

# TANULMÁNYOK

CZIRÓK ZOLTÁN

## VITÉZ MAKLÁRY (MACOUREK) BÉLA REPÜLŐTISZT PÁLYAFUTÁSA\*

### *Családtörténeti mozaikok*

Macourek Béla – teljes nevén Macourek Béla Lajos Vilmos – 1889. február 4-én a Pozsony vármegyei Nebojszán (ma: Galanta városrésze, Szlovákia) látta meg a napvilágot,<sup>1</sup> egy meglehetősen tehető család negyedik gyermekeként. A családfő, Macourek Lajos 1866-ban született a morvaországi Lipníken (ma: Lipník nad Bečvou, Csehország),<sup>2</sup> és az egykori váci káptalani uradalom üllői bérlőjeként befolyásos embernek számított. Felesége, Gregor Mária hat gyermekkel ajándékozta meg férjét.<sup>3</sup>

A család valamikor az 1800-as évek végén költözött Üllőre, és az édesapa 1924-ig volt az összesen 3000 magyar hold területű uradalmi birtok – amely Monor, Vasad és Vecsés községek határába is elnyúlt – bérlője, e mellett a Somogy vármegyei Gálosfán is bérelt gróf Festetich Páltól 3800 magyar holdnyi területet.<sup>4</sup> Ám a pesti lapoknál a legnagyobb hírnek mégis az számított, amikor Macourek Lajos 1910 végén vagy 1911 elején megvásárolta gróf Batthyány Zsigmond és neje Horvátországban levő 5600 hold kiterjedésű klenovniki uradalmát, a kivételesnek mondható 1 400 000 koronáért.<sup>5</sup>

Az üllői gazdaság központja a Gyár utcai major volt, de a család a Nagykastélyban (vagy Nagyudvarban) lakott (ma: Üllő, Pesti út 78.) egészen 1924-ig, amikor a bérlet lejár-

\* E helyen szeretném megköszönni a tanulmány alapját képező kutatásokhoz nyújtott nélkülözhetetlen segítségét az Österreichisches Kriegsarchiv állandó magyar delegációja korábbi tagjainak, Domokos Györgynek, Kiss Gábornak, Lázár Balázsnak és Számvéber Norbertnek, továbbá a Maklár családnek és különösen Maklár Bélának.

<sup>1</sup> Matricula Baptisatorum, Galanta, 12/1889. In: www.familysearch.org (A letöltés időpontja: 2017. december 13.)

<sup>2</sup> A gyermekek születési anyakönyvi bejegyzéseinél az édesapa származási helyeként feltüntetett település: Troubek, Morvaország (ma: Troubky, Csehország), amely kb. 20 km-re NY-DNy-ra fekszik Lipníktól, szintén a Bečva folyó partján.

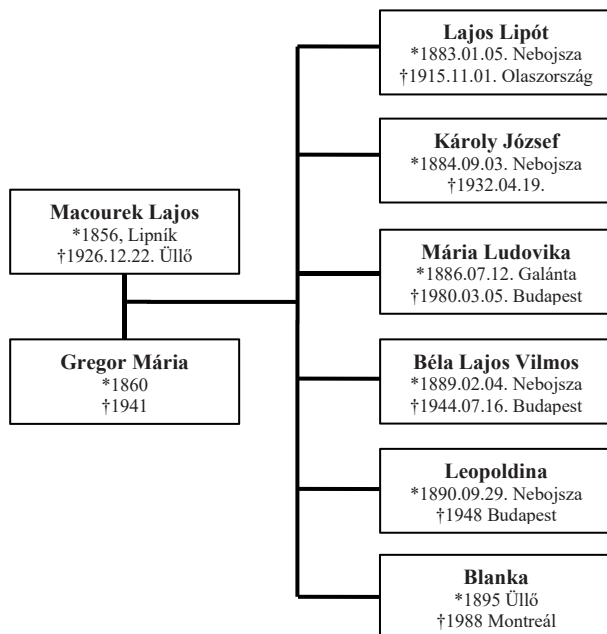
<sup>3</sup> A szlovák területen világra jött testvérek születési anyakönyvi bejegyzései: Matricula Baptisatorum, Galanta, 4/1883., 74/1884., 95/1886., 92/1890. In: www.familysearch.org (A letöltés időpontja: 2017. december 13.)

<sup>4</sup> Macourek Lajos 1886-ban még a nebojszai uradalom intézőjeként nyilatkozott gazdálkodási kérdésekben, 1891-től viszont már mint üllői föld(birtok)bérlő, illetve uradalom/birtokigazgatóként adta fel hirdetéseit. Széleskörű gazdasági tevékenységének az 1910-es adatok szerinti fő profilja az 1200 holdon folytatott rozstermelés volt, valamint az 50 hold legelőn történő, 536 szarvasmarhából álló állomány tartása, emellett 18 holdnyi területen szőlőt is termesztett. *Borovszky* 1911. 86., 138. o.

<sup>5</sup> Nagy birtoküzlet. *Pesti Napló*, 1911. január 21. 10. o.; Nagy birtokeladás. *Pesti Hírlap*, 1911. február 17. 13. o. Güterverkehr. *Wiener Landwirtschaftliche Zeitung*, 1911. február 8. 111. o. Mind a területet (4200, ill. 5700 hold), mind a vételárat (1 200 000, ill. kb. 1 500 000 korona) illetően a fentiekől eltérő információk is napvilágot láttak.

tát követően valószínűleg az Ócsai út 2. szám alatti épület északi oldalába költöztek a szülők.<sup>6</sup> Macourek Lajos 1926. december 22-én 13.30-kor, rövid szenvedést követően távozott az élők sorából,<sup>7</sup> a családi visszaemlékezések szerint: „mint egy koldus halt meg, spekulánsokra hallgatva egész vagyonát elvesztette. A legnagyobbat, úgy emlékszem, egy sajtgyár megvásárlásával bukta. Nem szabadott volna elkezdenie börfézni.”<sup>8</sup>

*A Macourek család kétgenerációs leszármazási táblája*



### *Tűzéből repülő*

Macourek Béla kisgyermekkorát a fenti családi körülmények határozták meg, majd elemi iskolai tanulmányai, valamint a gimnázium hat osztálya után a debreceni Mezőgazdasági Akadémián tanult három évig. Ezután önkéntesnek jelentkezett a hadsereghez, és az 1909/1910. évi szemeszterben, mint utolsó éves önkéntes sikeresen levizsgázott az 5. tábori tűzérdandárnál, Pozsonyban. 1909. október 6-án, még a vizsgát megelőzően, az 5. lovas

<sup>6</sup> *Fehér – Fehérné* 2016. 12. o. Macourek Lajos Üllő község társadalmi életének irányításában és fejlődésében is komoly szerepet vállalt, ennek részleteihez lásd a hivatkozott írást.

<sup>7</sup> Temetésére 1926. december 25-én 15.00-kor került sor. Földi maradványait – több családtagjával együtt – jelenleg is az üllői temetőben található sírhely őrzi. Halálozás. *Újság*, 1926. december 24. 8. o.; Halálozás. *Köztelek*, 1927. január 1. 10. o.

<sup>8</sup> A Macourek család személyes történeteiről Zimmer Tödorné (szül. Macourek Mária) lánya, Zimmer Mária írt terjedelmes naplót, érdekesítő és élménydús leírásaiból azonban elsősorban Macourek Lajos családfőt illetően e helyen csak nagyon korlátozott terjedelemben van lehetőség közölni. A napló részletei ifj. Maklár Béla szíves közreműködésével kerültek felhasználásra.

tüzérszítályhoz nyert beosztást.<sup>9</sup> 1911. január 1-jén tartalékos kadéttá (hadapróddá) neveztek ki, és az alakulatnál töltött két éve alatt két fegyveres gyakorlatot teljesített. A felettesei által írt jellemzésekből a következőket tudhatjuk meg Macourekról: „Szilárd, férfias jellem. Komoly, nyugodt kedélyű. Jó szellemi képességekkel és helyes felfogással bír. Szolgálatban, mely iránt érdeklődik, iparkodó. Előjárókkal szemben engedelmes és iparkodó, egyenrangúak iránt barátságos és előzékeny, alantasok iránt a szolgálat kötelmeinek megfelelő. Igen jó modorú. Szolgálati állása követelményeinek jól megfelel és az ehhez szükséges ismereteket és ügyességeket megfelelő mértékben bírja. A löszakmában jó ismeretei vannak, gyakorlatilag itt nincs kipróbálva. Lőügyekben igen jó ismeretei vannak, igen jó és higgadt gondolkozású lovas. Háború esetén mint felderítő vagy mozdonyos tszít meglehetősen jól, mint szakaszparancsnok jól képesített és mint ilyen kiképezve.”<sup>10</sup>

E helyen érdemes kitérni tenni a honvéd tüzérség megszervezésére, amely – a honvédség légbkésőbb létrehozott fegyverneméként – az 1912-ben megalkotott véderőtörvényhez köthető. Ennek keretében ugyanis Hazai Samu honvédelmi miniszter követelésére a honvédtüzérség megszervezéséről szóló paragrafus is helyet kapott. Az első időszakban két tábori ágyús ezredet (1. és 8.), valamint nyolc önálló tábori ágyús osztyált (1–8.) állítottak fel fokozatosan. 1913 januárjában megalakultak a törzsek, februárban az ütegek és a többi alosztyályok, így február végére lényegében minden elkészült. Március 1-jével helyezték át a cs. és kir. tüzérségtől a tszíteteket, a legénységet és a lovakat a honvédség állományába, így ezt a napot a honvédtüzérség megalakulási napjának tekinthetjük.<sup>11</sup> Ezen átszervezések keretében került Macourek is 1913. január 1-jén a m. kir. 3. honvéd tábori ágyús osztyályhoz Nyitrára, ahol egy újabb fegyveres gyakorlatot abszolvál, 1914. január 1-jével pedig tartalékos hadnaggyá neveztek ki.<sup>12</sup>

A háborús veszély növekedésével gyorsítottak a honvéd tüzérség szervezésén. 1914 tavaszán az eddigi nyolc önálló osztyálytörzs összevonásával és kiegészítésével a honvéd tüzérség nyolc tábori ágyús ezredből és egy lovas tüzérszítályból állt. Az új alakulatokat értelemszerűen nem lehetett kizárólag újoncokból megszervezni, ezért más egységek-től is érkeztek tszítetek, altszítetek, legénység, de még idomított lovak is.<sup>14</sup> Macoureket április 1-jén vezényelték át az egyik új tüzéregységhez, az 1. honvéd lovas tüzérszítályhoz, amelynek parancsnoki tszítét ekkor Reschfellner Antal alezredes töltötte be.<sup>15</sup> A cs. és kir. 6. (miskolci) és a 7. (kisszentmiklósi) lovas tüzérszítályokból frissen felállított lovas tüzérszítály az osztyályparancsnokságból és az 1–3. ütegekből állt, Szeged állomáshellyel, kiegészítését pedig a kassai VI. és a temesvári VII. hadtest területéről kapta.<sup>16</sup>

<sup>9</sup> Az alakulat 1908. április 6-án a cs. és kir. V. hadtest-tüzérezred lovas ütegosztyályából keletkezett, az egész osztyály és a pótüteg állomáshelye Komárom volt, kiegészítését a pozsonyi V. hadtest területéről kapta.

<sup>10</sup> HL Akvi. 1117. A tszítai anyakönyve szerint Macourek a fentiekben túl tökéletesen beszélt és írt németül, gazdászként pedig évi 2500 korona bevétellel rendelkezett.

<sup>11</sup> *Felszeghy* 1939. 108. o.

<sup>12</sup> RK 48. sz. 1912. december 31. 594. o.; *Budapesti Közlöny*, 1913. január 3. 7. o.; HL Akvi. 1117.

<sup>13</sup> RK 70. sz. 1913. december 31. 723. o. Macourek rangszáma: 83. A vonatkozó rendelet száma: 18 863/el. sz. 1913. december 27.; *Budapesti Közlöny*, 1914. január 1. 5. o.

<sup>14</sup> *Felszeghy* 1939. 108., 110. o.

<sup>15</sup> RK 10. sz. 1914. március 7. 118. o. A vonatkozó rendelet száma: 3140/el. sz. 1914. március 3.

<sup>16</sup> *Felszeghy* 1939. 120. o. Egy honvéd ágyús üteg békelétszáma 104 fő és 48 ló, egy lovas ütegé 111 fő és 106 ló volt. 1913 folyamán a honvéd tüzérség is csukaszürike menetöltözetet kapott. A honvéd tüzérségnél a közös hadseregben használt 1905-ös mintájú 8 cm-es tábori löveget (8 cm FK M.5) rendszeresítették, melynek hordtávolsága és löszter-javadalmozása csekélynek bizonyult.

Mozgósításkor az osztály pótütege a felszerelési állomáson maradt, az egység pedig három ütegével a szerb frontra vonult, Macourek személyi anyaga szerint 1914. szeptember 10-én.<sup>17</sup> Harci bevetéseiket ugyanakkor felettébb nehéz akár csak területileg is beazonosítani, ugyanis a hivatalos hadrendek teljesen ellentmondanak az egyéb dokumentumoknak. Előbbiek szerint a lovas tüzérek mindvégig a 11. honvéd lovashadosztály alárendeltségében, az osztrák–magyar 3. hadsereg, majd a 4. hadsereg közvetlen parancsnoksága alatt harcoltak az orosz fronton. Bár ezt némileg beárnyékolja, hogy a 11. honvéd lovashadosztály az általános mozgósítás következtében eredeti hadrendjével megegyezően északon vonult fel, mégpedig a 24. honvéd lovasdandárjával azonnal, a 22. honvéd lovasdandárjával pedig csak a délen felvonult 2. hadsereg zömével együtt, elkésve.<sup>18</sup>

Macourek Béla alakulatával 1915 decemberéig a szerb fronton küzdött, és a személyi aktája szerint részt vett minden harcban az első és második szerb offenzíva idején. Macourek szakaszparancsnokként harcolt Bernáth Kálmán százados ütegparancsnok alatt, és különösen 1914 végén tüntette ki magát.<sup>19</sup> 1914. december 7-én szakaszuk Pudarci község – Belgrádtól 41 km-re délkeletre és a Duna partján fekvő Grockától 7 km-re délre – keleti szélén működött, az ellenség heves tüzéségi és gyalogsági tüze közepette. Macourek észrevette, hogy az osztrák–magyar sereg balszárnya veszélyben van, és egyik lövegtől a másikig sietve maga irányozta azokat – a szakaszban ugyanis kevésbé képzett tartalékos huszárok szolgáltak és kezelték az ágyúkat –, így véve tűz alá a támadókat. A szerb rajvonalakra mért csapás olyan sikeres volt, hogy az ellenséget visszavonulásra készítette. Tettéért a Bronz Katonai Érdeméremre terjesztették fel.<sup>20</sup>

A fenti ellentmondásokat Julier Ferenc cikke segít feloldani, amelyben további részletek is feltárnak Macourek kiemelkedő haditettéről: „1914 decemberében történt ez, mikor Potiorek tábornagynak szerb földre hatolt két hadserege közül az egyik – a 6. hadsereg – a Grn. Milanovac–Arangjelovac vonalában vívott veszített csata után már teljes hátrálásban volt a Kolubara folyó mögé, míg balszárnyával a Ralja folyócska mentén küzdött, de már megkapta a parancsot, hogy Belgrád irányába fokozatosan vonuljon vissza.

