

ZAČETKI LETENJA V LJUBLJANI

SANDI SITAR

Po neuspehu številnih poskusov, da bi človek letal po ptičje, je sla po letenju našla uresničitev z baloni; od leta 1783 je bil več kot sto let to edini možni način človeškega letenja. V tem času pa je z empiričnimi in teoretičnimi izkušnjami polagoma dozorelo spoznanje o uresničljivosti letenja s togimi krili (brez zamaševanja). Tako je prvi uspešno letal brezmotorno nemški inženir Otto Lilienthal od 1891, motorno pa — potem ko se je to leta 1901 izmuznilo Wilhelmu Kressu v Avstro-Ogrski le zaradi neprimernega motorja — leta 1903 bratoma Wright v ZDA. Evropa je sledila Ameriki s triletno začetno zamudo, vendar so razvitejšje evropske (dežele Francija in za njo druge) že okoli 1909 nadomestile zaostanek. V Avstro-Ogrski je prvi letel brezmotorno Mariborčan Franz Wels leta 1906, motorno pa Igo Etrich poleti 1909, za njim pa Edvard Rusjan v Gorici jeseni 1909. Naslednja leta so bila na Slovenskem v znamenju živahne letalske dejavnosti.

V tem pionirskem dogajanju pred prvo svetovno vojno Ljubljani ne gre kakšna posebna vloga, nasprotno, prej se kaže kot razmeroma konservativno, samozadovoljno mesto, ki naj bi ga dogodki že sami poiskali, ko bo čas za to. Pa vendar se je prav na začetku letenja z baloni odlikovala z izrednim podvigom, ki mu je dobesedno botroval baron Žiga Zois kot osrednja osebnost našega razsvetljskega preroda. Čeprav je posebej pospeševal literarno dejavnost, ni bil le mož besede, marveč tudi akcije, nujne v njegovi poslovni dejavnosti, ki jo je spremljala tudi dobra tehnična informiranost in poučenost. Tako je v njegovem krogu prišlo v Ljubljani ne le do prvega poskusa z letečo napravo v slovenskih, marveč tudi jugoslovanskih presegajočih balkanskih razsežnostih.¹ Zois se je v pismu Martinu Urbančiču, svojemu nekdanjemu oskrbniku gradu Brdo pri Kranju, tedaj pa že osamosvojenemu lastniku gradu Turn pri Predvoru, 6. junija 1784 opravičil, da ga ne more naslednji dan obiskati, in navaja razlog: »... zum Teil auch will Ich Donnerstag unserem Freund Walter den Gefallen thun muss bey seiner Luftkugel Abfahrt zum Gevatter zu stehen.«²

V tem pismu pa tudi v predhodni in naslednji korespondenci z Urbančičem ni o tem nobenih dodatnih informacij, tako da iz citiranega zapisa razberemo le, da je Zois 7. junija 1784 botroval vzletu »zračne krogle«, očitno toplozračnega balona. Podatek je izreden, saj dogodek kasni za prvim prostim poletom z balonom bratov Montgolfier, 21. novembra 1783 v Parizu, le dobrega pol leta. Točnejša bi bila primerjava z nekaj mesecev starejšimi poskusi Montgolfierov z modeli, kajti tudi Walterjev balon je bil najverjetneje model — ko bi šlo za človeški polet z balonom, bi ostalo za dogodkom nedvomno več dokumentacije kot navedeni del stavka. Vendar pa do nasprotnega

dokaza le ne gre povsem zavreči možnosti, da je šlo celo za poskus človeškega letenja.

