

Matjaž Ravbar

Skrivnostni poveljnik največje avstroogrške letalske enote na soški fronti

Oris življenja Franca Rabiča

358.4:94(497.473)"1914/1918"
358.4:929Rabič F.

Uvod

Slovenci se radi pohvalimo, da smo odigrali pomembno vlogo v avstroogrskem vojaškem letalstvu. A do sedaj še ni bilo izvedene študije, kakšen delež ali celo število Slovencev je služilo v avstroogrskem letalstvu. Seveda vprašanje nacionalnosti prinaša svojevrsten problem. Nekakšen poizkus oz. seznam, ki ima svoje pomanjkljivosti, je objavil že Sandi Sitar v knjigi *Slovenci in letalstvo 1*.¹ Pričujoči članek poizkuša razkriti življenje pilota stotnika Franca Rabiča, ki je poveljeval *Fluggeschwader 1*, bombniški enoti nastanjeni na divjaškem letališču. Žal so nekatere pomembne podrobnosti njegovega življenja, kot je njegova družina, nacionalna pripadnost nenazadnje tudi smrt, zavite v meglo. Njegovo življenje nam zastavlja še veliko vprašanj, lahko bi rekli celo skrivnosti, na katera žal ne morem odgovoriti – zato tudi tak naslov. Članek zgolj dodaja majhen kamenček v mozaik naše letalske zgodovine. V članku njegovo ime uporabljam v slovenski obliki, čeprav je v dokumentih seveda zapisano v nemški različici (Franz Rabitsch). Moja oblika pa seveda ne determinira njegove nacionalnosti. Zaradi natančnosti in za lažje razumevanje v članku navajam krajevna imena in določene strokovne pojme v oklepajih.

Franco Rabič

Stotnik Franc Rabič se je rodil v Trušnjah na Koroškem (Trixen) 27. maja 1886.² Žal v Škofjiskem arhivu



Pilot stotnik Franc Rabič
(<http://www.theaerodrome.com>).

Krka na Koroškem v Celovcu ni najti podatkov o Francu Rabiču. Zanimivo je, da rojstne knjige za omenjeno leto obstajajo, vendar podatka za Franca za omenjeno obdobje ni navedenega. Kljub temu, da je danes na Koroškem veliko Rabitschev, je podatkov o priimku za omenjeno obdobje malo. V matični knjigi za naselje Trdnja vas (Hörtendorf), kjer je imel Franc prijavljeno stalno domovanje, je zapisana zgolj Neža (Agnes) Rabič (1848 – 20. 10. 1935). Živela je na hišni številki 3, ali je bila v kakršnemkoli sorodstvu pa žal zaenkrat še ne morem reči.³ Posledično tako ostaja tudi neznan zgodba o njegovih starših, širši

družini in nacionalni pripadnosti. Kot avstroogrski častnik se o nacionalni pripadnosti tudi ni javno izjasnil. Njegova osebna kartoteka niti ne podaja zaznamka o znanju slovenščine,⁴ a obstajajo posredni dokazi o njegovi slovenski narodni pripadnosti, saj je o tem mnogo let kasneje govoril njegov soborec Venčeslav Vrtovec: »Komandant moje eskadrilje je bil po rodu Koroški Slovenec, vendar ni nikdar spregovoril slovensko.«⁵ Tako je v osebni kartoteki med tujimi jeziki zavedena zgolj italijanščina. Ker so morali častniki poleg nemščine obvladati tudi drugi polkovni jezik, se je Franc po vsej verjetnosti italijanščine naučil na službovanju v Bolzanu, kjer so Italijani predstavljali kar 40% moštva.⁶

³ Pisne odgovore glede rojstnih knjig Trušenj in Trdnje vasi Škofjiskega arhiva Krka (Celovec) hrani avtor.

⁴ Deák, *passim*. Vsekakor pa tudi njegovo znanje slovenščine ne bi dokazovalo njegove nacionalne opredelitve. Med drugim ga literatura (Meindl) označuje kot Avstrijca.

⁵ Pogovor z Venčeslavom Vrtovcem 9. 1. 1980. VMSV, zapuščina Gustava Ajdiča, škatla 4.

⁶ Stergar, 46.

¹ Franca Rabiča ni na seznamu. Sitar, 287 – 313.

