

Pripravila:
Alenka Puhar

KRISTINA GORIŠEK NOVAKOVIĆ

prva slovenska letalka
1906–1996



Dolgo, zelo dolgo so se ljudje ozirali v nebo in sanjali o tem, da bi znali leteti. Nato pa se je na začetku 20. stoletja ves ta sanjski svet začel prestavljati v resničnost. Tehnično nadarjeni so izumljali in skonstruirali veliko različnih naprav, s katerimi se je dalo leteti. Še več pa je bilo ljudi, ki so bili pripravljeni tvegati in sestri v te naprave. Razvilo se je pravo športno tekmovanje – v dolžini in višini poletov, v oblikovanju formacij, v akrobacijah ... In prav kmalu so se temu preskušanju zmogljivosti strojev in ljudi pridružila tudi dekleta.

Prva med Slovenkami, ki je zbrala dovolj poguma in znanja za letenje, je Kristina Gorišek. Dekle, ki so jo doma klicali Tinca, se je rodila 15. decembra 1906 v Mekinjah, v stari, veljavni družini, kjer je bilo deset otrok – od tega kar osem deklet! Ko je bila še čisto majhna, je oče dokupil nekaj zemlje v bližnjem večjem kraju, znamenitem po cistercijanskem samostanu, cerkvi, rokopisih, gimnaziji, zdravilnih rožah ... Goriškovi so se preselili tja ter odprli trgovino in gostilno. Kraj je skozi stoletje malo spremenil ime, na prav starih razglednicah so ga označili drugače kot danes. Tu je Kristina hodila v šolo, od tod je šla še v meščansko in trgovsko šolo, občasno pa je pomagala v domači trgovini. Vsa dekleta v tej družini so imela posluh in nekaj talenta za glasbo, vsaka je igrala kakšen instrument in ko so v gostilni prirejale glasbene večere, so zbudjale veliko občudovanja. Kristina je igrala citre.

Toda domači kraj sredi podeželja ji je bil pretesen, vleklo jo je v svet. V Beogradu, ki je bil tedaj prestolnica Kraljevine SHS (ali prve Jugoslavije), si je našla službo pri PTT (pošta, telegraf, telefon). Ker je znala tudi nemško in francosko, se je usposobila za mednarodne stike. Tedaj je imela 22 let. Poleg službe je hodila še v večerno šolo, pa na ples, sprehode, izlete. Leta 1930 pa je prišel do nje časopis z oglasom, da *Društvo rezervnih pilotov* išče pogumne fante in dekleta za letalsko šolo. Kristina Gorišek se je odzvala in šla poskusit. Rezultat je bil prelomen za njeno življenje. Znašla se je med tremi dekleti, ki so prestale vse zahtevne zdravniške preglede in teste – tudi nekaj drznih akrobacij v zraku – ter se začele šolati za polete; seveda je bilo fantov v tej šoli desetkrat več.

Sedež jugoslovanskega vojnega in civilnega letalstva je bil tedaj v Zemunu blizu Beograda (danes je tam Novi Beograd, saj se je mesto zelo razširilo) in tu je Kristina opravila teoretično in praktično šolanje za pilotko. Tečaj si je plačevala z lastnim zaslužkom in to se je seveda dogajalo v njenem prostem času, saj je ostala redno zaposlena na beograjski pošti. Izredno pogumna in vztrajna Kristina Gorišek je prvič samostojno poletela jeseni 1932, po izpitu pred vojaško komisijo pa je februarja 1934 dobila diplomo. Pri tem uspehu ima precej zaslug njen učitelj in mentor Bogomil Jaklič, drzen pilot iz Ljubljane, ki jo je spodbujal in navsezadnje tako rekoč izsilil prvi samostojni let, saj je lepega dne po pristanku v dvojce skočil iz kabine in ji zaukazal, da naj pokaže, kaj zna ... Postala je prva *jugoslovanska avijatičarka* in vojno ministrstvo ji je dodelilo medaljo za hrabrost. Zelo so jo slavili, intervjuvali, fotografirali in jo vabili na vse mogoče letalske mitinge, ki so bili tedaj velika atrakcija.