Preostane seveda vprašanje, kdo je bil Zoisov in Urbančičev prijatelj Walter, neposredni izvajalec poskusa z balonom. Spisek ljubljanskih meščanov v tistem času³ navaja enega samega meščana s takšnim priimkom (in nobenega s takšnim krstnim imenom): Franca Walterja, suknarja, ki je postal ljubljanski meščan 30. marca 1789. Suknar je vsekakor razpolagal s tehničnim znanjem, potrebnim za krojenje in sešitje balona, narejenega verjetno iz kakšne lahke in goste impregnirane tkanine. Poskus z Walterjevim balonom je očitno potekal v ožjem krogu. 29. aprila 1855 pa je neki K. Lindner priredil v Ljubljani tekmovalje več balonov — isti razlogi govore, da je šlo najverjetneje spet za modele — pri čemer je muzicirala godba pod vodstvom kapelnika Absengerja, da je bila celotna prireditev kar pomladno praznična. Tekmovalje je potekalo morda na Rožniku (vir navaja »Rosenbüchel«), o zmagovalcu pa sta verjetno odločala dosežena višina in čas vztrajanja v zraku.⁴

Da bi videla leteti z balonom človeka, je morala Ljubljana še čakati, čeprav omenjajo viri⁵ prvega balonarja slovenskega rodu že leta 1810, ljubljanski časopis⁶ pa je objavil opis njegovega šestega poleta leta 1814. A vsi ti poleti dr. Gregorja Kraškovića so navduševali publiko po drugih mestih, ne na Slovenskem ali celo v Ljubljani.⁷

Proti koncu 19. stoletja so začeli prihajati tudi v naše kraje potujoči balonarji-artisti, ki so za vstopnino prikazali publiko polet z balonom, pod katerim so običajno še telovadili na drogu ali vrvi, na koncu pa včasih odskočili s padalom. Takšen nastop je izvedel francoski balonar N. Beudet v Mariboru leta 1885; v istem mestu sta nastopila še italijanski artist Giacomo Merighi 1889 in češki artist Jan Plaček 1903.⁸ Šele slednji se je po nastopu v Mariboru odpravil tudi v Ljubljano. Ko so ga v hotelu Lloyd zapisali v knjigo gostov, je navedel lažno ime Leon Steffens. Njegovo pravo ime je bremenil slab prizvok zaradi več neuspešnih nastopov ter opeharjene publike, zato je povzel tujega po tedaj zelo uspešnem ameriškem balonarju Leu Stevensu. Prvi nastop 21. junija 1903 na kolesarskem dirkališču v Tivoliju se je končal z vžigom balona še med polnjenjem s toplim zrakom. Teden dni kasneje je artist pred očmi številne množice napolnil svoj zakrpani balon, ki pa se je premalo dvignil, da bi varno odskočil s padalom, kakor je bilo napovedano. Vendar si ni mogel privoščiti ponovnega neuspeha, zato je vseeno tvegala skok. Padalo se ni odprlo in Plaček je padel na sredo zgrožene množice z višine 30 m in več. Z zlomljenima nogama in roko ter poškodbanimi glave so ga odpeljali v bolnišnico, kjer se je zdravil do 13. julija, medtem pa so Ljubljančani zbirali zanj denar. Po tem datumu v Ljubljani ni več sledu za

Plačkom — vrnil se je domov na Češko in se ni več ukvarjal z balonarstvom. — Takšno je bilo prvo srečanje Ljubljane z letečo napravo, s katero je letel tudi človek.⁹

Opisana nesreča je spodbudila invalidsko upokoje-nega železničarja in tapetnika Antona Oistra iz Šiške, da je začel razvijati padalo, ki bi bilo zanesljivejše, kot je bilo Plačkov. Oister je najkasneje tega leta (1903) začel izdelovati in spuščati toplozračne modele balonov, s katerimi je v naslednjih letih popestril skoraj vsako množično prireditev v Ljubljani. Posebej se je potrudil pri izdelavi velikega modela cepelina leta 1908. Tega leta sta med protinemškimi demonstracijami 20. septembra v Ljubljani padli žrtvi Ivan Adamič in Rudolf Lunder. Ko se je po ulicah pomikal veličasten pogrebni sprevod, je Oister spustil nad njim svojega cepelina z rdečo in črno zastavo.¹⁰