² ÖStA/KA, LFT, Personalakten, škatla 37 in ÖStA/KA, LFT, Flik 9. Primerjaj tudi Meindl, 12.

Osredotočimo se še na njegovo civilno in vojaško šolanje. Začel ga je na klasični gimnaziji v Celovcu in ga nadaljeval na domobranski kadetnici na Dunaju (Landwehr Kadettenschule), po končanju šolanja so ga kot aktivnega častnika sprejeli v vojsko in s 1. novembrom 1907 povišali v poročnika (Leutnant). Poslali so ga v 2. deželno strelski polk v Bolzano (Landeschützen regiment Nr. II).⁷ Še v istem letu je skupaj s štirimi vojaki opravil zimski vzpon na 3.905 m visoko goro Ortler (Ortles), kar v avstroogrskem vojaškem gorništvu velja za prvi zimski vzpon.⁸ Nato je bil Franc premeščen v Dalmacijo, kjer je dolga leta služboval v 37. domobranskem pehotnem polku (Landwehr Infanterie Regiment Nr. 37), ki je imel naborni okraj v Herceg Novem (Castellnuovo) in sedež v garniziji Gruž oziroma Dubrovnik. S prvim novembrom 1912 je bil povišan v nadporočnika (Oberleutnant).⁹ V letu 1913 pa je Franc prevzel visoko mesto bataljonskega namestnika.¹⁰

Franc je bil zagotovo v pripravljenosti tudi ob razmahu balkanskih vojn, saj je bil prejemnik spominskega križa 1912/13 (Erinnerungskreuz 1912/13), ki so jo prejeli vsi, ki so bili ob krizi mobilizirani za vsaj štiri tedne.¹¹ Prav tako je bil aktivno udeležen začetka Velike vojne. Žal bo za natančnejše podatke, kje vse je Franc služil v prvem letu vojne, še potrebno raziskati. Znano je zgolj, da je bil njegov 37. polk v letu 1914 in 1915 nameščen v Bosni, na balkanski fronti.

Letalstvo

Veliko več lahko povem za obdobje njegove letalske dejavnosti, saj so ga z 28. februarjem 1915 premestili v oddelek zračnih ladij (Luftschifferabteilung), kakor se je takrat imenovalo avstroogrsko »kopensko« letalstvo. Po vsej verjetnosti je bil v letalstvo sprejet na lastno željo. Z marcem je začel svoje službovanje v 6. zalednem letališču (Flugpark Nr. 6) v Igalu. Tam pa ni ostal dolgo, saj je bil z marcem že premeščen v bojno enoto, 6. letalsko stotnijo (Fliegerkompagnie – Flik 6). Pri stotniji je deloval kot opazovalec in tudi kot tehnični častnik. To nam pove tudi sledeče: avstroogrsko letalstvo je v tistem obdobju krvavo potrebovalo usposobljene letalce in jih po hitrem postopku usposabljal in pošiljal v frontne enote.

23. marca 1915 je kot opazovalec izvedel nočni napad na Cetinje in v naslednjih mesecih izvedel več izvidni-

ških letov nad Črno Goro in Albanijo ter tudi bombni napad na francosko floto. Zaradi uspehov, predvsem pa zaradi varnih letov brez poškodb je bil s 1. julijem 1915 povišan v stotnika (Hauptmann).

Svoje tehnično znanje je hotel povečati in izpopolniti, tako so ga v času med 8. oktobrom 1915 in 15. marcem 1916 poslali na šolanje v Nemčijo. Usposabljanje v Nemčiji je bila izjemna čast za Franca, saj je bil poveljnik skupine letalcev prvega pilotskega tečaja avstroogrskih letalcev v Nemčiji. Avstroogrsko Vojno ministrstvo se je za šolanje pri zaveznici odločilo predvsem zaradi zastarelih in nevarnih letal, ki so jih do tedaj za šolanje uporabljali pri c. in k. letalstvu. Pomemben dejavnik pa je bila tudi uporaba dvojnega krmiljenja za šolanje pilotov v Nemčiji, ki je drastično zmanjšalo poškodbe moštva in letal ter tudi smrtnih primerov.