Az 5. hadsereg szélső balszárnya mögött, Pudarci községben volt tartalékban Maklár Béla honvéd lovas félütege. Ekkor már nagy volt a lőszerhiány. Ezért nem mehetett a félüteg állásba, tilos volt a tüzelés. Az volt a parancsa, hogy az esthomály beálltával csatlakozzék a gyalogság hátrálásához. Maklár így csak arra szorítkozhatott, hogy mint néző figyelhesse a gyalogság harcát, amely gyalogságnak az volt a feladata, hogy az 5. hadsereg baloldalát fedezze.

Háztetőkről, aztán különböző fák tetejéről követte Maklár a szélső balszárny harcának menetét. Láta, hogy a szerb rajvonal a mi állásainkat 40–50 méter távolságra közelítette meg, és élénken folyik a kölcsönös lövöldözés. Dél tájban aztán jó kilátóhelyéről azt is megfigyelhette, hogy nagyobb szerb erő közeledik egy völgyön keresztül állásaink oldala felé, s ugyanekkor egy újonnan felbukkant szerb üteg heves tüzzel árasztja el rajvonalunkat, amely ennek hatása alatt már visszavonulásra készül. Nyilvánvalóan szerb támadás volt itt kifejlődőben.

<sup>17</sup> Az 1. honvéd lovas tüzérosztály az osztályparancsnokság mellett a következőkből tevődött össze: 1–3. üteg, 1–4. lovassági és 1–3. ágyús lőszeroszlop. *Felszeghy* 1939. 123., 127. o. HL Akvi. 1117.

<sup>18</sup> *Görgey* 1935. 40. o.

<sup>19</sup> HL Akvi. 1117.

<sup>20</sup> HL Kitünt. jav., Ti. 30 369.

Ekkor avatkozott Maklár, felsőbb parancs nélkül, a harcba. Két ágyúját állásba hozta és megkezdte a tüzelést. Már első lövései elérték azt, hogy a gyalogság megnyugodott és egyben ki is tartott állásában. Maklár ezután igen jól célzott lövéseivel előbb a szerb rajvonalat bírta hátrálásra, majd a szerb üteget hallgattatta el. Így aztán az este bekövetkezett visszavonulásunk a legnagyobb rendben történhetett meg. A bakák hálásan köszönték meg a féltütegnek az idejében nyújtott segítséget...

Az 1914. évi harcok után a déli arcvonalon hosszú hadműveleti szünet következett, ami nem volt Maklár ínyére.”<sup>21</sup>

1915. december 17-től Macourek szakasza élén az északi front állóharcaiban vett részt egészen 1916. április 21-ig.<sup>22</sup> Miután felettesei „csendes, nyugodt és megfontolt katoná”-nak, továbbá „mint kiképző tiszt a pótütegnél alkalmazható”-nak ítélték, 1916. április 22-től kiképző tiszt lett Szegeden, Burián Géza főhadnagy pótüteg parancsnok alá beosztva. Parancsnoka szerint Macourek: „Oktatólag hat a legénységre. Nyugodt és biztos fellépése az alárendeltjeiben nagy bizalmat biztosít.”<sup>23</sup>

### *Megfigyelőtisztként az olasz fronton*

Macourek Béla minden bizonnyal szegedi szolgálata alatt jelentkezett az osztrák–magyar repülőcsapatokhoz (k.u.k. Luftfahrtruppen), majd miután jelentkezését elfogadták – többi tisztársához hasonlóan – a Wiener Neustadt-i repülőtiszt iskolába (Fliegeroffizierschule) vezényelték. A megfigyelőtiszt tanfolyam elvégzését követően, 1916. november 25-én a Flik 23-hoz<sup>24</sup> osztották be, ahová december 10-én érkezett meg.<sup>25</sup> Új alakulata egy tipikus felderítőszázad volt Karl Stohanzl százados vezetése alatt, és 1916. szeptember 21. óta a Prosecco melletti tábori repülőtéren állomásoztak. A reptéren a Hartzler Sándor százados vezette egységgel (Flik 28) osztottak, a legénység itt lakott barakkokban, míg a tisztok a parancsnokkal Opcina (olaszul: Opicina) településén kaptak szállást egy villában. Maga a falu eléggé kihalt volt, hiszen Opcinán a kevésbé módos triesztiiek birtokoltak nyaralókat, és ezek most üresen álltak.<sup>26</sup>

Az egység feladatai széles skálán mozogtak: a felderítéstől a tüzérségi tűz megfigyelésén és vezetésén át a könnyű bombázásig. Mindezekhez elsősorban kétülékes felderítőgépeket használtak, közülük is a Monarchia legjobban bevált típusát, a Hansa-Brandenburg C.I-est. A német Ernst Heinkel által tervezett és licenc alapján gyártott gépek felettebb megbízhatónak és könnyen vezethetőnek bizonyultak, jó teljesítményük és repülőtulajdonságaik révén pedig ekkoriban nemcsak valamennyi olasz vetélytársukat múlták felül, de az ellenséges vadászpilótáknak is sokszor meggyűlt velük a baja.

A Flik 23 repülői 1917 januárjában komolyabb feladatokra már a típus 29-es szériájának gépeit vetették be, mert a szárny fölé elhelyezett géppuska sokkal hatékonyabbnak

<sup>21</sup> *Julier* 1936.

<sup>22</sup> A 11. honvéd lovashadosztály 1916. első felében Galuzia állomáshellyel működött, harcoló alakulatai az ettől kissé keletre húzódó lövészárkokban voltak. Itt lévő állásaikban érte őket 1916 júniusában a Bruszilov-offenzíva, júliusi 6-án a hadosztály három huszárezrede került orosz fogságba.

<sup>23</sup> HL Akvi. 1117.

<sup>24</sup> Flik: Fliegerkompagnie, azaz repülőszázad; Flik 23: 23. repülőszázad.

<sup>25</sup> ÖStA KA LA Mb 23.

<sup>26</sup> HL Personáliák. Nagy Béla repüléssel kapcsolatos hagyatéka, Kammerer Andor visszaemlékezései. 106. d.

mutatkozott az egyre sűrűbben kialakuló légi harcokban, mint a lassan tüzelő, Bernatzik-féle szinkronizációs berendezéssel ellátott, motor mellé beépített és a légesavarkörön át tüzelő fegyverzet. A repülőgépek másik fegyverét a megfigyelők részére felszerelt gyalogsági géppuskák jelentették, vízhűtés nélkül, ám még így is sok esetben történt elakadás a fegyvereknél a rossz és öreg (1915-ös) löszerek miatt. A hónap során az egység nem kapott távolfelderítő feladatot, de minden bevetésnél a megfigyelés célpontja volt a Cervignano–Ronchi és a Görz–Ronchi vasútvonal, az esetleges forgalom, valamint az újonnan kiépített állások. Fő megbízatásuknak az ellenség első és tartalék állásainak fényképezése számított, az olaszok front- és hadtápterületei. Az újbóli engedélyezést követően pedig minden gép két db 10 kg-os bombát is szállított magával, melyeket elsősorban a Monfalconétól északra felfedezett barakkáborokra kellett a megfigyelőknek leszárníniuk. Bár az egyik felderítőgépük (29.54) rendelkezett a szükséges felszereléssel, rádiós tüzérségi belövést nem végeztek januárban. Egész hónapban mindössze négy repülésre alkalmas nap adódott, melyek során hét bevetést hajtottak végre a százezres hajózári. Az időjárás, főként az erős szél (bóra) következtében ellenséges repülőgépek ugyancsak ritkán tűntek fel: a Flik 23 repülői két alkalommal, január 17-én és 26-án vívtak légi harcot kokárdás gépekkel – utóbbiak együttes Nieuport vadászgépek voltak. Velük általában 3000 méter körüli magasságban lehetett találkozni és az osztrák–magyar kétüléseket hátulról és alulról igyekeztek meglepni, de legfeljebb két sorozat leadása után rendszeresen eltűntek a saját vonalaik mögött.

Macourek Béla 1917. január 8-án repülte első ismert bevetését, melynek során heves tüzérségi tűz mellett sikeresen fényképezte le az Isonzó-hidat és az ellenséges pihenőhelyeket, ezért elismerésben is részesítették.<sup>27</sup> Az olasz légvédelem egyébként felettből intenzíven tevékenykedett, és minden magasságon jól céloztak – különösen a Monte Cosich, Monfalcone és Grado környékén –, ennek az év első hónapjában két gép esett áldozatul.<sup>28</sup>

A felderítő feladatok egyre sűrűbben szóltak messze az Isonzó mögötti területre, az itteni elhárító ütegek heves és pontos tüze pedig továbbra is nagyon zavaró volt. Februárban nyolc napon szálltak fel bevetésre a század pilótái és megfigyelői, ennek köszönhetően gyakrabban is találkoztak az ellenséges Nieuportokkal. A 27 akció során kialakult 4 légi harcban azonban senki sem tudott ellenfele fölé kerekedni.<sup>29</sup>

Macourek rögtön a második bevetésén, február 2-án összeakadt egy kokárdás géppel. A kétüléssel gép kormányánál Gottlieb Czernin szakaszvezető ült és Macourek épp megfigyelő munkáját folytatta, amikor a Vallone-völgytől nyugatra egy Nieuport vadászgép támadta meg őket. Felvették a harcot az olasz géppel és olyan sikeresen védekeztek, hogy az ellenfél kénytelen volt elhagyni a helyszínt, így eredményesen befejezheték a felderítést. Macourek február 11-én és március 10-én nehéz körülmények között és erős elhá-

<sup>27</sup> ÖStA KA LA Mb Flik 23; HL Kitünt. jav., Ti. 30 369.

<sup>28</sup> A havi jelentések nagyon hiányosak, csak 1917. január-februárból maradtak fenn részletes beszámolók. Innen ismert, hogy 1917. január 17-én Hermann Schneider tizedes pilóta és Max Hess tartalékos zászlós 27.67 jelű „Brandi”-ját egy ellenséges repülőgéppel történt összecsapást követően az olasz légvédelem eltalálta, mindkét repülő halálát okozva. Január 26-án Franz Neumann őrmester pilóta és Karl Kolmann tartalékos zászlós megfigyelő egy hasonló szituációból került ki sértetlenül, a 29.54-es gép törzsét és szárnyfelületeit viszont számos srápneltalalat érte.

<sup>29</sup> ÖStA KA LA Mb Flik 23.



rító tűzben végzett ismét felderítést a Doberdó felett, teljesítményéért kitüntetésre terjesztették fel, a Katonai Érdemkereszt III. osztálya helyett azonban csak az Ezüst Katonai Érdeméremre tartották érdemesnek.<sup>30</sup>

Macourek számára az első hónapok kevés bevetést hoztak, jórészt a kedvezőtlen időjárásnak köszönhetően, emiatt hosszú ideig nem kaphatta meg a tábori megfigyelő jelvényt. Önmagában a megfigyelő kiképzés teljesítése ugyanis nem volt elegendő ehhez, megfelelő számú (általában 10) sikeres ellenség feletti repülést, vagyis bevetést is abszolválnia kellett. Macoureknek az első akcióját követően majdnem négy hónapot (!) kellett várnia, hogy e kritériumnak megfeleljen.<sup>31</sup>

Az 1917. tavaszi időszaktól kezdve csak korlátozott információk maradtak fenn a Flik 23 tevékenységével kapcsolatban, annyi azonban egyértelműnek tűnik, hogy Macourek Béla számára a következő hónapok jóval eseménydúsabban alakultak. Öt és fél hónap alatt több mint 30 ellenséges terület feletti repülést végzett, közülük 12 eredményes bombázó repülést (Vermeigliano, Sdraussina, Vila Vicentina, Auzza és egyéb célpontok ellen). Felderítő repülései is megbízhatóan végezte: május 30-án és június 1-jén például sikerrel fényképezte végig az ellenséges állásokat a tengertől Konstanjevicáig, június 7-én pedig egy 24 képből álló fénykép-sorozatot hozott haza a Monfalcone–Villarspa térségről. A 10. isonzói csata<sup>32</sup> idején egy hasonló fotófelderítő repülés során Macoureknek újabb légi csatája volt, ezúttal két Spad típusú vadászgéppel.<sup>33</sup> Május 21-én a 129.46 jelű Hansa-Brandenburg C.I gépen, a Monarchia egyik legjobb felderítő pilótájával, Franz Slanina szakaszvezetővel repült, amikor 10.30-kor két olasz vadászgép támadt rájuk. Negyedórányi kemény légi harcot vívtak egymással, amelyben Macourekéknek sikerült az egyiket lelőni, míg a másikat saját repülőgéjük sérülései ellenére az ellenséges vonalakig üldözték. A teljesen szétlőtt felderítőgéppel (a csűrőlap kötélete teljesen, a kormányhuzalok részlegesen átlöve, néhány lövés a motorban) sikeresen visszatértek a támaszpontra, az olasz gép lelovását – és ezzel együtt Macourek első légi győzelmét – pedig a cs. és kir. 16. gyaloghadosztály igazolta.<sup>34</sup> Ugyanezzel a repülőgéppel és Franz Bernatik tizedes pilótával repülve július 13-án ismét légi harcba keveredett, a Voisin, Farman és Nieuport típusú gépekkel való küzdelem azonban nem hozott eredményt egyik fél számára sem.<sup>35</sup>

Az állásháború az Isonzó-fronton ugyanúgy folyt 1917 nyarán is, mint a 10. isonzói csatát megelőzően. Alapvetően a feladatok sem változtak, de az ellenséges légvédelem egyre erősebb lett. Különösen igaz volt ez az olasz vadászokra, akik foszforlővedékekkel komoly kihívást jelentettek az osztrák–magyar felderítőknél. Ekkorra eljutottak oda,

<sup>30</sup> HL Kitünt. jav. Ti. 30 369.; ÖStA KA LA LFT Bef. Nr. 96. (7. Juli 1917.); RK 84. sz. 1917. június 30. 1641. o.

<sup>31</sup> Hivatalosan 1917. április 27-én nevezték ki repülőgép megfigyelőnek. ÖStA KA LA LFT Bef. Nr. 71. (5. Mai 1917).

<sup>32</sup> A 10. isonzói csata néven elhíresült hadműveletet 1917. május 12-én indították a jelentős fölényben lévő olasz csapatok Görz térségében azzal a céllal, hogy döntő csapást mérjenek a szembenállókra. Bár a 40 km szélességű frontvonalon az olasz hadsereg 15 km-re megközelítette Triesztet, a június 4-én indított osztrák–magyar ellentámadás nyomán a felek az eredeti pozícióikba kerültek vissza. A délnyugati front addigi legnagyobb véráldozatot követelő offenzíváját június 8-án állította le az olasz hadvezetés, és visszavonták csapataikat.

<sup>33</sup> HL Kitünt. jav. Ti. 30 369.

<sup>34</sup> ÖStA KA LA LFT Bef. Nr. 79. (26. Mai 1917.); *Meindl* 2004. 88. o.