V naslednjih letih pa se je tudi pri nas razmahnilo letenje z letalnimi napravami težjimi od zraka. Franz Wels je prvi na svetu poletel z letečim krilom že leta 1906, Edvard Rusjan je letal z motornimi letali od prvega goriškega poleta 25. novembra 1909. Najbolj zagreti Ljubljanačani so se morali na njegove javne nastope (28. marca in 29. junija 1910) peljati v Gorico, kjer je do odhoda v Zagreb (septembra 1910) edinole letal s svojimi sedmimi Edami.¹¹ Ko je po uspešnih zagrebških poletih konec 1910 s svojim družabnikom in financierjem Mihajlom Merčepom načrtoval turnejo, je razmišljal tudi o nastopih v Gorici, Trstu in Ljubljani. A smrtno se je ponesrečil 9. januarja 1911, že na svojem prvem nastopu v Beogradu. Poleti tega leta pa je Ljubljana vendarle doživela prikaz motor-nega poleta, časovno za Gorico (Rusjan), Celovcem (Zablatnik), Koprom (Auer) in Mariborom (Rziha).¹²

Prvi, ki je prikazal v Ljubljani motorno letenje, je bil puljski mehanik, izumitelj in letalec Albert(o) Lettis. Pilotski izpit je opravil 2. maja 1911 in prejel dvajseto tovrstno diplomu v Avstro-Ogrski. Svoje enokrilno letalo z razponom kril 8,75 m, dolžino trupa 7,50 m, težo 240 kg in motorjem 25 KM si je, posnemajoč Blériotova in druga letala, verjetno sam izdelal. Z njim je nastopil v Ljubljani na binkošno nedeljo in ponedeljek, 4. in 5. junija 1911, na vojaškem vežbališču pri Fužinah. Prireditveni odbor je za tehnična dela in varstvo najel gasilce. Vstopnina je bila 1 krono, v obeh dnevih pa so iztržili s prodajo vstopnic le 700 kron, kar pomeni, da je bilo znotraj prostora, kjer se je plačevala vstopnina, skupaj tudi toliko gledalcev; kot navadno ob takšnih priložnostih pa je bilo zunaj tega prostora vsaj še toliko gledalcev in več. Lettis se je dogovoril za honorar 300 kron na dan, potem pa je nekoliko popustil in zahteval za oba dneva 500 kron. Odbor si je nakopal s to prireditvijo prek 4000 kron primanjkljaja. Glavni krivec je bilo slabo Lettissovo letenje: neprijazno vreme, šibki in nezanesljivi motor, predvsem pa pilotova neizkušenost so ob dvomljivih letalnih sposobnostih aviona prvi dan omogočili le posamezne skoke in naposled, ko je razočarana publika začela zahtevati svoj denar nazaj,

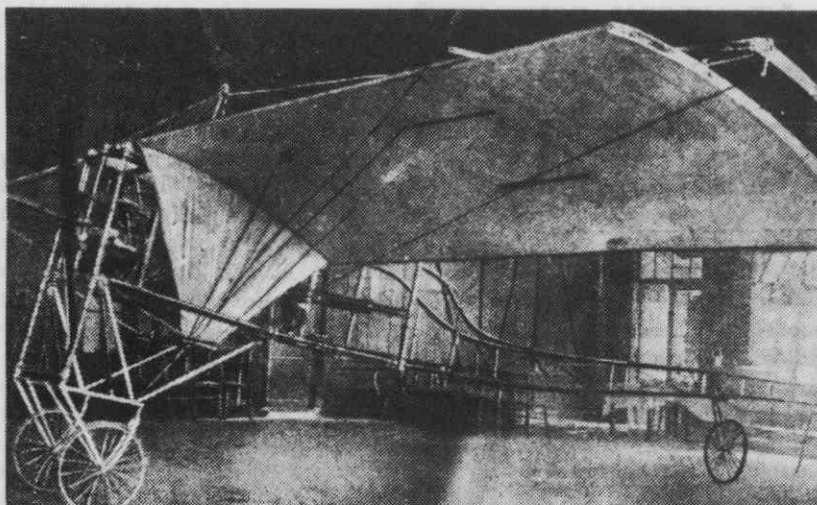
krožni polet kakšen meter nad tlemi. Naslednjega dne je letal nekoliko bolje, dosegal 5–6 m višine, a tudi s takšnim letenjem ni zadovoljil publike. Lettis je pred Ljubljano obiskal Gorico, v začetku oktobra 1911 pa se je udeležil Prvega avstrijskega letalskega tedna v Dunajskem Novem mestu, kjer se je hudo ponesrečil.¹³



