

ZAČETKI AVIACIJE V MARIBORU

FRANJO A. PIVKA

Čeprav so bili naši meščani skoraj povsod težko dovzetni za moderne pokrete, posebno za sport, so Mariborčani tvorili v tem oziru častno izjemo. Dovzetni so bili za vse novo, in so tudi sami gledali, da kaj doprinesejo k splošnemu napredku. To dobro svojstvo Mariborčanov se je ohranilo do danes in prineslo marsikaj dobrega našemu mestu.

Za predvojne čase najdrznejša misel je bila — aviacija. Povsod so se je bali, nihče ni hotel za njo kaj žrtvovati; v vseh naših mestih je vladal pred aviacijo velik strah, a Maribor je dokazal, da hodi z duhom časa in iz poznejših izvajanj bomo videli, da je šele leto dni po Wrightovih poizkusih z letalom bilo v Mariboru zanimanje za letalstvo že ogromno.

Iz pripovedovanja nekaterih starih meščanov bi mogli posneti, da so se v Mariboru že pred nekakimi 100 leti vršili poizkusi z baloni, vendar pisanih dokazov za to nisem mogel izslediti nikjer. Pisane dokaze in celo slike o prvih poizkusih dviganja balonov imamo iz leta 1889.

Takrat se je ustavil v Mariboru potujoči češki artist. Pripeljal je s seboj precej velik balon — Montgolfier — ter je z njim izvajal svoje produkcije.

V Ljudskem vrtu, v prvem torišču mariborskih sportnikov, ki pa je bil takrat še park, je postavil ogrodje, nanj obesil balon in pod njim zakuril. Topel zrak je balon napihnil ter ga dvignil do višine kakih 50 metrov. Pod balonom je visel na trapecu artist in izvajal svoje vratolomne produkcije.

Na balonu je imel privezan dežnik ogromnih dimenzij. Meščani si niso znali razlagati, čemu ta dežnik. Nekateri so mislili, da varuje v dežju ves balon; šele na koncu so ugotovili, zakaj ga je artist vzel s seboj. Ko se je namreč zrak v balonu ohladil, je balon pričel padati. Tedaj je artist zgrabil dežnik, ki je bil ves čas odprt in se, krepko držeč za njegov ročaj, spustil z balona na zemljo. Ker je bil dežnik močan, je to zdržal in artist je srečno pristal. Ta točka je bila višek produkcije, ž njo je žel nedeljeno odobravanje. Poročila o tem artističnem dejanju pravijo, da je bila v ljudskem vrtu večtisočglava množica, ki je strme in z občudovanjem gledala neverjetno drznost mladega čudodelca. Istočasno pa se je začel mlajši svet zanimati za balone in nagovarjati artista, da pride drugo leto zopet.

Res je naslednje leto zopet prišel, izvajal ob še večji množici občudovalcev svoje vaje ter obljubil, da se bo kmalu vrnil in zgradil za mlade Mariborčane balone. Toda nekaj dni po odhodu iz Maribora se je ponesrečil nekje na Nižjem Avstrijskem. Pri odskoku z dežnikom se je ta zapletel v vrvi, s katerimi je bil privezan balon, artist je spustil dežnik in strmoglavil na tla, kjer je obležal z razbitimi udi ter kmalu nato umrl.

Čim je to izvedel Maribor, so starejši izgubili pogum, katerega so preje kazali; mlajšim pa je bila artistova nesreča olje na ogenj navdušenja. Vendar dolgo niso našli prilike, dokazati svoje navdušenje s stvarnim dvigom v zrak.

Zamisel ni umrla. Podžgali so jo prvi filmi, največ aviatične vsebine, katere je začel predvajati 1896 otvorjeni potujoči kino, kakor dviganje balonov, razni projekti prostih in vodljivih balonov in podobno; vršila so se tudi predavanja, ki so ponazorjevala slike.

Zanimanje za letalstvo pa je še posebno naraslo, ko je Maribor izvedel za prve poizkuse bratov Wrightov v Ameriki. Že leto dni za tem, 1903 so zgradili »Rennerjevi pobje«, kakor so jih imenovali Mariborčani, neko posebno letalo. Rennerjevi so bili trije bratje, ki so študirali v Gradcu, kjer so deloma tudi zgradili letalo, katerega so isto leto v Mariboru razstavili. Dokončali pa so ga v Gradcu, kjer so pričeli s poizkusi. Pri enem takem poizkusu se je letalo razbilo. Ali je nesreča zahtevala tudi človeških žrtev, nisem mogel dognati.

