

PERSONÁLIE

RITTMEISTER FELDPILOT GEORG VON LEHMANN „POSLEDNÝ HRDINA Z PRZEMYŚLU“

JURAJ ČERVENKA



ČERVENKA, J.: Rittmeister Field Pilot Georg von Lehmann – “The Last Hero of Przemyśl”. *Vojenská história*, 1, 29, 2025, pp 114-132, Bratislava.

Rittmeister Feldpilot Georg von Lehmann served in the Austro-Hungarian air force from the beginning of World War I, initially as a pilot and observer with *Flik 11* on the northeastern front, and, following the fall of the Przemyśl fortress and the unit's reformation, as its commander. In December 1915, he took command of *Flik 8*, which was stationed on the southwestern battlefield, first on the Isonzo front and later in South Tyrol. Subsequently, the unit, renamed *Flik 8D* in the summer of 1917, was transferred to the Russian battlefield. The final phase of Georg von Lehmann's service as commander of *Flik 8D* was associated with the Grappa section of the Italian front. This article examines Georg von Lehmann's air service and related events, including the air connection between besieged Przemyśl and the rear areas (largely maintained by *Flik 11* crews), participation in the raid on railway bridges over the Piava River in March 1916, and the deployment of aviation before and during the Kerensky Offensive in the summer of 1917.

Keywords: World War 1, Austro-Hungarian Air Force, aerial operations, reconnaissance, bombing, Russian Front, Italian Front
<https://doi.org/10.69809/vojhist.2025.29.1.6>

Na cintoríne v Modre, v rodinnom hrobe, je pochovaný dôstojník rakúsko-uhorského letectva – Georg von Lehmann. Počas prvej svetovej vojny slúžil spočiatku ako pilot a pozorovateľ leteckej jednotky *Flik 11*, dislokovanej na severovýchodnom fronte v Przemyšli, tesne pred kapituláciou posádky pevnostného komplexu 22. marca 1915 úspešne odletel z ruského obklúčenia. Tento let vyvolal v Rakúsko-Uhorsku značný ohlas. *Flik 11* bol následne novosformovaný pre frontové nasadenie na ruskom bojisku a velenie jednotky prevzal práve Georg von Lehmann. Koncom roka 1915 sa stal veliteľom jednotky *Flik 8*, spočiatku umiestnenej na talianskom (sošskom a následne juhotirolskom) fronte a od augusta 1916 znova na ruskom fronte.



Cieľom štúdie je priblížiť leteckú službu Georga von Lehmana, ktorý strávil podstatnú časť života na Slovensku. Problematike umiestnenia jednotky *Flik 11* v čase od vypuknutia prvej svetovej vojny do pádu fortifikačného komplexu Przemyśl sa doteraz venovala najmä poľská a rakúska historiografia. Práce si všímajú letecké operácie nad lokalitami v Haliči, ako aj problematiku leteckej pošty medzi Przemyšľom a rakúsko-uhorským zázemím, pri-

čom tieto lety zabezpečovali aj osádky *Fliku* 11.¹ Slovenská historiografia si doteraz všímala osobnosť Georga von Lehmana iba okrajovo, konkrétne v súvislosti s vojenskou službou Aladára Liptáka, jedného z jeho podriadených z *Fliku* 8.² Predkladaná štúdia približuje osobnosť Georga von Lehmana na pozadí nasadenia jednotiek c. a k. letectva – do decembra 1915 *Fliku* 11 a následne *Fliku* 8, resp. *Fliku* 8D.

Pri práci sme v zmysle priamej historickej metódy zhromažďovali pramene uložené vo viedenskom Vojnovom archíve, ktorý je súčasťou Rakúskeho štátneho archívu (*Österreichisches Staatsarchiv – Kriegsarchiv*), vo fonde Rakúsko-uhorské letectvo (*Luftfahrtruppen*) a navzájom ich porovnávali (osobné spisy Georga von Lehmana a iných, pre nás relevantných letcov, mesačné hlásenia leteckých jednotiek). Ako doplnkové zdroje sme využívali články z dobovej tlače, predovšetkým z obdobia obliehania a pádu Przemysłu, zápisky, ktoré Georg von Lehmann spísal v nemeckom jazyku pár rokov pred smrťou, a jeho zbierku fotografií s poznámkami. V príspevku si v zmysle progresívnej a biografickej historickej metódy všímame najmä vojenskú službu Georga von Lehmana v rakúsko-uhorskom letectve od začiatku prvej svetovej vojny do jeho odchodu z leteckej jednotky *Flik* 8D, v skratke však spomíname aj jeho nasledujúce životné obdobia vrátane života na Slovensku. Uplatňujeme i geografickú metódu, najmä v prípade identifikácie a lokalizácie miestnych názvov v Haliči a Bukovine, väčšinou obcí na území súčasnej Ukrajiny.³

Služba do pádu Przemysłu

Georga von Lehmana zaviali na juhozápadné Slovensko životné okolnosti spojené aj s rozpadom stáročnej habsburskej ríše.⁴ Narodil sa 8. marca 1883 v haličskom meste Bochnia (v dnešnom Poľsku, 40 km východne od Krakova), pochádzal z rodiny s vojenskou tradíciou. Jeho otec Eduard von Lehmann (1844 – 1924), účastník prusko-rakúskej vojny, dosiahol generálsku hodnosť. Generálom bol aj jeho strýko, rovnako Georg von Lehmann (1856 – 1936), účastník bojov v Karpatoch počas prvej zimy prvej svetovej vojny.⁵ Vo svojich zápiskoch spomínal, že jeho matka zomrela krátko po pôrode svojho štvrtého dieťaťa na zápal pľúc. Malý Georg mal vtedy iba tri roky. Neskôr navštevoval evanjelickú školu v Krakove, ľudové školy v mestách Bochnia a Jarosław, následne študoval na vojenskej

¹ OLEJKO, Andrzej. Nieznane karty wielkiej wojny, czyli z działań bojowych lotnictwa austro-węgierskiego – Kaiserliche und Königliche Luftfahrtruppen (K.u.K Luftfahrtruppen) i rosyjskiego w Galicji Wschodniej latem i jesienią 1914 roku. In: *Studia Orientalne*, 2012, roč. 1, č. 2, s. 123 – 163. OLEJKO, Andrzej. Z walk lotniczych K. u K. Luftschißerabteilung nad Galicją jesienią 1914 r. w trakcie pierwszego i w początku drugiego oblężenia twierdzy Przemysł w świetle archiwaliów wiedeńskiego Staatsarchiv-Kriegsarchiv i literatury pamiętnikarskiej. In: *Historia Wojskowości*, 2013, t. 49, z. 1, s. 67 – 120. SCHENK, Gerhard. *Przemysł 1914 – 1915: Monographie über ein historisches Ereignis. Flieger- und Ballonpost der Festung Przemysł*. Wien : Pollischansky, 2003, 160 s.

² *Offiziersstellvertreter Feldpilot* Aladár Lipták sa narodil 23. marca 1893 v Spišskej Novej Vsi. Počas prvej svetovej vojny slúžil v rakúsko-uhorských leteckých jednotkách *Flik* 12, *Flik* 4 a *Flik* 8 (*Flik* 8D) na srbskom, talianskom a ruskom fronte, neskôr patril k príslušníkom letectva boľševického Maďarska, konkrétne 3. leteckej stotiny dislokovanej na budapeštianskej základni Rákos. ČERVENKA, Juraj. Vojenský pilot Aladár Lipták a jeho služba v rakúsko-uhorskom letectve. In: FRANKO, Michal – LOPATKOVÁ, Zuzana (eds.). *Studia Historica Tyrnaviensia*, 2023, roč. XXIII, č. 2, s. 87 – 116.

³ Za poskytnutie pozostalosti Georga von Lehmana ďakujeme jeho vnučke Jane Tóthovej. Za sprostredkovanie stretnutia s pani Tóthovou ďakujeme publicistovi Dušanovi Cajovi. Za poskytnutie výsledkov svojho genealogického výskumu o rodine Lehmannovcov ďakujeme publicistovi Matúšovi Dullovi.

⁴ Georg von Lehmann sa uvádzal aj so šľachtickým titulom ako Georg Edler von Lehmann.

⁵ Eduard von Lehmann zomrel v Trnave a bol pochovaný v Cíferi. SCHMIDT-BRENTANO, Antonio. *Die k. k. bzw k. u. k. Generalität 1816-1918*. Wien : Österreichisches Staatsarchiv, 2017, s. 103.

vyššej reálnej škole.⁶ Budúci letec absolvoval Tereziánsku vojenskú akadémiu vo Viedenskom Novom Meste, jeho domovským vojenským útvarom bol „haličský“ hulánsky pluk č. 4 (*k. u. k. Ulanenregiment Nr. 4*), pričom slúžil v rôznych mestách v Haliči – v Žolkiewe (Žovkve), Krakove či Lvove. V roku 1904 bol povýšený do hodnosti *Leutnant* (poručík) a v roku 1909 do hodnosti *Oberleutnant* (nadporučík). V jeho osobných vojenských spisoch sa uvádza, že slovom a písmom ovládal nemecký, poľský a rusínsky jazyk.⁷ Už pred prvou svetovou vojnou však Georg von Lehmann patril k dôstojníkom mladého vojenského letectva (*k. u. k. Luftschifferabteilung*, neskôr *k. u. k. Luftfahrtruppen*). Letecký kurz navštevoval vo Viedenskom Novom Meste, pilotný diplom získal v apríli 1913. „*Další letecký kurz som navštevoval v Novom Sade, no pre nezhody s veliteľom ma vyhodili. Dostal som na 30 dní domáce väzenie. S radosťou som sa vrátil k svojmu pluku, kde som zostal až do mobilizácie v auguste 1914. Počas mobilizácie som bol opäť pridelený k leteckej jednotke,*“ spomínal Georg von Lehmann vo svojich zápiskoch.⁸

Od začiatku vojny slúžil v leteckej jednotke *Flik* (*Fliegerkompagnie*) 11 a titul *Feldpilot* (poľný pilot) mu náležal od 24. septembra 1914. Od októbra 1914 patril k držiteľom Odnaku poľného pilota (*Feldpilotenabzeichen*).⁹ Prvou vojnovou dislokáciou *Fliku* 11 bolo zrejme od 18. augusta 1914 poľné letisko v meste Stanislav (nemecky Stanislau, poľsky Stanisławów, dnes ukrajinský Ivano-Frankivsk). V tom čase v jednotke podriadenej 3. armáde slúžilo šesť dôstojníkov-pilotov, dvaja dôstojníci-pozorovatelia a dvaja poddôstojníci-piloti. Personál bol postupne dopĺňaný.¹⁰ *Flik* 11 však získal smutné prvenstvo, prví rakúsko-uhorskí letci padli v boji boli príslušníci tejto jednotky.¹¹

Prvé mesiace prvej svetovej vojny bola jednotka *Flik* 11 dislokovaná predovšetkým v oblasti pevnostného komplexu Przemysl (poľné letiská Żurawica, Hureczko a Buszkowiczki), a to aj počas jej druhého a dlhšieho ruského obliehania medzi 9. novembrom 1914 a pádom

⁶ Erinnerungen – 21/XI/1961. Pozostalosť Georga von Lehmann.