Albert Lettis in Ivan Vidmar

V septembru in oktobru 1911 je v Ljubljani gostovalo po inovativnih posebnostih najbolj originalno motorno letalo, kar so jih v obdobju pred prvo svetovno vojno zasnovali in izdelali slovenski pionirji. Družabnika Alfonz Kjuder, ki je gradnjo letala vodil, financiral in ki naj bi mu bil tudi pilot, ter Ivan Renčelj, glavi načrtovalec in graditelj, sta v svoje enokrilno letalo z Anzanijevim petvaljnim motorjem 50 KM vgradila tri zamisli, ki sta jih tudi prijavila v patentni postopek v Avstriji, Nemčiji in Franciji: namesto prečnega krmarjenja s krilci ali z vihanjem koncev kril sta uvedla pomikanje celega krila levo ali desno; krilo je lahko spremenilo svoj vpadni kot, kar naj bi delovalo v primeru strmoglavljenja kot reševalno »padalo«; na podoben način naj bi reševalo letalo pred padcem tudi spreminjanje vpadnega kota repnega stabilizatorja.

Družabnika, doma iz Trsta, sta gradila in preskušala svoje letalo do septembra 1911 v samotni dolini pri Vlačnem pri Sv. Trojici (Martin Krpan!) pri Pivki, nato pa sta ga prepeljala v Ljubljano in konec septembra ter večji del oktobra razstavljala v Narodnem domu. Kjuder je najavljal po razstavi tudi javno letenje, vstopnina za obe prireditvi pa se je plačevala že ob nakupu vstopnice za razstavni prostor. Vendar so Ljubljanačani pokazali za prvo domače letalo v svojem mestu kaj malo zanimanja. Tega niso mogli spremeniti niti pionirjema naklonjeni slovenski časnikarji in časniki.¹⁴ Edinole nemška Laibacher Zeitung je pisala o letalu in njegovih konstrukcijskih posebnostih omalovaževajoče, češ da so vsaka zase znane že od prej, nova je le njihova skupna uporaba; nemški



Kjuder -Renčeljevo letalo na razstavi v Ljubljani 1911

časopis je dvomil, da bi se te naprave v praksi obnašale tako, kot sta pričakovala in razglašala graditelja.¹⁵

Koliko je bilo letalo zares sposobno letenja, je težko presoditi. Poskusi sredi septembra 1911 pri Vlačnem so že morali kaj obetati, zaradi močnega vetra, ki je podrl celo hanger, pa jih ni bilo mogoče izvesti v obsegu, da bi se vsestransko preverile njegove sposobnosti. Kjuder je načrtoval polet od Pivke do Ljubljane, kar je bila zaradi nepreskušene letala in neizkušenega pilota zelo drzna misel. Vetrovno vreme je preprečilo njeno uresničitev, zato so letalo prepeljali z vlakom. Ob prihodu v Ljubljano se je Kjuder oglasil v uredništvu Jutra in napovedal po razstavi ne le javno letenje nad mestom, marveč tudi prenos časopisa z zračno pošto v Trst. (Omenil je mladega tržaškega pilota Ivana Vidmarja, ki je le dan poprej poletel s pošto iz Benetk proti Trstu in pristal v Tržiču, kar je pomenilo začetek zračne pošte v zgodovini slovenskega letalstva).¹⁶