Ta nesreča je pahnila zanimanje za nekaj let nazaj. Celih sedem let nato ni ničesar slišati o letalcih v Mariboru.

Novo zanimanje za aviacijo pa je namah vzbudil dogodek dne 9. avgusta 1909.

Ta dan se je namreč dvignil v Celovcu v zrak balon, ki sta ga vodila nadvojvoda Peter Ferdinand in Jožef Ferdinand. Zapaden veter jih je nosil vzdolž Drave do Mute. Tu sta namenoma pristala, vzela s seboj novega potnika, podporočnika Königa, ter se ponovno dvignila. Isti zapadni veter jih je nosil naprej vzdolž Drave. Ker se je bližal večer, sta morala pilota misliti na pristanek. V bližini Ruš sta našla primerni teren ter s spretnim manevriranjem srečno pristala. Vsa okolica, ki je spremljala »letečo hruško«, se je seveda na mah zbrala, pomagala pritrjevati balon na zemljo — a posebni odposlanci so dirjali v Maribor javit novico in dovest vojaško pomoč. Toda Mariborčani sami so že pred dohodom odposlancev opazili pristajajoči balon in pričelo se je veliko romanje v Ruše, kakor ga starodavni kraj še ni videl. Skoraj ves Maribor je bil zunaj. Letalca sta bila sprejeta kakor se to spodobi. Izpovedala sta, da sta imela ves čas jako lepo vreme, da sta se dvignila do 2400 m višine in da sta zato tako hitro pristala, da bi bila bližja železnice radi lažjega transporta balona; kajti, če bi letela naprej, bi ju veter nosil daleč na Madžarsko, kjer pa bi bil vsak transport otežen ali pa bi bil v nevarnosti tudi balon, katerega pa nista hotela na noben način pokvariti.

Okolica Maribora se je pri tem poletu pokazala kot idealna za letanje z baloni. Vojaške oblasti so to

tudi takoj po pristanku balona uvidele in pričele pogajanja z mestno občino radi dobave plina, potrebne za polnitev balona. Toda ti razgovori niso prinesli zaželenega uspeha. Šele 1912 so pogajanja po zaslugi takratnega referenta za mestno plinarno g. Ludvika Zinthauerja uspela, toda o tem pozneje.

Kljub neuspehu pogajanj pa je zapustil balon v Mariboru prijetne spomine in mladina je bila tista, ki se je z novim ognjem vrgla na delo. V tem času je mladina gradila posebne balončke iz papirja, privezala pod temi balončki mesto gondole pločevinaste škatljice, napolnila jih s petrolejem ter istega zažgala. Topli zrak je balončke napihnil, jih dvigal v višine in tako se je ta sport silno razširil, dokler ga ni policija prepovedala, ko je tak balonček z gorečim petrolejem padel na hišo na Koroški cesti ter jo užgal.

Bili so mariborski sportniki, ki so smotrno načeli nove ideje z aviacijo in ki so hoteli ustvariti nekaj, kar so Francozi že imeli, to je — letalo, avion.

Med navdušenimi sportniki je bil najbolj znan mlad plemenitaš Oskar R z i h a, po rodu Čeh. Bil je izboren plavač, kolesar in turist. Kaj čuda, da se je kmalu odločil, zgraditi letalo. S strani očeta je imel na razpolago dovolj denarja, teoretično podlago pa si je ustvaril iz takratnih redkih aviatičnih knjig. Mladi konstrukter je šel na posel silno previdno. Preden se je odločil za graditev motornega aviona in za žrtev večje denarne vsote, je pričel med zimo leta 1910. graditi poskusno letalo — brez motorja. Torej p r v o brezmotorno letalo v Mariboru. Ta avion je bil dvokrilnik s površino 20 m²; material je obstojal iz lesa in platna.

Rziha je iskal primernih položnih pobočij, po katerih bi se mogel spuščati v dolino ter jih našel pri Kamnici.

