von Herbetz tengerészászlós), K387 (Johann Reininger repülőmatróz, Karl Kosak tengerészászlós), K311 (Gustav Benesch tengerészászlós, Siegfried Kögl tengerészászlós, Csonka Antal tartalékos hadnagy), K317 (Leo Schuch tengerészcadét, Otto Kunz tartalékos zászlós), K378 (Rixinger repülőmester, Josef Tschilschke Edler von Hocheneichlein tengerészászlós), K384 (Georg Pliverić tengerészcadét, Heinrich Anisch tengerészászlós). SCHUPITA 1983: 234.

Kosak tengerésszáslós megfigyelő halálos sebet kapott, és a motor is leállt. Johann Reininger pilótának sikerült letennie a gépet Brindisi előtt, de az olaszok elfogták.⁶⁵

Június 10-én a MAS 15 és a MAS 21 olasz torpedóvető motorcsónakok a hajnali derengésben véletlenül keresztették a felvonuló osztrák–magyar nehéz hadihajók útját, és a MAS 15-nek sikerült két torpedóval elsüllyesztenie az SMS Szent István csatahajót. Mivel emiatt a tengerzár megtámadását lefújták, a repülőket is visszarendelték bázisaikra.⁶⁶

Az 1918-as évből még a június 27-ei harcokat kívánom részletesen bemutatni, mert ezen nap eseményei rávilágítanak arra, hogy mekkora erőfölénybe kerültek az antant repülő erői.

Nem sokkal éjfél után a K385 (Gustaf Benesch tengerésszáslós, Franz Kohlhauser önkéntes hadnagy), a K196 (Johann Grave repülő negyedmester, Franz Falk tengerésszáslós), a K183 (Rixinger repülőmester, Unger tartalékos zászlós) és a K213 (Walter Haberkamp fregatthadnagy, Josef Tschilschke Edler von Hocheneichein tengerésszáslós) indult bevetésre az Almini-tó⁶⁷ partján található brit repülőcsónak-bázis ellen. 400 méter magasságból 32 bombát vetettek, majd számos fellobbanó tüzet figyeltek meg. Miközben épp leszállni készültek Durazzóban, három Valonából felszállt FBA Type H repülőcsónak is a város fölé ért. Az egyik olasz gép visszafordult, de a másik kettő 3 óra 25 perckor négy bombát oldott ki, éppen akkor, amikor a K385 és egy UFAG Brandenburg is leszállt.⁶⁸

5 óra 15 perckor a bázis felett ismét két FBA Type H repülőcsónak jelent meg, amelyeket négy Macchi M.5 vadászgép biztosított. Az újabb támadók a Valonában települt 258 Squadriglia gépei voltak, és az egység naplójába az alábbi bejegyzés került:

„6 óra 30 perckor a formáció már a célponthoz vezető út végén járt; az M.5-ös gépek első szekciója, amely a formáció végén repült, néhány vízoszlopot figyelt meg az éjjeli bombázás biztosításáról visszatérő torpedónaszádok körül, 15 mérföldre délre. A két M.5-ös, úgy vélt, hogy a torpedónaszádok támadás alatt állnak, irányt váltottak, és egy idő után megpillantottak egy osztrák K típusú gépet, amint 2200 méter magasan Durazzo irányába repült. A támadás ellentétes irányból indult, ezért az M.5-ösök megfordultak és üldözésbe kezdtek. Az ellenséges gép, amely a K237 jelet viselte (valójában a K213 volt), néhány lövést adott le géppuskájából, és azonnal teljes erővel süllyedni kezdett, miközben több mint 200 km/h sebességgel száguldott. Az egyik M.5 szintén teljes erővel süllyedt, gyorsan utolérte és közelről tüzelni kezdett rá mindkét géppuskájával. Habár jól célzott, nem ért el azonnal kritikus találatot az ellenséges gépen, amely szemet kápráztatóan spirálózva süllyedt, és próbált Durazzo felé evickélni, de az M.5 vele együtt spirálózott, folyamatosan tüzelve a géppuskájával, egészen addig, amíg el nem használta a 100 lövedékét, majd 500 méteren beszüntette az üldözést, hogy utántöltse a fegyvereit. A másik M.5, noha kezdetben két lövedék is eltalálta, egy a propellert és egy a törzset, követte az ellenséges repülőgépet a gyors süllyedése közben, és azonnal átvette társa megüresedett helyét, majd 46 lövést adott le. 200 méteres magasságban a süllyedés spirálózásba

⁶⁵ CIGLIĆ 2014: 98.

