



**RAFAEL
PERHAUC**

**LETALCI
PREKOMORCI**



KNJIŽNICA
NOVINPOS



KNJIŽNICA NOV IN POS 25-VI

RAFAEL PERHAUC

LETALCI PREKOMORCI

NOVA GORICA 1968

Spominu padlim letalcem
NOVG

LETALCI PREKOMORCI

Narodnoosvobodilna vojska, ki je nastajala v težkih dneh revolucije na celotnem ozemlju Jugoslavije, se je skozi viharne boje, poraze in zmage organizirala v čvrsto moderno armado. Prišlo je do vstaj vseh narodov Jugoslavije. Poseben zagon je dobilo narodnoosvobodilno gibanje ob kapitulaciji Italije. Tedaj je štela partizanska vojska že nad 300.000 borcev. Lahko rečemo, da je bila cela Jugoslavija eno samo bojišče, saj je že na začetku vojne leta 1941 bilo v borbah proti mladi partizanski vojski angažiranih 6 nemških, 17 italijanskih, 2 bolgarski, 3 madžarske, 6 kvislinških — domobranskih divizij in precej samostojnih sovražnih brigad, polkov in bataljonov. V 1942. letu je že bilo 7 nemških, 20 italijanskih, 5 bolgarskih, 3 madžarske, 7 kvislinško-domobranskih ter druge okupatorske in kvislinške enote. Po kapitulaciji Italije, proti koncu 1943. leta pa je v Jugoslaviji bilo 22 nemških, 8 bolgarskih in 3 madžarske divizije, mnogoštevilni samostojni polki, bataljoni in čete, ki so po svoji številčnosti presegali najmanj 5 sovražnih divizij. Vsemu temu pa je treba prišteti četniške, nedičevske, ustaške, ruske belogardistične in druge belo-plave kvislinške formacije.

Temu ogromnemu številu do zob oboroženega sovražnika se je postavila po robu Komunistična partija Jugoslavije, ki je začela organizirati široke ljudske množice za odpor proti okupatorju, zbirati vojsko in sovražnika tolči na najboljčutljivijših mestih. Težke borbe so trajale štiri leta in v teh borbah so se pojavili tudi prvi partizanski letalci, kasneje pa tudi redne letalske enote.

Predvojna Jugoslavija je imela štiri letalske brigade z osmi-
mi letalskimi polki (4 bombniški in 4 lovski) ter dve samostojni
letalski skupini (11. in 81.). Vseh za borbo sposobnih letal je bilo
271, katerim je treba prišteti še 62 letal pomorskega letalstva,
torej skupno 333 letal.¹⁾

Sovražnik je ob napadu na Jugoslavijo razpolagal z 2170 letali.
Ce upoštevamo, da je del teh letal operiral tudi nad Grčijo, pride-
mo do razmerja 5 : 1 v korist sovražnika.²⁾ Pri tem je treba tudi
omeniti, da so bila sovražna letala zadnja beseda tehnike, saj so
jih Nemci imeli za zahrbtni napad na Sovjetsko zvezo. S takim
stanjem v letalstvu se je začela aprilska vojna.

6. aprila 1941 od pete ure zjutraj so eskadrilje Četrte nemške
zračne flote napadale letališča pri Skoplju, Kumanovu, Nišu, Za-
grebu, Brežicah in Ljubljani. Bombe so zasule hangarje, letala in
vojašnice. Jugoslovansko letalstvo je pri teh napadih že na zemlji
izgubilo 64 letal. Edino pri Kumanovem se je pravočasno postavila
v bran 36. skupina 5. lovskega polka, ki je zrušila 4 sovražna leta-
la, sama pa je izgubila 11 letal. Skupina je bila oborožena z zasta-
reliimi lovskimi letali Hawker-Fury iz leta 1934.

Po prvem bombardiranju letališč so letala Četrte nemške
zračne flote napadala železniške in cestne komunikacije. Deseti
nemški letalski korpus je to jutro napadal objekte v Črni gori,
Makedoniji, Bosni, Hercegovini in Dalmaciji. Težko so bila poško-
dovana letališča pri Podgorici (danes Titograd), Mostarju in hi-
droavionska baza v Kumboru (Boka Kotorska). Letališče Rajlovac
pri Sarajevu je bilo zravnano z zemljo.

Ob 6.30 so nemški bombniki silovito napadli Beograd. Pri
prvem bombardiranju, ki je trajalo eno uro in pol, je sodelovalo
234 bombnikov v spremstvu 120 lovcev. Bombardirali so vse ob-
jekte, ki so bili važni za življenjski obstoj mesta. V teku dneva
so še trikrat bombardirali goreče mesto: ob 11. uri s 57 bombniki,
ob 14. uri s 94 in zvečer s 99 strmoglavci štuka.

¹⁾ Vojna enciklopedija, zv. 4., s. 241, 248.

²⁾ Mirko Bosanac: Udar na Jugoslaviju, Beograd 1964, s. 41.

V Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht 1940—41 je na s. 1200
navedeno, da je imela IV. zračna flota generala Löhra ob začetku sovražnosti
proti Jugoslaviji 780 letal, katerim pa je treba prišteti še 320 italijanskih, torej
je bilo skupaj 1100 letal. General Löhr pa je ob koncu vojne v ujetništvu izjavil,
da je operacija nemške 12. in 2. armade podprla okrepljena 4. zračna flota in
oddelki 10. zračnega korpusa iz Južne Italije, skupaj 1500 letal.

Na italijanski strani pa je sam generalštab italijanske vojske izdal že 1.
aprila 1941 operativno direktivo, da bo napad 2. in delno 9. armade na Jugoslavijo
podprlo 670 letal (Vojna enciklopedija, zv. 1, s. 186, 187). Napadalci so torej
imeli na razpolago ob napadu na Jugoslavijo in Grčijo 2170 letal.

Znano je, da so nenarodni predvojni režimi, petokolonaštvo in izdajalsko delo v državni upravi in kraljevski jugoslovanski vojski imeli negativne posledice tudi na jugoslovansko letalstvo, ki je zaradi nesposobnosti, korumpiranosti in izdajstva višjega komandnega kadra, neizgrajene doktrine, izredno slabega sodelovanja med posameznimi elementi letalskih enot, doživelo nagel polom. Med vzroke za tak polom pa sodijo še naslednji:

Med posameznimi vrstami letalstva ni bilo sodelovanja in še celo tam ne, kjer so imele letalske brigade po en lovski in po en bombniški polk. Znan je samo en primer, da so štirje lovci spremljali oddelek bombnikov nad Avstrijo. Taktika lovcev je bila zelo slaba, saj so napadali posamezno ali največ v parih in se zaletavali v sovražne formacije, ki so štejele na desetine in tudi na stotine letal. Niti poskušali niso, da bi se eskadrilja zbrala in da bi enotno napadala. Pa ne samo eskadrilja, če bi napadel tudi cel polk, bi lahko dosegel pomembne uspehe. Očitno je, da je vodstvo odpovedalo. Napadi posameznikov pa dokazujejo, da so bili mladi piloti hrabri, borbeni in se mnogokrat tudi nepremišljeno žrtvovali. Držali so se pravila: spopasti se s sovražnikom kadarkoli in kjerkoli se pojavi in ostati na bojišču do zmage ali smrti.

Taktika bombnikov je bila nekoliko boljša kakor pri lovcih, a večkrat nepremišljena in lahko bi se reklo tudi samomorilska. Tako je Osmi bombniški polk ob belem dnevu brez spremstva lovcev napadel dobro branjena letališča na Madžarskem in tedaj izgubil 8 letal. Ali pa 11. samostojna skupina, ki je prav tako ob belem dnevu bombardirala Temišvar brez spremstva lovcev. Kljub temu pa so piloti vestno izvrševali svoje naloge in niti enkrat se ni primerilo, da bi se bombniki vrnili, ne da bi odvrgli bombe na cilj. Toda izgube bombnikov so bile v nesorazmerju z doseženimi uspehi.

Maskiranje letališč in letal je bilo večinoma slabo. Prav zaradi tega je sovražnik prvi dan napada uničil skupino treh eskadrilj bombnikov v Petrovcu pri Skopju. Temu je botrovala tudi slaba razmestitev letal na letališču in prav tako slaba protiletalska obramba.

Iz vsega tega sledi, da je vodstvo v letalstvu popolnoma odpovedalo. Kljub temu pa so manjše skupine in posamezniki odločno in neustrašno napadali, za kar jim je dal celo sovražnik, ki je bil v pohvalah nasprotnika skop, naslednje priznanje: »Posebno je treba naglasiti herojsko držanje znatnega števila jugoslovanskih

letalcev, ki so požrtvovalno napadali mnogo močnejše letalske enote osi in drage vojne cilje.«³⁾ Iz take letalske sredine, prekaljene v partizanskih brigadah, so izšli tudi nekateri letalci prekomorci.

Po porazu jugoslovanske vojske so mislili Nemci, da je vojna z Jugoslavijo končana. Sovražnik je triumfiral. V dvanajstih dneh je pokoril državo, za katero se je računalo, da je vojaško močna in da se ne bo dala kar tako pregaziti. Da pa se bo to zgodilo v tako kratkem času, je prekosilo vsaka pričakovanja. Sedemnajstega aprila so Nemci objavili, da imajo samo v Jugoslaviji 344.000 vojnih ujetnikov.

V taki situaciji je Komunistična partija Jugoslavije začela skupaj z dragimi progresivnimi silami organizirati boj na življenje in smrt proti okupatorju in domačim izdajalcem. Iz najrazličnejših ostankov razsule jugoslovanske armade in dragih virov so začeli nastajati partizanski odredi in druge vse večje in večje partizanske enote, med katerimi se pojavijo tudi prvi partizanski letalci.

Vodstvo narodnoosvobodilnega boja Jugoslavije je namreč hitro spoznalo izredno važnost nastanka in razvoja partizanskega letalstva. Zato ni čudno, če najdemo v dokumentih iz NOB mnogo takih, ki govorijo o letalstvu. Ker pa na ozemlju Jugoslavije ni bilo v začetku vojne pogojev za šolanje in za formiranje partizanskih enot, se je vrhovni štab dogovoril z zavezniki za pomoč pri šolanju in vzdrževanju naših prvih letalskih enot. Zahodni zavezniki so pristali, da bodo formirali in oborožili dve eskadrilji, ki bi jih sestavljali jugoslovanski letalci. In prav te letalce ter tiste, ki so delali na zavezniških letališčih, kot sta Maison Blanche in Boufarik ter drugod, imenujemo letalci prekomorci. Delež, ki so ga dali ti letalci v celotnem narodnoosvobodilnem boju, je precejšen. Tudi če upoštevamo, da sta Prva in Draga eskadrilja začeli z borbenimi akcijami zaradi posebnih okoliščin avgusta 1944. leta, so bile akcije tega letalstva za naše partizane velikega moralnopoličnega pomena. Saj so jih bodrile in utrjevale v samozavesti, da ima mlada partizanska vojska že svoje letalstvo. K letalcem prekomorcem spadajo torej vse tiste enote letalstva, ki so pod zastavo NOVJ delovale leta 1943—45 na podlagi sporazuma med vrhovnim

³⁾ Ferdo Čulinović: Slom stare Jugoslavije, Zagreb 1958, s. 205 iz Archiv der Gegenwart, s. 4966.

štabom NOV in POJ ter vrhovno komando zavezniških sil za Sredozemlje, v Severni Afriki in Italiji, nato pa v domovini. Letala prekomorcev so operirala nad južnim delom države od Albanije do Trsta. Vseh letalcev prekomorcev je bilo 2211. Sem prištevamo tudi vse tiste primorske Slovence in Istrane, ki so se zavestno opredelili za NOVJ in s tem se plebiscitno odločili za novo Jugoslavijo.

Opisati, kaj so ti letalci delali, od kod so prišli, kakšne ovire so morali premagovati, preden so prišli v letalske enote, kako so se borili z letali in katere dobre ter slabe lastnosti so ta letala pokazala, vse pa v glavnem na podlagi dokumentov iz tistega časa in v manjši meri po izjavah udeležencev, to je smoter te knjige.

BEG JUGOSLOVANSKIH LETALCEV IZ DOMOVINE

Od napada na Jugoslavijo dalje so se dan za dnem vrstila porazna poročila o malodušnosti in borbeni nesposobnosti jugoslovanske vojske, o izdajstvu in kapitulantstvu v raznih oblikah in raznih enotah kopenske vojske, mornarice in letalstva. Le redki so bili primeri, ki bleščijo v sivini 12 dnevne vojne. Posamezniki ali manjše skupine so se postavile po robu mogočnemu Hitlerju, tedanjemu vladarju večjega dela Evrope.

Ko je bil v državi vsak organiziran odpor proti silni premoči že po nekoliko dneh vojne nesmiseln, je bil pogled mnogih uprt v tujino, kjer so se videle možnosti za nadaljevanje vojne proti fašistom, zaenkrat sicer še v dokaj meglenih obrisih. Amerika je posegla v vojno šele decembra 1941. leta.

Omenjene možnosti za doseg zavezniškega ali vsaj nevtralnega ozemlja so bile dane le tistim maloštevilnim pripadnikom letalstva in mornarice, ki so imeli na razpolago sredstva za doseg tega cilja.

V kolikor so še razpolagali z letali, so letalci imeli dve možnosti: prvič prek Grčije na Srednji vzhod ali pa drugo možnost, mnogo težjo od prve: v oddaljeno SZ, ki jo tedaj še ni zajela vojna vihra. Izhodiščna točka za letala, ki so bila tistih aprilskih dni namenjena v Grčijo, je bilo letališče pri Nikšiču v Črni gori. Tu, kjer je bil začetek zračnega mostu Nikšič—Atene, je bilo zbirališče vseh tistih, ki so hoteli v teh dneh zapustiti nesrečno deželo. Tu se je zbirala vlada in njeno predsedstvo, ministri,

aktivni in že upokojeni, nekateri sami, največ pa s člani svoje družine. Vsi ti politiki so hoteli v tujino, da bi od tam »upravljali« in »reševali«, kar so tukaj v desetletjih zavozili. Tako so se preostala vojna letala prelevila v transportna letala.

V svoji knjigi »Kralj i vlada u emigraciji« pravi Mihailo Marič⁴⁾, da je v mesto Nikšić prispelo 166 zabojev z okrog 8300 kg zlata v palicah in 38 zabojev zlatnikov, z okrog 1900 kg. Od te količine je bilo prepeljano na nikšiško letališče samo 20 zabojev, ker za več ni bilo letalskih transportnih možnosti.

Prevoz zlata iz domovine v tujino je postala aprila 1941 važna postavka v saznamu oseb in stvari, namenjenih v inozemstvo. Marič navaja, da je kot prvi odletel kralj Peter z nekoliko člani svojega spremstva z letalom Savoia-Marchetti. Nad Grčijo so zašli v protiletalski ogenj, kateremu so se nekako izognili, toda takoj nato sta priletela dva britanska Hurricana in prisilila kraljevo letalo, da se je spustilo na pomožno letališče Paramitije v Grčiji. Potem ko so potnike legitimirali, so smeli leteti naprej do Aten.

Dne 18. aprila so odleteli kralj, Simović, Ninčić in drugi z britanskim letalom Sunderland iz Aten naravnost v Aleksandrijo. Ker jim tedanji kralj Egipta Faruk ni hotel nuditi gostoljubja, da se ne bi zameril Nemcem, so takoj morali nadaljevati pot v Jeruzalem (Palestina).

Nikšiško nebo je bilo tistih dni pokrito z gostimi in nizkimi oblaki, vidljivost pa je bila zelo slaba. To je bila sreča za odhajajoče, ker se nemška letala niso teh dni niti enkrat pojavila nad tem mestom, čeprav so sicer obvladala celo jugoslovansko nebo.

Nad Grčijo so bile vremenske razmere boljše. Tam sta bila letalstvo osi in zavezniško letalstvo bolj aktivna.

Zaradi pomanjkanja letal je bilo dogovorjeno, da se bodo letala v teku dneva vračala iz Grčije po čakajoče emigrante. Toda ti so zaman čakali in negodovali, saj niso vedeli, da so Nemci od večje skupine letal Dornier pet zažgali, kakor hitro so se spustila na letališče Paramitije, dve pa sta bili tako poškodovani od mitralješkega ognja iz zraka, da nista več bili sposobni za letenje. Da bi ugodili čim večjemu številu čakajočih in obenem, da bi se tudi zlato preneslo na varno, je prišlo tudi do preobremenjenosti letal, kar je imelo za posledico njihovo izgubo. Tako so v neko

⁴⁾ Mihailo Maric: Kralj i vlada u emigraciji, Zagreb 1966.

potniško letalo Lockheed, ki je že imelo več potnikov, kot bi jih smelo imeti, natovorili še zaboj zlata. Preobremenjeno letalo je težko startalo in medtem ko je še vozilo po neravnem terenu nikšiškega letališča, sta odpadli najprej kolesi, nato ogrodje za kolesa in končno se je odlomilo še krilo.

Nekateri so si rešili življenje, ker jim niso dovolili, da bi odleteli, ko so že bili v letalu, pripravljenem za polet. Tako je general Mirkovič izkrcal tik pred poletom iz letala Caproni narednika radiotelegrafista in namesto njega so postavili v letalo zaboj zlata. To je naredniku rešilo življenje, ker za usodo letala in ljudi v njem se ni nikoli nič zvedelo. Verjetno so treščili v Jadransko morje.

Na podoben način si je rešil življenje nek narednik, ki je moral svoje mesto v letalu prepustiti nekemu polkovniku. Tudi za usodo tega letala se ni nikoli nič zvedelo.

Zračni most je prenehal delovati 16. aprila 1941. Tega dne sta poleteli dve letali Savoia-Marchetti. Eno teh je ob zelo slabem vremenu doseglo Krf, kjer se je moralo prisilno spustiti.

Po nekem drugem poročilu naj bi zadnje letalo poletelo iz Nikšića dne 17. aprila ob 3.00 uri z narednikom pilotom Zvonkom Halembekom, ki se je kasneje smrtno ponesrečil kot pilot NOV.

Taka je bila slika tistih dni na letališču pri Nikšiću. Letal ni bilo več na razpolago. Piloti, ki so ostali, so bili zagrenjeni. Lahko bi pri zaveznikih posegli v borbo proti okupatorju, morali pa so svoja mesta odstopiti drugim. Nekaterim je kasneje vseeno uspelo, da so prišli na en ali drug način do zaveznikov.

Že prej smo omenili, da je bil prelet v oddaljeno Sovjetsko zvezo mnogo bolj tvegan. Od sedem letal Savoia-Marchetti, ki so bila namenjena v SZ, se je eno zaletelo v Igman planino blizu Sarajeva, drugo v gorovje v Romuniji, tretje so prisilili Nemci, da se je spustilo na zemljo in samo štirim letalom je prelet uspel.

Bivši komandant Prve lovske eskadrilje, eden od pilotov, ki so preleteli aprila 1941 iz Jugoslavije v SZ, opisuje⁵⁾, kako so 10. aprila v Preljini (pri čačku, Srbija) zažgali naši ljudje lastna letala, da ne bi padla sovražniku v roke. Uspelo mu je, da je

⁵⁾ Hinko Šoić: Put od Preljine do Moskve v »Listu Prve eskadrilje«. List se nahaja pri Branivoju Majcnu. Nekaj podatkov je vzeto iz pisma, ki ga je pisal H. Šoić avtorju 22. februarja 1968. Pismo je v IZDG, Ljubljana. V knjigi »Vojno delo« 1952, št. 1, s. 80 je navedeno, da je poletelo v SZ pet letal, prispeli pa sta samo dve Savoia—Marchetti, kar ne odgovarja trditvam udeležencev poleta.

Tudi Nemci opisujejo v svojem »Kriegstagebuch des OKW« 1940—1941, I na s. 379, da je 13. aprila (dejansko 11. aprila) odletelo več letal v SZ.

dobil letalo za prelet v Mostar. Ob zelo slabem vremenu, oblaki so bili od 100 do 4500 metrov, je po eni uri in dvajsetih minutah prispel iz Preljine v Mostar. Naslednjega dne — 11. aprila — je z letalom Savoia-Marchetti in petčlansko posadko poletel iz Mostarja ob 13. uri in 10 minut. Cilj je bil Sovjetska zveza. Cel čas so leteli skozi kompaktne gmote oblakov na višini okrog 4000 metrov. Skušali so leteti na višini 6000 metrov, kjer ni bilo oblakov, a se tam ni dalo zdržati, ker niso imeli kisika s seboj in tudi ne ustrezne tople obleke. Ko so preletavali karpatske vrhove, se je začel na prednjem robu kril delati nevaren led, ki so ga lomili z dviganjem in spuščanjem »slotov«⁶⁾.

Po štiriurnem letu nenehno skozi oblake so se začeli spuščati niže in iz višine 300 metrov so zagledali pod seboj mesto, za katero so kasneje zvedeli, da je Kišinev. Zemljepisne karte niso imeli in so bili v težavnem položaju, ker niso vedeli, če so že nad SZ ali še vedno nad Romunijo.

Ob 17. uri 45 minut po poletu, ki je trajal 4 ure 35 minut so se spustili na rusko zemljo blizu male vasice Stara Farmoška, oddaljene okrog 10 km od Kišineva, kjer so bili gostoljubno sprejeti. 12. aprila so odpotovali v Odeso in tam so se sestali z našimi sedemnajstimi letalci, ki so tudi dan prej preleteli iz Jugoslavije v SZ. 16. aprila so vsi skupaj, bilo jih je 22, odpotovali v Moskvo⁷⁾.

BEG POMORSKIH LETALCEV IZ BOKE KOTORSKE DO ALEKSANDRIJE APRILA 1941

Dne 16. aprila ob 5. uri zjutraj je odletelo iz Boke Kotorske 6 pomorskih letal (hidroplanov) proti jugovzhodu. Istega dne popoldne sta v isto smer odleteli še dve letali in sledilo jima je še eno*).

Od skupno devetih letal je bilo 7 tipa »Do-H«, eno Heinkel in eno »SIM-XIV«. Slednje je bilo jugoslovanske izdelave. Najsodob-

⁶⁾ »sloti« ali predkrilca so naprave, nameščene na prednjem robu krila in po njem (robu) oblikovane, ki se dajo dvigati in spuščati. Z njimi se dosežejo ugodnejši pogoji pri spuščanju in poletanju. Pri dviganju slotov se je lomil led, ki se je tam delal.

⁷⁾ Mirko Bosanac: Udar na Jugoslaviju, Beograd 1964, s. 187.

⁸⁾ Po pripovedovanju tedanjega poročnika bojne ladje Avgusta Grošlja, ki je v tem preletu sodeloval. Obširno poročilo o tem v »Delu« z dne 6., 7. in 8. aprila 1967.

nejši med njimi so bili Dornieri (»Do«), izdelani leta 1938 v Nemčiji (Friedrichshafen) z motorjem Hispano-Suiza (»H«), ki je bil izdelan v Parizu. Njihova hitrost je znašala okrog 340 km/h, kar je bilo za takratni čas in za pomorska letala skoraj vrhunski dosežek. Po svojem namenu so bila letala izvidniška, z možnostjo bombardiranja⁹⁾. Letalo Heinkel je bilo starejše, izvidniško letalo s hitrostjo 220 km/h. Tudi letalo »SIM« je bilo izvidniško, enake hitrosti kot Heinkel. Zaradi manjše brzine sta zadnji dve letali predstavljali oviro hitrejšim »Do-H«, ker so ti morali pri skupnem letu prilagoditi svojo hitrost počasnejšemu Heinklu in »SIM«. Po enoinpolurnem letenju so letala prispela do otoka Krfa.

Naslednjega dne so odletela vsa letala skupaj s Krfa in se zaustavila v Patrasu zaradi dopolnitve goriva. Nato so letalci nadaljevali pot do Aten, kjer so morali tri dni čakati na operativno odobrenje, ki ga je izdal štab zavezniške mornarice.

Dne 21. aprila so preleteli približno 320 km, pot od Aten do Suda Baya na otoku Kreti. Pri vzletanju v Atenah so nemške štuke napadle atensko luko, vendar ta letala niso bila zadeta. Kmalu po prihodu v Suda Bay so zopet napadle štuke. Tokrat je bilo bolj kritično, ker so obstreljevale z mitralješkim ognjem v času, ko je bilo okrog letal nekoliko čolnov, polnih bencina v pločevinastih posodah, iz katerih so ravno dopolnjevali gorivo. Zadeto je bilo tedaj edino letalo Heinkel in tako poškodovano, da so ga morali pustiti na Kreti. Tudi tukaj so morali čakati na operativno odobrenje za nadaljevanje poleta do Aleksandrije. Prav v času, ko so vzletali iz Suda Baya, je bil dan alarm. Zopet so napadle štuke, no tokrat se niso z njimi srečali, ker so se letala držala taktično ob pogorjih otoka Krete.

V aleksandrijsko luko so se jugoslovanski letalci spustili 23. aprila ob 13. uri. Zavezniki so naslednji dan odredili za bazo zgodovinski Abukir, kraj, kjer je leta 1798 britanski admiral Nelson uničil Napoleonovo floto.

Vsi letalci so sodelovali pri organiziranju baze v Abukiru, ki je bila že šesti dan po prihodu, t.j. 29. aprila pripravljena za letalske akcije, ki so se tega dne tudi začele. Zavezniki so uvrstili eskadriljo v aktivno sodelovanje, in sicer so ji odredili izvidniške

⁹⁾ V noči od 10. na 11. april so 3 letala »Do-H« bombardirala albansko luko Drač. Istega dne so letala »Do-H« iz šibeniškega področja bila na izvidniškem poletu nad luko Ancona v Italiji.

in protipodmorniške polete morskega območja severno od Aleksandrije.

Ta hidroeskadrilja je operirala na tem področju skoraj leto dni in je v tem času izvršila okrog 2000 ur operativnega letenja. Bila je večkrat omenjena v vojnih poročilih zavezniške mornarice¹⁰⁾.

Od pomorskih letalcev, ki so aprila 1941 odleteli iz Boke Kotorske v Afriko, so padli v naših prekomorskih letalskih enotah: Aleksandar Marković, Leopold Ankon, Ratko Jovanović in Mileta Protič.

PRVI PARTIZANSKI LETALCI

Še preden je prišlo do naših prvih organiziranih letalskih enot, so bila v akciji nekatera posamezna partizanska letala v raznih krajih osvobojenega ozemlja. Za ta letala, ki so bila brez pravega tehnično-oskrbovalnega zaledja, brez nadomestnih delov, delavnic, goriva, brez hangarja itd., se že vnaprej ni moglo računati, da bodo imela dolgo življenjsko dobo. Njihovo delovanje z vojaškega vidika ni bilo kdove kako pomembno; bil pa je zelo velik moralni učinek, izrednega pomena za borce NOV in negativen za sovražnika.

Prvi tak pilot je bil Franjo Kluz, ki je 23. maja 1942 vzletel na letališču Zalužani pri Banjaluki. Letališče je bilo pod oblastjo tako imenovane Nezavisne države Hrvatske. Na letalu Potez XXV se je spustil po dogovoru na majhno zasilno letališče Urije pri Prijedoru, ki je spadalo pod osvobojeno ozemlje.

Istega dne malo kasneje je prav tako iz Banjaluke priletel na osvobojeno ozemlje poročnik-pilot Rudi Čajavec z mehanikom Milutinom Jazbecem na letalu Breguet XIX.

¹⁰⁾ Leta 1941/42 je bilo angleško letalstvo še šibko in je imelo dovolj opravka z obrambo lastnega otoka. Zato so Angležem ta naša letala prišla kot naročena za to važno točko z bližnjo libijsko fronto. Toda zaradi neprestanega letenja so se motorji obrabili, potrebno jih je bilo menjati ali vsaj nabaviti nadomestne dele. Vprašanje je bilo, kje jih dobiti, ker je bila tovarna, ki je motorje izdelala v Parizu, pod nemško oblastjo. Tovarna Hispano—Suiza je bila svetovno znana po svojih letalskih in drugih motorjih, zato je bilo verjetno, da je pred vojno prodala enake motorje še v kako drugo deželo na svetu, ki ni bila pod Hitlerjevo kontrolo. Nalogo, da to poizve v Parizu, je dobila angleška obveščevalna služba — Intelligence Service. V kratkem so zvedeli, da je neka država na Srednjem vzhodu nabavila nekoliko takih motorjev za velike črpalke v nekem radniku. Motorji se niso bili uporabljeni. Angleži so jih odkupili in eskadrilja je z novimi motorji nadaljevala z akcijami.

Prvo akcijo sta izvršili obe letali 4. junija 1942. Franjo Kluz je z mehanikom strelcem Ivico Mitračičem na svojem Potezu obsul z bombami Orahovo in ustaške kolone, ki so se pomikale v smeri Medjedje.

Istega dne sta zgodaj zjutraj vzletela z letališča Urije Rudi Čajavec in Mišo Jazbec. Nad Banjaluko sta odmetavala letake, na banjaluško letališče pa sta odvrгла nekoliko partizanskih bomb. Pri zadnjem nadletanju letališča je bil Čajavec ranjen. Letalo je usmeril proti osvobojenemu ozemlju, ki pa ga ni uspel doseči. Spustil se je pri vasi Klasnice, kjer so ga takoj obkolili četniki in domobranci. Po krajši borbi se je Čajavec sam ustrelil. Jazbeca pa so ujeli, prepeljali v Zagreb, kjer so ga strahovito mučili in končno ustrelili.

Franjo Kluz pa je nadaljeval z akcijami proti sovražniku. Strah in trepet je vzbujalo že samo njegovo ime. Na njegovo glavo v začetku razpisanih 500.000 kun so kmalu dvignili na milijon. Kluz je uspešno napadal sovražnika, ki ga je vsepovsod iskal. Zadnjič je letel 4. julija 1942. Končno je 6. julija 1942 uspelo nemškemu pilotu izslediti njegovo letalo na neki poljani pri Lusci Palanki in ga iz zraka z mitraljeskim ognjem zažgati. Kluz je nadaljeval svojo pot pri partizanih, prišel je v Prvo lovsko eskadriljo in padel 14. septembra pri Omišu. Odlikovan je bil z redom narodnega heroja.

Ob kapitulaciji Italije so pustili Italijani v Divuljah, letalsko-pomorski bazi pri Splitu, šolsko letalo Flit (Consolidated Fleet Trainer) ameriške izdelave. Letalu pa sta manjkala oba magneta; tako so vsaj mislili italijanski oficirji cel čas okupacije. V resnici pa je bivšemu hidropilotu Cirilu Vrabiču uspelo, da je v povezavi z nekim mehanikom, italijanskim letalcem, magneta spravil na varno, od koder ju je 10. septembra 1943 vzel in namestil na motor. Še istega dne je bilo letalo v zraku. Ciril Vrabič je z letalom napravil 26 borbenih akcij. Dne 6. oktobra 1943 se je letalo zaradi nesrečnega naključja zabilo na strehe mesteca Bol na otoku Braču; pri tem je izgubil življenje Ante Marasovič-Mirko iz štaba 8. korpusa, pilot pa je, čeprav težko ranjen, vendar ostal pri življenju. Kasneje je bil pilot lovec v Spitfire eskadrilji.

Tu bi omenili še letalo, s katerim je letel Aleš Bebler.

Ob okupaciji Italije je bilo v Gorici zaplenjeno med drugim tudi šolsko letalo Saiman. Pilot je bil nek Italijan antifašist. Pri Vogrskem, kjer je bil v tem času operativni štab Primorske cone,

se je letalo spustilo na zemljo. 20. septembra pa je preletelo na letališče blizu Ajdovščine. Na letališču v Gorici je ostalo še nekaj deset letal in ko so 12. septembra Nemci začeli prodirati v Gorico, so bile naše enote prisiljene, da zažgejo vsa ta letala in ves material z velikim številom letalskih motorjev, ki so se nahajali v hangarjih. Letalo Saiman pa je izvršilo več izvidniških poletov in kurirskih nalog v glavni štab Slovenije, ki je bil sredi septembra 1943 v Novem mestu.

Prelet tega letala je bil prava senzacija. Ko se je letalo, ki je bilo skrbno označeno s partizanskimi znaki, ovito v zastavo, na repu je bil narisani znak OF — Triglav, da bi ga partizani pomotoma ne napadli, pojavilo nad Novim mestom, je to zgledalo kot zamrlo. Šele po pristanku so se pojavili partizani z naperjenim orožjem in s presenečenjem ugotovili, da je to njihovo letalo. Iz njega sta izstopila pilot in Aleš Bebler, ki je opravil na tem letu tudi nalogo navigatorja. To letalo je sovražnik kasneje v gozdu pri Otlici na Primorskem odkril in uničil.

PRVA LETALSKA BAZA

ZBIRANJE LETALCEV V LIVNU

Po kapitulaciji Italije 8. septembra 1943 so se vse enote NOV in POJ začele naglo krepiti. Obenem se je začel spreminjati in širiti tudi sestav naše vojske, saj so ob kapitulaciji Italije in ob razsulu številnih in dobro opremljenih italijanskih enot, ki so se tedaj nahajale na našem ozemlju, prišla v roke partizanom razna sodobna vojaška sredstva, kakor topništvo, tanki, motorizacija, radijske postaje in podobno. Spričo tako povoljnega razvoja narodnoosvobodilnih sil je začel vrhovni štab NOV in POJ uresničevati zamisel o ustanovitvi letalstva, nadvse potrebnega v sodobnem bojevanju.

Prvi korak v tej smeri je bil napravljen 16. septembra 1943, ko je bil pri vrhovnem štabu NOV in POJ formiran oddelek za letalstvo¹⁾.

Naslednje važno dejanje je bilo objavljeno 14. oktobra 1943 z naredbo o formiranju Prve letalske baze. Ta naredba se glasi:

1. Pri vrhovnem štabu se formira Prva letalska baza.

Za komandanta 1. letalske baze se določa polkovnik Mile Pavičić.

¹⁾ Hronologija oslobodilačke borbe naroda Jugoslavije 1941—1945, Beograd 1964. Tu piše tudi na s. 542 pod datumom 16. september 1943 tole: »Pri vrhovnem štabu je po naredbi vrhovnega komandanta NOV in POJ Josipa Broza Tita ponovno (podčrtal R. P.) formiran oddelek za letalstvo.« Pojasnilo glede »ponovno« najdemo v isti Hronologiji na s. 401 za dan 6. januar 1943 v naslednjih vrsticah: »Pri vrhovnem štabu NOV in POJ v Bosanski Krajini je na pobudo bivših letalcev organiziran odsek za letalstvo,« zraven pa je še naslednja opomba: »Nehal je delovati, kadar je začela tako imenovana četrta sovražna ofenziva.«

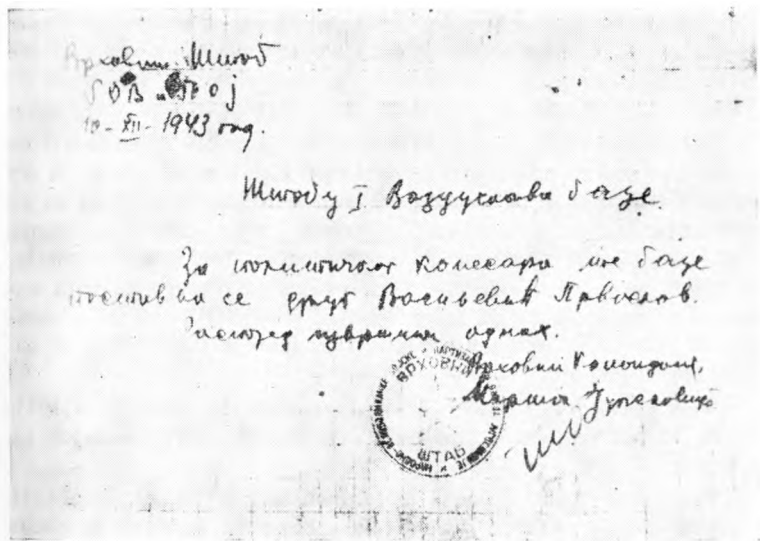
Za politkomisarja 1. letalske baze se določa tovariš Sava Ker ko vic.

Za pravilno funkcioniranje službe bo štab baze določil potrebno pomožno osebje.

2. Naloga letalske baze je:

- a) da odredi in uredi potrebna vzletišča in
- b) da organizira zbiranje in šolanje letalskega osebja¹²⁾.

Večina prejšnjih pripadnikov jugoslovanskega letalstva se je nahajala razkropljena po celi domovini in zunaj nje. V domovini so se mnogi borili v raznih enotah NOVJ, mnogo jih je bilo



Fotokopija ukaza o imenovanju Prvoslava Vasiljeviča za politkomisarja Prve letalske baze. Tu je prvi podpis tovariša Tita kot maršala Jugoslavije

tudi v kvislinških formacijah pri Anteju Paveliću, Milanu Nediću ali Draži Mihajloviću. Največ letalcev pa je bilo izven domovine, in to v raznih taboriščih, kjer so bili kot ujetniki ali interniranci,

¹²⁾ Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda. Tom X/1. Beograd 1967, s. 17, d. 6.

nekaj pa jih je bilo v zavezniških letalskih enotah ali kraljevskem jugoslovanskem letalstvu.

Letalci, ki so se od oktobra 1943 dalje zbirali v Prvi letalski bazi, so tvorili osnovo bodočih letalcev prekomorcev NOVJ.

Kot ustrezen kraj za Prvo letalsko bazo in njeno začetno delovanje je bilo določeno mestece Livno v jugozahodni Bosni, ki je bilo tedaj globoko v notranjosti osvobojenega ozemlja. Livenško in še bolj Glamoško polje (Glamoč 30 km severozahodno od Livna) sta nudili povoljne pogoje za ureditev potrebnih vzletišč za šolanje pilotov. Dane so bile tudi možnosti za pristajanje večjih transportnih letal, posebno na letališču pri Glamoču, ki je bilo dovolj dolgo in je služilo svojemu namenu tudi ob deževnem vremenu.

Proti koncu oktobra je poslal vrhovni štab NOV in POJ brzojavne pozive vsem glavnim štabom NOVJ, naj zberejo in pošljejo v Livno vse letalce, ki so se nahajali na njihovem področju. Natančneje obrazloženo brzojavko je poslal vrhovni štab štabu 8. korpusa, saj je bilo Livno prav na njegovem področju. Tu so se zbirali letalci, pa tudi pripadniki mornarice, ki je prejela ob koncu decembra nalogo, da prepelje letalce v Italijo. Mornarica je bila tedaj podrejena 8. korpusu.

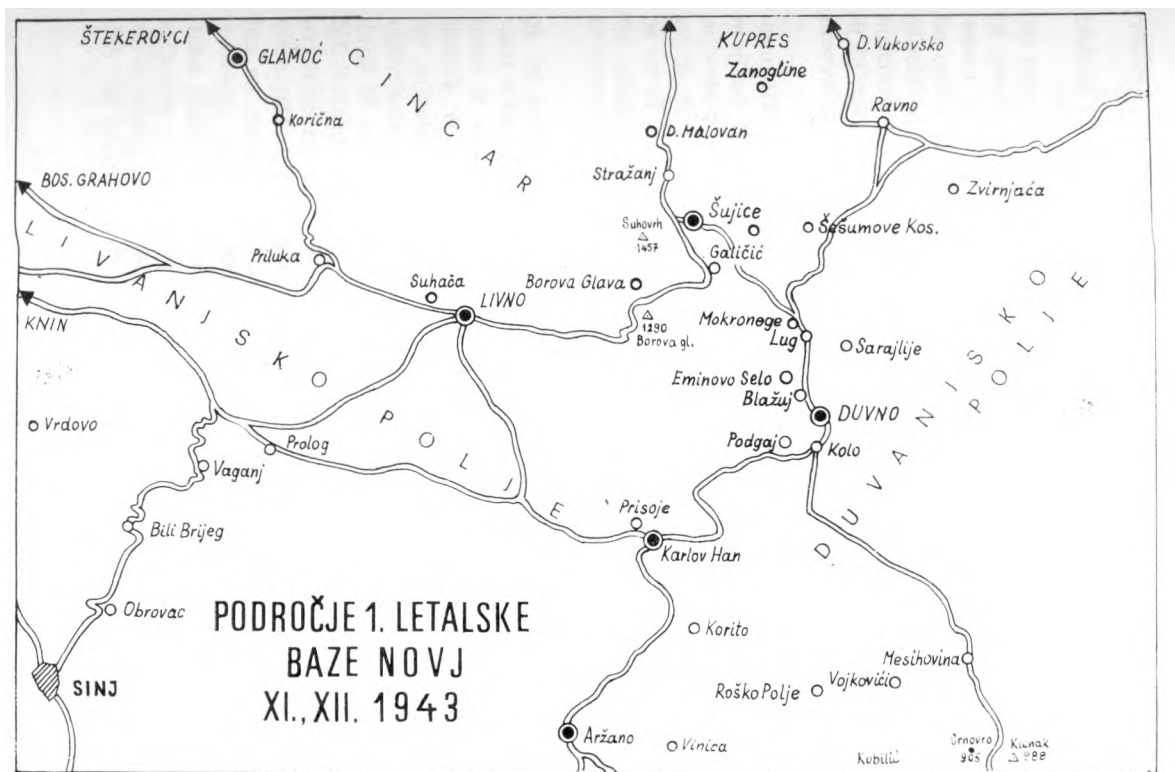
V stari Jugoslaviji je bilo malo letalcev, še posebej pa je primanjkovalo izkušenih pilotov, ki bi lahko takoj posegli v zračno bitko. Razni podatki o približnem številu letalcev v vojni govore, da je bilo v stari Jugoslaviji okrog 2000 pilotov. Zaradi majhnega števila letal, ki jih je imela predvojna Jugoslavija, večina pilotov ni imela možnosti, da bi se usposobila za izkušenega vojnega pilota. Samo v aprilski vojni 1941 je padlo čez 80 letalcev¹³⁾. Na Srednjem vzhodu se je zbralo po aprilski katastrofi 232 letalcev, od tega 67 pilotov¹⁴⁾. V sestavu britanskega letalstva (RAF) je padlo v vojni 78 jugoslovanskih letalcev¹⁵⁾. Natančno koliko letalcev je bilo v ujetništvu, v internaciji, koliko na eni ali drugi vojskujoči se strani, ni bilo mogoče ugotoviti.

Vrhovni štab je v začetku novembra poslal tudi tistim letalcem, ki so služili v sovražnih formacijah, poziv, naj se vključijo v novo jugoslovansko letalstvo. Poziv se glasi: »Vse pilote bivše jugoslovanske vojske, ki se nahajajo v Paveličevi vojski, pri čet-

¹³⁾ Arsa Boljević: Vazduhoplovni glasnik 6/1951.

¹⁴⁾ Mihailo Marić: Kralj i vlada u emigraciji. Zagreb 1966, s. 111.

¹⁵⁾ Prav tam, s. 438.



nikih Draže Mihajloviča ali kjerkoli druge, pozivamo, da se takoj javijo pri vrhovnem štabu NOV in POJ prek najbližje partizanske enote. Prav tako pozivamo letalce vseh kategorij, inženirje in mehanike, letalce raznih pomožnih strok, kot so meteorologi, radiotelegrafisti, radiomehaniki in drugi. — Vsem, ki se bodo odzvali temu pozivu, jamčimo, da jim bomo priznali čine, ki so jih imeli v bivši jugoslovanski vojski.«¹⁶⁾

29. oktobra 1943 je iz tako imenovane »Nezavisne države Hrvatske« (NDH) z letalom »FL-3« priletel letalski polkovnik France Pirc¹⁷⁾ na osvobojeno ozemlje. Podnarednik Josip Klokočevnik pa je že 9. oktobra 1943 preletel z letalom Biicker Jungmann iz Zagreba na osvobojeno ozemlje.¹⁸⁾ 13. novembra se je spustil na Livensko polje lahek bombnik »Do-17«, ki je priletel iz ustaškega letališča pri Mostarju.¹⁹⁾ To letalo je dva tedna kasneje postalo usodno za Iva Lolo Ribarja.

Do sredine novembra 1943 se je zbralo v Livnu 46 letalcev, v začetku decembra pa jih je bilo že nekaj nad 60.²⁰⁾

Namen Prve letalske baze je bil poleg zbiranja in šolanja kadrov tudi v borbenem delovanju, vendar pa se to ni moglo uresničiti. Ravno tedaj so se začele sovražne operacije na skraj-

¹⁶⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 24, d. 14.
Dne 15. novembra 1943 je bila poslana brzojavka št. 1428, ki se glasi:
»Glavnemu štabu NOV in PO Hrvatske — Javite po doktorju naše obveščevalne službe poziv vsem letalcem, da s čim večjim številom letal in strokovnega osebja prilete na naša letališča pri Otočcu in Udbini, Glamoču in Pljevalju.
Ta poziv jim pošilja tovariš Pirc. Tito«

(Zbornik, Tom X/1, s. 29. d. 16).

¹⁷⁾ France Pirc je bil rojen 22. januarja 1899 v Žimarcu (Kočevje), umrl je 22. junija 1954 v Ljubljani kot generalmajor letalstva v pokoju. V avstroogrski vojski je dovršil oficirsko šolo, v bivši jugoslovanski pa izvidniško, pilotsko in lovsko šolo. Tedaj je imel čin polkovnika. Za NOB je delal od leta 1941, v NOV je stopil oktobra 1943. Bil je načelnik oddelka za letalstvo pri vrhovnem štabu NOV in POJ, od oktobra 1944 do oktobra 1946 komandant letalstva JA. Potem je bil ambasador FNRJ v Argentini. Odlikovan je bil z redom partizanske zvezde I. stopnje in redom bratstva in enotnosti Jugoslavije I. stopnje. (Vojna enciklopedija 6, Beograd 1964, s. 782). Ko so ustaši zvedeli, da se je polkovnik Pirc pridružil partizanom, so njegovo ženo odpeljali v taborišče Gradiška, kjer je rodila otroka. Njo in otroka so tam ubili.

¹⁸⁾ Šolsko dvokrilno, dvosedežno letalo Biicker Jungman, s katerim je priletel Klokočevnik na neko polje med Petrovino in Sveto Jano (Jastrebarsko, Karlovac), je potem preletel v Slovenijo in se spustilo med Metliko in Črnomljem. (Zbornik, Tom X/1, s. 15—16, d. 5).

¹⁹⁾ Z bombnikom »Do-17« so prileteli na osvobojeno ozemlje: pilot poročnik Djemil Bukovac; izvidniki: kapetan Krunoslav Kulušić in poročnik Viktor Ta-baković; mehaniki: Petar Ercigonja, Vinko Putarek in Jure Grgić ter mehanik-strelec Djemil Kažinić. Prvi štirje so bili dogovorjeni, da bodo z letalom preleteli k partizanom, zadnji, trije za to niso vedeli.

(Zbornik, Tom X/1, s. 27, d. 15).

²⁰⁾ Do 14. novembra 1943 je prispelo v Prvo letalsko bazo: 19 pilotov, 5 izvidnikov, 18 mehanikov in strelcev, 2 radiotelegrafista, 2 meteorologa, ena bolničarka, ne računajoč posadke »Do-17« (Zbornik, Tom X/1, s. 28, d. 15).

nem severozahodu v Slovenskem primorju, na drugi strani pa v Makedoniji in končale pa so se v centralnem delu naše domovine. Ta sovražnikov podvig nekateri označujejo kot 6. sovražna ofenziva, vendar nam ta izraz ne more pokazati dejanskega stanja. Sovražnik je bil že tedaj precej razbit in tudi sapa mu je pošla, zato je po kapitulaciji Italije prevzel več med seboj nepovezanih operacij z namenom, da ponovno okupira prazna prostranstva, ki so nastala z izločitvijo italijanske armade v Sloveniji, Hrvaški in črni gori na eni strani in da na drugi strani onemogoči prodiranje partizanske vojske v Srbijo.

V septembru—decembru 1943 je sovražnik začel naslednje operacije: V Slovenskem primorju, Istri, Hrvatskem primorju in Gorskem Kotaru, na Notranjskem in Dolenjskem je začel z operacijo, imenovano »Wolkenbruch«; v dolinah zgornjega toka Lima in Tare na čmogorsko-sandžaškem mejnem področju operacijo »Balkanschlucht« oktobra 1943, ki je šla prek srednje in severne Dalmacije do Korduna, Like in Banije; na Kordunu in Baniji je začel sovražnik operacijo »Panther« in v vzhodni Bosni operaciji »Kugelblitz« in »Schneesturm«. V teh operacijah je zasedel tudi Livno, zaradi česar se je morala Prva letalska baza od tam umakniti. Na to pa je vplivala tudi stabilnejša zunanje-politična situacija v odnosih do zahodnih zaveznikov. Postalo je torej jasno, da ni pogojev na domačem teritoriju za nemoteno delovanje baze in končna odločitev, da mora baza zapustiti osvobojeno ozemlje, je padla prav decembra 1943 po prodoru sovražnika v Livno, kjer so letalci utrpeli nenadomestljive zgube, o čemer pa bo govora kasneje.

NAPAD NA PARTIZANSKO LETALO »Do-17«

Po dolgem zavlačevanju so zavezniki končno le pristali, da bodo sprejeli vojno misijo NOVJ pri njihovi vrhovni komandi za Sredozemlje, ki je bila tedaj v Kairu. Misija NOVJ je namerala odleteti z našim bombnikom »Do-17«, ki ga je tik pred startom napadlo nemško letalo Henschel.

Član vojne misije Vladimir Velebit pravi, da so 27. novembra odšli na Glamoško polje, da bi se tam vkrcali v letalo, ki bi maralo prileteti iz Livenskega polja. To pa zaradi tega, ker je bilo Livensko polje bolj močvirnato in tako neprikladno za vzletanje in spuščanje. Letalo bi se moralo tu zadržati le nekaj minut,

toliko, da se misija vkrca, a je bila pri tem storjena huda napaka: Ker je bilo to eno redkih partizanskih letal, je bila ob njegovem prihodu celotna posadka letališča tako razburjena, da ni nihče opazoval neba. In v tem je nenadoma priletel nemški izvidnik in silovito napadel partizansko letalo.²¹⁾

Podrobneje poroča o tem dogodku tudi Vladimir Dedijer, ki pravi, da so v letalo vstopili najprej Vladimir Velebit, nato Ivo Lola Ribar, Milentije Popović, Miloje Milojevič in britanski podpolkovnik Dicken. Vse je bilo že pripravljeno za start, ko je pristopil britanski major Wederley in rekel Vladku Velebitu, da so pomotoma vrgli v letalo tudi njegovo aktovko z uradnimi listinami, in prosil, naj mu jo vrnejo. Prav to pa je bilo usodno, kajti v teh nekaj minutah so že zagledali nemško letalo, ki jih je napadlo. Ivo Lola Ribar je skočil iz letala in v istem trenutku je padla prav blizu njega bomba in ga ubila. Od bomb so padli še: britanska oficirja Donald Knight in Robin Wederley ter deseter desetine Božo Uršič. Drobci pa so ranili Miloja Milojeviča v hrbet, huje pa nekega pastirčka, ki je v bližini pasel ovce.²²⁾

Nemec pa je še nadalje vztrajal in mitraljiral ter zažgal naše letalo, čeprav je mehanik strelec Petar Ercigonja pograbil za mitraljez v repu aviona in užgal po sovražniku. Ko je Ercigonja skočil iz gorečega letala, je padel zadet od Nemčevega mitraljeza. Pri tem sta padla tudi politkomisar Prve letalske baze Savo Kerković in stražar v letalski desetini Petar Kuzmič. V letalu so zgoreli vsi dokumenti in fotografije, ki jih je nameravala nesti naša prva vojna misija s seboj.

Glede napada na »Do-17« je možno ugibati dvoje: prvič da je do tega prišlo načrtno, tako da je sovražnik vedel bodisi zaradi izdaje ali iz lastnih virov za nameravani start naše delegacije v Italijo, in drugič nenačrtno, kar bi se lahko povezovalo s trditvijo sodelavcev Vladimira Velebita, ki so videli nemško letalo, kako se je iz smeri letenja proti Sinju preusmerilo na Glamoško polje šele, ko je opazilo naše letalo na zemlji.

Glavni vzrok glamoške katastrofe pa je bilo v glavnem pomanjkanje budnosti, kar je bilo v prvi vrsti dolžnost osebja letališča. Če bi ena edina oseba opazovala nebo in samo eno minuto pred napadom obvestila prisotne, bi se ljudje — če že ne letalo

²¹⁾ Vladimir Velebit: Naša diplomacija. Narodna Armija, Beograd 1957, št. 958.

²²⁾ Vladimir Dedijer: Dnevnik 1943—1944, Ljubljana 1951, s. 26—28.

— lahko rešili. Če bi pa opozorilo o bližajočem se letalu prišlo dve minuti pred napadom, bi naš »Do-17«, v katerem so že bili zbrani vsi potniki, vzletel. Kot hitrejši in bolj oborožen od Henschla ne bi imel v zraku kaj tvegati.

Ta prva izguba je bila hud udarec za Prvo letalsko bazo. To pa ni bil edini poraz. Dober teden kasneje je žal sledil drug udarec, ki je pobral tretjino zbranih letalcev.

6. DECEMBER 1943 — DRUGI ČRNI DAN PRVE LETALSKE BAZE

Kakor je znano, je imela baza svoj sedež od ustanovitve dalje v Livnu, kjer se je zbralo do usodnega dne 6. decembra 1943 nekaj nad 60 letalcev. Formirani so bili trije vodi, ki so šteli vsak od 20 do 22 borcev.²³⁾

Situacija okrog Livna je bila nekoliko dni pred 6. decembrom naslednja:

Na zahodni strani je zavzel sovražnik skupaj s 600 četniki iz Knina 2. decembra Bosansko Grahovo in je naslednjih nekaj dni tukaj miroval.

Južno od Livna je začel sovražnik prodirati s tanki 4. decembra iz naselja Studenci v smeri Aržano in dalje od tu do vasice Korito. 5. decembra je nadaljeval do križišča Karlov Han, kjer se cepi cesta proti Livnu in Duvnu.

Medtem je vzhodna sovražna kolona prodrla s križišča Posušje proti Duvnu in tja prispela 5. decembra.²⁴⁾

V Livnu je bila tiste dni razen Prve letalske baze še topniška šola, ki pa je kompletna odšla v noči od 4. na 5. december na položaje proti Karlovemu Hanu.

5. decembra zvečer je bil sovražnik oddaljen od Livna: na jugovzhodu pri Karlovem Hanu 20 km, pri Duvnu preko Šujice 30 km (Zračna črta Livno—Duvno znaša 20 km), na zahodni strani pa od Bosanskega Grahova 65 km.

Proti temu mestu je poslal štab 19. divizije 5. in 6. brigado z namenom, da bi to postojanko napadli v noči od 5. na 6. december. V času ko so bile te brigade skupaj z Glamoškim in Grahovsko-peuljskim odredom še na pohodu proti mestu namerava-

²³⁾ M. Rodić: Mestece pod Cincarom. Vazduhoplovstvo u NOR, Zemun 1965, s. 53. — V raznih knjigah in člankih je navedeno, da je bilo v tem času v Livnu okrog 200 letalcev, kar pa ni točno.

²⁴⁾ Oslobojilački rat naroda Jugoslavije, zv. 2, s. 28 in 29.

nega napada, so prispele v Grahovo nadaljnje nemške okrepitve. Štab divizije je moral svoje načrte spremeniti. Medtem pa so 6. decembra zjutraj sovražni motorizirani in oklopni oddelki nastopili iz Bosanskega Grahova, premagali šibek odpor dveh bataljonov 6. brigade in nadaljevali v smeri Livna, kamor so prispeli neovirano proti večeru istega dne po prevoženi 65 km dolgi poti. Z ozirom na to, da so Nemci situacijo dobro poznali, saj so imeli za vodiče četnike iz tamkajšnjih krajev, so brž z motorizacijo obkolili Livno. Prav zato pa so bile izgube v Livnu sorazmerno zelo velike, kar je pripisati nenadnemu napadu iz nepričakovane smeri.

O tem dogodku piše Mile Rodič tole: »V tistem času — pred začetkom 6. ofenzive — ni bilo v Livnu drugih partizanskih enot razen Prve letalske baze in organov narodne oblasti. Štab baze ni imel nikakršnih zvez niti z najbližjimi enotami NOV in tudi ni imel pregleda nad situacijo med napredovanjem sovražnih sil.

Iz varnostnih razlogov smo poslali vod letalcev v smeri Aržana, od koder se je slišalo streljanje. Iz te strani smo tudi pričakovali napad na Livno. Sovražnik pa nas je iznenadil. Skoraj nepojmljivo je, s kako naglico so Nemci preplavili tedaj Livno. Odstopnica proti Šujici, edini smeri, ki bi ustrezala za umik iz mesta, je bila presekana. Mitraljezi, minometi in nato še topovi so podpirali napredovanje tankov skozi mesto. Za nas je bila zares brezizhodna situacija. Za usodo voda, ki je bil na predstraži, nismo nič vedeli. Kot smo kasneje zvedeli, se je umaknil proti dalmatinski obali. O kakem organiziranem odporu ali umiku ni moglo biti govora.

Bili smo razbiti v manjše skupine. Pod udarom peklenskega ognja smo se znašli v popoldanskih urah na severovzhodnem robu mesta, prikovani na strme obronke Cincarja. Število žrtev je dalje raslo. Padali so najboljši borci enako kakor tisti, ki še niso imeli vojaške izurjenosti. Čistina in strmina na edino možni smeri za umik in na tej čistini naša telesa so bila sovražniku tarča kakor na strelišču. Drugega izhoda nismo imeli.«²⁵⁾

²⁵⁾ Vazduhoplovstvo u NOR. Zemun 1965, s. 45—54.

Na obromskih gorovja Cincar pri Livnu so padli: inž. Svetozar Bukalov, inž. Josip Ungar, pilot Albert Fizić, pilot Vlado Pedišić, pilot Oto Pangrac, pilot Milan Kuprešanin, Marko Hlaća, Krunoslav Kulušić, Danilo Smeh, Rudolf Čorak, Milovanović-Grčki in drugi, katerih imena niso znana. Vseh je padlo 23. Preostalih 38 letalcev iz Livna ima v seznamu letalcev pripisano »iz Livna«. V Livnu sta bila težko ranjena tudi kapetan Ladislav Zobundžija in šofer Milan Kralj.

V Livnu je padlo 23 letalcev in dva sta bila težko ranjena, kar zgovorno priča o srditosti boja.

Letalo »FL-3« je 5. decembra preletelo iz Livna v Glamoč, kjer so ga naslednjega dne partizani sami zažgali, da ne bi padlo sovražniku v roke.²⁶⁾

Največ preostalih letalcev se je zopet zbralo v vasi Štekerovci pri Glamoču, ostali, ki za novo zbirno mesto niso vedeli, pa so se podali na pot proti morju, kjer jim je bilo od prej znano, da se namerava Prva letalska baza preseliti v Italijo.

21. decembra so letalci iz območja Livna, kolikor jih je še tam ostalo, prejeli nalog vrhovnega štaba, naj potujejo na otoke in od tam v Italijo. Ob tem času so bili že na poti letalci iz Slovenije.

Tudi ta težki udarec, ki je padel po naših prvih letalcih, je še bolj potrjeval upravičenost mnenja, da morajo imeti letalci svoje varno zaledje, česar pa v pogojih partizanskega vojskovanja na naših tleh ni bilo. Zraven tega pa je bilo treba misliti tudi na materialne pogoje (oskrba z gorivom, nadomestni deli, delavnice itd.), za katere doma ni bilo možnosti.

POHOD LETALCEV IZ SLOVENIJE V ITALIJO IN SPOJITEV Z LETALCI IZ LIVNA NA DALMATINSKI OBALI

Tudi v Sloveniji so se začeli zbirati letalci na podlagi brzogavke vrhovnega štaba z dne 28. oktobra 1943. Prvotni načrt, da bi se vsi letalci zbrali v Livnu, so morali med potovanjem menjati zaradi znanih dogodkov v Livnu 6. decembra 1943.

Iz ohranjenih listin zvemo, da je potovalo iz Slovenije v mešanih malih skupinah mornariško in letalsko osebje skupaj. V prvi skupini je bilo 32 letalcev in 23 pripadnikov mornarice.²⁷⁾

²⁶⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 41, d. 20.

²⁷⁾ Poročilo glavnega štaba Slovenije, št. 24/K z dne 7. 12. 1943 vrhovnemu štabu NOV in POJ, IZDG, kt. 135/3—(1—2).

Iz Slovenije je odpotovalo 5. decembra naslednjih 32 letalcev: Sergej Berce, Anton Baldin, Miroslav Mikuž, Stane Zdešar, Janez Zupan, Ernest Završnik, Jože Perme, Milan Jerman, Janez Antončič, Milan Gole, Franc Malovec, Slavko Znidaršič, Jovan Djurić, Ivan Vičić, Rajko Zavoljenk, Branko Boksa, Hubert Jeločnik, Franjo Jež, Polde Namar, Anton Kastelic, Srečko Sterle, Franc Vrhovc, Peter Gosar, Henrik Dibatista, Mile Pepel, Ivan Furlan, Ljubo Franki, Danilo Rebula, Stane Skrabar, Branko Ličen, Alojz Mahnič, Marjan Božič.

Dnevnik, iz katerih so navedeni podatki, so pisali: Hubert Jeločnik in Stane Zdešar, a od Otočca dalje tudi Branivoj Majcen, ki je prišel v Otočac (Gospić, Lika) iz Zagreba. Dnevnik, ki so v lasti imenovanih.

Iz malih popotnih dnevnikov, ki so jih pisali nekateri soudeleženci, bomo sledili njihovemu potovanju po osvobojenem ozemlju, ob robu sovražnih postojank, ki je trajalo dober mesec. Dnevniki se razlikujejo v manj ali bolj obširnem opisovanju, glede časa in krajev se pa med seboj popolnoma ujemajo.

Dne 29. novembra 1943 sta prišla odhajajoče borce pregledati in pozdraviti Sergej Kraigher in načelnik odseka za kadre glavnega štaba Slovenije Slavko Vrhovec. Za vodjo pohoda je bil določen mornariški kapetan Janez Tomšič.

Zbirališče za skupen odhod iz Slovenije je bilo naselje Draga (Suhor, Metlika) in od tu se je začel pohod. Iz dnevnikov nekaterih letalcev povzemamo tole:

30. novembra 1943 gremo iz Drage preko Suhorja, Dereče vasi, Lokvic in Črnomlja, kjer počivamo in nato naprej do Dragatuša.

1. december — Do Vinice, v Fratrovcih čez Kolpo in do noči hoja do Velikega Zadrča.

2. december. Ves dan čakamo na vodnike. Prisiljeni smo počivati.

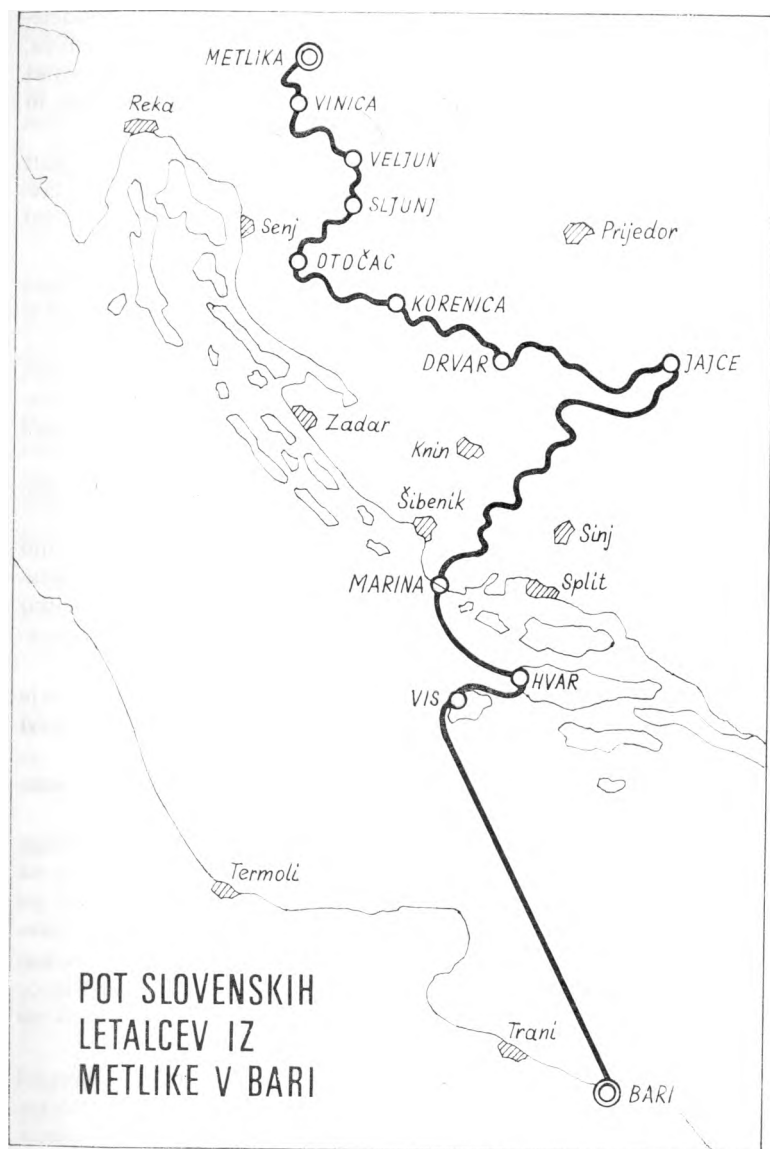
3. december. Iz Velikega Zadrča hodimo do Ponikev; gremo čez progo pod Dobravo nedaleč od Generalskega Stola in se ustavimo pri rečici Mrežnici. Zaman čakamo na splavarja. Prenočimo v porušeni hiši ob vodi. Nekaj kilometrov od nas Nemci popravljajo most, vso noč se sliši njihovo miniranje.

4. december. Splavar pride ob pol sedmih zjutraj. Prepelje nas čez vodo. Nadaljujemo pot v Točak in ob pol dveh po brvi prečkamo Korano. Pridemo v Veljun.

6. december. Vse naokrog so Nemci. Premikajo se v vse smeri. Čakamo in se ne ganemo.

7. december. Ob pol osmih zjutraj gremo naprej do Donjega Taborišča malo pred Slunjem. Tu zvemo, da so Nemci vdrli na cesto med Karlovcem in Plaškim. čakamo nekaj časa, nato pa gremo naprej mimo Slunja in Močil čez hribe v Ličko Jasenico. Dan je bil dokaj naporen, saj smo prehodili celih 52 km. Nekaj tovarišev je ustavilo tovornjak in se peljalo z njim do Plavče Drage. Pridružil se nam je tudi troje Angležev, verjetno so sestreljeni letalci.

9. december. Poslovimo se od mornarjev, ki odrinejo navzdol proti Senju. Angleži ostanejo pri našem poveljstvu v Otočcu. Pridružijo se nam še trije letalci, med njimi Branivoj Majcen,



ki je prišel iz Zagreba. Od Otočca dalje vodi skupino kapetan Djurič, ker je dosedanji vodja Janez Tomšič odšel s svojimi mornarji proti morju.

11. december. Popoldne ob štirih gremo iz Mazina. Pri Dobrem polju prečkamo cesto Bihač—Knin, ki jo Nemci strogo nadzorujejo. Po sedemurni hoji pridemo do Une, nedaleč od Petrovičev. Na voljo je le čoln-drevak, s katerim se štiri po štiri prevažamo preko reke.

12. december. Ob treh zjutraj se zadnja četverica prepelje preko Une. Gremo naprej do Martin Broda in proti Boboljušci.

13. december. Iz Boboljušce odrinemo sredi popoldneva in pridemo že popoldne v Drvar.

14. december. Ob dveh po polnoči se iz Drvarja odpeljemo z vlakom proti Jajcu. Pri Šipovu prestopimo in gremo 8 km peš, ker je proga razdrta. V Jajce pridemo zvečer ob osmih. Z vlakom smo se prepeljali kakih 150 km. Res da je proga tu zelo zavita, vendar pa je ta številka dokaz, kako veliko je že osvobojeno ozemlje.

15. december. V Jajcu smo. Z nami se sestane polkovnik Franjo Pirc, ki je bil tedaj poveljnik naših letalcev. Govoril nam je o političnem in vojaškem položaju doma in v tujini. Pojasnjeval nam je tudi, kako bomo nadaljevali pot in kakšne so možnosti za ustanovitve prvih partizanskih eskadrilj.

19. december. Odhajamo iz Jajca. Malo smo se spočili. Nekaterim je uspelo, da so si popravili obutev, ki je bila že do kraja izdelana. Iz Jajca se peljemo z vlakom do Šipova in potem pešačimo do železniške postaje Pliva.

21. december. Iz Plive se peljemo z vlakom v Mliništa (27 km). Potem gremo peš v Krčmar in naprej do Otkovca. Slabe novice: Nemci so v Glamoču!

22. december, štiri ure pešačimo od Otkovca do Popovičev.

23. december. Plezamo čez pogorje Šator in naprej skozi Medjugorje v Naglušice. Hoja za dobrih pet ur.

25. december. Skozi Čuprazlijo in navzgor preko Dinarskega pogorja. Prvič zagledamo morje! Po sedemurni hoji pridemo skozi Vodovo v Biteliče.

27. december. Ob treh po polnoči pridemo v Brštanovo. Počivamo do enih popoldne in rinemo naprej skozi Kisno v Lečevico. Tu se nam pridruži kipar Antun Augustinčič.

28. december, še pred četrto zjutraj gremo že na pot. Skozi Radošiče in Troloke, potem čez železniško progo pri Prgometu in potem kar po cesti Trogir—Šibenik do vasice Bristvica.

29. december. Iz Bristvice skozi Svilino v Kotelji. Sestanemo se s skupino letalcev, ki je prispela iz Livna. Pripovedujejo nam o hudi izgubi 23 letalcev, ki je prizadela njihovo skupino.

30. december. Zaradi sovražnega prodiranja na tem sektorju se iz Kotelji umaknemo in se popoldan spet vračamo.

Novo leto 1944. Iz Blizne do Bristvice.

2. januar. Manjša skupina, opešani in bolni, gredo na obalo počivat.

4. januar. Ob treh in deset minut zjutraj se vrkcamo na »NB-8« (To pomeni »naoružani brod« št. 8. Bila je to večja tuno-lovka »Komat«. Op. R. P.). Ob sedmih smo že na Hvaru. Ob pol sedmih zvečer pa se z motorno jadrnico »Tomislav« odpeljemo naprej proti Visu, kamor prispemo ob desetih zvečer.

6. januar. Sv. Juraj: parjenje (desinfekcija) in preoblačenje v »battle-dress«. Ob 22.00 uri izpluli s parnikom »Ston« skozi Biševski kanal proti Monte Gargano; parnik je pristal v lukah Vieste, Barletta in Trani.

7. januar. Ob 16.00 uri smo pristali v Bariju. Prenočili smo pri delegaciji NOVJ v mestu. Srečali smo se s skupino letalcev iz NDH, med njimi A. Popov.

12. januar. Prispela skupina letalcev, nekateri iz domovine preko Visa, drugi so se prebili skozi fronto v Italiji (Konte, Rupnik z Visa, Oton Miklavčič s severnega dela Italije).

15. januar. S kamionom v Gravino, kjer smo prevzeli skupino 50 letalcev, (med njimi Piki, Hubmajer, Cajnko, Djordje Burič in drugi). Istega dne vsi skupaj odpotovali v Savelletri pri Fasanu (južno od Monopolija).

16. januar. Organizirali smo strokovno šolo letalcev.

31. januar. Preselili smo se v Carovigno (Brindisi).

3. februar. Prispel kapetan Zobundžija, ki je bil v Livnu 6. decembra 1943 težko ranjen.

V času, ko je prispela naša skupina v Bari, je baza Bari, ki je bila formirana v oktobru 1943, imela že urejeno zvezo z zavezniki. Njena naloga je bila, da zbira zavezniško pomoč v orožju,

opremi, sanitetskem materialu, hrani; da formira vojaške enote iz jugoslovanskih državljanov in naših sonarodnjakov iz Slovenskega Primorja in Istre; da skrbi za ranjence in begunce ter da propagira NOB in širi resnico o dogajanjih v Jugoslaviji.

Skupine in posamezniki, ki so prihajali v Bari z namenom, da bi se pridružili letalcem, so se javljali v bazi Bari, ki jih je dalje usmerjala v prvo letalsko enoto v Carovignu.

Še posebej je treba omeniti naše primorske Slovence in Istrane, ki so se po kapitulaciji Italije še vedno nahajali v kaki italijanski letalski enoti. Čim so zvedeli, da se formira novo jugoslovansko letalstvo in kakor hitro jim je bilo dana možnost, so se priključili naši enoti.

Precejšnje je bilo tudi število tistih naših predvojnih letalcev, ki so bili internirani v kakem kraju severne Italije in niso imeli po kapitulaciji Italije 8. septembra 1943 možnosti, da bi prek Slovenije, Dalmacije in Visa prispeli v Bari. Ti so jo ubrali kar čez fronto preko goratih predelov Apeninov in prispeli v Bari.

24. 12. 1943 je prekoračila Kolpo skupina štirih letalcev in treh pomorcev. Pridružil se jim je še neki britanski podpolkovnik, ki je bil inštruktor za mine pri glavnem štabu Slovenije, in kanadski vojak Pavle Pavlovič, naš izseljenec, časnika, ki se je s padalom spustil na osvobojeno ozemlje Slovenije. Vodja skupine je bil mornariški kapetan Franc Potočnik. Začetni cilj je bil Otočac v Liki, kjer se je nahajal glavni štab Hrvatske. Tam sta ostala oba zavezniška pripadnika. Naši skupini se je pridružilo še okrog deset letalcev iz Hrvatske. Iz Otočca se je povečana skupina spustila ob zelo hudi burji v Senj, od koder je z motorno jadralnico, na katero so se vkrcali tudi ranjenci in nekaj tankistov, nadaljevala pot proti otoku Visu, kamor je potem, ko je prebrodila razne ovire, prispela 6. januarja 1944.²⁸⁾

Potreba po letalskem in drugem strokovnem osebju je bila še vedno nezmanjšana. Proti koncu januarja je poslal vrhovni štab ponovno brzojavko glavnemu štabu Slovenije. Oddelek za kadre glavnega štaba Slovenije je na to obvestil 10. februarja 1944

²⁸⁾ Ta skupina je omenjena v poročilu odseka za kadre glavnega štaba Slovenije z dne 21. 12. 1943. (IZDG Ljubljana, skt. 135/III). Letalci so bili: Ivo Konte, Franc Podbevšek, Damjan Simčič, Janko Rupnik (ime Janko je napačno, pravilno bi moralo biti ing. Zdenko). Glej tudi Franc Potočnik: »Žice, morje, gozdovi« Ljubljana 1951.

vrhovni štab, da pošlje 10 letalcev in 6 pomorcev.²⁹⁾ Od teh letalcev ni bil nobeden uvrščen v Prvo letalsko bazo, kar zgovorno priča, da so bili letalci potrebni tudi na osvobojenem ozemlju na letališčih, kamor so začela pristajati zavezniška transportna in druga letala.

Res, imeli smo tudi ozemlje v naši domovini, od koder ni bilo letalcem mogoče priti do otokov in dalje v Italijo zaradi vojaško-političnih okoliščin. To sta bili Srbija in Makedonija. Ni se pa niti moglo računati na večje število letalcev iz teh krajev, ker jih je odgnal okupator takoj po vojni od tod, največ v ujetništvo.

Pri takem pomanjkanju letalcev je štab Prve letalske baze takoj po napadu na Livno naslovil na vrhovni štab obširno poročilo o napadu, v katerem med drugim priporoča, naj se letalci, ki so borci zraka, samo kot taki borijo in naj se o tem obvestijo vsi komandanti, ki imajo letalce v svojih enotah.³⁰⁾ Posamezne skupine letalcev, ki so potovale v nova zbirališča, so imele navodila, naj se spopadov s sovražnikom kolikor mogoče izogibajo.