Prošnjo za šolanje v Nemčiji je avstroogrsko Vojno ministrstvo nasloвило na prusko kraljevo vojno ministrstvo in le-ta je bila hitro sprejeta. Prvega tečaja se je udeležilo 8 častnikov in 87 moč v štirih skupinah: v tovarni Hansa Brandenburg v Brandenburgju na Havli, v tovarni L. V. G. (Luftverkehrsgesellschaft) v Köslinu (danes Koszalin na Poljskem), v tovarni Rumpler v Münchebergu in v tovarni Hansa Brandenburg v Fuhlsbüttlu pri Hamburgu, kjer se je usposabljal Franc. Strošek tečaja je bil 7.500 mark po osebi oziroma 712.500 za vseh 95 udeležencev.

Frančevi tečajniki so v primerjavi z ostalimi tremi skupinami opravili novejšje in zahtevnejše izpite in naloge. To se je zgodilo zaradi povečanja zahtevanega znanja v vse bolj zahtevnem zračnem bojevanju in vse bolj zahtevnega tehničnega znanja, ki je bilo potrebno za upravljanje z letalom. Novosti so se vpeljevale prav v Fuhlsbüttlu. Prvi del tečaja se je končal z letom 1915. Tečajniki so se pred izpiti ukvarjali predvsem z objektivnimi nevspečnostmi, na eni strani z neprimernimi vremenskimi razmerami, kot so bile gosta megla, pogoste padavine in veter. Specifičen problem pa je predstavljalo tudi pomanjkanje letal, saj so veliko letal pred izpiti uničili nemški tečajniki. Poleg praktičnih poletov pa so morali tečajniki poznati tudi teoretičen del, ki je obsegal usposabljanje s kompasom, poznavanje motorja in meteorologije.¹² Z letom 1916 je sledil drugi del tečaja, ki pa je potekal brez večjih težav. Franc se je tako v Nemčiji naučil leteti in se s tem uvrstil med pomembnejše in bolj usposobljene letalske (frontne) častnike v monarhiji. Potrebno je dodati, da ni zanemarljivo dejstvo, da je imel za tisti čas tudi visok čin stotnika.

⁷ *Schematismus, 1908, 145 in 356.*

⁸ *Pflügl, 7.*

⁹ *Schematismus, 1912, 140 in 386.*

¹⁰ *Schematismus, 1913, 154 in 357.*

¹¹ *Schematismus, 1914, 140.*

¹² *Penz, 8-9.*

Kompagnie-Kommandant:

Frančev podpis na dekadnem poročilu iz dne 28. februarja 1917. Naslednji dan se je smrtno ponesrečil. (Avstrijski državni arhiv/Vojni arhiv, ÖStA/KA, LFT, FG 1, Dekadenrapport, 28. 2. 1917).

Tečajniki so se v marcu vrnili v domovino, kjer so jih sprva napotili v zaledne šolske enote (Fliegerersatzkompagnie – Flek).¹³ Franc je bil v zaledju le dober mesec dni (15. marec – 30. april 1916), kjer je nadaljeval usposabljanje in prenašal znanje na mlajše in manj izkušene letalce.

13. aprila 1916 je bil imenovan za vojaškega pilota (Feldpilot) in znak vojaškega pilota (Feldpiloten Abzeichen) je prejel 29. aprila 1916.¹⁴ Znak so prejeli piloti, ki so v zadnjem letu opravili vsaj deset letov nad sovražnim ozemljem v trajanju dveh ur. S 1. majem pa je prejel tudi diplomu letalca avstrijskega Aero Kluba pod zaporedno številko 366.¹⁵ Z majem je bil postavljen tudi za poveljnika 9. letalske stotnije (Flik 9), ki je bila v tem času nastanjena v Galiciji. Kot poveljnik je med drugim poveljeval tudi naredniku Mirku Plehanu, ki je leta 1918 postal heroj novo nastajajočega slovenskega vojnega letalstva.¹⁶ Franc je 17. maja z višine 300 metrov izvedel nočni napad na objekte ob železniški progi v Trembowli (danes Terebovlya v Ukrajini). Julija 1916 je skupaj s poročnikom Mayerjem izvedel spremljevalni let ob vlakcu do Potutoryja, na katerem je bil podmaršal nadvojvoda Karl Franc Jožef, ki se je vračal s pregleda svojih enot. Za spremstvo se je podmaršal Francu tudi zahvalil s telegramom.¹⁷ Literatura navaja, da je bil Franc v mnogih pogledih revolucionaren na področju izvidovanja za topniški ogenj, a žal ni podanih natančnejših podatkov na kakšen način.¹⁸ V Flik 9 je ostal vse do 7. novembra 1916.