Postala je najboljša reklama v izredno popularni in zahtevni dejavnosti. Piloti, ki so tedaj leteli čez morja in oceane, čez Saharo in temno Afriko, so bili veliki zvezdniki te dobe. Slavili so jih, ko so dosegali rekorde, žalovali za njimi, kadar so doživljali nesreče. Letenje je bilo namreč tedaj izredno nevarno, posebej ob izzivalnih podvigih, ki so bili tako moderni. Med največje zvezde pilotiranja je sodila Amelia Earhart, Američanka nemškega porekla, ki je s svojo drznostjo in tudi z zunanostjo izjemno vplivala na razvoj modernih deklet. Zaradi njenega zgleda so si mnoge upale zastaviti cilje, ki so se njihovim mamam zdeli še popolna norost. Znamenita Amy je leta 1937 strmoglavila v Tihi ocean – in še do danes je niso našli.

Na začetku 20. stoletja, v času silovitih znanstvenih in tehničnih prodorov, se je moral razgibati tudi jezik, da je za novosti iznašel ustrezne izraze. Po Evropi so se v skladu z dolgo tradicijo odločili, da bodo pogledali po klasičnih jezikih, se pravi v stari latinščini in grščini, kaj je na voljo. Vse, kar se je ukvarjalo s premagovanjem težnosti in letenjem, je začelo poganjati iz latinske in grške besede za zrak. In tako je nastala velika družina besed, ki imajo v centru aeroplane, vsenaokoli pa aerodrome, aerodinamične oblike, aeroklube, aerofobije in tako naprej. Italijani so si izmislili celo aeropittura, ki je del futuristične umetnosti; gre kratko malo za slikarski pogled, ki je tak, kot bi človek letel v avionu ali pa s padalom drvel proti zemlji! Eden od najbolj znanih mojstrov aeropitture je živel v Gorici, prav blizu poskusnih terenov bratov Rusjan.

Vendar je pri slavistih in skrbnikih materinščine – spet tako kot marsikje – uporaba tujih sposojenk zbudjala tudi negodovanje in pomisleke, pa so zahtevnejši ljudje predlagali uporabo domačih izrazov za izpeljanke. Tako ima zdaj stroj za letenje v slovenščini vsaj tri izraze, marsikaj pa je še vedno znano tudi po prvih jezikovnih korakih ... no, poletih.

Toda stvarne splošne oznake ljudem, ki so bili s srcem in dušo za stvar, niso bile zadosti. Za registracije tehničnih dosežkov in za izumiteljska priznanja je morala imeti vsaka stvar oznako, ponavadi kombinacijo črk in števil. S takimi šiframi je posejana vsa zgodovina te panoge. Ampak ljudje so bitja domišljije in poezije, radi si izmišljujejo slikovita imena za to, kar ustvarijo. Edvard Rusjan je svoji prvi maketi letala, ki jo je naredil iz papirja in bambusa, dal ime *Papirnata vragolija*, ko pa se je z bratom Jožetom lotil zaresnega konstruiranja, se je zadeve prijela beseda, s katero je fantič klical sam sebe, ko je spregovoril, in ki je nato postala njegovo domače ime. Prvo slovensko letalo, ki je bilo preizkušeno novembra 1909, ima torej čisto preprosto ime Eda, izboljšanim modelom pa je iznajdljivi mojster potem dodajal številke, lepo po vrsti, kakor so hiše v Trsti. Brata Rusjan sta bila nekaj časa skoraj pozabljena, nato pa so zagreti ljubitelji letalstva rekonstruirali njune vragolije in danes jih je na vodilnem slovenskem letališču pod stropom vse polno – na veselje večine potnikov. V Beogradu, kjer se je konstruktor in testni pilot ponesrečil, pa so mu pred kratkim postavili tudi nagrobni spomenik.

Vrnimo se h Kristini Gorišek. Na začetku tridesetih let je torej postala prva Slovenka, prva ženska v Jugoslaviji, tudi prva na Balkanu, ki se je naučila pilotirati. Tedaj ni bilo na voljo veliko filmskih kamer, ki bi nam priskrbele dokumentarne posnetke. Fotoaparati pa so posneli nekaj fotografij, ki kažejo čedno dekle, pa tudi osupljivo razliko med čedno oblečeno mlado damo in isto osebo, ki so ji dali najmanjšo moško številko kombinezona, v kateri je zgledala kot medved. A tu se spodobi dodati, da je imelo žensko navdušenje za šport velik vpliv na doseganje boljšega položaja žensk oziroma kar na emancipacijo. Da se v ženskem prizadevanju za premagovanje dolgotrajne zapostavljenosti marsikaj dogaja, se je dalo videti tudi na prvi pogled. Iz vojaških, lovskih in športnih oblačil se je takoj po prvi svetovni vojni preselilo med dekleta mnogo kosov oprave, ob katerih bi ženske 19. stoletja padle v nezavest. Med njimi tudi usnjene pilotske jakne, seveda hlače (zgolj hlače ali pajaci), debeli puloverji, pilotske kape, očala ... Visoko na nebu je bilo namreč zelo mraz in ravnanje po pravilih bontona bi bilo tam smrtno nevarno. In v nasprotju s tradicionalnimi pogledi so mlade punce nove dobe – vitke, gibke, na kratko postrizene – v njih prav dobro zgledale. Za dokaz je lahko posnetek iz filma, v katerem sicer ne nastopa Kristina Gorišek, a bi zlahka. Režiser Karpo Godina je vanj ujel tisti čas in tiste kraje, ki so bili Kristini med šolanjem za pilotko prav domači. Ljubitelji duhovitosti bodo veseli opozorila na to, da se najmodernejše prevozno sredstvo pojavi v filmu, ki ima v naslovu splav, to je najpreprostejše plovilo.