Lahko je bilo zaključiti, da iz domovine ni bilo mogoče pričakovati kaj dosti več letalcev. Kar je bilo — in to takih, ki so imeli še naprej voljo do letalstva — ti so se že javili. Od drugod pa jih ni bilo mogoče pričakovati. Sama od sebe se je vsiljevala misel, da se mora začeti z novimi kadri, s kadri, ki se jih bo poslalo nekam na začetno šolanje za letalstvo. Bili smo že v letu 1944; od začetka vojne so minula 3 leta, pa ni bilo še nobene-ga podmladka.

Začetek uresničitve te zamisli zasledimo v listinah glavnega štaba Slovenije, kjer se prvič omenjajo »gojenci za letalski tečaj«. Prva skupina — 37 gojencev — je bila poslana 30. marca 1944. Sledi druga skupina 21 gojencev dne 12. aprila 1944 in nadaljnjih 43 pa 25. aprila 1944.³¹⁾

²⁹⁾ Telegram vrhovnega štaba z dne 29. 1. 1944 glavnemu štabu Slovenije se glasi: »Letalce, šoferje, tankiste, mehanike, mornarje pošljite na otoke za Italijo. Nujno število zadržite. Oficirje zadržite. (Zbornik, Tom X/1, s. 63, d. 27). Na to brzojavko sporoča glavni štab Slovenije 10. februarja vrhovnemu štabu in obenem glavnemu štabu Hrvaške, da pošilja 10 letalcev in 6 mornarjev. Letalci so bili naslednji: Mirko Ocepek, Miloš Šetina, Miroslav Pipan, Gvido Hren, Albert Sila, Albin Memon, Albin Pečar, Branko Kobal, Drago Zupet, Franc Kisel. Kasneje se je priključil še Ivko Robežnik. (IZDG, Ljubljana, škt. 135/III—45 1).

³⁰⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 41, d. 20.

³¹⁾ V seznamu gojencev za letalstvo, ki ga je glavni štab Slovenije 30. marca 1944 naslovil na vrhovni štab, so naslednja imena: Jozef Flus, Janko Kranjc, Vladimir Klemenčič, Mirko Udovič, Valentin Zakinja, Ivan Robert, Anton Golnarič, Anton Grabnar, Vinko Dolinšek, Bogomil Hlačar, Franc Golob,

Izbor predloženih kandidatov je bil že kar mirnodobski: izbirali so najboljše, mlade borce, ki so morali dati pismeno izjavo, da se prostovoljno javljajo v letalstvo, njihovo zdravstveno stanje pa je moral oceniti zdravnik. Natančnejši izbor, kdo bo pilot ali izvidnik, kdo radist ali mehanik, strelec ali bombarder, to je bila naloga komisij v centrih, kjer je bilo šolanje, vse to pa na podlagi nagnjenosti posameznikov, njihovih umskih sposobnosti in specialističnih zdravniških ocen. Ti borci, ki so prihajali iz partizanskih vrst in so že dokazali svojo zavest v borbi proti fašizmu, so bili skupaj z enakimi tovariši iz ostalih krajev Jugoslavije prvi naraščaj našega novega letalstva.

Iz Slovenije je bilo poslano v vse letalske enote NOVJ vsega skupaj 37 oficirjev, 74 podoficirjev in 369 borcev in ostalih, skupaj 480 mož.³²⁾

Mrtvo obdobje za letalstvo od leta 1941 dalje, ko ga več ni bilo in ko se ni moglo misliti na njegovo obnovo, je bilo prekinjeno: porajati se je začel nov naraščaj letalcev.

PRVA LETALSKA BAZA V ITALIJI

Od začetka januarja 1944 dalje je bila vsa dejavnost za razvoj letalstva osredotočena v Italiji, kjer so se zbirali postopoma vsi letalci.

Janez Dejak, Stane Pucelj, Ivan Baškovič, Štefan Mikec, Jožef Žugelj, Jože Gregorčič, Anton Dajčman, Franc Ivec, Slavo čerpič, Avgust čevela, Ludvik Kladivar, Anton Počervina, Žarko Žuljan, Marjan Ogrinc, Danilo Petaroš, Rajko Alič, Alojz Žagar, Franc Kovač, Milan škof, Rafael Petrič, Anton Troha, Benjamin Žerjal, Teles Furlanič, Viktor Gortner, Borut Gorazd, Ivan Jakopič. Skupaj 37. (IZDG, Ljubljana, št. 35—3—45e—6).

Enak seznam z dne 12. 4. 1944: Jože Poznič, Josip Klarič, Jože Gostinčar, Janez Petač, Andrej Vran, Pavel Erhovc, Drago Rah, Stanko Slokan, Josip Cencič, Anton Ješelnik, Stanko Žnidaršič, Franc Osvald, Kosta Šoronda, Franc Mihelič, Drago Gorjup, Drago Barut, Stane Babnik, Jože Prezelj, Zdenko Fux, Božo Škerlj, Rudolf Picolin. Skupaj 21. (IZDG, Ljubljana, št. 135—3—45e—8).

Enak seznam z datumom 25. 4. 1944: Franc Lizec, Franc Brauhner, Ivan Tehavc, Milan Polak, Ludovik Verhovc, Slavko Tomanič, Ciril Tepina, Leon Strlič, Niko Brus, Miha Menart, Milan Bilčič, Milan Val, Jože Ažman, Franc Štajer, Branko Žiger, Fiandaka Gajtan, Jožef žboker, Roman Krkoč, Silvo Ukmar, Emil Lah, Franc Lavrenčič, Ivan Pahor, FrancPekar, Peter Barič, Jožef Barič, Leopold Batič, Jože Kunčič, Anton Svete, Peter Provec, Milan Lisjak, Franc Gorjan, Dušan Prašnikar, Andrej Sivec, Miloš Gulin, Stojan Flajs, Jožef Zupan, Stanko Strojn, Ivan Polič, Franc Božič, Živko Medenica, Vasilije Radunović, Dimitrije Ivanović, Krsto Boškovič. Skupaj 43. (IZDG, Ljubljana, št. 135—3—45e—9).

³²⁾ Seznam 480 tovarišev, ki so odšli iz Slovenije v letalstvo, je v IZDG, Ljubljana, škt. 135-3-45.



Skupina pilotov in kandidatov za pilote v Carovignu, kjer so čakali 80 dni na odhod v Afriko. V prvi vrsti, drugi z leve, narodni heroj Franjo Kluz

Ko so se letalci Prve letalske baze 30. januarja 1944 preselili v Carovigno (Brindisi), prav gotovo niso računali, da bodo tam prebili skoraj tri mesece. Tam jih niso zadrževale vojnoorganizacijske okoliščine, marveč politično ozadje, o katerem bo kasneje govora. Vendar pa ta čas ni bil povsem izgubljen, borci so zamenjali puško s knjigo.

Eden izmed vodilnih letalcev v tistem času Ljubiša Čurgus navaja, da je bilo med letalci veliko navdušenje za vzpostavitev prvih letalskih enot. Pri tem je bilo zelo resno sprejeto načelo, da se mora osebje kolikor se da strokovno izpopolniti, saj so za to bili dani v zavezniškem zaledju poveljni pogoji.

Spoznanje, da je strokovno znanje naših letalcev spričo daljše odsotnosti iz letalske sredine in dejavnosti, kakor tudi spričo drugih težkih problemov, ki so se pojavljali v teku triletna borbe, da se je torej znanje znižalo na minimum, z druge strani pa, da so se tehnična bojna sredstva v teku vojne razvila in izpopolnila, je našim ljudem še bolj narekovalo, da se morajo spoprijeti z zelo važnim in novim problemom, s problemom šolanja in učenja. Spoznali so, da je brez solidne teoretične osnove nemogoče začeti s praktičnim šolanjem, posebno ne pri zaveznikih, ki ne bi bili voljni odstopiti od svojih učnih metod in načel. Zavest, da bodo prej dobili letala, če bodo hitreje obvladali teorijo, je bila za učenje velik stimulan, saj si lahko predstavljamo, kako so se počutili borci, ki so prišli iz borbe v šolsko klop.

Napravljen je bil program šolanja za tri glavne stroke letalcev: pilote, izvidnike in mehanike. Težave so nastale, ker ni bilo šolskih pripomočkov in strokovne literature. Izhod je bil v tem, da so bili izdelani programi za posamezne predmete na podlagi individualnih zmogljivosti in sposobnosti tistih letalcev, ki so bili vnaprej odrejeni za predavatelje. V začetku januarja je Prva letalska baza prispela v Južno Italijo in se vselila najprej v prazno naselje Savellettri, ki je ležalo ob morju. Tu so bile zgrajene hišice za letni oddih nižjih fašističnih voditeljev. Ko so letalci prispeli v to naselje, so imele hišice že vojni odgo-varjajoči izgled: manjkalo je mnogo vrat, oken, podov in kar je bilo lesenega. S tem lesom so kurili in se grel predhodniki naših letalcev, verjetno vojaki 8. britanske armade, ki je tedaj napredovala proti severu. Tukaj je štab baze napravil načrt za začasno teoretično šolanje. Formiran je bil štab letalskih šol v naslednjem sestavu: komandant major Edvard Piki, politkomisar ka-



Skupina letalcev v Savonlinnu pred odhodom v Afriko spomladi leta 1944. Prvi v prvi vrsti Rafael Perhauc, prvi v drugi vrsti pa Tone Kastelic, ki je umrl leta 1967

petan Mile Rodić, namestnik komandanta kapetan Franjo Kluz, namestnik komisarja Ljubiša Čurgus, načelnik štaba kapetan Ladko Zobundžija. Obenem so bili formirani štabi pilotske, izvidniške in mehaniške šole.

V pilotski šoli je bil komandant kapetan Branko Kraus, politkomisar Milan Zrilič, namestnik komandanta kapetan Arkadije Popov, namestnik politkomisarja Stevo Tišma. Predavatelji so bili: Major Krešo Boras, kapetani: Branko Kraus, Arkadije Popov, Ivo Rebula; poročniki: Sergej Berce, Milan Zrilič in Ivan Salevič; podporočnik Ante Mirković in zdravnik dr. Zdravko Batistič, borec Zvonko Dubravec in drugi. Slušatelj je bilo 64.

Učni program je zajemal 10 predmetov: politične vede, teorijo letenja, teorijo streljanja in bombardiranja, navigacijo, aeronavtični zemljepis, letalsko taktiko, fotografiranje iz zraka, meteorologijo in spoznavanje tujih letal ter higieno.

V izvidniški šoli je bil komandant kapetan Oton Miklavčič, politkomisar poročnik Henrik Dibatista, namestnik komandanta kapetan Ivan Konte, namestnik komisarja Stanoje Nikolič. Predavatelji so bili: kapetana Ivan Konte in Oton Miklavčič, poročnik Dibatista, Sergej Berce, podporočnik Ante Mirković, vodnik Svetozar Najdanović, borec Zvonko Dubravec, dr. Zdravko Batistič in drugi. Slušatelj je bilo 62.

Predmetov je bilo 8, in to: pilotske vede, teorija streljanja in bombardiranja, navigacija, aeronavtični zemljepis, meteorologija in spoznavanje tujih letal ter higiena.

V mehaniški šoli je bil komandant kapetan Rafael Perhauc, politkomisar poročnik Edvard Idjakovič, namestnik komandanta podporočnik Ivica Tukerič, namestnik politkomisarja zastavnik Djuro Zeljkovič. Predavatelji so bili: major Danilo Hubmajer, kapetan Rafael Perhauc, poročnik Edvard Idjakovič in poročnik ing. Rudi Radaljac, podporočnika Zvonimir Kos in Ivo Dragičević, vodnik Jožko Gati in dr. Zdravko Batistič.

Predmeti učnega programa so bili: politične vede, motoristika, pogonski material, instrumenti, elektrotehnika in higiena.

Da bi pospešili kasnejši proces praktičnega izpopolnjevanja, je bilo nujno obvladanje angleščine. Naši letalci so se zavedali, da bodo vsa materialna sredstva prejeli od Britancev in da bodo kasneje po vojni pri njih, vsaj v začetku, ta sredstva tudi nabavljali. Obenem pa so se tudi zavedali, da se ne bodo kar na lahko privadili angleškim nazivom, opisom in drugi doku-

mentaciji, nič manj pa angleškemu merskemu sistemu, če ne bodo pravočasno in vsaj delno obvladali angleščine. Ne glede na to, da tedaj še niso vedeli, kakšen bo nadaljnji razvoj šolanja, so učenju jezika pripisovali velik pomen. Organizirali so obvezen tečaj angleščine za vse slušatelje šol. Predavatelji so bili pretežno tovariši, ki so pristopili v bazo iz britanskega ali ameriškega letalstva in so bili prejšnji pripadniki letalstva stare Jugoslavije. Poleg teh so angleščino poučevali še nekateri naši predavatelji, ki so ta jezik obvladali že od prej.

Poleg vseh opisanih predavanj je partijski biro organiziral partijski tečaj za proučevanje marksistične teorije za člane KPJ in SKOJ. Program je zajemal 13 tem: razvoj družbe, razvoj delavskega gibanja in nastanek ideologije proletariata, učenje o partiji, organizacijska vprašanja KPJ, o strategiji in taktiki, nacionalno vprašanje, vprašanje kmetov, o sovjetski državi, o fašizmu, o osvobodilni vojni, protifašistična fronta žena Jugoslavije, o NOVJ, organizaciji SKOJ. Program je bil izdelan po vzorcu programov partijskih tečajev, ki so bili tedaj pri CK KPJ v Jajcu leta 1943. Predavatelja sta bila partijski vodja baze Prvoslav Vasiljevič in sekretar partijskega biroja šol Ljubiša Čurgus. Tečaj je začel 6. februarja 1944 in trajal do 19. aprila 1944 in je bil torej prekinjen tik pred odhodom naših letalcev v Afriko.

Prvotni plan strokovnega šolanja je bil izdelan za krajše obdobje (za 2 meseca), ker se je računalo, da bodo letalci v tem času že prejeli letala. Zaradi tega so bila predavanja dopoldne in popoldne. Kasneje so zaradi preobremenjenosti popoldanska predavanja opustili.

Posebno težko je bilo nabaviti učne knjige in drugo literaturo. Nekaj literature so letalci prejeli od tovarišev, ki so bili prej v RAF ali ameriškem letalstvu. Literatura je bila v angleščini in rabili so j^a samo tisti predavatelji, ki so jezik obvladali. Za prevode in tiskanje pa ni bilo časa.

Naši letalci so začeli tudi izdajati prvi letalski mesečnik »Narodna krila«. Prva številka je izšla v februarju 1944. Objavljeno je bilo več strokovno-teoretskih člankov, ki so bili zelo koristni.

Med predavanji je pri težjih problemih in zaradi boljšega razumevanja običajno prišlo do diskusije, kar se je pokazalo kot zelo pozitivno. Diskusija je bila namreč potrebna iz več razlogov. V vlogi predavatelja so bili tudi ljudje, ki so to nalogo opravljali prvič v življenju, torej brez izkušenj in morda tudi

daru za predavanje in tudi brez zadostnega znanja. Za predavanja so se sami učili in pripravljali. Učili so se iz skromne literature, ki so jo imeli na razpolago, in zbirali v svojih spominih to, kar so se sami pred leti učili. Zaradi tega je diskusija pripomogla k temu, da so postali razumljivi tudi pomanjkljivo obraziloženim pojmi. Da bi se prepričali v uspeh učenja, je bilo uvedeno tudi spraševanje. V začetku so se slušatelji temu upirali, a na to se vodstvo ni moglo ozirati, ker je vedelo, da je bilo spraševanje potrebno.

Kljub temu pa so naši letalci kmalu prišli do spoznanja, da ne bodo dosegli zadovoljivih uspehov pri nekaterih slušateljih, če ne bodo pristopili k določenim dopolnilnim oblikam učnega procesa. Sestav slušateljev je bil namreč tako heterogen, da je bilo jasno, da bo treba v učnem programu marsikaj spremeniti.

Pri skupini pilotov so bili npr. stari izkušeni piloti, nekateri že od prej vodilni letalci, ki so vsi — poleg normalnega šolanja — imeli pred vojno možnost, da obogate svoje znanje in izkušnje kot predavatelji, učitelji letenja ipd. Bilo je tudi nekaj takih, ki so v raznih vojskah do nedavna leteli ali pa tam končali pilotsko šolo. Največ pa je bilo takih mladeničev, ki so se pred vojno ukvarjali samo z jadralnim letalstvom ali pa so komaj končali pilotsko šolo kot rezervni ali aktivni pripadniki letalstva, toda bili so brez vsake izkušnje v letenju. Bile pa so tudi velike razlike v splošni izobrazbi. Iz teh razlogov je bilo treba organizirati razne sekcije, kjer so posamezniki dopolnjevali svoje znanje iz matematike, fizike, zemljepisa, radiotelegrafije ipd. Te sekcije, ki so jih vodili izkušeni in sposobni ljudje, so odigrale pomembno vlogo pri šolanju letalcev v Carovignu.

Literaturo za program političnega izobraževanja in partijskega tečaja so letalci izbrali delno sami, deloma so jo prejeli od oblastnega komiteja za Dalmacijo, nekaj pa prepisali iz beležnic, izpisanih na partijskem tečaju pri CK KPJ v Jajcu leta 1943. Na ta način je bilo zbranih 56 raznih brošur, knjig in pisanih skript.

Ko je prišlo 12. marca 1944 do sporazuma med vrhovnim komandantom NOV in POJ tovarišem Titom in predstavnikom zavezniške misije pri vrhovnem štabu glede kraja in načina šolanja, so naši letalci napore pri učenju podvojili. Moštvo baze je bilo enodušno v zahtevi, naj se čimprej dobijo letala in



Skupina letalcev iz šole za letalske mehanike v Carovignu marca 1944

da se začne s praktičnim učenjem letenja. To je podprl tudi vrhovni štab NOV in POJ s tem, da je zaveznikom obrazložil potrebo, da se naše letalstvo čim prej pojavi nad jugoslovanskim ozemljem. Toda zavezniki so bili še bolj uporni pri zavlačevanju končne rešitve tega problema, kar je vnašalo živčnost med naše ljudi.

Odločitev, da bodo komaj v drugi polovici aprila odpotovali v Severno Afriko na letališče Benina pri Bengaziju, kjer se bo izvršil pregled in sprejem moštva za začetek letalskega vežbanja, je vse iznenadila. Predvsem zato, ker je bila za šolanje odrejena Severna Afrika in ne kako bližnje letališče v Italiji, kar so vsi pričakovali. Pa tudi zato, ker bodo izgubili precej časa za potovanje, ker se bodo začeli strogi zdravniški pregledi itd.

Psihično naši letalci niso bili pripravljeni na tako dolg proces šolanja. Zato je bilo mnogo prigovorov in nezaupanja do zaveznikov. Bilo je potrebno dosti truda in časa, dokler so se umirili. Končno so vsi to razumeli in učenje se je nadaljevalo do zadnjega dne bivanja v Carovignu.

Več kakor mesec dni so letalci izgubili s potovanjem iz Italije do Bengazija, s čakanjem, z izpiti, pregledi ter z razvrščanjem v razne tečaje s praktičnim učenjem.³³⁾

Do odhoda letalcev iz Carovigna v Afriko 20. aprila 1944 se je zbralo okrog 275 mož, od teh je odpotovalo na bližnji kontinent 255; vsi ti so bili kandidati za sprejem v RAF. Dejansko sprejetih v RAF pa je bilo 151, kakor bomo v nadaljevanju videli. Z letalci je odpotoval tudi letalski kapetan Milan Simović, ne kot kandidat za RAF, temveč kot namestnik polkovnika Pirca z nalogo, da bo vodil evidenco o celotnem letalskem osebju, ki se bo nahajalo na šolanju ali službovanju v RAF.³⁴⁾

Z odhodom letalcev v Afriko je prenehala obstajati Prva letalska baza. Sicer ne najdemo nikjer kakega povelja, naj se baza razformira, prav tako pa ne najdemo nikjer nobene listine ali kakega drugega dokaza, da je po odhodu letalcev še delovala. Baza je zbrala letalce, kar je bila njena edina in glavna naloga. Njeno drugo nalogo — urejanje letališč v domovini — so prevzeli drugi organi, medtem ko je bila v Italiji.

³³⁾ Ljubiša Čurgus: Školovanje prvih vazduhoplovnih kadrova. Vazduhoplovni glasnik, Zemun 1963, št. 3, s. 371—379.

³⁴⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 77, d. 34.

Komandant Prve letalske baze polkovnik Mile Pavičić in politkomisar Prvoslav Vasiljevič³⁵⁾ nista odpotovala v Afriko, temveč v domovino na nove dolžnosti.

³⁵⁾ Polkovnik Mile Pavičić je odšel iz Italije v SZ, od koder se je vrnil v Jugoslavijo v začetku leta 1945 kot generalmajor letalstva. Umrli je v Beogradu leta 1948 (Iz knjige »Vazduhoplovstvo u NORJ«, s. 85).

Prvoslav Vasiljevič je poslal piscu kronike fotokopijo Ukaza o postavljenju za politkomisarja Prve letalske baze z obrazložitvijo, ki jo je vredno zabeležiti. Ta ukaz (glej sliko na strani 20) je pisal lastnoročno tedanji načelnik vrhovnega štaba Arsa Jovanović, podpisal ga je tov. Tito. Kadar je bil ta dokument predan Vasiljeviču, mu je bilo rečeno, da je to prva listina, ki jo je podpisal Tito kot maršal Jugoslavije. Znano je, da je Tito prejel naziv »maršal Jugoslavije« 30. novembra 1943 na Drugem zasedanju AVNOJ. Ukaz o postavljanju Vasiljeviča je bil, ko ga je ta prejel, brez datuma. Ko je Vasiljevič nekoliko mesecev kasneje srečal Arso Jovanoviča in ga opozoril, da je Ukaz brez datuma, mu je ta smeje rekel, naj si datum kar sam vpiše. In tako je Vasiljevič sam vpisal 10. 12. 1943 (Na sliki je možno opaziti, da je datum napisala druga roka).

Tov. Vasiljevič pripominja, da je moral biti Ukaz podpisan pred 10. 12. in to takole razlaga: Vasiljevič je bil v višjem partijskem tečaju pri CK KPJ v Jajcu. Tečaj se je končal tik pred začetkom Drugega zasedanja AVNOJ (29. in 30. 11.) in takoj po končanem zasedanju so bili slušatelji tečaja razporejeni na svoje dolžnosti. Ker je prvi komisar Prve letalske baze padel 27. 11., je bilo to mesto prazno in zato računa Vasiljevič —posebno še, ker mu je bilo rečeno, da je to prvi podpis vrhovnega komandanta s pripisom »maršal Jugoslavije«, da je moral biti Ukaz podpisan pred 10. 12. 1943. Ukaz se glasi:

»Štabu I. Vazduhoplovne baze.

Za političkog komesara te baze postavlja se drug Vasiljevič Prvoslav. Razpored izvršiti odmah.«

Izvirna fotokopija in pismo Vasiljeviča v IZDG, Ljubljana.

ZAČETNI STIKI Z ZAVEZNIKI V ZVEZI Z LETALSTVOM NOVJ

PRVE OBLJUBE ZA USTANOVITEV NAŠIH ESKADRILJ

Prvi stiki vrhovnega štaba NOV in POJ z zavezniki so že v samem začetku zelo počasi napredovali. Vsi mogoči izgovori in obljube, ki so jih zavezniki dajali, pričajo, da je bilo potrebno ne samo mnogo potrpljenja, temveč da smo izgubili tudi mnogo dragocenega časa, preden je prišlo do nekoliko plodnejših kontaktov. Pri tem moramo upoštevati težave našega vrhovnega štaba in seveda dejstvo, da so v začetku Angloamerikanci z nezaupanjem gledali na NOB v Jugoslaviji. To nezaupanje se je zlasti kazalo do primorskih internirancev in konfinirancev, pripadnikov »posebnih kazenskih enot« in drugih, ki so se hoteli vključiti v NOVJ, a so jih zavezniki vsaj na začetku pri tem ovirali. Do izraza niso prišle samo direktive, ki so jih prejele našim ljudem nadrejene komande, tu so se pojavljala tudi osebna razpoloženja britanskih oficirjev, največ pod vplivom jugoslovanskih kraljevih častnikov. Še po teheranski konferenci 28. novembra

— 1. decembra 1943, kjer je bil med drugim sprejet sklep, da je treba partizanom v Jugoslaviji kar najbolj pomagati s pre-skrbo in potrebščinami, so naše ljudi, ki so izrazili željo vključiti se v NOVJ, zapirali v posebna ujetniška taborišča.

Prvi član naše vojne misije pri zaveznikih dr. Vladimir Ve-lebit pravi o tem, da so se prve skupine zavezniških predstav-nikov, ki so bile sestavljene od podoficirjev ali oficirjev in ra-diotelegrafistov, spustile s padali spomladi leta 1943 na ob-močju Bosne in Like. Kmalu potem so zavezniki prosili za so-

glasje, da bi poslali močnejšo skupino, katera je res prispela 28. maja 1943 in se spustila s padali na območju Durmitorja. Že naslednjega dne se je predstavila tovarišu Titu, ki se je tedaj nahajal blizu Črnega jezera pod Durmitorjem. V skupini so bili 2 oficirja, 2 podoficirja in 2 radiotelegrafista na čelu s kapetanom Billom Deakinom. Ta skupina je prispela ravno v jeku pete sovražnikove ofenzive. Nekoliko dni po prihodu je padel član skupine kapetan Stuart, namestnik šefa misije, a šef Deakin je bil istega dne ranjen.

Velebit pravi dalje, da je misija videla mnogo dokumentov, ki so pričali o izdaji Draže Mihajloviča. Potovala je po razprostranjenih področjih osvobojene Jugoslavije in se je lahko na lastne oči prepričala, kakšno je razpoloženje narodov Jugoslavije do emigrantske vlade, ki je izgubila še poslednje ostanke popularnosti in lojalnosti v domovini. Misija je o vsem tem redno in korektno poročala svojim predstojnikom. To potrjujeta dve dejstvi: prvič — začele so prihajati prve pošiljke, ki so bile namenjene za oskrbo partizanskih enot, in drugič — britanska vlada se je odločila, da dvigne rang svoje misije in da ji da drugo, politično obeležje. Nov šef vojne misije je bil oficir Fitzroy Maclean, ki je prav zaradi tega položaja v misiji napredoval od kapetana v visoki čin brigadirja.

Politični karakter misije je bil poudarjen s tem, da je bil Macleanu dodeljen kot načelnik štaba nek aktivni polkovnik, ki je prevzel reševanje vseh vojaških vprašanj. To je bil velik uspeh v našem prizadevanju za priznanje NOVJ. Skoraj istočasno z Macleanom so prišli na naš teritorij tudi prvi ameriški oficirji. Njihova prisotnost je dajala misiji »zavezniški« značaj.

Oslanjajoč se na načelo vzajemnosti in enakopravnosti je tovariš Tito postavil zahtevo, da zavezniška komanda za Sredozemlje sprejme našo vojno misijo. Te zahteve ni zavezniška komanda lahko sprejela. Dolgo je kolebala, navajajoč številne izgovore. Del emigrantske vlade in Peter Karadjordjevič, ki so se nahajali v Kairu, so protestirali, ker je zavezniška komanda vzpostavila stike z NOV. Zavezniške vlade niso želele, da bi se konflikt z emigrantsko vlado še bolj zaostрил in so si zaradi tega prizadevale, da bi prihod vojne misije NOVJ čim dalj zavleklo.

Kapitulacija Italije, izkrcavanje zavezniških sil v Italiji in njihov pojav na zahodni obali Jadranskega morja, vse to je narekovalo tesnejše sodelovanje z našo vojsko, ki se je tedaj

nahajala na desnem krilu zavezniške fronte, t. j. na vzhodni obali Jadrana.

Razvoj političnih dogodkov in naglo premikanje front sta ustvarila novo situacijo. Zavezniška komanda je prišla do spoznanja, da je nesmiselno več zavlačevati s sprejemom naše vojne misije.

V novembru 1943, pred drugim zasedanjem Avnoja v Jajcu, so zavezniki pristali, da bodo vojno misijo sprejeli.³⁶⁾

Toda že na samem začetku je prišlo do znane nesreče z letalom »Do-17«. Zaradi tega tragičnega dogodka je naša skrčena vojna misija (V. Velebit in M. Milojevič) deset dni po tem odpotovala in prispela prek Barija in Malte v Aleksandrijo. Tu so jo zavezniki tudi zadržali, ker niso želeli, da se pojavi v Kairu. Vendar pa je končno le dosegla, da je dobila sedež v glavnem mestu, kar je bil nadaljnji uspeh tega poslanstva. V Aleksandriji in Kairu je bila naša vojna misija vsega poldrag mesec (december - januar 1943/44). V tem času so zavezniki privolili, da bodo usposobili tankovski bataljon in eskadriljo lovcev, pri čemer bi izučili tankiste in letalce.³⁷⁾

Poleg tega je bilo dogovorjeno, da bo zavezniško letalstvo dalo posebno skupino letal pod imenom 'Balkanska letalska skupina' (Balkan Air Force = BAF) za operacije nad našim ozemljem in za sodelovanje z našo vojsko.

S privolitvijo zaveznikov, da se bo usposobila eskadrilja lovcev z možnostjo izučitve letalcev, je bilo prvič z zavezniške strani objavljeno, da se bo začelo formirati novo jugoslovansko letalstvo.

Točen dan, kdaj je bila dosežena načelna privolitev o formiranju novega letalstva, ni nikjer naveden, govori se edino o »proti koncu decembra«. Verjetno je bilo to pred 27. decembrom 1943, kar je možno domnevati po brzojavki, ki jo je poslala vrhov-

³⁶⁾ Vladimir Velebit: Naša diplomatija. Narodna armija 1957, št. 958 z dne 28. 11. 1957.

³⁷⁾ Ta privolitev je v »Hronologiji 1941—45« na strani 617 tako opisana: »Proti koncu decembra 1943 je bil v Aleksandriji sestanek vrhovne komande za Sredozemlje pod vodstvom britanskega generala Wilsona, na katerem so bili letalski maršal Sholto Douglas in admiral Wilis. Sklenjeno je bilo, da se NOVJ pomaga pri šolanju letalskega in tehničnega osebja z opremljanjem letalskih eskadrilj«. Medtem ko Vladimir Velebit govori o eskadrilji v ednini, se v »Hronologiji« navajajo eskadrilje v množini. Član vojne misije NOVJ Miloje Milojevič pravi v pismu z dne 27. 12. 1943 (Zbornik, Tom X/1, s. 61, d. 25), da je maršal letalstva Douglas sklenil, »da nam takoj predajo 12. lovcev-bombnikov Hurricane«. M. Milojevič obenem opominja v pismu, naj čim prej pride letalsko in pomožno osebje.

nemu štabu NOVJ vrhovna komanda zavezniških sil za Sredozemlje, pozivajoč ga, naj pošlje v Italijo in Egipt vojake, predvidene za formiranje letalskih in tankovskih enot.^{*)}

Vrhovni štab je zelo optimistično gledal na nadaljnji razvoj dogodkov v zvezi s formiranjem tankovskega bataljona in eskadrilje letalcev. Ta optimizem se zgovorno zrcali v telegramu, ki ga je poslal še istega dne (28. decembra 1943) štabu mornarice z naslednjim besedilom: »Nujno prepeljite vse letalce, tankiste in šoferje v Bari, kjer bodo po končanem tečaju prejeli najsoodobnejše aparate. Za izvršitev ste nam odgovorni.«³⁹⁾

Sklepi teheranske konference so upravičeno spodbujali take optimistične zaključke. Vendar temu ni bilo tako.

Kasnejši dogodki so dokazali, da ni bila niti »nujnost« prevoza letalcev potrebna in tudi »najsodobnejši« aparati so bili še komaj sodobni. Vendar je zadnje mogoče opravičiti, saj smo tudi z letali, ki smo jih prejeli, dosegli lepe uspehe. Izgubljen čas pa se ni dal z ničemer nadomestiti: za toliko mesecev kasneje so naša letala posegla v borbo.

TEMELJNI DOGOVOR O FORMIRANJU LETALSKIH ENOT

Dva in pol meseca sta pretekla, preden je prišlo do ponovnega sestanka z zavezniki v zvezi z letalstvom. Na tem sestanku, ki je bil 12. marca 1944 pri vrhovnem štabu NOV in POJ, je prišlo do prvega pismenega sporazuma med tovarišem Titom in šefom zavezniške vojne misije Macleanom. Vrhovni štab se je nahajal v Drvarju. Zanimivo je, da je ta sporazum obenem tudi prvi pisani mednarodni dogovor vrhovnega štaba z nekim tujim vojaškim predstavništvom")

Zaradi pomembnosti navajamo dokument v celoti:

»Protokol sestanka, ki se je vršil 12. marca 1944 pri vrhovnem štabu NOV in POJ.

*) Dne 28. decembra 1943 je vrhovna komanda zavezniških sil za Sredozemlje poslala poziv vrhovnemu štabu NOV in POJ, da pošlje v Italijo in Egipt ljudi, odrejena za formiranje letalskih in tankovskih enot NOVJ. (Hronologija, s. 617).

*) Zbornik, Tom X/1, s. 62, d. 26.

*) Zbornik, Tom X/1, s. 66—68, d. 30.

Prisotni: 1. Maršal Jugoslavije Tito, vrhovni komandant NOV in POJ in predsednik Nacionalnega komiteja Jugoslavije.

2. Brigadni general Maclean, šef zavezniške vojne misije pri vrhovnemu štabu NOV in POJ.

3. Polkovnik Pirc, šef letalskega oddelka pri vrhovnem štabu NOV in POJ.

4. Komandant letalskega polka (Wing Comander) Selby, letalski oficir za zvezo v zavezniški vojni misiji.)

Predmet: Šolanje jugoslovanskih pilotov in ostalega letalskega osebja ter formiranje jugoslovanskih lovskih in bombarderskih eskadrilj v britanskem kraljevskem letalstvu.

Po diskusiji med maršalom Titom in generalom Macleanom o načelnih tozadevnih vprašanjih je polkovnik Selby obrazložil program šolanja v britanskem RAF.⁴²⁾ Na podlagi tega je prišlo sporazumno do naslednjih odločitev:

1. polkovnik Selby si bo v času bivanja v Egiptu prizadeval, da se obstoječi program letalskega šolanja v RAF po možnosti in v sporazumu z vrhovno komando RAF prilagodi specialnim potrebam jugoslovanskega osebja ter da se pohiti tako, da bi se čim prej formirale jugoslovanske eskadrilje.

2. od zbranega osebja naj se takoj izdvoji najsposobnejše pilote z ustreznim strokovnim osebjem, katero pride kot prvo v poštev za formiranje lovske eskadrilje. Preostalo osebje naj se razporedi na šolanje v razne strokovne šole glede na pilotsko in strokovno sposobnost.

a) Sposobne pilote in strokovno osebje, vključno osebje bivšega jugoslovanskega letalstva, ki se že nahaja na Srednjem vzhodu, se mora tudi uvrstiti v osebje za formiranje prve eskadrilje. Vse to osebje bo osnovni kader v eskadrilji in obenem učiteljsko osebje za ostale pilote in pomožno osebje.

b) Piloti, ki ne bodo ustrezali za pilote lovce, bodo pa sposobni za bombardiranje, bodo poslani v bombardersko šolo in

⁴¹⁾ Brigadir Fitzroy Maclean opisuje v svoji knjigi *Rat na Balkanu*, Zagreb 1964 na strani 103, kako je iskal in našel letalskega strokovnjaka, polkovnika Selbja. Prosil je pomočnika za letalstvo komandanta Srednjega vzhoda, naj mu dodeli kakega dobrega in sposobnega letalskega oficirja za zvezo, človeka, ki mora imeti normalno operativno izkustvo, povezano z nagnenjem do nerednih operacij tiste vrste, v katerih so oni navadno sodelovali. Na to prošnjo mu je bil dodeljen po dolgem iskanju komandant eskadrilje John Selby, nosilec odlikovanja Distinguished Flying Cross in Distinguished Service Order. Prešlo je precej časa, dokler jim ni uspelo, da ga najdejo, a kadar je končno le prispel, so se bili vsi edini: čakati na Selbja se je izplačalo.

⁴²⁾ Royal Air Force — RAF — Kraljevske zračne sile.

s temi se bo — po končanem paralelnem šolanjem drugega strokovnega osebja (izvidniki, radiotelegrafisti, strelci) — formiralo kompletne bombarderske posadke. Te bodo poslane na nadaljnje borbeno šolanje v angleške bombniške eskadrilje po razporedu RAF.

c) Na zahtevo maršala Tita se bodo tisti piloti, ki ne bodo sposobni za operativno službo, izučili za pilote v eskadriljah za zvezo za posebne jugoslovanske potrebe in se bodo po kočnem šolanju uporabljali za te naloge. Polkovnik Selby je obrazložil, da se šolanje takih pilotov lahko izvrši, a da se uporabljanje teh pilotov po končanem šolanju na letališčih Jugoslavije ne more uresničiti, dokler se ne zajamči popolna varnost in tudi oskrbovanje le-teh. O tem se bo še dodatno določalo.

d) Pomožno osebje se bo odredilo po strokah in bo usposobljeno v britanskih enotah, nato pa bo uvrščeno v novo formirane jugoslovanske eskadrilje.

3. Najboljši piloti lovci iz eskadrilje bodo od časa do časa poslani na vaje v britanske eskadrilje, da bi si tam pridobili potrebne borbene izkušnje. Nato bodo postavljeni kot osnovni komandni in učiteljski kader novim pilotom, ki bodo prihajali v eskadrilje. Tu bodo vodje posameznih oddelkov eskadrilje. Da bi se ta predlog sprejel, bosta polkovnika Selby in Pirc napravila pri vrhovni komandi RAF ustrezne korake, kadar bo prišel polkovnik Pirc v Egipt.

4. Tisti piloti, katerim bo potrebno daljše šolanje, bodo kasneje razporejeni v eskadrilji za naknadno dopolnitev, čim bodo za to sposobni.

5. Kadar bo na novo formirana eskadrilja usposobljena za operacije, bo prišla v sestav kakega britanskega polka in bo vedno razporejena na tako letališče, od koder bo lahko opravljala operativne naloge nad Jugoslavijo. Podrejena bo v administrativnem in operativnem pogledu britanskemu RAF, a tako, da se ji bodo dodeljevale naloge po možnosti vedno nad Jugoslavijo. Operativne zahteve bo NOV in POJ dostavljala tisti komandi RAF, katera bo pristojna, da določa naloge tej eskadrilji.

6. Administrativno, tehnično in taktično osebje bo začasno v eskadrilji podvojeno z britanskim osebjem. To slednje se bo umaknilo, čim bo komanda RAF prepričana, da je jugoslovansko osebje usposobljeno za samostojno življenje in delo.

7. Osebjje bo v začetku v času šolanja nosilo angleško uniformo s posebno značko jugoslovanske narodnosti, katero bo predlagal vrhovni štab NOV in POJ v sporazumu z RAF. Kadar bo eskadrilja formirana, bo vse osebjje nosilo predpisane jugoslovanske uniforme.

8. Zahteva se, da nosijo letala jugoslovanske eskadrilje svoje oznake, ki bodo sicer podobni britanskim, le s to razliko, da bo namesto okroglega polja v sredini rdeča peterokraka zvezda.

9. Celotno tehnično oskrbovanje z materialom in drugimi potrebščinami bo za jugoslovansko eskadriljo enako kot za eskadrilje RAF.

10. Pripadajoče plače in dohodki v denarju za oficirje, podoficirje in vojake se bodo stekale v blagajno eskadrilje, s katero bo razpolagal komandant in odrejeni blagajnik, ki bosta odgovorna za vse kredite, nabave in dolgove osebjja eskadrilje. Ostalo oskrbovanje jugoslovanskega osebjja bo enako, kakor je normirano za angleške eskadrilje.

11. Prisego polaga jugoslovansko osebjje edino maršalu Titu in Jugoslaviji in nobeni drugi državi ali osebnosti. Soglasnost o tej odredbi mora dati vrhovna komanda RAF, ker zavezniška vojna misija ni za to pristojna.

DODATNI SPORAZUM V KAIRU 29. MARCA 1944

V točki 3. sporazuma v Drvarju z dne 12. marca 1944 je omejeno, da bosta polkovnik Selby in polkovnik Pirc, kadar bo ta prispel v Egipt, napravila ustrezne korake pri vrhovni komandi RAF glede vezbanja in šolanja pilotov ter ostalega letalskega osebjja. Iz kronologije zvemo, da je polkovnik Pirc odpotoval v Kairo še istega dne, ko je bil podpisan protokol o sporazumu.⁴³⁾

Takoj po njegovem prihodu v Kairo je prišlo do dogovorov in 29. marca 1944 je bil podpisan dopolnilni sporazum, ki obsega 14 točk, v katerih v podrobnostih obravnavajo v Drvarju bolj načelno sprejeta stališča o delovanju naših letalcev v sklopu RAF.⁴⁴⁾

⁴³⁾ Dne 12. 3. 1944 je bil podpisan v Drvarju sporazum o usposabljanju letalcev. Šef letalskega odseka pri vrhovnem štabu (polkovnik Pirc, op. R. P.) je bil poslan v Kairo zaradi dodatnih dogovorov z vrhovno komando RAF. (Hronologija, s. 696 z dne 12. 3. 1944).

Ko je bil v Kairu sporazum že podpisan, je prišlo zaradi točke 6, katere maršal Tito ni v celoti priznal, do resnega spora. Posredovati je moralo britansko ministrstvo in spor je bil rešen, kakor je zahteval maršal Tito.

V zaglavju je uvodoma omenjeno, da je sporazum sklenjen na ravni vrhovne komande RAF na Srednjem vzhodu in akreditiranim predstavnikom maršala Tita, polkovnikom Pircem, ki je pooblaščen, da sklene sporazum glede vprašanj, ki sledijo kot dopolnilo protokola z dne 12. marca 1944.

Sporazumeli so se, da bodo vstopili jugoslovanski letalci, ki jih je poslal maršal Tito v Bari (mišljeno je tistih 255 letalcev, ki so se zbrali v Carovignu, op. R. P.) v RAFVR¹⁵⁾ z namenom, da se osnuje jugoslovanski kontingent v okviru RAF.

Temu kontingentu se lahko priključijo »disidenti«^{®)} in drugi Jugoslovani s Srednjega vzhoda ali od drugod, če se prostovoljno javijo in če bodo sprejeti v RAFVR.

V tretji točki se govori, da bo jugoslovanska enota pod operativno in administrativno kontrolo RAF vse dotlej, dokler bo osebje v vrstah RAFVR in dokler bo kak kontingent v sestavi RAF.

V nadaljnji točki je govora, da lahko edino RAF odloči, kje in kdaj bo letalska enota operativno delovala, ker se to mora oceniti iz splošnih operacijskih vidikov. RAF bo pri tem upošteval strateške in taktične plane maršala Tita. Kako začasno premestitev enote na jugoslovansko ozemlje se ne more omogočiti, čeprav bi to bilo iz političnega vidika priporočljivo. To pa zaradi tega, da bi se izognili neposrednim izgubam, ki bi pomenile glede na omejen sestav enote, njeno uničenje. Cim bo RAF ocenil, da je nastopil ugoden trenutek, bo pretehtal možnosti premestitve jugoslovanskih letalskih enot na njeno ozemlje. Maršal Tito naj bo prepričan, da bo RAF dal eskadrilji sodobna sredstva za taktično kontrolo, kamor spadajo tudi sredstva za zvezo med letalom in enotami na zemlji, kolikor bo oskrbovanje to omogočalo.

V peti točki se določa, da bo celotno osebje poslano na

⁴⁴⁾ Izvirna kopija št. 4 se nahaja pri bratu pokojnega Pirca, fotokopija pa v IZDG, Ljubljana.

⁴⁵⁾ Royal Air Force Voluntary Reserve — Kraljevske zračne sile. Prostovoljna rezerva.

»Disidenti« — so bili tisti jugoslovanski letalci, ki so bili pred tem v kraljevskem jugoslovanskem letalstvu na Srednjem vzhodu in ki so se proti koncu 1943 in v začetku 1944 prijavili v NOVJ.

Srednji vzhod, kjer bo pregledano, ocenjeno in vpisano v enoto. Kandidate se bo ocenjevalo po njihovi sposobnosti in ni nujno, da bi se pridrževali starostnih meja, ki so drugače za RAF obvezne. Jugoslovanski oficir, ki bo dodeljen britanskemu komandantu zaradi vzpostavljanja enote, bo obenem tudi svetovalec komisije, ki bo letalce sprejemala, ter bo lahko pojasnil stališče maršala Tita glede posameznih letalcev. Če bi ne prišlo do soglasja med komisijo in tem oficirjem, bo predmet razsodila višja komanda. Na podlagi številčnega stanja letalskega in pomožnega osebja ter formacijskega sestava enote, kar se bo pokazalo po pregledu in oceni letalcev, se bo takoj pristopilo k formiranju eskadrilje Hurri-bombnikov. RAF soglaša, da bo eskadrilja od njenega osnovanja dalje stalno oborožena z letali Hurricane, v kolikor bo na razpolago zadostno število izvežbanega kadra in v kolikor ne bo prekoračen normalen odstotek izgub.

Točka št. 6 je bila pri sporazumu, podpisanem 29. marca 1944, sprejeta v naslednjem besedilu: »Osebe, ki bo sprejeto v RAFVR, a iz kateregakoli razloga ne bo uvrščeno v eskadriljo, bo zaposleno kot RAFVR v normalni službi RAF, v kakršnem koli svojstvu, kar bo odločil RAF, *in to vse dotlej, dokler ne bo nastopila možnost vključitve v eskadriljo ali pa dokler ne bo prenehala služba tega osebja v RAFVR (Podčrtal R. P.)*. Komandant jugoslovanskega kontigenta bo v okviru danih možnosti vedno obveščen o razporeditvi in gibanju posameznikov iz sestava jugoslovanskega osebja v službi RAF. To osebe bo rezerva, s katero se bo eskadrilja dopolnjevala in tudi rezerva za formiranje ene ali več dodatnih eskadrilj, v kolikor bi te prišle kasneje v poštev«.

S podčrtanim besedilom se maršal Tito ni strinjal.

V točki 7 se navaja, da se bo formiral popoln jugoslovanski kontingent, ki bo pod komando in vodstvom jugoslovanskih oficirjev in podoficirjev. Ta kader pa se mora najprej izvežbati. Zaradi tega bodo jugoslovanski oficirji v začetku priključeni britanskim oficirjem in bodo na praksi tako dolgo, dokler se bo ugotovilo, da so sposobni prevzeti dolžnosti in zamenjati britansko osebje. Dokler ne bo odločeno, da je prišel čas, ko se lahko preda enota jugoslovanskemu komandantu, bo v začetku vodil komando britanski oficir.

V 8. točki je govora o činih, ki jih imajo jugoslovanski letalci. Te čine naši letalci lahko zadržijo, vendar pod pogojem,

da nimajo nikakršne eksekutivne moči, da so samo honorarni, dokler so naši letalci v službi RAF.

V naslednji točki se določa, da bodo vsi letalci vstopili v RAF z najnižjim činom: oficirji z APO podporočnik, vsi ostali pa z AC2, kar je najnižji čin pri letalskem moštvu.

V točki 10 piše, da se bodo tisti letalci, ki bodo pri pregledu ocenjeni za nesposobne oziroma tisti, ki se bodo za časa šolanja kot taki pokazali, vrnili v Jugoslavijo.

V 11. točki je govora o našitkih, ki jih bodo nosili jugoslovanski letalci. Oblika našitka, na katerem bo viden tudi honorarni čin, bo kasneje določena.

V naslednji točki RAF ne nasprotuje, da se plače, katere bo prejemale jugoslovansko osebje, kakor vsi ostali, ki služijo v britanskih oboroženih silah, stekajo v skupno eskadriljko blagajno pod pogojem, da ta fond prevzame odgovornost za omenjeno osebje. To je čisto jugoslovanska zadeva.

V točki 13 je rečeno, naj ne bi bilo nobenih razlik v pogojih za sprejem vojakov iz Barija in »disidentov« iz Srednjega vzhoda, kakor tudi pri tolmačenju teh pogojev. Proglas (mišljen je proglas letalcem na Srednjem vzhodu, ki ga bomo v nadaljevanju objavili, op. R. P.), naj bo tisti, ki je bil sestavljen na konferenci. Proglas se mora najprej pojasniti, nato predati vsakemu interesentu po en izvod v angleščini in en v jugoslovanskem jeziku, da bi vsak prostovoljec, preden bi se odločil, to prebral in tudi razumel.

Zadnja točka je namenjena politični dejavnosti v eskadrilji.

V njej je rečeno, da RAF ne more priznati nobene politične pripadnosti ali podrejenosti eskadrilje ali posameznika, prav tako ne more dovoliti nikakršne politične aktivnosti, naj si bo kolektivna ali posamezna, ki bi bila v nasprotju z RAF pravili. Ne izključuje se normalna kulturno prosvetna dejavnost, ki bi se odvijala v sporazumu z merodajnim faktorjem eskadrilje. Sporazumeti se je treba tudi, da ne bo v proglasu omenjena nobena politična pripadnost ali podrejenost.

Sporazum je podpisal za britansko stran letalski maršal Keith R. Park, glavni komandant RAF za Srednji vzhod, za našo pa polkovnik Pirc.

Kakor rečeno, se maršal Tito ni strinjal s tistim delom točke

6, po katerem bi imel RAF pravico zadrževati osebje RAFVR, ki bi bilo zaposleno v normalni službi RAF, »dokler ne bo pre-

nehala njihova služba v RAFVR«. Na pismeno zahtevo polkovnika Pirca, naj se ta del točke 6 spremeni, je vrhovna komanda RAF za Srednji vzhod tej zahtevi ugodila, vendar zgleda, da se ni to odvijalo povsem gladko. To se vidi iz pojasnila, ki je priloženo dopolnilnem sporazumu pri točki 6. To pojasnilo se glasi: »Zaradi dodatne zahteve RAF, da mora naše osebje podpisati pismeno pogodbo za službovanje v RAF, dokler bo komanda RAF to zahtevala in da komandant NOVJ ne bo imel nobene pravice do teh borcev, je nastal resen spor ter se je postavljalo vprašanje, če bo ostal v veljavnosti že sklenjeni dogovor.

Na ponovno zahtevo maršala Tita je britansko ministrstvo (ni navedeno katero ministrstvo, verjetno letalstva, op. R. P.) ukazalo komandi RAF za Srednji vzhod, naj sprejme naslednjo klavzulo: »Gornja pogodba je veljavna tako dolgo, dokler vrhovni komandant NOV in POJ odredi, da podpisnik ostane pa vse dotlej, dokler ne zapove, da pride ponovno pod njegovo komando.' Po sprejemu te klavzule je bil spor likvidiran in dopolnjena je bila točka 6, po kateri je imel komandant NOVJ pravico, da v vsakem trenutku odpokliče iz RAF posameznike ali vse letalce hkrati.«")

Zahteva tovariša Tita, da mora pripasti komandantu NOVJ pravica za odpoklic letalskega osebja iz RAFVR, je bila zelo upravičena in tudi daljnovidna. To dokazuje pet mesecev kasnejši odpoklic naših enot iz Alžirije, o čemer pa bo kasneje govora.

V točki 11 dopolnilnega sporazuma v Kairu je omenjeno, da se bo način nošenja našitkov za čine kasneje določil. Tudi v sporazumu z dne 12. marca 1944 v Drvarju se govori v točki 7 o predpisanih jugoslovanskih uniformah, ki naj bi jih nosilo osebje eskadrilj, kadar bodo te formirane. Vendar do tega ni prišlo; cel čas vojne so imeli naši letalci le britanske letalske obleke z oznakami RAF in našimi našitki činov. Edino kapa, na kateri so nosili naši letalci značko RAF ob strani, v sredini spredaj pa peterokrako zvezdo, je bila našega kroja.⁴⁸⁾

⁴⁷⁾ V Vojnogodovinskem inštitutu v Beogradu je dokument št. 1/7, k. 1449, dopis, ki ga je naslovil polkovnik Pirc maršalu Parku (v dokumentu je napačno vpisano Pak). Listina govori, da tovariš Tito ne prizna nobenih sprememb (modifikacij) dogovora, ki je bil podpisan 12. 3. 1944 v Drvarju in zato zahteva, naj se delno spremeni točka 6. Datum ob koncu dopisa »10. marec 1944 — Kairo« je očitno napačen, saj se v samem pismu govori o »dogovoru, ki je bil podpisan 12. marca«. Pravičen datum je verjetno 10. april 1944.

⁴⁸⁾ Točka 11 je sprejeta z naslednjo dopolnitvijo:

a) Jugoslovansko osebje bo nosilo kapo predpisanega jugoslovanskega kroja z RAF značko ob strani in rdečo peterokrako zvezdo spredaj;

Ne bo zgolj naključje, da je že naslednjega dne 20. aprila 1944 odpotovala iz Italije v Afriko naša skupina 255 letalcev, ki je skoraj štiri mesece na to čakala. Prav ta odhod je verjetno pospešil, da je prišlo do sporazuma glede zadnjega, do tedaj še neresenega vprašanja, vprašanja uniform, na katerih je bilo p^oleg obeležja RAF tudi obeležje naše suverenosti.⁴⁹⁾

Nekoliko dni po sporazumu v Kairu je prišlo do ponovnega sestanka med predstavnikom RAF in polkovnikom Pircem, kjer so se dogovorili še o nekaterih točkah.

Prvič, da bo v odsotnosti polkovnika Pirca njegov namestnik letalski kapetan Milan Simović, kateremu bo dodeljen tolmač iz sestava naših letalcev. Drugič, da bo njegov sedež v Kairu, kjer bo vodil evidenco o celotnem jugoslovanskem osebju in imel tudi pravico, da obišče posamezne skupine, ki se nahajajo v RAF. To pravico bo imel tudi polkovnik Miloje Milojevič ali

b) na vojaški obleki (battle dress) se bodo nosili našitki jugoslovanskih činov na rokavu, RAF čini pa na ramenih. Dovoljena je nošnja traku z napisom »NOV Jugoslavija« pod gornjim robom rokava;

c) na modri (zimski) obleki se bodo nosili našitki RAF položajnega čina po britanskih predpisih na spodnjem delu rokava, a jugoslovanski našitki činov nad temi;

d) kadar bo eskadrilja kompletna in če se bo jugoslovanska formacija ujemala z RAF formacijo točno čin za činom, ne bo v tem primeru potrebno nositi činov RAF. To bo dovoljeno samo tedaj, če ne bo kakih izjem oziroma razlik zaradi tega pravila v eskadrilji, ker je predvsem važno, da vlada enotnost;

e) oficirji in vojaki, ki službujejo v britanskih enotah, morajo nositi našitke RAF za cel čas službovanja v teh enotah;

f) na srajcrah s kratkimi rokavi bodo oficirji nosili čine RAF po britanskih predpisih na ramenih, jugoslovanske čine pa na levem žepu; podoficirji bodo nosili našitke činov RAF po britanskih predpisih na rokavu, jugoslovanske pa na levem žepu;

g) na kakih tunikah (letne platnene obleke) se bodo nosili našitki RAF na ramenih, jugoslovanski pa na rokavih.

(Povzeto iz izvirnega pisma Wing Commandera Selbyja z dne 19. 4. 1944. Pismo se nahaja pri bratu pok. generala Pirca, fotokopija pa v IZDG v Ljubljani).

⁴⁹⁾ Sporazum o letalstvu NOVJ je tako registriran v atlasu letalstva JANE'S ALL THE WORLD'S AIRCRAFT 1943/44 na strani 77 a (YUGOSLAVIA):

»V soglasju s sprejeto politiko angleške vlade, da se odobri pomoč jugoslovanskim partizanom, ki se sedaj borijo proti Nemcem pod vodstvom maršala Tita, je bil v aprilu 1944 podpisan sporazum, po katerem naj se ustanovi poseben letalski kontingent v okviru RAF. Maršal Tito je posebej izbral osebe in v kolikor bo primerno, se lahko pridobi prostovoljce iz drugih virov.

Da bi zagotovili uspešno delo, ta sporazum določa, naj se kontingent pridruži RAFVR za ves čas trajanja vojne ali za tako dolgo časovno razdobje, ki ga bodo med seboj sporazumno določili. Urjenje osebja bo na Srednjem vzhodu.«

Tudi »Kriegstagebuch des OKW« IV/1 na strani 695 ima zabeleženo naslednjo novico: »Angleški tisk je v začetku maja sporočal, da je prišlo v Kairu med britanskim maršalom Sirom Keithom Parkom in Titovim letalskim šefom Pircem do sporazuma, po katerem naj bi se več sto Titovih pristašev izurilo z oklepnim orožjem. — Nekoliko nerazumljivo je, da se bavi »letalski šef« z oklepnim orožjem« (. . . Zwischen Leftmarschall Sir Keith Park und Titos Flugschef Pirc abgeschlossens Abkommen, wonach mehrere Hundert im Mittleren Osten befindliche Tito-anhänger durch britanische Instruktoren eine Ausbildung mit Panzerwaffen erhalten sollen).

kak drug član misije, ki ga bo odredil šef misije, polkovnik Vladimir Velebit.

Naslednja točka govori o narodni in kulturni izobrazbi jugoslovanskega osebja, kar je notranja jugoslovanska zadeva. Nadrejena komanda RAF bodo to omogočile in pomagale z dodelitvijo učilnic in potrebnega časa.

Dalje je določeno, da bo jugoslovansko osebje prejelo osebne izkaznice, tiskane v obeh jezikih. Te bodo osebju služile kot dokaz, da so pripadniki NOVJ. Poleg tega bodo prejeli še od RAF predpisane osebne izkaznice.

Če bi v eskadrilji primanjkovalo administrativnega ali drugega neletskega osebja, bi se to lahko dopolnilo iz jugoslovanskega neletskega kontingenta na Srednjem vzhodu.⁵⁰⁾

POZIV LETALCEM NA SREDNJEM VZHODU ZA VSTOP V NOVJ

V točki 13 dodatnega sporazuma v Kairu je omenjen proglas, namenjen jugoslovanskim letalcem na Srednjem vzhodu, ki je bil že na sami konferenci sestavljen.

Ker je bil proglas pomemben, ga navajamo v celoti:

Narodnoosvobodilna vojska in partizanski odredi Jugoslavije pod modrim vodstvom našega junaka maršala Tita vodi že 3 leta brezkompromisno borbo proti sovražniku. Naša s slavo ovenčana vojska, ki je strla že 6 sovražnih ofenziv v borbi z mnogoštevilnejšim in bolje oboroženim sovražnikom, je bila osnovana v najtežjih okoliščinah. Njena hrabrost in slava sta se razširili povsod po svetu.

Jugoslovanski narodi, zbrani okrog maršala Tita v bratski slogi in vzajemnosti z izvoljenim narodnim predstavništvom — Antifašističnim svetom narodne osvoboditve Jugoslavije — in narodno vlado, Nacionalnim komitejem — so ustvarili v teku te gigantske borbe trden temelj za novo demokratsko, federativno Jugoslavijo, ki predstavlja danes v skupnosti z zavezniki četrto vojskujočo se silo v Evropi.

Pravilno ocenjujoč veličastno borbo naših narodov za svobodo stopajo vsak dan novi borci v vrste NOV, ki šteje danes nad 300.000 borcev-prostovoljcev in predstavlja našo redno voj-

⁵⁰⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 77—78, d. 34.

s ko, formirano za sedaj v 12 korpusih in se iz dneva v dan bolj in bolj krepi.

Tudi vi jugoslovanski letalci v inozemstvu ste sledili svojim čutom dolžnosti in ljubezni do svojega naroda in domovine ter ste prostovoljno pristopili v naše vrste.

Naš vrhovni komandant maršal Tito vas je uvrstil med borce NOVJ in ta naziv vi danes s ponosom nosite. Dodelil vam je dolžnost, da stvorite skupaj z letalci, ki so prišli iz domovine, prve letalske enote NOV ter da čim prej stopite v bobro proti sovražniku.

Maršal Tito me je poslal v sporazumu z britanskimi vojaškimi oblastmi na Srednji vzhod z nalogo, da bi stvorili in organizirali naše letalstvo.

Na podlagi dogovora, ki ga je maršal Tito sklenil z britanskimi vojaškimi oblastmi, boste vi v okviru RAF vzpostavili jugoslovanske letalske enote.

Vaša naloga bo, da branite naše nebo z letali, ki bodo imela naše znake. Kot borci NOV v službi RAF boste prisegli zvestobo edino narodom Jugoslavije in maršalu Titu ter boste nosili jugoslovanske uniforme.

V sporazumu z RAF sem določil, da se vse letalsko osebje na Srednjem vzhodu, ki se je opredelilo za nas, in osebje, ki prihaja iz domovine, zbere v enem centru — Prvi jugoslovanski letalski bazi — kjer se bo takoj začelo z organizacijo in najintenzivnejšim delom pri šolanju osebja in ustvarjanju letalskih enot NOV. Osebje, ki se iz formacijskih razlogov ne bi moglo takoj uvrstiti v začetne jugoslovanske enote in tudi ne v tiste skupine, ki se bodo šolale, bo v svojstvu borcev NOV začasno dodeljeno enotam oziroma šolam RAF, dokler bo njihovo šolanje trajalo in bo upoštevano kot rezervno osebje pri formiranju oziroma pri dopolnitvi naših enot, ki bodo sledile.

Vse letalsko osebje NOV bo ob vrnitvi v domovino podrejeno RAF v administrativnem in operativnem pogledu ter se mora, po nalogu maršala Tita, držati pravil in predpisov, ki veljajo za RAF, dokler so v vrstah RAF bodisi na šolanju ali pa v službi.

Maršal Tito pričakuje, da boste pred zunanjim svetom s svojim delom in disciplino dostojno predstavljali svoje slavne tovariše v domovini.

Kruta borba, ki jo vodijo naši borci doma že tri leta, je posebno težka zaradi tega, ker ni bilo naše nebo branjeno. Sedaj

se nudi priložnost, da naše orožje zagospodari tudi na našem nebu.

Ob tej priložnosti pozivam vse tiste letalce izven domovine, ki se še niso izjasnili in vrnili k svojemu narodu, naj vstopijo v naše vrste; to je zadnja priložnost, ker se bliža čas zaključne borbe.

Britanske vojne oblasti so se odzvale, da bodo pomagale vsem tistim Jugoslovanom, ki želijo vstopiti v naše borbene vrste in jih na podlagi tega pozivam, naj se po redni poti javijo pristojnim britanskim oblastem oziroma stalnemu delegatu naše vojne misije v Kairu, da jih bodo napotili v Prvo letalsko bazo NOVJ.»

Ta proglas je podpisal letalski polkovnik France Pirc, ki je bil tedaj pooblaščen predstavnik maršala Tita. Proglas je bil podpisan v Kairu 29. marca 1944.

Pripomniti je treba, da se je večina letalcev s Srednjega vzhoda priključila v NOVJ že mnogo pred tem pozivom — že leta 1943 in masovno 1. januarja 1944 — v času, ko ne samo da ni bilo soglasja z britanske strani, marveč celo odločno nasprotovanje, o čemer bo še govora na drugem mestu.

IZ ITALIJE V AFRIKO⁵¹⁾

Dne 17. aprila 1944 je prišlo v Carovigno obvestilo, da bodo letalci v najkrajšem času odpotovali v Afriko in da morajo od naslednjega dne dalje biti pripravljeni za takojšen odhod.

Povelje je prišlo 19. aprila zvečer in naslednjega dne zgodaj zjutraj so se letalci odpeljali s trinajstimi kamioni v vojno luko Taranto, kamor so prispeli po dobri dveurni vožnji.

Ob pomolu, kjer so se izkrcali iz kamionov, je bila privezana ladja »Princess Kathleen«, ki je bila odrejena za prevoz v Severno Afriko. Z letalci se je peljala tudi skupina tankistov, odrejena za šolanje v Egiptu.

»Princess Kathleen« je bila potniška turbinska ladja, tonaže 5875 BRT, hitrost 21 morskih milj. Pred vojno je ta ladja plula v kitajskih vodah in je bila grajena tudi za vožnjo po večjih rekah. Razen ladijskih častnikov, ki so bili večinoma Angleži, je bila vsa posadka kitajska.

Po točnem pregledu na pomolu, ki so ga izvršile luške vojaške oblasti, da bi ugotovile, če so prisotni vsi, ki so v seznamu popisani, še bolj pa če ne bi bil kak »črni« potnik vmes, so se letalci povzpeli na ladjo.

Na ladji so prejeli navodila o disciplini in redu, ki se ju morajo držati za cel čas vožnje. Ta navodila so bila tiskana in razobešena na stenah ladje, v kabinah, jedilnicah in drugje, tako, da so jim bila vedno pred očmi.

Organizacija službe na ladjah, ki so plule v konvojih, je imela važno vlogo. Veljala so določena pravila, katerih namen je bil

⁵¹⁾ Za opis potovanja od Carovigna do Benine (Bengazi, Afrika) je pisec črpal podatke iz dnevnika Huberta Jelocnika in Djordja Burica, ki sta bila med letalci prekomorci ter iz piščevih lastnih zapiskov.

obvarovati tajnost smeri, kamor bo vozil konvoj, in tajnost časa, kdaj bo vozil. Ko so bile ladje v lukah natovorjene, ni nobena od posadk vedela, kateri kontinent bo njen cilj. Natovorjene ladje so čakale zasidrane po en, dva ali še več dni, kdaj bo prišla ura odhoda. Poveljniki posameznih ladij so imeli zapečateni pisma, ki so jih smeli odpreti komaj po izplovitvi. V teh pismih so bile dane skope direktive o vožnji. In tudi te so se v mnogih primerih menjale za časa same vožnje. Zaradi zavajanja sovražnih agentov na napačno sled, so konvoji v začetku vožnje ubrali popolnoma drugo smer in z vožnjami v cikaku se je preplulo na stotine milj več, kot je znašala dejanska razdalja. Edino vojne ladje, ki so konvoj spremljale, so imele izčrpana povelja, kam in kako naj konvoj odpelje. Vsa ta previdnost je bila potrebna, da ne bi sovražni agenti, ki so jih imeli Nemci v vseh lukah, zvedeli o konvoju, kam je namenjen.⁵²⁾

Med važnimi določili, ki so bila v navodilih za red in disciplino na ladji, so bila naslednja:

1. Dokler si na ladji, si podvržen ladijski disciplini in ladijski poveljnik je tvoj poveljnik.
2. Vsak potnik mora imeti privezan okrog sebe rešilni pas za cel čas vožnje.
3. Z nastopom mraka je kajenje na palubi najstrožje prepovedano. V nočnih urah je prepovedano kaditi tudi v prostorih in kabinah, ki imajo vrata ali okenca obrnjena proti morju.
4. Med vožnjo ne smeš odvreči v morje niti najmanjši kos papirja ali kak drug odpadke, niti ogorek cigarete. Na ladji je postavljeno dovolj košar, namenjenih za odpadke.
5. Pazi, da ne padeš v morje. Če se ti to pripeti, se ladja ne bo zaustavila, kar pomeni, da si izpostavljen gotovi smrti.

⁵²⁾ Iz knjige Borisa Prikrla: »Ratne flote i pomorske bitke« povzemamo nekoliko številčnih podatkov o trgovskih ladjah, ki so plule v času druge in prve svetovne vojne po vseh oceanih sveta in ki so imele v začetku druge svetovne vojne zelo resnega sovražnika v podmornicah. V drugi polovici vojne se je varnost ladij, ki so plule v konvojih, povečala največ spriču novih dosežkom z radarjem in s postopnejšim vedno številnejšim zavezniškim eskortnim ladjam in letalstvu, z druge strani pa zaradi upadanja morale nemških podmornicarjev.

V prvi svetovni vojni so Nemci imeli 343 podmornic, od _ teh je bilo _ v bojih uničeno 189. Podmornice so potopile 12,825.000 BRT zavezniškega ladjevja.

V drugi svetovni vojni so Nemci razpolagali s 1100 večjimi in 600 malimi (žepnimi) podmornicami. Izgubili so 713 večjih podmornic, potopili so 38,000.000 BRT ton ladjevja.

6. O tej vožnji in o vsem, kar si pri tem videl, si dolžan čuvati tajnost do konca vojne. Tudi najmanjša opazka o vožnji, dokler traja vojna, je kazniva.

Poleg teh točk so bile še druge, ki so določale, kako se morajo letalci zadržati v primeru alarmov. Pri alarmu za letalski napad so morali v spodnje prostore, če je pa bil alarm za napad podmornice, so se zbrali na gornji palubi.

Omeniti moramo, da so se tukaj prvič oddvojili oficirji od podoficirjev in vojakov. Ladijsko poveljstvo, ki je imelo seznam naših letalcev, jih je že pred prihodom razporedilo, upoštevajoč njihove čine. Čim so prišli na ladjo, so oficirje napotili v kabine na gornji palubi; podoficirji in vojaki pa so bili odrejeni v kabine in druge skupne prostore v spodnjih palubah. V kabini je vsak oficir našel na postelji listek s svojim imenom in obenem tudi listek z navodili, kdaj bo prejemal obroke hrane, če ob prvi, drugi ali tretji delitvi. V ladijski jedilnici ni bilo namreč prostora za vse hkrati.

Ze pred odhodom iz Carovigna je bilo pojasnjeno, da bodo odslej, kadar bodo v RAF, nastale spremembe v dnevnem življenju, ki bodo terjale, da se oficirji oddvojijo od ostalih vojakov. To so zahtevali predpisi v RAF in zato so bile za oficirje posebej menze, kantine, stanovanja, kabine itd.

Do odhoda iz Carovigna so naši letalci spali in se hranili vsi skupaj, kakor je pač bila navada pri partizanih. Zato ta delitev na ladji ni šla našim ljudem v račun. Sprejeli so jo, a ne z navdušenjem.

Kmalu potem ko so se vsi vkrcali, so s pomola odvezali ladijske vrvi, stroji so se zavrteli in začela se je vožnja proti izhodu iz пристanišča. Vsi so mislili, da se je vožnja že začela, a so se varali. Ko so bili namreč približno v sredini notranjega Tarantskega zaliva (Mar grande), so se stroji zaustavili, »princesa« je vrgla svoje sidro in konec je bilo prvega dela vožnje. Tu so čakali do naslednjega dne 21. aprila, kadar so skupaj s še devetimi drugimi ladjami popoldne okrog 16. ure zapustili Taranto. Spremljali so jih štirje rušilci in ena križarka. Vedeli so, da gredo v Severno Afriko, niso pa vedeli, v kateri luki bodo stopili na afriško zemljo. Konvoj je plul do Sicilije, kjer se jim je pridružila še ena ladja. Od Sicilije so vozili naravnost proti jugu. »V Tripolis gremo,« so si mislili. Ko so bili blizu obale Tripolisa, so se ladje obrnile proti vzhodu, držeč se bolj no-

tranjosti zaliva Sirte. »V Bengazi gremo,« so ugibali. Tudi ta ni držala, ker so se kmalu kljuni konvoja obrnili in vzporedno z obalo, ki je bila v megli, so sopihali proti vzhodu. Tedaj jim ni več bilo težko ugotoviti, da bo luka, kjer se bodo izkrcali — Aleksandrija.

Po Rommlovem porazu v Severni Afriki in invaziji zavezničkov na Siciliji in v južni Italiji je nemška moč v Sredozemlju naglo pojemala. Vendar so Nemci držali še močne letalske skupine na otoku Kreti in na letališčih v južni Grčiji. Prav zaradi nevarnosti letalskega napada je konvoj napravil tako velik ovinek. Podnevi so konvoj spremljala zavezniška letala. Po eno ali dve letali sta bili vedno nad ladjami. Ko je bila Kreta severno od njih, se je število letal povečalo na pet ali šest. Letala so prihajala z afriških letališč. Toda ves čas vožnje se ni pojavil niti en Nemec v zraku.

Alarmi za večbo, ki so jih imeli letalci v začetku vožnje najmanj dvakrat na dan, so se blizu Krete vsak čas ponavljali. Konvoj je vozil zdaj v eni, zdaj v drugi smeri. Ne da bi ladje kdo napadel, so se oddaljevale od nevarnega otoka in se bližale Aleksandriji. Ko so prešle dvajseti poldnevnik, to je bilo 23. aprila, so zvočniki objavili, da je treba pomakniti kazalce za eno uro naprej.

Približno 50 morskih milj pred Aleksandrijo je bil zaradi podmorniške nevarnosti zopet alarm. Bil je to zadnji alarm, tokrat resen. V bližini Sueškega prekopa so nemške podmornice kar rade prežale na plen.

Čim so zatulile sirene, se je konvoj obrnil proč od točke, od koder je pretila nevarnost. S tem manevrom so ladje zmanjšale možnost zadetka torpeda, ker mu je bila izpostavljena samo širina in ne dolžina ladje. Vsi štirje rušilci so se v nagli vožnji podali na mesto, kjer so jim podvodni slušni aparati najavljali podmornico. Tam so zmetali celo serijo protipodmorniških bomb. Kakšen je bil uspeh, niso potniki zvedeli.

Kmalu po tem dogodku se je konvoj razdelil: sedem ladij je šlo proti Sueškem prekopu, tri pa v Aleksandrijo.

Vožnja od Taranta do Aleksandrije z velikim ovinkom, ki so ga napravili naši letalci, in z vožnjami v raznih smereh je trajala 120 ur. Če bi pa ubrali najkrajšo pot, bi videli Aleksandrijo že po 75 urah, toda če bi jo sploh videli...

Ladjo »Princess Kathleen« so privezali na pomol v Aleksandriji 25. aprila ob 11. uri. Mnogi tovariši, ki niso prenašali vožnje na nemirnem morju, so komaj čakali trenutka, ko bodo začutili trdna tla pod nogami.⁵³⁾

Po kontroli sanitarnih organov, ki so pregledali sezname in potrdila, da ne bolujejo letalci od nalezljivih bolezni, in po ponovnem štetju na pomolu, so jih odpeljali s kamioni v zgodovinsko mesto Abukir.⁵⁴⁾ Tudi tukaj so Angleži oddvojili oficirje od ostalih. Oficirjem je bil določen »New Victoria Hotel«, podoficirji in vojaki pa so odšli v taborišče.

Naslednji cilj naših letalcev v Severni Afriki je bilo letališče Benina pri Bengaziju.

Vojaška transportna komanda je spričo danih možnosti določila, da bo skupina 60 oficirjev odpotovala v Benino s kamioni že naslednjega dne, ostali pa delno z železnico, delno pa s kamioni, kakor hitro bodo transtortna sredstva zagotovljena.

Zgodaj zjutraj 26. aprila so se odpeljali oficirji s štirimi kamioni iz Abukira skozi Aleksandrijo mimo znamenitega El Alameina, kjer je bila leta 1942 zlomljena Rommlova zadnja ofenziva, in dalje mimo Marsa Matruha do El Cisri, kjer so prenočili na puščavskem pesku med kamioni. Tega dne je bilo prevoženih 415 km.

Naslednjega dne so se letalci vozili mimo Sidi el Baranija in Tobruka, obeh znanih krajev iz bitk med Rommlovo in Montgomeryjevo armado. Prenočili so blizu postojanke Mil Mini, spet na puščavskem pesku. Tega dne so prevozili 358 km.

Tretjega dne — 28. aprila so prispeli mimo Barce in Bengazija v Benino. Prevozili so 411 km. Skupaj iz Abukira 1184 km.

Na čez 1000 km dolgi poti od El Alameina pa do Benine so bili ob cesti z ene in druge strani posejani ostanki, ki so spominjali na minule ofenzive v letih 1941 in 1942; uničeni tanki, topovi, oklepna vozila, polomljeni kamioni in druga vojaška vozila, sestreljena letala — vse to je zgovorno pričalo, kako so se Nemci in Italijani — in nemalo tudi Britanci — tukaj izčrpavali. Mimo vozečega potnika je to tedaj kratkočasilo, saj je

⁵³⁾ Aleksandrija je glavna egiptovska luka na Sredozemskem morju in je imela 1947. okrog 1.000.000 prebivalcev ter je povezana s Kairom z 208 km dolgo železniško progo.

