

Vedran DUKOVSKI

## Bombardiranja Pule tijekom Prvoga svjetskog rata i austrougarsko mornaričko zrakoplovstvo u Puli\*

Dr. sc. Vedran DUKOVSKI  
Državni arhiv u Pazinu  
vedrandukovski@gmail.com

UDK 355.46(436+439+497.571 Pula)“1914/1918”  
Prethodno priopćenje  
DOI: <https://doi.org/10.58173/kz.77.3>

*Rad prikazuje razvoj, ustroj, vojno djelovanje, ali i posljedice koje su u nekim slučajevima bile odmazda za djelovanje austrougarskoga mornaričkog zrakoplovstva u Puli. Osim toga prikazuje i poteškoće na koje su naišli pioniri austrougarskoga mornaričkog zrakoplovstva, poput zapovjednika austrougarske ratne mornarice, admirala, grofa Rudolfa Montecuccolija, dipl. ing. i konstruktora zrakoplova Josefa Mickla i Viktora Klobučara Rukavine de Bunića, prvoga zapovjednika Pokusne mornaričke zrakoplovne postrojbe i postaje, ali ponajviše pilota koji su letjeli u tim zrakoplovima i koji su nerijetko na vlastitoj koži iskusili tehničke nedostatke i ograničenosti tadašnjih pojedinih modela zrakoplova. Uz mornaričko zrakoplovstvo, rad opisuje događaje vezane uz Antantino zračno bombardiranje Pule tijekom Prvoga svjetskog rata.*

Ključne riječi: *Pula, Prvi svjetski rat, mornaričko zrakoplovstvo.*

Pula je između 1849. i 1850. odabrana za glavnu ratnu luku Habsburške Monarhije, što je potvrdio i sam car Franjo Josip I. svojim dolaskom i postavljanjem kamena temeljca za izgradnju pomorskog Arsenala 1852. godine.<sup>1</sup> Kao glavna, sada već austrougarska ratna luka i jedna od središnjih baza austrougarskoga mornaričkog zrakoplovstva Pula je dočekala Prvi svjetski rat.

Početak Prvoga svjetskog rata, do 1915. zrakoplovstvo nije imalo točno određene zadaće, nego je služilo uglavnom za izviđanja. Nakon 1915. kada je zrakoplovstvo postalo višenamjensko, uporaba zrakoplova

\* Ovaj je rad prethodno referiran na znanstvenom skupu „Stogodišnjica Prvog svjetskog rata“, održanom u Omišlju 28. lipnja 2014. u organizaciji Općine Omišalj i Povijesnog društva otoka Krka.

<sup>1</sup> NEFAT 2004, 190.

proširena je na ofenzivno djelovanje: bombardiranje i mitraljiranje protivničkih pješačkih položaja, vojnih objekata, strateških ciljeva, lučkih postrojenja, pomorskih baza, vojnih plovila i slično. Istovremeno, mornaričko zrakoplovstvo već od 1914. obavlja zadatke bombardiranja neprijateljskih pomorskih instalacija i plovila, a 1915. počinje izvršavati obrambene zadatke lovačke zaštite pomorskih baza i luka, kao i zadatke torpediranja neprijateljskih plovila.<sup>2</sup> Premda je 1907., nakon prve mornaričke vježbe u kojoj su baloni korišteni za otkrivanje mina, poručnik fregate Wenzel Woseček dao negativnu ocjenu razvoju i upotrebi balona, ideja o razvoju mornaričkog zrakoplovstva ipak nije napuštena.

Austrougarsko mornaričko zrakoplovstvo bilo je otpočetak podčinjeno zapovjedništvu mornarice. Intenzivniji razvoj ovoga novog roda vojske osjeća se od 1910., kada je zapovjednik austrougarske ratne mornarice, admiral, grof Rudolf Montecuccoli pokrenuo pokusni razvoj mornaričkog zrakoplovstva. Projekt izgradnje prvoga mornaričkog zrakoplova, koji je poletio sredinom 1911., vodio je dipl. ing. i konstruktor zrakoplova Josef Mickl.<sup>3</sup> Mornarica se na gradnju hidroplana odlučila isključivo zbog mjera štednje jer su izračunali da im je jeftinije sagraditi vlastiti hidroplan nego ga kupiti u inozemstvu. Do kraja Prvoga svjetskog rata u pulskom Arsenalu sagrađeno je 27 hidroplana i 570 letećih brodica.<sup>4</sup> Istodobno s početkom razvoja mornaričkog zrakoplovstva i gradnje prvog mornaričkog hidroplana počinju se razvijati i tražiti tehnička rješenja kojima bi se poboljšale karakteristike zrakoplova, a Glavni stožer austrougarske vojske naredio je početak letačke obuke među mornaričkim časnicima. Kandidate za pilote isprva su nalazili među pripadnicima balonskih posada i posadama zračnih brodova.<sup>5</sup> Jedan od njih bio je i Viktor Klobučar Rukavina de Bunić, koji je upućen u pilotsku školu na letačku obuku u Bečkom Novom Mjestu. Po povratku u Pulu, krajem 1911., dobiva zadaću ustrojavanja mornaričkog zrakoplovstva te preuzima zapovjedništvo nad Pokusnom mornaričkom zrakoplovnom postrojbom i postajom, koje su dotad bile stacionirane u Valturi. Njegovim preuzimanjem zapovjedništva postaja i postrojba sele u novouređenu

<sup>2</sup> DUKOVSKI, D. – DUKOVSKI, V. 2014, 192, 205.