⁶⁶ CIGLIĆ 2014: 98.

⁶⁷ Otrantótól néhány kilométerre északra fekvő tó.

⁶⁸ SCHUPITA 1983: 236.

ment át, és az ellenség a tengerbe csapódott, összetört és elsüllyedt hét mérföldre nyugatra a Laghi-foktól. Kezdetben a két M.5 nem látta az ellenséges gépeket, és gyorsan Durazzo felé repült, hogy csatlakozzon a bombázókhoz, amelyek 2600 méteren oldották ki a bombákat, láthatóan igen nagy hatékonysággal, annak ellenére, hogy célzott és heves tüzet kaptak az ellenséges ütegektől. Valóban, egy bomba a csónakrepülő-rámpa mellett robbant, amelyen épp egy csónakrepülő állt, további öt a csónakrepülő-állomástól északra, az épületek között, további kettő pedig a hangár előtti mólónál.

A vadász-csónakrepülők két szekciója a visszavonulás alatt a bombázó formációt védelmezte a lehetséges ellenséges támadásoktól. A visszafelé úton egy FBA és a négy M.5 alacsonyan átrepült a lelőtt gép felett, és észrevették, hogy a két repülő a felborult K törzsen volt, amely a vízen lebegett. Az egyik repülő mesterségesen lélegeztette társát, aki eszméletlenül feküdt a hátán. 8 órakor a gépek leszálltak Valonában, majd 9 óra 10 perckor két M.5 újra felszállt és a K237 fölé repült. A gép roncsa mellett egy másik K típusú gép lebegett, kikapcsolt motorral. Egy nagy felfegyverzett vontató közeledett, amely azonnal tüzet nyitott az M.5-ösökre. Tüzet nyitottak a K-ra, eltalálták a szárnyát, a motorját és a törzsét; a szárnyán lángokat figyeltek meg. Ezután a két M.5 visszatért Valonába, ahol 10 óra 40 perckor szálltak le.⁶⁹

A lelőtt gép a K213 (Karl Schneider repülőmester, Falk tengerészászlós) volt, amely aznap másodszor is felszállt és az albán partok mentén járőrözött. Schneider súlyosan megsérült, tüdőlövést kapott, míg Falk sértetlenül megúsza a zuhanást. A támadók üldözésére egy pár W18-as szállt fel, de nem tudták utolérni az olaszokat. Egy keresőküldetés is kiküldtek a K213-as után, és az A81-nek (Eduard Stavjanik repülőmester) sikerült is megtalálnia. Miután leszállt a ronccsá vált gép mellé, megjelentek felette a már idézett Macchi M.5 gépek, és egy találat üzemképtelenné tette a motorját. Végül az a vontató vitte be az A81-et a K213-as legénységével együtt Durazzo kikötőjébe, amely az olaszokat elkergette.⁷⁰

Durazzo ostroma és a támaszpont felszámolása

1918. szeptember 15-én hajnalban 6 francia és 2 szerb hadosztály indult rohamra a balkáni fronton, és három nap alatt áttörték a bolgár hadsereg védelmi állásait. Az ide irányított német és osztrák–magyar csapatok már nem érkezhettek meg időben. Szeptember 28-án az AOK⁷¹ elrendelte Albánia kiürítését, amit két hét alatt kellett végrehajtani. A bolgár vezetés másnap aláírta a fegyverszüneti megállapodást az antant képviselőivel. Ezzel a front végleg tarthatatlanná vált. Durazzóba mintegy 40 ezer katonát és nagy mennyiségű hadianyagot vontak vissza, aminek egy részét tengeren kívánták elszállítani.⁷²

Thaon di Revel altengernagy, az olasz flotta főparancsnoka elhatározta, hogy csapást mér Durazzóra, megsemmisíti az ott állomásozó osztrák–magyar hajókat,

⁶⁹ CIGLIĆ 2014: 104–105. (A szerző fordítása.)