⁵⁴⁾ Abukir leži 22 km severovzhodno od Aleksandrije. Tu je leta 1798 angleški admiral Nelson izvojeval sijajno zmago nad Napoleonovo pomorsko floto.

bil vsak tak objekt po svoje zanimiv. Tanki ali kamioni so ležali na boku, drugi so imeli kolesa obrnjena navzgor, največ jih je bilo brez njih, ker so jih razni motorizirani oddelki, ki so tod mimo vozili, sneli in zamenjali, svoja izrabljena ali poškodovana kolesa pa so kar tam pustili kje v bližini.

V Benini so letalci doživeli ugodno presenečenje: srečali so se s skupino okrog 300 letalcev iz Srednjega vzhoda, ki so se proti koncu 1943 in v januarju 1944 javili za NOVJ. Med njimi je bilo mnogo znancev že izpred vojne, kar je bolj dvignilo razpoloženje ob srečanju.

Drugo ugodno presenečenje je bilo, ko so zagledali pripravljena letala, ki so bila že označena z jugoslovansko zastavo s peterokrako zvezdo v sredini. Končno po dolgotrajnem čakanju, po raznih obljubah in dogovorih, so bili tukaj ob svojih letalih, ki so jih prejeli od zaveznikov kot priznanje za herojsko borbo, ki so jo vodili proti nemškemu okupatorju skozi vsa ta leta.

Druga skupina letalcev, ki je ostala v Abukiru, je štela 195 mož. Bilo je tu 9 oficirjev, 83 podoficirjev in 103 vojaki. Njim se je pridružilo nekoliko Jugoslovancev iz vrst naših izseljencev iz Amerike, ki so imeli pogoje za letalstvo. Točno število ni znano; bilo pa jih je kakih deset.

Vsi ti so morali čakati na transportna sredstva, ki so prišla komaj 4. maja 1944. Med tem časom so imeli letalci priložnost napraviti nekoliko izletov v bližnjo in tudi daljno okolico.

Dne 4. maja dopoldne so odpotovali s kamioni iz Abukira skozi Aleksandrijo do železniške postaje Ambrin, ki leži 30 do 40 km jugozahodno od Aleksandrije.⁵⁵⁾

V bližini postaje je bilo veliko taborišče, v katerem so bili obdani z žico grški vojaki (verjetno uporniki, op. Dorda Buriča). Skozi taborišče so se odpeljali do neke barake, kjer so prejeli kosilo. Ob 15. uri so se vkrcali v vagone in naslednjega dne, 5. maja ob 10.30 so prispeli v Tobruk, ko je bilo za njimi približno 500 km prevožene poti z vlakom. Tobruk je zadnje postaja na tej progi.

Potovanje so nadaljevali s kamioni. Noč jih je dohitela kakih 15 km od mesta Derne in tu so prenočili na livadi ob morju.

⁵⁵⁾ Podatki so iz dnevnika Đorđa Burica, ki je s to skupino potoval.

Naslednjega dne so nadaljevali potovanje. Okrog poldne so se zaustavili zaradi kosila blizu mesta Barca in šestega maja ob 16. uri prispeli v Benino.

S to skupino je bila spojitev letalcev iz vseh strani — iz Livna, iz Slovenije, iz Italije, s Srednjega vzhoda — končana in čas je nastopil za uresničitev formiranja eskadrilj.

ZBIRANJE LETALCEV NA SREDNJEM VZHODU⁵⁶⁾

Ko je junija 1940 Italija stopila v vojno, je imela v Libiji in italijanskem »Vzhodnoafriškem imperiju« nekaj nad pol milijona vojakov. Med temi je bilo po precej natančnih ocenah okrog 1500 primorskih Slovencev in Istranov. Italijanski »Vzhodnoafriški imperij« je nehal obstajati 27. novembra 1941, ko se je predalo 350.000 italijanskih vojakov.

V Libiji se je italijanski maršal Graziani tri mesece pripravljaj na ofenzivo: začel jo je 13. septembra 1940 in za cilj napada je imel kraj Marsa Matruh. Britanski general Wawel, ki je imel na razpolago le tretjino vojaštva v primerjavi z italijansko vojsko, je zaustavil sovražnika že na pol poti — pri Sidi el Baraniju. Četrti dan — 17. septembra 1940 — je bilo z Grazianijevo ofenzivo konec.

9. decembra 1940 so začeli Britanci s protiofenzivo, ki je zelo dobro uspela: v prvem navalu so razbili italijanske divizije »Marmarica«, »Sirte« in »Catanzaro«.

Napredovali so do 7. februarja 1941 in se zaustavili pri meji Cirenajke in Tripolitanijske pri El Ageili. V tej ofenzivi so ujeli 83.000 italijanskih vojakov.

Stanje se je nekoliko spremenilo po prihodu nemškega generala Rommla, ki je v ofenzivi od 24. marca do 13. aprila 1941 s svojimi oklopnimi enotami potisnil Britance spet na mejo med Libijo in Egiptom.

V protinapadu od 5. do 17. junija 1942 Britanci sicer niso zasedli kaj prida ozemlja, pač pa so razširili in izboljšali svoje

⁵⁶⁾ Podatki za to poglavje so vzeti iz člankov Janka Perata »Narodno-osvobodilno gibanje Primorcev v Afriki«, TT št. 24 do 32 (od 21. VI. do 16. VIII. 1967).

položaje. Pri tem so zajeli tudi nekaj tisoč sovražnikov, pretežno Italijanov.

Med ujetniki, ki so jih zajele britanske sile v prvi ofenzivi od decembra do februarja 1941, je bilo razmeroma največ Primorcev in Istranov. Največ so jih zajeli v prvih treh dneh. Primorci so dočakali Britance kot svoje osvoboditelje, vendar so morali sprva prestati marsikatero hudo. Ob največjem pomanjkanju hrane in vode, ob visokih dnevnih in nizkih nočnih temperaturah so Britanci napotili ujetnike, ki so bili zajeti med Sidi el Baranijem in Bir Hakejmom, peš in pod stražo v zaledje.

To 200 km dolgo potovanje je trajalo šest dni. Med tem potom so se zblížali Slovenci in Hrvati: družila jih je skupna usoda in družil jih je gnev do fašistov, ki so bili krivi vsega tega gorja.

Iz Marsa Matruha so Britanci prepeljali ujetnike z ladjami v Aleksandrijo, od tam pa v prvo taborišče Mustafa Paša, imenovano »Italian Prisoner of War — Camp 308«⁵⁷⁾ pri Aleksandriji, kjer so se ujetniki prvič nekoliko okrepčali in umili in od koder so jih prepeljali v Agami, 16 km od Aleksandrije.

Tu je bilo na površini dveh do treh km² veliko taborišče, obdano z bodečo žico. Ves prostor je bil predeljen v neenake prekate in ti spet obdani z bodečo žico. Ob zunanji žični ograji je bil na vsakih 150 metrov visok stolp z žarometi, od koder so stražarji ponoči nadzorovali taborišče.

V to ogromno kletko so se od 20. decembra 1940 dalje stekali transporti ujetnikov z zahodnoafriške fronte vse do konca junija 1941, ko je prišel zadnji večji transport nekaj tisoč ujetnikov. V tem taborišču je bilo že decembra 1940 130 primorskih Slovencev in Istranov, vendar niso prišli v isti prekat, čeprav so se družili že od prvih dni ujetništva.

Zbiranje v skupine je bila že stara navada Primorcev, ki so začeli od leta 1920 služiti v italijanski vojski. Nikoli se niso imeli za Italijane. V svoje skupine so sprejemali edino svoje ljudi. Ta navada se je ohranila tudi v britanskem ujetništvu še bolj: iz pasivnega odpora je prerasla v odločno in neomajno akcijo z namenom znebiti se enkrat za vselej fašističnega jarma, ki je težil domovino. To je bilo tudi gibalno njihovih prvih korakov in

⁵⁷⁾ Italijanski vojni ujetniki — Taborišče 308.

dejavnosti v taborišču, ko so se trudili združiti se in ločiti se od Italijanov.

Diplomacija bi v tistih razmerah odpovedala, kajti Britanci za njihove želje najbrž ne bi imeli posluha, Italijani seveda tudi ne; vse skupaj bi se skoraj gotovo zavleklo. Zato so zavihali rokave in kar na silo pognali Italijane iz strnjene vrste šotorov, ki so jih nato sami zasedli. Šotori so bili povečini za osem oseb, vanje pa se je naselilo tudi po 12 in več ujetnikov — Slovencev, da so bili skupaj in da jim je bilo prijetneje. Prvi udar jim je uspel, zdaj so se morali lotiti še druge, težavnejše naloge: treba je bilo opozoriti Britance na posebno skupino med ujetniki v taborišču, skupino, ki je bila sestavljena iz ljudi druge narodnosti, iz odločnih protifašistov, ki so postali brez lastne krivde italijanski vojaki. Hkrati pa je bilo treba opozoriti na to akcijo tudi preostale Primorce v drugih prekatih taborišča, tiste, ki jim še ni uspelo priti h glavnini.

Zamisel, kako naj bi se vse to doseglo, so uresničili s petjem. Primorci so od nekdaj radi prepevali, zlasti pa še takrat, ko so jim fašisti prepovedali slovensko petje. Če že niso smeli peti v vasi, so odhajali v gozdove, na planjave in tam dali duška svojim čustvom. Zdaj so se v taborišču zbirali tudi tisti, ki spočetka niso bili navdušeni za petje, a se jih je to kasneje prijelo. Zato ni čudno, da je skoraj vsaka malo večja skupina bila zmožna, da v kratkem času sestavi pevski zbor, ki se ga je splačalo poslušati.

Ko je že nastopila noč, so se pevci zbrali sredi svojega prekata in ko je taborišče že utonilo v prvi, še rahli sen, je v zvezdno egiptovsko noč zadonela slovenska pesem. Zadonela je pesem »Oj Triglav, moj dom«, ki je postala kasneje nekakšna himna slovenskih fantov na Srednjem vzhodu.

Žarometi z bližnjih stražarskih stolpov so se zaporedoma prižigali in počasi otipavali pevce s snopi svetlobe, kot da bi jih spodbujali in se hkrati bali, da se ne bodo preplašili in utihnili. Toda pevci se niso ustrašili: nagibe stražnikov, ki so jih osvetlili, so pravilno razumeli kot vzpodbudo. Nadaljevali so s pesmijo »Od Urala do Triglava«, tej je sledila »Mojo srčno kri škropite«. Medtem so se zunaj ograje že zbirali vojaki in prevzeti poslušali tenorista, ki je ob mrmranju zbora tako mehko tožil »Ne jokaj ljubica...« Molče so Britanci in ujetniki poslušali skrivnostne pevce pesmi, ki jih niso še nikoli slišali in jih tudi razumeli niso, pritegnili pa sta jih njihova nenavadna zvočnost in ubranost.

Nekateri ujetniki pa so jih le razumeli, vsaj deloma; v neposredni bližini je bilo tudi taborišče čeških prostovoljcev.⁵⁸⁾ Še bolje pa so jih razumeli Primorci v drugih prekatih — razumeli so tudi poziv, tako mehko zaviti v akorde slovenske pesmi. Kmalu se je večini posrečilo priti k slovenski glavnini in okrepiti njeno dejavnost.

Naslednja naloga — dopovedati Britancem, da niso Italijani in da so po prepričanju protifašisti, je bila že lažja, čeprav nihče od ujetih Primorcev ni znal angleško. Najprej se je našim ljudem posrečilo pregovoriti Britance, da so jih preselili skupaj v enega manjših prekatov, približno v sredino taborišča. Tudi več hrane kot drugim ujetnikom so jim dajali. To pa ni bilo prav Italijanom in začeli so jih zmerjati s prodanci in drugimi še hujšimi sramotilnimi izrazi. Še pred dobrim mesecem so imeli ti isti Italijani te Primorce za tujerodce (allogeni), Neitalijane, zdaj pa so se v njihovih očeh nenadoma spremenili v izdajalce »matere domovine« (della madre patria).

Januarja 1941 so prevzeli Poljaki stražo ujetniškega taborišča. Primorci so si vedno bolj prizadevali, da bi stopili v zavezniško vojsko. Navsezadnje se jim je to le posrečilo in Angleži so jim dali podpisati tiskovino o prostovoljnem pristopu v zavezniško vojsko. Podpisali so jo vsi razen treh, ki so se vrnili med Italijane. Prvih 150 Primorcev so sprejeli medse Poljaki že februarja 1941. Nekaj teh fantov je kmalu odpotovalo s Poljaki branit obkoljeni Tobruk. Toda Jugoslavija ni bila v vojni in tako je postal nenadoma status teh Primorcev zelo problematičen. Pomagali so si prav domiselno, čeprav preprosto: Poljaki so našim fantom pred odhodom na bojišče popoljšali imena in priimke in take vpisali v vojaške knjižice. Metoda je bila kaj priročna, imenom so pritaknili končnico »-sky«, kar je zvenelo zelo po poljsko. In tako so postali Kavčiči in Kovačevići nenadoma Kovansky, Bartoliči Bartolinsky, Lebani Lebansky ipd. V rubriki »citizenship« — državljanstvo, pa je pisalo »without«, t. j. brez.

Tiste, ki niso odpotovali s poljsko brigado v Tobruk, so razporedili na razna dela v taborišču in zunaj njega. Nekaj jih je bilo napol svobodnih, nekaj pa v sestavu poljske vojske, in tako so

⁵⁸⁾ Britanska 8. armada, ki se je proslavila v bitkah za osvoboditev Afrike in kasneje tudi Italije, je imela v svojem sestavu vojaške enote iz svojih dominionov in prostovoljce iz podjarmljenih evropskih dežel. Tako so imeli v tej armadi svoje brigade Grki, Francozi, Poljaki (Poljska planinska strelska brigada), Čehi, drugi pa manjše enote. (Vojna enciklopedija zv. 9, s. 448).

lahko eni in drugi precej neovirano zbirali okrog sebe Primorce, ki so še prihajali v ujetništvo.

Do srede marca 1941 se je zbralo v taborišču več kot 300 Primorcev in Istranov, če štejemo tudi tiste, ki so bili v Tobruku. Od tedaj dalje so prenehale ofenzivne operacije Britancev in tako je do decembra usahnil dotok Primorcev in Istranov v to taborišče.

Medtem je prišel 24. marec 1941, ko je Jugoslavija pristopila k trojnemu paktu. Nenadoma so začeli Poljaki pljuvati na Primorce, vnemali so se prepiri in je prišlo tudi do pretepov. Čehi so se ob srečanju obračali stran in niso hoteli z našimi ljudmi niti spregovoriti. Toda 27. marca zvečer so kot po nekakšnem čudežu spet vsi skupaj složno pili. Staro tovarništvo je spet zaživel — Jugoslavija je zavrgla zavezništvo z Nemci.

Napad Nemcev in Italijanov na Jugoslavijo je prinesel spremembo — poleg angleške, poljske in češke zastave je zavihrala tudi jugoslovanska, katere dotlej Britanci niso dovolili razobesiti.

Potem ko se je jugoslovanska kraljeva vlada, ki je tedaj zbežala iz Jugoslavije, v begunstvu nekoliko znašla in začela nekako maja 1941 »normalno« delovati, so njeni člani spoznali, da ji je potrebna vojska že zaradi državno-pravne kontinuitete. Saj so imele tedaj svoje vojske vse vlade, ki so jih posamezne poražene države ustanovile zunaj zasedene domovine. Tako je bilo z vladami Poljske, Češkoslovaške, Danske, Norveške, Francije, Nizozemske in Belgije. Torej je bilo na dlani, da je potrebna vojska tudi begunski vladi Jugoslavije.

Že maja 1941 je začela begunska vlada zbirati in urejati svoje oborožene sile zunaj domovine. Toda sestaviti kolikor toliko sposobno vojsko samo iz beguncev, ki so bili povečini brez orožja, ni bilo lahko.

Konec maja so ustanovili v Agamiju pri Aleksandriji »Prvi bataljon kraljeve garde«. V pristanišču Aleksandrije so imeli staro podmornico »Nebojša« in motorni torpedovki »Durmitor« in »Kajmakčalan«, v Abukiru pri Aleksandriji pa eskadriljo vodnih letal »Do-H«. Letala so takoj vključili za izvidniške polete pri zaščiti konvojev, ki so pluli med Aleksandrijo in Tobruk. Letalci brez letal pa so se dolgočasili v taborišču Amanu v Transjordaniji.

Po taki formalni ustanovitvi Jugoslovanske kraljeve vojske zunaj domovine na Srednjem vzhodu je bilo potrebno še nekaj:

najti vojake, jih opremiti in izuriti. Kajti razen nekaj enot mornarice in pomorskega letalstva, ki so se takoj vključile v operacije, begunska vlada ni imela niti vojakov niti orožja ali vojaške opreme.

Tedaj so se v sili spomnili na Primorce, ki so bili v sestavu poljske armade v Tobruku, pa tudi na tiste, ki so v posebni enoti varovali ujetniško taborišče, in celo na tistih nekaj ujetnikov, ki se jim še ni posrečilo rešiti se iz ujetniškega taborišča Agami. Med nje so poslali dva rojaka Primorca: dr. Ivana Marijo Coka in Ivana Rudolfa.⁵⁹⁾

Primorcev in Istranov ni bilo težko pridobiti, saj so se želeli boriti v jugoslovanski enoti in pripravljeni so bili dati tudi svoja življenja za domovino.

V drugi polovici junija 1941 je prispelo h gardnemu bataljonu v Agamiju nad 250 Primorcev. Prvega avgusta je prišlo v ta bataljon še nekaj nad sto tovarišev iz poljskih operativnih enot. Tedaj je štel bataljon že več kot 400 vojakov in podoficirjev. Točnega števila oficirjev ni možno ugotoviti zaradi pogostih personalnih sprememb.

Med drugo britansko ofenzivo v Libiji od 18. novembra 1941 do 10. januarja 1942 so začeli prihajati novi ujetniki. Bilo jih je 38.308, od teh 23.637 Italijanov. Iz te skupine je 21. januarja 1942 prišlo v gardni bataljon nadaljnjih 115 Primorcev. Razen teh je pristopilo v tistem času v ta bataljon še približno 50 Jugoslovancev, ki so jih mobilizirali v raznih krajih Srednjega vzhoda.

Gardni bataljon je bil od ustanovitve do avgusta 1943, lahko bi rekli, edina zbirna baza za Primorce, nekdanje pripadnike italijanske vojske, ki so se odločili za boj proti nacifašizmu. Izjem je bilo le malo: mornarji so odšli v mornarsko bazo v Aleksandriji, nekateri so si sami poiskali pot naravnost v angleško vojsko. Februarja 1942 je štel gardni bataljon približno 500 mož.

⁵⁹⁾ Škodljiva dejavnost dr. Ivana Marije Coka in Ivana Rudolfa je podrobneje obravnavana v knjigi Vilhar-Klun: »Prva in Druga prekomorska brigada«, Nova Gorica 1967. Med drugim je tam rečeno, da je dr. Čok živel v emigraciji v Beogradu, kjer je bil nekak vodja emigrantov. Leta 1931 so razna emigrantska društva ustanovila »Zvezo emigrantov iz Julijske krajine«. Za predsednika so izvolili dr. Coka. »Zveza« pa je smela delovati le, če so se njeni člani pokoravali fašistični politiki Beograda. Po podpisu prijateljske pogodbe med fašistično Italijo in Jugoslavijo 25. marca 1937 se je začelo močno krepiti sporazumaško krilo emigracije. Beograjska fašistična klika je začela pritiskati na emigrantske voditelje, le-ti z dr. Čokom na čelu pa so se ji hlapčevsko podrejali.

V tem času so se pojavili prvi znaki notranjega razkroja v vrhovih politične emigracije, kar je kasneje privedlo do znane kairske afere.

Vzrokov za to afero je bilo več. Najvažnejši pa je bil ta, da se je general Simović zameril kralju in kraljici, ker je nasprotoval visoki apanaži za potrebe dvora. V emigraciji je kralj zahteval prav tako apanažo, kot jo je imel doma, kot da se ne bi med tem nič spremenilo. Razen tega je zahteval, naj mu izplačujejo apanažo »in natura« — v funt šterlingih.

Vendar ni bilo samo to. Simović je zagrešil še drugo netaktnost: nasprotoval je kraljevi »veliki ljubezni« in nameravani poroki s princeso Aleksandro Manos. Če k temu prištejemo še trenja in spore med begunskimi politiki, ki so zastopali »narod«, Krnjevičem, Ninčičem, Grolom, Šutejem, Krekom in drugimi, potem lahko približno spoznamo, kako »realistično« so ocenjevali položaj člani jugoslovanske begunske vlade. Vse to, pa še zamero dvora generalu Simoviću, je spretno izkoriščal stremuški in makiavelistični Slobodan Jovanović, ki je končno izrinil Simoviča s predsedniškega stolčka.

Da bi si utrdil položaj, je moral seveda počistiti tudi s Simovičevim aparatom, zlasti z njegovimi pristaši v vojski. Zamenjal je poveljnika letalstva generala Borivoja Mirkoviča. Na mesto odstavljenega načelnika vrhovnega poveljstva generala Iliča je imenoval podpolkovnika Miodraga Loziča. Medtem so poveljnika gardnega bataljona majorja Živana Kneževića premestili kot izrazitega kraljevega pristaša v vojni kabinet v London.

Odstavljeni visoki častniki so se nekaj časa upirali kraljevim ukazom, zlasti ker jih je hrabrila tudi potuha Intelligence Servicea. Naposled pa so le morali popustiti, čeprav niso klonili. Izbrali so »internacijo«. Tako so Britanci »internirali« v Abazi pri Kairu več kot 300 ljudi, pretežno letalcev, nekaj mornarjev in večino častnikov.

Angleži so nekaj časa hladno in na videz neprizadeto opazovali prepir med begunsko vlado in častniki, hkrati pa spretno koketirali z obema sprtima strankama. Končno pa so odločno posegli vmes: pučiste so »internirali«, novo imenovanega načelnika štaba vrhovnega poveljstva so odstavili in ga poslali na dopust. Hkrati so določili novega poveljnika jugoslovanske vojske na Srednjem vzhodu — britanskega divizijskega generala Stona. To je bilo 4. marca 1942. Tako je od jugoslovanske vojske na Sred-

njem vzhodu ostal samo gardni bataljon z nekaj podčastniki in nižjimi častniki. Le poveljnik bataljona Milan Prosen je bil višji častnik. Od Primorcev ni šel nihče v internacijo, sicer jih pa tudi nihče ni nič vprašal. Bili so le figure na šahovnici in to so tudi živo občutili. V njihova srca se je začel krasti dvom, v njihov idealizem je kanila prva kaplja razočaranja. Zato je prišel kot odrešenje ukaz, da gre bataljon na libijsko bojišče. Odpotovali so 4. marca 1942 kot sestavni del X. indijske divizije.

Na tem bojišču je bataljon sodeloval do 23. junija 1942. Najprej je bil v Kenels Boxu, približno 80 km od Sidi el Baranija v puščavi, od tam je prišel na položaje pri prelazu Halfaya, kjer je bil od 23. marca do 4. maja. Nato je prišel v El Dabbu, približno 120 km južno od Marsa Matruha, kjer je branil tamkajšnja letališča do 23. junija 1942.

S tega bojišča so premestili bataljon v Palestino. Utaboril se je 15 km južno od Haife. Taborišče je bilo v oljčnem gaju pri Atiri, arabskem naselju ob vznožju gore Karmel. Na okoliških gričih te gore so bili obrambni položaji proti vsakemu morebitnemu iznenađenju tako s severa kakor z vzhoda.

Med tem je britanska 8. armada sprožila 5. novembra 1942 novo, tokrat poslednjo ofenzivo v Afriki, ki se je zmagoslavno končala po spojitvi z ameriško vojsko 6. aprila 1943 pri Wadiju Acaritu. Ameriška armada je prodirala iz Alžirije. Sedmega maja 1943 je sovražna vojska kapitulirala. Afrika je bila osvobojena.

Že pri prvem sunku je 8. armada zajela skoraj 50.000 italijanskih in nemških vojakov. Iz te skupine je prišlo v Atiro 328 Primorcev in Istranov. Če bi ne nekateri iz bataljona odhajali v razne komandose, v mornarico in letalstvo, bi štel bataljon julija 1943 kakih 1500 mož.

Avgusta 1943 so ustanovili ob Sueškem prekopu »Bazo kraljevske jugoslovanske vojske na Srednjem vzhodu« in tudi ta je odvzela bataljonu nekaj moštva.

V začetku avgusta so poslali v Libijsko puščavo v okolico Tobruka celo četo, ki je štela nad 100 ljudi. Ta enota je bila sestavljena iz samih Primorcev. Poslali so jo na posebno delo — čiščenje min.

Zaradi vseh teh premikov je štel bataljon konec avgusta komaj 950 mož. Ker ni bilo nobenih izgledov, da bodo šli kaj kmalu v borbo proti sovražniku v domovino, je vladalo med vojaštvom nezadovoljstvo, ki se je vedno bolj stopnjevalo.

V začetku julija so zamenjali nepriljubljenega poveljnika bataljona Milana Prosenca s podpolkovnikom Francem Stropnikom.

Gardni bataljon je kljub nezadovoljstvu med vojaki, ki je tam vladalo, odigral svojo pozitivno vlogo pri zbiranju naših rojakov iz zavezniških ujetniških taborišč. Primorci so bili od začetka do konca hrbtnica bataljona, saj so tvorili 95 % vseh pripadnikov. Ne smemo pa prezreti, da so prihajali iz ujetniških taborišč v organiziranih skupinah.

NOVI LETALSKI KADRI

V začetku leta 1943 sta se britansko vrhovno poveljstvo skupaj z vlado resno ukvarjala z načrti za invazijo na Balkan. Zato se je tudi begunska vlada začela nekoliko bolj zanimati za peščico svojih vojakov. Hotela je pač imeti to maloštevilno vojsko kolikor mogoče dobro izvežbano. K temu je vlado nekoliko sililo tudi nezadovoljstvo med vojaki, ki so že dobivali občutek nekoristnosti in celo manjvrednosti zaradi nesodelovanja v bojih proti sovražniku. Zato je begunska vlada nekoliko svojega vojaštva spet prepustila britanskemu poveljstvu, da bi pod njegovim vodstvom in v njegovih enotah sodelovalo z letalci, komandosi in s pionirsko četo, ki je odšla v Tobruk.

16. februarja 1943 je prišlo iz gardnega bataljona v letalske enote RAF približno 250 prostovoljcev s Primorske in Istre ter še okrog 150 poklicnih letalcev, pilotov in tehnikov iz stare Jugoslavije.

Eni in drugi so se zbrali v »Transit Čampu«⁶⁰⁾ v Heluanu pri Kairu, kjer so Britanci napravili končni izbor: 20 pilotov so poslali na izpopolnjevanje v Južno Afriko, v bazo blizu Johannesburga. Ti piloti že dolgo niso leteli, bili so povsem iz prakse in tudi letalska tehnika se je medtem že močno izpopolnila. Vse preostale — blizu 400 mož — pa so dodelili med tehniško osebje: avtomehanike, radiotehniko, finomehanike, električarje, orožarje, kovače in druge.

Poslali so jih v letalsko bazo »107 Maintenance Unit« v Kasfareetu ob Velikem grenkem jezeru (Great Bitter Lake) blizu Sueza. Tam so sestavljali in popravljali letala, ki so jih sem dovažali z ladjami, razstavljena in zložena v ogromnih zabojih. Letalci so

⁶⁰⁾ Prehodno taborišče.

imeli tu lepo priložnost, da se dobro usposobijo za vsa dela pri montaži letal in motorjev, pri čemer so jim pomagali inštruktorji iz RAF.

V delavnicah in na letališčih so delali pod neposrednim poveljstvom RAF. V prostem času pa so bili podrejeni kraljevskim častnikom. Njihovo »poveljevanje« se je omejevalo le na taboriščni red v mejah splošnih predpisov o redu, veljavnih za vse, ki so delali ali bivali v »107 MU«. Baza je tedaj štela 10.000 mož. Odlično priložnost seznaniti se s tehničnim materialom so naši ljudje dobro izkoristili: ni minil mesec in že je bil v vsakem šotoru radijski sprejemnik. Zvečer in ponoči so lovili po etru novice z radijske postaje »Svobodna Jugoslavija« in radia »Moskva«. Poleti 1943 so že natanko vedeli, kaj se dogaja v domovini. Nejevoljno so spremljali notranja trenja begunske vlade, ki je v njihovih očeh že povsem izgubila ugled.

Razen tega, kar so naši letalci zvedeli po radiu, pa so marsikaj zvedeli tudi iz časopisov: Angleži so namreč uvedli tečaje angleščine za tiste, ki bi se je želeli naučiti, in med Primorci so našli mnogo voljnih učencev.

25. julija je padel fašizem v Italiji.

Prve dni avgusta je prišel letalcem v roke angleški časopis »Parade« z dne 31. julija 1943. V treh stolpcih je uredništvo priobčilo reportažo o uspehih NOVJ, ki je uspešno zlomila peto sovražno ofenzivo. Hkrati pa so zvedeli tudi za upor v gardnem bataljonu.⁶¹⁾

Med letalci je začelo vreti. Tedaj so že bili osveščeni. Korajžno, odkrito in javno so začeli propagirati za NOV in se pripravljati za vstop v NOVJ. Slišati je bilo ostre besede proti kralju in begunski vladi.

⁶¹⁾ O tem uporu so tri verzije. Prvo je dal Vladimir Dedijer v »Dnevniku 1943—44« na s. 42: »Oficirji, večinoma star jugoslovanski kader, se niso mogli sporazumeti s primorskimi Slovenci in Istrani. Julija 1943, med invazijo na Sicilijo, se je bataljon uprl. Vojaki so razbili kantino, privlekli iz nje dva sodčka vina ter napadli in demolirali oficirsko menzo. To sramoto so za silo še nekako prikrili, toda to je bil še en hud udarec za ugled kraljevske vojske v Afriki«.

Drugo verzijo navaja Janko Perat v tedniku »TT«, št. 24—32, 1967 po podatkih, ki jih je prejel od udeležencev upora ter iz lastnih spominov in beležk. »V soboto 7. julija 1943 so v častniški menzi popivali, razbijali kozarce, razgrajali in se zabavali z dekleti . . . Vojakom je to napenjalo živce; »V domovini se pravi borci tolčejo, tukaj pa se kralj ženi, vlada je nesložna, častniki pijejo. Ne moremo to gledati, nekaj je treba ukreniti!«. Vojaki so podrli menzo, razbili buffet. Častniki so bili resda pijani, še bolj pa presenečeni. Če se je kdo od njih upiral, so ga posuli z belo moko. Prišla je vojaška policija, ki pa ni imela kaj opraviti, ker je bil med tem že mir. Dvajset upornikov so zaprli.

Toda četniško nastrojeni častniki so hitro ukrepali. 7. avgusta, torej mesec dni po upor v bataljonu, so zaprli dva kar na slepo izbrana vojaka, ki nista nič ostreje kritizirala kralja in vlado ali propagirala za vstop v NOVJ kot kdorkoli drug. Toda samo z aretacijo se niso zadovoljili: v jetniškem šotoru so ju tudi do krvi pretepli. Po vseh šotorih so napravili preiskavo in zaplenili vse radijske sprejemnike.

To početje je letalce seveda zelo razburilo, zlasti pa šoferje, ker je bil eden izmed tepenih šofer. V taborišču je vrelo in pretili so hudi izgredi. Zmernejši so morali miriti. Vendar je zahtevala še isti dan delegacija Primorcev takojšen sprejem pri britanskem poveljniku. Ker ga ni bilo, je sprejel raport njegov adjutant. Vojaki so mu poročali o incidentu in zahtevali britansko zaščito pred nadaljnjimi represalijami. Adjutant jim je zaščito obljubil in obljubo tudi držal. Kraljevi častnik, ki je z gumijevko pretepal vojaka, je moral takoj zapustiti bazo. Toda radijskih sprejemnikov niso več dovolili imeti v šotorih.

Kmalu potem so tretjino moštva premestili v »Operation Training Unit No. 71« blizu Ismailije. Tja so namreč prišli piloti po končanem tečaju v Južni Afriki. Piloti in tehnično osebje so najprej imeli skupne vaje, nato pa so vse skupaj dodelili 94. lovskemu skvadrону RAF.

To letalsko enoto so namreč v ofenzivi proti Rommluvi vojski v Libiji hudo zdesetkali, zato so jo dopolnili z Jugoslovani, in sicer z 20 piloti in 95 tehniki in pomožnimi mehaniki. S to eska-

Upor je bil sicer spontan, vendar je kazal zasnute organizirane akcije, saj so nastopili vsi enotno».

Tretja verzija je izpod peresa tedanjega komandanta bataljona polkovnika Franca Stropnika (»TT« z dne 16. avgusta 1967) kot ugovor na članek Janka Perata.

Stropnik zanika resničnost trditve, da so častniki tistega dne veseljačili v menzi in da so jih zaradi tega ogorčeni vojaki napadli in razdejali menzo. Dejansko pa naj bi bili tisti mesec vojaki zelo nejevoljni, ker je jugoslovanska vlada povišala plače samo častnikom in podčastnikom ter jih izenačila z britanskimi plačami. Ker je bila sobota popoldan, so bili razen redkih izjem skoraj vsi častniki in tudi precej vojakov v Haifi. Skupina 20 do 30 vojakov je popivala najprej v vojaški kantini, nakar je manjša skupina vdrla v buffet častniške menze, kjer so s popivanjem nadaljevali in pri tem menzo-šotor podrl. Napada na častnike ni bilo in tudi britanska policija ni intervenirala. Res pa je, da je zaradi tega dogodka in siceršnjega nezadovoljstva bilo ozračje precej napeto. Zadeva je bila poravnana z disciplinskimi kaznimi. Vse to je zelo škodovalo ugledu bataljona. — To je skrajšana verzija Stropnikovega ugovora na Peratov članek. Tistega dne je bil Stropnik v komandantskem tečaju v južni Palestini, torej ne govori kot očividec, marveč piše o tem, kar so mu drugi pripovedovali. Zelo samo dejstvo, da je zaradi tega dogodka prekinil komandantski tečaj, zgovorno priča, da le ni bil to zgolj »velik prestop, ki je bil poravnan z disciplinskimi kaznimi,« marveč mu je to dalo slutiti, da je imel dogodek globlje korenine in ni bil samo navadno popivanje. Sicer pa tudi sam Stropnik pravi o »siceršnjem nezadovoljstvu«.

driljo so odpotovali v Libijo. Leteli so nad Sredozemskim morjem in grškimi otoki. Njihova baza je bila najprej na letališču »Eugenio di Savoia« pri Bengaziju, od oktobra dalje pa v El Ademu pri Tobruku. Iz te eskadrilje sta padla dva izvrstna jugoslovanska pilota pri napadu iz nizkega leta na nemški štab na otoku Kreti.⁶²⁾

Po odhodu skupine letalcev v 94. lovski skvadron je ostalo pri »107 MU« v Kasfareetu nekaj manj kot 300 letalcev Primorcev in Istranov. Tu so se najprej uprli.

V kasfareetski enoti je že dolgo in najbolj organizirano zorel duh odpora, ki se je kazal predvsem v pospešenem in zavestnem zbiranju in združevanju vseh naprednih vojakov. Hkrati s tem se je poglobljal razkol med njimi in kraljevsko četniško organizacijo. Zagovorniki pokreta za NOV so sicer računali s posledicami in raznimi prisilnimi ukrepi. Na vse to so se pripravili in pri tem je bilo vredno občudovati njihovo samozavest. Svoje delovanje so organizirali tokrat bolj konspirativno in premišljeno. Najbolj se je pokazala njihova zavest moči 1. decembra 1943, ko je 33 Primorcev in dva Dalmatinca pri jutranjem raportu tik pred odhodom na delo javno izjavilo, da odrekajo pokorščino begunski kraljevski vladi in da se od tega dne dalje imajo za pripadnike NOVJ. V to skupino je pristopil dan kasneje še vodnik Ivan Mičetič.⁶³⁾

Uporniška skupina je zahtevala takojšen raport pri angleškem poveljniku oporišča. Ta jih je sprejel in »uporniki« so ga seznanili s svojo nepreklicno odločitvijo. Prosili so ga za zaščito in izjavili, da so pripravljeni še naprej ostati na svojih delovnih mestih, vendar samo pod njegovim poveljstvom vse dotlej, dokler ne bodo dobili neposrednih stikov s pripadniki NOVJ in se potem priključili njenim enotam.

Njihov trezni, prepričljivi in samozavestni nastop je napravil na angleškega komandanta močan vtis. Strinjal se je s tem, da vzame »upornike« pod svoje neposredno poveljstvo. Obljubil je tudi, da ne bo dovolil represalij, vendar da morajo sami vzpostaviti železno disciplino. Gorje, če bi dali najmanjši povod za

⁶²⁾ V sestavu 94. skvadrona sta bila med drugimi naša pilota: poročnik bojne ladje Igor Beran iz Maribora in poročnik Jovan Matejič. Oba sta padla 14. novembra 1943 na otoku Kreti.

⁶³⁾ V knjigi »Prekomorci« na strani 299 je med uporniki omenjen narednik-vodnik Nikola Batalo. Naknadno je pisec poglavja v »Prekomorcih« Janko Perat skupaj z avtorjem te knjige ugotovil, da je bil podoficir Ivan Mičetič in ne Batalo.

izgrede. Nato jih je dal preseliti na drugo mesto, v šotore, obkrožene z angleškimi vojaki in dovolj daleč od »neopredeljenih«.

Uporniki so se hitro preselili. Preden so odšli na delo, so ob vhodu v svoj del taborišča izobesili tablo z rdečo peterokrako zvezdo in napisom »Unit of Yugoslav National Army of Liberation«. Nato so se mirno odpravili na delo.

Iz vrst »neopredeljenih« so potem še v teku meseca prihajali posamezniki k njim. Čez nekaj časa je prišel tudi en oficir, s čimer je enota še bolj pridobila na ugledu pri Angležih. Cenili pa so jo tudi zaradi discipline in izredne vestnosti pri delu, medtem ko so ostanki kraljevcev vse hitreje propadali. V tej uporniški enoti se je nabralo do konca decembra 1943. leta 59 mehanikov in en oficir.

Tako je prve dni decembra 1943 nastala prva resnična in organizirana enota NOVJ na Srednjem vzhodu.

Zaradi ugleda, ki so si ga ti prvi pripadniki NOVJ na Srednjem vzhodu pridobili pri Angležih, so se lahko tudi povsem nemoteno gibal. Odbor, ki so ga že v prvih dneh izvolili in mu zaupali vodstvo in predstavljanje enote, je to prednost izkoristil. Tri tovariše je poslal z angleškimi propustnicami na dopust v Kairo in Aleksandrijo. Imeli so nalogo navezati stike z vojaki drugih enot. Pri tem je odbor sklepal, da bo prišel okrog božiča in novega leta marsikdo v ti dve mesti na dopust, saj je bilo v Kairu, zlasti pa še v Aleksandriji, mnogo Slovencev, predvsem Primorcev, ki so morali pod Italijo s trebuhom za kruhom po svetu, in so tako prispeli tudi v Egipt.

Tovariši, ki so jim to zaupali, niso bili kakšni izkušeni aktivisti, to pa tudi ni bilo potrebno. Na kapah so imeli peterokrake rdeče zvezde in te so govorile razločnejše od njih.

V Kairu so res srečali pripadnike 94. skvadrona iz El Adema pri Tobruku in tovariše iz kraljeve telesne garde, v Aleksandriji pa mornarje in pripadnike gardnega bataljona, pa še nekaj posameznikov iz drugih enot.

RAZGLAS NAPREDNIH LETALCEV JUGOSLOVANOM V TUJINI

Napredni letalci iz bivšega jugoslovanskega pomorskega letalstva, ki so po razpadu Jugoslavije prišli s svojimi letali na Srednji vzhod, so se ob koncu leta 1943 sestali v Kairu z Vladi-

mirjem Dedijerom in Milentijem Popovičem. Od njiju so kot prvi prejeli neposredna poročila o stanju v domovini, kar jih je vzpodbudilo, da so sestavili proglas, ki so ga potem delili raznim enotam, kjer so se nahajali naši ljudje.

Proti koncu novembra 1943 je prišel iz domovine v Kairo Vladimir Dedijer, da bi mu v tamkajšnji XIV. škotski bolnici odstranili iz možganov dva drobca minometalske granate. Hkrati pa tudi drobec iz kolena, ki ga je zadel ob eksploziji peklenškega stroja, ki so ga bili četniki postavili v Gornjem Milanovcu leta 1941. Četrty ali peti dan po Dedjerjevi operaciji je prišel v Kairo prav tako zaradi operacije Milentije Popović, ki je ležal v isti sobi kot Vladimir Dedijer. Tudi on je bil ranjen v glavo. Milentije Popović se je počutil čedalje slabše. Imel je vnetje možganske mreže in po zdravnikovem mnenju samo 50 % verjetnosti, da bo ostal pri življenju. Po zelo hudi, nekoliko dni trajajoči krizi pri obeh, posebno pa pri Popoviću, se je začelo stanje boljšati. Prihajali so razni obiskovalci iz zavezniških in iz emigrantskih vrst, časnikarji in drugi.

V svojem »Dnevniku« pravi Vladimir Dedijer, da je bil med prvimi, ki ga je obiskal v bolnišnici v Kairu, Alek Marković. Že na obrazu mu je bilo prvi hip videti, da je odkritosrčen in pošten. Ta mladenič je napisal pismo in ga poslal vsem zavezniškim komandam ter našemu vrhovnemu štabu. V njem pravi, da se pridružuje NOV in da je Draža Mihajlovič izdajalec.

To je pomenilo v tistih razmerah mnogo. Morali bi ga postaviti pred izredno sodišče. Pera Živković ga je nameraval obsoditi na smrt, medtem pa je prišlo do II. zasedanja Avnoja in do sestanka v Teheranu. Položaj se je spremenil.

Korak Ace Markoviča je dvignil mnogo prahu v vsej kraljevski vojski v Afriki. V bitkah proti Nemcem so od vse kraljevske vojske sodelovali samo letalci in nekaj enot mornarice. Alek Marković je bil v eskadrilji, ki se je celi dve leti borila v okviru angleškega letalstva v Sredozemlju proti Nemcem. Nekaj Jugoslovancev je padlo nad Kreto, več je bilo ranjenih, eden je izgubil oko. Zaradi tega je vzbudil demonstrativni nastop Aleka Markoviča in njegova zahteva, da bi prestopil v NOV, velik odmev v kraljevski vojski v Egiptu. Vojaki in mladi oficirji so Markovičev korak odobraval, starejši pa so kar strmeli. Aca Marković je bil Srb, Beograjčan, nečak Dragiše Vasiča, glavnega političnega svetovalca Draže Mihajloviča.

Proti koncu decembra 1943 je skupina naprednih letalcev iz 94. skvadrona sestavila proglas, ki so ga potem ilegalno razširjali po vseh jugoslovanskih enotah. Večina letalcev iz omenjenega skvadrona je 2. januarja 1944 odrekla pokorščino kralju Petru in pristopila v NOVJ: od skupaj 115 se jih je opredelilo za NOVJ kar 77⁶⁴⁾

Ta proglas se glasi:

»Tovarišem Jugoslovanom v tujini!

Majhna skupina bivših jugoslovanskih politikov, diplomatov, ljubljencev bivših in sedanjih vlad doma in v tujini, bivših policajev ter nekaterih generalov in višjih oficirjev, ki se jim je posrečilo odnesti z družinami vred pete v zamejstvo, že tri leta menjava ministrske stolčke v raznih tako imenovanih Jugoslovanskih vladah v tujini, pač po znani pripovedki: ‚In spet oglasi se jih sto: Le-ta nam županil ne bo!‘ Njihov smoter in naloga je, da bi v tujini čim bolje živeli, si napolnili žepe s funti in zlatom, sanjarili in snovali načrte, kako se bodo vrnili v domovino kot ‚osvoboditelji‘, potem pa znova zaslužnili ljudstvo in nadaljevali početje minulih 23 let.

Medtem pa so se v naši domovini zvrstili dogodki, ki so usodni za obstanek in bodočnost našega ljudstva. Čeprav so strahopetni vojskovodje in samozvani politiki izdali svojo domovino in svoj narod, ko so zapovedali splošno kapitulacijo vojaške sile, pa ljudstvo vse do danes ni kapituliralo. Z lastnimi silami, malone praznih rok, se je dvignilo v obrambo svoje časti in golega življenja ter se zdaj že dve leti bori v krvavem boju proti vsem sovražnikom. Ne tanki, ne letala, ne podli napadi izdajalcev z nožem v hrbet niso mogli zlomiti ljudskega odpora in njegovega boja za svobodo.

Tudi v ta junaški boj našega ljudstva so vtaknile satanske prste jugoslovanske vlade iz tujine. Svojemu plačancu Draži Mihajloviču so naročile, naj pobije in uniči vse tiste ljudske elemente, ki so edini pravi izraz ljudske volje in ljudskih idealov, ne pa izraz umazane vesti jugoslovanskih vlad v tujini. In poslušni plačenec je brez pomisleka začel prelivati kri. Jeseni 1941 so četniški odredi Draže Mihajloviča v zahodni Srbiji zahrbtno napadli odrede jugoslovanske osvobodilne vojske in partizanske odrede,

⁶⁴⁾ Materiali SSUP, sveženj 37 pod e (s. 14): Pripadnici NOV na Srednjem Istoku. VZI, Bgd.

ko so bili ti v najsrlditejšem boju proti Nemcem in fašistom. Tako se je začela bratomorna vojna.

Na eni strani je pod Titovim poveljstvom vojska, v katero so se vključili najboljši sinovi iz vseh krajev domovine, vojska, ki se imenuje narodnoosvobodilna vojska in partizanski odredi Jugoslavije.

Na drugi strani pa je vojska fašistov in nacistov — Nemcev, Italijanov, Madžarov, Bolgarov, ustašev, Nedičevcev, Draže Mihajloviča in jugoslovanske vlade v tujini. To je sicer strašno, a povsem resnično.

Mi Jugoslovani v tujini nismo o vsem tem še pred kratkim skoraj nič vedeli. Zakaj ne? Ker so nas razne jugoslovanske vlade v tujini napačno in zlagano obveščale o bojih in položaju v domovini, ker so nam spretno in skrbno prikrivali resnico. Te vlade so uspehe in boje narodnoosvobodilne vojske in partizanskih odredov, edinih pravih borcev proti okupatorju in izdajalcem, pripisovale svojemu vojnemu ministru Draži Mihajloviču in njegovim tolpom. Varale so tudi naše zaveznike in tuji tisk, ker so vse tiste, ki niso s četniki Draže Mihajloviča, prikazovali kot 'robijaše' in 'komunistične teroriste'.

Toda resnica je le prišla na dan. Vojske Draže Mihajloviča, ki se dejansko sploh ni borila proti sovražniku, malone ni več, ker se ljudstvo noče več vključevati v to tolpo.

Nasprotno pa se jugoslovanska narodnoosvobodilna vojska in partizanski odredi pod poveljstvom maršala Tita in ljudske vlade v osvobojenem delu domovine čedalje bolj krepijo. Zdaj šteje ta vojska okrog 300.000 mož- S svojimi nenehnimi akcijami ter bojem proti okupatorju in fašistom zadržuje nad dvajset nacistično-fašističnih divizij.

Kako važno je to v splošnih naporih zaveznikov, je videti iz tega, da so Velika Britanija, Sovjetska zveza in ZDA pripoznale jugoslovansko narodnoosvobodilno vojsko in partizanske odrede za svojega zaveznika, poslale k maršalu Titu svoje misije ter sklenile nuditi vojaško, moralno in gmotno pomoč.

Ta naša vojska se bori za naslednje ideale:

1. osvoboditev Jugoslavije izpod okupatorjev;
2. federativno ureditev države;
3. demokratične svoboščine za vse dele jugoslovanskega ljudstva;
4. nedotakljivost privatne lastnine in privatne iniciative v gospodarskem življenju;

5. po potrebi socialne reforme, ki bi jih uresničili po svobodni volji ljudstva izvoljeni predstavniki.

Ta program potemtakem ni komunističen, kakor bi ga rada prikazala vlada v Kairu, marveč gre za program narodnoosvobodilnega gibanja. Ta program ni šovinističen, kakršnega imajo Nedić v Beogradu in Pavelić v Zagrebu ter vlada v Kairu. Po tem programu je svobodna uporaba imen Srb, Hrvat, Slovenec, Bosanec, Sremec, Makedonec, Dalmatinec, Ličan, Slavonec, Banatčan, Šumadinec, Zagorec, Hercegovac itd., povsem svobodna pa je pod okriljem jugoslovanske skupnosti tudi veroizpoved.

Toda ali veste, kdo ne priznava jugoslovanske narodnoosvobodilne vojske in partizanskih odredov maršala Tita in njegove vlade? Kdo drug kot Hitler v Berlinu, Mussolini ne vemo kje, Pavelić v Zagrebu, Nedić v Beogradu, Draža Mihajlović v domovini in vlada v Kairu. Zvedeli ste resnico.

Odločiti se morate, ali hočete dobro svojemu ljudstvu, svojim bližnjim in svojim družinam in ali se hočete boriti za njihovo osvoboditev izpod fašističnih okupatorjev.

Če to hočete, tedaj storite tako, kakor je storila skupina oficirjev, podoficirjev, kaplarjev in vojakov v Kairu.

Drugega januarja 1944 ali ob prvi možni priložnosti se javi pristojnemu zavezniškemu poveljniku in mu izjavi:

1. da hočeš prestopiti v jugoslovansko narodnoosvobodilno vojsko pod poveljstvom maršala Tita;
2. da pripoznaš odslej samo ukaze jugoslovanske narodnoosvobodilne vojske in zavezniških poveljnikov;
3. da boš do odločitve o prestopu v jugoslovansko narodnoosvobodilno vojsko na razpolago zavezniškim oblastem;
4. da boš svojega dosedanjega jugoslovanskega poveljnika obvestil o tem sklepu.

Naj živi narodnoosvobodilna vojska in partizanski odredi Jugoslavije!

Naj žive naši veliki zavezniki!

Naprej k zmagi! — Smrt fašizmu!»)

Na odločitev Primorcev so močno vplivali tudi mnogi izredno pomembni dogodki, ki so se takrat zvrstili na svetovnem prizo-

⁶⁵⁾ Ta proglas so sestavili Aleksander Marković, Ratko Jovanović in Mileta Protić (Prekomorci, s. 300). Vsi trije so padli: Marković se je smrtno ponesrečil pri šolanju v Benini 3. maja 1944; Jovanović je padel pri Teslicu v Bosni 4. oktobra 1944 in Protić pri Zepčah 19. decembra 1944.

rišču, zlasti II. zasedanje Avnoja v Jajcu in teheranska konferenca od 29. novembra do 1. decembra 1943, kjer so se sestali Rooseveltni, Churchill in Stalin. Po obnašanju Angležev in po pisanju časopisov se je lahko sklepalo, da so ob tej priložnosti sprejeli pomembne sklepe v zvezi z Jugoslavijo in to ne na škodo narodnoosvobodilnega gibanja. Take domneve je potrdila predvsem Churchillova izjava na tiskovni konferenci v Kairu, potem ko se je vrnil iz Teherana. Na posebno vprašanje časnikarjev o Jugoslaviji je med drugim dejal, da zadržujejo jugoslovanski partizani več nemških divizij, kot jih je na italijanskem bojišču.

V prvi polovici decembra so pisali časniki, da je v resoluciji, ki so jo sprejeli na II. zasedanju Avnoja med drugim tudi priključitev Istre in Primorske Jugoslaviji in tudi prepoved vrnitve kralja v domovino.

Vsi ti dogodki so samo še pospešili odločitve.

ŠTEVILČNO STANJE LETALCEV IN DRUGIH PRIPADNIKOV NOVJ NA SREDNJEM VZHODU

Kaj se je dogajalo kasneje med našimi ljudmi na Srednjem vzhodu, pravi zgovorno tudi poročilo, ki ga je prispeval bivši komandant baze »Jugoslovanske kraljevske vojske na Srednjem vzhodu« letalski kapetan Hubert Najberger. V poročilu pravi: »Koncem decembra 1943 je bila baza v Kasfareetu pri Kairu. Štela je okrog 450 vojakov in 25 oficirjev. Vojaki in podoficirji so bili večina Slovenci, bivši pripadniki italijanske vojske, ki so bili kot taki ujeti od Britancev. Od oficirjev sem bil jaz edini Slovenec.

V noči med 31. decembrom in 1. januarjem 1944 se je 80 % fantov odločilo definitivno za partizane in med njimi tudi jaz in poročnik Pavle Melamed iz Beograda. Torej od 25 oficirjev samo dva.

To gibanje niso britanske oblasti na Srednjem vzhodu priznale kot legalno in so vojake razorožili. Pustili so jim po eno obleko in po eno odejo. Britanske oblasti so nas imele za 'disidente' in so nas premestile v drugo taborišče v Ginefo-Fanaro pri

Velikem grenkem jezeru. Tam je bilo 6. januarja 1944 ustanovljeno partizansko taborišče pod imenom 'Yugoslav Camp (Partisans) British Responsibility.'⁶⁴⁾

Iz baze je bilo tedaj v partizanskem taborišču 390 vojakov in podoficirjev ter dva oficirja. Jasno je, da so jugoslovanske kraljevske oblasti na Srednjem vzhodu s pomočjo Britancev delale ovire, da se ne bi med našimi ljudmi gibanje še dalje širilo. Tu so se posebno marljivi pokazali komandant gardnega bataljona in pa funkcionarji tako imenovanega Jugoslovanskega odbora' iz Italije, Čok in Rudolf.

Bataljon kraljeve garde je bil daleč od nas, ampak smo nekako le uspeli, da smo tja — blizu sirske meje — poslali propagandni material, ki je našim fantom pojasnil dejansko stanje.

In že 30. januarja 1944 je prišlo v naše taborišče 300 vojakov in podoficirjev ter dva oficirja. Istega dne je iz kraljevske mornarice v Aleksandriji prispelo 60 mornarjev in podoficirjev.⁶⁷⁾

Poleg kraljevske usmerjenih oficirjev, ki so dosledno vodili svojo politiko proti NOV do poslednjega trenutka — ko so razmere dozorele, kot so rekli — in potem pristopili v NOVJ, je bilo namreč tudi nekaj takih, ki so se odločili za NOV in nato svojo odločitev preklicali. Ti omahljivci, posebno če so bili oficirji, so vplivali na druge manj razgledane tovariše, ki so njihovemu zgledu sledili. Zaradi tega so nastala v prvih treh mesecih leta 1944 nekatera številčna nihanja pripadnikov NOVJ.

Iz poročila delegata vojne misije NOVJ v Kairu z dne 1. aprila 1944 povzemamo naslednje:

»Po dogodkih 1. januarja 1944 se je veliko število vojakov podoficirjev in oficirjev kairske vlade prijavilo v NOVJ, vendar je Kaircem s pomočjo zaveznikov uspelo, da del vojske, ki se je izjasnila za NOV, pošlje na Malto (150 mornarjev), del pa da zadrži v enotah (bataljon v Gazi — Palestina), vse to s terorjem in grožnjami in tudi zaradi omahljivosti nekaterih tovarišev ter zaradi Čokove akcije.

Okrog 800 ljudi je uspelo izdvojiti in 1. marca 1944 so se nahajali:

⁶⁴⁾ Jugoslovansko partizansko taborišče pod britansko odgovornostjo.

⁶⁷⁾ Povzeto po Najbergerjevem pismu odboru letalcev prekomorcev v Piranu z dne 19. 7. 1966. Mapa letalcev prekomorcev, IZDG, Ljubljana.

V El Šatu 505 vojakov, podoficirjev in oficirjev pod komando poročnika Melameda in Milovanoviča; med temi je bilo okrog 150 mornarjev.⁶⁸⁾

Ginefa-Fanara 200 vojakov in podoficirjev pod komando kapetana Najbergerja;

Kasfareet (delavnica za popravilo motorjev) 59 letalcev in en oficir. Ti so bili v sestavu angleške I. tehniške čete pri ,107 MU'.

El Adem pri Tobruku v 94. skvadronu RAF 67 mehanikov in dva oficirja. Ta skvadron je imel dve skupini: angleško in jugoslovansko. Vsaka skupina je imela 12 pilotov in 96 mož pomožnega osebja.

Kairo ADU št. 1 (Aircraft Delivery Unit) trije oficirji-piloti in trije izvidniki (za prelet letal od zahodne Afrike proti vzhodu) in tri kompletne posadke za letala ,Baltimore' (pilot, izvidnik in dva radiotelegrafista-strelca). Ti so čakali na razpored.

Poleg gornjih se je nahajalo v nekem taborišču pri Kairu 12 letalcev, ki so pred časom pribežali iz Sarajeva in za katere pravijo Angleži, da so ,pod komando Titovo'; v Južni Afriki je okrog 60 tečajnikov-letalcev in v raznih angleških delavnicah in letališčih na Srednjem vzhodu so male skupinice treh ali štirih mehanikov, ki so se odločili za NOVJ.

Vojaki v El šatu in Ginefi so v glavnem naši sonarodnjaki iz Istre in Slovenskega primorja. Kvalitativno so zelo dobri in disciplinirani. Med njimi je mnogo specialistov: tankistov, šoferjev, mehanikov, radiotelegrafistov itd. Letalci in mehaniki so po angleških ocenah odlično tehnično usposobljeni in mnogi med njimi obvladajo angleščino.⁶⁹⁾

V poročilu je dalje navedeno, da tista skupina, ki se je prva prijavila v NOVJ 1. decembra 1943 in ki dela v sestavu »107 MU«, prejema celo plačo. Tisti, ki so se prijavili 1. januarja 1944, prejemajo polovico plače, najslabše pa je s tistimi, ki jim ni uspelo po izjavi za NOVJ izdvojiti se iz kraljevskih enot, ti ne prejemajo nobene plače od 1. januarja dalje.

Po prihodu delagata vojne misije NOVJ v Kairo je bil ustanovljen »Prvi odred NOVJ na Srednjem vzhodu« od vseh rodov

⁶⁸⁾ Teh 505 mož je bilo pod posredno komando kapetana Najbergerja v Ginefi—Fanari. V El Šat so bili vojaki poslani začasno, da bi tam pripravili taborišče za evakuirance iz Dalmacije. Po končanem delu so se vrnili v Ginefo. Povzeto po pismu Najbergerja piscu knjige z dne 19. 3. 1968. Pismo v IZDG—Lj.

⁶⁹⁾ Pripadniki NOV na Srednjem Istoku. Materiali SSUP, svež. 37-e, s. 14, Bgd.

vojske: mornarjev, letalcev in pehote, ki so se prijavili v NOVJ in bili prej razmeščeni po raznih britanskih enotah. Komandant I. odreda je postal kapetan Hubert Najberger, njegov namestnik pa poročnik Boleslav Ivkovič; politkomisar je bil poročnik Živomir Milovanović; komandant pehotnega bataljona (587 ljudi) je postal poročnik Pavle Melamed; komandir mornariške čete (120 ljudi) pa zastavnik Ljubo Bjedov, medtem pa je bil referent za letalstvo kapetan Maks Kocjančič. Štab odreda je bil v Fanari.

V nadaljevanju poročila je še navedeno, da je prišlo 12. marca 1944 v kraljevskem bataljonu do ponovne kolektivne izjave vojakov in podoficirjev, da želijo vstopiti v NOVJ. Po še nepotrjenih podatkih se je 80 % prijavilo za NOVJ. Ta bataljon se je po 1. januarju 1944 zmanjšal od 500 na 200 mož, kasneje so Kairci uspeli zbrati nekaj ljudi, da so ga dvignili na številčno stanje 550.

Bivši komandant »Prvega odreda NOVJ na Srednjem vzhodu« Hubert Najberger navaja naslednji dokončni razpored moštva, ki se je zbralo v partizanskem taborišču do 15. aprila 1944:

Na dan 15. aprila 1944 je bilo v partizanskem taborišču Ginefa 1079 borcev, 72 podoficirjev, 7 oficirjev; skupaj 1158 mož.

Razporejeni so bili:

	borcev	podof.	oficirjev
1. v I. tankovski tečaj je odšlo	154	9	3
2. v II. tankovski tečaj je odšlo	228	19	1
3. v Benino za eskadrilje je odšlo	35	4	1
4. v Italijo a) v mornarico	106	16	-
b) v prekomorske			
brigade	556	24	2
S k u p a j	1.079	72	7

Dne 29. aprila 1944 po odhodu moštva je bil odred razformiran.⁷⁰⁾

Ko so letalci iz »107 MU« in tisti iz Ginefe potovali s kamioni v Benino z namenom, da se tam ustanovi Prva in Druga eskadrilja, so bili priča naslednjemu zanimivemu dogodku: Letalci so na kamionih prepevali slovenske pesmi. V puščavi pri Solumu

⁷⁰⁾ Po Najbergerjevem pismu piscu kronike z dne 23. 7. 1966. Mapa letalcev prekomorcev, IZDG, Ljubljana.

so opazili na obzorju človeka, ki je tekel proti njim in jim mahal s srajco, naj zaustavijo. Bil je Primorec iz Kobarida. Ker je bil zasopel, dolgo ni mogel spregovoriti, a končno je le pojasnil, da je od daleč zaslišal slovensko pesem in v prvem trenutku je mislil, da se mu zaradi vročine meša. Povedal je, da je pripadnik pionirske enote, ki so jo avgusta 1943 poslali za kazen v Libijsko puščavo čistiti mine. Vseh skupaj je 70 in da zavezniki ravnaajo z njimi slabše kot z živino. Kolona letalcev na kamionih je počakala, dokler se ni zbrala cela skupina »puščavnikov«.

Vsi so se takoj opredelili za NOVJ. Komandant kolone je vzel njihove podatke in zadeva je bila kmalu urejena: odpoklicali so jih in poslali v domovino.

Ko so prispeli letalci iz Egipta v Benino in se tam čez nekoliko dni združili z letalci, ki so prišli iz domovine in Italije, se je začelo obdobje dejanskega razvoja novega jugoslovanskega letalstva.

PRVA IN DRUGA LOVSKA ESKADRILJA

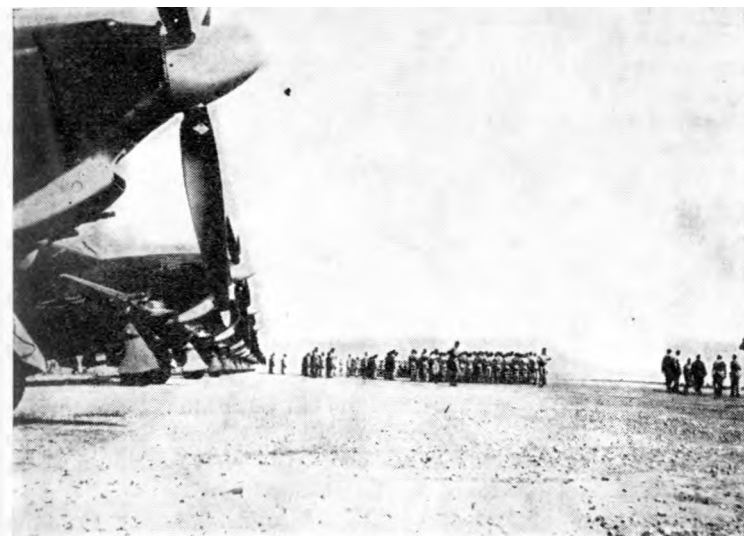
ZAČETEK FORMIRANJA ESKADRILJ

V začetku maja 1944 je prišlo med jugoslovanskimi letalci, ki so se zbrali v Benini pri Bengaziju,⁷¹⁾ do velikega ugibanja, kaj bodo novega prinesli prihodnji dnevi. Tedaj bo določeno, kdo bo prišel v eskadriljo in tudi, kaj bo s tistimi, ki za eskadriljsko službo ne bodo sposobni ali potrebni. Tedaj so bila najvažnejša vprašanja tale: kakšna letala bodo prejeli naši letalci, koliko jih bo in pa, če bodo zavezniki odklonjene tovariše usposobili za kako drugo dejavnost v letalstvu.

Do 6. maja se je zbralo v Benini okrog 600 letalcev. Od teh je bilo 255 iz Italije, ostali pa so skoraj vsi prišli s Srednjega vzhoda.

Pomemben dan v Benini je bil 16. maj 1944. Tega dne je prišlo iz Alžira 30 novih letalcev. V alžirski pokrajini je bilo namreč od 11. maja dalje v raznih taboriščih, kjer so se nahajali pripadniki »posebnih kazenskih enot«, glasovanje za Tita ali za kralja. Ta skupina, majhna kot je bila, ni predstavljala kakšnega pomembnega števila za dopolnitev osebja eskadrilje, pač pa je imela za nas velik političen pomen. Ti letalci so povedali, da je v Alžiriji od nekoliko tisoč naših fantov, zvečine bivših pripadnikov italijanskih »posebnih kazenskih enot« 95 % glasovalo za NOVJ in da je v Maison Blanchu, največjem letališču v Severni

⁷¹⁾ Bengazi, glavno mesto in luka v Cirenaiki, na severovzhodni obali Velike Sirte, edino večje naselje (leta 1951 je štelo 62.300 prebivalcev) na 2000 km dolgi obali od Tripolisa do Aleksandrije. V drugi svetovni vojni je Bengazi večkrat menjal gospodarja, dokler ga niso 21. 11. 1942 končno zavzeli Angleži z VIII. armado.



Letala Spitfire v Benini (Afrika) julija 1944

Afriki, zbrana že močna skupina nekaj sto letalcev, ki se vsak dan krepi.⁷²⁾

Že proti koncu aprila 1944 je bila na letališču v Benini postrojena skupina letal Hurricane II z jugoslovansko zastavo in peterokrako rdečo zvezdo. Ni si težko predstavljati, kako so čutili stari borci-letalci, ki so končno videli, da so se uresničile njihove davne želje. Sedaj so imeli stvaren dokaz, da se eskadrija dejansko formira. Koliko bo eskadrij, kakšna letala bodo pred odhodom na fronto prejeli, koliko sposobnih pilotov bodo zbrali, kako bo s šolanjem in predvsem, kdaj bodo šla letala nad Jugoslavijo, vse to so bila vprašanja, ki so vznemirjala naše ljudi, a so zaenkrat ostala brez odgovora.

Nerešenih vprašanj je bilo mnogo, nestrpnosti še več in v takem vzdušju so dnevi hitro minevali. Začel se je izbor moštva po strokah in to, kar se je vedelo že od začetka, je bilo tedaj

⁷²⁾ Skupina letalcev v Maison Blanchu in Boufariku je že čez dober mesec narasla na nekaj nad 1300 mož. Od januarja 1945 dalje je alžirska skupina, ki je 15. novembra 1944 odpotovala iz Alžira in 24. decembra 1944 prispela v Beograd, tvorila osnovni kader pomožnega osebja na naših, do tedaj osvobojenih letališčih v Jugoslaviji.

potrjeno: s piloti je bilo naše letalstvo na tesnem. Z bolj izvežbanimi piloti je bilo mogoče izpopolniti eno eskadriljo, ki bi lahko bila čez kaka dva ali tri mesece usposobljena za samostojne borbene akcije. Z manj izurjenimi piloti je pa bilo treba začeti z osnovnim šolanjem pilotiranja, kar je zahtevalo še dva dodatna meseca učenja.

S piloti, s katerimi so naši letalci razpolagali, sta bili formirani dve lovski eskadrilji:

Prva lovska eskadrilja je bila formirana, kakor je znano, na podlagi dogovora med polkovnikom Pircem, ki je bil tedaj predstavnik letalstva NOVJ, in letalskim maršalom sirom Keithom Parkom, predstavnikom britanskega letalstva.

Datum formiranja je bil 22. april 1944 z ukazom LWE MAAF 6300 z dne 1. februarja 1944.⁷³⁾

Eskadrilja se je v okviru britanskih letalskih sil imenovala:

»No. 352 (Yugoslav) Squadron R. A. F.« Naši letalci so jo uradno imenovali: »Prva lovska eskadrilja NOVJ«. Ko je odšla na fronto, je štela šestnajst letal tipa Spitfire V.

Druga lovska eskadrilja je bila formirana kakor Prva na podlagi dogovora med polkovnikom Pircem in maršalom sirom Keithom Parkom.

Datum formiranja je bil 1. julij 1944 z ukazom »ME Air Order 11192« z dne 7. julija 1944.⁷⁴⁾ Uradni naziv te eskadrilje pri zaveznikih je bil: »No. 351 (Yugoslav) Squadron R. A. F.«, za naše letalce pa: »Druga lovska eskadrilja NOVJ«. Pred odhodom v borbo je štela šestnajst letal tipa Hurricane IV (RP).⁷⁵⁾

Naziv »eskadrilja«, ki ga uporabljamo, ne pomeni točne eskadrilje, t. j. 6 do 8 letal. Vsak naš »squadron« (skvadron) je namreč imel po dva »flighta« (flajta) in v vsakem je bilo 8 letal. Z besedami našega letalskega pojmovanja bi se reklo, da je vsaka »skupina« ali »grupa« imela po dve eskadrilji in vsaka teh po 8 letal.

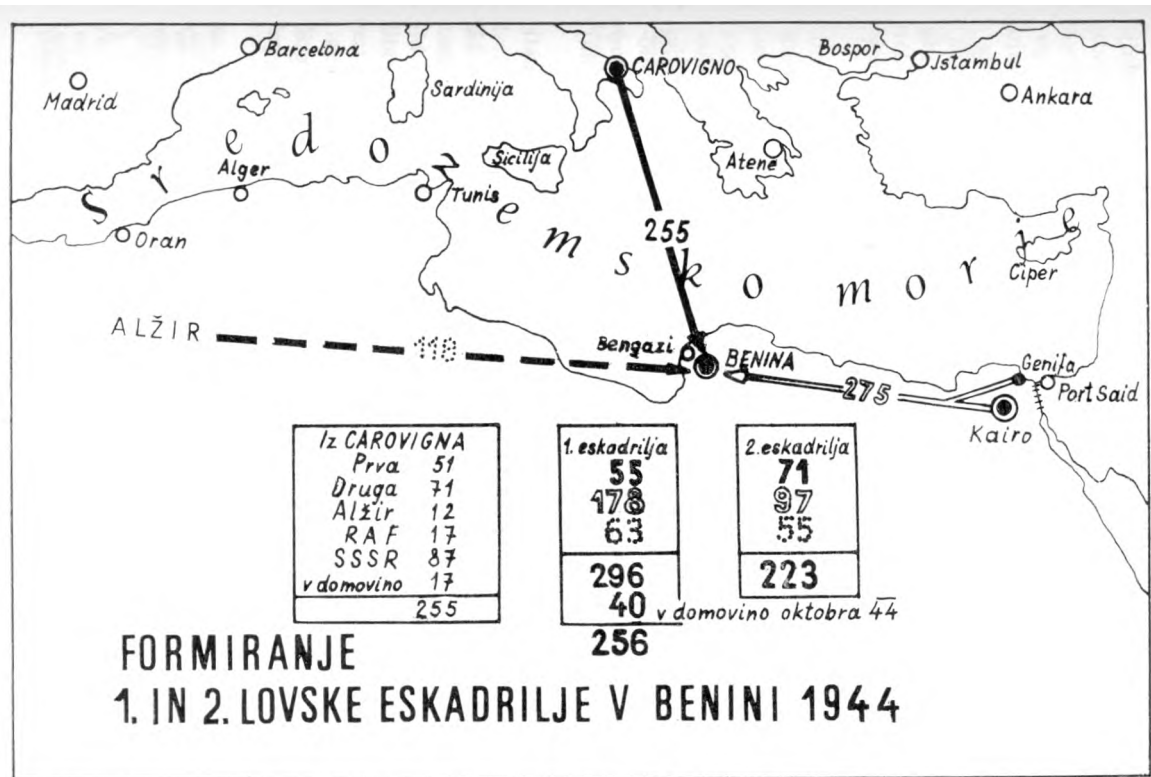
Ne samo število letal, temveč tudi številčno stanje moštva (230—250 ljudi) in eskadriljske opreme je najmanj za dvakrat preseglo števila navadnih eskadrilj.⁷⁶⁾

⁷³⁾ Povzeto iz »Bojnih relacij« Prve lovske eskadrilje. VZI, Beograd 8/1—4—1450. Obstaja dvom glede datuma 1. februar spričo dejstva, da je bil sklenjen prvi sporazum v Drvarju 12. marca 1944.

⁷⁴⁾ Iz »Bojnih relacij« Druge lovske eskadrilje, VZI, Bgd. 9/1—4—1450. Tudi pri tem datumu opazimo neskladnost v tem, da je bila eskadrilja formirana 1. julija 1944, ukaz o formiranju pa je izšel komaj 7. julija 1944.

⁷⁵⁾ RP = Rocket Projecting — za izstreljevanje raket.

⁷⁶⁾ Da so eskadriljci sami spoznali, da so z nazivom »eskadrilja« postavljeni



Čeprav je naziv »eskadrilja« netočen in lahko tudi rečemo krivičen do osebja, ki je v tej enoti delovalo, bomo pri nadaljnjem poročanju ta naziv v pomenu »squadrona« še dalje uporabljali, prav tako, kakor je ta naziv v veljavi v listinah iz vojnega časa. Ker pa so naši letalci v medsebojnem govoru navadno govorili o »skvadronu« in manj o eskadrilji, bomo v nadaljevanju večkrat uporabljali tudi ta izraz.

Ko sta se v Benini spojili obe skupini — ena iz Carovigna, druga iz Egipta, se je začelo s preštevanjem, ocenjevanjem in odrejanjem pilotov. To nalogo so opravili naši ljudje sami, vendar pa so imeli odločilno besedo predstavniki RAF, njihovi zdravniški pregledi, komisije za ocenjevanje sposobnosti itd.

Sicer je bilo v točki 5 dodatnega sporazuma v Kairu rečeno, da se starostna meja za pilote, ki se normalno v RAF ni smela prekoračiti, pri nas ne bo upoštevala. Tudi morebitne druge sugestije maršala Tita, ki jih bo glede posameznikov dajal jugoslovanski oficir-svetovalec komisiji, se bodo upoštevale. Pričakovati je torej bilo, da bodo naše pilote čim prej poslali na šolanje. Tako bi prišli naši letalci vsaj čez kak mesec do rezervnih pilotov. Vendar pa vse to ni šlo tako, kot so pričakovali. Najprej in predvsem se je zataknilo pri šolanju mlajših pilotov, ki naj bi bili rezerva eskadrilj.

Med piloti pa je bilo nekaj starejših, ki kljub dobrohotnosti komisije niso mogli priti v poštev, bili so le prestari.

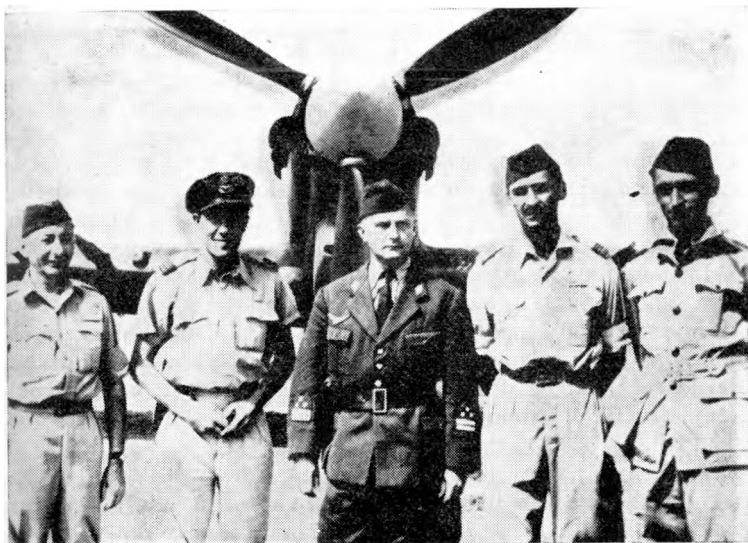
Formacija lovskega skvadrona v RAF je predvidevala po 23 pilotov za naš bodoči Spitfire enako kakor za Hurricane skvadron.

