

VOJENSKÝ PILOT C. A K. LETECTVA ALEXANDER GALBAVÝ A JEHO NASADENIE NA RUSKOM FRONTE

JURAJ ČERVENKA

ČERVENKA, J.: Military pilot of the I. and R. Air Force Alexander Galbavý and his deployment on the Russian front. *Vojenská história*, 2, 26, 2022, pp 45-56, Bratislava

In this study, the author tries to introduce the activities of Alexander Galbavý, a native of present-day Slovakia, who served as a member of the Austro-Hungarian Air Force on the north-eastern battlefield from August 1915 to May 1916. During his last operational flight, he did not return to the base of his *Flik 20* unit near the Volyn town of Luck, ending up in Russian captivity. In this relatively short time he made 37 operational flights, 29 of them over the enemy territory, which the author presents in this paper. Due to their varied purpose and course under often difficult weather conditions, they give a fairly concise picture of the tasks and obstacles an Austro-Hungarian aviator had to perform and overcome on the so-called Russian battlefield during the World War I.

Keywords: Alexander Galbavý, Austro-Hungarian aviator on the Russian battlefield, World War I.

Alexander Galbavý sa narodil 24. mája 1893 v Detve, mal najmenej sedem súrodencov, jeho otec Šimon Galbavý bol remeselníkom. Priezvisko Galbavý v minulosti v Detve rezonovalo najmä v súvislosti s rodinou, ktorá sa venovala produkcii syrov a bryndze.¹ Ukončil šesť ročníkov ľudovej školy a dva ročníky meštianskej školy v Budapešti.² Alexandra Galbavého môžeme radiť k slovenským priekopníkovi aviatiky. Leteckou technikou sa totiž zaoberal už pred prvou svetovou vojnou, ako mechanik pôsobil na budapeštianskom letisku Rákósmező, kde sa zdržiavali viacerí uhorskí priekopníci lietania, vrátane dolnozemského Slováka Andreja Kvasza.³

Začiatky vo *Fliku 10*

Od 12. augusta 1915 patrila *Korporal* (desiatnik) Alexander Galbavý k pilotom leteckej roty *Flik 10*, kam bol prevelený z výcvikovej jednotky, tzv. leteckej náhradnej roty *Flek 6*, umiestnenej vo Viedenskom Novom Meste. Jeho predošlá frontová služba v iných armádnych telesách sa v archívnych dokumentoch nespomína, ako jeho domovské vojenské teleso sa uvádza letectvo, presnejšie *k. u. k. Luftschifferabteilung* (vzduchoplavecký oddiel), predchodca *k. u. k. Luftfahrtruppen*.⁴ Spolu s Galbavým slúžilo v leteckej jednotke

¹ Matka Alexandra Galbavého sa v matrike uvádza ako Emília Pechová. V armádnom spise Alexandra Galbavého sa však ako dátum jeho narodenia uvádza 16. máj 1893. Matriky krstených, farnosť Detva: 1880-1897. Dostupné na: www.familysearch.org.

² Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv Wien – Luftfahrtruppen (ďalej ÖStA/KA-LFT), Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Beschreibung, 28/12/1915.

³ *Prvý letecký deň v Iglove*. Rukopis publicistu Jána Petrika. Podľa niektorých zdrojov sa lietajúcim strojom a leteckej technike venovali aj bratia Alexandra Galbavého – Karol a Rudolf.

⁴ Podľa niektorých zdrojov Alexander Galbavý pôvodne slúžil v pluku poľného delostrelectva číslo 16. Bolo pomerne rozšírenou praxou, že príslušník delostreleckej jednotky sa hlásil k rozvíjajúcemu sa letectvu –

Flik 10 viacero zaujímavých osobností rakúsko-uhorského letectva, niektorí mali spojitosť aj s územím dnešného Slovenska. Veliteľ *Fliku 10 Feldpilot Hauptmann* (ekvivalent hodnosti kapitán) Erich von Kahlen pochádzal z Komárna, medzi dôstojníkov jednotky patrili aj pozorovateľ *Oberleutnant* (nadporučík) František Čík narodený v Rači.⁵ K príslušníkom *Fliku 10* ďalej patrili aj budúce známe letecké esá – *Feldpilot Feldwebel* (šikovateľ) Karl Urban (päť potvrdených víťazstiev, z toho štyri na ruskom fronte ako pilot *Fliku 10*), *Leutnant in der Reserve* (poručík v zálohe) Kurt Nachod (päť potvrdených víťazstiev, z toho päť na ruskom fronte ako pozorovateľ *Fliku 20*) a *Oberleutnant in der Reserve* Otto Jäger (sedem potvrdených víťazstiev, z toho šesť na ruskom fronte ako pozorovateľ *Fliku 10* a pilot *Fliku 27*).⁶ Vo februári 1916 začal svoju službu vo *Fliku 10* ako pozorovateľ a technický dôstojník zodpovedný za technické vybavenie jednotky *Leutnant in der Reserve* Stefan Bastyr, neskorší priekopník vojenského letectva nezávislého Poľska.⁷ V období pôsobenia Alexandra Galbavého vo *Fliku 10* slúžilo v tejto jednotke spolu 21 členov leteckého personálu.⁸

Vo *Fliku 10* plnil Galbavý najmä lety spojené s navádzaním delostreleckej paľby pomocou rádia, tzv. ďalekým i detailným prieskumom, ale aj presunom z letiska na letisko a prevozom rôzneho vojenského zariadenia a prostriedkov, jeho letecká rota spadala do operačného priestoru rakúsko-uhorskej 4. armády a plnila jej potreby. V priebehu augusta 1915 absolvoval svojich prvých sedem letov, zakaždým ovládal lietadlo Albatros B.I 21.20, pričom takmer v polovici prípadov plnil úlohy v značne sťažených poveternostných podmienkach – za hmly, dažďa a nízkej oblačnosti.

Vôbec prvým operačným letom Alexandra Galbavého bol 14. augusta 1915 približne hodinový prelet so strojom Albatros B.I 21.20 z poľného letiska v Kurówe na miesto ďalšieho pôsobenia *Fliku 10* v Kocku. Náročnejšou misiou bol let z 25. augusta 1915 nad oblasťami dnešných bieloruských miest Kamenec, Kobryn a Brest,

vojenskej zložke s delostrelectvom úzko kooperujúcej. ÖStA/KAW-LFT, Karton 182, Monatsberichte, Flik 10. Verzeichnis über die bei der Fliegerkompagnien eingeteilten Flugzeugführer, Beobachteroffiziere und Flugzeugwärter, VIII 1915. VEINFURTER, Robert. *Das Fliegende Personal der k. u. k. Fliegerkompagnien im Ersten Weltkrieg*. Wien : ÖFH 2017, s. 274.

