

1.01
Prejeto 3. 1. 2014

UDK: 358.116 (497.4Maribor)"1914/1918"

Matjaž Ravbar*

Letalce so izdale »bele roke in laške lire«: protiletalska obramba v Mariboru v času prve svetovne vojne

IZVLEČEK

Autor prispevka obravnava razvoj protiletalske obrambe v Avstro – Ogrski. Razvoj letalskega bojevanja je zahteval tudi učinkovito obrambo, ki se je sprva organizirala na fronti, kasneje pa tudi v zaledju. Protiletalska obramba je zajemala protiletalsko topništvo, sistem opazovalnic in s tem povezano sporočanje nevarnosti, ter tudi navodila za alarmiranje, kamufliranje in ravnanje civilistov v zaledju v primeru letalskega napada. Maribor je bil v času prve svetovne vojne med pomembnejšimi vojaškimi mesti v zaledju. Zato je bilo za vojaške oblasti izjemno pomembno vzpostaviti delujočo protiletalsko obrambo v mestu. Prispevek odstira neznano zgodovino mesta Maribor, bližnje in daljne okolice, ki je bila pomembna za protiletalsko obrambo monarhije na soškem delu jugozahodne fronte. Najbolj zanimiv dogodek v zvezi z obrambo v Mariboru je zagotovo italijanski Caproni, ki je oktobra 1917 vznemiril lokalno prebivalstvo. Protiletalska obramba pa je oktobra 1918, podobno kakor monarhija, razpadla.

Ključne besede: prva svetovna vojna, soška fronta, zaledje, protiletalska obramba, Maribor

ABSTRACT

*FLIERS WERE GIVEN AWAY BY »WHITE HANDS AND ITALIAN LIRE«:
ANTI-AIRCRAFT DEFENCE IN MARIBOR DURING WORLD WAR I*

The author of the following contribution focuses on the development of anti-aircraft defence in Austro-Hungary. The development of aerial combat also called for efficient defence, initially organised at the front and later also in the rear. Anti-aircraft defence included anti-aircraft artillery, a system of observation posts, and the related communication of threats as well as instructions for alerting, camouflaging and civilian activities in the rear in case of aerial attack. During World War I Maribor was among the more important military cities in the rear. Therefore it was a priority for the military authorities to establish an operational anti-aircraft defence in the city. The following contribution reveals the unknown history of the city of Maribor and its immediate and more distant surroundings, relevant for the anti-aircraft defence of the Monarchy at the Soča part

* mag., kustos, Center vojaških šol / Vojaški muzej slovenske vojske, Engelsova ul. 15, SI-2111 Maribor; matjaz.ravbar@mors.si

of the South-western Front. The most interesting event related to the defence of Maribor is surely the Italian Caproni aircraft, which distressed the local population in October 1917. Just like the Monarchy itself, the anti-aircraft defence fell apart in October 1918.

Keywords: World War I, Soča Front, the rear, anti-aircraft defence, Maribor

Vojna v zraku

Protiletalska obramba, ki je bila posledica uporabe vojaškega letalstva, je bila v prvi svetovni vojni novost, s katero so se srečale vse vojskujoče se strani. Tako so protiletalsko obrambo vzpostavili v vseh večjih mestih od Londona, Pariza do Dunaja, Ljubljane in Maribora.

Uporaba vojaškega letalstva je s prvo svetovno vojno prešla v funkcionalno uporabo. Sprva se je razvila opazovalna naloga letalstva, kjer sta pilot in opazovalec svoje nadrejene zalagala z informacijami. Letalsko opazovanje je s tem učinkovito prevzelo naloge, ki so jih do takrat opravljale konjeniške enote. Posledično se je razvilo lovsko in bombniško letalstvo. Vse tri zvrsti vojaškega letalstva so se sočasno vse bolj razvijale in se z vse bolj dovršenimi tehničnimi rešitvami tudi vse bolj specializirale. Lovska letala so postajala vse lažja, z močnejšim motorjem in natančnejšimi ter lažjimi strojnici, ki so z veliko kadenco laže zadela nasprotnikovo letalo ter obranila zračni prostor. Bombniška letala pa so postajala vse večja, močnejša in zmogljivejša, da so imela dovolj velik domet in zmožnost prenesti smrtonosni tovor nad nasprotnika.¹ Koncepti bombniškega letalstva so bili glede na cilje taktični in strateški.² Vse vpletene strani so uporabljale strateško bombardiranje predvsem za zastraševanje civilnega prebivalstva. Seveda je bilo to odvisno od tehničnih sposobnosti letal in izvedbe letalcev v posameznih letalskih enotah. Sorazmerno z vse večjo uporabo letal je protiletalska obramba postajala vse kompleksnejša in je obsegala organiziranost protiletalskih topov, sistem letalskih opazovalnic na fronti in v zaledju, letalske opazovalnice v mestih, nastanitev lovskih enot v bližino strateških mest in tudi obveščanje civilnega prebivalstva.

¹ Italijansko Vrhovno poveljstvo se je zavedalo pomena svojih bombnikov Capronijev (v tem obdobju izjemno naprednih in zmogljivih letal). Enote, opremljene z njimi, so postavili neposredno pod svoje poveljstvo. V obdobju vojne so razvili več kot 10 različic trimotornega bombnika. Več o Capronijevih tehničnih podatkih Paolo Miana: *I Bombardieri Caproni nella Grande Guerra*. Varese 2007, str. 63 in 78.

² Načini odmetavanja bomb, velikost bomb, natančnost zadetkov ter izgub ob teh akcijah predstavljajo učinkovitost strateškega bombardiranja pod vprašaj, učinkovitost tega bombardiranja je bilo realno zelo težko oceniti. Vsekakor je bil psihološki učinek strateškega bombardiranja večji od materialne škode. Na drugi strani je bilo taktično bombardiranje bolj uspešno in učinke je bilo lažje oceniti. – Matjaž Ravbar: *Avstro – ogrsko letalstvo na soški fronti 1915–1917: cesarska in kraljeva letališka infrastruktura v zaledju soške fronte* : magistrsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, 2011 (dalje Ravbar, *Avstro – ogrsko letalstvo na soški fronti*), str. 41–43.

V času prve svetovne vojne se je v nevarnosti znašlo tudi zaledje soške fronte. Tako je italijansko letalstvo neprestano bombardiralo Trst, Pulj, Gorico, Reko, občasno Ljubljano, Idrijo, Koroško Belo, v zadnjem letu vojne pa so opravili tudi polete nad Zagrebom, Mariborom ter Dunajem.

