

Austrougarski zrakoplovni hangari u Mostaru - I. dio

Gottfried Holzschuh

Povjesničar umjetnosti, graditeljstva i zrakoplovstva, arheolog, Beč, dr. sc.
Kustos (umirovljeni) zbirki Esterházy, Eisenstadt, g.holzschuh@kabelplus.at

Sažetak: Prvi dio studije obuhvaća povijest k.u.k. „Zrakoplovne baze“, „Avijatičarskog parka br. 4“ i „Rezervne eskadrile 11“, koji su između 1913. i 1918. godine bili stacionirani u Mostaru. Uzletište Mostar-Rodoč, čija je svrha ispitana već 1912., bilo je jedno od najstarijih u Monarhiji. K.u.k. avijatičarske trupe su ga koristile tijekom Prvog svjetskog rata za osnovno obrazovanje svojih pilota. Drugi dio donosi ekspertizu spašavanja, održavanja i obnove četiri još postojeća k.u.k. hangara na nekadašnjem uzletištu Mostar-Rodoč s gledišta održavanja spomenika. Hangari izgrađeni 1917./18. predstavljaju najstarije svjedoke zrakoplovstva u Bosni i Hercegovini. Zbog svoje jedinstvene i vrlo učinkovite vrste konstrukcije trebali su se očuvati kao neponovljivi primjeri tehničko-inženjerske arhitekture. Jedan hangar potpuno iste vrste, obnovljen 2013. u Krakovu spada danas u kulturnu baštinu Poljske. Statički proračuni pokazali su da ovi k.u.k. hangari odgovaraju suvremenim građevinskim propisima EU-e. Sav korišteni izvorni i planski materijal iz Austrijskog državnog/ratnog arhiva (ÖStA/KA) u Beču nije do danas objavljen – time rad predstavlja prvu znanstvenu analizu/raspravu o k.u.k. zrakoplovstvu i njegovoj arhitekturi u Bosni i Hercegovini.

Ključne riječi: Prvi svjetski rat, austrougarska avijacija, K.u.k. avijatičarske trupe u Bosni i Hercegovini, uzletište u Mostaru-Rodoč, hangar, zaštita spomenika, kulturna baština

The Austro-Hungarian hangars in Mostar - Part I

Abstract: The first part of the survey covers the history of the Austro-Hungarian "Air Base", "Aviation Park no. 4" and "Reserve Squadron 11", which were stationed in Mostar between 1913 and 1918. The airfield of Mostar-Rodoč, evaluated as early as in 1912, was one of the oldest in the Austro-Hungarian Monarchy. The Imperial and Royal Army Air Service used it for basic pilot training in World War I. The second part is an expertise for the salvage, conservation and restoration of the four still existing Austro-Hungarian hangars at the former Mostar-Rodoč airfield in view of protection of historical monuments. Erected in 1917/18, these hangars are the oldest witnesses of aviation in Bosnia and Herzegovina. Because of their genuine and very efficient construction, they should be preserved as unique examples of technical and engineering architecture. One hangar of exactly the same type, restored in 2013 in Krakow, is now part of Poland's cultural heritage. Structural calculations have shown that these Austro-Hungarian hangars comply with modern EU building regulations. All used documents and plans from the Austrian State Archives/War Archives (ÖStA/KA) in Vienna are still unpublished. The paper is therefore the first scientific analysis of Austro-Hungarian aviation and its architecture in Bosnia and Herzegovina.

Key words: World War I, Austro-Hungarian aviation, Imperial and Royal Army Air Service in Bosnia and Herzegovina, Mostar-Rodoč airfield, hangar, preservation, cultural heritage

Holzschuh, G.

Austrougarski zrakoplovni hangari u Mostaru – I. dio

Slika 1. Važni svjedoci početaka zrakoplovstva u Bosni i Hercegovini:
hangari u Mostaru (M. Martinović)

Među mnogim građevinama koje je iza sebe ostavila austro-ugarska vojna uprava u zemljama nasljednicama Monarhije i koje se danas još uvijek koriste u najrazličitije svrhe ima još nekih hangara avijatičarskih trupa koji su preživjeli. Većinom smješteni na područjima vojarni koje se i dalje koriste, ostale su skrivene od javnosti. U nekim slučajevima je već spomenička zaštita uočila njihovu rijetkost a time i povijesnu dragocjenost i restaurirala ih u muzejske svrhe. Tako su ove građevine u Austriji, Italiji, Poljskoj i Češkoj najstariji sačuvani svjedoci zrakoplovne povijesti njihove zemlje. Ostali su prepušteni propadanju ili općenito već davno srušeni.

