
Zapisi

1.02
Prejeto 11. 7. 2012

UDK 656.71:94(497.4-15)"1915/1917"

Matjaž Ravbar*

Letališča na soški fronti

IZVLEČEK

Avtor na podlagi arhivskega gradiva in literature prikazuje do sedaj neraziskano temo iz I. svetovne vojne – letališko infrastrukturo v zaledju soške fronte. Skozi obdobje bojev se je infrastruktura izredno razvejala. V članku so opisane uredbe za gradnjo letalske infrastrukture v Avstro-ogrski monarhiji. Od pravilnikov do gradnje v zaledju fronte je bila razlika, a kljub temu so se pri gradnji držali nekaterih varnostnih parametrov, ko so jih umestili v geografski prostor fronte. Lokacije (večine) letališč so bile že znane, avtor pa predstavlja tudi še neznanе lokacije. Predstavlja posamezna letališča, npr. gradnjo ter enote, ki so delovale na njih.

Ključne besede: Avstro-Ogrska, prva svetovna vojna, soška fronta, letalstvo, letalske enote, letališča, letališka infrastruktura v zaledju soške fronte

ABSTRACT

AIRFIELDS AT THE SOČA FRONT

On the basis of archive materials and literature the author describes a topic, which has not yet been explored so far – the airfield infrastructure in the rear of the Soča Front. The infrastructure kept expanding as the fighting went on. The article also describes the decrees setting out the construction of airfield infrastructure in the Austro-Hungarian Monarchy. There was a difference between regulations and actual construction in the rear of the Front, but nevertheless certain security parameters were taken into account during the construction, as the airfields were placed into the geographic space of the Front. The locations of most airfields have already been known, but the author also presents some previously unknown locations. He describes individual airfields, for example their construction and the units operating there.

Key words: Austro-Hungary, World War I, Soča Front, aviation, air force units, airfields, airfield infrastructure in the rear of the Soča Front

* mag., kustos, Vojaški muzej slovenske vojske, Engelsova ul. 15, SI-2000 Maribor; e-naslov: matjaz.ravbar@mors.si

Uvod

Vojno letalstvo se je v prvi svetovni vojni uveljavilo kot pomemben segment vojskovanja in med odločujočimi dejavniki letalskega delovanja je bila vsekakor letališka infrastruktura. Brez dobro urejene vzletno-pristajalne steze je letalska enota težko opravljala naloge ali le-tehsploh ni mogla opravljati. Poleg dobro urejene steze je bila ključna tudi hramba drage letalske tehnike pred vremenskimi vplivi. Zato so ob stezi postavili tudi primerno velike objekte, platnene šotore ter premične lesene in železne hangarje. Tako so travnata steza in »premični« letalski objekti postali značilni za letališko infrastrukturo v prvi svetovni vojni.

Pravilniki

Skladno s predvojnimi razvojem avstroogrškega vojaškega letalstva so se po monarhiji začela graditi tudi letališča.¹ Kakor sem omenil v uvodu, so letališča predstavljala izredno pomemben del letalskega bojevanja. Tega so se zavedali v vojaškem vodstvu in izgradnja letališč za c. in k. vojsko je bila prvič regulirana že v letu 1913. Pravilnik je veljal za izgradnjo stalnih letališč v obdobju miru in na ozemlju, ki ga lahko označimo kot zaledje, t. p. za morebitno frontno linijo ob mejah, kot so bila letališča v Fischamendu, Dunajskem Novem mestu, Gorici, Mostarju, Novem Sadu, Krakovu ... Pravilnik je zgolj površno obravnaval lego letališč ter lego objektov na letališču, katero naj bi prepustili logiki.

S pravilnikom je hangar postal osnovni objekt na letališču in tako je Vojno ministrstvo leta 1913 posredovalo pogoje za odkup lesenih premičnih hangarjev. Z leti in izkušnjami iz bojev so se tudi konstrukcije hangarjev nekoliko spreminjale. Predvsem so ojačali konstrukcijo in s tem izboljšali odpornost hangarjev proti vetru. V vojni je tako c. in k. letalstvo po večini uporabljalo lesene in železne premične hangarje. Za hiter premik pa so bili uporabljeni šotorski hangarji

Pravilnik iz leta 1913 je natančneje opredeljeval izgradnjo hangarjev, ki so morali biti dovolj stabilni in robustni, da so lahko kljubovali vremenskim razmeram. Velikost hangarja je bila ključna, saj je moral hangar v celoti zagotoviti kritje letalski tehniki. Hangarji so morali imeti tloris najmanj 44 x 18 m in meriti v višino 4,5 m ter vrata, široka 20 m in visoka 4,5 m. Pravilnik je priporočal tudi izgradnjo dvojnega, pritaknjenege letalskega hangarja. Dvojni hangar je povečeval skupno uporabno površino. Tak hangar naj bi bil ločen z vmesnim zidom, ki bi imel (tudi) protipožarno funkcijo. Priporočena je bila tudi izgradnja delavnic, skladišča, pisarn, učilnice, pralnice, garderobe in ostalega potrebnega za življenje na neki lokaciji. Pravilnik je določal, da naj bi en hangar kril vsaj štiri letala, dvojni hangar pa osem. Manjši hangar naj bi meril 16,5 x 10,5 m z višino 4,5 m. Mere so

¹ Matjaž Ravbar: Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti 1915–1917. Cesarska in kraljeva letališka infrastruktura v zaledju soške fronte, magistrsko delo. Ljubljana 2011 (dalje Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti), str. 180–293.

bile zadostne samo za eno letalo, ki je imelo razpon kril okoli 15 m.² Določeno je bilo tudi, da je ob postavitvi več manjših hangarjev treba postaviti tudi enega večjega, kjer bi bilo dovolj prostora za opravljanje popravil in servisa na letalih.

Konstrukcija hangarja je morala stati na trdnih, cementnih temeljih. Pod je moral biti tlakovan ali pa asfaltiran. Okna so morala biti fiksna in kovinska, steklo pa ožičeno. Hangar je moral biti voodporn, za kondenz so morali zgraditi žlebove. Streha hangarja je morala biti zgrajena iz lahkih materialov. V celotni konstrukciji so se kot glavni in najpomembnejši element izkazala vrata, ki so morala nuditi mobilnost in varnost. Kot najboljša so se izkazala vrata, sestavljena iz več premičnih delov, ki so se vlečno odpirala in zapirala.

V hangarju je bila priporočena električna osvetljava in priključek na vodovod. Za ogrevanje hangarja so priporočali premične peči. V primeru preselitve letališča so morali biti deli hangarja zgrajeni po določenih merah, ki so omogočale hitro razstavljanje, in deli so bili primerni za transport.³

Trdnost elementov je morala zdržati pritisk na zunanje stene 150 kg/cm², na notranje pa 60 kg/cm². Hangar je moral poleg lastne teže nositi tudi težo 50 kg na horizontalnih ploščah. Hangar je moral biti skonstruiran na način, da je bil lahko v kratkem zgrajen in postavljen na vsakem terenu. Strešne in stenske plošče so morale biti protipožarne. Konstrukcija hangarja je morala biti zgrajena na način, ki je dovoljeval zamenjavo posameznih poškodovanih delov brez ogrožanja statike objekta.

Način postavitve hangarja je moral biti preprost, da je postavitve lahko izvedlo tudi neusposobljeno osebje zgolj na osnovi priloženih načrtov. Ta navodila so bila v obdobju pred vojno povsem v skladu z vedenjem o predvojnem letalskem vojskovanju.⁴

Naslednji pravilnik je c. in k. vojska izdala že po enem letu vojskovanja. Ta pravilnik se je osredotočal na postavitve letališč in pravila o vedenju na letališčih. Na osnovi vojnih izkušenj so bila ta letališča manjša in primernejša za frontne enote. Glavne točke pravilnika so bile:

velikost in oblika letališč (500 x 800 m; pravokotna oblika); smer prevladujočega vetra; štartna linija je morala biti jasno označena; kakovost tal (najbolje prodnata tla); povezava s cestami in železnico; v bližini letališča ni smelo biti objektov, ki bi ovirali letenje; možnost zasilnih pristankov v bližini; kanalizacija; preskrba z vodo; razsvetljava.⁵ Tako se je pravilnik začel ukvarjati tudi s podrobnostmi oz. praktičnimi problemi.

² Peter M. Grosz, George Haddow, Peter Schiemer: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*. Boulder 1986, 2002.

³ Piero Soré: *L'Aviazione nel nord – est. Storia dei campi di volo del Friuli Venezia Giulia 1910–2007*. Milano 2008 (dalje Soré, *L'Aviazione nel nord – est*), str. 51–52.

⁴ Österreichische Staatsarchiv/Kriegsarchiv (ÖStA/KA), fond Luftfahrtruppe (dalje LFT), karton 343, Beilage zu Sect. II. Nr. 4234 v. 1913, 28. 01. 1914.

⁵ ÖStA/KA, LFT, dokument AOK. Op.: 92226, 4. 12. 1917 (posredoval Gerald Penz); Soré, *L'Aviazione nel nord – est*, str. 54.

Po pravilih je letališče doseglo optimalno stanje, ko so montažni deli, objekti in steza vzporedni in v smeri prevladujočega vetra. Ureditev vseh omenjenih točk je predstavljala izpolnitev osnovnih potreb za delo, življenje enote in pripadnikov enote na lokaciji letališča. Kot pa je to v vojnem času običajno, letališče nikoli ni bilo urejeno po pravilniku, saj so lokacijo določale reliefne razmere. Poleg tega pa je urejanje frontnega letališča potekalo več mesecev, medtem ko je enota že operativno delovala.

Pravilnik o gradnji letališč iz leta 1915 se je do konca vojne malo dopolnjeval. Dopolnitve pa so se dotikale predvsem podrobnosti glede letališč na fronti, kjer so morali poskrbeti za maskiranje pred sovražnikovimi »pogledi«, postavitve objektov v shemi šahovnice, poleg tega pa še za namestitve vetrne zastavice in za označbo smeri pristanka s postavitvijo pristajalnega »T«, ki je bil sestavljen iz dveh različno dolgih belih lesenih desk. »T« je pilotom nakazoval smer vetra in posledično smer pristanka.⁶

Od pravilnika do realizacije ob Soči

Pravilnik o postavitvi letališč je sicer določal osnovne parametre, a se je izbira lokacij letališč po drugi strani določala na podlagi dveh ključnih kriterijev, ki se med seboj povezuje: relief območja in povezanost z ostalo prometno infrastrukturo (cesta, železniška proga). Za postavitve letališč je najidealnejša prostrana ravnina, ki ima neposreden stik z vsaj eno od naštetih infrastrukturnih povezav.