Dne 22. marca 1910 je pripeljal svoje letalo v Kamnico, kjer ga je dovedel na hrib. Tu je položil letalo na običajen voziček ter se spustil ž njim v dolino. Voziček in na njem letalo s pilotom je pričelo drseti po strmem pobočju, vedno hitreje in hitreje je šlo, in začudeni ljudje so naenkrat videli, kako se je letalo dvignilo, voziček pa se je kotalil sam po hribu navzdol. V prav lepem loku je priletelo letalo v dolino, kjer je pristalo brez najmanjše nezgode.

To je bil sploh prvi let v Mariboru. Rziha je isti dan s poleti nadaljeval v veliko navdušenje, deloma pa tudi še v strah Mariborčanov.

Nekaj dni pozneje je pri enem od ponovnih poizkusov dosegel daljino nad 600 metrov. Za takratne čase je bil to za brezmotorno letalo zelo velik uspeh in zanimanje za mladega konstrukterja in letalca je z dnevi raslo.

Kaj se je s tem letalom zgodilo pozneje, nisem mogel nikjer zaslediti. Da pa je ta uspeh mladeniča silno navdušil, kaže dejstvo, da je pričel graditi novo motorno letalo.

Časopisi so namreč konec januarja naslednjega leta prinesli o tem letalu poročila, da bo kmalu gotovo in da bo tudi razstavljeno. Prinesli so vse podrobne podatke o njem, tako n. pr. da bo težko 300 kg, nosilna površina bo znašala 20 m², krila bodo imela 11 m razpetine, kako bodo funkcionirala krilca in

stabilizacijske ploskve, da bo za krmilo služil nekak volan, da bo stajalo najmodernejše »nepokretno elastično«, to je razumeti tako, da stajalo samo na sebi ne bo tako elastično kot pri dosedanjih konstrukcijah, temveč da bodo samo kolesa »obešena« na elastičnih okovih. Razen tega so časopisi še posebno poudarjali, da so specialna kolesa naročena iz Pariza ter da so opremljena s pneumatiko in podobno.

Nekaj časa nato so časopisi objavili drugo senzacionalno vest, da gradi Rziha poleg prvega še drugo, manjše letalo; to bo imelo samo 14 m² nosilne površine, razpetine 7.50 m, in medtem ko bi moralo imeti prvo letalo motor s 50 HP, je bil za manjše določen motor s 24 HP; oba motorja sta bila znamke »Delfosse« in izdelana v nemški tovarni v Kölnu.

Že dolgo prej najavljena razstava obeh letal je bila določena za 2. april 1911. Konstrukter je skoraj obupal, ker naročena motorja nista dospela do zadnjega trenutka. Njegovi pomagači, mizarja *Hochnegger* in *Göttlich* ter knjigovezec *Zorčič* so na hitro roko napravili model motorja, katerega bi montirali na letalo, da bi se mogla razstava pravočasno otvoriti. V zadnjem momentu pa je vendar prispel večji motor, nakar je bil takoj montiran na večjem, na manjšem pa model. Skrivoma so prinesli obe letali v unionsko dvorano, kjer sta bili razstavljeni.

Razstava je bila otvorjena dne 2. aprila 1911 ob 9. uri ob ogromni udeležbi občinstva. Zanimanje za njo je bilo tako veliko, da so prišli takrat nekateri celo peš iz Gradca v Maribor. Razen tega so prisostvovali krstu letal tudi nekateri strokovnjaki, zastopniki takratnega Aerokluba »Wiener Flugtechnischer Verein«. Letali sta bili krščeni na imeni »*Asir I.*« in »*Asir II.*«

Obisk razstave je bil kljub razmeroma visoki vstopnini (za meščane 50 vinarjev, za vojake, delavce in otroke pa 30 vinarjev za osebo) izreden. Zanimanje je raslo in vse je pričakovalo, kdaj se bodo vršili poleti. Posebno radovednost je vzbujal polet večjega letala, ki je bilo po izjavi konstrukterja določeno za tekme, med tem ko je bilo manjše določeno za šolske namene.

S prvim, večjim letalom so napravili poizkus na Tezmem. Ker pa pilot ni bil izvežban, je seveda končal žalostno. Aparat se je dvignil v zrak, radi nevednosti pilota pa se je takoj obrnil proti zemlji ter se popolnoma razbil.

To je menda vzelo pilotu pogum; ni namreč znane ničesar, da bi se pozneje vršili kaki poizkusi z drugim manjšim letalom.

