

PERSONÁLIE

ĽUDOVÍT DAIT – POĽNÝ PILOT RAKÚSKO- -UHORSKÉHO LETECTVA

JURAJ ČERVENKA

ČERVENKA, Juraj: Ľudovít Dait – Field Pilot of the Austro-Hungarian Air Force. *Vojenská história*, 2, 21, 2017, pp 162-167, Bratislava.

In the published material, the author introduces the readers to the life stories of the Austro-Hungarian Air Force pilot of Slovak origin, Ľudovít Dait. He was born on 2 January 1894 in the municipality of Cajla (nowadays a part of Pezinok). After the outburst of the World War 1, he was presumably recruited for the Hungarian Home Guard. In 1916, he joined the air unit, Fliegerkompagnie 9, which operated at the airport Podhajce at Ternopil' in Halič. In 1917, he was transferred to Fliegerkompagnie 1 in Novi Sad. He died on 30 August 1917 during a flight accident and was buried in Novi Sad. During his short life, he received several accolades – Charles Military Cross, II. Class Silver Medal for Bravery and I. Class Silver Medal for Bravery. The text is suitably accompanied by photographs of Ľudovít Dait, his pilot license, preserve in the Small Carpathian Museum in Pezinok, as well as the Hansa – Brandenburg biplane. Military History. Austria-Hungary. World War 1. Air Force. Personal data. Ľudovít Dait – Pilot of Slovak Origin.

Príslušníci rakúsko-uhorských leteckých oddielov pochádzali zo všetkých kútov mnohonárodnostnej monarchie, pričom počas prvej svetovej vojny operovali nad bojiskami v rôznych častiach Európy. Aj nad tzv. severovýchodným frontom, šírými plánami Haliče, lietali rodáci z dnešného Slovenska. A hoci nie všetci sa zapísali do histórie leteckej vojny tak výrazne, ako napr. úspešné letecké esá, bez nich by história *K. u. k. Luftfahrtruppen* nebola kompletná. K nim patril i mladík spod Malých Karpát – poľný pilot šikovateľ Ľudovít Dait. Od jeho tragickej smrti uplynie v auguste 2017 už 100 rokov.

Ľudovít Dait sa narodil v Cajle pri Pezinku 2. januára 1894, jeho otec Ján pochádzal z Cajle a pracoval ako stolár (kolár), matka Rozália, rodená Burianová, bola zo Šenkvic. Manželia Daitovci, vyznaním rímski katolíci, mali štyri deti – okrem Ľudovíta staršie dcéry Annu a Johanu, a mladšieho Karola.¹ Aj budúci letec išiel v otcových stopách a vyučil sa remeslu stolára.² Podrobnejšie informácie o jeho službe po vypuknutí prvej svetovej vojny nepoznáme, môžeme iba konštatovať, že patril k uhorskej kráľovskej domobrane.³

¹ Rodokmeň rodiny Daitovcov. Za poskytnutie údajov z matrik ďakujeme manželom Zlate a Jozefovi Šindlerovcom, príbuzným Ľudovíta Daita.

² Vojenský historický archív Bratislava (ďalej len VHA), Zbierka vojenských matrik: Poľný superiorát Bratislava, B-16.

³ K.u.k.Kriegsministerium, Verlustliste ausgegeben am – 1919, číslo 708, s. 17. Dostupné na: https://kramerius.army.cz/search/i.jsp?pid=uuid:6b980390-1630-11df-b3c0-0013d398622b&q=Verlustliste#periodical-periodicalvolume-periodicalitem-page_uuid:4db63770-1c6b-11df-893c-0013d398622b

Viacerí mladíci s technickým vzdelaním či vyučením remeselníci si po určitom čase strávenom na fronte podávali žiadosti o prijatie k letectvu, v čom im nadriadení často vyhovel. Manuálna zručnosť a technické vzdelanie sa totiž aviatikom pri obsluhu lietadiel zišli.⁴ Rady rakúsko-uhorských letcov dopĺňali na druhej strane aj veteráni pozemných bojov, ktorí po zranení neboli schopní ďalšej služby v poli. Ľudovít Dait získal 8. mája 1916 uhorský pilotný preukaz s poradovým číslom 76. Rakúsko-uhorský letec spravidla absolvoval niekoľkomesačný výcvik.⁵

