

1.01 Izvirni znanstveni članek

UDK 929Benko K.:355.469
358.4:94(100)"1914/1918"

Prejeto: 18. 11. 2013

**Matjaž Ravbar**mag., kustos, Vojaški muzej Slovenske vojske, Engelsova ulica 15, SI-2000 Maribor
E-pošta: matjaz.ravbar@mors.si

Karl Benko: prvi slovenski letalski as?

IZVLEČEK

Prispevek opisuje vojaško delovanje pilota Karla Benka. Tržačan je v avstro-ogrskem letalstvu deloval od začetka vojne leta 1914. V času vojne se je od vojaka prebil do vojaškega pilota oziroma do čina častniškega namestnika, kar je predstavljalo najvišji avstro-ogrski podčastniški čin. Dosegel je tudi štiri potrjene in eno nepotrjeno zračno zmago. S tem dosežkom je blizu častnemu nazivu prvega slovenskega vojaškega letalskega asa, ki je do danes pripisan Albinu Starcu. Prispevek popravlja znana dejstva slovenske vojaške zgodovine, saj je Karl Benko svoje letalske zmage dosegel okoli dvajset let pred tem, ko je na nebu deloval Albin Starc – do sedaj prvi letalski as slovenskega rodu.

KLJUČNE BESEDE

Karl Benko, avstro-ogrsko letalstvo, soška fronta, letalski as, prva svetovna vojna, Flik 28, Prosek

ABSTRACT

KARL BENKO: THE FIRST SLOVENIAN FLYING ACE?

The paper describes the military operations of the pilot Karl Benko, a native of Trieste, who was actively engaged in the Austro-Hungarian Air Force since the beginning of the war in 1914. During the war, he advanced from a private to a military pilot or the rank of Warrant Officer, which was the highest non-commissioned officer rank in the Austro-Hungarian Army. He also achieved four acknowledged and one unacknowledged air-to-air victory. With this accomplishment, he came close to receiving the honorary title of the first Slovenian flying ace, which is currently ascribed to Albin Starc. The paper corrects the known facts of Slovenian military history, since Benko accomplished his air-to-air victories some twenty years before Starc began navigating the sky.

KEY WORDS

Karl Benko, Austro-Hungarian aviation, Isonzo Front, flying ace, First World War, Flik 28, Prosek

Uvod

Slovenci se radi pohvalimo, da imamo bogato letalsko zgodovino, ki sega tudi v pionirsko obdobje avstro-ogrškega letalstva. Sitarjeva knjiga *Slovenci in letalstvo 1* je dokaj natančno zajela pomembnejše Slovence v avstro-ogrskem letalstvu, v njej pa lahko najdemo tudi provizorični seznam Slovencev v vojnem letalstvu. Na omenjenemu seznamu je navedeno tudi ime Karla Benka.¹ Kaj več pa o Karlu Benku do sedaj še ni bilo napisanega. V pričujočem članku je zato predstavljen najpomembnejši del njegovega življenja, s katerim želim dodati majhen kamenček v mozaiku zgodovine vojaškega letalstva.

Avstro-ogrsko letalstvo

Na podlagi bojnih izkušenj, pridobljenih skozi celotno 19. stoletje in zgodnji uporabi balonov za vojaške operacije, so se vojske po celem svetu kmalu po izvedbi prvih poletov z letali oborožile tudi z njimi. Vojaška letala so bila na bojnem polju tako prvič uporabljena v Libiji (1911/12), Teksasu (1911), Maroku (1912) in Balkanskih vojnah (1912/13). Če je bil pomen letal v spopadih pred letom 1914 zgolj obrobni in predvsem propaganden, je njihova uporaba v času prve svetovne vojne pokazala mnogo bolj oprijemljive rezultate. Letalstvo se je sprva uporabljalo za opazovalne naloge, v katerih sta pilot in opazovalec svoje nadrejene zalagala z informacijami. Velik premik v natančnosti pridobljenih podatkov je pomenila uvedba fotografskih kamer za zračne posnetke. Letalsko opazovanje je s tem učinkovito prevzelo naloge, ki so jih do takrat opravljale konjeniške enote. Kasneje se je razvilo tudi lovsko in bombniško letalstvo, ki pa je najprej zahtevalo rešitev vprašanja učinkovite oborožitve in nosilnosti tedanjih letal. Vse tri vrste vojaškega letalstva so se v vojnem času hitro razvijale in se zaradi vse bolj dovršenih tehničnih rešitev tudi vse bolj specializirale. Pojavila se je tudi taktična uporaba letal – letenje v skupinah, ponoči itn. Lovska letala so postajala vse lažja, z močnejšim motorjem in natančnejšimi ter lažjimi strojnici, ki so z veliko kadenco lažje zadela nasprotnikovo letalo ter obranila zračni prostor. Bombniška letala so sočasno postajala vse večja, močnejša in zmogljivejša, da so imela dovolj velik dolet in zmoglost transporta smrtonosnega tovora nad nasprotnika. Bombniško letalstvo se je uporabljalo za taktično in strateško bojevanje. Vse v vojno vpletene strani so uporabljale strateško bombardiranje predvsem za zastraševanje civilnega prebivalstva. Seveda je bil uspeh letalskih akcij odvisen od tehničnih sposobnosti letal in sposobnosti letalcev v posameznih letalskih enotah. Ob koncu prve svetovne vojne je bilo letalstvo in bojevanje v zraku že izredno pomemben dejavnik, česar so

se zavedali tudi sodobni vojaški strategji. Letalstvo je le dve desetletji kasneje predstavljalo nenadomestljiv del vojskovanja.

Vojaška letala so v avstro-ogrski monarhiji dobila veljavo šele z obiskom cesarja Franca Jožefa, ministra Alexandra Krobatina in načelnika generalštaba Franza Conrada von Hötzendorfa na letalskem mitingu v Dunajskem Novem mestu leta 1910, kjer so si lahko ogledali možnosti, ki so jih ponujale nove naprave. V kratkem obdobju do pričetka prve svetovne vojne je monarhija za letalstvo namenila ogromne količine denarja in je zato ob njenem izbruhu imela na voljo devet letalskih stotnij, opremljenih s 55 letali. Povečini so bila to zastarela letala, ki so kmalu po začetku spopadov postala neuporabna. Edino izjemo so v tehnološkem smislu predstavljala mornariška letala Lohner, ki so bila pred svojim časom, vendar so jih v času vojne nasprotniki kopirali in posledično zaradi izboljšav tudi kmalu prekosili. Avstro-Ogrska je bila gospodarsko prešibka, da bi v proizvodnji letal parirala nasprotnicam in tudi zaveznici Nemčiji. Dvojna monarhija se je, ko je v prvem letu vojne posodabljala svojo letalstvo, naslonila ravno na svojo severno zaveznico. V času vojne je monarhija že imela izdelano svojo letalsko industrijo, ki pa je bila skromnega obsega, saj je med vojskujočimi se velesilami le carska Rusija zgradila manj letal. Obseg letalske proizvodnje ostalih velesil je bil več kot desetkrat večji.