Maribor v vojni

Vojaška pomembnost Maribora se je povečala z italijanskim vstopom v vojno. Že 23. maja sta cesar Franc Jožef in general Conrad von Hötzendorf ustanovila poveljstvo jugozahodne fronte, na čelo pa postavila generalpolkovnika, nadvojvodo Evgena, ki je bil dotlej poveljnik balkanske fronte. Nadvojvoda Evgen je svoj štab z generalom Alfredom Kraussom 27. maja iz Petrovaradina preselil v Maribor. Jugozahodna fronta se je raztezala od prelaza Stelvio do izliva reke Avše (Aussa) v Jadransko morje. Fronta je bila dolga 600 km in je bila v grobem razdeljena na tirolski, karnijski in soški del. V sklopu jugozahodne fronte je delovala tudi 5. armada pod poveljstvom generala Svetozarja Borojevića.³ Poleg poveljstva celotne JZ fronte se je v Mariboru trlo vojaštva, saj so bile v mestu kadetnica, domobranska, konjeniška in topniška vojašnica, živilsko skladišče in vojaška bolnišnica. V teh objektih so delovali 47. pešpolk, 26. domobranski polk, 5. dragonski polk in 3. polk poljskih havbic.⁴ Poleg omenjenega vojaštva se je v juniju 1915 na Teznem nastanil tudi Fliegeretappenpark št. 1 – letalsko zaledno skladišče št. 1 (Flep 1). Flep 1 je frontne enote, ki so spadale pod 5. in 10. armado, zalagal z rezervnimi deli, gorivom, strelivom ter izvajal popravila letal, motorjev in ostale opreme.⁵ Skratka, Maribor je bil med leti 1915 in 1917 vojaško izredno pomembno in strateško mesto ter s tem tudi potencialen cilj italijanskih letal.

Izgradnja protiletalske obrambe

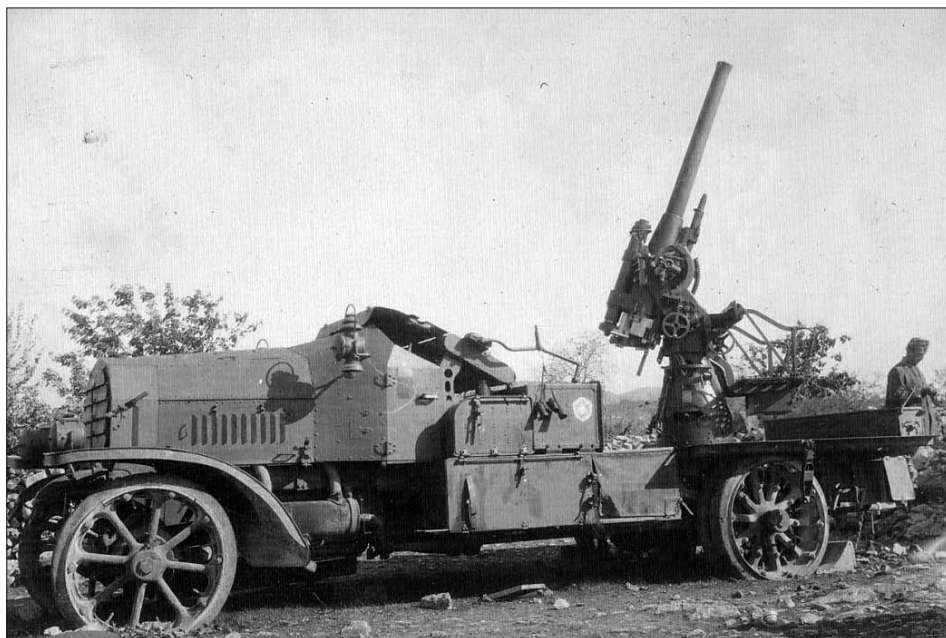
Kot odgovor na nevarnost iz zraka se je v okviru avstroogrškega letalstva začel organizirati sistem protiletalske obrambe, pri tem pa je šlo v veliki meri za improvizacijo. V letu 1914 so bile sprva ogrožene enote na fronti. Vojne delavnice so začele izdelovati lesene lafete za 8 cm poljske topove M. 14. S temi podstavki so bili topovi zasidrani v zemljo, s cevjo pa uperjeni v nebo. Učinek baterij »protiletalskih« topov ni bil velik, saj je bilo veliko organizacijskih ter tehničnih težav. Organizacijsko so bili protiletalski topovi dodani kot 5. ali 6. enota k topniškemu polku. Tehnične težave so bile predvsem posledica dejstva, da topovi niso bili namenjeni streljanju na letala, poleg tega je izstrelek imel nizko hitrost ter omejeni doseg. V letu 1915 so izpopolnili

³ Österreich – Ungarns Letzter Krieg, 7 zvezkov. Wien 1931–1938, zv. 2, priloga 2; Manfred Rauchensteiner: Der Tod des Doppeladlers: Österreich – Ungarn und der Erste Weltkrieg. Graz 1997, str. 244, 246; Ravbar, Avstro – ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 73.

⁴ Tomaž Kladnik: Vojaštvo in Maribor v času 1. svetovne vojne in tik po njej. V: Studia Historica Slovenica, 2009, št. 2–3, str. 318.

⁵ Več o tem Ravbar, Avstro – ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 115–116 in 202–209.

topove s tem, da so jih postavili na betonske podstavke in jih označili M. 14/R. Kasneje so izdelovali tudi vrtljive lafete. Sočasno so združili lafeto gorskega topa M. 8 in cev 8 cm poljskega topa M. 5 in novi model poimenovali kot 8 cm M. 5 protiletalski top. S tem modelom je avstroogrška vojska dobila prvi res uporaben protiletalski top. Do spomladi 1916 je bilo v okviru avstroogrške vojske ustanovljenih že 33 protiletalskih enot s skupaj 180 topovi.⁶ V letu 1917 so iz Nemčije kupili tudi vozila z 8 cm protiletalskim topom, sistem Ehrhardt. Premičnost in hitra kadenca pa sta postavljali orožje med boljše v prvi svetovni vojni.⁷ Do konca leta 1918 je bilo v arzenalu že več kot 800 topov, s katerimi so varovali tudi pomembna industrijska središča in vojaška skladišča v zaledju.⁸



8 cm protiletalski top sistema Ehrhardt, postavljen v zaledju soške fronte.

Vir: Pokrajinski arhiv Nova Gorica, fototeka 203-1, slika 38

A postavitvev protiletalskih topov na fronti ni bila dovolj za preprečitev letalskih napadov. Avstroogrške oblasti so v novembru 1915 sprva izdale navodila za protiletalsko obrambo za frontne enote. Ker je bil tekst brez navedbe mesta in letnice in zgolj opremljen s c. in k. pečatom, je bil po vsej verjetnosti kopiran iz nemškega

⁶ Erwin Pitsch: Italiens Griff über die Alpen: die Fliegerangriffe auf Wien and Tirol im 1. Weltkrieg. Wien 1995 (dalje Pitsch, Italiens Griff über die Alpen), str. 24 – 27.

⁷ Ernst Peter: Die k.u.k. Luftschißer – und Fliegertruppe Österreich – Ungarns 1794–1919. Stuttgart 1981 (dalje Peter, Die k.u.k. Luftschißer – und Fliegertruppe Österreich – Ungarns), str. 191.