Ker je bilo v naslednjih dneh zaradi slabega obiska že samo razstavljanje letalo graditeljema v izgubo, slednje Kjuder ni hotel še povečevati z letenjem. Ni pa mogoče ugotoviti, če si pri tem ni celo oddahnil, ko je imel dober razlog, da je odpovedal svoj zračni nastop. Družabnika sta se po tem neuspehu razšla in tako je bilo konec letalskega dela tudi za vsakega posebej. Kjuder je letalo prodal za 12.000 kron, kar je bilo precej pod njegovo lastno ceno. Ljubljancem se je tako izmuznila še ena priložnost, da morda dožive pravo demonstracijo letenja nad svojim mestom in se pri tem sami prepričajo o (ne)uspešnosti(?) konstrukcijsko najbolj ambicioznega letala iz slovenskega pionirskega obdobja.

Naposled je 16. junija 1912 prvi pokazal Ljubljancem »pravo« letenje dvajsetletni tržaški letalec Ivan Vidmar. Ta je imel tedaj za seboj že dobro leto uspešnega letenja: 30. maja 1911 je opravil v Milanu pilotski izpit in postal tako (za Celovčanom Jožetom Zablatnikom) drugi diplomirani pilot slovenskega ro-

du; 23. julija 1911 je preletel morje med Gradežem in Trstom, njegovo letalo je bilo tedaj prvo nad tem mestom. Z vidnim uspehom je sodeloval med 30. julijem in 6. avgustom 1911 na Prvem mednarodnem letalskem tednu v Trstu in nato na vrsti drugih tekmovalnih prireditev, izvedel je prvenstvene prelete Benetke—Tržič, Trst—Benetke, aprila 1912 je časopisje že napovedovalo njegovo letenje v Ljubljani, vendar je prej opravil turnejo Zadar, Split, Cetinje in prišel v Ljubljano šele v prvi polovici junija. Teden dni je razstavljal svoje — originalno Blériotovo — letalo v prostorih podjetja Balkan ob tedanji Dunajski cesti, 16. junija 1912 pa je izvedel nastop na vojaškem vežbališču v Polju (po prvotnih dogovorih s prireditelji bi moral letati nad tivolskimi travniki).

Tokrat se je zbrala ob vzletišču neprimerno večja množica kot na prejšnjih podobnih prireditvah in tudi v zdušje je bilo slovesnejše (častni gostje z županom dr. Ivanom Tavčarjem, filharmonična godba itn.). Kljub temu tudi tedaj zbrana vstopnina ni zadoščala niti za pokritje stroškov. Ker je nastalo za tisoč kron izgube (tisoči gledalcev so si ogledali dogodek zunaj ograjenega prostora), so časopisi pozvali k zbiranju prostovoljnih prispevkov (ni znano, kako so se na to odzvali Ljubljanci). Vidmar je opravil v Ljubljani dva poleta, desetminutnega in dvakrat daljšega. Ker zaradi policijskih predpisov ni smel letati nad strnjnim naseljem, je krožil nad mestnim obrobjem, in ko je peljal spodaj brzovlak, je tekmoval z njim in ga pustil daleč za seboj. Takšno letenje je navdušilo ljubljansko publiko, dogodek, ki mu je tedaj prisostvovala, pa pomeni neosporavani krst zračnega prostora nad slovenskim glavnim mestom. Vidmar je nato še uspešno letal in tekmoval tudi v močni mednarodni konkurenci. Vso simpatijo pri slovenski publiku pa je izgubil, ko je med vojno preletel v Italijo, kjer je nato pozabljen živel.¹⁷

Vidmarja, ki je tako uspešno letal od leta 1911 do prve svetovne vojne, torej v obdobju, ki ga navadno