<sup>3</sup> DUKOVSKI 2011, 307; MANDIĆ 2006, 152, 158.

<sup>4</sup> FREIVOGEL 2014, 180.

<sup>5</sup> MANDIĆ 2006, 151.

zrakoplovnu bazu za hidroavione na otočiću Sv. Katarina u Pulscome zaljevu.<sup>6</sup> Otočić se otada počinje razvijati kao zrakoplovni arsenal, odnosno zrakoplovno spremište, pokusna stanica za isprobavanje zrakoplova i kao borbena mornarička zrakoplovna postaja.<sup>7</sup>

S ciljem pronalaska učinkovitijeg rješenja za proizvodnju sigurnijih i kvalitetnijih mornaričkih hidroaviona, ali upoznavanja s mogućnostima i karakteristikama zrakoplova i hidroaviona proizvedenima u drugim državama, Viktor Klobučar je tijekom 1912. posjetio Francusku i Njemačku. Njegovi kolege Wenzel Woseček, tada poručnik bojnog broda, i poručnik fregate Gottfried Banfield, koji su 1913. priključeni mornaričkom zrakoplovstvu u Puli, krajem 1911. i početkom 1912. obilazili su Francusku i Njemačku kako bi se upoznali sa zrakoplovnim dostignućima tih zemalja. Tijekom svojih obilazaka njih su trojica isprobali razne modele zrakoplova i bojnih brodova, ali na kraju za potrebe mornarice naručili su i preuzeli četiri francuska zrakoplova tipa *Donnet-Leveque* i jedan zrakoplov tipa *Curtiss*. Možda najvažnije bilo je Klobučarevo iskustvo stečeno početkom 1913., kada se u Francuskoj upoznao s dostignućima proizvođača zrakoplova *d'Artois* i karakteristikama zrakoplova *Voisin*, od kojih je i naručio po jedan primjerak za potrebe mornaričkog zrakoplovstva. Zrakoplovi su u Pulu stigli tijekom siječnja 1913., željeznicom, a sklopili su ih u mornaričkoj pokusnoj postaji na otočiću Sv. Katarina. U to vrijeme Francuska je predvodila u razvoju zrakoplova koji su mogli polijetati i slijetati na površinu vode. Istovremeno su u pulskoj bazi konstruktori već radili na proizvodnji vlastitih mornaričkih zrakoplova, na kojima je Klobučar već tijekom studenoga 1912. odrađio prve probne letove.<sup>8</sup>

Klobučar je do početka 1913. radio i na osposobljavanju letačkog i tehničkog osoblja. U vrijeme njegova zapovjedništva osnivaju se mornaričke baze i uzletišta u Štinjanu, Valbandonu, Valturi i Poreču te duž Jadrana, sve do Kumbora. Također je osnovana i pilotska škola na otoku Kotežu (otočje Brijuni). Klobučar i Mickl surađivali su na projektu izgradnje zrakoplova, u čemu su im značajno pomagali piloti svojim pri-

<sup>6</sup> DUKOVSKI 2006, 307.

<sup>7</sup> MANDIĆ 2006, 153.

<sup>8</sup> MANDIĆ 2006, 153-155.

mjedbama. Njih dvojica u novoj bazi ispitivali su mogućnosti prilagodbe zrakoplova za slijetanje i polijetanje s vodene površine, što je rezultiralo prepravljanjem Micklova zrakoplova u hidroplan, tj. ugrađeni su mu plovci kako bi mogao slijetati i polijetati s vodenih površina. Unatoč tome, ti su zrakoplovi i nakon brojnih preinaka i doručivanja i dalje bili vrlo nesigurni za let, premda nešto bolji od talijanskih, što se pokazalo vrlo važnim nakon ulaska Italije u rat na strani Antante.<sup>9</sup>

Zbog nedostatka taktičko-operativnog prostora na otoku Sv. Katarina, tj. u glavnoj postaji mornaričkog zrakoplovstva, osnovane su nove zrakoplovne postaje, i to izvan pulskog zaljeva, tj. izvan pulske luke. Tako je za lokaciju pilotske škole odabran otok Kotež, koji je 1912. otkupljen od uprave odmarališta Valbandon. Iako je bio izvan pulske luke i nije bio zaštićen od potencijalnih napada, otok je bio vrlo dobro zaštićen od vjetrova, tako da su ga otok Sv. Jerolim i poluotok Proština, a kasnije i pulski lukobran (građen 1910. – 1914., op. a) štitali od juga, a kopno od bure. Osim toga postoji i jedna specifičnost tog akvatorija, a to je stalno dnevno puhanje zapadnog vjetra, koji jača otprilike do 11 sati i počinje slabjeti nakon 16 sati. Ova pojava činila je otok odličnom lokacijom za obuku polaznika pilotske škole. Tijekom školovanja pilota i njihovih vježbi uništeno je ili teško oštećeno 6 školskih zrakoplova. U rujnu 1918. pilotska škola na otoku imala je 65 polaznika i 30 školskih zrakoplova. Osim pilotske škole u fažanskom su kanalu osnovane još dvije zrakoplovne postaje, zrakoplovna postaja Puntizela i Zrakoplovna luka Valbandon. Preseljenje zrakoplovne postaje na obalu Fažanskog kanala bilo je logično s obzirom na postojanje infrastrukture i solidne zaštite od mogućeg napada jer se tamo nalazilo pomoćno sidrište za ratne brodove usidrene u pulskoj luci. Radovi na izgradnji postaje na Puntizeli počeli su tek nakon ulaska Italije u rat, tj. u srpnju 1915. godine. U listopadu 1915., kada ulazi u borbenu funkciju s postaje Sv. Katarina na postaju Puntizela (*Seeflugstation Puntisella*), preseljeno je 180 ljudi, da bi na kraju iste godine postaja brojala 321 časnika, dočasnika i vojnika. Od kolovoza 1916. postaja Puntizela nosila je naziv Mornarička zrakoplovna postaja Pula (*Seeflugstation Pola*). Bila je to ujedno središnja i najveća austrougarska mornarička zrakoplovna postaja. U zapovjednom lancu postaja je