Organizacijsko je bilo avstro-ogrsko letalstvo v osnovi razdeljeno na kopensko in mornariško letalstvo. Enote mornariških letal so spadale pod mornarico oziroma njene podrejene enote, ki so bile nastanjene v pristaniščih (Boka Kotorska, Pulj, Trst, Šibenik in Drač). Kopensko letalstvo je bilo podrejeno posameznim armadam in korpusom in je bilo razporejeno po lokacijah v zaledju fronte. V vojni je letalstvo doživelo več reorganizacij in z zadnjo v oktobru 1918 je bil ustvarjen položaj šefa letalstva. To je nakazovalo prihajajočo združitev vseh letalstvu sorodnih služb (kopensko in mornariško letalstvo, protizračna obramba, letalske opazovalnice, vremenske postaje ...) v eno samo vejo vojske. Tudi v preostalih državah se je vojaško letalstvo združevalo v samostojno vojaško vejo – letalstvo. Zaradi konca vojne in razpada monarhije ter posledično tudi vojske ta proces ni bil nikoli zaključen.

Osnovna avstro-ogrška letalska enota je bila vse-skozi letalska stotnija (Fliegerkompagnie – Flik). Letalske stotnije pa ne moremo enačiti z eskadriljo, ker je bilo v italijanskih in francoskih eskadriljah po 12 letal, medtem ko je imela avstro-ogrška stotnija od 8 do 10 letal ter med 100 in 150 mož, od tega pa le okoli 10 letalcev (pilotov in opazovalcev). Razlike v organizaciji osnovnih enot v primerjavi z ostalimi vojskami so bile tudi posledica manjšega števila proizvedenih letal in pomanjkanja usposobljenega kadra. V Avstro-Ogrski je v letalstvu delovalo okoli 3.100 letalcev, kar je predstavljalo 0,09 % izmed vseh 3,5

¹ Sitar, *Letalstvo in Slovenci 1*, str. 312.

milijonov avstro-ogrskih vojakov. Odstotek žrtev med letalci se je gibal okoli 30%, vendar je večina podlegla zaradi tehničnih težav letal in posledičnih nesreč in ne zaradi delovanja nasprotnika. Odstotek žrtev je bil podoben tudi na italijanski strani.²

Za razumevanje letenja in letalskih zmag je potrebno omeniti tudi sistem štetja in priznavanja let-teh. Od prvih zračnih spopadov naprej (1914) je bilo preštevanje zračnih uspehov za letalce kakor tudi za vojaške oblasti izjemno pomemben pokazatelj vojaške uspešnosti posameznika in enote. Saj so ravno na podlagi tega kriterija podeljevali vojaška odlikovanja in napredovanja v činih. Ker se je potreba po štetju pojavila pri vseh udeleženkah vojne v istem času in zelo hitro, so se sistemi v različnih vojskah med seboj razlikovali. Avstro-ogrsko letalstvo je bilo opremljeno predvsem z opazovalnimi letali in moštvu letala (tako pilotu kakor opazovalcu) so, tudi če je zgolj prisilil nasprotnikovo letalo k umiku in ga ni sestrelil, prisodili po eno zračno zmago. Posledično je danes mogoče naštetih več zmag, kakor je bilo sestreljenih italijanskih letal. Izraz »letalski as« se je prvič pojavil v francoskem časopisju, v drugih udeleženkah so različno poimenovali letalca s pristoječo letalsko zmago (Überkanonen, Star-turns). Izraz »letalski as«, ki je še vedno neuradni izraz, se je v različnih državah uveljavil kasneje. Prav tako se je kriterij za doseg naziva razlikoval. Letalec je moral doseči od tri do deset letalskih zmag, da je pridobil ta naziv. Kasneje se je za izraz poenotil kriterij na pet doseženih letalskih zmag.³

Karl Benko

Karl Benko⁴ se je rodil 9. maja 1895 v Trstu. Njegova starša Anton in Helena, rojena Gropajc, sta izhajala iz Rihemberka (danes Branik). Poleg Karla sta imela še pet otrok.⁵ Karl je po končani ljudski

šoli opravil dva razreda tehnične strokovne šole in tri razrede državne obrtne šole.⁶ Po šolanju se je zaposlil na ladji in postal motorni podčastnik Lloydovega parnika. Dne 1. oktobra 1914 se je prostovoljno javil v vojsko in zaradi njegovega tehničnega znanja so ga poslali v letalstvo, takrat poimenovano oddelek zračnih ladij (Luftschifferabteilung).⁷ Sprva so ga dodelili v upravo oddelka v Aspern. V letu delovanja v upravi ga je letalstvo prevzelo in kot nadobuden vojak je postal kandidat za pilota. Verjetno so ga na njegovo željo 20. julija 1915 dodelili v 3. šolsko letalsko stotnijo (Fliegerersatzkompanie 3), ki je bila od začetka leta nastanjena na letališču Thalerhof pri Gradcu.

Z naslednjimi besedami sicer kronološko preskočimo kako leto, a poglejmo, kaj so Karlovi nadrejeni napisali o njem in njegovih letalskih sposobnostih. Označen je bil kot energičen in trd mož, vendar nekoliko trdoglav. Omenjeno je bilo, da slabo govori nemško, dobro pa slovensko in italijansko ter da je nemirnega duha. O njegovih letalskih sposobnostih je zapisano, da je bil divji nastopač in hazarder, vendar da kljub temu uporablja razum. Zanimiva je bila trditev, da je zaradi svoje nacionalnosti kot »Tržačan« uporaben zgolj na severnem bojišču. Trditev je veljala za leto 1916, a v letu 1917 se je Karl očitno umiril, saj so ga opisali kot dobrodušnega in kot popolnoma zanesljivega za bojevanje na vseh frontah, tudi na jugozahodni. Razliko v zapisu je možno razložiti tudi z dejstvom, da sta bila zapisovalca Karlovih sposobnosti dve različni osebi. Letalske sposobnosti je le še izboljševal in bil usposobljen za upravljanje več različnih tipov letal. Dober je bil tudi kot pilot lovec. Njegova orientacija je bila ob predhodnem poduku sorazmerno dobra in bil je zanesljiv na krajših razdaljah. Sicer so mu očitali površnost, a hkrati izpostavljali tudi nadarjenost. Njegova slabost je bila slaba vojaška usposobljenost in njegova osebna napihnenost, ki so jo branili z njegovim svetovljanstvom.⁸ Karl je bil visok 1,68 m in kakor se vidi tudi s fotografije,⁹ je imel črne lase in obrvi, podolgovat obraz ter ovalne ustnice.

12. februarja 1916 je bil povišan v poddesetnika (Gefreiter) in premeščen v 6. šolsko letalsko stotnijo

² Ravbar, »Avstro-ogrsko letalstvo«; Desoye, »Die k.u.k. Luftfahrtruppe«; Cavigioli, *L'Aviazione*.

³ Izraz »letalski as« se v Avstro-Ogrski ni uporabljal, pri nas se je uveljavil kasneje. Tako izraz uporabljam anahrono, a to ne spreminja dejstev Karlovega letenja. Ó'Connor, *Air Aces*, str. 9.

⁴ Osnovni podatki, kot so obdobje in kraj vojaškega služenja ter prejeta odlikovanja, so pridobljeni iz ÖStA/KA, LFT, Personalakten, škatla 3. Na žalost nisem uspel pridobiti dokumentov 22. in 68. letalske stotnije (Flik 22, 68), kjer je Benko deloval do januarja 1917 in nato v letu 1918. Tako je natančneje predstavljeno zgolj obdobje njegovega delovanja v Flik 28 oziroma na soški fronti.