Na nekadašnjem k.u.k. uzletištu Rodoč kod Mostara, smještenom u hercegovačkom dijelu današnje Federacije Bosne i Hercegovine su također očuvani još neki povijesni hangari. Nalaze se na vojnom posjedu bosanskohercegovačkih oružanih snaga. Ostale građevine koje pripadaju ovom prostoru koristi danas državno Sveučilište FPMOZ (Fakultet prirodno matematičkih i odgojnih znanosti). Četiri od ovih željeznih hangara su bez sumnje nastala u vrijeme Monarhije. Iako su u ratu u Bosni i Hercegovini preživjeli bitke oko Mostara 1992./93. i 1993/94. ostavljeni su od tada da propadaju bez odgovarajuće uporabe (Sl. 1, 2).

1. ZRAKOPLOVNA BAZA

Uzletište Rodoč kod Mostara spada u najstarije zrakoplovne građevine Austro-Ugarske. Već krajem 1912. godine procjenjuje k.u.k. Vojna uprava uvjete za moguću zrakoplovnu bazu na području Mostara, središta Hercegovine. Motivi su bili izgraditi također u zabačenim i manje prikladnim dijelovima zemlje jake garnizone i time pokazati vojnu nazočnost. *K.u.k. Zrakoplovni odjel* dao je prednost području južno od Mostara kod Gnojnica na lijevoj obali Neretve. Prednost je bila da su beskorisne livade o kojima se radilo bile uglavnom u posjedu državne vlasti, a samo malim dijelom u privatnom posjedu. Nadalje, postojala je

Holzschuh, G.

Austrougarski zrakoplovni hangari u Mostaru – I. dio

„Vinogradarska stanica“, koju je trebalo napustiti da bi se mogla koristiti „po mogućnosti za smještaj zrakoplovne baze“. Prije nego što je državno zemljište predano Vojnoj upravi, pao je izbor na područje na desnoj obali rijeke južno od brda Hum kod Rodoča, čiji je pašnjak izgledao bolje pogodnim za kompleks uzletišta (vidjeti Preglednu kartu, slika 3). Područje veličine 1,200.180 kvadratnih metara smješteno u katastarskim općinama Rodoč i Jasenica kupila je k.u.k. Vojna uprava za 116.197 kruna. Samo jedan mali dio koji se sastojao od oranice morao se izvestiti (slika 4).



