

Miran Aplinc

Letalski pozdrav iz Šoštanja

Letalstvo v Šoštanju pred drugo svetovno vojno

APLINC Miran, univ. dipl. zgodovinar,
Muzej usnjarstva na Slovenskem, Primorska 6h,
SI-3325 Šoštanj

629.73(497.4Šoštanj)"19"

LETALSKI POZDRAV IZ ŠOŠTANJA

Letalstvo v Šoštanju pred drugo svetovno vojno

Začetki letalstva v Šaleški dolini segajo v trideseta leta 20. stoletja, kar je primerljivo s podobnimi pobudami v Celju, Slovenj Gradcu, Mariboru in drugod. V prispevku avtor predstavlja prva srečanja z letalstvom, ustanavljanje in ustanovitve (1939/40) krajevne Jadralske letalske skupine Aerokluba Šoštanj, podružnice Kraljevega Jugoslovanskega Aerokluba Naša krila iz Maribora. Na podlagi zasebnih arhivskih gradiv, arhiva Šaleškega aerokluba in pričevanj je predstavljena pot od zamisli in samogradnje jadralskega letala tipa Zögling 1 do uresničenja želje po letenju. Ambiciozne načrte mladih letalcev je deloma omejevalo pomanjkanje sredstev še bolj pa nasprotovanje Sreskega načelstva v Slovenj Gradcu, ki je leta 1940 prepovedalo in kasneje vendarle dovolilo delovanje letalske skupine. Organizirano delovanje Aerokluba Šoštanj pa je bilo dokončno ukinjeno z okupacijo 1941.

Ključne besede: letalstvo, jadralsko letalstvo, Aeroklub, Naša krila, Zögling, Šoštanj.

APLINC Miran, BA History, Museum of the Leather Industry in Slovenia, Primorska 6h SI-3325 Šoštanj

629.73(497.4Šoštanj)"19"

AVIATION REGARDS FROM ŠOŠTANJ

Aviation in Šoštanj before the Second World War

The beginnings of aviation in the valley of Šaleška dolina go back to the 1930s, which is comparable to similar initiatives in Celje, Slovenj Gradec, Maribor and elsewhere. The article presents the first contacts with aviation, the process of establishing and the actual establishment (1939/40) of the local Gliding-aviation section of the Šoštanj Flying Club, a branch of the Royal Yugoslav Flying Club Naša krila from Maribor. It builds on private archival materials, the archives of the Šaleška dolina flying club and on personal accounts, and describes the process of building the Zögling 1 sailplane from the initial concept, independent construction and a realization of the desire to fly. Ambitious plans of young flyers were partly limited by lack of funding and even more by opposition from the local authorities in Slovenj Gradec, who in 1940 first prohibited and later finally permitted the activities of the flying group. Organized activities of the Šoštanj Flying Club were finally prohibited after the occupation in 1941.

Key words: aviation, gliders, flying club, Naša krila, Zögling, Šoštanj.

Kakor ptiček v sinji zrak

Med poskusi letenja je letalstvo dobilo stvarno možnost šele z razvojem znanosti in tehnike, zato je »/.../ otrok 20. stoletja. Da bi bilo mogoče letati po zraku s pomočjo priprav, ki so težje od zraka se je zdelo še leta 1905 /.../ neverjetno.«¹ Od začudenih pogledov ob naključnem srečanju z letečimi napravami do prvih poskusov je preteklo precej časa, čeravno Slovenci na tem področju niso zaostajali.² Prva svetovna vojna je prekinila razvoj civilnega jadraltva v Evropi in pospešila razvoj motornega letalstva. Ker je imela Nemčija po mirovnih pogojih omejitve pri gradnji motornih letal, je bilo zanimanje usmerjeno v jadraltvo, ki se je v desetletju po prvi svetovni vojni razširilo tudi k nam. V Beogradu je maja 1922 nastal prvi Aeroklub Naša krila, pod katerega so spadali krajevni odbori, oblastni odbori in središčni odbor v Beogradu. Sprva so se v Beogradu zavzeli za razvoj motornega letalstva, vendar teh letal ni bilo veliko, zato je prišlo do razvoja jadraltva.³ V letih (1927–1928) splošne kampanje propagiranja letalstva v tedanji novo nastali državi sta nastala Oblastni Aeroklub Ljubljana in Oblastni Aeroklub Maribor.⁴ Takšna organizacija je kmalu prinesla prve rezultate. Tako je leta 1929 Ilustrirani Slovenec že poročal, da je Ljubljanski Aeroklub Naša krila gradil »Prvo brezmotorno letalo v Jugoslaviji.«⁵ V Mariboru je bil Aeroklub Naša krila ustanovljen 20. decembra 1927. Mariborska jadraltvo letalska skupina je z leti dobila podmladek v Celju, na Ptuj, v Slovenj Gradcu, Gornji Radgoni, Rušah, Ljutomeru, Murski Soboti in Šoštanj, v Mariboru pa so delovale že tri skupine. Pod okriljem teh skupin so večinoma gradili šolska jadraltvo letala, se izobraževali, leteli v raznih letalskih tečajih in šolah ter sodelovali na letalskih mitingih.⁶ V Celju je bil aeroklub ustanovljen že leta 1928. Prvega Zöglinga je leta 1931 izdelal Ladislav Ropas. Jadraltvo letalska skupina, ki je bila ustanovljena leta 1936, je izdelala drugo letalo Zögling.⁷ V Slovenj Gradcu je bila leta 1937 na pobudo Ivana Miheva, o katerem bomo v nadaljevanju še govorili, ustanovljena podružnica aerokluba Maribor. Tega

leta so pričeli z gradnjo jadraltvo letala Zögling, ki je bilo zaradi pomanjkanja materialov dokončano šele leta 1940.⁸ Graditelji so jadraltvo letala, ki so jim bila dostopna, gradili z majhnimi sredstvi, velikokrat ob pomoči lokalnih obrtnikov in trgovcev. Zanesenjakom ni bilo težko opraviti potrebnih prostovoljnih delovnih ur, da bi le lahko leteli.⁹ V aeroklubih so načrtno spodbujali mlade k sodelovanju, kot je bila na primer okrožnica mladim leta 1932:

»Obiščite nas in vstopite v naše vrste, ker so od Vašega dela in zanimanja odvisni naši uspehi in bodočnost. V vseh evropskih državah in v Ameriki je jadraltvo šport *navadni* šport. Tudi naše krasne pokrajine nas vabijo. Mi hočemo, da tudi Vi letite, tovariš. Hočemo narediti jadraltvo šport dostopen vsakomur: intelektualcu, delavcu, uradniku, kmetu, v glavnem pa vzgojiti mladino, da bo imela razumevanje za vprašanja zračne politike in zračnega prometa. Pot do tega cilja je ena: delo! Med *Mariborskim tednom* bomo v meščanski šoli priredili razstavo jadraltvo letala, modelov fotografij in drugega. Vabimo Vas, tovariš, ne zamudite niti minute in pridite v delavnico Meščanske šole, kjer delamo od 8–13 in 14–20. Tam dobite vse informacije in navodila.«¹⁰

V časopisu Slovenski narod je leta 1940 avtor v članku Razvoj letalstva v Mariboru med drugim izpostavil tudi vzgojni pomen teh aktivnosti »/.../ v smislu vzvišenega gesla: delati in leteti. Mlademu človeku najlepši ideal, da sam naredi letalo in z njim poleti v višave, jih obvlada in se preda jadraltvu, kar krepi um in telo in usmerja mladega človeka, delo zase in za skupnost.«¹¹ Ob morda skromnih poskusih letalskih skupin po posameznih krajih pa je šel pri nas razvoj nezadržno naprej.¹² Po štirih desetletjih razvoja letalstva je na pragu druge svetovne vojne že veljalo: »Danes ne bo kmalu človeka, ki ne bi videl že letala – ali pa celo letel že z njim, /.../. Saj je človek že od nekdaj hrepenel, da bi mogel poleteti, kakor ptiček v sinji zrak.«¹³

Senzacija v Šoštanj

Svet je na začetku leta 1927 presenetila senzacionalna novica, da je letalec Charles Lindbergh v enokrilnem letalu sam preletel Atlantski ocean. To leto pa je bilo vznemirljivo tudi za prebivalce Šoštanja, saj

¹ Vertec 1871, 7. marec 1941, Razvoj letalstva, str. 262.

² Vertec 1871, 7. marec 1941, Razvoj letalstva, str. 227; Slovenski gospodar, 21. avgust 1929, Početki letalstva; Jutro, 21. oktobra 1910; Zarja, 7. junij 1911; Sitar, Kronika, št. 36, 1988, Začetki letenja v Ljubljani. Kladnik, Zgodovina letalstva, str. 6.

³ Kladnik, Zgodovina letalstva, str. 66 in 97.

⁴ Slovenski narod, 20. oktober 1939, Razvoj letalstva v Mariboru; Slovenski gospodar, 9. oktober 1940, Letalstvo od svetovne vojne do danes. Pod vtisom smernic in pomembne vloge letalstva v športnem, civilnem in vojaškem smislu, ki ga je pokazala svetovna vojna, prve poskuse na Štajerskem beležimo prav v Mariboru.

⁵ Ilustrirani Slovenec, 24. marec 1929.

⁶ Slovenski narod, 20. oktober 1939, Razvoj letalstva v Mariboru.

⁷ http://peterkarnar.webs.com/70_LET.pdf 70. let Aerokluba Celje (dostopno 10. maj 2014).

⁸ <http://www.kas-aeroklub.si/klubsl.htm> (dostopno 10. februar 2014).

⁹ Medved, Maks: ustni vir, 1987. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

¹⁰ Kladnik, Zgodovina letalstva, str. 101.

¹¹ Slovenski narod, 20. oktober 1939, Razvoj letalstva v Mariboru.

¹² Bašneč, Razvoj letalskega, str. 8. Mednarodno letalsko omrežje je bilo vzpostavljeno v letih od 1933 do 1940.