Zanimanje za balonski sport pa je po tej nesreči prinesel dogodek 10. avgusta 1911. Nad Mariborom se je prikazal v popoldanskih urah vojaški balon. Letel je z zmerno brzino precej nizko, na Tezmem vrgel poročila za mariborski pešpolk in odletel naprej ter pristal nekje v Savinjski dolini. Baje je s tem balonom vršila vojaška oblast neke poizkuse. Kmalu nato pa je vzbudil velikansko pozornost Zeppelin s svojim diržablom, ki je odjeknil tudi v Mariboru. Februarja meseca 1912 se je vršilo predavanje o Zeppelinu in balonstvu, po predavanju pa se je predvajal film o Zeppelinovih poletih in podobno.



Prvi dvig balona „Erzherzugin Margarete“ na sejmišču v Mariboru 9. junija 1912

Maribor je še vedno bil v očeh strokovnjakov najprimernejša baza za dviganje balonov. Napovedovali so dvige z balonom »Nadvojvodinja Margareta«. Polete s tem balonom, ki je imel 2200 m³ vsebine, je organiziralo takratno društvo za zrakoplovstvo na Štajerskem, ki je imelo svojo močno sekcijo tudi v Mariboru. (Kdaj se je ta sekcija ustanovila, kdo jo je vodil itd. do danes še nisem mogel ugotoviti.) Predhodno so se vršila ponovna pogajanja z mestno občino za dobavo plina. Kakor že navedeno, je bil takratni referent za plinarstvo v mestnem občinskem svetu tovarnar Ludvik Zinthauer. Kot občinski svetnik je zastavil svoje moči, da so pogajanja ugodno uspela. Mestna plinarna se je obvezala dobavljati plin za 18 vinarjev m³ ter imeli za vsa polnjenja dovolj plina na razpolago.

8. junija je prispel balon v Maribor. Polniti so ga nameravali prvotno kar nad plinovnikom, vendar se je izkazalo, da je to nemogoče. Zato so določili za bazo živinsko sejmišče pri mestni klavnici. Mestna plinarna pa je položila od plinarne do sejmišča poseben plinski vod za polnitev balona.

Še isti večer so pregledali, da li je balon intakten, ko so spustili vanj veliko količino stisnjenega zraka, ki je pokazal, da je vse v redu. Dohode k sejmišču so strogo zastražili, vojaštvo je pripravilo vse po-

trebno za start, meščanstvo pa se je zgrnilo v veliko kazinsko dvorano, kjer je imel univerzitetni profesor iz Gradca H. Ficker predavanje o balonstvu. Temu predavanju je prisostvoval tudi neki nadvojvoda, ki je zastopal avstrijskega cesarja pri tem dogodku.

Naslednji dan je bil dan razburjenja in velikega pričakovanja. Že navsezgodaj je bil železniški nasip, preko katerega so ustavili celo železniški promet, prenapolnjen radovednega občinstva. Ob šesti uri zjutraj se je pričelo polnjenje. Vodil ga je strokovnjak iz Gradca, Ulrich. Vse posle pa je nadziral pilot balona, Mariborčan, podporočnik Macher, sin pokojnega trgovca Maksa v Jurčičevi ulici. Stroški za polnitev balona in ostalo so znašali nekaj nad 300 (zlatih) kron.

Gondola sama na sebi je bila precej prostorna ter je imela prostora za pilota in štiri potnike. Voznina je za vsakega potnika znašala 180 kron, kar ni oviralo, da je bila gondola za to in vse naslednje vožnje razprodana! V gondolo je vstopil pilot Macher in štirje potniki, med katerimi je bil tudi iz letošnjih poletnih dogodkov v Avstriji znani dr. Rintelen.