Zelja naših letalcev, da bi formirali en skvadron, ki naj bi čim prej odšel v borbo, je narekovala, da so sami letalci izbrali 23 pilotov, ki so imeli že dovolj prakse v letenju in ki jim ne bo potrebno daljše šolanje. Ti naj bi prišli v Prvo lovsko eskadriljo. Za Drugo lovsko eskadriljo se je takoj videlo, da bo potrebno še precej osnovnega šolanja, kar pa ni bilo nič čudnega

na nižjo stopnjo, kot jim pripada, se vidi po njihovem prizadevanju, da bi se ta naziv spremenil v »skupino«. To se namreč vidi po težnjah v mesečnikih »List Prve eskadrilje« ali »List Druge eskadrilje«. Ti eskadriljski publikaciji sta prinašali članke strokovne, poučne in kolitične vsebine. Zadnje številke pa že nosijo naslov »List Prve lovske grupe« (št. 5, april 1945) in »List Druge lovske grupe« (št. 6, april 1945).

Eskadrilja v bivšem jugoslovanskem letalstvu je navadno imela 6 do 8 letal. Nemci so jih imeli do 9.

Tudi v »Bojnih relacijah« je ta neodgovorjajoči naziv tako utemeljen: »Po svoji opremljenosti, številu letal, pilotov, tehniškega in pomožnega osebja, predstavlja skvadron znatno večjo enoto, kot je eskadrilja v drugih aviacijah (sovjetski, bivši jugoslovanski itd.)« (VZI, Bgd. 8/1—4—1450).



Skupina letalskih oficirjev. Od leve proti desni so: Hubert Najberger, L. Proctor, (zavezniški inštruktor v eskadrilji), polkovnik Franc Pirc, Mileta Protic (komandir Prve eskadrilje) in Milan Simović

z ozirom na okoliščine, v katerih so se znašli naši piloti: od leta 1941 niso sedeli v letalu in zato je praksa, kolikor so jo imeli, splahnela. Poleg tega je šlo za letenje v sodobnejših letalih z mnogo novimi tehničnimi novostmi. Vse to je vplivalo, da so Britanci predvideli za pilote Druge eskadrilje po 50 ur letenja na vežbalnem dvosedežnem letalu tipa Harvard, preden so jim priznali naziv pilota RAF.

Enako selekcijo je doživelo ostalo tehnično in drugo osebje. Britanci so zahtevali popolno obvladanje nalog in službe, ki jo bo posameznik opravljal.

Prva lovška eskadrilja je bila kmalu dopolnjena s formacijskim številom moštva. Le bodoči radiotelegrafisti so bili poslani na šolanje v Heluan pri Kairu. Njihovo šolanje je trajalo tri mesece. Tečaj so končali ob koncu avgusta, nakar so se vrnili v eskadriljo, ki je medtem začela 18. avgusta z borbenimi operacijami.

Vzporedno so letalski in motorski mehaniki pridobivali prakso v delavnicah in pri vzdrževanju in oskrbovanju letal na letališču.

Orožarji so spoznavali nova orožja. Kjer je bilo potrebno, so organizirali teoretična predavanja. Meteorologi so bili na šolanju na treh raznih krajih Severne Afrike.

ZBIRANJE IN ŠOLANJE PILOTOV

Po spojitvi skupine letalcev iz Carovigna s skupino s Srednjega vzhoda je prišlo do selekcije pilotov, do zbiranja tistih, ki bodo prišli v Prvo ali Drugo eskadriljo, in tistih, ki se bodo morali začeti učiti praktičnega pilotiranja od samega začetka.

Iz Carovigna je prišlo 66 pilotov in pilotov-učencev, s Srednjega vzhoda pa 11 pilotov. Za osnovno pilotsko šolanje je bilo najprej odrejenih 24, potem še 5, skupaj 29 mlajših letalcev, ki so imeli komaj dokončano ali še nedokončano pilotsko šolo, jadralni letalski tečaj ali pa drugače veliko voljo, da bi se v tej stroki letenja izučili.⁷⁷⁾ Ostalo je torej 44 pilotov in 4 učitelji za obe eskadrilji.

Po formaciji, ki velja za britanske skvadrone RAF, je bilo za vsako eskadriljo predvideno 23 pilotov (za 16 letal); za dva skvadrona bi jih torej imeli po seznamih skoraj dovolj. Naknadno so prispeli v Drugo eskadriljo še štirje piloti, enega je bilo treba vrniti v Italijo, ker ni prišel legalno med naše letalce.⁷⁸⁾

Po preizkušnjah v dvosedežnem vežbalnem letalu Harvard je prvi pilot, ki je bil največkrat naš učitelj letenja, ocenil sposobnost drugega pilota. Končno oceno je dal odgovorni oficir iz

⁷⁷⁾ Omenjenih 29 pilotov-učencev, ki so zaman čakali 3 mesece, da bi jih uvrstili v pilotsko šolo, je bilo izpisanih iz RAF ob koncu julija ali v začetku avgusta in so čakali na transport za SZ (Zbornik, Tom X/1, s. 138, d. 57). Število 66 pilotov je bilo vzeto iz seznama o razporeditvi letalcev (VZI, Beograd, d. 1—8—1466 A) in v povezavi z našim seznamom priloga 1 (VZI, Beograd, d. 4-6 do 4—10—8—1466 A).

⁷⁸⁾ Kmalu potem ko so začeli pilote ocenjevati in odrejati v eskadrilje, je kapetan Simović poklical k sebi pilota-vodnika Ratka Nikšića in mu povedal, da iščejo Angleži njega in še tri druge letalce, ker so od njih pobegnili in da se bodo morali vsi štirje vrniti v Italijo.

Pilot Nikšić je sporočil piscu pričujočega dela, kako je do tega pobega prišlo: Dokončal je pilotsko šolo v Južni Afriki. Kasneje se je izvežbal za pilota na lahkem bombniku Baltimore za dnevna in nočna bombardiranja. Z njim skupaj so se na tem tipu letal izvežbali še: za navigatorja Svetozar Jadnjev, za radiotelegrafista-strelca Hivzo Malohadžić in za mehanika-strelca Svetozar Najdanović. To kompletno posadko so poslali Angleži iz Afrike v Italijo v 223. britanski RAF skvadron, a namesto v ta skvadron so se javili januarja 1944 našemu štabu baze Bari. Ta jih je poslal v Prvo letalsko bazo, ki je ravno tedaj prispela v Italijo iz domovine. Z vsemi ostalimi so odšli aprila v Afriko, od koder jih je kapetan Simović poslal zopet v Italijo.

Tudi v poročilu zveznega oficirja Svetlina z dne 12. julija 1944 (VZI, Beograd ?—4—1949, s. 2) je ta beg omenjen in zamera britanskega zveznega oficirja, ki je sprva zahteval, naj bi se letalci vrnili v 223. skvadron, vendar zgleda, da so se kasneje sporazumeli, ker je že 19. avgusta 1944 vsa ta štirčlanska posadka bila določena za naše transportno letalstvo. (Pismo Ratka Nikšića, VZI, Ljubljana).

RAF letalskega centra v Benini. Na ta način je bilo 23 pilotov, ki so imeli že prej večje izkušnje oziroma več ur letenja, izbranih za Prvo lovsko eskadriljo.

Drugi piloti so bili odrejeni za Drugo lovsko eskadriljo. Šolanje te eskadrilje je moralo prav zaradi usposobitve pilotov trajati dva do tri mesece dlje kakor v Prvi eskadrilji.

Od uspeha pri šolanju je bilo tedaj odvisno, kdaj bodo predstavniki britanskega letalstva ocenili, da je eskadrilja sposobna za poseg v vojno viхро. Zato so piloti tej nalogi posvetili še posebno pozornost in se trudili, da bi čim prej obvladali tehniko pilotiranja lovskih letal. Prav tako se je trudilo ostalo eskadrijsko osebje, ki se je ukvarjalo z oskrbovanjem in pripravljanjem letal, pri čemer je bilo zlasti važno to, da je bilo letalo, ki se je vrnilo iz enega poleta, že v najkrajšem času pripravljeno za naslednji polet.

Naglasiti moramo, da je bila Prva eskadrilja glede osebja mnogo na boljšem od druge. Skoraj polovica letalcev je bila s Srednjega vzhoda. Tisti s Srednjega vzhoda, ki so bili še iz bivšega jugoslovanskega letalstva, ali pa so se priključili leta 1941/42 zavezniškemu letalstvu na Srednjem vzhodu — vsi ti so tvorili že dobro izvežban strokovni kader, ki je poznal letala RAF. Tudi letalci, ki so prišli iz domovine oziroma iz Carovigna, so bili prav tako zvečine poklicni letalci iz stare Jugoslavije ali iz italijanskega letalstva. Zaradi tega je eskadrilja, ki je bila zbrana takorekoč iz vseh vetrov, lahko v razmeroma kratkem času, po dobrih treh mesecih, odšla v borbo.

Za pilote Prve eskadrilje je bilo v največ primerih dovolj nekaj ur poskusnega letenja, da bi ocenili njihovo pilotsko sposobnost. V knjigi letenja pilota Marjana Semoliča⁷⁾ ki je imel že v italijanskem letalstvu do razsula 1943 400 ur letenja, bomo, da je bil sprejet v RAF 6. maja 1944. Prvič je letel v dvosedežnem vežbalnem letalu Harvard 16. maja in tega dne napravil tri polete. Najprej je letel 45 minut zaradi splošne ocene. Drugič je letel in krožil nad letališčem ter se nekolikokrat spustil na pristajalno stezo; polet je trajal 40 minut. Obkrat je letel z našim učiteljem letenja. Tretjič je šel tega dne v zrak z britanskim komandantom šolskega centra; trajanje poleta 15 minut. Komandant RAF ga je ocenil za sposobnega za samostojno letenje

⁷⁾ Knjiga letenja (Pilot Flying Log Book) zastavnika-pilota Prve eskadrilje Marjana Semoliča. Knjigo letenja hrani lastnik.

31000 STANJE 1. NOVEMBRA 1944
/352 (Jugoslavija) 1944

AVIONI JERARHIJA.....15 SPITING V

AVIONI JERARHIJA:

Avion Jeep.....1
Teretni kamion 3 tone.....26✓
Kamion-organizacion.....2✓
Kamion-kuhinja 3 tone.....2✓
Kamion-sanitetski materijal.....-
Kola-kancelarija (prikolica).....1✓
Kola-magacin (prikolica).....2✓
Kola svetionik-aktivno.....-
Kola-elek. centr. (prikolica) 7 KW.....1✓
Cisterna za vodu 1500 lit.....3✓
Cisterna za bencin 2500 lit.....1✓
Cisterna za bencin 4000 lit.....3✓
Ambulanta kola.....1✓
Pozarna kola.....1✓
Kola-platforma.....1✓
Kola-grajevna avionske motore.....1✓
Signalna kola:
Tip AM 316 (radionica).....-
Tip ME 21 (za radiotelegraf).....2✓
Tip ME 23 (za radiotelegraf).....1✓
Tip ME 52 (za kancelariju).....1✓
Motorbicikla.....4
Bicikla.....5
Svega.....54

<u>OSOBILJA:</u>	oficira	poučivare	desetara i vojnika	Svega
Stab i adm. odeljenje	6-	6	18	30
Piloti	12	-	12	24
"A" odeljenje	3+	7	28	38
"B" "	2+	9	25	36
Radionica	7	19	32	58
Sig. sekcija	2	5	23	30
Saob. sekcija	1	7	26	34
Svega i ukupno	33	53	120	236

+ po jedan pilot, tako da u eskadronu ima 15 pilota.

① okvirjene številke predstavljajo številčni sestav kakršni bi moral biti po formaciji lovske-bojniške eskadrona I.A.A.

na letalu Harvard. To so mu takoj vpisali v knjigo letenja in s tem je postal pilot RAF in imel pravico do nošenja pilotske značke.

Ta pilot je v času od 16. maja do 15. avgusta 1944 — tedaj je namreč letenje v Afriki prenehalo — letel: z letalom Harvard

6 ur, 10 minut, z letalom Hurricane 67 ur, 45 minut in z letalom Spitfire 29 ur. Skupaj 102 uri, 55 minut. Od tega je odpadlo na testiranje za priznanje pilotskega naziva 1 ura, 40 minut: V ostalem času, ki je bil normiran na 100 ur, so vežbali: skupinske lete v borbeni postrojitvi, strmoglavo spuščanje, akrobacije, bombardiranje, streljanje iz letalskih mitraljezov in topov na pomične in nepomične cilje ter na lastno senco, navigacijske lete, slepo in nočno letenje in drugo.

Med piloti Prve lovske eskadrilje ni moglo biti znatnejših razlik v sposobnosti pilotiranja, čeprav drži, da so v manjši meri obstajale. Ker nimamo na razpolago še kake druge knjige letenja in tudi ne razpolagamo z drugimi bolj podrobnimi viri iz tega časa, menimo, da so gornji podatki iz knjige letenja, ki je bila od nadrejenega komandanta vsak mesec potrjena, dovolj verodostojni in da se lahko splošijo tudi za ostale pilote eskadrilje.

Pri pilotih Druge eskadrilje je šolanje za dosego pilotskega naziva trajalo 50 ur. Vse te ure so piloti presedeli z učiteljem letenja v dvosedežnem vežbalnem letalu Harvard, ki je imelo možnost upravljanja z obeh sedišč, tako da je učitelj lahko posegel vmes, če je bilo potrebno.

Po končanem 50 urnem šolanju, ko je bil pilotom priznan naziv pilota RAF, je začelo šolanje na lovskih letalih tipa Hurricane. Kakor pri pilotih Prve, tako je tudi za Drugo eskadriljo bilo predpisanih okrog 100 ur letenja z lovskim letalom, dejansko pa so piloti leteli manj kot 100 ur.

Tudi za Drugo eskadriljo lahko vzamemo kot primer knjigo letenja pilota te eskadrilje Branivoja Majcna,⁸⁰⁾ ki je za dosego pilotskega naziva med 29. majem in 17. junijem 1944 letel na dvosedežnem Harvardu 50 ur, 20 minut. Nadaljeval je s Hurricaneom od 18. julija do 28. avgusta in je v tem času bil v zraku 82 ur, 15 minut. Po končanem šolanju v Benini na Hurricaneu II je eskadrilja prejela letala Hurricane IV (RP), ki so imela vgrajene nosilce za rakete in mehanizme za izstreljevanje raket. S

⁸⁰⁾ Iz knjige letenja poročnika Branivoja Majcna. Knjigo hrani lastnik.



Maison Blanche avgusta 1944 po slavnostni zaobljubi letalcev. Od leve proti desni:
Ljubiša Curgus, Anton Kastelic, polkovnik Franc Pirc, britanski major O' Brien,
skrajni desno pa major Hubmajer

temi letali so odleteli v Šalufu blizu Kaira, kjer je bil poseben tečaj, namenjen izstreljevanju raket. Na tem tečaju, ki je trajal od 13. do 22. septembra 1944, je ta pilot letel še 9 ur, 40 minut. Skupno do odhoda iz Afrike na fronto je bil v zraku 142 ur, 15 minut.

Že omenjena skupina 29 pilotov-učencev, ki naj bi bila po končanem šolanju rezerva, iz katere bi dopolnjevali manjkajoče pilote obeh eskadrilj, ali pa bi bila tudi osnova za novo, tretjo letalsko enoto, pa ni prišla do šolanja kljub točki 6 dodatnega sporazuma v Kairu. Vsa prizadevanja vrhovnega štaba NOV, da bi se ti mladi bodoči piloti (29), učenci-izvidniki (20) in učenci-radiotelegrafisti-strelci (20) čim prej uvrstili v RAF šole ali tečaje, so ostala brez uspeha. Prav tako je zaman čakalo 6 ekip na bombarderski tečaj⁸¹⁾ (vsaka ekipa je imela pilota, izvidnika in radiotelegrafista-strelca). Ker je to zavlacovanje trajalo skoraj tri mesece, je maršal Tito pooblastil 12. julija 1944 polkovnika Pirca,⁸²⁾ da navedeno osebje — vseh je bilo 87 — izpiše iz RAF ter da jih usmeri v SZ. Toda tudi to se je precej zavleklo. Omenjeni letalci so odpotovali komaj septembra iz Sueza preko Transjordanije, Bagdada, Teherana in dalje v SZ. Potovali so istočasno z mladinskim bataljonom, ki je štel 300 mladincev.

Ker je ta glavni izvor rezervnih pilotov usahnil, ni bilo mogoče pričakovati nadomestil v primeru izgube. Rezerve pa so bile za naše eskadrilje potrebne, zelo potrebne.

Tudi maršal Tito je v neposrednih dogovorih z zavezniki v Caserti (Italija) omenil šolanje pilotov.

Dne 6. avgusta 1944 se je maršal Tito prvič sestal z zavezniškim komandantom za Sredozemlje feldmaršalom Wilsonom. Na sestanku štiri dni kasneje — 10. avgusta — prav tako v Caserti, je bil z naše strani predložen podroben načrt o sodelovanju BAF z našimi enotami NOV.⁸³⁾

⁸¹⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 138, d. 57.

⁸²⁾ Pooblastilo maršala Tita polkovniku Pircu, s katerim ga pooblašča, da ima pravico pozvati pod neposredno komando maršala Tita in izpisati iz RAF vse tisto jugoslovansko osebje, ki je bilo predvideno za šolanje v raznih šolah RAF, ki pa še do tedaj (12. julija 1944) po dveh mesecih ni bilo v te šole uvrščeno.

Polkovnik Pirc bo pripravil vse za transport tega moštva v sporazumu z britanskimi vojnimi oblastmi in obenem bo rešil še vsa druga nerešena vprašanja celotnega našega letalskega osebja, ki se nahaja v RAFVR. Izvirnik tega pooblastila se nahaja pri bratu pokojnega Pirca Vladimirju Pircu v Sodražici. Glej fotokopijo na s. 130!

⁸³⁾ Oslobojilački rat naroda Jugoslavije 1941—1945, s. 341 in iz članka Zdenka Ulepića: »Sestanek u Caserti« iz knjige »Vazduhoplovstvo u NOR Jugoslavije«, s. 89 in 90.

Ob tej priložnosti je maršal Tito govoril o prepočasnem šolanju in usposabljanju naših eskadrilj. Zavezniki so imeli mnogo izgovorov, kakor npr., da naši piloti niso imeli treninga, da se čaka na pilote iz Kaira (mišljeni so kraljevski piloti, op. R. P.), da nismo dali vseh potrebnih ljudi itd.

Na tem sestanku je prišlo do sporazuma, da se mora začeto šolanje nadaljevati, a v kolikor bi za popolnitev dveh skvadronov še manjkalo osebja, da se ga bo poslalo.

O sodelovanju BAF z NOVJ se je nadaljevala razprava na ravni strokovnjakov v Bariju dne 11. in 12. avgusta 1944, kjer so bila precizirana glavna vprašanja o sodelovanju.

Številčno stanje se je zaradi letalskih nesreč pri Prvi eskadrilji že v začetku šolanja začelo krčiti.

Prva letalska nesreča se je zgodila med šolanjem 3. maja 1944 na letališču v Benini, ko sta zaradi trčenja v zraku izgubila življenje kapetan Aleksander Marković in zastavnik Salih Islamović. Oba sta bila izkušena pilota, ki sta že prej letela z lovskimi letali v RAF. Pokopana sta na vojaškem pokopališču pri Bengaziju. Pri naslednji nesreči 1. julija 1944 je izgubil življenje vodnik-pilot Zvonko Halambek. Njegovo letalo je začelo v zraku goreti, požar je nastal kot posledica težje okvare na motorju. Spuščal se je na letališče in pri tem zgorel pred očmi cele eskadrilje. Tudi on je pokopan v Bengaziju. Tako je Prva eskadrilja izgubila na samem začetku tri izkušene pilote. Število pilotov se je tako zmanjšalo od 25 na 22 in s temi piloti so se začele borbene akcije nad našim ozemljem.

Druga lovska eskadrilja ni pretrpela med šolanjem v Afriki nobenih smrtnih letalskih nesreč, pač pa se je eden njenih pilotov hudo ranil v avtomobilski nesreči, kar ga je za celih 10 mesecev oddaljilo iz eskadrilje.⁸⁴⁾ Ta eskadrilja je med šolanjem dobila štiri pilote, ki so prispeli julija meseca iz Italije v Benino.⁸⁵⁾

⁸⁴⁾ Bil je to poročnik Ljubo Franki, ki je po okrevanju dokončal naknadno šolanje in prišel v eskadriljo 12. marca 1945, (VZI, Beograd, 9/8—4—1450).

⁸⁵⁾ Iz pisma oficirja za zvezo med vrhovnim štabom in BAF, majorja Ivana Svetlina (VZI, Bgd. 9—4—1449) sledi, da sta bila 19. 7. 1944 odrejena za Benino pilota Stane Vouk in Nikola Vemič. Oba sta prišla v Drugo eskadriljo in oba sta padla v operacijah nad Jugoslavijo. Pilot Vouk je odšel iz Slovenije s skupino letalcev 18. L 1944. Pol leta je deloval na raznih letališčih osvobojenega ozemlja, julija je prišel v Italijo.

Za Vemiča, ki je padel 5. 4. 1945, nimamo podrobnih podatkov. V Afriki je bil na naknadnem šolanju in je prišel v eskadriljo 22. 3. 1945. (VZI, Bgd. d.

20. 7. 1944 sta odpotovala iz Italije v Benino za drugo eskadriljo kapetan Cirilo Zdravjević in zastavnik Dragoslav Todorović (Citirano pismo, VZI, Bgd. d. 9—4—1449). Od kod sta prišla v Italijo, ni znano.



Tehnično osebje Prve lovske eskadrilje NOVJ

Formiranje naših eskadrilj je sicer napredovalo, vendar pa vse prepočasi. Naši letalci so želeli, da bi vsak dan leteli in tako čim prej dokončali predpisane ure letenja. Vmes pa so prišli dnevi brez letenja, ki so bili mogoče opravičljivi, a so jih naši ljudje težko prenašali, ker so želeli samo eno: čim prej na fronto. Če pogledamo v poprej navedeno knjigo letenja pilota Druge eskadrilje, vidimo, da se je končal tečaj v Benini 28. avgusta 1944, v Šalufi pa se je začel raketni tečaj 13. septembra 1944. Nestrpnost je rasla in zato so naši letalci računali, da je bilo vsaj polovico časa po nepotrebnem zapravljenega. Od zaključka tečaja v Šalufi do prve borbene akcije je minilo 21 dni, in čeprav se je bilo treba v tem času premestiti iz Afrike v Italijo, je šlo še vse skupaj prepočasi.

TEHNIČNO OSEBJE ESKADRILJ

Eskadrilja je prejemale iz glavnih skladišč vso potrebno opremo in nadomestne dele za letala, motorje, orožje, radijske aparate itd. ter pogonski in potrošni material, tako da je tehnično osebje eskadrilje s tem lahko obnavljalo in popravljalo vse okvare, ki so se pojavljale na letalih, razen generalnih popravil.

Manjše okvare so odstranjevali letalski mehaniki sami. V primeru večjega popravila ali zamenjave kakega dela letala so odpeljali letalo v eskadriljsko delavnico, kjer so mu npr. menjali motor, hladilnike, cela krila in repne površine, propelerje, cela kolesa s pripadajočim mehanizmom za spuščanje itd. To se je dogajalo največkrat tedaj, ko je bilo letalo obstreljeno od protiletalskega topništva.

Da bi natančneje spoznali obseg dela, ki ga je opravljalo tehnično osebje, bomo razčlenili Prvo eskadriljo v oddelke, kakor je formacija eskadrilje predvidevala, ter število dejanskega stanja primerjali s številom predvidenega formacijskega stanja.

1. V štabu in administrativnem oddelku je bilo vsega 30 oseb od 51 predvidenih po formaciji.

2. Pilotov je bilo 15 od predvidenih 23. (Dvanajstim pilotom moramo prišteti še 3, eden je bil v štabu, eden v »A« in drugi v »B« letalski skupini tako, da je bilo vseh 15).

3. V »A« skupini osmih letal — za to skupino bi bilo pravilno ime »eskadrilja« — je bilo 38 ljudi od 45 predvidenih po formaciji.

4. V »B« skupini osmih letal 36 od predvidenih 45.
 5. Delavnica ali oddelek za vzdrževanje letal je imela 58 ljudi od predvidenih 40.
 6. Signalna sekcija (vezisti) je imela 26 od predvidenih 28.
 7. Avtomobilska sekcija pa je štela 36 namesto 25.
 Skupaj je eskadrija imela ob koncu vojne 236 letalcev od predvidenih 254.^{*)}

Gornje številke kažejo, da je imelo 5 sekcij oziroma oddelkov manj osebja od predvidenega števila, delavnica in avtomobilska sekcija pa precej večje število od normalnega.

Ti podatki nam zgovorno povedo, da sta bili delavnica in avtomobilska sekcija tako obremenjeni, da nista mogli shajati s predvidenim številom moštva. To pa nam tudi pove, da so bila letala precej obrabljena, kar je zahtevalo mnogo več dela.

Tehniško osebje Druge eskadrije je bilo takole:

Motorski mehaniki	35
Letalski mehaniki	21
Orožarji	13
Pomožni orožarji	8
Orožarski mehaniki	6
Radiotelegrafisti	12
Radiotelefonisti	2
Radiomehaniki	6
Instrumentarji	5
Električarji	11
Orodjarji	1
Mizarji, tapetniki	3
Zlagalci padal	2
Fotografi	1
Šoferji	15
Avtomehaniki	8
S k u p a j	149* ⁷⁾

Pri formiranju naših eskadrij ni bilo mogoče misliti na kako daljše teoretično šolanje za mlajše tehniško osebje, temveč samo na praktično poučevanje z vmesnimi občasnim teoretičnimi predavanji.

Bilo je namreč precej tehniškega osebja, ki je že bilo šolano v letalstvu predvojne Jugoslavije, precej letalcev pa je

^{*)} »Bojne relacije« Prve eskadrije, VZI, Bgd., št. 8/5—4—1450. Glej s. 96!

⁷⁾ Seznami osebja po strokah, VZI, Bgd., d. 1—8—1466 A.

prišlo s Srednjega vzhoda, kjer so se šolali ali priučili v raznih strokah in nato službovali v letalskih enotah RAF od leta 1941 do 1944. Tem letalcem so se priključili manj izurjeni letalci in se priučili vsemu, kar jim je bilo potrebno. V delavnicah so videli razstavljen letala, motorje, razno orožje itd.; vodstvo je organiziralo predavanja za posamezne stroke in velika volja je pripomogla, da so se ti letalci hitro vživeli v nove dolžnosti, ki so jih kasneje nadvse resno izpolnjevali.

Bivši tehniški oficir Prve eskadrilje Lolič tako opisuje naporen delavnik te eskadrilje: »Ob neki priložnosti je imela naša eskadrilja večje število letal, ki so se vrnila poškodovana iz operacij, na popravilu v delavnici: na dveh so morali menjati hladilnike, na enem kompletno krilo, na drugem repne površine in propeler, na štirih pa so morali menjati cele motorje. To je bil trd dan in še trša noč za tehniško osebje eskadrilje, ki je vložilo vse in tudi uspelo, da so bila naslednje jutro vsa ta letala brezhibna in da so odletela na nove operacije.«⁴⁾

Toda najbolj naporen čas za tehniško osebje je bil čas šolanja v Afriki. Večkratno letenje v enem dnevu je pomenilo za eskadriljsko osebje tudi do 16 ur dnevnega dela in to pri neznosni vročini, ki so jo večkrat spremljali še peščeni saharški vetrovi. Vendar vse to ni moglo zmanjšati elana teh ljudi, ki so imeli le eno željo, da bi čim prej prišli z letali v domovino.

V času šolanja v Afriki je Prva eskadrilja izvršila 2550 ur letenja, Druga pa sorazmerno več, ker je moral vsak pilot izvršiti še po 50 ur letenja, če je hotel doseči pilotski naziv.

Delo tehniškega osebja v Prvi lovski eskadrilji se zrcali iz tehle podatkov:

Do konca decembra 1944 je šlo skozi eskadriljo naslednje število letal:

4 Harvardi, 27 Hurricanov in 65 Spitfirov. Iz Afrike v Italijo je prišla eskadrilja samo s 16 letali Spitfire; Harvarde, Hurricane in del Spitfirov je pustila v Afriki.

⁴⁾ Komandant Winga 281 (Wing Comander, podpolkovnik letalstva, ki je bil predpostavljeni oficir obeh naših eskadrilj) je opazoval delo mehanikov in drugih. Ko je bilo neko letalo popravljeno, se je ponudil, da bo on napravil preizkusni let in ga je tudi napravil v predpisanem trajanju 40 minut. Ko so naslednjega dne vsa letala poletela na borbeno operacijo, se je tej ekspediciji pridružil tudi komandant Winga s svojim letalom Spitfire VIII. Po vrnitvi, ko se je borbeno operacija dobro končala, je predal svoje letalo tehniškemu oficirju naše eskadrilje z besedami: »Predajem vam svoje letalo, da bi ga vaša ekipa vzdrževala, ki je najboljša v mojem Wingu«. (»Vazduhoplovstvo u NORJ«, s. 186—190).

Do konca vojne je šlo v Italiji in domovini skozi eskadriljo še 17 Spitfirov. Vsega skupaj 113 letal.

Eskadriljsko tehniško osebje je izvršilo:

6000 dnevnih pregledov letal,

3700 pregledov med posameznimi poleti,

150 večjih popravil,

110 pregledov letal po 50 urnem letenju,

6 zamenjav motorjev na letalih,

113 pregledov sprejetih letal,

3 zamenjave topov v krilih letala.

Avtomobilska sekcija je prevozila 530.000 km, imela je 8 prometnih nesreč, pri čemer je bilo eno vozilo popolnoma uničeno.

Porabljeno je bilo 1,520.000 l 100 oktanskega bencina

170.000 l avtomobilskega bencina

52.000 l motornega olja*)

Vsaka skupina osmih letal (»A« in »B«) je imela svoje stalno tehnično osebje, in to:

20 mehanikov (motorskih in letalskih)

11 orožarjev (orožarjev in pomožnih orožarjev)

2 električarja

1 inštrumentar.⁹⁰⁾

Mehaniki so bili tako razporejeni, da so bili vsakemu letalu dodeljeni po dva ali trije mehaniki in po en orožar. Preostali (2 električarja, 1 inštrumentar in 3 orožarji) pa so delali na drugih letalih, kjer se je pač pokazala potreba

Tehniško osebje je opravljalo svoje dolžnosti zelo vestno in požrtvovalno, saj si brez temeljitega dela tega osebja ne bi mogli zamisliti uspešnega delovanja eskadrilje.

To priznanje gre vsem od mehanikov do orožarjev in radiostov ter tistim, ki so delali v delavnicah, dovažali gorivo, skratka vsem, ki so skrbeli za brezhibnost letal. Mnogokrat pa je ostala požrtvovalnost naših letalcev popolnoma nezapažena.

⁸⁹⁾ Na skupni konferenci eskadriljskega osebja 30. decembra 1944 je dal tehniški oficir Lolič podatke o izvršenem delu eskadrilje od začetka formiranja do navedenega datuma, (List Prve lovske eskadrilje za februar—marec 1945, s. 3—4) in na konferenci 29. aprila 1945 za cel čas od formiranja do 29. aprila 1945, to se pravi do konca vojne, ker dalje ni bilo več nobenih sprememb. (List Prve lovske eskadrilje za apr 1 1945, s. 55—55).

⁹⁰⁾ Seznami osebja VZL, Bgd. 8/8—8—1466 A. — Podatki iz tega seznama imajo v primerjavi s podatki iz »Bojnih relacij« neke majhne razlike; prvi seznam je sestavljen v novembru 1944, drugi ob koncu vojne, kar dokazuje, da je prišlo medtem do manjših premikov v moštvu.

ŠOLANJE VEZISTOV

Z imenom vezisti ali radisti so označeni radiotelegrafisti, radiotelefonisti in radiomehaniki.

Kakšno je bilo šolanje vezistov na Srednjem vzhodu, nam najjasneje pove pričevanje tedanjega oficirja za zvezo Mirka Valesa, ki pravi, da medtem ko so se na letališču Benina od maja dalje šolali piloti in tehnično osebje, je v začetku junija odpotovala skupina 45 tovarišev v zavezniški šolski center za zveze v Heluan pri Kairu. Ta skupina je bila predvidena za radijsko službo v obeh eskadriljah.

Namen šolanja je bil, da bi veziste popolnoma usposobili za službo v borbeni eskadrilji ski enoti, posebno še glede na možnost, da se bodo eskadrilje prebazirale na letališča osvobojenega ozemlja, za kar bi bili potrebni samostojnost in neodvisnost v radijski službi. Predvidevalo se je, da bo eskadriljski oddelek za zvezo imel tri podskupine: radiotelegrafiste, radiotelefoniste in radiogoniometre. S temi skupinami bi bile izpolnjene vse potrebe za zvezo.

Šolanje vezistov ni bilo lahko, kajti bilo je treba premostiti razne težave. Zahtevalo se je, da mora biti šolanje dokončano v treh mesecih, kar je bil sorazmerno kratek čas za obstoječi program. Upoštevajoč, da je imela skupina radiotelegrafistov najobširnejši program šolanja, so za to skupino izbrali take tečajnike, ki so že od prej poznali radiotelegrafijo, ali pa da so vsaj delno poznali to tehnično področje.

Večina bodočih vezistov ni obvladala angleščine. Morali pa so dobro razumeti funkcijo radijskih naprav, ki jih niso doslej še nikoli videli. Inštruktorji pa so govorili edino angleščino. Tistih nekaj tovarišev, ki so vsaj delno obvladali ta jezik, je prevzelo nalogo, da bodo ostalim tolmačili.

Šolanje je bilo samo praktično, ker je bilo treba računati, da bo na tak način dosežen največji uspeh. Delo in učenje se je odvijalo neposredno z radijskimi aparati, s katerimi so kasneje vezisti opravljali službo v eskadrilji.

Velika vročina, ki je v tem času vladala v Egiptu (od junija do septembra), je oteževala učenje, kar pa ni zmanjšalo volje in upornosti naših ljudi. Delalo se je neumorno, dopoldne in popoldne in mnogokrat je bilo pozno v noč videti luč v šotorih, kjer so bile učilnice.

Trud, ki so ga kandidati vložili v učenje, se je splačal: obvladali so predviden program v določenem roku. Eden izmed in-

štruktorjev je izjavil, da še ni imel skupine tečajnikov, ki bi se tako zavzela, delala in bila tako disciplinirana, kakor je bila skupina pripadnikov NOVJ.⁹¹⁾

Iz drugih virov izhaja, da je bilo avgusta 1944 na tečaju za radijsko službo v zavezniškem šolskem centru v Heluanu pri Kairu 42 radiotelegrafistov in ne 45, ki naj bi ob koncu avgusta končali šolanje, nakar bi bili dodeljeni eskadriljam.⁹²⁾

Ni povsem točno, da je vseh 42 radiotelegrafistov končalo šolanje avgusta 1944; v resnici je tedaj zaključilo s šolanjem le 27 tečajnikov. Ti so prišli iz Benine že v začetku junija in so bili uvrščeni v trimesečni tečaj, ki se je končal ob koncu avgusta. Vključili so se v Prvo eskadriljo, ki je 18. avgusta že začela z borbenimi operacijami.

Druga skupina 15 mož je prišla v Heluan iz Maison Blancha in je tudi omenjena v prvem poročilu, ki so ga poslali naši oficirji iz Maison Blancha vrhovnemu štabu⁹³⁾

Ta petnajsterica je odpotovala, razdeljena v dve podskupini, z letalom 3. julija 1944 iz Maison Blancha v Heliopolis (letališče pri Kairu), od tam pa dalje s kamionom do Heluana. Predvidena je bila za Drugo eskadriljo. Šolanje te skupine je trajalo prav tako tri mesece. Tu je bilo enajst radiotelegrafistov in štirje radiomehaniki. Tečaj so končali 28. novembra 1944. Njihovo potovanje v Drugo eskadriljo, ki je bila tedaj že v Italiji, je trajalo celih 25 dni. Komaj 23. oktobra 1944 so prispeli v eskadriljo, ki je medtem imela prvo borbeno operacijo že pred desetimi dnevi (13. oktobra 1944).⁹⁴⁾

Med listinami najdemo še eno, ki govori o točnem stanju vezistov v obeh eskadriljah ob koncu leta 1944. Tedaj smo

⁹¹⁾ Po članku tedanjega oficirja za zveze Mirka Valesa v knjigi »Vazduhoplovstvo u NOR J«, s. 134—135.

⁹²⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 138, d. 57. Ta dokument je napisan neugotovljene dne meseca avgusta.

M) Zbornik, Tom X/1, s. 88, d. 38.

⁹⁴⁾ Bivši radiotelegrafist Jožef Paljk iz Velikih Žabelj, ki je bil v skupini radiotelegrafistov iz Maison Blancha, je v pismu piscu knjige opisal pot iz Alžirje do Heluana in dalje do Druge eskadrilje po podatkih, ki jih je povzel iz lastnega dnevnika. Iz pisma sledi, da je Paljk vstopil v NOVJ 15. maja 1944 skupaj s še drugimi radiotelegrafisti v taborišču Corso pri Menervillu (35 km vzhodno od Alžira). Prvega junija so ga zavezniki odpeljali na letališče v Maison Blanche, kjer so skupaj z britanskim RAF osebjem kolavdirali radarske postaje. Njegova skupina — 11 radiotelegrafistov in 4 radiomehaniki — je bila od 3. julija do 28. septembra 1944 na šolanju v Heluanu. Potem so jih odpeljali s kamionom v Salufo blizu Sueza, 9. oktobra zopet nazaj v Heliopolis pri Kairu, od tam pa 15. oktobra v Kairo, od koder so z vlakom nadaljevali pot v Aleksandrijo. Tu so se vkrcali na ladjo »Duchess of Bettford« in naslednjega dne izpluli ter prispeli 22. oktobra v Taranto. V Drugo eskadriljo so prispeli 23. oktobra. Podatek glede odhoda iz Maison Blancha 3. julija

imeli v:	351. skvadronu	352. skvadronu
oficirjev za zvezo	1	1
radiotelegrafistov	8	12
radiotelefonistov	9	2
radiomehanikov	6	3
pomožnih radiomehanikov	2	1
Skupaj	26	19 45 ⁹⁵⁾)

Najvažnejše naloge službe za zveze so bile v sprejemanju meteoroloških podatkov, v zvezi z nadrejenimi komandami, predvsem pa v stalni zvezi z našimi letali, dokler so bila v zraku.

Proti koncu leta so bili radiotelegrafisti sposobni sprejemati oziroma pošiljati od 80 do 90 Morsejevih znakov na minuto, znali so ravnati z akumulatorji in so bili večji pri ugaševanju radijskih postaj. Poznali so angleška radijska pravila in osnovna načela mednarodnih radijskih pravil. Manjkala pa jim je še praksa.

Tudi radiotelefonisti so znali ravnati z akumulatorji in so znali ugaševati radijske postaje ter bili usposobljeni radijsko usmerjati lovska letala. Praktičnih izkustev še niso imeli in to je bilo najtežje vse do konca 1944. leta. Poznali pa so angleška radijska pravila. Radiomehaniki so imeli dovolj teoretičnega znanja in so sami izvrševali normalna popravila radijskih postaj in aparatov. Glede izkušenj je polovica radijskih mehanikov imela solidno predznanje, polovica pa so bili šele začetniki.*)

Naše letalske enote so si prizadevale, da bi prišle do boljše radio zveze nad samim operacijskim področjem, ker se je večkrat dogajalo, da zaradi premikov čet niso letala vedela, kje so naše in kje sovražne čete. Dogajalo se je namreč, da je od trenutka, ko so vojaške enote na zemlji zahtevale posredovanje letalstva, pa do prihoda letal na operacijsko področje, v nekaterih primerih preteklo več časa, a medtem se je na fronti lahko marsikaj spremenilo.

Poskus za uresničitev te zamisli je bil napravljen sredi februarja 1945, ko je štab Prve lovske eskadrilje poslal štabu VIII. korpusa svojega radiotelegrafista s kompletno radijsko postajo. Ta naj bi posredoval zvezo med enotami korpusa na fronti in letali v zraku. Štab eskadrilje je priporočil štabu korpusa, da se

1944 je potrdil s pismom tudi bivši radiotelegrafist Kazimir Božič iz Podnanosa. Obe pismi sta v mapi letalcev prekomorcev v IZDG Ljubljana.

⁹⁵⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 338, d. 183 — poročilo sekcije za zvezo. Številko 45 je sedaj točno, ker sta prísteta še 2 oficirja in verjetno eden od pomočnikov radiomehanikov.

*) Zbornik, Tom X/1, s. 339, d. 183.

odredi za to nalogo kak oficir, ki ima vsaj nekaj znanja o letalih in letalstvu, da bi radiotelefonistu lahko dajal direktive in naloge za letala. Ta postaja ni imela zveze s štabom eskadrilje, ki je bila tedaj na Visu, marveč samo z letali, kadar so se nahajala nad operacijskim področjem. Toda nikjer ni podatkov o kakih uspehih te direktne radiofonske zveze. Celo nasprotno! Pilot eskadrilje major Ivanišević omenja, da ta radijska postaja, ki je bila v Gorskem Kotaru, ni imela nikakršnega uspeha.⁹⁷⁾

Tu bi še omenili, kako se je razvijala radijska služba, da bi se onemogočilo sovražniku prisluškovanje.

Med letenjem so bili piloti med seboj v neprestani radijski zvezi. Če ni na primer pri kakem letalu radijski aparat deloval, se je letalo vrnilo in ni šlo na operacijo. Da bi onemogočili sovražniku prisluškovanje, so piloti med letenjem večkrat menjali valovne dolžine na radiu; preklapljali so na druge kanale. Nadrejeni za radijsko službo v eskadrilji oziroma bazi je dal pred poletom pilotom navodila, kdaj ali nad katerim krajem naj preklopijo od enega kanala na drugega. Tako so npr. od letalske baze do določene točke uporabljala vsa letala kanal A. Ko so prispeli do te točke, so preklapili vsi istočasno na kanal B ali C ali D ali še kak drug, kakor je bilo pač dogovorjeno. Poleg tega se je otežkočalo sovražniku prisluškovanje še s tem, da so menjavali valovne dolžine teh kanalov. Za to je skrbel odgovorni za radijsko službo, ki je obšel pred poletom vsa letala in spreminjal na radijskem aparatu valovne dolžine. Tudi piloti sami niso vedeli, na katerih dolžinah se pogovarjajo. Poleg medsebojne zveze so imela letala lahko zvezo tudi z bazo. Od tukaj so letala prejemale nadaljna navodila, če so bila potrebna. Sporočali so jim tudi točno, kje se letalo nahaja, če se je znašlo v megli ali nizki oblačnosti.

V začetku vsakega razgovora po radiu je moral pilot takoj izgovoriti besedico »Džinki«, ki je bila klicno znamenje našega 352. skvadrona. Če se je nekdo oglasil z »govori Džinki 3« se je vedelo, da govori pilot naše Prve eskadrilje, in sicer vodja drugega para. To je bilo posebno važno za naše in RAF prisluškovalne postaje, da bi vedele, za katero letalo gre, če je bilo v zraku več eskadrilj.

Letalskemu osebju so bila vsa ta pravila znana in zato se je odvijala dejavnost v eskadrilji tiho, hitro in pravilno.

⁹⁷⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 493, d. 259. Radiotelefonist, ki je bil poslan z radiopostajo v VIII. korpus, je bil vodnik Jožef Mejak, roj. 1919, iz Landola, Hruševje, Postojna.

OBOROŽITEV ESKADRILJ

Letalo Spitfire, lovec — bombnik

Nobeno letalo ni bilo za kako državo tako pomembno, kot je bilo letalo Spitfire za Anglijo. Letalo s tem imenom je prvič vzletelo leta 1936. Takoj pri prvem poletu so piloti ugotovili, da ima izredne lastnosti, da se z njim lahko upravlja, da je najhitrejši na svetu, kratka, da imajo pred seboj letalo z mnogo obetajočo bodočnostjo. Ta prerokovanja so se tudi uresničila. Mnogo naporov in sredstev je bilo vloženih za razvoj letal Spitfire, kar pa se je Angliji dobro obrestovalo.

V kritičnih dnevih leta 1940, ko so nešteta nemška letala napadala in ogrožala britanski otok podnevi in ponoči, so se Spitfiri skupaj s Hurricani postavili uspešno v bran in s tem pripomogli, da je bila bitka za Anglijo dobljena.

Z letali Spitfire — izvedenka V — je bila oborožena naša Prva lovska eskadrilja. Kasnejše izvedenke — VIII, IX in še posebno XIV — so v mnogočem prekašale takrat že zastarelo izvedenko V. Naši piloti in vrhovni štab so predlagali, naj bi Prvi eskadrilji zamenjali Spitfire V za Spitfire VIII ali IX, vendar do tega ni prišlo do konca vojne.

Da bi bolje razumeli, v čem so bile razlike pri raznih izvedenkah, bomo v kratkem opisali razvoj in izpopolnitev tega znamenitega letala.

Izdelovalec teh letal je bilo podjetje: Vickers-Armstrongs, LTD; Supermarine Works, Southampton. Navadno so vsa ta letala imenovali Supermarine-Spitfire z rimsko številko izvedenke .*)

Prototip letala Spitfire je prvič vzletel marca 1936. Od tedaj se je letalo bolj in bolj razvijalo. Bilo je vedno med prvimi lovskimi letali na svetu.

Konstruktor je bil inženir R. J. Mitchell. On je v Spitfiru uresničil vse svoje izkušnje, ki si jih je pridobil pri prejšnjih

*) JANE'S ALL THE WORLD'S AIRCRAFT 1943—44, London 1949, s. 51 c—54 c.

konstrukcijah vodnih letal, ki so si trikrat zaporedoma priborila svetovni rekord v hitrosti in prejela Schneiderjev pokal.

V prototip Spitfira iz marca 1936 je bil vgrajen eden od prvih motorjev Rolls-Royce »Merlin«. Letalo je imelo lesen propeler, še z nespremenljivim korakom⁹⁹⁾ in je doseglo do tedaj največjo hitrost 547,2 km/h. Letala tega tipa so začeli proizvajati z motorjem Rolls-Royce »Merlin II« s 1030 KM. RAF je uvrstil letalo tega tipa v svojo oborožitev leta 1938.

Sledile so neke izboljšave. Stari propeler so zamenjali s propelerjem, ki je imel spremenljiv korak. Nato so vgradili motor »Merlin III«, na katerega se je lahko montiralo propeler s konstantnim številom obratov. Takoj po začetku vojne so povečali moč »Merlina III«, s tem da so povečali pritisk v turbokompresorju za 40 %, kar je Spitfira I znatno izboljšalo performanse pri nizkem letenju.

Naslednja izvedenka je bilo letalo Spitfire II z motorjem »Merlin XII« s trikrakim propelerjem tipa »Rotol«, ki je vseboval že avtomatični mehanizem za konstantno število obratov propelerja, ne glede na višino, v kateri se je letalo nahajalo.

Spitfire II B je bilo letalo, ki je nosilo dva topa kalibra 20 mm in 4 mitraljeze kalibra 7,7 mm. Spitfire III in Spitfire IV sta služila zgolj za preizkušnjo. Spitfire V je bil uvrščen v RAF poleti 1941. Njegov motor »Merlin 45« je imel v višini 5190 m 1150 KM, motor »Merlin 46« pa na 5800 m 1110 KM. Spitfire V B je imel enako kakor Spitfire II B dva topa kalibra 20 mm in 4 mitraljeze kalibra 7,7 mm. Spitfire V C je imel štiri topove kalibra 20 mm.

Orožje je bilo trdno pričvrščeno v letalo in tako naravnano, da so izstrelki leteli točno v smeri letenja. Če je torej pilot

⁹⁹⁾ Pri propelerjih, ki so jih izdelovali do nekaj let pred vojno, se nagibni kot krakov ni dal spreminjati, kar je imelo za posledico, da je propeler na višinah, kjer je zrak redkejši, naletel na vedno manjši odpor in se je zato hitreje obračal. Ne smemo pa pozabiti pri tem, da je moč motorja v višinah prav zaradi redkejšega zraka pojemala. Motorjem so dodali turbokompresorje, ki so stiskali zrak, ga dovajali v motor in s tem nadomeščali izgube, ki so nastale zaradi redkosti zraka. Pri propelerju pa so izumili konstruktorji način, pri katerem so se dali kraki propelerja tako premikati okrog svoje osi, da so pod vedno večjim kotom zajemali zrak. Vse to se je odvijalo med letom s pomočjo hidravličnega sistema, uravnaval pa je to pilot s posebno ročico. Kasneje je bil izumljen avtomatičen način, tako da se propeler vrti v glavnem z vedno istim številom obratov.

usmeril letalo na določen cilj in pritisnil sprožilec na palici, s katero se upravlja letalo, so izstrelki cilj zadeli.

Letalo je imelo tudi vgrajen fotografski aparat, tako imenovani fotomitraljez, ki je bil tudi nepomičen in naravnani v smer letenja. Sprožilec na palici je obenem sprožil tudi fotomitraljez, ki je posnel zadetke. Pri RAF je bil za priznanje zračnih zmag v borbah s sovražnimi letali potreben dokaz-posnetek fotomitraljeza, po katerem se je dalo nedvoumno ugotoviti, če je bil sovražnik sestreljen.

Pri naših letalcih to ni prišlo toliko v poštev, ker se niso borili z nasprotnikom v zraku, marveč na zemlji.

Fotomitraljez je imel dve pomanjkljivosti:

1. občutljiv mehanizem je rad odpovedal v različnih temperaturnih razmerah;

2. objektiv je bil tipiziran na ravno tako osvetlitev, ki se ni prilagajala raznim svetlobnim pogojem. Računati je, da so se akcije odvijale jeseni, pozimi in v zgodnji pomladi v najneugodnejših svetlobnih razmerah. Zadetki iz topov in mitraljezov na zemlji so se videli nejasno. Boljše slike so bile samo v primeru zračnih bojev.

Leta 1942 so izdelali tropsko izvedenko letala Spitfire V, ki so ga uporabljali na Malti, Srednjem vzhodu, Severni Afriki, Siciliji, Italiji, Avstraliji, Indiji in Burmi. Ta izvedenka je imela boljšo ventilacijo pilotske kabine in shrambico za vodo in druge take potrebščine za primer, če bi se moralo letalo spuščati kje v puščavi.

Prav tako je bil leta 1942 izdelan Spitfire kot pomorski tip letala, znano pod imenom Seafire, ki je bilo prirejeno za vzletanje in spuščanje na letalonosilkah (Illustrious).

Proti koncu leta 1942 je izšel Spitfire IX z motorjem »Merlin 61«, ki je imel dvostopenjski in dvohitrostni turbokompresor. Vgraditev tega motorja je zahtevala v primerjavi s Spitfirom V določene zunanje spremembe na letalu. Spitfire VIII, katerega slike so objavili v začetku leta 1944, čeprav je izvedenka IX izšla že leta 1942, je bil podoben Spitfiru IX s to pomembnejšo razliko, da se je dalo zadnje kolo povleči v trup letala in da so bile repne površine nekoliko predelane. Motor je bil enak kakor na izvedenki IX: Rolls-Royce »Merlin 61«.

Spitfire V je imel naslednje karakteristike:

Teža praznega letala s stalno opremo	2300 kg
Bencin in olje	297 kg
Pilot z opremo	91 kg
Borbena oprema (topovi, mitraljezi, bombe)	377 kg
S k u p n a t e ž a	3065 kg

Drugi podatki:

Največja hitrost na višini 5950 metrov je znašala 590 km/h.
Do višine 915 metrov se je povzpел v eni minuti;
do višine 6100 metrov se je povzpел v sedmih minutah;
do višine 9150 metrov se je povzpел v trinajstih minutah;
največja višina, ki jo je dosegel (plafon) je bila 10980 metrov;
pod vsakim krilom je imel obešeno bombo teže 112,5 kg (250 lbs).
Za izvedenko Spitfire VD, ki je imel skrajšana krila in motor, prikladen za nizko letenje, je prevladovalo med piloti mnenje, da letalo ne odgovarja. Bilo je v uporabi samo v Angliji.¹⁴⁾
Za letalo Spitfire XIV bi mimogrede omenili le to, da se je moč njegovega motorja povzpela na 2200 KM (motor Griffon).

Videli smo, da je Spitfire V izšel iz tovarn že leta 1941 in le še naslednje leto so ga izdelovali kot tropsko izvedenko za določena področja, med drugimi za Severno Afriko in Italijo. In že ob koncu 1942 je izšel v mnogočem izboljšani Spitfire IX. Z rojstvom tega letala je postala naša »petica« že stara in še toliko bolj leta 1944, ko so našo eskadriljo s temi letali opremili. V zadnjih letih vojne so Spitfire V v raznih skvadronih zamenjali z novejšimi letali in zgleda, da je bila Prva lovska eskadrilja res edina, ki je bila ob koncu vojne še vedno oborožena s Spitfire V. Ohranjene listine govore o tem naslednje:

io*) Podatki o letalu Spitfire V D so vzeti iz knjige »Veliki cirkus« Pierra Clostermanna (Prevedel Zoran Jerin, Ljubljana 1958), kjer opisuje svoje življenje v vojnem času, ko je bil kot vojni pilot, ki je letel največ na letalih Spitfire najprej v Angliji, po invaziji leta 1944 pa v Evropi. Za izvedenko letala Spitfire V D navaja, da so mu na koncih presekali krila, da bi povečali hitrost in bočno okretnost. To letalo je imelo motor »Merlin 57«, ki je bil v bistvu le »Merlin 45« z zmanjšanim premerom kompresorjeve turbine, kar je jaaalo motor na višinah po 1000 m od 1200 na 1650 KM, na višini 35000 metrov pa je imel le še kakih 500 KM. Presekana krila so ga oropala glavne prednosti Spitfira — strmega zavoja, motorji pa so imeli z umetno zvišano kompresijo kratko življenjsko dobo.

1. Pobudo, naj bi se Spitfire V Prve eskadrilje zamenjal za Spitfire IX, zasledimo prvič v pismu, ki ga je pisal naš letalski predstavnik v Kairu dne 13. avgusta 1944 vrhovnemu štabu NOV in POJ. V pismu je med drugim navedeno, da si moramo prizadevati, da bi se izvršila omenjena zamenjava, ker ima »devetica« mnogo boljša svojstva od »petice«. Obenem predlaga v istem pismu, naj bi se letala Hurricane naše Druge eskadrilje zamenjalo za Spitfire.¹⁰¹⁾

2. Vrhovni komandant NOV in POJ piše v pismu z dne 26. avgusta 1944 britanski vojni misiji tudi o potrebi zamenjave letal, in sicer za 351. skvadron (Druga eskadrilja), ki je bil oborožen z letali Hurricane, ki so bila tedaj že zastarela in so jih nehali serijsko proizvajati, ter prosi, da bi se ta skvadron oborožil s sodobnejšim tipom letal, npr. Typhoonom.¹⁰²⁾

3. Natančnejšo obrazložitev, zakaj je treba zahtevati sodobnejša letala, najdemo v poročilu komande Prve lovske eskadrilje štabu letalstva NOVJ z dne 24. decembra 1944. V poglavju »Glavne operacijske težave« je rečeno, da je bil 352. skvadron tedaj v Italiji edini, ki je bil oborožen z letali Spitfire V. Vse druge eskadrilje BAF (Balcan Air Force) so že prešle na Spitfire VIII oziroma na Spitfire IX in na letala tipa Mustang. V nadaljevanju poročila je omenjeno, da so v preteklem mesecu, t. j. novembru, pisali BAF in prosili, naj eskadriljo obnovijo z letali tipa Spitfire VIII ali Spitfire IX. A poročilo navaja, da do tedaj niso dobili nobenega odgovora.

Komandant Winga je v zvezi s tem izrazil mnenje, da odločitev o tem vprašanju spada v delokrog britanskega ministrstva za letalstvo in da se bo na to odločitev moralo dolgo čakati. Zato bi se edino s posredovanjem maršala Tita obnovitev eskadrilje pospešila.

V poročilu so navedeni še naslednji argumenti:

Letala Spitfire V so precej izrabljena in imajo slabše lastnosti in sposobnosti od sodobnih lovskih letal; relativno šibek motor je do skrajnosti obremenjen, kadar so na letalu obešene bombe in dodatni bencinski rezervoarji;

¹⁰¹⁾ Pismo letalskega polkovnika Lazareviča z dne 13. 8. 1944 (Zbornik, Tom X/1, s. 98, d. 40).

¹⁰²⁾ Pismo vrhovnega štaba britanski misiji 26. 8. 1944 (Zbornik, Tom X/1, s. 126, d. 50). Letalska industrija HAWKER AIRCRAFT, LTD je po vrsti uspelih Hurricaneov izdelala leta 1942 letalo Typhoon in proti koncu vojne še Tempest z motorjem 2850 KM.

možnost hitrega umika po izvršenem napadu je zelo majhna, kar se občuti zlasti pri napadih na planinskem terenu; pri napadih na močno branjene objekte je potrebna čim večja hitrost; kadar se bo operiralo blizu Zagreba ali še dlje, so možni napadi sovražnih lovske letal.¹⁰³⁾

Predzadnje poročilo Prve lovske eskadrilje z dne 25. februarja 1945 za januar in februar omenja še enkrat potrebo po preoborožitvi, tokrat bolj kratko:

Poročilo pravi, da so naši letalci še vedno oboroženi z letali tipa Spitfire V. Tu je rečeno, da so od novembra dalje edini RAF skvadron v Italiji, ki leti z letali tega tipa. Zraven pripominja, da je letenje vseeno zelo uspešno, saj niso imeli v zadnjih dveh mesecih nobene letalske izgube. Prav tako pravijo, da še vedno niso prejeli odgovora od BAF glede preoborožitve.¹⁰⁴⁾

Najtehtnejšo in končno oceno letal tipa Spitfire V najdemo v »Bojnih relacijah«.

Tu je rečeno, da je bila eskadrilja oborožena s šestnajstimi lovsko-bombniškimi letali tipa Spitfire V. Poročilo ugotavlja, da je ta tip letala sicer zastarel, da pa je ustrezal kot lovec-bombnik, ker ni bilo na tem področju sovražne lovske aviacije. Sodobni sovražni lovci bi bili resna ovira delovanja naših Spitfirov. Dalje je rečeno, da so letala, ki jih je eskadrilja prejela, zaradi dolgega uporabljanja precej dotrajana. Kljub temu pa so delovala brezhibno, seveda zaradi odlične tehniške oskrbe in požrtvovalnega osebja eskadrilje. Tudi tu je bilo rečeno, da je bila naša eskadrilja od novembra 1944 dalje edini RAF skvadron na evropskem bojišču, ki je bil oborožen s tem starejšim tipom letal. Omenjene so tudi zahteve po preoborožitvi z letali tipa Spitfire IX ali Spitfire VIII, ki pa so bile brez uspeha.¹⁰⁵⁾

Ob koncu leta 1944, točno 30. decembra, je bila v eskadrilji konferenca celotnega osebja. Cilj konference je bil, da se prikaže bilanca dela od začetka formiranja pa do konca leta. Med drugimi govorniki je tehnični oficir omenil, da so izgubili zaradi sovražne protiletalske dejavnosti 8 letal in da je v času od ustanovitve šlo

¹⁰³⁾ Poročilo Prve lovske eskadrilje štabu letalstva 24. 12. 1944. Zbornik, Tom X/1, s. 320, d. 177.

¹⁰⁴⁾ Poročilo Prve lovske eskadrilje štabu letalstva 25. 2. 1944, Zbornik, Tom X/1, s. 537, d. 282.

¹⁰⁵⁾ »Bojne relacije« Prve lovske eskadrilje VZI, Bgd. 8/1—1—1450.

skozi eskadriljo naslednje število letal: 4 tipa Harvard, 27 tipa Hurricane, 65 tipa Spitfire; skupaj 94 letal.

Naslednja konferenca, ki je obravnavala isto temo, je bila 29. aprila 1945. Pred letom, na isti dan, je v Benini vzletelo prvo letalo Hurricane z rdečo peterokrako zvezdo in ta dan slavi eskadrilja kot dan svojega osnovanja, čeprav je bilo 22. aprila 1944 uradno objavljeno, da je osnovana Prva lovska eskadrilja. Tehnični oficir je omenil, da je šlo skozi eskadriljo 113 letal,¹⁰⁶⁾ ni pa navedel, kateri tipi, kar pa ni težko ugotoviti. Ker je eskadrilja v času od 1. januarja 1945 pa do konca vojne razpolagala edino z letali tipa Spitfire, pomeni da se razlika 19 letal (113—94) nanaša samo na letala Spitfire, ki so jih v eskadrilji prejeli v operacijske namene (84 letal). Od teh je bila večina vrnjena v razne zavezniške delavnice.¹⁰⁷⁾ Ni bilo pa vrnjenih 16 letal, ki so se ob koncu vojne nahajala v eskadrilji, in seveda tista letala, ki so bila sestreljena ali pa so se prisilno spustila na neprikladen čekoma sovražen teren, ter 3 izgubljena letala v času šolanja v Benini. Vseh teh je bilo 13.

Zaključna bilanca tistih letal, ki jih zavezniki niso prejeli nazaj, je:

Operacije so zahtevale življenja 7	
pilotov, pri čemer jebiloizgubljenih	7 letal tipa Spitfire
Trije piloti so se spustili na	
neprikladen teren; letala so bilauničena 3	letala tipa Spitfire
Trije piloti so se ponesrečili pri	
šolanju v Afriki	3 letala tipa Hurricane
S k u p a j	13 letal

Ob koncu vojne je eskadrilja zadržala 16 letal, torej je bilo skupno nevvrnjenih letal Prve lovske eskadrilje 29.

Poglejmo še, kaj se da ugotoviti o akcijskem radiju letal Spitfire. Toda bolje je govoriti o trajanju enega poleta glede

¹⁰⁶⁾ Podatki so vzeti iz »Lista Prve lovske eskadrilje« za februar—marec 1945, s. 4 in iz istega lista za april 1945, s. 54. To eskadriljsko literaturo je posredoval bivši pilot eskadrilje Branko Majcen.

¹⁰⁷⁾ V času, ko so v Maison Blanchu delali naši letalci, so v tamkajšnjih delavnicah zbirali poškodovana letala iz vseh izužnih evropskih bojišč. Med temi je bilo tudi nekoliko Spitfirov z rdečo peterokrako zvezdo in jugoslovansko zastavo. Ta letala, ki so bila poškodovana od protiletalske obrambe ali drugače, so bila deležna posebne pozornosti naših letalcev. Prišlo je do pravega romanja, kadar so naši letalci zvedeli, da je tako letalo prispelo, vsakdo ga je hotel videti.

na čas, kakor o akcijskem radiju, izraženem v kilometrih, kajti zračni tokovi in vetrovi ga lahko občutno zmanjšajo ali povečajo.

Z normalnimi zalogami goriva se je letalo Spitfire V moglo zadržati v zraku eno uro petinštrideset minut.¹⁰⁸⁾ Ta čas se je dal podvojiti, če se je montiralo na letalo pod težišče na spodnjem delu trupa dodatni večji rezervoar za gorivo. Ta je bil kapljaste oblike in je vseboval ali 120 (manjši) ali pa 360 litrov (večji) benzina. Dodatni rezervoarji, posebno večji, so bili nepravilni in nevarni. Oteževali so vzletanje in pristajanje in zmanjševali okretnost letala. To pa je bilo zelo neugodno zlasti pri napadih na goratem terenu. Tudi pri zadetkih izstrelka protiletalskega ognja je bila nevarnost požara večja.¹⁰⁹⁾

Prav s pomočjo teh rezervoarjev je lahko Prva lovska eskadrilja opravila daljše polete in med njimi najdaljšega, ki je trajal tri ure in 25 minut. Vendar pa je bila dolžina poletov v veliki meri odvisna od meteorološke situacije; če je bilo vreme izrazito neugodno in je motor deloval s polno močjo, je letalo porabilo vse gorivo iz glavnega in dodatnega rezervoarja že v dveh urah in pol.¹¹⁰⁾

V dnevniku je tudi navedeno, da pri 26 bojnih operacijah ni moglo odleteti to ali ono letalo zaradi tehničnih okvar. Od 326 poletov je bilo 26 izpadov (7 %), kar je bilo izrazito malo spričo dotrajanosti letal. Največ okvar je bilo na dodatnih bencinskih tankih, na nosilcih bomb in na motorjih. Pripomniti pa je treba tudi, da je bilo tehnično osebje preobremenjeno in da marsikdaj niti ni utegnilo od ene do druge operacije popraviti vseh letal. To se je zgodilo npr. pri napadu na Ston 14. oktobra 1944, ko je od osmih odrejenih letal sodelovalo v operaciji samo sedem. Osmo ni bilo pripravljeno za polet.

*) Zbornik, Tom X/1, s. 139, d. 57.

*) Zbornik, Tom X/1, s. 319, d. 177.

^{no)} Polet v trajanju treh ur in petindvajset minut so izvršila letala Prve eskadrilje 26. 3. 1945, ko so spremljala zavezniškotransportna letala Dakota, z drugim imenom znani Douglas »DC-3«, do Metlike in nazaj zaradi prevoza ranjenecv (operacija 333). To je bil najdaljši let te eskadrilje. Le za 5 minut krajši let (3 ure 20 minut) so izvršila letala 11. novembra 1944 (operacija 61) z zletišča Canne preko Senja do Generalskega Stola (Karlovac) in nazaj v Canne (Zbornik, Tom X/1, s. 162, d. 71).

Približno enako količino goriva so letala porabila v dveh urah in pol pri operaciji 157, ko so imela nalogo ščititi zavezniške bombarderje nad Sarajevom. Zelo močan veter s severne strani je letala mnogo zanašal in piloti so morali motor bolj obremeniti. Začelo jim je primanjkovati goriva in komaj so uspeli priti do letališča Vis, štartali pa so s Canna. (Zbornik, Tom X/1, s. 254, d. 135).

Letalo Hurricane, lovec-raketnik

Naslednji tip letala, ki so ga prejeli od zaveznikov letalci za Drugo eskadriljo, je bilo letalo-raketnik Hurricane.

Tovarna Hawker je skonstruirala prvo letalo Hurricane leta 1936. Od tedaj ga je nenehno izpopolnjevala tako, da je spadalo ob začetku vojne med vrhunska lovska letala tiste vrste.

Skupaj z letalom Spitfire so se letala tega tipa odločujoče postavila v obrambo britanskega otoka 1. 1940, ko je nemško letalstvo, ki je bilo v premoči, silovito napadalo angleška mesta, tovarne in utrdbe.

Tovarna Hawker je napravila nekoliko izvedenk letala Hurricane, tako da je bilo možno ta tip aviona uporabljati v severnih hladnih krajih in tudi v krajih s tropsko vročino, dalje so izdelovali letala, ki so bila učinkovita bodisi v manjših ali večjih višinah, odvisno od motorja in njegovega kompresorja. Hurricane so uporabljali kot lovce ali pa kot lovce-bombnike.

Hurricane I in II A je imel 8 mitraljezov — lovec

Hurricane II B je imel 12 mitraljezov — lovec

Hurricane II C je imel 4 topove — lovec

Hurricane II B in II C se je lahko uporabljal tudi kot lovec-bombnik

Hurricane IV je imel dva 37 mm topa

Hurricane IV RP (Rocket Projecting) je imel 8 raket in 2 mitraljeza, kalibra 7,9 mm.

Razen prvih izvedenk so vse druge imele vgrajen motor »Merlin XX«, ki je imel na višini 6400 m 1250 KM. Njegova hitrost je bila 430 km/h. Teža natovorjenega in oboroženega letala je bila 3600 kg. Z gorivom iz lastnih rezervoarjev je lahko letelo 2 uri, z dodatnima tankoma pa 4 ure.

Letalo Hurricane je bilo opremljeno z nosilci raket. Po štiri rakete so bile na vsaki strani letala. Vsaka večja raketa je tehtala 27 kg (60 lbs), manjša pa 11,25 kg (25 lbs). Toda dokler so bila naša letala na Visu ali še posebno v Cannu (Termoli), ni bilo mogoče montirati vseh 8 raket, saj so dodatni bencinski tanki že itak preveč obremenjevali letalo, a so bili neizogibni, če so hoteli povečati akcijski radij naših letal. Šele 10. februarja 1945, ko so naša letala priletela na letališče Prkos pri Zadru, jih je bilo mogoče polno oborožiti z raketami.

Rakete so bile tedaj še razmeroma novo orožje. Sestavljene so bile iz glave in motorja. Motor je bil enostaven: cev, napolnjena z gorivom »kordit«, ki je, zažgano z električno iskro, uhajalo skozi zoženo šobo »Venturi« z veliko hitrostjo in pri tem zaradi reakcijskega delovanja potiskalo cev z glavo v nasprotno smer. Raketa je letela v ravni smeri, kar je bila njena prednost, ker so na ta način bili zadetki zelo verjetni, saj je raketa letela naprej v smeri, ki jo je imela, ko je zapustila letalo oz. ko je bila izstreljena. Njena hitrost je bila skoraj še enkrat večja od hitrosti letala. Rakete so izstreljevali navadno pri zelo nizkem letenju, včasih tudi samo tri do štiri metre nad zemljo. Optimalna razdalja izstrelitve rakete je bila okrog 360 metrov, sama raketa pa je imela goriva za približno 600 metrov poti. Čim je pilot izstrelil rakete, je moral dati takoj letalu drugo smer, da bi ne bil ob eksploziji rakete v njeni bližini. Bili so primeri, ko so lastne rakete poškodovale naše Hurricane. Po eksploziji raket je navadno nastal velik oblak prahu in dima in piloti niso mogli v večini primerov oceniti, kakšen uspeh je bil dosežen z napadom.

Poleg te nevarnosti, v kateri je bilo letalo ob eksploziji, je bil že nizek let sam po sebi velika nevarnost. Ta nevarnost pa bi se lahko še stopnjevala, če bi bil pilot ranjen ali letalo zadeto. V takem primeru ne bi bilo nobene rešitve, niti s padalom. Zato so nizki leti in izstreljevanje raket zahtevali preudarne in izkušene pilote.

Pri napadih z raketami iz večje višine, ko so piloti izprožili rakete v strmoglavem letu — z letalom usmerjenim na cilj — je bil odstotek zadetkov manjši kot pri izstreljevanju iz vodoravnega leta tik nad zemljo. S takim napadom iz večje višine se navadno ni moglo presenetiti sovražnika in zato je bil pilot dalj časa izpostavljen sovražnemu protiletalskemu ognju. Kljub temu pa je bil napad iz višine manj tvegan in tudi če bi bilo letalo od protiletalskega ognja nevarno zadeto, pilot pa nepoškodovan, je imel še vedno možnost rešitve s padalom.

Rakete so izstreljevali lahko posamezno ali pa skupno v salvi, glede na cilj, sovražno protiletalsko obrambo in druge okolnosti.

Letala z raketno oborožitvijo so bila zelo nevarna v boju proti trgovskim ladjam in manjšim enotam vojne mornarice. Hvalježni cilji so bili tudi tanki, lokomotive, industrijski objekti, centrale, radarske postaje, skladišča, vojašnice itd., vendar samo, kadar je šlo za posamezne objekte in ne za večje komplekse ali

mesta. Lovska letala, oborožena z raketami, so bila v obstreljevanju posameznih objektov mnogo bolj učinkovita kot lovci-bombniki, ker so porabila manj streliva in manj letal za doseg enakih rezultatov.

Sovražne kolone motornih vozil in koncentracije enot v pohodu so bili prav tako hvaležni cilji, vendar pa so pri takih ciljih imela več uspeha letala, oborožena s topovi in mitraljezi. Kljub navedenim lastnostim pa je komanda eskadrilje ocenila letalo Hurricane IV (RP) za zastarelo in se je že od samega začetka zavzemala za to, da bi zamenjala ta letala za Spitfire VIII oziroma IX ali pa za letala vrste Typhoon. Angleške oblasti pa so to vztrajno odbijale z utemeljitvijo, da naša vrhovna komanda ni zahtevala take preoborožitve, kar pa ne drži, ker je prav vrhovna komanda zahtevala zamenjavo letal Hurricane IV (RP) za letala Typhoon že v avgustu mesecu.

Ob koncu vojne je bil poleg našega v Evropi le še en skvadron oborožen s Hurricani IV.

Tehniško osebje eskadrilje je imelo enako kakor osebje v Prvi eskadrilji mnogo dela in preglavic tudi s temi letali, čeprav ni nikoli zmanjkovalo nadomestnih delov zanje; skladiščna služba jih je morala le pravočasno naročiti in prevzeti iz glavnih skladišč.

Tehniško osebje se je dobro izvežbalo, delalo je z veliko vne-
mo, delovni čas se je večkrat zavlekel do pozne noči. Zamenjava enega ali drugega dela na motorju ali pa tudi celotnega motorja ni predstavljala nobenega problema. Zato je bilo le malo tehniških motenj. Vsega 17 in še te so nastale zaradi dotrajanosti raznih letalskih delov. Od teh je bilo 13 okvar na motorjih, pri čemer so se letala vrnila navadno takoj po startu brez kakih posledic; 3 okvare so bile na radijskih postajah in ena na sprožilcu raket.

Zaradi vsega tega je komanda eskadrilje, kljub hibam teh letal, spoznala, da le ustrezajo, zlasti pa še zato, ker niso pri operacijah izpostavljena napadom sovražne lovske aviacije.¹⁴⁾

¹⁴⁾ Podatki za opis letala Hurricane so vzeti iz »Bojnih relacij«, iz atlasa JANE'S ALL THE WORLD'S AIRCRAFT za leto 1943/44 in Lista Druge lovske eskadrilje št. 5 (marec 1945).

OD BENGAZIJA V LIBIJI DO ŠKABRNJA PRI ZADRU

Pot prve lovske eskadrilje

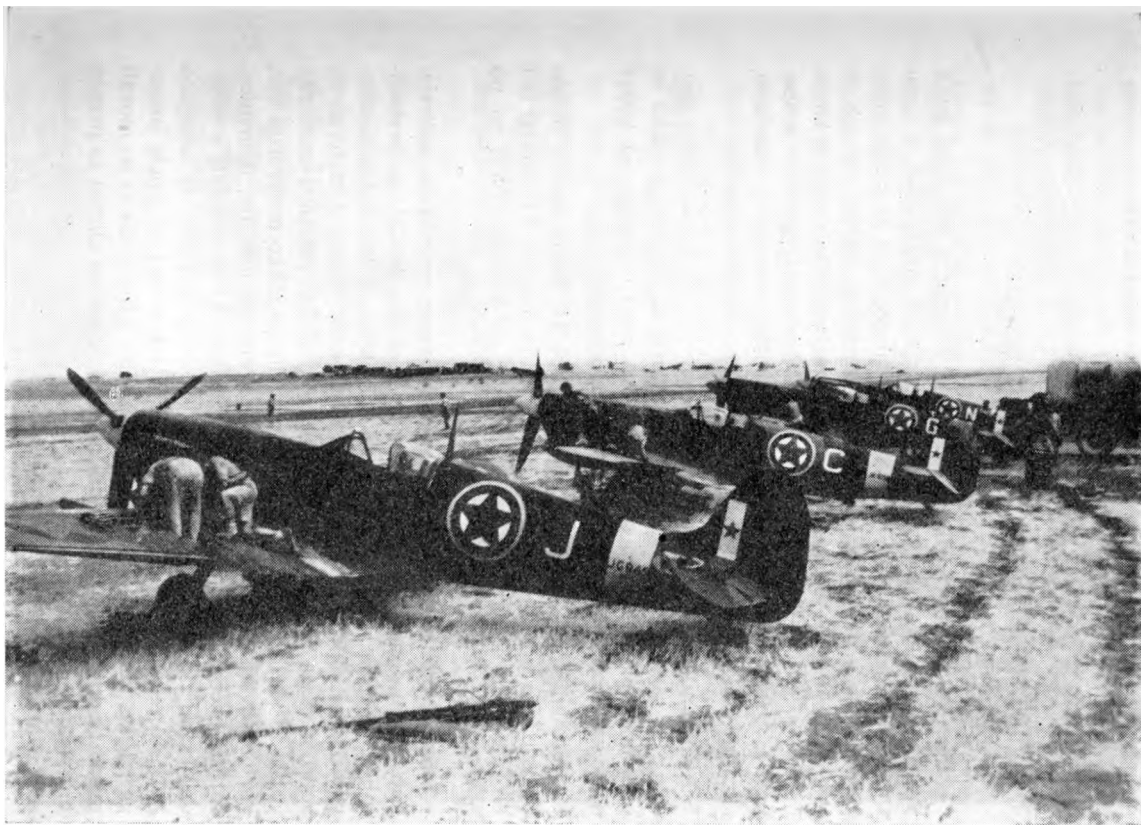
Prva lovska eskadrilja je končala šolanje z lovskimi letali Spitfire V na letališču Lete pri Bengaziju 15. julija 1944. V času šolanja od 28. aprila do 15. julija se je usposobilo za pilote-lovce 23 mož, vse ostalo osebje pa se je izurilo za naloge, ki jih je eskadrilja terjala: letalski in motorski mehaniki so spoznali letalo in motor, radiotelegrafisti so se do podrobnosti seznanili z aparati za zveze, orožarji so spoznali orožja, bombe in municijo, skratka vsakdo se je usposobil za svoj položaj v eskadrilji.