V zaledju soške fronte je relief zelo raznolik. Prevladuje gorsko, sredogorsko in kraško površje, ki je daleč od idealnega za letališče. Ne samo da je veliko gorskih vršakov, površina je v večini kraška, valovita in kamnita. Obsežnejše ravnine so zgolj v Vipavski dolini, na Notranjskem in v gornjesavski dolini.⁷ Glavne prometne povezave z zaledjem sta predstavljali železniški progi Ljubljana – Trst in Sežana – Gorica (proga Gorica – Beljak je bila že od začetka vojne večinoma neuporabna). Glavne cestne povezave pa so potekale v smeri Ljubljana – Postojna – Trst in Ljubljana – Postojna – Gorica.

Na podlagi teh dveh kriterijev so bili naravni in infrastrukturni pogoji za iskanje idealnega prostora za letališče pičli. Poleg tega je umeščanje letališča omejevalo tudi dolet letal. Zato je bila ravnina v gornjesavski dolini za letališča leta 1915 povsem neprimerna in preveč oddaljena od fronte. Maksimalna višina in dolet sta se v letu 1917 z večjo močjo letalskih motorjev povečevala in gradnja letališč ob Savi ni več predstavljala problemov. Tako se je izbor možnih lokacij precej razširil.

Razporeditev letališč na fronti je tudi pomembna za branjenje zračnega prostora. Prva avstroogrška letališča so zgradili le v Vipavski dolini. Razporeditev letališč je na dolgi soški fronti segala tako zgolj v globino. Obramba zračnega pro-

⁶ Prav tam, str. 55–56.

⁷ Geografski atlas Slovenije [Kartografsko gradivo]. Država v prostoru in času. Ljubljana 1998, str. 22.

stora celotne soške fronte pa s tem ni imela širine. Idealna razporeditev letališč bi bila eno letališče na vsakih nekaj 10 km vzdolž fronte. S tem bi se olajšalo delovanje zračnih operacij letalskim enotam. To pa na avstroogrski strani soške fronte ni bilo mogoče; na severu je postavitvev letališč onemogočala alpska gorska veriga, na jugu pa so postavitvev letališč ovirali kraški teren in neugodne vetrovne razmere. C. in k. obramba je na odseku fronte od Gorice do Trsta (okoli 30 km zračne linije) imela v začetnem obdobju le sedem letališč (in dve letališči mornariških letalcev). Štiri so bila v Vipavski dolini postavljena v globino in v oddaljenosti od okoli 5 do 30 km od fronte ter tri na Krasu, zopet postavljenih v globino in v oddaljenosti od okoli 20 do 35 km od fronte. Povsem drugače je bilo na italijanski strani, kjer so bila letališča po vsej dolžini soške fronte integrirana v fronto. Na okoli 40 km široki fronti od Vidma do Gradeža je bilo postavljenih več kot petindvajset letališč (vštevši tudi zasilne pristajalne steze), ki so bila postavljena po širini in globini od 10 km do 40 km od fronte.⁸ Relief in vremenske razmere so bile za italijanske letalce po zgoraj omenjenem ugodnejše v primerjavi z razmerami na avstroogrski strani.

Vetrovne razmere so prav tako vplivale na bojevanje v zraku in na zemlji (!) ob Soči. Vpliv vetrovnih razmer na zračne boje bom tu zaobšel in predstavil zgolj vpliv vetrovnih razmer pri odločitvah za postavitvev letališč. Burja je najpogostejši veter ob SV obali Jadranskega morja in v JZ delu današnje Slovenije. To je močan, sunkovit, hladen in suh veter, ki je oviral takrat in še danes ovira ne samo letalski, temveč tudi kopenski in pomorski promet. Veter po navadi piha iz vzhodnega kvadranta. Piha v vseh letnih časih, najpogosteje pozimi, ko se nad srednjo Evropo razvije anticiklon, nad Sredozemljem pa ciklon. Običajno močno piha od dva do tri dni, lahko pa tudi do šest dni. Sunki vetra lahko dosežejo hitrosti do 180 km/h. Burja je najmočnejša ob vznožju Trnovskega gozda in v okolici letališča v Ajdovščini, moč pa se zmanjšuje z oddaljenostjo od dinarskih planot (Banjšice, Trnovski gozd, Nanos, Javorniki, Snežnik).⁹

Te razmere so dobro poznali tudi v c. in k. letalstvu, a potek vojne in pritisk italijanske vojske na kraškem bojišču je c. in k. vojaško vodstvo prisilil v nujno postavitvev letališč bližje fronti, ne glede na izjemno neugodne pogoje.

V letu 1916 in 1917 je c. in k. vojska postavila letališča na Krasu in v savski dolini. Na kraškem kamnitem in valovitem terenu sta še danes aktivni dve letališči, ki sta nastali med prvo svetovno vojno: Divača in Prosek. O dobri izbiri lokacije priča tudi podatek, da sta to še danes edini kraški letališči. Letališča v savski dolini pa so varovala fronto v Julijskih Alpah, kar je bilo povezano seveda s povečanimi možnostmi letal ter tudi z načrtovano ofenzivo v oktobru 1917.

⁸ Soré, *L'Aviazione nel nord – est*, str. 79. Pri tem je treba omeniti tudi italijanske vojne načrte, ki so predvidevali napade predvsem na območju goriškega mostišča. Tako so bile postavitve avstroogrskih letališč v Vipavski dolini in na Krasu namenjene predvsem obrambi najbolj ogroženih delov.

⁹ Darko Ogrin: Nekatere topoklimatske značilnosti razporejanja temperature zraka in burje v razgibanem reliefu Slovenije. V: *Vojaška geografija v Sloveniji*. Zbornik posveta, Ljubljana, maj 8.–9. 2000 = *Military geography in the Slovenia: conference*, Ljubljana, May, 8. 2000. Ljubljana 2000, str. 133–134.



Letališča med prvo svetovno vojno na slovenskem ozemlju. S pomočjo google.maps zarisana avstroogrška letališča na soški fronti. Zahodno od improvizirane frontne črte je zarisano tudi italijansko letališče pri Kobaridu (avtor Matjaž Ravbar).

Različne enote

Preden se osredotočim na posamezne lokacije, je treba omeniti problem poimevanja posameznih letalskih enot. Osnovna letalska enota je v dvojni monarhiji postala Fliegerkompagnie (Flik)¹⁰ oziroma letalska stotnija. Da si lažje predstavljamo, kako obsežne so bile letalske enote, moram omeniti, da se je število pripadnikov v posameznih Flikih s časom spreminjalo, a je okvirno štel od 100 do 150 pripadnikov, od tega 15 letalskih (piloti, opazovalci, tehnični častniki ...) častnikov in podčastnikov. Posamezen Flik je bil opremljen v povprečju z 8 letali. Po-

¹⁰ V nadaljevanju bom za lažje opisovanje uporabljal kratice, ki so se uveljavile že v času vojne. Kratice so uveljavljene tudi v tujem zgodovinopisju. Poleg tega pa se pojavi tudi problem prevoda omenjenih enot v slovenščino. Pri prevodu Fliegerkompagnie v letalsko stotnijo ni težav. Le-te se pojavijo pri prevodu Fluggeschwader, ki ga ne moremo prevesti v letalsko eskadro. Pojavi se tudi praktičen problem opisnega prevoda Fliegeretappenpark v letalsko zaledno skladišče. Za poenotenje uporabljam slovenski prevod zgolj pri prvi omembi izraza, nadalje pa sem uporabil že uveljavljeno kratiko. Podrobneje gl. Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 26–28.

leg tehnike je imela enota na razpolago tudi okoli 90 konj. Fluggeschwader (FG) kot večja bombniška enota pa je imela na razpolago okoli 250 mož in 12 letal.¹¹ Poleg frontnih letališč pa je c. in k. letalstvo za oskrbovanje le-teh zgradilo še letališča, kjer so delovala letalsko zaledna skladišča, Fliegeretappenparki (Flep). Za oskrbovanje enot na soški fronti so nastanili leta 1915 Flep 1 v Mariboru, poleti 1917 Flep 9 na Reki in oktobra istega leta še Flep 2 v Ljubljani. V zaledju soške fronte so bile razporejene tudi letalske enote, ki so bile v vse bolj razvejanem letalstvu izredno pomembne in vse bolj nepogrešljive: enote vremenske službe, opazovalnice, balonski oddelki in čete.

Posamezne lokacije in enote¹²

Če odštejemo lokacije poletov posameznih letalskih mitingov, ki so se odvijali v večjih mestih do leta 1914 (v Ljubljani, Mariboru, Kopru, Celovcu in Trstu), je bilo prvo letališče na slovenskem narodnem ozemlju zgrajeno pri Gorici leta 1911. Kraj ni bil izbran naključno. Poleg ugodnih vremenskih razmer, predvsem milih zim, je imela izbira Gorice tudi politične in strateške prednosti, saj je bila blizu meje z Italijo.¹³ Vloga poletov bratov Rusjan pri izbiri skoraj identične lokacije za enkrat še ni jasna.¹⁴ Tako se je avstroogrsko vojaško vodstvo leta 1911 odločilo za izgradnjo vzletno-pristajalne steze na območju vadišča 5. dragonskega polka, okoli 20 minut hoje iz centra Gorice ob cesti proti Mirnu. V bližini je danes prav na tej lokaciji (opuščeno) italijansko vojaško letališče *Amadeo Duca D'Aosta di Gorizia*.

Tloris prvega letališča je meril 500 metrov v dolžino in širino. Po določitvi smeri prevladujočega vetra so letala pristajala in vzletala v smeri vzhod – zahod. Ob tem so določili tudi površine za izgradnjo hangarjev, vzhodni del ob cesti Gorica – Mi-

¹¹ Število letal seveda ni identično z operativnostjo in letnostjo posamezne enote, ki se je spreminjala iz dneva v dan in nikoli ni dosegla 100 %, pogosto ni presegala niti polovice.

¹² Predstavljene so zgolj lokacije »kopenskega« letalstva. Zgolj za informacijo podajam nekaj podatkov o mornariškem letalstvu, ki je imelo mornariške letalske postaje v zaledju soške fronte v Pulju, Kotežu, Reki in Trstu, poleg tega pa tudi letališče za »kopenska« letala v Žavljah pri Trstu. Lokacija žal ni predstavljena podrobneje, a navajam osnovne podatke: Na lokaciji je že leta 1911 potekal letalski miting, in ko je bil med vojno Trst močno ogrožen s strani italijanskega letalstva, je bilo avstroogrsko mornariško letalstvo prisiljeno za obrambo zračnega prostora vpeljati tudi »kopenska« letala. Kot zasilno bazo za ta letala pa so izbrali že uporabljeno lokacijo v Žavljah. Podrobneje v Peter Schupita: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch – ungarischen Marineluftwaffe 1911–1918*. Koblenz 1993, str. 148–149.