Frontovú službu si cajlanský rodák plnil pri leteckej jednotke *Fliegerkompagnie 9*, skrátene Flik 9, dislokovanej na poľnom letisku v Podhajce (juhozápadne od Ternopil'u) vo východnej Halíči. Piloti a leteckí pozorovatelia Fliku 9 mali za úlohu najmä pozorovať frontovú líniu a územie ovládané nepriateľom a následne informovať vlastné pozemné jednotky. Príslušníci tejto leteckej rotý sa tiež pod vedením veliteľa poľného pilota kapitána Franza Rabitscha podieľali na nočných misiách, prípadne zo vzduchu navádzali pomocou rádia delostreleckú paľbu. Podľa správy z júla 1916 aviatici Fliku 9 pozorovali pozície nepriateľského ruského delostrelectva, taktiež i ženíjne vybudovanú obranu nepriateľa. K júlu 1916 tvorili letecký park jednotky Flik 9 dva stroje typu Lloyd C. II s motormi s výkonom 145 koní, dva stroje typu Oeffag C.I s motormi s výkonom 160 koní a jeden stroj typu Hansa-Brandenburg C.I s motorom s výkonom 160 koní. Jeden dvojплошник používali letci výlučne na výcvik.⁶

O príkladnej službe Ľudovíta Daita svedčí správa kapitána Franza Rabitscha⁷, v ktorej

⁴ Budúci letec musel zväčša prejsť lekárskou prehliadkou, pri ktorej sa zisťoval zdravotný a psychický stav žiadateľa, ostrosť jeho videnia a citlivosť na farby, prípadné problémy s ušami, dýchacími cestami, ako aj strach z výšok a náchylnosť na morskú chorobu. V správe leteckej jednotky Flik 43 zo septembra 1917 sa napr. píše, že vojenským pilotom sa mohol stať ten, kto absolvoval najmenej 3 mesiace uspokojivej služby na fronte, dosiahol vek 20 rokov a nepresiahol vek 33 rokov, bol morálne i psychicky spôsobilý, dostatočne inteligentný a dostatočne ovládal nemecký jazyk. Pozri napr.: SCHIEMER, Peter. *Die Albatros (Oefflag) Jagdflugzeuge der k. u. k. Luftfahrtruppen*. Graz : Hubert Weishaupt Verlag, 1984, s. 219. ISBN 3-900310-15-7. Pozri tiež: DESOYE, Reinhard. *Die k. u. k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918*. Wien : Eigenverlag, 2001, s. 193.

⁵ Pilotný preukaz Ľudovíta Daita, Archív Malokarpatského múzea v Pezinku.

⁶ Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv Wien, Luftfahrtruppen (ďalej KAW-LFT), Karton Nr. 182, Monatsberichte Flik 9: Berichte über Tätigkeit – Juli 1916.