Komanda RAF je 15. julija 1944 ocenila, da je skvadron sposoben za samostojno operativno delovanje na bojišču. In tako se je končno približal dan odhoda v novo bazo v Italijo, od koder so se začele letalske operacije nad Jugoslavijo.

Komanda eskadrilje je že dan prej 14. julija izdala dobro obrazloženo povelje, kako se bo ta selitev izvršila.¹¹²⁾ Manjši del bo odpotoval z letali, glavnina najprej po kopnem, nato pa po morju.

Skvadron je bil dobro opremljen z vsem potrebnim materialom. Bil je popolnoma neodvisen, če bi prišlo do kakega prebazarjanja. Imel je 54 motornih vozil, med temi 26 tritonskih kamionov, lastni električni agregat na motornem vozilu, 3 cisterne za vodo in 4 za bencin, ambulanto in gasilsko vozilo, 4 motorna vozila za službo zveze in drugo. Ta vozila so lahko natovorila vse, kar je skvadronu pripadalo, kakor hrano in kuhinje, delavnice, šotore, osebno opremo letalcev itd. Piloti, ki so odleteli z eskadriljskimi Spitfiri, so smeli vzeti s seboj v letalo le omejeno količino osebnih stvari: teža pilota in teh stvari ni smela presežati 91 kg, kar je bilo čez 91 kg (= 200 lbs; 1 lbs = 454 g) so morali predati eskadriljskemu skladiščniku, ki je potem skrbel za prevoz teh stvari.

¹¹²⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 84—86, d. 37.



Spitfiri Prve lovske eskadrilje na letališču Canne v južni Italiji

Glavnina, kolona kamionov s celotno opremo skvadrona je odpotovala z letališča Lete 16. julija 1944 in se napotila v Port Said, od koder je nadaljevala pot z ladjo »Dunera« v Italijo. Od Bengazija do Port Saida so prevozili okrog 1400 km.

V novo bazo v Italiji na letališče Canne je glavnina prispela 8. avgusta 1944.

Letala so preletela naslednje etape:

12. 8. 1944 Benina—Marale Arch—Castel Benito (Tripolis)

14. 8. 1944 Castel Benito—Malta—Catania

15. 8. 1944 Catania—Bari—Canne.¹¹³⁾

Tri dni po prihodu letal je izvršila eskadrilja svojo prvo borbena akcijo.

Od tedaj je »No. 352 (Yugoslav) Squadron R. A. F.« spadal pod komando 281. Winga, ki je bil podrejen komandi »Balkan Air Force«. V sestavu 281. Winga je bilo — poleg našega — še pet britanskih lovsko-bombniških skvadronov. V začetku oktobra 1944 se je pridružil v sestav tega Winga še naš »No. 351 (Yugoslav) Squadron R. A. F.« t. j. naša Druga lovska eskadrilja. Odslej in do konca vojne je bilo v tem Wingu 7 skvadronov.

Eskadrilja je bila podrejena Wingu v operativnem in disciplinskem pogledu. Od 18. avgusta 1944 dalje je začela operirati z letališča Canns in od tukaj je bil izvršen prvi polet dveh letal nad Jugoslavijo. S tem letališčem naši eskadriljci niso bili preveč zadovoljni, ker so imeli samo eno edino pristajalno stezo. Zaradi bočnih vetrov in ker ni bil teren zunaj pristajalne steze urejen, se je precejšnje število letal polomilo. Čim je pilot le za malenkost zgrešil stezo ali pa ga je stranski veter potisnil levo ali desno, je takoj prišlo do manjše ali večje poškodbe letala.

Železna podlaga na stezi tudi ni ustrezala, ker je rezala gume na kolesih. Enake slabe strani je imelo tudi letališče na Visu.¹⁷⁾ Z letališča Canne je eskadrilja operirala od 18. avgusta do 14. januarja 1945. V času od 25. avgusta 1944 do 30. januarja 1945 je

¹¹³⁾ Pismo bivšega komandanta eskadrilje šoiča. Pismo v IZDG, Ljubljana.

¹⁴⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 321.

imela eskadrilja na otoku Visu oddelek štirih letal, ki so operirala po nalogu britanskega komandanta »R. A. F. Station Vis«.

Po nalogu BAF (Balcan Air Force) se je eskadrilja v drugi polovici januarja preselila na Vis, in sicer vsa letala in le del opreme. Selitev je bila zaključena 31. januarja 1945. Tedaj se je na Visu nahajalo: 27 oficirjev, 154 podoficirjev in vojakov, 16 letal in 10 motornih vozil. V Italiji je ostal oddelek: 5 oficirjev, 53 podoficirjev in vojakov, 38 kamionov in 5 radijskih postaj na kamionih.

Predvidoma bi se morala eskadrilja zadržati na Visu le kaka dva meseca, ker je že bila v načrtu selitev v Zemun pri Zadru (ali pa v Mostar). Da bi olajšali kasnejši prevoz opreme iz Italije v Dalmacijo, je komanda BAF zaukazala, naj nekaj te opreme ostane v Italiji, ko se je eskadrilja preselila na Vis.¹⁵⁾

Letalska baza na Visu je naši eskadrilji v operativnem smislu bolj ustrezala kot prejšnja v Canne. Prvič je na Visu britanski komandant RAF dal eskadrilji večjo svobodo, da lahko sama izbere in odredi način, kako bo izvršila prejeto nalogo. Dalje je bilo z Visa možno — za enkrat sicer še omejeno — sodelovanje in vzpostavljanje radijske zveze z našimi enotami. In končno se je z Visa razdalja do ciljev občutno zmanjšala.¹⁶⁾

Z Visa je Prva eskadrilja operirala od 31. januarja do 9. aprila 1945, nakar se je preselila na letališče Škabrnje pri Zadru, kjer je začela z borbenimi operacijami 16. aprila 1945.

Področje, kjer je Prva eskadrilja delovala, je zajemalo v glavnem jugozahodno polovico Jugoslavije, in to: jadransko obalo, Bosno, Hercegovino, Liko, Slavonijo, Hrvatsko, Istro in Slovenijo. Izven meja Jugoslavije ni bila napravljena nobena akcija.

Letališča pri Canne (Termoli, Italija) je bilo precej oddaljeno od naših operacijskih področij. Razdalje do ciljev so se s selitvijo na Vis in dalje v Zadar pomembno zmanjšale. Že od Canna do Visa so se eskadrilje približale sovražniku za 150 km; od Visa do zadarskih letališč še za enkrat toliko.

Za prelet čez Jadransko morje so letala potrebovala tja in nazaj eno uro in dvajset minut. To je bil izgubljen čas, zraven pa

¹⁵⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 535.

¹⁶⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 536.

še toliko porabljenega goriva, da ne omenimo večjega napora pilotov.

Cim bolj so se letala bližala letališču pri Zadru, tem večja je postajala njihova udarna moč: bolj globoko v sovražno ozemlje so segale borbene operacije eskadrilj, več ubojnih sredstev so letala nosila, kar je še posebno prišlo do izraza pri Drugi eskadrilji, ki se je takoj po preselitvi na letališče Prkos razbremenila dodatnih rezervoarjev za gorivo in namesto njih odslej nosila 8 raket po 60 lb s.

Pot Druge lovske eskadrilje

Pot Druge lovske eskadrilje je podobna poti Prve eskadrilje. Razlike so v glavnem pri datumih.

Šolanje z lovskimi letali je bilo izvršeno v Benini med 18. julijem in 2. septembrom 1944. Nato je sledil raketni tečaj v Šalufi pri Kairu v času od 11. do 22. septembra 1944. Za prvi del šolanja v Benini so imeli na razpolago stara letala Hurricane II, ki so jih pred odhodom v Šalufo zamenjali za Hurricane IV (RP). Eskadrilja je imela 16 letal, enako kakor prva.

Do 22. septembra je šolanje končalo 21 pilotov, t. j. vsi, ki so bili uvrščeni v tečaj. Po končanem tečaju v šalufi so odletela letala v Italijo. Iz »Lista Druge lovske grupe« št. 6 za april-maj 1945 vidimo, da je prva skupina letal odletela 28. septembra na pot Šalufa—Kairo—Marsa Matruh—El Adem—Benina—Marale Arch—Misurate—Tripolis—Malta—Catania—Brindisi—Canne. Glavnina s kamioni in vso opremo pa je napravila pot kot glavnina Prve eskadrilje, kombinirano po kopnem in po morju.

Prva borbena operacija je bila izvršena 13. oktobra z letališča Canne. Od 18. oktobra dalje se je nahajal na otoku Visu oddelek 4 ali 8 letal. Ta oddelek je operiral z Visa do 18. februarja. Od 10. februarja dalje so se letala oskrbovala z gorivom že na letališču Prkos pri Zadru — od 2. marca dalje se je na tem letališču stalno nahajalo 12 letal in 50 letalcev, v glavnem mehanikov, V začetku aprila se je preselila na Prkos eskadrilja z moštvo in vso opremo.

Operacijsko polje Druge eskadrilje je zajemalo: jadransko obalo, Črno goro, Bosno, Hercegovino, Liko, Kordun, Banijo, Istro in Slovenijo.

Z letališč Škabrnje in Prkos pri Zadru — letališči sta blizu drugo drugemu, so naša letala zadajala zadnje udarce umikajočemu in že skoraj uničenemu sovražniku.¹¹⁷⁾

POMANJKANJE PILOTOV

Prva eskadrilja je pretrpela do konca leta zelo hude izgube. Padlo je šest najboljših pilotov. O tem poroča štab eskadrilje 24. decembra 1944 naslednje:

»Po statistiki BAF glede na število letov so znašale naše izgube 2 %. Iz tega gledišča niso bile izgube niti pretirano velike in tudi nas niso nepričakovano zadele.¹¹⁸⁾ Naša nesreča je v tem, da so bili vsi ti piloti prvorazredni. Število pilotov v eskadrilji se je tako znižalo na 16. Poleg tega je bil en pilot zaradi bolezni nespособen za letenje, dva pa sta zaradi zrahljanega zdravja le s težavo opravljala naporne naloge.¹¹⁹⁾ Število pilotov je že danes premajhno. Komandant Winga je pred časom postavil vprašanje, na kakšen način bomo dopolnjevali eskadriljo z novimi piloti.

Dopolnjevanje pilotov iz 'kraljevskega' letalstva po navodilih baze NOVJ — Bari ne pride v poštev. Izgleda, da tudi britanski komandant ne veruje več v to možnost, zadnje čase omenja morebitno dopolnjevanje z britanskimi piloti.

Vprašanje pilotov je postalo v našem skvadronu kritično. Če bomo nadaljevali z operacijami kot doslej, se ne bo dalo izogniti novim izgubam. Pilotom je bilo že večkrat ukazano, naj opravljajo naloge premišljeno in oprezno. S tem se pa seveda ne bomo mogli popolnoma izogniti izgubam. Če imamo v zadnjem času razmeroma majhne izgube, je pripisati to največ slabemu vrenenu, ker je zaradi tega bilo manj bojnih operacij. Vse to pomeni, da moramo računati z nadaljnjimi izgubami tudi v bodoče. Na ta način bomo izgubili najboljše in naj izkušenejše med maloštevilnimi letalci NOV.«¹²⁰⁾

¹¹⁷⁾ »Bojne relacije« Prve in Druge eskadrilje, VZI, Bgd. 8—4—1450 in 9—4—1450.

¹¹⁸⁾ V točki 5 dodatnega sporazuma v Kairu je omenjeno glede izgub tole: »V kolikor ne bo prekoračen normalni odstotek izgub«. Ni pa nikjer omenjeno, kolikšen je ta »normalni« odstotek. Iz poročila eskadrilje vidimo sedaj, da je 2 % še v normalnih mejah.

Gre za majora Krausa, ki je zadnjič letel 22. novembra 1944 (Zbornik, Tom X/1, s. 281). Druga dva pilota sta Milan Delić in Ciril Vrabčić.

¹²⁰⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 321, d. 177.

Pri Vojnogodovinskem institutu je seznam 58 letalcev z Srednjega vzhoda, ki so na podlagi sporazuma Tito-šubašič izrazili svojo pripravljenost za »sodelovanje s partizani«, kakor piše v zglavju seznama.¹²¹⁾ Vsi ti so bili prej v 94. RAF skvadronu lovskih letal. Med njimi je bilo 8 pilotov (7 oficirjev in en podoficir). Spor, zaradi katerega niso prišli v eskadriljo, je nastal zaradi nošenja emblema na kapi. O tem priča pismo glavne komande BAF (Headquarters, Balkan Air Force, RAF, CMF) z dne 26. oktobra 1944, naslovljeno britanski vojni misiji in namenjeno našemu vrhovnemu štabu.

V pismu je sporočeno, da je komandant 352. jugoslovanskega skvadrona obvestil predstavnika BAF, da bodo bivši piloti 94. skvadrona sprejeti v eskadriljo le pod pogojem, če bodo nosili peterokrako zvezdo na kapi. Ta pogoj pa smatra komanda BAF, da ni v duhu sporazuma Tito-šubašič, po katerem bi imeli letalci iz jugoslovanskega kraljevskega letalstva pravico izbirati, kakšen emblem bodo nosili na kapi: emblem jugoslovanskega kraljevskega letalstva ali RAF. Ta klavzula v sporazumu Tito-šubašič je veljavna ne glede na to, kje bo bivši pripadnik jugoslovanskega letalstva služil kot prostovoljec RAFVR, v partizanski enoti ali izven nje. Omenjeni letalci so skoraj enoglasno izjavili, da odstopajo od pravice nošenja kraljevskega emblema, istočasno pa so izjavili, da ne bodo nosili drugega emblema, razen emblema RAF. Komanda BAF je zahtevala, da bi se partizansko osebje obvestilo neposredno s strani vrhovnega štaba o pravici pilotov bivšega 94. skvadrona, da nosijo embleme RAF in nikakršne druge. Če se na to ne bo pristalo, ne bo mogoče nadomestiti v eskadrilji manjkajoče pilote s tistimi iz bivšega jugoslovanskega kraljevskega letalstva. Drugih izvorov za dopolnjevanje teh ekip ni bilo.

Komandant 352. jugoslovanskega skvadrona je dejansko postavil bivšim pilotom 94. skvadrona pogoj o nošenju rdeče zvezde, kar ni bilo v duhu sporazuma Tito-šubašič. Menimo pa, da je razumno postopal, ker je kot odgovorna oseba za pravilno in uspešno delovanje eskadrilje izbral od dveh nevšečnosti manjšo: rajši ostati z nezadostnim številom pilotov, kakor sprejeti »kraljevske« pilote, kar bi samo razdiralo enotnost in tovarišstvo v eskadrilji; prišlo bi gotovo do nediscipline, nesoglasja pri operacijah itd.

¹²¹⁾ Seznam in pismo BAF z dne 26. 10. 1944 se nahajata v VZI, Bgd. št. 1-

Vse to bi zmanjšalo uspehe eskadrilje in to je bila odgovornost, katero ni hotel komandant prevzeti nase.

V naslednjem poročilu¹²¹⁾ z dne 25. februarja 1945 je štab Prve eskadrilje poročal, da se je v zadnjem času število pilotov skrčilo na 12, največ zaradi bolezni, in tu se poudarja, da je vprašanje pilotov še nadalje glavni in najvažnejši problem v eskadrilji. V marcu 1945 je prišel v eskadriljo pilot-kapetan Vukčević, ki pa ni še dokončal šolanja in zato ni izvršil nobene bojne akcije do konca vojne.

Strnjeno poročilo o pilotih od začetka šolanja pa do konca vojne najdemo v »Bojnih relacijah«, kjer beremo:

»Pri formiranju eskadrilje je bila večina pilotov brez treninga, mnogi med njimi niso leteli s sodobnimi lovskimi letali, bili so sorazmerno stari (med 30. in 40. leti). Zaradi teh otežujočih okoliščin, lahko rečemo, da je bil uspeh eskadrilje prav v tem, da je uspela hitro izenačiti se v letalskem in tehničnem smislu z drugimi, normalnimi RAF skvadroni, glede zavestnega in doslednega delovanja pri izvrševanju nalog pa jih je prav gotovo presegala.

V prvih štirih mesecih so bile naše izgube pilotov precej velike (6 pilotov). To se ima pripisati: močni sovražni protiletalski obrambi, pomanjkanju bojnih izkušenj in visokemu borbenemu duhu naših pilotov.

Zaradi tega je bilo vodstvo eskadrilje prisiljeno, da priporoči in tudi zapove pilotom opreznost in izogibanje, če so bile pri izvrševanju nalog nevarnosti prevelike.

V drugi polovici operacij (1945) ni bil pri teh akcijah izgubljen niti en pilot. Ker se niso izgube nadomeščale, se je število pilotov znižalo na 14. Dejansko je bilo število razpoložljivih pilotov, zaradi slabe kondicije in bolezni posameznikov, še manjše.

Britanski komandanti se niso mnogo ozirali na to dejstvo, temveč so naše pilote bolj obremenjevali kot pilote drugih skvadronov. Poleg tega so že številne naloge in dolgi poleti iz Italije (večkrat čez tri ure) zahtevali velik fizični napor. Vse te težave smo obvladali z zavestjo in požrtvovalnostjo vseh pilotov.

¹²¹⁾ Zbornik, Tom X/1, str. 537, d. 282.

Major Kraus je zaradi bolezni popolnoma prenehal leteti 22. novembra 1944, ko je imel za seboj 28 bojnih operacij; podporočnik Vujaklija ni bil sposoben za pilota-lovca; podporočnik Fabjanovič ni letel tri tedne zaradi malarije in zastavniku K. M. je bilo prepovedano letenje zaradi nediscipline.

Posledica tega je, da so nekateri piloti, predvsem starejši, preutrujeni.«¹²³⁾

Za Drugo lovsko eskadriljo nimamo tako podrobnih podatkov kot za Prvo. Na razpolago so nam edino »Bojne relacije«. Tu so opisane, kar zadeva pilote, samo splošne okoliščine in težave skoraj enako, kakor pri Prvi eskadrilji.

Glede števila pilotov je navedeno: »... da je pri samem začetku imela eskadrilja 20 pilotov, v teku operacij pa so se priključili še trije, med operacijami so izgubili 4 pilote, eden teh je v ujetništvu.«^{m)}

BREZUSPEŠNA PRIZADEVANJA ZA PILOTSKIM NARAŠČAJEM

Vsa naša prizadevanja, da bi prišli do podmladka, do novih mladih pilotov, so ostala brez uspeha.

V poglavju »Zbiranje in šolanje pilotov« smo omenili, da je bilo za osnovno šolanje odrejenih 29 mlajših letalcev. Pri prelistavanju seznamov letalcev iz Carovigna najdemo popis 24 letalcev, odrejenih za osnovno pilotsko šolo.¹²⁵⁾ V tej skupini je bilo: 18 diplomiranih pilotov, dva učenca-pilota, dva jadralna pilota, en vojni pilot in en vojni izvidnik. Te podatke o nazivih so omenjeni letalci sami dali.¹²⁴⁾ Ni znano, katera je tista peterica, ki se je še naknadno priključila. Bilo je torej 18 diplomiranih pilotov, ki so imeli za seboj teoretični tečaj, brez katerega se ne bi mogli učiti pilotaže. Tem ljudem, ki so diplomirali tik pred vojno, je manjkala edino praksa; v treh letih vojne namreč niso bili niti

¹²³⁾ »Bojne relacije Prve lovske eskadrilje« VZI, Bgd. 8/1—8/2—4—1450.

¹²⁴⁾ Seznam letalcev je v VZI, Bgd. 9/2—4—1450. Od Druge lovske eskadrilje je ohranjeno zelo malo dokumentov. Razen »Bojnih relacij«, ki so kompletne, je samo še nepopoln seznam eskadriljskega osebja (poleg priimka je samo začetna črka imena).

¹²⁵⁾ Seznam letalcev v VZI, Bgd., 1/2—8—1466 A pod VI., v katerem je opisana skupina 24 letalcev, odrejenih za osnovno pilotsko šolo. Navajamo imena 18 diplomiranih pilotov: major Viktor Bubanj, podpor. Milan Gole, por. Slobodan Ilič, zast. Mladen Jagodic, ml. vodnik Josip Ribarič, Franjo Fabulić in Damjan Simčić; deseter Slavko Tomlinović; borci: Miloš Dobrinič, Milan Jerman, Mladen Zuljević, Čedo Perić, Miroslav Mikuš, Polde Namar, Nande Niklsbaher, Zlatko Rendulić, Alojz Mahnič in Borislav Tosić. Vsi ti so zaman čakali, da bi jih uvrstili v tečaj. Septembra meseca so odpotovali iz Afrike v SZ.

¹²⁶⁾ Seznami letalcev v VZI, Bgd. 4/6—8—1466. Iz teh seznamov se vidi, da je gornjih 18 letalcev imelo naziv diplomiranega pilota.

P U N O S C

U skladu s odredbama ugovora, sklopljenog sa kraljevskim britanskim vazduhoplovstvom i klauzule ugovora po kojoj komandant Narodno-oslobodilačke vojske ima pravo ponovo pozvati pod svoju neposrednu komandu one vazduhoplovno osoblje koje je na osnovu ovog ugovora upisano u RAFVR.

O v i s t o s t

vazduhoplovnog pukovnika Pirca da u svoje ime ima pravo ponovo pozvati pod svoju neposrednu komandu i ispisati iz RAF-a sve ono jugoslovensko osoblje, koje je bilo predviđeno za izobrazbu u raznim stručnim školama RAF-a, pa još do danas posle dva meseca u ove škole nije moglo biti upućeno.

Pukovnik Pirc ima u vezi s tim pripremiti sve potrebno za transport ovog osoblja sporazumno sa britanskim vojnim vlastima, i rešiti postojeća pitanja celokupnog našeg vazduhoplovnog osoblja koje se sada nalazi u RAFVR.

12. jula 1944. god.

Vrhovni komandant NOVJ i NOV.
MARŠAL TITO



J.P. Pirc

Pooblastilo vrhovnoga komandanta NOVJ maršala Tita polkovniku Francu Pircu, da izpiše iz RAFVR 87 letalcev, ki so ih Britanci neopravičeno zadrževali

enkrat v letalu in medtem so pozabili še tisto, kar so znali. Bili pa so neprecenljiva rezerva pilotov, saj bodo zasedli prazna mesta v eskadriljah, ki bodo nastala zaradi padlih, ranjenih ali bolnih pilotov. Toda namesto da bi pohiteli s šolanjem teh ljudi, je prišlo do hudega zavlačevanja in bilo je kaj lahko spoznati, da na te rezervne pilote ne bo mogoče računati. Spričo tega je maršal Tito odločil, da se te pilote izpiše iz RAF in pošlje na šolanje v SZ. Toda tudi tu so nastale ovire, zaradi katerih so naši letalci odpotovali v SZ komaj septembra. Kar zadeva rezervne pilote, je bilo naše letalstvo popolnoma ohromljeno; podmladka ni bilo.

Britanci so imeli glede naših zahtev svoje odločno negativno stališče. Tudi pri neki drugi skupini učencev-pilotov, ki sicer zaradi časovne odmaknjenosti ne bi več mogla priti v poštev za

rezervo pilotov v eskadriljah, niso hoteli Britanci pristati, da bi jo izpisali iz RAF. O tem nam jasno govori pismo z dne 30. oktobra 1944 našega oficirja za zvezo v Kairu, kapetana Ivkoviča, naslovljeno na vrhovni štab, in sicer generalmajorju Pircu. V pismu razlaga Ivkovič težave, ki jih ima pri odpoklicu skupine tistih letalcev iz Južne Afrike, ki so se opredelili za NOVJ.

Besedni dvoboj, ki ga je imel naš oficir za zvezo z britanskim kolegom, je nadvse zanimiv. Britanski oficir je ves čas vztrajno branil nič kaj prepričljivo stališče, toda zlahka je bilo razumeti, da je ozadje njegove nepopustljivosti drugje, in to verjetno v dejstvu, da komandant našega 352. skvadrona ni hotel sprejeti letalcev bivšega 94. kraljevskega skvadrona, ker niso hoteli nositi rdeče zvezde.

Zaradi tega so Britanci zadržavali našo skupino 19 letalcev v Južni Afriki in jim niso dovolili nositi rdeče zvezde. V domovino so jih pustili šele tik pred koncem vojne.

Pismo oficirja za zvezo Ivkoviča se glasi:

»Včeraj sem se ponovno razgovarjal z angleškim letalskim oficirjem za zvezo W/Command (Wing-Commander — letalski podpolkovnik, op. R. P.) Duke Wooleyjem glede naših 20 letalcev v Južni Afriki.

Če poročilo iz kateregakoli razloga ne bi prišlo v roke generalmajorju Pircu, dajem v nadaljevanju vse podatke, s katerimi razpolagam.

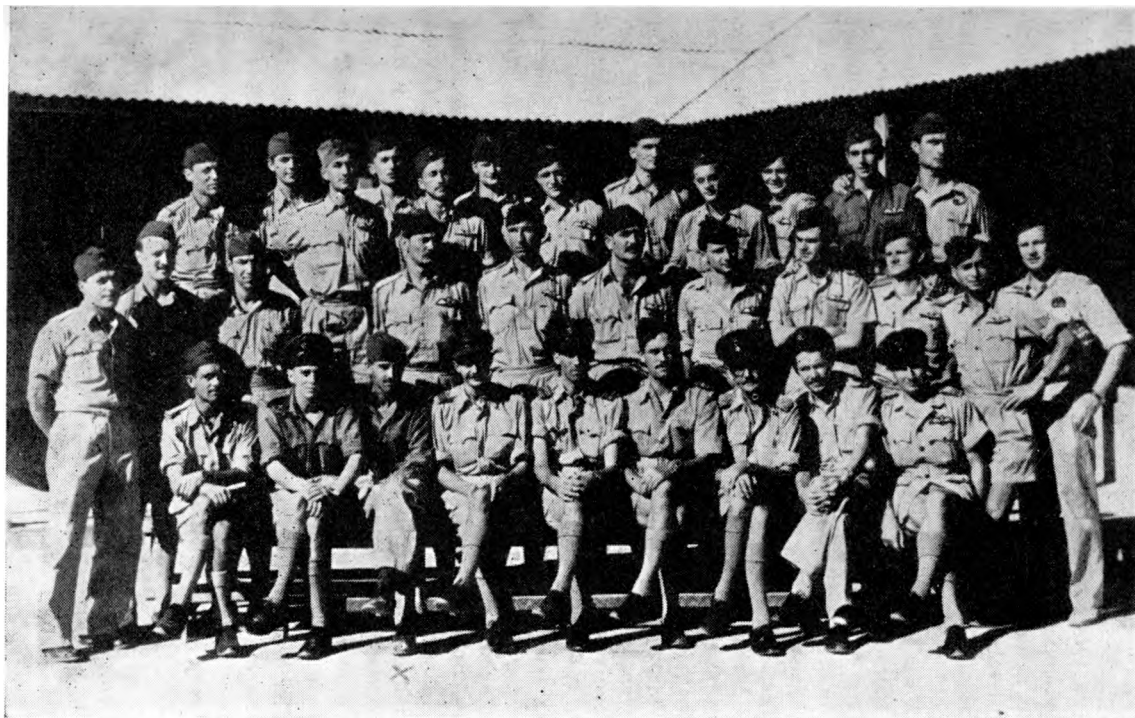
Pri opredelitvi osebja kraljevskega jugoslovanskega letalstva v Južni Afriki junija 1944 se je javilo za NOV 21 vojakov. Od teh sta bila dva na tečaju v Rodeziji. Ta dva sta prispela že v Bari, devetnajst pa jih je ostalo v Južni Afriki.

V tem času niso bili uvrščeni v nikakršne tečaje, temveč so se samo učili angleščine.

Ker bi njihovo šolanje moralo normalno trajati do konca 1945, je generalmajor Pirc zahteval z dopisom z dne 23. julija 1944 od vrhovne komande RAF za Srednji vzhod, naj to skupino pošlje čim prej iz Južne Afrike v domovino. S tem pismom se ni nič doseгло.

O isti zadevi je pisal polkovnik Lazarevič 15. avgusta 1944. Odgovor, ki ga je prejel, se je glasil, da se ta zadeva rešuje na višjem mestu.

Britanski oficir za zvezo je obakrat pripomnil, da je to moštvo predvideno za dopolnitev naših eskadrilj. Naš odgovor je bil,



Piloti Druge lovske eskadrilje po končanem raketnem tečaju v Salufi pr;d odhodom iz Afrike (okrog 25. septembra 1944)

da to ne more držati, ker ti letalci ne morejo biti izučeni pred letom 1946, do tedaj pa bo vojne prav gotovo že konec.

Ko sem pred dnevi prejel mesečno poročilo o osebju v Južni Afriki, sem ugotovil, da so naši ljudje razmeščeni po raznih tečajih (do sedaj so se učili samo angleščine), zato sem to vprašanje ponovno postavil.

Na konferenci, kateri je prisostvoval angleški vrhovni oficir za zvezo W/Cmdr Duke-Woolley, oficir za zvezo z Jugoslavijo S/Ldr (Squadron Leader — letalski major) Caswell in jaz, smo razpravljali o tem vprašanju in razgovor se je odvijal približno tako:

W/Cmdr Duke-Woolley je zastopal stališče, da je to moštvo predvideno za nadomeščanje izgub v našem 351. in 352. skvadronu in pri tem omenil, da so normalne izgube v skvadronu 3 do 4 ljudi mesečno.

Odgovoril sem mu, da bi se v tem primeru moral skvadron obnoviti vsakih 6 mesecev, ker pa bo šolanje teh letalcev trajalo najmanj 12 mesecev, če ne še več, do tedaj pa bo vojne gotovo že konec, pomeni, da ti letalci ne bi prišli v poštev za dopolnitev eskadrijskih izgub.

W/Cmdr Duke-Woolley je odgovoril, da oni ne gledajo na tako kratke roke (termine) in da misli, da želimo imeti letalstvo tudi po vojni ter da nam bo ta kader tedaj potreben.

Odgovoril sem mu, da želimo vsekakor imeti letalstvo tudi po vojni, a da se bodoči letalci lahko šolajo tudi doma. Razen tega sem razložil, da je vrnitev te skupine zahteval pooblaščen predstavnik maršala Tita ter da ne vidim razloga, zakaj te ljudi še naprej zadržujejo v Južni Afriki.

W/Cmdr Duke-Woolley je v odgovoru navedel, da je s tem v zvezi naslovil letalski maršal Slessor pismo maršalu Titu in da ni prejel na to nikakršnega odgovora. Pri tem je izlekel svojo mapo in začel čitati omenjeno pismo. To pismo je čital glasno, jaz pa sem imel iz mojega sedeža vpogled v listino. Med drugim je tam pisalo, da ima RAF namen zadržati samo tisto moštvo, ki je končalo osnovno pilotažo ter je sposobno za SFTS (končna pilotska šola) ali pa za OTU (operativna šola); vse ostalo osebje kateremu je potrebno daljše šolanje, da bodo vrnili v Jugoslavijo.

W/Cmdr Duke-Woolley je evo stališče je, da se to pismo nanaša na tiste ljudi, ki so prišli iz domovine, in ne na tiste, ki so že bili na šolanju v RAF, kar v pismu ni omenjeno.

Ko je listal dalje po mapi, se je nenadoma našel tudi odgovor maršala Tita, (ki ga je hotel britanski oficir preskočiti, a ga ni mogel) datiran s 15. avgustom 1944, v katerem je rečeno, naj bi v RAF ostali samo tisti ljudje, ki jim je potrebno najkrajše šolanje, vsi ostali pa naj se vrnejo v domovino. Obenem je na nekem mestu omenjeno — ne spominjam se točno kje — naj razvrstitev ljudi na Srednjem vzhodu izvrši pooblaščen predstavnik, polkovnik Pirc.

W/Commander Duke-Woolley je pri tem zastopal stališče, da so ljudje iz Južne Afrike predvideni za izpopolnitev eskadrilj in kot taki morajo ostati na šolanju tam, kjer so.

Ker sem vztrajal pri moji zahtevi o vrnitvi, mi je odgovoril, naj napišem pismo z navedbami, katere sem ustno omenil (naši letalci bi končali šolanje komaj ob koncu leta 1945, zahteva generalmajorja Pirca itd.) ter da bo on to pismo poslal MAAF, da naj ga reši, kopijo pa bo poslal maršalu Titu.

To je zahteval in utemeljeval, da je sedaj odločeno, da morajo naši ljudje, ki so na šolanju v Južni Afriki, tam ostati, ter da maršal Tito prav gotovo ni seznanjen s to zadevo in z namenom, da so ti vojaki predvideni kot nadomestilo za eskadrilje. Če bi bil maršal Tito s tem seznanjen, je nadaljeval D. Woolley, prav gotovo ne bi zahteval njihove vrnitve.

To poročilo dostavljam, ker sem prepričan, da bo poročilo, ki bo poslano maršalu Titu, vsebovalo razne obrazložitve, ne bo pa v pismu navedeno bistveno, to, da ti ljudje ne morejo biti izučeni pred koncem leta 1945.

Ob koncu bi omenil še to, da do danes ni bilo še nobenemu našemu predstavniku odobreno, da obišče skupino v Južni Afriki, čeprav smo to že večkrat zahtevali, medtem ko imajo predstavniki jugoslovanskega kraljevskega letalstva popolno svobodo gibanja. Poleg tega naši skupini v Južni Afriki ni dovoljeno, da nosi oznake NOVJ.²⁷⁾

Tako so bili zaman vsi poskusi, da bi se ta skupina vrnila v domovino. Prisilili so jo, da je morala ostati v Južni Afriki do konca vojne. Angleži so te letalce tam razvrstili v razne tečaje in tudi razdelili skupino v razne kraje, tako da so naši ljudje izgubili medsebojni stik.

²⁷⁾ Poročilo se nahaja v IZDG, Bgd. 2/6—1449.

V domovino so se vrnili ob koncu vojne razkropljeni, kakor so tudi bili razkropljeni v raznih tečajih.¹²⁸⁾

Glede zaviranja pri šolanju našega podmladka bi omenili še en odstavek iz pisma letalskega polkovnika Lazareviča, ki ga je pisal iz Kaira vrhovnemu štabu 13. avgusta 1944.

V točki 4 navaja: »V raznih taboriščih Egipta se nahaja 21 oficirjev, 32 podoficirjev in 27 borcev, ki niso do danes vključeni v nobeno letalsko šolo. (Ti so prišli v začetku maja v Afriko in med njimi je že omenjenih 18 diplomiranih pilotov, op. R. P.) Vsa prigovarjanja in vsakodnevne intervencije niso nič pomagale. Vsak dan obljubljajo (britanske vojne oblasti v Kairu, op. redakcije Zbornika), a nič ne izpolnjujejo.

Mi smo za te ljudi zahtevali izpis iz RAF in da se jih pošlje v Italijo. Angleška komanda letalstva na Srednjem vzhodu podvzema vse, da bi tem ljudem onemogočila izpis iz RAF. Vse tako izgleda, da bodo 15 oficirjev, 27 podoficirjev in 27 borcev poslali v Južno Afriko.

Njihov namen je, da jih tam vlačijo leto dni po raznih taboriščih, da jim tako onemogočijo šolanje. Prav tako je njihov namen, da te ljudi oddaljijo, da ne bi bili v naši bližini in da ne bi prejeli naših inštrukcij.«¹²⁹⁾

¹²⁸⁾ Med skupino letalcev, ki se je nahajala v Južni Afriki, je bil tudi Miro Možina. Pisu kronike je v obširnem pismu opisal svojo pot in pot ostalih letalcev, ki so šli z njim v Južno Afriko — od Sicilije in do vrnitve v domovino. Amerikanci so ga zajeli 23. julija 1943 na Siciliji in skupaj z drugimi ujetniki prepeljali v Severno Afriko, najprej v Oran, od tam pa v Alžir. Bili so pod vodstvom jugoslovanskih kraljevih oficirjev. Zbirali so prostovoljce za letalstvo. Prijavljene so prepeljali 8. januarja 1944 v Egipt. Bili so tri tedne v Kairu, prišli v stik z Ivkovičem, ki je bil oficir za zvezo med NOV in RAF. Tam so se hoteli priključiti NOV, a Ivkoviču ni uspelo, da bi dosegel soglasje Angležev. Februarja so prišli v Durban in dalje v Littleton. Začeli so s tečajem angleščine. Možina je vstopil 12. junija 1944 v teoretični pilotski tečaj, ki je trajal pet tednov, nato v pilotski, katerega je končal 6. oktobra 1944. Potem je prišel v nadaljevalni tečaj v Benoni. Komaj je tečaj dobro začel, so 9. decembra 1944 tečaji za Jugoslovane prenehali. Že pred tem so Angleži Jugoslovane anketirali, če želijo prestopiti, ali v vojsko maršala Tita ali angleško vojsko ali ne eno in ne drugo. (Tu opazimo precejšnjo razliko glede navajanja časa glasovanja: Ivkovič govori »o juniju«, medtem ko Možina pravi, da »so pred tem (9. decembra 1944) anketirali . . .« Večina jih je bilo za maršala Tita. Prekinitev tečaja so pojasnili s tem, da se vodijo pogajanja, ali se bo dokončalo šolanje v Južni Afriki ali pa v Jugoslaviji. Zopet so začeli s tečajem 28. marca 1945. Pred zaključkom so rekli našim letalcem, da je prišlo povelje, zaradi katerega morajo odpotovati v Kairo, kamor so prispeli 19. junija 1945. Dne 8. julija 1945 so prišli v Bari in od tam v Dubrovnik.

Ti letalci so bili: Angel Brečevac, Ivan Smuk, Pavel Šuligoj, Anton Fišer, Angel Terbižan, Silvo Znidaršič, Srečko Budin, Marjan Kos, Miro Možina, Anton Furlan, Miloš Grgurina, Marko žujež, Cveto Mladovan, Rudolf Mladovan, Danilo Rejec, Stanko Leban, Viktor Vlahović, Anton Benčič, Avgust Krevh. — Ta imena sta ugotovila na podlagi neke slike Miro Možina in Anton Furlan, vendar s pridržkom, da je kako ime izpuščeno oziroma zamenjano.

¹²⁹⁾ Pismo Boža Lazareviča, 13. avgusta 1944. Zbornik, Tom X/1, s. 98.

V naslednji točki je navedeno, da je od angleške komande za Srednji vzhod prepovedan vsak prestop iz jugoslovanske kraljeve vojske v NOV.

Dalje omenja pismo še letalce v Južni Afriki in Rodeziji, ki so se opredelili za NOV, a se še vedno nahajajo tam in da jim je onemogočen vsak kontakt s partizani. V zaključku pisma Lazarevič predlaga, naj se napno vse sile, da bi se skupine letalcev, ki še niso bile do tedaj uvrščene v tečaje, izpiše iz RAF in vrne v Italijo, ker je možnost, da jih bodo Britanci poslali v Južno Afriko. To zadevo bi bilo treba nujno rešiti. Dalje naj bi omogočili prehod oficirjem, podoficirjem in vojakom iz kraljeve jugoslovanske vojske v NOV in naj nobenega letalca ne pošljejo več na Srednji vzhod zaradi šolanja. Končno naj se njemu omogoči odhod v Južno Afriko, da bi prišel v kontakt z jugoslovanskimi letalci in našimi ljudmi, ki so tam naseljeni. Ti ljudje izražajo najboljšo voljo, da bi pomagali svoji domovini, a jim to zavirajo angleške oblasti skupaj s posredovanjem četnikov.

To pismo spet zgovorno priča, da so zavzeli Angleži nepopustljivo stališče, da ne bodo omogočili šolanja našim letalcem, ki bi bili dragocena rezerva za naši dve eskadrilji. Zaradi tega so morali piloti eskadrilj obvladovati svoje naloge z nadčloveškimi napori.

SESTANEK V CASERTI — ORGANIZACIJA ZVEZE NOVJ — BAF — WING — ESKADRILJE

Maršal Tito se je prvič sestal z zavezniškim komandantom za Sredozemlje feldmaršalom Wilsonom dne 6. avgusta 1944 v Caserti (Italija). Naslednjega dne je pregledal fronto in obiskal komandanta generala Alexandra. 12. avgusta se je sestal s predsednikom vlade Velike Britanije Churchillom.¹³⁰⁾

Med tem časom je prišlo 10. avgusta do drugega sestanka v Caserti, pri katerem je sodelovalo poleg maršala Tita in feldmaršala Wilsona tudi več predstavnikov naših in zavezniških štabov.

Ob začetku sestanka so zavezniki razložili svoj načrt o skupnem napadu enot NOV in zavezniških letalskih sil, v prvi vrsti BAF na komunikacije v Jugoslaviji, po katerih so se umikale

¹³⁰⁾ »Oslobodilački rat naroda Jugoslavije«, str. 341.

nemške enote iz Grčije. Zavezniki so razpolagali z 80 lovci bombniki in 40 bombniškimi letali. Maršal Tito se je z načrtom strinjal, a z opombo, naj se taktična bombardiranja odvijajo v soglasju s poveljstvi naših korpusov, bombardiranja, ki so strateškega značaja pa naj bodo v soglasju z vrhovnim štabom. Osrednja točka, od koder bi usmerjali te operacije, naj bi bil otok Vis.

V nadaljevanju razgovorov je maršal Tito omenil, da je pomoč, ki jo dajejo zavezniki, nezadostna, ker so potrebe vedno večje, posebno še, če bi hoteli formirati močne enote za napad na komunikacije. Letalski maršal Elliot je povedal, da je bilo v maju izvršeno nad Jugoslavijo 900, v juniju 1600, v juliju 1200 poletov in da se z letali, s katerimi sedaj razpolaga, ne more več napraviti.

Maršal Tito je odgovoril, da je glede na naše potrebe pomoč premajhna. Poleg tega je tudi važno, da pride pomoč tja, kjer je najbolj potrebna, in ne da se jo daje kjersibodi. »Naše enote moramo usposobiti za ofenzivne operacije,« je rekel maršal Tito.

Na vprašanje maršala Tita, če lahko zavezniki povečajo število letal ter povečajo oskrbovanje in na kakšen material lahko računamo, so zavezniki odgovorili, da je to maksimum, ker imajo tudi druge obveznosti. Število poletov se bo moralo celo zmanjšati, vendar da bodo napravili, kar je v njihovi moči.

11. in 12. avgusta so se nadaljevali razgovori v Bariju na ravni strokovnjakov. Na teh sestankih so bila natančneje precizirana vprašanja letalskih baz, meteorološke službe, radijske povezave med vrhovnim štabom, štabi korpusov in BAF. Določeno je bilo tudi, da se mora pri korpusih postaviti zavezniške oficirje za zvezo s potrebnim tehničkim materialom.¹³¹⁾

Prvič so bile »Balkanske zračne sile« (Balkan Air Force = BAF) omenjene, ko je prišlo do začetnih stikov med zavezniki in našo vojno misijo v Aleksandriji in Kairu decembra 1943. Tedaj je bilo rečeno, da se bodo formirale posebne letalske enote, ki bodo operirale samo nad Balkanom.

Dejansko pa je bil BAF formiran junija 1944. Njegova naloga je bila, da koordinira operacije letalstva z britanskimi kopenskimi silami na Balkanu (Grčija), dalje da uskladi borbene operacije nad Jugoslavijo na podlagi zahtev vrhovnega štaba NOV in POJ ter da vodi operacije nad vzhodnim delom Sredozemskega morja.

¹³¹⁾ Izvlečki iz članka Sastanak u Kazerti Zdenka Ulepiča iz knjige Vazduhoplovstvo u NOR, s. 86 do 9C.

Letalske enote BAF so imele bazo na letališčih v južni Italiji: Bari, Canne, Leverano, Biferno, Brindisi, Lecce in Campomarino. BAF je imel svoj sedež v Bariju. Avgusta 1944 so se v sestavu BAF nahajali naslednji Wingi: 281., 283., 254. in 334.

V RAF je bil Wing operativno-taktična letalska enota, ki je imela okrog 75 letal. Wingi BAF pa so bili nekoliko drugačni po sestavu in moči. Tako je imel 281. Wing proti koncu leta 1944 sedem skvadronov in okrog 120 letal.¹³²⁾

Naše eskadrilje so bile podrejene v operativnem in disciplinskem pogledu 281. Wingu. Naše zahteve glede sodelovanja letal, ki so jih prenašali zavezniški oficirji, dodeljeni štabom korpusov oziroma vrhovnemu štabu, poveljstvu BAF, je ta posredoval 281. Wingu, ki jih je dalje pošiljal eskadriljam.

Odnosi med zavezniki in našim osebjem v eskadriljah so bili korektni. Ni prišlo do nobenih omembe vrednih sporov ali nesporazumov. Komandant 281. Winga se je do naših letalcev vedno korektno ponašal.¹³³⁾

V Prvi eskadrilji so se nahajali kot inštruktorji en britanski oficir in 6 podoficirjev. Vsi so bili dobri delavci in prijateljsko razpoloženi do naših letalcev.¹³⁴⁾

V Drugi eskadrilji so se tudi nahajali britanski letalci, točno število ni znano, verjetno enako kakor v Prvi eskadrilji.¹³⁵⁾

LETALIŠČE NA VISU

Končno odločitev, da bodo otok Vis utrdili in branili, je sporočil vrhovni štab 20. januarja 1944 operativnemu štabu za obrambo otokov.¹³⁶⁾

¹³²⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 126,

d. 50, opomba 2.

¹³³⁾ Komandant 281. Winga je X/1, s. 327, d. 177.

bil Group Captain A.

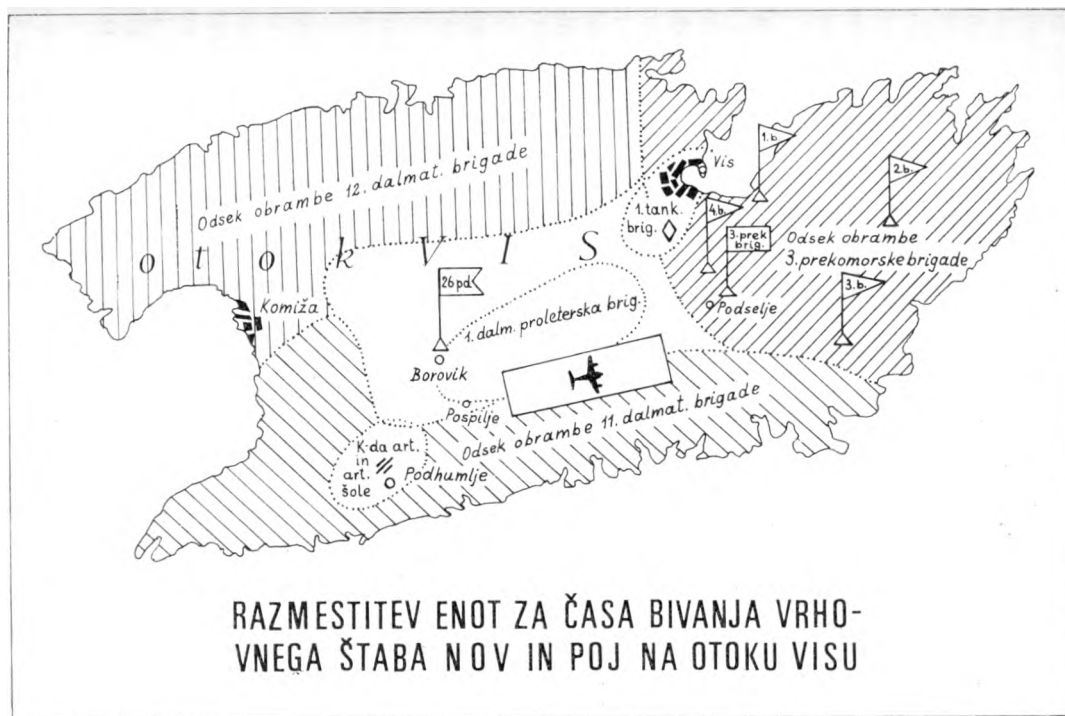
H. Boyd. Zbornik, Tom

¹³⁴⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 327,

d. 177.

¹³⁵⁾ Dva britanska podoficirja iz Druge eskadrilje sta napisala za »List Druge eskadrilje« (št. 4 za februar) članek pod naslovom »Naš skvadron«. V članku opisujeta uspehe, ki jih je eskadrilja dosegla, in njihovo zadovoljstvo, da se nahajata med našimi ljudmi. Njihova imena: Lewellyn in F. N. Stephens.

¹³⁶⁾ Jovan Vasiljević: Dejstva na Jadranu u narodnooslobodilačkom ratu Beograd 1957, s. 99.



Še pred to odločitvijo je štab mornarice preučeval možnost zgraditve letališča na otoku Visu in je za to nalogo odredil komandanta mesta Vis Anteja J. Klariča in letalskega inženirja Danila Hubmajerja, da pregledata in ocenita terene, ki bi prišli za ta namen v poštev. Imenovana sta terene pregledala 21. novembra 1943 in o tem dala štabu mornarice poročilo še istega dne.¹³⁷⁾

V poročilu se govori o dveh terenih, ki bi prišli za to v poštev, in sicer Velo Polje in Dračevo Polje. Obe polji sta se razprostirali v smeri vzhod — zahod, prvo je bilo dolgo od 1200 do 1500 metrov, drugo od 700 do 800. Ko je prišel čas za izbiro, je bilo odločeno, da bo bodoče letališče na Velem Polju.

Z niveliranjem terena so začeli marca 1944. Pri tem so morali posekati vinsko trto na 60 hektarjih zemljišča. V sporazumu z RAF je prišlo iz južne Italije strokovno osebje z mehanizacijo, kar je pospešilo izgradnjo letališča. Pri terenskih delih so sodelovali tudi meščani in vojni ujetniki. Zaradi močvirnatega terena so nastale — posebno ob deževju — težave pri spuščanju in vzletanju letal, kar je bilo odpravljeno, ko so postavili po celi stezi za vzletanje jeklene plošče. Do konca aprila 1944 je bilo letališče pripravljeno in prvega maja se je spustilo na Visu prvo letalo. Bilo je to neko lovsko letalo, ki je pripadalo BAF.

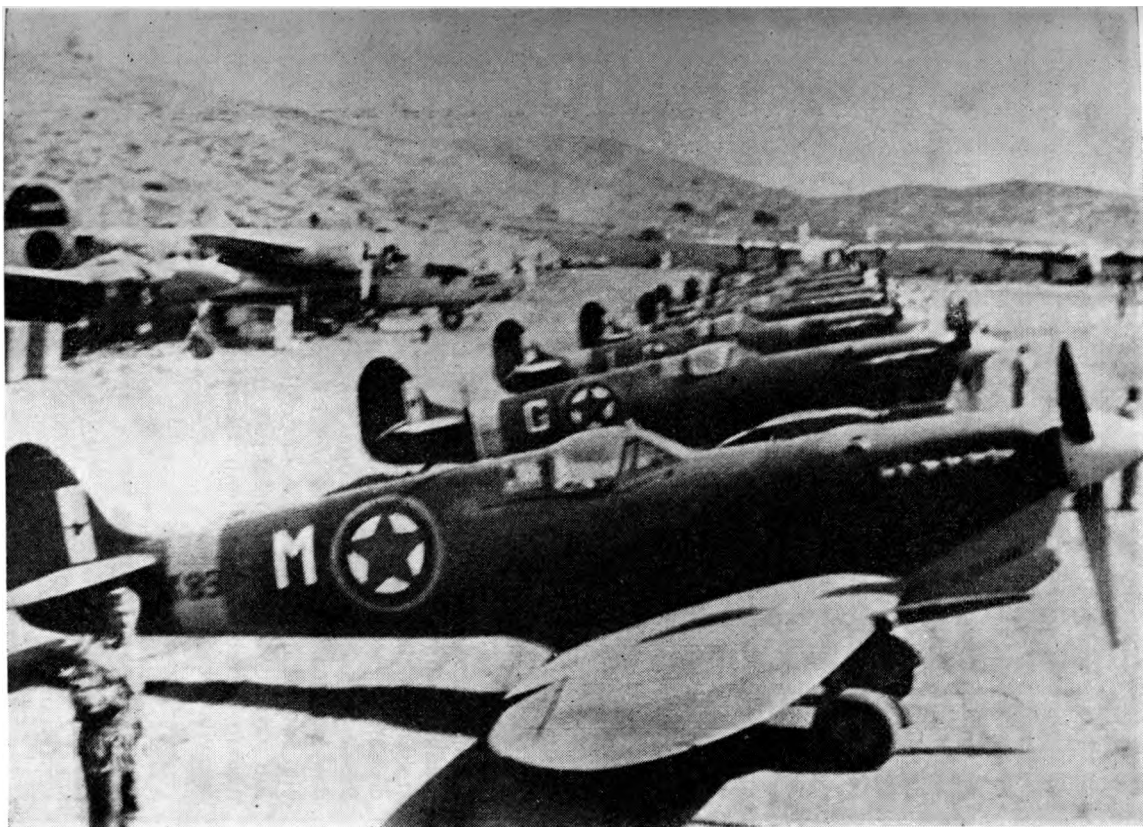
Letališče je bilo urejeno za sprejem vseh vrst letal: ameriško-britanski »DC-3«, sovjetski »Li-2« in v primeru potrebe ameriške leteče trdnjave ter britanski Halifaxi.

Steza za vzletanje je bila dolga 850 metrov s po 150 m dolgim varnostnim podaljškom na obeh koncih. Široka je bila 140 metrov.

Do prihoda naših eskadrilj je uporabljal letališče 334. Wing, ki je pripadal BAF. Njegova letala so prenašala iz Italije material za NOV. Prav do konca vojne so se spuščala na viško letališče letala BAF in pa letala ameriške 15. letalske armade, največkrat, kadar je zmanjkalo goriva ali zaradi kake okvare. Radijska postaja »Svobodna Jugoslavija« je 5. oktobra 1944 javila, da se je v zadnjih treh mesecih prisilno spustilo na viško letališče 215 težkih bombnikov. Rešenih je bilo 1936 zavezniških letalcev. Od 215 letal je bilo 204 popravljenih.

Kadar je 25. avgusta 1944 priletel iz Canna na Vis oddelek štirih Spitfirov kot stalna enota in kasneje 18. oktobra 1944 še

¹³⁷⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 30, d. 17.



Letališče Prve letalske eskadrilje na Visu. V ozadju so leteče trdnjave, ki so bile med poletom nad sovražnim ozemljem poškodovane in so se morale prisilno spustiti na Visu

letala Hurricane — eni in drugi iz naših eskadrilj, je bila s tem obramba Visa znatno pojačana.¹⁵⁸⁾

Za nočno letenje letališče ni bilo pripravljeno, edino v izjemnih primerih so se ponoči spuščala in vzletala letala. Tako je 21. septembra 1944 odletelo ponoči transportno letalo »DC-3« z maršalom Titom, ki je odletel na razgovore v Moskvo.¹⁵⁹⁾

Omenili smo že, da naši piloti niso bili zadovoljni z viškim letališčem, kakor tudi ne s tistim iz Canna. Kot glavni vzrok nezadovoljstva je bila edina steza, zunaj katere ni bil teren urejen. Pri stranskem vetru, če je letalo malo zaneslo na neurejen teren, je bil lom letala neizbežen. Tudi čez jeklene plošče so se pritoževali, ker so poškodovale letalske gume.¹⁴⁰⁾

LETALIŠČA PRI ZADRU: ZEMUNIK, ŠKABRNJE, PRKOS

Nedaleč od Zadra proti vzhodu se razprostira precejšnja ravan, pripravna za ureditev letališč. Ta planjava pride še bolj do izraza, če upoštevamo, da je drugače cela Dalmacija in njeno globoko zaledje bolj hribovitega in goratega značaja in zato ni ravnih terenov večjega obsega mnogo na izbiro. Največje naselje na tej planoti je Zemunik in nedaleč od tega so kraji Škabrnje in Prkos. Vsi ti kraji so za letališča zelo pripravní.

V poročilih štaba Prve eskadrilje je govora o tem, kako so nameravali skupaj z angleško komisijo pregledati terene pri Zemuniku, a jim to ni uspelo, ker niso imeli dovoljenja vrhovnega štaba. Poročilo pravi: »Do manjšega nesporazuma je prišlo 10. decembra 1944, ko je prišel komandant Prve eskadrilje, major Protič, skupaj z britansko vojno komisijo v Zadar, da bi pregledali letališča. Njihov odhod je bil nenaden in nujen ter zato ni bilo časa iskati dovoljenja za ta pregled. Komandant mesta Zadar jim pa ni dovolil, da bi pregledali terene, sklicujoč se na to, da nimajo potrebnega dovoljenja. Komisija se je vrnila, ne da bi opravila svojo nalogo«.

¹³⁸⁾ Na pročelju hiše, kjer se je leta 1944/45 nahajalo poveljstvo Prve lovske eskadrilje, so leta 1964 vzdali kamnito ploščo z naslednjim, iz srbohrvaščine prevedenim, besedilom

»LETA 1944 SE JE TUKAJ NAHAJAL KOMANDANTSKI POLOŽAJ PRVE LOVSKE ESKADRILJE VOJNEGA LETALSTVA NARODOOSVOBODILNE VOJSKE JUGOSLAVIJE. ODKRITO OB DVAJSETI OBLETNICI PRIHODA VRHOVNEGA ŠTABA NA OTOK VIS LETA 1964«.

¹³⁹⁾ Danko Fučak: »Viški aerodrom«. Pomorski zbornik. Zadar 1964, zv. 2.

>*) Zbornik, Tom X/1, s. 321, d. 177.



Tedaj je štab eskadrilje sklepal na podlagi izjav komandanta Winga, da do prebaziranja na letališče Zemunik sploh ne bo prišlo iz naslednjih razlogov: Na letališču bi morali najprej izdelati steze za vzletanje in pristajanje letal, za kar pa ni bilo na razpolago jeklenih plošč, ker je bil uvoz teh plošč iz Amerike zaustavljen. Urejevanje letališča skupaj s selitvijo bi trajalo okrog mesec dni in v tem času se lahko pričakuje osvoboditev Zagreba.

V tem primeru bi letališče Zemunik izgubilo svojo veljavo. In drugič, nezaupanje in hladen sprejem v Zadru, kamor so prišli zaradi pregleda letališča.¹⁴¹⁾

Vendar sta oba razloga odpadla, ko je bil niti dober mesec po neuspelem pregledu letališča pri Zadru sklenjen dogovor med našim vrhovnim štabom in šefom vojne misije Velike Britanije, brigadnim generalom Macleanom o formiranju letalske baze pri Zadru za potrebe zavezniškega letalstva.

5. tem dogovorom — podpisan je bil 6. januarja 1945 — je bilo določeno, da se vzpostavi v okolici Zadra letalska baza, katero bodo izkoriščale letalske enote RAF in USAAF (United State Army Air Forces).¹⁴²⁾

Med določili dogovora je rečeno, da je izgradnja in vzdrževanje letalske baze povezana tudi z uporabo zadarske luke za zavezniške vojne in trgovske ladje. Namen vzpostavitve baze je olajšanje skupnih operacij za uničenje sovražnika. Vse letalske sile in druge pomožne enote bodo zavezniki umaknili, čim ne bodo več potrebne za doseg tega cilja. Sporazumeli so se, naj se takoj začne dela za izgradnjo letališča v Zemunik in pomožnega letališča v Prkosu. Prav tako bodo poslali tja skupine pomožnega osebja iz vrst letalcev, ki bodo skrbele za oskrbovanje letal z gorivom in municijo. Skupina ameriških letalcev bo pomagala svojim letalom, ki se bodo vračala poškodovana iznad Nemčije. Dalje so se sporazumeli, da bodo letalske borbene enote, ki bodo v primeru potrebe v Zadru, obsegale:

6. lovskih ali lovsko-bombniških eskadrilj — med njimi obe jugoslovanski;

eno obrambno lovsko eskadriljo;

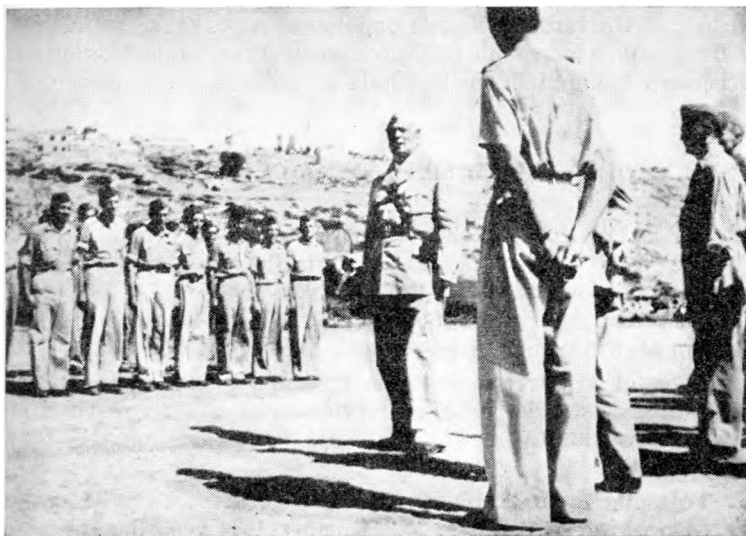
eno lovsko eskadriljo za nočne napade — poleg pomožnih enot, med temi tudi enote za prisluškovanje prihajajočih letal.

¹⁴¹⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 322, d. 177.

¹⁴²⁾ Vojno letalstvo ZDA.

Število vseh zavezniških letalcev naj bi obsegalo 3700 vojakov in oficirjev. Komandant baze bo oficir jugoslovanskega letalstva.

Zračne enote v bazi Zadar bodo pod operativno kontrolo britanskega oficirja RAF. Osebjū RAF bo dodeljeno še nekaj navad-



Maršal Tito govori letalcem Prve in Druge eskadrilje na Visu leta 1944

nega vojaštva, ki bo zaposleno z delom pri izgradnji letališča in tudi manjše število za protiletalsko obrambo v zadarski luki. Vseh teh bo okrog 3000 oficirjev in vojakov, ki bodo pod komando britanskega komandanta kopenskih enot.

Poleg drugih določil je na koncu še omenjeno, da bo prišlo do novega sporazuma, v kolikor bi skupne operacije proti sovražniku zahtevale večje število zavezniških sil.¹⁴³⁾

Začelo se je v pospešenem tempu z urejevanjem letališč (Zemunik je že prej sovražnik izkoriščal za svoja letala) in že od 10. februarja dalje so se letala Druge eskadrilje oskrbovala z gorivom na letališču Prkos, kamor se je 2. marca preselilo 12 letal¹⁴⁴⁾ Prva

¹⁴³⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 353, d. 189.

¹⁴⁴⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 657, d. 206.

eskadrilja je začela z operacijami z letališča Škabrnje 16. aprila. Tudi ostali skvadroni 281. Winga so se preselili iz Italije na zadarsko letališče.¹⁴⁵⁾

Na letališču Zemunik je bila formirana marca meseca pilotska šola. Letala so prejeli od RAF, in sicer 20 letal Tiger-Moth in 10 letal Harvard. To so bila popolnoma nova letala, sestavljena v Brindisiju, kjer so jih tudi preizkusili. Prvo letalo Harvard je prispelo v Zemunik 2. aprila, ostala so prispela tri dni kasneje.¹⁴⁶⁾

SAMOSTOJNA ENOTA: MEHANIŠKA ČETA PRI 281. WINGU

Pri 281. Wingu se je nahajala naša Mehaniška četa, ki je štela 80 mož. Kako je ta četa nastala, ne najdemo nikjer nobenega zapisnika. Gotovo pa je, da to enoto niso mogli Angleži sami od sebe napraviti, marveč je moral biti kak dogovor med vrhovnim štabom ali kakim njegovim predstavnikom in RAF.¹⁴⁷⁾

V listini, v kateri so številčno vpisani vsi letalci prekomorci, ki so bili avgusta 1944 v RAF, se prvič omenja skupina 60 mehanikov v delavnicah RAF in ki so namenjeni za popravila naših eskadrilj na fronti.¹⁴⁸⁾

Pojasnilo za to skupino najdemo v poročilu, ki ga je poslal štab Prve lovske eskadrilje 24. decembra 1944 vrhovnemu štabu. V tem času se je skupina mehanikov povečala od 60 na 80 mož.

Štab eskadrilje omenja tu, da je ob prihodu na letališče Canne (Prva operacija je bila izvršena 18. avgusta 1944) ugotovil: »...da se nahaja v sestavi 281. Winga skupina 80 mehanikov, ki so vsi vpisani v RAF in delajo v delavnicah Winga. Poleg teh je bila v Wingu še skupina 26 tovarišev, ki niso bili vpisani v RAF in so opravljali razna pomožna dela.

¹⁴⁵⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 619, d. 167.

¹⁴⁶⁾ Za komandanta pilotske šole v Zemuniku je bil odrejen major pilot-lovca Ivo Rebula. S pooblastilom štaba letalstva je bil v Brindisiju, kjer je pregledal letala. Tehnični pregled letal v Brindisiju je izvršil letalski podpolkovnik inženir Ljubomir Ilič. V poročilu, ki obsega tri strani, so naštet še vse druge pritikline, ki pripadajo letalom in tudi drugače pilotski šoli, da bi lahko začela delovati (kompletna delavnica, 28 motornih vozil, tri tonski žerjav itd.).

Pooblastilo za Rebulo in fotokopija poročila ing. Iliča (Original se nahaja pri bratu pokojnega generala Pirca) je v IZDG, Ljubljana.

¹⁴⁷⁾ V začetku je bila večina mehanikov s Srednjega vzhoda, šele kasneje jih je prišlo nekaj iz Alžirije.

¹⁴⁸⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 138, d. 57.

Stanje tega moštva je neurejeno in slabo organizirano. Zaradi tega smo podvzeli korake in tudi uspelo nam je, da se pomožna skupina 26 tovarišev odpokliče v domovino, kamor je odpotovala 13. decembra 1944.

Skupina 80 mehanikov pa je v disciplinskem pogledu priključena našemu skvadronu, obenem je tudi pri nas na stanovanju in oskrbi. Delala bo pa še nadalje v Wingu.«¹⁴⁹⁾

V nadaljevanju poročila predlaga štab eskadrilje, da se Mehaniška četa — ta naziv se sedaj prvič uporablja — ki je vključena za opravljanje del v 281. Wingu, izpiše iz RAF in pošlje v domovino iz naslednjih razlogov:

- ti ljudje ne predstavljajo posebne enote;
- nimajo svojega vodstva;
- iz našega stališča je njihovo delo brez koristi, prakse pa imajo že dovolj;
- njihovo delo je slabo organizirano in z njimi nekateri zavezniški oficirji slabo ravnajo.

Dva meseca kasneje — 25. februarja 1945 — je štab Prve eskadrilje še enkrat omenil te ljudi v svojem dvomesečnem poročilu, kjer se ponovno zahteva, da se Mehaniška četa izpiše iz RAF z naslednjo obrazložitvijo:

»V prejšnjem poročilu — 24. decembra 1944 — smo omenili, da je nadaljnje bivanje te čete v RAF brezkoristno in predložili smo, da se četa izpiše iz RAF. Ti tovariši imajo občutek, da so pozabljeni in zapuščeni.«¹⁵⁰⁾

Iz listin, ki so nam na razpolago, ugotavljamo, da je Mehaniška četa zadnjič omenjena v dopisu, ki ga je naslovil komandant letalstva Britanski vojni misiji pri Jugoslovanski armadi v Beogradu. Iz tega dokumenta objavljamo prvo točko z uvodom:

»Pooblaščen sem od maršala Jugoslavije Tita, da vam sporočim naslednjo zahtevo:

1. da se 352. in 351. skvadron in Mehaniška četa — sedaj dodeljena 281. Wingu — izpišejo iz RAF s celotnim osebjem ter se postavi pod poveljstvo maršala Tita z dnem 15. maja 1945.«¹⁵¹⁾

») Zbornik, Tom X/1, s. 324, 327—28, d. 177.

>») Zbornik, Tom X/1, s. 539, d. 282.

¹⁵¹⁾ Kopija te listine se nahaja pri bratu pokojnega generala Pirca. Fotokopija v IZDG v Ljubljani.

Mehaniška četa je popravljala letala vseh skvadronov 281. Winga. Kjer skvadronski mehaniki niso zmogli vseh popravil v določenem času sami izvršiti, so mehaniki iz te čete priskočili na pomoč.

Vrhovni štab ni odpoklical prej to četo, čeprav je štab eskadrije to že v decembru prvič predlagal. Prav v tedanjem času je bila potreba po mehanikih v domovini velika, ker so se formirale letalske divizije. Po tem lahko upravičeno sklepamo, da je moral obstajati kak dogovor med vrhovnim štabom in RAF glede teh mehanikov.

BOJNE OPERACIJE NAŠIH ESKADRILJ

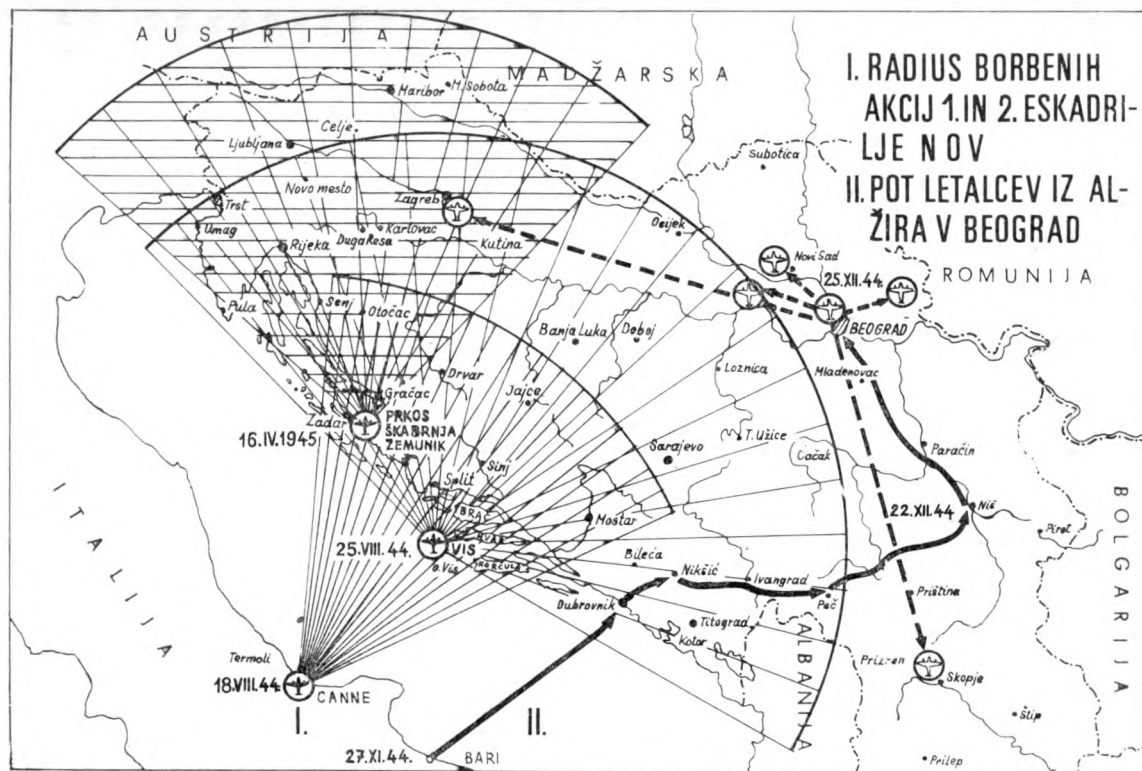
VIRI ZA OPISE BORBENIH OPERACIJ

Iz zbirnega poročila o borbenem delovanju eskadrilj, ki ga bomo podali za vsako eskadriljo posebej, bomo zvedeli, kolikšno je bilo to delovanje, koliko operacij so letata izvršila in koliko municije porabila v teh akcijah; te suhe številke pa nam ne morejo še nič natančnega povedati, kaj se je s tem dejansko dogledalo. Za to je potreben podroben pregled vsake posamezne letalske akcije, o kateri najdemo podatke v »Bojnih relacijah«, kjer so omenjene v operacijskih dnevnikih.

Pri opisu vsake bojne operacije, ki ima svojo redno številko, je najprej v kratkih besedah navedena naloga: kje, kdaj in kako ter s kakšnim orožjem naj letala napadajo določen cilj. Bilo je pa tudi mnogo takih operacij, pri katerih ni bil cilj napada določen. Pri teh je bila navadno naloga označena z besedami »oborožen izvidniški polet« npr. nad cestnimi oziroma železniškimi komunikacijami ali pa določenim sektorjem Jadranskega morja. Komaj tedaj ko so letala na komunikacijah ali na morju našla kak napada vreden cilj, je vodja skupine določil, kako se bo napadlo in to sporočil po radio zvezi ostalim pilotom v skupini.

Dalje je pri vsaki operaciji vpisano število letal in imena pilotov, ki so pri akciji sodelovali. Tu je tudi vpisana točna ura starta in vrnitve letal.

V nadaljevanju so vpisana opažanja med letom in kako je bil izvršen napad, vse to na podlagi izjav pilotov, ki so se vrnili iz akcije.



Zadnja dva podatka pri vsaki operaciji se nanašata na lastne in sovražnikove izgube.

Za lastne izgube so letalci takoj vedeli, čim so se letala vrnila, in to vpisali v dnevnik. Drugačna pa je bila zadeva z vpisovanjem sovražnikovih izgub. Piloti niso vedeli v najštevilnejših primerih, kakšen je bil uspeh njihovega napada in kakšne izgube je imel sovražnik. Zato najdemo najpogosteje v zadnji vrstici poročil o borbenih operacijah vpisano »sovražne izgube neugotovljene«, zelo pogosto pa samo »verjetno« — »verjetno zadeto«, »verjetno uničeno« ipd.

Če želimo imeti zanesljivejše podatke o rezultatih letalskih napadov, moramo te podatke iskati pri očitvidcih.

Napade naših letal na sovražne položaje na fronti so v svojih poročilih mnogokrat, a ne vedno registrirale naše kopenske enote, medtem ko imamo o napadih v zaledju zelo redka sovražna poročila ali pa podatke, ki so jih sporočili naši obveščevalci in aktivisti.

Oglejmo si, kakšno je bilo sodelovanje z našimi enotami.

Kadar so letala napadala na področju borb, kar se je vedno dogajalo na zahtevo bojujočih se enot, so te potem potrdile, kako je napad vplival na borbene operacije, kakšen je bil uspeh. Največkrat štabi naših kopenskih enot napadov v svojih poročilih niso omenili, še posebno pa tedaj ne, kadar so napadi bili brez uspeha — in teh ni bilo malo — ali pa kadar jim uspehi napadov niso bili znani, kar je povsem razumljivo.