⁵ *Feldpilot Hauptmann* Erich von Kahlen, absolvent Tereziánskej vojenskej akadémie, patrili k predvojnovým priekopníkom aviatiky. V apríli 1914 sa stal veliteľom letiska Thalerhof pri Grazi a následne i miestneho *Flugparku 10*, z ktorého po vypuknutí vojny vznikol *Flik 10*. Ako veliteľ *Fliku 10* pôsobil do decembra 1916, aj neskôr zastával rôzne veliteľské funkcie. Zomrel v Grazi vo veku nedožitých 99 rokov. František Čík začal v januári 1916 pilotný výcvik v školiacom útvere *Flek 1* dislokovanom v Novom Sade, v júni 1916 sa stal poľným pilotom, začiatkom nasledujúceho mesiaca nastúpil k jednotke *Flik 12* operujúcej na sočskom fronte. *Feldpilot Oberleutnant* František Čík padol 31. októbra 1916 v leteckom boji s talianskymi stíhačmi. Viac o týchto letcoch: ČERVENKA, Juraj. *Lietali pod vlajkou monarchie. Rakúsko-uhorskí vojenski letci z územia Slovenska v rokoch 1914-1918*. Martin : Matica slovenská 2020, 192 s.

⁶ VEINFURTER, R. *Das Fliegende Personal*, c. d., s. 57-58.

⁷ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 6, Personalakten, Lt. i. d. R. Bastyr Stefan. *Ergänzungsblatt für die Beschreibung der Oberoffiziere und Fähnriche mit techn. Vorbildung bezw. techn. Verwendung*, 10. Februar 1916.

⁸ Medzi pilotov patrili *Hauptmann* Erich von Kahlen (veliteľ), *Oberleutnant* Bruno Bechinie-Lazan (zástupca veliteľa), *Feldwebel* Ferdinand Konschel, *Feldwebel* Dragutin Novak, *Feldwebel* Karl Urban, *Korporal* Thoma Ivandrea a *Zugsführer* Hermann Rost. Medzi pozorovateľov patrili *Leutnant in der Reserve* Stefan Bastyr, *Oberleutnant* Vinzenz Martinek, *Oberleutnant* František (Franz) Čík, *Oberleutnant* Julius Csicsery von Csicsery, *Oberleutnant* Andreas von Kammerer, *Oberleutnant in der Reserve* Philipp von Grünne, *Leutnant in der Reserve* Kurt Nachod, *Oberleutnant in der Reserve* Otto Jäger, *Oberleutnant* Ladislav Korbuly, *Oberleutnant* Wilhelm von Kolowrat, *Oberleutnant in der Reserve* Hans von Wurcian, *Major* Wilhelm Hoffory, *Fähnrich in der Reserve* Hans Löffler a *Kadett Aspirant* Robert Liebisch. VEINFURTER, R. *Das Fliegende Personal*, c. d., s. 57-58.

keď za takmer štyri hodiny prekonal 310 km a jeho stroj prenasledovali tri ruské lietadlá.⁹ August 1915 bol pre príslušníkov *Fliku 10* charakteristický aj častou zmenou základní – Galbavý slúžil na poľných letiskách v Kurówe, Kocku, Bialke a Styrzynieci.¹⁰ Tieto presuny, ako aj celkové nasadenie *Fliku 10*, prebiehali v súlade s aktuálnou situáciou na bojisku, keď sa po úspešnej, tzv. gorlickej ofenzíve Centrálnych mocností posúvala frontová línia smerom na východ.

Zmeny v dislokácii

V priebehu septembra 1915 menil *Flik 10* znova svoje pôsobiská, už koncom predošlého mesiaca sa totiž jednotka zo základne Styrzyniec odsťahovala. „28. VIII. všetky lietadlá odleteli do Lublinu (aj Albatros B.I 21.20 pilotovaný Galbavým – pozn. J. Č.), 2. IX. tam bola rota naložená, 6. IX. prišla rota do Sokaľu a po vyložení mala oddych do 7. IX. (príprava vozňov), 8. IX. odchod zo Sokaľu cez Żółkiew, Kamionku do Stojanówa, tam príchod 11. IX. na letisko, 17. IX. odchod zo Stojanówa, v Bludówe vyrozumení o ústupe, 18. IX. odchod z Bludówa do Gorochówa (Gorochiv – pozn. J. Č.), tu do 4. X. na letisku,“ píše sa v dokumente mapujúcom dislokáciu *Fliku 10*.¹¹ Spomínaný ústup nastal po spustení ruského protiútoku vo Volyni, rakúsko-uhorskí vojaci sa museli dočasne vzdať aj nedávno dobytej pevnosti Luck. Alexander Galbavý ukončil ďalších sedem letov, znova všetky vo svojej osvedčenej 21.20-ke, za obzvlášť náročný by sme mohli hodnotiť diaľkový prieskumný let z 23. septembra 1915. Znova prevládalo nepriaznivé počasie, Galbavý prelietaval za značnej oblačnosti nad územím 20 km za ruskými líniami vo výške 1 300 m.

V závere septembra 1915 útočili sily Centrálnych mocností na ruské Rovno (Rivne), s touto operáciou bol spojený aj Galbavého vyše štyri hodiny trvajúci diaľkový let spojený s fotografovaním nad Luckom, Mlynovom a Targovicou (Targovycja a Mlyniv).

A hoci 28. septembra 1915 pršalo, Alexander Galbavý splnil ďalší rozkaz a letel z Gorochiva do severnejšieho Torčinu a späť, z dôvodu „doručenia prostriedkov na prevádzku“.¹²

Už 25. septembra 1915 veliteľ *Fliku 10* *Hauptmann* Erich von Kahlen poslal telegram na veliteľstvo k. u. k. *Luftfahrtruppen* a žiadal zaradiť Alexandra Galbavého medzi poľných

⁹ V priebehu roka 1915 dochádzalo k leteckým súbojom na ruskom fronte ešte pomerne zriedka, rakúsko-uhorské letectvo dosiahlo za celý rok na severovýchodnom bojisku iba 5 potvrdených víťazstiev. Pre porovnanie – v roku 1916 to bolo 68 a v roku 1917 najmenej 85. No hlásenia o vzdušných konfrontáciách s Rusmi sa vyskytujú aj v dokumentoch *Fliku 10*. Napr. 27. októbra 1915 sa musel pozorovateľ *Oberleutnant* Vinzenz Martinek, neskorší veliteľ *Fliku 34D* dislokovaného na talianskom fronte, brániť dvom gulometmi vyzbrojeným ruským lietadlám. ÖStA/KA-LFT, Karton 29, Personalakten, Hptm. Martinek Vinzenz. Belohnungsantrag, 26. 11. 1915. RAJLICH, Jiří. *Na křídlech světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*. Cheb : Svět křidel, 2014, s. 338-346.