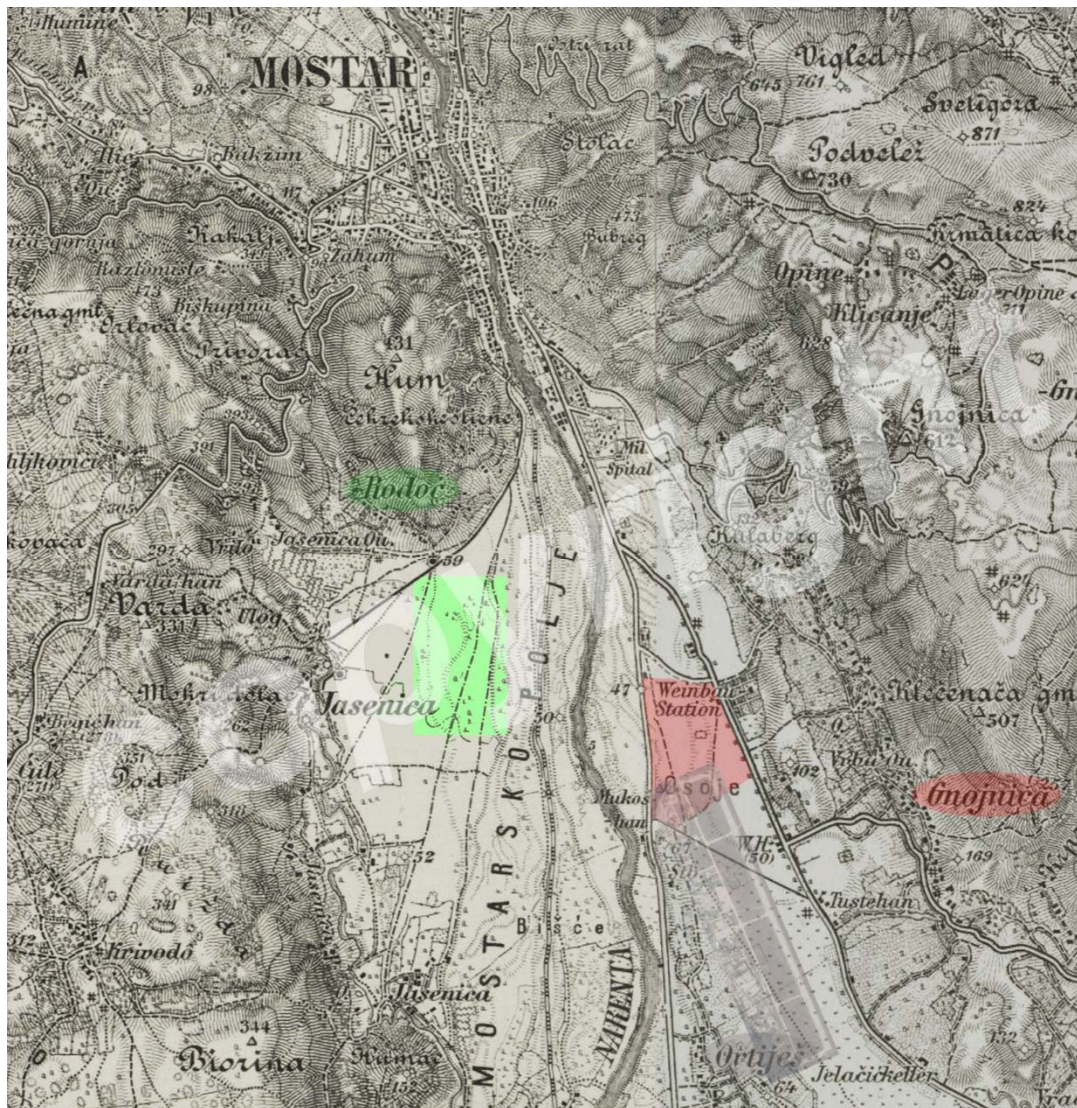
Slika 2. Suvremena slika iz zraka bivšeg uzletišta Mostar-Rodoč s jugoistoka.
Očuvane k.u.k. zgrade su obilježene: br. 3 do 6 željezni hangari,
A – stambena zgrada, B - radionica (Google Earth)

Početkom svibnja 1913. uspostavljen je avijatičarski park za čijega zapovjednika je postavljen FP Hptm. Deodatus Andrich (*4. svibnja 1875. Trst (Trieste), †17. svibnja 1913. Čapljina, Hercegovina, slika 5). Dana 17. svibnja poduzeo je Andrich izviđački let ka crnogorskoj granici s Josefom Flassingom, putnikom poručnikom Utvrdene artiljerijske regimente broj 4 u 9 h 11" u zrakoplovu *Lohner Pfeilflieger* tipa B imenom „Bob“. Ruta je trebala voditi od Mostara preko Nevesinja – Avtovca – Bileće – Trebinja i opet u Mostar, ali se oni nisu vratili na aerodrom u očekivano vrijeme. Kako se uskoro ispostavilo, oni su se srušili oko 12 h 5", 800 m južno od mosta na Neretvi u Čapljini. Andrich je teško ozlijeđen sa baznim lomom lubanje, a Flassing samo lakše. Još prije dolaska odjeljenja zrakoplovnog parka preminuo je Andrich od zadobivenih ozljeda u 2 h 45' poslijepodne na bolničkom odjelu k.u.k. Pješačke pukovnije br. 23 „Zara“ Teritorijalne vojske. Prema izjavi poručnika Flassinga prelet brda je usljed olujnih naleta bio tako turbulentan da su morali više puta povratiti. Kod Čapljine se očito oslabljeni Andrich pokušao prisilno prizemljiti, ali je vjerojatno izgubio svijest. Zrakoplov se preokrenuo u zraku i Flassing je izbačen iz kabine s rastrganim sigurnosnim pojasom. Andrichovo truplo i ostaci zrakoplova *Lohner Pfeilflieger* vraćeni su željeznicom u Mostar. Andrich je pokopan 17. svibnja na Vojnom groblju u Mostaru.