⁷ Poľný pilot kapitán Franz Rabitsch patrila k významným a aktívnym príslušníkom *K. u. k. Luftfahrtruppen*. Tento rodák z Korutánska slúžil v priebehu roka 1915 na Balkáne, kde sa ako letecký pozorovateľ a technický dôstojník jednotky Flik 6 zúčastnil napr. nočného bombardovacieho náletu na čiernohorské mesto Cetinje, útoku proti francúzskym vojenským plavidlám a množstva pozorovacích letov nad čiernohorskou a albánskou krajinou. Predtým, ako začiatkom mája 1916 prevzal úlohu veliteľa Fliku 9, absolvoval pilotný výcvik v nemeckom Hamburgu, dokonca na krátky čas navštívil aj západný front. V novembri 1916 nahradil kapitána Rabitscha vo velení jednotky rodák zo Sedmohradska a neskorší dôstojník rumunského vojenského letectva poľný pilot kapitán Alfred Dahinten. Franz Rabitsch bol totiž prevelený na taliansky front, kde velil bombardovacej *Fluggeschwader I*. „*Rád by som po vojne našiel využitie v erárnej leteckej fabrike či továrni na motory, aby som rozšíril svoje praktické skúsenosti získané službou v poli,*“ píše sa v jednom z osobných listov Franza Rabitscha. Slová však zostali iba prianím. Kapitán Franz Rabitsch zahynul v stíhačke Hansa-Brandenburg D.I (výrobné číslo 28.01) pri nehode počas skúšobného letu na letisku Divacca 1. marca 1917. KAW-LFT, Personalakten Hptm. Rabitsch Franz: Vormerkblatt, Dienstzettel – 9. 10. 1916, Persönlich Bitten oder Meldungen bezüglich technischer Dienstverwendung. „*Ich würde nach dem Kriege die Verwendung in einer ärarischen Flugzeug-oder Motorenfabrik anstreben, um meine im Felde praktisch erworbenen Kenntnisse zu erweitern.*“ Pozri tiež: MEINDL, Karl. *Chronik des Fluggeschwader I*. Wien : ÖFH Nachrichten - Sonderheft 8, 1983, s. 12.

odporúča jeho prijatie do radov poľných pilotov: „*Desiatnik Dait si počas doterajších letov nad nepriateľským územím počínal veľmi zručne. 27. júla mal nad nepriateľským územím poruchu motora (zlomenie ojnicného ložiska). Desiatnik Dait pokojne preletel front a za vlastnými líniami pristál na obilnom poli, jeho stroj neutrpel ani najmenšie poškodenie.*“ Dait následne získal nielen Odznak poľného pilota⁸, ale aj prestíž a príplatok k mesačnému žoldu – v prípade poddôstojníkov suma predstavovala 120 korún.⁹

V auguste 1916 veliteľ Rabitsch úspešne navrhol Ludovita Daita na povýšenie do čatárskej hodnosti.¹⁰ V tom čase sa posádka Fliku 9 presunula z dôvodu prebiehajúcej Brusilovovej ofenzívy z letiska v obci Podhajce na západnejšie položenú základňu Wierzbolowce.

Dvojica rakúsko-uhorských aviatikov – poľný pilot čatár Ludovít Dait a pozorovateľ poručík v zálohe Paul Mayer¹¹ – dostala 5. októbra 1916 za úlohu pozorovací let na trase Rohatyn – Lysonia – Berezhany – Rohatyn. Letcov z Fliku 9 však napadli nad obcou Potutory ruskí protivníci v dvoch strojoch Voisin. Hoci vďaka Daitovej pilotáži a Mayerovej streľbe bol pilot jedného z Voisinov prinútený sa stiahnuť a následne pristáť, paľba z druhého ruského stroja zasiahla palivovú nádrž a krídla viacúčelového rakúsko-uhorského dvojplôšnika typu Oeffag C.I (výrobné číslo 51.22). Cajlanskému rodákovi sa napokon podarilo s poškodeným strojom núdzovo pristáť na domácom letisku vo Wierzbolowce, obaja aviatici boli nezranení.¹²

K najväčším nástrahám letcov nad haličským bojiskom patrili poveternostné podmienky, napr. ešte medzi 15. a 22. júlom 1916 posádky Fliku 9 nevzlietali z dôvodu intenzívnych dažďov.¹³ V januári 1917 zase letisko Wierzbolowce bičovali silné snehové prehánky a víchrice, lietadlá boli navyše odstavené v stanoch, v ktorých vlhkosť a nízke teploty škodili už i tak nespoľahlivým motorom a krehkým konštrukciám. „*S pomocou oddielu zajatých ruských vojakov sme dokázali vybudovať novú prístupovú cestu*