¹⁰ Všetky štyri lokality sa nachádzajú v súčasnom Poľsku, v čase prvej svetovej vojny išlo o obsadené ruské územie. ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Verzeichnis über die im Monate August 1915 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer Kpl. Galbavy.

¹¹ Kým Lublin dnes patrí medzi najväčšie poľské mestá (pred prvou svetovou vojnou územie Ruska), Sokaľ už leží na Ukrajine (v minulosti patrilo do rakúskej Haliče). Rovnako aj dnešná Žovkva, Kamjanka-Buzka a Stoyaniv. Bludów dnes poznáme pod názvom Myrne, nachádza sa v ukrajinskej Volyni, rovnako ako Horochiv. Počas prvej svetovej vojny išlo o zabraté ruské územie. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 182, Monatsberichte, Flik 10. An das Kommando d. K.u.K. Luftfahrtruppen in Wien – Feldpost 255, am 17. 8. 1917.

¹² ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Verzeichnis über die im Monate September 1915 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer Kpl. Galbavy.

pilotov a povýšiť do hodnosti *Zugsführer* (čatár).¹³ Danú hodnosť aj titul *Feldpilot* (poľný pilot) napokon Galbavý začiatkom októbra 1915 aj získal.¹⁴

Nasledujúci mesiac zahájil Alexander Galbavý diaľkovým prieskumným letom spojeným s fotografovaním a svojou vôbec najdlhšou misiou, 1. októbra 1915 prekonal za 5 hod., 15 min približne 450 km na trase Gorochiv-Klevan-Sarny-Klevan-okolo Dubna-Luck-Gorochiv. Posádka 21.20-ky navyše hlásila útok nepriateľského lietadla a dva zásahy do vlastného stroja. Séria 18 letov v Albatrose B.I 21.20 sa pre Alexandra Galbavého skončila 16. októbra 1915, keď ďalší z jeho diaľkových prieskumných letov prebiehal pri búrlivom vetre s rýchlosťou 20 m/s. Už spomenutý *Leutnant in der Reserve* Kurt Nachod, brniansky rodák a neskoršie letecké eso, vzlietol po prvýkrát do akcie 20. októbra 1915, keď dostal rozkazom tzv. detailný prieskum nad Klevanom a Olykou. Stroj Hansa-Brandenburg B.I 05.12 vtedy pilotoval práve Galbavý. Napokon 21. októbra 1915 Galbavý ukončil svoj šiesty let v mesiaci, 400 km dlhá prieskumná misia v 05.12-ke bola spojená s bombardovaním ruského zborového veliteľstva v Gorodku pri meste Rovno.¹⁵ V hláseniach rakúsko-uhorských leteckých jednotiek z prvej svetovej vojny sa často vyskytujú konštatovania o nepripravenosti nováčikov na frontovú službu, a hoci veliteľ Kahlen v prípade Kurta Nachoda oceňoval jeho technické vedomosti, spomínal i potrebu ďalšieho výcviku: „*Podľa buzoly ešte nikdy neletel, hoci princípy práce s buzolou ovláda.*“¹⁶

Lietadlový park *Fliku 10* v tom čase, presnejšie k 23. októbru 1915, pozostával z dovedna piatich prevádzkyschopných strojov – konkrétne lietadiel Albatros B.I 21.20 a 21.21 a Hansa-Brandenburg B.I 05.11, 05.12 a 05.21.¹⁷ Vtedy bol už *Flik 10* dislokovaný na poľnom letisku v koncom septembra 1915 znova dobytom volynskom Lucku, z hľadiska histórie *k. u. k. Luftfahrtruppen* pomerne významnej leteckej základni. Spomenutý stroj 21.20 bol však z lietadlového parku jednotky čoskoro odpísaný, 25. októbra 1915 s ním počas cvičného letu havaroval *Korporal* (desiatnik) Thoma Ivandrea.¹⁸

Problémy zimy 1915 – 1916

Ťažké poveternostné podmienky trápili letcov z *Fliku 10* aj v priebehu novembra 1915, od 14. do 22. novembra 1915 a potom od 24. do 28. novembra 1915 prevládalo v oblasti „*nepriaznivé, búrlivé počasie a sneženie*“. Galbavý musel dva lety prerušiť z dôvodu poruchy

¹³ Titul poľný pilot patril letcovi s istými skúsenosťami, často o jeho udelení rozhodovali práve úspešne dokončené bojové lety počas frontovej služby. ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Telegramm aus s Gorochow 165, -24, -4/401.

¹⁴ ÖStA/KA-LFT, c. d., Verordnungsblatt für das k. u. k. Heer, Nr. 160, Personalangelegenheiten, 9.10.1915. Dostupné na: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/view/uuid:fcfc230a-0916-40db-9c49-851077ccacc0?page=uuid:6591b2a9-52a8-11e7-883b-005056b73ae5&fulltext=alexander%20galbavy>.

¹⁵ ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Verzeichnis über die im Monate Oktober 1915 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer: Zugsf. Alexander Galbavy. ÖStA/KA-LFT, Karton 32, Personalakten, Oblt. Nachod Kurt. Verzeichnis über die im Monate Oktober 1915 durchgeführten Flüge. Beobachter: Lt. Kurt Nachod.

¹⁶ Kurt Nachod však neskôr dosiahol spomínaných päť potvrdených víťazstiev, ako pozorovateľ slúžil v jednotkách *Flik 10*, *Flik 20* a *Flik 28* a ako pilot v bombardovacej jednotke *Flik 101G* (posledné dve na talianskom fronte). Napokon podľahol zraneniam utrpeným pri leteckej nehode počas cvičného nočného letu 8. mája 1918. ÖStA/KA-LFT, Karton 32, Personalakten, Oblt. Nachod Kurt. Bericht über Lt. Nachod 14./11. 1915.

¹⁷ Krátko predtým však boli dve lietadlá z piatich odoslané na opravu do Lvova. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 182, Monatsberichte, *Flik 10*. Telegramm aus Betrieb 153, Nr. 47, ausgegeben am 23/X 1915. Telegramm aus Gorochow 248, 28/9 7/10.