Poleg avstro-ogrskih letališč je na ozemlju današnje Slovenije italijanska vojska zgradila eno letališče. Lokacija letališča je bila pri Kobaridu, na desnem bregu Soče pri Idrskem. Čas postavitve sega v oktober 1917, tik pred 12. bitko. O lokaciji zaradi kratkega časovnega okvira ni znanih natančnejših podatkov o postavljenih objektih in o letalski enoti, ki naj bi tu delovala. Podatke o letališču mi je iz italijanskega arhiva letalskih sil posredoval Paolo Varriale. Gl. tudi Slovenski zgodovinski atlas [Kartografsko gradivo]. Ljubljana 2011, str. 156.

¹³ Vom Görzer Militärflugfeld, V: *Österreichs Illustrierte Zeitung*, 12. 05. 1912, str. 811.

¹⁴ Srečko Gombač: Brata Edvard in Josip Rusjan iz Gorice. Začetki motornega letenja med Slovenci. Izola 2004, str. 29, 32.

ren. Tam so v vrsti zgradili 4 hangarje proizvajalca Griedl, med njimi pa delavnico proizvajalca Waagner, Biró & Kurz.¹⁵ Bližina ceste in hiter dostop so bile prednosti lokacije, po drugi strani pa je prah z makadamske ceste predstavljal slabost. Posamezen hangar je stal na cementnih temeljih in štirih cementnih stebrih. Odprtina hangarja je bila dolga 16 m, višina je znašala 4,2 m, širina pa 8 m. Na širini 6 m se je višina hangarja zmanjšala na 2,5 m. Hangar je imel štiri okna za osvetljevanje in leseno streho. V hangarjih je bil na železne tramove položen lesen pod. Razdalje med hangarji so bile 10 m.¹⁶ Na letališču sta bila narejena tudi dva betonska rezervoarja za 6 sodov po 50 kg goriva. Skladišče streliva ni bilo locirano na letališču, ampak v bližnjem že zgrajenem vojaškem skladišču, ki se je nahajal v smeri proti Vrtojbi. Pisarna je bila postavljena na sredini med hangarji. Zaradi varnosti je bilo okoli letališča vzpostavljena prepovedana cona in 1,5 m visoka ograja z bodečo žico. S tem so hoteli preprečiti nepovabljenim vstop in potencialno vohunstvo. Dela so na letališču potekala med junijem in oktobrom 1911.¹⁷

Z letom 1912 so na letališču že začeli izvajati prve letalske tečaje za c. in k. vojsko in v kratkem obdobju so naredili več kot 500 poletov. Letališče ni imelo nastanitvenih objektov, kuhinjskih objektov ter vodovodne napeljave. V mirnodobnem času na lokaciji ni bilo stalno nastanjenih pripadnikov enot.¹⁸ Kasneje je na letališču deloval Flugpark 3 in skozi vse leto 1914 tudi šolska letalska stotnija 4, Fliegerersatzkompagnie (Flek) 4, ki je v začetku leta 1915 začel svojo operativno delo na vzhodni fronti, zato je bilo letališče izpraznjeno. Ob prodoru italijanskih sil v bližino mesta pa je bilo letališče v nevarnosti in dometu italijanskega ognja ter zato neuporabno.¹⁹ Ni natančno jasno, kaj se je zgodilo z objekti na goriškem letališču, ali so jih prestavili kam drugam ali pa so ostali na lokaciji in bili prepuščeni uničenju fronte. Vsekakor pa ostaja dejstvo, da je bilo potrebno ob vzpostavitvi soške fronte v letu 1915 namestiti letalske enote na povsem novo(e) lokacijo(e).

¹⁵ ÖStA/KA, LFT, Protokoll, Exh. No.: 182 res, 29. 07. 1911 (posredoval Peter Plattner).

¹⁶ ÖStA/KA, LFT, Kommissionprotokoll, Res No.: 120, 1. 10. 1911 (posredoval Peter Plattner); Soré, *L'Aviazione nel nord – est*, str. 15–25.

¹⁷ ÖStA/KA, LFT, Kommissionprotokoll, Res No.: 120, 1. 10. 1911 (posredoval Peter Plattner).

¹⁸ Soré, *L'Aviazione nel nord – est*, str. 15–25.

¹⁹ Friderick Kahlen: *Die Entwicklung der österreichisch-ungarischen Fliegertruppe von 1914 bis 1916*, ÖStA/KA, MS/LU 78 (Wien 1942), str. 3; Georg Gasser: *Die Österreich Ungarns Fliegertruppe im Einsatz an der Südwestfront 1915–1918*. Wien 1980 (dalje Gasser, *Die Österreich Ungarns Fliegertruppe*), str. 10; Reinhard Karl Boromäus Desoye: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch – ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918*. Wien 1999 (dalje Desoye, *Die k.u.k. Luftfahrtruppe*), priloga 6.4, str. 50; Ernst Peter: *Die k.u.k. Luftschiiffer – und Fliegertruppe Österreich – Ungarns 1794–1919*. Stuttgart 1981 (dalje Peter, *Die k.u.k. Luftschiiffer*), str. 80.

Ajševica

Lokacijo letališča pri Ajševici so določili v juliju 1915, pri določitvi pa je pomagalo tudi poznavanje terena, ki so ga avstroogrski letalci pridobili v času, ko je bilo še aktivno goriško letališče. Lokacija ajševiškega letališča se je v obdobju uporabe, od julija 1915 do avgusta 1916, spreminjala. Razlogi za premikanje letališča proti severu in vzhodu so v dejstvu, da je bilo letališče na močvirnatem terenu, da je na letališču delovalo več enot, in tudi, da se je italijansko topništvo vse bolj približalo položaju letališča in ga tako s topništvom ogrožalo. Prav tako je vplivala mikroklima, ker je pod grebenom Trnovske planote ustvarjen manjši vpliv burje in pogost je tudi blag vzgonski veter, kar je bilo izjemno pomembno za vzletanje in pristajanje. Še danes to karakteristično mikroklimo lokacije pri Ajševici izkoriščajo jadralni padalci.

V vsem omenjenem obdobju so na letališču delovali Flik 2, 4, 19 ter 8, za en dan v avgustu 1916 pa tudi Flik 12. Število letalskih enot nam jasno pokaže pomembnost letališča za c. in k. obrambo soške fronte. Do avgusta 1916 je bila Ajševica za letalsko vojno izjemnega pomena. Tu so v okviru omenjenih enot delovali tudi najboljši c. in k. letalci in najsodobnejša letala.²⁰ Zaradi pomembnosti je bilo letališče tudi večkrat tarča nasprotnikovih letalskih bombnih napadov. Zato so vse objekte tudi z ukazom Stabsoffizier der Luftfahrtruppen (Stoluft), letalskega štabnega častnika, kamuflirali in skrili pred pogledi nasprotnika iz zraka. Hangarje so prebarvali v barve okolice t. p. zemeljsko rjavo in travnato zeleno. Objekte so prebarvali neenakomerno in s tem simulirali drevesa in grme. Streha je bila pobarvana na zeleno in je simulirala krošnjje. Notranje stranice vrat so prav tako prebarvali, saj se je zlato rumena barva lesa videla iz zraka.²¹ V vsem obdobju delovanja letališča je bilo postavljenih več kot 10 različnih objektov – šotorov in hangarjev ter tudi skladišč.

Letališče je bilo aktivno vse do 6. soške bitke, ko so italijanske enote zasedle Gorico in so avstroogrške enote morale letališče zapustiti. S fotografij se vidi, da je bil teren zaradi topniških kraterjev tudi neuporaben. Preostale objekte so postopoma odpeljali v zaledje in območje je bilo izpraznjeno. Tako je bilo zemljišče pri Ajševici tudi po 12. soški bitki neuporabljeno za letalske namene. V letu 1917 so v neposredni bližini najvzhodnejše ajševiške vzletno-pristajalne steze (Otava) vzdrževali zasilno letališče za vse Flike na soški fronti. Kasneje je med obema vojnoma italijanska vojska na isti lokaciji vzdrževala zasilno vzletišče, ki je nato zamrlo.²²

²⁰ Martin O'Connor: *Air Aces of the Austro – Hungarian Empire 1914–1918*. Mesa 1986 (dalje O'Connor, *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire*).

²¹ ÖStA/KA, LFT, karton 373, Befehl Nr. 1 des STOLUFT an der SW front, 21. 01. 1916.

²² Ravbar, *Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti*, str. 201–202.

Maribor – Tezno

Prvi letalski miting v Mariboru se je zgodil na vojaškem vadišču na Teznem 27. oktobra 1913 in prvo c. in k. vojaško letalo je na »letališče« priletelo naslednji dan.²³ Tako sklepam, da je ob italijanski vojni napovedi poznavanje terena pri Mariboru vplivalo na odločitev, da se je na isti lokaciji nastanil Flep 1. Tako je Maribor poleg poveljstva jugozahodne fronte »gostil« tudi izredno pomembno zaledno letališče, ki je oskrbovalo frontne enote ob Soči.²⁴

Letališče je bilo locirano ob železniški progi, ki vodi proti Ljubljani pri postaji na Teznem, na območju vojaškega vadišča. Zemljišče je bilo gramozno in s tem idealno za vzletno-pristajalno stezo.²⁵ Flep 1 je v Maribor prišel iz Ostrave,²⁶ sicer ni znan natančen datum prihoda, a v Mariboru je bila enota očitno že konec junija 1915.²⁷

Na Teznem so zgradili dva lesena hangarja tovarne Lord s serijskima številka 1149 in 1150.²⁸ Oba hangarja sta bila namenjena hangariranju letal in prostoru za popravila. Tako se je večina del opravljala na Teznem, a dokumenti celo omenjajo, da so bile nekatere delavnice Flep 1 nastanjene v objektih železniške postaje na Studencih.²⁹ Letališče je bilo večino časa slabo vzdrževano in grajeno, saj so še v letu 1917 obstajale osnovne težave. Glavna slabost je bila pomanjkanje nastanitvenih objektov, skladiščnih prostorov in neustreznost železniške infrastrukture, predvsem pomanjkanje ramp ob progi, ki bi olajšale nakladanje/razkladanje letal in ostalega materiala na vagona. Poleg tega je bilo evidentirano pomanjkanje pitne vode. Dostava vode je predvidoma potekala z vozovi, kar je vsekakor vplivalo na delovanje enote. Slabost so bila tudi skladišča bomb, ki so bila prenapolnjena in postavljena preblizu vzletno-pristajalne steze ter železniške proge.³⁰ Izboljšanje razmer na letališču je prineslo dokončanje del, ki so potekala v letu 1917. Na novo so zgradili še tri lesene hangarje tipa II. in en hangar tipa IV. tovarne Lord. Hangarji tipa II. so bili velikosti 25 x 25 m in imeli so serijske številke 1209, 1210 in 1211. Hangar tipa IV. je bil manjši in je imel mere 20 x 20 m, omenjeni na Teznem je imel serijsko številko 1414.³¹

²³ Franjo A. Pivka: Začetki aviacije v Mariboru. V: Kronika slovenskih mest, 1935, št. 2, str. 121.