⁷ Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv Wien – Luftfahrtruppen (ďalej ÖStA/KA-LFT), Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Beschreibung – Rittmeister Edler von Lehmann, 30. XI 1915.

⁸ V Novom Sade (v tom čase Újvidék) pôsobil pred prvou svetovou vojnou letecký park č. 5 (*Luftpark Nr. 5*). Erinnerungen – 21/XI/1961. Pozostalosť Georga von Lehmann.

⁹ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Beschreibung – Rittmeister Edler von Lehmann, 30. XI 1915. STEINER, Jörg C. *Das Feldpiloten-Abzeichen. Militärhistorische Themenreihe, Band 4*. Wien, 1992, s. 36.

¹⁰ Napr. v polovici septembra 1914 prišiel pozorovateľ *Oberleutnant* Julius Nimmerichter, ktorý síce 19. marca 1915 skončil v ruskom zajatí, no vo februári 1918 sa vrátil do Rakúsko-Uhorska a ešte niekoľko mesiacov slúžil v *k. u. k. Luftfahrtruppen*. Potom 10. októbra 1914 nastúpil *Oberleutnant Feldpilot* Nikolaus Wagner von Florheim, od decembra 1914 veliteľ *Fliku* 7, ktorý napokon počas náletu na železničný most cez rieku Piava 27. marca 1916 skončil v talianskom zajatí. Vo *Fliku* 11 slúžil aj ďalší predvojnový priekopník letectva, rodák z Grazu, *Feldwebel* (šikovateľ) Hermann Hold. ÖStA/KA-LFT, Personalakten, Fw. Hermann Hold. Hauptgrundbuchblatt, STM 1886/4874. LÖW, Hans. *Österreichische Pioniere der Luftfahrt*. Wien : Weidheim Eberle Verlag, 1954, 241 s. VEINFURTER, *Das Fliegende*, s 61-62, 309. HAUKE, Erwin – SCHROEDER, Walter – TÖTSCHINGER, Bernard. *Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914 – 1918*. Graz : H. Weishaupt Verlag, 1988, s. 136. RAJLIČ, Jiří. *Na křídlech světové války. Epizody ze života českých aviatiků V rakousko-uherském letectvu*. Cheb : Svět křidel, 2014, s. 310.

¹¹ Rakúsko-uhorská osádka *Oberleutnant Feldpilot* Friedrich Rosenthal a *Zugsführer* (čatár) *Feldpilot* František Malina, zrejme v stroji Albatros B.I, bombardovala 8. septembra 1914 ruské poľné letisko pri Žolkiewe (Žovkve), no zaútočil na ňu a do jej lietadla úmyselne narazil (taranoval ho) ruský letec *štabs-kapitan* Piotr Nikolajevič Nesterov v stroji Morane-Saulnier typu G, veliteľ 11. zborového leteckého oddielu (*Korpusnyj Avijacionnyj Otrjad*). Ani on svoj útok neprežil. ÖStA/KA-LFT, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen Nr. 9, Wien – 28. Februar 1918, s. 21 – 25.

pevnosti 22. marca 1915.¹² K úlohám príslušníkov *Fliku 11* patrili prieskumné lety, najmä za účelom zisťovania účinkov paľby vlastného delostrelectva, odhaľovania ruských delostreleckých postavení a sledovania pohybu nepriateľského vozatajstva a pechoty, v menšej miere bombardovanie nepriateľských cieľov.¹³ *Flik 11* zabezpečoval aj leteckú kuriérnu službu, ktorá mala význam aj v preprave pošty od príslušníkov priemyslovej posádky do zázemia, čo zvyšovalo morálku obliehaných vojakov.¹⁴ Celkovo uskutočnili rakúsko-uhorské letecké osádky a z veľkej časti osádky *Fliku 11* minimálne 13 takýchto letov, z toho 12 práve počas druhého obliehania.¹⁵ Prvý let takéhoto určenia sa udial ešte v čase prvého ruského obliehania 6. októbra 1914 (podľa iných údajov 7. októbra 1914), v tom čase však nebola v Przemysli dislokovaná žiadna letecká jednotka.¹⁶

Na druhom lete z Przemyslu sa zúčastnili príslušníci *Fliku 11*, ako pilot stroja typu Albatros B.I *Oberleutnant Feldpilot* Nikolaus Wagner von Florheim a pozorovateľ *Oberleutnant Feldpilot* Georg von Lehmann.¹⁷ Ich náklad tvorilo 35 kg pošty. Let na krakovské letisko Rakowice však 23. novembra 1914 prebiehal v značne nepriaznivých poveternostných podmienkach, aviatikov trápil silný nárazový vietor, ruské línie prelietali vo výške iba 700 m a nepriatelia na nich spustili paľbu. Nasledujúci deň leteli Wagner von Florheim a Lehmann do Moravskej Ostravy (s medzipristátím vo Fryštáte, dnes časti Karvinej), následne aviatiki podali hlásenie na vrchnom armádnom veliteľstve v Tešíne. Lehmann potom letel naspäť do Przemyslu s nákladom písomností, liekov a iného tovaru sám, Wagner von Florheim medzičasom prevzal velenie jednotky *Flik 7*.¹⁸ Jednotka *Flik 11* sa v súvislosti s prepravou pošty

¹² Prvé ruské obliehanie Przemyslu trvalo od polovice septembra do 11. októbra 1914, jednotka *Flik 11* vtedy dočasne opustila priestory pevnosti a nachádzala sa na letiskách Jasło a Neu Sandec (Nowy Sącz). OLEJKO, Nieznane, s. 133.

¹³ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 49, Personalakten, Oblt.Res. Wagner Nikolaus. Verzeichnis über die im Monate Oktober, November 1914 durchgeführten Flüge – Hptm. Feldpilot Nikolaus von Wagner. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 33, Personalakten, Hptm. Nimmerrichter Julius. Daten für die Offiziersevidenz des Kommandos der k. u. k. Luftfahrtruppen. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 25, Personalakten, Lt. Kozma Ignaz. Belohnungsantrag, 23. XII. 1915.

¹⁴ V skratke opísal po prvej svetovej vojne nasadenie *Fliku 11* vo svojej práci o rakúsko-uhorskom letectve Benno Fiala von Fernbrugg, jeden z najúspešnejších rakúsko-uhorských stíhacích letcov, ktorý na ruskom fronte slúžil do novembra 1915 ako pozorovateľ a technický dôstojník v jednotke *Flik 1*: „*Flik 11* bol umiestnený v pevnosti Przemysl a jeho hlavnou úlohou bol prieskum priestoru oproti Karpatom, či sa medzi pevnosťou a hlavným frontom nepresunú nepriateľské sily. *Fliku 11* sa podarilo zhromaždiť množstvo dôkazov o tom, že ruská 8. armáda podnikne ofenzívu proti Karpatom, aby zabránila oslobodeniu pevnosti. Okrem rádiového spojenia sa spojenie medzi pevnosťou a hlavnou armádou nadväzovalo aj kyvadlovými letmi, najmä medzi Krakovom a pevnosťou. Tieto lety – počas druhého obklúčenia ich bolo asi 50 – slúžili na prepravu osôb a tovaru, ale aj na pozorovanie.“ ALBRICH, Thomas – HAGEN, Nikolaus. *Österreich-Ungarns Fliegerasse im Ersten Weltkrieg 1914 – 1918*. Innsbruck : Universitätsverlag Wagner, 2019, s. 32.

¹⁵ Letecká pošta s vlastnou pečiatkou (*Fliegerpost Przemysl*) bola v Przemysli oficiálne zriadená na začiatku januára 1915. Menšia časť pošty bola z pevnosti transportovaná balónmi. SCHENK, *Przemysl 1914 – 1915*, s. 5.

¹⁶ Na mieste pozorovateľa sedel štábný dôstojník *Hauptmann* Raabl, pilotom lietadla Albatros B.I „Steffel“ bol *Oberleutnant* Aladar Tauszig z *Fliku 14*. SCHENK, *Przemysl 1914 – 1915*, s. 23.

¹⁷ Nikolaus Wagner von Florheim sa narodil 30. marca 1885 v Ostrihome, domovskú príslušnosť mal v dolnorakúskom Kremsi. K jeho najpozoruhodnejším leteckým výkonom zo začiatku prvej svetovej vojny patrili prelet nad ruskými delostrelecami vo výške iba 550 m, pozorovateľom na trase Przemysl – Medyka – Szechynia (Šehyni) bol *Oberleutnant* Hans Wagner. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 49, Personalakten, Oblt.Res. Wagner Nikolaus. Verzeichnis über die im Monate November 1914 durchgeführten Flüge – Hptm. Feldpilot Nikolaus von Wagner. Beschreibung, 23. 8. 1915.

¹⁸ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 49, Personalakten, Oblt.Res. Wagner Nikolaus. Verzeichnis über die im Monate November 1914 durchgeführten Flüge – Hptm. Feldpilot Nikolaus von Wagner. SCHENK, *Przemysl 1914 – 1915*, s. 39. VEINFURTER, *Das Fliegende*, s. 46. OLEJKO, *Z walk lotniczych*, s. 106.

z a do obliehanej pevnosti spomínala aj v denníku *Pressburger Zeitung*, keď v novinách uverejnili niekoľko pozdravov od vojakov z Prešporka, ktorí sa nachádzali v Przemysli.¹⁹ Krátka správa v denníku *Neue Freie Presse*, v ktorej sa spomínalo aj meno Georga von Lehmana, tiež svedčila o záujme širokej verejnosti o letcov z Przemyslu – dôstojníci *Fliku* 11 Wagner von Florheim a Lehmann dostali pozdrav a požehnanie od istej čitateľky tohto periodika.²⁰

Druhým poštovým letom Georga von Lehmana bol prelet medzi Przemyslom a Krakovom 18. januára 1915. Vo vzduchu boli celkovo tri rakúsko-uhorské lietadlá, ktoré neúspešne ostreľovalo ruské delostrelectvo.²¹ Georg von Lehmann absolvoval v čase medzi 5. novembrom 1914 a pádom pevnosti Przemysl 22. marca 1915 celkovo 28 bojových letov, k 1. marcu 1915 bol povýšený do hodnosti *Rittmeister* (kapitán jazdeckta).²²

Posledný let z Przemyslu

V marci 1915 takmer celá jednotka skončila v ruskom zajatí, aj veliteľ *Hauptmann Feldpilot* Philipp Blaschke von Zwornikkirchen. Przemysl totiž 22. marca 1915 padol, v ruskom zajatí skončilo približne 120 000 rakúsko-uhorských vojakov. *K. u. k. Luftschifferabteilung* prišiel počas záverečnej fázy obliehania a pádu Przemyslu o osem letcov *Fliku* 11, personálne straty však v týchto dňoch utrpeli aj ďalšie letecké jednotky – *Flik* 8, *Flik* 10 a *Flik* 15.²³ Veliteľ Blaschke von Zwornikkirchen sa už 19. marca 1915 pokúsil uletieť Rusom v balóne, nepriaznivý vietor ho však odniesol príliš ďaleko nad územie obsadené ruskou armádou.²⁴ Aj ďalšie snahy vyhnúť sa ruskému zajatiu mali značne dramatický priebeh. Napr. 19. marca 1915 opustila obliehaný Przemysl aj osádka *Feldwebel Feldpilot* Hermann Hold a *Leutnant* Josef Schmatzer, ruská pechota však začala stroj Albatros B.I „VI“ ostreľovať. Pilot *Fliku* 11 napokon musel s poškodeným lietadlom, ktoré bolo viac než 30-krát zasiahnuté, núdzovo pristáť na území obsadenom ruskou armádou.²⁵

Georg von Lehmann, v tom čase už poverený velením *Fliku* 11, však dokázal pred Rusmi ráno 22. marca 1915 včas odletieť na krakovské poľné letisko Rakowice. Pilotom bol *Leutnant* Rudolf Stanger z *Fliku* 8.²⁶ Išlo o posledný let z Przemyslu, aviatci mali so sebou

¹⁹ Fliegerpost aus Przemysl nach Pozsony. In: *Pressburger Zeitung*, 8. januára 1915, roč. 152, č. 8, s. 5.