⁵ Glede datuma rojstva se v tržaškem arhivu v različnih podatkovnih bazah pojavljajo različni datumi. Tako naj bi se Dragotin (Karl) rodil 9., 11. oz. 14. maja 1895. V dokumentih dunajskega vojnega arhiva je vseskozi naveden datum 15. maj. Kakorkoli, rojen je bil v prvi polovici maja 1895, saj je bil 18. maja krščen v župniji Sv. Jakoba kot Carolus Aloisius Vincentius. Zadnji dve imeni je dobil po krstnih botrih Alojzu Kodriču in Vincenci Zvab. Odgovor tržaškega arhiva (Archivio Generale del Comune di Trieste) hrani avtor; Archivio Diocesano di Trieste, izpisek iz matične knjige župnije Sv. Jakoba.

⁶ V osebni mapi so nazivi šol navedeni kot »7 Kl. Volksschule, 2 Kl. Tech. Fachschule; 3 Kl. Staatsgewerbeschule«, kraj šolanja žal ni naveden. ÖStA/KA, LFT, Personalakten, škatla 3, Beschreibung, Res. Nr.: 782/5, 6. 6. 1916; Beschreibung, Res. Nr.: 1045/9, 15. 7. 1916; Beschreibung, Res. Nr.: 289, 25. 4. 1917; Beschreibung, Res. Nr.: 97/18, 5. 2. 1918.

⁷ AST, fond Miscellanea atti ex austro-ungarici, Grundbuchblatt Karl Benko. Primerjaj tudi v Meindl, *Die Luftsiegge*, 5. Band, 1. Teil, str. 104.

⁸ ÖStA/KA, LFT, Personalakten, škatla 3, Beschreibung, Res. Nr.: 782/5, 6. 6. 1916; Beschreibung, Res. Nr.: 1045/9, 15. 7. 1916; Beschreibung, Res. Nr.: 289, 25. 4. 1917; Beschreibung, Res. Nr.: 97/18, 5. 2. 1918.

⁹ Sieber, *Die Luftstreitkräfte*, str. 66. Primerjaj tudi AST, fond Miscellanea atti ex austro-ungarici, Grundbuchblatt Karl Benko.



Vojaški pilot Karl Benko (Sieber, *Die Luftstreitkräfte*, str. 66).

v Dunajskem Novem mestu, kjer se je začel usposablja za lovsko letenje. Iz dokumentov je razvidno, da je na usposabljanju izvedel lete z vajami »val«, kroženje na višini 400 m ter isto vajo z ugašanjem motorja, vzpon na 500, 1000 in 2000 m, spiralo v desno, vzpon ob vetru več kot 6 km/h ter izlet in signalni pristanek. Karl je šolske lete opravil na šolskih letalih Etrich, Lohner, Aviatik in Albatros.¹⁰ Po izpitih, ki jih je opravil 8. maja 1916, je 29. maja prejel diplomu¹¹ avstrijskega Aero kluba številka 321, istočasno je bil povišan v desetnika (Korporal) in premeščen v bojno enoto. Njegova prva bojna enota je postala 22. letalska stotnija (Flik 22) 3. armade, ki je bila nastanjena na vzhodni fronti v kraju Michalovsky, danes Michałów pri Zamošču na Poljskem. Karl je v le-

talsko stotnijo prispel tik pred pričetkom Brusilove ofenzive. Ofenziva je bila del simultanih antantnih ofenziv na frontah, ki so jih pozno spomladi in poleti 1916 sprožili po dogovoru v Chantillyju.¹²

Njegovo letenje na vzhodni fronti je bilo izjemno, v kar nas prepriča podatek, da ga je za povišanje v četovodjo (Zugsführer) predlagal poveljnik nemškega korpusa Carl Dieffenbach. Ta je poveljeval umiku nemških in tudi avstro-ogrskih enot iz Galicije, zato je Karl ob umiku spadal pod njegovo poveljstvo.

Ob Brusilovi ofenzivi, ki je potekala v juniju 1916, se je avstro-ogrška vojska morala v naglici umakniti iz današnje Ukrajine. Na letališču pri kraju Michalovsky se je Flik 22 prav tako začel umikati po kopnem in zraku. Eno izmed letal Aviatik B. III s serijsko številko 33.08 ni bilo letno, saj je bilo brez pnevmatik na prednjih kolesih. Neletno letalo je bilo tako v nevarnosti, da ga zajamejo napredujoče ruske sile. Karl se je kljub dežju in toči vzel na letalo in se samo na platiščih peljal po namočeni in blatni vzletni stezi ter vzletel. Letalo je z vmesnim pristankom v Brodyju brez poškodb prepeljal v Lviv (Lvov). Zaradi tega, ker je četovodja Karl Benko pokazal izjemno hrabrost pred sovražnikom in rešil vojaško tehniko, je 3. oktobra 1916 prejel srebrno medaljo za hrabrost II. razreda (silberne Tapferkeitsmedaille II. Klasse), ki mu jo je dodelil maršal nadvojvoda Friderik. Preden je dobil srebrno medaljo za hrabrost, pa je 22. julija 1916 prejel tudi znak vojaškega pilota (Feldpiloten Abzeichen). Ta znak so piloti prejeli, če so v obdobju enega leta opravili vsaj deset letov nad sovražnim ozemljem v trajanju dveh ur, kar nam podaja vsaj minimalno število poletov in ur naleta, ki jih je Karl imel v letu 1916.¹³

Soška fronta

Ne poznamo sicer natančnih razlogov, zakaj je Benko lahko pričel leteti tudi na jugozahodni fronti, vendar pa lahko iz njegove karakteristike razberemo, da se je po opravljenih nekaj mesecih letenja nekoliko umiril, kljub temu pa je izžareval pogum ter si s tem pridobil zaupanje svojih nadrejenih. Tako je bil 26. januarja 1917 dodeljen 28. letalski stotniji (Flik 28), ki je bila od julija 1916 nastanjena v Proseku na tržaškem Krasu in podrejena 5. armadi. Karl je na Kras prišel v zimskem času oziroma v »zatišju« po deveti soški bitki.¹⁴

Kmalu po prihodu v domače kraje se je že izkazal v zraku. Dne 11. februarja 1917 je kot četovodja ob 9.30 zjutraj vzletel z opazovalcem, rezervnim poročnikom Emmerichom Horváthom von Szentlászlóm,

¹⁰ ÖStA/KA, LFT, Personalakten, škatla 3, Beschreibung und Fortschrittsgrafikon, 1916. Dokument na žalost ne podaja natančnejših podatkov o tipih in o številkah letal. Po vsej verjetnosti pa gre za letala tipa B. I ali B. II. Glej Grosz et al.: *Austro-Hungarian Army Aircraft*, passim.

¹¹ V literaturi je naveden drugi datum. Tako naj bi Benko diplomu z isto številko prejel 12. februarja 1916. Keimel, *Österreichs Luftfahrzeuge*, str. 386.

¹² Tako so francoske sile izvedle ofenzivo pri Solunu, britanske na Sommi, italijanske t. i. peto soško bitko in ruske ofenzivo pri jezeru Narač in t. i. Brusilovo ofenzivo. Stone, *The Eastern Front*, str. 221.