⁸ KAW-LFT, Personalakten – Korp. Dait Lajos. Ernennung zum Feldpiloten, 30. Juli 1916. „*Korp. Dait hat sich bei den bisherigen Flügen über dem Feind sehr geschickt benommen. 27. Juli trat oben dem Feind ein Motordefekt (Pleuelstangenlagerbruch) ein. Mit grosser Ruhe landete Korp. Dait hinter den eig. Linien in einem Getreidefeld, ohne dass der Apparat die geringste Havarie erlitt.*“

⁹ Držiteľ odznaku musel preukázať napr. letecké schopnosti, technické znalosti, vedomosti o meteorológii a navigácii či schopnosť obsluhy palubných zbraní, fotografovania a práce s mapou. Po rozhodnutí z novembra 1916 mohol pilot (*Flugzeugführer*) získať Odznak poľného pilota (*Feldpilotenabzeichen*) po vykonaní najmenej desiatich „letov nad nepriateľom“ – teda preletov ponad nepriateľské pozície, pričom operácia trvala minimálne dve hodiny a bola pri nej, podľa možností, splnená úloha. Pozri napr.: RAJLICH, Jiří. *Na křídlech světové války*. Cheb : Svět křídlel, 2014, s. 150. ISBN 970-80-87567-48-7.

¹⁰ KAW-LFT, Personalakten – Korp. Dait Lajos. Auszug aus der Beförderungseingabe der obigen Kompanie, August 1916.

¹¹ Dôstojník židovského pôvodu z Viedne dosiahol počas prvej svetovej vojny tri potvrdené víťazstvá. V každom z tejto trojice leteckých bojov dostal Mayerov stroj zásah, či už pri paľbe ruských letcov či vojakov zo zeme. Paul Mayer napokon skončil v ruskom zajatí, odkiaľ neskôr ušiel. Po prvej svetovej vojne emigroval do USA, kde podnikal v automobilovom priemysle. KAW-LFT, Personalakten – Lt. Mayer Paul. Vormerkblatt. Pozri tiež: MEINDL, Karl. *Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen, Russische Front 1917 – 1918*. Wien : ÖFH Nachrichten Sonderheft 29, 2002, s. 45, 103.

¹² Informácie k spomínanému leteckému boju, avšak i k iným operáciám rakúsko-uhorského letectva v danom období: BLUME, August G. *The Russian Military Air Fleet in World War I. Volume 2: Victories, Losses, St. George Awards, Romanian and French Awards*. Atglen: Schiffer Military History, 2010, s. 58. ISBN 978-0-7643-3352-1.

¹³ KAW-LFT, Karton Nr. 182, Monatsberichte Flik 9: Berichte über Tätigkeit – Juli 1916.

k letisku,“ uvádza sa v mesačnej správe Fliku 9.¹⁴ V polovici februára 1917 sa chlapi z Fliku 9 sťahovali opäť, ich prechodným bydliskom sa stalo poľné letisko Kragla pri Narajów-Miasto.¹⁵

Ľudovít Dait slúžil pri jednotke Flik 9 do apríla 1917¹⁶. 23-ročný šikovateľ pri leteckej nehode zahynul 30. augusta 1917. V tom čase však už pôsobil pri útvaru *Fliegerersatzkompanie 1*, skrátene Flek 1, dislokovanom v Novom Sade¹⁷, kde rakúsko-uhorskí letci prechádzali základným výcvikom.¹⁸ Letecký park roty tvorili v lete 1917 najmä stroje typu Hansa-Brandenburg B. I – pre cvičné úlohy pomerne rozšírené lietadlá produkované v leteckej továrni v rakúskom Fischamende.¹⁹ Je pravdepodobné, že Dait pri Fleku 1 slúžil ako letecký inštruktor, neraz totiž z bojových operácií psychicky a fyzicky unavení letci požiadali o prevelenie do zázemia, k nejakému zo školiacich útvarov. Získal viaceré vyznamenania – Karolov vojenský kríž, Striebornú medailu za statočnosť II. triedy a Striebornú medailu za statočnosť I. triedy.²⁰ Šikovateľ Ľudovít Dait bol pochovaný 1. septembra 1917 na rímskokatolíckom cintoríne v Novom Sade.²¹