Res je, da je naše prekomorsko letalstvo prispevalo zaradi maloštevilnosti in dokaj kasne vključitve v NOB le neznaten del v primerjavi s celotnimi napor, ki jih je imela NOVJ za osvoboditev domovine. Uspehi prekomorskega letalstva so bili bolj moralne prirode, saj so borce vzpodbujali, čeprav marsikdaj niso bili učinkoviti glede na samo vojaško situacijo. V vsem tem tičijo razlogi, da se je o letalstvu le malo govorilo in še manj pisalo. Najbolj zgovorno bomo to videli pri opisu operacij za osvoboditev Stona in Vukovega klanca. V zvezi s temi borbami se je tako malo pisalo o udeležbi našega letalstva, da je zaradi tega končna ocena za letalstvo negativna, kar pa je krivično.

O sodelovanju in radijskih zvezah med suhozemnimi enotami in Prvo eskadriljo je rečeno v »Bojnih relacijah« tole:

»Sodelovanje in podpora operacijam Jugoslovanske armade nista bili dovolj razviti zaradi pomanjkljivih radijskih zvez med



Piloti Prve eskadrilje se posvetujejo pred borbenim poletom. V sredini vodja skupine letalski major Ivanišević

BAF in enotami naše vojske. Takoj od začetka je skušal štab Prve eskadrilje nekolikokrat sodelovanje izboljšati, a je vse te napore oviral in tudi naravnost prepovedal BAF.

Prav tako ni imel štab eskadrilje dovolj razumevanja in pomoči od štaba jugoslovanskega letalstva, kakor tudi ne od enot Jugoslovanske armade (8. in 5. korpus). Zaradi tega je imela eskadrilja samo v posameznih presledkih zvezo z našimi enotami (npr. operacije pri Mostarju).

RAF je narekoval bojne operacije precej površno. Podatki o ciljih so bili zelo pomanjkljivi. Večkrat smo npr. prejeli naloge, naj se bombardira kako naselje ali mesto, ni pa pri tem bilo bolj podrobno omenjeno, katere cilje v mestu naj se napada. Mnogokrat so zgledale naloge brezkoristne in brezsmiselne.¹⁵²⁾

Tudi štab Druge eskadrilje je bil približno enakega mnenja. V njegovih »Bojnih relacijah« je tole:

»Do tesnejšega in trajnejšega sodelovanja z enotami naše armade ni prišlo:

1. zaradi pomanjkanja sredstev za zvezo;
2. ker je zvezo z BAF imelo v rokah britansko osebje, dodeljeno našim enotam, ki pa je bilo precej lagodno, tako da smo naloge od njih prejemale prekasno ali pa sploh ne;
3. zaradi rezerviranosti, s katero so nekateri naši komandanti gledali na sodelovanje z angleškim letalstvom (in mi smo bili v njegovem sestavu);
4. zaradi podcenjevanja bistva in tudi važnosti sodelovanja z letalstvom, kar se je opazalo pri nekaterih naših komandantih;
5. kadar je do sodelovanja le prišlo, pa je bilo to neizvedljivo zaradi pomanjkljivih podatkov o cilju in sploh o sovražniku.¹⁵³⁾

Pri napadih letal več ali manj globoko v sovražnikovo zaledje so bili očitvidci naši obveščevalci, če so se tam nahajali in za izide napada zvedeli, ali pa sovražnik sam, če je napad v svojih poročilih opisal ali vsaj omenil. Vendar je tudi ta zadnji vir podatkov skoraj prava redkost in tudi ne preveč zanesljiv. Če že je sovražnik letalski napad omenil, je razumljivo, da je rezultate bolj blago ocenil, kot so dejansko bili.

Precej večjo možnost za dokaj pravilno ocenjevanje rezultatov pri svojih napadih so imeli piloti, kadar so napadali sovražnika na morju. Tu se je uspeh pokazal kmalu po napadu. Če je

¹⁵²⁾ »Bojne relacije Prve lovske eskadrilje« VZI, Bgd. 8/3—4—1450.

¹⁵³⁾ »Bojne relacije Druge lovske eskadrilje« VZI, Bgd. 9/4—4—1450.

bil napad uspešen, je napadeni plovni objekt ali zginil pod morsk gladino ali je bil zažgan ali ga je posadka sama namenoma nasukala na obrežje ali kako plitvino, saj drugega izhoda ni imela. Vse to pa so piloti iz zraka precej točno ugotavljali.

Kljub temu pa je le opaziti, da so opisi napadenih plovnih objektov, ki so jih dajali piloti po končani borbeni operaciji, nezanesljivi: velikost objekta (tonaža, dolžina) in tip ladje večkrat niso odgovarjali niti približno dejanskemu stanju.

Vseh borbenih operacij je bilo 596. Omenili bomo le najpomembnejše, da si bo laže predstavljati, v kakšnem obsegu, kje in kako so eskadrilje delovale.

BORBENE IZKUŠNJE

Da bi laže razumeli taktiko bojevanja naših pilotov, bomo navedli nekaj opažanja Djura Ivaniševića, nekdanjega pilota Prve eskadrilje, ki je sodeloval v 79 borbenih operacijah. Ivanišević pravi, da so se borbene operacije odvijale nad celim našim ozemljem, razen nad Srbijo in Vojvodino. Dogajalo se je, da so posamezni oddelki delovali danes na območju Zagreba, jutri že pri klanecu Kačanika (Kosmet-Metohija).

Pretežno število borbenih nalog je bilo izvršenih nad tipično planinskim terenom in pri vsakem poletu je bilo treba leteti nad morjem. Sicer vse to ni povzročilo posebnih težav, vendar je zahtevalo pri večini posadk, da so se tem razmeram privadile. Glede na pomanjkljive izkušnje večjega dela posadk, ki so jih sestavljali sami mladi piloti, je prišlo do večjih težav pri letenju nad goratim ozemljem zaradi zapletenih meteoroloških razmer.

Pozitivna okoliščina je bila v tem, da so bila letališča neposredno ob morski obali, kjer so vremenske razmere običajno povoljnejše kakor nad kontinentalnim kopnim. V primerih, da je pilot izgubil orientacijo, je vedno našel možnost za vrnitev na letališče.

Podčrtati je treba prvorazredno vlogo odlično opremljene in organizirane službe za zveze in kontrolo letenja, tako pri nas kakor pri zaveznikih. Sorazmerno zastarela letala, ki so jih naši letalci prejeli od zaveznikov — Spitfire V in Hurricane IV — niso vplivala negativno, nasprotno, naši letalci so bili še ponosni, da niso s takim materialom zaostajali za njimi. Ivanišević trdi, da je na taktiko borbenega delovanja največ vplivalo protiletalsko top-

ništvo, ki je bilo navadno zelo številno pri obrambi vsakega važnejšega objekta. Izgube so trpeli naši ljudje v glavnem od topništva.

Izkušnje so pokazale, da z maloštevilnimi zračnimi silami ni bilo uspeha pri uničevanju protiletalskega topništva, zaradi česar so letalci kasneje take napade opustili.

Spričo resnih izgub, ki jih je naše letalstvo v začetku pretrpelo od sovražnega topništva, so bila sprejeta določena taktična načela, katerih se je bilo treba strogo držati, kakor npr. napad je moral priti iznenada in pri tem je bilo treba izrabiti lego zemljišča, sonce, oblake, strmoglavji let ipd. Pripomniti je treba, da je nenaden napad uspel lahko edino z majhno skupino letal. Avtor pravi dalje, da so napad na močno branjene objekte izvršili samo enkrat, največ dvakrat.

Skupina je morala priti nad cilj v kompaktni formaciji, da bi bil čas zadrževanja nad njim kar se da kratek.

Da ne bi prišel protiletalski ogenj do izraza, so priletela letala, kjer je bilo mogoče, zelo nizko.

Objekti napada so bila najčeseje sovražnikova prometna sredstva. Tipični cilji so bili: vlaki, lokomotive, manjše železniške postaje, avtomobilske kolone ter posamezna motoma vozila, proge, mostovi, vojaški oddelki na pohodu, manjši konvoji, posamezne ladje v pristaniščih in zunaj na morju. Operacije na te cilje so bile kot »svoboden lov« in mnogo manj na zahtevo naših enot. Napadalo se je večinoma premikajoče se objekte. Efekti teh napadov so bili zelo različni. Sicer pa od skupin dveh ali štirih letal ni bilo pričakovati takega večjega materialnega efekta. Ker pa je v teku dneva delovalo več takih skupin — poleg naših tudi številne zavezniške — ni mogel sovražnik računati, da bo njegov promet normalen.

Taki napadi so bili namenjeni vsem važnejšim komunikacijam na kopnem in na morju v mejah akcijskih možnosti letal

Od velikega števila te vrste operacij jih je nekaj zelo dobro uspelo in redkokdaj so se letala vrnila, ne da bi njišla kak pomembnejši cilj.

Posebno plodni napadi te vrste so bili ob cestni in železniški mreži v dolini reke Save (Zagreb—Slavonski Brod), Bosne, Vrbasa, Une, Neretve in v smerih Zagreb—Karlovac, Otočac—Gospić, Dubrovnik—Ston, na morju pa ob obalnem pasu.

Skoraj brez izjem so bili vsi objekti naših napadov pod močno zaščito protiletalskih topov, še posebno pri enotah v pohodu.

Avtor pravi dalje, da napadi na konvoje niso bili enostavni, ker se je moralo računati na močan protiletalski ogenj. Zaradi tega so take objekte napadali navadno ob zori ali pred mrakom s strmoglavim letom, z letom ob morski gladini, z nenadnim prihodom izza hriba ipd.

Objekte stacionarnega značaja, kakor železniške postaje in proge, so napadali, kadar niso našli kakega drugega primernejšega cilja.

Nemci niso imeli v tem času na našem ozemlju kakega omembe vrednega lovskega letalstva. Toda že samo dejstvo, da je tako letalstvo obstajalo, je sililo naše letalce, da niso smeli nobene naloge opraviti brez ustreznih varnostnih ukrepov.

Zaradi tega so imeli zastareli tipi Hurricanov — naša Druga eskadrilja — ter transportna in bombniška letala cel čas spremstvo lovcev, dokler niso svoje naloge izvršili.



Vrnitev po uspešnem borbenem poletu (Prva eskadrilja — Vis). Prvi z leve je Luigi Rugi, ki se je smrtno ponesrečil leta 1945 na V. su

Pri neposrednem sodelovanju z našimi kopenskimi enotami je imelo letalstvo v glavnem naslednje naloge:

1. nevtralizirati posamezne odporne točke (utrjena in branjena poslopja, rovi in topništvo);
2. nevtralizirati rezerve in
3. uničiti sovražne kolone na komunikacijah, da bi onemogočili ali ovirali njihov prihod na kraj spopadov ter onemogočili in ovirali dovažanje vojaškega materiala.

Te naloge so bile izvršene edino na zahtevo naših enot v domovini. Navadno se računa, da je za take napade potreben neposreden kontakt med predstavnikom pehote in letalstva. To pa je bilo v tedanjih okoliščinah zelo težko in tudi nemogoče uresničiti.

Kakšen krat je prišlo do neposrednega dogovora po radiu in v takem primeru so določili objekte in čas napada ter način, kako se bo prepoznalo lastne enote (operacije okrog Mostarja).

V drugih primerih so enote kopenske vojske samo poslale zahtevo in omenile objekt in čas napada. Pri vsem tem so bile naloge izvršene v največ primerih uspešno.

Večkrat so se pri takem sodelovanju pojavljale težave, ki so nastale zaradi naglih sprememb situacije na fronti in vodja skupine ni vedel, kaj naj napravi, kot npr. pri borbah okrog Mostarja in Reke.

Samo enkrat se je dogodilo, da so naša letala napadla lastne enote, kar pa se je srečno končalo brez večjih posledic. (To pa ne velja za zavezniška letala, ki so večkrat pomotoma napadla našo vojsko; op. R. P.)

O kaki povezavi med letalstvom in zemljo se ne more govoriti. Materialni efekt ni bil vedno zadovoljiv, ker je bilo cilje težko opaziti, možnosti za usmerjevanje nanje z zemlje pa niso obstajale. Nekateri naši poskusi, da bi to uresničili, so ostali brez uspeha.

Moralni efekt je bil zelo velik in zato so se naši letalci tudi potrudili, da bi lastne enote dejansko spoznale svoje letalstvo. Avtor navaja dalje, da je bilo sodelovanje z mornarico bolj skromnih razmer in je obsegalo dve vrsti nalog: varovati ladje pred plavajočimi minami in napadati iz zraka obalne baterije.

Prva teh nalog je zahtevala nenehno patroljiranje in iskanje min pred formacijo ladij. Kakor hitro so letala opazila mine, so se



Pilota Prve lovske eskadrilje Gavrilović (levo) in Mario Semolić ob letalu Spitfire na Visu leta 1944. Na tleh je videti del jeklenega vzletišča

strmoglavu spustila proti njim in s tem pokazala ladji njihov položaj.

Operacije zoper obalne baterije so bile v določenem smislu zanimive. Odvijale so se kot nekak dvoboj med topovi in letali, pri čemer je imelo topništvo navadno večje izgube. Avtor pravi, da je materialni efekt, ki so ga dosegle naše prve letalske enote, popolnoma odgovaljal fizičnim zmožnostim posadk teh enot, moralni efekt pa je bil nesorazmerno večji, ker so se te letalske enote uveljavile kot popolnoma sposobne borbene enote v razmeroma nepovoljnih okoliščinah.¹⁵⁴⁾

Kako so Nemci ocenjevali področje Balkana glede na meteorološke razmere, vidimo iz pričevanja nemškega generala Rendulica, ki pravi, da spada Balkan med najtežavnejša območja za letenje in da je po okupaciji leta 1941 terjal mnogo žrtev in letal.

¹⁵⁴⁾ Djuro Ivanišević: »Borbena dejstva naše aviacije«, Mornarički glasnik 1959,

Čeprav so Nemci zbrali mnogo koristnih izkušenj, so vseeno izgubljali v povprečju eno letalo na mesec, kar je pripisati nenadnim naravnim pojavom, ki se razbohotijo zaradi nepredvidenih atmosferskih razmer. Rendulic pravi, da se je nekoliko dni pred njegovim prihodom na Balkan (avgust 1943) letalo nemškega letalskega komandanta na področju Hrvatske razbilo v nevihti na obronkih neke gore.¹⁵⁵⁾

O vsem tem je štab Prve eskadrilje prišel do naslednjih ugotovitev:

a) Vloga lovsko-bombniškega letalstva je najbolj koristna, če je v tesnem sodelovanju z enotami, ki so v borbi. Glavno je pri tem zanesljiva in hitra zveza, kakor tudi izurjenost enot za to sodelovanje.

Nadaljnji koristni način delovanja lovsko-bombniškega letalstva so napadi na sovražni promet (ceste, železnice). Take operacije so bolj diverzantske in njegovo delovanje ima namen vznemirjati sovražnika;

b) delovanje lovsko-bombniškega letalstva (na fronti in ne globoko v sovražnem zaledju) je možno, čeprav ima sovražnik premoč v zraku;

c) izgube in nevarnost od protiletalskega ognja so pri strmoglavem letu majhne. Mitraljiranje ciljev nad zemljo je bolj nevarno;

d) pri prvem napadu na cilj so izgube redke, ker so letala pri tem sovražnika navadno iznenadila. Največ izgub je, kadar letala napadajo in mitraljirajo isti cilj zaporedoma po nekoliko krat;

e) najboljša formacija za lovce-bombnike — posebno še, če je možnost srečanja sovražnih lovcev — je četverka (ali pa več četverk). Taka formacija ni velika in je sposobna za samoobrambo. Važno je, da je vodja dober pilot in borec.

Če ni sovražnih lovcev, je koristno, da se formirajo samostojni pari. Še posebno je koristno, če se pri borbah na zemlji s postopnimi napadi parov skozi daljše obdobje (2 do 3 ure) sovražnika prisili, da se umakne v zaklonišča;

f) ker se sovražnik izogiba premikanju podnevi, je najkoristnejše napadati komunikacije zgodaj zjutraj ali kasno zvečer;

¹⁵⁵⁾ Lothar Rendulic: »Gekämft, gesiegt, geschlagen«, Wels 1957, s. 136—187. Lothar Rendulic je bil komandant nemških enot na zahodnem delu Balkana od avgusta 1943 do junija 1944.

g) napadi so najbolj učinkoviti in največ ciljev se najde v kritičnih fazah borbe, kadar sovražnik beži ali se umika in je zaradi tega prisiljen, da to dela podnevi in največkrat dezorganizirano.¹⁴⁾

Omenjena je četverka kot najboljša formacija pri določenih pogojih. Taka skupina je bila razdeljena v dva para. Med pole-



Maršal Tito si ogleduje na Visu letalo »U—2« sovjetske proizvodnje

tom, ko ni bilo nevarnosti, so letala letela v obliki pravokotnika; prvi levi — št. 1 — je bil vodja skupine. Njegov soborec v paru je bil št. 2 in je letel za njim. Številka 3 je bil vodja drugega para in je letel desno od št. 1. Zadaž za št. 3. je bila št. 4, soborec drugega para. Pri preformiranju v borbeno formacijo sta se številki 1 in 3 razmaknili in med nje je prišlo letalo št. 2. — Številka 4 pa se je priključila na desno stran. Tako je

¹⁴⁶⁾ »Bojne relacije« VZI, Bgd. 8/3—4—1450.

nastala ravna crta štirih letal, ki pa je bila poševna: vsako letalo je letelo nekoliko zadaj za levim sosednjim



V bazi eskadrilje se je odvijala dejavnost letalskega osebja po določenem redu, brez mnogih zborov in postrojitev. Piloti, odrejeni za akcijo prihodnjega dne, so se zvečer zbrali pri operativnem oficirju, ki jim je razložil situacijo na fronti in naloge, ki jih čakajo. Piloti so se ob tej priložnosti seznanili na podlagi slik in topografskih posnetkov kart s terenom, ki ga bodo napadli. Naslednji dan pred poletom so se še enkrat zbrali pri operativnem oficirju, ki jim je sporočil morebitne v teku noči nastale spremembe.

Ko je šlo za nujne akcije, so seveda poleteli takoj, ko so prejeli zadevne inštrukcije.¹⁵⁷⁾

Za Drugo eskadriljo so bila taktična načela v splošnem enaka kakor za Prvo. Bilo je le nekaj posebnosti, in sicer, kar zadeva taktično vojskovanje v zvezi z raketno oborožitvijo letal tipa Hurricane.

¹⁵⁷⁾ Po pripovedovanju bivšega pilota Prve eskadrilje Marjana Semoliča. Lothar Rendulic pa govori v svoji knjigi: »Gekämft, gesiegt, geschlagen« na strani 215 tole:

»Napredovanje zaveznikov v Italiji je imelo za nas to neprijetno posledico, da so odslej lovstva in lovsko-bombniška letala skoraj vsak dan nadletavala obalno področje v globoko notranjost.

Cestni promet je bil pri tem občutno prizadet. Vsak dan so prihajala poročila o požganih vozilih in večkrat tudi o izgubah. Nujna je bila nenehna budnost vseh, ki so se prevažali z vozili, da bi se zavarovali pred sovražnimi letali.

Izkušnje so kmalu pokazale, da kadar se je od daleč zaslišalo kako letalo, je bilo treba največ v 14 sekundah zapustiti vozilo in poiskati zaklonišče na terenu. Na ta način je bilo možno izogniti se sovražnim rafalom.

Sicer nam je uspelo sestreliti številna letala z zemlje, pri čemer smo nadaljevali tako imenovane letalske pasti. Znano je bilo, da so letalci najraje napadali vozila na ravnih cestah spričo povoljnih pogojev pri naletu na ravno cesto. Na takih odsekih smo postavljali stara vozila zaradi varanja, ob straneh pa številne mitraljeze in lahke topove. Iz teh položajev so ti imeli povoljne pogoje za streljanje na sovražno letalo in so ga večkrat sestrelili. Brez lovske zaščite nismo mogli sploh več leteti, lovskih letal pa je bilo zelo malo ali pa jih sploh ni bilo na razpolago.«

PRVA LOVSKA ESKADRILJA — STATISTIČNI PODATKI

Od 18. avgusta 1944 in do konca vojne je Prva lovska eskadrilja izvršila: 368 bojnih operacij, pri katerih je bilo opravljenih 1213 borbenih poletov.¹⁵⁸⁾

Pri pretežni večini operacij so lovci leteli v skupinah po 4 — četverke bolj redko po 2, 6 ali 8 letal skupaj.

Slabo vreme v zadnjih treh mesecih 1944. leta je onemogočilo letenje tako Prvi kakor Drugi eskadrilji, in to v: oktobru za 19 dni, v novembru 15 in decembru za 17 dni.

To ni bilo slabo vreme, ki ga navadno poznamo kot nevihto, veter, deževje ipd., marveč je že sama nizka oblačnost ali megla predstavljala slabo vreme, ki je onemogočalo izvršitev letalskih akcij na goratem področju, kjer so navadno naša letala operirala. Taki poleti so bili nevarni in smo pri teh izgubili dva pilota.

Zaradi selitve z letališča Canne v Italiji na novo letališče na otoku Visu je imela eskadrilja leta 1945 manj poletov v januarju in prav tako tudi aprila zaradi selitve z Visa na letališče Škabrnje pri Zadru.

V skladu s prejetimi nalogami so bile izvršene naslednje operacije:

bombardiranje sovražnih garnizonov,	
vojašnic, štabov ipd.	113 operacij
napadi na sovražni promet (železniške proge in ceste), in sicer:	
bombardiranje in mitraljiranje	58 operacij
samo mitraljiranje	62 operacij
spremljanje letal Hurricane naše Druge eskadrilje ali iz kakega drugega RAF skvadrona, ki je pripadal našemu 281. Wingu	
ob istočasnem mitraljiranju	71 operacij
taktično ogledovanje	14 operacij
lovsko spremstvo transportnih letal	10 operacij
meteorološki poleti (opazovanje vremenskih razmer)	30 operacij

¹⁵⁸⁾ V »Bojnih relacijah« (8/2—4—1450), kjer je zajeto obdobje od začetka delovanja eskadrilje pa do 30. aprila 1945, je vpisano 367 operacij in 1210 poletov (pri seštevku 1310 je pomota za 100, stran 8/7—4—1450). Ni upoštevana zadnja operacija z dne 9. maja 1945, št. oper. 368, ki so jo izvršila tri letala (367 + 1 = 368; 1210 + 3 = 1213) VZL, Bgd. 11/3—4—1450.

iskanje in reševanje ponesrečenih posadk
na morju

10 operacij

S k u p a j

368 operacij

Pri operacijah na sovražni promet je bilo po skromnih cenitvah, kakor se v »Bojnih relacijah« navaja, uničenih ali poškodovanih:

- 19 lokomotiv
- 130 železniških vagonov
- 200 motornih vozil
- 100 konjskih vpreg
- 10 jadmikov in malih ladij

Samo dvakrat so se letala Prve eskadrilje srečala v zraku s sovražnimi letali.

Pri izvrševanju opisanih nalog je eskadrilja porabila:

- 1208 bomb po 112 kg (250 lbs)
- 46000 topovskih nabojev od 20 mm
- 202000 nabojev za mitraljez od 7,7 mm

BORBENE OPERACIJE PRVE ESKADRILJE OD 18. AVGUSTA DO 13. OKTOBRA 1944

Borbene operacije Prve eskadrilje bomo razdelili v dve obdobji: prvo — od začetka borbenih operacij Prve eskadrilje 18. avgusta 1944 do 12. oktobra 1944, in drugo od dneva, ko je Druga eskadrilja prvič stopila v borbo — 13. oktobra 1944 do konca vojne oziroma do 9. maja 1945, ko so letala ene in druge eskadrilje poletela na zadnjo akcijo v minuli vojni.

Tako razdelitev smo izbrali, ker je v drugem obdobju veliko število takih operacij, ki sta jih obe eskadrilji opravili skupaj in jih bomo zato tudi skupaj obravnavali.

V času od 18. avgusta 1944 in do 12. oktobra 1944 je Prva eskadrilja izvršila 115 ali 31 % vseh borbenih poletov.

Operacija 1. Kot zgodovinsko pomembno za naše letalstvo moramo omeniti to operacijo, ki je bila izvršena 18. avgusta z letališča Canne blizu Termolija (Italija). Vzletela sta kapetana Protić in Kluz — oba sta padla v kasnejših operacijah — in spremljala kot lovška zaščita britanske lovce-bombnike iz skup-



Letališče Canne v južni Italiji. Pripravljanje bomb pred akcijo

nega 281. Winga pri napadu na Škrabič.¹⁵⁹⁾ I_z Canna sta poletela ob 10.00 uri, vrnila sta se ob 12.00 uri.

Ob koncu opisa operacije je še navedeno, da bombe britanskih letal niso zadele cilja.

Operacija 15. Dva naša lovca sta spremljala 25. avgusta britanske Hurricane, ki so napadli 4 nemške plovne objekte »Siebel-Ferry«¹⁶⁰⁾ v zalivu Jablanac (južno od Senja). Od teh so 3 potopili. Naša lovca sta mitraljirala in dvakrat s topi napadla omenjene plovne objekte. Naši letali sta poleteli z Visa ob 13.30 in se tja vrnili ob 15.40.

Naše izgube: 0; sovražne izgube: neugotovljene.

V tem opisu je najprej navedeno, da so 3 objekte »Siebel-

¹⁵⁹⁾ V Zborniku, Tom X/1, s. 100, d. 41, opomba 3 je navedeno, da bi ime tega naselja »Škrabič«, ker ga ni v nobeni karti, moralo verjetno biti »Škrabaliči« na polotoku Pelješcu, kjer so se nahajale enote nemške 369. legionarske divizije.

¹⁶⁰⁾ »Siebel-Ferry« (nemški izraz Siebel-Fähre) je dvotrupna maona za prevoz vojaštva in materiala po morju, oborožena je s tremi 88 mm topovi. (Zbornik, Tom X/1, s. 124, d. 48, op. 3).

Ferry« potopili, v zaključku pa, da so sovražne izgube neugotovljene. Eno z drugim se ne ujema.

Nemško poročilo pa pravi, da so 25. avgusta sovražni lovci-bombniki večkrat napadli tega dne nemške plovne enote v zalivu severno od Jablanca in da so ladjo »Pila-Fähre« št. 126 potopili, št. 122 pa lažje poškodovali, ranjenih je bilo 10 ljudi, eno letalo so sestrelili.¹⁶¹⁾

Ker sovražnik navaja, da je bilo tega dne več napadov, ni znano, kateri napadalni skupini gre zasluga za potopitev ladje in katera skupina je izgubila eno letalo.

Operacija 20. Šest lovcev je 27. avgusta bombardiralo hotel »Imperial« v Dubrovniku, kjer so baje imeli sovražni oficirji sestanek. Nobena od dvanajstih bomb ni zadela hotela, pač pa je 8 bomb padlo v neposredno bližino.¹⁶²⁾

Med najtežje naloge spada *operacija 29.* Dne 29. avgusta 1944 so bili štirje lovci odrejeni, da pregledajo in mitraljirajo železniško progo Klina—Pristina—Kačanik (Kosmet). Spricho velike razdalje so letala odletela v prvi etapi z letališč Canne do Brindisija, kjer so dopolnila gorivo. Iz Brindisija sta poleteli samo dve letali,¹⁶³⁾ ker sta se dve vrnili zaradi okvare na motorju. Vzhodno od Kline — 3 do 4 km proti Pristini — sta lovca napadla tovorni vlak z lokomotivo in 20 vagonov ter celo kompozicijo z mitraljiranjem zažgala. To je bila ena najtežjih nalog, ker sta oba lovca sama preletela celo albansko področje, katero je imelo tedaj močno zračno obrambo (od 30 do 50 lovskih letal Messershmitt).

V zvezi s pripravami vzletišč v Sloveniji je bila izvršena naslednja *operacija 34.* Dva lovca sta spremljala 1. novembra britanskega letalskega polkovnika Selbyja,¹⁶⁴⁾ ki se je s svojim Hurricanom spustil v specialni misiji na neko poljano pri Starem

¹⁶¹⁾ Sovražno poročilo ie vzeto iz mikrofilma (London II — VZI, Bgd.) »Kriegstagebuch — Kommandant der Seeverteidigung Nord-Dalmatien«, posnetek 241 za dan 25. 8. 1944.

V nemškem poročilu se omenja plovne objekte »Pila-Fähre«, kar je verjetno skrajšano »Pionir-Landungs-Fähre«, pionirska desantna ladja.

¹⁶²⁾ Piloti so bili: Protič, Radulović, Ivanišević, Kovačević, Semolič in Delić.

¹⁶³⁾ Pilota, ki sta izvršila ta let, sta bila Hinko Šoić in Branko Kraus.

¹⁶⁴⁾ Britanski letalski polkovnik Selby je bil član zavezniške vojne misije pri vrhovnem štabu NOV in POJ. On je bil sopodpisnik prvega sporazuma o formiranju letalstva NOVJ — 12. marca 1944.

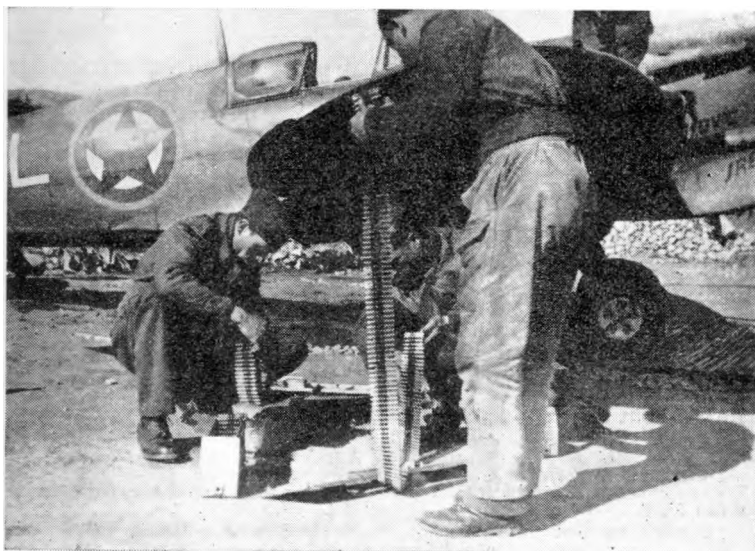
Kolikor se je zvedelo, je polkovnik Selby pregledal terene, ki bi prišli v poštev kot vzletišča ali pristajališča za letala. V podobni zadevi ie bil Selby z letalom 5. novembra 1944 v Beranah (Ivangrad v Črni gori) in 10. novembra 1944 v Sanskem mostu (Prijeđor, Bosna). Obakrat so ga spremljali naši lovci, operacije 41, 50 in 57. Zbornik, Tom X/1, s. 147, 154 in 161.

trgu (Rakek). Ista dva lovca sta naslednjega dne spremljala Selbja, ko se je vračal iz misije pri Starem trgu.

Operacije 46, 41 in 48. Te operacije se nanašajo na otok Hvar.

V noči med 6. in 7. septembrom je sovražnik izkrcal na severozahodnem delu Hvara oddelke bataljona obalnih lovcev »Brandenburg«.

Ko je štab 26. divizije zvedel za sovražnikovo izkrcanje, se je takoj odločil za protinapad. Mornarica je prepeljala 7. septembra v štirih konvojih z Visa na Hvar Prvo udarno brigado 26. divizije. Konvoji so izpluli z Visa ob 10.00, 11.30, 13.00 in 15.30 uri. Prepeljali so skupno 1800 mož in med drugim tudi štiri tanke. Čim je sovražnik zvedel za prihod naših borcev in tankov, se je takoj umaknil proti Jelši. Oddelki Prve brigade so med tem preiskovali zalive okrog naselja Rudine.¹⁴⁾



Orozarja Prve lovske eskadrilje pripravljata letalo Spitfire za borbeni polet

¹⁴⁾ Todor Radošević je v knjigi »Ofanziva za oslobodjenje Dalmacije« (Beograd, 1965) na strani 104 pod opombo 201 objavil, da je pravilen in zgodovinski dokazan dan, kadar se je Prva udarna brigada 26. divizije izkrcala na otok Hvar 7. september in ne 8. september, kakor se je do leta 1965 v vseh vojnogodovinskih knjigah omenjalo. Z datumom 7. 9. sovpadajo tudi naše operacije nad Oskorušico.

Istega dne, ko se je Prva udarna brigada izkrcala na Hvaru — 7. septembra, sta po dve naši letali Prve eskadrilje sodelovali v treh borbenih operacijah proti sovražnim ladjam, ki so se nahajale v zalivu Oskorušica.¹⁶⁶⁾

Prva operacija 46 je bila izvršena med 08.15 in 09.15 uro. Dva Spitfira sta spremljala Hurricane 6. RAF skvadrona pri napadu na sovražno brodovje v Oskorušici. V opisu operacije je navedeno, da so Hurricane razrušili pomol v Oskorušici, dva naša lovca pa sta dvakrat napadla pristan s topovi in mitraljezi. Naletela sta na močan sovražni protiletalski ogenj.

Druga operacija 47 je bila omejena samo na izvidništvo Oskorušice in Bola na Braču med 11.30 in 12.30 uro. V Oskorušici so opazili 7 maon¹⁶⁷⁾ in nek kamuflirani objekt, na Bolu pa več čolnov.

Pri tretji operaciji 48 sta dva Spitfira med 17.15 in 18.15 napadla z bombami maone pri Oskorušici. Kapetan Popov je eno od teh zadel in jo potopil. Letala so bila izpostavljena močnemu protiletalskemu ognju iz 20 mm orožij.

Natančnejših podatkov o izidu tretjega napada nismo nikjer našli.

Operacija 94. Dne 21. septembra so naši 4 lovci bombardirali mesto Perušić v Liki. Napad je bil izvršen ob 07.00 uri z bombami, topovskim in mitraljeskim ognjem. To je bila predpriprava za napad naših enot, kar štab 35. narodnoosvobodilne divizije tako omenja: »Štiri zavezniška letala — (Beri letala Prve eskadrilje; op. redakcije Zbornika) so ob 08.00 uri bombardirala Gospić in Perušić¹⁶⁸⁾ in se potem vrnila v svoje baze. Ob 09.00 je začela prva faza borbe ...«

NAŠI LETALSKI NAPADI V SOVRAŽNIKOVIH POROČILIH

Primerjava naših s sovražnikovimi poročili o naših letalskih napadih na sovražnika nam kaže, kako zgleda lastna in kako sovražna ocena prizadejane škode.

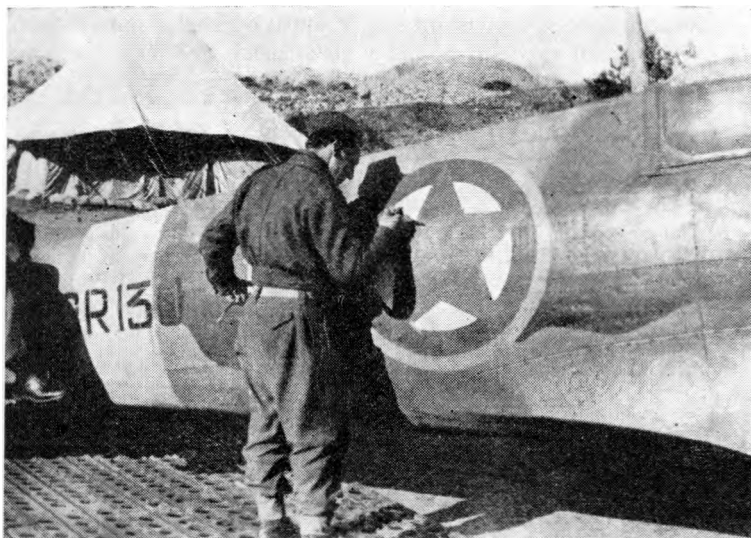
¹⁶⁶⁾ Zaliv Oskorušica se nahaja 4 km severozahodno od Jelše in 2 km zahodno od naselja Rudine. Od mesta Bol na sosednjem otoku Braču je oddaljeno 3 km.

¹⁶⁷⁾ Maona je lesen ali železen plovni objekt, navadno brez lastnega pogona, ki ga vleče druga ladja. Z maonami so prevažali material, razne večje tovore, kamione ipd. in po potrebi tudi ljudi.

¹⁶⁸⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 254, d. 135, opomba 2. Gospić so verjetno bombardirala zavezniška letala.

Operacija 17 — 26. 8. 1944.

Naloga: oborožen izvidniški polet nad Gackim — Nevesinjem. Štiri letala Spitfire so poletela z Visa ob 15.00 in se vrnila v Canne ob 17.30.



Letalec Prve lovske eskadrilje riše oznake pripadnosti NOVJ na letalo tipa Spitfire

Opis operacije: Na cesti Gacko—Nevesinje ni bilo prometa. Ob 16.20 je bila bombardirana vojašnica v Nevesinju, 6 bomb je zadelo cilj. Kapetanu Popovu se niso odpele bombe, šibek protiletalski ogenj nad Nevesinjem.

Naše izgube: 0; sovražne izgube: vojašnica v Nevesinju poškodovana.

Sovražnikovo poročilo: Poveljstvo glavnega štaba domobranstva, poročilo z dne 1. 9. 1944: Štiri sovražna letala so 26. avgusta odrgla 3 bombe na Nevesinje. Eno poslopje je bilo porušeno, 4 hiše poškodovane. Štiri osebe so bile ubite in 12 ranjenih.¹⁶⁹⁾

¹⁶⁹⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 125, d. 49 in Zbornik, Tom V/33, s. 613.

Operacija 89 — 18. 9. 1944.

Naloga: Bombardiranje dveh hiš blizu Gospića. Javljeno je bilo, da je v njih skladišče bencina in municije.

Štiri letala Spitfire so poletela iz Canna ob 13.45 in se vrnila ob 16.00.

Opis operacije: Eno letalo se je vrnilo zaradi okvare na motorju. Ob 14.50 bombardirani omenjeni hiši. Ena teh je bila zadeta (verjetno skladišče bencina), opažen je bil velik oblak prahu, a brez plamena.

Naše izgube: 0; sovražne izgube: ena hiša porušena.

Sovražnikovo poročilo: Dnevno poročilo operativnega oddelka ministrstva oboroženih sil NDH: 18. septembra so 3 sovražni lovci bombardirali Gospić. Dva vojaka in 3 civilisti so bili ranjeni.¹⁷⁰⁾

Operacija 90 — 19. 9. 1944.

Naloga: Napad na Donji Lapac. Koncentracija Nemcev in četnikov. Štirje Spitfiri so poleteli iz Canna ob 08.30 in se vrnili ob 10.30.

Opis operacije: 4 bombe so zadele največjo hišo v Donjem Lapcu, 2 bombi padli v rove blizu naselja, 2 bombi zgrešili cilj. Ena hiša zažgana.

Naše izgube: 0; sovražne izgube: neugotovljene.

Sovražnikovo poročilo: V poročilu poveljstva glavnega štaba domobranstva z dne 19. 9. se omenja, da so Donji Lapac napadli 4 lovci z bombami in mitralješkim ognjem. Ob tej priliki so padli 3 domobranci, ranjeni pa so bili 3 Nemci in 3 domobranci.¹⁷¹⁾

Operacija 92 — 20. 9. 1944.

Naloge: Bombardiranje samostana Humac pri Ljubuškem. Štirje Spitfiri poleteli iz Canna ob 10.00 in se vrnili ob 12.00.

Opis operacije: Vse bombe so zadele samostan ali padle v neposredno bližino. V samostanu javljen štab sovražne nemške divizije. Mitraljirana je bila šola, kjer so prebivali Nemci. Umerjen protiletalski ogenj 20 mm.

Naše izgube: 0; sovražne izgube: neugotovljeno.

Sovražnikovo poročilo: Poveljstvo glavnega štaba domobranstva v dnevnem poročilu št. 276/44 z dne 2. oktobra poroča:

¹⁷⁰⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 177, d. 79 in Zbornik, Tom V/33, s. 682.

^{m)} Zbornik, Tom X/1, s. 177, d. 90, opomba 2.

Naknadno je javljeno, da so 20. septembra 4 sovražna letala napadla z bombami in puškinim ognjem Humac pri Ljubuškem. Poškodovan je samostan in 2 Nemca ter trije meščani so ranjeni. Napravljena je škoda.¹⁷⁾

Operacija 109 — 11. 10. 1944.

Naloga: Oborožen izvidniški polet nad Imotskim — Mostarjem — Jablanico. Štirje Spitfiri poleteli ob 11.00 iz Canna in se vrnili ob 13.00.

Opis operacije: Pri naselju Bajič sta letali št. 1 in 2 mitraljirali 2 kamiona in 4 motocikle, ki so bili skriti pod drevjem. Rezultat ni ugotovljen. 2 km jugovzhodno od naselja Krivi Dol je bila zapažena kolona konjev in konjskih vpreg, dolga 1 km. Vsa letala so izvršila po 3 napade s topovskim in mitralješkim ognjem. Ubitih je bilo mnogo sovražnih vojakov in konj ter je bila povzročena velika panika. Pri naselju Kučine je letalo št. 1 mitraljiralo kamion in konjsko vprego. Kamion je bil zažgan, konji ubiti.

Naše izgube: 0 — sovražne izgube: en kamion uničen; veliko (neugotovljeno) število sovražnikov in konj ubitih.

Sovražnikovo poročilo: Dnevno poročilo poveljstva glavnega štaba domobranstva 287/44 za 13. 10. 1944:

11. oktobra so napadli 4 lovci z mitralješkim ognjem in bombami prevozna sredstva na poti Imotski—Provo in Imotski—Gorica. Povzročena je bila škoda in žrtve.¹⁷³⁾

Operacija 170 — 18. 11. 1944.

Naloga: Spremljanje Hurricanov, oborožen izvidniški polet nad Jablanico in Sarajevom. 2 letali Spitfire poleteli z Visa ob 10.30 in se vrnili na Vis ob 12.15.

Opis operacije: Pri Baradini uničen železniški vlak.

Naše izgube: 0; sovražne izgube: 1 železniški vlak.

Sovražnikovo poročilo: Dnevno poročilo operativnega oddelka ministrstva oboroženih sil NDH št. 352/44: 18. novembra sta dva sovražna lovca napadla tovorni vlak na progi Sarajevo—Konjic med železniškima postajama Brdjani in Bradina — brez škode. Ranjen en domobranec.¹⁷¹⁾

¹⁷¹⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 179, d. 81 in Zbornik, Tom V/34, s. 613.

¹⁷³⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 209, d. 103 in Zbornik, Tom V/34, s. 651.

¹⁷⁴⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 169, d. 143 in Zbornik, Tom V/35, s. 724.



Piloti Druge lovske eskadrilje se posvetujejo pred borbenim poletom. V sredini Branivoj Majcen, še danes aktivni pilot v civilnem letalstvu

Za naslednji dve operaciji imamo sovražna poročila dveh nemških ladijskih komandantov, ki poročata o letalskem napadu, vendar ne moremo trditi, da so naša letala izvršila napade, ki jih Nemci opisujejo, čeprav se čas in kraj napada še precej ujemata.

Operacija 10 in 11. Bombardiranje ladij v zalivu Uš na Korčuli in izvidniški polet nad otokoma Brač in Šolta. Tri letala Spitfire so poletela z Visa dne 13. septembra 1944, ob 11. in se tja vrnila ob 12.25 uri.

V zalivu Uš je bila bombardirana skupina 5 jadmikov in manjši parnik. Vse bombe so padle med ladje, neposrednega zadetka ni bilo. Srednji 20 mm protiletalski ogenj. Na otoku Braču pri Nerežišču na cesti Supetar je bil mitraljiran in zadet sovražni kamion. Pri napadu so opazili kolono sovražnikov jakosti čete, ki se je skrila v gozd, preden so jo mogli napasti. V Milni so opazili jadrnik z žerjavom, na Šolti pa, v Grohotah, en »Siebel-Ferry«.

Sovražne izgube v tej operaciji: en kamion poškodovan.

V naslednji operaciji — 71 — so naši lovci spremljali britanske Hurricane pri napadu na »Siebel-Ferry« v Grohotah, kjer so ga Hurricane potopili.¹⁷⁵⁾

Prva eskadrilja je opravila v treh mesecih — od 18. 8. do 18. 11. 1944 — 170 borbenih operacij. Od teh je bilo 6 izven območja tedanje »Nezavisne države Hrvatske«. Pri 56 operacijah ni prišlo do uporabe orožja zaradi slabega vremena ali pa ker se je šlo za čisto meteorološke polete (opazovanje vremena). Od ostalih 108 borbenih operacij je bil dobršen del izvršen na nemške enote pri Stonu npr. 14 operacij. Zaradi tega ne moremo določiti, koliko napadov je bilo izvršenih na ustaške in domobranske

¹⁷⁵⁾ Omenili bomo bojni poročili dveh nemških poveljnikov manjših ladij, ki sta se nahajali v zalivu Uš izžno od mesta Korčule m dodali tema poročiloma nekoliko ugotovitev, ki izhajajo iz samih poročil, vse v povezavi z našo operacijo št. 70.

V »Kriegstagebuch der 10. Landungs - Flottille, (Film, London III, VZI, Bgd. posnetek št. 973) najdemo opis letalskega napada, ki ga je dal svoji nadrejeni komandi poveljnik sovražne ladje »JO 65«. Po činu je bil vodnik.

»Dne 13. novembra 1944 ob 11.50 uri sta 2 sovražni letali — verjetno lovca-bombnika — napadali južni zaliv Korčule (mišljen je zaliv Uš, dober kilometer izžno od mesta Korčule, op. R. P.). V bližini moje ladje je bila ladja »JO 74«, ki je preizkušala enega svojih ladijskih motorjev. Zaradi šuma smo opazili sovražna letala komaj tedaj, ko je že padla prva bomba. Vsi so skočili v zaklonišča. Ko je prvo letalo odrglo bombo, je skočil deseter (Karl-Heinz Müller) k svojemu 15 mm orožju, da bi ga pripravil za strel. Medtem je priletelo drugo letalo in začelo z obstreljevanjem. Müller je bil zadet v trebuh in v trebuhu mu je granata eksplodirala. Poleg tega je bil še ranjen v bedra in meče ter je bil v hipu mrtev... V Korčuli smo ga položili v krsto in ga prepeljali v Dubrovnik.«

Iz istega filma, posnetek 972, povzemamo opis poveljnika druge enake ladje »JO 102«:

»Z mojo ladjo sem izplul iz zaliva Uš ob 10.00 uri in po desetih minutah vožnje smo ladjo privezali blizu ladjedelnice v Korčuli. Ob 11.50 sta napadla dva Spitfira. — Za ojačanje protiletalske obrambe je bilo na premcu postavljeno 20 mm orožje in že prva bomba je uničila orožje in ubila strelce, ki so s tem orožjem upravljali. (Pisec ne navaja, koliko jih je bilo, govori samo o njih v množini in na koncu dodaja, da niso pripadali ladijski posadki, marveč mornariškemu protiletalskemu topništvu, op. R. P.). Druga bomba je padla v morje ob levem boku ladje. Ladijski trup je bil prebit na 145 krajih. Z leve strani je ladja začela zajemati vodo, vendar nam je uspelo, da smo te nevarne odprtine zamašili. Paluba na prednjem delu ladje je bila popolnoma razdejana. Od ladijske posadke sta dva ranjena.«

Vsiljuje se sama od sebe domneva, da niso mogoče bila tista letala naša, ki jih opisujeta nemška komandanta.

Cas in kraj sta v prid domnevi: naša letala so odletela z Visa ob 11.00 uri in se tja vrnila ob 12.25. Bila so torej lahko ob 11.50 ali malo pred tem časom nad luko Uš na otoku Korčuli.

Proti tej domnevi pa govori število letal. Nemci omenjajo dve letali, v akciji pa so bila tri naša letala. Vendar je možno, da je eno letalo bilo v zračni zaščiti visoko na nebu, medtem ko sta 2 lovca napadala.

Trditve v našem poročilu, da ni bilo neposrednih zadetkov, tudi ne govori v prilogi, da bi naša letala izvršila ta napad in prav tako naši ne omenjajo tiste ladje, ki je bila v ladjedelnici zadeta. Moramo pa pomniti, da so naša poročila večkrat zelo kratka in ne opisujejo podrobnosti posameznih napadov.

Ce pa so napad, ki ga Nemci opisujejo, izvršila dva lovca iz kakega drugega skvadrona, pomeni, da so naši napadali tik pred njimi. Toda sovražnik ne omenja dveh napadov. V našem poročilu pa se govori, da so naleteli na srednji protiletalski ogenj, ki je gotovo izhajal iz sovražnih ladij.

enote in s tem v zvezi tudi ne, kolikšen odstotek naših napadov predstavlja objavljenih šest sovražnih poročil, vsekakor pa zelo majhen.

DRUGA LOVSKA ESKADRILJA — STATISTIČNI PODATKI

Druga lovska eskadrilja je izvršila prvo bojno operacijo 13. oktobra 1944.

Od tega dne in do konca vojne je opravila
228 bojno-operacijskih nalog in
978 borbenih poletov.¹⁷⁶⁾

V aprilu je največkrat nastopila — 59 borbenih operacij, pri katerih so letala vzletela 232 krat — najmanj pa januarja — 16 operacij in 73 poletov.

Približne in skromno ocenjene sovražne izgube so znašale:

42 ladij, maon, trabaklov, ladij za izkrcevanje in drugih
plovnih objektov,

70 motornih vozil, bencinskih cistern, konjskih vpreg,

10 lokomotiv,

83 poslopij,

1 električna centrala,

1 radijska postaja,

2 mosta.

Za uresničitev teh uspehov je eskadrilja porabila:

160 raket po 11,5 kg (251bs),

3982 raket po 27 kg (601bs),

114163 nabojev za mitraljeze kalibra 7,9 mm.

Za razliko od Prve eskadrilje, ki je vse operacije vpisovala z rednimi številkami od 1 do 368, ne glede iz katerega letališča so letala poletela, je Druga eskadrilja začela s številko 1 pri letališču

Zaradi šibkih dokazov bi pa bilo tvegano sklepati, da so naša letala izvršila ta napad.

V nadaljevanju opisovanja te operacije se govori, da so opazili na otoku Solti v Grohotah en »Siebel-Ferry«. Vedeti pa moramo, da se naselje Grohote nahaja en kilometer daleč od morja. Ladjo so lahko opazili le v zalivu, ki je Grohotam najbližji, in to je zaliv Rogač.

Da so britanski Hurricani z raketami ta »Siebel-Ferry« potopili, kakor se trdi v poročilu, operacije 71, ni v knjgah, ki opisujejo dogajanja na morju v vojnem času, nikjer omenjeno.

¹⁷⁶⁾ v »Bojnih relacijah« Druge eskadrilje, (VZI, Bgd. 9—4—1450) je navedeno 226 operacij in 970 poletov, izvršenih ao 30. 4. 1945. V maju sta bili izvršeni še 2 operaciji (141/Z in 142/Z), pri vsaki operaciji so sodelovala 4 letala (»Bojne relacije« 11/6—4—1450). Tako dobimo končne številke 228 in 978.

Canne in enako tudi pri letališču Vis. Iz Canna je bilo izvršenih 32 poletov (32/C) do 15. 2. 1945, nakar je bil 18. 2. 1945 izvršen 33. polet (33/Z) iz Zemunika-Prkos. Zadnja operacija iz Zemunika-Prkos ima številko 142/Z in je bila izvršena 9. maja 1945, zadnja operacija z Visa pa ima številko 97/V z dne 16. 2. 1945.¹⁷⁷⁾

13. 10. 1944 je bil izvršen prvi polet z letališča Canne (Termoli) Italija.

Od 18. 10. 1944 do 18. 2. 1945 je bil na letališču Vis oddelek od 4 do 8 letal.

Od 10. 2. 1945 so letala eskadrilje dopolnjevala gorivo na letališču Prkos (Zadar).

Od 2. 3. 1945 se je na Prkosu nahajalo stalno 12 letal Druge eskadrilje in v začetku aprila je prišla kompletna eskadrilja na to letališče.

BORBENE OPERACIJE OD 13. OKTOBRA 1944 IN DO KONCA VOJNE

Druga lovska eskadrilja je prvič vstopila v borbo 13. oktobra 1944. Za to prvo akcijo so letala Druge eskadrilje imela spremstvo dveh lovcev iz Prve eskadrilje, kar se bo v nadaljnjih operacijah še mnogokrat ponovilo.

Operacija 1/Canne. Naloga: Izvidniški polet nad področjem Aržana v spremstvu dveh Spitfirov Prve eskadrilje.

Šest Hurricanov je poletelo ob 11.45 iz Canna in se tja vrnilo ob 13.50 uri. Napadli so kolono 6 konjskih vpreg. Napad je bil glede na to, da je to bil prvi, dobro izveden: dvoje vpreg je bilo uničenih, druge so se razbežale in so bile poškodovane.

V naslednji operaciji se prvič omenja bolniška ladja. To ladjo so naši piloti do konca vojne še večkrat opazili in v poročilih omenili. Zadnjič jo omenja Druga eskadrilja 26. aprila 1945 (operacija 137), kjer je rečeno, da so jo opazili v luki Pula.

Operacija 3/Vis. Štirje Hurricani Druge eskadrilje so opazili 21. 10. 1944 blizu vzhodne obale otoka Iža 8 do 10.000 tonsko ladjo, belo prepleskano in z znaki rdečeka križa ob bokih in na palubi.

O tem so obvestili britansko mornarico.^{178*)}

¹⁷⁷⁾ Če seštejemo operacije 97/V in 142/Z skupaj 239 operacij, kar se ne ujema z v začetku navedeno številko 228. Ni znano, kako je prišla eskadrilja do te številke.

¹⁷⁸⁾ Sovražnik je imel na Jadranu bolniško ladjo »Bonn«. Dne 16. 9. 1944 je ta ladja izplula iz Pule. Nedaleč od Pule sta ladjo napadli dve letali Beaufighter in

Preden so naše enote 10. dalmatinske brigade osvobodile 25/26. 10. 1944 trdnjavo Klis, ki je branila s severne strani dohod k Splitu, so letala obeh naših eskadrilj sodelovala z napadi na to trdnjavo:



Letalo Hurricane IV RP na letališču Prkos pri Zadru leta 1945. Pod krili letala so pritrjene štiri rakete

Operacije 135, 136, 6/Vis in 7/Vis. Dopoldne 25. 10. so 3 Hurricani v spremstvu dveh Spitfirov napadli trdnjavo z bombami in raketami. Istega dne popoldne so napad ponovili 4 Hurricani in 4 Spitfiri.

V poročilu 7/Vis beremo, da je bila trdnjava resno poškodovana.

ladja je začela zajemati vodo, nakar se je hitro vrnila v Pulo, kjer so jo takoj dali v dok. Nemški komandant na Jadranu Lützman opisuje v svojem dnevniku (Kriegstagebuch — Kommandierender Admiral Adria, Film I — London N. M., posnetek 816), da Angleži niso priznali ladji »Bonn« svojstva bolniške ladje. Zgleda pa, da je bil že nekoliko dni po tem dogodku »Bonnu« priznan status bolniške ladje na podlagi ženevske konvencije, ker je že 22. 9. 1944 ladja izplula iz Pule v Šibenik in Zadar, kjer je prevzela 186 ranjencev in jih odpeljala proti severu (Kriegstagebuch — Kommandant der Seeverteidigung Nord-Dalmatien, Film II, London N. M., posnetek 279). Verjetno je ta ladja tudi kasneje vozila v dalmatinskih vodah. Imel pa je sovražnik še eno bolniško ladjo z imenom »Gradišca«.

Operacije nad komunikacijskim omrežjem Drniš—Knin—Bihać in Šibenik—Knin—Gospić—Bihać so izvršila letala obeh naših eskadrilj med 30. 10. in 23. 11. 1944; skupaj 18 operacij, pri katerih je sodelovalo 60 letal.¹⁷⁹⁾

Pri teh napadih je bilo uničenih oziroma poškodovanih nad 50 motornih vozil. Namen teh napadov, ki so bili izvršeni pred glavnimi borbami za osvoboditev Knina — splošni napad na Knin je začel 26. novembra, končna osvoboditev je bila 4. decembra — je bil v oviranju prometa med Kninom in njegovim zaledjem.

Upoštevati moramo, da niso bila pri oviranju prometa v borbah za Knin — kakor tudi pri vseh drugih borbah — soudeležena edinole naša letala, marveč so v še večjem številu sodelovala zavezniška letala, ki so pripadala 281. Wingu oziroma BAF.

Operacija 157. Štiri letala Spitfire so prejela 7. novembra nalogo, da ščitijo zavezniške bombnike nad Sarajevom. Lovci so odleteli z letališča Canne ob 14.10, ob 15.10 so bili nad Sarajevom na višini 5000 metrov, kjer so čakali, a niso opazili nobenih bombnikov. Zaradi oblačnosti in zelo močnega vetra iz severnega kvadranta, ki jih je mnogo zanašal, so prišli v težak položaj: s skoraj praznimi bencinskimi rezervoarji jim je uspelo spustiti se na letališče Vis ob 16.40.¹⁸⁰⁾

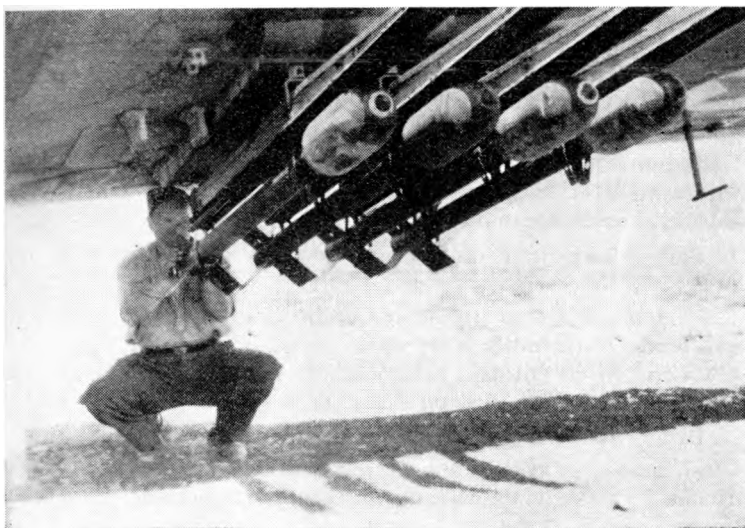
Ker so imeli nad Sarajevom zaradi zanašanja bolj obremenjene motorje, so porabili gorivo v dveh in pol urah, medtem ko bi pri ekonomični obremenitvi motorji lahko vzdržali v zraku tri in pol ure.

Operacija 14/Canne z dne 3. 12. 1944. Šest letal Hurricane Druge eskadrilje je napadlo na otoku Mali Lošinj električno centralo, katera je oskrbovala z električnim tokom napeljave obalnih topov na tem otoku. Dvoje letal je pikiralo na centralo iz smeri sever-jug, ostala štiri pa iz smeri jug-sever. Vsako letalo je izstrelilo po 4 rakete. Ugotovljeno je bilo nekoliko zadetkov in poslopje, v katerem se predvideva, da je bila električna centrala, je bilo uničeno.

Neko kasnejše sporočilo, ki je prispelo v štab eskadrilje iz BAF, javlja, da je ta postaja od dneva napada dalje neaktivna.

¹⁷⁹⁾ Vse operacije v zvezi z borbami okrog Knina so v Zborniku, Tom X/1, s. 237—286.

¹⁸⁰⁾ Šlo je za bombnike BAF. Po poročilu ministrstva oboroženih sil NDH z 8. novembra 1944 so tega dne bombardirali Sarajevo dvakrat: okrog 13.00 ure je izvršilo prvi napad 140 letal v treh naletih, drugi napad je bil ob 16.00 uri, ko je 128 letal napadlo železniško postajo in Alipašin most. (Zbornik, Tom, X/1, s. 254, d. 135, op. 2).



Orožar montira rakete na letalo tipa Hurricane IV RP (Druga eskadrilja)

Operacija 23/Canne z dne 4. 1. 1945. Šest Hurricanov — 4 iz Druge eskadrilje in 2 iz britanskega 6. skvadrona — je napadlo v Grebku zahodno od Nevesinja večje dvonadstropno poslopje in še druge hiše v tem naselju. Dvonadstropno poslopje in še ena hiša sta bili močno poškodovani. Protiletalske obrambe ni bilo. V naslednjih dneh je prispelo v eskadriljo sporočilo, da je v dvonadstropni hiši stanovalo okrog 100 Nemcev, ki so bili pri napadu skoraj vsi ubiti. Poslopje je še naslednjega dne gorelo. To je izjavil nek nemški ujetnik.

Mostarska operacija je trajala od 4. do 14. 2. 1945. Letalske enote Prve eskadrilje so že 31. 1. 1945 (oper. 240) začele napadati komunikacije Široki Brijeg—Mostar—Ljubuški.

Druga eskadrilja je istega dne dvakrat napadla sovražnika na Širokem Brijegu (oper. 69/Vis in 70/Vis).^{*1)}

¹⁸¹⁾ Na Širokem Brijegu so se tedaj nahajali oddelki nemškega 370. pehotnega polka in 2. gorske brigade, 9. ustaške brigade in »črne legije«. Prva in Druga eskadrilja sta dajali letalsko pomoč enotam 9. narodnoosvobodilne udarne divizije, ki so držale svoje položaje v smeri širokega Brjega. To so bile letalske predpriprave pred mostarsko operacijo (od 4. do 14. 2. 1945), pri kateri sta obe eskadrilji vidno sodelovali (Zbornik, Tom X/1, s. 406, d. 221, op. 2).

Operacija 266 z dne 10. 2. 1945. Skupina šestih lovcev Prve eskadrilje je v parih (dvojkah) napadala razne cilje v naseljih Blagaj, Iliči in Buna. Prva dvojka je imela največ uspeha, saj je ubila 67 Nemcev, kar je potrdil načelnik štaba 13. brigade 29. divizije, ki je tu operirala.¹⁸²⁾

Iz poročila, ki ga je poslal štab Prve eskadrilje 20. februarja 1945 štabu VIII. korpusa,¹⁸³⁾ se vidi, da je prišlo dvakrat do napada letal na lastne enote, in to 5. in 7. februarja.

Štab eskadrilje v omenjenem poročilu tako opisuje te dogodke:

»7. februarja smo prejeli naslednjo brzojavko: »5. 2. 1945 so vaša letala mitraljirala naše enote južno od Čitluka. Zažgali so en tovorni in en potniški avtomobil. Mitraljirali so položaj naše XII. brigade jugovzhodno od Širokega Brijega'.«

Drugi primer napada na lastne enote je tako opisan:

»7. februarja zvečer smo prejeli brzojavko, ki se glasi: »7. februarja so vaša letala napadla dvakrat štab brigade v Čitluku. Prosimo vas, da opozorite tovariše, naj postopajo točno po navodilih in zahtevah VIII. korpusa'.«

Štab Prve eskadrilje v svojem poročilu tako nadaljuje:

»Na podlagi teh brzojavk smo takoj začeli zasliševati pilote obeh eskadrilj. Izid teh zasliševanj je pokazal, da naša letala niso napadala naših enot, avtomobilov in tudi ne štaba brigade, kar je zaključiti iz naslednjega:

1. Pred vzletom so prejeli piloti točno odrejene naloge in cilje. Iz priloženega pregleda operacij se vidi, da ni bil ukazan noben napad na kraje, ki so v brzojavki omenjeni.

Pripomnili bi še, da je bilo pilotom že 4. februarja 1945 pre-povedano napadati na cesti Mostar—Ljubuški.

2. Vsi piloti zanikajo, da bi bili izvršili prej omenjene napade. Ker pa je možnost napake v navigaciji in orientaciji, v določeni manjši meri pa je možna tudi nedisciplina pilotov, smo vas za-prosili v brzojavki z dne 7. 2. 1945, da nam sporočite bolj podrob-ne podatke (točen čas, število letov, če je bila na letalu petero-kraka zvezda, kakšen tip letala ipd.), a na to brzojavko nismo prejeli odgovora.

¹⁸²⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 473, d. 249.

¹⁸³⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 517 in 520, d. 272.

Možno je, da so te napade izvršila zavezniška letala (v prvi vrsti nekatera od italijanskih eskadrilj, ki so bila v sestavu RAF).^{*4)} Opozorili smo zaveznike na ta primer in priporočili jim, naj ne napadajo ciljev v neposredni bližini fronte.

Opisali vam bomo primer, ki se je dogodil 6. 2. 1945. Tega dne zjutraj je RAF ukazal, naj napademo Široki Brijeg, Knezpolje in komunikacije proti Mostarju. Ob 07.45 je prvi val — 12 letal, razen 8 naših tudi 4 angleška — izvršil napad na Široki Brijeg. Ob 08.15 smo prejeli brzojavko, da se v teku dneva ne sme napadati mesta Široki Brijeg. V zadnjem trenutku nam je uspelo, da smo s pomočjo radio telefoni j e zaustavili drugi val letal in prekinili nadaljnje operacije.«

Ob koncu poročila daje štab eskadrilje še pregled operacij, ki jih je izvršila Prva lovska eskadrilja v teku 15 dni na območju Mostarja:

izvršenih je bilo	99 poletov	
odvrženo je bilo	186 bomb	
izstreljeno	47500 mitraljeških	in
izstreljeno	10500 topovskihnabojev ^{1®5)}	

V istem času kakor Prva je Druga eskadrilja na področju Mostarja

izvršila	77 poletov
izstrelila	279 raket
	10500 topovskih nabojev ^{*5)}

^{*4)} O zavezniških letalskih napadih na naše enote po pomoti bomo na vedli bolj znane primere:

^{*5)} Eskadrilja je priložila poročilu z dne 20. 2. 1945 pregled operacij, ki so bile izvršene v tem času v zvezi z mostarsko operacijo. Vse te operacije so objavljene v Zborniku, Tom X/1 na straneh 404 do 500. V knjigi so ome-njene samo najvažnejše operacije.

^{*6)} Številkeza Drugo eskadriljo smo zbrali iz njenih borbenih operacij na območju Mostarja med 1. in 15. 2. 1945 na straneh 404 do 500 Zbornika, Tom X/1.

21. oktobra 1944 so sestrelili britanski lovci komandanta 8. korpusa gene-rala Vlada Cetkovića, ki je letel z letalom Fieseler 167 iz Tičeva proti Visu. Pri preletavanju Dinarskega gorstva so odvrgli iz letala na Vidovu uradno pošto za 20. divizijo. Nenadoma so nadleteli Fieselerja, ki je bil komaj 150 metrov nad zemljo, štirje zavezniški lovci tipa Mustang. Pikirali so na naše letalo in eden izmed zavezniških lovcv je izstrelil rafal iz mitraljeza na Fieslerja in ga zažgal. Večje število nabojev je zadelo Cetkovića tako, da je bil na mestu mrtev. Od ostalih članov posadke je bil pilot lažje ranjen v roko, vendar je uspel spustiti se z gorečim letalom na zemljo.

Mrtvega generala so izlekli iz letala, ki je nato popolnoma zgorelo. Gene-rala Cetkovića so pokopali na Vrdovu (T. Radošević: »Ofanziva za oslobodjenje Dalmacije«, Beograd 1965, str. 160).

Kakšno je oilo sodelovanje zavezniškega letalstva z našimi kopenskimi eno-tami, se vidi iz brzojavke štaba 19. divizije, poslana 25. oktobra 1944 štabu 8. korpusa (kateremu so pred štirimi dnevi sestrelili komandanta). Brzojavka se glasi: »25. oktobra ob 11.27 so 4 angleški Spitfiri mitraljirali pri naselju 2egara

Dne 17. 2. 1945 sta 2 skupini letal Prve lovske eskadrilje — vsaka skupina po 4 letala — napadla naselje Vitez in Hankumpanijo. Ti dve operaciji omenjamo zaradi tega, ker so ju piloti sami ocenili kot »rezultat neznan«, komandant V. korpusa pa je izrekel pohvalo.

Operacija 279 z dne 17. 2. 1945. Naloga: 4 letala Spitfire naj bombardirajo naselja Vitez in Hankumpanijo ter pregledajo komunikacij e Travnik—Sarajevo—Konjic.

Letala so poletela z Visa ob 10.35 in se vrnila ob 12.10 uri. Prvi 2 letali sta bombardirali naselje Vitez, drugi 2 naselje Hankumpanija. Vse bombe so zadele cilj. Mitraljirati ni bilo mogoče zaradi slabega vremena, bilo je 9/10 oblačnosti.

Sovražne izgube: cilji zadeti, rezultati neznani.

Operacija 280 z dne 17. 2. 1945. Naloga: bombardiranje naselja Vitez. Štiri letala so poletela z Visa ob 11.40 in se vrnila ob 13.10. Vse bombe so padle blizu cilja in vsa letala so dvakrat mitraljirala. Vidljivost slaba.

Sovražne izgube: neznano.

Opomba iz operacijskega dnevnika: Za te naloge prve in druge skupine, ki sta jih izvršili nad naseljema Vitez in Hankumpanija, je eskadrilja prejela pohvalno brzojavko komandanta V. korpusa, ki se glasi:

naše sanitetsko vozilo in težje ranili 3 ranjence in kapetana čoliča. Pri operacijah na Gračac so Angleži bombardirali Ervenik namesto Gračac. Redno kadar smo zahtevali bombardiranje, je do tega prišlo 5 dni kasneje, kadar se je situacija že menjala. Bombardiranje postaja nepotrebno. Na našem sektorju nismo imeli koristi od letalstva, marveč samo škodo v ljudeh in materialu. Takšno bombardiranje koristi samo sovražniku. Prosimo vas, da se letalstvu dodeli naloga izključno kontrole cest Šibenik, Drniš, Knin, Ostrič, Srb. Na območju severne Dalmacije bombardirati samo to, kar mi zahtevamo in tistega dne, kakor bo določeno. Revolt naših borcev zaradi takega postopka je velik. (Cit. knjiga, str. 283).

Napadi zavezniških letal na plovne objekte naše mornarice so se nekolikokrat ponovili:

22. marca 1944 so zavezniška letala potopila motorni jadrnik »Sv. Nikola« (otok Zakanj).

12. septembra 1944 so zavezniška letala potopila patrolni čoln »PČ 75« (otok Mljet).

24. oktobra 1944 so zavezniška letala potopila oboroženo ladjo »NB 13« (Olib).

Večkrat so zavezniška letala mitraljirala naše ladje. Tako so 10. maja 1944 mitraljirala nek jadrnik, ki je prevažal begunce in je bilo pri tem ubitih 17 ljudi in 26 ranjenih.

Letala so mitraljirala 11. maja 1944 osem motornih jadrnikov, trije mornarji so bili ubiti in 4 ranjeni.

Bilo pa je še nekoliko napadov iz zraka brez večjih posledic. Do teh napadov je prišlo zaradi pomote in niso bili namerno izvedeni, ker za tako stališče ne bi našli resnih argumentov, posebno še, ker so Angleži vsako ladjo ki so jo po pomoti potopili — gre tudi za ladje, ki so jih potopile angleške vojne ladje — nadomestili z drugo ladjo. (Vasiljevič: Dejstva na Jadranu, str. 246, 294, 295).

»Letala te eskadrilje so odlično sodelovala z našimi enotami in mnogo doprinesla za učinkovito in naglo osvoboditev naselij Vitez in Hankumpanija.

Komandant, generalmajor Slavko Rodič.«

Na otoku Krku so imeli Nemci garnizone v mestih Krk, Baškanova, Baškastara, Aleksandrovo (današnji Punat) in Malinska. Tu so se nahajali deli nemške 392. legionarske divizije.¹⁸⁷⁾

Druga eskadrilja je vznemirjala ta mesta že mnogo pred osvoboditvijo Krka (17. aprila 1945).

Tako je 21. 2. 1945 s tremi Hurricani napadla nemški štab v Aleksandrovem. Cilj je bil zadet v polno s šestnajstimi raketami (oper. 34/Zemunik).

Malinsko so 4 Hurricani napadli 28. 2. 1945, kjer so v tri poslopja izstrelili 32 raket in poslopja poškodovali (oper. 47/Z).

Malinsko so ponovno napadli 1. 3. 1945 4 Hurricani. Tudi tokrat so izstrelili 32 raket in pri tem eno zgradbo razrušili, eno pa poškodovali (oper. 48/Z).

Baškanovo so napadli 3. 3. 1945. Sodelovalo je 6 Hurricanov, ki so zgradbo nemškega štaba poškodovali in zažgali skladišče bencina (oper. 49/Z).

Baškanovo so ponovno napadli 12. 3. 1945 s štirimi Hurricani. Izstreljenih je bilo 32 raket, ki so napravile škodo na hišah.

V predpripravih na borbe za osvoboditev zahodne Like je sodelovala Prva eskadrilja s tremi operacijami, ki so bile vse v istem dnevu:

Operacija 310 z dne 14. 3. 1945. Štiri letala Spitfire so bombardirala v naselju Nebljusi sovražnikov glavni štab. Po bombardiranju so cilj še mitraljirali in poslopje zažgali. Sovražne izgube: štab divizije verjetno uničen.¹⁸⁸⁾

Operacija 314 je imela za cilj sovražni štab polka v Donjem Lapcu. Štiri letala Prve eskadrilje so z bombami napadla cilj: 4 bombe so zadele, 4 pa zgrešile, nato so še cilj mitraljirali.¹⁸⁹⁾

¹⁸⁷⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 524, d. 275, op. 2.

¹⁸⁸⁾ v Nebljusi je bilo komandno mesto štaba 373. legionarske divizije (Završene operacije za oslobodjenje Jugoslavije 1944—1945, Beograd 1957, s. 485). Prav tam je tudi omenjeno na strani 491, da je že v predpripravih zavezniško (in naše! op. R. P.) letalstvo opravljalo izvidniške polete in bombardiranje, sovražnih štabov.

¹⁸⁹⁾ v Donjem in Gornjem Lapcu se je nahajal del enot nemške 373. divizije. (Završne operacije za oslobodjenje Jugoslavije 1944—1945, Beograd 1957, s. 484).

Operacija 312. Naloga se je glasila: oborožen izvidniški polet od Banjeluke do Bosanske Gradiške. Skupina štirih letal je južno od Bosanske Gradiške napadla 4 kamione. Vse bombe so zadele cilj. Pri naselju Srednje so mitraljirali avtobus, poln vojakov.



Letali Hurricane Druge eskadrilje pred vzletom na letališču Canne v južni Italiji

Sovražne izgube: 4 kamioni in 1 avtobus uničeni, nad 30 vojakov ubitih.¹⁹⁰⁾

Edino enkrat so naletele naše eskadrilje na sovražnikovo letalo v zraku, ki so ga po kratkem zasledovanju sestrelili. O tem govori poročilo o operaciji 321 z dne 20. 3. 1945. Naloga: oborožen izvidniški polet Ilidža — Trnovo. Štiri letala Prve eskadrilje so odletela z Visa ob 10.15 in se vrnila na Vis ob 11.50 uri.

Ob 11. uri so bombardirali kolono okrog 30 kamionov med Jablanico in Vojkovičem. Vse bombe so padle med kamione. Ko so se piloti pripravljali, da bi začeli z mitraljiranjem kolone, je vodja skupine opazil nemško letalo Henschel 126 in takoj

¹⁹⁰⁾ p.j naselju Srednje so že enkrat pred tem, in sicer 8. 3. 1945 naši 4 Spitfiri napadli sovražnikova prometna vozila in uničili ali poškodovali 1 avtobus, 3 kamione in 2 konjski vpregi (oper. 301).

ukazal napad na to letalo. Vodja je kot prvi odprl ogenj pri oddaljenosti 300 metrov in je streljal cel čas, dokler se ni približal na 5 metrov. Po izjavi pilota št. 2 je vodja ubil izvidnika v letalu. Nato so še preostala letala napadla sovražnika, ki se je skušal ubraniti z nizkim letom in raznimi evolucijami. Vsa letala so šla še enkrat v napad, nakar se je Henschel vnel in po kakih 30 sekundah treščil v gozd.

Sovražne izgube: večje število kamionov in eno letalo.¹⁹¹⁾

Letala Hurricane, oborožena z raketami, so morala takoj po izstrelitvi raket spremeniti smer, da bi se čim bolj oddaljila od točke eksplozije raket. Piloti so v tem imeli že kar dobro prakso. Vseeno pa se je zgodilo, da so bila 3 letala poškodovana od lastnih raket, in sicer pri operacijah 27/C z dne 3. 2. 1945 (2 letali) in 95/V z dne 14. 2. 1945. Letalom je le uspelo vrniti se v bazo, kar priča, da so bile poškodbe manjšega obsega.