¹³ Steiner, *Das Feldpiloten*, str. 17–18, 46.

¹⁴ Macdonald in Cimprich, *Caporetto*, str. 99.

v letalu Hansa Brandenburg C. I 29.52.¹⁵ Imela sta nalogo foto opazovanja nad Krasom na liniji Sela–Hudi Log–Kostanjevica–Sela. Severozahodno od hriba Grmada sta srečala in napadla italijansko mornariško letalo. Karl je izstrelil okoli 200, Emmerich pa okoli 40 nabojev. Italijansko letalo se je pri Laškem (Prelosnem) jezeru poizkušalo rešiti s strmoglavim letom, pri višini okoli 600 m pa je zdrsnilo proti tlom in izginilo v meglico. Sestrelitev letala so kljub padcu za frontno linijo potrdile mnoge priče iz avstro-ogrske vojske, a je italijanskemu letalu domnevno uspelo pristati pri Benetkah, saj naj bi kljub smrti poročnika bojne ladje (tenente di vascello) Giuseppa Garassina Garbarina njegovemu soborcu, poročniku korvete (guardamarina) Agostinu Brunetti, uspelo varno pristati.¹⁶

Nato je Karlovo letalo jugozahodno od Kostanjevice napadlo še eno lovsko letalo tipa Nieuport, a do resnega boja ni prišlo. Karl in Emmerich sta se zaradi pomanjkanja streliva umaknila in zato nista izvedla zaukazanega foto opazovanja. Na letališču sta pristala ob 11.00 uri. 11. februar je bil za Flik 28 izredno uspešen, saj sta četovodja Josef Pittlik in rezervni nadporočnik Franz Bernhofer med 11.15 in 12.30 uro sestrelila italijansko letalo Voisin.¹⁷ Dva dni kasneje, 13. februarja, je bila Karlu in Emmerichu priznana zračna zmaga, za oba prva.

20. aprila 1917 je sledila Karlova druga zračna zmaga. Tega dne je popoldan vzletel iz Proseka skupaj s poročnikom Francem Grofom v letalu Hansa Brandenburg C. I 29.65. Letalo je bilo iste podserije kot letalo, v katerem je letel februarja ob prvi zračni zmagi.¹⁸ Karl in Franc sta imela nalogo foto opazovanja nad Krasom na liniji Jamlje–kota 85–Veršič–Brestovica. Med izvajanjem naloge je izvidnika napadlo lovsko letalo Nieuport. Karl in Franc sta takoj sprejela boj. Prvi je na italijansko letalo, ki se je približevalo z leve strani, streljal Franc. Ker je bilo avstro-ogrsko letalo v slabšem položaju, je Karl letalo obrnil proti Nieuportu tako, da sta se obe letali čelno približevali. Ob tem sta oba pilota nenehno streljala drug na drugega. Na razdalji med 30 in 40 m pa je italijansko letalo nenadoma »divje« strmoglavno padlo. Strmoglavljenje zahodno od Črnega hriba so potrdile avstro-ogrske pehotne enote. Sestrelitev

naj bi se zgodila na višini okoli 4.800 m nad Doberdobskim jezerom. Karl je uporabil sledilne naboje in s tem lažje onesposobil nasprotnika. Kljub dejstvu, da je bilo avstro-ogrsko letalo večkrat prestreljeno, je varno pristalo na Proseku. Pilot italijanskega letala Nieuport 17 je bil domnevno stotnik (capitano) Luigi Olivi iz 76. lovske eskadrilje, nastanjene v Santa Marii la Longi.¹⁹ Podatki iz rimskega arhiva nakazujejo na nekoliko drugačen potek boja. Olivi naj bi po zračnem boju prejel pomoč kolega Arrigonija, prav tako v Nieuportu. Ko se je v bližini pojavil Arrigoni, naj bi se boj končal in vsa tri letala naj bi odšla svojo pot, Olivi pa naj bi srečno pristal v svoji bazi.²⁰ Kljub temu da italijansko letalo ni bilo uničeno, so to v avstro-ogrski vojski z veliko verjetnostjo domnevali, saj je Karl za »sestrelitev« lovskega letala v maju 1917 prejel srebrno medaljo za hrabrost I. razreda (silberne Tapferkeitsmedaille I. Klasse). S 1. junijem je bil tudi povišan v narednika (Feldwebel).²¹

Prav za obdobje maja in junija 1917 lahko naštejemo konkretne Karlove polete. V dveh mesecih je izvedel 18 bojnih poletov v skupnem trajanju skoraj 20 ur in v povprečju več kot 140 km na polet. Omeniti je potrebno tudi, da je v maju 1917 potekala deseta soška bitka, v kateri so italijanske enote resno ogrozile obrambo na Krasu. Avstro-ogrska 5. armada je v začetku junija z namenom zasedbe pravkar izgubljenega ozemlja izvedla sorazmerno uspešen protinapad.²² S spodnjimi podatki se nam odpira tudi vpogled v del vojaškega življenje pilota v prvi

¹⁵ Letalo je poganjal 200 KS močan Hiero motor (ser. št.: 33018), imel je še radijsko napravo g2.119 in dve strojnici Schwarzlose M 7/12. V smeri letenja je pilot streljal s strojnico (ser. št.: 10166) v zaboju V.K. II postavljen nad zgornjim krilom. Opazovalec pa je s strojnico (ser. št.: 10059) ščitil zadnji del. ÖStA/KA, LFT, Dekadenrapport Flik 28, februar 1917.

¹⁶ Podatke mi je iz Arhiva italijanskega vojaškega letalstva (Archivio Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare) posredoval italijanski letalski raziskovalec Paolo Varriale.

¹⁷ Meindl, *Die Luftsieg*, 5. Band, 1. Teil, 24.

¹⁸ Poganjal ga je Hiero motor (ser. št.: 33026) in oborožen je bil z dvema strojnicama Schwarzlose M 7/12 (ser. št.: 11712 in 14009). ÖStA/KA, LFT, Dekadenrapport Flik 28, april 1917.

¹⁹ Meindl, *Die Luftsieg*, 5. Band, 1. Teil, 47. Letalo Nieuport 17 je bilo proizvedeno v Franciji, a uporabljala ga je tudi italijanska vojska. Poganjal ga je 110 KS močan motor in oboroženo je bilo z eno strojnico. Angellucci, *The Rand*, str. 42.

²⁰ Podatke mi je iz Arhiva italijanskega vojaškega letalstva (Archivio Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare) posredoval italijanski letalski raziskovalec Paolo Varriale.

²¹ ÖStA/KA, LFT, Personalakten, škatla 3, Auszug, Az 13 r, Nr.: 538/40, 25. 5. 1940.