<sup>35</sup> ÖStA KA LA Mb Flik 23.

hogy a Flik 23 kétülésesei csak két vadászgép kíséretében indulhattak bevetésre, amennyiben biztonságban akarták tudni magukat. Július hónapban az alakulatnál 43 bevetést repültek (41 óra 87 percet töltve a levegőben), melyek során kilenc légi harc alakult ki, ebből két esetben az osztrák–magyar század repülői arattak légi győzelmet, egy alkalommal a saját gép lezuhant, a többi esetben eredmény nélkül zárultak az összecsapások. Kiemelendő bevetés zajlott július 15-én, amikor az egység hét repülőgépe – vagyis a teljes század – köteléktámadást hajtott végre a Vallone-völgyben található barakképítményekre és az 515 kg súlyú bomba ledobását követően jó találatokat állapítottak meg.<sup>36</sup>

Proseccói szolgálata alatt Macourek Béla pilótaképzésre jelentkezett, emiatt 1917. július 18-tól augusztus 16-ig a Flik 19-nél, azaz nem a hátsorzágban, hanem a fronton működő alakulatok egyikénél vett részt kiképzésen. Ezalatt 111 egyedül végzett felszállást teljesített. Később, szeptemberben egy rövid időt a Flik 35-nél töltött hasonló célból. Haideschafthól visszatérve, augusztusban öt bevetésen vett részt megfigyelőként, de néhány alkalommal pilótaként is felszállt. Szeptemberben már két-két bevetést teljesített megfigyelőként, illetve pilótaként, október elején pedig mindkét bevetésén a repülőgép kormányánál ült.<sup>37</sup>

Szeptember elején Macoureket kiemelkedő teljesítményéért a Vaskorona Rend III. osztályára terjesztették fel, de a vezetés végül ismét csak egy alacsonyabb kitüntetést, a Katonai Érdemkereszt III. osztályát adományozta számára a hadiékítményekkel és kardokkal. A kitüntetési javaslat kiemelte, hogy ő egy rendkívül ambiciózus repülőtiszt, aki kivételes tudásával folyamatosan kiemelkedő és példaadó teljesítményt nyújt minden területen, így a fiatal megfigyelőtisztek kiképzésében is. Emellett – immáron a század pilótatisztjeként – fáradhatatlan szorgalmával nagyban hozzájárul az egység ütőképességéhez.<sup>38</sup> Macourek a pilótaként teljesített sikeres bevetései nyomán szeptemberben elnyerte a tábori pilóta címet is.

1917. október 16-án Macourek Bélát áthelyezték az albán frontra, a 6. repülőszázad (Flik 6) állományába. A Flik 23 állományában 46 ellenség feletti repülést teljesített, három légi harcban egy igazolt légi győzelmet ért el.<sup>39</sup>

### *Az első komoly sikerek – főpilóta az albán fronton*

Az albán frontról sok mindent el lehetett mondani, csak azt nem, hogy nagy jelentőségű és mozgalmas harctér lett volna – ezáltal a jó képességű katonáknak jóval nehezebb volt kitűnni, mint a keleti és főleg az olasz fronton küzdő társaiknak. Mindez csak 1918 közepétől változott meg. Ami a repülőket illeti, a Flik 6 volt a Monarchia egyetlen repülőszázada, amely ebben az időben az albán fronton szolgált, a XIX. hadtest alárendeltségében. Az alakulat 1917 augusztusától Tirana repülőterén állomásozott, igaz, már januártól az egység egy különítménye is innen tevékenykedett. Később is előfordult, hogy a felderítést illető igények alapján egy-egy repülőgépet ideiglenesen máshová helyeztek át,

<sup>36</sup> Július hónap során 5-7 felderítőgép és – néhány naptól eltekintve – egyetlen bevethető vadászgép állt a század repülőinek szolgálatára.

<sup>37</sup> ÖStA KA LA Mb Flik 23.

<sup>38</sup> HL Kitünt. jav. Ti. 30 369.; ÖStA KA LA LFT Bef. Nr. 164. (20. December 1917.); RK 162. sz. 1917. december 8. 3119. o.

<sup>39</sup> ÖStA KA LA Mb Flik 23.



így 1917. augusztus 24. és szeptember 10. között egy gép Durazzo mellett teljesített szolgálatot, október 13-tól pedig egy hónapon keresztül Ljusna mellől indult bevetésekre.<sup>40</sup>

E viszonylag nyugodt frontszakaszon az osztrák–magyar repülők tevékenysége elsősorban a Vojusa folyó mögött berendezkedett olasz erők megfigyelésére, valamint az utánpótlás központjának számító Valona kikötőjének és környékének, továbbá a Korcánál lévő francia erők felderítésére korlátozódott. Emellett természetesen igyekeztek fellépni az ellenséges repülőekkel szemben, akik előszeretettel látogattak Durazzo fölé. Mindehhez Brandenburg C.I, Lloyd C.V és Oeffag C.II felderítő-, valamint néhány Albatros D.III (később Aviatik D.I) típusú vadászgép állt rendelkezésükre. Ezzel szemben az olaszok három repülőszázadot tudtak felvonultatni: a VIII Gruppóhoz tartozó 11<sup>a</sup> Squadriglia Caproni bombázógépekkel, a 85<sup>a</sup> Squadriglia Nieuport 17 (a későbbiekben Hanriot HD.1) típusú vadászgépekkel volt felszerelve, valamint egy felderítőszázad, amely Macourek érkezésekor épp átalakulóban volt. Az elavultnak számító Farman gépekkel felszerelt 34<sup>a</sup> Squadrigliát ugyanis 1917. november 25-ig kivonták Albániából, és ezzel párhuzamosan érkezett a helyettesítésére a 116<sup>a</sup> Squadriglia SAML (majd utóbb SVA és Pomolio) típusú felderítőgépekkel.<sup>41</sup> Ekkora erők esetében (20-30 repülőgép) légi fölényről nagy vakmerőség lenne beszélni, mindenesetre mindkét fél próbált felderítő repülések útján információhoz jutni és a másikat ebben megakadályozni.

*Az olasz szárazföldi repülőerők Albániában, 1916–1918*

1916. 03. 03.	<b>13<sup>a</sup> Squadriglia</b> tp.: Valona rg.: Farman			
1916. 04. 15.				
1916. 08. 25.	<b>34<sup>a</sup> Squadriglia</b> tp.: Krionero rg.: Farman	<b>11<sup>a</sup> Squadriglia</b> tp.: Tahyraqua rg.: Caproni Ca.1	<b>Sezione Nieuport</b> tp.: Tahyraqua rg.: Nieuport 11	<b>VIII Gruppo</b> tp.: Krionero
1916. 09. 23.				
1916. 12. 09.	feloszlatva:			
1917. 09. 25.	1917. 11. 25.			
1917. 10. 30.	<b>116<sup>a</sup> Squadriglia</b> tp.: Valona rg.: SAML S.1, SVA 3, Pomilio PD		<b>85<sup>a</sup> Squadriglia</b> tp.: Tahyraqua, Piskupi rg.: Nieuport 17, Hanriot HD.1	
a háború befejezéséig				

tp. = támaszpont; rg. = repülőgép

Macourek 1917. október végén (valószínűleg 30-án) érkezett a Flik 6-hoz, és mint a legmagasabb ranggal rendelkező pilóta, ő lett a század főpilótája (Chefpilot). Első bevetését november 3-án repülte, amit további öt követett ebben a hónapban. Ezután azonban valószínűleg a rossz időjárás miatt nyugalmasabb időszak köszöntött a századra. Decembertől szinte csak elvéve szálltak fel a század gépei (kilenc nap során 17 bevetést

<sup>40</sup> ÖStA KA LA Mb Flik 6.

<sup>41</sup> Gentili – Varriale 1999. 43., 123–125., 179–180., 285., 323. o.

teljesítettek), Macourek az év utolsó hónapjában egyáltalán nem repült ellenség felett,<sup>42</sup> januárban pedig legfeljebb néhány – 1918 első három hónapjában maximum 10 – alkalommal. A hiányos, illetve egymásnak részben ellentmondó kimutatások miatt egyébként is nehéz összszegést készíteni a század első negyedéves tevékenységéről.<sup>43</sup>

Ráadásul a január 21-én kelt és 8 nappal később kihirdetett paranccsal Macourek Bélát Wiener Neustadtba rendelték a Flek 6-hoz<sup>44</sup> három hetes időtartamra, hogy befejezze vadászpilóta kiképzését.<sup>45</sup>

A tavasz beköszöntével, elsősorban április második felétől, újra megélné a légi tevékenység az albán légtérben. Ekkor már Macourek Béla is egyre többet repült vadászgéppel. Március végén ugyanis elindultak az első szállítmányok a Flik 6-hoz az új, 238-as sorozatú Aviatik D.I vadászgépekkel – ám a jó teljesítményű motorok hiánya miatt ezeket a gépeket csak a jóval gyengébb, 160 LE-s Daimler motorokkal látták el. Nem csoda, hogy rövid használatot követően a Flik 6 is arról panaszkodott májusban, hogy a 238-asok túl lassúak az ellenséges felderítőgépek elfogásához. Ugyanakkor nem okozott problémát, hogy a sérült gépekből származó 185 LE-s motorokat beszereljék az együléses gépekbe, így valamelyest javult a helyzet.<sup>46</sup> Az új vadászgépeket Macourek mellett a századhoz áprilisban érkezett, és nem mellesleg a Monarchia egyik legeredményesebb pilótája, Julius Arigi tiszthelyettes, valamint Karl Janhuber őrmester repülte. Rajtuk kívül Ignatz Kapp és Michael Schwach őrmesterek teljesítettek vadász-bevetéseket júniustól.

A megszokott feladatok és eseménytelen bevetések sorában azért akad néhány említésre méltó nap Macourek részéről. Április 25-én például 6.00-kor szállt fel és kétórás vadászrepülést teljesített, majd ugyanazon reggel 8.30-kor egy felderítőgéppel startolva 2,5 órás akció során végzett tűzvétségi tűzvezetést az ellenséges állások felett. Alighogy visszatért saját repülőterére, szinte rögtön levegőbe emelkedett ismét, aznap már harmadik alkalommal. A század ugyanis jelentést kapott arról, hogy egy francia vadászrepülő motorhiba miatt kényszerleszállást végzett a két arcvonal közti senki földjén. Macourek miután szemügyre vette a lehetőségeket, leszállt a rendkívül nehéz terepnek számító meredek hegyoldalon és foglyul ejtette a pilótát. A francia vadászrepülőt beszállították a hadtestparancsnokságra, az 5925. számú Nieuport 27 típusú vadászgéppel pedig Macourek repülte át a parancsnoksághoz (később a 00.71 jelzést kapta a Monarchia által zsákmányolt gépek sorában).<sup>47</sup>

Májustól megsűrűsödtek a szövetséges gépek berepülései és támadásai az osztrák-magyar támaszpontok ellen. Köszönhető volt ez annak is, hogy az 1918. április 1-jén megalakult Royal Air Force (RAF) újjászervezte az adriai-tengeri támaszpontokon állomásozó repülő erőit (Adriatic Group). A két repülőosztály alá három-három repülőszázad tartozott, amelyből egy-egy századot repülőcsónakokkal és hidrolánokkal, elsősorban tengeralattjárók elleni harcokra használtak. A többi század a legmodernebbnek

<sup>42</sup> ÖStA KA LA Mb Flik 6.

<sup>43</sup> ÖStA KA NFA AOK Op.-Abteilung, Chef des Luftfahrwesens 1918. Kart. 630.; ÖStA KA LA Mb Flik 6; Tätigkeit der Luftstreitkräfte im 1. Halbjahr 1918. In: Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen, 2. Jahrgang. Nr. 1. Wien, 1. Sept. 1918. 11–12. o.

<sup>44</sup> Flek: Fliegerersatzkompanie, azaz repülőpótszázad.

<sup>45</sup> ÖStA KA LA LFT Bef. Nr. 12. (29. Jänner 1918.)

<sup>46</sup> Grosz – Haddow – Schiemer 1993. 180. o.

<sup>47</sup> HL Kitünt. jav. Ti. 36 727; ÖStA KA LA Mb Flik 6; Grosz – Haddow – Schiemer 1993. 464. o.

számító De Havilland DH.4 és DH.9 bombázókkal, valamint Sopwith Camel vadászgépekkel volt felszerelve – ezzel tovább nőtt az antant erőfölénye a térségben.<sup>48</sup> A RAF. vezetése számára elsődleges célpontok a tengeri támaszpontok, Cattaro, Antivari és Durazzo voltak, de a Flik 6 vadászgépei rendszeresen felszálltak Skutari és Vojusa védelmére is – sajnos a legtöbbször eredmény nélkül kényszerültek hazatérni. Mindössze Ariginek sikerült május 27-én Durazzo felett két ellenséges vízi repülőgépet leszednie.

*A RAF Adriatic Group felépítése*

	<i>Század</i>	<i>Raj</i>	<i>A századnál repült géptípusok</i>
No. 66 Wing (Otranto)	No. 224 Sq. (Otranto, majd Andrano)	496 Flt. 497 Flt. 498 Flt.	Sopwith 1 ½ Strutter Airco DH.4, DH.9 Sopwith F.1 Camel
	No. 225 Sq. (Otranto, majd Andrano)	481 Flt. 482 Flt. 483 Flt.	Sopwith 1 ½ Strutter Sopwith F.1 Camel Hamble Baby Convert
	No. 263 Sq. (Santa Maria di Leuca)	441 Flt.	Fairey Humble Baby Sopwith Baby Short 320
No. 67 Wing (Taranto)	No. 226 Sq. (Pizzone, rövid ideig Otranto)	472 Flt. 473 Flt. 474 Flt. (fighter)	Sopwith 1 ½ Strutter Airco DH.4, DH.9, DH9A Sopwith F.1 Camel
	No. 227 Sq. sosem került bevethető állapotba	499 Flt. 550 Flt. 551 Flt.	Caproni Ca.4 Airco DH.4, DH.9
	No. 271 Sq. (Santa Maria di Leuca)	359 Flt. 435 Flt. 436 Flt.	Fairey Humble Baby Sopwith Baby Felixstowe F.3 Short 184, 320

Hasonló bevetésre indult 31-én Arigi és Macourek. Telefonon érkezett jelentés futott be a századhoz, hogy Durazzo felett két ellenséges repülőgépet láttak. Arigi a 238.51 jelű, Macourek pedig a 238.15 jelű gép ülésében azonnal startolt. Közben Durazzóból már

<sup>48</sup> A korábbi No. 6 Wing helyett a brit repülőerők átalakításával – amelynek során 1918. április 1-jén felállították az egységes Királyi Légierőt (Royal Air Force, RAF), magába olvasztva a Királyi Haditengerészeti Légi Szolgálatot (Royal Naval Air Service, RNAS) is – létrehozott No. 66 Wing és No. 67 Wing immár hat repülőszázadot és egy kötött ballon állomást foglalt magában. A mindezt irányító Adriai Csoport parancsnoksága Tarantóban volt, de a hadműveletek kivitelezéséhez egy előretolt parancsnokság is működött Brindisiben. A brit haditengerészeti repülőerők állományát a különösen 1917 tavaszától történő folyamatos, nagyarányú fejlesztéseknek és bővítéseknek köszönhetően 1918. július végén már 172 tiszt és 1300 egyéb rendfokozatú személy alkotta, szeptemberben pedig 37 vadászgép, 49 felderítő és bombázó repülőgép, 38 hidroplán és három nagy repülőcsónak tartozott hozzájuk. NA AIR 1/490/15/312/284. Description of work carried out by the Royal Air Force in Italy Febr. 1917 – Sept. 1918. A repülőgépek mennyiségének növelése kapcsán, valamint azok kiutalása és szállítása ügyéhez: NA AIR 1/649/17/122/408. Proposals for organisation of Royal Naval Air Service in Mediterranean by W/Captain A. M. Longmore 18/4/17 – 14/8/18. NA AIR 1/649/17/122/417. Seaplane Station at Otranto 12/2/17 – 19/12/17. A RAF Adriai Csoport szervezeti felépítéséhez: NA AIR 1/649/17/122/409. Report on R.A.F. Mediterranean 8/9/18.