¹³ Vertec (1871), 6. februar 1941, Razvoj letalstva.

je na začetku leta v bližini mesta pristalo prvo letalo. Čeprav takrat nihče ni niti pomislil, da bo kdaj v Šoštanju letališče, je vendarle na čisto navadnem travniku pristalo prvo letalo v zgodovini Šoštanja.¹⁴ 14. januarja leta 1927 je »ob treh popoldne« na Haukejevem travniku¹⁵ v primestnem naselju Metleče pri Šoštanju nepričakovano pristalo letalo Junkers F-13 (280 HP), italijanske družbe, ki je »vršilo« redno poštno in potniško službo med Benetkami in Dunajem. Presenečeni Šoštanjčani so pohiteli na kraj pristanka, da bi videli »senzacijo v Šoštanju«, kot sta o dogodku poročala časopisa Nova doba in Ilustrirani Slovenec, v katerem je bila celo objavljena fotografija, ki jo je posnel fotograf Widrich.¹⁶ Po spominih očitavec je bil »meglen spomladanski dan«. Med poukom v meščanski šoli so slišali, da je na travniku v Metlečah pristalo motorno letalo.¹⁷ Spričo te senzacije je bil pouk za tisti dan končan, saj učiteljem ni uspelo zadržati učencev, ki so preko šolske ograje drli v smeri pristanka. Prav takrat naj bi pilot skušal z letalom ponovno vzleteti, vendar mu to zaradi množice otrok, verjetno pa tudi drugih razlogov, ni uspelo.¹⁸ Po poročanju časopisja je bilo namreč letalo prisiljeno pristati zaradi pomanjkanja goriva in slabega vremena,¹⁹ o čemer poroča tudi Kojc.²⁰ Kakorkoli, letalo je ostalo na tleh in takratni Šoštanjki župan dr. Fran Mayer je pozneje odredil stražo, da se mu radovedneži,



Senzacija v Šoštanju (Ilustrirani Slovenec, 6. februar 1927, str. 47).



Junkers F-13, potniško-poštno letalo Italijanske družbe, ki je 14. januarja 1927 pristalo v Metlečah. (Arhiv Šaleškega aerokluba).

predvsem ponoči ne bi preveč približali. Sporazumevanje s pilotom je bilo oteženo, saj je znal le italijansko, zato se je za prevajalca ponudil Galof. Pilot je zatrjeval, da ga je k pristanku zavedla megla. Na njegovo prošnjo so mu v pomoč dodelili Srečka Robinščaka, takratnega učitelja Meščanske šole in rezervnega pilota Kraljevega letalstva Jugoslavije. Naslednjega dne sta odletela proti Ljubljani. Dogodek je vsekakor močno vplival na mlade, saj sta se Maks Dvornik in Herbert Končan še po mnogih letih spominjala vznesenega občutka, »da bi najraje kar poletela z njima«.²¹ Sreča v nesreči je bila, da kljub zimskemu času ni bilo snega, kar bi oviralo pristanek in kasnejši vzlet. Kot že zapisano, ta dogodek je bil za Šoštanj prava senzacija.²²

Z začetkom tridesetih let, ko je tudi Šoštanj doživel posledice velike gospodarske krize,²³ so napravili za tiste

¹⁴ Zasebni arhiv Vlada Kojca, Šoštanj, pred 57. leti pristalo prvo letalo. Dopis 14. april 1984.

¹⁵ Dvornik, Maks: ustni vir, 1987. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba

¹⁶ Ilustrirani Slovenec, 6. februar 1927, Senzacija v Šoštanju, str. 47; Nova doba, 18. januar 1927, Italijanski zrakoplov v Šoštanju, str. 2. V drugih virih podatka ne najdemo, opomba avtorja.

¹⁷ Muzej Velenje, Šolska kronika Šoštanj, šolsko leto 1927–1928. Fotokopijo kronike hrani Muzej Velenje. Podatkov o dogodku, ki naj bi vplival na potek pouka ne najdemo. Pripomba avtorja.

¹⁸ List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnjima vojnama; Medved, Maks: ustni vir, zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba; Končan, Herbert: ustni vir, zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

¹⁹ Ilustrirani Slovenec, 6. februar 1927, Senzacija v Šoštanju, str. 47; Nova doba, 18. januar 1927, Italijanski zrakoplov v Šoštanju, str. 2.

²⁰ Zasebni arhiv Vlada Kojca, Šoštanj, pred 57. leti pristalo prvo letalo. Dopis 14. april 1984.

²¹ List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnjima vojnama; Medved, Maks: ustni vir, zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba; Končan, Herbert: ustni vir, zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

²² Zasebni arhiv Vlada Kojca, Šoštanj, pred 57. leti pristalo prvo letalo. Dopis 14. april 1984.

²³ Jutro, 8. februar 1931, Gospodarska kriza po vsem svetu, str. 2.



Letalo leta 1931 (Zasebni arhiv Vlada Kojca, Šoštanj).

čase pravi podvig in uspeh modernizacije, o katerem je poročalo tudi časopisje. Končno je po večletnih prizadevanjih uspela izgradnja prvega javnega vodovoda.²⁴ V časopisju tega leta med drugimi najdemo tudi vest o ponovnem srečanju Šoštanjčanov z letalstvom.²⁵ Po septembrskem deževju je v oktobru nastopilo lepo vreme.²⁶ Pod Marovško graščino²⁷ pri Lajšah je pristalo letalo tipa Comper Swift, češkega industrialca Bata in znova zbudilo pozornost prebivalstva.²⁸ Podjetje Bata je imelo v Šoštanju trgovski lokal s svojimi proizvodi. Z letalom naj bi priletel zastopnik tega industrialca na pregled poslovalnice.²⁹ Po drugih podatkih pa naj bi šlo tudi za obisk in pogajanja o poslih z Woschnaggi, industrialci iz Šoštanja.³⁰ Letalo je čez nekaj ur odletelo.³¹

Kladnikova poroča, da sta leta 1931, samouka Varaga in Počkaj zgradila jadralno letalo in skušala v Topolšici pri Šoštanju poleteti z njim, vendar jima menda ni uspelo.³² Drugih podatkov o tem ni najti.

Zamisel o letalu na nožni pogon

Pod vtisom teh dogodkov³³ so mladi šoštanjki navdušenci ob športnih aktivnostih razmišljali tudi o letenju. »Želja mladih je bilo letenje. Morda so nas gnale želje po avanturah, predvsem smo se zgedovali po lepih uniformah, ki so jih nosili naši vojni letalci.« Pri tem je Maks Medved mislil na rezervnega oficirja letalstva Srečka Robinščaka, učitelja na osnovni šoli.³⁴ Na takšne in podobne zamisli je prišel tudi starejši meščan Kocjanc. Med drugim je predlagal izgradnjo hotela na Goricah nad Šoštanjem, ureditev kopaljšča na Brišnikovem jezu na Paki in ga poimenoval kar »Kopaljšča na Rivieri«. Nameraval pa je izdelati tudi letalo na nožni pogon. Seveda so ga ostali veljaki, med njimi tudi Robinščak in Rejc, v Cerovškovi gostilni ob pijači malce zbadali in se na ta način zabavali. »Gospod Kocjanc, pa pokažite nam no načrte!« Ni ga bilo treba dolgo prositi in Kocjanc je ves ponosen prinesel velike role papirja, na katere je narisal letalo na nožni pogon. Vsi so ga hvalili,

²⁴ *Ilustrirani Slovenec*, 25. oktober 1931, Šoštanj, metropola Šaleške doline; *Jutro*, 8. februar 1931, Šoštanj s svežo vodo iz Belih vod, str. 3.

²⁵ *Ilustrirani Slovenec*, 25. oktober 1931, Šoštanj, metropola Šaleške doline.

²⁶ *Muzej Velenje, Šolska kronika Šoštanj, šolsko leto 1931-32, vpis Vremenske prilike. Fotokopijo kronike hrani Muzej Velenje.*

²⁷ *Marovška graščina imenovana tudi Gutenbüchel je bila takrat v lasti Woschnaggov.*

²⁸ *Aplinc, Vošnjaki industrialci; Zasebni arhiv Vlada Kojca, Šoštanj, 2005. http://www.saleskiaeroklub.si/letaliska_dejavnost/zgodovina_kluba.php (dostopno 10. februar 2014).*

²⁹ *List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnjima vojnima.*

³⁰ *Aplinc, Vošnjaki industrialci; Zasebni arhiv Vlado Kojc: Šoštanj, pred 57. leti pristalo prvo letalo. Dopis 14. 4. 1984.*

³¹ *List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnjima vojnima.*

³² *Kladnik, Zgodovina letalstva, str. 98.*

³³ *Ilustrirani Slovenec, 24. marec 1929, Prvo brezmotorno letalo v Jugoslaviji.*

³⁴ *Medved, Maks: ustni vir, 1987. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.*

»on pa je za pijačo dal, ker so ga poslušali«. Kakor koli že, ideja je vendarle imela učinek na mlajšo generacijo.³⁵