Holzschuh, G.

Austrougarski zrakoplovni hangari u Mostaru – I. dio

Treća zrakoplovna nesreća sa smrtnim ishodom od osnivanja avijatičarskih trupa navukla je na sebe mučnu i preciznu istragu *k.u.k. Zrakoplovnog odjela*. Iako je Andrich na dan nesreće do 3 h 20' ujutro u kavani Herzegovina igrao karte, prema izjavama svjedoka nije pio alkohol ni tada kao ni dan prije. Kao letač navodno nije bio posljednja žrtva olujne bure.



Slika 3. Planirano (crveno) i izvedeno (zeleno) k.u.k. uzletište Mostar. Kao fantomska slika je također ucrtana današnja zračna luka Mostar-Ortije (Osnovna karta: specijalna karta *Vojnog zemljopisnog instituta* iz 1911.)

Dana 1. srpnja 1913. Ministarstvo rata je zaključilo da se na novom uzletištu, koje je trebalo služiti kao vježbalište za osnovno letenje, izgrade sljedeće građevine do kraja godine: velika stambena zgrada za otprilike 60 ljudi (troškovi gradnje 100.000 kruna), zrakoplovno skladište (za 70.000 kruna), radionica (50.000 kruna), i hangar (6.000 kruna).

Ukupan iznos je osiguran iz novčanih sredstava odjela 5/M Ministarstva rata. Građevine – bez hangara – navodno su završene tek tijekom 1914. godine (vidjeti slike 6 do 10).

Holzschuh, G.

Austrougarski zrakoplovni hangari u Mostaru – I. dio

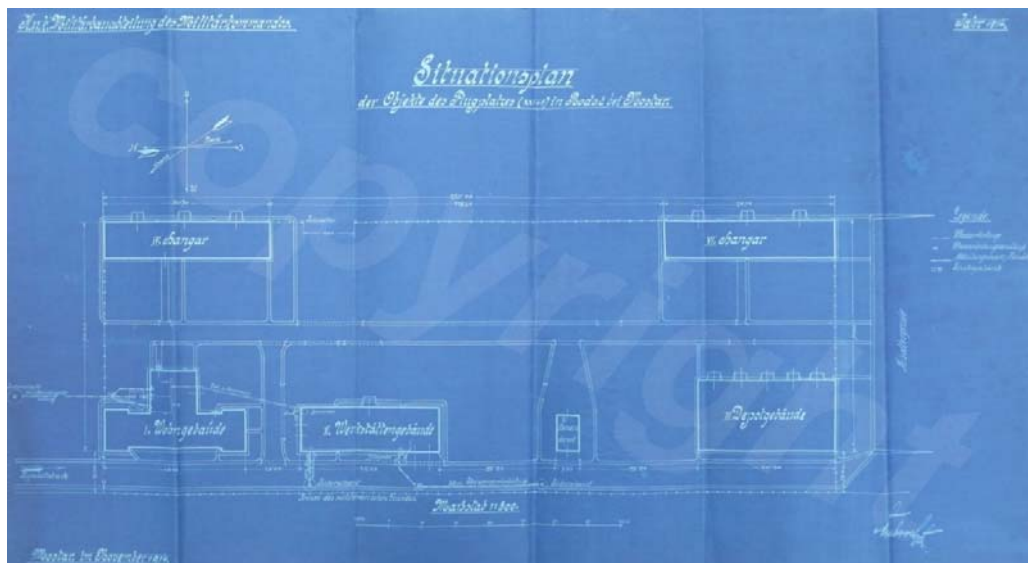


Slika 4. Razglednica Mostara s garnizonskom bolnicom te uzletištem u pozadini (via A. Kustan)



Slika 5. Hptm. Andrich 1912. god. na *Etrichu A.II* u Wiener Neustadtu (Bečkom Novom Mjestu) (via Ch. Plattner)