⁸ Pitsch, Italiens Griff über die Alpen, str. 24 – 27 in 95.

primera.⁹ Navodila so bila prva v seriji, ki so začele urejati celostno protiletalsko obrambo:

- obrambo zračnega prostora z lovskimi letali in protiletalskimi topovi;
- pasivno obrambo, ki pomeni postavitve »protibombne« kritine, razpršitev objektov po prostoru, maskiranje in zakrivanje z barvanjem ali rastlinjem;
- izdatno obveščanje o nasprotnikovih letalskih akcijah.¹⁰

Ti ukrepi pa niso veljali zgolj za frontne, temveč tudi za zaledne enote, saj navodil za zalednih enot ni bilo. Protiletalska obramba se je s tem in po potrebi širila tudi na zaledje. K temu pa je treba dodati, da je bilo delovanje lovskih letalskih enot vedno v popolni domeni c. in k. letalskih sil (Luftfahrtruppen). V nasprotju z ostalimi segmenti protiletalske obrambe, kjer so morala sodelovati tudi vojaška poveljstva oziroma zaledne »civilne« instance.

Stotnik Alexander Löhr je bil v c. in k. letalskih silah zadolžen za oblikovanje konkretnjših protiletalskih ukrepov. Marca 1916, po prvih italijanskih letalskih napadih



Predelana Schwarzlose 7/12 strojnica, predelana za protiletalsko delovanje.

Vir: Pitsch, slika 7

⁹ Reinhard Karl Boromäus Desoye: Die k.u.k. Luftfahrtruppe: die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch – ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918. Wien 1999 (dalje Desoye, Die k.u.k. Luftfahrtruppe), str. 168.

¹⁰ Kasneje so uvedli tudi navodila za primere letalskih napadov v zaledju. – Pitsch, Italiens griff über die Alpen, str. 33–34.

na Ljubljano, so vpeljali prve ukrepe, ki so obsegali alarmiranje, letalsko sporočanje, opozarjanje civilnega prebivalstva itd.¹¹

Julija 1916 je Vrhovno poveljstvo in Vojno ministrstvo ukazalo zgraditi sistem opazovalne linije, s čimer bi približujoča letala pravočasno opazili in obvestili njihov položaj. Ukaz je obsegal tudi vzpostavitev in razporeditev lovskih enot na primerna mesta v zaledju ter vzpostavitev vodov protiletalskega topništva ob večjih vojaških in gospodarskih objektih ter skladiščih. Za personalno in materialno popolnitev teh enot so bile zadolžene c. in k. letalske sile oziroma nadomestne letalske enote (Fliegersersatzkompagnien) in letalski arzenal (Fliegerarsenal). Zaradi pomanjkanja izkušenj so se avstroogrske oblasti naslonile na nemški princip protiletalske obrambe. Nemške oblasti so bile s tovrstnim problemom že soočene v večji meri in naredile so že korake za preprečitev povečanja škode.¹² Julija je bil vzpostavljen opazovalni sistem dvojne linije, ki se je raztezal od istrskih vrhov do Alp. Sistem se je gradil skozi celotno leto 1916. Sprva so vzpostavili sistem opazovalnic na liniji Spittal – Šentjakob v Rožu – Žihpolje – Borovlje – Radlje ob Dravi ter Kranj – Poljane – Vrhnika – Pivka – Ilirska Bistrica. Zaradi pomanjkanja osebja in neugodnega terena pa lokacija v Poljanah ni operativno delovala.¹³ Ob koncu leta so c. in k. letalske sile ta sistem še izpopolnile in ustanovljene so bile letalske opazovalnice (Flugwache), ki so pošiljale podatke do letalskih opazovalnih postaj (Flugnachrichtenstelle) in te naprej do letalskih opazovalnih central (Flugnachrichtenzentrale). Prva linija letalskih opazovalnic je potekala v alpskem sredogorju v zaledju soške fronte. Letalska opazovalna postaja je bila nastanjena v Škofji Loki. Druga linija pa na liniji Neumarkt – Črešnjevce (pri Vojniku) z dvema postajama v Judenburgu in Mariboru. Centrala za obe liniji pa je bila v Brucku na Muri.¹⁴ Ritmojster Hutter, poveljnik vojaškega poveljstva v Gradcu, je bil prav tako poveljnik letalske opazovalne centrale. Tako je bila centrala podrejena vojaškemu poveljstvu v Gradcu, vendar je bila v strokovno tehničnem pogledu podrejena poveljstvu c. in k. letalskih sil. V primeru letalskega napada na zaledje se je informacija širila preko te mreže in za obrambo so bila aktivirane nadomestne letalske enote v Thalerhofu, Dunajskem Novem mestu, Fischamendu, Parndorfu, Aspernu, Strasshofu.¹⁵

C. in k. letalske sile so načrtovale tudi vzpostavitev protiletalskih strojničnih oddelkov, ki bi varovali mesta, a v letu 1916 še ni prišlo do oblikovanj le-teh. Tako je bila protiletalska obramba v letu 1916 omejena zgolj na pravočasno alarmiranje in obveščanje večjih mest v zaledju. Delovanje tega segmenta obrambe pa je bilo zaradi novosti tudi oteženo, saj ni bilo izdelanih zakonskih podlag in s tem je bilo pove-

¹¹ Prav tam, str. 37.

¹² Prav tam, str. 35 – 36; Desoye, Die k.u.k. Luftfahrtruppe, str. 168.

¹³ Pitsch, Italiens Griff über die Alpen, str. 42.

¹⁴ Prav tam, str. 154; Wilhelm Möller: Der Heimatluftschutz Österreich – Ungarns im Weltkrieg, V: Militärwissenschaftliche und technische Mitteilungen, zv. 7–10, 1928 (dalje Möller, Der Heimatluftschutz Österreich – Ungarns im Weltkrieg), str. 667. Liniji sta bili vzpostavljeni po nemškem vzoru.

¹⁵ Pitsch, Italiens Griff über die Alpen, str. 38.

zано tudi financiranje. Vojno ministrstvo je del stroškov hotelo prenesti na lokalno skupnost oziroma na mestne proračune, čemur pa so se, razumljivo, lokalne oblasti upirale.¹⁶

S 1. januarjem 1917 je Vojno ministrstvo ustanovilo Poveljstvo protiletalske obrambe v zaledju s sedežem na Dunaju, ki je prevzelo vodenje in koordiniranje ukrepov za protiletalsko obrambo. Tako je avstroogrška obramba stopala v korak s časom, saj so tudi druge udeleženske vojne ob vse večji nevarnosti letalskih napadov na zaledje poenotile vodenje in dale velik poudarek organiziranju in pomenu protiletalske obrambe. Poveljstvo je delovalo s petimi območnimi poveljstvi, ki so v primeru letalskega napada aktivirala zaledne letalske enote. Vzpostavljene so bile tudi tri letalsko opazovalne centrale, štirinajst letalsko opazovalnih postaj in več kot sto letalskih opazovalnic.¹⁷

V letu 1917 se je mreža razširila tudi proti severu na vrhove Mallnitz, Tamweg, Frauenalpe, Payerhöhe, Weisberg. Proti jugu je bila ustanovljena letalsko glavna opazovalnica v Puščavi pred Lovrencem na Pohorju (Flughauptwache) z opazovalnicami na vrhovih ob Dravi: Kasparstein, Jankovec, Kapunar, Seršen, pri Šmartnem na Pohorju. V Mariboru pa je bila ustanovljena letalska opazovalna postaja, kamor so prihajale informacije iz glavne opazovalnice pri Puščavi in iz opazovalnic pri Črešnjevcu (pri Vojniku), na Würzbergu pri Lučanah, Plaškega vrha in Meljskega hriba.¹⁸

Zatem so ustanovili tudi letalsko opazovalno postajo v Celju z opazovalnicami pri Breznu, Vojniku, nad Liscami, Tolstem vrhu in Strmcu (pri Podkrajju). Vse te opazovalnice so bile med seboj telefonsko neposredno povezane. Poleg omenjenih sta pod postajo v Celju spadali še opazovalnici na Trški gori in Gorjancih, ki sta bili v stikih s postajo v Celju preko civilne telegrafske povezave Novo mesto – Ljubljana – Celje. Ob pripravah na dvanajsto soško bitko je opazovanje in povezavo z opazovalnicama na Trški gori in na Gorjancih prevzelo nemško vrhovno poveljstvo.