²⁰ Luftpost aus Przemysl. In: *Neue Freie Presse*, 11. decembra 1914, roč. 51, č. 18 068, s. 11.

²¹ V cieľi pristáli všetky tri osádky – okrem lietadla pilotovaného Georgom von Lehmannom aj *Leutnant Feldpilot* Rudolf Stanger a *Leutnant* Ignaz Kozma (pilot *Fliku* 8 a pozorovateľ *Fliku* 11) a *Oberleutnant Feldpilot* Alfred Schindler a *Oberleutnant* Vinzenz Martinek (obaja z *Fliku* 10). Iné zdroje uvádzajú ako miesto ristiť rakúsko-uhorských lietadiel Brzesko. SCHENK, *Przemysl 1914 – 1915*, s. 70. Meisterleistung einer Grazer Flieger. In: *Die Neue Zeitung*, 24. januára 1915, roč. 8, č. 24, s. 2.

²² Iný nedatovaný údaj z roku 1915 uvádzal 31 letov s celkovou prekonanou vzdialenosťou okolo 6 500 km. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Beschreibung – Rittmeister Edler von Lehmann, 30. XI 1915. Vormerkblatt für die Qualifikationsbeschreibung – Rittmeister Georg von Lehmann, 24. September 1916.

²³ VEINFURTER, *Das Fliegende*, s. 61-63. ÖStA/KA-LFT, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen.

²⁴ Philipp Blaschke von Zwornikkirchen sa po zajatí nachádzal v Kursku, Voroneži, Kostrome, Soligaliči a Tomsku. Po repatriácii z ruského zajatia sa vrátil do služby v rakúsko-uhorskom letectve a prevzal velenie leteckej jednotky *Flik* 27F v južnom Tirolsku. Zomrel 29. júla 1938 pri dopravnej nehode medzi Paltom a Kremsom v Dolnom Rakúsku. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 12, Personalakten, Hptm. Philipp Blaschke Edler von Zwornikkirchen. Blaschke Philipp Edl. Von Zwornikkirchen – Nachforschung, 29. März 1939.

²⁵ ÖStA/KA-LFT, Personalakten, Fw. Hermann Hold. Feldpilot Zugführer tit. Feldwebel Hermann Hold.

²⁶ Rudolf Stanger (1887 – 1935) bol ako civilný pilot držiteľom rakúskeho pilotného diplomu č. 24 zo 14.

aj poštu a dokumenty od veliteľa pevnosti generála Hermanna Kusmaneka.²⁷ Úspešný únik vyvolal v Rakúsko-Uhorsku značný ohlas, spomínala ho i dobová tlač. Jeho priebeh Stanger farbisto opísal pre *Grazer Tagespost*, text následne uverejnil aj pražský denník *Čech*. Stanger spomínal, ako štartoval za vytia šrapnelov, následne zo vzduchu videl horiaci Przemysl, keď rakúsko-uhorskí vojaci zámerne ničili zariadenia a objekty celého komplexu. „*Vo výške 600 metrov sme potom preleteli ruské línie. Ale žiadna strela hore neprichádzala, ako sme očakávali. Mal som pocit, že Rusi boli tak prekvapení zo spozorovania aviatika z dymiacej a rozpadávajúcej sa pevnosti, že za nami zabudli poslať strely. S presvedčením, že Przemysl splnil svoj posledný rozkaz úplne a hrdinsky, pristáli sme za tri a pol hodiny za veľkého jasotu kamarátov na našej stanici. Keď sme opäť stáli na zemi, kapitán Lehmann ma objal a pobožkal za záchranu z hynúceho mesta. Vďaka tohto posledného hrdinu z pevnosti, ktorý unikol zajatiu alebo hrdinskej smrti, bola najkrajšou odmenou za priateľskú službu, ktorú som mu šťastne preukázal. Kamarátom sme odovzdali posledné pozdravy hrdinov z pevnosti. Po jasaní nasledoval slávnostný pokoj a ticho, ako čestná pamiatka pre tých, ktorí až do poslednej možnosti s najvernejšou obetavosťou plnili svoju povinnosť,*“ znela časť Stangerovho rozprávania.²⁸ Informácie o Lehmannovom lete sa objavili i v novinách vydávaných na území Slovenska. „*Významenanie letcov z Przemyslu. Jeho veličenstvo kráľ udelil ako uznanie za udatné chovanie pred nepriateľom letcom Rittm. Georgovi von Lehmannovi zo 4. hulánskeho pluku a poručíkovi Landsturmu Rudolfovi Stangerovi, obom prideleným leteckej rote číslo 11, Vojenský záslužný kríž III. triedy s vojnovou dekoráciou. Rittm. Georg von Lehmann bol od vypuknutia vojny pridelený v Przemysli, kde nepretržite slúžil. V priebehu druhého obliehania Przemyslu Rittm. von Lehmann, ako práve ohlásil, dvakrát opustil pevnosť ako cestujúci v lietadle a priniesol dôležité správy na najvyššie veliteľstvo, prípadne na etapné veliteľstvo, odtiaľ zase s príkazmi letel naspäť na veliteľstvo pevnosti. V deň odovzdania pevnosti Rittm. von Lehmann s poručikom Stangerom opustili v skorých ranných hodinách pevnosť, obaja piloti prenikli šťastne k našim. Rittm. von Lehmann prišiel do Viedne a bol tu prijatý na audiencii, aby hlásil o posledných dňoch a odovzdaní pevnosti,*“ písalo sa 14. apríla 1915 v novinách *Pressburger Zeitung*.²⁹ Podľa iného článku Lehmann panovníkovi v Schönbrunne povedal, že osádka v Przemysli „*vzdorovala všetkým útokom nepriateľa*“.³⁰

Flik 11 pod velením Georga von Lehmannna

Georg von Lehmann následne velil novosformovanej jednotke *Flik 11*, ktorá bola opäť nasadená na ruskom fronte. Frontovú službu začali letci *Fliku 11* v prvej polovici mája 1915,

septembra 1911. Ako uvádza ďalší z dobových článkov, prvé letecké skúsenosti zbieral v Anglicku. Už počas tzv. Leteckého týždňa v októbri 1911 zaznamenal Rudolf Stanger viaceré úspechy, napr. počas rýchlostného letu či letu z Viedenského Nového Mesta do Neunkirchenu. *Oberleutnant Feldpilot* Rudolf Stanger bol v novembri 1917 prevelený k stíhacej jednotke *Flik 56J*, neskôr pôsobil v bombardovacom *Fliku 103G* a dokonca ako veliteľ v bombardovacom *Fliku 104G*, od mája 1918 velil *Fliku 14J*. *Feldpilot* Leutnant Rudolf Stanger. In *Allgemeine Automobil-Zeitung*, 4. apríla 1915, roč. XVI, č. 14, s. 10. VEINFURTER, *Das Fliegende*, s. 73, 211. OLEJKO, *The Habsburgs*, s. 59. RAJLICH, *Na krídlech*, s. 193.

²⁷ Krátko pred nimi vzlietlo z Przemyslu lietadlo s osádkou *Feldwebel Feldpilot* Robert Melč (*Flik 8*) a *Zugsführer Feldpilot* Ferdinand Junker (*Flik 15*), títo letci však skončili v zajatí. Pozri napr.: ZAHÁLKA, Jan. *Rudolf Holeka. Kronika prvého vojenského letce národnosti české*. Praha : Corona, 1997, s. 109.

²⁸ Válečné obrázky – Poslední let z Přemyslu. In: *Čech*, 29. marca 1915, roč. 40, č. 88, s. 2-3.

²⁹ Auszeichnung der Flieger von Przemysl. In: *Pressburger Zeitung*, 14. apríla 1915, roč. 152, č. 103, s. 4.

³⁰ Po pádu Přemyslu – Poslední dny Přemyslu. In: *Dělnické listy*, 30. marca 1915, roč. XXVI, č. 72, s. 1.

teda v čase úspešnej ofenzívy nemeckých a rakúsko-uhorských vojsk.³¹ Lietadlový park *Fliku 11* tvorilo v tom čase päť dvojmiestnych lietadiel – tri stroje nemeckej výroby typu Hansa-Brandenburg B.I série 05, jeden v Nemecku vyrobený stroj typu Albatros B.I 21.13 a jeden v Rakúsko-Uhorsku vyrobený stroj typu Aviatik B.I 32.37.³² Znova sa menili miesta dislokácie jednotky – letecká rota bola umiestnená na poľných letiskách v Haliči – Kolomea (Kolomyja), Nadworna (Nadvirna), Mikuliczyn (Mykulyčyn), a Delatyn (Deljatyn) a od druhej polovice augusta v Bukovine – Czernowitz (Černovice, po ukrajinsky Černivci). V auguste 1915 tvorilo personál *Fliku 11* desať letcov vrátane veliteľa Georga von Lehmana, v súpise sa spomínal i technický majster (*Werkmeister*) a štyria leteckí mechanici (*Flugzeugwärter*).³³

V čase od mája do augusta 1915 absolvoval veliteľ Georg von Lehmann najmä skúšobné lety – prvý na letisku Kolomea 11. mája 1915 v stroji Albatros B.I 21.13, no aj prieskumné lety na dlhšie vzdialenosti – prvý 8. júna 1915 v stroji Hansa-Brandenburg B.I 05.02, na trase Delatyn (Deljatyn) – Parysze (Paryšče) – Ottynia (Otyňa) – Turka – Kolomea (Kolomyja) – Delatyn prekonal za 2 h a 25 min 220 km.³⁴ O priebehu letov príslušníkov *Fliku 11* napovedajú aj údaje o prieskumných misiách z júla 1915, tie sa spravidla začínali už pred piatou hodinou ráno.³⁵

Ako obzvlášť náročné vyznievajú dva lety Georga von Lehmana z prelomu septembra a októbra 1915 hlboko nad ruské územie za rieku Dnester, v oboch prípadoch ovládal stroj Hansa-Brandenburg B.I 05.01 a vo vzduchu strávil viac než štyri hodiny. Najprv 27. septembra 1915 prekonal na trase Czernowitz – Zastawna (Zastavna) – Kameniec Podolsky (Kamjanec Podilskyj) – Chotin (Chotyń) – Zastawna vzdialenosť 375 km, následne 1. októbra 1915 preletel na trase Czernowitz – Germakówka (Hermakivka) – Borozczow (Borščiv) – Kameniec Podolsky – Chotin – Czernowitz vzdialenosť 370 km.³⁶ V polovici októbra 1915 používali osádky *Fliku 11* štyri stroje Hansa-Brandenburg B.I, dva z nich boli vybavené aj stanicou na rádiové bezdrôtové vysielanie.³⁷

Takéto zariadenie bolo použité napr. počas pozorovania účinkov delostreleckej paľby 26. októbra 1915 nad oblasťou Kolodrobky (Kolodribky) a Szuparky (Šuparky) na ľavom brehu rieky Dnester, keď Georg von Lehmann pilotoval stroj Hansa-Brandenburg

³¹ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 139, Monatsberichte, Flik 11 – 13. Verzeichnis über Feldpiloten und Beobachten, 6. April 1915. Kommando der k. u. k. Luftschifferabteilung, Fliegerkompagnie 11.