<sup>9</sup> DUKOVSKI 2011, 307, 308, 314.

bila podređena Operativnom odjelu zapovjedništva Mornaričkog zrakoplovnog korpusa, Lučkom admiralitetu i Upravnom odjelu Mornaričkog zrakoplovnog korpusa, dok su njoj podređene bile postaje Valbandon, Valtura, Lošinj i Rijeka. Zapovjednici postaje bili su poručnik bojnog broda Jacob Sturm i poručnik bojnog broda Wenzel Weseček. S obzirom na to da se nalazila točno preko puta pilotske škole na Kotežu, ta je postaja također bila zaštićena od vjetrova te je imala sve pogodne uvjete za stvaranje vrlo jake pomorske postaje. Imala je dvojaku funkciju, bila je mjesto na koje su pristizali piloti nakon položenog pilotskog ispita na nastavak školovanja, a ujedno je bila i borbena postaja. Njezina borbena zadaća bila je obrana zračnog prostora, traženje mina i minskih polja do 10 nautičkih milja (nm) i podmornica do 30 nm od obale, a pokrivala je područje Kvarnera i sjevernojadranskih otoka. Piloti i zrakoplovi s ove postaje sudjelovali su i u misijama bombardiranja i izviđanja na talijanskoj obali i talijanskom dijelu Jadrana od Grada do Ancone.<sup>10</sup>

Prvi grupni napad u kojemu sudjelovali zrakoplovi s postaje Puntizela dogodio se u listopadu 1915., kada su bombardirali Veneciju. Od svibnja 1917. pa do kraja rata zrakoplovi s postaje Puntizela sudjelovali su u bombardiranjima Ancone, Cesene, Cesenaticue, Chioggie, Contarinija, Ferrare, Malamaccae, Mestrama, Resare, Piavevecchije, Pontelagoscunija, Porto Corosinija, Fane, Ravene, Riminija, Senegellija, San Giorgia di Nogarija, Treportija i Venecije.<sup>11</sup> Lokalne novine 1. listopada izvještavale su o napadu na Ferraru koji se dogodio s 29. na 30. rujna, istovremeno kad i talijansko bombardiranje Pule, koje se ne spominje u novinama. *U tri dana uništena dva hangara za zrakoplove i dva zrakoplova*“ stoji naslov u novinama, a u tekstu slijedi (...) *29. t. mj. na večer napala je skupina naših hidroplana na hangar za zrakoplove od Ferrare. (...) uspjelo je, da pogodi hangar sa tri bombe.*<sup>12</sup>

Udaljena samo nekih 500 metara od mornaričke postaje Pula, na zahtjev Mornaričkog zrakoplovnog korpusa, 1916. osnovana je zrakoplovna postaja Valbandon. Uzrok tome bilo je konstantno talijansko bombardiranje tršćanske luke. Postaja je ustrojena krajem 1916. kao

<sup>10</sup> MANDIĆ 2006, 158-166.

<sup>11</sup> MANDIĆ 2006, 172, 175.

<sup>12</sup> *Hrvatski list* (dalje: *HL*), 1. listopada 1917.

obrambena pomoćna postaja pod zapovjedništvom Mornaričke zrakoplovne postaje Pula. Valbandon je kao kopnena zrakoplovna luka bio baza njemačkih lovaca tipa *Fokker*, koji su do 1916. bili vjerojatno najbolji lovački zrakoplovi, da bi ih 1917. zamijenili novijim, boljim modelom lovačkog zrakoplova tipa *Phöenix D1*. Osam zrakoplova tipa *Phöenix D1* stiglo je u listopadu 1917., a ostali su pristizali od ožujka do kolovoza 1918. godine. Glavna zadaća lovačkih zrakoplova na ovoj postaji bila je zračna borba s neprijateljskim zrakoplovima i sprječavanje ili umanjivanje njihova zračnog djelovanja iznad područja grada ili luke, ali i zračnog prostora pod nadzorom Austro-Ugarske Monarhije. Uz zrakoplove za sprječavanje zračnog djelovanja neprijateljskih zrakoplova ustrojene su i protuzračne bitnice.<sup>13</sup> Uza sve postajala su i tri prstena obrane grada Pule i pulske luke, koje čine razna višenamjenska vojna postrojenja, fortifikacije i topničke bitnice.