két haditengerészeti vadász-repülőcsónak is a levegőbe emelkedett. Arigi és Macourek a Vojusáig üldözte a betolakodókat, de nem érték utol őket. A leszállásnál azonban megtörtént, ami addig talán soha: Macourek landolás közben átvágódott gépével. A repülőgép teljesen használhatatlanná vált és le is kellett selejtezni, szerencsére a pilótának nem esett komolyabb baja.<sup>49</sup>

Ahogy a fentiekben is látható volt, többször előfordult, hogy Macourek egy napon több eredményes repülést teljesített. Június 15-én például egy felderítő-bombázórepülés után újból startolt, hogy átkutassa a Kamia területét, mivel előző nap erős ellenséges légi forgalmat észleltek, és az egyik saját repülőgépet két ellenséges Nieuport vadászgép támadta meg. Miután nem találkozott ellenséges repülőgéppel, kihasználta az alkalmat és egy rendkívül vakmerő – körülbelül 100-300 m magasságból végrehajtott – felderítést teljesített. A repülés különlegessége abban rejlett, hogy a hegyes-völgyes terep a felderítő repülésnél nehéz területnek számít, csak nagy nehézségek árán lehet részletesen megfigyelni, de az alacsony repülés jóvoltából fontos adatokkal szolgálhatott Macourek a hadtestparancsnokságnak. Hogy teljes legyen a siker, 100 méter magasságból támadást intézett egy tüzéségi tábor ellen, amit többszöri rácsapással foszforlövedékekkel felrobbantott. A következő napon megismételve a támadást egy nagy sátorotábor és egy telegráfállomást robbantott fel a Kamia-gerincen.<sup>50</sup>

Természetesen az antant légi tevékenysége is nagy mértékben megnőtt az év első hónapjaihoz képest. Míg az első 5 hónapban az osztrák–magyar gépek alig találtak ellenséggel – havonta csak egy-két légi harc bontakozott ki, annak ellenére, hogy például májusban 83 bevetést teljesítettek a Flik 6 repülői –, júniusban már többször keresztek egymás útját a két oldal repülőgépei. Ebben a hónapban 54 bevetés alatt öt alkalommal keveredtek légi harcba olasz gépekkel, a július pedig meghozta az összecsapásokat: 80 bevetés alatt 12 légi harcban mérköztek meg egymással.<sup>51</sup> Mindehhez hozzájárult, hogy a Valona mellett állomásozó XVI. olasz hadsereg parancsnoka, Ferrero tábornok támadást tervezett az osztrák–magyar csapatok ellen, a megvalósításhoz pedig a három olasz repülőszázadon kívül az összes angol repülőgép is rendelkezésére állt, amelyek éppen nem végeztek tengeralattjáró-elhárító feladatot.

A szövetséges csapatok 1918 nyarán az albán fronton is döntő csapást akartak mérni a szembenálló osztrák–magyar csapatokra. A közelgő támadást nehezen tudták eltitkolni, az egyre sűrűsödő jelek fényében pedig az osztrák–magyar vonalak – eddig is meglévő – gyengesége ezen a ponton már végzetesen komollyá vált. A hadtestparancsnokság és a 47. gyaloghadosztály parancsnoksága ugyanakkor mintha hipnotizálva lett volna, lényegében tétlenül nézte az ellenséges előkészületeket.<sup>52</sup>

Július 6-án terv szerint indult meg az albániai mozgóháború, amely kisebb megszakításokkal augusztus végéig tartott, teljesen új formát adva a hadműveleteknek ezen a hadszíntéren. A hadmozdulatok légi támogatását hajnalban a brit repülőerők kezdték meg,<sup>53</sup> míg az

<sup>49</sup> ÖStA KA LA Tagesberichte, Tagesmeldungen. Kart. 180.

<sup>50</sup> HL Kitünt. jav. Ti. 36 727.

<sup>51</sup> ÖStA KA LA Mb. Flik 6.

<sup>52</sup> Schwarte 1921. 543. o.; Glaise-Horstenau 1938. 367–368. o.

<sup>53</sup> Az albániai olasz offenzíva során a brit No. 66 Wing 5 Sopwith Camel vadászgépe Valonában állomásozva segítette a hadműveleteket, szinte folyamatos kíséretet biztosítva, támadó őrzáratokkal, valamint a csapatok és szállítmányok alacsony támadásával. A brit bombázók továbbra is az olaszországi bázisokról indultak

olasz VIII Gruppo szintén aznap reggeltől vett részt a harcokban. Már a támadás első napjának eseményei következtében kirajzolódott, hogy az egyik legfontosabb célpont a Kuchinál átívelő híd, valamint az osztrák–magyar csapatok visszavonulási útvonalának elvágása. Így az olasz hadműveletek további támogatásaként hat De Havilland bombázót küldtek a Semeni folyó legészakibb pontján lévő híd, valamint a Beratba vezető közvetlen közlekedési útvonalak lerombolására. A két-két gépből álló kötelékek 13.45-kor, 14.45-kor és 15.30-kor startoltak el, összesen 2520 font bombával. Ekkorra azonban már az osztrák–magyar repülőerők is aktivizálták magukat és minden – igaz, korlátozott – erejükkel próbálták megakadályozni a bombázók tevékenységét. Az első brit jelentések szerint gépeik rendben kioldották a bombaterhüket, a hidat azonban nem sikerült eltalálniuk. 17.30-kor tért vissza az első három repülőgép, a többiekéről viszont csak később érkeztek hírek. Hiába várták vissza a támaszponton a 6422-es számú DH.4-est, ugyanis az kénytelen volt Valonában leszállni, miután két ellenséges vadász megtámadta Fjeritől öt mérföldre északra. A hátulról érkező gépek közelről nyitottak tüzet áldozatukra, és a golyózáporban a megfigyelőt, Redfern kapitányt súlyosan megsebesítette egy lövedék a combján. Nem úszta meg a bombázó sem, motorjának hűtőjét eltalálták, majd pilótája meredek zuhanásba vitte gépét. Ugyancsak Valonában ért földet a 2131-es jelzésű gép, igaz, Chamberlain és Ellingham hadnagyok motorhiba miatt fejezték be korábban útjukat. A visszaúton, a Vojusa folyó felett járva a megfigyelő látott egy öt gépből álló ellenséges köteléket körülbelül két mérfölddel északra a Kuchi-hídtól, de megúszták a közelebbi ismeretséget.

Legrosszabbul a 2149-es jelű gép járt. Bombáik ledobása után, 16.45-kor a Kuchi-híd felett öt ellenséges repülőgép vetette rá magát, ketten-ketten egyik, illetve másik oldalról, az ötödik pedig hátulról. A támadók közül az egyiket felderítőként írta le utólag a brit személyzet, vékony, enyhén hátranyilazott szárnyakkal. A többit „Berg” vadászként azonosították, valamennyi gép nyerszöld színűre volt festve. Sivil hadnagy, a brit megfigyelő azonnal tüzet nyitott, de pár pillanat múlva az oldalán és a lábán is golyó találta el a brit tisztet. A bombázó üzemanyagtartályát szitává lötték, mintegy 10 golyó ütötte át, de a szélvédőt és lényegében a teljes műszerfalat ugyancsak szilánkosra törték a lövedékek. Végül a motort is találat érte, és ez volt a kegyelemdöfés – Anderson főhadnagy 10 mérfölddel Kuchitól délnyugatra hajtott végre kényszerleszállást, miközben mindenfelől záporoztak a golyók. Bár a szántásban elakadt a kerék és a repülőgép átfordult, a brit pilótának, miután kisegítette bajtársát az ülésből, maradt még annyi ideje, hogy felgyújtsa a DH.4-est, mielőtt az osztrák–magyar gépek leszálltak mellettük.<sup>54</sup>

Az eredményes légi harcban résztvevőket csak részben lehet azonosítani. Annyi bizonyos, hogy a raj Macourek Béla vezetése alatt állt, aki a 238.29-es Aviatik D.I ülésében repülve sikeresen támadta a brit gépeket, és ő lötte le Sivil hadnagyék bombázóját. Az említett felderítő a 82.25 számú Lloyd C.V-ös volt, Michael Schwach őrmester pilótával és von Roessler főhadnagy megfigyelővel a fedélzetén. Rajtuk kívül Ignatz Kapp őrmester (238.35) és a Flik 64 pilótája, Karl Jahnuber őrmester (238.56) vett részt a nap során légi harcban, de csak valószínűsíthető, hogy ezek a bevetések ugyanezen összecsapást takar-

bevetésre. AUSMM No. 66 Wing R.A.F. Weekly Air Operation Reports No. 23, No. 24; Operations carried out by No. 66 Wing, R.A.F., during Italian offensive in Albania, July, 6th, 7th, and 8th, 1918.

<sup>54</sup> AUSMM No. 66 Wing R.A.F. Weekly Air Operation Reports No. 23, No. 24; Operations carried out by No. 66 Wing, R.A.F., during Italian offensive in Albania, July, 6th, 7th, and 8th, 1918.

ják.<sup>55</sup> Ugyancsak nincs információ arról sem, hogy Morrison és Redfern kapitány gépét ki rongálta meg.<sup>56</sup>

Mindenesetre a fogságba esett brit megfigyelőt ellátásban részesítették, majd egy házba szállították a hegyek közé, kétórányira a zuhanás helyétől, amelyet 12 osztrák–magyar katona őrzött. Maximális korrektséggel viseltettek iránta, ágyba fektették és minden személyes dolgát (fotók, pénz stb.) visszaadták. Másnap hajnali 5.00-kor egy orvos érkezett hozzá és morfiomot adott neki, majd a Fjeriben lévő kórházba szállították – ez négyórányi távolságra (gyalog) feküdt –, útközben azonban egy őrjárat támadta meg őket, és csak némi golyóváltás után derült ki, hogy a felek egy oldalon harcolnak. Végül az olasz lovasság támadása nyomán – melynek következtében olasz kézre került Fjeri – menekültek meg, és a megfigyelő a valonai kórházba került, a pilóta pedig visszatért Brindisibe.

A Parasboarnál fekvő állások késő délutáni órákban megismételt bombázásakor már az olaszoktól is elszegődött a szerencse – vagy inkább melléjük szegődtek a fekete kereszt vadászok. A támadó köteléket két Caproni és két SAML, valamint a 85-ösök és a britek három-három vadászgépe alkotta. Fjeri városát elhagyva, a repülőteret és a barakkokat támadták körülbelül 10 km-re a várostól, a két hárommotoros és a két kétüléses pontosan el is végezték munkájukat. A robbanószerkezetek kioldását követően kíséretükkel hazafelé indultak az előírt útvonalon, Metali irányába. A Ca 4164 jelű Caproni<sup>57</sup> azonban elszakadt a köteléktől – talán motorproblémák miatt – és a legrövidebb útvonalat választva a Monte Livocum irányába indult. Az elszigetelten maradt gép azonban könnyű prédájává vált az ellenségnek: a kötelék elhárítására felszállt Macourek Béla az épp csak 800 méteren repülő Capronit célba vette, a géppuskasorozatok lövedékei közül több is a bombázó üzemanyagtartályába csapódott. Az olasz pilóta ügyességének köszönhetően majdnem sikerült elérnie saját repülőterét, de néhány száz méter magasságban a tank felrobant, és a bombázó Mifolinál, mintegy 7 km-re a saját vonalain mögött, lángolva zuhant le. A legénység mind a négy tagja a roncsok között lelte halálát, földi maradványaikat a valonai temetőben helyezték örök nyugalomra.<sup>58</sup>

Az első nap összegzésénél egyértelműnek tűnik az osztrák–magyar siker, levegőben legalábbis mindenképp. Bár a brit és olasz légi tevékenység volumene messze túlmutatott ellenfeleikén, 2 repülőgépet elveszítették (ráadásul a kevés Caproni bombázók egyikét is), egy harmadikat pedig megrongáltak anélkül, hogy cserébe bármilyen érdemleges eredményt fel tudtak volna mutatni.<sup>59</sup>

Másnap, július 7-én felettébb korán kezdődtek az események, a brit repülőgépek és monitorok tevékenysége mellett azonban ezúttal a szárazföldön történtek a meghatáro-

<sup>55</sup> A két osztrák–magyar repülőszázadnak azonban összesen nem volt négy bevethető vadászgépe – ahogy a britek ezt jelentették –, ellenben a Flik 6 hivatalos kimutatása szerint egy Brandenburg C.I felderítő ugyanazon útvonalon (Fjeri–Kuci–Vojusa) szintén elhárító feladatot hajtott végre.

<sup>56</sup> ÖStA KA LA Mb Flik 6; HL Kitünt. jav. Ti. 36 727.

<sup>57</sup> A gép pilótájának, Antonio Magnacavallo főhadnagynak édesanyjához írt leveléből tudjuk, hogy a bombázó két oldalát a Piave és Osum folyók nevei díszítették, bizonyosságul az olasz hősiességnek. A Caproni személyzetének további tagjai: Giovanni Boero aspiráns pilóta, capitano osservatore Manlio Candela százados és Leonardo Giuliano főhadnagy megfigyelők.

<sup>58</sup> *Gentili – Varriale* 1999. 125–126., 286. o.; *Varriale* 2014. 372. o.; *Blume – Casirati* 1992. 13. o. A brit jelentés szerint a vadászgépek 17.00 és 18.00 között teljesítették bevetésüket a Capronik kíséretében.

<sup>59</sup> A britek 1918. július 6-án 11 bombázó és hat vadász bevetést repültek a hadműveletek támogatására.



zőbb dolgok.<sup>60</sup> Az éjszaka folyamán ugyanis hozzávetőleg egy olasz dandár és egy lovasági ezred lépte át a Vojusát Feras alatt, és amíg felmorzsolták a szembenállók ellenállását, az olasz 22. lovasezred ellenállás nélkül haladt előre a part menti síkságon, és 8.00 után meglepték a Fjeritől északra fekvő osztrák–magyar repülőteret, amely a Flik 64/F otthonaként szolgált.<sup>61</sup> A reggeli eseményekről a Flik 64/F parancsnoka, Lipcsey Lóránd százados részletes beszámolót írt, eszerint épp a felsőbb parancsnokságokkal igyekeztek telefonos összeköttetést létesíteni, amikor az olasz lovasság megjelent a repülőtéren „...Lipcsey szds. és Wecera tart. hdgy. látta az ellenséget közeledni, albánok vezették őket, de az utolsó pillanatig vártak, hogy meggyőződjenek, hogy a saját gyalogságunk-e. A saját kiszolgáló legénység a benzintöltéssel és a gyújtógyertyák tisztításával foglalatzkodott, ebben a pillanatban nem volt startra kész gép.

Néhány perccel a támadás előtt szállt le Macourek tart. fhdgy. táb. pil. a Flik 6-tól egy Berg együléssel és szintén nem tudott eljutni a saját gépéhez.

Lipcsey szds., Wecera tart. hdgy. és a század saját legénysége a meneküléshez folyamodott, a teljes kiszolgáló személyzet és a század nagy része fogságba esett.”<sup>62</sup>

A század maradéka a Semeni-híd mögött gyülekezett és vonult innen Ljusnáig, majd a kapott parancs értelmében visszavonult Banjára, a Flik 6 új repülőterére – miután e másik repülőszázadnak is fel kellett adnia addigi repülőterét.