¹³ Penz, 10.

¹⁴ Steiner, 43.

¹⁵ Keimel, 386.

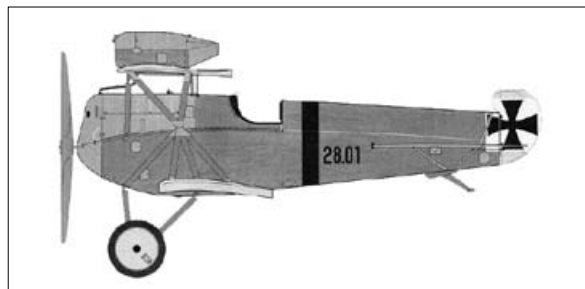
¹⁶ Več o Mirku Plehanu glej Sitar, 307; o Flik 9 pa Grosz, Haddow, Schiemer, 507.

¹⁷ ÖStA/KA, LFT, Flik 9, julijsko poročilo, 31. 7. 1916, preko Petra Tarmana.

¹⁸ Meindl, 12.

Fluggeschwader 1

Letalsko bojevanje se je v letih vojne izjemno razvilo in razvejalo, začele so se uveljavljati bombniške enote. Italija je v letu 1916 imela 13 bombniških enot, Nemčija pa kar 23. Tako je avstroogrsko Vrhovno poveljstvo z ukazom konec novembra 1916 ustanovilo prvo bombniško letalsko enoto (Fluggeschwader 1), za katero se je uveljavila kratica FG 1. Za prvega poveljnika je bil imenovan pilot stotnik Karl Nikitsch. Kot večino novoustanovljenih enot, je bila tudi ta ustanovljena v Strasshofu pri Dunaju. Novost je bila številčnost enote, ki je presejala dotedanje izvidniške stotnije. Stotnija je imela med 100 in 150 mož, medtem ko je FG 1 imel okoli 250 mož. Prav tako je bila razlika pri kadru – piloti so bili brez izjeme bojno izkušeni, edino izvidniki so bili novinci. Enoto je tik pred odhodom na fronto (28. decembra 1916) prevzel pilot stotnik Franc Rabič in pripadnike v januarju 1917 popeljal na letališče Divača. Enota je bila opremljena z 12 letali, od tega 7 bombniškimi Hansa Brandenburg G. I. Kasneje pa je imela enota tudi več kot 20 letal (lovskih, izvidniških in bombniških).¹⁹