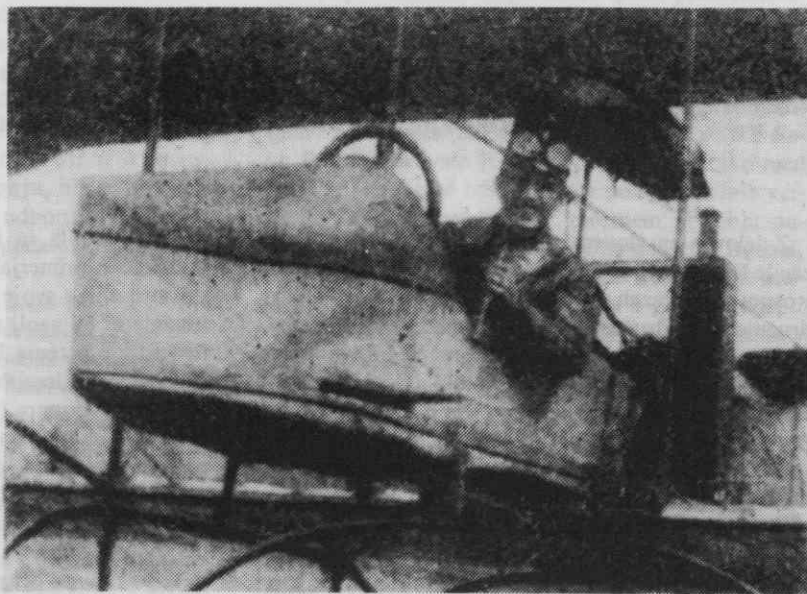
označujemo kot letalsko pionirstvo, bi le težko šteli med klasične pionirje. Ti so si večinoma sami konstruirali in izdelovali letala, s katerimi so potem leteli. Vidmar pa se ni loteval samogradnje in tudi v pilotiranju ni bil samouk; letal je na tovarniško izdelanih letalih in je bil izšolan, specializiran poklicen pilot, torej že letalec novega, postpionirskega obdobja. Vendar Vidmar s temi značilnostmi ni osamljen pojav. Specializacija, profesionalizacija, množična industrijska izdelava ter prav takšna uporaba letal, pojavi torej, ki ne pripadajo več pionirskemu obdobju, so tudi na Slovenskem prisotni in vodilni že pred začetkom vojne.¹⁸ Prelomno s tega gledišča je leto 1912; to razmejitve potrjujejo tudi ljubljanski letalski dogodki od Vidmarjevega nastopa v tem letu dalje. Tako doživlja po letu 1912 tudi slovensko glavno mesto letenje na novi kakovostni ravni, z značilnostmi pionirstva pa se vzporedno pojavljajo prizadevanja, ki jih je poslej ustrezneje imenovati ljubiteljska. Medtem ko večji del slednjih še vzdržujejo domačini, prevzame pobudo v letalstvu novega razvojnega obdobja avstro-ogrsko vojno letalstvo.

Od leta 1912 deluje v Gorici, prav na lokaciji, kjer je letal dve leti prej Edvard Rusjan s svojimi Edami, vojaško letališče, za Fischamendom in Dunajskim Novim mestom tretje te vrste v Avstro-Ogrski. Prvi meseci njegovega delovanja so bili v znamenju šolanja novih pilotov, nato pa so se začeli načrtni poleti za osvajanje zračnega prostora v posebnih geografskih prostorih in razmerah: v priobalnem delu ob Jadranu, nad Krasom, med alpskimi vršaci ter prek njih, in nato vse daljši poleti za povezavo večjih mest. Tako je Rudolf Holeka, nadporočnik češke narodnosti 24. januarja 1913 poletel z Etrichovim letalom tau-be 90 KM od Gorice do Ljubljane: z goriškega voja-

škega letališča je poletel ob pol 11. uri dopoldne, preletel je Ajdovščino, Vipavo, Debeli vrh (1209 m visoki vršac Nanosa), Hrušico, Spodnji Logatec, Vrhniko, Horjul, točno opoldne je bil nad Ljubljano in pristal na vojaškem vežbališču v Polju. V poldrugi uri je preletel 120 km, pri tem pa je dosegel največjo višino 2400 m. Naslednji dan je izvedel nad mestnim obrobjem nekaj letalskih poskusov, 26. januarja pa se je vrnil prek Trsta v Gorico. To je bila prva obojestranska letalska povezava slovenskega glavnega mesta s kraji na (zahodnem) robu etničnega ozemlja.¹⁹