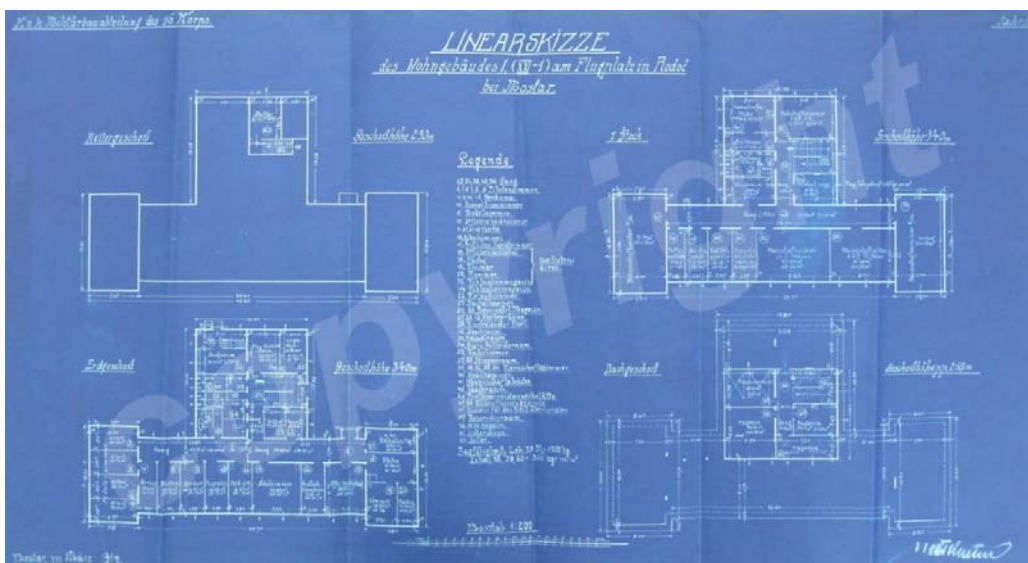
Holzschuh, G.
 Austrougarski zrakoplovni hangari u Mostaru – I. dio



Slika 6. Situacijski plan objekata zrakoplovne baze Rodoč 1914. godine (ÖStA/KA)



Slika 7. Novoizgrađene građevine avijatičarskog parka sa zapada, slijeva: stambene zgrade, radionica, skladište benzina i skladište, otraga južno zrakoplovno skladište (via Martinović)



Slika 8. Linearna skica stambene zgrade na aerodromu Rodoč 1914. godine (ÖStA/KA)

Holzschuh, G.

Austrougarski zrakoplovni hangari u Mostaru – I. dio

2. AVIJATIČARSKI PARK 4

Preuređenje avijatičarskih parkova krajem 1913. imalo je za posljedicu da je *Avijatičarski park br. 4* u Mostaru bio nadležan za postavljanje i opremanje *borbenih eskadrila (Fliegerkompagnie, skr. Flik) br. 4 i 6* za k.u.k 6. Armiju u slučaju rata. Međutim, *Avijatičarski park 4* niti je raspolagao potrebnim osobljem niti odgovarajućim borbenim zrakoplovima za sastavljanje dvije avijatičarske jedinice. Nakon djelomične mobilizacije protiv Srbije, naređene 26. srpnja 1914., samo *Flik 4* mogao je 29. srpnja izaći na teren u pravcu Sarajeva. *Flik 6* je u rujnu morao biti uspostavljen u Beč-Aspernu. Samo su posada, strojevi i alati mostarske avijatičarske radionice otišli kao podrška *Flik-u 6* u Boku kotorsku (Bocche di Cattaro).

Krajem kolovoza zapovjedništvo utvrde Mostar prijavilo je u avijatičarski park 42 muškarca, 4 *Etrich* jednokrila za obuku i 3 bicikla. Ali, onda je nastalo zatišje oko avijatičarskog uporišta kod Mostara. Izvješće k.u.k. Zrakoplovnog odjela iz listopada 1915. upućeno Ministarstvu rata zagovara osnivanje *rezervne eskadrile (Fliegerersatzkompagnie, skr. Flek)* za obuku pilota u Mostaru, koja je navodno izgrađena kao zrakoplovna baza, ali nije korištena. Prema pregledu stanja u rujnu uzletišta bi bilo dugo 1500 m i široko 790 m, pomalo stjenovito i djelomice preorano u svrhu poljoprivredne proizvodnje. Nakon valjanja tla bilo bi prikladno za obuku letaća čak i zimi. Avijatičarska vojarna, korištena kao karantenski objekt garnizonske bolnice, mogla bi se nakon dezinfekcije vratiti svojoj prvobitnoj svrsi. Pored smještaja za 90 ljudi, postojala bi zrakoplovna skladišta za šest montiranih zrakoplova, radionica te skladište materijala i benzina. Oprema radionice koja je nepotrebna za *Flik 6* u Igalu u Boki kotorskoj bi se mogla vratiti. Za povećane potrebe *rezervne eskadrile* bila bi neophodna samo izgradnja baraka za dodatnih 100 ljudi. Veza sa mostarskim željezničkim kolodvorom udaljenim svega 5,5 km je dobra, a cestu mogu koristiti teška vozila u svim vremenskim uvjetima.