¹⁸ Ivandrea nehodu prežil, neskôr patril k príslušníkom leteckých jednotiek *Flik 14* a *Flik 20*. VEINFURTER, R. *Das Fliegende Personal*, c. d., s. 58.

motora, v priebehu mesiaca napokon ukončil jediná misiu, 29. novembra 1915, keď diaľkový prieskumný let spojený s fotografovaním prebiehal na trase Luck-Klevan-Antonivka-Polici-Klevan-Luck pri teplote mínus 21 stupňov Celzia. V stroji Hansa-Brandenburg B.I 05.27 prekonal za 3 hod., 10 min okolo 300 km.¹⁹ Výpadky motorov lietadiel patrili k častým technickým problémom na severovýchodnom bojisku – nízke teploty, obzvlášť počas letov vo výške nad 3 000 m, mali totiž negatívny vplyv na mazanie pohonných jednotiek.²⁰

Operačné akcie v posledný mesiac roka zahájil Alexander Galbavý 6. decembra 1915 diaľkovým prieskumom, ktorý sa síce nepodaril, no zároveň spolu s ďalšími rakúsko-uhorskými letcami úspešne útočil na ruské ciele v Klevane, keď jeho pozorovateľ zhodil z 05.27-ky tri bomby.²¹ Do konca roka ešte v rovnakom stroji úspešne absolvoval dva diaľkové prieskumné lety, ten prvý 7. decembra 1915 pri rýchlosti vetra 16 m/s, druhý 15. decembra 1915, keď dopadla z Galbavého lietadla jedna bomba na Stavok.²² Poveternostné podmienky v závere roka 1915 potom znemožnili výraznejšiu leteckú aktivitu posádok z *Fliku 10*.²³

Z dokumentu vypracovaného koncom roka 1915 veliteľom *Fliku 10* Kahlenom sa môžeme dozvedieť viaceré informácie o osobnostných vlastnostiach Alexandra Galbavého. Jeho nadriadený ho videl ako rozhodného a mocného poddôstojníka, spoľahlivého a uzatvoreného vojaka, znamenitého a pokojného pilota. Kahlen uvádzal iba niekoľko nedostatkov svojho podriadeného – hoci Galbavý dobre ovládal problematiku motorov, niektoré práce zvládal vraj „pomaly“. Síce voči nadriadeným prejavoval zdvorilosť, no bol ľahko popudlivý. Čo sa týka Galbavého pilotných zručností, mal skúsenosti s ovládaním strojov Etrich Taube, Lohner C, Albatros B.I. Aviatik B.I, Hansa-Brandenburg B.I a zrejme aj Lloyd C.II.²⁴

Inšpekcia následníka trónu

V januári 1916 boli štyri lety Alexandra Galbavého spojené s diaľkovým prieskumom a bombardovaním nepriateľských pozícií.²⁵ Nepochybne tou najzaujímavejšou však bola misia z 20. januára 1916. Galbavý so svojim pozorovateľom totiž z letiska Luck odštartoval v stroji Hansa-Brandenburg B.I 05.28 už po zotmení o 7 hod., 30 min, za hodinu a pol aviacii prekonal 150 km, pričom okrem neprijemného vetra s rýchlosťou 20 m/s hlásili

¹⁹ ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Verzeichnis über die im Monate November 1915 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer Zgsf. Galbavy.

²⁰ ENGLUND, Peter. *Schönheit und Schrecken: Eine Geschichte des Ersten Weltkriegs, erzählt in neunzehn Schicksalen*. Berlin : Rowohlt Verlag 2011, s. 418. ALBRICH, Thomas – HAGEN, Nikolaus. *Österreich-Ungarns Fliegerasse im Ersten Weltkrieg 1914 – 1918*. Innsbruck : Universitätsverlag Wagner, 2019, s. 273.

²¹ Táto misia je uvádzaná ako let v eskadre (*Geschwaderflug*). Klevan 6. decembra 1915 bombardoval aj stroj Hansa-Brandenburg B.I 05.29 s pozorovateľom *Oberleutnantom* Františkom Čikom. ÖStA/KA-LFT, Karton 8, Personalakten, Oblt. Cik Franz. Verzeichnis über die im Monate Dezember 1915 durchgeführten Flüge. Beobachter: Oblt. Franz Čik.

²² ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Verzeichnis über die im Monate December 1915 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer: Zgsf. Feldpilot Galbavy Alexander.

²³ ÖStA/KA-LFT, Karton 52, Personalakten, Oblt. Res. Wurzian Hans. Verzeichnis über die im Monate November 1915 durchgeführten Flüge. Beobachter: Oblt. i. d. Res. Dr. Wurzian Hans.

²⁴ ÖStA/KA-LFT, ref. 2.

²⁵ Posádky roty Flik 10 plnili rozkazy často nezávisle od seba, napr. kým Galbavý vzlietol v stroji 05.28 počas 3. aj 18. januára za účelom diaľkového prieskumu, v priebehu týchto dní vykonávali ďalší letci tzv. detailný prieskum. V priebehu týchto dní bol vo vzduchu napr. aj stroj 05.28, jeho posádka však vykonávala tzv. detailný prieskum. ÖStA/KA-LFT, Karton 52, Personalakten, Oblt. Res. Wurzian Hans. Verzeichnis über die im Monate Jänner 1916 durchgeführten Flüge. Beobachter: Oblt. Ritter v Wurzian.

aj zhodenie dvoch bômb na Klevan. V prípade náletu na Deražne z 29. januára 1916 sa bombový náklad uvádza s váhou 15 kg, posádku stroja s číslom 05.28 tvorila znova dvojica Nachod-Galbavý.²⁶ Zoznam misií Alexandra Galbavého, ako poľného pilota *Fliku 10*, uzatvorili dva februárové prieskumné lety spojené s fotografovaním, naposledy 4. februára 1916, keď ovládal Albatros B.I 22.13 a spolu s pozorovateľom *Oberleutnantom* Ladislausom von Korbuly bombardoval ciele v Zdobunive.²⁷ Galbavý bol v mesačnom hlásení *Fliku 10* za február 1916 uvádzaný ako čerstvý držiteľ Striebornej medaily za statočnosť I. triedy.²⁸ Príslušníci *Fliku 10* začali február 1916 jedným zaujímavým zážitkom, o ktorom najlepšie napovie správa spísaná veliteľom Kahlenom: „*Hlásim, že 1. februára 1916, o 1 hod 30 min poobede, vykonali inšpekciu Fliku 10 jeho cisárska výsosť arcivojvoda a následník trónu, s pánom veliteľom jeho excelenciou generálom pechoty Křitekom, pánom náčelníkom armádneho generálneho štábu generálmajorom von Berndtom, všetkými generálmi a dôstojníkmi generálneho štábu c. a k. 4. armády a 4. armádneho etapného veliteľstva. Jeho cisárskej výsosti arcivojvodovi Karolovi Františkovi Jozefovi boli demonštrované lietadlá, všetky technické zariadenia, všetky ručné palné zbrane a bomby. Ukázané bolo vyhodnotenie fotografií v evidenčnej karte. Boli predvedené viaceré cvičné lety a blízko letiska zhodená jedna 10 kg karbonitová bomba. Jeho cisárska výsosť sa milostivo a uznateľne vyjadrila o doterajších vynikajúcich leteckých výkonoch a pochválila všetkých dôstojníkov, poddôstojníkov-pilotov a mužstvo jednotky.*“²⁹

Prevelenie k *Fliku 20*

Od 10. februára 1916 *Zugsführer* Alexander Galbavý patril k príslušníkom novozriadenej leteckej jednotky *Flik 20*, ktorá bola taktiež dislokovaná v Lucku.³⁰ Iba o niekoľko dní neskôr počítal *Flik 10* svojho prvého padnutého letca, po leteckom boji z 20. februára 1916 podľahol 22. februára 1916 ťažkým zraneniam pozorovateľ *Major* (major) Wilhelm Hoffory, pilotom počas tejto osudovej akcie bol *Feldpilot Oberleutnant* Bruno Bechinie-Lazan.³¹ S *Flikom 20* Alexander Galbavý úspešne absolvoval iba päť prieskumných letov, pričom zakaždým bolo jeho lietadlo zo zeme ostreľované ruskými vojakmi. Ako dokazujú

²⁶ ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Verzeichnis über die im Monate Jänner 1916 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer Zgsf. Galbavy.