A hivatalos jelentésekből ismert, hogy Michael Schwach őrmester a 238.29 és Macourek Béla a 238.51 jelű Aviatik D.I vadászgéppel Fjeriben szálltak le, hogy üzemanyagot vételezzenek, ám ezalatt érkeztek meg a támadóok, és az újbóli felszállásra nem volt lehetőség, így ott kellett hagyni repülőgépeiket – utóbbit felgyújtották. Schwach őrmestert a reptéren lövés érte, melynek következtében életét veszítette.

Az osztrák–magyar repülőterek (Fjeri és Berat) elvesztése és a repülőszázadok visszavonulása, valamint az eközben elszennvedett anyagi és személyi veszteségek nyomán egy kis időre szinte eltűntek a levegőből a fekete kereszt gépek, de igyekeztek gyorsan rendezni soraikat. Nagyon gyorsan nyilvánvalóvá vált azonban, hogy az antant repülői lényegében korlátlanul végezhetik tevékenységüket, a légi fölény teljes birtokában. A csata második napján mindössze egyetlen légi harcot jegyeztek fel osztrák–magyar részről.<sup>63</sup>

Július 7. volt a csata első igazi napja. A Vojusa-torkolattól a felső Devoliig tombolt a harc és az osztrák–magyar egységek a jobbszárny szélét kivéve tartották a vonalaikat. Ám ennek ellenére a 47. gyaloghadosztály parancsnoksága (FML von Weiß) Fjeri elvesztésétől kétségbe esve utasítást adott a visszavonulásra, s ezzel lényegében megpecsételték a saját sorsukat, a front pedig összeomlott.<sup>64</sup> Július 8-án a brit repülők elsődleges célpontja továbbra is a Kuchi-híd maradt, kísérleteiket végül siker koronázta a jelentős osztrák–magyar légvédelmi tűz, a helyszínre érkező két osztrák–magyar vadászgép ellenére is.<sup>65</sup>

<sup>60</sup> AUSMM Operations carried out by No. 66 Wing, R.A.F., during Italian offensive in Albania, July, 6th, 7th, and 8th, 1918.; Report of Lieut. Wood, Pilot, No. 66 Wing.

<sup>61</sup> Schwarte 1921. 544. o.; Glaise-Horstenau 1938. 371–372. o.

<sup>62</sup> ÖStA KA AOK Bericht der Fliegerkompagnie 64/F über die Ereignisse am 7. Juli 1918.

<sup>63</sup> ÖStA KA LA Mb. Flik 64. A brit repülők 1918. július 7-én öt bombázó, két tüzérségi és 11 vadász bevetést hajtottak végre. AUSMM No. 66 Wing R.A.F. Weekly Air Operation Reports No. 24; No. 67 Wing R.A.F. Weekly Air Operation Reports No. 2.

<sup>64</sup> Schwarte 1921. 546–547. o.

<sup>65</sup> AUSMM No. 66 Wing R.A.F. Weekly Air Operation Reports No. 24. A britek 1918. július 8-án mindössze négy bombázó és két vadász bevetést teljesítettek

Ilyen körülmények között a – sok esetben kontrollálatlanul – visszavonuló erők július 9–10-én elérték a Ljusna környéki állásokat, és ideiglenesen itt hozták létre az új védelmi vonalat. A súlyos betegségben szenvedő hadtestparancsnok, von Koennen-Horák gyalogsági tábornok helyett július 10-én a császár kinevezte Karl Freiherr von Pflanzer-Baltin vezéreztetést az albániai fegyveres erők parancsnokává, aki megérkezését követően azonnal intézkedéseket tett: felszámolta az általánosan uralkodó pesszimista hangulatot, valamint a gyors és tiszta helyzetértékelést követően rendezte csapatait. Ezután ádáz harcokban – amelyeknek július 28-án volt a tetőpontja – megállították az olaszokat, akik levonva az események következményeit, elrendelték a frontvonal visszavonását a Semeninel fekvő Belinától a Devoliig, és Berat előtt, az Alambrezi–Ljaparda–Gorica vonalon vették fel új állásaikat. Az üldözésre vonatkozó parancsot már 30-án délután kiadták az osztrák-magyar egységeknek, az ezt követő újabb hadműveletek nyomán pedig egy hónapon belül visszafoglalták a július elején elvesztett területeket.<sup>66</sup>

### *A bevetések és győzelmek századparancsnoka*

Macourek Béla 1918. július végén új megbízatást kapott, melynek körülményeire szükségesnek tűnik e helyen legalább néhány mondat erejéig kitérni. A Cattarói-öböl (ma: Kotori-öböl/Boka kotorska, Montenegró) a Monarchia haditengerészetének egyik legjelentősebb támaszpontja volt és 1916 márciusáig – Durazzo elfoglalásáig – a legdélebbi is egyben. A két keskeny csatornával összekötött, négy részből álló öbölrendszerben működő hadikikötő az osztrák-magyar felszíni és tengeralattjáró flotta mellett kitűnő rejtékhelynek bizonyult a német tengeralattjárók számára is. A fjord legbelső pontján, Cattarónál állomásozó német tengeralattjárók Rudolph Ackermann korvetkapitány parancsnoksága alatt álltak, aki június 11-én kelt, Theodor Püllen sorhajókapitánynak, a földközi-tengeri tengeralattjáró erők parancsnokának küldött levelében felettebb komoran festette le a helyzetet, erősebb és jobb védelem kiépítését javasolta, beleértve két vadászpilóta-század azonnali Cattaróba helyezését az 1918 tavaszától a Cattarói-öböl felett megjelenő brit és olasz repülőgépek ellen.<sup>67</sup>

Tény, hogy a szárazföldre telepített ütegek és a hadihajók fegyverzete elégtelennek bizonyult a gyorsan mozgó célpontok ellen. Az öböl északi részén (Kumbornál) működő tengerészeti repülőállomáson ekkoriban alkalmazott együléses repülőcsónak-típus, a Hansa-Brandenburg W.18-as teljesítménye azonban 1918 közepére már lényegében alkalmatlanná tette a gépet a brit bombázók elfogására.<sup>68</sup> Az újonnan leszállított Phönix D.I, majd ennek továbbfejlesztett változatai, a Phönix D.II és D.IIa típusú szárazföldi indítású vadászgépek – bár komoly harcértéket képviseltek –, a haditengerészet, (különösen a vadászrepülőek tekintetében) állandó pilótahiánnyal küzdött. A Cattarói-öböl légvédelmét ellátandó Phönix vadászgépek számára kijelölt repülőtér az öbölrendszer északnyugati

<sup>66</sup> Schwarte 1921. 546–549. o.

<sup>67</sup> Halpern 2015. 455–456. o.

<sup>68</sup> Az 1915. május 28-tól Demeter Konjović sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt álló kumbori vízirepülő-állomáson a háború utolsó évére öt hangárt, javítóműhelyt, bomba- és benzinraktárt, valamint tisztai és legénységi barakkokat létesítettek, 1918 szeptemberében pedig 12 pilóta és öt megfigyelő szolgált itt, míg a repülőgép-állomány 45 gépből állt. Schupita 1983. 46–47., 78., 137–139., 144. o.

csücskében, Igalo település mellett helyezkedett el. A kezdetben három, majd négy pilótából álló vadászraj parancsnokának Grosschmid István fregatthadnagyot nevezték ki.<sup>69</sup>

*Összesítő kimutatás a Cattarói-öböl ellen végrehajtott antant repülőátadásokról<sup>70</sup>*

Dátum	Repülőgépek		Nemzetiségük	Ledobott bombák		Légi harc	Veszteség
	Támadó	Kísérő		Száma	súly		
1917							
10. 05.	12	-	O	96	3600 kg	-	-
1918							
04. 05.	2	-	O	-	-	-	-
04. 12.	2	-	B	-	-	-	-
05. 11.	6	-	B	?	1250 kg	x	1
05. 12.	1	-	O	-	-	-	-
05. 12.	5	-	O	20	?	x	-
05. 20.	5	2	B	(16)		-	-
05. 28.	7	2	B	23	?	x	-
06. 09.	4	2	B	?	1800 font	-	-
06. 13.	6	-	B	? 81 gyújtó	2700 font	x	-
06. 23.	2	3	B	-	-	x	-
07. 01.	4	-	B	?	1816 font	-	-
07. 17.	4	-	B	?	1816 font	x	-
07. 21.	4	1	B	16 és 27 gyújtó		x	1
07. 24.	3	-	B	?	1356 font	x	-
08. 02.	4	-	B	?	1586 font	-	1
08. 03.	7	-	O	14	?	-	-
08. 07.	1 lh.	-	O	?	960 kg	-	-
08. 17.	1 lh.	-	O	?	1000 kg	-	1
08. 20.	5	-	B	?	2252 font	-	-
08. 23.	4	-	B	60 gyújtó	1810 font	x	1
08. 30.	4	-	B	-	-	-	4
09. 06.	5	3	B	80 gyújtó	1804 font	x	1

A haditengerészeti támaszpont védelme érdekében a katonai vezetés parancsára már 1918. májusban megkezdték a korábban a keleti fronton küzdő Flik 1/D vadászrepülő alakulattá történő átszervezését. Az új egység hadrafoghatóságáig egy repülőraj került felál-

<sup>69</sup> Grosschmid 1939. 19. o.

<sup>70</sup> A veszteségek nem tartalmazzák a megrongált repülőgépeket, illetve azokat a sérült vagy életüket vesztett repülősokeket, akik visszajutottak a saját bázisukra. O = olasz; B = brit; lh. = léghajó.

lításra négy, pilótával ellátott repülőgéppel és tartalékgépekkel, Julius Arigi tiszthelyetes irányítása alatt. A Jagdfliegerzug Offizierstellvertreter Arigi vagy röviden Jagdstaffel Arigi néven működő provizórikus alakulat azonban végül mindössze egyetlen további pilótából állt, aki nem más volt, mint Endresz György főhadnagy (a későbbi híres óceánrepülő). Érdekes módon azonban nincs adat arról, hogy vadászgépeikkel az öböl védelmében bevetést is repültek volna július 13-ig, amikor az egység beolvadt a Flik 1/J-be.<sup>71</sup>

A század első parancsnoka Karl Sabeditsch százados, egy jónevű, tapasztalt vadászpilóta volt, első bevetése azonban messze nem úgy alakult, ahogy azt szerették volna. Július 17-én a reggeli órákban az öböl légterébe berepülő brit bombázók ellen a haditengerészeti vadászgépekkel együtt az új századparancsnok is levegőbe emelkedett, Sabeditsch százados gépe azonban Traste környékén a tenger felett felrobbant – tisztázatlan okok miatt (valószínűleg a saját légvédelem szedte le).<sup>72</sup> Bár az előjáró nélkül maradt alakulatot ideiglenesen egyesítették Grosschmid haditengerészeti vadászrajával, ám az igalói repülők továbbra sem voltak Fortuna kegyeltjei. Július 22-én reggel Bula Miklós szakaszvezető szállt fel gyakorló repülésre, alig 50 méterre a víztükör fölött azonban vadászgépe motorja leállt, és a tengerbe zuhant.<sup>73</sup> Pár nappal később, július 24-én Endresz György főhadnagyt is baleset érte, szintén nem harci feladat közben.<sup>74</sup> Ha ez nem lett volna elég, az új századparancsnoknak kiszemelt Keksz József főhadnagyról nagyon hamar kiderült, hogy alkalmatlan az alakulat vezetésére – eljárást indítottak ellene és eltávolították az egység éléről.<sup>75</sup> Ezután vette át a parancsnokságot Macourek Béla, és július 29-től a háború, illetve a hadműveletek végéig töltötte be ezt a posztot.

A kezdet könnyűnek semmiképp sem volt mondható. Július 30-án egy újabb pilóta, Anton Brautferger törzsörmeister próbarepülés során balesetet szenvedett és megsérült, ezzel a kisszámú pilóta mellett mindössze háromra csökkent az alakulat bevethető gépeinek száma. A repülőszemélyzetet és a gépállományt érintő kihívások mellett állandó nehézséget jelentett a repülőtér állapota, melynek használhatóságával sokat foglalkozott Macourek a jelentéseiben, hiszen nyilvánvalóan alapvető fontosságú volt az egység működőképességének szempontjából. Maga a reptér Igalo település nyugati végén helyezkedett el, a Sutorina patak, a vasúti töltés és a Castelnuovóból Ragusába vezető országot által határolva. Teljes területe 16 hektár 87 hold 94 m<sup>2</sup> volt.<sup>76</sup> A gondokat részben a jellemzően október közepétől március közepéig tartó esős időszak okozta, mivel a komolyabb mennyiségű víz elvezetése nem nyert megoldást, de a reptér területének nagyjából felét érintő talaj egyenetlensége is jelentős munkát adott a személyzetnek. Nehézséget okozott a repülőtér kis mérete is, elsősorban az újonnan érkezőknek, emiatt csak a régebbi, front-tapasz-

<sup>71</sup> Schroeder – Tötschinger 1989. 18. o. A repülőszakasz gépállományát kezdetben a nem igazán jó hírnék örvendő 92-es sorozatú Aviatik D.I vadászgépek alkották, de a vadászszázadot idővel kiegészítették újabb gépekkel, a típus 238-as és a legmodernebb 338-as szériájából – ez utóbbi ideális elfogó vadászgépnél bizonyult, jó teljesítményének, hihetetlen gyors emelkedőképességének és fűrsgésének köszönhetően. Grosz – Haddow – Schiemer 1993. 124., 182. o.

<sup>72</sup> ÖStA-KA LA PA Karl Sabeditsch.

<sup>73</sup> Kamerad bis in den Tod. *Pester Lloyd*, 12. März 1939. In: ÖStA KA LA PA Julius Arigi, PA Nikolaus Bula.

<sup>74</sup> *Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen*, II. Jahrgang, Nr. 2. Wien, 1918. szeptember 16. 15. o. Endresz György I. világháborús tevékenységének és balesetének részleteihez lásd: Czirók 2006.

<sup>75</sup> ÖStA KA LA PA Oblt. Josef Keksz.