Meno Ľudovíta Daita nájdeme aj na pamätníku obetiam prvej svetovej vojny pri pezinskom farskom kostole Nanebovzatia Panny Márie. V prvej svetovej vojne však zahynul aj ďalší príslušník rodiny Daitovcov – Ľudovítov bratranec a vojak bratislavského 72. pešieho pluku František Dait.²²

¹⁴ KAW-LFT, Karton Nr. 182, Monatsberichte Flik 9: Berichte über Tätigkeit – Jänner 1917. „Mit Hilfe einer Abteilung gefangenen Russen würde ein neue Zufahrtstrasse zum Flugfeld gebaut.“

¹⁵ KAW-LFT, Karton Nr. 182, Monatsberichte Flik 9: Berichte über Tätigkeit – Feber 1917.

¹⁶ KAW-LFT, Karton Nr. 182, Monatsberichte Flik 9: Verzeichnis über die bei den Fliegerkompagnien eingeteilten Flugzeugführer, Beobachteroffiziere, Flugzeugwärter und Werkmeister – April 1917. V apríli 1917 sa Ľudovít Dait uvádza ešte ako čatár.

¹⁷ KAW-LFT, Personalakten – Korp. Dait Lajos. Anmerkung, 30. VIII. 17 bei der Flek 1 tödlich gestürzt.

¹⁸ HAUKE, Erwin – SCHROEDER, Walter – TÖTSCHINGER, Bernhard. *Die Flugzeuge der k. u. k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914 – 1918*. Graz : H. Weishaupt Verlag, s. 139. ISBN 3-900310-46-7.

¹⁹ KAW-LFT, K. u. k. Fliegerersatztruppe, Tagesbefehle, Karton Nr. 17, August 1917.

²⁰ Pilotný preukaz Ľudovíta Daita, Malokarpatské múzeum v Pezinku.

²¹ VHA, Zbierka vojenských matrik: Poľný superiorát Bratislava, B-16.

²² Narodil sa v Cajle v roku 1898. Padol 21. augusta 1917 pri obci Bilje v dnešnom západnom Slovinsku, počas talianskej ofenzívy známej aj ako 11. bitka na rieke Soča, ktorá si celkovo na oboch stranách vyžiadala viac než 250 000 mŕtvych, nezvestných, zranených či zajatých. Príčinou smrti Františka Daita boli strelné zranenia hlavy, hrude a brucha, pričom o dva dni neskôr, 23. augusta 1917, bol pochovaný na vojenskom cintoríne v obci Zalošče. Tohto vojaka zase pripomína pamätník obetiam prvej svetovej vojny blízko cajlanského kostola. VHA, Zbierka vojenských matrik: Rakúsko-uhorské oddiely, R-362.



Uhorský letecký preukaz
 Ľudovíta Daita vydaný
 8. mája 1916, papierové
 prúžky vypočítavajú rôzne
 vyznamenania držiteľa -
 Zdroj: Malokarpatské
 múzeum Pezinok.

Poľný pilot Ľudovít Dait so svojím mladším bratom Karolom – na letcovom pravom náprsnom vrecku zreteľne vidieť pripnutý Odznam poľného pilota, na ľavej strane Dait nosil Striebornú medailu za statočnosť I. triedy a Striebornú medailu za statočnosť II. triedy (tzv. veľkú a malú striebornú). Na golieri za hodnostným označením nosili príslušníci rakúsko-uhorského letectva malé kovové balóny.

Zdroj: Malokarpatské múzeum Pezinok.



Dvojplôšník Hansa-Brandenburg C.I (výrobné číslo 64.31) jednotky Flik 9, vyrobený v budapeštianskej fabrike UFAG, vzlieta na poľnom letisku Kragla, rok 1917 –

Zdroj: Wikimedia – Österreichische Nationalbibliothek.