²⁷ Aj Korbuly, rodák z mesta Orosháza v Békešskej župe, patril k významným postavám rakúsko-uhorského letectva, po absolvovaní pilotného výcviku slúžil ako príslušník jednotiek *Flik 2*, *Flik 41*, *Flik 20* a *Flik 44* na talianskom, ruskom a rumunskom fronte (*Fliku 41* a *Fliku 44* aj velil). ÖStA/KA-LFT, Karton 24, Personalakten, Oblt. Korbuly Ladislaus. ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Verzeichnis über die im Monate Februar 1916 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer: Zgsf. Alexander Galbavy.

²⁸ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 182, Monatsberichte, *Flik 10*. Verzeichnis über die bei der Fliegerkompagnien eingeteilten Flugzeugführer, Beobachterooffiziere, Flugzeugwärter und Werkmeister, II-1916.

²⁹ Generál pechoty Karl Křitek zastával post velitele XVII. armádneho zboru. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 182, Monatsberichte, *Flik 10*. Inspezierung-Meldung, 2. Feber 1916.

³⁰ Okrem Galbavého prešli v tom čase k *Fliku 20* piloti *Zugsführer* Johann Krisch z *Fliku 13*, *Korporal* Thoma Ivandrea z *Fliku 14*, v prípade *Korporala* Juliusa Minara, *Korporala* Franza Zuszmanna a *Korporala* Ladislausa Vaczkoa sa jednalo o premiérové frontové zaradenie v letectve. K pozorovateľom novej jednotky v čase jej vzniku patrili *Oberleutnant* Koloman Fischer z *Fliku 3*, *Oberleutnant* Wilhelm Jenny z *Fliku 11*, *Leutnant in der Reserve* Kurt Nachod z *Fliku 10*, *Oberleutnant* Georg Madarasz z *Fliku 5*, *Kadett in der Reserve* Willibald Hahn, *Kadett in der Reserve* Franz Renyi, *Kadett in der Reserve* Matthias Thaller a *Kadett in der Reserve* Julius Horak (v prípade posledných štyroch išlo o premiérové frontové zaradenie v letectve). Zoznam letcov *Fliku 20* uzatváral veliteľ *Hauptmann* Eugen Czapari. ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Telegramm-Abschrift-Kommando Luftfahrtruppen, Wien 13/2. fliegeretappenpark 4 lemerk 263 8/2 2 20 n. Dienstzettel, Feldpost 101 am 12/III. 1916. VEINFURTER, R. *Das Fliegende Personal*, c. d. s. 97.

³¹ VEINFURTER, R. *Das Fliegende Personal*, c. d., s. 57.

osobné spisy jednotlivých letcov, služba nad frontom sa stávala čoraz rizikovejšia aj z dôvodu ruskej protiletadlovej paľby, aj pre častejšie konfrontácie s ruskými letcami.³²

Najprv 29. marca 1916, vtedy Galbavého pozorovateľ zhodil z paluby stroja Albatros B.I 22.20 na nepriateľské pozície dve bomby.³³ S 22.20-ou dokonca 21. apríla 1916 odštartoval dvakrát, prvý prieskumný len na trase Luck – Stavok – Tsuman'– Berestyane – Postiine –Deražne – Tsuman'– Luck bol dlhší (2 hod., 20 min, 235 km), druhý na trase Luck – Olyka –Žornyšče – Novosilky – Luck zase kratší (1 hod., 5 min, 120 km).³⁴ V apríli 1916 zároveň získal Striebornú medailu za statočnosť II. triedy, z dôvodu poruchy motora musel raz núdzovo pristáť.³⁵ V máji 1916 stihol úspešne ukončiť dve prieskumné misie, obe v stroji Aviatik B.III 33.02, počas tej druhej sa 8. mája 1916 udržiavala vo výške 800 m oblačnosť.³⁶

Približne v tomto období, presnejšie na začiatku júna 1916, tvorili lietadlový park *Fliku 20* tri stroje typu Albatros B.I série 22 a tri typu Aviatik B.III série 33. Na letisku Luck boli zároveň dislokované aj jednotky *Flik 10* a *Flik 27*, dokopy disponovali dvoma desiatkami lietadiel.³⁷ Post veliteľa *Fliku 20* zastával hojne dekorovaný dôstojník *Hauptmann* Eugen Czapari.³⁸ Ďalšou zaujímavou osobnosťou jednotky, najmä z hľadiska spojitosti s územím Slovenska, bol pozorovateľ *Leutnant in der Reserve* Štefan (Stefan, István) von Füzessey, rodák z Bohdanoviec pri Košiciach, ktorý síce k *Fliku 20* nastúpil v apríli 1916, svoj prvý operačný let ale absolvoval až 4. novembra 1916.³⁹ Letci z Lucku so záujmom vnímali prvé potvrdené víťazstvo ich spolubojovníkov v leteckom boji, 5. mája 1916 mali *Feldpilot Zugsführer* Karl Urban a *Leutnant in der Reserve* Otto Jäger z *Fliku 10* v stroji Albatros B.I 22.10 prinútiť núdzovo pristáť za frontovou líniou trojčlennú posádku ruského „*veľkolietadla*“.⁴⁰

³² Napr. *Oberleutnant in der Reserve* Kurt Nachod hlásil iba za máj 1916, keď absolvoval päť letov, dva strety s Rusmi – 4. mája 1916 ostreľoval jeho Albatros B.I 22.18 ruský Farman a 31. mája 1916 sa v rovnakom lietadle zapojil do boja so štvoricou ruských strojov, pričom jeden Farman zostrelil (víťazstvo bolo priznané dvom posádkam z *Fliku 20*, teda štyrom letcom). ÖStA/KA-LFT, Karton 32, Personalakten, Oblt. Nachod Kurt. Verzeichnis über die im Monate Mai 1916 durchgeführten Flüge. Beobachter: Oblt. i. d. R. Kurt Nachod.

³³ ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Verzeichnis über die im Monate März 1916 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer: Zgsf. Fpilot Alexander Galbavy.

³⁴ ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Verzeichnis über die im Monate April 1916 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer: Zgsf.fpilot Alexander Galbavy.