Ko je minila druga svetovna vojna (v kateri so letala igrala izjemno pomembno vlogo – v dobrem in slabem), se je letalstvo izredno razmahnilo. Da so se tudi dekleta učila pilotirati, skakati in jadрати (se pravi pilotirati avione brez motorja), ni bila več taka posebnost kot pred vojno. Postalo je nekako samoumevno, čeprav so imela dekleta še vedno veliko več problemov pri uveljavljanju (zlasti poklicnem) kot fantje. V Jugoslaviji je marsikaj k temu prispeval tudi slovenski film iz leta 1953, kjer imajo letala zelo pomembno vlogo. Glavni junak osvaja dekle tudi tako, da jo povabi na polet v višave in ona se nad tem novim športom navduši tako močno, da se vpiše med padalke. Precej prizorov so posneli na letališču zraven Ljubljane, od katerega je zdaj ostala samo še zanikrna zaplata zemlje in sredi plevela in grmovja se da zaslutiti tudi kontrolni stolp ... Marsikdo se začudeno sprašuje, od kod neki je ulica v vzhodnem delu slovenske prestolnice dobila ime Letališka – ime je stvarno, no, vsaj nekoč je bilo. Film, ki mu je scenarij napisal Matej Bor – ki sicer slovi po čisto drugačni literaturi – je bil in ostal izredno priljubljen. Po njem se imenuje mnogo deklet, zaradi njega se je v aeroklube vpisalo mnogo mladih ljudi in kinodvorane ter televizije ga še vedno z veseljem uvrščajo na program.

Instruktorica v tem slovečem filmu ima marsikaj skupnega s Cvetko Klančnik Belin, ki je bila v tistem času najbolj popularna slovenska letalka, toda posvetila se je jadralnemu, ne motornemu letalstvu. Dosegla je veliko vsakovrstnih rekordov. Nekaj let je kot instruktorica delala tudi v Bosni, ker je bilo zanimanje za jadrarno letalstvo tako veliko, da so bili večji jadranci zelo iskani. Povezava s Kristino Gorišek Novaković je pomembna: Cvetka je prva povojna avtorica, ki je pisala o Kristini, šla jo je tudi obiskat v Veliko Britanijo (tja sta se izselila zakonca Novaković), ko pa je Kristina prišla na obisk v rojstno deželo, jo je baje Cvetka posadila v svoje jadrarno letalo in ji iz zraka razkazala domovino.

Poglejmo še med knjige. Seveda je nekaj letalskih izkušenj priletelo tudi v mladinsko literaturo. Najbolj znan je verjetno francoski pisatelj Antoine de Saint-Exupery, ki je bil zelo dober pilot (prvi je preletel Saharo), najprej izvidnik, nato tudi bojni pilot. Iz doživljajskega sveta pilotiranja je ustvaril nekaj zanimive literature za odrasle (v francoščini), izumil pa je tudi *Malega princa*. In z njim majhen planet, kjer je doma. In gledanje s srcem. Zelo je slaven tudi angleško spisani *Jonathan Livingston Galeb*, ki se trudi obvladati ta težavni posel... Kristini Gorišek (ta se je po uspehih v Beogradu preselila v Zagreb, se poročila, sprejela priimek