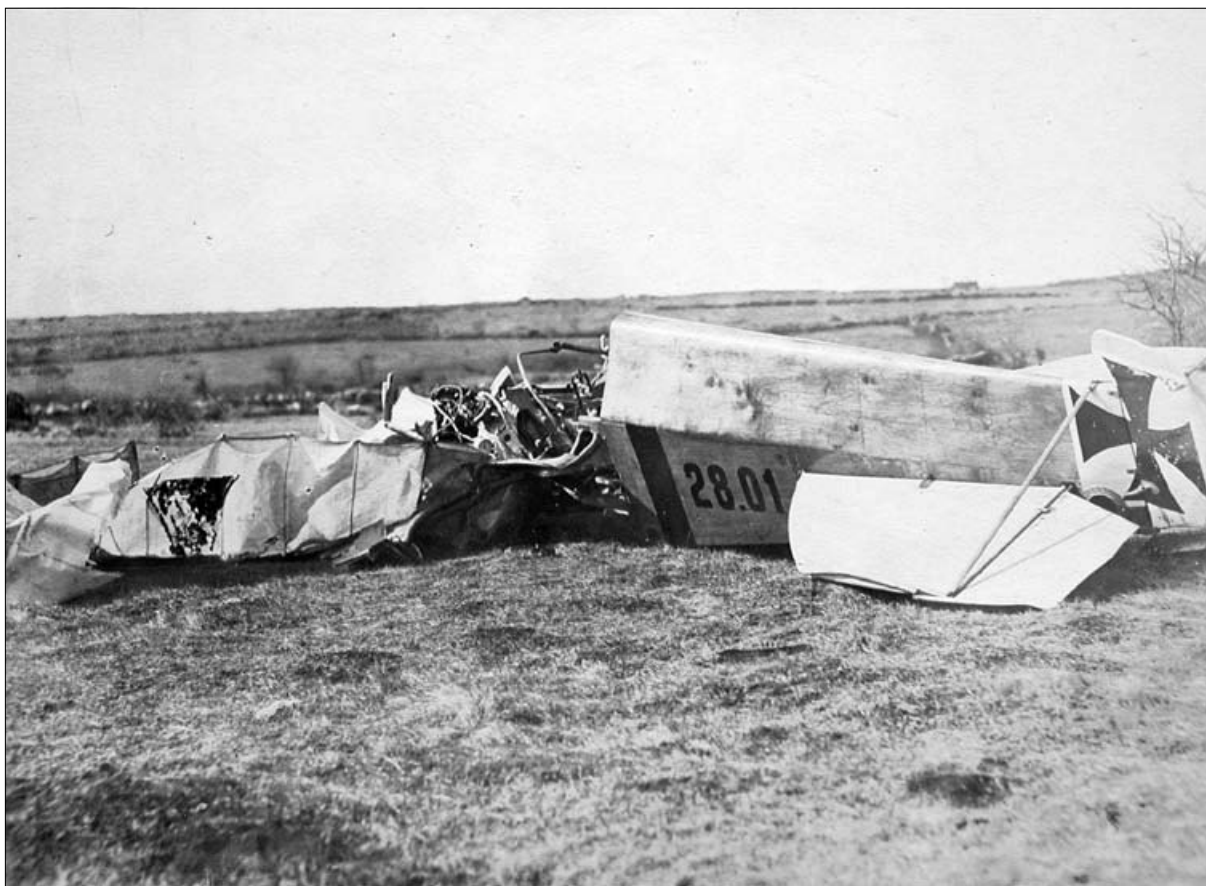
Lovsko letalo Hansa Brandenburg D. I, 28.01.
(<http://www.wpalette.com>).

Po preselitvi v bližino Divače je Franc z enoto prevzel tudi dokončanje gradnje letališča in do konca februarja so bili zgrajeni veliki Trösterjev hangar, štiri manjši leseni hangarji, delavnica in podčastniška baraka. V gradnji pa so bili še štirje mali leseni hangarji, sanitetna baraka, častniška baraka, dva hleva za 24 konj in pisarna.²⁰ Ker so bili mali leseni hangarji premajhni, oziroma so imeli sistemsko napako in bili grajeni tako, da se letala niso mogla »parkirati« pod streho, je Franc ukazal znižati, skopati dovozno pot in s tem omogočil uporabo malih lesenih hangarjev.²¹ FG 1 v času do konca februarja ni bila aktivna enota, opravljali so le šolske in testne lete. Enota je postala operativna z izgradnjo zadostnih prostorov in ob dokončanju uporabne vzletno-pristajalne steze v marcu 1917. Na letališču so postavili tudi strelisce za strojnice, kjer so se lahko letalci urili

¹⁹ Meindl, 10 – 11.

²⁰ Meindl, 10; Ravbar, 237 – 238.

²¹ ÖStA/KA, LFT, škatla 322, Nr. 119, 24. 02. 1917; Ravbar, 238.



Ostanki letala 28.01 v bližini letališča Divača. (Pokrajinski arhiv v Novi Gorici, PANG, fototeka, album 203 – 3, 90).

in nastrelili orožje.²² Franc se je v tem obdobju izjemno izkazal pri vodenju gradnje letališča in kljub težavam in oviram dokončal gradnjo do določene točke, ko je enota lahko začela operativno delovanje.

Smrt – nesreča ali samomor?