²⁴ Za natančnejše podatke o stanju letališča gl. Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 202–209.

²⁵ ÖStA/KA, LFT, karton 344, Nr. 8863/17; 25. 06. 1917.

²⁶ Desoye, Die k.u.k. Luftfahrtruppe, priloga 15. 2. 2. 2, str. 131.

²⁷ ÖStA/KA, LFT, karton 385, Exh. Nr.: 726, 25. 06. 1915.

²⁸ ÖStA/KA, LFT, karton 290, Monatsbericht Flep 1. januar 1916.

²⁹ ÖStA/KA, LFT, karton 315, Kommissionsprotokoll Nr. 6820/7, 1. 01. 1918.

³⁰ ÖStA/KA, LFT, karton 344, Nr. 8863/17; 25. 06. 1917.

³¹ ÖStA/KA, LFT, karton 319, Verzeichnis der im Evidenz geführten Holz und Eisenhangars, 26. 06. 1917.

Po končanju del je bilo, sodeč po poročilu, tezensko letališče sodobno zgrajeno za zaledne enote. A letališče ni zaživel, kot so predvidevali načrti. Fronta se je oktobra 1917 preselila na Piavo in tezensko letališče je bilo predaleč za oskrbo frontnih enot, zato se je Flep 1 preselil v Campofornido. Letališče je po odhodu Flepa 1 prešlo pod nadzor teritorialnega vojnega poveljstva v Gradcu. Novo postavljeni objekti na Teznej pa se niso premeščali ali rušili. Prišlo je do zanimivih pogovorov med Vojnim ministrstvom oziroma njegovimi predstavniki pri letalskih silah in predstavniki dunajske letalske tovarne WKF (*Wiener Karoserie und Flugzeugfabrik*) o nastanitvi dela tovarne v Teznej. Pogovori so potekali v smeri, da bi bili prostori namenjeni tovarni že v marcu 1918.³²

Prav ob obstoječi infrastrukturi so se začeli zbirati slovenski letalci in posledično delovanje letalske stotnije v Mariboru ter njihova udeležba v bojih za severno mejo. Od oktobra/novembra 1918 do oktobra naslednjega leta so bili hangarji dom za t. i. mariborsko letalsko stotnijo (Maistrova letalska stotnija). Ko so enoto razpustili, so material premestili v letalsko enoto v Zagreb. Hangarje so demontirali in jih prav tako poslali v Zagreb.³³

Danes je na omenjeni lokaciji industrijska cona. V bližini (nekoliko proti jugu) je danes mariborsko mednarodno letališče Edvarda Rusjana.

Ajdovščina

Letališče se je nahajalo zahodno od Ajdovščine, v trikotniku med cesto Ajdovščina – Vipavski križ (Sveti križ) in Ajdovščina – Lokavec. Danes je tu ajdovsko letališče, kjer deluje AK Josip Križaj Ajdovščina. Po poročilih je imela lokacija letališča veliko prednost v tem, da je bilo v bližini fronte in je imelo direkten »pogled« na fronto.³⁴ Poleg tega je bilo letališče blizu ceste in tudi železnice. Še posebej po padcu Gorice in izgubi Ajševice je ajdovsko letališče postalo najbolj pomembno za obrambo fronte.

Avgusta 1915 so na lokacijo prispeli prvi pripadniki letalskih enot. V obdobju do oktobra 1917 se je na letališču znašlo veliko število različnih enot za krajši ali za daljši čas: Flik 8, 12, 2, 4, 19, 47, 51, 55 in 58. Omenjene enote so na letališču postavile šotore različnih proizvajalcev (Elsinger, Klinger, Cassel), hkrati pa so že poleti 1915 zgradili dva hangarja železne konstrukcije proizvajalca Waagner tip I. s serijskima števkama 3119 in 3120.³⁵ Hangarja sta služila več enotam hkrati, med drugim od jeseni 1917 tudi letalski delavnici 3 (Fliegerwerkstätte 3). Zaradi omejenega velikega števila enot je bil velik problem prav v pomanjkanju prostorov.

³² ÖStA/KA, LFT, karton 315, Kommissionsprotokoll, AOK nr.: 92028, 27. 11. 1917.

³³ Franjo A. Pivka: Mariborska letalska stotnija. V: Kronika slovenskih mest, 1935, št. 4, str. 312.

³⁴ Soré, L'Aviazione nel nord – est, str. 123.

³⁵ ÖStA/KA, LFT, karton 344, Nr.: 451, 20. 08. 1915.



*Moštvo letalske stotnije pred hangarjem v Ajdovščini.
Vir: Goriški muzej, album 2018.*

Po avgustu 1916 je letališče postalo najpomembnejše za obrambo goriškega mostišča in zaradi povečanja letalskih enot so morali vzletno-pristajalno stezo tudi povečevati in razširiti. Širili so tudi obrambo, saj so letališče opremili s protiletalsko obrambo.³⁶

Po premiku enot na Piavo sta na letališču ostala oba železna hangarja ter nekaj manjših objektov. V oktobru 1918 pa je Ajdovščina postala lokacija, kjer so pristajali letalci ob umiku s fronte. Nekaj teh letal so zasegli tudi slovenski letalci, večino letal ter preostale infrastrukture pa italijanska vojska.³⁷

Št. Vid (Podnanos)

Letališče je bilo locirano 100 m SZ od Št. Vida (Podnanosa), južno od ceste proti Vipavi. Prva letala so na travnik prišla ob premeščanju enot na soško fronto. Po poletju 1915 je lokacija zamrla, saj so se enote premaknile bliže fronti (Ajševica, Ajdovščina).

Drugo obdobje letališča v Št. Vidu predstavlja prihod Flikov 35 in 32. Najprej je konec novembra 1916 prispel Flik 35. Sprva je enota postavila šotore Elsinger, v

³⁶ ÖStA/KA, LFT, Flik 19, Exh. Nr. 43 Res, marec 1917.

³⁷ Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 214.

decembru pa se je začela gradnja osmih lesenih hangarjev.³⁸ Pripadniki enote so zgradili tudi makadamske poti od glavne ceste do hangarjev.³⁹

Flik 32 je v Št. Vid prispel z romunske fronte februarja 1917. S seboj so pripeljali šest šotorov Klinger.⁴⁰ Enota pa se je med drugim nastanila tudi v dva lesena hangarja Flik 4, ki sta bila postavljena v Vipavi. Flik 32 je ob tej nastanitvi na dveh lokacijah gradil dva dvojna hangarja in dva enojna hangarja.⁴¹ Poleg hangarjev so marca na letališču zgradili tudi moštveno barako, v naslednjih mesecih pa še delavnico, barako za strojnice, pisarno ter kuhinjo.⁴² Moštvo je bilo nastanjeno na letališču ter domnevno tudi v Št. Vidu v prostorih mlekarske zadruga.⁴³

Oba Flika sta se po 12. soški bitki prestavila ob Piavo in za sabo pustila vse objekte, ki so jih nato postopoma prestavili ob Piavo. Letališče so takrat opustili in nikoli več uporabili.

Beljak

Po dokončni vzpostavitvi fronte ob Soči in po vrhovih Karnijskih Alp so v neposredni bližini Beljaka, v Jezernici, postavili letališče oziroma nastanili Flik 16. Lokacija letališča je bila na travniku južno ob železniški progi proti Dravi, danes je to povsem urbaniziran del mesta. Od konca maja 1915 je na lokaciji deloval zgolj Flik 16, oktobra 1917 pa so na lokacijo prišli še Flik 39, 47 in 56.⁴⁴ Enote v Beljaku so bile zadolžene predvsem za branjenje karnijskega dela fronte, po potrebi pa so posamezniki prišli na pomoč tudi v Vipavsko dolino.

Omenjene enote so uporabljale šotore ter kasneje tudi dva lesena hangarja izdelovalca Lord, tip I. (11x16 m) s serijskimi številkami 1126 in 1127.⁴⁵

Leseni hangarji pa po oktobru 1917 niso samevali, saj so decembra 1917, ko so se frontne enote že premestile ob Piavo, na letališče prestavili novoustanovljeno šolsko letalsko enoto Fliegerersatzkompanie (Flek) 21.⁴⁶ Ni natančno jasno, kaj se je z letališčem dogajalo po razpadu Avstro-Ogrske. Po vsej verjetnosti je bilo povsem opuščeno, saj v bojih za slovensko severno mejo z avstrijske strani letališče ni bilo v uporabi.⁴⁷

³⁸ ÖStA/KA, LFT, karton 291, Monatsbericht Flik 35, december 1916, januar 1917.

³⁹ ÖStA/KA, LFT, Flik 35, Res. Nr.: 19. januar 1917.

⁴⁰ ÖStA/KA, LFT, karton 291, Flik 32, Monatsbericht, januar 1917; ÖStA/KA, LFT, karton 298, Flik 32, Dekadenrapport 18, 21. 01. 1917.

⁴¹ ÖStA/KA, LFT, Flik 32, Res. Nr. 57, marec 1917.

⁴² ÖStA/KA, LFT, Flik 32, Res No. 208, julij 1917.

⁴³ Suzana Bratož: Društvene dejavnosti v Št. Vidu v obdobju 1868–1926. V: Št. Vid – Podnanos. Zbornik prispevkov o kraju in njegovi zgodovini. Nova Gorica 1996, str. 123–124.

⁴⁴ Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 219.

⁴⁵ ÖStA/KA, LFT, karton 290, Flik 16, Dekadenrapport, 10. 01. 1916; ÖStA/KA, LFT, karton 290, Flik 16, Dekadenrapport, 31. 03. 1916; ÖStA/KA, LFT, karton 319, Verzeichnis der im Evidenz gefuhrten Holz und Eisenhangars, 26. 06. 1917.

⁴⁶ ÖStA/KA, LFT, karton 347, Nr.: 8968, 17. 12. 1917.

⁴⁷ Peter, Die k.u.k. Luftschiffer, str. 261–262.