³² MEINDL, Karl. *Die Luftsieg der k.u.k. Luftfahrtruppen. Russische Front 1914 – 1916*. Wien : Selbstverlag, 2001, s. 15.

³³ Okrem Georga von Lehmana patrili k letcom *Fliku 11* *Oberleutnant Feldpilot* Viktor Schünzel, dôstojníci pozorovatelia *Hauptmann* Julius Mally, *Oberleutnant* Wedige von Frereich, *Leutnant* Albert Fix, *Leutnant* Zoltán Hollosy a *Leutnant* Artur von Steiner-Götl a piloti poddôstojníci *Feldwebel Feldpilot* Stefan Huzjan, *Feldwebel Feldpilot* Josef Mugrauer a *Zugsführer Feldpilot* Ferdinand Knötig. Slovenský či český pôvod by mohlo naznačovať meno technického majstra, uvádzaného ako Josef Hruška. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 139, Monatsberichte, Flik 11 – 13. Verzeichnis über die bei der Fliegerkompagnien eingeteilten Flugzeugführer, Beobachteroffiziere, Flugzeugwärter und Werkmeister, Fliegerkompagnie Nr. 11 – 1915 VIII.

³⁴ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate Mai-August 1915 durchgeführten Flüge – Flugzeugführer: Rittmeister Georg von Lehmann.

³⁵ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 139, Monatsberichte, Flik 11 – 13. K. u. k. Fliegerkompagnie Nr. 11, Flugraport Nr. 12, VII 1915.

³⁶ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate September, Oktober 1915 durchgeführten Flüge – Flugzeugführer: Rittmeister Georg von Lehmann.

³⁷ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 139, Monatsberichte, Flik 11 – 13. Telegramm aus Czernowitz 1.4937 62 17/10 9-45-m, 17. Okt. 1915.

B.I 05.03.³⁸ Personálne alebo materiálne straty sa *Fliku* 11 nevyhýbali ani neskôr. Jedna z osádok jednotky prežila 12. novembra 1915 vážnu leteckú haváriu lietadla Albatros B.I. „*Stroj 22.03 – pilot nadporučík Horváth a pozorovateľ nadporučík Hollosy – z dôvodu poruchy motora dnes núdzovo pristál z výšky 50 m na cintoríne, lietadlo sa zachytilo pravou nosnou plochou a prevrátilo sa. Pozorovateľ mal otras mozgu, pilot nezranený, prosím o zaslanie stroja typu 22,*“ písalo sa v telegrame, ktorý bol zrejme Georgom von Lehmannom ešte v deň nehody odoslaný z Černovic na veliteľstvo rakúsko-uhorského letectva do Viedne.³⁹

Veliteľom *Fliku* 8 na talianskom fronte

Od decembra 1915 velil Georg von Lehmann *Fliku* 8 dislokovanému na juhozápadnom bojisku, presnejšie na sočskom fronte, kde k jeho priamym podriadeným patrili aj *Leutnant Feldpilot* Rudolf Stanger.⁴⁰ Od novosformovania *Fliku* 11 po svoje prevelenie absolvoval najmenej 17 bojových letov, letci *Fliku* 11 počas tohto obdobia absolvovali 212 bojových letov.⁴¹ Mimochodom, jednotka *Flik* 11 zostala na severovýchode až do februára 1918, následne ju prevelili na taliansky front.⁴²

Prvú úspešnú bojovú misiu absolvoval Georg von Lehmann na novom pôsobisku zrejme 26. januára 1916, išlo o prieskumný let v stroji Aviatik B.II 34.35 nad oblasťou Oslavia – Monte Fortin – Gradisca.⁴³ Pravdepodobne s týmto strojom aj raz havaroval. Na nedatovanú fotografiu prevráteného stroja Aviatik B.II si s trochou irónie zapísal: „*Veľmi dobrý vták. Za 30 minút pri plnom zaťažení 3 000 m. Za hodinu 5 000 m. Vysoká rýchlosť 120 km. Moja „krakša“ po návrate počas víchrice „bóra“ tiež predviedla zázrak.*“⁴⁴ Ako dokazujú súpisy bojových letov jednotlivých rakúsko-uhorských letcov vrátane príslušníkov *Fliku* 8, nad talianskym frontom dochádzalo v porovnaní so severovýchodným bojiskom čoraz častejšie k bojom s protivníkmi, napr. s osádkami strojov Caproni a Farman.⁴⁵ V polovici marca 1916,

³⁸ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate Oktober 1915 durchgeführten Flüge – Flugzeugführer: Rittmeister Georg von Lehmann.

³⁹ Hollosy pochádzal z Prešporka. Ako príslušník *Fliku* 11 absolvoval približne 75 letov nad nepriateľským územím. Neskôr sa stal poľným pilotom, medzi júlom a októbrom 1917 slúžil v jednotke *Flik* 1D umiestnenej v Bukovine. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 19, Personalakten, Oblt. Hollosy Zoltan. Telegramm aus ss czernowitz 1. + 3959 50 12 5 30 n. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 19, Personalakten, Oblt. Hollosy Zoltan. Verzeichnis über die Personen, die Anspruch auf das Karl Truppenkreuz haben.

⁴⁰ Velenie *Fliku* 11 prebral *Hauptmann Feldpilot* Kamillo Perini. VEINFURTER, *Das Fliegende*, s. 61.

⁴¹ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate Mai – Dezember 1915 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer: Rittmeister Georg von Lehmann. Vormerkblatt für Die Qualifikationsbeschreibung – Rittmeister Georg von Lehmann, 24. September 1916.

⁴² Od leta 1917 niesla taktické označenie *Flik* 11D.

⁴³ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate Jänner 1916 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer: Rittmeister Georg von Lehmann.

⁴⁴ Pozostalosť Georga von Lehmann, nedatovaná fotografia.

⁴⁵ Napr. 18. februára 1916 sa štvorica letcov *Fliku* 8 (*Feldwebel Feldpilot* Josef Cagášek, *Kadett in der Reserve* Viktor Vittek, *Oberleutnant Feldpilot* Wedge von Froleich a *Kadett in der Reserve* Richard Maurig von Sarnfeld) podieľala na zostrele bombardéra Caproni. Cagášek a Vittek potom 3. júla 1916 zostrelili prieskumný Farman. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 49, Personalakten, Hptm. Wagner Nikolaus. Verzeichnis über die im Monate Februar 1916 durchgeführten Flüge. RAJLICH, Jiří. Létající hulán. Rytmistr polní pilot Vojtěch Bárta 1879-1922). In: *Hobby Historie*, 2018, roč. 9, č. 43, s. 61. MEINDL, Karl. *Die Luftsieg der k.u.k. Luftfahrtruppen. Italienische Front 1915 – 1916*. Wien : Selbstverlag, 2003, s. 21. Erfolgreicher Luftkampf bei Ospedaletto. In: *Der Tiroler*, 12. júla 1916, roč. 35, č. 157, s. 2.

napriek zúriacej piatej bitke na Soči, bola jednotka *Flik 8* presunutá na základňu v Pergine v Suganskom údolí na juhotirolskom fronte.⁴⁶ Už o pár dní neskôr sa zapojila do jednej z dovtedy najväčších leteckých operácií na talianskom fronte, keď tri stroje *Fliku 8* bombardovali ráno 27. marca 1916 most pri Susegane, v rámci hromadného náletu na strategicky dôležité železničné mosty cez rieku Piava. V jednom sedel aj Georg von Lehmann.⁴⁷

Cieľom rakúsko-uhorského letectva boli okrem mostu pri Susegane aj mostové stavby pri Ponte di Piave a San Donà di Piave, súčasne prebiehal letecký útok na municičný sklad vo Verone. Na celej akcii sa zúčastnili osádky vyše 80 lietadiel jednotiek z južného Tirolska, jednotiek zo sočského frontu a námorného letectva zo základní v Terste a Pule, podľa talianskych údajov dostal most pri Susegane tri zásahy.⁴⁸ Krátko po prvej svetovej vojne napísal Nikolaus Wagner von Florheim o leteckom útoku na mosty cez Piavu obšírnu správu. Opisoval v nej tiež, ako pár dní pred akciou oznámil *Oberstleutnant* (podplukovník) *Feldpilot* Hans Umlauff von Frankwell z z tzv. krajinského veliteľstva obrany pre Tirolsko (*Landesverteidigungskommando Tirol*) veliteľom leteckých jednotiek vrátane Georga von Lehmana podrobnosti o plánovanom nálete. „*Tieto operácie sa mali uskutočniť za každého počasia a bez ohľadu na očakávané straty lietadiel a osádok, mali sa vykonávať vo výškach od 200 do 300 m. Všetci prítomní páni s akciou súhlasili. Naše návrhy však boli, aby sa tento útok vykonal len počas dňa. Navrhli sme predtým vykonať prieskum. Okrem toho sme vyhlásili, že naše bomby sú absolútne nevhodné, aby spôsobili významnú deštrukciu. Oberstleutnant von Umlauff ďalší prieskum mostov odmietol s odôvodnením, že by to mohlo nepriateľa zbytočne upozorniť. Navyše naši prieskumníci už zistili, že všetky mosty cez rieku Piava majú veľmi slabú stráž. Rittmeister von Lehmann potom navrhol, že ak by to mal byť nočný útok, ktorý by sa z Tirolska nedal uskutočniť, pri každom z troch mostov by mohlo pristáť lietadlo s osádkou dobrovoľníkov. Tí by potom prekonalí slabú stráž, vyhodili mosty do vzduchu a následne vzlietli smerom domov, prípadne by lietadlá zničili. V tom prípade by bol predbežný prieskum o to dôležitejší. Ved' je lepšie pristáť s tromi lietadlami a mať určitú šancu na úspech, ako riskovať 60 lietadiel a byť bez šance. Tento návrh sa medzi nami stretol s najšťastnejším súhlasom, všetci chceli letieť a rozhodnúť mal žreb. Oberstleutnant von Umlauff potom vyhlásil, že takéto riziko nemôže podstúpiť a všetko odmietol,*“ písal Wagner von Florheim. Napokon velenie rakúsko-uhorského letectva pristúpilo k rannému útoku, aj stroje z južného Tirolska štartovali približne v čase svitania. Celá akcia bola veľmi náročná na orientáciu, Wagner von Florheim spomínal, ako sa v údoliach držala hmľa a sledovanie vodných tokov počas letu nebolo možné. Nad Piavou lietadlá nalietavali na cieľ z malých výšok, i tak spôsobili Talianom iba zanedbateľné škody. Naopak, tlakové vlny z výbuchov a črepiny poškodili kormidlá a nosné plochy viacerých rakúsko-uhorských strojov.⁴⁹

V polovici mája 1916 sa v južnom Tirolsku začala neúspešná rakúsko-uhorská jarná ofenzíva, známa aj ako trestná expedícia (*Strafexpedition*) a 16. mája 1916 sa Georg von

⁴⁶ V Pergine boli dislokované aj jednotky *Flik 7*, *Flik 15* a *Flik 24*.