Novaković in avione bolj opazovala kot v njih letela) pa je bila verjetno najbližje knjiga, ki je nastala v času njenega rojstva. To je imeniten primer izkušnje letenja brez aviona. Gre za dogodivščine nagajivega paglavca, ki se spremeni v palčka, potem pa ga gosi odnesejo in z njimi je deležen dolgega in očarljivega popotovanja po Švedski. Po zaslugi švedske pisateljice Selme Lagerlöf, ki je bila vešča peresa – leta 1909 so ji celo podelili Nobelovo nagrado za literaturo, prvi pisateljici v zgodovini te nagrade – je nastala dobra knjiga o Nilsu Holgersonu, ki razveseljuje bralce že sto let. Ko fantička gosi odnesejo v zrak, je izkušnja prav taka, kot je čakala prve letalce – mraz, silen veter, viharno hrumenje, pred očmi mu migota, v ušesih šumi... No, tudi kockasta preproga je podobna temu, kar je z višine videla Kristina, ko je letela. Ko je prvič priletela v Slovenijo in po stari letalski navadi nizko zaokrožila nad domačo Stično, je verjetno brez truda prepoznala zaplate travnikov, njiv, sadovnjakov, vinogradov.

Kristina Gorišek je v Beogradu živela skoraj deset let. Med njene znance v tem velikem mestu je sodil nadebudni pisatelj, tudi on Slovenec, ki ima zelo slikovito literarno usodo, zadnjih dvajset let tudi slavo. Kot pilot pa je komaj znan, čeprav je verjetno edini slovenski pisatelj, ki se mu je posrečilo opraviti zahtevno šolanje na Vazduhoplovni akademiji in postati pilot-izvidnik. V njegovi literaturi se najdejo zgodbe, ki imajo takšne naslove: *Rekordni polet*, *Zadnji polet podnarednika Ljubiše* in pa *Zgodba o debelih podganah*. Tule je drobec: »Preden sva se dvignila v zrak, sva se še skopala v bližnjem hladnem potoku. Potem sva sedla v letalo, ki naju je povedlo v zračne višave. Tam sva pozabila na vse zemeljske skrbi in nadloge in plula kakor dva oproščena galeba, ki s kraljevskim mirom ogledujeta na tleh svojo senco ter se neizmerno radostila zraka, neba in božjega sonca.«

A te stavke in zgodbe, imenovane tudi »bartoleske«, pozna malo ljudi. In nič od njegovega ne spada v tisto vrsto literature, ki bi jo ponujali šolarjem v šolskih klopih devetletke. Vseeno pa je dobro vedeti, da uživa veliko slavo (doma in v mnogih drugih državah) njegov roman, ki se dogaja pred tisoč leti in ki ima na platnicah ponavadi tisto prometno sredstvo, s katerim so si ljudje skozi zgodovino največ pomagali. To je osedlani konj... Ta znameniti avtor je kot mladenič služil vojaški rok (vse 20. stoletje so morali vojaščino odslužiti vsi fantje) v mogočni Petrovaradinski trdnjavi blizu Novega Sada. Tam je bil sedež letalske vojne akademije in tam se je naučil pilotiranja, fotografiranja in izvidništva. Nekaj let zatem pa je živel v Beogradu in bil član tistega Aerokluba, ki je poskrbel tudi za pilotsko šolanje prvih deklet – in med njimi Kristine Gorišek Novaković.

Viri:

Gorišek, Kristina: *Mladina se navdušuje za sinji šport*, Slovenec, 3. marec 1939.

Jovanović, Ljudmila: *Žene letači Jugoslavije*. Beograd: L. Jovanović, 2009.

Klančnik Belin, Cvetka: *Naša prva motorna letalka Kristina Gorišek Novaković*, Krila št. 4, julij-avgust 1974.

Klančnik Belin, Cvetka: *Naša prva letalka*, Krila št. 2, marec-april 1975.

N.n.: *Umetnost prve slovenske letalke*, Slovenec, 31. marec 1935.

Pogledi na Bartola. Uredil Igor Bratož. Ljubljana: Revija Literatura, 1991.

Puhar, Alenka: Kristina Gorišek Novaković (1906–1996), prva slovenska letalka. V: *Pozabljena polovica: portreti žensk 19. in 20. stoletja na Slovenskem*. Zbrale in uredile: Alenka Selih, Milica Antić Gaber, Alenka Puhar, Tanja Renner, Rapa Šuklje in Marta Verginella. Ljubljana: Tuma: SAZU, 2007, 2012.

Sitar, Sandi: *Letalstvo in Slovenci*. Ljubljana: Založba Borec, 1985.

Stanovnik, Justin: *Učiteljica Nuša Jaklič*, Zaveza št. 32, marec 1999.

St.: *Kristina Goriškova – diplomirana pilotka*, Ženski svet št. 2, februar 1934.