Konec avgusta 1913 je prišlo do prvega poleta od Dunaja do Ljubljane. Ta, v tedanjih razmerah rekordni polet, sta izvedla z dvokrilcem Lohner Gebirgs-Pfeilflieger 80 KM poročnik Hans Mandl (ki je letal kot diplomirani vojni pilot le eno leto, od izpita v decembru 1912 do smrtne nesreče decembra 1913), in nadporočnik Nikolaus Wagner pl. Florheim (edini avstrijski pilot vseh treh zračnih vozil: prostoletnega balona, zrakoplova in letala). Vzletela sta z letališča Aspern, pristala v Dunajskem Novem mestu, od tam sta vzletela ob tričetrt na 9 in prek Semmeringa v poldrugi uri dosegla Gradec, kjer sta pristala na letališču Lazaretfeld. Popoldne ob 5. uri 15 minut sta odletela proti Ljubljani, kjer je bila prav takrat velika telovadna prireditev v okviru hrvaško-slovenskega katoliškega shoda. Ko so ljudje zagledali tisoč metrov visoko hitro se bližajoče letalo, se je splošna pozornost prenesla od dogajanja na zemlji v nebo. Letalo se je spustilo na približno 600 m, trikrat zakrožilo nad Ljubljano in pristalo v Polju. Ljubljancani so pozdravljali letalca z mahanjem in vzklikanjem, zvečer pa so imeli priložnost, da si ju od blizu ogledajo na zabavi v hotelu Union. Naslednje jutro sta nameravala poleteti do Gorice, toda med zaganjanjem motorja

Rudolf Holeka v letalu



je prišlo do eksplozije v uplinjaču, ogenj je zajel letalo in le hitro gašenje je preprečilo njegovo popolno uničenje.²⁰

28. oktobra 1913 je v Ljubljano znova priletelo Lohnerjevo dvokrilno letalo, z njim pa nadporočnika Eduard Rzemenovsky pl. Trauteneck (v začetku tega leta si je pridobil avstrijsko pilotsko dovoljenje št. 94) in častnik iste stopnje Raoul Stojsavljevič (v prvi svetovni vojni as z 12 zračnimi zmagami, l. 1930 se je smrtno ponesrečil kot avstr. letalski major). Z dunajskega letališča Aspern sta odletela 25. oktobra in pristala v Gradcu, kjer sta naslednji dan popravljala električni vžig pri motorju (poklicala sta mehanika z Dunaja). 27. oktobra ob pol 4. uri popoldne sta poletele iz Gradca proti Ljubljani. Zaradi megle pa sta ob četrtna 5. uro pristala na tezenskem vojaškem vežbališču. Mariborčani, ki so bili navajeni nad svojim mestom le balonov in so dan poprej prisostvovali neuspelem poskusu letenja italijanskega pilota Giovanna Borgottija, so tedaj prvič doživljali dogodek te vrste. Naslednjega dne pa so z veliko množico pospremili letalca, ki sta ob 10. uri dopoldne odletela dalje proti Ljubljani. Med poletom sta imela ves čas veter proti sebi, zato sta letela tri ure in pristala v Polju šele ob 13. uri.²¹

Začetke letenja nad svojim mestom je spremljalo v Ljubljani izhajajoče časopisje z nekajvrstičnimi poročili v lokalni kroniki, povsem v nesorazmerju s prostorom, ki so ga časniki tedaj namenjali političnim, društvenim in osebnim tračam, pa tudi atraktivnejšim letalskim dogodkom drugod (na primer poletom in nesrečam cepelinov). Približno v tem razmerju namenja svojo pozornost domačemu dogajanju v primerjavi s tujim tudi prva slovenska knjiga o le-

talstvu, Jakoba Zupančiča »Črtice o zrakoplovstvu in aviatiki«, ki je izšla v Ljubljani leta 1911. Sedanje primerjave pa kažejo, da je bilo letalsko pionirstvo na Slovenskem precej bolj razgibano, kot bi lahko sodili po tovrstnih ljubljanskih dogodkih.