²² 12. maja 1917 se je bitka začela z dvodnevним topniškim ognjem. V prvi fazi bitke so se italijanske enote osredotočile na območje severno od Gorice, proti Banjšicam. 14. in 15. maja so vrhovi Svete Gore, Kuka, Prižnice večkrat zamenjali gospodarje. V naslednjih dneh so Kuk, Prižnico in Vodice ter mostišče pri Desklah dokončno obdržale italijanske enote, položaji na Sveti Gori pa so ostali v avstro-ogrskih rokah. V drugi fazi bitke je sledil napad italijanske 3. armade na Krasu, kjer so italijanske enote zasedle Kostanjevico ter prodrle proti Jamljam, Medji vasi in Kremenjaku. Boji so bili intenzivni in večkrat so posamezne lokacije prehajale iz rok v roke. Dne 28. maja je Cadorna zaradi izčrpanosti enot ustavil napad. Boji so se sicer nadaljevali tudi po 28. maju, a veliko manj intenzivno in brez ozemeljskih sprememb. Avstro-ogrska vojska je bila po izgubljenem ozemlju na Krasu v neugodnem položaju, saj se je italijanska vojska zelo približala Grmadi in posledično je bila italijanska prva linija približno avstro-ogrskim topovom na Grmadi. Zaradi tega so se pri 5. armadi odločili za protinapad. Avstro-ogrske enote pod poveljstvom podmaršala Schneider–Mans–Au so 4. junija po 40 minutni topniški pripravi napadle proti Medji vasi in Stivanu ter presenetile italijanske enote. Po ozemeljskih pridobitvah je bila prva italijanske linija zopet v dosegu topov iz Grmade (Ravbar, »Avstro-ogrsko letalstvo«, str. 84–85; več o tem v Macdonald, Cimprich, passim; Mesesnel, *Soška fronta*, passim).

svetovni vojni – koliko poletov, kolikokrat na mesec in kakšne naloge je posamezen pilot izvedel v določenem obdobju:

- 1. maja je Karl poletel na bombniško nalogo z letalom Hansa Brandenburg C. I 129.11 (vsa nadalje omenjena letala so istega tipa). Cilj je bil nad Zdravščinami, vendar naloge ni mogel uspešno opraviti.
- 12. maja je z istim letalom poletel na foto opazovanje na območju Škocjana.
- 18. maja je z letalom 129.47 poletel na izvidniško in obrambno nalogo nad območjem Fajtji hrib – Kostanjevica – Tržič.
- 24. maja je poletel na izvidovanje z letalom 129.11 na območje med Kostanjevico in morjem.
- 25. maja je poletel na izvidovanje in bombniško nalogo nad območjem med Doberdobskim jezerom in Kostanjevico. Letel je na letalu 129.47, s katerega je opazovalec odvrigel 40 kg bomb.
- 26. maja je poletel na izvidovanje in bombniško nalogo z letalom 129.11 na ruti Boneti – Kostanjevica. Opazovalec je odvrigel 60 kg bomb.
- Iste dne je poletel z letalom 129.21 na izvidovanje nad Doberdobskim dolom.
- 28. maja je poletel na foto opazovanje z letalom 129.21 nad Štivanom in Frankiščem.
- 31. maja je izvedel izvidniški polet z letalom 129.11 nad območjem med Štivanom in Kostanjevico.
- 1. junija je nad Devinom opravil obrambni let z letalom 129.21.
- 2. junija je poletel v obrambnem letu in izvidovanju nad Kostanjevico in morjem z letalom 229.22.
- Kasneje istega dne pa je nato z letalom 129.11 opravil še obrambni let nad območjem med Sežano, Kostanjevico in morjem.
- 5. junija je poletel z izvidniško nalogo nad območjem med Kostanjevico in morjem z letalom 129.59.
- 6. junija je prav tako izvedel izvidniški polet nad Jamljami in Kostanjevico z letalom 129.21.
- 16. junija je opravil izvidniški polet nad Fajtjim hribom z letalom 229.27.
- 19. junija je opravil foto opazovanje nad območjem med Brestovico, Nabrežino, Kostanjevico in morjem z letalom 229.27.
- 28. junija je izvedel opazovalni let nad območjem med Fajtjim hribom in morjem.
- 29. junija je izvedel obrambni let in izvidovanje nad območjem med Trstom, Kostanjevico in morjem.²³

Po naporni deseti soški bitki je Karl odšel na zašlužen dopust in med 2. in 18. julijem zagotovo obi-

skal tudi domače. Po vrnitvi pa je ponovno letel nad Krasom.

Kakor je vidno iz podatkov, je Karl veliko letel na izvidniškem letalu, a se je to preko poletja 1917 spremenilo. Sicer je že pred tem letel na šolskih lovskih letalih in izvajal šolske in testne lete, a vse večkrat je izvajal tudi bojne naloge na lovskih enosedajnih letalih. Jeseni je Karl prejel še tretjo medaljo – bronasto medaljo za hrabrost (bronzene Tapferkeitsmedaille), vendar se podatki o tem, kdaj natančno, razlikujejo. Po enih podatkih naj bi bilo to 1., po drugih pa 19. oktobra 1917. Po vsej verjetnosti pa je v dokumentih zapisan tako datum odločitve kot tudi datum prejema odlikovanja.²⁴

Karl je bil aktiven tudi v pripravah in izvedbi dvanajste bitke, ki so jo skupaj izvedle nemške in avstro-ogrške sile.²⁵ V oktobru je letel predvsem na letalu Aviatik Berg D. I s serijsko številko 38.11.²⁶ Drugi dan ofenzive, 25. oktobra, ko se je vreme po 9.00 uri razjasnilo,²⁷ je Karl poletel kar dvakrat in patroljiral nad Plavami in nad Krasom. Dne 29. oktobra se je po jutranji oblačnosti razjasnilo²⁸ in Karl je prav tako poletel dvakrat. Prvič je dopoldne letel nad območjem med morjem in Palmanovo ter se po 270 km in uri in pol letenja vrnil na domače letališče, ne da bi srečal nasprotnika. Med letom je uspel tudi pristati na nikogaršnji zemlji, pri Viležu, kjer so ga domačini pozdravili in s cvetjem in zastavami okrasili letalo. Popoldan je v zraku preživel še eno uro in opravil 180 km. Nad Palmanovo je naletel na italijansko izvidniško letalo S.P. ter ga nad Aiellom sestrelil.²⁹ Potrditev sestrelitve je podala posadka izvidnika, kakor tudi več avstro-ogrskih pilotov, ki so bili v tistem času v zraku. Žal pa ni podatkov, za ka-

²⁴ ÖStA/KA, LFT, Personalakten, škatla 3, Auszug, Az 13 r, Nr.: 538/40, 25. 5. 1940.

²⁵ V avgustu 1917 je Karl I. Nemčijo zaprosil za vojaško pomoč, da bi s skupnimi silami, podobno kot na vzhodni fronti, izvedli ofenzivo na soški fronti in se izmuznili iz težkega položaja, ki je nastal po deseti in enajsti bitki. Nemčija in Avstro-Ogrska sta za skupno ofenzivo izbrali naziv »Waffentreue-Zvestoba v orožju«. Cadorna je sicer nameraval izvesti italijansko ofenzivo ob koncu septembra, a se je ob novici, da se Avstro-Ogrska pripravlja na ofenzivo, premislil in svojim enotam ukazal postaviti obrambo. Več o bitki in zborniku *Waffentreue: Die 12. Isonzoschlacht 1917*. Za letalske operacije je predvsem pomemben podatek, da je bilo v oktobru zelo oblačno, tako da italijanski opazovalci niso opazili premikov enot v zgornjem Posočju, prav tako je slabo vreme vplivalo na prve dni letalskih bojev. Meglo in slabo vreme je npr. izkoristil tudi Erwin Rommel. Ravbar, »Avstro-ogrsko letalstvo«, str. 86–87.