Klobučarova 1. Postaja K.u.k Mornaričkoga zrakoplovstva Pula Prvi svjetski rat dočekala je s 14 mladih časnika (negdje se navodi 15)<sup>14</sup> u svojem sastavu. Piloti koji su bili stacionirani na pulskom području tijekom rata sudjelovali su u nekoliko zračnih bitaka protiv talijanskog i američkog zrakoplovstva. Uz napomenu o intenzitetu zračnih bitaka, svakako treba dodati da je veća smrtnost pilota bila od posljedica kvarova zrakoplova, nego u direktnim zračnim okršajima. S obzirom na to da je zrakoplovstvo tada još uvijek bilo nerazvijeno i nedovoljno istraženo, nesreće su se uglavnom događale zbog loših konstrukcija i kvarova na motorima. Nagriženost motora morskome soli bio je velik problem hidroaviona i jedan od čestih uzroka kvarova. Prema podacima, tijekom rata poginulo je 18 pilota stacioniranih u Puli, od kojih je 5 poginulo u borbama, a 13 uslijed kvarova i padova zrakoplova. U vojnim akcijama poginuli su Franz Pichl 14. svibnja 1916., Johann Fritsch von Cronenwald 22. travnja 1917., Heinrich Fontaine von Felensbrunn 16. travnja 1918., a Max Trüber i Albert Herbetz 31. kolovoza 1918. godine.<sup>15</sup> Tijekom rata austrougarsko mornaričko zrakoplovstvo izgubilo je 222 zrakoplova, od čega 151 uslijed kvarova i padova zrakoplova, a 80 ih je otpisano.<sup>16</sup> Us-

<sup>13</sup> MANDIĆ 2006, 163-164.

<sup>14</sup> MANDIĆ 2006, 155.

<sup>15</sup> DUKOVSKI 2011, 313.

<sup>16</sup> FREIVOGEL 2014, 180.

poredbe radi, tijekom rata poginulo je oko 2000 talijanskih pilota, i to velikim dijelom zbog slabe obučenosti ili neispravnosti zrakoplova. Prema podacima možemo vidjeti da je na obje strane testiranje novih zrakoplova bilo pogubnije od samih bitaka.

Najpoznatija zračna bitka u kojoj su sudjelovali piloti iz Pule akcija je rušenja talijanskoga zračnog borda *Città di Ferrara* u lipnju 1915. nad Kvarnerom. Pilot kojem se pripisuje ovo rušenje je poručnik bojnog broda Gustav Klasing, jedan od prvih pilota pulske zrakoplovne postaje.<sup>17</sup> Prema podacima koje posjedujemo, nije poznato da je u Puli letio ijedan zračni as (pilot s pet i više potvrđenih zračnih pobjeda, op. a.). Mornarička zrakoplovna postaja Pula je u kolovozu 1914., u trenutku izbijanja Prvoga svjetskog rata, raspolagala s 19 zrakoplova, jer su tri zrakoplova neposredno prije objave rata prebačena u zrakoplovnu postaju Kumbor.<sup>18</sup> Talijansko je mornaričko zrakoplovstvo u rat ušlo sa samo 15 spremnih zrakoplova, različitih namjena, i dva zračna broda, *Città Ferrara* i *Città di Jesi*. Oba su srušena već 1915. iznad Pule.<sup>19</sup>

Do svibnja 1915. i prelaska Italije na stranu Antante talijansko mornaričko zrakoplovstvo imalo je 30 zrakoplova, različitih tipova i namjena, te samo 11 spremnih pilota. Uz to, imali su samo dvije zrakoplovne postaje, jednu u Veneciji i jednu kod grada Taranta, na samome jugu Apeninskoga poluotoka. Talijansko mornaričko zrakoplovstvo bilo je toliko inferiornije od austrougarskog da je tijekom austrougarskih napada na talijanske priobalne gradove ostajalo pasivno i nije se upuštalo u borbu. S druge strane, austrougarsko mornaričko zrakoplovstvo nakon objave rata Italiji sudjelovalo je zajedno s ratnom mornaricom u koordiniranim napadima na talijanske uporišne točke i gradove.<sup>20</sup>

S obzirom na status glavne ratne luke i Arsenala Austro-Ugarske Monarhije, ali i u znak odmazde jer je bila polazišna luka za napade na talijanske gradove, Pula i zrakoplovne postaje oko nje postale su meta talijanskih i američkih, odnosno Antantinih bombarderskih misija. Tijekom Prvoga svjetskog rata izveden je 41 zračni napad na Pulu, a u na-

<sup>17</sup> DUKOVSKI 2011, 314.

<sup>18</sup> MANDIĆ 2006, 166.

<sup>19</sup> DUKOVSKI 2011, 314.

<sup>20</sup> MANDIĆ 2006, 169-170.

padima je sudjelovalo oko 400 zrakoplova. Prvo bombardiranje talijansko mornaričko zrakoplovstvo izvelo je u noći s 30. na 31. svibnja 1915. zračnim brodom tipa P-4, a ciljevi su mu bili željeznički kolodvor i Arsenal.<sup>21</sup> Zračni brod P-4 bio je manji model, a mornarici ga je ustupila kopnena vojska.<sup>22</sup> Bombardiranje je prouzročilo neznatnu materijalnu štetu, a nije bilo niti ljudskih žrtava. Prema pisanju *New York Timesa*, tog je dana u Puli navodno boravio pruski princ Adalbert pa je događaj iz propagandnih razloga dobio posebnu pozornost u međunarodnom tisku. Bombardiranje je najvjerojatnije bilo talijanska odmazda za austrougarsko pomorsko-zračno bombardiranje lučkoga grada Ancone 23. i 24. svibnja, kada je učinjena poprilična šteta na lučkim postrojenjima, strateški važnim objektima, a poginulo je 30 vojnika i 38 civila, a oko 150 ih je ranjeno. U tom bombardiranju uz brodove sudjelovalo je i mornaričko zrakoplovstvo stacionirano u Puli.<sup>23</sup> Odgovor austrougarskoga mornaričkog zrakoplovstva, pak, na akciju zračnog broda P-4, bio je bombardiranje njegova spremišta u Campalotu početkom svibnja 1915. godine.<sup>24</sup> Čini se kao da je mornaričko zrakoplovstvo vodilo nekakav svoj „privatni“ rat, neovisno o zbivanjima na ostalim bojištima, što nije daleko od istine.