<sup>76</sup> ÖStA KA LA Mb Flik 1.

talt pilótákat lehetett bevetni, a frissen bevonultakat pedig legtöbbször továbbképzésre „ítélték” jobb, nagyobb repülőtereken, ahol például a körleszállásokat gyakorolhatták. Így viszont szinte lehetetlennek tűnt elérni a pilóták előírt számát (10), amely egy 4-5 repülőgépből álló raj szigorú készségét biztosíthatta volna folyamatosan, egész napon át.<sup>77</sup>

*A Flik 1/J személyi állományának alakulása*

<i>Név</i>	<i>Érkezett</i>	<i>Távozott</i>
Karl Sabeditsch százados	1918. 07. 08. (Flars)	†1918. 07. 17.
Keksz József főhadnagy	1918. 07. 08. (Flek 6)	1918. 07. 24. (Flet)
Macourek Béla tart. főhadnagy	1918. 07. 29. (Flik 6)	
Julius Arigi tiszthelyettes	1918. 07. 16. (Flik 6)	
Bula Miklós szakaszvezető	1918. 07. 16. (Flik 6)	†1918. 07. 22.
Anton Baier szakaszvezető	1918. 07. 16. (Flik 6)	
Franz Brautfeger törzsőrmester	1918. 07. 24. (Flek 6)	1918. 07. 30 (s)
Kreuter Ferenc őrmester	1918. 07. 24. (Flek 6)	
Stanislaus Novak tizedes	1918. 07. 24. (Flek 6)	
Ferdinand Matejka tizedes	1918. 07. 24. (Flek 6)	

Általánosságban elmondható, hogy az igit vadászoknak nem volt könnyű dolga az elhárítást illetően. A riasztást javarészt későn kapták meg, így még a kiváló emelkedést produkáló gépeikkel is már csak a tenger felé vezető úton, de legtöbbször a nyílt víz felett érték utol a betolakodókat. A támadók igyekeztek meglepetésszerűen megjelenni, a Flik 1/J jelentése szerint különböző helyeken és időpontokban tűntek fel az öböl légterében és próbálták kihasználni a fényviszonyokat is – ez azt jelentette, hogy az osztrák–magyar vadászoknak jellemzően a Nappal szemben kellett startolni és repülni. Emellett a DH.4-esek és különösen a DH.9-esek kiváló teljesítményű repülőgépeknek számítottak, nagy sebességgel tudtak repülni és jó manőverező-képességgel is rendelkeztek.<sup>78</sup>

Épp csak átvette Macourek Béla a Flik 1/J parancsnoki posztját, a Cattarói-öblöt ért legnagyobb pusztítást okozó támadást volt kénytelen elviselni – a földről nézve. A brit No.66 Wing 4 DH.9 bombázója által otthagytott 800 kg-nyi bombája közül négy a tengeralttjárók között robbant fel a németek bázisán, három a vízi repülő állomáson, egy pedig az egyik ellátó hajót, az SMS Kassa gőzöst lobbantotta lánggra. Az eredmény: 19 halott, 150 ember eltűnt, 126 pedig megsérült. Három tengerészeti vadászgép (A.97, A.112, A.113) ugyan felszállt, de nem tudták harcra kényszeríteni a támadókat, a pontos légvédelmi tűznek viszont sikerült eltalálni a vezérgépet, melynek pilótája, E. P. Hardman

<sup>77</sup> ÖStA KA LA Mb Flik 1. A reptér bővítésének terve már 1918. július elején felmerült, újabb területeket vontak volna be, a Sutorina-patak szabályozásával és részben új mederbe terelésével a vízszabályozás kérdését is megoldották volna. A nagy tervekből azonban szeptember elejéig semmi sem valósult meg, akkor még mindig a teendőkről szóltak a dokumentumok. ÖStA KA AOK Op. Abteilung. Chef des Luftfahrwesens, Luft Nr. 103. Kart. 629.

<sup>78</sup> ÖStA KA LA Mb Flik 1.

kapitány Cattarótól 20 tengeri mérföldre délkeleti irányban, Zupa mellett kényszerleszárlást hajtott végre, és géppuskás megfigyelőjével, J. F. Hartney-val együtt fogságba esett.<sup>79</sup>

Habár ezt követően még további két-két repülő- és léghajótámadás érte az öblöt, a Flik 1/J pilótái egyik alkalommal sem emelkedtek levegőbe elhárításukra, és ez csak augusztus 23-án változott meg. Aznap 4.00-kor négy De Havilland bombázó indult a kumbori tengerészrepülő támaszpont ellen 1810 fontnyi bombával és 60 kis méretű gyújtóbombával. Az utat rendben megtette valamennyi gép, a cél felett 8 000-10 000 láb magasságból oldották ki terhüket. Megfigyelésük szerint egy bomba ért pontosan célba, négy további pedig a zelenikai vasúti csomópont épületei között robbant, nyomukban sűrű füstfelhők törtek fel.<sup>80</sup>

A helyiek órája szerint 7.50-kor érkeztek meg a Cattarói-öböl légterébe a gépek, és ezúttal az események lefolyása komoly egyezéseket mutat a két oldal leírásaiban. Két bomba a Bako Gjenovic közelében, kettő a gjenovici hegyek lejtőin csapódott be, egy pedig a kumbori aknaraktárhoz hullott. A Zelenikára esett bombák nyomán két barakk leégett (az egyik üres volt, a másikban szurokkal teli hordók), két mozdony megrongálódott és négy ember meghalt.<sup>81</sup>

A britek 8.10-kor délnyugat felé látótávon kívülre kerültek. Jelentésük szerint hét szárazföldi vadászgép és egy vadász-repülőcsónak támadta meg őket, az előbbieik közül öt az igrálói reptérről szállt fel, amint a britek megjelentek a Punta d'Ostrónál. A Trastei-öblöt elhagyva az egyik ellenséges repülőgépet látták lángolva zuhanni és a tengerbe csapódni, ezzel egyidejűleg pedig Corkery hadnagy gépe is spirálban közeledett a víz felé, észlelésük szerint azonban még a pilóta irányítása állt. A D2794-es gépet két vadászgép követte a tenger fölé, a 35 percig tartó üldözés során a brit megfigyelő 230 lövést adott le az osztrák–magyar gépekre, melynek következtében az egyik lebukott, a másik feladta a harcot. A D1660-as öt ellenséges vadásszal vívott harca mintegy 45 percig tartott, ezalatt a géppuskás valamennyi lőszerét felhasználta, hogy távol tartsa őket.<sup>82</sup>

A fekete keresztos vadászok 8.02–8.06 között startoltak – három Phönix D.I a tengerészrepülőktől: Plachner János fregatthadnagy A.97), Grosschmid István (A.109) fregatthadnagy és Georg von Bleyleben (A.113) tengerészeti zászlós, valamint Macourek Béla (338.02) és két altiszti pilóta 92-es sorozatú Aviatik D.I-eseikkel, az egyikük Anton Baier szakaszvezető. Macourek gyors vadászgépének köszönhetően elsőként érte el a bombázókat Obostnik felett, megtámadta őket a röviddel utána odaérő Julius Arigi tisztthelyetessel együtt. Egy DH.4-est sikerült leszedniük – ez a Trastei-öbölben zuhant le –, a roncsokat a „83”-as torpedóhajó szedte össze.<sup>83</sup> Grosschmid is utolérte a köteléket Budua felett, és a légiharcban 360 lövést adott le, mielőtt elakadt a gépfegyvere és visszafordult, így a zuhanó gépet nem látta többet. A jelentés szerint az angol bombázó annyira megsérült, hogy kényszerleszállt a tengerre és összetört, ezt Baier szakaszvezető igazolta.<sup>84</sup> Bár a roncsokat nem találták meg, Grosschmid számára is igazolták a győzelmet. Plachner és

<sup>79</sup> NA AIR 1/459/15/312/83. Report from 66 and 67 Wings of bomb raids in the Adriatic.; AUSMM No. 66 Wing, Royal Air Force. Weekly Air Operations Report, No. 27.; *Sokol* 1967. 600. o.; *Schupita* 1983. 239. o.

<sup>80</sup> AUSMM No. 66 Wing, Royal Air Force. Weekly Air Operations Report, No. 30.

<sup>81</sup> ÖStA KA MA OK SR 20. Operationsjournal, 1918. XXII. Nr. 4418. p. 1662.

<sup>82</sup> AUSMM No. 66 Wing, Royal Air Force. Weekly Air Operations Report, No. 30.

<sup>83</sup> *Schroeder – Tötschinger* 1989. 20. o.

<sup>84</sup> *Schroeder – Tötschinger* 1984. 16. o.; *Sokol* 1967. 601. o.



Bleyleben 50 mérföld távolságra követték a tenger felett a többi ellenséges bombázót, de az üzemanyagra való tekintettel abbahagyták az üldözést.<sup>85</sup>

A légi győzelmek azonosítása némi nehézségbe ütközik. Egyetlen ismert brit veszteség létezett ugyanis, Corkery hadnagyék D1761-es bombázója, amely minden bizonynyal Macourek Béla géppuskáinak esett áldozatul. A Grosschmidnek tulajdonított lelövés ugyanakkor problémákat vet fel, mivel az osztrák–magyar jelentés szerint jóval délebbre, Budvánál a tengerre kényszerleszállt és összetört bombavetőt nem találták meg, és a brit kötelék maradék három gépe visszatért repülőterére. A vonatkozó szakirodalom szerint a B2122-es gép a támadást követően siklórepülésben érkezett a bázisra és a hangárnak ütközve megrongált egy másik repülőgépet. A személyzet, S. J. Chamberlain és J. Ellingham főhadnagy sértetlenül úszták meg a kalandot.

*Kimutatás a Flick I/J tevékenységéről*

	<i>Bevethető repülőgépek</i>		<i>Repülésre alkalmas napok</i>	<i>Bevetések</i>			<i>Légi-harc</i>	<i>Győzelem</i>	<i>Veszteség</i>
	<i>felderítő</i>	<i>vadász</i>		<i>száma</i>	<i>ideje (óra)</i>	<i>távolsága (km)</i>			
<i>A fennmaradt havi jelentések alapján</i>									
július	0	3	11	5	20	400	2	0	0
augusztus	3	6	23	21	14	2590	5	3	0
<i>A fennmaradt félhavi jelentések alapján</i>									
augusztus 1–15.				6	4h 17'		0	0	0
szeptember 1–15.				3	1h 6'		1	1	0

Augusztus végére egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a Cattarói-öböl elleni támadásoknál komolyan kell számolni a légvédelemmel – még ha az nem is mindig működött kifogástalanul –, egyre sűrűbben voltak kénytelenek ugyanis veszteségeket elkönyvelni a brit támadók. Ez augusztus 30-án érte el a csúcspontját, igaz, ehhez vajmi kevés köze volt a helyi pilótáknak vagy lövészeknek. A No.226 Squadron négyes kötelékének ismét a gjenovici tengeralattjáró bázis volt a célpontja, és saját jelentésük szerint 8.45-kor érkeztek az öböl fölé, ahol viharos, 3-6-os erősségű délkeleti szél tombolt, erős szállökésekkel, a mélyen húzó felhőzetből pedig zivatarok alakultak ki. Ilyen körülmények között is megpróbálták kioldani a bombáikat, keresztültörve a sűrű felhőtakarón. Végül három gép vagy az öböl menti szikláknak csapódott, vagy a környező fennsíkron zuhant le (egyetlen tiszt élte túl a bevetést, ő fogságba esett), míg az utolsó bombázó elvergődött Valonáig, és ott lan-

<sup>85</sup> Szentkirályi Ákos visszaemlékezése, amely leginkább ehhez az esethez köthető, számos olyan részletet tartalmaz, amely nem bizonyítható, megkérdőjelezhető vagy ellentmond a hivatalos dokumentumoknak, így ennek idézését e helyen mellőzzük. A meglehetősen színes élménybeszámoló megtalálható: OKKMA Kézirat-tár, 294/966. sz. 118–122. o.

dolás közben zuhant le.<sup>86</sup> Ez volt a legsúlyosabb vesztesége a brit repülőknél az Adrián, a támadásban résztvevő valamennyi gépük és személyzetük odaveszett.

Szeptember 6-án szinte menetrendszerűen érkezett az újabb támadás. 4.30-kor a No. 66 Wing (224 Sq.) öt repülőgépe – 1804 font bombát és 80 gyújtóbombát szállítva – hagyta el Andranót. A bombázókat egy America repülőcsónak és két Short hidroplán kísérte. A B.2146 jelű gép motorhiba miatt kénytelen volt visszafordulni és 7.15-kor landolt a kiindulási reptéren. A maradék négy De Havilland 7.35-kor érte el a célpontot, és a kioldást követően több találatot is megfigyeltek: a tengeralattjáró bázis mólójának közelében (1230 fontos bomba), három tengeralattjáró mellett (1230 fontos bomba), kevéssel a tengeri repülőbázison túl (1230 fontos bomba), valamint a tengeralattjáró legénységi szállásai és a tengeri repülőtámaszpont között, közel a repülők barakkjaihoz (2230 fontos bomba), továbbá közvetlen találatot észleltek a tengeralattjárók legénységi szállásának két legdélebbi barakkján (2112 fontos bomba), ahol ennek következtében tűz ütött ki. A gyújtóbombák a kumbori bázisnak és az iganói repülőtérenk jutottak, utóbbi szám szerint 30-at kapott.<sup>87</sup>

Az osztrák–magyar beszámolók szerint az obostniki megfigyelőállomás 9.45-kor jelentett négy ellenséges bombázót délkeleti irányból – nem tudni, kinek a számlájára írható a kétórányi különbség az időpontok esetében. A 3000-4000 méter magasságon érkező gépek 11 bombát dobtak le, közülük három az S. M. S. Monarch csatahajó mellett robbant, egy a tengeralattjáró állomáson, a többi pedig a gjenovici arzenál közvetlen közelében. A támadásban öten veszítették életüket, közöttük három orosz hadifogoly volt, anyagi kár viszont nem keletkezett.

A légvédelem ezúttal (is) jól működött. A pontos és meglehetősen heves ágyútűz mellett Macourek Béla (338.02) és vele együtt három tengerészeti vadászpilóta szállt fel Phönix D.IIa gépekkel: Grosschmid István (J.21), Georg von Bleyleben (J.24) és Plachner János (J.25). Az elhárító raj körülbelül nyolc tengeri mérfölddel nyugatra a Punta d'Ostrótól érte utol a délnyugati irányban távozó briteket. Az általuk „Roland” típusúnak azonosított hat vadászgép igyekezett felbomlasztani a köteléket. A D.2910-es bombázót többször is eltalálták a farok-részén, az oldalkormányát szinte teljesen szétlőtték. Wallace tizedes 190 lövést adott le támadójára, az általa csak leggyorsabb gépnek aposztrofált vadászra, amely ezután az N.6418-asra vetette magát. Ez esetben már Macourek első sorozata talált, a DH.4-es kigyulladt és 10 000 láb magasságból bukfacezve a tengerbe zuhant Molontától nyugatra hat tengeri mérföldre. Picken és Hodgskin hadnagyok életüket veszítették, ráadásul az öbölről készített fényképek is ezen a gépen voltak. A roncsokat az „53”-as torpedónaszád halásza ki. A Phönix-raj követte a maradék három bombavetőt, s 20 tengeri mérföldre a parttól sikerült harcra kényszeríteni őket. A D.2795-ös több találatot is kapott: a merevítő huzalok közül kettőt ellóttak, a megfigyelő, Gray hadnagy a lábszáran megsebesült, de mindezek ellenére sikerült elmenekülniük – köszönhe-

<sup>86</sup> Riassunto del „Weekly Air operations report” N.31 per la settimana compiuta col 31 agosto 1918, inviato dall’ „Officer Commanding Adriatic group R.A.F. Brindisi” al „Commodore Commanding British Adriatic Force Brindisi”. In: *Cronistoria* 1927. 241. o.; *Sokol* 1967. 601. o.; *Schupita* 1983. 239. o.

<sup>87</sup> AUSMM No. 66 Wing, Royal Air Force. Weekly Air Operations Report, No. 32; *Cronistoria* 1927. 242–243. o.

tően annak, hogy gépfegyver-elakadás és lőszerhiány lépett fel a vadászoknál. A teljes összecsapás mintegy 30 percig tartott.<sup>88</sup>

Mivel a Cattaro elleni támadások eredményei messze nem álltak arányban az elszenvedett veszteségekkel, a szövetségesek beszüntették a támadásokat a támaszpont ellen. 1918. szeptember 6. után a Flik 1/J repülőit nem vetették be többé. Az albán fronton ettől függetlenül az osztrák–magyar századok folytatták légi tevékenységüket, igaz, egyre nehezebb körülmények között – a hónap hátralévő részében 19 felderítő, két rádió, hat bombázó és 51 elhárító repülést végeztek a kimutatások szerint, a vadászbevetéseket azonban már az augusztus végétől működő új vadászszázad, a Flik 13/J repülte, főleg a Durazzo-hoz közeli Kavaja repülőteréről.