Prosek

Prostor pri Proseku si je poveljstvo VII. korpusa ogledovalo že aprila 1916, a je Flik 28 na lokacijo prišel šele julija 1916. Za letališče je bilo izbrano ozemlje levo od ceste Prosek – Občine. Ozemlje je bilo relativno ravno in julija so zakrasel in boren travnik začeli spreminjati v letališče.⁴⁸ Na lokaciji je deloval Flik 28 in 23. marca 1917 se je Flik 23 premestil v Divačo, v njihove prostore pa so se maja 1917 nastanili pripadniki Flika 42.⁴⁹ Objekti za hrambo so bili šotori in leseni hangarji, ki so služili tudi za nastanitev moštva.

Kljub odprtosti terena in s tem povečanja negativnih vetrovnih razmer, je bil odločilen dejavnik za izbiro lokacije obramba zračnega prostora, saj so bile enote opremljene z lovskimi letali in njihova glavna naloga je bilo varovanje zračnega prostora nad Trstom in Krasom.

Po oktobru 1917 sta se Flik 28 in 42 premestila na piavsko fronto in letališče je bilo kar nekaj desetletij opuščeno. Po končani drugi svetovni vojni pa so lokacijo začeli ponovno uporabljati za športno letenje.⁵⁰



*Sodobna lovska letala Albatros D III (OEF) Flik 42, letališče Prosek, september 1917.
Vir: Peter Schiemer: Die Albatros (Oeffag) Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen,
Graz 1997, str. 85.*

⁴⁸ ÖStA/KA, LFT, karton 322, Nr.: 118, 29. 07. 1916.

⁴⁹ ÖStA/KA, LFT, karton 322, Nr.: 118, 29. 07. 1916; Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 225.

⁵⁰ Soré, L'Aviazione nel nord – est, str. 328.

Vipava/Podraga

Vzletno-pristajalna steza se je nahajala pri (Živčevem) mlinu, zahodno od ceste Vipava – Št. Vid, okoli 2 km SZ od Št. Vida (ob cesti za Manče).⁵¹ Natančneje gre tu za dve polji, levo in desno od omenjene ceste.⁵² Ni jasno, kako je prišlo do določitve lokacije. Ob izgubi Gorice avgusta 1916 se je bilo treba hitro odločiti ter določiti novo letališče. Lokacija je bila po mojem izbrana tudi zato, ker je bilo letališče še v Vipavski dolini in s tem še vedno locirano na ravnem terenu in na primerni razdalji od fronte. Na lokaciji letališča so delovali Flik 4, 12, 34 in 39. Flik 39 je na lokaciji deloval zgolj od sredine septembra do sredine oktobra 1917, ko je bil prebaziran v Beljak. Prostor je bil za štiri Flike premajhen in zato je moral Flik 39 oditi na drugo lokacijo.

Posebnost omenjenega letališča se nahaja v imenu in nazivu – ima namreč dve imeni. Na omenjeni vzletno-pristajalni stezi so sicer delovali štirje (trije) Fliki. Razlike so nastale ob tem, da so bili Fliki nastanjeni na različnih lokacijah, a so uporabljali isto letališče. Tako so bila poveljstva Flik 4, 12 in 39 nastanjena v Vipavi in Flik 34 v Podragi. V dokumentih so omenjeni Fliki navajali lokacijo nastanitve Vipavo ali Podrago. Zaradi bližine je posledično prihajalo tudi do zamenjav lokacij posameznega Flika (za Flik 34 je bila omenjana tudi lokacija v Vipavi).

Podobno kot pri ostalih letališčih so bili prvi objekti šotori (Klinger) in nato leseni hangarji (med njimi tudi dvojni hangar) ter še nekaj lesenih objektov za hrambo ostale tehnike in materiala.

O vipavskem/podraškem letališču so se poročila posameznih flikov razpisala nekoliko bolj kot na do sedaj opisanih letališčih. Lokacija je bila po mnenju Flika 4 neprimerno izbrana zaradi burje, ki je uničevala šotore.⁵³ Zaradi burje so na lokaciji zgradili več lesenih hangarjev, kot se je izkazalo, pa tudi lesene konstrukcije niso bile povsem odporne na sunke burje, saj je burja porušila tudi nekatere lesene hangarje.

Dodatno nevšečnost je za letališče predstavljala reka Vipava s svojimi pritoki: Močilnik in Gacka. Oba potoka sta večkrat prekoračila bregove in onemogočila vzletanje in pristajanje. Steza je imela tudi slabo odvodnjavanje, tako da je po daljšem deževju postala blatna in neuporabna. Zaradi problemov z vodo so se vrstili pozivi enot za premestitev na drugo lokacijo.⁵⁴ Ob deževju so pripadniki enot morali posipavati teren okoli hangarjev s peskom, da so preprečili nastanek blata.⁵⁵ Problem vode se je očitno vlekel vse do poletja, ko so se začele letalske enote že pripravljati na jesensko deževje.⁵⁶ Tako je bilo letališče deležno neprestanega popraviljanja, odvodnjavanja na stezi, kar je letalskim enotam vzelo veliko časa, ener-

⁵¹ ÖStA/KA, LFT, Flik 34, Res. Nr.: 46/1, februar 1917.

⁵² Pokrajinski arhiv v Novi Gorici, fond 947, zbirka za kroniko Podrage, t.e. 5, a.e. 9, str. 17–18.

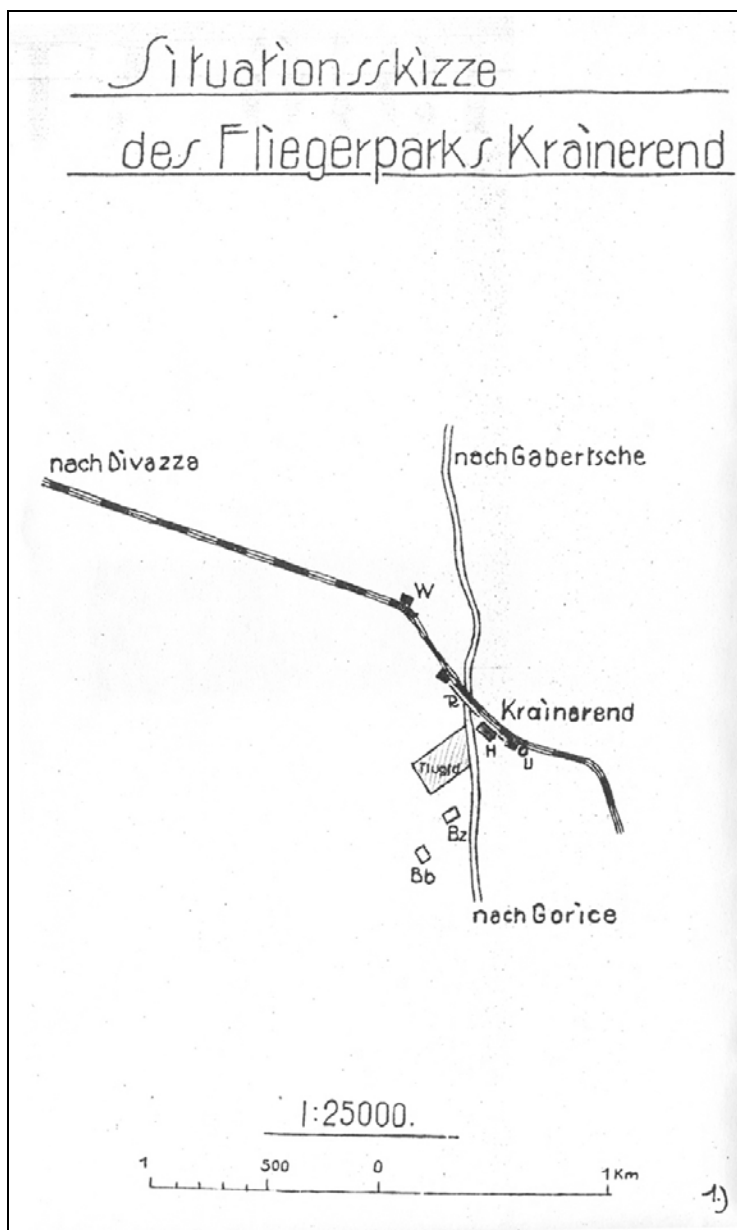
⁵³ ÖStA/KA, LFT, Flik 4, Res. No.: 25, januar 1917.

⁵⁴ ÖStA/KA, LFT, Flik 12, Exh. Nr. Res.: 8/1, 31. 01.1 917.

⁵⁵ ÖStA/KA, LFT, Flik 4, Res. No.: 25, 31. 01. 1917.

⁵⁶ ÖStA/KA, LFT, Flik 12, Res. Exh. Nr.: 8/7, 31. 07. 1917.

gije in tudi letalskega materiala. Navedene so predvsem poškodbe propelerjev (letala so se ob vzletu in pristanku s prvima kolesoma zarila v blato in se prevrnila na nos).⁵⁷



Skica letališča pri Divači v letu 1916. Vir: ÖStA. LFT, karton 340, Nr. 789, 20. 8. 1916.

⁵⁷ ÖStA/KA, LFT, Flik 12, Exh. Nr. Res.: 8/1, 31. 01. 1917.

Relativno neuporabno letališče pa so kljub težavam uporabljali vse do 12. soške bitke in premika letalskih enot ob Piavo. Tudi to dejstvo kaže na pomanjkanje primernih lokacij za letališča ob soški fronti. Po odhodu vseh letalskih enot na piavsko fronto je bilo letališče opuščeno in ozemlje je do danes ostalo travnik, ki ga občasno uporabljajo letalski modelarji – imenuje se Vetrno polje.⁵⁸

Divča

Vzhodno od današnjega letališča so poleti 1916 že gradili posamezne letalske objekte, ki so bili namenjeni za prvo bombniško letalsko enoto v monarhiji, Fliegergeschwader (FG) 1. Lokacija je bila odlična tudi zaradi bližine železniške proge ter ob njej zgrajeni rampi za razlaganje. Dela na letališču so se nadaljevala vso jesen in decembra 1916 je na lokacijo prispel FG 1. Že leta 1916 je bil zgrajen hangar železne konstrukcije Waagner tip II. s serijsko številko 3302.⁵⁹ Do februarja 1917 so zgradili osem Tröster lesenih hangarjev. Na divaškem letališču so poleg letalskih objektov postavili tudi delavnice, častniške barake, elektro, radijske barake, objekte za vremensko postajo 16, skladišča ter protiletalsko obrambo. Letališče je imelo tudi električno in vodovodno napeljavo.⁶⁰ Marca je v Divačo prišel Flik 23, maja Flik 46 in septembra 1917 tudi letalska delavnica 1, (Fliegerwerkstätte 1).