⁴⁷ V stroji Lohner B.VII 17.41 sedel veliteľ jednotky *Flik 7* a niekdajší Lehmannov spolubojovník *Hauptmann* Nikolaus Wagner von Florheim, práve počas tejto akcie bol zajatý Talianmi, pričom išlo o minimálne jeho 55. bojový let. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 49, Personalakten, Hptm. Wagner Nikolaus. Verzeichnis über die im Monate März 1916 durchgeführten Flüge.

⁴⁸ Most pri Susegane bol však iba mierne poškodený. Wagner von Florheim neskôr uviedol, že o dva a pol hodiny neskôr videl cez most prechádzať vlak. PENZ, Gerald. Der Fliegerangriff auf die Piave-Brücken am 27. März 1916. In: *ÖFH Nachrichten*, 2017, č. 4, s. 8 – 9.

⁴⁹ Hans Umlauff von Frankwell patril k prvým vojenským pilotom Rakúsko-Uhorska. Rakúsko-uhorské letectvo stratilo počas náletu na mosty nad Piavou štyri lietadlá, osem letcov zahynulo alebo skončilo v zajatí. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 49, Personalakten, Hptm. Wagner Nikolaus. Rechtfertigungsbericht, 29. März 1919.

Lehmann zúčastnil na ďalšom bombardovacom lete – v stroji Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.10 na ciele v Trevisi, teda na druhej strane rieky Piava.⁵⁰ Išlo o pomerne dlhú misiu, za 2 h a 55 min prekonal 295 km.⁵¹ V júni a v júli 1916 absolvoval Georg von Lehmann päť prieskumných letov nad Suganským údolím, Primolanom, Galliom, Asiagom, Bassanom del Grappa, Trevisom, vrchom Monte Lissier, Schiom, Vicenzou, San Martinom di Castrozza či Predazzom.⁵²

Súpis bojových letov veliteľa *Fliku 8* Georga von Lehmana od januára do júla 1916⁵³

Dátum	Dĺžka trvania	Vzdialenosť	Účel	Lokalita	Lietadlo	Úspešnosť
12. 1. 1916	30 min	40 km	prieskum	Doberdò	?	nie
26. 1. 1916	1 h 45 min	175 km	prieskum	Oslavia – Monte Fortin – Gradisca	Aviatik B.II 34.35	áno
28. 1. 1916	2 h 15 min	225 km	prieskum	Monfalcone – Villa Vicentina – Romans – San Lorenzo – San Florian	Aviatik B.II 34.35	áno
16. 5. 1916	2 h 55 min	295 km	bombardovanie	Treviso	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.10	áno
15. 6. 1916	1 h 10 min	116 km	prieskum	Suganské údolie (Valsugana)	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.26	?
16. 6. 1916	1 h 20 min	130 km	prieskum	Primolano – Gallio – Asiago	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.30	áno
27. 6. 1916	2 h 40 min	266 km	prieskum	Asiago – Bassano – Treviso – Monte Lissier	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.30	áno
21. 7. 1916	2 h	200 km	prieskum	Schio – Vicenza	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.20	áno
25. 7. 1916	2 h 25 min	245 km	prieskum	San Martino di Castrozza – Predazzo	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.20	áno

⁵⁰ V polovici mája 1916 tvorilo lietadlový park *Fliku 8* päť lietadiel – dva stroje Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.10 a 26.12 a tri stroje Lohner B.VII 17.37, 17.87 a 17.88. MEINDL, *Die Luftsieger der k.u.k. Luftfahrtruppen. Italienische Front 1915 – 1916*, s. 115.

⁵¹ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate Mai 1916 durchgeführten Flüge.

⁵² ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate Juni, Juli 1916 durchgeführten Flüge.

⁵³ V tabuľke sa nachádzajú iba lety zaznamenané v mesačných výkazoch. Predpokladáme, že ich nad talianskym frontom bolo ešte viac. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate Jänner – Juli 1916 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer: Georg von Lehmann.

Lietanie nad frontovou krajinou si v časoch prvej svetovej vojny vyžadovalo veľa psychických síl. Ako dokazujú aj predošlé riadky, Georg von Lehmann mal za sebou nejednen nebezpečný a vypätý zážitok, čo sa mohlo prejaviť aj na osobnostných črtách a reakciách tohto dôstojníka. I tak ale pokarhanie Georga von Lehmana generálom Viktorom Danklom, veliteľom rakúsko-uhorskej 11. armády, vyznieva prekvapujúco, keďže písomnosti podobného znenia v prostredí rakúsko-uhorského letectva často nenachádzame. „*Udeľujem trest 30 dní domáceho väzenia pre Rittmeistera Georga Edlera von Lehmana, ktorý 19. mája tohto roku pre dôstojníka nevhodným spôsobom hrubo napadol a urazil nastúpeného poddôstojníka. Tento trest bude vykonaný po nastúpení normálnych pomerov. Rittmeister von Lehmann je upovedomený, že jeho nervozita by mohla viesť k superarbitrácii,*“ písal *Generaloberst* (generálplukovník) Dankl 31. mája 1916.⁵⁴

Návrat na severovýchodný front

Od augusta 1916, keď prebiehala najväčšia ruská ofenzíva prvej svetovej vojny, pôsobila jednotka *Flik 8* na ruskom fronte, konkrétne na poľnom letisku v Kniaze vo východnej Haliči (dnes Knjaže na Ukrajine), pričom patrila do podriadenosti rakúsko-uhorskej 2. armády.⁵⁵ Udalosti si vyžiadali posilnenie rakúsko-uhorského letectva na severovýchodnom fronte, okrem *Fliku 8* bola v lete 1916 z južného Tirolska presunutá aj ďalšia letecká jednotka – *Flik 7*. V susedstve *Fliku 8* operovali aj jednotky *Flik 3* (poľné letisko západne od Zloczowa, dnes ukrajinského Zoločiva) a *Flik 14* (poľné letisko Krasne).⁵⁶ Úlohy osádok *Fliku 8* boli rôzne, ako dokazujú aj absolvované lety Georga von Lehmana. Veliteľ sa v nasledujúcom období zúčastnil najmä na prieskumných a fotograficko-prieskumných letoch vrátane rádiových letov, v menšej miere bombardovacích letoch, skúšobných letoch či vzdušnej podpore pechoty – môžeme spomenúť fotograficko-prieskumný let nad oblasťou Zborova a Olejowa (Oliiva) 6. septembra 1916, bombardovanie Cebrowa (Cebriva) 20. septembra 1916, fotografovanie kráterov po výbuchoch pri Zwyzne (Zvyžene) 13. februára 1917, bombardovanie Radziwillowa (Radyvyliwa) 13. marca 1917, bombardovanie Jeziernej (Ozernej) 20. júna 1917, nočný let a bombardovanie železničnej stanice v Brodeku (zrejme Brody) 8. júla 1917 či bombardovanie oblasti Lanovcy (Lanivci) 3. novembra 1917.⁵⁷ Zo septembra 1916 pochádza aj dokument, v ktorom štábný dôstojník letectva *Rittmeister* Arthur von Bogyay uvádzal osobnostné vlastnosti Georga von Lehmana. Veliteľa *Fliku 8* považoval za „charakterného dôstojníka, trocha bohémneho, ale na dôstojníka

⁵⁴ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Bestrafung Rittm.v.Lehmann, 31. Mai 1916.

⁵⁵ Obdobie Brusilovovej ofenzívy je charakteristické aj výraznejším nasadením ruského letectva, letecké jednotky armádnej skupiny Juhozápadný front vykonali v čase medzi 22. májom a 4. septembrom 1916 spolu 1 805 bojových letov s celkovým trvaním 3 147 letových hodín, z toho najviac počas augusta – 134 pilotov vykonalo 749 bojových letov s celkovým trvaním 1 224 letových hodín. DEMIANIUK, Oleksandr. Aviation of the south western front 1916 – 1917. In: OLEJKO, Andrzej (ed.). *Na skrzydłach Wielkiej Wojny 1916-1917: z historii lotnictwa nad „zapomnianymi” frontami czyli od Frontu Wschodniego po Alpy, Siedmiogród i Macedonię*. Zabrze : Tarnowskie Góry, 2018, s. 429.

⁵⁶ Koncom októbra 1916 mali tieto jednotky k dispozícii 18 lietadiel, pričom *Flik 8* používal šesť strojov typu Hansa-Brandenburg C.I. MEINDL, *Die Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Russische Front 1914 – 1916*, s. 18.

⁵⁷ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate September 1916, Feber 1917, März 1917, Juni 1917, Juli 1917, November 1917 durchgeführten Flüge des Kmdt. Feldpilot Rittm. Georg von Lehmann.