⁷⁰ CIGLIĆ 2014: 105–106.

⁷¹ *Armeeoberkommando*, azaz hadsereg-főparancsnokság. Az Osztrák–Magyar Monarchia hadseregét irányító szerv.

⁷² BÁNSÁGI 2006.

megakadályozva így a visszavonulást, és megszerzi az ott felhalmozott nagy mennyiségű hadianyagot is. A támadást eredetileg október 1-jére tűzte ki, de az utolsó pillanatban 24 órával elhalasztotta, mert úgy döntött, a támadó erők védelmére beveti a Dante Alighieri csatahajót is.⁷³

A Durazzo elleni antant támadást 14 olasz és 8 brit repülőgép nyitotta meg kora reggel, amelyek 40 bombát vetettek.⁷⁴ Ezután a hadihajók vették át a főszerepet: a kikötő lövését az olasz páncélos cirkálók kezdték meg 10 órakor, amihez 10 óra 40 perckor a brit könnyűcirkálók is csatlakoztak. Eközben brit gépek a hajók felett körözve felderítést végeztek, majd egy újabb nagyszabású támadás keretében brit és olasz repülők további 400 bombát dobtak Durazzo katonai létesítményeire. A várost végül az mentette meg, hogy 11 óra 40 perckor az SMU 31 tengeralattjáró megtorpedózta a brit HMS Weymouth cirkálót, mire a köteléket vezető olasz admirális beszüntette a támadást, és az antant teljes flottája visszavonult. Habár a bombázás súlyos károkat okozott – a Stambul gőzös elsüllyedt, meghalt 40 katona, és a városban is számtalan épület megrongálódott – a kikötő használható maradt, a császári és királyi csapatok evakuálása zavartalanul folytatódott.⁷⁵

Október 9-én megkezdték a támaszpont és az el nem szállítható eszközök rombolását, két nappal később pedig az utolsó konvoj is elhagyta Durazzót. A repülők a kumbori támaszponton szolgáltak tovább, de az így összevont 45 gép, 12 pilóta és öt megfigyelő is kevés volt ahhoz, hogy megállítsa a többszörös túlerőben lévő ellenséget.

A császári és királyi tengerészrepülők október 25-én szálltak fel utolsó bevetésükre a kumbori támaszponttól. A K400 (Franz Zadrazil, Otto Czermak tengerészcadét), a K322 (Hans Guritzer, Hermann Kalcher fregatthadnagy) és a K244 (Rudolf Grund fregatthadnagy, Wolfgang Jesser tengerészcadét) 400 kg bombaterhet szórt a Durazzótól 16 km-re délre található Kavaja repülőterére.⁷⁶ A Monarchia ekkor már végórát élte. Október 31-én Károly császár utasítására Horthy Miklós ellentengernagy Pólában átadta a teljes osztrák–magyar flottát és szárazföldi intézményeit a délszláv nemzeti tanácsnak. A lobogóváltásra a Cattarói-öbölben és a kumbori légibázison 1918. november 1-jén került sor. Ezzel az aktussal az osztrák–magyar tengerészrepülők és a durazzói légitámaszpont története örökre véget ért.

Összefoglaló

A durazzói légitámaszpont, amely szervezetenként a kumbori repülőállomás részét képezte, az osztrák–magyar haditengerészet egyik stratégiai fontosságú létesítménye volt. Két és fél éves fennállása alatt az ide települt repülők számos kiemelkedő haditettet vittek végbe, és nagymértékben hozzájárultak az osztrák–magyar partvidék védelméhez, valamint fontos felderítési adatokkal látták el a hadvezetést. A hadszíntér jelentőségét jól mutatja, hogy az antant a környező támaszpontjain közel háromszor annyi repülőt vont össze, mint amennyi a kumbori és durazzói bázisokon települt. Ugyan az utolsó

⁷³ BÁNSÁGI 2006.