Jedini nedostatak bio je u dovođenju naoružanja jer bi pri transportima željeznicom do ove udaljene ispostave Monarhije teret morao biti pretovaren s normalnog na uski kolosijek (tzv. bosanski kolosijek 760 mm). Osim toga, ni željezni hangari nisu još bili isporučeni. To je sve trebalo trajati do 9. lipnja 1916. godine, kad je došla uputa da se očisti mostarska zračna baza, da se popravi i da se ništa više ne sadi na uzletištu nakon žetve zimskog žita. Dana 6. srpnja 1916. godine u Mostaru je konačno uspostavljena *Rezervna eskadrila 11*.

3. REZERVNA ESKADRILA 11

Jako povećana potreba za pilotima zbog ratnih događanja učinila je žurno potrebnim uspostavu dodatnih rezervnih eskadrila za obuku letaća. Za postavljanje sedam eskadrila s brojevima od 10 do 16, trebalo je odabrati lokacije u blizini što većih garnizona s odgovarajućom infrastrukturom. Za zadaće na izgradnji izdvojeno je ukupno 14,000.000 kruna.

U proljeće 1916. rezervne eskadrile su počele povlačiti prethodno korištene jednosjede jednokrile *Etrich* i zamjenjivati ih dvosjedima s dvostrukim upravljanjem. Oni su imali prednost u tome što su se padovi učenika letaća mogli svesti na najmanju moguću mjeru. Uspostavom *Flek-a 10* u Krakovu-Rakovice, *Flek-a 11* u Mostaru-Rodoč, *Flek-a 12* u Klagenfurtu i *Flek-a 13* u Lugosu (Lugoj, Banat), obuka pilota u Njemačkoj je smanjena i krajem kolovoza prekinuta. Njeni rezultati su označeni kao „prilično umjereni“, a sustav obrazovanja pomoću civilnih kompanija ocijenjen je kao neekonomičan. Čim bi piloti-učenici ispunili uvjete za ispit, više im ne bi bilo zajamčeno daljnje vježbanje letenja.

Holzschuh, G.
Austrougarski zrakoplovni hangari u Mostaru – I. dio



Slika 9. Stambena zgrada k.u.k. ugrožena od raspadanja, bivša Zrakoplovna baza Rodoč danas (M. Martinović)



Slika 10. Bivšu radionicu k.u.k. zrakoplovne baze koristi Sveučilište u Mostaru (M. Martinović)

Kao nedostatak za obrazovanje letača u zabačenim garnizonima poput Mostara i Krakova, pokazao se manjak zrakoplova budući da je *k.u.k. avijatičarski arsenal* vrlo sporo slijedio opskrbu materijalima. Za Mostar su isporučeni isključivo školski zrakoplovi *Brandenburg B.I (Fd)* sa motorima Mercedes od 100 KS serije 05, 06, 75, 76, 1917. godine kao i serije 176 proizvedeni u tvornici zrakoplova Avijatičarskog arsenala Fischamend.

Holzschuh, G.

Austrougarski zrakoplovni hangari u Mostaru – I. dio

Brandenburg B.I serije 06 su prepravljani u dvosjede s dvostrukim upravljanjem dvokrilce serije 05. Mnogi su zrakoplovi bili srušeni i obnovljeni strojevi koji su dostavljani bez motora. Zbog nedostatka gume, bilo je pokušaja da se avioni za vježbanje probno opreme drvenim kotačima umjesto gumenim. Međutim, ti su zrakoplovi imali pretjerana naprezanja i stavljali su učenike letenja pred nerješive probleme, posebno pri slijetanju. U kolovozu 1916. godine *Flek-u 11* u Mostaru dodijeljena su 2 časnika i 26 muškaraca kao učenika letenja.

21. studenog 1916. godine obuka u *Flek-u* je reorganizirana. Obzirom na vrstu opreme zrakoplova, obuka se sada odvijala u tri faze:

I. razina: osnovna obuka na zrakoplovima s dvostrukim upravljanjem i oko 120 samostalnih letova, u prosjeku u trajanju od četiri mjeseca (*Flek 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10, 11* Mostar, *12, 13*).