*primerane zmyšľajúceho, nadaného a rázneho, láskavého k podriadeným, no schopného udržať disciplínu“.*⁵⁸

Fungovanie jednotky Georga von Lehmana však nebolo ani naďalej bezproblémové. Hoci jednotka *Flik 8* posilnila rakúsko-uhorské jednotky na severovýchodnom bojisku, zároveň jej chýbali letci. Koncom septembra 1916 hlásil Arthur von Bogyay nedostatok pilotov vo *Fliku 8* a žiadal veliteľstvo *k. u. k. Luftfahrtruppen* o pridelenie ďalších.⁵⁹ Špecifikom severovýchodného frontu vrátane Haliče boli negatívne vplyvy počasia, predovšetkým v zimných mesiacoch. Georg von Lehmann spísal koncom januára 1917 podrobnú mesačnú správu o nasadení *Fliku 8*, jeho leteckú činnosť výrazne ovplyvňovalo počasie. Napr. z 11 vzdušných rádiových navádzaní delostreleckej paľby príslušníci *Fliku 8* „úspešne“ ukončili osem z nich, trikrát však museli prácu prerušiť z dôvodu oblačnosti, silného vetra či nečakaných technických problémov.⁶⁰ Georg von Lehmann, ako dokazuje jeho výkaz bojových letov, v januári 1917 „úspešne“ absolvoval tri bojové lety, presnejšie dva fotografické a jeden s účelom leteckej podpory pechoty.⁶¹

S príchodom teplejších mesiacov a priaznivejších poveternostných podmienok intenzita leteckej vojny na ruskom fronte narastala. Napr. od 11. do 25. mája 1917 hlásili letci *Fliku 8* takmer každý deň letecký boj s nepriateľom a často aj zásahy do svojich lietadiel, navyše rakúsko-uhorská letecká technika sa v porovnaní s tou ruskou javila ako viac zastaraná.⁶² Podľa skúseností rakúsko-uhorských letcov mali Rusi svoju typickú útočnú taktiku – nad nepriateľa si nadleteli a potom útočili priamou paľbou počas strmhlavého letu.⁶³ Aj ruské zdroje napovedajú, že letci z cárskeho impéria si osvojili vlastný spôsob vedenia leteckého boja, čo sa prejavilo práve v prvých mesiacoch roka 1917. Išlo o priamy útok na nepriateľa

⁵⁸ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Vormerkblatt für die Qualifikationsbeschreibung – Rittmeister Georg von Lehmann, 24. September 1916.

⁵⁹ Arthur von Bogyay spomínal štyroch pilotov s viac než stovkou absolvovaných letov. Jeho iniciatíva bola zrejme úspešná, v nasledujúcich mesiacoch posilnili rady jednotky viacerí piloti. Napr. v novembri 1916 *Korporal* Emanuel Micka a *Korporal* Julius Reinics, v januári 1917 *Oberleutnant in der Reserve Feldpilot* Karl von Westenholz. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 140, Monatsberichte, Flik 1-10. K. u. k. Fliegerkompagnie Nr. 8, Telegramm aus Busk 340, 30/9 5, hn. VEINFURTER, *Das Fliegende*, s. 50-51.

⁶⁰ V tom čase *Flik 8* disponoval šesticou viacúčelových lietadiel typu Hansa-Brandenburg C.I (Ph) série 26, tri z nich boli určené aj na navádzanie delostreleckej paľby pomocou rádiového vysielania. Osádky *Fliku 8* mali za úlohu najmä prieskum a lokalizovanie nepriateľských delostreleckých pozícií a zákopov pre potreby IV. zboru, ako aj pozorovanie pohybu ruských vojsk. K významným operáciám jednotky patrila letecký nálet na železničnú stanicu a samotné mesto Radziwillow (dnes Radyvyliv na Ukrajine) 12. januára 1917. *Flik 8* nasadil štyri lietadlá, na operácii sa zúčastnili aj stroje ďalších rakúsko-uhorských leteckých jednotiek – *Fliku 3* a *Fliku 14*. Georg von Lehmann si vo svojej správe všimol aj možnosti nepriateľa, letci *Fliku 8* vo svojej oblasti evidovali 11 ruských protileteckých postavení a iba jedinú leteckú základňu, a to juhozápadne od železničnej stanice Jezierna (dnes Ozerna na Ukrajine). Letecké operácie prebiehali vo výške od 1 600 do 3 000 m. Vo februári 1917 prevažovalo nepriaznivé počasie a tak príslušníci *Fliku 8* mohli štartovať iba počas niekoľkých vhodných dní – celkovo vykonali 28 bojových letov (z toho 7 rádiových letov) a zhotovili 120 leteckých fotografických záberov. V marci 1917 sa počet bojových letov *Fliku 8* zvýšil na 34. ČERVENKA, *Vojenský pilot*, s. 100-102. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 140, Monatsberichte, Flik 1-10. K. u. k. Fliegerkompagnie Nr. 8, Tätigkeitsbericht der k.u.k. Fliegerkompagnie Nr. 8 für den Monat Jänner 1917, Februar, März 1917.

⁶¹ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate Jänner 1917, Feber 1917, März 1917 durchgeführten Flüge des Feldpilot Komdt. Rittm. Georg Edler von Lehmann.

⁶² MEINDL, Karl. *Die Luftsieg der k.u.k. Luftfahrtruppen. Russische Front 1917 – 1918*. Wien : Selbstverlag, 2002, s. 14.

⁶³ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 140, Monatsberichte, Flik 1-10. K. u. k. Fliegerkompagnie Nr. 8, Tätigkeitsbericht der k.u.k. Fliegerkompagnie Nr. 8 für den Monat Jänner 1917.

pripomínajúci taran, keď však napokon ku kolízii s protivníkom nedošlo.⁶⁴ V máji 1917 však Georg von Lehmann absolvoval iba jeden bojový let, konkrétne 8. mája 1917 vyše hodinu trvajúci fotografický let.⁶⁵ Významnú činnosť *Fliku* 8 ale naznačujú lety Georga von Lehmana z júla 1917, keď prebiehala posledná ruská ofenzíva prvej svetovej vojny, známa ako Kerenského ofenzíva.⁶⁶ Veliteľ absolvoval šesť bojových letov, okrem už spomenutého bombardovania Brodeku (Brodov) 8. júla 1917, aj päť krátkych prieskumných letov (*Nahaufklärung*).⁶⁷

Po stroskotaní Kerenského ofenzívy a následnom vojenskom úspechu Nemecka a Rakúsko-Uhorska sa frontová línia posunula ďalej na východ, a preto sa menili i dislokácie leteckých jednotiek na severovýchodnom fronte – jednotka Georga von Lehmana bola najprv umiestnená na poľnom letisku Jezierna, neskôr na trávinatej ploche v nerovnom teréne severozápadne od Tarnopolu (Ternopiľu), následne na pastvine pri obci Mikulinci (Mykulynci), v lokalite uvádzanej ako Błonie Mikulinieckie.⁶⁸ V tomto čase, v rámci reorganizácie rakúsko-uhorského letectva, sa zmenilo i taktické označenie jednotky – na *Flik* 8D. Taktické zameranie jednotky bolo na letecký prieskum a pozorovanie, riadenie delostreleckej paľby a bojovú podporu pozemných jednotiek – *Flik* 8D podliehal divíznemu veliteľstvu, v tom čase nemeckej 1. gardovej pešej divízie.⁶⁹ Zároveň však bol *Flik* 8D aj školiacou jednotkou na frontovú pilotnú službu.⁷⁰ Veliteľ 1. gardovej pešej divízie *Oberst* (plukovník) Friedrich Eitel vydal 9. augusta 1917 pre *Flik* 8D zvláštne „uznanie za vynikajúce výsledky“, predovšetkým za riadenie delostrelectva a pozorovanie.⁷¹ No iba pár dní predtým prišiel Georg von Lehmann o jedného zo svojich podriadených, 5. augusta 1917 padol v leteckom boji pozorovateľ *Leutnant in der Reserve* Richard Maurig von Sarnfeld.⁷² Jeho lietadlo Hansa-Brandenburg C.I (U) 69.83 zostrelili piloti dvoch ruských stíhačiek Nieuport. *Zugsführer Feldpilot* Max Schörghofer

⁶⁴ DEMIANIUK, Aviation of the south-western, s. 425.

⁶⁵ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate Mai 1917 durchgeführten Flüge des Komdt. Feldpilot Rittm. Georg Edler von Lehmann.

⁶⁶ V období poslednej ofenzívy kolabujúceho Ruska, konkrétne v priebehu júla a augusta 1917 vykonali letecké jednotky Juhozápadného frontu 3 983 letov s celkovou dĺžkou takmer 6 000 letových hodín. V tomto období ruskí letci hlásili asi 200 leteckých bojov a nárokovali si 23 zostrelených lietadiel. DEMIANIUK, Aviation of the south-western, s. 429.

⁶⁷ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate Juli 1917 durchgeführten Flüge des Feldpilot Komdt. Rittm. Georg Edler von Lehmann.

⁶⁸ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 140, Monatsberichte, Flik 1-10. K. u. k. Fliegerkompagnie Nr. 8, eptemberbericht 1917 für die Militär – Gruppe.

⁶⁹ DESOYE, Reinhard K. *Vorschrift für den Truppenfliegerdienst – Verbindung der Infanterie mit Fliegern und Fesselballonen* 1917. Wien : Selbstverlag, 2001, 23 s. RAJLICH, Jiří. *Příslušníci rakousko-uherského letectva z českých zemí. Members of the Austro-Hungarian Air Force from the Czech Lands (Disertační práce)*. Praha : Univerzita Karlova, 2018, s. 88.

⁷⁰ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 140, Monatsberichte, Flik 1-10. K. u. k. Fliegerkompagnie Nr. 8, Septemberbericht 1917 für die Militär – Gruppe.

⁷¹ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 140, Monatsberichte, Flik 1-10. K. u. k. Fliegerkompagnie Nr. 8, 1. Garde-Infanterie-Division. Abt. II No. 30 140. Abschrift-Div. St. Qu. Den 9. August 1917.

⁷² *Leutnant in der Reserve* Richard Maurig von Sarnfeld sa narodil 21. februára 1894 v Karlových Varoch. Po smrti získal Rad železnej koruny III. triedy. Padlý letec bol pochovaný v Tarnopole a 15. decembra 1917 boli jeho ostatky slávnostne uložené na viedenskom Centrálnom cintoríne. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 30, Personalakten, Lt. i. d. Res Richard von Maurig. Auf dem Felde der Ehre gefallen. In *Wiener Allgemeine Zeitung*, 13. decembra 1917, roč. 38, č. 11 898, s. 2.

vyviazol z nebezpečnej situácie bez zranení a ešte dokázal s poškodeným strojom núdzovo pristáť na vlastnom území.⁷³

Súpis bojových letov veliteľ'a *Fliku 8* Georga von Lehmanna v septembri 1916⁷⁴

Dátum	Dĺžka trvania	Vzdialenosť	Účel	Lokalita	Lietadlo	Úspešnosť
3. 9. 1916	45 min	75 km	prieskum	blízke frontové pásmo	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.12	áno
4. 9. 1916	50 min	90 km	prieskum	blízke frontové pásmo	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.12	áno
6. 9. 1916	1 h 30 min	150 km	fotografovanie	Zborov – Olejow (Oliiv)	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.30	áno
9. 9. 1916	1 h 20 min	135 km	prieskum	?	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.30	áno
10. 9. 1916	1 h 25 min	140 km	prieskum fotografovanie	?	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.10	áno
20. 9. 1916	1 h 30 min	150 km	bombardovanie	Cebrow (Cebriv)	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.10	áno
21. 9. 1916	50 min	90 km	prieskum	blízke frontové pásmo	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.30	áno
25. 9. 1916	1 h 20 min	135 km	prieskum	blízke frontové pásmo	Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 26.30	áno

Georg von Lehmann uzavrel konto svojich letov na ruskom bojisku šesticou bojových misií v čase medzi augustom a novembrom 1917, poslednou bol už spomenutý nálet z 3. novembra 1917, veliteľ *Fliku 8D* v ten deň ovládal Hansa-Brandenburg C.I (U) 69.83.⁷⁵ Čo sa týka štatistik o nasadení *Fliku 8* (*Flik 8D*), jeho letci zaznamenali na severovýchodnom bojisku tri potvrdené víťazstvá, jeden úspech vybojoval aj *Offiziersstellvertreter* (dôstojnícky zástupca) *Feldpilot* Aladár Lipták, rodák zo Spišskej Novej Vsi, ktorý patrila k príslušníkom jednotky od apríla 1916.⁷⁶ Podobne dlho slúžili s Georgom von Lehman-

⁷³ V ten deň hlásili zostrel nad danou oblasťou (priestor Berežany) stíhací piloti 7. stíhacieho leteckého oddielu poručík Donat A. Makienok a *praporščik* Vasilij I. Jančenko, zrejme oni poslali k zemi stroj 69.83. Za doplnujúce údaje ďakujeme českému historikovi PhDr. Jiřímu Rajlichovi, Ph.D. KULIKOV, Victor. *Russian Aces of World War I*. Oxford : Osprey Publishing, 2013, s. 55.