Što se tiče prevencije bombardiranja Pule, protuzračna obrana bila je vrlo učinkovita. Uz protuzračnu obranu, za sigurnost građana brinula se i gradska vlast, koja je uvela obvezu zamračivanja, što je bilo vrlo efikasno s obzirom na to da tada još uvijek nisu postojali navigacijski uređaji te su piloti noću izbacivali bombe doslovno naslijepo, uglavnom u more. Gradska je vlast preko proglosa i dnevnih novina davala građanima upute da se u slučaju bombardiranja sklone u kuće, da očiste tavane od zapaljivih stvari, da ne žive u potkrovljima, a uveden je i policijski sat. Jedno od neuspješnih talijanskih bombardiranja, ali zasigurno suludo i danas možda smiješno, ali ne manje hrabro, dogodilo se 5. kolovoza 1915. godine. Tom je prilikom posada talijanskog zračnog broda *Città di Jesi* pokušala neuspješno bombardirati Pulu zbacivši 12 bombi prije nego što ih je protuzračna obrana srušila i zarobila. Napadi

---

<sup>21</sup> DUKOVSKI 2011, 314.

<sup>22</sup> MANDIĆ 2006, 169, 171.

<sup>23</sup> DUKOVSKI 2011, 314-218.

<sup>24</sup> MANDIĆ 2006, 171.



zračnim brodovima nisu bili učinkoviti, a rizik od rušenja bio je ogroman, tim više jer su bili spori i predstavljali su laku metu protuzračnoj obrani. Premda šteta učinjena tijekom tih napada nije bila značajna, u Italiji su imali vrlo jak odjek i služili su u propagandne svrhe. Tako ih je talijanski tisak koji je prenosio ratne događaje predstavljao kao ključne akcije u ratu.<sup>25</sup> Osim talijanskih, i hrvatske su novine, primjerice Hrvatski list, pomalo preuveličavale vijesti, ističući tako hrabrost austrougarskih, a umanjujući hrabrost talijanskih pilota. To se može primijetiti usporedbom dijela teksta o bombardiranjima Pule i talijanskoga grada Ferrare. Što se tiče bombardiranja Ferrare, u Hrvatskom listu stoji: (...) *strojnom nadgledniku Kunczu, uspjelo je, da pogodi hangar sa tri bombe. (...) Unatoč žestokoj obrambenoj vatri vratila su se sva ljetala u potpunom broju; dok u izvještaju o bombardiranju Pule stoji: (...) No, više ili manje smo priviknuli na to, jer ako i rijetko, toliko ipak dodje štogod nad nas, ispusti jednu ili dvije od tih bundeva na kakovu njihovu, te pred našim hicima dade petama vjetra. Zato samo mirno nastavljam svoj posao. (...).*<sup>26</sup> Čini se kao da su građani naviknuti na talijanska „kukavička“ i neučinkovita bombardiranja, što u stvarnosti ipak nije tako doživljavano. Takvo predstavljanje u novinama bilo je potrebno zbog održavanja morala stanovništva. U prvim masovnim noćnim bombardiranjima Pule, s 3. na 4. i s 8. na 9. kolovoza 1917., sudjelovao je i talijanski pjesnik-ratnik Gabriele D'Annunzio, koji je zbog svojih zasluga (bacanje letaka) u tim bombardiranjima unaprijeđen u čin bojnika. Bili su to prvi masovni zračni napadi na Pulu, a u njima je sudjelovalo 36, odnosno 28 zrakoplova, a predvodili su ih poručnik bojnog broda Luigi Bologna, odnosno satnik Sergio Govi.<sup>27</sup> Prvi napad trajao je (...) *četiri duga sata (...)* i tom su prigodom (...) *dvije bombe izduble duboke grabe na pustom prostoru medju zidovima naše veličane arene.*<sup>28</sup> Tijekom tog napada bačeno je 238 bombi, ukupne težine oko 8 tona, i nanesena je značajnija materijalna šteta na području Arsenala i vojničkih baraka, a napad je trajao punih pet sati. Treba napomenuti da nisu sve bombe pogodile cilj, niti su sve eksplodirale.<sup>29</sup> S druge strane, u Hrvatskome listu

<sup>25</sup> DUKOVSKI 2011, 315-326.

<sup>26</sup> HL, 10. VIII. 1917.; HL, 1. X. 1917.

<sup>27</sup> DUKOVSKI 2011, 320.

<sup>28</sup> HL, 10. VIII. 1917.