Kakor je skrivnostno njegovo življenje, je prav tako skrivnostna njegova smrt. 1. marca 1917 je Franc odletel na enega izmed testnih letov novega lovskega letala Hansa Brandenburg D. I s serijsko številko 28.01. Tip letala je sicer slovel kot izjemno nezanesljiv, obvladali so ga le izkušeni piloti, pridobil pa je celo naziv »leteča krsta«. Literatura navaja, da je letalo 28.01 k enoti FG 1 prišlo 8. februarja 1917.²³ Kakor nakazuje številka, je bilo to letalo prvo iz serije 28. Na letalih iste serije so letalci šele v aprilu 1917 dosegli prve uspehe. A dokumenti enote o prihodu letala govorijo nekoliko drugače od literature. Dekadno poročilo z dne 10. februarja 1917 letala 28.01 ne omenja. Letalo pa je omenjeno v dekadnem poročilu z dne 20. februarja 1917. Dekadno poročilo navaja, da je bilo letalo trenutno demontirano, je pa letalo v enoto

prišlo z Austro-Daimlerjevim 185 KS močnim motorjem s serijsko številko 18007. Motor je že ob prihodu v enoto imel 10 ur delovanja. Verjetno gre za 10 ur, ki jih je letalo naletelo po prevzemu v zaledju. Po teh podatkih je motor na letalu do 1. marca 1917 miroval. Na žalost ne razpolagamo z letno knjižico letala ali motorja, a podatek o številu ur delovanja motorja nakazuje, da je letalo 28.01 v enoto prispelo v februarju in je šele s 1. marcem 1917 prvokrat letelo. Franc Rabič je bil tako prvi in zadnji pilot v enoti, ki ga je letel, kar bi bilo tudi logično, saj je bil le poveljnik in najbolj izkušen pilot ter tako poklican, da testira novo letalo v enoti.²⁴

Franc je na testnem letu z višine padel na trdna kraška tla in se smrtno ponesrečil v bližini letališča Divača. Razlogi za strmoglavljenje so sicer ostali neznani. Po pričevanju, ki ga navaja literatura, naj bi Franc storil celo samomor, saj naj bi bil potrjen zaradi smrti letalskega prijatelja. Kljub temu ostaja dvom o tem, ali je bilo letalo letno oz. ali je bilo letalo po transportu pravilno zmontirano in sestavljeno. Tako bo ta del njegovega življenja še vedno ostal nerazjasnjen.²⁵

²² Ravbar, 242.

²³ Meindl, 52; Grosz, Haddow, Schiemer, 68; Meindl, Schroeder, 2 – 5.

²⁴ ÖStA/KA, LFT, FG 1, Dekadenrapport 20. 2. 1917 in 28. 2. 1917.

²⁵ Meindl, Schroeder, 29.



Frančev pogreb v cerkvi sv. Antona v Divači. Pozor na medalje, ki so razstavljene pred krsto. (Društvo soška fronta, fototeka).

Še ena skrivnost se pojavlja v dokumentih povezanih s Francem. V uradnem zaznamku njegove osebne kartoteke, ki je sicer nedatiran, a izhaja iz obdobja, ko je bil pri Flik 9, torej sredi leta 1916, je Franc kot kontaktno osebo bližnjega zapisal ime Helene von Glasersfeld, stanujoče v Münchnu. Helene je očitno bila v Frančevem življenju dovolj prisotna, da jo je vpisal kot kontaktno osebo. A Helene je bila v tistem času že več let poročena z avstroogrskim diplomatom Leopoldom von Glasersfeldom. Torej Helene ni mogla biti Frančeva bližnja spremljevalka ali celo soproga, kakor je izgledalo na prvi pogled. Po vsej verjetnosti je Franc spoznal Helene med služenjem v Bolzanu, saj je bila Helene hči hotelirja v Meranu. Kakor Franc je bila tudi ona navdušena gornica, kar je opisoval tudi v spominih njen sin Ernst. Tako so ju združile gore in prijateljstvo je bilo tako močno, da je Franc še v letu 1916 zapisal njeno ime na dokument. Žal druge razlage niso bolj verjetne. Zgolj ob rob dodajmo še, da sta zakonca von Glasersfeld ravno v letu 1917 po mnogih letih zakona le dočkala svojega edinega potomca – sina. Ernst von Glasersfeld je nato postal znan filozof in začetnik radikalnega konstruktivizma.²⁶

²⁶ von Glasersfeld, 1-3; za pomoč in diskusijo se zahvaljujem Josefu Mittererju z Filozofskega inštituta na Univerzi v Celovcu in sodelavca Ernsta von Glasersfelda.