V letu 1917 se je mreža protiletalskih opazovalnic širila in krepila z »usposobljenim« kadrom. Poglavitni problem je predstavljal prav minimalno usposobljen kader, saj v monarhiji ni bilo organiziranega šolanja za opazovalce, telegrafiste in poveljnike opazovalnic.¹⁹ Za usposabljanje in izobraževanje lastnega kadra so avstroogrške oblasti verjetno vzele nemške primere.²⁰ V juniju 1917 so bili sicer izdani ukazi in

¹⁶ Težave so nastale že v banalnih primerih, kot je npr.: prepričati pristojne organe, da se v primeru letalskega napada ustavi ves telefonski promet in se ta podredi zgolj hitremu prenosu informacije o nevarnosti. Prav tako je bilo težko prepričati organe, da je letalski napad, vojno dejanje in vojni akt in tako posledice (tudi v zaledju) spadajo pod vojno in ne pod civilno pravo. Posamezna mesta so finančno vzpostavitev protiletalske obrambe prelagala na Vojno ministrstvo, npr.: Ljubljana pa jo je popolnoma zavračala. – Pitsch, Italiens Griff über die Alpen, str. 39; Möller, Der Heimatluftschutz Österreich – Ungarns im Weltkrieg, str. 668.

¹⁷ Desoye, Die k.u.k. Luftfahrtruppe, priloga 30.2, 2.2.4., str. 282.

¹⁸ Število moštva je bilo po formaciji naslednje: na opazovalnicah 1 podčastnik in 6 vojakov; na letalskih postajah in glavni opazovalnici 1 častnik, 2 podčastnika in 7 vojakov. – Pitsch, Italiens Griff über die Alpen, str. 155–156.

¹⁹ Desoye, Die k.u.k. Luftfahrtruppe, str. 169.

²⁰ C. in k. letalstvo je v Nemčiji šolalo že svoje pilote in letalce, prav gotovo pa tudi častnike za

navodila za častnike, ki so delovali v sistemu protiletalske obrambe. A postavlja se vprašanje, v kakšni meri so izpolnjevali ta merila in navodila.²¹ Jeseni je bil v Gradcu za te častnike organiziran tečaj protiletalske obrambe, ki je bil sestavljen iz teoretičnih predavanj in ogleda letal na letališču Thalerhof, ki so bila namenjena obrambi. S takimi tečaji se je nivo usposobljenosti častnikov dvignil in s tem tudi učinkovitost delovanja protiletalske obrambe.²²

K protiletalski obrambi so spadala tudi pravila o preletih letal, da ne bi prišlo do nesporazumov in zamenjav za nasprotnikova letala. Na podlagi navodil je bil brez vnaprejšnjega telefonskega ali telegrafskega sporočila na Vojno poveljstvo v Gradcu, prepovedan vsak let zahodno od linije Semmering – Hartberg – Fürstenfeld. Povsem zaprt pa je bil prostor v dolini reke Murice in zgornje Mure, do Brucka na Muri ter tudi območja mesta Gradec in Maribor.²³

Reorganizacija protiletalske obrambe se je izvajala skladno z reorganizacijo celotnega letalstva. 8. julija 1917 je bil nadvojvoda Jožef Ferdinand imenovan za generalnega inšpektorja letalskih oboroženih sil (Generalinspektor der k.u.k. Luftstreitkräfte). Generalni inšpektor Jožef Ferdinand je bil neposredno podrejen Vrhovnemu poveljstvu. Z ustanovitvijo generalnega inšpektorata je letalstvo v monarhiji dobilo priznanje za pomembnost kot posebna vrsta vojske. Inšpektor je prevzel vodenje vseh letalskih enot v monarhiji (kopenskega kakor tudi mornariškega letalstva ter tudi protiletalske obrambe).²⁴ S premikom fronte na Piavo se je sistem letalskih opazovalnic moral »prebazirati« oziroma prestaviti na furlansko nižino. V prvi polovici leta 1918 pa se je okrepila zaščita osrednjega območja okoli Dunaja ter tudi območja Tirolske.²⁵

Vodstvo c. in k. vojske se je zavedlo pomena delovanja protiletalske obrambe in letalskih opazovalnic ob uspešnih italijanskih letalskih napadih na Innsbruck (20. februarja 1918) in na Dunaj (9. avgust 1918). Posledično je bil narejen načrt za izgradnjo dodatnih 800 adaptiranih protiletalskih topov, nakup še boljših daljnogledov in v septembru 1918 tudi načrt za izgradnjo sistema letalskih opazovalnic na

protiletalsko obrambo. – Gerald Penz: Pilotenausbildung der k.u.k. Armee in Deutschland. V: ÖFH Nachrichten, 1/11, str. 4–12.

²¹ Vojaško poveljstvo je imenovalo poveljujoče častnike za protiletalsko obrambo (Luftfahrzeugaabwehr leitende Offizier) za štajerska mesta, med njimi tudi Maribor, Celje in Ptuj. Navodila so zahtevala, da je častnik zelo dobro poznal območje, vedno je moral biti prisoten na postaji in v primeru alarma tudi biti na razpolago. Neprestano je moral vzdrževati protipožarno varnost in skrbeti za plinske maske v primerih zažigalnih in plinskih bomb. V primeru letalskega napada je po potrebi razširil območje delovanja, s pomočjo sosednjih postaj. Častnik pa je moral sodelovati tudi z lokalnimi gasilci in reševalci. – Pokrajinski arhiv Maribor (PAM), fond Mestna občina Maribor (MOM), fasc. 136.3, Lfa.Dienst, stationsweise Vorsorgen, Präs Nr. 13173, 10. 6. 1917.

²² PAM, MOM, fasc. 136.3, Program, 6. 10. 1917.

²³ PAM, MOM, fasc. 136.3, Eigene Überlandflüge, Präs. No. 25431/GO, 12. 10. 1917.

²⁴ Peter, Die k.u.k. Luftschiffer – und Fliegertruppe Österreich – Ungarns, str. 227; Desoye, Die k.u.k. Luftfahrtruppe, str. 108.