<sup>29</sup> DUKOVSKI 2011, 320.

se navodi kako je (...) *u noći od 2. na 3. (a ne s 3. na 4. kolovoza op.a.) kolovoza obasulo je 16 do 20 neprijateljskih ljetala grad i luku Pula sa od prilike 80 bomba (...) te kako (...) na vojničkim predmetima nije počinjena bitna šteta.*<sup>30</sup> Novinar koji je pisao izvješće nije raspolagao podacima o točnom broju zrakoplova koji su sudjelovali u bombardiranju te je kao svjedok događaja otprilike procijenio koliko ih je bilo i taj je broj naveo u svojem izvještaju. Jednako tako autor članka je prema vlastitoj procjeni i sjećanju naveo vremensko trajanje bombardiranja. U izvještaj o sljedećem napadu na Pulu, s 8. na 9. kolovoza 1917., također nailazimo na podatke koje autor članka sam procjenjuje, bez provjere ili uvida u vojne arhive i spise, za razliku od povjesničara koji su kasnije pisali o tim događajima. Primjerice talijanski istraživači, čiji su radovi objavljeni u zborniku radova *Gli aviatori italiani del bombardamento nella guerra 1915.–1918.*, imali su uvid u arhivsku građu i spise, što njihove podatke čini vjerodostojnijima. Što se tiče navođenja različitih datuma bombardiranja, postoji mogućnost da je tiskarska greška jer se i u novinama od 10. kolovoza 1917. navodi da se napad dogodio u noći s 3. na 4. kolovoza.<sup>31</sup>

Novinski izvještaj o bombardiranju izvedenom s 8. na 9. kolovoza 1917. navodi (...) *bacilo je od prilike 25 neprijateljskih ljetala oko 90 bomba na Pulu. Nije nanešena nikakva vojnička šteta, a u gradu prouzročena je samo neznatna šteta. Dvije su osobe lako ranjene.*<sup>32</sup> U izvještajima za oba napada stoji da nije bilo značajnije štete. Razlog tome može biti pokušaj očuvanja morala stanovništva i umanjivanje talijanskih postignuća. Zrakoplovi koji su sudjelovali u bombardiranjima bili su dvokrilci tipa *Caproni 3a* „teški“ bombarderi IV. skupine zrakoplova iz baze Comina, kojom je zapovijedao Ernest La Polla. Od zrakoplova koji su sudjelovali 11 ih je bilo iz baze u Pordenoneu, 12 iz Aviana i 5 iz Campoformija. Značajno je da je D'Annunzio tijekom tih akcija osmislio borbeni, pobjednički poklič koji je kasnije postao pozdrav fašističkih skvadri: „*Eia! Eia! Eia! Alalà!*“, dopisavši ga na letke koje je izbacivao iz zrakoplova. U tim prigodama zbog velike visine djelovanja nije oboren niti jedan talijanski zrakoplov, što se u ono vrijeme, bez obzira na uspjeh misije, smatralo pobjedom. Također

<sup>30</sup> HL, 5. VIII. 1917.

<sup>31</sup> HL, 10. VIII. 1917.; HL, 11. VIII. 1917.

<sup>32</sup> LUDOVICO 1980.

se i bacanje letaka s D'Annunzijevim domoljubnim porukama ohrabrenja talijanskim građanima Pule smatralo pobjedom. Smatrajući ga talijanskim gradom, talijansko zrakoplovstvo nije bombardiralo civilne ciljeve, vjerujući da je prelet uz letke dovoljno ponižavajući i poražavajući za neprijatelja te da takva akcija ima veći učinak na moral protivnika. Ipak, u ta dva masovna bombardiranja uvedena je jedna novina. Glavni zapovjednik akcije, tada satnik, Giacomo Barucchi patentirao je novu taktiku osvjetljavanja ciljeva. Osvjetljavanje je vršio danas vrlo popularnom metodom svjetlećih bombi, koje su se padobranima polako spuštale i pritom osvjetljavale područje oko i ispod sebe. Te su bombe prouzročile nekoliko manjih požara, a među stanovništvom se proširio glas da se radi o zapaljivim bombama.<sup>33</sup> U novinskom izvješću o akciji bombardiranja grada u noći s 3. na 4. kolovoza također je navedeno (...) *obasulo je 16 do 20 neprijateljskih ljetala grad i luku Pula sa od prilike 80 bomba, među tima sa mnogim požarnim bombama.*<sup>34</sup> Iz jedne kolumne u lokalnim novinama možemo vidjeti da su neki stanovnici Pule, kada su prvi put vidjeli svjetleće bombe, pomislili da je netko pogodio neprijateljski zrakoplov te su počeli slaviti. (...) *i ta kugla spušta ljubičaste zrake prema dolje. „Pogodjen!“ Dolje se negdje već diže radostan „hura!“ Časnik pokraj mene se pako razljuti: „Magarci! Da je pao, oborio bi se poput komada drova – barem gorućega, – signalna raketa.*<sup>35</sup> Talijanska bombardiranja bila su usmjerena uglavnom na Arsenal, lučka i vojna postrojenja, na koja su u akcijama bombardiranja bacili oko 10 tona bombi i izgubili 3 zrakoplova. U posljednjoj godini rata mješovite talijansko-američke zračne snage izvele su još nekoliko akcija bombardiranja, ali slabijeg učinka ili potpuno neuspješno, upravo zbog vrlo jake protuzračne obrane. Jedan od takvih napada bio je onaj koji su dogodio 21. kolovoza 1918. godine. U toj je akciji sudjelovao dio savezničke eskadrile (*US Navy Squadron*) iz sastava američke vojske, tj. *Naval Reserve Flying Corps* sastavljenog od talijanskih hidroaviona tipa *Macchi M-5* i *M-8*, odnosno od pet lovaca i dva bombardera. Polazna baza bila im je u Porto Corsiniju, a zadatak im je bio bacanje letaka nad Pulom i bombardiranje pomorske baze i postaje mornaričkog zrakoplovstva. U zračnoj

<sup>33</sup> DUKOVSKI 2011, 320-321.