Verbinc, France: *Slovar tujk*. Ljubljana: Cankarjeva založba, 1997.

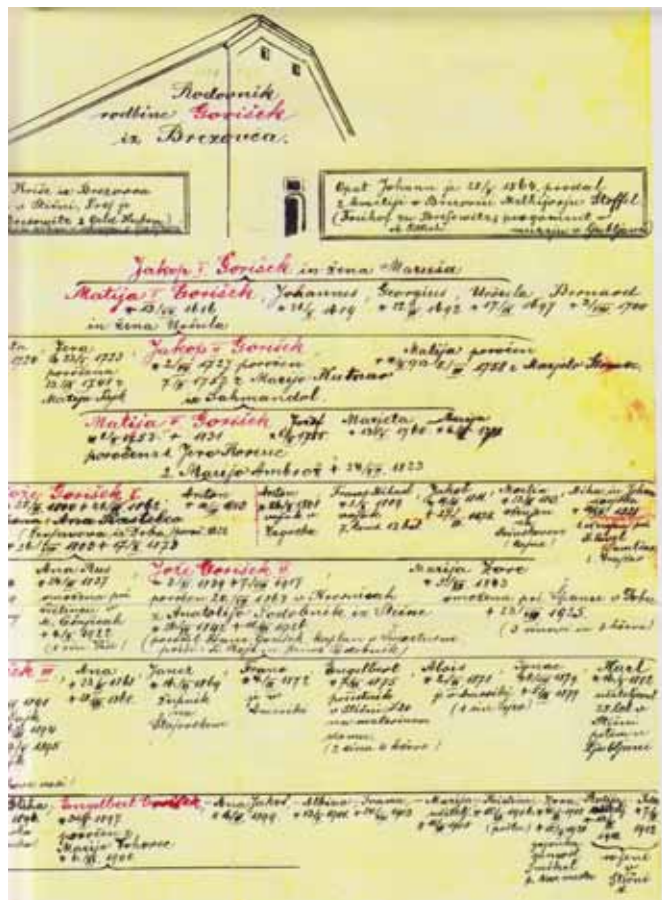
Elektronski viri:

Wikipedia na gesla Kristina Gorišek Novaković, Cvetka Klančnik Belin, Amelia Earhart, Edvard Rusjan, Selma Lagerlöf, Vladimir Bartol.

Sierra5.net (slovenski letalski portal).



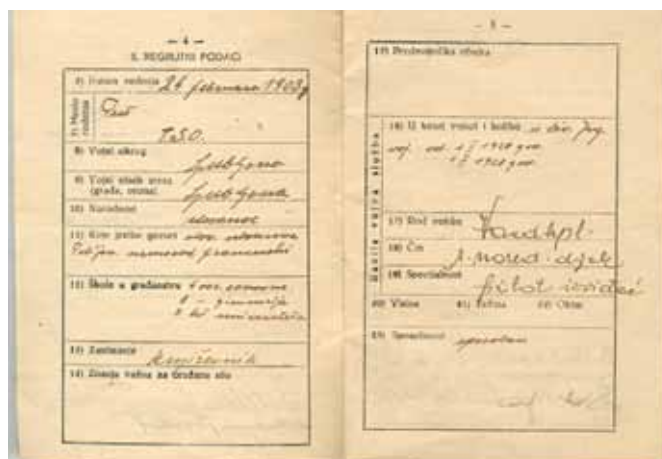
Družinski posnetek, ki je nastal tik pred začetkom 1. svetovne vojne, verjetno pred domačo hišo ali kozolcem. Na sredi sta zakonca Gorišek, zgoraj oba sinova (najstarejši je kmalu odšel na vojsko in padel). Kristina stoji na levi, zraven mame. Arhiv Jurija in Tereze Gorišek.



Rodovnik rodbine Gorišek iz Brezovca (kot se je po domače reklo) je raziskan vse do 16. stoletja. Za to ima največ zaslug učitelj Karl Gorišek (rojen leta 1882), ki je poučeval v Stični in Ljubljani. Podatek o Kristini, ki je postala prva slovenska letalka, je zapisan v zadnji vrsti, četrti z desne. Arhiv Jurija in Tereze Gorišek.



Osem sester Gorišek, fotografiranih leta 1929 ali 1930, mogoče pred Kristininim odhodom v Beograd; Kristina stoji na sredi, peta z leve. Arhiv Jurija in Tereze Gorišek.



Vojaška knjižica Vladimira Bartola. Rokopisni oddelek NUK.