OPOMBE

1. Na navedbo Jožeta Žontarja v članku Neznana pisma Žige Zoisa, *Kronika*, letnik 2, 1954, str. 189: »... Zois je našel razumevanje za vsako tehnično novost. Nekemu prijatelju Walterju je bil za botra ob njegovem poletu z balonom,« je opozoril avtorja Janez Šumrada.
2. Arhiv SR Slovenije, Graščinski arhiv XXV, šk. 64, Zoisova korespondenca.
3. Imenik meščanov stolnega mesta Ljubljana od leta 1786 do 1899, Ljubljana 1899, str. 35, št. 834.
4. *Laibacher Zeitung*, 28. aprila 1855, str. 422.
5. J. Tavzes, Slovenski preporod pod Francozi, Ljubljana 1929, str. 444.
6. *Laibacher Wochenblatt*, 14. decembra 1814, ponatis v *Laibacher Tagblattu* 30. avgusta 1879.
7. S. Sitar, Letalstvo in Slovenci I, Ljubljana 1985, str. 29–33.
8. Ista knjiga kot v opombi 7, str. 41–44.
9. Kot v opombi 7, str. 44–46.
10. Po pripovedovanju Oistrovega sina Edvarda.
11. S. Sitar, Rusjanov poskus letalske industrije, Zbornik za zgodovino naravoslovja in tehnike 9, Ljubljana 1987.
12. Kot opomba 7, glej Časovni pregled.
13. Zarja, 7. junija 1911.
14. *Edinost*, *Jutro*, Slovenski narod itn., september–oktober 1911.
15. *Laibacher Zeitung*, 11. oktobra 1911.
16. *Jutro*, 26. septembra 1911.
17. Kot opomba 7, str. 228–235.
18. Teza iz avtorjeve disertacije v pripravi *Zgodovina slovenskega letalstva v pionirskem obdobju*.
19. Z. Šmolčas, Pukopnici českého letectví, Hradec Králové 1984; Slovenec, 25. in 27. januarja 1913.
20. H. Löu, Österreichische Pioniere der Luftfahrt, Dunaj 1953; Slovenec, 24. in 26. avgusta 1913.
21. Slovenec, 28., 29. in 30. oktobra 1913; *Marburger Zeitung*, 28. oktobra 1913.

PODRUŽNICE DRUŽBE SV. CIRILA IN METODA NA GORENJSKEM DO 1918

ANDREJ VOVKO

Z delovanjem slovenske narodnoobrambne organizacije Družbe sv. Cirila in Metoda (CMD) smo se vsaj v osnovnih potezah seznanili v prispevku o njenih podružnicah v Združenih državah Amerike. Le-te zaradi Družbinih pravil formalno niso mogle biti vključene v njeno organizacijo v habsburški državi in njihovo delovanje ima zato nekatere samo zanje značilne poteze.¹

Tokrat bo naše zanimanje posvečeno podružnicam CMD na Gorenjskem. Omenjene podružnice so bile v okviru podružnic na Kranjskem, ki so sestavljale najštevilnejšo skupino podružnic Družbe. Vodstvo CMD se je zelo zavedalo pomena dobro razvejene

mreže delavnih in iznajdljivih podružnic in jih je upravičeno primerjalo s koreninami, iz katerih črpa slovenska lipa svoje življenjske sokove.² Namen podružnic ni bil zgolj zbiranje denarnih sredstev za financiranje sistema Družbinih otroških vrtcev in šol ter podpor najrazličnejše vrste, pač pa tudi njihovo narodnoprrebudno in kulturno delovanje, zlasti v okoljih, kjer pred nastankom podružnic CMD ni bilo podobnih slovenskih društev.

Delovanje podružnic CMD v posameznih krajih, prikaz števila in sestave njihovih članov ter sestava njihovih odborov za obdobje 1885–1918 nedvomno prinaša mnoge dragocene podatke tako za splošno