Letalski pozdrav iz Šoštanja

Leta 1937 sta takrat mlada fanta Maks Medved in Valter Muhovec prva poskusila z gradnjo jadralnega letala. Gradnja je potekala le po skici brez vnesenih mer, les sta dobila od Maksovega očeta, ki je bil lesni trgovec, platno za prevleko letala pa je kupila Valterjeva mama, ki je bila šivilja in pletilja. Letalo sta uspela zgraditi, vendar je bilo pri prvem poskusnem letu popolnoma uničeno.³⁶ Zato so leta 1938 poiskali strokovno pomoč.³⁷ Tudi v bližnjem Slovenj Gradcu so se nekateri posamezniki spoznavali z letalstvom in nabirali izkušnje.³⁸ Drago Mlakar in Valter Muhovec iz Šoštanja sta pisala Ivanu Mihevu v Turiško vas za napotke za izdelavo jadralnega letala.³⁹ Ivan Mihev ju je usmeril na Kraljevi aeroklub Naša krila v Mariboru, kjer sta se povezala z aktivnim športnim pilotom Žarkom Majcnom, ki je obljubil pomoč.⁴⁰ V Šoštanj je pripeljal rabljeno in poškodovano jadralno letalo Zögling, ki so ga popravili, vendar je kasneje prišlo do odločitve, da bodo gradili novo letalo.⁴¹ Po vzoru in priporočilu Mariborčanov, so šoštanjski privrženci letenja sklenili, da v Šoštanju ustanovijo svojo jadralno letalsko skupino.⁴² O tem namenu so obvestili pristojni oblastni odbor aerokluba v Mariboru. 19. februarja leta 1939 je bil sklican ustanovni odbor,⁴³ ki so se ga udeležili simpatizerji letalstva in mladi.⁴⁴ Ti spomini kažejo, da je zamisel o izgradnji jadralnega letala doživela velik odziv. Zbora se je udeležil tudi Edgar Košak, referent za jadralno letalstvo pri oblastnem odboru Kraljevega aerokluba Naša krila – Maribor. Ob tej priložnosti je navzoče seznanil z vzgojnimi smotri organizacije

in njenimi nalogami ter obljubil pomoč. Na zboru so sklenili, da bodo izdelali jadralno letalo in ustanovili upravni odbor, za predsednika pa je bil izvoljen Valter Muhovec. Člani ustanovnega odbora Jadralno letalske skupine (v nadaljevanju JLS) Aerokluba Šoštanj so bili: Anton Kosi, vodja v.d. in tehnični vodja; Božo Mravljak, tajnik; Maks Medved, blagajnik; Joško Fece, gospodar; Janko Vrabič, odbornik; Ivan Novak, odbornik. Razen že navedenih članov vodstva ustanovnega odbora, so bili člani še: Maks Dvornik, Alojz Jevšenak, Herbert Končan, Biba Röck, Valter Muhovec, Drago Mlakar, Anton Božiček, Polde Kumer, Rado Pejovnik, Anton Obreza, Drago Presečnik, Janez Platzer, Rudi Kovač, Karli Šoln, Milan Šoln, Vladko Skubin, Artur Verhovnik, Ivan Hliš, Oto Verdnik, Drago Uršič, Štefan Goršek, Planinc, Rednak in verjetno še kdo. Tako so bila med člani tudi štiri dekleta: Krista Jeromel, Tončka Stopar, Cita Grundšrajber in Tatjana Kurnik. Aeroklub Naša krila iz Maribora je podprl začetek delovanja jadralno letalske sekcije v Šoštanju in kmalu so pridobili načrte in navodila za izdelavo jadralnega letala (Zögling, Zö-35), ki je takrat veljalo za začetniško letalo, ustrezno za opravljanje A izpita.⁴⁵

ZÖGLING ZI YU-M-29

Sodelujoči zanesenjaki so po navodilih instruktorja letenja Žarka Majcna, ki je za nekaj časa prišel v Šoštanj, začeli z zbiranjem potrebnih gradiv.⁴⁶ Pri tem so sodelovali tudi mlajši.⁴⁷ Ko so starši in ostali meščani videli, »da se dela in, da bo nekaj nastalo«, je postalo lažje s prispevki v raznih oblikah.⁴⁸ Herbert Končan in Maks Medved sta se spominjala, da so rebra začeli izdelovati v skromni delavnici v kletnih prostorih Kumrove hiše pod mestno cerkvijo in pri Medvedu v žagi.⁴⁹ Pozneje so večje prostore za delavnico dobili v prvem nadstropju nekdanje cukrarne (tovarna kandidov) in pozneje Rajšterjeve sušilnice hmelja, kasneje prostor nad skladiščem železnine na trgu bratov Mravljakov.⁵⁰ V pritličju te stavbe je bila mizarska delavnica mojstra Srebreta, ki je razumel potrebe graditeljev, ki so prostor za delavnico dobili v nadstropju, kjer je bilo tudi topleje. Delo je večinoma potekalo v večernih urah, saj zaposleni in študenti

³⁵ Dvornik, Maks: *ustni vir*, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba; Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj, 12. maj 1999.

³⁶ Medved, Maks: *ustni vir*, 1987. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba; List, julij 2002, Dvornik Maks: *Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnjima vojnama*.

³⁷ Kladnik, Zgodovina letalstva, str. 101; http://www.saleskiaeroklub.si/letaliska_dejavnost/zgodovina_kluba.php (dostopno 10. februar 2014)

³⁸ Viharnik, 8. september 2004, Pristanki letal v Mislinjski dolini po prvi svetovni vojni, str. 33.

³⁹ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Pismo, marec 1938.

⁴⁰ Medved, Maks: *ustni vir*, 1987. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba; List, julij 2002, Dvornik Maks: *Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnjima vojnama*.

⁴¹ Dvornik, Maks: *ustni vir*, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba. Rabljeni Zögling je imel poškodovana krilna rebra in glavni nosilec v trupu.

⁴² http://www.saleskiaeroklub.si/letaliska_dejavnost/zgodovina_kluba.php (dostopno 10. februar 2014); Slovenski narod, 20. oktober 1939, Razvoj letalstva v Mariboru.

⁴³ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Ustanovitev in delovanje Jadralno letalske skupine Aerokluba Šoštanj, 12. maj 1999.

⁴⁴ Kumer, Društva ter društveno in družabno življenje.

⁴⁵ List, julij 2002, Dvornik Maks: *Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnjima vojnama*.

⁴⁶ Dvornik, Maks: *ustni vir*, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba; Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj, 12. maj 1999.

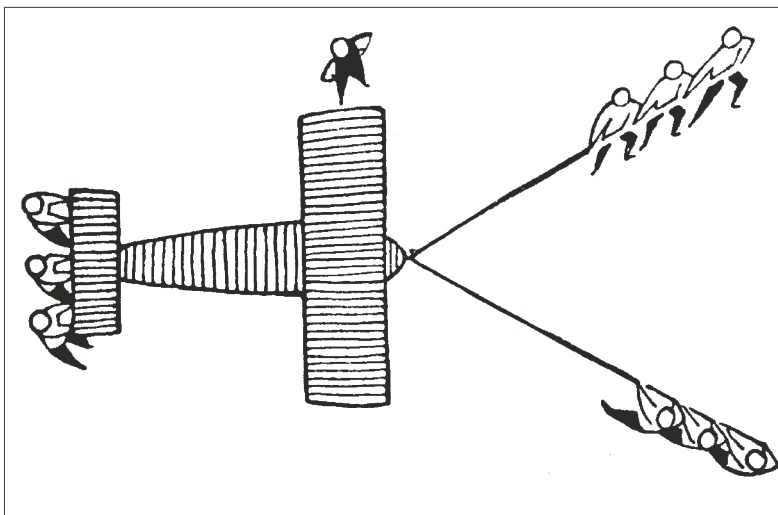
⁴⁷ Delopst, Rudi: *ustni vir*, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba. Za letalstvo ga je leta 1939 navdušil sosed Herbert Končan.

⁴⁸ Medved, Maks: *ustni vir*, 1987. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

⁴⁹ Kosi Tone, Muhovec Valter, Vrabič Janko, Kurnikov Boris, Zavadlav Zdenko,

⁵⁰ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj, 12. maj 1999.

čez dan niso imeli časa.⁵¹ Uporabljali so preprosto orodje, največ težav so imeli z razrezom letvic in drugih profilov. Takrat so se prvič seznanili z hladnim lepilom, ki so ga naskrivaj prinesli iz Avstrije.⁵² Pod nadzorom instruktora letenja Žarka Majcna so začeli z izdelavo: *balanserja*, ogrodja letala, krmilnega mehanizma – *kripel*, nožnega vzvoda, kril itn.⁵³ Za natančnost izdelave so se morali truditi, saj je Majcen kvaliteto ves čas preverjal tudi s pomičnim merilom.⁵⁴ V krila so na vsako stran vgradili po 18 reber iz jesenovega lesa. Dele letala so sestavljali v konstrukcijo na stojalu,⁵⁵ in jo prevlekli s platnom, ki ga je bilo potrebno impregnirati. Na vrhu je bil vgrajen *španer*, pod krili opornice, zadaj *ausklink* za odklop napenjalne gume.⁵⁶ Vzporedno z gradnjo so prirejali sestanke in predavanja o teoriji letenja ter zgradili tudi »balanser«, to je simulator letenja, na katerem so spoznavali osnove usmerjanja letala.⁵⁷ Seveda je dogajanje in radovednost pritegnila tudi mlajše *mulce*, ki so pomagali pri čiščenju delavnice, mazanju platna, papirja, voskanju itn. Po opravljenem delu so zato kasneje smeli sodelovati pri poletih letalcev v Lajšah in Lokovici.⁵⁸ Graditelji so izpisovali in prevajali navodila za uporabo jadralnega letala. Da bi redno spremljali novosti, so bili naročeni tudi na list Naša krila, ki ga je izdajal Kraljevski Jugoslovanski Aeroklub.⁵⁹ Kljub prostovoljnemu delu pa so bili stroški gradnje letala glede na ohranjene račune relativno visoki: materiali in orodja 1.544 din, posamezniki in delo 495,50 din, skupaj 2.039,50 din. Vendar lahko trdimo, da je zapisani skupni znesek prenizek, saj vemo, da je bilo izdanih vsaj 36 začasnih potrdil, od katerih je ohranjenih le 12.⁶⁰ Po pripovedovanju Maksa Dvornika, ki je bil med prvimi



Risba organizacije ob vzletu jadralnega letala
(Arhiv Muzeja Velenje: fotografija 90901).