⁷⁴ Na základe zachovaných mesačných prehľadov o vykonaných bojových letoch predpokladáme, že najviac ich počas jedného mesiaca Georg von Lehmann absolvoval práve v septembri 1916. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate September 1916 durchgeführten Flüge. Kmdt. Feldpilot Rittm. Georg Edler von Lehmann.

⁷⁵ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. Verzeichnis über die im Monate August 1917 – November 1917 durchgeführten Flüge. Flugzeugführer: Rittm. Georg Edler von Lehmann.

⁷⁶ Konkrétne 23. októbra 1917 západne od Zbaraczu (Zbaraž) v stroji Hansa-Brandenburg C.I (U) 69.97, na mieste pozorovateľa sedel *Oberleutnant in der Reserve* Julius Stanger a zostrelené lietadlo bolo identifikované

nom vo *Fliku 8 (Fliku 8D)* aj ďalší letci – v januári 1916 začali službu vo *Fliku 8* pozorovateľa *Kadett in der Reserve* Viktor Wittek a *Fähnrich in der Reserve* Otto Stella.⁷⁷

Návrat na talianske bojisko a život po vojne

V januári 1918 bol *Flik 8D* v rámci sťahovania leteckých jednotiek z ruského frontu prevelený na juhozápadné bojisko, konkrétne na letisko Feltre (dnes severné Taliansko) medzi skalnými stenami Bellunských Dolomitov a masívom Monte Grappa, teda na úseku rakúsko-uhorskej 11. armády. Zachované hlásenie dokazuje, že etablovanie v novom prostredí so sebou prinášalo ďalšie ťažkosti – v tom čase prevládali nízke teploty, ktoré sťažovali nielen výstavbu celtových hangárov, no negatívne vplývali aj na lietadlá a chod ich pohonných jednotiek. Prvé bojové lety na grappskom úseku frontu absolvovali osádky *Fliku 8D* až vo februári 1918, pričom čelili výraznej vzdušnej prevahe nepriateľa.⁷⁸ Poslednou bojovou misiou Georga von Lehmana ako príslušníka *Fliku 8D* bol fotograficko-prieskumný let v stroji Hansa-Brandenburg C.I (U) 169.78 nad Col Moschin v oblasti Monte Grappa 16. marca 1918. Jednotke v tom čase však už velil *Oberleutnant Feldpilot* Otto Wehofer.⁷⁹ Georg von Lehmann sa vo februári 1918 stal štábnym dôstojníkom letectva 11. armády. V auguste 1918 sa vrátil do domovského hulánskeho pluku č. 4, ktorý bol umiestnený v južnom Tirolsku. Počas svojej vojenskej služby získal viaceré vyznamenania, napr. nemecký Železný kríž II. triedy, Vojenský záslužný kríž III. triedy s vojnovou dekoráciou a mečmi, Rad železnej koruny III. triedy s vojnovou dekoráciou a mečmi či Bronzovú vojenskú záslužnú medailu s mečmi. Na konte mal viac než 90 bojových letov.⁸⁰

ako ruská jednomiestna stíhačka Nieuport. Prvý zostrel *Fliku 8* zaznamenali 12. januára 1917 neznámy pilot a pozorovateľ *Oberleutnant* Max Schossleitner počas náletu na železničnú stanicu a mesto Radziwillow (Radyvyliv), keď *Flik 8* nasadil štyri lietadlá, pričom na akcii sa zúčastnili aj osádky ďalších rakúsko-uhorských leteckých jednotiek – *Fliku 3* a *Fliku 14*. Ďalšie dva úspechy vybojovali letci *Fliku 8D* zhodne 23. októbra 1917 – *Stabsfeldwebel* Josef Cagášek však ovládal nemecké lietadlo, dočasne totiž pôsobil v nemeckej stíhacej letke *Jagdstaffel Mikulince*. Viac o spomínaných víťazstvách pozri: ČERVENKA, Vojenský pilot, s. 87-116.

⁷⁷ *Leutnant in der Reserve Feldpilot* Viktor Wittek sa narodil v roku 1894 v Přívoze, dnes časti Ostravy. Zahynul 22. marca 1918 pri leteckej havárii, v tom čase však bol už *Flik 8D* dislokovaný na poľnom letisku Feltre na talianskom fronte a Wittek bol čerstvým držiteľom titulu *Feldpilot*. *Leutnant in der Reserve Feldpilot* Otto Stella sa narodil 12. apríla 1894 vo Viedni. V marci 1918 začal službu v stíhacej jednotke *Flik 60J*, taktiež dislokovanej vo Feltre, ktorej velil známy stíhací pilot *Oberleutnant Feldpilot* Frank Linke-Crawford. Stella padol 15. júna 1918 v leteckom boji nad Cismonom v oblasti grappského úseku juhozápadného bojiska. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 140, Monatsberichte, *Flik 1-10*. K. u. k. Fliegerkompagnie Nr. 8, Märzbericht 1918 für die Personal – Gruppe. Fliegerkompagnie Nr. 8, Summarisches Verzeichnis für Feber, März 1918. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 46, Personalakten, Lt. Res. Otto Stella. Aktenauszug über den Leutnant der Reserve Otto Stella des I. R. 4. EMINGER, Claudia. *Offizierskartothek der k. u. k. Luftfahrtruppen*. Wien : Österreichisches Staatsarchiv Kriegssarchiv, 2017, s. 91, 104.

⁷⁸ Mesačné správy varujú aj pred slabou stúpavosťou, nedostatočnou rýchlosťou a opotrebovanosťou lietadiel *Fliku 8D*. Pilot *Fliku 8D* *Offiziersstellvertreter* Alfons Schüller bol 11. februára 1918 ťažko ranený počas boja s ôsmimi nepriateľskými stíhačkami nad Monte Grappa, pričom týmto zraneniam 24. februára 1918 podľahol. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 140, Monatsberichte, *Flik 1-10*. K. u. k. Fliegerkompagnie Nr. 8, Jännerbericht 1918 für die Organisations – Gruppe. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 140, Monatsberichte, *Flik 1-10*. K. u. k. Fliegerkompagnie Nr. 8, Feberbericht 1918 für die Personal – Gruppe.

⁷⁹ Otto Wehofer sa narodil 21. júla 1890 vo Viedni, do marca 1916 slúžil ako delostrelecký dôstojník na ruskom fronte. Ako príslušník letectva, presnejšie pozorovateľ *Fliku 14*, pôsobil od roku 1916. Od mája 1918 velil *Fliku 10F*. ÖStA/KA-LFT, *Offizierskartothek der k.u.k. Luftfahrtruppen*. Oblt. Otto Wehofer. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 66, Personalakten, Oblt. Wehofer Otto.

⁸⁰ ÖStA/KA-LFT, Karton Nr. 27, Personalakten, Rittm. Georg von Lehmann. *Vormerkblatt für die Qualifikationsbeschreibung* – Rittmeister Georg von Lehmann, 24. September 1916. ÖStA/KA-LFT, Karton Nr.

Georg von Lehmann vo svojich spomienkach uvádzal, že sa v závere prvej svetovej vojny dostal do talianskeho zajatia, v ktorom strávil približne rok. Konkrétne spomínal tábor v regióne Abruzzo. Až koncom októbra 1919 pricestoval z Milána do vtedy už československých Českých Budějovic. Po prvej svetovej vojne sa zamestnal v kozmetickej firme v Ústí nad Labem, ktorá patrila rodine jeho bývalého podriadeného Ericha Schichta.⁸¹ Získal československé občianstvo a od 1. mája 1921 bol Jiří Lehmann evidovaný ako kapitán vo výslužbe. Následne pôsobil pracovne v Budapešti, od januára 1922 cestoval ako firemný obchodný inšpektor po Slovensku. Neskôr žil z dôvodu pracovných povinností vo Varšave a Lodži, kde sa zoznámil so Sárrou Lermannovou, ktorá pochádzala z dobre situovanej židovskej rodiny. V roku 1926 sa so slečnou Sárrou oženil. Ako priznával, pri svojej práci využíval aj známosti vo vyšších vojenských poľských kruhoch. V roku 1935 bol ako československý občan z Poľska vypovedaný a Lehmannovci sa aj s dvoma deťmi usadili v Cíferi, kde mala jeho rodina majetky. Od roku 1937 žili v Pezinku. „Potom však prišiel národný socializmus a všetko ukončil. Na Hitlerov príkaz som stratil československé občianstvo a musel som požiadať o slovenské. Samozrejme, bolo to spojené s veľkými ťažkosťami. Dôchodok sa celé mesiace nevyplácal, potom prišla vojna s veľkou infláciou,“ bilancoval Georg von Lehmann svoj život.

Roky druhej svetovej vojny a rasové prenasledovanie Lehmannovci prežili, už v pokročilom veku vychovávali dve vnúčatá. „V lete chodím do hôr vzdialených asi 4 km od môjho domu, kde si zaobstarám potrebné palivové drevo. Domov si nosím aj huby, maliny, ostružiny atď. Vďaka mojim početným a dlhým výletom, ktoré dosahujú viac ako 20 kilometrov a nadmorskú výšku 700 metrov, a vďaka svalom, ktoré som si vytrénoval na vojne, som s Božou pomocou v prvotriednej kondícii,“ zapísal si 21. novembra 1961 vtedy už 78-ročný Georg von Lehmann. Posledné roky ho však trápili problémy so zrakom spôsobené zeleným zákalom a slepotou na jedno oko. Bývalý príslušník rakúsko-uhorského letectva, uvádzaný už ako Juraj Lehmann, zomrel 11. novembra 1966 v modranskej nemocnici. O tri dni neskôr bol v Modre pochovaný.⁸²

Záver

Rittmeister Feldpilot Georg von Lehmann slúžil v rakúsko-uhorskom letectve od vypuknutia prvej svetovej vojny. Jeho služba môže poslúžiť ako príklad progresu leteckej techniky a taktiky vedenia leteckej činnosti v rámci rakúsko-uhorského letectva počas prvej svetovej vojny. Lehmann najprv patril k príslušníkom leteckej jednotky *Flik 11* dislokovanej zväčša v oblasti Przemyslu, keď aj jej letci zabezpečovali cenný letecký prieskum a spojenie medzi obliehaným pevnostným komplexom a zázemím. Tesne pred pádom pevnosti 22. marca 1915 sa práve Lehmannovi a pilotovi Rudolfovi Stangerovi podarilo odletieť na letisko Rakowice, pričom tento „posledný let z Przemyslu“ vyvolal v habsburskej monarchii veľký ohlas, a to ako vo vojenských kruhoch tak aj medzi verejnosťou. Keďže väčšina personálu *Fliku 11* skončila v ruskom zajatí, jednotka musela byť novosformovaná a jej velenie prebral práve Lehmann.