Balon, obtežen v celoti s 350 kg, se je med zvoki vojaške godbe in navdušenim aklamiranjem množice pogumnim letalcem pričel dvigati po danem povelju. Vojaki, ki so odvezovali vrvi, pa so bili precej ne-

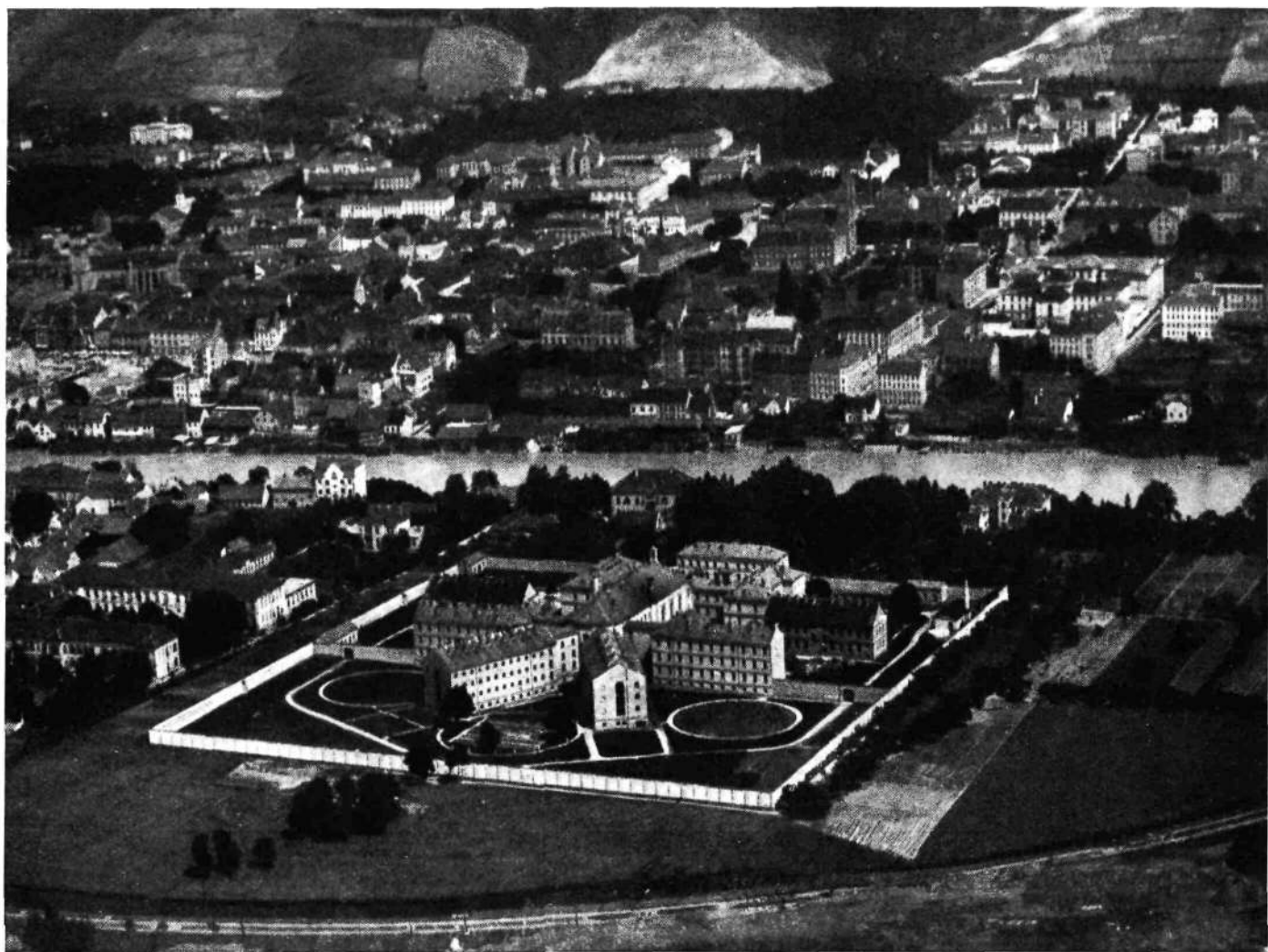
praktični; ena stran je nekoliko pozneje izpustila vrvi tako, da se je balon nagnil in da ga je veter zagrabil, ko se je pričel dvigati ter je treščil gondolo v bližnje drevo. Pilot pa ni izgubil prisotnosti duha, s spretnim manevriranjem si je pomagal iz neprijetnega objema vejevja, in — prost vezi, se je balon počasi in veličastno dvigal. Dosegel je višino kakih 800 metrov in se počasi oddaljeval proti jugu. Dve in pol uri je krožil, koder ga je nosil veter ter končno gladko pristal v bližini Konjic. Od vsepovsod zbrani narod je pomagal balon zložiti, nakar so ga odpremili nazaj v Maribor.