člani aerokluba, so šoštanjski obrtniki in trgovci v veliki meri sponzorirali izdelavo jadralnega letala.⁶¹ Trгоvec Mravljak je podaril platno za prevleko kril in ostalih delov letala, kolar Jevšenak in lesni trгоvec Medved sta prispevala les za gradnjo letala, ter pomagala z nasveti in orodjem. Edgar Košak iz matičnega mariborskega kluba je priskrbel lak za impregnacijo platna ter gume za vzmetenje in startno gumo, mnogi Šoštanjčani pa so pomagali tudi s prostovoljnimi prispevki.⁶²

Jadralno letalo je bilo zgrajeno v sedmih mesecih, graditelji pa so za gradnjo porabili 1.500 delovnih ur. Pri gradnji so sodelovali vsi člani, tudi tisti, ki pozneje niso leteli: Tonči Kosi, Janko Vrabič, Boris Kurnik, Zdenko Zavadlav, Drago Mlakar, Jože Fece, Ivan Hliš, dr. Platzer, Antonija Stopar, Krista Jeromel in Cita Uršič.⁶³ Da pa bi letalo res kdaj letelo, so morali pridobiti še potrdilo o plovnosti za letala brez motorja. Osrednji upravi Aeroklubov so morali posredovati podatke o letalu, fotografije in poročilo o pregledu letala brez motorja in podpis pilota, ki je izvedel poskusni let. Vse lete in poškodbe je potrebno vestno beležiti v knjigi letov.⁶⁴ Letalo je dobilo uradno oznako ZöGLING YU-M-29,⁶⁵ graditelji pa so ga preimenovali kar v »Bolho«, saj so bili začetni leti bolj podobni skokom kot pravemu poletu.⁶⁶

⁵¹ Dvornik, Maks: ustni vir, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba; Arhiv Šaleškega aerokluba: Razvoj letalstva v Šoštanju pred II. svetovno vojno.

⁵² List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnima vojnima.

⁵³ Kumer, Društva ter društveno in družabno življenje.

⁵⁴ Dvornik, Maks: ustni vir, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

⁵⁵ Končan, Herbert: ustni vir, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

⁵⁶ Dvornik, Maks: ustni vir, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

⁵⁷ http://www.saleskiaeroklub.si/letaliska_dejavnost/zgodovina_kluba.php (dostopno 10. februar 2014).

⁵⁸ Delopst, Rudi: ustni vir, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

⁵⁹ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Dopis za plačilo naročnine.

⁶⁰ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj, 12. maj 1999.

⁶¹ Šoštanjski trgovci in obrtniki, ki so pomagali: Alojz Jevšenak, Martin Medved, Franc Grebenšek, Kosi, Šumer, Tržan, Toter.

⁶² List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnima vojnima.

⁶³ Arhiv Šaleškega aerokluba, Razvoj letalstva v Šoštanju pred II. svetovno vojno.

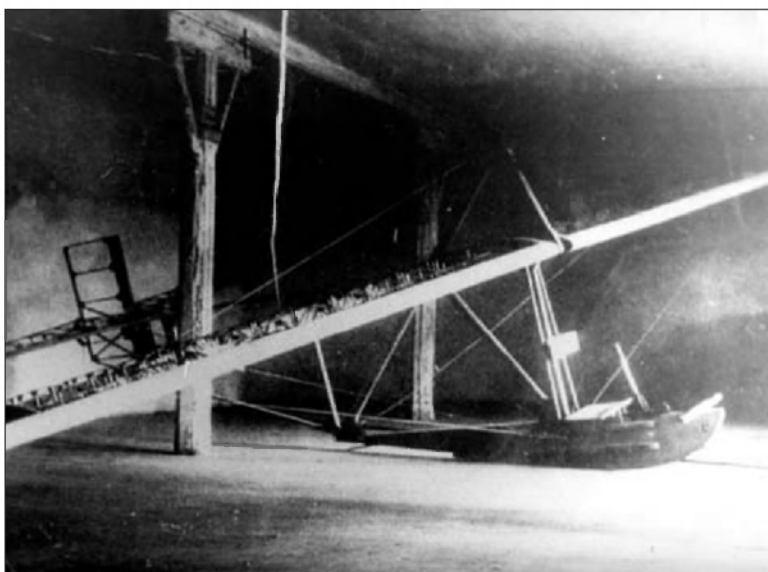
⁶⁴ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Razpis, dokument št. 4743, 26. julij 1939.

⁶⁵ Glej fotografije.

⁶⁶ List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnima vojnima.

»Naša Bolha je zletela v zrak«

Ko so bile opravljene vse podrobnosti, je končno za vse napočil težko pričakovan dan prvega poleta in otvoritev jadralno letalskega tečaja, ki ga je Maks Dvornik imenoval kar »jadralno letalski praznik« v Lajšah.⁶⁷ Ob prisotnosti številnega »gledavstva«⁶⁸ so prvi let izvedli na lepo nedeljo, 24. septembra 1939. Po besedah Maksa Dvornika je pred poletom letalo krstil boter dr. Stane Medič in ob tem s spodbudnimi besedami zaželel letalcem plodno nadaljevanje dela.⁶⁹ Po besedah Herberta Končana je imel pri tem težavo, saj se je steklenica zaradi vibracij konstrukcije letala razbila šele po več poskusih. Zato je dodal: »Če bo to letalo tako močno, kot je sedaj, bo zdržalo vekomaj.« Po govoru predsednika skupine Valterja Muhovca so začeli s pripravami na let.⁷⁰ Letalo so nato naložili na voz in ga odpeljali na Vrhovnikov hrib, kjer so določili primerno štartno mesto, pritrdili natezno gumo in se pripravili na start. S tem je bilo vse nared in jadralni pilot Žarko Majcen je sedel za krmilo in dal znak za začetek. Pomočniki so gumo napeli do kritične točke, nakar je pilot aktiviral mehanizem in letalo se je odlepilo od tal.⁷¹ V lepem loku je pristalo na travniku, kjer je danes letališče v Lajšah. Slovesnost po prvem poletu so sklenili še z nekaj manjšimi »poletji« iz smeri gostišča Janez proti sedanji lokaciji letališkega hangarja. Mimoidoči in vsi drugi pa so dogodek z zanimanjem opazovali.⁷²



Jadralno letalo Zögling 1 izdelano v stavbi nekdanje Rajšterjeve tovarne kandidov v Šoštanju, 1939 (Arhiv Šaleškega aerokluba).

Dogodek je opisan tudi v neobjavljenem članku iz leta 1939, ki ga navaja Zvone Čebul. »Naša Bolha je zletela v zrak! Ko se je v februarju ustanovila naša skupina, so najbrž mnogi podvomili v uspeh njenega dela in njenega daljšega obstoja. Od papirnatega načrta do letala je dolga pot, zlasti še, če skupina nima dovoljnih sredstev, orodja in delavnice. Vse te dvome pa sta razpršila vztrajnost in volja ustanoviteljev; zavedali so se, da je treba prijeto resno za delo in zavirati rokave. Tako se je tudi zgodilo. Danes ima skupina poleg papirnatega načrta tudi svoje prvo letalo. Slovesen krst in prvi let dne, 24. septembra 1939, sta množici prisotnih dokazala, da je naša jadralna skupina resna in upoštevanja vredna organizacija. Lepo je bilo gledati, ko se je letalo dvignilo 70 m visoko in rezalo zrak, lepo je bilo, ko so ga ob pristanku obkrožile množice ljudi in ga z zanimanjem ogledovale. Brezdvo-

⁶⁷ List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnima vojnama.

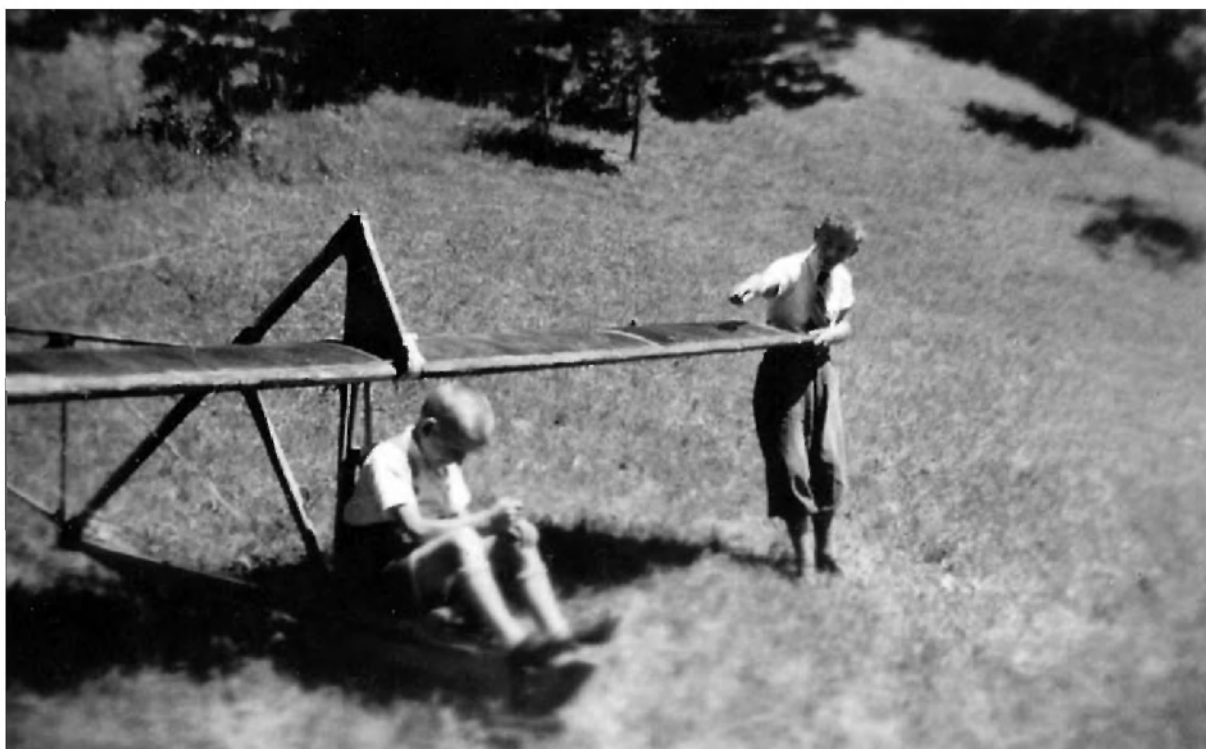
⁶⁸ Ob tej priložnosti so bili prisotni: učitelj letenja Žarko Majcen, rezervni pilot Srečko Robiňšćak, Topolšek, Volk, Herbert Končan, Maks Medved, Lojze Jevšenak, Joško Fece, Valter Muhovec, Drago Mlakar, Zdravko Jevšenak, Toni Stopar, Cita Uršič, Tone Kosi, Rudi Lorbek, Maks Dvornik, Polde Kumer, Beba Kosi, Janko Vrabič, Boris Kurnik, Zdenko Zavadvlav, Ivan Hliš, Krista Jeromel, Janez Platzer, Vlado Skubin itn.