Omenili bi še borbene akcije Prve eskadrilje pri reševanju zavezniških pilotov, ki so se spustili v morje s poškodovanim letalom ali pa iz letala skočili in se s padalom spustili v morje. Takih akcij je bilo deset.

Ponesrečence so reševali s hidroplani — navadno hidroplan »Catalina« — ali pa s hitrimi motornimi čolni. Naši lovci so bili v zračni zaščiti in obenem preiskovali in pregledovali morsko gladino, če bi kje ugledali plavajoče letalce. Pri mirnem morju se kmalu opazi človeka na morski površini, že pri malo valovitem morju, posebno še, kadar dela veter na valovih grebenčke, pa je plavajočega človeka kaj težko opaziti.

Trikrat so bile akcije reševanja uspešno zaključene: enkrat se je rešila cela posadka »Liberatorja« z motornim čolnom (oper. 68 z dne 12. 9. 1944), dvakrat pa je pilota rešil hidroplan (oper. 59 z dne 10. 9. 1944 in oper. 83 z dne 17. 9. 1944).

Uspešen napad so izvršila letala Druge eskadrilje na plovne objekte v zalivu Spasovac, južno od Senja.

Operacija II/Z — 28. 3. 1945 — Po podatkih, ki jih je dal štab II. pomorsko-obalnega sektorja, se je nahajalo v zalivu Spasovac, južno od Senja, 6 maon in v prvem zalivu severno od Senja še drugih 6. Napad na te objekte je imela izvršiti skupina

¹⁹¹⁾ Letalo Henschel 126 je dvosedežno izvidniško letalo z motorjem »Bramo-Fafnir« 830 KM na višini 4000 m. Ima nepomično vgrajen mitraljez za pilota, ki strelja skozi propeler v smeri letenja s kapaciteto 500 nabojev. Izvidnik ima pomičen mitraljez. Hitrost 355 km na višini 3000 (iz Jane's All The World's Aircraft 1943/44, London 1944, s. 98 c).



Piloti naših eskadrilj so nosili take maske za polete na velikih višinah. Na sliki je kapetan Branivoj Majcen iz Druge lovske eskadrilje

štirih Hurricanov, ki so poleteli iz Zemunika ob 16.40 in se vrnili ob 17.40.

Vremenske razmere so bile zelo slabe, posebno v bližini in severno od Senja. Zaradi tega je vodja skupine Majcen odločil, da bodo vsa letala napadla skupno samo en cilj in to brodovje v zalivu Spasovac.

Na podlagi kasnejših poizvedovanj se je zvedelo, da so napadli 4 »F-Leiterje« (60 do 65 metrov dolžine, okrog 320 ton), ki so bili zvezani eden ob drugem. Možno je, da so to bile ladje za izkrcavanje L. C.

Od 32 izstreljenih raket je bilo 18 do 20 zadetkov, kar je povzročilo velike eksplozije in stebre plamena in črnega dima, kar sili k zaključku, da so bile ladje natovorjene z municijo ali bencinom. Vodja in piloti javljajo, da so bile ladje uničene. Kasneje prejeta poročila od mornarice in glavnega štaba to potrjujejo.

Za to operacijo nismo našli v naši vojni literaturi nobenih drugih podatkov.

V borbah za osvoboditev otoka Raba so sodelovala letala Druge eskadrije. Ta otok je bil osvobojen 12. aprila 1945.

Operacija 98/Z — 11. 4. 1945 — Naloga: napasti z raketami topovske položaje na rtu Stojan na otoku Rabu. Trije Hurricani so ob 17.30 poleteli z letališča Zemunik, kamor so se vrnili ob 18.35. Opazili so 3 topovske položaje in izstrelili nanje 23 raket; rezultat je bil neugotovljen.¹⁹²⁾

Operacija 99/Z — 11. 4. 1945 — Naloga: napasti topovske položaje v bližini mesta Rab. Trije Hurricani so poleteli istočasno s tistimi tremi iz prejšnje operacije. Na cilj so izstrelili 24 raket, rezultat je bil neugotovljen.¹⁹³⁾

Naslednja operacija govori o napadu na večjo ladjo v Crikvenici:

Operacija 96/Z — 11. 4. 1945. — Naloga se je glasila: oborožen izvidniški polet in iskanje sovražnega ladjevja severneje od pristana Novi—Vinodolski.

Štirje Hurricani so poleteli iz Zemunika ob 06.00 in se vrnili ob 07.20. V luki Crikvenica so opazili tri do pet tisoč tonski parnik, ki je imel dva dimnika plavkaste barve, brez kakih drugih posebnih znakov.

Letala so izvršila napad iz severozahodne proti jugovzhodni smeri. Vodja Vlahov je imel 4 do 6 raketnih zadetkov, ladja je bila naenkrat v oblaku črnega dima. Pilot št. 2 je izprožil salvo 8 raket, nakar je nastala velika eksplozija.

Pilota št. 3 in 4 sta izstrelila še dve salvi po 8 raket v dim in sta imela pri tem uspešne zadetke. Po napadu so opazili steber belega dima, ki je bil visok okrog 70 metrov.

Protiletalska mitralješka obramba je bila točna. Po napadu so opravili izvidniški polet nad otokom Krkom, kjer pa ni bilo nič posebnega opaziti.

¹⁹²⁾ Topništvo na rtu Stojan je 12. aprila zjutraj z močnim, a nepreciznim ognjem obstreljevalo naše desantne enote, kar priča, da letala niso uspela to topovsko gnezdo uničiti. (Jovan Vasiljević: Dejstva na Jadranu u narodnooslobodilačkom ratu, Beograd 1957, s. 227).

¹⁹³⁾ O delovanju letalstva na Rabu je najti podatke v Zborniku, Tom VIII/3, s. 544.

Sovražne izgube: ladja z dvema dimnikoma od 3000 do 5000 ton uničena in potopljena.¹⁾)

Med najbolj uspešne operacije Druge eskadrilje spada naslednja:

Operacija 101/Z — 13. 4. 1945. Med oboroženim izvidniškim poletom za sovražnim ladjevjem so 4 letala Hurricane opazila sovražni konvoj, sestavljen iz ene motorne torpedovke tipa »E«, (dolžina 30 do 35 metrov) in 3 ladje tipa »F« (50 do 70 m dolžine). Vodja letalske skupine Cenič je napadel torpedovko »E«, ki je bila polno natovorjena z vojaštvom, in jo je zadel z osmimi raketami. Po napadu je bilo opaziti eksplozije in ogenj, nato so videli, kako se je ladja potopila. Pilot št. 2 je napadel eno od »F« ladij, a je ni zadel. Piloti letal 3 in 4 so javili v verjetnih zadetkih. Ladja se je po napadu zaustavila. Preostali 2 ladji sta nadaljevali vožnjo v severni smeri. Ladje so bile polne vojaštva.

Iz vseh ladij se je oglašal gost in točen protiletalski ogenj od 88, 40 in 20 mm in obenem tudi ogenj iz mitraljezov.

Dve letali sta bili resno poškodovani v repne površine, komande, propeler in hladilnik, a sta se vseeno vrnili v bazo. Vreme lepo. Naše izgube: dve letali resno poškodovani.

Sovražne izgube: motorna torpedovka tip »E« polna vojaštva uničena in potopljena, ena »F« ladja (320 ton) poškodovana.

Uro in pol po vrnitvi štirih letal iz omenjene operacije sta odleteli dve letali Hurricane na področje prejšnjega napada z nalogo, da ponovno napadeta sovražne ladje. Vodja iz prejšnje operacije je bil tudi sedaj vodja dvojke:

Operacija 102/Z — 13. 4. 1945. Iz opisa te operacije sledi, da sta se oba pilota prepričala, da je motorna torpedovka, ki so jo v prejšnji operaciji napadli, zares potopljena, kar so pričali veliki madeži olja na površini morja in plavajoči vojaki v morju. Ladjo tipa »F« so našli v nekem malem zalivu na otoku Krku, nasukano in v plamenih. Izstrelili so 16 raket v to ladjo, nakar se je prevrnila in potopila. Preostali dve ladji tipa »F« sta bili opaženi v luki Rijeka, kjer so videli tudi veliko bolniško ladjo.

¹⁾ Naše enote so osvobodile Crikvenco 16. 4. 1945, torej pet dni po tem letalskem napadu. Nikjer ni nič omenjeno, da bi bila v luki kaka večja potopljena ladja, bila je torej kvečjemu poškodovana od napada in je kasneje izplula.

Velikost ladje po tonaži, ki je v poročilu ocenjena od 3 do 5000 ton, je močno pretirana. Crikveniska luka ustreza zaradi plitkega morja samo za ladje manjših razmer (Pomorska enciklopedija, knjiga 2, str. 283).

Močan protiletalski ogenj; na obeh letalih so bila precej poškodovana krila.

Sovražne izgube: Ladja »F« definitivno uničena in potopljena.

Ta operacija Druge eskadrilje je bila vsekakor velik uspeh v borbi proti sovražnim pomorskim enotam.

Med 24. 3. in 24. 4. 1945 je bila Druga eskadrilja desetkrat v akcijah iskanja morskih min, in to:

24. 3. ob istrskem polotoku pri otočku Galiola;

10. in 13. 4. v severnem Jadranu;

13. 4. od Lukovega do Novega (Novi Vinodolski);

14. 4. zahodno od Krka do Plavnika;

16. 4. od Raba do Krka;

18. 4. okrog otoka Cresa;

19. 4. od Malega Lošinja do Trstenika;

23. 4. od Veli Rata (Dugi otok) — 25 morskih milj zahodno — rt premantura (Kamenjak) — Fianona (Plomin). (To iskanje min je bilo na zahtevo angleške mornarice, op. R. P.);

24. 4. Crikvenica—Kraljevica.

Letala so nekolikokrat našla minska polja, pri akciji 10. 4. celo več minskih polj od 20 do 25 min. Večkrat so tudi opazili odtrgane, plavajoče mine. Vsa opažanja so javili tistim poveljstvom mornarice, ki so iskanje min zahtevala.

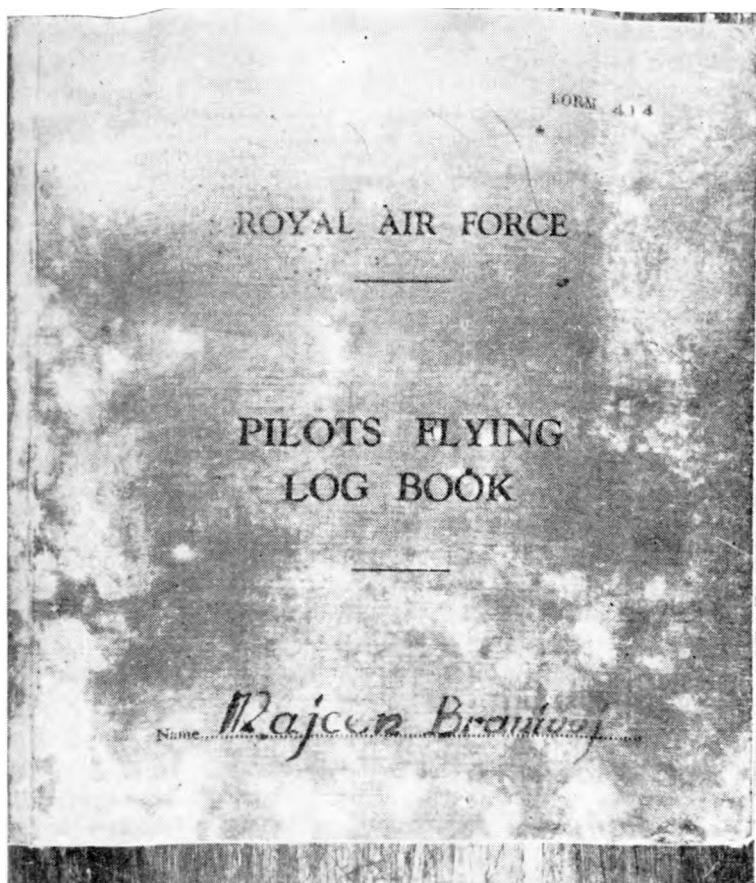
Pri prvem iskanju min — 24. 3. je sodelovalo šest letal, pri vseh drugih pa po dva Hurricana.

Dne 25. aprila so letala Druge eskadrilje spremljala dve motorni torpedovki in dve ladji za izkrcavanje. Poročilo o tej operaciji je v bistvenem delu netočno in nas lahko pripelje do napačnih zaključkov. Vendar pa je treba prej povedati nekaj o samem izkrcavanju v Istro.

V noči med 24. in 25. aprilom je mornarica izkrcala na vzhodno istrsko obalo pri Brseču ojačan bataljon 2. brigade 9. divizije.

Naslednje noči med 25. in 26. aprilom se je nadaljevalo z izkrcavanjem v večjem obsegu v luke Plomin, Moščenice in Brseč.

Dne 25. aprila podnevi niso prevažali nobenih enot na istrsko obalo, ker je bil vsak pomorski transport med otokom Cresom in istrsko obalo ogrožen od sovražne baterije v Ičićih. Ta baterija je bila 26. aprila likvidirana.



Fotokopija naslovne strani knjige letenja pilota Druge lovske eskadrilje
Branivoja Majcna

Ta operacija je opisana v operacijskem dnevniku takole:

Operacija 128 — 134 z dne 25. 4. 1945. Naloga: spremljanje dveh motornih torpedovk in dveh ladij za izkrcavanje.

Sodelovalo je 14 Hurricanov od 08.50 do 18.20 ure; skupno 25 ur letenja. Operacije izvršene 25. 4. 1945 so obsegale *spremlja-*

nje lastnega konvoja zaradi izkrcavanja naših enot na istrskem polotoku (podčrtal R. P.).

Sodelovalo je 14 letal, ki so se v zraku menjala po dogovorjenem planu in z domenjenimi signali.

Naloga je bila uspešno in točno izvršena. Vsa opažanja so javili merodajnim komandam, posebno še, kar zadeva morske mine.

Kasneje je bila prejeta brzojavka z zahvalo za uspešno sodelovanje.¹⁹⁵⁾

Zavezniška transportna letala so prevažala ranjence in bolnike iz raznih krajev Jugoslavije v bolnice v Italiji. Računa se, da je bilo prepeljanih v te bolnice okrog 12.000 ranjencev.¹⁹⁶⁾

Iz Slovenije imamo podatke o dveh večjih prevozih ranjencev po zraku. Tedaj so bili v zračni zaščiti lovci naše Prve lovske eskadrilje.

⁹⁵⁾ V opisu te operacije je stavek »konvoirajmo lastnega konvoja zaradi izkrcavanja naših enot na istrski polotok« netočen, ker 25. 4. 1945 ni bilo podnevi izvršeno nikakršno izkrcavanje naših enot na istrsko obalo, torej tudi ni bilo potrebno spremljati tak naš konvoj. Zaradi tega se je pisec obrnil na kotradmirala v pokoju Janeza Tomšiča, ki je bil tedaj komandant Pomorske komande severnega Jadrana in je tudi vodil operacije izkrcavanja naših enot z otoka Cresa na istrski polotok. Admiral Tomšič je odločno zanikal možnost, da bi ta letala imela kako zvezo z izkrcavanjem v Istro.

To nejasno zadevo je pojasnil tov. Majcen, ki je bil pilot v Drugi eskadrilji. On je v tej operaciji spremljanja dvakrat sodeloval: enkrat zjutraj, drugič zvečer, in to dokazal s svojo knjigo letenja, v katero je vsak pilot vpisoval najvažnejše podatke: datum, namen in čas letenja.

Na strani 188 in 190 je slika iz Majcnove knjige letenja za mesec apr 1. Pod datumom 25. 4. vidimo, da je tega dne dvakrat letel. (Prvič je polet trajal 1 uro 55 minut, drugič 1 uro 50 minut. Tega podatka ni na fotokopiji.) Pri vsakem letu je vpisana naloga v angleščini v kratkem besedilu. Pri prvem letu piše: Escort and spot mine 2 PT boats SE of Cap Premanture, kar pomeni: iskanje in spremljanje dveh PT ladij jugovzhodno od rta Premanture (Kamenjak). Pri drugem letu, ki je bil že pri koncu operacije, pa piše: Escort 2 PT boats W of Istra, t. j. spremljanje dveh PT ladij zahodno od Istre. Torej pri prvem Majcnovem poletu so bile ladje jugovzhodno od rta Promontore, potem so obšle južni del Istre mimo Pule in prišle zvečer na zahodno stran Istre, naši pa so se izkrcali na vzhodni istrski obali med Reko in Pulo.

Majcen je vodil tudi svoj mali dnevnik, v katerega je vpisoval razne posameznosti. V tem dnevniku omenja, da so spremljali 2 motorni ladji (torpedovki) in 2 PT ladij za izkrcavanje, torej enako kakor se glasi naloga 128—134. Očito je, da so to bile britanske ladje, ki so jih Hurricani ta dan spremljali in ki niso imele nobene neposredne zveze z desantom naših enot na istrski polotok. Tu bi še omenili, da je v Zborniku, Tom VIII/3 na strani 572, d. 172 zabeleženo: »24. aprila so zavezniške ladje bile v posredni zaščiti proti Rijeki in Puli«. Ta datum sicer za našo operacijo ne odgovarja, vendar se iz tega vidi, da je našemu pomorskemu vodstvu bilo znano, da operirajo kot posredna zaščita tudi britanske ladje, in te so 25. 4. plule okrog južnega istrskega polotoka na njegovo zahodno stran.

¹⁹⁶⁾ Oslobojilački rat naroda Jugoslavije 1941—1945, Beograd 1957, 2. zv., s. 75.

Operacija 332 z dne 25. 3. 1945

Naloga: spremljanje transportnih letal Dakota,¹⁷⁾ ki prevažajo sanitetni material v Slovenijo.

Year 1945 Month Date	AIRCRAFT		Pilot, or 1st Pilot	2nd Pilot, Pupil or Passenger	DUTY (Including Results and Remarks)
	Type	No.			
April					Totals Brought Forward
1	Hurricane	Z	self		① Strike Perahid
3		M			② Attack enemy strongpoints near Ranjsko
4		G			③ Strike Obrovica
7		C			④ Keco Island Rab
9		M			⑤ Attack enemy MT Blatno vrh
11		R			⑥ Attack MT near Petroska area
16		L			⑦ Attack MT near Petrova gora area
18		G			⑧ Attack enemy gun positions at Dub. & Sijena
19		S			⑨ Attack enemy building at RJ 22000 24000
19		F			⑩ Attack Gerovo
20		S			⑪ Attack gun positions Satak Point 189
21		S			⑫ Attack shipping in bay Otavova (Slova)
21		S			⑬ Mine sweeping West of Slatina
25		S			⑭ Escort and gunnery SE of C. Gerasovo
25		Z			⑮ Escort 2 MT units W of Slatina
26		S			⑯ Attack buildings W of Porec RJ 22000
27		L			⑰ Patrol area W of Porec, Slatina etc
28		R			Formation flying
Summary for April 1945 Unit: 5514 Sigda Date: 30. 11. 1945 Signature: Majcen					Types flown: Hurricane: 4 operational, non operational, total:
GRAND TOTAL (Cols. (1) to (10)) 262 Hrs. 50 mins.					Totals Carried Forward

Fotokopija ene strani knjige letenja pilota Branivoja Majcna

⁹⁷⁾ Letala Dakota so bila bolj znana pod imenom Douglas »DC-3«. To so slovita letala za transport opreme in ljudi. Letala so se spustila na zemljo blizu Metlike. Tudi pri operaciji 333 so pristala na istem kraju.

V časopisu »TV-15« z dne 14. 6. 1966 je naslednji zapis, ki govori o evakuaciji ranjencev: »Iz Jugoslavije so evakuirali prve ranjence in bolnike po ZPa,«⁹⁸⁾ poti spomladi 1944. Odtlej pa do konca vojne so prepeljali v Italijo in na Malto, kasneje pa v Zemun in Sovjetsko zvezo 12000 ranjencev in bolnikov.

Osem lovcev Prve eskadrilje je poletelo iz Prkosa (Zemunik) ob 12.55 in se vrnilo na Vis ob 15.40.

Poročilo pravi dalje, da je bila naloga izvršena. Vseh dvanajst Dakot se je lepo spustilo na zemljo, medtem pa so lovci v zraku popolnoma ščitili celotno operacijo.

Operacija 333 z dne 26. 3. 1945

Naloga: spremljanje do Metlike in nazaj 13 transportnih letal Dakota, ki so tja prevažala različen material, nazaj pa ranjence.

Poročilo pravi, da je 8 lovcev poletelo s Prkosa ob 10.25 in se tja vrnilo 13.50 uri.¹⁹⁷⁾ Do Metlike je šlo brez posebnosti. Pri povratnem letu, ko so bila letala že v formaciji, v njih pa nad 500 ranjencev in beguncev, so formacijo Dakot napadla nemška letala Focke Wulf. Pilot št. 7 je prvi opazil sovražnika in to sporočil vodji eskadrilje lovcev Šoiču, ki je v trenutku zaukazal, naj naši štirje lovci napadejo sovražna letala in da ne glede na lastne žrtve zaščitijo formacijo transportnih letal.

V napad proti sovražniku je odletel sam vodja Šoič ter Lošič, Gavrilovič in Kovačič. Kakor hitro pa so sovražna letala opazila nevarnost, so se strmo spustila proti zemlji in zbežala v smeri Zagreba. Naši preganjalci so izstrelili na sovražnika nekaj rafalov iz svojih topov in mitraljezov, rezultat pa je bil neugotovljen.

To je bila ena najuspešnejših akcij naših pilotov, saj bi spričo najmanše napake in neiznajdljivosti prišlo v hudo nevarnost naših 500 ranjencev, pa tudi sama ameriška letala s posadkami vred. To bi brez dvoma okrnilo naš ugled in še posebej ugled našega mladega letalstva.¹⁹⁷⁾

Operacija 347 z dne 16. 4. 1945

Izvidniški polet so izvršili 4 lovci Spitfire, oboroženi z bombami, na odseku Sv. Peter (danes Pivka)—Postojna—Cerknica—Čabar. Ker na svojem poletu niso opazili nič posebnega, so odvrgli bombe v morje.

Iz Slovenije so jih evakuirali z dveh letališč: od julija do septembra 1944 iz Loške doline (kakih 600 ranjencev in bolnikov), od septembra dalje do marca 1945 pa iz Bele krajine (kakih 1000 ranjencev in bolnikov).*

¹⁹⁸⁾ To je bil obenem najdaljši let v trajanju treh ur in 25 minut.

¹⁹⁹⁾ V opisu operacije se ne omenja, koliko je bilo sovražnih letal. Komandant Prve eskadrilje, ki je bil tedaj tudi vodja skupine, navaja v svojem pismu avtorju knjige, da so bili verjetno trije Focke Wulfi. Pismo je v mapi letalcev prekomorcev v IZDG Ljubljana.

Operacija 349 z dne 17. 4. 1945

Tudi tokrat so naši lovci spremljali transportna letala v Slovenijo. Štirje Spitfiri iz Prve eskadrilje so spremljali štiri velike štirimotorne bombnike tipa Halifax, ki so tedaj namesto bomb prevažali material za NOB. Blizu Idrije so ga odvrgli tako, da je bil vsak večji oмот privezan na padalo.

Operacija 351 z dne 18. 4. 1945

4 Spitfiri so izvršili izvidniški polet nad cestnimi komunikacijami Grahovo—Rakek—Kočevje—Ljubljana. Blizu Čabra so bombardirali kamione in napadli konjske vprege. Uničeni so bili štirje kamioni in sedem konjskih vpreg.

Operacija 360 z dne 23. 4. 1945

Štirje Spitfiri so izvršili izvidniški polet na odseku Rijeka—Trst—Sv. Peter (Pivka)—Rijeka. Tokrat niso opazili nobenega cilja in so bombe odvrgli v morje.

Operacija 363 z dne 23. 4. 1945^{m)}

Skupina štirih Spitfirov je bila na izvidniškem poletu na relaciji Novo mesto—Ljubljana. Eno letalo se je moralo vrniti zaradi okvare na hladilnem sistemu. Preostala tri letala so na železniški postaji v Škofljici opazila tovorni vlak s približno 15 vagoni. Vse bombe so zadele postajo. Učinek akcije ni bil ugotovljen.

Zadnja borbeno operacija letalcev prekomorcev v minuli vojni pa je bila *operacija 367 z dne 24. 4. 1945*.²⁰⁾ Tega dne je eskadrilja s štirimi letali bombardirala naselje Studeno. Zadeto je bilo neko poslopje sredi vasi, ki ga je razneslo in zažgalo. Lovci so naselje še mitraljirali in ga pustili v dimu in prahu.

V zadnjih operacijah so naše eskadrilje nadletavale prav Slovenijo zato, ker se je sovražnik vse bolj umikal pred zmagujočo partizansko vojsko.

Od 26. aprila do 9. maja 1945 nista Prva in Druga eskadrilja prešli od nadrejenega Winga nobenih borbenih nalog, medtem

²⁰⁰⁾ Danilo Delkin je opisal 74 letalskih napadov na železniško omrežje Slovenije (»Borec« 1957, s. 182—184), ki jih je izvršilo partizansko (podčrtal R. P.) letalstvo. Vse te letalske napade pa so dejansko izvršile kake druge eskadrilje BAF in mogoče tudi letala iz kakega drugega zavezniškega letalskega centra. Edino pri napadu 23. 4. 1945, ki je bil, kakor pravi Delkin, med Ribnico in Kočevjem (Napad na vlak), je možno, da so ga izvršila naša letala, saj je verjetno, da so se naši piloti zmotili v identificiranju lokacije, to pa zato, ker je bila tistega dne gosta oblačnost 10/10, in drugič, ker napad na Škofljico v Delkinovem poročilu ni omenjen.

²⁰¹⁾ V Sloveniji sta dve naselji Studeno: eno pri Postojni, drugo pa pri Železnikih (Kranj). Ni znano, za katero od teh dveh naselji gre, verjetno pa za Studeno pri Postojni, ker se bile tedaj tam vojaške operacije.

ko so drugi skvadroni prav tega Winga take naloge izvrševali. Izjema je le operacija 141 /Z Druge eskadrilje, ki bi morala 1. maja opraviti izvidniški polet nad zahodno obalo Istre do Umaga. Toda letala so se tega dne zaradi slabega vremena morala že po 25 minutah vrniti v bazo Zemunik. Kaže, da je bil za akcijo tak dan namenoma izbran, saj so bili tedaj odnosi med zavezniki in Jugoslavijo zaradi tržaškega vprašanja precej napeti.

Devetega maja sta Prva in Druga eskadrilja odleteli na svoji zadnji operaciji z nalogo, da napadeta sovražne enote, ki so se še upirale na polotoku Sv. Katarine pri Puli. Letala bi morala napasti v primeru, če bi bila izstreljena kot dogovorjen signal zelena raketa. Ker tega signala ni bilo, so lovci odvrgli bombe in rakete v morje.

Pregled borbenega delovanja Prve in Druge eskadrilje:

Aktivnost	izvršene bojne operacije	596
	borbenih vzletov letal	2191
Poraba ubojnih sredstev	bombe 250 lbs (112,5 kg)	1208
	rakete 25 lbs (11,25 kg)	160
	rakete 60 lbs (27 — kg)	3982
	topovski naboji 20 mm	46000
	mitraljeski naboji 7,7 mm	202.000
	mitraljeski naboji 7,9 mm	114.163

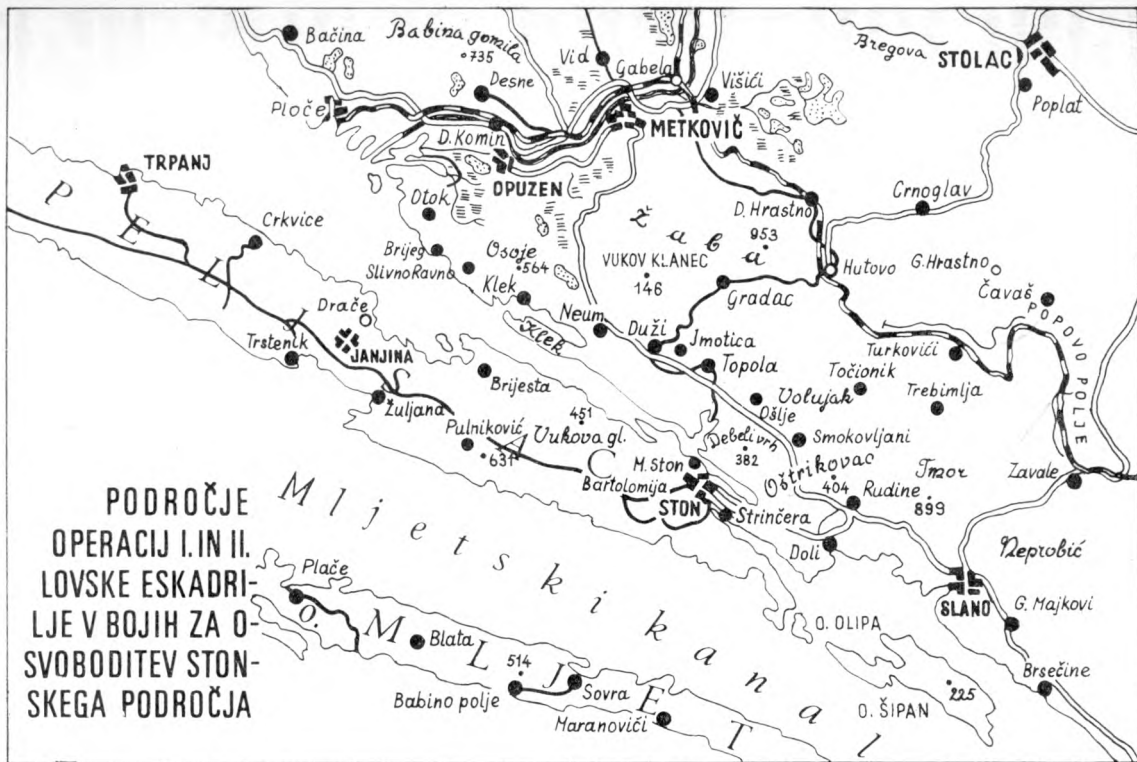
SODELOVANJE PRVE IN DRUGE ESKADRILJE V BORBAH ZA STON IN VUKOV KLANAC²⁰²⁾

V zgodnji jeseni leta 1944 je poveljstvo nemške 369. legionarske divizije začelo misliti in pripravljati se na umik iz okupiranih krajev južne Dalmacije od Grude (Konavle) do Makarske.

Med ključne točke, ki so varovale komunikacije od Dubrovnika proti Metkoviću, je spadalo mesto Ston, ki leži tam, kjer začne siliti polotok Pelješac v Jadransko morje. Temu primerno je bil Ston tudi utrjen.

Cesta Dubrovnik — Metković je postala za Nemce še posebno važna, ko so v začetku oktobra 1944 enote naše 29. hercegove divizije osvobodile Trebinje, saj je ta cesta tedaj bila

²⁰²⁾ V borbah za Ston in Vukov klanec so naša letala sodelovala v večjem obsegu, kot je to vojna zgodovina doslej priznala.



edina pot, po kateri bi Nemci lahko povlekli svojo motorizacijo v severozahodno smer. V obdobju borb pred končnim uničenjem se je nahajala glavnina 369. divizije v območju od mesteca Slano preko Stona do Vukovega klanca.

Boje za Ston in Vukov klanac (kota 146), kjer je sodelovala tudi naša aviacija, je podrobneje opisal Todor Radošević v knjgi »Ofanziva za oslobodjenje Dalmacije«,¹⁰³⁾ Avtor pravi o tem, da je za napad na Ston in prekinitev komunikacije Dubrovnik—Metković ter z namenom, da bi prišlo do sodelovanja z 29. divizijo spričo njenega nameravanega napada na Dubrovnik, odredil štab 26. divizije za to nalogo 1. proletarsko dalmatinsko in 11. brigado, skupino južnodalmatinskih otoških odredov ter divizion in skupino brdskih topov. S poveljstvom britanskih enot na Visu je bilo dogovorjeno, da bo sodelovala ena britanska baterija.

Dne 10. in 11. oktobra so ladje mornarice NOVJ prepeljale oddelke 1. in 11. brigade in del topništva z Visa, Brača, Hvara in Korčule na polotok Pelješac v luke Žuljana in Trstenik. V naslednjih treh dneh so prevozili še preostalo topništvo, municijo in potrebno opremo.

Najkrajša pot s Pelješca na cestno komunikacijo Dubrovnik—Metković bi bila iz Stona na Oštrikovac (kota 404), vendar bi bil tak frontalni napad na dobro utrjen in z močnimi silami bra-njen Ston sila težaven in bi zahteval številne žrtve. Zaradi tega je štab 26. divizije odločil, da bo napad na Ston kombiniral z desantom na kopno in da bo napadel sovražnika v Stonu tudi od zaledne strani.

V noči med 15. in 16. oktobrom je bil izvršen desant 1. dalmatinske brigade s polotoka Pelješca na kopno, in sicer tako, da so iz pristana Drače prevozili dva bataljona v zaliv Soline, en bataljon pa na mali polotok Klek. Pri naselju Slivno Ravno se je vnela bitka, ki se je končala s tem, da se je moral sovražnik umakniti v mestece Opuzen ob Neretvi. Trije bataljoni so 16. oktobra zvečer presekali komunikacije Dubrovnik—Metković. V isti noči (15.—16. oktobra je bataljon skupine južnodalmatinskih otoških odredov napadel iz smeri Točionika sovražno baterijo 2. divizionu 369. topniškega polka v rajonu Oštrikovac. Bataljon je baterijo, ki je šla trikrat iz roke v roko, onespobil za nadaljnjo uporabo.

¹⁰³⁾ Todor Radošević: Ofenziva za oslobodjenje Dalmacije, Beograd 1965, s. 135—156.



Moštvo Prve lovske eskadrilje na Visu februarja 1945

V rajonu Stona je 11. brigada v noči med 15. in 16. oktobrom demonstrativno napadla sovražnika v Stonu, da bi ga s tem vznemirila.

17. oktobra zjutraj so enote 11. brigade skupaj z enim bataljonom skupine južnodalmatinskih odredov začele odločen napad na Ston. Čeprav je bil sovražnikov odpor hud, so naši zavzeli Humac in Bartolomijo. S tem so razbili zunanjo obrambno črto Stona. Sovražnik se je umaknil v dobro utrjeni Ston in Mali Ston ter tako zaustavili naše napredovanje.

Podnevi 17. oktobra je zavezniško letalstvo bombardiralo Ston.

Ob zori 17. oktobra so bataljoni 1. brigade zavzeli naselje Duži in tam zaplenili baterijo topov in se zavarovali iz smeri Hutovo, kjer je bila ustaška postojanka. Bataljoni, ki so napadali vzdolž cestne komunikacije, so zavzeli Imotico. Topolo in Ošlje, zvečer pa so se pojavili na črti Oštrikovac—Rudine. Nekaterne enote 370. polka so se umaknile v rajon Oštrikovac. V smeri Metkovića so naši zavzeli koto 146 (Vukov klanec) in so tisti del ceste, ki ga je že sovražnik pripravil za rušenje, naše enote porušile do temelja in s tem zapečatile usodo motorizacije 369. divizije. Nato so odbili sovražnikov napad iz smeri Metkovića, kjer je skušal okupator pomagati svoji diviziji, ki je že bila v težkem položaju.

V noči od 17. na 18. oktober sta 1. in 11. brigada mirovali, edino tretji bataljon 11. brigade, ki je bil zaklonjen blizu Debellega Vrha, je tedaj prišel v naselje Zamaslina, od koder je ob zori 18. oktobra napadel sovražnika na Strinčeri in jo tudi zavzel. Tedaj je bil sovražnik v Stonu odrezan od kopnega. Istočasno so napadli Ston tudi preostali bataljoni 11. brigade in tako je bil s kombiniranim frontalnim napadom in napadom iz zaledja sovražnik kmalu prisiljen, da se umakne v dve stari trdnjavi Kaštel v Stonu in Korun v Malem Stonu. Ob 11. uri 18. oktobra je bil nemški odpor zlomljen in Ston osvobojen. Tega dne so enote 29. divizije zavzele Dubrovnik.

V Stonu je bila zajeta preostala posadka z opremo vred. Zajetih je bilo 250 vojakov, med njimi 8 oficirjev. Po priznanju samih Nemcev je ostalo od 19/999. bataljona, ki je štel 800 mož, samo 2 oficirja in nekoliko vojakov. Tretji bataljon je imel s svojim napadom iz zaledja važno vlogo, ker je onemogočil sovražniku

umik proti kopnemu in tako pospešil zlom njegovega odpora.

V območju Oštrikovca so se vodile borbe 18. in 19. oktobra. V tem času so se umikale iz Dubrovnika in Slanega nemške enote in so se začele zbirati okrog naselja Rudine. Zbiranje je bilo zaključeno 19. oktobra opolnoči. Tam so se zbrali ostanki nemških enot, italijanski fašisti iz legije »San Marco«, dve četi ustašev, vsega skupaj okrog 4000 vojakov. To skupino je vodil major Beker in je po njemu dobila naziv »skupina Beker«.

20. oktobra zjutraj se je zečela ta sovražna skupina pomikati proti Ošlju z namenom, da bi se prebila do Metkovića. To namero je štab obeh brigad predvideval in se vnaprej pripravil za protiukrepe.

Tega dne (20. oktobra) so 4 letala NOVJ napadala sovražnika okrog cestnih komunikacij in so mu zadala občutne izgube, a je bilo ob tej priliki sestreljeno eno naše letalo (Podčrtal R.P.).

21. in 22. oktobra so se vodile težke borbe okrog komunikacije Oštrikovac—Vukov klanac, kjer je sovražnika tolkel ogenj strelskih enot, ogenj topništva in letalstva. V noči 22. je delu sovražnikov uspelo, da se prebijejo do naselja Beli Vir, drugemu delu pa naslednjo noč proti Metkoviću. Medtem pa so preostale enote, ki so bile obkrožene pri Radežu — čeprav so se obupno branile — bile te noči premagane. S tem je bila borbena »skupina Beker« razbita. Vsa njena tehnika je bila zapljenjena (nekaj od tega je sovražnik sam uničil ali poškodoval): 65 raznih topov, 11 tankov, 231 motornih vozil (največ kamionov), 170 vprežnih vozil in ostala vojaška oprema.

Članek je zaključen z naslednjo oceno letalstva:

»Delovanje letalstva ni bilo niti zadostno niti učinkovito v neposredni podpori.« (Podčrtal R. P.).

V gornjem opisu borb je delovanju letalstva posvečeno malo besed in končna ocena je negativna. Dodali bomo še nekoliko stavkov iz drugih virov, ki zadevajo letalstvo v operacijah za Ston in Vukov klanac.

V zapovedi štaba 26. divizije NOVJ z dne 13. oktobra podrejenim enotam, da zavzamejo Ston (Zbornik, Tom V/34 str. 200, dokumet 41) piše med drugim:

»Zavezniško letalstvo bo v manjši meri pomagalo pri teh operacijah. Vse potrebe za bombardiranje ali delovanje letalstva zahtevajte od štaba divizije in označite vedno po sekciji kvadrate, za katere se želi bombardiranje po angleških sekcijah.«



Prva lovska eskadrilja na letališču Vis leta 1944

V istem Zborniku, Tom V/34, stran 353, dok. 77, poročilo 11. dal matske brigade štabu 26. divizije z dne 24. oktobra je rečeno med drugim:

»V teku dnevov 15, 16, 11 t. m. je naše in zavezniško letalstvo bombardiralo Ston in Konštaro.« In dalje na isti strani:

»20. X. ... Okrog 17. ure so prišli naši 4 lovci in nadleteli Oštrikovac in Rudine. Sovražnik je iz protiletalskih mitraljezov sestrelil enega. Eno teh letal je vrglo 2 torpeda blizu naše baterije pri Konštari.« (Podčrtal R. P.).

V razpravi T. Fabijana in M. Marušiča: »Borba 26. divizije za oslobodjenje Stona i uništenje delova 369. divizije kod Vukovog klanca« piše med drugim, kar zadeva letalstvo, tole:

»V teku dneva (17. oktobra) je bil Ston bombardiran od strani zavezniškega letalstva, ki je imelo direktne zadetke. Sovražno topništvo v rajonu Oštrikovac, naselje Rudine, je bilo tega dne zelo aktivno in je zaradi tega štab brigade zahteval, naj letalstvo bombardira to topništvo, do tega ni prišlo.« In dalje:

»Okrog 17. ure 20. oktobra so naši 4 lovci napadli sovražno kolono. Eno naše letalo, ki je v strmoglavem letu hotelo uničiti sovražni flak na Oštrikovcu, je bilo zadeto in zrušeno. Ob tej priložnosti je padel pilot Stankovič. Delovanje letalstva ni bilo učinkovito zaradi slabega sodelovanja s kopenskimi enotami. Dogajalo se je celo to, da so tolkli naše položaje (baterija 11. brigade, kjer so bile tudi žrtve).« (Podčrtal R. P.).

In dalje na strani 87:

»Podpora letalstva, tako zavezniškega kakor tudi našega, je prišla manj do izraza, nekaj več pri bombardiranju Stona.« (Podčrtal R. P.).

V Zborniku, Tom VIII/3, s. 250, dok. 79, poročilo oficirja za zvezo štaba 5. pomorsko obalnega sektorja z dne 21. oktobra 1944 (Datum 21. je napačen, kar se vidi že v samem začetku dopisa, kjer piše da je bila telefonska zveza iz Stona za Janjino vzpostavljena komaj 21. X. ob 19.00 uri, pismo pa je pisano 21. X. ob 17.00 uri, op. R. P.), je na koncu naslednji pripis:

»Danes izgleda, da je bil na našo zahtevo bombardiran Opuzen in Metković in verjetno tudi Slano. Trije Spitfiri in 3 Hurricani so mitraljirali tudi naše enote na sektorju Oštrikovac—Doli ter je zaradi naše in nemške protiletalske obrambe bilo sestreljeno eno letalo ob 17. uri danes.« (To letalo, s katerim je padel por. Vouk, je bilo sestreljeno 20. oktobra ob 15.30. Dopis je bil torej pisan 20. 10. in ne 21. 10. Op. R. P.).

Nekoliko bolj pozitivno oceno o delovanju letal 20. oktobra najdemo v »Završnih operacijah za oslobodjenje Jugoslavije 1944-45« na strani 272:

»Prva brigada se je boreč umikala do naselja Ošlje, kamor so v teku dneva prodrli Nemci. Spričo uspešnega delovanja ene eskadrilje naših lovskih letal na to sovražno kolono, je bil okrog 17. ure znatno olajšan odpor 1. brigade.«

Poročila in ocene o sodelovanju letalstva v borbah za Ston in Vukov klanac, ki so iz citiranih knjig, se navadno ponavljajo tudi v drugih tovrstnih knjigah, člankih o borbah za Ston v kratkem ali pa še skrajšanem obsegu. Ker pa je vse to pomanjkljivo, bomo skušali letalske akcije v teh borbah dopolniti z

opisi borbenih operacij, ki so zabeležene v operacijskih dnevnikih, priloženih »Bojnim relacijam« Prve in Druge lovske eskadrilje.

OPERACIJE PRVE IN DRUGE LOVSKE ESKADRILJE NA PODROČJU STONA OD 12. DO 22. 10. 1944

Odlomki iz operacijskega dnevnika:

12. oktobra 1944. Osem letal Spitfire bombardiralo Ston ob 11.00 uri. Vse bombe padle v mesto (operacija št. 110).

12. oktobra 1944. Osem letal Spitfire bombardiralo Ston ob 15. uri. 10 bomb padlo v mesto, 6 bomb izven mesta (oper. št. 111).

13. oktobra 1944. Osem letal Spitfire bombardiralo Ston ob 10.30 uri. 12 bomb je padlo v mesto, 4 bombe zgrešile (oper. št. 113).

13. oktobra 1944. Osem letal Spitfire bombardiralo Ston ob 14.30 uri. 14 bomb padlo v mesto, 2 bombi zgrešili (oper. 114).

14. oktobra 1944. Sedem letal Spitfire bombardiralo Ston ob 11.00 uri. Vseh 14 bomb padlo v mesto (oper. 117).

14. oktobra 1944. Šest letal Hurricane napadlo Ston ob 15.30 uri. Izstrelili 16 raket in zadeli sovražne bunkerje (oper. 2/Canne). (Hurricane so spremljali britanskih lovci — op. R. P.).

15. oktobra 1944. Sedem letal Spitfire napadlo naselje Ošlje blizu Stona ob 12.00 uri. 10 bomb je padlo v Ošlje, 4 bombe zgrešile (operacija 118). (V Ošlju se je nahajal štab 370. polka 369. legionarske divizije — op. R.P.).

16. oktobra 1944. Štiri letala Spitfire bombardirala Ston ob 12.00 uri. 6 bomb padlo v Ston, 2 zgrešili. Zaradi nizke oblačnosti je bila izvršitev naloge težja (oper. 119).

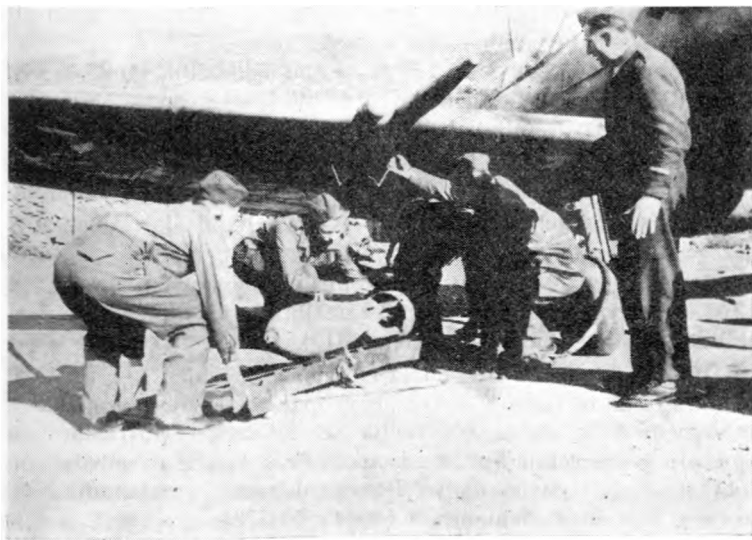
16. oktobra 1944. Štiri letala Hurricane napadla Ston ob 13.00 uri. Izstrelili 16 raket v sovražne vkopane polažaje in na vilo v zahodnem delu mesta (operacija št. 3/Canne). Hurricane sta spremljali dve letali Spitfire iz naše Prve lovske eskadrilje, pilota sta tudi izjavila, da so Hurricani zadeli z raketami bunkerje v zahodnem delu mesta (operacija 120).

16. oktober 1944. Štiri letala Spitfire so bombardirala Ston ob 15.00 uri. Vse bombe (8) padle v mesto. Po bombardiranju so

letala imela izvidniško nalogo nad cestnimi komunikacijami Dubrovnik—Metković. Nizka oblačnost je oteževala izvršitev naloge in so bili zato prisiljeni leteti izpod 300 m višine. Nad mestecem Slano so nenadoma zašli v močno protiletalsko obrambo topov 20 in 40 mm. Vsa 4 letala so se naglo obrnila, da bi se izognila protiletalskemu ognju, a je bil major Popov pri tem izgubljen; verjetno je padel zadet od protiletalskega ognja. Spremljevalci niso opazili, če je padel na kopno ali v morje (operacija 121).

17. oktobra 1944. Štiri letala Hurricane so napadla sovražni štab v naselju Ošlje ob 06.50 uri. Izstrelila so 16 raket. Troje letal je imelo direktne zadetke v poslopje, v katerem se je nahajal sovražni štab, eno letalo je zgrešilo cilj (operacija 4/Canne). Hurricane sta spremljali dve letali Spitfire iz 1. lovske eskadrilje in pilota sta izjavila, da so trije Hurricani zadeli z raketami največje hiše v naselju Ošlje, četrto letalo pa je zgrešilo (operacija 122).

18. oktobra 1944. štiri letala Spitfire so imela nalogo bombardirati sovražne koncentracije v naselju Hutovo, niso pa mogla



Obešanje bomb pod krilo letala na Visu leta 1944

naloge izvršiti zaradi težke in nizke oblačnosti. Bombe so odvrgli v morje (operacija 123).

20. oktobra 1944. Naloga: štiri letala Hurricane naj napadejo sovražno kolono na cesti Slano—Rudine. Hurricane bosta spremljali dve letali Spitfire, ki bosta najprej napadli z bombami Slano. (Ker je pri tej operaciji odvrгло eno letalo — kakor piše v poročilu 11. brigade z dne 24. oktobra 1944, kar smo že prej citirali — dva torpeda (pravilno rakete) blizu baterije 11. brigade pri Konštari, bomo to operacijo v celoti navedli).

Dve letali Spitfire sta napadli Slano ob 15.15 uri. Napad je bil otežkočen zaradi valovanja v zraku. Zadetkov ni bilo (operacija 127). V operacijskem dnevniku 2. lovske eskadrilje piše: Letala so priletela do naselja Slano, kjer sta dva Spitfira bombardirala mesto. Dve bombi sta padli v morje, dve pa med drevesa na severozahodni obali zaliva. Pri nadaljevanju izvidniškega poleta so letala naletela na sovražno kolono, ki se je umikala pred našimi enotami k Metkoviću. Operacije na tem sektorju so izvajale enote 26. divizije. Sovražne enote so se postavile ob obe strani ceste v smeri Rudine in so imele s seboj svoj avtotransport in neugotovljeno količino oklopnih vozil in tankov. Letala so izvršila štiri nalete, od katerih sta dva bila usmerjena na prednji del kolone, ki se je še pomikal proti Rudinam, dva pa na njen zaustavljeni del. Vse rakete so padle na področje cilja med motorizacijo in enote. Najmanj en pettonski kamion je eksplodiral, ne more se pa oceniti števila uničenih sovražnikov. Do podrobnejšega opazovanja doseženih rezultatov se ni moglo priti spričo intenzivnega in točnega ognja protiletalskih topov. Zato so bila letala prisiljena, da se takoj po izstrelitvi raket izognejo temu ognju. Posameznosti o uspehu napada lahko dajo enote 26. divizije, ki so napad opazovale iz svojih položajev. Piloti so ob tej priložnosti pokazali veliko požrtvovalnost in hrabrost, saj so napadali cilje štirikrat ob zelo intenzivni in točni obrambi. Med poslednjim napadom je padel por. Vouk, vodja formacije (operacija 2/Vis).

21. oktobra 1944. štiri letala Spitfire so odletela, da bi bombardirala Opuzen, sovražno postojanko na Neretvi. Eno letalo se je vrnilo zaradi okvare na motorju. Ostala tri letala so napadla Opuzen ob 10.45. Štiri bombe so zadele cilj, dve sta zgrešili (operacija 128).

21. oktobra 1944. Štiri letala Hurricane so imela napasti sovražno kolono, ki se je nahajala na cesti Ošlje—Metković. Pri startu se je eno letalo polomilo. Naloge so izvršila ostala tri letala. Za spremstvo so bila dodeljena štiri letala Spitfire, ki so mitraljirala kolono (operacija 130). Iz izkušenj prejšnjega dne (sestreljen Vouk, operacija 2/Vis) so se odločili za en sam nalet. Sovražno kolono so našli zaklonjeno z obeh strani ceste, nedaleč od naselja Ošlje. Letala so se približala v nizkem letu, skrita za neko vzpetino, kar jim je omogočilo, da so bila izpostavljena sovražnemu ognju minimalen čas. Do iznenadenja pa ni prišlo zaradi spremstva štirih letal Spitfire, ki so krožila visoko nad njimi. Te je sovražnik opazil in se pripravil za obrambo. Tri salve skupno 12 raket so padle na področje, kjer se je nahajalo sovražnikovo moštvo in motorizacija, ni se pa moglo ugotoviti, kolikšna škoda je bila napravljena. Od zelo intenzivnega in točnega protiletalskega ognja sta bili 2 letali zadeti 15 oziroma 18 krat. Čeprav resno zadeta, sta pilota uspela priti do Visa, kjer sta se normalno spustila (operacija 4/Vis).

Operacija 4/Vis je bila zadnja akcija naših letal v borbah za osvoboditev Stona. Pri Vukovem klancu se je bitka zmagoslavno končala 23. oktobra, ko je 369. legionarska divizija izgubila celotno motorizacijo.

Iz vsega tega lahko zaključimo naslednje:

1. Opisane operacije obeh jugoslovanskih eskadrilj ne pomenijo celotne letalske dejavnosti nad stonskim območjem, saj so tukaj delovale tudi britanske eskadrilje 281. Winga. — Skupaj z našimi letali so britanski Spitfiri poleteli kot zaščita samo enkrat (operacija 2/C z dne 14. oktobra). V knjigi »Ofanziva za oslobodjenje Dalmacije« piše T. Radošević na strani 140 in to potrjuje tudi T. Fabijan (Vojnoistorijski glasnik 2/1954), da je »zavezniško letalstvo bombardiralo Ston 17. oktobra.« Ker so tega dne naše eskadrilje operirale samo nad Ošljem (operacija 4/C in 122 z dne 17. oktobra), je bila kaka zamenjava naših letal z britanskimi izključena in s tem je bilo tudi potrjeno britansko letalsko sodelovanje. Žal pa nimamo podatkov, kolikšnega obsega je bilo to sodelovanje v operacijah za Ston in Vukov klanec.

2. V poročilu 11. dalmatinske brigade štabu 26. divizije (Zbornik, Tom V/34, dok. 77) je navedeno, da je »naše in zavezniško letalstvo 15., 16. in 17. oktobra bombardiralo Ston in Konštaro«, nikjer pa ne moremo zaslediti, da je bil Ston bombar-

diran tudi 12., 13. in 14. oktobra. V teh treh dneh so naša letala odvrгла na Ston 88 bomb, od katerih je 66 zadelo mesto (operacija 110, 111, 113, 114, 117 in 2/C). Za mestece z manj kot 500 prebivalci ni 66 bomb v skupni teži 7425 kg (vsaka bomba 112,5 kg) majhna stvar. Poleg tega so tudi Hurricani izstrelili

14. oktobra 16 raket.

3. Od 12. do 21. oktobra so letala Prve eskadrilje izvršila 21 operacij, od tega 14 v stonskem območju, 7 pa drugje (12. oktobra operacija 112 — iskanje ladij okrog Hvara; 13. oktobra operacija 115 — spremstvo Hurricanov do Aržana (Livno); 14. oktobra operacija 116 — izvidniški polet Sarajevo — Višegrad; 19. oktobra operacija 124 — izvidniški polet Vis—Pelagruž—Dubrovnik; 20. oktobra operacija 125 — bombardiranje naselja Grabovec pri Makarski; 20. oktobra operacija 126 — izvidniški polet nad otokom Rabom; 21. oktobra operacija 129 — bombardiranje tobačne tovarne v Imotskem). — Letala 2. eskadrilje so izvršila med 13. in 21. oktobrom osem poletov, od tega pet nad stonskim območjem, tri pa drugje (13. oktobra operacija 1/C na Aržano; 20. oktobra operacija 1/V — izvidniški polet na severni Jadran; 21. oktobra operacija 3/V — polet nad otokom Žirje, srednja Dalmacija).

Mogoče, da je 281. Wing, ki je razporejeval podrejenih 7 skvadronov na posamezne akcije, imel svoje posebne razloge, da je tako ravnal, menimo pa, da bi bili piloti, ki so že poznali teren Ston—Vukov klanac, smotrneje uporabljeni, če bi vse polete napravili na tem rajonu do končnega uničenja sovražnika.

4. Glede izstrelitve dveh raket (20. oktobra, operacija 2/Vis) v bližino naše baterije se razna poročila precej razlikujejo. Medtem ko 11. brigada v svojem poročilu z dne 24. oktobra (Zbornik, Tom V/34, d. 77) pravi, da je »eno teh letal (naših Hurricanov, op. R. P.) vrglo dva torpeda blizu naše baterije pri Konštari«, se v članku T. Fabijana (Vojnoistorijski glasnik 2/1954, s. 80) naveda, da »se je dogajalo, da je letalstvo tolklo naše položaje (baterija 11. brigade, kjer so bile žrtve)«. V tem članku je navedeno ime padlega pilota 20. oktobra »Stanković«. V naših eskadriljah sploh ni bilo nobenega pilota Stankoviča, pač pa je padel tedaj pilot Vouk. Da je bilo sestreljeno 16. oktobra še eno naše letalo Spitfire s pilotom, kapetanom Popovom, ni nikjer omenjeno.

Oficir za zvezo štaba 5. pomorsko-obalnega sektorja je poročal svojemu štabu (Zbornik, Tom VIII/3, s. 250, dok. 79):



Piloti Prve in Druge lovske eskadrilje, fotografirani dne 12. februarja 1945,
potem ko so bili odlikovani

»3 Spitfiri in 3 Hurricani so mitraljirali naše enote na sektorju Oštrikovac—Doli in je bil zaradi *naše* (podčrtal R. P.) in nemške protiletalske obrambe sestreljeno eno letalo danes (20. X.) okrog 17.00 ure.«

Ostalo bo odprto vprašanje, katera teh verzij je točna. V »Bojnih relacijah« je navedeno, da v 2. eskadrilji nasplošno ni prišlo do ožjega sodelovanja med letalstvom in enotami naše armade, čemur bi med drugim lahko pripisali zgrešene napade na lastne enote, do katerih je prišlo, ker ni bilo sredstev za zvezo, dalje ker so piloti prejeli naloge prekasno ali pa sploh ne, ker so se nekateri naši komandanti držali rezervirano do britanskega letalstva ter podcenjevali vlogo letalstva in končno, kadar je prišlo do sodelovanja, je bilo to otežkočeno zaradi pomanjkljivih podatkov o cilju in sploh o sovražniku.

5. Poglejmo še, kaj pravi o dejavnosti letalstva okrog Stona sovražnik. V knjigi »Ratište u Hrvatskoj« piše Franz Schraml naslednje:²⁰⁴⁾

»V teku 20. oktobra prihajajo na komandno mesto polka vedno nove enote, ki so se dotlej nahajale okrog Dubrovnika

²⁰⁴⁾ Zbornik, Tom V/34, s. 428.

(Dubrovnik je bil osvobojen 18. oktobra, op. R. P.). To pa so zvečine oskrbovalne enote, mornarji in enote protiletalskega topništva. Zadnje so še posebno zaželeno zaradi obrambe pred napadi sovražnih lovcev-bombnikov, ki so začeli postajati vse bolj učinkoviti in živi in katerim so velike koncentracije vojaštva in vozil na obalnih cestah dobrodošli cilji.«

V isti knjigi v originalu (Kriegsschauplatz Kroatien — Schraml, s. 103) je opisano, v kakšnem stanju se je nahajala vas Ošlje:

»V noči na 19. oktober je bil usmerjen na naselje Ošlje hud ogenj sovražnega ladijskega topništva. (Znano je, da ladjevja s topništvom nismo imeli. Britanci so v stonski operaciji pomagali samo z eno baterijo, op. R. P.). Od 200 do 300 granat je padla večina izza Ošlja in ni bila povzročena nobena škoda, pač pa je bilo Ošlje od lovcev-bombnikov — razen ene hiše — popolnoma porušeno.«

Vidi se, da sovražnik ni omalovaževal letalskih napadov na tem sektorju.

Štab 11. brigade in za njim pisci zgodovine o borbah za Ston in Vukov klanac niso mogli zaradi pomanjkljivih podatkov registrirati vseh letalskih napadov in je iz tega vidika njihova negativna ocena o letalski dejavnosti razumljiva.

Od skupno 89 poletov, ki sta jih izvršili naši dve eskadrilji na stonskem območju med 12. in 21. oktobrom, se v dosedanjih opisih omenja kot dneve letalskega delovanja samo 15., 16., 17. in 20. oktober. — V teh dneh pa je bilo izvršeno komaj 33 poletov ali 37 % od skupnih 89. In to brez britanskega deleža, za katerega žal nimamo podrobnih podatkov.

Na podlagi omenjenih dejstev, menimo, da sta Prva in Druga eskadrilja uspešno napadli sovražne položaje, seveda sorazmerno s svojimi zmogljivostmi. Zveze z našimi enotami so bile pomanjkljive, zaradi česar sta bili, kakor je znano, enkrat izstreljeni 2 raketi v neposredno bližino naše baterije.

PADLI PILOTI

Operacije, ki so zahtevale človeška življenja

Prva lovska eskadrilja

Operacija št. 32 dne 31. 8. 1944

Naloga za to operacijo je bila, da skupina letal Spitfire opravi izvidniški polet nad cesto Gračac—Knin—Dmiš in bombardira cilje, ki jih bo tam našla.

Poletelo je 6 letal, vodja skupine je bil zastavnik pilot-lovec *Aleksandar Vuković*. Vrnilo se je 5 letal brez svojega vodje.

Poročilo se glasi:

»Ker na odrejenem območju ni bilo nikakršnih premikov sovražnika, so letala bombardirala prometne komunikacije na cesti med Gračacem in Kninom. Pri povratnem letu so napadla železniški vlak, ki je miroval na postaji Suhi Dolac. Vodja skupine je bil zadet in sestreljen. Vlak je bil uničen.«²⁰⁵⁾

Tako se glasi kratko poročilo o smrti mladega letalca, ki se je žrtvoval, ko je vodil svojo skupino v boju proti sovražniku. Vuković je bil prva žrtev v bojnih operacijah našega prekomorskega letalstva. Padel je pri izvrševanju svoje, komaj tretje naloge. Odlikovan je bil po smrti z Redom partizanske zvezde II. stopnje. Rojen je bil leta 1910 v Zenici. Leta 1941 je odletel iz Jugoslavije v SZ, od tam na Srednji vzhod, kjer se je vključil v našo Prvo eskadriljo.

Operacija št. 16 — dne 14. 9. 1944

Naloga te operacije je bila kratka in jasna: bombardiranje mesta Omiš pri Splitu.

Skupino štirih letal Spitfire je vodil kapetan pilot-lovec *Franjo Kluz*. To je bila njegova zadnja bojna naloga — skupina se je vrnila brez njega.

Poročilo se glasi:

»Vse bombe so zadele cilj. Pri tem napadu je padel kapetan Kluz. Piloti njegove skupine so videli, kako se je po strmoglavem letu, ko je odvrigel bombe, vzpenjal, a se jim je izgubil izpred oči v senci gorovja. Padca letala v morje ali na zemljo niso opazili. Mitralješki ogenj je bil šibak.«²⁰⁶⁾

Franjo Kluz bil rojen 18. septembra 1912 v Bosanski Dubici. V partizane je kot prvi priletel z letalom Potez XXV. 23. maja 1942 in se spustil v bližni takrat osvobojenega Prijedora. Ko je sovražnik izsledil njegovo letalo in ga 6. julija 1942 uspel zažgati, je Franjo Kluz nadaljeval borbo proti okupatorju v vrstah NOVJ. Bil je med prvimi letalci v Prvi letalski bazi. V Afriki se je izsolal za pilota-lovca na letalih Spitfire. Za seboj je imel 12

²⁰⁵⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 136, d. 56.

²⁰⁶⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 167, d. 73.

uspešno izvršenih borbenih nalog. Odlikovan je bil z Redom narodnega heroja in z Redom partizanske zvezde I. stopnje. Po smrti je bil povišan v čin majorja.

Operacija št. 100 — dne 25. 9. 1944

Naloga v tej operaciji je bila zajeta v pičlih treh besedah: bombabardirati mestece Ljubuški.

Vodja skupine štirih letal je bil poročnik pilot-lovec *Leopold Ankon*.

Poročilo pravi:

»Dan je bil mračen. Ko so prišla letala tega dne popoldne iz letališča Canne v Italiji do naše dalmatinske obale, je bila ta vsa v gostih oblakih. Formacija letal se je zarila v oblake in tako prišla v težak položaj. Poročnik Ankon se je izgubil v oblakih, zadnjič so ga njegovi soletalci videli, kadar je usmeril letalo v oblak nad naseljem Vrgorac.«²⁰⁷⁾

Leopold Ankon se je rodil 15. 6. 1910 v Lavrici pri Ljubljani. Že kot mladenič je šel v stari Jugoslaviji med pomorske letalce. Ob začetku aprilske vojne leta 1941 je bil pilot na izvidniških letalih »Do-H«. Ko je kapitulantska vrhovna komanda bivše Jugoslavije ukazala, naj se vsa vojna sredstva predajo sovražniku neokrnjena, se je Ankon skupaj s še 26 letalci odločil, da tega ukaza ne bo izvršil. — 16. maja 1941 je odletelo iz Boke Kotorske 9 letal, med njimi Ankonovo. Njegov končni cilj je bila Aleksandrija v Egiptu. Tam so ta letala sodelovala skoraj leto dni v zavezniških operacijah. V naše novo letalstvo se je javil med prvimi. Padel je, ko je opravljal svojo osmo bojno nalogo. Po smrti je dobil čin kapetana in odlikovan je bil z Redom partizanske zvezde III. stopnje.

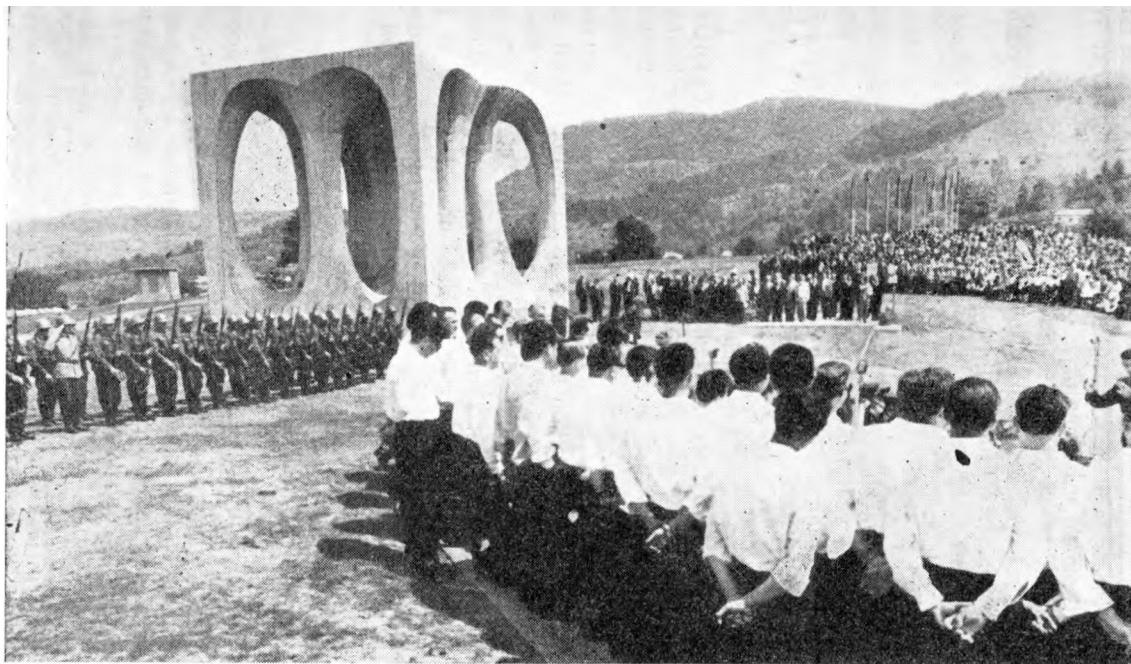
Operacija št. 107 — dne 4. 10. 1944

Bojna naloga se je glasila: oborožen izvidniški polet nad cestnimi in železniškimi komunikacijami Jablanica—Sarajevo—Maglaj.

Skupino štirih letal Spitfire je vodil omenjenega dne popoldne *major Ratko Jovanovič*. Poročilo o tej operaciji je tako:

»Na cesti in progi od Jablanice do Maglaja ni bilo opaziti nobenega cilja. 3 km severno od Maglaja je bil napaden s to-

²⁰⁷⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 205, d. 100. — Opis operacije št. 100 je povzet po »Bojnih relacijah« 8/27—4—1450, ker v Zborniku, Tom X/1 ni ta operacija v celoti opisana. Omenjena je samo v opombi št. 1 na strani 192, »da je skupina štirih letal odletela 5. septembra, da bi bombardirala ustaško-nemške položaje v Ljubuški, a se je morala vrniti zaradi velike oblačnosti«. Nikjer ni omenjeno, da je bil pri tej operaciji izgubljen pilot Ankon.



Spomenik padlim borcem prekomorskih enot v Ilirski Bistrici, ki je bil odkrit 4. junija 1966. Spomenik je delo akademskega kiparja Janeza Lenassija in inž. arh. žive Baraga-Maškonove. Podstavek spomenika je grobnica. V tem prostoru je na eni strani vhod v kostnico, na drugi pa je napis: Padlim borcem, borcem prekomorcem, borcem IV. armade JA, borcem domačinom — in verzi dr. Rada Bordona: Iz kraške globočine vaš zadnji dom kipi, spomin na vas ne mine, med živimi živi

povskim in mitraljeskim ognjem vlak, ki je vozil proti severu. Vlak je bil sestavljen iz lokomotive, dveh potniških vagonov, štirih odprtih tovornih vagonov, na katerih sta se nahajala 2 tanka in 2 kamiona in na koncu vlaka še 2 zaprta tovorna vagona. Vsi piloti so izvršili 3 do 5 napadov, največ so obstreljevali lokomotivo, a vlak se ni zaustavil (verjetno oklopni vlak). Iz vlaka slab protiletalski ogenj od 20 mm. Po tretjem napadu je major Ratko Jovanović javil po radiu, da je zadet v krilo, je pa potem vseeno izvršil še dva napada. Ko so se letala že vračala, je pilot št. 2 opazil, da uhaja iz letala majorja Jovanovića bel dim in ga o tem obvestil po radiu. Jovanović je odgovoril, da sta temperatura in delovanje motorja še vedno normalna. Kmalu nato je bruhnil iz Jovanovićevega motorja gost oblak bele pare in takoj nato se je začel pilot prisilno spuščati na malo livado približno 5 km jugozahodno od kraja Teslić. Piloti letal št. 2 in 4 so videli, kako se je letalo brez izvlečenih koles približno v sredini livade dotaknilo zemlje in takoj po tem odskočilo. Z enim krilom je zadelo neko drevo, kjer se je del desnega krila in repa odlomil, nakar se je letalo še vedno s precejšnjo hitrostjo zarilo v košat gozd. Letalo se ni vžgalo. Spremljevalci so krožili nad tem krajem še 5 minut, niso pa nič drugega mogli opaziti. Pilot letala št. 2 je izjavil, da je pri napadu na vlak opazil v bližini pod drevesi 2 tanka in 2 kamiona.«

Major Ratko Jovanović je bil rojen 12. septembra 1912 v čačku (Srbija). Dovršil je pomorsko vojno akademijo v Dubrovniku, vstopil nato v pomorsko letalstvo in tudi on je kakor Ankon odletel aprila 1941 s hidroplanom iz Boke Kotorske v Aleksandrijo, kjer se je boril na strani zaveznikov. Bil je v Egiptu med vodilnimi, ki so se uprli kraljevski vladi.

V Prvi eskadrilji je bil komandir A-oddelka (A-Flight, ki je imel 8 letal). Bil je zelo priljubljen med svojimi soletalci in je njegova smrt pustila veliko vrzel v vrstah Prve eskadrilje.

Odlikovan je bil z Redom partizanske zvezde II. stopnje.

Operacija št. 121. — 16. 10. 1944

V borbah za osvoboditev Stona in Vukovega klanca so med 12. in 24. oktobrom 1944 sodelovali tudi letalci: 16. oktobra je izgubila Prva eskadrilja v teh borbah majorja Popova, štiri dni kasneje pa Druga eskadrilja poročnika Vouka.

Z operacijo št. 121 je bilo ukazano bombardirati mestece Ston in oborožen izvidniški polet nad cesto Dubrovnik—Metković.



Letalski major Arkadij-e Popov, ki je
padel 16. oktobra 1944

Štiri letala Spitfire, ki so poletela tega dne opoldne z letališča Canne, je vodil major pilot-lovec Arkadije Popov. Poročilo o tej operaciji pravi:

»Nizka oblačnost, 5 do 10/10 pokrito nebo je oteževala izvršitev te naloge. Ston so napadli ob 15. uri. Vse bombe so padle v mesto. Nato so začela letala pregledovati območje od Dubrovnika proti Metkoviću. Nizka oblačnost je prisilila letalce, da so leteli na višini, manjši od 300 m. Nad mestecem Slano so nenadoma zašli v močan protiletalski ogenj od 20 in 40 mm. Pri tem je bil major Popov izgubljen, verjetno zadet od protiletalskega ognja, ki je prihajal iz nekoliko postojank, razmeščenih okrog zaliva Slano.«^{20*)}

Major pilot-lovec Arkadije Popov se je rodil 17. novembra 1907 v SZ. Kot dvanajstleten deček je prišel z reko emigrantov iz Rusije v Jugoslavijo. Dovršil je pomorsko vojno akademijo v Dubrovniku in postal pilot v pomorskem letalstvu. Zaradi naprednega prepričanja je bil leta 1939 odstavljen iz mornarice. Po razpadu Jugoslavije v aprilski vojni se je javil leta 1941 v letalstvo NDH in obenem prostovoljno za nemško-rusko bojišče z name-

*) Zbornik, Tom X/1, s. 218, d. 110.

nom, da bi pobegnil na rusko stran. Bil je izdan in šest mesecev zaprt nekje blizu Berlina.

Ker mu niso mogli ničesar dokazati, so ga Nemci predali ustaški policiji. Ustaši so ga v Zagrebu strahovito mučili, celo v mrliško krsto so ga zabili in vozili po Zagrebu, rekoč mu, da ga bodo živega zakopah, samo da bi iz njega izsilili kako priznanje, kar jim pa ni uspelo. Izpustili so ga, bil je zopet na letališču. Oktobra 1943 je izkoristil neko priložnost in je z letalom Breguet preletel v Italijo, kjer se je vključil v NOVJ. Bil je komandir B-oddelka v Prvi eskadrilji.

Arkadije Popov je bil redke primer tihega, iskrenega prijatelja, ki je vsakemu rad pomagal. Kot uspešen boksarski športnik je redno treniral, bil je zelo zdržljiv in v dobri fizični kondiciji. To mu je tudi pomagalo, da je premagal vse tiste muke, ki jih je pretrpel v zaporih v Nemčiji in v Zagrebu.

Izvršil je 23 bojnih operacij s svojim letalom Spitfire, ki je nosilo ime »Maščevalec pete ofenzive«.

Odlikovan je bil po smrti z Redom partizanske zvezde II. stopnje.

Operacija št. 213 — 19. 12. 1944

Naloga se je glasila: Oborožen izvidniški polet na relaciji Saraj evo—Doboj.

Skupino štirih letal Spitfire je vodil komandant eskadrilje major pilot-lovec Mileta Protič. Poleteli so z letališča Canne ob 10. uri. Poročilo o tej operaciji pravi:

»Ob 11.20 so opazili kolono, ki je štela čez 200 raznih mehaniških vozil med naseljem Brzovo (pravilno Brezovo polje, opomba v Zborniku, s. 310) skozi Žepče do Maglaja. Vsi piloti so kolono napadli z mitralješkim in topovskim ognjem 2 krat. Pri prvem napadu še ni bilo nobene protiletalske obrambe. Pri drugem napadu pa je bila zelo močna in precizna iz 20 mm orožij. Major Protič je bil izgubljen pri drugem napadu. Soltalci so ga poslednjič videli, kako je strmoglavil v napad in takoj nato so opazili v sredini kolone velik plamen.«²¹⁷⁾

Major pilot-lovec Mileta Protič se je rodil 21. junija 1913 v Tovariševem (Bačka). Dokončal je pomorsko vojno akademijo v Dubrovniku in po kratkem vkrcanju na vojnih ladjah se je odločil za pomorsko letalstvo, kjer je leta 1940 diplomiral za pilota.