<sup>34</sup> *HL*, 5. VIII. 1917.

<sup>35</sup> *HL*, 10. VIII. 1917.

bitki srušen je jedan talijanski zrakoplov tipa *Macchi M-5* kojim je upravljao američki pilot, poručnik George H. Ludlow. Iako mu je zrakoplov bio pogoden, uspio se spustiti na vodenu površinu, a u vrlo riskantnoj akciji spašavanja spasio ga je njegov suborac, zastavnik Charles Hezel-tine Hammann, koji se spustio do olupine zrakoplova i u svoj *M-5*, koji ima mjesta samo za jednoga, ukrcao Ludlowa. Za tu smionu akciju obojica su nagrađena vojnim odličjem, srebrnom, odnosno brončanom medaljom časti. Posljednji napad na Puntičelu, od 22. listopada 1918., također spada u neuspješne akcije s obzirom na to da je 30 zrakoplova izbacilo 40 bombi s velike visine, a oštetili su samo jedno skladište i tri zrakoplova.<sup>36</sup>

Što se tiče štete nanesene tijekom bombardiranja grada, ona je gotovo minimalna jer su talijanski i američki bombarderi izbacivali bombe (ručno) s tada velikih visina, od 3000 do 5000 metara, zbog straha od protuzračne obrane, tako da je velik broj bombi pao u more. To potvrđuju i lokalne novine u kojima stoji (...) *spusti još treću, – četvrtu – petu već u vodu, da se razgovjetno čuje pljusak, a nato završi svoj polukrug i odropoće natrag u blaženu domovinu (...)*.<sup>37</sup> Prema izvorima, posljedica tih bombardiranja bila je manja materijalna šteta. Iako je šteta uglavnom bila zanemariva, bombardiranja su ipak psihološki utjecala na stanovništvo. Dnevni tisak spominje dvoje poginulih, ali navode samo ime dvadesetogodišnjeg Ermana Gezzana, koji je poginuo početkom kolovoza 1917. godine.<sup>38</sup> (...) *kod toga su usmrćene dvije građanske osobe (...)*.<sup>39</sup> (...) *Između žrtava je jedan sin uvaženoga Hrvata Gezzana*.<sup>40</sup> Osim toga bilo je i na desetke ranjenih. Prema novinskim izvještajima, bombardiranja 27., 28., 30. rujna, 1. i s 2. na 3. listopada 1917. bila su neefikasna te nisu nanijela značajniju štetu. Bilo je samo nekoliko ranjenih.<sup>41</sup> O tim bombardiranjima nema izvještaja, vjerojatno zbog održavanja morala stanovnika, ali i zbog umanjivanja talijanskih postignuća.

<sup>36</sup> DUKOVSKI 2011, 323, 326-327.

<sup>37</sup> *HL*, 10. VIII. 1917.

<sup>38</sup> DUKOVSKI 2011, 323.

<sup>39</sup> *HL*, 5. VIII. 1917.

<sup>40</sup> *HL*, 10. VIII. 1917.

<sup>41</sup> DUKOVSKI 2011, 321, 323; *HL*, 2. X. 1917.; *HL*, 30. IX. 1917.

\*\*\*

Uloga pulske luke kao glavne ratne luke Monarhije svakako je utjecala na to da se baš tamo smjesti glavna postaja mornaričkog zrakoplovstva. Razvoj mornaričkog zrakoplovstva počinje 1907., kada je održana prva vježba u kojoj su baloni imali zadaću otkrivati morske mine. Iako su vježba i upotreba balona dobile negativnu ocjenu, tada poručnika fregate, Wenzela Wosečeka, ulaganja i istraživanja na polju mornaričkog zrakoplovstva ipak su nastavljena. Tako na poticaj zapovjednika austro-ugarske ratne mornarice, admirala, grofa Rudolfa Montecuccolija, 1910. u Puli se pokreće pokusni razvoj mornaričkog zrakoplovstva. Glavni konstruktor pokusnih zrakoplova bio je mladi Austrijanac Josef Mickl, koji je do kraja rata ostao u Puli i sa svojim timom radio na poboljšanju zrakoplova, tj. hidroplana. Njegov prvi pokusni zrakoplov poletio je 1911. iz postaje u Valturi, a njegov prvi hidroplan poletio je 1912. s nove postaje na otoku Sv. Katarina u pulskom zaljevu. S vremenom, kako se razvijalo mornaričko zrakoplovstvo, javlja se potreba za širenjem postaje, tako da se već 1913. na Kotežu osniva pilotska škola, a na obali Fažanskog kanala osnivaju se još dvije zrakoplovne postaje, Puntizela i Valbandon. Postaja Puntizela preuzima ulogu glavne postaje. S tih postaja polijetali su zrakoplovi u misije bombardiranja talijanskih gradova. S obzirom na to da su austrougarski zrakoplovi bili daleko kvalitetniji od talijanskih, Talijani im se prilikom bombardiranja nisu suprotstavljali. Da bi nadoknadili nedostatke svojih zrakoplova, talijanski su piloti prilikom napada na pulske postaje, luku i grad letjeli vrlo visoko i u velikim skupinama. Tijekom rata na Pulu talijanski, ali i ostali Antantini zrakoplovi izveli su 41 zračni napad, u kojima je sudjelovalo oko 400 zrakoplova. Ciljevi su uglavnom bila vojna postrojenja, Arsenal i brodovi usidreni u pulskoj luci. Kako su Pulu smatrali svojim gradom, Talijani je nisu bombardirali, nego su samo izbacivali promotivne letke, a u tome je sudjelovao i poznati talijanski pjesnik-ratnik Gabriele D'Annunzio. Bombardiranja koja su vršili austrougarski, ali i talijanski mornarički zrakoplovi uglavnom su bili činovi odmazde zbog nekog prijašnjeg bombardiranja. Prema tome možemo reći da je mornaričko zrakoplovstvo vodilo svoj rat neovisno o stanju na ostalim bojištima. Tijekom bombar-