³⁵ VEINFURTER, R. *Das Fliegende Personal*, s. 97.

³⁶ ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Verzeichnis über die im Monate Mai 1916 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer: Zgsf. Alexander Galbavy

³⁷ Začiatkom júna 1916 bolo na poľných letiskách vo Volyni, Haliči a Bukovine dislokovaných 14 *Flikov*. Okrem Lucku boli vo Volyni v prevádzke aj letiská Michalowka (Michajlivka) a Beresteczko (Berestečko). MEINDL, Karl. *Die Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen. Russische Front – 1. Teil 1914 – 1916*. Wien 2001, s. 16-18.

³⁸ Eugen Czapari sa narodil 20. novembra 1883 v Tapolce vo Vesprémskej župe, domovskú príslušnosť však mal v blízkom Sümegu. Po vypuknutí prvej svetovej vojny slúžil ako veliteľ *Fliku 8*, neskôr patril aj k poľným pilotom, pričom bol držiteľom nemeckého leteckého odznaku. K jeho vyznamenaniam patrili napr. aj nemecký Železný kríž II. triedy či Vojenský záslužný kríž III. triedy s vojnovou dekoráciou a mečmi. Napokon zastával post veliteľa III. leteckého náhradného práporu (*Fliegerersatzbataillon III*) nadriadenému výcvikovým náhradným leteckým rotám. ÖStA/KA-LFT, Karton 1, Offizierskarthotek, Czapari Eugen Nr. 453.

³⁹ V novembri 1916 bol však *Flik 20* dislokovaný už na poľnom letisku Wladimir Wołyński (Volodymyr). Štefan von Füzessey sa narodil 18. augusta 1894, v armádnych spisoch bol vedený ako vysokoškolský študent techniky a filozofie v Budapešti, zhodne s dvoma absolvovanými semestrami. Jeho domovským útvarom bol budapeštiansky honvédske pluk poľného delostrelectva č. 1, k jeho jazykovej vybavenosti patrilo aj ovládanie slovenčiny. Počas prvej svetovej vojny absolvoval vyše 90 letov. ÖStA/KA-LFT, Karton 12, Personalakten, Lt. Füzessey Stefan.

⁴⁰ Rakúsko-uhorská posádka najprv bombardovala na zemi upútaný ruský balón a vojenský tréning, následne

Posledný let

Svoju 38. misiu 9. mája 1916 však Alexander Galbavý už nedokončil. „Nevrátil sa. Porucha motora, núdzové pristátie za nepriateľskou líniou. V ruskom zajatí,“ píše sa v pilotovom výpise o vykonaných letoch za 9. máj 1916.⁴¹ „Od 6. mája (sic!) nezvestní poľný pilot Zugsführer Galbavý a Fähnrich (práporčík – sic!) Horak sa podľa zhodenej správy nepriateľského letca nachádzajú v zdraví v ruskom zajatí. Uvedení núdzovo pristáli z dôvodu poruchy motora 6 km za vlastnými líniami,“ uvádza zase telegram leteckého etapného parku číslo 4 (*Fliegeretappenpark 4*) z Lvova⁴² adresovaný koncom mesiaca viedenskému veliteľstvu k. u. k. *Luftfahrtruppen*.⁴³ Kým rakúsko-uhorské pramene z jari 1916 spomínajú iba nešťastnú zhadu okolností, zapríčinenú defektom pohonnej jednotky Aviatiku B.III 33.02, pohľad druhej strany naznačuje aj ďalšie okolnosti zajatia dvojice letcov rakúsko-uhorského *Fliku 20*.⁴⁴ Správa ruskej 8. armády pomerne nejednoznačne konštatuje zvrhnutie nepriateľského lietadla a zajatie pozorovateľa a pilota blízko Chartorysku (Starij Chartorijsk – asi 60 km severovýchodne od Lucku). Podľa tejto lokality a datovania môžeme konštatovať, že pravdepodobne uvádzanú posádku tvorili Galbavý a Horak.⁴⁵ Avšak zaujímavý je aj súpis strát príslušníkov k. u. k. *Luftfahrtruppen* vydaný takmer dva roky po zajatí Galbavého a Horaka, podľa tohto spisu k nemu malo dôjsť po „nepriateľskej činnosti“.⁴⁶

počas takmer polhodinového boja použila guľomet aj karabínu. MEINDL, K. *Die Luftsiege*, s. 38.

⁴¹ ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Verzeichnis über die im Monate Mai 1916 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer: Zgsf. Fpilot Alexander Galbavy.

⁴² Letecké etapné parky mali na starosti preberanie leteckého materiálu, jeho dodávanie leteckým jednotkám v danej oblasti, ako aj jeho opravy. Nachádzali sa približne do jedného dňa pešieho pochodu od frontovej línie. RAJLICH, Jiří. *Príslušníci rakousko-uhorského letectva z českých zemí. Disertační práce*. Praha : Universita Karola 2018, s. 81.

⁴³ Telegram obsahuje aj zmienku o delostreleckom zostrelení lietadla Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.23 s posádkou *Oberleutnant* Ferdinand Schindler a pilot *Korporal* Ludwig Konieczny, títo príslušníci *Fliku 25* skončili v ruskom zajatí 30. mája 1916. ÖStA/KA-LFT, Karton 13, Personalakten, Zgsf. Galbavy Alexander. Telegramm aus ss fliegeretappenpark 4 leंबरк 1113 31/5 12.30 n.

⁴⁴ Letecký historik Victor Kulikov vo svojej práci spomína vzdušný súboj nad dedinou Burkanov, keď posádka dvojmiestneho stroja Sikorsky S-16 v zložení *kornet* (práporčík – jazdecká hodnosť) Jurij Vladimirovič Gilšer (neskoršie letecké eso s piatimi potvrdenými víťazstvami) a *práporčík* (práporčík) Kvasnikov prenasledovala a vo výške približne 2 500 m napadla rakúsko-uhorský Aviatik B.III. Posádka Aviatiku B.III, Kulikovom uvádzaná ako Galbavý a Horak, núdzovo pristála približne 5 km za ruskými líniami, pretože motor ich stroja bol počas vzdušného boja poškodený. Hoci sa rakúsko-uhorskí aviatici pokúšali svoj stroj zapáliť, ich snahu zmaril príchod ruskej jazdy, pričom kavaleristi následne oboch letcov transportovali na najbližšie veliteľstvo. Gilšer a Kvasnikov neskôr získali za svoj úspech Rád svätého Vladimíra IV. triedy s mečmi a mašlou. Uvádzaná dedina Burkanov (Burkaniv) sa však nachádza takmer 200 km južne od Lucku, v tom čase oblasť spadala pod operačné územie ruskej 7. armády. Je teda nepravdepodobné, že nad touto oblasťou 9. mája 1916 operovali práve letci z tohto letiska. Navyše, udalosť sa mala stať až o deň neskôr, 10. mája 1916, ako dokazuje správa ruskej 7. armády: „*Práporčík Jurij Vladimirovič Gilšer (pilot) zo 7. AOI (7. stíhací letecký oddiel – avijacionnyj otrjad istrebitel' – pozn. J. Č.), stíhačka Sikorsky S-16 číslo 201, hlási zrazenie rakúskeho lietadla k zemi pri Burkanove v Haliči*.“ Identifikácia spomínaného „*rakúskeho lietadla zrazeného k zemi*“ 10. mája 1916 zostáva stále nezodpovedaná, uvádzané snahy o podpälenie rakúsko-uhorského lietadla sa však pravdepodobne viažu ku Galbavému a Horakovi a ich pristátu 9. mája 1916. KULIKOV, Victor. *Russian Aces of World War I*. Oxford : Osprey Publishing, 2013, s. 71. BLUME, August G. *The Russian Military Air Fleet in World War I. Volume 2: Victories, Losses, St. George Awards*. Atglen : Schiffer Military History 2010, s. 39.