Flik 11 potom začal frontovú službu v polovici mája 1915, jednotka bola umiestnená na poľných letiskách v Haliči a Bukovine. Georg von Lehmann v tomto čase absolvoval aj dlhé lety nad ruské územie za riekou Dnester, keď v stroji Hansa-Brandenburg B.I 05.01 strávil

143, Monatsberichte, Flik 24-25. K. u. k. Fliegerkompagnie Nr. 25, Tätigkeitsbericht der k.u.k. Fliegerkompagnie Nr. 25 für den Monat Feber 1917. Feldpost 388/II am 28. Februar 1917. Ranglisten des Kaiserlichen und Königlichen Heeres 1918. Wien : K. k. Hof- und Staatsdruckerei, 1918, s. 1011.

⁸¹ Oberleutnant in der Reserve Erich Schicht bol v roku 1917 pozorovateľom vo *Fliku 8*.

⁸² Erinnerungen – 21/XI/1961. Osvedčenie o československom štátnom občianstve, Juraj Lehmann, kapitán v. v. (1/467/1947). Pozostalost Georga von Lehmann. Genealogický výskum Matúša Dullu.

vo vzduchu viac ako štyri hodiny. Od decembra 1915 velil Lehmann *Fliku* 8 dislokovanému na juhozápadnom bojisku, presnejšie na sočskom fronte a neskôr v južnom Tirolsku. Na rozdiel od severovýchodného frontu, nad talianskym frontom čelili rakúsko-uhorskí letci protivníkom čoraz častejšie. Lehmann a jeho podriadení z *Fliku* 8 sa zapojili do jednej z dovtedy najvýznamnejších leteckých operácií *k. u. k. Luftfahrtruppen*, hromadného náletu na železničné mosty cez rieku Piava 27. marca 1916.

Z časového hľadiska však predstavuje najvýznamnejšiu etapu leteckej služby Georga von Lehmana velenie *Fliku* 8 (od júla 1917 *Fliku* 8D) na severovýchodnom bojisku. Viazal sa aj k dvom ruským ofenzívam v lete 1916 a v lete 1917, keď letecká aktivita znepriateľských strán naberala na intenzite. Lehmann sa zúčastnil najmä na prieskumných a fotograficko-prieskumných letoch vrátane rádiových letov, v menšej miere bombardovacích letoch, skúšobných letoch či vzdušnej podpore pechoty. Od jarných mesiacov roka 1917 dochádzalo aj nad severovýchodným frontom častejšie k leteckým bojom, ruskí letci vyvinuli vlastnú útočnú taktiku, navyše rakúsko-uhorská letecká technika v porovnaní s tou ruskou zaostávala. V januári 1918 bol *Flik* 8D prevelený na grappský úsek talianskeho frontu, *Rittmeister Feldpilot* Georg von Lehmann ukončil svoju vojenskú leteckú kariéru ako štábný dôstojník letectva 11. armády. Celkovo počas prvej svetovej vojny absolvoval viac než 90 bojových letov.

J. ČERVENKA: RITTMEISTER FELDPILLOT GEORG VON LEHMANN – „DER LETZTE HELD VON PRZEMYŚL“

Rittmeister Feldpilot Georg von Lehmann diente ab Beginn des Ersten Weltkriegs in der österreichisch-ungarischen Luftwaffe – zunächst als Pilot und Beobachter der Einheit *Flik* 11 an der Nordostfront und nach dem Fall der Festung Przemyśl sowie der Neuformierung dieser Einheit auch als deren Kommandant. Im Dezember 1915 übernahm er das Kommando über *Flik* 8, die an der Südwestfront stationiert war, zunächst an der Isonzofront und später in Südtirol. Anschließend wurde die Einheit (ab Sommer 1917 als *Flik* 8D geführt) an die russische Front verlegt. Die letzte Phase des Einsatzes von Georg von Lehmann als Kommandant von *Flik* 8D ist mit dem Grappa-Abschnitt der italienischen Front verbunden. Im Beitrag behandeln wir den Dienst von Georg von Lehmann in der Luftwaffe sowie Ereignisse, die damit in Verbindung stehen, wie z. B. die Luftverbindung zwischen dem belagerten Przemyśl und dem Hinterland, die maßgeblich durch die Besatzungen der *Flik* 11 sichergestellt wurde, die Teilnahme an einem Luftangriff auf Eisenbahnbrücken über den Fluss Piave im März 1916 und den Einsatz der Luftwaffe vor und während der Offensive von Kerensky im Sommer 1917. *Rittmeister Feldpilot* Georg von Lehmann beendete seine Militärflieger-Karriere als Stabsoffizier der Luftwaffe der 11. Armee. Insgesamt absolvierte er während des Ersten Weltkriegs mehr als 90 Kampfeinsätze.

Zoznam použitých prameňov a literatúry / List of references and literature

Primárne zdroje/Primary sources

Archívy a archívne pramene/Archives and archives sources

Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv Wien – Luftfahrtruppen, Monatsberichte

Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv Wien – Luftfahrtruppen, Offizierskartothek

Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv Wien – Luftfahrtruppen, Personalakten

Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv Wien – Luftfahrtruppen, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1917, 1918

Ranglisten des Kaiserlichen und Königlichen Heeres 1918. Wien : K. k. Hof- und Staatsdruckerei, 1918, 2 286 s.

Pozostalost' Georga von Lehman

Dobová tlač/Period print

Allgemeine Automobil-Zeitung, ročník 1915

Čech, ročník 1915

Der Tiroler, ročník 1916

Die Neue Zeitung, ročník 1915

Dělnické listy, ročník 1915

Leitmeritzer Zeitung, ročník 1915

Linzer Volksblatt, ročník 1915

Neues Wiener Tagblatt, ročník 1915

Pressburger Zeitung, ročník 1915

Sport und Salon, ročník 1915

Wiener Allgemeine Zeitung, ročník 1917

Sekundárne zdroje/Secondary sources

Monografie a zborníky ako celok/Monographs

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

ČERVENKA, Juraj. Vojenský pilot Aladár Lipták a jeho služba v rakúsko-uhorskom lete. In: FRANKO, Michal – LOPATKOVÁ, Zuzana (eds.). *Studia Historica Tyrnaviensia*, 2023, roč. XXIII, č. 2, s. 87 – 116.

DEMIANIUK, Oleksandr. Aviation of the south-western front 1916 – 1917. In: OLEJKO, Andrzej (ed.). *Na skrzydłach Wielkiej Wojny 1916-1917: z historii lotnictwa nad „zapomnianymi” frontami czyli od Frontu Wschodniego po Alpy, Siedmiogród i Macedonię*. Zabrze : Tarnowskie Góry, 2018, s. 408 – 432.

DESOYE, Reinhard K. *Vorschrift für den Truppenfliegerdienst – Verbindung der Infanterie mit Fliegern und Fesselballonen 1917*. Wien : Selbstverlag, 2001. 23 s.

HAUKE, Erwin – SCHROEDER, Walter – TÖTSCHINGER, Bernard. *Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914 – 1918*. Graz : H. Weishaupt Verlag, 1988. 224 s.

KULIKOV, Victor. *Russian Aces of World War I*. Oxford : Osprey Publishing, 2013. 96 s. ISBN 978-1780960593.

KUPIEC-WEGLINSKI, Jerzy W. The Siege of Przemyśl 1914 – 1915. In: *American Philatelist*, June 2012, Vol. 126, No. 6, s. 544 – 555.

LÖW, Hans. *Österreichische Pioniere der Luftfahrt*. Wien : Weldheim Eberle Verlag, 1954. 241 s.

MEINDL, Karl. *Die Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Italienische Front 1915 – 1916*. Wien : Selbstverlag, 2003. 125 s.

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

MEINDL, Karl. *Die Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Russische Front 1917 – 1918*. Wien : Selbstverlag, 2002. 126 s.

OLEJKO, Andrzej. Nieznane karty wielkiej wojny, czyli z działań bojowych lotnictwa austro-węgierskiego – Kaiserliche und Königliche Luftfahrtruppen (K.u.K Luftfahrtruppen) i rosyjskiego w Galicji Wschodniej latem i jesienią 1914 roku. In: *Studia Orientalne*, 2012, roč. 1, č. 2, s. 123 – 163.

OLEJKO, Andrzej. *The Habsburgs' Wings 1914*. Warszawa : Kagero, 2018. 214 s. ISBN 978-83-65437-79-2.

OLEJKO, Andrzej. Z walk lotniczych K. u K. Luftschifferabteilung nad Galicją jesienią 1914 r. w trakcie pierwszego i w początku drugiego oblężenia twierdzy Przemyśl w świetle archiwaliów wiedeńskiego Staatsarchiv-Kriegsarchiv i literatury pamiętnikarskiej. In: *Historia Wojskowości*, 2013, t. 49, z. 1, s. 67 – 120.

RAJLICH, Jiří. Létající hulán. Rytmistr polní pilot Vojtěch Bárta (1879-1922). In: *Hobby Historie*, 2018, roč. 9, č. 43, s. 58 – 71.

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 : Univerzita Karlova, 2018. 269 s.

SCHENK, Gerhard. *Przemyśl 1914 – 1915: Monographie über ein historisches Ereignis. Flieger- und Ballonpost der Festung Przemyśl*. Wien : Pollischansky, 2003. 160 s. ISBN 978-3-85407-054-2.

SCHMIDT-BRENTANO, Antonio. *Die k. k. bzw k. u. k. Generalität 1816-1918*. Wien : Österreichisches Staatsarchiv, 2017. 211 s.

STEINER, Jörg C. *Das Feldpiloten-Abzeichen. Militärhistorische Themenreihe, Band 4*. Wien, 1992. 130 s. ISBN 3-901215-05-0.

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

ZAHÁLKA, Jan. *Rudolf Holeka. Kronika prvního vojenského letce národnosti české*. Praha : Corona, 1997. 204 s. ISBN 978-80-86116-01-3.

O autorovi/About the author

PhDr. Juraj Červenka

Katedra histórie, Filozofická fakulta Trnavskej univerzity v Trnave

Hornopotočná 23, 918 43 Trnava

e-mail: cervenkajuraj2000@yahoo.com

<https://orcid.org/0000-0002-9338-2946>