²⁵ Pitsch, Italiens Griff über die Alpen, str. 173–178. O tem priča tudi Venčeslav Vrtovec, v: Gustav Ajdič: Venčeslav Vrtovec – letalski opazovalec v prvi svetovni vojni. V: Krila, februar 1982, str. 25.

Hrvaškem, Slavoniji in Banatu.²⁶ Ob razpadu monarhije je seveda razpadla tudi protiletalska obramba na fronti in tudi v zaledju (na območjih novo razglašeni držav). Celotna protiletalska obramba je bila v monarhiji velikopotezna improvizacija²⁷, ki je trpela predvsem pomanjkanje vseh sredstev, kar se je seveda kazalo tudi pri izvedbah alarmiranja oz. pri neuspehu zaustavitve italijanskih letal.²⁸



Upodobitev italijanskega Capronija nad Alpami. Vir: Pitsch

Protiletalska obramba v Mariboru

Na območju Maribora je glavnino protiletalske obrambe predstavljala mreža letalskih opazovalnic, ki je omenjena že v zgornjih vrsticah. A ta sistem je predstavljal le del protiletalske obrambe. Potrebna so bila tudi navodila za civiliste v primeru nasprotnikovega letalskega napada.

Tako je Vojno ministrstvo oz. oddelek 5/L, ki se je ukvarjal z letalstvom²⁹, podal

²⁶ Desoye, Die k.u.k. Luftfahrtruppe, str. 171.

²⁷ Protiletalska obramba je bila novost in ob vzpostavljanju ni bilo vzorcev – zato improvizacija.

²⁸ Möller, Der Heimatluftschutz Österreich – Ungarns im Weltkriege, str. 674.

²⁹ Ravbar, Avstro – ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 116.

prva navodila na Notranje ministrstvo in posledično tudi za mesto Maribor. Navodila so bila izdelana v letu 1916 in v Mariboru so jih dobili konec novembra istega leta.³⁰ Navodila so se v naslednjih mesecih dopolnjevala. Pomembna spoznanja teh navodil so bila naslednja: zaledje ni bilo varno pred letalskimi napadi; nemogoče je bilo braniti celotno ozemlje in posledično je bilo treba otežiti nasprotnikovo delovanje in ublažiti posledice bombardiranj predvsem na gospodarskih objektih in prometnih povezavah; za zmanjšanje telesnih poškodb se je moralo civilno prebivalstvo umakniti iz višjih nadstropij in se zateči v zavetje; prav tako se je moralo odmakniti od oken ter se izogibati električni in plinski napeljavi; zbiranje iz radovednosti je bilo prepovedano, prav tako kričanje in povzročanje panike. Promet se je moral ustaviti in gasilskim in reševalnim vozilom je moral biti omogočen prehod. Navodila so odredila tudi zatemnitev poslopij ob nočnih napadih. Prepovedano je bilo tudi fotografiranje uničenih objektov. Začetek in konec nevarnosti sta se oznanjala s sireno. Ostankov eksploziviranih in neeksploziviranih bomb se civilisti niso smeli dotikati in lokacijo letal naznaniti vojnim oblastem. Za prekoračitve teh navodil je bila zagrožena kazen od 3 do vključno 200 kron ali celo zaporna kazen od 6 ur do 14 dni. Ti ukrepi so veljali za vojno območje in za Cislajtanijo, južno od Donave in za zahodni del Hrvaške. Poleg osnovnih navodil je bil tudi kratek opis italijanskih letal, oziroma, kako jih prebivalci lahko spoznajo: glavne značilnosti so bile italijanska rdeče-belo-zelena oznaka (zastava) ter tudi savojski kraljevi grb.³¹ Javnost, ki so ji bili taki ukrepi novost, je bila s tem seznanjena preko plakatov – oznanil, ki so bila samo v nemškem jeziku, ter preko časopisa Marburger Zeitung.³² Poleg omenjenega je mariborski mestni svet imel na voljo nemške letake oziroma slike, ki so bile namenjene opozarjanju civilnega prebivalstva. Plakati so imeli viden napis »Kako ravnati ob letalskem napadu«. Bili so približno 70 cm veliki in 40 cm široki, na njih je bilo na zgornji in spodnji vrstici po pet upodobitev. Ni pa natančnih podatkov, ali je mestni svet te plakate uporabil.³³

Glede na dejstvo, da Maribor ni doživel letalskih napadov, je bilo največ težav pri uveljavljanju ukrepov o zatemnitvi ulic in objektov. Mestni svet je ukazal tudi omeji-

³⁰ Navodila so bila v Mariboru uveljavljena na podlagi določil 7. člena cesarjevega ukaza z 20. 4. 1854, št. 96 o varovanju vojaških in javnih interesov in s sporazumom s c. in k. vojaško oblastjo v Mariboru.

³¹ Navodila so do maja 1917 dopolnili in izpopolnili v drugi točki in v sistemu alarmiranja (dotikanje bomb in alarmiranje so razglašali tudi gasilci). – PAM, MOM, fasc. 136.3, Schutzmassnahme gegen Fliegerangriffe, Nr. 3936/I. res., 29. 11. 1917; PAM, MOM, fasc. 136.3, Abwehr von Fliegern, Zl. 295 PräS, 27. 12. 1916.

³² PAM, MOM, fasc. 136.2, Abwehr von Fliegern, Res. No. 60, 10. 1. 1917. Mestni svet je navodila v primeru letalskih napadov datiral z 27. 12. 1916, 15. 1. 1917, 20. 4. 1917 in 7. 5. 1917. V časniku pa so notice o ukrepih in navodilih objavili 28. 12. 1916 in 18. 1. 1917. Celotno besedilo pa je bilo objavljeno 30. 12. 1916 in 12. 5. 1917. Gl. Marburger Zeitung za omenjene datume.

³³ Besedilo ob upodobitvah se je glasilo 1. Stran od okna, radovednost pomeni smrt! 2. Nikoli ne stati sredi ceste! 3. Ne (stati) za hišnimi vrati! 4. Panika je slabša od letalskega napada! 5. Ne se zadrževati sredi sobe! 6. Samo posamezno za stebre! 7. Vselej poiskati zavetje! 8. Po možnosti (stati) za močnim stebrom! 9. Ponoči ne skrbeti za letalski napad! 10. Po pravilnem obnašanju! – PAM, MOM, fasc. 136.3, Anschauungsbilder für das Verhalten der Bevölkerung bei Fliegerangriffen, 9915/M.I., nedatiran dokument.

tev javne razsvetljave.³⁴ Maja 1918 pa so ukazali zatemnitev območja pri hidroelektrarni Fala, ki je predstavljala vrhunec takratne elektroindustrije in je bila strateško pomembna točka in s tem potencialni cilj nasprotnikovega letalskega napada.³⁵