⁴⁵ BLUME, A. G. *The Russian Military Air*, c. d., s. 39.

⁴⁶ ÖStA/KA-LFT, *Statistisches Verlustliste der k.u.k. Luftfahrtruppen für die Jahre 1914-1916*. In Nachrichtenblatt der k. u. k. Luftfahrtruppen Nr. 9, Wien 28. Februar 1918.

Mimochodom, Julius Horak s rodinnými väzbami vo Viedni, v dobových prameňoch uvádzaný s najvyššou hodnotou *Kadett in der Reserve* (kadet v zálohe), patrilo k vojakom s domovskou jednotkou 79. peší pluk z mesta Otočac (dnešné Chorvátsko). Ako príslušník *k. u. k. Luftfahrtruppen* bol vedený od 1. novembra 1915 a *Fliku 20* od februára 1916, keď prišiel z Leteckej školy pre dôstojníkov vo Viedenskom Novom Meste.⁴⁷

Obe spomenuté jednotky boli ešte dlho po Galbavého zajatí dislokované na ruskom fronte, *Flik 10* do konca roka 1917 a *Flik 20* až do júna 1918, teda už po podpísaní mieru s boľševickým Ruskom, ako súčasť okupačných síl Centrálnych mocností.⁴⁸ Ukoristený Aviatik B.III 33.02 našiel svoje uplatnenie aj v ruskom vojenskom letectve, vieme, že patrilo do lietadlového parku 31. KAO (31. zborový letecký oddiel – *korpusnyj avijacionnyj otrjad*). Viac než rok po ukoristení lietadla, 2. júna 1917, vzlietli skoro ráno v stroji 33.02 pilot *práporščik* Timofei Kravtsov a pozorovateľ *podporúčik* Michail Petrov. Počas ich fotograficko-prieskumnej misie však ruskí letci stretli vo vzduchu nepriateľskú stíhačku, 33.02-ka bola v boji nad oblasťou Guleviči ťažko poškodená, navyše Petrov utrpel vážne zranenia. Nezranený Kravtsov síce dokázal núdzovo pristáť na ruskej strane frontu, konkrétne v operačnom rajóne 57. pešej divízie, 33.02-ku však napokon zničila delostrelecká paľba.⁴⁹

Návrat zo zajatia

V zozname rakúsko-uhorských strát publikovaných v júni 1917 sa ako lokalita umiestnenia zajatého Alexandra Galbavého uvádza Saransk, dnešné hlavné mesto ruskej republiky Mordviansko.⁵⁰ Zajatím sa však pôsobenie v rakúsko-uhorskom letectve pre detvianskeho rodáka neskončilo. Do Rakúsko-Uhorska sa po popísaní prímeria s boľševickým Ruskom vrátil, presnejšie repatriovaný bol 17. júla 1918. Od októbra 1918 bol znova uvádzaný ako príslušník cvičného *Fleku 6* z Viedenského Nového Mesta, navyše absolvoval aj isté odborné preškolenie.⁵¹ Dokonca v radoch letcov zostal Alexander Galbavý aj po skončení prvej svetovej vojny, svoje služby totiž ponúkol, rovnako ako viacerí ďalší veteráni *k. u. k. Luftfahrtruppen*, narodení na území dnešného Slovenska, boľševickej Maďarskej republiky rád. Istý čas bol vedený ako pilot 6. leteckej stotiny, v máji 1919 absolvoval aj niekoľko prieskumných letov v oblasti dnešného severného a severovýchodného Maďarska, resp. slovensko-maďarského pohraničia, a stredného Maďarska (okolie mesta Szolnok a povodie rieky Tisa).⁵² Ďalšie osudy tejto málo známej postavy našej vojenskej histórie zatiaľ nepoznáme.

⁴⁷ ÖStA/KA-LFT, Karton 2, Offizierskarthotek, Horak Julius Nr. 411. VEINFURTER, R. *Das Fliegende Personal*, s. 97.

⁴⁸ Po reorganizácii c. a. k. letectva v lete 1917 dostali obe jednotky zvláštne taktické určenie, mali slúžiť na prieskum a pozorovanie, podporu pozemných jednotiek a navádzanie delostreleckej paľby. Keďže mali byť podriadené divíznemu veliteľstvu – *Divisions-Fliegerkompanie* – niesli označenie *Flik 10D*, resp. *Flik 20D*. RAJLICH, J. *Príslušníci rakousko-uhorského letectva*, c. d., s. 91.

⁴⁹ BLUME, A. G. *The Russian Military Air*, c. d., s. 225.

⁵⁰ Verlustliste ausgegeben am 13./6. 1917. Wien : K. u. k. Kriegsministerium 1917, s. 15. Dostupné na: <http://www.digitalniknihovna.cz/dsmo/view/uuid:a43853f0-1c5f-11df-8025-0013d398622b?page=uuid:a5efc7f0-1c5f-11df-8ba0-0013d398622b&fulltext=alexander%20galbavy>.

⁵¹ Do habsburskej monarchie sa ešte pred májom 1918 vrátil aj Julius Horak. VEINFURTER, R. *Das Fliegende Personal*, s. 274, 282.

⁵² CZIRÓK, Zoltán. Katonai repülőtér Gödöllőn – 1919. In *Haditechnika*, 2013, roč. XLVII, č. 3, s. 48-50.