²⁶ Poganjal ga je 185 KS močan Daimlerjev motor. Letalo je imelo usmerjeno strojnico v smeri letenja nad zgornjim križom. Pilotu sta motor in krilo nekoliko zastirala pogled naprej in le izkušeni piloti so leteli na omenjenem tipu. Več o letalu v Grosz et al., *Austro-Hungarian Army Aircraft*, str. 173–178.

²⁷ Gasser, *Die Österreich Ungarns Fliegertruppe*, str. 162.

²⁸ Prav tam.

²⁹ Italijansko opazovalno letalo S.P. (Savoia – Pomilio) je bilo opremljeno z 250 KS močnim motorjem in eno strojnico. Angellucci, *The Rand*, str. 44.

²³ ÖStA/KA, LFT, Personalakten, škatla 3, Verzeichnis B, Res. 411, 31. 5. 1917. Kakor je razvidno, je območje letenja Kras. Za lažje lociranje vseh mikrolokacij naj bralec uporabi natančnejši zemljevid območja ali npr.: www.geopedia.si.

tero letalo z italijanske strani naj bi šlo. Zaradi tretje zračne zmage in dopoldanskega pristanka na niko-garšnjem ozemlju je Karl 26. novembra prejel zlato medaljo za hrabrost (goldene Tapferkeitsmedaille).³⁰ Medalja predstavlja vrhunec Karlovega vojaškega udejstvovanja. Istega dne je prejel tudi Karlov četni križ (Karl Truppenkreuz).

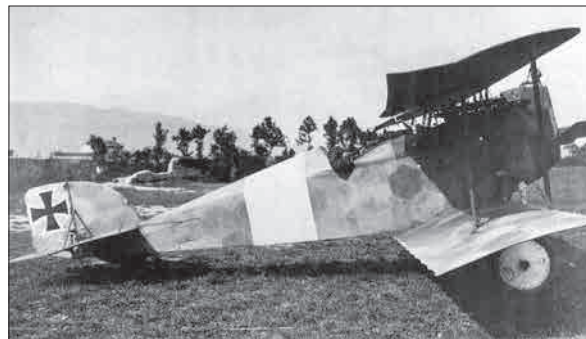
Po preboju fronte se je Karl skupaj s svojo letalsko stotnijo Flik 28 prestavil, sprva v Aiello in nato v San Godega di Urbano. Karlovo letenje z lovskimi letali ni ostalo neopaženo, saj je bil s 26. januarjem 1918 premeščen v novo ustanovljeno lovsko stotnijo, Flik 68J, ki je delovala iz Campofornida in iz San Godega di Urbano. Stotnija je spadala pod 6. armado.³¹

Njegovi letalski uspehi so se odražali tudi v povišanju v štabnega narednika (Stabsfeldwebel), ki ga je dobil 10. marca 1918. Dne 1. maja 1918 je bil premeščen v novonastalo lovsko stotnijo Flik 74J, ki je bila nastanjena na letališču San Fior di Sopra, spadala je pod 6. armado in imela nalogo varovati izvidniške stotnije Flik 52D, 59D in 57Rb.³²

Od maja do julija 1918 je Karl opravil 12 bojnih poletov in bil med t. i. piavsko ofenzivo izjemno uspešen.³³ Prvi dan ofenzive, 15. junija, je z letalom Aviatik Berg D. I 138.44 poletel nad območjem Nervese in Montella z nalogo izvajanja zračne kontrole.³⁴ Karl je ob koncu svoje naloge opazil nasprotnikovo letalo, ki je letelo v smeri zahoda. Ker je imel še dovolj goriva, se je usmeril proti jugozahodu ter začel zasledovati letalo z višje pozicije. Ker je bilo Karlovo letalo lažje, je italijansko letalo kmalu dohitel in ga prepoznal kot enosedeznik S.V.A.,³⁵ po drugih dostopnih podatkih pa naj bi šlo za lovsko letalo SPAD.³⁶ Karl ni omahoval in sovražno letalo napa-

del. Nad mestom Vidor ga je uspel zadeti in tako je goreče strmoglavilo. Ker se je sestrelitev zgodila nad sovražnikovim ozemljem, padca letala ni bilo mogoče potrditi. Potrditev sestrelitve je sledila v juliju 1918. Sestrelitev pomeni tudi prvo zračno zmago za letalsko stotnijo 74J.³⁷ Istega dne, 15. junija, naj bi avstro-ogrsko letalstvo doseglo več letalskih zmag, a primerjava s podatki za italijanske izgube se ne izide. Ta dan je, zanimivo, zaznana zgolj ena izguba letala, kjer je pilot Guido Baricalla preživel zasilni pristanek. V svojih kasnejših zapisih je Baricalla omenil, da se je izgubil in da je nasprotnikovo letalo zgolj slišal. Po nenadnih streljih sta bila zadeta njegov motor in krilo. Strmoglavilo se je spustil in izgubil nasprotno letalo, nato je zasilno pristal. Tega, ali je bil žrtev Karlovih streljav, pa ne vemo.³⁸

19. junija je Karl z istim letalom in še s tremi piloti iz Flik 74J napadel italijanski bataljon, ki je bil na poti med Trevisom in Nerveso ter jih je z višine 100 m s strojničnim ognjem in bombami pognal v paničen beg. Dne 21. junija dopoldne je Karl z istim letalom dosegel svojo peto zračno zmago. Skupaj s kolegom pilotom rezervnim nadporočnikom Fritzem Bistrichsom in piloti iz Flik 56J, nadporočnikom Wernerjem Genzem, rezervnim nadporočnikom Karlom Tischlerjem, četovodjo Franzem Fuchshuberjem, četovodjo Walterjem Bablom je letel v šesterici oziroma formacijski lovski »verigi«. Njihov let je potekal med 16.20 in 17.30 uro. V zraku so naleteli na več nasprotnikovih letal in v zračnem boju je Karl uspel na višini 500 m sestreliti letalo, najverjetneje Sopwith. Ker se je sestrelitev zgodila nad nasprotniko-



Karl Benko na letalu Aviatik D. I 138.44, poleti 1918. Letalo je bilo obarvano z »lozenge« maskirno barvno shemo. Značilnost letal 74. letalske stotnije pa je bila tudi bela navpična črta na trupu in bela platišča za prvi kolesi (Zahálka, Tesar in Skolil, Avaitik, str. 86).

³⁰ Meindl, *Die Luftsiege*, 5. Band, 2. Teil, str. 104.

³¹ Letalske stotnije so se konec leta 1917 specializirale v lovške, izvidniške, bombniške. Posledično so zato npr.: v eni stotnji združevali izkušene lovške pilote in jim dodelili lovška letala. Tako so stotnije poleg številke dobile tudi črke, ki so določale njihovo namembnost. Flik D (Divisionaufklärung) je bila namenjena pehotnemu in topniškemu izvidovanju ter opazovanju, F (Fernaufklärung) je opravljala naloge daljinskega izvidovanja in opazovanja, J (Jagdstaffel) je bila lovška enota, G (Fluggeschwader) pa bombniška, medtem ko je Rb (Reihenbildgeräte) predstavljala posebno enoto z napravami za vrstno slikanje (Hauke et al., *Die Flugzeuge*, str. 137–138).

³² Schroeder, *Die Geschichte*, št. 2, 4–6.