⁶⁹ Kumer, Društva ter društveno in družabno življenje.

⁷⁰ Arhiv Šaleškega aerokluba, Razvoj letalstva v Šoštanju pred II. svetovno vojno; Kladnik, Zgodovina letalstva, str. 99.

⁷¹ List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnima vojnama.

⁷² List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnima vojnama.



Jadralno letalo letalcev z Aškerčeve v Šoštanju, 1939. Ob letalu stoji Alojz Jevšenak, na sedežu v letalu pa njegov brat Zdravko. (Fotografija je v zasebnem arhivu Zdravka Jevšenaka)

mno so morali gledalci ugotoviti, da jadralni šport ni šport v golem pomenu besede, podoben npr. nogometu, ampak da je združen z veliko stvarjo – z delom. Letalo, s katerim bodo naši jadralci letali, je bilo treba zgraditi od prvega do zadnjega kosa lesa. Jadralci so morali biti tudi mizarji, strugarji, lesorezi itd. Javnost, ki vedno s predsodki presoja delo mladine, je tokrat gotovo morala izreči skupini pozitivno sodbo in oceno. V delavnici že ležita dva nova papirnata načrta za dve novi. Spet se bo oglašal ropot žage, sekire, kladiva. Kosi lesa bodo dobivali oblike, nastajalo bo letalo. Nastopajoča jesen in zima bosta prenesla delo skupine iz proste narave v delavnico. Ta naj spet združi, postane naj kovalo naše mladinske skupnosti, kulturna šola, v kateri bomo s svobodnim razumom sledili današnjemu velikemu času, ga prav razumeli in se ob njem vzgajali. Vse naše delo naj temelji na iskrenem medsebojnem tovarištvu in volji do dela. Stenčas⁷³ pa naj bo verno zrcalo naših hotenj in teženj. Rastimo v delu in borbi!⁷⁴ O nezaupanju v uspeh mladih zanesenjakov poroča tudi Janko Colnar: »Še pred kratkim je kopica črnogledov smatrala jadralno letalstvo in njegovo delovanje za brezsmiselno samomorilsko športno panogo brez prave koristi in hkrati

prepolno nevarnosti za človeška življenja. Kako napačno so sodili tisti in morda – žal še sodijo! Toda mladina je šla preko vseh predsodkov. Nazadnjaška naziranja nekaterih neukih črnogledov nikakor niso mogla zavreti delovne sile, s katero so se agilni pionirji lotili dela, da bi uresničili svoje nekdanje sanje. Dosegli so cilje, kakršne so si zastavili na začetku. Danes je jadralno letalstvo močno.⁷⁵

Letalci z »Aškerčeve«

Mlajši fantje, ki so v delavnici lahko pomagali starejšim, seveda niso dobili priložnosti, da bi leteli na novi Bolhi. Kljub temu so dogajanja ob izgradnji Bolhe spodbudila mlade fante z Aškerčeve ceste v Šoštanju, da so začeli z gradnjo svojega letala. Zdravko Jevšenak je povedal, da se je brat Alojz, ki je sodeloval v Šoštanskem klubu, odločil, da bodo doma poskusili izdelati jadralno letalo.⁷⁶ Ostali pobudniki so bili v starosti od 8 do 10 let: Tone Hliš, Herman Plamberger, Jože Vučina in oba Pristovšekova. Takrat šestnajstletni gimnazijec Alojz Jevšenak je izrisal načrt za manjše jadralno letalo. Mere letala je povzel in prilagodil iz originalnih načrtov letala Zögling. Manjše letalo je tako imelo razpetino

⁷³ *Stenski časopis, v katerem so pisali poleg strokovnih zadev tudi o delavskih pravicah in podobno, pravi Zvone Čebul.*

⁷⁴ *Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj, 12. maj 1999 in nedatiran dokument – članek: Naša bolha je poletela v zrak!; Kumer, Društva ter društveno in družabno življenje.*

⁷⁵ *Vodnikova pratika 1943, XXI–XXII, Pomenek o jadralstvu.*

⁷⁶ *Muzej Velenje, Klepet pod Pustim gradom: Zdravko Jevšenak, zapis na DVD hrani MV, 29. december 2012.*

kril pet metrov, širina krila je bila 80 cm.⁷⁷ Delo v Jevšenakovi delavnici je potekalo eno leto. Manjše letalo je bilo težko le 19 kilogramov, zato je preneslo obtežitev pilota do 25 kilogramov. Poskusni let je bil opravljen na *Hlišovem* travniku, kjer danes stoji novi blok TEŠ 6. Pri aeroklubu so si izposodili gumijasto vrh. »Na vsaki strani so jo napeli po trije fantje, ko pa je bilo dovolj, ga je odklopil in je odletel.« Po prvem poskusnem poletu so ugotovili, da letalo dobro leti. Na začetku so jim uspeli leti dolžine 15 do 20 metrov na višini od pol metra do največ 2 metra. Pri poletih pa je bil najuspešnejši Hlišov Tonček. Z letenjem se je poskusil tudi Zdravko Jevšenak. Povedal je, da je dobil natančna navodila: »Ko boš videl sam zrak, daj *palco* naprej.« Tako je tudi storil in »šel do zemlje in se *upiknil* v zemljo«. Piloti so bili ustrezno pripravljeni, vendar je pasove ob padcu potrgalo, padel je naprej in obležal. Imel je srečo in resnejših posledic ni bilo, polete pa so zaradi varnosti vseeno prekinili. Manjši Zögling ni bil primeren za pravo šolanje, ki je potekalo v jadralski letalski skupini, zato je ostal pri Jevšenakih in bil kasneje razstavljen.⁷⁸

»Če ničesar drugega ni, samo prst v usta in boš vedel, kje je veter.«

Leta 1939 je Slovenski narod poročal, da se pri nas lahko že okoli 100 jadralski pilotov ponaša s tako imenovanimi ABC (srebrnimi in zvaničnimi) pilotskimi izpiti.⁷⁹ Jadrlec je moral za izpit A ostati v zraku do 30 sekund, za izpit B je moral opraviti drsni let z ovinki in ostati minuto v zraku, za izpit C pa je moral ostati v zraku najmanj pet minut, ne da bi izgubil višino.⁸⁰ Temu so sledili tudi v Šoštanju. Po prvem uspešnem poletu je bil organiziran začetniški jadralski tečaj v Lajšah. Kandidati za polete so se prijavili v jadralsko šolo za jadralski izpit stroke A, ki jo je vodil inštruktor Žarko Majcen.⁸¹ V jadralski skupini so bili: Valter Muhevec, Maks Medved, Alojz in Zdravko Jevšenak, Herbert Končan, Janko Vrabič, Tonči Kosi, Boris Kurnik, Maks Dvornik, Hanzi Platzer, Cita Grundšrajber, Ivan Hliš, Zdenko Zavavlav, Krista Jeromel, Drago Mlakar, Antonija Stopar in Jože Fece.⁸²

Da bi opravili izpit, so zainteresirani že med gradnjo letala prebirali navodila za uporabo letala, vendar so

najbolj pomagali praktični nasveti Žarka Majcna: »Če ničesar drugega ni, samo prst v usta in boš videl, kje je veter. Tega se moraš držati in leteti proti vetru, ki bo dal vzgon.«⁸³ Med gradnjo letala so pričeli s treningom na »balanserju«, to je uporaba krmilne palice (knipl) in nožnega vzvoda.⁸⁴ Preprosta naprava je dobro služila za ponazoritev premikanja v treh oseh. Danilo Čebul starejši je povedal, kako je izgledal »balanser«. Naprava je imela tri lesene noge, na katere so pritrdili jadralsko letalo tako, da je prosto viselo. Majcen, mentor letenja, je z roko nagibal letalo v vse smeri, učenec pa je s krmilno palico in nožnimi pedali ustrezno uravnaval nagib in smer letala.⁸⁵ Tudi tako je Majcen hitro spoznaval sposobnosti in spretnost posameznika za uspešno letenje.⁸⁶ Končan je povedal, da je bil drsni kot Bolhe 1:14, medtem ko današnja letala dosegajo tudi 1:36. Na uspešnost poleta je zato močno vplivala letalčeva spretnost in dober občutek za vzgonski veter.⁸⁷ Prve začetniške skoke z letalom na »*gumizug*« so izvedli pri Janezu v Lajšah. Letalo je imelo na spodnji strani repa pritrdilni kavelj zataknen v tla in povezan s palico kot »*potežna*« vzmet. Pred letalo so pritrdili dva gumijasta trakova, ki so ju morali na vsaki strani napeti po trije fantje.⁸⁸ S startno gumo, ki so jo že rabljeno dobili iz Avstrije,⁸⁹ je bila pri rokovanju potrebna ustrezna mera previdnosti, da se ni pretrgala.⁹⁰ Ko sta bila po mnenju mentorja trakova dovolj napeta, je odpenjalec s prožilnim mehanizmom letalo odpel in to je poletelo. Doseglo je višino enega metra in letelo 20 do 25 metrov. S tem so preizkušali pripravljenost kandidatov za izpit pilota jadralsca. Po besedah Maksa Dvornika so se prijavljena dekleta temu delu odpovedala. Težave so bile tudi s prelahkimi učenci. Tak je bil Jože Fece. Ob njem je Žarko glasno razmišljal: »Joco prelahki si in nikakor ne morem ugotoviti, kako bi ti nastavil *knipl*, da bi lepo poletel in pristal.« Pri enem od začetnih skokov je Jevšenak pretrdo pristal in se močno prestrašil, zato je bil izločen iz prvega tečaja jadriranja. Po opravljenih skokih so izbrali zahtevnejši teren pod cesto pri Janezu v Lajšah. Tu so dosegli tudi 3

⁸³ Dvornik, Maks: *ustni vir*, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

⁸⁴ List, julij 2002, Dvornik Maks: *Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnjima vojnama*.