V okolici Maribora se je v začetku leta 1917 vzpostavila mreža opazovalnic, poleg tega pa še komunikacijska mreža v mestu, ki je prenašala informacije. Ob možnem letalskem napadu bi bil telegrafski urad v Mariboru v stiku z zalednim poveljstvom v Mariboru, ki bi nato komuniciral z mestnim svetom po telefonski številki 100. Mestni svet bi nato moral obvestiti svoje čuvarje v stolnici, gasilce in reševalce. Hkrati bi se informacija širila preko železničarske infrastrukture in zalednega poveljstva do enote 47. pešpolka pri koroški železniški postaji in do enote 26. domobranskega pešpolka pri železniškem mostu in na Teznem (na južnem delu železniške postaje).³⁶ Da bi se informacija o letalski nevarnosti hitro razširila tudi med prebivalstvom mesta, so morali angažirati vse razpoložljive sirene. Gasilski alarm³⁷ je bil po funkciji razpoložljiv skozi cel dan in vse dni. Spomladi 1917 so alarmiranje preko stolničnega zvona ob nedeljah in praznikih ukinili, saj so se oblasti bale, da bi prebivalci zamenjali slavnostno zvonjenje z alarmom ter bi jih napad presenetil.³⁸ Tako so v primerih letalskega napada vzpostavili stražo na dvorišču topniške vojašnice, ki je ob letalski nevarnosti iz topa izstrelila tri hitre strele.³⁹ A to bi pomenilo premalo za opozarjanje v primeru letalskega napada, zato je v ta namen mestna oblast zadolžila tovarnarje, ti so morali v namen obrambe »posoditi« sirene. Tovarna parnih mlinov Ludwig Franz & Söhne je svojo parno sireno dala na voljo v času, ko je tovarna obratovala, tj. med 7.30 in 19.30. Usnjarska tovarna Wilhelma Freunda je svojo parno sireno ponudila prav tako v istem času. Usnjarska tovarna Hermanna Berga je svojo trobljo ponudila v času med 7.00 in 18.00. Medtem pa so delavnice Južne železnice svojo alarmno napravo ponudile v času med 6.00 in 19.30.⁴⁰ Mesto in vojaške oblasti so z dodatnimi sirenami pridobile na zmožnostih opozarjanja civilnega prebivalstva ob letalskih napadih.⁴¹

Italijansko letalstvo je poleti 1918 povečalo dejavnosti v notranjosti monarhije in posledično je avstroogrska oblast okrepila protiletalsko obrambo in izdala nekaj dodatkov in navodil. V Mariboru so tako na pomembnejših točkah postavili tudi

³⁴ PAM, MOM, fasc. 136.3, Einschränkung der Beleuchtung bei fdl. Fliegerangriffen, Res. No. 628, 7. 4. 1917.

³⁵ PAM, MOM, fasc. 136.3, Verhalten bei Feindlichen Fliegerangriffen, Präs Z. 55res/79, 5. 6. 1918. Hidroelektrarno so začeli graditi leta 1913 in jo v začetku maja 1918 poizkusno zagnali. Gl. Sašo Radavanovič, Marjan Šmon: Fala : 90 let. Maribor 2008, str. 25–36.

³⁶ PAM, MOM, fasc. 136.3, Verständigung bei Fliegeralarm, 2. 2. 1917.

³⁷ Hitro pritrkavanje zvona v stolnici.

³⁸ PAM, MOM, fasc. 136.3, Glockenzeichen ungeeignet für Fliegeralarm, Res. No. 444, 12. 3. 1917.

³⁹ PAM, MOM, fasc. 136.2, Kundmachung, 15. 1. 1917.

⁴⁰ PAM, MOM, fasc. 136.3, Verzeichnis, 10. 2. 1917.

⁴¹ V krajih, kjer ni bilo na voljo industrijskih siren, so še nadalje uporabljali cerkvene zvonove, na katere so bili kot v primeru požara. – Arhiv Posavskega muzeja Brežice, nerazporejeno gradivo, Ravnane pri napadih sovražnih letalcev, št.: 32792, 13. 11. 1917.

strojnična gnezda, namenjena protiletalski obrambi. Ob tem pa se je pojavila težava padajočih lastnih izstrelkov, zato je mestni svet v časopisu objavil opozorilo in navodila, da se civilno prebivalstvo ob letalskih napadih umakne s prostega in najde ustrezen zaklon.⁴² Na Dunaju so uvedli tudi prostovoljne paznike zaklonišč (Freiwilligen Aufseher der Zufluchtsstätten), ki so bili označeni z rokavno obvezo. Glavna naloga je bila izvajanje navodil v primeru letalskega napada. Prav tako so zagotavljali ustrezne zakloniščne prostore v kletih in spodnjih prostorih stavb ter pomagali prebivalstvu pri iskanju zaklonišč. Morali so tudi skrbeti za zatemnitev javnih in zasebnih prostorov. Kader so rekrutirali pri dotedanjih hišnikih in upokojenih podčastnikih.⁴³ Po D'Annunzijevem letu nad Dunajem je sledil tudi ukaz Vojnega ministrstva o onemogočanju ponovnega vzleta nasprotnikovega letala, ki je predvideval »aktivno in energično« sodelovanje vsega civilnega prebivalstva z vojaškimi oblastmi in žandarmerijo. V istem ukazu je odmetavanje propagandnega materiala vidno kot vznemirjanje prebivalstva in s tem napad na državo. Zato je bila zagrožena kazen s smrtjo z obešenjem.⁴⁴

V istem obdobju se je na območju Maribora izpopolnil tudi sistem opozarjanja v primerih letalskega napada. Gesli »letalska pripravljenost« in »letalski alarm« (Fliegerbereitschaft in Fliegeralarm) so uvedli v telefonsko povezavo. »Letalska pripravljenost« je preko telefonske centrale v Mariboru prešla do centrale v Lipnici in do hidroelektrarne Fala, nato pa na Vojaško poveljstvo v Mariboru, Prostovoljno gasilsko društvo, mariborski mestni svet, topniško vojašnico, delavnice Južne železnice in na železniške postaje v mestu. »Letalski alarm« pa se je razširil sprva do Lonča, Lipnice, Fale, Vrbe, Radgone, Ljutomera, Slovenskih Konjic, Ptuja in Brežic, nato še v Mariboru do mestnega sveta, železniške postaje, vojašnic in skladišč, do tovarn, ki so bile zadolžene za alarmiranje. Ob koncu nevarnosti pa so po istem postopku razglasili prekinitev nevarnosti.⁴⁵ Glavna navodila v primeru letalskega napada na Maribor so bila s tem zaokrožena.

Italijanska letala nad Mariborom

Protiletalska obramba v Mariboru v obdobju do enajste soške bitke ni prišla do priložnosti aktiviranja. V zadnjem letu vojne pa je bila obramba v Mariboru večkrat na preizkušnji.

Prvo italijansko letalo nad Mariborom je za civilno prebivalstvo ostalo uganka in kar nekaj dni večina domačinov ni vedela za prelet letala. Razlog tiči v dejstvu, da je nad mestom priletelo ponoči in s tem ostalo neevidentirano.

2. oktobra 1917 so se z letališča Marcon na bombniško misijo nad Puljem od-

⁴² PAM, MOM, fasc. 136.3, Res. NO: 1934, 9. 9. 1918; Marburger Zeitung, 12. 9. 1918, str. 2–3.