Az albán fronton folyó harcokkal párhuzamosan a Monarchián egyre inkább jelentkeztek a szétesés jelei. Az augusztus végi ellentámadással még visszafoglalt területek – köztük Fjeri és Berat repülőterei – októberre újra a szövetségesek kezére kerültek. Október 2-án angol–olasz együttműködéssel csatahajók tüzevel támogatott óriási légitámadást intéztek Durazzo ellen, 14-én maga a város is áldozatul esett a szövetséges előnyomulásnak. Október 27-én az olasz csapatok már San Giovanni di Meduánál jártak, másnap pedig öt német tengeralattjáró hagyta el a kikötőt remélve, hogy eljutnak Németországba, 30-án pedig kiürítették Cattarót.<sup>89</sup>

Szentkirályi Ákos a következőképp emlékezett vissza a front összeomlására és az utolsó hetekre: „Este visszaérkeztünk Budapestre, ahol a Palace-ban Macourek várt ránk, aki megbeszélés szerint engem váltott volna fel szabadságom után. Igen izgatottan adta elő, hogy pár nappal ezelőtt antant hadihajók jelentek meg a Boc[h]e di Cattaro bejáratánál, és ez jeladás volt a délen meginduló eseményekre. A Kriegshafen-Kommando feloszlott, a volt vezérkari főnök, mint jugoszláv parancsnok, átvette az intézkedést. Autóval Igalóba jött, közölte, hogy leltár szerint mindent át kell adni, s ezek után az ott tartózkodók elhagyhatják a teret. Megnyugtatta a bajtársakat, hogy személyével garantálja a sértelettségüket.

Az iganói repülőter anyagraktáraiban igen nagy készletek voltak fölhalmozva, amelynek leltára a jugoszláv parancsnok kezébe került. A vasúti vágányokon még ki sem csomagolt repülőgépek és motorok várták sorsukat. Természetesen ezek is mind ottmaradtak.

Grosschmid István és Macourek Béla egy-egy repülőgépen hagyta el a teret, előbb Újvidéket érintve Budapesten szállottak le. Személyes felszerelésük az enyémmel együtt teherautókra kerültek és sose láttuk azokat viszont... Így történhetett meg, hogy Macourek Béla hamarabb érkezett Budapestre.”<sup>90</sup>

Ezzel szemben egy másik verzió szerint „az összeomlaskor Maklár repülőgépen hagyta el Cattarót, de az igen kedvezőtlen légköri viszonyok miatt Mostarnál kénytelen volt leszállni. Itt gépét elvették, de engedték vonaton hazautazni.”<sup>91</sup> A történések illetően lefolyása azért is valószínűbb, mert az iganói repülő állományából származó gépnek a későbbi magyar repülőcsapatok kimutatásaiban semmiféle nyomát nem találni.

<sup>88</sup> AUSMM No. 66 Wing, Royal Air Force. Weekly Air Operations Report, No. 32. NA AIR 1/459/15/312/83. Report from 66 and 67 Wings of bomb raids in the Adriatic.; NA AIR 1/2130/207/101/1. Weekly summary of operations: Adriatic Group, R.A.F.; *Sokol* 1967. 602. o.; *Schupita* 1983. 242. o.

<sup>89</sup> *Blume – Casirati* 1992/2. 115–117. o.

<sup>90</sup> MKKMA, Kézirattár, 294/966. sz. 134. o.

<sup>91</sup> *Julier* 1936.

*Élet a világháborút követően*

Macourek Béla hazaérkezése után az üllői családi birtokra ment, gazdálkodással tartotta fenn magát, hivatalos okmányokban gazdatisztként nevezték meg.<sup>92</sup> A családra azonban – ahogy a korábbiakban már említésre került – egyre nehezebb idők köszöntöttek.<sup>93</sup>

Bár a világháború repülőinek legnagyobb része folytatta a szolgálatot az újonnan felállított magyar repülőcsapatok kötelékében, Macourek távol maradt a repüléstől: sem a Népköztársaság, sem a Tanácsköztársaság, de a későbbi Nemzeti Hadsereg repülőerőinél sem teljesített szolgálatot. Amikor Horthy Miklós 1921-ben megalapította a Vitézi Rendet, Macourek az elsők között kapta meg a címet, az indoklás azonban hiányzik.

Bátran kijelenthető, hogy – bár ez nem volt egyedül eset – Macourek Béla háborúban nyújtott kiemelkedő teljesítményét nem honorálták kellőképpen. Míg mások jóval kevessebbért is magas kitüntéseket kaptak, Macourek példaértékű bevetései és öt légi győzelme mellett is csak a Tiszti Vitézségi Éremig jutott.<sup>94</sup> Végül jóval a világháború befejezése után, kérelmére, a katonai Mária Terézia-rend elismerte vitéz magatartását, és 1931. október 3-án – azaz 13 évvel a háború után – a rend káptalanja 14., egyben utolsó ülésén 28 magyar tiszt között Macoureknek is odaítélte a Tiszti Arany Vitézségi Érmét.<sup>95</sup>

Talán épp azért vett részt a volt tartalékos repülőtisztok bajtársi összjövetelének szervezésében, hogy a fenti kitüntetési kérelem benyújtása okán újfent kapcsolatba kerüljön a volt bajtársakkal. Az 1932. április 5-én 20.00-ra a Ferenciek tere 7. szám alatti Spolarich vendéglőbe meghirdetett rendezvény volt ugyanis az első ilyen jellegű találkozó a világháború befejezése óta. A rendezésben a Flik 1/J-nél szolgált beosztottja, komjátszegi dr. Szentkirályi Ákos tartalékos főhadnagy megfigyelő volt segítségére.<sup>96</sup>

Macourek számos kortársához hasonlóan megváltoztatta családnevét, 1929 őszétől Maklár Béla néven élte tovább életét.<sup>97</sup> Okleveles gazdaként az apai vonalat követve a mezőgazdaságban igyekezett boldogulni.<sup>98</sup> A világgazdasági válság hatásai azonban nem kerültek el a hazai gazdákat, így őt és családját sem. Egészen odáig fajultak a dolgok, hogy 1929-ben a Magyar Mezőgazdák Szövetkezete végrehajtás indítását kérte Maklár ellen, amelynek alapját a kezdeményező mellett a m. kir. Kincstár, a Budapesti Takaré- és Vásárpénztár Rt., továbbá két magánszeméllyel szemben fennálló, összesen 25 818 pengő 64 fillér tőkekövetelés és azok járulékai képezték. A monori királyi járásbíróság december

<sup>92</sup> Egyes dokumentumokban Macourek lakcíménél Alsóbrány tűnik fel. Sajnos nem lehet megállapítani, hogy meddig élt Üllön, és amennyiben elköltözött, akkor ezt mikor tette.

<sup>93</sup> Valószínűleg ezzel hozható összefüggésbe Macourek (Maklár) Béla és társai birtokában lévő Budapest, Károly körút 12. szám alatti ingatlan illetőségének átruházása Fleischmann Samu és neje részére 150 000 aranykorona értékben. *Budapesti Hírlap*, 1925. augusztus 2. 17. o.

<sup>94</sup> Létezőn adatok arról, hogy 1918. augusztus elején Macoureket már felterjesztették a Tiszti Arany Vitézségi Éremre, továbbá októberben a Tiszti Ezüst Vitézségi Éremre, a Lipót Rendre, valamint az I. osztályú Vaskorona Rendre, ezek azonban már valószínűleg nem kerültek elbírálásra, mivel a Macourek (Maklár) Béláról készült késői, egyenruhás fotókon ezek nem láthatóak.

<sup>95</sup> Tisza István és Muhr Ottmár posztumusz kitüntetése. *Budapesti Hírlap*, 1932. január 13. 3. o.; A Mária Terézia-Rend utolsó káptalanja. *Pesti Hírlap*, 1932. január 13. 5. o.; A Mária Terézia-Rend utolsó káptalanja. *Pesti Napló*, 1932. január 13. 6. o.; Tisza István grófnak a legnagyobb harctéri kitüntetést adományozta a Mária Terézia rend káptalanja. *Újság*, 1932. január 13. 3. o.

<sup>96</sup> A volt tartalékos repülőtisztok bajtársi összjövetele. 8 *Órai Újság*, 1932. március 27. 8. o.

<sup>97</sup> Hivatalos rész. *Budapesti Közlöny*, 1929. szeptember 7. 1. o.

<sup>98</sup> 1928-ban például spárgagyökeret kínált eladásra egy ilyen jellegű újság hirdetési hasábjain. Eladás. *Köztelek*, 1928. február 16. 282. o.

27-i döntése értelmében a végrehajtást lényegében valamennyi, Maklár nevére a helyi telekkönyvbe jegyzet ingatlan résztulajdonra kiterjesztette – köztük olyanra is, amelyen az édesanyja haszonélvezete volt. Az árverést eredetileg 1930. március 31-én 14.00-ra tűzték ki az üllői községháza helyszínnel,<sup>99</sup> majd a telekkönyvi hatóság utóajánlatra újabb árverést tűzött ki, október 18-án 15.00-ra.<sup>100</sup>

Csupán az újságokból nyerhető értesülés arról, hogy Maklár Béla 1939 tavaszán eljegyezte Dely Judit Máriát,<sup>101</sup> részleteket azonban a leszármazottak sem tudnak. Annyi azonban bizonyos, hogy az eljegyzésből nem lett esküvő. Az eljegyzés felbontásra került, Maklár ugyanis 1941. február 21-én Torma Nagy Juliannával kötött házasságot Szolnokon.<sup>102</sup> Házasságukból egy fiú született, Béla, 1942. április 1-jén Budapesten. A férj már a házasságuk idején az Első Magyar Általános Biztosító Társaság mezőgazdasági károkkal foglalkozó kárbecslők felügyelője volt, vitás esetek, rendkívül nagy káresemények miatt járta az országot. A tisztséget gyakorlatilag haláláig töltötte be.

A második világháború alatt azonban egy másik komoly megbízást is kapott, méghozzá a m. kir. gazdasági felügyelői szolgálatnál. Az 1921-ben létrehozott szervezet a földművelésügyi minisztérium fennhatósága alá tartozott, állami tisztviselőit pedig felsőfokú mezőgazdasági végzettségűek alkották. A vármegyei és járási rendszerben felépülő szervek feladata elsősorban a minisztérium tájékoztatása volt a mezőgazdasági viszonyokról, kezdeményezéseik megvalósítása a működési területükön, továbbá a minisztérium képviselői hivatali eljárásokban, és elvégezték lényegében a mezőgazdasági igazgatás keretében felmerülő tennivalókat.<sup>103</sup>

Maklárt 1941. január 1-jén nevezték ki (ideiglenes minőségű) gazdasági gyakornokká.<sup>104</sup> Máramaroszigeten, Máramaros vármegye gazdasági felügyelőségén kapott beosztást gyakornokként.<sup>105</sup> A Kovács Sándor vezetése alatt álló szervnél a következő évben már segédfelügyelői rangban tevékenykedett<sup>106</sup> annak ellenére, hogy év elején felügyelővé nevezték ki (ideiglenes minőségű, IX. fizetési osztály).<sup>107</sup> 1943-ban ennek megfelelő beosztásban járási szintre került, az aknasugatagi járás gazdasági felügyelőjeként,<sup>108</sup> az elvégzett munkáját pedig magasabb fizetési osztályba (VIII.) sorolással honorálták 1944. első napjától.<sup>109</sup>

Maklár Bélát hosszas, súlyos szenvedést követően 1944. július 16-án 23.00-kor Budapesten érte a halál. Temetésére július 20-án 16.00-kor a Farkasréti Temetőben került sor, jelenleg is ott nyugszik a VK 7-es parcellában (régii katonai parcella).

<sup>99</sup> Árverés. 16827/1929. sz. BKHÉ, 1930. január 16. 7. o.

<sup>100</sup> Árverés. 10141/1930. Tkvi. sz. BKHÉ, 1930. szeptember 11. 9. o.

<sup>101</sup> Házasság. *Pesti Hírlap*, 1939. április 12. 9. o.

<sup>102</sup> Házasság. *Pesti Hírlap*, 1941. február 16. 6. o.; Ifj. Maklár Béla szíves közlése.

<sup>103</sup> 1921. évi XLII. törvénycikk a gazdasági felügyelői szolgálatról.

<sup>104</sup> *Köztelek*, 1941. január 12. 34–35. o.

<sup>105</sup> TC 1941. 239. o.

<sup>106</sup> TC 1942. 294–295. o.

<sup>107</sup> *Köztelek*, 1942. január 12. 36–37. o.

<sup>108</sup> TC 1943. 319. o.; TC 1944. 324. o.

<sup>109</sup> *Köztelek*, 1944. január 16. 69. o.

## MELLÉKLET

**Adatok Macourek Béla repülő pályafutásához***Előléptetések, kinevezések*

tartalékos kadét/hadapród – 1911. január 1. (438. rangszám; PVBl. Nr. 46/1910)  
 tartalékos hadnagy – 1914. január 1. (83. rangszám; 70. sz. R. K., 18863/eln. sz. – 1913. december 27.)  
 tartalékos főhadnagy – 1915. november 1. (83. rangszám; 115. sz. R. K.)  
 tábori megfigyelő (Feldbeobachter) – 1917. április 29., tábori megfigyelő jelvény (Luftfahrer-Abzeichen) – 1917. június 20.  
 tábori pilóta (Feldpilot) – 1917. szeptember 20., tábori pilóta jelvény (Feldpilot-Abzeichen) – 1917. október 26.