⁸⁵ Arhiv Šaleškega aerokluba, *Razvoj letalstva v Šoštanju pred II. svetovno vojno*; Čebul, Danilo: *ustni vir*. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba, 2008.

⁸⁶ Dvornik, Maks: *ustni vir*, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

⁸⁷ Končan, Herbert: *ustni vir*, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

⁸⁸ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, *Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj*, 12. maj 1999.

⁸⁹ Končan, Herbert: *ustni vir*, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba. Guma je bila dolga 50 metrov in je vsebovala okrog 300 tanjših gumijastih niti.

⁹⁰ Dvornik, Maks: *ustni vir*, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

⁷⁷ Arhiv Šaleškega aerokluba, *Razvoj letalstva v Šoštanju pred II. svetovno vojno*.

⁷⁸ Muzej Velenje, *Klepet pod Pustim gradom: Zdravko Jevšenak*, zapis na DVD hrani MV, 29. december 2012.

⁷⁹ Slovenski narod, 20. oktober 1939, *Razvoj letalstva v Mariboru*.

⁸⁰ Kladnik, *Zgodovina letalstva*, str. 107. Za izpit A je pilot dobil značko z enim orlom, za izpit B z dvema orloma in C s tremi orli.

⁸¹ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, *Prijava za jadralsko šolo*.

⁸² List, julij 2002, Dvornik Maks: *Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnjima vojnama*.



Žarko Majcen pred startom v Lajšah, 1939. (Fotografija je v zasebnem arhivu Zvoneta Čebula)

do 5 metrov višine in preleteli večje razdalje. Za izpitne polete so potrebovali zahtevnejši teren, zato je Majcen ocenil, da bi v Lokovici na Suškem hribu lahko dosegli primerne polete.⁹¹ Letalo so razstavili, ga naložili na *gare* in prepeljali na novo lokacijo. Pri tem je bilo tako, da je bil tisti, ki je bil določen za let, vedno spredaj, kjer je bilo najteže.⁹² Polet je potekal tako, da se je tečajnik usedel na sedež, Majcen pa je nastavljal krmilo tako, da je let potekal proti vetru. Smer vetra so ugotavljali tudi tako, da so v zrak vrgli šop trave, pilot pa se je moral temu prilagoditi. Iz tega je Majcen sklepal o sposobnosti posameznika za samostojen let.⁹³ Nekaterim je uspelo in leteli so na višini 20 do 30 metrov naravnost v dolino proti Zadružnemu domu.⁹⁴ Da pa jim letala ne bi bilo treba vsakodnevno transportirati domov v Šoštanj, so ga hranili pod kozolcem takratnega posestnika Dreva.⁹⁵ Po nekaj skokih je bilo tudi nekaj dogodivščin. Udeležene

Maks Dvornik se je spominjal, da je bilo področje preleta zaradi visokega hrasta in njive na drugi strani precej omejeno. Hrast na spodnji strani je bil usoden za tečajnika Pepija, ki je treščil v drevo in nalomil desno krilo. Tudi tečajnik Žoži je imel podoben pripetljaj, Dvornika in Končana pa je zaneslo v njivo, pri čemer so se na letalu pretrgali dve gornji napenjalni žici. Vendar zaradi teh poškodb letala niso izgubili niti enega dneva letenja. Poškodovano letalo so popravili kar preko noči.⁹⁶ V konstrukciji letala so sestavni deli iz gume amortizirali sile, ki bi ga sicer poškodovale. Kljub temu je po krajšem času »že vse škripalo«. Tudi zato je bilo potrebno letalo pred poletom vedno dobro pregledati, da ne bi prišlo do nesreče. Herbert Končan je svoje doživetje opisal takole: Bilo je na jesen ko smo delali *štarte* za A izpite. Zaradi naporenega vleka letala v hrib, se nas je polastila žeja. Zato smo pri Zapuškcu dobili *tol kac* pomešan s šmarnico in tako smo se ga malo *nacuzali*, vendar smo vseeno leteli po vrstnem redu. V dolini smo zakurili ogenj zaradi orientacije smeri vetra. Dim se je dvigoval navpično in dobil sem dovoljenje za štart. V trenutku poleta sem opazil sunek vetra, ki je usmeril letalo proti hrastu. Da bi preprečil trčenje, sem s nasprotno *klisado*

⁹¹ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj, 12. maj 1999.

⁹² Dvornik, Maks: *ustni vir*, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

⁹³ Arhiv Šaleškega aerokluba, Razvoj letalstva v Šoštanju pred II. svetovno vojno.

⁹⁴ Muzej Velenje, *Klepet pod Pustim gradom: Zdravko Jevšenak*, zapis na DVD hrani MV, 29. december 2012.

⁹⁵ Kumer, *Društva ter društveno in družabno življenje*.

⁹⁶ List, julij 2002, Dvornik Maks: *Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnima vojnama*.



Franc Movh in Rudi Kovač ob jadralnem letalu v Lajšah, 1939. Oznaka na repu letala je YU-M-29- Z1, JLS Šoštanj No 1.
(Fotografija je v zasebnem arhivu Zvoneta Čebula)



Pavla Fležar in Rudi Kovač ob jadralnem letalu v Lajšah, 1939. (Fotografija je v zasebnem arhivu Zvoneta Čebula)

popravljal smer pristanka. Tedaj opazim na njivi orača s konjem in volom.« Zaradi ovir in premajhne višine je letalo *pikiral* naprej in grobo pristalo pred vprego. Živali so od preplaha zdivjale, Končana pa je odtrgalo iz sedeža in vrglo nekaj metrov naprej. »Odnese sem jo brez poškodb, le hlače sem si razparal, da so *zgedale* kot krilo«, je povedal.⁹⁷ Kljub obilici dela in sprotnih popravil zaradi trdih pristankov so udeleženci z veseljem obiskovali tečaj letenja. Majcen namreč zaradi storjene napake nikogar ni kaznoval, kar je pozitivno vplivalo na tečajnike. Bil pa je tudi vesel, da ni prišlo do resnih poškodb.⁹⁸ Šolanje so uspešno končali do 22. novembra leta 1939.⁹⁹ Za izpit A so kandidati morali opraviti pet letov, ki jih je instruktor Majcen vestno beležil v njihovo knjižico letenja. V prvi skupini so izpit opravili: Tone Kosi, Valter Muhovec, Herbert Končan, Drago Mlakar, Alojz Jevšenak, Jože Fece, Milan Šoln, Maks Dvornik,¹⁰⁰ Vlado Skubin in Maks Medved.¹⁰¹

»Število delovnih ur boste kmalu lahko zabeležili z ničlo.«

Dejavnost društva je bila v času zime 1939/40 relativno omejena, še bolj pa se je omejevala zaradi nasprotovanja oblasti. Iz korespondence med JLS Šoštanj in poverjenikom za jadralno letalstvo Edvardom Košakom pri Oblastnem odboru iz Maribora je mogoče ugotoviti, da je bilo delovanje skupine v Šoštanju prepovedano. Sresko načelstvo v Slovenj Gradcu je namreč 9. januarja 1940 ukrepalo, »ker se je zaznalo, da deluje v Šoštanju aeroklub, ki nima oblastveno odobrenih pravil za krajevno skupino /zato/ prepovedujem nadaljnje delovanje, dokler si društvo ne priskrbi oblastno odobrenih pravil v smislu določil zakona o društvih. /.../« v skladu z njegovim tretjim členom.¹⁰² Ustanovni občni zbor, ki je bil 19. februarja 1939, torej ni bil veljaven, kljub temu, da je bil po mnenju Antona Kosija ustrezno prijavljen in pravilno kolkovan.¹⁰³ Takoj zatem, 10. februarja 1939, je Sresko načelstvo izdalo kazenski nalog Antonu Kosiju za plačilo globe zaradi »neupravičenega delovanja v