Zaključek

Franc je bil med moštvom FG 1 zelo priljubljen in njegova smrt je močno zaznamovala letalsko enoto, ki jo je v nekaj dneh prevzel pilot stotnik Karl Sabeditsch ter popeljal v operativno uporabo.²⁷

Franc Rabič je po končani vojni nameraval ostati zavezan letalstvu, načrtoval je svoje znanje o letenju razširiti ali v kmetijstvu ali v tovarni motorjev. Žal mu je smrt na bojnem polju preprečila nadaljnjo letalsko pot. Franc je bil pokopan v cerkvi Sv. Antona v Divači. Grob se do danes ni ohranil. Za vojne zasluge je prejel spominski križ 1912/13 (Erinnerungskreuz 1912/13), red železne krone III. razreda (Orden der Eisernen Krone); križ za vojaške zasluge III. razreda (Militärverdienstkreuz); osmanski železni polmesec (Osmanische Eiserner Halbmond), hanseatski vojni križ mesta Hamburg (Kriegshanseatenkreuz), železni križec III. razreda (Eiserner Kreuz) ter tudi jubilejni križ (Militär Jubiläumskreuz 1908).²⁸

²⁷ Meindl, 12.

²⁸ ÖStA/KA, LFT, Fluggeschwader I, Verzeichnis A, eingeteilte Offiziere, 31. 1. 1917; Poglej tudi fotografijo, ki prikazuje Frančev pogreb. Hrani jo Društvo soška fronta, objavljena pa je tudi v Steiner, 100.

Viri in literatura**Arhivsko gradivo**

Österreichische Staats Archiv/Kriegsarchiv (Dunaj)
fond Luftfahrtruppen, (ÖStA/KA, LFT).
Škofijski arhiv Krka (Celovec).
Vojaški muzej Slovenske vojske (VMSV).

Internetni viri

<http://www.theaerodrome.com/forum/attachments/people/855-hauptmann-rabitsch-rabitsch72>
(dostopno, 5. 8. 2013)
<http://www.wpalette.com/en/pictures/35442>
(dostopno, 5. 8. 2013)

Literatura

Deák, István: *Beyond Nationalism: A Social and Political History of the Habsburg Officer Corps 1848 – 1918*. Oxford, 1992.
von Glasersfeld, Ernst: *Partial Memories: Sketches From an Improbable Life*, 2009.
Grosz, M. Peter, George Haddow in Peter Schiemer: *Austro – Hungarian Army Aircraft of World War One*. 1986; Boulder, 2002.
Keimel, Reinhard: *Österreichs Luftfahrzeuge: Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*. Graz, 1981.
Meindl, Karl: *Chronik des Fluggeschwader 1: (Flik 101 G) 1917 – 1918*, ÖFH Sonderheft Nr. 8. Wien, 1985.
Meindl, Karl in Walter Schroeder: *Brandenburg D. I, Great War Aircraft in Profile 2*, (Boulder, 1997).
Penz, Gerald: *Pilotenausbildung der k.u.k. Armee in Deutschland*, ÖFH *Nachrichten*, 1/11.
Pflügl, Kurt: *Die Geschichte des Heeresbergführers*. Dostopno na www.heeresbergfuehrer.at.
Ravbar, Matjaž: *Avstro-Ogrsko letalstvo na soški fronti 1915-1917: Cesarska in kraljeva letališka infrastruktura v zaledju soške fronte*. Univerza v Ljubljani, 2011.
Schematismus der k.k. Landwehr und Gendarmerie der im Reichsrat vertretene Königreiche und Länder für 1908. Wien.
Schematismus der k.k. Landwehr und Gendarmerie der im Reichsrat vertretene Königreiche und Länder für 1912. Wien.
Schematismus der k.k. Landwehr und Gendarmerie der im Reichsrat vertretene Königreiche und Länder für 1913. Wien.
Schematismus der k.k. Landwehr und Gendarmerie der im Reichsrat vertretene Königreiche und Länder für 1914. Wien.
Sitar, Sandi: *Letalstvo in Slovenci 1*. Ljubljana, 1985.

Steiner, Jörg: *Das Feldpiloten – Abzeichen*, Militärhistorische Themenreihe, Band 4. Wien, 1992.

Stergar, Rok: »Vojski prijazen in zaželen garnizon«: *Ljubljanski častniki med prelomom stoletja in prvo svetovno vojno*, Zbirka Zgodovinskega časopisa 19. Ljubljana, 1999.