³³ Med 15. in 24. junijem 1918 je potekala t. i. piavska ofenziva, ki je imela za napadalce na začetku delne uspehe, a so se morale avstro-ogrške enote po 20. juniju umakniti nazaj na začetne položaje na reki Piavi. Glavni cilj je bil prodor proti Asiagu. Avstro-ogrski junjski neuspeh je še povečal nezadovoljstvo med vojaki, saj je bila država gospodarsko in nasploh povsem izčrpana. Več o bitki, ki nosi tudi ime »battaglia del solstizio« (oziroma bitka poletnega solsticija), v: Rothenburg, *The Army*, str. 212.

³⁴ Letalo je bilo opremljeno z močnejšim 200 KS motorjem in dvema Schwarzlose M 16 strojnicama.

³⁵ Italijansko opazovalno letalo S.V.A. (Savoia – Verduzio – Ansaldo) je bilo tudi izdelano v več različicah. Poganjal ga je 200 KS močan motor in oboroženo je bilo z dvema strojnicama. Angellucci, *The Rand*, str. 42–43.

³⁶ Francosko lovsko letalo SPAD (Società Pour L'Aviation

et ses Dèrivès) je bilo izdelano v več različicah (S. VII, S. XII, ...), uporabljale so ga francoska kakor tudi italijanska vojska. Angellucci, *The Rand*, str. 43–44.

³⁷ Meindl, *Die Luftsiege*, 5. Band, 2. Teil, str. 66; Schroeder et al., *Luftsiege*, str. 5.

³⁸ Podatke mi je iz Arhiva italijanskega vojaškega letalstva (Archivio Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare) posredoval italijanski letalski raziskovalec Paolo Varriale.



Z letalom 138.44 je Karl Benko dosegel dve zračni zmagi, od tega eno nepotrjeno (Zabálka, Tesar in Skolil, Aviatik, str. 86).

vim letališčem v Trevignanu in razen pilotov ni bilo drugih prič, je sestrelitev ostala nepotrjena.³⁹

Karl sicer julija ni opravil nobenega bojnega leta, vendar je za potrjeno in nepotrjeno zračno zmago dobil že drugo srebrno medaljo za hrabrost I. razreda. S 1. julijem je bil tudi povišan v častniškega namestnika (Offiziersstellvertreter), kar je bil najvišji podčastniški čin v c. in kr. vojski. S povišanjem in dodelitvijo medalje je vojaško vodstvo nekoliko ublažilo Karlovo razočaranje nad nepotrjeno zračno zmago. S tem lahko domnevamo, da je vojaško vodstvo upoštevalo nepriznano zračno zmago.⁴⁰

Karl je bil s 1. avgustom premeščen v zaledno letališče oziroma skladišče, natančneje v Fliegerpark 5, ki je bil nastanjen pri mestu Roveredo – Pordenone, v neposredni bližini današnje NATOve baze Aviano.⁴¹ V zalednem letališču je opravljal nalogo testnega pilota. Po popravilu poškodovanega letala so piloti zalednega skladišča opravili teste in izvedeli, ali je letalo sposobno za operativno bojno delovanje. To delo so lahko opravljali le izkušeni letalci.

Do konca vojne je Karl ostal v zalednem skladišču, kjer je tudi dočkal razpad dvojne monarhije. Njegova osebna zgodba ob dogodkih v oktobru in novembru 1918 ostaja nekoliko zamegljena, saj je znano le to, da se je vrnil k domačim v Trst in tam dočkal italijansko zasedbo mesta. O tem, kakšen odnos je do njega imela nova italijanska oblast, lahko le domnevamo po izkušnjah drugih pripadnikov c. in kr. vojske, ki jih nova oblast ni obravnavala prijazno. Strokovno izobražen in izkušen v tehničnih zadevah se je kot predvojni mornar kmalu zopet vrnil na lad-

jo. Po skromnih podatkih z druge strani Atlantika je trikrat pristal v Združenih državah Amerike: prvič je na otoku Ellis evidentiran 26. marca 1919, nato pa še dvakrat (10. junij in 27. avgust) leta 1921. Karl je kot gasilec delal za tržaško ladjarsko družbo Consulich Line na ladjah Argentina in Belvedere, ki so prevajale potnike iz Trsta v New York.⁴² Po končani vojni se je poročil in imel štiri otroke,⁴³ živel pa je v okolici Trsta in v Proseku so ga večkrat opazili domačini. Ti so poznavalcu vojaškega letalstva iz prve svetovne vojne Jožetu Siliču pred desetletji govorili o Slovencu, ki je še po drugi svetovni vojni pogosto obiskoval letališče v kraju. Domnevno naj bi šlo za Karla Benka.

Zaključek

Skupaj je Karl Benko opravil 110 bojnih poletov in preživel več zračnih bojov, v njih dosegel 5 zračnih zmag, od tega štiri potrjene. Če ga primerjamo z najslavnejšim avstro-ogrskim letalskim asom Godwinom Brumowskim, ki je poletel na več kot 400 bojnih poletov, v katerih je dosegel 35 potrjenih zračnih zmag, je njegov dosežek zavidanja vreden. Karl Benko tako velja za Slovence z največ letalskimi zmagami v prvi svetovni vojni.⁴⁴ Na lestvici okoli 400 avstro-ogrskih letalcev, ki so dosegli zračno zmago, Karl Benko zaseda visoko 42. mesto.⁴⁵ S tem dosežkom se je izjemno približal častnemu nazivu prvega slovenskega letalskega asa. Verjeti sicer gre, da je avstro-ogrsko vojaško vodstvo upoštevalo njegovo nepriznano zračno zmago iz 21. junija 1918. Tako nam preostane še natančnejši pregled Arhiva italijanskega vojaškega letalstva (Archivio Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare), ki bi Karlovo peto zračno zmago in s tem naziv letalskega asa potrdil ali zavrzel. Zaenkrat pa še vedno velja za prvega slovenskega vojaškega letalskega asa Albin Starc, ki je 11 zmag dosegel v letalstvu Nezavisne države Hrvatske v letih 1941–1943.⁴⁶

Seznam letal, za katera je bil Karl Benko usposobljen za letenje:⁴⁷

- Aviatik B. II, serija 32,
- Hansa Brandenburg (tip FD, LDD, G, C), serija 05,
- Lohner B. V, B. VI, serija 16,
- Albatros B. I, serija 24,

⁴² www.ellisland.org (22. 8. 2012).

⁴³ Odgovor tržaškega arhiva (Archivio Generale del Comune di Trieste), hrani avtor.

⁴⁴ Vsaj po eno letalsko zmago so dosegli tudi Emanuel Štrajher, Štefan Hozjan, Franc Gregl, Franc Žužman ...

⁴⁵ Na nepopolnem in neuradnem seznamu je Karl Benko zapišan kot Karoly Benko, priznanih ima pet zmag. http://aces.safarikovi.org/victories/austria_hungary-ww1.pdf (30. 8. 2013).

⁴⁶ Frka et al., *Zrakoplovstvo*, str. 201.

⁴⁷ Več o letalih: Grosz et. al., *Austro – Hungarian Army Aircraft*, passim.

³⁹ Meindl, *Die Luftsieg*, 6. Band, 2. Teil, str. 6.

⁴⁰ ÖStA/KA, LFT, Personalakten, škatla 3, Auszug, Az 13 r, Nr.: 538/40, 25. 5. 1940.