Pripadniki enot so se nastanili v nekaterih objektih na letališču (barake in hangarji). Pri lesenih hangarjih so bile na zadnjih stranicah povešene arkade, ki so služile kot zaščita proti burji in v nastalem prostoru je bil tudi prostor za nastanitev moštva.⁶¹ Del moštva se je nastanil tudi v bližnji Divači in Ležečah.⁶² Zato sta bili povezovalni poti med obema krajema in letališčem zelo pomembni, a je gradnja cest zaradi kraškega terena potekala počasi. Cesta od nakladalne rampe do letališča je pripomogla k uporabnosti letališča, saj je izboljšala pogoje transporta materiala od železniške proge do objektov na letališču. Poleg tega so dela na povezovalnih cestah oteževala in zavlačevala prepotrebna dela na izravnavi vzletno-pristajalne steze.⁶³ Steza je bila kraška: valovita, polna neravnin in kamnita. Neprestano so jo izboljševali z drobljenjem kamenja in z drobirjem ter zemljo, s katerima so polnili neravnine. Steza pa je imela še eno značilnost, bila je nagnjena proti zahodu. Ob mirnem vremenu to ni vplivalo na vzletanje in pristajanje. Težave so se pojavile ob močnem in sunkovitem vetru, ki je prihajal s strani Vremščice, kar se še danes občuti na divaškem letališču.

⁵⁸ Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 233.

⁵⁹ ÖStA/KA, LFT, karton 319, Verzeichnis der im Evidenz gefuhrten Holz und Eisenhangars, 26. 06. 1917.

⁶⁰ Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 238–242.

⁶¹ ÖStA/KA, LFT, karton 318, Nr.: 26, 5. 01. 1917.

⁶² Soré, L'Aviazione nel nord – est, str. 92.

⁶³ ÖStA/KA, LFT, Flik 101, Exh. Res. No.: 153, februar 1917.

Letališče je bilo po oktobru 1917 opuščeno, a leto kasneje še vedno uporabno, saj so letala pristajala ob umiku iz Piave.⁶⁴

V medvojnem obdobju je italijanska vojska v Divači zgradila svoje letališče, a so ga v 30. letih opustili. Očitno je bilo zemljišče v lasti italijanske vojske in po 1947 je to ozemlje prevzela Jugoslovanska ljudska armada in leta 1991 Teritorialna obramba/Slovenska vojska oziroma Ministrstvo za obrambo (MORS). Ponoven zagon divaškemu letališču je dala šele ustanovitev Kraškega aerokluba »Ivan Vidmar« leta 1986.⁶⁵ Leta 1994 je MORS z AK podpisal pogodbo za trajno brezplačno uporabo letališča. Julija 2006 pa je vladni sklep razglasil letališče za javno in ga vključil v sistem letališč v Sloveniji, leta 2007 pa je letališče dobilo tudi asfaltirano, 800 m dolgo in 18 m široko vzletno-pristajalno stezo.⁶⁶

Sežana

Letališče pri Sežani ima v dokumentih naziv po mikrolokaciji Dane. Letališče je ležalo desno od ceste Sežana – Senožeče, okoli 3 km od Sežane.⁶⁷ Na to letališče sta spomladi 1917 prišla lovska Flik 41 in 42, ki sta imela nalogo obrambe zračnega prostora nad Krasom (podobno kot pri Proseku).

Dela je v okviru 5. armade vodil polkovnik Trieb. V dela je bilo vključenih okoli 1000 mož.⁶⁸ Poleg osem lesenih hangarjev proizvajalca Tröster in več manjših hangarjev so v kratkem času zgradili še dve baraki, delavnici, dve avtogaraži, dva hleva, dve kaverni, inšpekcijsko in stražarsko barako, kuhinjo, častniško bivalno barako, skladišče, elektro, radijsko barako, tri častniške latrine, tri latrine in častniško kuhinjo.⁶⁹ Velik problem je predstavljal kraški teren oziroma neraven in valovit teren, ki ga je bilo treba najprej zravnati. Opisi podlage so bili dramatični kakor na nobenem od ostalih letališč, tako naj bi bil teren poln kamenja in podoben »črepinjam pivovskih steklenic«.⁷⁰ K neugodnemu terenu so pripomogle še kraške vetrovne razmere.⁷¹

Poleg naravnih razmer so bile težave tudi z zagotavljanjem vode, saj so jo na letališče morali pripeljati z vozovi, in zaradi suhega terena je težave predstavljal tudi prah, ki je posledično kvaril motorje.⁷²

⁶⁴ Albin Mlakar: Dnevnik 1914–1918. Kobarid 1995, str. 199.

⁶⁵ Miranda Urh: Kraški letalski center. Na prepihu nasprotij. V: Naša krila, 2004 (marec – april), št. 18, str. 13.

⁶⁶ Klelija Potokar: Divača na stičišču poti. Ilirska Bistrica 2011, str. 392.

⁶⁷ ÖStA/KA, LFT, Flik 42, Res. No.: 119, 1. 06. 1917.

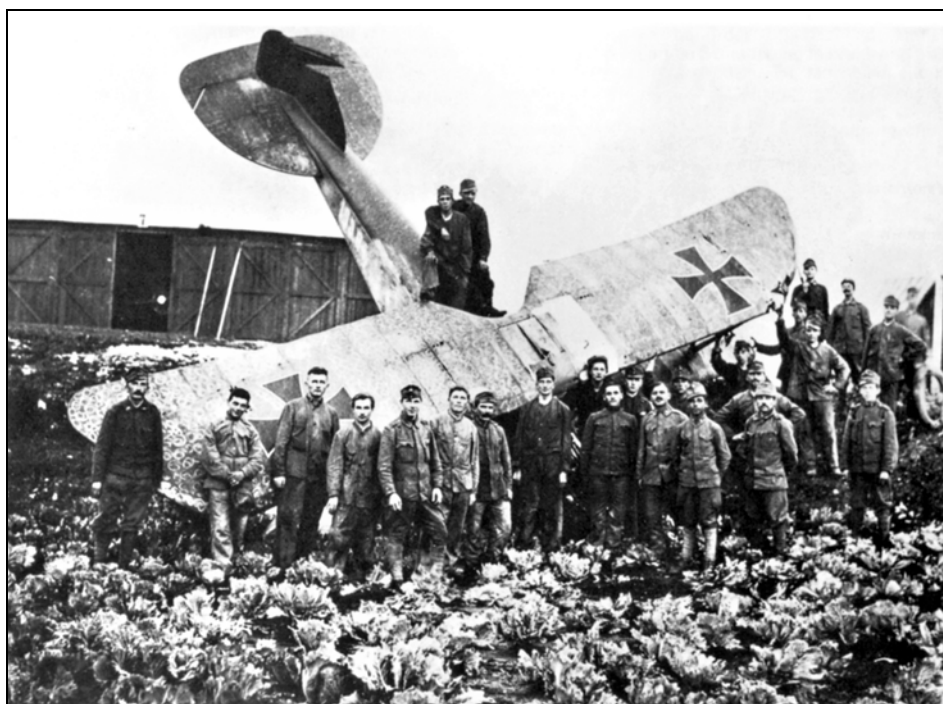
⁶⁸ Ni natančnih podatkov, od kod je 5. armada vzela tako število mož. Pri delih so gotovo sodelovali tudi pionirji in pripadniki 43. in 44. strelske divizije. – ÖStA/KA, AOK, karton 3263, Op. Nr.: 182/17, 6. 05. 1917.

⁶⁹ ÖStA/KA, LFT, karton 322, Situation des Flugfeldes und Flugparkes in Sežana, Nr.: 161, april 1917.

⁷⁰ ÖStA/KA, LFT, karton 322, Bericht Nr.: 161, 16. 02. 1917.

⁷¹ Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 249.

⁷² Prav tam, str. 250.



Albatros D. III (OEF) na letališču Sežana, 9. oktober 1917. Zanimivo je kamuflažno obarvanje letala in tudi zelje v vrtači. Vir: Peter Schiemer: Die Albatros (Oeffag) Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen, Graz 1997, str. 238.

Nevarne razmere za letenje so pripomogle, da so se že v času bojev ob Soči letalske enote umikale z lokacije in do oktobra 1917 je na letališču ostal zgolj Flik 41. Ob premiku bojev na Piavo je bilo letališče povsem izpraznjeno in do danes ni bilo v uporabi za letalske namene.

Log

V Log (Budanje) je 24. septembra 1917 prispel Flik 50. Po vsej verjetnosti je bilo letališče levo ob cesti proti Ajdovščini. Zaradi trajanja nastanitve Flik 50 (okoli mesec dni) verjetno tudi ni bilo zgrajenih (stalnih) objektov. Verjetno je Flik s seboj pripeljal šotore, v katerih so se tudi nastanili. Po premestitvi enote na Piavo je bila lokacija opuščena.⁷³

⁷³ Prav tam, str. 252.

Trata

C. in k. letalske enote niso imele letališč v sredogorju, v zaledju soške fronte. Ob pripravih na 12. bitko pa so okrepli tudi ta del fronte ter 25. septembra 1917 namestili v Poljansko dolino Flik 53. O natančni lokaciji letališča in objektih je malo znanega. Vzhodno od Trate in Gorenje vasi se na levem in desnem bregu Poljanske Sore razprostira ravnina, in to je bila zelo verjetno lokacija letališča – bolj verjetna je lokacija na levem bregu Sore.

Izvidovanje za lokacijo se je preko poveljstva 2. soške armade odvijalo že v začetku septembra 1917. Rezultat je bil izbor Trate kot najbolj primerne lokacije.⁷⁴ Je pa bilo omenjeno letališče v uporabi manj kot en mesec, saj je bila enota 24. oktobra že nastanjena v Lescah. Natančni razlogi za to premestitev niso znani.⁷⁵

Logatec

(Gornji) Logatec je bil sredi oktobra 1917 cilj nastanitve Flikov 54 in 57. Lokacija na logaškem polju je bila zadovoljiva, saj je bila blizu železniške proge, a se je premik na Piavo zgodil v kratkem po prihodu obeh enot. Zato tudi ni povsem natančno jasno, kje in koliko objektov je bilo postavljenih, če sploh kakšen. Po pričevanju domačina Janeza Slabeta naj bi bila lokacija letališča na ravnini pod hribom Sekirca, na desnem bregu Logaščice.⁷⁶ Po vsej verjetnosti v Logatcu nikoli niso postavili dvajset (deset za vsako enoto) lesenih hangarjev Lord, tip V. Material za hangarje je sicer na lokacijo prispel med 14. oktobrom in 6. novembrom 1917.⁷⁷ Po premestitvi enot na Piavo se je zgodba o logaškem letališču končala.