⁴³ PAM, MOM, fasc. 136.3, Schutzmassnahmen gegen Fliegerangriffe, 6879/M.I., 31. 3. 1918.

⁴⁴ PAM, MOM, fasc. 136.3, Verhinderung des Wiederaufstieges gelandeter feindl. Flieger, Abwurf von Proklamationen, Abt. 5 Nr. 7341 res, 13. 8. 1918.

⁴⁵ PAM, MOM, fasc. 136.3, Verhaltensmassregeln, 329, 23. 8. 1918.

pravila letala Caproni iz 201. eskadrilje.⁴⁶ Med njimi je bilo tudi letalo s številko 4084 in s posadko Carlo Bonamini, Salvatore Orlando in Mario Scarsabelli. Prav omenjeno letalo je nad Puljem zadel protiletalski ogenj. Očitno je letalo še vedno lahko letelo, saj je do noči priletelo do Maribora. Lahko domnevamo, da je posadka izgubila orientacijo in/ali se zaradi poškodbe letala ni bilo možno vrniti na italijansko ozemlje. Za natančnejšo rekonstrukcijo zgodbe se lahko zahvalimo zapisom v časopisih *Marburger Zeitung* in *Slovenec*, ki sta med 5. in 14. oktobrom pisala o izjemno zanimivem pripetljaju.⁴⁷ Ne da bi bilo prebivalstvo opozorjeno, je letalo v sredo, 3. oktobra, okoli 3. zjutraj preletelo Pohorje in poizkušalo pristati pri Vurberku. Ni se uspelo izogniti bližnjemu gozdu in treščilo je ob Dravi pri Zgornjem Dupleku. O preletu letala so med drugim poročali tudi iz Kozjega. Po pričevanju redkih očitidcev naj bi goreče letalo padalo proti zemlji, zato so bile priče pod vtisom vraževerja in bile so prepričane, da vidijo rdečo prikazen.

Popolnoma zgorele ostanke letala so odkrili šele naslednji dan, ko je nanje nalletel kmet, ki je prevažal rdečo peso in je najdbo prijavil pristojnim organom. Ker oblasti niso bile seznanjene s padcem letala, so imeli italijanski letalci čas do četrtega popoldne, preden so letalo locirali in začeli z iskanjem preživelih. Zaradi velikosti letala je bilo tudi opustošenje veliko. Letalo je pristalo v krošnjah in zaradi ognja je bila okolica ožgana. Na desnem bregu Drave, pri Loki, kjer so bili ostanki letala, je v petek dopoldne prispel oddelek mož iz Flep 1. Moštvo je pregledalo letalo in ostanke ter se odločilo za prevoz le-teh na letališče na Teznem. 8. oktobra so dele letala, nekatere inštrumente (distančni merilec, višinomer in domnevno merilec hitrosti) ter dva delno uničena in en dobro ohranjen motor poslali v skladišče c. in k. letalskih sil v Aspern.⁴⁸ Tam so preučili nasprotnikovo letalsko tehnologijo, a zaradi stanja letala ostanki niso bili preveč uporabni.

Hkrati ob letalu niso našli trupel in tako se je začel lov na preživele letalce. Pri iskanju italijanskih letalcev je bilo angažirano tudi lokalno prebivalstvo, saj so oblasti pozivale k pomoči.⁴⁹ Italijanski letalci so se v notranjosti monarhije glede na razmere znašli sorazmerno dobro. V okolici Maribora so se zadrževali od srede do sobote, tj. štiri dni. Ves čas so ostali skupaj, niso se preoblekli in očitno so imeli namen priti v Italijo preko Koroške. V tem času pa so naredili pot okoli 25 km zračne linije. Prva poročila o njihovem gibanju so prišla iz Ulice Franca Jožefa (današnja Gorkega uli-

⁴⁶ Italijanski raziskovalec Paolo Varriale mi je posredoval podatke iz arhiva italijanskih letalskih sil, *Rapporto riassuntivo dell'attività aerea* iz Ufficio Servizi Aeronautici del Comando Supremo. V njem so za 2. oktober podatki o dveh letalskih napadih na Pulj. Vse skupaj je bilo angažiranih 19 letal. Do cilja jih je priletelo le 14. Odvrgla so 140 bomb, skupaj 3.424 kg. Od omenjenih se letalo s številko 4084 ni vrnilo v domačo bazo. Gl. tudi Achille Rastelli: *I Bombardamenti sulle Citta'*. V: *La grande guerra aerea*. Vicenza 1994 (dalje Rastelli, *I Bombardamenti sulle Citta'*), str. 247.

⁴⁷ Natančnejši podatki o letalu so povzeti po noticah v časopisu *Marburger Zeitung*, 5. 10. 1917, str. 2; 6. 10. 1917, str. 3; 9. 10. 1917, str. 5; 10. 10. 1917, str. 3; 12. 10. 1917, str. 3; 14. 10. 1917, str. 4 in *Slovenec* 5. 10. 1917, str. 3; 8. 10. 1917, str. 3; 10. 10. 1917, str. 4 in 12. 10. 1917, str. 3.

⁴⁸ Österreichisches Staatsarchiv /Kriegsarchiv, fond Luftfahrtruppe, karton 376, Exh. No.: 222, 5. 10. 1917.

⁴⁹ Ob tem so bile v časopisju razglašene še propagandne novice o italijanskih letalih in letalcih.



*Ostanki zažganega letala Caproni s številko 4084, ki je »pristalo« pri Loki.
Vir: Österreichisches Staatsarchiv /Kriegsarchiv, fond Luftfahrtruppe, karton 376, Exh.
No.: 222, 5. 10. 1917. (LFT Kart.376 Operatives-Akten Gr.1-a F.Nr.1729 Blg.1.tif
in LFT Kart.376 Operatives-Akten Gr.1-a F.Nr.1729 Blg.5.tif)*

ca), kjer naj bi mož v slabi nemščini spraševal in ni odgovarjal na vprašanja. Domačini so postali pozorni tudi na obleko (suknjič in šal) in na njegov inteligentni obraz ter negovane roke. Letalci naj bi pri Melju z brodom prekoračili Dravo. Plačali so z italijanskimi lirami, kar pa je brodar opazil šele zvečer.⁵⁰ Pri Sv. Petru (Malečnik) naj bi letalci povpraševali po poti v Budimpešto in celo za Torino. Oblasti so domnevale, da bodo letalci krenili proti Ogrski, in so tako intenzivneje začeli preiskovati območje od Maribora proti vzhodu. Možnosti za letalce so se vse bolj zmanjševale. Letalci pa so se odločili za pot proti zahodu in s tem pridobili na času. V soboto so jih domačini videli postopati pri Selnici na Dravi in še isti dan so jih orožniki prijeli v bližini Arveža, ter jih prepeljali v Gradec.