diranja nanescna je materijalna šteta, a zabilježno je da je poginulo nekoliko civilnih osoba, a deseci su ranjeni, i to početkom kolovoza 1917. godine. S obzirom na to da o masovnim bombardiranjima koja su uslijedila tijekom rujna i listopada te u posljednjoj godini rata nema novinskih izvještaja, ne možemo s točnošću utvrditi je li bilo još ųrtava. Tijekom bombardiranja većina bombi pala je u more, upravo zbog velike visine djelovanja zrakoplova, ali i zbog nedostatka nišanskih sprava. Tada su se bombe izbacivale ručno. Do kraja Prvoga svjetskog rata Pula je ostala glavna ratna luka i jedna od najvećih postaja mornaričkog zrakoplovstva Monarhije, ali također je ostala i jedna od glavnih meta Antantinih bombarderskih misija koje uglavnom nisu bile pogubne za stanovništvo i imovinu.

## IZVORI I LITERATURA

### ***Izvori:***

HL = *Hrvatski list*, 5. VIII. 1917.; 10. VIII. 1917.; 11. VIII. 1917.; 30. IX. 1917.; 1. X. 1917.; 2. X. 1917.

### ***Literatura:***

DUKOVSKI, Darko, *Povijest Pule: deterministički kaos i jahači Apokalipse*, Pula: Istarski ogranak Društva hrvatskih književnika (Knjižnica Nova Istra. Niz Povijest: Pulska biblioteka, sv. 53), 2011.

DUKOVSKI, Darko – DUKOVSKI, Vedran, *Vojna povijest: od Napoleona do suvremenih vojnih sustava*, Pula – Rijeka: Istarski ogranak Društva hrvatskih književnika (Knjižnica Nova Istra. Niz Povijest, sv. 66) i Filozofski fakultet u Rijeci, 2014.

FREIVOGEL, Zvonimir, C. i kr. pomorsko zrakoplovstvo / Die k.u.k. Marineluftwaffe, u: *Carska i kraljevska mornarica u Puli i na Jadranu od 1856. do 1918. godine: Pomorskopovijesni i kulturnopovijesni prilozi / Die K.u.K. Marine in Pola und an der Adria von 1856 bis 1918: Marine- und kulturhistorische Beiträge*, ur. Bruno Dobrić, Pula: Društvo za proučavanje prošlosti C. i kr. mornarice (K.u.K. Marine) „Viribus Unitis“, 2014., 180-185.

LUDOVICO, Domenico, *Gli aviatori italiani del bombardamento nella guerra 1915.-1918.*, Roma: Ufficio Storico Aeronautica Militare, 1980.

MANDIĆ, Davor, *Austro-ugarske mornaričke zrakoplovne postaje u Fažanskom kanalu (ustrojavanje i djelovanje 1913. – 1918.)*, u: *Fažanski libar 2006.*, ur. Mirko Urošević, Pula – Fažana: Amforapress, Društvo za povijest i kulturni razvitak Istre, Općina Fažana, 2006., 151-179.

NEFAT, Bruno, Prostorni razvitak Arsenala i brodogradilišta u Puli u 19. i 20. stoljeću, u: *Pula 3000 Pola. Prilozi za povijesnu sintezu. Znanstveni skup održan u Puli 10. svibnja 2004. godine u povodu završnice obilježavanja tri tisuće godina grada Pule*, ur. Elmo Cvek i Attilio Krizmanić, Pula: C.A.S.H. (Biblioteka Histria Croatica), 2004., 189-196.



Vedran DUKOVSKI

## **The bombardment of Pula during the First World War and the Austro-Hungarian naval air force in Pula**

### *Summary*

The paper presents the development, organization, military operations and also consequences that were in some cases retaliation for the operations of the Austro-Hungarian naval air force in Pula. It also presents the difficulties confronted by the pioneers of the Austro-Hungarian naval air force, such as its commander, the admiral Count Rudolf Montecuccoli, engineer and aircraft builder Josef Mickl and Viktor Klobučar Rukavina de Bunić, the first commander of the *Experimental Naval Aircraft Unit and Station*, but mostly the pilots who flew these airplanes and who often experienced at their own peril the technical shortcomings and limits of individual aircraft models of the time. Besides the naval air force, the paper also describes the events tied to the Entente's aerial bombardment of the Pula during the First World War.

*Key words:* Pula, First World War, naval air force.