⁷⁴ SCHUPITA 1983: 244.

⁷⁵ BÁNSÁGI 2006.

⁷⁶ SCHUPITA 1983: 244.

háborús évben a durazzói támaszpontot már átlagosan heti 1,3 ellenséges támadás érte, továbbá repülőgépből, pilótából és megfigyelőből is állandó hiány volt, mégis megőrizte harcképességét. A bázis fennállása alatt számottevő ellenséges erőt kötött le, amelyeket a fő hadszíntérről, az Adria északi részéről kellett elvonnia az antant hadvezetésnek.

Felhasznált irodalom

- BALLA Tibor (2025): A Zrínyi csatahajó 1915. május 24-én Senigallia ellen végrehajtott támadása a legújabb kutatások tükrében. In BALLA Tibor – HAUSNER Gábor – PADÁNYI József (szerk.): *A Syrena és a csatahajó. A Zrínyi-kutatások legújabb eredményei*. Budapest: Ludovika, 103–123. Online: https://doi.org/10.36250/01243_04
- BÁNSÁGI Andor (2006): Durazzo ostromának brit dokumentumai. *Hajózástörténeti Közlemények*, 1(3). Online: www.kriegsmarine.hu/hk/ba00603f.html
- BÁNSÁGI Andor (2007): A harmadik otrantói ütközet brit forrásai (1917. május 15.). *Hajózástörténeti Közlemények*, 2(1). Online: www.kriegsmarine.hu/hk/ba00701f.html
- CSONKARÉTI Károly (2008): *A császári és királyi légierő*. Debrecen: Hajja & Fiai.
- CIGLIĆ, Boris (2014): *Seaplanes of Bocche. The Story of Austro-Hungarian Naval Aviation in Southern Adriatic 1913–1918*. Belgrad: Jeroplan Books.
- CZIRÓK Zoltán (2016): Pillanatkép az osztrák–magyar repülőcsapatokról: Albánia, 1916. *Hadtörténelmi Közlemények*, 129(4), 995–1023.
- COSENTINO, Michele (2017): From Elba to Europa. In JORDAN, John (szerk.): *Warship 2017*. London: Conway, 120–151.
- HAJDÚ Tibor – POLLMANN Ferenc (2014): *A régi Magyarország utolsó háborúja. 1914–1918*. Budapest: Osiris.
- MOORE, John E. (2001): *Jane's Fighting Ships of World War I*. London: Random House Group.
- PAP István (2021): Camillo Castiglioni és a Magyar–Olasz Bank első három üzletéve. *KRE-Dlt*, (2). Online: www.kre-dit.hu/tanulmanyok/pap-istvan-camillo-castiglioni-es-a-magyar-olasz-bank-első-három-üzletéve/
- SCHUPITA, Peter (1983): *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911–1918*. Koblenz: Bernard & Graefe.
- TAYLOR, Michael J. H. (1993): *Jane's Encyclopedia of Aviation*. New York: Crescent Books.

Levéltári források

- National Archives (NA), AIR 1/666/17/122/729. Weekly summary and intelligence reports, 6 Wing, R.N.A.S.
- NA, AIR 1/667/17/122/746. Report on Bombs dropped by Hostile Aircraft on Otranto on 20. 6. 17.
- NA, AIR 1/649/17/122/414. Hostile air raid on Otranto. 4. 10. 17.

Österreichisches Staatsarchiv–Kriegsarchiv (ÖStA–KA), Neues Marinearchiv (NMA), Zentralstellen (ZSt), Kriegsministerium/Marinesektion (KM/MS), Operationskanzlei (OK). XV–5/6. 3464/O.K. – 1917. Kart. 466.
ÖStA–KA, NMA, ZSt, KM/MS, OK. VIII–1/4. 5477/O.K. – 1917. Kart. 449.