društvu aerokluba, ki nima odobrenih pravil.«¹⁰⁴ Tudi Maks Medved, takratni blagajnik društva, je moral plačati globo v višini 90 din, ker je opravljaj blagajniške posle, zaplenjen pa je bil tudi celoten društveni arhiv.¹⁰⁵ Pod obtožbo v drugi zadevi je Sresko načelstvo v Slovenj Gradcu izvajalo svojevrsten pritisk na vodstvo društva, saj je izdalo kazenski nalog za plačilo globe dijaku Antonu Kosiju iz Šoštanja, domnevno zaradi kršenja javnega reda.¹⁰⁶ Po pritožbi na Bansko upravo je bila 21. februarja sodba v tej zadevi zaradi pomanjkanja dokazov razveljavljena.¹⁰⁷ Za rešitev zadeve so se Šoštanjčani obrnili na Ivana Miheva iz Turiške vasi, ki je takoj posredoval pri odvetniku Ferdu Černetu iz Slovenj Gradca. Slednji pa se je za informacije obrnil na Sresko načelstvo. Skupina v Šoštanju je bila začasno prepovedana, ker svojega obstoja ni prijavila sreskemu načelstvu, pri čemer bi morala preložiti tudi društvena pravila. Černe je pri tem tudi neuradno izvedel, da ima dogajanje širše politične razloge. Vzrok je bil v letaku »Stranke Slovenskega delovnega ljudstva«, zaradi katerega je bilo po Sloveniji zaprtih nekaj podpisnikov. Zaradi tega letaka so se oblasti začele zanimati tudi za šoštanjске komuniste. Sled je vodila v delavnico JLS, kjer so imeli stenski časopis, v katerem so ob strokovnih zadevah kot so gibanje Bolhe, tehniki jadrnanja, kdo je prvi preletel Atlantski ocean, pisali tudi o delavskih pravicah. Ta list je politična oblast zaplenila in zagrozila z razpustom skupine. »Število delovnih ur boste kmalu lahko zabeležili z ničlo«, je dejal predstavnik politične oblasti ob zaplembi društvenega arhiva.¹⁰⁸ Urednik tega časopisa je bil Biba Röck, ki je pred tem že bil zaradi komunizma aretiran in nekaj dni v preiskovalnem zaporu. V tej skupini je bilo še nekaj komunistov, med njimi Božo Mravljak, ki so ga poznali kot prostovoljca v španski državljanski vojni. Odvetnik Černe je ugotavljal, da so komunisti delovali v JLS, čeprav niso bili njeni člani. »Odbor skupine je bil baje samo navidezen, dočim so skupino vodili (vsaj ideološko) Röck, Mravljak in slični.« Vodstvu je priporočil, naj po navodilu sreskega načelstva dostavijo pravila podpisana od petih članov in priložijo seznam članstva, v katerem ne sme biti oseb, ki so na žandarmeriji označeni kot komunisti. »Društvo naj očistijo oseb, ki niso člani, po odobritvi pravil pa lahko društvo deluje naprej.« Nasprotno pa so bili v šoštanjškem društvu mnenja, da jim pravil ni potrebno

⁹⁷ Končan, Herbert: *ustni vir*, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

⁹⁸ Arhiv Šaleškega aerokluba, *Razvoj letalstva v Šoštanju pred II. svetovno vojno*.

⁹⁹ Kumer, *Društva ter društveno in družabno življenje*.

¹⁰⁰ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, *A diploma pilota na avionu brez motora*, 22. november 1939.

¹⁰¹ List, julij 2002, Dvornik Maks: *Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnima vojnama*.

¹⁰² Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, *Pismo referentu za jadralno letalstvo Oblastnega odbora Maribor*, 11. januar 1940; Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, *Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj*, 12. maj 1999.

¹⁰³ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, *Pismo referentu za jadralno letalstvo Oblastnega odbora Maribor*, 19. april 1940; Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, *Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj*, 12. maj 1999.

¹⁰⁴ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, *Dokument št. 769/39 in Kazenski nalog za plačilo globe*, 10. februar 1940.

¹⁰⁵ Medved, Maks: *ustni vir*, 1987. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

¹⁰⁶ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, *Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj, Šoštanj in Dokument št. 911/2, odločba*.

¹⁰⁷ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, *Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj, Dokument št. 13863/3, 29. avgust 1940*.

¹⁰⁸ Arhiv Šaleškega aerokluba: *Pismo referentu za jadralno letalstvo v Mariboru*, 9. januar 1940.

predlagati v potrditev, saj naj bi pravila, ki so veljala za oblastni odbor Maribor Kraljevega aerokluba Naša krila, veljala za vso državo.¹⁰⁹ V zadevi je posredoval tudi oblastni odbor iz Maribora, vendar neuspešno.¹¹⁰ Šoštanjska JLS se je uklonila zahtevam sreskega načelstva in poslala zahtevano prošnjo, »Pravilnik o vazdušnem jedrenju« v potrditev, seznam članstva in podpisnike.¹¹¹ Istočasno so za 2. februar 1940 prijavi še članski svet, na katerem »bo sodeloval referent za jadralno letalstvo Edgar Košak iz Maribora, eliminirani pa bodo vsi politični osumljenci«. Anton Kosi, vodja društva, je njihovo dejavnost zagovarjal kot neškodljivo, vendar ni veliko zaleglo.¹¹² Maks Medved je povedal: »V naših vrstah so bili mladinci, ki so bili pretežno člani Sokola, da pa je bila močna diferenciacija med nami in Orli, predvsem pa proti hitlerjancem, je pa logično.«¹¹³ Sresko načelstvo v Slovenj Gradcu je v naslednjih mesecih še nekajkrat zahtevalo popravke, seznam članstva, teritorialni obseg delovanja in soglasje oblastnega odbora.¹¹⁴ Končno je bil 11. decembra 1940 v Šoštanju sklican ustanovni občni zbor kluba, ki naj bi zajemal tudi območje Topolšice in Velenja. Načrtovali so izgradnjo dveh jadralnih letal tip Zögling 35 in zahtevnejši tip Salamander. V odbor kluba so bili izvoljeni: predsednik dr. Stane Medič, podpredsednik Srečko Robinščak, tajnik Vlado Skubin, blagajničarka Cilka Trobej, odborniki pa so bili: Valter Muhovec, Marija Straus, dr. Jože Goričar in Drago Lukman. V jadralno letalsko skupino so bili izbrani: predsednik Valter Muhovec, tajnik Vlado Skubin, blagajnik Herbert Končan, tehnični vodja Tonči Kosi, gospodar Jože Fece, odborniki: Karel in Milan Šoln in Maks Dvornik.¹¹⁵ Na zboru je bilo sklenjeno, da ustanovijo tudi modelarski odsek. Ta dejavnost je potekala tudi v takratni nižji gimnaziji v Šoštanju preko učnega načrta o ročnih spretnostih. Član te sekcije Jože Vučina se je spominjal, da je dejavnost takrat vodil učitelj Backer, ki mu je pri učencih uspelo zbuditi zanimanje za izdelavo jadralnih modelov. Materiale, kot so balsa, lepilo, papir za prevleko kril, barve in drugo, je nabavljal sam. Pripravljali so tudi manjša tekmovanja, razvoj pa je šel tako daleč, da so izdelali tudi letala za visoke starte

in jih preizkušali v okolici Šoštanja.¹¹⁶ Leta 1940 so bili Šoštanjčani aktivni tudi v Združenju rezervnih letalcev v Mariboru in se udeležili ustanovnega občnega zbora združenja.¹¹⁷ Novi odbor kluba ni mogel začeti z delom in tudi predvidena dela za izgradnjo novega jadralnega letala po programu niso bila izvedena. K temu je najprej doprinesla zima 1940/41, kasneje pa nemška okupacija 1941–1945. Z začetkom druge svetovne vojne je okupator ob drugih ukrepih zaplenil in odpeljal prvo šoštanjsko jadralno letalo,¹¹⁸ vendar podatkov o tej zaplembi ni najti.¹¹⁹ Prvo obdobje organiziranih poskusov letenja v Šoštanju je bilo s tem končano.¹²⁰ Iz vsega zapisanega je razvidno, da je bilo delovanje JLS v času pred drugo svetovno vojno relativno zahtevno, predvsem pa, da skupina ni prenehala z delovanjem zaradi neaktivnosti.

Viri in literatura

Arhivsko gradivo

Arhiv Šaleškega aerokluba

Čebul, Danilo: ustni vir. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

Delopst, Rudi: ustni vir, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

Dvornik, Maks: ustni vir, 1987. Zvočni zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

Končan, Herbert: ustni vir. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

Medved, Maks: ustni vir, 1987. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

Pismo Referentu za jadralno letalstvo v Mariboru, 8. januar 1940.

Razvoj letalstva v Šoštanju pred II. svetovno vojno. Vučina, Jože: ustni vir. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

Muzej Velenje

Klepet pod Pustim gradom: Zdravko Jevšenak, zapis na DVD hrani MV, 29. december 2012.

Šolska kronika Šoštanj (fotokopija).

Zasebni arhiv Zvoneta Čebula

A Diploma pilota na avionu brez motorja, 22. november 1939.

¹⁰⁹ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Prepis korespondence 11. januar 1939, 9. januar 1940, 27. januar 1940.

¹¹⁰ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, pismo 19. junij 1940.

¹¹¹ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula: Prošnja za odobritev pravil za JLS Šoštanj z dne 27. januar 1940; dokument št. 3824/3, 4. april 1940. Podpisniki so bili: Anton Kosi, vodja; Božo Mravljak, tajnik; Maks Medved, blagajnik; Joško Fece, gospodar; Anton Kosi, tehnični vodja in odbornika Janko Vrabčič ter Ivan Novak.

¹¹² Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Prepis korespondence 11. januar 1939, 9. januar 1940, 27. januar 1940.

¹¹³ Medved, Maks: ustni vir, 1987. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

¹¹⁴ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, dopis Krajevni odbor, aerokluba v Šoštanju-ustanovitve, 23. julij 1940.

¹¹⁵ List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnima vojnama.

¹¹⁶ Arhiv Šaleškega aerokluba, Razvoj letalstva v Šoštanju pred II. svetovno vojno; Vučina, Jože: ustni vir, 2000. Zapis je v arhivu Šaleškega aerokluba.

¹¹⁷ Zasebni arhiv Zvoneta Čebula, Zapisnik 15. februar 1940.

¹¹⁸ List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnima vojnama.

¹¹⁹ Zgodovinski arhiv Celje, SI_ZAC/0074, Urad pooblaščenca državnega komisarja za utrjevanje nemštva v Mariboru, izpostava Šoštanj.

¹²⁰ List, julij 2002, Dvornik Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med obema svetovnima vojnama.

Dokument št. 13863/3, 29. avgust 1940.
 Dokument št. 3824/3, 4. april 1940.
 Dokument št. 769/39.
 Dokument št. 911/2, odločba.
 Dopis Krajevni odbor, aerokluba v Šoštanju-
 ustanovitev, 23. julij 1940.
 Dopis za plačilo naročnine.
 Kazenski nalog za plačilo globe, 10. februar 1940.
 Naša bolha je poletela v zrak!, nedatiran dokument –
 članek.
 Pismo, 19. junij 1940.
 Pismo, marec 1938.
 Pismo referentu za jadralno letalstvo Oblastnega
 odbora Maribor, 19. april 1940.
 Pismo referentu za jadralno letalstvo Oblastnega
 odbora Maribor, 11. januar 1940.
 Pismo referentu za jadralno letalstvo, 9. januar 1940.
 Prepis korespondence 11. januar 1939, 9. januar 1940,
 27. januar 1940.
 Prijava za jadralno šolo.
 Prošnja za odobritev pravil za JLS Šoštanj z dne 27.
 januar 1940.
 Razpis, dokument št. 4743, 26. julij 1939.
 Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj, 12.
 maj 1999.
 Ustanovitev in delovanje JLS Aerokluba Šoštanj.
 Zapisnik 15. februar 1940.