Macher je ponovil polete s tem balonom 12. junija, ko je po štiriinpol urnem poletu pristal pri Fürstfeldu na Vzhodnem štajerskem, ter 15. in 17. avgusta. Graški profesor dr. Ficker je pilotiral enkrat in sicer 16. junija, ko je letel zaradi počasnega vetra štiri in pol ure nad samim Mariborom. Pristal je gladko v bližini Rač.

Čeprav je bila voznina izredno draga, saj je bila za predvojne razmere vsota 180 kron že zelo lepa, se je za vsak polet prijavilo neverjetno število potnikov,

med njimi tudi dam. Prijave dam so izzivale resne spore, ker se moški za nobeno ceno niso hoteli voziti z njimi. Vzrok je neznan in dejstvo je, da so bili ti spori tako ostri, da je moralo vodstvo radi njih odpovedati vse nadaljnje dvige. In tako se je sezona zaključila v najlepšem razvoju. Balon je bil spravljen na Dunaj in je tam dočkal svetovno vojno.

Ti poleti so visoko dvignili aviatični pomen Maribora v Avstro-Ogrski. Časopisi so imenovali Maribor mesto aviatikov in mu prorokovali bodočnost kot središču aviatike. Preko zime so se vršile seje in posvetovanja centralnega društva za zrakoplovstvo na Štajerskem v Gradcu, kjer so določili kot bodočo bazo za vse društvene dvige ravno Maribor. Imenovano društvo je hotelo kupiti svoj balon. Prišli so v Maribor zastopniki raznih tovarn balonov in 1. julija 1913 je neka nemška tovarna tudi izvedla poizkusno polnjenje in dvig svojega balona. Vendar se društvo ni odločilo zanj, temveč je kupilo srednje velik balon z 1600 m³ vsebine od tovarne balonov v Monakovem. Balon je prispel v Maribor 2. oktobra 1913, prvo dviganje pa se je vršilo 5. oktobra. Zopet je vodil in



Prvi aeroposnetek Maribora po nadvojvodi Jožefu in Ferdinandu iz balona „Erzherzogin Margerete“ dne 9. junija 1912. (Po sliki v mariborskem muzeju)

pilotiral Macher, ki je bil idol vseh Mariborčanov, posebno nežnega mlajšega spola.

19. oktobra je bil krščen; botra sta bila predsednik društva za zrakoplovstvo dr. Hansun ter njegova soproga. Po krstu se je balon dvignil, vendar ni znano, kje je pristal in koliko časa je bil v zraku.

Od sedaj so bili baloni v Mariboru skoraj vsakdanja pojava, kar je zanimanje za letalstvo še bolj dvignilo. Zato je italijanski pilot *Bergotti*, ki je slišal o položaju letalskega sporta v Mariboru, sklenil, da priredi v našem mestu letalski miting.

Prvi miting v Mariboru se je tako vršil 27. oktobra 1913. Na tezensko letališče se je zgrnila velikanska množica ljudi; naštehi so jih baje preko 15.000. Po navadi je stalo seveda preko polovica gledalcev izven zagrajenega prostora, med tem ko je bilo letališče samo razdeljeno na štiri plačilne razrede. Toda pri samem mitingu je hotela usoda drugače. Veter je tako nesrečno pihal, da je moral aparat startati v nasprotni smeri, in tako se je zgodilo, da je bil IV. razred naenkrat I. Vendar niso prišli niti eni niti drugi na svoj račun.

Pilot je imel aparat Bleriot, nizki enokrilnik, z motorjem Gnome s 50 HP. Kakor je bilo v začetkih letalstva pogosto, ni deloval motor brezhibno. Zdi se pa tudi, da pilot ni bil ravno najboljši; kajti trikrat je poskušal svojo srečo, a se ni dvignil višje od nekaj centimetrov, pa je stroj odpovedal in je aparat sedel na zemlji. Gledalci so postali nestrpni, pričelo se je smejanje, zbadljivke so padale sem in tja in videti je bilo, da bodo »nižji« zahtevali povrnitev plačane in neplačane vstopnine. Končno se je vendar posrečilo spraviti motor v red.