J. ČERVENKA: MILITÄRPILOT DER K. U. K. LUFTWAFFE ALEXANDER GALBAVÝ UND SEIN EINSATZ AN DER RUSSISCHEN FRONT

Der aus Detva stammende Zugsführer Alexander Galbavý war einer der slowakischen Pioniere der Luftfahrt. Er hatte sich nämlich schon vor dem Ersten Weltkrieg mit der Luftfahrttechnik befasst. Seit August 1915 war er einer der Piloten der Fliegerereinheit Flik 10. Sein erster Einsatzflug war am 14. August 1915 ein etwa einstündiger Flug in einem Albatros B.I 21.20 vom Feldflugplatz in Kurów zum weiteren Einsatzort der Flik 10 in Kock. Eine besonders schwierige Mission war der Flug am 25. August 1915 über die Gebiete der heutigen weißrussischen Städte Kamenec, Kobryn und Brest, als er in fast vier Stunden 310 km zurücklegte und seine Maschine von drei russischen Flugzeugen verfolgt wurde. Am ersten Oktober 1915 absolvierte Galbavý seine bisher längste Mission – in 5 Stunden und 15 Minuten legte er rund 450 km auf der Strecke Gorochiw-Klewan-Sarny-Klewan-um Dubno-Luzk-Gorochiw zurück. Die Besatzung des Albatros 21.20 meldete damals einen Angriff durch ein feindliches Flugzeug und zwei Treffer auf ihre eigene Maschine.

In der Flik 10 dienten mehrere bedeutende Persönlichkeiten der österreichisch-ungarischen Luftwaffe, z. B. flog das spätere Fliegerass Kurt Nachod am 20. Oktober 1915 zum ersten Mal als Beobachter über das Feindgebiet, sein Pilot war der Galbavý. Die Liste der bemerkenswerten Missionen von Alexander Galbavý wird durch den Nachtflug im Zusammenhang mit der Bombardierung von Klewan am 20. Januar 1916 ergänzt. Ab dem 10. Februar 1916 war Zugsführer Alexander Galbavý Mitglied der neu gegründeten Einheit Flik 20, die ebenfalls in Luzk stationiert war. Alexander Galbavý geriet schließlich ebenso wie sein Beobachter Julius Horak in russische Gefangenschaft – mit der Maschine Aviatik B.III 33.02 musste er auf feindlichem Gebiet landen, vermutlich nach „feindlicher Aktivität“. Dank der österreichisch-ungarischen Gefallenenliste vom Juni 1917 wissen wir, dass Galbavý seine russische Gefangenschaft auch in der Stadt Saransk verbrachte, im Juli 1918 repatriert wurde und anschließend wieder in der Luftwaffe der Habsburgermonarchie diente. Nach Ende des Ersten Weltkriegs war er Mitglied der ungarischen 6. Fliegerkompanie und absolvierte mehrere Aufklärungsflüge.

Zoznam použitej literatúry:

ALBRICH, Thomas – HAGEN, Nikolaus. *Österreich-Ungarns Fliegerasse im Ersten Weltkrieg 1914 – 1918*. Innsbruck : Universitätsverlag Wagner 2019, 608 s. ISBN 978-3703009976.

BLUME, August G. *The Russian Military Air Fleet in World War I. Volume 2: Victories, Losses, St. George Awards*. Atglen : Schiffer Military History 2010, 396 s. ISBN 978-0764333521.

CZIRÓK, Zoltán. *Katonai repülőter Gödöllőn – 1919*. In *Haditechnika*, 2013, roč. XLVII, č. 3, s. 48-50.

ČERVENKA, Juraj. *Lietali pod vlajkou monarchie. Rakúsko-uhorskí vojenský letci z územia Slovenska v rokoch 1914-1918*. Martin : Matica slovenská 2020, 192 s. ISBN 978-80-8128-253-9.

ENGLUND, Peter. *Schönheit and Schrecken: Eine Geschichte des Ersten Weltkriegs, erzählt in neunzehn Schicksalen*. Berlin : Rowohlt Verlag 2011, 704 s. ISBN 978-3871346705.

KULIKOV, Victor. *Russian Acces of World War I*. Oxford : Osprey Publishing, 2013, 96 s. ISBN 978-1-78096-059-3.

MEINDL, Karl. *Die Luftsiege der k. u. k. Luftfahrtruppen. Russische Front – 1. Teil 1914 – 1916*. Wien 2001, 96 s.

RAJLICH, Jiří. *Na křídlech světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*. Cheb : Svět křídel 2014, 712 s. ISBN 978-80-87567-48-7.

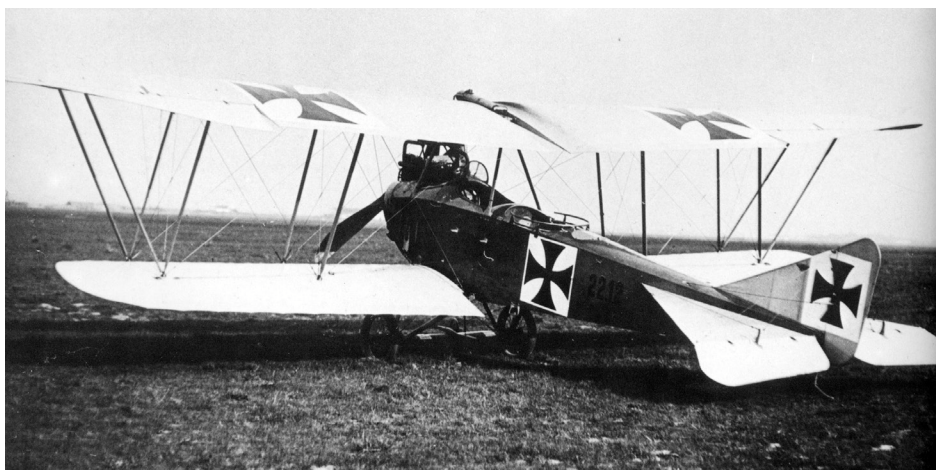
RAJLICH, Jiří. *Příslušníci rakousko-uherského letectva z českých zemí. Disertační práce*. Praha : Universita Karola, 2018, 269 s.

VEINFURTER, Robert. *Das Fliegende Personal der k. u. k. Fliegerkompagnien im Ersten Weltkrieg*. Wien : ÖFH 2017, 348 s. ISBN 978-3-200-05356-4.



Aviatik B.III 33.02 – pôvodne lietadlo *Fliku 20* využívali po zajatí Galbavého a Horaka aj Rusi. Na snímke vidieť stroj v službách ruského 31. KAO, avšak ešte s pôvodnými rakúsko-uhorskými výsostnými znakmi.

Zdroj: archív Jiřího Rajlicha



Jeden zo strojov *Fliku 10*, Albatros B.I 22.12 – Galbavý však s týmto lietadlom nelietal.

Zdroj: archív Jiřího Rajlicha



Havária jedného z Albatrosov B.I leteckej jednotky *Flik 10* – fotografia je datovaná k júnu 1915 (v tom čase rota využívala letiská Rzeszów, Kłuchów pri Łańcucie a Niwo pri Leżajsku v Haliči. Galbavý sa k jednotke pridal o približne dva mesiace neskôr.
Zdroj: archív Jiřího Rajlicha