Brezovica

Zaradi pomanjkanja arhivskega gradiva se o letališču ne ve veliko. V pomoč nam je zgolj fotografsko gradivo.⁷⁸ Na podlagi omenjenega sklepam, da se je na letališču v Brezovici nastanila ena od nemških letalskih oddelkov; po tipih letal in uniformah je bil to letalski oddelek 14, Fliegerabteilung 14. Enota je v Brezovico prišla 19. septembra 1917. Nastanila se je v neposredni bližini železniške postaje. Sem so prispeli z železniškim konvojem, s seboj pa so pripeljali letala, opremo, orožje in pisarniško opremo. Pripadniki enote so se nastanili na travnikih, na levi strani proge proti Postojni. Na lokaciji so postavili neznano število šotorov za han-

⁷⁴ ÖStA/KA, LFT, karton 374, Nro.: 5166, 15. 09. 1917.

⁷⁵ Karl Meindl: Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Italienische front 1915–1918, 3. zv., Wien 2003–2005 (dalje Meindl, Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen), str. 7.

⁷⁶ Vojaško letališče v Logatcu. V: Vojnozgodovinski zbornik, 2001, št. 6, str. 186–187.

⁷⁷ ÖStA/KA, LFT, karton 314, Nro.: 9598/17, 15. 10. 1917; karton 346, Nro.: 9968, 18. 10. 1917; karton 346, Nro.: 452, 17. 11. 1917.

⁷⁸ Fotografije, ki pričajo o zgodovini letališča pri Brezovici, so iz fototeke Muzeja novejšje zgodovine Slovenije, fond prva svetovna vojna, album A – 8 (dalje MNZS, fototeka, prva svetovna vojna, A – 8).

gariranje letal in manjših za letalce in ostalo osebje.⁷⁹ Po preboju fronte se je letalska enota prestavila ob Piavo. Danes je v neposredni bližini locirano športno letališče.

Bled

Na letališče Bled je julija 1917 prišel Flik 2. Letališče se je nahajalo na Jaršah pri Bledu, ob cesti proti Ribnem. Enota je bila opremljena s šotori. Vendar je poveljnik nadporočnik August Raft vso jesen zahteval od nadrejenih, da se enoti pred zimo zgradi osem lesenih hangarjev (pet enojnih in tri dvojne hangarje), eno moštveno barako in skladišče.⁸⁰ Prošnja ni bila uslišana in enota je do preboja fronte uporabljala šotore (ni znano, katerega proizvajalca in ne tip). Septembra sta na blejsko letališče prispeli tudi nemški lovski enoti (Jagdstaffel – jasta) 1 in 31. Pri jasti 31 se v literaturi pojavlja tudi krajevno ime Auritz (danes Zagorica). Očitno so se vse tri enote razporedile po širnem travniku na območju med Bledom, Ribnim in Zagorico. Prav tako sta bili obe nemški enoti nastanjeni v šotorih.⁸¹ Novembra oz. decembra so vse tri enote z blejskega letališča prestavili na piavsko fronto. Lokacija po tem času ni bila več uporabljena za letalske namene.⁸²

Lesce

Letališče pri Lescah je bilo postavljeno na travnikih južno od današnje magistralne ceste Kranj – Jesenice, vzletno-pristajalna steza pa se je razprostirala od današnje Letališke ulice proti Valvazorjevi ulici v Lescah.⁸³ Na lokacijo sta septembra 1917 prišla nemški letalski oddelek 2 in jasta 39, oktobra pa še c. in k. Flik 53. Lokacija letališča je bila zaradi bližine železniške postaje odlična. Na žalost ni natančnih podatkov o nastanitvi enot in zgrajenih objektih. Domnevno so pripadniki na letališču postavili šotore za hangariranje letal, pripadniki enot pa so prebivali tudi na letališču v šotorih in v bližnjih naseljih Lesce in Radovljica. O nastanitvi priča le šolska kronika osnovne šole v Lescah. Objekt naj bi od 7. do 22. oktobra 1917 zasedlo vojaštvo.⁸⁴ Podatkov o stanju steze ni, a je bil travnik vsekakor primeren za takratne standarde. Primernost terena za letališče pa je dokazala tudi kasnejša izgradnja letališča, kjer danes domuje Alpski letalski center.

⁷⁹ Prav tam; Marko Štepec: *Vojne fotografije 1914–1918*. Iz fototeke zbirke Muzeja novejšo zgodovine Slovenije. Ljubljana 2008, str. 199–207.

⁸⁰ ÖStA/KA, LFT, karton 319, Exh. No.: 501/T, 10. 09. 1917.

⁸¹ Meindl, *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen*, str. 172; Marko Malec: *Jasti 1 in 31 na Jaršah pri Bledu*. V: *Naša krila*, 2006 (oktober-november), št. 33, str. 12.

⁸² Ravbar, *Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti*, str. 258.

⁸³ France Primožič: *Letalstvo na Gorenjskem in Alpski letalski center Lesce – Bled*. Lesce 2008 (dalje Primožič, *Letalstvo na Gorenjskem*), str. 9.

⁸⁴ Slovenski šolski muzej, mapa OŠ Lesce, *Kronika OŠ Lesce*, str. 2.

Stražišče pri Kranju

Septembra 1917 sta v okolico Kranja prispeli nemški enoti: letalsko skladišče 14, (Deutsche Armee – Flugpark 14) in vod za zračno slikanje 1, (Reihenbildzug 1). Letališče se je nahajalo na travniku južno od Stražišča, na Laborah, kjer danes stoji tovarna Sava.⁸⁵ Dokumentov o letališču praktično ni tudi zaradi kratkotrajnosti nastanitve. Obstaja zgolj nekaj fotografij, ki pričajo o postavitvi več prenosnih šotorov. Žal pa se iz fotografij ne da razbrati več podatkov.⁸⁶ Nemški enoti sta se po 12. bitki prestavili na piavsko fronto.

Ljubljana

V Ljubljani je v času vojne delovalo več enot na več lokacijah. Tako je maja 1915, ob odprtju fronte z Italijo, v Ljubljano prispel Flik 16. Domnevno so v Polju, na območju vojaškega vadišča, postavili šotore za nastanitev letal in moštva, šotore so pripeljali s seboj iz Dunajskega Novega mesta. Flik 16 je bil v Ljubljani le kratek čas, saj je bil 1. julija 1915 že aktiven na Koroškem. Prednost lokacije v Polju je bila vsekakor bližina železniške proge in odprt, prostran teren. Lokacijo letališča so v maju in juniju 1915, ob transportu z balkanske fronte ali iz Dunajskega Novega mesta in Fischamenda, uporabljali tudi preostali Fliki ob transportu iz notranjosti na soško fronto, ki jih je bilo do leta 1917 več kot 25.

Leta 1917 se je ob artiljerijski vojašnici za Bežigradom poveljstvo armadne skupine Borojević in poveljstvo avstroogrskih letalskih sil (Luftfahrtruppe) odločilo namestiti zaledno letalsko skladišče 2 (Flep 2), ki je oktobra 1917 v Ljubljano prispelo iz Igala. Enota je bila namenjena za oskrbovanje letalskih enot 2. soške armade. Zakaj niso izbrali lokacije že uporabljenega letališča v Polju, ni znano. Po vsej verjetnosti je razlog tudi v dejstvu, da so bili za nastanitev in delovanje zalednega letalskega skladišča potrebni večji objekti in v večjem številu, in ker jih na vojaškem vadišču v Polju očitno ni bilo (dovolj). Tako je bilo hitreje in učinkoviteje nastaniti Flep na novi lokaciji in ob že postavljeni infrastrukturi ob artiljerijski (topniški) vojašnici. V vojašnici in na travniku severno od vojašnice so se dela začela septembra 1917.⁸⁷

Po krajšem delovanju na lokaciji pa se je moral Flep 2 v začetku novembra 1917 premestiti sprva v Ajdovščino in nato v Furlansko nižino.⁸⁸

V sorazmerni bližini letališča, kjer je deloval omenjeni Flep 2, so septembra 1917 prispele nemške letalske enote. Ob pripravah na 12. soško bitko je v zaledje soške fronte prispelo kar 11 nemških letalskih enot. Med njimi so se v Ljubljani, v

⁸⁵ Desoye, Die k.u.k. Luftfahrtruppe, priloga 24.2., str. 211; Meindl, Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen, str. 172; Primožič, Letalstvo na Gorenjskem, str. 9.

⁸⁶ MNZS, fototeka, prva svetovna vojna, A – 8.

⁸⁷ ÖStA/KA, LFT, karton 314, Nr.: 1510, 17. 10. 1917; Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 266.

⁸⁸ Meindl, Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen, str. 171.

Šentvidu, nastanili oddelki (Fliegerabteilung) 14, 17, 204 (A), 219 (A), 232 (A) ter bombniški oddelek 4 (Bombenabteilung 4).⁸⁹ Letališče v Šentvidu je bilo postavljeno na travniku za poslopjem Zavoda sv. Stanislava. Nemški letalci so se med drugim 22. septembra 1917 naselili tudi v Osnovno šolo Ljubljana – Šentvid. Šolsko poslopje so zapustili 5. novembra 1917. Žal ni znano, ali so se nemški letalci nastanili tudi po drugih objektih. Domnevno je bila lokacija izbrana zaradi bližine železniške proge in prostranega travnika.⁹⁰

Naslednja lokacija letališča v Ljubljani nekoliko izstopa iz osrednje teme, a je izjemno pomembna za slovensko vojaško letalstvo. Ob razpadanju monarhije se je že risal obris nove »jugoslovanske« države in 29. oktobra 1918 je bila razglašena država SHS. Slovenski vojaki so se že začeli zbirati in organizirati za obrambo novonastale države. Med njimi so bili tudi letalci in 1. novembra je iz Celovca v Ljubljano z letalom Hansa Brandenburg C. I prebegnil narednik pilot Mirko Plehan. Plehan ni pristal na obstoječih letališčih, ki so bila novembra 1918 sicer izpraznjena, ampak na Knezovem travniku (vzhodno in vzdolž današnje Alešovčeve ulice). To je storil zato, ker je bil doma iz Šiške in je hotel pristati blizu doma. Ker je prebegnil iz takrat še obstoječe avstroogrsko vojske in je »ukradel« letalo, seveda ni mogel pristati na dvorišču topniške vojašnice, saj bi bil s tem lahko tudi ob življenje, ne glede na dejstvo, da se je že nakazoval razpad monarhije. Skratka, pristati je želel čim bliže domu in tako se je posledično letališče razvijalo v Šiški in ne kje drugje.