Motor je zabrnal, ljudem je zastala sapa, ko se je aparat z vedno večjo brzino pomikal po travniku, se naenkrat odlepil od zemlje, napravil osemmetrski skok — in treščil na zemljo. Med publiko je nastala panika, vse je hitelo k razvalini in tam iskalo truplo mrtvega pilota. Pilot pa je bilo toliko prisoten, da je pravočasno odskočil, kar je v splošnem razburjenju opazilo le malo ljudi, ter se pri pristanku le malo poškodoval. Ko je ljudstvo to izvedelo, se je oddahnilo; zbadanje Bergottija pa je pričelo tako naraščati, da je moral trdoživi letalec skrivoma oditi.

Ta miting torej ni uspel, a ljudem se je nudil naslednjega dne pravi pravcati aeromiting nad mestom samim.

Dopoldne se je naenkrat oglašil telefon v neki mariborski redakciji, da se z »blazno« naglico bliža avion in da leti že proti Mariboru. Komaj je novinar pogledal skozi okno, že je zaslišal brnenje. Bil je to avstrijski vojaški avion, ki je elegantno krožil nad strehami. 28. oktober 1913 je potemtakem dan, ko je

krožil avion prvič nad Mariborom. Pristal je na Teznem brezhibno. Izstopila sta pilot poročnik *Ržemenowsky pl. Trauteneg* ter njegov opazovalec poročnik *Stojsavijevič*.

Aparat je bil tipa Lohner Pfeilflieger-Barbar, z motorjem Daimler 120 HP.

Oba letalca sta bila seveda atrakcija Maribora. Za drugi dan sta napovedala odhod. Na Teznem se je nabrala ob napovedanem času skoro ista množica ljudstva kakor dva dni preje, samo sedaj brezplačno. Zopet je motor zabrnal, samo brez vsake motnje; letalca sta se vsedla v aparat, ki se je pod večšo roko pilota brezhibno dvignil, napravil nekaj drznih zavojev in odletel proti severu.

S tem je bilo tezensko letališče krščeno.

Mesto se je umirilo in zopet vrnilo v mirne in tihe vode balonstva. Mariborski balon se je dvignil k poletu 2. novembra; a polet se ni posrečil, ker je moral balon po kratkem kroženju pristati na Scherbaumovem posestvu na Pohorju.

Teden dni pozneje, 10. novembra, so Mariborčani opazovali, kako se spušča proti Pohorju drugi, manjši balon. Vse je letelo na planino, kjer se je ujel v drevesa. Prvi je prispel do balona Mariborčan *Grifold*, ki pa ni našel v gondoli nobenega pasažirja, temveč razne aparate in pismo, kjer prosi lastnik balona, neki *M. K.* iz *Friedrichshäfna*, da naj mu najditelj pošlje vse nazaj, da mu bo povrnil vse stroške in vrhtega še izplačal nagrado 120 kron. *G. Grifold* je ugodil prošnji in tudi dobil razpisano nagrado.

Dva dni pozneje, 12. novembra, se je mariborski balon dvignil k prvemu nočnemu poletu. Pihal je viharen južni veter, ki je z veliko brzino odnašal balon s pilotom *Macherjem* proti severu. Naslednjega dne je prispela iz Nemčije brzojavka, da je *Macher* pristal dne 13. novembra ob 7. uri zjutraj na rusko-nemški meji v bližini Baltiškega morja v okolici *Klajpede*. Pristanek je bil zopet brezhiben, tako da se je mogel pilot udeležiti lova na lisico, ki ga je priredil dva dni pozneje dunajski avto-klub in društvo za zrakoplovstvo, kjer je *Macher* tudi zmagal.

Ta zmaga je zaključila aktivno delo leta 1913. Balon je prezimil v lopi v klavnici, ki jo je dalo mesto društvu na razpolago.

Drugo leto so pričeli z letenjem šele pozno. 10. maja se je dvignil dr. *Ficker* in letel tri in pol ure ter pristal pri *Koprivnici* na Hrvaškem. Pri pristanku se je balonski ovoj nekoliko pokvaril, tako da je bilo treba temeljitega popravila. Pripeljali so balon v Maribor in ga pričeli popravljati. Delo je šlo zelo počasi izpod rok — in tako je prišlo preje do usodnih strelav v Sarajevu in do svetovne vojne, kakor pa do novih dvigov.

Prva doba letalstva v Mariboru je bila zaključena.