*Kitüntetései*

<i>Odaítélt kitüntetések</i>	<i>Dátum</i>	<i>Kihirdetve, rendelet száma</i>
Bronz Katonai Érdemérem a Katonai Érdemkereszt szalagján a kardokkal	1915. 02. 10.	19. sz. R. K., 1888/eln. sz. – 1915. febr. 18.; PVBl. Nr.19/1915
Ezüst Katonai Érdemérem a Katonai Érdemkereszt szalagján a kardokkal	1917. 06. 21.	84. sz. R. K., 13507/eln. sz. – 1917. jún. 27.; PVBl. Nr.122/1917
Katonai Érdemkereszt III. osztálya a hadiékítménnyel és a kardokkal	1917. 11. 27.	162. sz. R. K., 26.765/eln. sz. – 1917. dec. 5.; PVBl. Nr. 230/1917
Vaskorona Rend III. osztálya a hadiékítménnyel és a kardokkal	1918. 09. 03.	
Károly Csapatkereszt		
Háborús Emlékérem		
Nemzetvédelmi kereszt		
Tiszti Arany Vitézségi Érem	1931. 10. 03.	9975/eln. 8. – 1931. sz. H. M. rendelet
Vitézi Rend	1921	



Vitéz Maklár (Macourek) Béla repülőaszt pályafutása

*Ellenség feletti bevetései*

	Január	Február	Március	Április	Május	Június	Július	Augusztus	Szeptember	Október	November	December
	<i>Flik 23 (42)</i>											
1917	1	4	1	5	18 <sup>(29)</sup>	5 <sup>(34)</sup>	5 <sup>(37)</sup>	4 <sup>(42)</sup>				
	<i>Flik 6</i>											
1917											6	0
1918	10>			7	14+	16	20					
	<i>Flik 1/J</i>											
1918								?	1			

*Igazolt légi győzelmei*

<i>Időpont</i>	<i>Saját repülőgép</i>	<i>Ellenséges</i>		<i>Helyszín</i>	<i>Megjegyzés</i>
		<i>legénység</i>	<i>repülőgép</i>		
1917. 05. 21. 10.30	H.Br. C.I 129.46		SPAD	Selo	pilóta: Franz Slanina szkv.
1918. 07. 06.	Avi. D.I 238.51	Anderson hdgy. Sivil hdgy.	DH.4 B2149	Fjeri DK	
1918. 07. 06.	Avi. D.I 238.51	Antonio Magnocavallo fhdgy. Giovanni Boero asp. Manlio Candela szds. Leonardo Giuliano fhdgy.	Ca.4146	Mifoli	
1918. 08. 23. 8.10	Avi. D.I 338.02	Corkery hdgy. A. M. Pettit	DH.4 D1761	Punta d'Ostro DNy	
1918. 09. 06. 9.45	Avi. D.I 338.02	R. B. Picken fhdgy. A. F. Hodgskin fhdgy.	DH.4 N6418	Punta d'Ostro DNy	

## BIBLIOGRÁFIA

- Borovszky* 1911. Magyarország vármegyéi és városai. Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye II. Szerk. *Borovszky Samu*. Budapest, 1911.
- 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.
- Czirók* 2006. *Czirók Zoltán: Óceánrepülő a fronton. A Repüléstörténeti Konferencia Közleményei*, 2006. 205–210. o.
- Di Martino* 2013. *Di Martino, Basilio: L’Aviazione italiana e il bombardamento aereo nella Grande Guerra*. Roma, 2013.
- Fehér – Fehérné* 2016. *Fehér László – Fehérné Fazekas Anett: Macourek Lajos (1886–1926). Üllői hírmondó*, 2016. augusztus. 12. o.
- Felszeghy* 1939. A magyar tüzér. A magyar tüzérség története. Szerk. *Felszeghy Ferenc*. Budapest, 1939.
- Gentili – Varriale* 1999. *Gentili, Roberto – Varriale, Paolo: I Reparti dell’aviazione italiana nella Grande Guerra*. Roma, 1999.
- Glaise-Horstenau* 1938. Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914–1918. Hrsg. *Edmund Glaise von Horstenau*. Bd. 7. Kriegsjahr, 1918. Wien, 1938.
- Görgey*, 1935. A volt m. kir. kassai 5. honvéd-huszárezred története 1868-tól 1918-ig. Szerk. *Görgey Miklós*. Budapest, 1935
- Grosschmid* 1939. *Grosschmid István: Légiharc. Magyar Szárnyak*, 12. (1939) 19. o.
- Grosz – Haddow – Schiemer* 1993. *Grosz, Peter M. – Haddow, George – Schiemer, Peter: Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*. Mountain View, California, 1993.
- Halpern* 2015. *Halpern, Paul G.: The Naval War in the Mediterranean 1914–1918*. Routledge, 2015.
- Julier* 1936. *Julier Ferenc: Magyar hősök. Függetlenség*, 1936. április 26.
- Meindl* 2004. *Meindl, Karl: Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen. Italienische Front, 1. Teil, 1917*. Haid, 2004.
- Meindl* 2005. *Meindl, Karl: Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen. Italienische Front, 2. Teil, 1917*. Haid, 2005.
- Meindl – Schroeder* 1997. *Meindl, Karl – Schroeder, Walter: Brandenburg D.I*. Stratford, 1997.
- Merényi* 1984. *Merényi László: A cattarói matrőzfelkelés*. Budapest, 1984.
- O’Connor* 1986. *O’Connor, Martin: Air Aces of Austro-Hungarian Empire, 1914–1918*. Mesa, 1986.
- Schroeder – Tötschinger* 1984. *Schroeder, Walter – Tötschinger, Bernhard: Phönix Marine Jagdeinsitzer 1917–1918. (ÖFH Nachrichten, Sonderheft Nr. 10)*. Wien, 1984.

<i>Schroeder – Tötschinger</i> 1989.	<i>Schroeder, Walter – Tötschinger, Bernhard</i> : Luftsiege der Flik 1. 1914–1918. (ÖFH Nachrichten Sonderheft Nr. 17.) Wien, 1989.
<i>Schupita</i> 1983.	<i>Schupita, Peter</i> : K.u.k. Seeflieger. Koblenz, 1983.
<i>Schwarte</i> 1921.	Der Weltkrieg um Ehre und Recht. Bd. 5. Der österreichisch-ungarische Krieg. Hg. <i>Max Schwarte</i> . Berlin, 1921.
<i>Sokol</i> 1967.	<i>Sokol, Hans Hugo</i> : Österreich-Ungarns Seekrieg 1914–1918. Graz, 1967.
<i>Varriale</i> 2014.	<i>Varriale, Paolo</i> : I caduti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra. Roma, 2014.
<i>Blume – Casirati</i> 1992/1.	<i>Blume, August G. – Casirati, Alberto</i> : The Italian Campaign in Macedonia and Albania 1915–1918. <i>Over the Front</i> , 7. (1992) No. 1. 3–23. o.
<i>Blume – Casirati</i> 1992/2.	<i>Blume, August G. – Casirati, Alberto</i> : The Italian Campaign in Macedonia and Albania 1915–1918. <i>Over the Front</i> . 7. (1992) No. 2. 3–23. o.

RÖVIDÍTÉSEK

Akvi.	Tiszti anyakönyvek
AUSMM	Archivio Ufficio Storico Marina Militare
BKHÉ	A Budapesti Közlöny Hivatalos Értesítője
HL	Hadtörténelmi Levéltár, Budapest
Kitünt jav.	I. világháborús kitüntetési javaslatok
LA	Luftfahrtarchiv
LFT Bef.	Kommando der k.u.k. Luftfahrtruppen, Befehl
Mb	Monatsberichte
MMKMA	Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma
NA	National Archives
NFA	Neue Feldakten
ÖStA KA	Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv
PA	Personalakt
RK	Rendeleti közlöny a Magyar Királyi Honvédség számára. Személyes ügyek
TC	Tiszti Címtár



*Macourek Béla tartalékos főhadnagy (a fotó bal szélén) tiszttársai körében, valószínűleg a keleti fronton*



*Macourek egy tüzelőállásban lévő üteg mellett*



*Macourek (balról a második) hátországi kiképző tisztként*



*A Wiener Neustadt-i repülőtiszt-i iskolában egy kiképző repülőgép hátsó ülésében*





*Életkép a Flik 23-nál. Balról a harmadik személy Macourek Béla*



*A Flik 23 bevetésre kész repülőgépei, a kép előterében a beöltözött repülőszemélyzet (Macourek jobbról a második)*





*A Flik 6 Hansa-Brandenburg C.I típusú felderítőgépe (68-as sorozat), civil hölgyvendéggel és haditengerész tiszttel. Balról az első Macourek Béla, a harmadik Törs Tibor hadnagy, a század megfigyelő tisztje*



*A Flik 6 tisztjei helybeliekkel a tiszti étkeзде és szálló előtt 1917-ben.  
1. Macourek Béla tart. főhadnagy 2. Jeszenszky Imre főhadnagy 3. Zimány János főhadnagy  
4. Georg Doskočil hadnagy 6. Alfred Heissenberger hadnagy*



*Macourek a 338.02 jelű  
Aviatik D.I típusú vadászgépével Igaló  
repülőterén. A ferde piros-fehér-zöld sáv  
a gép törzsén Macourek személyes jelzése*



*Maklár Béla 1940 augusztusában*



*Macourek századparancsnokként igalói szobájában*

*Zoltán Czirók*

THE CAREER OF AIR FORCE OFFICER VITÉZ BÉLA MAKLÁRY (MACOUREK)

*(Summary)*

The research article would like to introduce the career of a representative of Hungarian descent of the new branch of military, the air force which appeared a century ago.

Béla Macourek started his career as a mounted artillery officer, he fought at the Serbian front, then worked in the hinterland as a training officer. In the autumn of 1916 he applied to the Imperial Air Troops (K. u. K. Luftfahrtruppen) where after his examination as a reconnaissance officer he was seconded to one of the aviation companies of the Italian front. As a participant of the air war of the Italian front he drew attention to himself with his successful air reconnaissance activities and he also won air battles. Since he was also trained as a pilot, in November 1917 he was seconded to the front of Albania which counted as a front of moderate importance and gave little chance to soldiers to prove their bravery. However, it did not prevent Macourek from becoming a war hero as the head pilot of the only one Austro-Hungarian air force company, both on earth and in air. His air victories, romantic military actions and military awards based a serious career to him: he was appointed to the commander of the air troops that defended the most important navy base of the Austro-Hungarian Monarchy in the Bay of Cattaro in the summer of 1918. This position counted as the peak of his career, and he performed this duty as prominently as his earlier missions. The averting of the British air raids becoming more and more frequent was so successful in cooperation with the navy fighters that in 1918 the British military leadership was forced to stop the actions against the base, considering the vast losses.

*Zoltán Czirók*

DIE FLIEGERLAUFBAHN VON VITÉZ BÉLA MAKLÁRY (MACOUREK)

*(Resümee)*

Die Studie möchte das Leben und die Soldatenlaufbahn eines herausragenden Vertreters der Fliegertruppen ungarischer Herkunft vorstellen, derjenigen Waffengattung, die vor einem Jahrhundert neu erschienen war.

Béla Macourek hatte seine Karriere als berittener Honved-Artillerieoffizier begonnen und als solcher an der serbischen Front gekämpft, bevor er im Hinterland als Ausbilder tätig war. Im Herbst 1916 meldete er sich bei den k. u. k. Luftfahrtruppen, wo er nach dem Absolvieren der Ausbildung zum Beobachteroffizier zu einer Fliegerkompanie der italienischen Front abkommandiert wurde. In einem bedeutenden Teil des Jahres 1917 lenkte er als Teilnehmer des immer größere Ausmaße annehmenden Luftkrieges mit seinen erfolgreichen Aufklärungsflügen die Aufmerksamkeit auf sich und verbuchte auch einen Luftsieg. Da er zwischenzeitlich an einer Pilotenausbildung teilgenommen hatte, wurde er ab November 1917 an die albanische Front abkommandiert, die zu dieser Zeit von mäßiger

Bedeutung war und den Soldaten zugleich nur ziemlich wenige Möglichkeiten bot, sich auszuzeichnen. All dies hinderte jedoch Macourek nicht daran, als Hauptpilot der einzigen österreichisch-ungarischen Fliegerkompanie Bleibendes zu schaffen – sowohl an Land als auch in der Luft. Seine weiteren Luftsiege und an einen Roman erinnernden Kriegstaten bildeten neben seinen Auszeichnungen die Grundlage für eine bedeutende Beförderung: Im Sommer 1918 wurde er zum Kommandanten des Fliegerverbandes ernannt, der zum Schutz der Bucht von Kotor (Cattaro), einer der wichtigsten Kriegsmarinernenbasen der Monarchie, aufgestellt worden war. Diese Position galt als Spitze seiner beruflichen Laufbahn, und auch diese Aufgabe versah er, ähnlich wie alle früheren, hervorragend. Sie wehrten die immer häufiger werdenden britischen Luftangriffe zusammen mit den Jagdfliegern der Kriegsmarine derart erfolgreich ab, dass die britische militärische Führung im September 1918 gezwungen war, die Einsätze gegen die Basis mit Blick auf die unverhältnismäßig großen Verluste einzustellen.

*Zoltán Czirók*

LA CARRIÈRE DE VITÉZ BÉLA MAKLÁRY (MACOUREK) DANS L'AVIATION  
MILITAIRE

*(Résumé)*

L'étude souhaite présenter la vie et la carrière militaire d'un représentant exceptionnel d'origine hongroise de l'arme de l'aéronautique, une arme créée il y a un siècle.

Béla Macourek a commencé sa carrière comme officier d'artillerie à cheval en combattant sur le front serbe, puis il était instructeur à l'arrière. En automne 1916, il a rejoint les troupes d'aviation de l'armée impériale et royale où il a réussi une formation d'officier observateur avant d'être envoyé dans un escadron aérien sur le front italien. En 1917, il s'est distingué en reconnaissances et il a même remporté une victoire aérienne dans la guerre aérienne qui n'a cessé de s'intensifier. Étant donné qu'il a aussi suivi une formation de pilote entre-temps, il fut envoyé sur le front albanais en novembre 1917. Ce front considéré comme de moindre importance a offert peu d'occasions aux militaires pour s'illustrer, ce qui n'a pas empêché Macourek de faire des exploits tant sur terre que dans l'air comme chef pilote du seul escadron austro-hongrois. Ses victoires aériennes successives et ses faits d'armes dignes d'un roman lui ont valu des distinctions et une promotion importante : en été 1918, il fut nommé commandant de l'unité aérienne créée pour défendre les bouches de Cattaro, une des bases navales les plus importantes de la Monarchie. Ce poste était le sommet de sa carrière et il a remarquablement accompli sa mission comme ses missions précédentes. Avec les avions de chasse de la marine, ils ont réussi à défendre la base des raids aériens britanniques toujours plus fréquents. En septembre 1918, le commandement britannique était contraint d'arrêter ces attaques en raison de leurs pertes disproportionnées.

*Золтан Цирок*

ВОЗДУШНАЯ КАРЬЕРА ЛЁТЧИКА ВИТЯЗЬЯ БЕЛА МАКЛАРИ (МАЦОУРЕК)

*(Резюме)*

Исследование желает представить жизнь и военную карьеру одного исключительного представителя венгерского происхождения военно-воздушных сил, в появившемся вновь сто лет назад виде оружия.

Бела Мацоурек начал свою карьеру офицером конной артиллерии, и как таковой воевал на сербском фронте и позже работал в тылу в качестве инструктора. Осенью 1916-ого года он прибыл на службу в императорски и королевские Военно-Воздушные Силы ВВС (к. у. к. Luftfahrttruppen), где после окончания подготовки офицера-наблюдателя его откомандировали в одну военно-воздушную роту итальянского фронта. В значительной части 1917-ого года участвуя во всё большем размахе разворачивающейся авиационной войны он привлек на себя внимание своими успешными авиаразведками и одержал победу в воздухе. Между тем временем, пройдя подготовку в качестве пилота, он был отправлен на Албанский фронт с ноября 1917-ого года, который тогда считался фронтом умеренной значительности, и этим одновременно предоставлял довольно мало возможностей для солдат отличиться. Все это не припятствовало Мацоурек в создании заметного следа являясь главным пилотом единственной австро-венгерской авиароты – как в небе так и на земле. В дополнение к его почестям, его новейшие авиа победы и подвигающие в роман военные подвиги основали для него серьёзное выдвижение: летом 1918-ого года он был назначен командующим лётного подразделения, созданного для защиты залива Каттаро, считаемого одной из самых важных военно-морских баз Монархии. Эта позиция считалась вершиной его карьеры, и, как и все предыдущие задания, он превосходно выполнил и эту задачу. Устранение становившихся все более плотных британских воздушных атак военно-морскими истребителями так результативно получилось, что в сентябре 1918-ого года британское руководство вынуждено было остановить ведения боя с учётом непропорционально больших потерь.