Zasebni arhiv Vlada Kojca

Šoštanj, pred 57. leti pristalo prvo letalo. Dopis 14.
 april 1984.

Zgodovinski arhiv Celje

SI_ZAC/0074, Urad pooblaščenca državnega
 komisarja za utrjevanje nemštva v Mariboru,
 izpostava Šoštanj.

Serijske publikacije:

Ilustrirani Slovenec, 24. marec 1929, letnik 5, št. 12.
 Prvo brezmotorno letalo v Jugoslaviji.
Ilustrirani Slovenec, 24. marec 1929.
Ilustrirani Slovenec, 6. februar 1927, leto III., št. 29.
 Senzacija v Šoštanju.
Ilustrirani Slovenec, tedenska priloga Slovenca, 25.
 oktober 1931, leto VII., št. 43. Šoštanj, metropola
 Šaleške doline.
Jutro, 8. februar 1931, leto XII., št. 32. Šoštanj s svežo
 vodo iz Belih vod.
Jutro, 8. februar 1931, leto XII., št. 32. Gospodarska
 kriza po vsem svetu.
Kronika časopis za Slovensko krajevno zgodovino
 (Ljubljana), 1988, leto 36, številka ½. Sitar, Sandi:
 Začetki letenja v Ljubljani.

List (revija za kulturna in druga vprašanja občine
 Šoštanj in širše), 2002, leto 8, št. 7/8. Dvornik
 Maks: Moji spomini na življenje v Šoštanju med
 obema svetovnjima vojnoma.
Nova doba, 18. januar 1927, leto IX., št. 7. Italijanski
 zrakoplov v Šoštanju.
Slovenec, 19. maj 1931, letnik 59, št. 111. Človek
 odkriva tajne zemlje.
Slovenec, 23. avgust 1929, letnik 57, št. 190. Letalska
 tekma male antante.
Slovenski gospodar, 21. avgust 1929, letnik 63, št. 34.
 Početki letalstva.
Slovenski gospodar, 9. oktober 1940, letnik 74, št. 41.
 Letalstvo od svetovne vojne do danes.
Slovenski narod, 20. oktober 1939, letnik 72, št. 239.
 Razvoj letalstva v Mariboru.
Vertec (1871), marec 1941, letnik 71, št. 6. Razvoj
 letalstva.
Vertec (1871), marec 1941, letnik 71, št. 7. Razvoj
 letalstva.
Viharnik, 8. september 2004, letnik 36, št. 9, str. 33.
 Pristanki letal v Mislinjski dolini po prvi svetovni
 vojni.
Vodnikova pratika 1943, XXI–XXII, Colnar, Janko:
 Pomenek o jadralstvu.

Internetni viri

<http://www.kas-aeroklub.si/klubslo.htm> (dostopno 10.
 februar 2014).
http://peterkarner.webs.com/70_LET.pdf, 70. let
 Aerokluba Celje (dostopno 10. maj 2014).
[http://www.saleskiaeroklub.si/letaliska_dejavnost/
 zgodovina_kluba.php](http://www.saleskiaeroklub.si/letaliska_dejavnost/zgodovina_kluba.php) (dostopno 10. februar 2014).

Literatura:

Aplinc, Miran: *Vošnjaki industrialci iz Šoštanja*.
 Šoštanj: Zavod za kulturo Šoštanj, 2005.
Bašnc, Silvija: *Razvoj letalskega potniškega prometa
 s poudarkom na nizkocenovnih letalskih prevozih*.
 Diplomsko delo. Maribor: Ekonomsko–poslovna
 fakulteta Maribor, 2007.
Kladnik, Darinka: *Zgodovina letalstva na
 Slovenskem: od začetkov do današnjih dni*.
 Ljubljana: Zavod za intelektualno produkcijo,
 2008.
Kumer, Barbara: *Društva ter društveno in družabno
 življenje v Šoštanju*. Raziskovalna naloga CSSŠ.
 Velenje: Center srednjih šol Velenje, 1993.

Zusammenfassung

EIN FLIEGENDER GRUSS AUS ŠOŠTANJ

Das Flugwesen in Šoštanj vor dem Zweiten Weltkrieg

Die Anfänge des Flugwesens in Šaleška dolina reichen in die dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts und sind mit ähnlichen Initiativen in Celje, Slovenj Gradec, Maribor und anderswo vergleichbar. Die erste bekannte Begegnung mit der Fliegerei und eine wahre Sensation wird im Jahr 1927 verzeichnet, als in der Nähe der Stadt Šoštanj das erste Junkers Flugzeug der Italienischen Postgesellschaft landete. Zu Beginn der 1930er Jahre, als auch Šoštanj die Folgen der Weltwirtschaftskrise spürte, landete ein Flugzeug des Typs Comper Swift des tschechischen Industriellen Bata in der Nähe von Lajše und weckte erneut das Interesse der Bevölkerung. Unter dem Eindruck der Ereignisse in der Welt und zu Hause dachten auch in Šoštanj Flugbegeisterte über die Fliegerei nach. Nach einigen erfolglosen Versuchen – darunter die Idee eines Tretflugzeuges – versuchten sich im Jahr 1937 Maks Medved und Valter Muhovec als erste am Bau eines Segelflugzeuges. Es gelang ihnen, das Flugzeug zu bauen, doch wurde es beim ersten Testflug vollständig zerstört. Deshalb suchten sie im Jahr 1938 fachkundige Hilfe bei Ivan Mihev aus Turiška vas bei Slovenj Gradec, der sie auf den Königlichen Aeroclub Naša krila [Unsere Flügel] in Maribor verwies. Der Luftsportverein aus Maribor unterstützte zu Beginn die Tätigkeit der Segelflugsektion in Šoštanj und diese erwarb bald Pläne und Instruktionen zur Fertigung eines Segelflugzeuges für Anfänger (Zögling, Zö-35). Nach Vorbild und auf Empfehlung aus Maribor beschlossen die Anhänger der Fliegerei in Šoštanj eine Segelfluggruppe zu gründen. Sie informierten den zuständigen Exekutivausschuss des Aeroclub in Maribor über ihre Absicht. Am 19. Februar 1939 wurde der Gründungsausschuss einberufen, an dem Sympathisanten der Luftschiffahrt und die Jugend teilnahmen. Die Segelfluggruppe des Aeroclub Šoštanj wurde gegründet und Valter Muhovec wurde ihr Obmann. Die teilnehmenden Flugbegeisterten begannen nach den Anweisungen des Fluglehrers Žarko Majcen, der nach Šoštanj kam, die notwendigen Materialien zum Bau eines Segelflugzeuges zu sammeln. Nachdem die Eltern und die übrigen Stadtbewohner sahen, dass die Arbeit in den Räumen der ehemaligen Hopfentrocknungsanlage von Rajšter gut voranschritt, kamen auch mehr Beiträge verschiedenster Art. Auch die Gewerbetreibenden und Händler von Šoštanj sponserten die Fertigung des Segelflugzeuges in großem Ausmaß. Die Teile des Flugzeuges wurden zu einer Konstruktion auf einem Gestell zusammengebaut und mit Leinen überzogen, das imprägniert werden musste. Das Segelflugzeug wurde innerhalb von sieben Mona-

ten gebaut und benötigte 1.500 Arbeitsstunden. Damit es tatsächlich einmal fliegen konnte musste noch eine Bestätigung der Flugtüchtigkeit für Flugzeuge ohne Antriebsmotor erlangt werden. Das Flugzeug bekam die offizielle Kennzeichnung ZöGLING YU-M-29, die Erbauer aber nannten es einfach „Floh“, denn die ersten Flüge ähnelten mehr Sprüngen als echtem Fliegen. Der erste Flug wurde am 24. September 1939 in Lajše durchgeführt. In Lokovica fand der von Žarko Majcen geleitete Kurs für die A-Prüfung statt. Zehn Kandidaten absolvierten diesen Kurs. Der Bau des „Flohs“ regte junge Burschen von der Aškerčeva Strasse zum Bau eines kleineren Flugzeuges an, mit dem sie im Jahr 1940 flogen, bis ein kleineres Unglück geschah und die Eltern ihnen das Fliegen verboten. Im Januar 1940 bekam die Segelfluggruppe Šoštanj Schwierigkeiten, da die Behörden die unzureichende Registrierung des Vereins bemängelten. Der Vorstand des Srez (der Bezirksvorstand) in Slovenj Gradec verlangte Statutenänderungen, eine Mitgliedsliste, die Bekanntgabe des territorialen Tätigkeitsbereichs sowie die Zustimmung des Ausschusses der Oblast (des Gebietsausschusses). Schließlich wurde am 11. Dezember 1940 in Šoštanj erneut eine Gründungsversammlung des Aeroclubs einberufen, der auch das Gebiet von Topolšica und Velenje einbeziehen sollte. Der neue Vereinsausschuss konnte seine Tätigkeit nicht aufnehmen und auch die geplanten Arbeiten zum Bau eines neuen Segelflugzeuges wurden nicht ausgeführt. Mitschuld daran waren der Winter 1940/41 und die Okkupation. Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs hatten die deutschen Besatzer neben anderen Maßnahmen auch das erste Segelflugzeug von Šoštanj beschlagnahmt und abtransportiert. Damit endete die erste Periode organisierter Flugversuche in Šoštanj.

Schlagwörter: Flugwesen, Segelflugsport, Aeroclub, Naša krila [Unsere Flügel], Zögling, Šoštanj.