II. razina: napredna obuka s letovima u inozemstvo, ispunjavanje uvjeta zrakoplovima tipa *17, 33 i 42 (Flek 8, 9, kasnije također 3)*.

III. razina: obuka na borbenim tipovima poput *Brandenburga, Oeffaga* i *Fokkera* u trajanju od dva do tri tjedna (*Flek 6, a kasnije i 8* u Bečkom Novom Mjestu).

11. lipnja 1917. rukovodstvo lokacije avijatičarskih trupa odobrilo je izgradnju dodatnih građevina na temelju planova Westermanna & Comp. na mostarskom uzletištu: stambenu zgradu trokatnicu za dočasnike i ostale regrutirane činove, stambenu zgradu za časnike s blagovaonicom, magazin za ratnu opremu te dvokatnicu za stražu i zatvorenike. Datum završetka je bio predviđen za 31. kolovoz 1918. godine.

Rezervna eskadrila (Fliegerersatzkompagnie) 11 Mostar Letačko osoblje							
<i>raspored*</i>	<i>čin</i>	<i>prezime</i>	<i>ime</i>	<i>StTrpt**</i>	<i>datum dolaska</i>	<i>odlazak</i>	<i>napomene</i>
Kmdt-FP	Hptm	Kahlen, v.	Erich	IR 29	20.12.1916.	06.10.1917.	premješten kao zapovjednik u bataljon za obuku
Kmdt-FP	Oblt	Klajc	Wladimir	IR 70	10.11.1917.		privremeno
Kmdt-FP	Hptm	Jindra	Otto	GAR 14	10.01.1918.		iz Fliegerkompagnie 1
OffzP-TO	Oblt i.d. Res	Ronsburger	Karl	IR 100	19.08.1916.	02.02.1918.	u Flik 22/Flik 65
TO	Oblt i.d. Res	Kilga	Benjamin	IR 4	09.09.1916.	15.10.1917.	kao tehnički časnik u Flek 10
OffzP-TO	LdstingOblt	Mises v., Dr.	Richard		02.11.1916.		u Flek 4
TO-BO	Oblt i.d. Res	Kostiw	Blasius	sAR 5	13.01.1917.	10.07.1917.	kao tehnički časnik u Flik 52
TO	Oblt i.d. Res	Hofmann	Hermann	FJB 4	28.07.1917.	18.10.1917.	kao tehnički časnik u Flik 35
TO	Lt i.d. Res	Weber	Eduard	bhFJB 7	11.08.1917.	02.08.1918.	kao TO u školu letenja
TO	Lt i.d. Res	Mudrovic	Dragoljub	SB 13	15.10.1917.		1917 u Flek 10
KziOffz	Lt	Pelz	Richard	IR 13	27.09.1917.		Dežurni časnik
FP	Fwbl	Krisch	Johann		01.07.1916.		iz Flek-a 7, 29.04.17. u zrakoplovnoj nesreći teško ozlijeđen
Flgzf	Kpl	Wiesmayer	Franz	IR 59	10.07.1916.		
FP	Kpl	Hrabowsky	Leopold	IR 101	10.07.1916.	04.1917.	u Flik 19
Flgzf	Kpl	Bedö	Karl	IR 32	10.07.1916.		21.03.18. poginuo u zrakoplovnoj nesreći s Flik-om 24
FP	Fwbl	Anatol	Renner		01.1917.		
Flgzf	Fwbl	Zatek	Richard		21.04.1917.		iz Flek-a 4
FP	Fwbl	Gajic	Stefan	IR 78	30.04.1917.		iz Flik-a 14, u Flek 1
FP	Fwbl	Skraba	Boleslaus		05.05.1917		iz Flik-a 18
Flgzf	Kpl	Willrader	Rudolf		26.06.1917.		
Flgzf	Kpl	Rotter	Karl		10.09.1917.		iz Flek-a 8

* Kmdt: zapovjednik, FP: borbeni pilot, OffzP: pilot časnik, TO: tehnički časnik, KziOffz: dežurni časnik, Flgzf: pilot.

** Stammtruppenteil: prethodna služba u vojsci, IR: Infanterieregiment (pješačka pukovnija).

Nastavak u II. dijelu