Narodna vlada je novembra 1918 pozivala vse pripadnike, nekdanje dodeljene k letalskim silam, in jih zbirala v ljubljanski letalski stotnji. V začetku novembra je bilo v Šiški že zbranih več letalcev in tudi pet letal. Sprva je bil za zaščito letal namenjen zgolj en zasilno zgrajen šotor. Poleg tega pa so bili postavljeni tudi pisarniški prostori v skladiščnih barakah nekdanjega 2. gorskega strelskega polka. Prav tako so se na pobudo narodne vlade zbrali tesarji, zidarji in ključavničarji, ki so začeli z izgradnjo letalskih objektov na travniku. Iz nekdanje velike vojaške delavnice za popravilo avtomobilov so postavili letalsko lopo. V baraki ob lopi so si na površini 70 m² uredili delavnico, pisarno in orodjarno, na površini 85 m² pa skladišče rezervnih delov in drugega pribora. Ljubljanska letalska stotnja je delovala v bojih za severno mejo in nato še vse do leta 1924, ko so jo razpustili, letala, orodje in objekte pa odpeljali v Novi Sad.⁹¹

Reka

O letališču pri Reki ni znanega veliko. Razlogi so v kratkotrajnosti nastanitve in tudi v pomanjkanju opisov o tem letališču v splošni literaturi. Letališče je bilo ustanovljeno in zgrajeno za Flep 9, ki je bil na lokaciji aktiven od junija 1917 do

⁸⁹ (A) – Artillerie.

⁹⁰ Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 267.

⁹¹ Sandi Sitar: Ljubljansko letališče 1918/1919. V: Življenje in tehnika, 1984, št. 9 (dalje Sitar, Ljubljansko letališče), str. 21, 23; Ravbar, Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 268.

januarja 1918. Junija 1917 sta bila na lokaciji že zgrajena dva lesena hangarja proizvajalca Hartl tip I. (20 x25 m) s serijskima številčkama 4122 in 4123.⁹² Domnevno gre za lokacijo na Grobniku, kjer je tudi danes letališče. Flep 9 se je oktobra 1918 premaknil v San Mario la Longo.⁹³

Ostale enote

Poleg opisa letališč in enot, nastanjenih na njih, pa je v okviru avstroogrškega letalstva sodelovalo še nekaj enot, ki so omenjene v naslednjih vrsticah:

Z leti se je v zaledju fronte krepila tudi vremenska služba, ki je postajal vse bolj pomemben segment letalstva. Tako je bila leta 1915 v Ljubljani nastanjena vojaška vremenska centrala, (Feldwetterzentrale), ki je spadala pod vojaško vremensko službo, (Feldwetterdienst). Na jugozahodni fronti je v tistem obdobju delovala še vojaška vremenska centrala v Trientu/Trentu. V okviru vojaške vremenske centrale v Ljubljani so delovale premične vojaške vremenske postaje, (bewegliche Feldwetterstationen), in sicer št. 6 v Beljaku, ki je imela 15 frontnih postaj, št. 7 v Ajdovščini s svojo izpostavo v Postojni, ter še dve vremenski postaji v Trstu in Pulju.⁹⁴ V dokumentih sta omenjeni še vojaški vremenski postaji 8 v Volčji Dragi in 16 v Divači.⁹⁵ Po preboju fronte je v Ljubljani ostala zgolj premična vojaška vremenska postaja 11.⁹⁶

S povečano letalsko nevarnostjo so v zaledju fronte organizirali tudi letalske opazovalnice, ki so imele obrambno funkcijo. Jeseni 1916 so v zaledju fronte vzpostavili dvojni letalsko opazovalni sistem. Opazovalnice iz prve linije so informacije posredovale na letalsko opazovalno mesto v Škofjo Loko, od tam pa so nato potovale preko Judenburga in Maribora, kjer sta bili tudi zbirni mesti informacij druge linije, in nato v Bruck na Muri, kjer je bila glavna letalska opazovalna centrala za celotno jugozahodno fronto.⁹⁷

V celotnem obdobju bojev na soški fronti je na območju delovalo tudi več balonskih oddelkov oziroma čet: oddelek utrdbenih balonov 1, (Festungsballonabteilung 1); balonski oddelki, (Ballonabteilung), 1, 8, 10, 12, 13, 19; balonska četa, (Ballonkompagnie), 1 in 13. Vse omenjene enote pa so se v času bojev neprestano premikale in je nemogoče določiti vse kraje, kjer so bile nastanjene.⁹⁸ V okviru 14.

⁹² ÖStA/KA, LFT, karton 319, Verzeichnis der im Evidenz gefuhrten Holz und Eisenhangars, 26. 06. 1917.

⁹³ Erwin Hauke, Walter Schroeder, Bernhard Tötschinger: Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914–1918. Graz 1998, str. 140.

⁹⁴ Desoye, Die k.u.k. Luftfahrtruppe, priloge 27. 3., 27. 4., 27. 5., str. 235–237.

⁹⁵ ÖStA/KA, LFT, karton 377, Nr.: 779, 30. 03. 1917.

⁹⁶ Desoye, Die k.u.k. Luftfahrtruppe, priloge 27. 3., 27. 4., 27. 5., str. 235–237.

⁹⁷ Erwin Pitsch: Italiens griff über die Alpen. Die Fliegerangriffe auf Wien and Tirol im 1. Weltkrieg. Wien 1995, prilogi 5 in 6, str. 154–157.

⁹⁸ Alexis Mehtidis: Italian and Austro – Hungarian Military Aviation On the Italian Front In World War One. Takoma Park 2008 (dalje Mehtidis, Italian and Austro – Hungarian Military Aviation), str. 78-79. Balonski oddelki in čete so se premikale ob fronti in niso imele stalne lokacije.

nemške armade je delovalo tudi več nemških balonskih enot, (Ballonkompagnie) 84, 87, 103, 104, 113, 114.⁹⁹

Sklep

Na jugozahodni fronti je imela avstroogrška vojska do oktobra 1917 razporejenih okoli 25 letališč, od tega kar 18 v zaledju soške fronte. Če to številko še malo razčlenim, lahko ugotovim, da je bilo 15 letališč, kjer so delovale frontne enote (Fliki). Te enote pa so oskrbovali iz treh zalednih letališč (dve od teh sta bili aktivni v drugi polovici leta 1917). K temu moramo dodati, da je bilo kar 8 letališč od omenjenih 15 zgrajenih v septembru in oktobru 1917. Medtem ko je c. in k. vojska v letih 1915–1917 gradila letališča v Vipavski dolini in na Krasu, so v pripravah na 12. bitko zgradili več manjših letališč v savski dolini in globljem zaledju soške fronte. Številke letališč in različnih letalskih enot potrjujejo, da je bila soška fronta za boje na jugozahodni fronti izjemno pomembna.

Na vsakem posameznem letališču je bilo zgrajenih približno deset objektov, ponekod še več. Večina le-teh so bili prenosljivi šotori in hangarji, ki so jih ob preboju fronte tudi premaknili ob Piavo. Večji hangarji pa so ostali na lokacijah tudi po oktobru 1917.

Avstro-Ogrska je bila industrijsko prešibka in je v primerjavi z nasprotniki odločno zaostajala za številom izdelanih letal ter ostale letalske opreme. Šibkost se je odrazila tudi na nezadostni infrastrukturi, kar je oviralo letnost. Premajhno število izdelanih letal se je kazalo skozi celotno vojno, a se je drastično opazilo šele v letu 1918, ko je proizvodnja upadla v primerjavi z antantno. Prav tako je avstroogrška proizvodnja zaostajala tudi v kakovosti izdelave, npr. sistemski problem pri prenizki izdelavi lesenih hangarjev proizvajalca Tröster; ter tudi v prešibkih konstrukcijah. Avstroogrški letalci so lahko praktično primerjali lastne in antantne hangarje v letu 1918, ko so bile nekatere enote nastanjene v bivših italijanskih hangarjih. Tuji hangarji so bili neprimerno boljši in večji.¹⁰⁰

Če zaključim, so bile c. in k. letalske enote in njihova letališča v nekoliko slabšem položaju v primerjavi z nasprotniki. Ta položaj je bil predvsem posledica slabše industrijske in ekonomske moči monarhije, ki se je s trajanjem vojne samo še povečevala. Slabšemu položaju so botrovali tudi naravni pogoji oziroma relief, ki je oviral avstroogrške letalce na letališčih. Kljub temu pa je osupljivo, da so letalci po mnenju priznanega zgodovinarja Martina O'Connorja v danih okoliščinah naredili toliko, kot so.¹⁰¹

Podatki za kraje nastanitev so za leto 1917 znani le za balonski oddelek 8 – Križ južno od Nabrežine; balonska četa 1 – Volčji Grad; balonska četa 13 – 2 km zahodno od Lukovca in 1 km južno od Branika. – ÖStA/KA, LFT, karton 161, nedatiran dokument.

⁹⁹ Mehtidis, *Italian und Austro-Hungarian Military Aviation*, str. 79–80.

¹⁰⁰ Jan Zahálka: Rudolf Holeka. *Kronika prvnih vojenského letce národnosti české*. Praha 1997, str. 140-141; Ravbar, *Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti*, str. 290.

¹⁰¹ O'Connor, *Air Aces of the Austro – Hungarian Empire*, str. 8.

Matjaž Ravbar

AIRFIELDS AT THE SOČA FRONT

S u m m a r y

Before World War I the development of military aviation came to a point where it started becoming increasingly important for military operations. Military aviation had spread considerably, and many different activities were necessary to ensure the operations of air force units. One of the tasks of the air force, besides scouting, bombing and interception, were also to construct functioning airfields. The same was true of the rear of the Soča Front. Certain rules of construction were adopted.

The Austro-Hungarian naval air force had its naval bases in Trieste, Rijeka, and Kotež. However, this article only focuses on the airfields under the domain of the »land« air force (Luftfahrtruppe). When Italy declared war in 1915, the only military airfield located at the Slovenian national territory at that time – the one near Gorizia – was abandoned and useless. Thus after the Front had been established, Austro-Hungary had to build new airfields by the river Soča, at first in the Vipava valley, where they were intended for the defence of the Gorizia bridgehead. For the defence of the Trieste region, airfields were constructed in Kras in 1916 and 1917. As the airplane engines and their construction improved, the operative range and maximum altitude of the planes kept increasing, therefore during the preparations for the 12th Battle of Soča Austro-Hungary also built airfields in the Upper Sava Valley.

After October 1917 the air force units left the territory near the river Soča and were mostly deployed to the Italian airfields. The airfield infrastructure was gradually transported to the Piava Front. However, larger and heavier objects remained at their locations by the river Soča. Certain locations were once again used as airfields during the dissolution of the Monarchy and the retreat of the soldiers from Piava. The air force staff and technology of the former Monarchy represented the foundations for the establishment of the military air force of the new state, later Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes. This new air force took part in the struggle for the northern and eastern Slovenian borders. In this sense some of the Austro-Hungarian airfields were once again active in the end of 1918 and in the beginning of 1919.