Omenjeni dogodek je, zahvaljujoč nenavadnosti in zapisom v časopisju sicer bolje opisan, in predstavlja edini letalski prelet nad Mariborom. A letalske nevarnosti ni bilo konec. 24. junija 1918 so ob 9.45 nad Ljubljano priletela tri italijanska letala.⁵¹ Preko telefona so bila nemudoma obveščena vsa bližnja mesta. Do 9.55 je bil alarmiran tudi cel Maribor, a letal ni in ni bilo. Radovedneži so se zbirali po večjih trgih in na mostovih. Alarm je bil tako prekinjen ob 11.25. Letala so nad Ljubljano odmetavala propagandne lističe, eden izmed njih pa je poletel proti Celju in nato proti Novemu mestu ter odmetaval lističe tudi nad Zagrebom.⁵²

Maribor je bil tudi v pripravljenosti, ko so italijanska letala letela nad Dunajem 9. avgusta 1918.⁵³ A do razglasitve letalskega alarma v mestu ni prišlo, saj so opazovalnice sporočale o smeri letenja, ki je bilo od Gradca v smeri proti Dunaju in tako ni bilo potrebe po preplahu.⁵⁴

Letalskih preplahov odtlej pa do konca vojne ni bilo več. Italijanski letalci so po velikem uspehu nad Dunajem do oktobra 1918 izvajali zgolj napade na fronti in na istrska mesta. Aktivnosti protiletalske obrambe tako v Mariboru niso bile potrebne vse do začetkov bojov za slovensko severno mejo.⁵⁵ Protiletalska obramba je z razpa-

⁵⁰ V časopisju so senzacionalno zapisali, da so letalce izdale »bele roke in laške lire«.

⁵¹ Paolo Varriale mi je posredoval podatke iz arhiva italijanskih letalskih sil, fondo Prima Guerra Mondiale, 87. Squadriglia, Attività Aerea, 25. 6. 1918. Tri letala S.V.A. so poletela iz Padove: Vincenzo Contratti in Giuseppe Sarti ob 7.05 in Antonio Locatelli ob 7.15. Prva sta nad Ljubljano prispela ob 8.40 (glede ure se v časopisju pojavlja nekoliko spremenjen podatek) in se vrnila v Padovo ob 10.50. Locatelli pa je po Ljubljani odšel do Zagreba in se vračal preko Karlovca, Reke in Trsta ter se vrnil ob 13.05 – skoraj šest ur in okoli 900 km(!) poleta.

⁵² Letalci so nad Ljubljano in Zagrebom odmetavali propagandne lističe z različno vsebino, od sporočil o italijanski zmagi v avstroogrski pivski ofenzivi oz. »Battaglia del Solstizio« do jugoslovanske propagande in pozivi Jugoslovanskega odbora s podpisom dr. Trumbića. – Marburger Zeitung, 25. 6. 1918, str. 3; Achille Rastelli: I Bombardamenti sulle Città, str. 221 in 248. Odmetavanje lističev je pustilo politične posledice znotraj slovenske in s tem tudi avstroogrske politike in s tem je italijanska stran dobila spodbudo za naslednjo akcijo – polet nad Dunajem. – Mark Cornwall: The Undermining of Austro Hungary: The Battle for Hearts and Minds. London 2000, str. 265–267; Matjaž Ravbar: Prvo letalo nad Belo krajino – zračna obramba v zaledju soške fronte. V: Rast : revija za literaturo, kulturo in družbena vprašanja, 2012, št. 5–6.

⁵³ Več o tem v Pitsch, Italiens Griff über die Alpen, str. 163–172.

⁵⁴ Marburger Zeitung, 10. 8. 1918, str. 3.

⁵⁵ Franjo A. Pivka: Mariborska letalska stotinja. V: Kronika slovenskih mest 2, 1935, št. 4, str. 304; Ravbar, Avstro – ogrsko letalstvo na soški fronti, str. 209.

dom dvojne monarhije prav tako razpadla in se je v obdobju nastanka nove države vzpostavljala na novo. A novi sistem ni bil tako razvejan in razvit kakor prejšnji, kar se je pokazalo tudi z nezmožnostjo ustavitve preletov avstrijskih in italijanskih letal.⁵⁶ Izkušnje vzpostavitve prve protiletalske obrambe so v nekem delu prispevale tudi k izgradnji in vzpostavljanju obrambe v kasnejših letih.⁵⁷

Matjaž Ravbar

FLIERS WERE GIVEN AWAY BY »WHITE HANDS AND ITALIAN LIRE«:
ANTI-AIRCRAFT DEFENCE IN MARIBOR DURING WORLD WAR I

S U M M A R Y

During World War I aviation developed significantly, and towards the end of the war it also became relevant for the circle of military strategists. Anti-aircraft defence started to be formed and organised as a response to the menacing aerial threat. At first this took place at the front, and later also in the rear. Anti-aircraft defence is an extensive concept, involving the deployment of anti-aircraft weaponry at the front and in the rear, system of camouflaging and protecting objects and infrastructure, system of aerial observation posts, instructions for civilians, and finally also the establishment of interceptor aircraft in the rear. The Austro-Hungarian anti-aircraft defence was mostly established on the basis of the German model, since any education in this regard was non-existent in Austro-Hungary until as late as 1917. The system of anti-aircraft defence in the rear of the Soča Front consisted of two lines, running from the Karavanke mountain range, the Alpine chain, to the peaks of Pohorje in the surroundings of Celje and the summits of Kozjak and Slovenske Gorice. Aerial observation posts communicated the information to aerial observation stations in Škofja Loka, Maribor and Judenburg, and from there the information was communicated to the central in Bruck an der Mur. Maribor represented an important military and communication point in the Monarchy, since the South-western Front command was located here and an important railway ran through the city as well. Nevertheless, Maribor was too far away from the front for the Italian planes to swarm over the city. In Maribor the air-raid warning was proclaimed only once, but no planes were over the city at that time. The only Italian plane that flew over Maribor remained unseen by the civilian population for quite a few days. Meanwhile, the hunt for the surviving flyers lasted several days.

The establishment of anti-aircraft defence in Austro-Hungary was thoroughly improvised, since legislative as well as psychological contexts in which the state bodies functioned had to be overcome. The most difficult issue with regard to anti-aircraft defence was precisely to convince people (including high-ranking military officers) that air raids were an extremely efficient means of (psychological) combat, and that the protection from it was extremely important for the war effort. Furthermore, the establishment of anti-aircraft defence called for an enormous amount of Austro-Hungarian resources.

⁵⁶ Marko Ličina: Nastanek letalske stotnije v Ljubljani in oddelka v Mariboru ter letalske operacije nad Koroško, Prekmurjem in ostalimi deli tedanjega slovenskega ozemlja v letih 1918–1920: diplomsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, 2012, str. 94.

⁵⁷ V okviru drugih okoliščin (druge države) in upoštevajoč tehnološki in strateški napredek vojaškega letalstva! – Mojca Šorn: Sistem protiletalske obrambe v Dravski banovini in v času druge svetovne vojne (s poudarkom na Ljubljani). V: Prispevki za novejšo zgodovino, 2010, št. 3, str. 27–36; Marjan Žnidarič: Cilj Maribor : ob 60 letnici napadov na Maribor. Maribor 2004; Gregor Komperšak: Maribor v času letalskih napadov : raziskovalna naloga. Maribor, 2009.