⁴¹ Zaledna letališča oziroma skladišča so bila namenjena manjšim in srednjim popravilom. Pristojna so bila tudi za dobavo opreme, letal in oborožitve frontnim enotam. Ves material na fronti je moral preko zalednih skladišč. V letu 1915 so jih imenovali Fliegerrettappenpark – Flep, z majem 1918 pa Fliegerpark – Flip.

- Aviatik B. II, serija 34,
- Hansa Brandenburg (Ph) C. I, serija 27,
- Hansa Brandenburg (Ph) C. I, serija 29,
- Hansa Brandenburg (U) C. I, serija 68,
- Hansa Brandenburg (Ph) C. I, serija 129,
- Hansa Brandenburg (Ph) C. I, serija 229,
- Hansa Brandenburg (U) C. I, serija 69,
- Aviatik D. I Berg, serija 38,
- Aviatik D. I Berg, serija 138,
- Hansa Brandenburg (Ph) C. I, serija 329,
- Hansa Brandenburg (U) C. I, serija 269.

VIRI IN LITERATURA

ARHIVSKI VIRI

- Archivio Diocesano di Trieste
Izpisek iz matične knjige župnije Sv. Jakoba.
- Archivio Generale del Comune di Trieste.
- Archivio Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare
Posamezne podatke posredoval Paolo Varriale.
- AST – Archivio di Stato Trieste
fond Miscellanea atti ex austro-ungarici, Grund-
buchblatt Karl Benko.
- ÖStA/KA – Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv
LFT – fond Luftfahrtruppen, Personalakten,
škatla 3; Dekadenrapport Flik 28.

ELEKTRONSKI VIRI

- www.ellisland.org (22. 8. 2012).
- http://aces.safarikovi.org/victories/austria_hungary-ww1.pdf (30. 8. 2013).
- www.geopedia.si (20.9.2013)

LITERATURA

- Angellucci, Enzo: *The Rand McNally Encyclopedia of Military Aircraft 1914–1980*. San Diego: The Military Press, 1983.
- Caviglioli, Riccardo: *L'Aviazione Austro-Ungarica sulla Fronte Italiana 1915–1918*. Milano: Castiglioni & Archenti Editori, 1993.
- Desoye, Reinhard Karl Boromäus: »Die k.u.k. Luftfahrtruppe: Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918«. Universität Wien, 1999.
- Frka, Danijel, Josip Novak in Siniša Pogačić: *Zrakoplovstvo Nezavisne države Hrvatske 1941 – 1943*. Zagreb: P.c. grafičke usluge, 1998.

- Gasser, Georg: »Die Österreich Ungarns Fliegertruppe im Einsatz an der Südwestfront«. Universität Wien, 1980.
- Grosz, M. Peter, George Haddow in Peter Schiemer: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*. Boulder: Flying Machine Press, 2002.
- Hauke, Erwin, Walter Schroeder in Bernhard Töttschinger: *Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914–1918*. Graz: H. Weishaupt Verlag, 1998.
- Keimel, Reinhard: *Österreichs Luftfahrzeuge: Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*. Graz: H. Weishaupt Verlag, 1981.
- Macdonald, John in Željko Cimprič. *Caporetto and the Isonzo campaign: the italian front 1915–1918*. Barnsley: Pen & Sword Books Limited, 2011.
- Meindl, Karl: *Die Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen: Italienische Front 1915–1918*, 5. Band, 1. Teil. Wien: samozaložba, 2005.
- Meindl, Karl: *Die Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen: Italienische Front 1915–1918*, 5. Band, 2. Teil. Wien: samozaložba, 2005.
- Meindl, Karl: *Die Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen: Italienische Front 1915–1918*, 6. Band, 2. Teil. Wien: samozaložba, 2006.
- Mesesnel, Janez: *Soška fronta*. Ljubljana: Prešernova družba, 1987.
- O'Connor, Martin: *Air Aces of the Austro – Hungarian Empire 1914–1918*. Mesa: Champlin Fighter Museum Press, 1986.
- Ravbar, Matjaž. »Avstro-ogrsko letalstvo na soški fronti 1915–1917: Cesarska in kraljeva letališka infrastruktura v zaledju soške fronte«. Univerza v Ljubljani, 2011.
- Rothenburg, Gunther: *The Army of Francis Joseph*. Purdue: Purdue University Press, 1976.
- Schroeder, Walter: Die Geschichte der Fliegerkompagnie 74J. *ÖFH Nachrichten*, 2005, št. 2.
- Schroeder, Walter in Bernhard Töttschinger: Luftsiege der Flik 74. *ÖFH Nachrichten, Sonderheft 21*, 1996.
- Sieber, Anton: Die Luftstreitkräfte der 1. Isonzoarmee während der 12. Offensiveschlacht. *Heldenwerk 1914–1918*, 1918.
- Sitar, Sandi: *Letalstvo in Slovenci 1*. Ljubljana: Borec, 1985.
- Steiner, Jörg: *Das Feldpiloten – Abzeichen*. Wien: Militärhistorische Themenreihe, Band 4, 1992.
- Stone, Norman: *The Eastern Front 1914–1917*. London: Penguin Books Limited, 1998.
- Waffentreue: Die 12. Isonzoschlacht 1917* (ur. Manfred Rauchensteiner). Wien: Österreichisches Staatsarchiv, 2007.
- Zahálka, Jan, Petr Aharon Tesař in Zdenek Skolil: *Aviatik D. I & D. II*. Hradec Králové: JaPo Publishing, 2002.



S U M M A R Y

Karl Benko: the first Slovenian flying ace?

Karl Benko was born in Trieste to Slovenian parents and volunteered to the army soon after the outbreak of the First World War. Due to his technical expertise, which he gained as a seafarer, he was assigned to the air force. He showed interest in flying and in 1916 successfully completed pilot training. That same year, he was transferred to the 22nd Aviation Unit on the Eastern Front. During the Brusilov Offensive, he rescued a plane from the Russian Army, for which he received a decoration. In January 1917, he was transferred to the Isonzo Front. He especially distinguished himself in the domestic sky, having scored the first three air-to-air victories by November. During the Twelfth Battle of Isonzo, he switched to flying fighter planes. When the front moved to the Piave River, Benko was transferred to the fighter unit. Along the Piave River, he scored another acknowledged and an additional unacknowledged

edged air-to-air victory. The latter was due to the fact that he had shot down a plane over the enemy's territory, which rendered the acknowledgement impossible. In August 1918, he was transferred to the support aviation unit where he awaited the end of the war and the disintegration of the dual monarchy. During the war, he advanced from a private to the highest non-commissioned officer rank. Unfortunately, the data on Benko's life after 1918 are scarce. He returned to his occupation from before the war and worked on a ship of a shipping company based in Trieste. He married and fathered four children. The paper at hand describes his military life and constitutes the first attempt at writing a biography of a Slovenian pilot in the Austro-Hungarian Air Force. Benko's life story offers a new insight into the history of Slovenian aviation and provides a glimpse into the daily life of pilots on the Isonzo Front.

Given his four acknowledged and one unacknowledged air-to-air victories, Benko cannot be considered a flying ace. Until his fifth air-to-air victory will have been confirmed, the place of the first Slovenian flying ace will continue to be occupied by Albin Starc, who achieved his eleven acknowledged air-to-air victories in 1941 and 1943.