Bil je med tistimi pomorskimi letalci, ki so aprila 1941 odleteli iz Boke Kotorske v Aleksandrijo. Tam je sodeloval leto dni v zavezniških operacijah na morju severno od Aleksandrije.

Skupaj z večino pomorskih letalcev se je javil za NOVJ. Dodeljen je bil v Prvo lovsko eskadriljo in postal njen prvi komandant.

Bil je poln mladostnega poleta, samoiniciativen, premišljeno se je odločal in kadar se je odločil, je hitro uresničeval svoje



Pilot Prve lovske eskadrile Luigi Rugi, ki se je smrtno ponesrečil 30. marca 1945 na Visu. (Bil je pripadnik ital. narodnosti)

zamisli. Imel je dragocene izkušnje iz zavezniškega lovskega letalstva, kar je kot komandant eskadrilje dobro izkoristil. Vsi eskadriljci so mu bili privrženi, visoko so ga cenili in spoštovali.

Odlikovan je bil z Redom partizanske zvezde I. stopnje.

Operacija št. 335 — 30. 3. 1945

Naloga: bombardiranje Babinega Potoka (Bospa).

Z letališča Vis so poletela ob 10.50 štiri letala Spitfire. Pilot podporočnik Luigi Rugi je bil v tej četverki številka 2. Poročilo se glasi:

»Šest bomb je padlo v neposredno bližino cilja. Podporočniku Rugiju se niso odpele bombe. Vse kar je poizkusil, da bi se

teh bomb otrešel nad morjem, je bilo brezuspešno. Podporočnik Rugi se je začel spuščati na letališče Vis z bombo, ki se je ob dotiku letala z zemljo odpela, eksplodirala, zažgala letalo in ubila pilota.²¹⁰⁾

Luigi Rugi je bil rojen 30. 3. 1921 v Zadru. Takoj po kapitulaciji Italije 8. septembra 1943 so začeli Nemci zbirati italijanske pilote z namenom, da bi jih izvežbali in potem poslali na fronto.

Rugi je bil tudi med njimi. Izkoristil je ugoden trenutek in je iz nekega letališča blizu Gorice odletel s šolskim enokrilnim letalom Nardi »FN 315« na osvobojeno ozemlje in se spustil na neko livado blizu Glamoča. V tistem času se je začela formirati italijanska enota »Garibaldi«, obenem tudi naša Prva letalska baza. Luigiju je bilo dano na voljo, naj izbere enoto, v kateri se bo boril. Izbral je letalstvo. Skupaj z našimi letalci je šel v Afriko, kjer je postal pilot-lovec na letalih Spitfire.

Ko se je 30. marca 1945 vračal iz Babinega Potoka z eno bombo pod krilom — drugo je odvrigel proti cilju — je skušal z raznimi evolucijami letala in posegi na vzvode za odmetavanje bomb, da bi se te bombe rešil, a zaman: bomba se je trdovratno držala na nosaču. Rugi je računal, da se bomba ne bo odtrgala, če se bo z njo spustil na letališče v bazi Vis. Imel pa je drugo izbiro: skočiti iz letala in se rešiti s padalom. Izbral je prvo. Na letališču so vse pripravili za njegovo spuščanje. Računajoč na možnost nesreče se je osebje eskadrilje umaknilo in zavarovalo. Rugi je pristal — bomba se je odtrgala, eksplodirala in ga smrtno ranila. Umrl je pred očmi cele eskadrilje. Bilo je to točno na njegov rojstni dan, dovršil je 24. leto. Bil je edini od desetih padlih pilotov v bojnih operacijah Prve in Druge eskadrilje, kateremu so lahko napravili pogreb. Leta 1957 so njegove posmrtno ostanke prepeljali z ladjo vojne mornarice z Visa v Zadar, kjer so mu letalci napravili veličasten pogreb. Sedaj leži v skupni grobnici z drugimi borci iz NOB, ki so padli na zadarskem območju.

Rugi je imel za seboj 62 borbenih operacij. Kot edini Italijan v eskadrilji je bil deležen s strani vseh prav posebne iskrene pozornosti in marsikatero oko je bilo rosno ob njegovem pogrebu. Odlikovan je bil z Redom za hrabrost.

²¹⁰⁾ Zbornik, 335 je povzeta iz niso odpele nad tista, ki je bila

Tom X/1 zajema »Bojnih relacij« 8/65—66—4—1450. V poročilu piše, da ciljem, dejansko za Luigija Rugija

dogodke do pa se samo usodna.

konca februarja 1945. V poročilu piše, da ena bomba ni odpela,

Operacija se bombe in to je

Luigi Rugi je bil poslednja žrtev Prve lovske eskadrilje v minuli vojni.

Druga lovska eskadrilja

Operacija št. 2/Vis — 20. 10. 1944

Naloga se je glasila: napasti z raketami sovražno kolono na cesti Slano—Rudine.

Spremljavo: dve letali Spitfire, oboroženi z bombami za bombardiranje Slana.

Skupino štirih letal Hurricane, ki je poletela ob 14.40 z Visa, je vodil komandir oddelka, podporočnik Stanislav Vouk. Poročilo o tej operaciji se glasi:

»Letala so prispela nad Slano, kjer so Spitfiri odvrgli bombe. Dve bombi sta padli v morje, dve pa med drevesa na severozahodni obali zaliva. Nadaljevali so izvidniški polet in opazili sovražno kolono, ki se je umikala pred našimi enotami proti Metkoviću. Operacije na tem sektorju so vršile enote naše XXVI. divizije. Sovražne enote so se utaborile na obe strani ceste proti Rudinam. Imele so s seboj svoj avtotransport in neugotovljeno število oklopnih vozil in tankov. Letala so štirikrat napadla: dvakrat prednji del kolone, ki se je še pomikal proti Rudinam, dvakrat pa utaborjeni del kolone. Rakete so padale na področje cilja med motorizacijo in enotami. Najmanj en pettonski kamion je eksplodiral, ni pa bilo mogoče ugotoviti sovražnih izgub. Nadaljnje ugotavljanje doseženih rezultatov je bilo onemogočeno zaradi zelo intenzivne in točne protiletalske obrambe. To je naša letala prisililo, da so se takoj po izstrelitvi raket umaknila. Posameznosti o napadu bodo lahko dale enote XXVI. divizije, ki so ta napad opazovale s svojih položajev.

Piloti so ob tej priložnosti pokazali veliko požrtvovalnost in hrabrost, napadli so cilje štirikrat ob zelo intenzivni in točni protiletalski obrambi. Pri zadnjem napadu je bil sestreljen vodja formacije, podporočnik Stane Vouk.«²⁾)

Pilot-lovec Stanislav Vouk se je rodil 29. septembra 1911 v Divači. Svojo kariero v bivšem jugoslovanskem letalstvu je začel leta 1928. Ob začetku vojne je podporočnik Vouk služboval v letalskem centru v Beli Crkvi. V nemškem ujetništvu je bil od aprila do novembra 1941, nato v italijanskem do kapitulacije

²⁾) Zbornik, Tom X/I, s. 224, d. 115.

Italije, ko je vstopil v NOVJ. S skupino 13 letalcev se je podal 18. januarja 1944 iz Slovenije preko Like v Bosno. Do julija 1944 je služboval na raznih letališčih osvobojenega ozemlja. Proti koncu julija 1944 je prišel prek Barija v Benino, kjer je postal komandir oddelka Druge eskadrilje, ki je posegla v boje prvič 13. 10. 1944. Do 20. 10. 1944 je eskadrilja napravila 6 borbenih operacij, Vouk je sodeloval kot vodja pri petih operacijah, kar zgovorno priča, kako zavzet je bil in kako junaškega duha. Posmrtno so ga napredovali v čin poročnika in odlikovan je bil z Redom partizanske zvezde II. stopnje.²¹²⁾

Operacija št. 19 iz Carina — 9. 11. 1944

Skupina letal je imela nalogo napasti z raketami bolnico v mestecu Risan (Boka Kotorska). To je bila točka, ki jo je sovražnik močno branil. Skupino štirih letal Hurricane je vodil kapetan pilot-lovec Franjo Jež. Številka 3 v skupini je bil zastavnik pilot-lovec Jovan Pešič.

Poročilo se glasi:

»Zaradi zelo slabih vremenskih pogojev se skupina ni mogla prebiti do cilja, oblaki so segali do 3300 metrov višine. Vodja formacije je po enournem letenju odredil vrnitev v bazo. Pri obračanju so letala prišla v skupino oblakov in tu se je izgubilo letalo, v katerem je bil zastavnik Pešič. Posameznosti se niso mogle ugotoviti. Pilot št. 2, zastavnik Klokočovnik, je bil prisiljen spustiti se na neko poljano 7 km južno od Trebinja, letalo je bilo izgubljeno (pilot je bil rešen, op. R. P.). Vodja skupine in pilot št. 4 sta pristala na letališču otoka Vis. Vremenski pogoji zelo slabi.«²¹⁵⁾

O zastavniku Jovanu Pešiču nimamo nobenih bolj podrobnih podatkov. Bila je to njegova prva borbena naloga. Odlikovan je bil po smrti z Redom za hrabrost.

Operacija št. 83 iz Zemunika — 5. 4. 1945

Naloga se je glasila: napasti z raketami Babin Potok (Bosna).

Skupino šestih letal Hurricane je vodil kapetan vojni pilot Aleksandar Cenič. Številka 3 v skupini je bil podporočnik pilot-lovec Nikola Vemič. Letala so poletela iz Zemunika ob 9.05 uri.

Poročilo pravi:

»Napad je bil izvršen ob 9.28. Cilj je zadelo 40 raket, več hiš je bilo uničenih ali poškodovanih. Letalo s pilotom podporočni-

²¹²⁾ Podatke o Vouku je dal njegov brat Albin.
²¹³⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 256—257, d. 137.

kom Vemićem je po pripovedanju ostalih pilotov pri napadu udarilo v bližnji hrib, se v trenutku vžgalo in z močno eksplozijo izginilo v plamenu. Protiletalskega topništva ni bilo opaziti.«²¹⁴⁾

Tudi za tega pilota nimamo bolj podrobnih podatkov. Znano je edino, da je prišel 22. marca 1945 v Drugo eskadriljo po naknadnem šolarju. Padel je pri svoji peti bojni operaciji.

Omeniti je treba še enega pilota, ki sicer ni padel, je pa bil cel čas vojne za eskadriljo izgubljen — prišel je namreč v nemško ujetništvo.

Operacija št. 13 z Visa — 4. 11. 1944

Naloga: oborožen izvidniški polet nad cesto Knin — Bihać v spremstvu štirih letal Spitfire.

Poletela so 3 letala Hurricane, trojko je vodil kapetan pilot-lovec Milan Karič.

Poročilo se glasi:

»Eno letalo se je vrnilo po desetih minutah letenja zaradi okvare na motorju, ostala dva Hurricane sta začela pregledovati teren izza Knina. Iz naselja Sučevići se je pojavil srednje umerjen in točen protiletalski ogenj. Letalo kapetana Kariča je bilo zadeto in opazili so, kako je skočil iz letala s padalom in tekel v zaklonišče, letalo pa se je vžgalo. Okrog 3 km severno od naselja Sučevići so opazili 3 parkirane kamione, obrnjene proti severu. Izstreljene so bile 4 rakete in so napadli z mitralješkim ognjem, rezultat neugotovljen. Vreme in vidljivost dobra.

Naše izgube: izgubljeno eno letalo tipa Hurricane MK IV, pilot kapetan Karič skočil s padalom in ujet od Nemcev. Kasneje se je javil iz ujetništva.«²¹⁵⁾

Kapetan pilot-lovec Milan Karič je dovršil pomorsko vojno akademijo v Dubrovniku. Javil se je v pomorsko letalstvo in postal izvidnik. Odletel je aprila 1941 s skupino vodnih letal iz Boke Kotorske v Aleksandrijo. Pilotski tečaj je opravil v Benini. Izvršil je 31 bojnih nalog. Odlikovan je bil z Redom partizanske zvezde II. stopnje.

Vse te, ponekod skope informacije, so torej skušale prikazati, kakšen je bil krvni davek, ki sta ga prispevali Prva in Druga eskadrilja v narodnoosvobodilnem boju. V Prvi eskadrilji je padlo sedem pilotov, v Drugi pa trije, medtem ko je bil eden ujet.

²¹⁴⁾ »Bojne relacije« 9—4—1450, VZI, Bgd.

^{2, a)} Zbornik, Tom X/1, s. 249, d. 131.

Sklepi

Če zberemo nekatere elemente iz opisanih operacij, pri katerih smo pilote izgubili, ugotavljamo, da so bili vodje letalskih skupin v največji meri izpostavljeni sovražnemu protiletalskemu delovanju.

a) *Vodje letalskih skupin.* Izgubili smo 6 pilotov, ki so vodili kot prvi svoje skupine v napade in enega, prav tako vodjo letalske skupine, ki je bil obstreljen in se je rešil s padalom. Skupno smo torej od 11 pilotov (10 padlih in eden v ujetništvu) izgubili pri napadih na sovražnika kar 7 vodij letalskih skupin.

Nevarnosti, katerim so bili izpostavljeni piloti št. 1, t. j. vodje skupin, še bolj nazorno kažejo naslednje številke: pri omenjenih sedmih operacijah je sodelovalo skupaj 29 letal in od teh je vseh sedem štev. 1 bilo sestreljenih, medtem ko od ostalih 22 letal (št. 2 do št. 4) ni bilo sestreljeno niti eno.

Razlaga vzroka, zakaj so ravno prvi piloti — vodje bili izpostavljeni največji nevarnosti, je na dlani: vsak protiletalski strellec je vzel na muho letalo, ki mu je bilo najbližje, in to je bilo tisto letalo, ki je prvo napadalo.

Zaradi tega prihajamo do zaključka, da so bili vodje letalskih skupin, ki so leteli kot št. 1, izpostavljeni pri vseh akcijah največji nevarnosti.

Zanimivo bi bilo raziskati še, koliko pilotov je padlo pri prvem, drugem, tretjem itd. naletu. Žal pri tem ni mogoče zbrati točnih podatkov, ker je pri nekaterih poročilih o operacijah omenjeno le, da je pilot padel, ni pa rečeno, če je bil izvršen en sam ali več naletov.

b) *Večkratni naleti.* Iznenadenje pri napadih je dalo vsakokrat napadajoči letalski skupini veliko prednost spričo nepripravljene sovražne protiletalske obrambe, kar se je dogajalo samo pri prvemu naletu. Pri drugem in sledečih naletih so bile protiletalske ekipe pripravljene in so sprejele napadalca z dobro usmerjenim ognjem. Temu razlogu imamo pripisati izgube Protiča (pri drugem naletu), Jovanoviča (pri tretjem naletu) in Vouka (pri četrtem naletu), ko so neustrašeno napadali, kar priča o visokem borbenem duhu teh pilotov. V operacijah, ki so jih vodile eskadrilje v letu 1945, so se piloti po nalogu komande eskadrilje izogibali večkratnih napadov, posebno v primerih, kjer je bila močno aktivna sovražna protiletalska obramba. In v tistem letu niso imele eskadrilje nobenih izgub.

Pilot Vukovič je bil zadet od protiletalskega topništva in verjetno tudi narodni heroj Kluz. Poročilo o operacijah za ta dva pilota je pomanjkljivo, ker ne pove, če je bil izvršen en sam ali več naletov na sovražnika.

c) *Oblaki*. Dva pilota smo izgubili, ker sta zašla v oblake, to sta bila Ankon in Pešič. Sami oblaki ne bi smeli biti razlog za izgubo letala, a glede visokega gorovja in mogoče zgrešene smeri je vse to skupaj možen razlog za izgubo teh dveh pilotov.

Zaradi nizkih oblakov je padel pilot Popov, ki je pri višini, manjši od 300 metrov, prišel takorekoč sam pred topovske cevi sovražne protiletalske obrambe.

d) *Nesrečnemu naključju* pripišemo smrt Luigija Rugija. Tudi pri Vemičevem poletu je bilo možno tako naključje, ker — sodeč po pripombah njegovih soletalcev — protiletalskega ognja ni bilo. Kaj je vzrok, da je udaril z letalom v bližnji hrib, bo ostalo bržkone nerazjasnjeno. Še najbližja razlaga je nesrečno naključje — mogoče so odpovedale komande, mogoče je zatajil motor, mogoče trenutna slabost pilota ipd.

Vsem padlim kakor tudi preživelim gre priznanje, da so naloge, ki so jih prejeli, izvrševali požrtvovalno in hrabro, ne oziraje se na nevarnosti in možne posledice.

KULTURNO-PROSVETNO IN POLITIČNO DELO

Kulturno-prosvetno delo

Čeprav je vodstvo eskadrilje spoznalo pomembnost kulturno-prosvetnega dela, se to ni moglo razvijati, dokler sta bili eskadrilji še v Afriki. Dve objektivni okolnosti sta to motili: britanski komandant, ki je to delo zaviral, in drugič, bilo je zelo malo časa na razpolago.

Osebjem eskadrilje je delalo v težkih klimatskih razmerah tudi do 14 ur dnevno, samo da bi šolanje v Afriki čim prej končalo. Mora se pa tudi omeniti, da niso spočetka vsi tovariši spoznali, da je to delo potrebno in koristno.

Po prihodu na letališče Canne v Italiji so bile v glavnem vse te oviire premagane in kulturno-politično delo se je začelo uspešno razvijati. Kakor v mnogih drugih zadevah, se tudi glede kulturno-prosvetnega dela lahko naslonimo le na podatke iz Prve lovske eskadrilje, ki so ohranjeni. Za Drugo eskadriljo ni pisec uspel dobiti nobenih podrobnosti o tej dejavnosti. Ker pa je bil za organizacijo kulturno-prosvetnega dela osnovan enoten centralni odbor z nalogo, da bi dajal smernice in povezoval kulturno-prosvetno delo vseh letalskih enot na tem območju (obe eskadrilji in Mehaniška četa), menimo, da je bilo delovanje v Drugi eskadrilji približno enako kakor v Prvi. Vsaka letalska enota je imela svoj pododbor, ki je imel naslednje sekcije: literarno, diletantsko, športno, knjižničarsko, pevsko in sekcijo za strokovna predavanja.

Za dvig strokovnosti letalskega osebja so bila še posebej pomembna strokovna predavanja, za kar so bili ustanovljeni tečajji:

mehaniški in višji mehaniški, radiotelegrafski in radiomehaniški ter šoferski tečaj.

Skoraj vsi letalci so bili vpisani v en ali drug tečaj. Predavatelji so se dobro pripravili in slušatelji so z zanimanjem predavanja spremljali. Zato uspeh ni izostal.³¹⁶⁾

Proti koncu leta — 30. decembra 1944 — je imela Prva lovska eskadrilja konferenco za celotno osebje. Predsednik odbora za kulturno-prosvetno delo je podal obračun o dotedanjem ddu. Omenil je, da je bilo s strani letalcev v zadnjem času večje razumevanje za kulturno-prosvetno delo, kar je odboru olajšalo nalogo in pripomoglo k uspehu.

V nadaljevanju je predsednik odbora govoril o delu v posameznih sekcijah, ki so se začele uveljavljati z večjim ali manjšim uspehom.

Naslednja eskadriljska konferenca je bila sklicana 29. aprila 1945 na obletnico, ko je pred letom dni poletelo v Benini prvo letalo Hurricane z rdečo peterokrako zvezdo.

Na tej konferenci so razni referenti poročali o delu svojih sekcij in nizali številke. Ker se je to dogajalo tik pred koncem vojne, lahko vzamemo podatke in številke, ki so bile tukaj objavljene, kot dokončne.

Predsednik odbora je ponovil, da so nameravali osnovati kulturno-prosvetno delo takoj po formiranju eskadrilje, a se je to delo začelo razvijati komaj v Italiji.

Literarna sekcija z odsekom za tisk, ki je imela svoje uredništvo in proti koncu vojne razmeroma dobro opremljeno tehniko, je izdajala periodično »List Prve lovske eskadrilje« in »List Druge lovske eskadrilje«. Prva eskadrilja je objavila vsega 5 številk teh listov. Zadnja številka 5 ima naslov »List prve lovske grupe«. Omenili smo že na drugem mestu, da naziv »eskadrilja« ni ustrezal naši letalski enoti z njenimi šestnajstimi letali, marveč da bi se morala imenovati »grupa«. V omenjenih listih, ki nista bila »uradna«, so si naši letalci ta naziv kar prisvojili.

V listih Prve lovske eskadrilje oziroma grupe najdemo politične in kulturne članke, članke o eskadriljski organizaciji, predvsem pa strokovne članke s področja letalstva.

Poleg stenskega časopisa in nekoliko tedenskih pregledov je omembe vredno to, da so letalci proti koncu vojne že razmnožili

³¹⁶⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 324—325, d. 17/.

50 izvodov opisa letalskega motorja »Merlin«, ki je bil vgrajen v letalu Spitfire in Hurricane. Strokovnemu izobraževanju se je sploh posvetila velika skrb. V šestih mesecih je bilo kar 120 ur predavanj ob istočasnem prikazovanju strokovnih filmov.

Mladinska organizacija Druge lovske eskadrilje je izdajala »Mladinski list Druge eskadrilje« (do 1. marca 1945 je izšlo 9 števil), v katerem so se oglašali tudi mladinci iz Prve eskadrilje in Mehaniške čete. Za Prvo eskadriljo nimamo podatkov, koliko »Mladinskih listov« je izdala. Mladinska organizacija je bila zelo aktivna na vseh področjih kulturno-prosvetnega in političnega dela, posebno se je še razgibala v predpripravah za prvi mladinski kongres, do katerega je prišlo komaj po končani vojni (sredi junija 1945 v Zagrebu).

Športna sekcija se je ponašala v glavnem z nogometom. Ni nam sicer znano, kake nasprotnike so imeli nogometaši pri tekmah, zabeleženo pa je, da so pri 25 tekmah 6 krat izgubili, 4 krat so igrali nerešeno in 15 krat so zmagali.

Tudi foto sekcija, ustanovljena proti koncu, je imela precejšen uspeh: 700 slik in 70 povečav. S temi so bile prirejene tri razstave.

To so glavne črte iz poročil, ki so jih podali na zadnji konferenci v aprilu 1945. Poročilo je zaključeno s predsednikovo zahvalo za denarno pomoč iz kolektivnega fonda, ki je služila za nakup predmetov, ki so bili odboru potrebni, kakor pisalni stroji, rotacijski stroj za tisk, papir, dresi za nogometaše itd.²¹⁷⁾

Politično delo

Spričo velikega številčnega stanja skvadrona je bilo politično-izobraževalno delo preneseno v glavnem na podrejene enote. Splošne konference in politična predavanja za celotno osebje skvadrona so se odvijale, kadar je prišlo do važnih vprašanj ali dogodkov. Za politično izobraževanje po oddelkih in sekcijah so bili odgovorni štabu eskadrilje posamezni komandirji oziroma šefi. Sistematično delo na tem polju je pripomoglo, da se je vidno dvignila politična zavest osebja.²¹⁸⁾

²¹⁷⁾ »List Prve lovske eskadrilje« februar—marec 1945 in »List Prve lovske grupe« april 1945. IZDG, Ljubljana.

²¹⁸⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 325, d. 177.

Po prebaziranju na otok Vis je Prva eskadrilja uvedla v notranji eskadriljski službi položaj politkomisarja, ker je to bilo v prid pravilnemu vodstvu in notranjemu življenju v eskadrilji, ne glede na to, da je to nasprotovalo dogovoru z zavezniki.²¹⁵⁾

Po pripovedovanju Janka Perata, enega tedanjih zelo agilnih voditeljev Skoja, je bilo politično partijsko delo takole:^{22a)}

Kljub dogovoru z zavezniki in mimo formalnega pristanka štaba Prve eskadrilje, se je delo partije in Skoja uspešno razvijalo. Začelo se je že v Benini, seveda zelo konspirativno, ko so bili v ta krog pritegnjeni najzanesljivejši tovariši, ki so prišli s Srednjega vzhoda.

Z osebnim zgledom in z individualnim delom s posameznimi nečlani je partija imela velik vpliv pri oblikovanju zavesti in utrjevanju discipline ter pri političnem izobraževanju in prikazovanju ciljev NOB. Aktivnost partije in s tem tudi Skoja je postala bolj javna, komaj ko se je eskadrilja prebazirala na otok Vis. Partija je vrinila politično vsebino v vse oblike kulturnega in vzgojno-izobraževalnega dela, da ne bi z javno »politično propagando« kršili dogovora z zavezniki. Vodstvo vsega kulturno-prosvetnega in izobraževalnega dela je bilo večji del v rokah ali pod neposrednim vplivom partije in Skoja.

Iz tega se vidi, da je partija, čeprav neopazno, vedno delovala in posegala vmes, kjer je bilo potrebno. Spomnimo se samo pilotov, ki niso hoteli nositi peterokrake rdeče zvezde in zato jih eskadriljci niso sprejeli medse. S tem, da so zlasti komunisti in Skojevci vztrajali pri tem, so brez dvoma obvarovali enotnost in tudi obstoj eskadrilje.

Kolektivna blagajna in pomoč domovini

Že v prvem dogovoru o letalstvu Tito-Maclean, podpisanem v Drvarju 12. marca 1944, je bilo dogovorjeno, da se bodo plače oficirjev, podoficirjev in vojakov stekale v blagajno eskadrilje, s katero naj bi razpolagal njen komandant in za to določeni blagajnik, ki bosta nato odgovorna za poravnavo vseh kreditov, nabav in dolgov osebja eskadrilje.

²¹⁹⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 538, d. 282.

^{22a)} Janko Perat: Beležke. Mapa letalcev prekomorcev, IZDG, Ljubljana.

Znano je, da v NOV ni nihče prejemal plače ali kakih drugih denarnih bonitet, marveč samo hrano, obleko in drugo, kar je bilo potrebno za življenje in to v mejah razpoložljivih zalog, ki so bile navadno zelo siromašne. Britanci pa so bili na podlagi svojih pravil dolžni dajati našim letalcem plače, katerih zneski so bili odvisni od čina in položaja posameznika. Če bi torej naši letalci prejemali plače in jih zase zadržali, bi na ta način prišli v privilegiran položaj glede na druge borce, kar pa ni bilo v skladu s cilji NOV.

V dodatnem sporazumu v Kairu (v Drvarju so se načelno s tem strinjali) so postavili kot edini pogoj, da se bo iz tega skupnega fonda poravnalo vse denarne obveznosti letalskega osebja, kar je seveda popolnoma razumljivo.

Vendar se ni hotelo ta denar prisilno zbirati, marveč se je to delalo v začetku (12. junija 1944) na podlagi prostovoljnih prispevkov.

20. avgusta 1944 pa je bil ustanovljen v eskadrilji skupen »kolektiv«, kakor so ga imenovali. Kdor je pristopil v ta »kolektiv«, se je s tem odpovedal plači, ki je šla v skupno blagajno. Ob ustanovitvi se je prijavilo približno 50 % osebja, decembra jih je bilo že 90 % in takoj nato ob koncu leta vseh 100 %.

Za svoje osebne potrebe so prejemali borci po 400 Lit teden-sko; če so imeli kake izjemne izdatke, so lahko zahtevali več. Oficirji so prejemali iz blagajne po 1000 Lit na mesec za svoje potrebe in hrana v menzi in v kantini jim je bila plačana, kar je znašalo tudi okrog 1000 Lit. Torej prejemali so 2000 Lit, vlagali pa celo plačo (med 10.000 in 20.000 Lit, odvisno od čina in položaja).

Denar iz »kolektiva« je bil v glavnem namenjen za pomoč domovini. Pač pa je tudi eskadrilja nakupovala, kar ji je bilo potrebno iz tega denarja. Že prej smo omenili nakup pisalnih strojev, rotacijski stroj za tisk itd. Glede zobozdravstvene službe, ki ni bila s strani RAF urejena, je bilo dogovorjeno z nekim zobo zdravnikom iz mesteca Vesto. Stroške za to zdravljenje je plačal »kolektiv« in so znašali 300.000 Lit.

Tako je bila zamisel o kolektivni blagajni zelo upravičena in je v tem času odigrala svojo pozitivno vlogo.²²¹⁾

²²¹⁾ Vsi podatki o »kolektivu« so vzeti iz poročil Prve lovske eskadrilje.

IZJAVLJENJE I ZA STABA br. 60.
Komandanta logora 15. (Jugoslovenskog) Eskadrona i Mehaničarske čete
za 17. mart 1945. godine.

1. SLUŽBE.	17. mart 1945.	18. mart 1945.
Dežurni oficir	F. por. Podbešek P.	Kapet. Ferri I.
Dežurni podoficir	266 Vodnik Volcic	442 S. vod. Boksa B.
<u>Patrolisanje u logoru:</u>		
18.00 - 22.00 časova	292 Borac Grahonja D.	019 Borac Jadrilev V.
	201 M. vod. Gorkic A.	036 -" Nikolic A.
22.00 - 02.00 "	274 Borac Kos E.	015 -" Gasparac Lj
	017 -" Havlik D.	275 -" Medvescek M.
02.00 - 06.00 "	109 -" Jakovec S.	326 -" Barac J.
	030 -" Ljabinirac N.	248 M. vod. Krivec L.
Dežurni pisar	078 Borac Verbancic S.	599 Borac Cufar A.
Redari boracke menze	276 Borac Rubinic M.	055 Borac Kuljan Z.
	183 -" Jerina A.	053 -" Berjal S.

2. VEČERNJE ZANIMANJE.

U 18.00 časova političko predavanje za ceo logor, koje će održati komandant logora u čitaonici.

Naslov predavanja: "Deklaracija nove privremene narodne vlade Jugoslavije".

3. ZAHVALA.

OBLASNI NBO DALMACIJE sa svojim pišmom br. 810/45 od 20.11.45 dostavio nam je preko STABA BAZE NOVJ BARI sledeće:

"Molimo, saopćite I. lovačkoj eskadrili NOVJ, da smo primili od Vas saobraćajnu i poslani nam hranu.

Narocito cijeneci ovu rodoljubnu gestu naših vazduhoplovaca, koji neumorno doprinose svojom udio u borbi za oslobođenje našeg naroda, vjerujemo da je ovaj njihov doprinos njihova lična žrtva, te da su i ovom prilikom sili potvrditi svoju ljubav i povezanost uz svoju napućenu domovinu, pa Vas molimo, da im izručite našu toplu zahvalnost.

Sart fašizmu - Sloboda narodu."

S.P. - S.N.

Komandant, *anđur.*

Le u kasnjung

Poleg zbiranja denarnih sredstev so eskadriljci pridno zbirali tudi hrano, cigarete, obleko in drugo, vse za pomoč domovini.

V zadnjih mesecih vojne so začeli kupovati v Bariju svežo hrano za eskadriljsko kuhinjo, svojo konzervirano in suho hrano pa so pošiljali v domovino.

IZPIS OBEH ESKADRILJ IN MEHANIŠKE CETE IZ RAF

Bližal se je zmagoslaven konec vojne. Naša komanda letalstva je pravočasno ukrepala, da bi prišli obe eskadrilji in četa mehanikov 281. Winga ven iz sestava RAF.

V tej zvezi je komandant letalstva naslovil britanski vojni misiji pri Jugoslovanski armadi dopis, s katerim zahteva, naj zavezniki omenjeni naši enoti izpišejo s celotnim osebjem iz RAF s 15. majem 1945. Od tega dne dalje prideta pod neposredno poveljstvo maršala Tita.

Od obeh eskadrilj se bo formiral samostojen jugoslovanski letalski polk kot del jugoslovanskega letalstva in bo pod poveljstvom jugoslovanskega oficirja, ki pa bo začasno dodeljen v operativnem pogledu BAF, dokler bodo operacije na našem območju to zahtevale. Naš komandant polka bo postavljen v najkrajšem času.

V dopisu prosi naša komanda, naj bi RAF še nadalje oskrboval polk s hrano, intendantskimi in tehniškimi potrebščinami, medtem ko bi za denarne potrebe polka skrbela Jugoslovanska armada. Dalje prosi komanda, naj bi ves material, ki sta ga ti dve enoti do tedaj uporabljali, zavezniki prepustili jugoslovanskemu letalstvu na podlagi zakona o posojilu in najemu.²²²⁾

V tem dopisu je ponovno predlagano, naj bi naše eskadrilje prejele sodobnejša letala, in sicer naj bi se 352. skvadron preoborožil z letali Spitfire IX A, 251. skvadron pa z letali Spitfire VIII.

Naša komanda zaključuje dopis s prošnjo, naj se čim prej odredi pooblaščen predstavnik RAF, ki bo s komandantom jugoslovanskega letalstva določil vse druge podrobnosti v zvezi s tem vprašanjem.²²³⁾

²²²⁾ Zakon o posojilu in najemu (Lend and Lease Act) je izglasoval kongres ZDA marca 1941. S tem zakonom je vlada ZDA, še preden je vstopila v vojno, začela oskrbovati zaveznike z orožjem, materialom in storitvami.

²²³⁾ Kopija tega dopisa se nahaja pri bratu pokojnega generala Pirca, fo-herojško Jugoslavijo.*

Tako je prišlo do velikega dogodka, ko sta 16. maja 1945 obe eskadrilji izstopili iz RAF in 18. maja 1945 je bil že formiran Prvi lovski letalski polk.^{22*)}

Tako se je končala zmagoslavna pot naših dveh eskadrilj v drugi svetovni vojni, ki so ju tvorili letalci prekomorci.²²⁵⁾

^{22*)} Iz knjige »Vazduhoplovstvo u NOR« s. 157.

²²⁵⁾ Ob koncu vojne sta bili izmenjani naslednji dve poslanici:

Ministrstvo narodne obrambe je prejelo od letalskega sveta Velike Britanije naslednje sporočilo:

»V tem zgodovinskem času, ko je naš skupni, zakleti sovražnik plačal svojo agresijo s popolnim porazom, izraža letalski svet svoje priznanje viteškemu in odločnemu deležu, ki so ga prispevali oficirji in vojaki jugoslovanskega letalstva na važnih bojiščih v Sredozemskem morju in južni obali Evrope.

Letalski svet ceni neutrudljivo borbo vaših rojakov proti napadalcu in pričakuje, da se bo v času mira nadaljevalo prijateljstvo med našo državo in herojsko Jugoslavijo.«

Na to sporočilo je komandant letalstva naslovil Britanskemu letalskemu svetu naslednjo zahvalo:

»Ganjen spričo priznanja Britanskega letalskega sveta enotam jugoslovanskega letalstva za njihov prispevek v borbi proti našemu skupnemu sovražniku, prosim vas, da sporočite v mojem in v imenu jugoslovanskega letalstva letalskemu svetu našo globoko hvaležnost. Jugoslovansko letalstvo je ponosno, da je moglo skupaj s proslavljenim RAF prispevati svoj delež v borbi, ki so jo vodili naši narodi do končne zmage.

Nadejam se, da se bo spričo danega priznanja naše prijateljstvo, ki je bilo v vojni zapečaten s krvjo in skupnimi žrtvami, nadaljevalo v bodočnosti z enako prisrčnostjo.«

Omenjeno je »Sredozemsko morje in južna obala Evrope«. Na tem območju je padlo 78 letalcev-Jugoslovanov, ki so sodelovali v britanskih enotah RAF.

LETALCI NOVJ IZ ALŽIRIJE

ZBIRANJE UJETNIKOV V SEVERNI AFRIKI

Do sedaj opisana dogajanja z našimi letalci na Srednjem vzhodu so začela v glavnem leta 1941, medtem ko se dogodki v Severni Afriki — Alžiriji — o katerih bomo sedaj razpravljali, začenjajo dve leti kasneje, t. j. v drugi polovici leta 1943.

Na Srednjem vzhodu so bili letalci v eskadriljah skoraj v enakih odstotkih poklicni letalci iz stare Jugoslavije in novi kadri letalcev, ki so izšli iz vrst bivših italijanskih ujetnikov, med katerimi so bili primorski Slovenci in Istrani.

V Severni Afriki pa srečujemo samo Primorce in Istrane, pomešane z manjšim številom Slovencev iz severnih krajev Slovenije.

Nad 3000 km razdalje je bilo med skupino letalcev na Srednjem vzhodu in skupino v Alžiriji. Povezave ni bilo med njimi nobene. Še več: celo vedele niso ena za drugo do spomladi leta 1944. In vendar so prihajale na dan, tako na vzhodu kakor na zahodu, enake spontane težnje: vključiti se v NOV in čim prej oditi v borbo proti okupatorju.

Zavezniki so se izkrcali na Siciliji 10. julija 1943. Računa se, da se je tedaj nahajalo na tem velikem otoku okrog 5000 Primorcev in Istranov, ki so tam opravljali kot pripadniki »posebnih kazenskih enot« težka dela pri kopanju rovov, utrjevanju obrambnih položajev, podiranju dreves, melioracijskih delih ipd. pod strogim nadzorstvom karabinjerjev.

Vsi so komaj čakali, da jih zavezniki osvobodijo italijanskega jarma. Kjer so le mogli, so hiteli svojim osvoboditeljem nasproti in se jim predajali.²⁴⁾

Zavezniki so v začetku operacij na Siciliji zajete ujetnike prevažali z ladjami največ v pristanišča Tunizije. Glavna luka za izkrcavanje ujetnikov je bila Bizerta, 60 km severozahodno od mesta Tunis.

Dalje omenjajo letalci še naslednje luke, kjer so se izkrcavali: luka Tunis, Sfax — 220 km južno od Tunisa in Soussa 120 km južno od Tunisa.

Američani so precej ujetnikov prepeljali v luko Oran, ki leži 300 km zahodno od Alžira. Med ujetniki so bili tudi naši rojaki iz severnih krajev Slovenije, ki so jih Nemci nasilno mobilizirali, vendar teh ni bilo mnogo.²²⁷⁾

Po izkrcanju v lukah Tunizije so prišli ujetniki najprej v prehodna taborišča (Transit Camp). Med največje je spadalo taborišče Cassar Said. Iz Tunizije so potem vse ujetnike postopoma prepeljali na ozemlje Alžirije, in to v taborišča Constantine, Bone, Bugie in Philippeville.

Največ se jih je zbralo v Constantini v taborišču »Camp Prisoner of War No. 208«,*) ki leži 300 km zahodno od Tunisa, od morja pa je oddaljeno 60 km.

Stanje in vzdušje naših ljudi s Primorske in Istre, ki so bili v Egiptu, in razpoloženje naših ljudi iz Severne Afrike, je bilo enako: zatiranje, omalovaževanje, psovanje s strani fašistov, kar je rodilo odpor in gnev, ki je bil morda pri teh v Severni Afriki še večji, ker je večina prišla iz posebnih delovnih, bolj rečeno kazenskih enot, ki jih naši rojaki v Egiptu še niso poznali. Te enote so namreč začeli fašisti ustanavljati leta 1940/41, ko je bila večina naših fantov iz Vzhodne Afrike in Libije že v ujetništvu.

Spričo takega notranjega razpoloženja so se naši rojaki takoj po zajetju samoiniciativno organizirali v manjše ali večje skupine

²²⁴⁾ Pismo Ivana Krpana z dne 17. januarja 1967 pravi (IZDG, Lj.): »Ko so po izkrcanju zaveznikov na Sicilijo šli naši rojaki iskat zaveznike, da bi se jim predali, je eden izmed tovarišev vedno govoril, da bo prvega Amerikanca, ki ga bo srečal, objel in poljubil. Ko je zagledal prvič Amerikanca, je res od navdušenja stekel proti njemu, da bi ga objel, tapa ni vedel za kaj gre, mislil je, da ga bo napadel, in ga je ustrelil.

Ko je kasneje zvedel, da ga je hotel poljubiti, mu je bilo žal.«
²²⁾ Po približnem številu v .seznamih letalcev iz Maison Blancha in Boufariha jih je bilo od 1300 okrog 70 iz severne Slovenije.

) Taborišče vojnih ujetnikov, št. 208.

in začeli z akcijo, da bi jih zavezniki poslali čim prej v Jugoslavijo v boj proti svojim bivšim zatiralcem.

Ta pripravljenost za borbo proti skupnemu sovražniku se je povsem skladala z načrti zaveznikov — čeprav v drugi inačici.

Jugoslovanska begunska vlada in njeni politiki so končno začeli realno ocenjevati položaj v domovini. Resnica o izdajalski dejavnosti Draže Mihajloviča je prodrla v svet. Spričo tega se je znašla kraljeva vlada v emigraciji v stiski, saj je tudi njena vojska vidno razpadala. Med pripadniki te vojske sta se namreč začela širiti nemir in nezadovoljstvo zaradi spoznanja, da služijo izdajalskemu režimu.

Po končani zmagi zaveznikov v Severni Afriki in njihovem izkrcanju na Siciliji so računali v begunskih jugoslovanskih krogih na nov vir prostovoljcev, ki bi pritekal v kraljeve enote iz vrst slovenskih in hrvatskih rojakov, prejšnjih pripadnikov italijanske in nemške vojske. Teh bi moralo biti po njihovih računih v južnih krajih Italije in na Siciliji okrog 20.000.

V akcijo so poslali svojo naborno komisijo, ki so jo tudi z denarjem dobro oskrbeli. Vedeli so sicer, da z zbiranjem prostovoljcev ne bo prav lahko, toda računali so na podporo britanskih oblasti, ki so jo res nudile v izdatni meri. Toda uspehi te akcije so bili kaj klavrnji.

Emigrantska vlada je poslala 16. septembra 1943 iz Kaira v Italijo vojno delegacijo pod vodstvom generala Petra Živkoviča z nalogo, da mobilizira čim večje število ujetnikov in internirancev v kraljevo vojsko. Ta delegacija je plačala vsakemu oficirju, ki je vstopil v enote kraljeve vojske 5000, podoficirju 4000 in vojaku 3000 lir. Čeprav je bilo precej denarnih sredstev, so mobilizirali do 1. oktobra 1944 samo 406 oseb, med temi je bilo 176 oficirjev.²²⁹⁾

Naš letalec Ciril Sotlar pa poroča o teh dejavnostih tole: »Ko so nas zapadni zavezniki prepeljali meseca junija 1943 kot vojne ujetnike iz Sicilije v zbirno taborišče Bizerta v severni Afriki, smo prosili komando taborišča, naj dajo nas Slovence v posebno taborišče, ker imamo z oziroma na naš položaj posebne pravice in drugačne cilje kot Italijani. Dokazali smo, da smo bili prisilno mobilizirani v 'posebne kazenske enote' in da nismo redna italijanska vojska. Komandant taborišča nam je do-

²²⁹⁾ Iz knjige »Oslobodilački rat naroda Jugoslavije«, knjiga 2, str. 340.

volil, da se Slovenci zbiramo posebej. Štirje naši fantje so se postavili ob vsakem prihodu novih ujetnikov k vhodu v taborišče in pozivali so Slovence, naj stopijo na levo. Zvečer pa smo novincem pojasnjevali, kaj je naša dolžnost. Nekateri smo imeli brate in sestre pri partizanih in tako smo bili že prej v stikih z NOV in smo vedeli, kaj nam je storiti, če pridemo v ujetništvo.

Nekega dne nam je komandant taborišča ukazal, naj se vsi Slovenci zberemo pred barakami, ker da sta prišla dva jugoslovanska častnika iz Kaira. Takoj smo vedeli, da so častniki kraljeve vojske in da nas hočejo snubiti za svojo vojsko. Eden od njiju nas je svečano vabil, naj se jim pridružimo. Njegove obljube so bile tako razveseljive, da smo bili prepričani, da bomo v 14 dneh že v domovini.

Ko sta častnika odšla, smo se posvetovali, kaj nam je storiti in sklenili smo, da je glavno, da pridemo v domovino oboroženi.

Po enem tednu so nam ukazali, naj se pripravi 300 Slovencev za odhod. Dejali so nam, da se pripravljajo v Constantini čete za Jugoslavijo. Štirje smo ostali še dva meseca in zbirali Slovence ter jih pošiljali naprej v Constantino. Nato pa smo svoje delo zaupali novim tovarišem in zaprosili komando taborišča, da dovoli tudi nam oditi v Constantino, ker bi šli radi v domovino.«²³⁰⁾

Od števila ujetnikov, ki so jih prevažali iz Sicilije v Severno Afriko, je bilo odvisno, v katero lukco in v katero taborišče jih bodo poslali. Po pripovedovanju Alojza Miliča iz Ljubljane je 30. julija 1943 izplul iz Sicilije konvoj 27 ladij »Liberty«, vse nato-vorjene z ujetniki za Bizerto. Tam so jih izkrcali, toda že naslednjega dne so precej teh ujetnikov zopet vkrcali na ladje in jih prepeljali v 860 km oddaljeni Oran. Verjetno je šlo za druge ladje, ki so vozile v Oran, prve pa so imele kako drugo nalogo, zato so morali ladje menjati.

Kako so zbirali naše ljudi v taborišču pri Soussi, nam opisuje drugi bivši letalec:

»22. 7. 1943 smo se vkrcali v Porto Empedocle (Sicilija) na ladjo 'Liberty', ki nas je prepeljala v Souso (Tunizija), kjer je bilo ujetniško taborišče. Takoj so se zbrali prostovoljci, ki so

²³⁰⁾ Ciril Sotlar: »Pot primorskih Slovencev v Prvi lovski polk«, »Primorski dnevnik« — Trst 1953/210.

Dva letalca — Purič in Gregorič — navajata med drugim v svojih pismih, da je v Bizerti zbiral naše ljudi, poleg Cirila Sotlarja, tudi Albin Dolenc z Razdrtega. Pismi Lucijana Puriča z dne 23. 12. 1966 in Staneta Gregoriča z dne 27. 12. 1966 sta v IZDG, Lj.

pripadali raznim narodnostim. Poleg naših Primorcev in Istranov, ki so bili prej v vrstah italijanske vojske ali v »posebnih kazenskih enotah«, je bilo med nemškimi ujetniki tudi precej takih, ki so jih Nemci nasilno mobilizirali v svojo vojsko: Slovenci s severnega — okupiranega dela Slovenije, Poljaki, Francozi in tudi nekaj Čehov, ki so jih Nemci prav tako vtaknili v vojaške suknje. Vse te prostovoljce so od tukaj pošiljali v njihove narodnostne enote, namenjene za borbo proti fašizmu. Dotok in odhod ujetnikov v tem taborišču je bil velik, po zavzetju Sicilije pa je začel upadati. Vendar so še tudi kasneje prihajale posamezne skupine iz Sicilije.²³¹⁾

15. oktobra 1943 je zadnja skupina Slovencev, med njimi tudi jaz, odpotovala v Camp Sassini blizu mesta Alžir. Do konca septembra so vse Slovence in Hrvate pošiljali največ v Constantino, ker pa je bilo zaradi kasnejših dogodkov to taborišče razformirano, so jih začeli pošiljati naravnost v okolico Alžira, kamor je tudi prišla večina taboriščnikov iz Constantine. Tu smo nakladali bombe na kamione in raztovarjali ladje. Od ostalih ujetnikov smo se razlikovali v tem, da nismo bili med žicami in tudi ne zastraženi. Nestrpno smo pričakovali, da nas bodo poslali v domovino.

Okrog nas so začeli hoditi kraljevi oficirji. Niso nas vprašali, kdo hoče k njim, imeli so nas za svoje. Samo to so vprašali, v kakšen rod vojske si kdo želi. Mene so vpisali med šoferje pri letalstvu in 3. novembra 1943 sem prišel na farmo št. 1 blizu Maison Blancha. Ko nas je bilo na farmi že kakih 200, smo zasedli še drugo farmo št. 2. Imenovala se je Rattel.²³²⁾

Invazija na Sicilijo se je začela 10. julija 1943 zjutraj. V zahodnem delu Sicilije so operirali Amerikanci, v vzhodnem Britanci. Do 18. julija 1943 so zavezniki zagospodarili nad celim otokom. Niso pa uspeli preprečiti sovražniku bega z otoka na celino.

Blizina tunizijskih luk in Sicilije je narekovala, posebno še prve dneve po invaziji, da se prepelje ujetnike v te luke. V tem času je namreč bil ladijski prostor zaveznikom nadvse potreben za prevoz enot in materiala. Ladje, ki so dovažale na Sicilijo enote, mehanizacijo, material, hrano in drugo, so na povratni vož-

²³¹⁾ Tako pravi Miran Ostan v knjigi »Prekomorci«, Ljubljana 1965, s. 59—60, da je v začetku novembra 1943 prispela v Bizerto skupina 850 naših rojakov.

²³²⁾ Iz osebnega razgovora in pisma Mirka Princeza iz Vipave z dne 19. 8. 1967. Pismo je v IZDG, Lj.

nji prevažale ujetnike, toda samo do najbližjih luk in te so bile v Tuniziji. Vendar ujetniki niso ostali v Tuniziji; tu so bili samo začasno, dokler se ni izvršilo izbiranje, nakar so bili vsi prepeljani na ozemlje Alžirije (Constantine, Bugie, Bone, Philippeville, Alžir, Corso Menerville, Maison Blanchu in drugi).

PREVIRANJA V CONSTANTINI JESENI 1943²³³⁾

V taborišču »Prisoner of War Camp No. 208«²³¹⁾ pri Constantini se je zbralo do začetka avgusta 1943 okrog 2700 Primorcev in Istranov in manjše število iz severnih krajev Slovenije. Ob istem času jih je bilo v Tunisu okrog 600, v Boni 400, v Philippevillu 300, vseh skupaj okrog 4000.

Komando so imeli kraljevski oficirji. V taborišču »208« so bili razdeljeni v 22 čet od številke XI. do XXXII. Za prvih devet čet je bilo rečeno, da se nahajajo na Srednjem vzhodu (od I. do X. čete).

Oficirji in politiki kraljeve vlade so sporočili taboriščnikom, da ustanavljajo novo jugoslovansko kraljevsko vojsko.

Iz radijskih poročil, iz zavezniških in še posebno iz francoških komunističnih časopisov in v vsakodnevnem stiku z naprednimi domačini so naši ljudje zvedeli za težke borbe, ki jih bije NOVJ v domovini in velika večina naših je bila pripravljena na takojšen odhod v borbo proti okupatorju. Ta pripravljenost za boj je precej olajšala zbiranje vojske kraljevim predstavnikom v Afriki. Večina pa je bila proti kraljevi vojski in ni hotela pristopiti, dokler niso oficirji na zahtevo taboriščnikov napovedali rok za odhod v Jugoslavijo. Obljubili so, da se bo to zgodilo čez dva meseca, čas, ki je potreben, da se zbrane enote vojaško organizirajo in izurijo. Našim rojakom je bilo tedaj jasno, da bodo — v kolikor ne bi pristopili v kraljevo vojsko — končali v ujetniških taboriščih skupaj z Italijani in Nemci in bi tam ostali do konca vojne. Ko so torej spoznali, da vodi v obstoječih prilikah pot v Jugoslavijo edino skozi kraljevo vojsko, da druge poti ni, so vsi pripadniki taborišča »208« vstopili v »Kraljevsko jugoslovan-

²³³⁾ Podatke o dogodkih v Constantini sem črpal največ iz spisa, ki sta ga skupaj sestavila prof. Stanko Dodić iz Zagreba, ki je bil tudi med taboriščniki v Constantini, in Alojz Dekleva iz Podgrada. Poročilo v IZDG, Ljubljana.

²³⁴⁾ Vojni ujetniki, taborišče št. 208.

sko vojnico»,²⁴⁾ kakor so to novo enoto imenovali in okrog 20. avgusta 1943 so prisegli zvestobo kralju Petru.

Začele so vojaške vaje, a orožja ni bilo od nikoder, namesto tega prepoved političnega dela, prepoved komentiranja poročil iz bojišč, poslušanja radijskih postaj, branja časopisov ipd. Ljudje so postali nezadovoljni in nezaupljivi do komande.

Naj je bilo taborišče še tako oddaljeno drugo od drugega in stiki med taboriščniki še tako ovirani od četniških oficirjev ali zaveznikov, vendar je resnica o borbah v Jugoslaviji prodirala od taborišča do taborišča. Taboriščniki z naprednim gledanjem so prišli na površje in so začeli manj razgledanim pojasnjevati pomen borbe v domovini. Okrog njih so nastala politična žarišča, ki so prevzela vodstvo v taborišču in ki so pritegnila Primorce skoraj stoodstotno.

Ko je nezadovoljstvo vse bolj naraščalo, je bila komanda po preteku dveh mesecev prisiljena, da pride s kartami na dan. Sklicali so zbor vseh taboriščnikov in jim povedali, da se bo šlo v Jugoslavijo ob koncu vojne in od tam pregnalo komuniste, ki sedaj požigajo domovino. Na tem zboru je prišlo do protestov zaradi lažnega prikazovanja NOB v Jugoslaviji. Najglasnejša dva tovariša, ki sta kritizirala postopek oficirjev, je komanda dala zapreti. V taborišču je tedaj vzkipelo: osvobodili so oba zapornika in obenem zahtevali, da mora komanda zapustiti taborišče. Oficirji so zahtevali pomoč od Angležev, ki so poslali odred oboroženih vojakov in taborišče blokirali. Komanda je tedaj uvidela, da s to veliko skupino ne bo mogla nič opraviti in je zato odločila, da razdrobi taboriščnike v manjše skupine in jih pošlje na razne kraje v Severni Afriki.

V začetku oktobra 1943 so vsi taboriščniki v Constantini šli skozi dva velika šotora, kjer so vsakega moža vpisali v zelen karton, na katerem je bilo v zaglavju natisnjeno ITALIAN PRISONER OF WAR (Italijanski vojni ujetniki). Vsak je bil vpisan v poseben karton, in sicer kot Italijan po narodnosti in vojni ujetnik. In zopet so naši ljudje, ki niso nikoli bili protizavezniški vojaki, marveč samo konfiniranci, oblečeni v italijanske uniforme, toda nikoli oboroženi, marveč pod stražo italijanske vojske ali karabinjerjev, ti ljudje so zdaj zopet postali italijanski vojni

²³⁵⁾ Beseda »vojnica« se ni uporabljala v terminologiji bivše jugoslovanske vojske in so jo tedaj prvič slišali v Afriki ne samo naši Primorci in Istrani, marveč tudi tisti, ki so služili prej v jugoslovanski vojski. V slovarjih je ta pojem pojasnjen z »davek za vojaško službo nesposobnih«.

ujetniki, čeprav so jih pred dvema mesecema imeli za Jugoslovane, ki so prisegli kralju Petru. Kasneje se je izkazalo, da jih niso držali strogo za vojne ujetnike, saj so opravljali taka dela, ki jti ujetnikom ne bi smeli dati.

V naslednjih dneh je odšlo 1300 tovarišev v Alžir, kjer so jih zopet razdelili v manjše skupine, ostalih 1400 pa je prišlo v taborišče Bugie, Bone, Menerville, Hussein Dey, Corso, Suk el Kamiz in še nekatera druga v alžirski pokrajini.

DOGODKI V MAISON BLANCHU UPOR 78 LETALCEV

Iz razformiranega taborišča v Constantini je prišla skupina naših rojakov v letalske delavnice v Maison Blanche, kjer je bilo največje letališče Severne Afrike. Ta skupina je že prej v Constantini delala na montaži in popravilu tankov in tovornjakov. Njej se je pridružila kmalu druga skupina, ki so jo zbrali med našimi ujetniki v raznih taboriščih blizu Alžira: Suk el Kamiz, Fort Caroubier, Fort de L'eau, Corso, Menerville in drugih. Bili so večinoma izučeni ali priučeni v kaki kovinski ali lesni obrti.

V decembru 1943 je bilo v Maison Blanchu 430 naših bodočih letalcev. Delali so v velikih letališčnih delavnicah na montaži lovskih in bombniških letal. To dokazuje, da jih Angleži niso imeli za vojne ujetnike, ker po določilih ženevske konference iz leta 1929 se ne sme vojne ujetnike izkoriščati za dela, ki so v zvezi z vojno produkcijo. Vojni ujetniki Nemci ali Italijani niso nikjer v Maison Blanchu delali na letalih. Od 7000 delavcev in vojakov, ki so montirali ali popravljali letala na tem letališču, je bilo kasneje (avgust 1944) 1000 Jugoslovanov, ostali pa so bili Amerikanci, Angleži in Francozi. Stanovali so na dveh bližnjih farmah med mestecema Rouiba in Fondouk. Na obeh farmah — ena se je imenovala Bagur — druga Rattel so pridelovali grozdje in ga predelovali v vino. Farmi sta imeli obsežne vinske kleti z velikimi cementnimi rezervoarji za vino. V teh kletih so prebivali naši fantje. V 12 km oddaljene delavnice letališča so jih prevažali na delo s kamioni. Šoferji so bili naši ljudje.

Čeprav je bil v Constantini glavni razlog odpovedi poslušnosti nerazpoloženje proti kraljevim oficirjem, so poslali Angleži na ti dve farmi zopet nekoliko kraljevih oficirjev. Vendar so bili ti

oficirji zdaj zaradi znanja angleškega jezika samo nekakšna zveza med angleško komando in našimi »ujetniki«. Spremljali so jih na delo, vodili evidenco, gledali na disciplino, nikakor pa niso bili naši odvisni od njih kot kraljevski vojaki, čeprav so oficirji večkrat naglašali: »Mi smo vojska kralja Petra«.

Da bi razumeli in pravilno ocenili duševno stanje naših rojakov s Primorske in Istre v teh okoliščinah v Severni Afriki, moramo upoštevati, da so znali tisti, ki so bili zadnji ujeti (julij, avgust 1943) mnogo povedati o borbah partizanov v Jugoslaviji in še posebno o partizanski dejavnosti na Primorskem in v Istri. Logično so sklepali, da se je morala sedaj po kapitulaciji Italije borba v njihovih krajih še bolj zaostriti. Tukaj so preživljali prve mesece po zlomu Italije, odrezani od svoje zemlje brez najmanjših novih poročil o dogodkih doma, kaj je z njihovimi družinami, sorodniki, kaj je z domom, kaj je z vsem tistim, kar je zanje prvo in glavno v življenju. Že v Constantini je bil pokopan njihov up, da bodo šli kmalu v boj proti fašistom, pokopan je bil potem, ko je zrasel na lažni obljubi, da bodo odpotovali v teku dveh mesecev v Jugoslavijo. Hoteli so prispevati kot mladi fantje in možje svoj delež za osvoboditev domovine. To jim pa ni bilo dano. Njihovo duševno stanje bomo lažje razumeli, če povemo, da so bili med našimi fanti leta 1943/44 v Alžiriji trije primeri samomora in nekaj poskusov samomora, kar je pripisati duševni depresiji, nostalgiji, nervozi, ki se je bolj in bolj stopnjevala.

Eden izmed tovarišev iz skupine v Maison Blanchu tako opisuje stanje, ki ga je preživljal, preden je prišlo do dogodkov, ki so sledili:

»Po kratkem času bivanja v tej enoti smo bili razočarani, ker nihče izmed oficirjev ni niti omenil domovine niti ni povedal kaj vzpodbudnega, narodnostnega in podobno, kar smo si mi Primorci tako želeli, saj mnogi med nami niso nikdar videli ali slišali govoriti slovenskega ali jugoslovanskega oficirja in kaj to pomeni daleč od doma na afriški celini, si ni težko predstavljati. Skratka, prav malo se je spremenilo od ravnanja z nami v italijanski vojski ali pozneje v raznih zavezniških taboriščih, kjer nismo predstavljali dosti več kakor številke. Kmalu se je izkazalo, da so vsi oficirji — razen enega — fanatični kraljevci, da ni tako kakor so nam govorili pred vstopom v to enoto: ‚Mi smo vsi za Jugoslavijo‘. Uvideli smo, da nismo na pravi poti, saj smo vedeli za borbo partizanov v domovini. Tako je nezadovoljstvo raslo iz

dneva v dan. Sposobni tovariši so začeli iskati izhod iz te zmote. Dobili so stike z različnimi misijami in politiki, povezali so se s partizansko bazo v Bariju. Od tam je začel prihajati propagandni material. Vse to je postalo nekaka Javna tajna', saj so se pojavljale partizanske slike po stenah vinske kleti, kjer smo stanovali.«^{*)})

Kmalu po prihodu iz Constantine v Maison Blanche so naši rojaki prišli v stik s sekretarjem KPF de Andreejem, ki jih je napotil k sovjetskemu veleposlaniku Bogomolovu, vendar s te strani — razen obljub za posredovanje in nasvetov, naj se še potrpi — pomoči ni bilo. Delali so sezname tovarišev za vrhovni štab NOVJ in tja so jih pošiljali s posredovanjem veleposlaništva SZ. V Alžiru je tedaj delal za NOV zelo agilen ing. Vanja Žanko, ki jim je prinašal propagandni material in jih obveščal o razvoju dogodkov v Jugoslaviji. Želje za odhod v borbene enote NOVJ so bile vedno bolj vroče, a ostalo je le pri tem. Nezadovoljstvo je naraščalo. Revolucionarno razpoloženi so začeli javno kritizirati politiko kraljeve vlade in oficirjev, ki so spoznali nevarnost v ponovno vse bolj in bolj razvijajočem se pokretu za NOV. Hoteli so ga v kali zatreti. Računali so, da bodo glavne pobudnike in voditelje odstranili, preostale ustražovali in potem bo mir.

Dne 12. decembra 1943 so oficirji sklicali zbor cele enote. Govoril je nek kraljevski kapetan v začetku mimo, kmalu pa začel vpiti, da so vsi sicer dobri in marljivi »momci«, da pa je med njimi nekoliko razdiračev, ki nočejo delati, samo hujskajo in sabotirajo. Če koga ni volja ostati v enoti, naj stopi korak naprej. Premaknil se ni nihče. Kapetan je nadaljeval v mirnejšem tonu, ker je le hotel doseči, da bi se nekoliko glavnih nezadovoljnežev javilo. Pravil je, da sta jugoslovanska kraljevska vlada in vojska priznani od zaveznikov, da se »naši ljudje« v domovini borijo proti okupatorju, da se upor v času vojne kaznuje s smrtjo ipd. Kdor noče več ostati v enoti, naj se izjavi z »odidem«, kdor želi ostati, naj reče »ostanem«. V rokah je imel imenik, knjigo večjega formata, imena so bila vpisana po abecednem redu. Začelo je čitanjem imen. Vse je bilo napeto v pričakovanju, kakšen bo izid. Od 430 se jih je javilo z »odidem« 80. Peti dan po glasovanju sta prišla dva angleška kamiona, naložila 78

^{*)} Iz pisma, ki ga je pisal piscu knjige Stane Bizjak, bivši letalec iz Maison Blanche. Pismo v IZDG, Ljubljana.

upornikov in jih pod oboroženo stražo odpeljala v kazensko-ujetniško taborišče št. 203, približno 40 km vzhodno od Alžira, blizu mesteca Alma.²³⁷⁾

V novem taborišču so bili nemški in italijanski vojni ujetniki, oddeljeni med seboj z bodečo žico. V poseben prostor, prav tako ograjen z visoko bodečo žico, so med nemške in italijanske ujetnike dali naše fante. Razlika med fašističnimi ujetniki in našimi uporniki je bila v tem, da je prve — bilo je enih in drugih nekoliko tisoč — stražil po en sam stražar v kontrolnem stolpu, za naših 78 pa sta bila po dva stražarja: saj to niso bili navadni vojni ujetniki, marveč kakor je pisalo v listinah, ki so bile predane skupaj z uporniki komandantu taborišča, »nevarna, saboterska in uporniška drhal«. Komandant taborišča se je hotel seveda primerno zavarovati in je za enkrat podvojil stražarska mesta.

Kaj bo sedaj? Kako dolgo bo to trajalo? Kaj napraviti, da bi čim prej dokazali, zakaj so v resnici sem prišli? Dogovarjali so se. S pravo vojaško disciplino, vzornim vedenjem in primernim redom v taborišču bodo dokazali komandantu, da to ni nobena nevarna in nedisciplinirana banda, ki noče delati, marveč ravno

²³⁷⁾ Ker je pisec knjige iz več strani slišal, da se je tudi Stane Bizjak izjasnil z »odidem«, ni pa vpisan v seznamu upornikov, ga je vprašal za pojasnilo. V pismu sporoča, da sta se z drugimi izjasnila z »odidem« tudi on in sovaščan Franc Drole, niso pa ju odpeljali v kazensko taborišče. Točen razlog, zakaj sta bila izvzeta, mu ni znan.

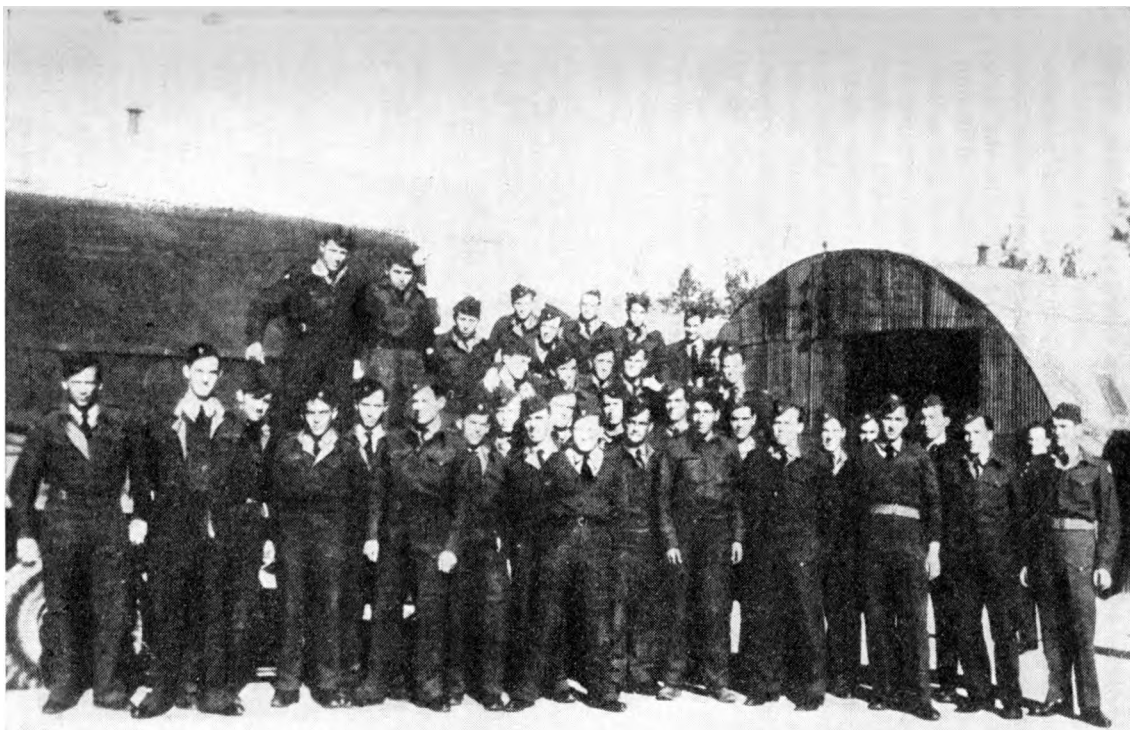
Priloženi seznam obsega 77 imen. Imena enega izmed upornikov se ni moglo ugotoviti.

SEZNAM

upornikov iz Maison Blancha, ki so bili v kazenskem taborišču »203« blizu Alme (Alžir). — Podatki so vzeti iz glavnega imenika letalskih enot v Maison Blanchu in Boufariku. Imenik se nahaja v Vojnogodovinskem inštitutu v Beogradu pod št. 21/2—1466.

BEVK Peter, BOGATAJ Franc, BOŽEGLAV Anton, BOŽEGLAV Vladimir, BOŽIČ Ivan, BOŽIČ Ivan, BREJC Franc, BREZIGAR Alojz, BEVK Ivan, ČELIGOJ Evgen, ČUFER Ernest, DAŠKOBLE Peter, DOBRIČ Adam, DOČ Ivan, DROLE Avgust, DROLE Edvard, FABČIČ Ivan, FABJAN Franc, GREGORIČ Bogomil, GREGORIČ Stanko, GRŽELJ Franc, JARC Evgen, JAZBAR Anton, JERIC Oskar, JURINČIČ Rok, KAPUN Hinko, KOVACIČ Edvard, KRAPEŽ Ivan, KRIMANČIČ Svetko, KRPAN Ivan, KUKANJA Gabrijel, LAHARNAR Bogomil, LAPANJA Gabrijel, LAPANJA Valentin, LAPAJNE Franc, LAPAJNE Štefan, MAR-GON Dorotej, MARKIČ Jožef, MARTELANC Franc, MARUŠIČ Aleksander, MARUŠIČ Stanko, MOZINA Avgust, MARTINCIČ Ernest, MIHELIČ Miroslav, MOZINA Kristan, MOZETIČ Jožef, MUČIČ Anton, MUŽINA Albert, OBERSNEL Ivan, OKROGLIČ Karel, PAVLIN Avgust, PAHOR Leopold, PEČARIČ Marjan, PERČIČ Bogoljub, PEROS Anton, PIRC Julij, POVH Avgust, PUČER Karel, RAUBAR Dušan, REJC Stanislav, REJC Anton, RODELA Vinko, ROGELJA Vinko, RUDEŽ Leopold, RUTAR Franc, SEVER Miroslav, SERBO Cezar, STOPAR Alojz, SAV Narciz, ŠULIGOJ Pavel, ŠKABAR Ivan, WEINBERGER Bogdan, VODOPIVEC Jožef, ZIDARIČ Emil, ZUPIN Dino, ŽIVEC Ivan, ZELINŠČEK Ivan.

Ko je bil članek o uporabi v Maison Blanchu objavljen v »TV45«. V/1967 — št. 20 do 23, je bilo znanih samo 76 imen. Po izidu članka se je oglašil Ivan Zelinšček iz Deskel 31, N. Gorica in navedel, da je bil tudi on med uporniki. Preverjeno je, da je dejansko bil in je uvrščen kot 77.



Skupina letalcev iz Maison Blanca pred odhodom v domovino 15. novembra 1944

nasprotno. Vojaške obleke, ki so jih prejeli od Angležev, so bile še kar čedne. Na vsak zbor so prihajali hitro in predpisano oblečeni, strumno so pozdravljali, taborišče so imeli vzorno urejeno. Tovariš Margon je organiziral pevski zbor in kmalu so se razlegali ubrani napevi naših narodnih in partizanskih pesmi. Komandant taborišča, angleški kapetan, ki je bil ljubitelj petja, je večkrat prihajal in poslušal njihovo petje. Sčasoma je uvidel, da to ni nikakršna »uporniška drhal«, temveč da so to ljudje, ki imajo svoje ideale, za katere se borijo in žrtvujejo. Zanimal se je za posameznosti, povedal jim je, kako so označeni v dokumentu in na koncu jim je svetoval, naj napravijo prošnjo za ponovno uvrstitev na delo v letalske delavnice kot posebna enota pod komando Angležev. Prošnjo so napisali v slovenščini in jo vsi podpisali. Prevedli so jo v italijanščino in original s prevodom predali komandantu taborišča. Ta je italijanščino obvladal in je prošnjo prevedel v angleščino ter jo s priporočilom poslal nadrejenim. Od prvega dne bivanja v kazenskem taborišču so uporniki prejeli samo polovico obroka hrane, kakih 10 dni po predani prošnji so začeli prejemati cel obrok. To je bilo že dobro znamenje. Na novega leta dan je prišel nek kraljevski oficir in jih nagovarjal, naj se zopet vključijo v njihovo enoto, kar so uporniki odločno odklonili.

25. januarja 1944 so prišli v taborišče štirje zavezniški oficirji (dva ameriška in dva angleška). Edino vprašanje, ki so ga postavili upornikom, je bilo, če so vsi za »Titove komunistične ideje«. Na skupen odgovor »da« so odšli. V času bivanja v taborišču »203« sta dva tovariša odšla v bolnico in se vrnila v uporniško skupino, ko je ta že zapustila kazensko taborišče.

Dne 10. februarja 1944 se je naših preostalih 76 upornikov rešilo taborišča z bodečo žico. Premestili so jih v mestece Boufarik, oddaljeno 30 km jugozahodno od Maison Blancha. Zveza med angleško komando in našo skupino je bil nek angleški podoficir. V Boufariku so začeli delati v britanskih letalskih delavnicah, ki so se nahajale v francoski tovarni Caudron-Renault. Dela so se oprijeli s tako vnemo, da so dotedanjo normo močno presegli, za kar so prejeli posebno pohvalo komande.

Prvo rdečo zvezdo so naši fantje v Boufariku in sploh na Alžirskem videli na kapi generala Velebita, ki jih je obiskal 24. aprila 1944. Povedal jim je, da lahko prišijejo rdečo zvezdo na kapo, ker jih zavezniki smatrajo za pripadnike NOVJ.



Skupina letalcev v Maison Blanchu tik pred odhodom v domovino Jeseni 1944.

V aprilu jih je obiskal tudi nek angleški poročnik, zvezni oficir, ki je dobro govoril srbohrvatski jezik. Povedal jim je, da je prišel v zvezi z volitvami za Tita ali za kralja, ki bodo v kratkem, vendar pa bodo pri njih te volitve samo formalne, ker dobro ve, da so oni že v decembru glasovali in smehljajoč je nadaljeval: „Ne vem, če vam je znano, da ste od kairske vlade obsojeni na smrt in to cela skupina, ki se je uprla lani decembra v Maison Blanchu. To je smešno, ker vi še sploh niste jugoslovanski državljani in zato je taka obsodba brez vsake pravne podlage.”

V maju 1944 so bile volitve za Tita ali za kralja v vseh taboriščih v okolici Alžira, kjer so se nahajali naši rojaki s Primorske in Istre. Izid za kralja je bil povsod porazen: nekatera taborišča so se 100 % izjavila za Tita, najmanj pa 95 %. Po volitvah so začeli prihajati v Boufarik novi borci. Njih število je naraslo skupaj z uporniki na 355, v Maison Blanchu pa na 965.

Naj še enkrat na kratko omenimo, da so zavezniki v tem času priznavali samo kraljevsko jugoslovansko vojsko, v katero so silili naše fante. Ti pa tudi niso imeli kam drugam, ker NOVJ, kamor so si želeli, še ni bila priznana in tudi nobenega njenega predstavnika ni bilo tedaj v Afriki. Torej izbire glede vstopa ni bilo, pot je bila ena edina. Pač pa bi naši rojaki lahko izbirali med kraljevsko vojsko in statusom »italijanskega vojnega ujetnika«. Če bi izbrali to zadnje, prav gotovo ne bi s tem koristili niti svojim in niti zavezniškim interesom — uničenju fašizma. Zato je bil vstop v kraljevo vojsko tudi s tega vidika pravilen. Dokazali pa so naši rojaki že prej v Constantini, da se ne strinjajo s čakanjem na konec vojne in potem s »čiščenjem komunistov v Jugoslaviji«.

Osvetliti je treba upor še z druge strani. Oglejmo si razmerje 430 : 80, kar je približno 20 % za upornike. Mar je bila tudi idejna razlika med tistimi, ki so se izjavili z »ostanem« in tistimi z »odidem« v takem razmerju? Ne, take razlike ni bilo niti pred glasovanjem in tudi ne ves čas po glasovanju. Med enim in drugim je bilo popolno soglasje glede skupnih želja in ciljev: vključitev v NOVJ s čimprejšnjim odhodom v boj proti okupatorju. Opredelitev »odidem« — »ostanem« je namreč prišla nepričakovano in naši rojaki so bili za to glasovanje nepripravljeni. Revolucionarno razpoloženi so se brez premišljevanja odločili za »odidem«, ker so pač bili ves čas bivanja v Afriki prepričani, da se ne nahajajo na pravem mestu. Pri tem so pa vedeli, da ne bodo v prvem naletu dosegli svojega cilja, se pravi, da ne bodo poslani v domovino, marveč da bodo zamenjali boljše življenjske pogoje za slabše. Bili so pač revolucionarji in niso gledali na posledice, ki jih čakajo. Tisti pa, ki so se odločili ostati, niso videli v odločitvi upornikov hitrejši možnosti odhoda v domovino, nasprotno, mislili so, da bi jih lahko kot upornike in saboterje zaprli v kako oddaljeno taborišče v puščavi, kjer bi morali ostati še celo do konca vojne. In takih taborišč, ki so jih mnogi že predobro poznali, si niso več želeli, posebno še, če bi morali

dočakati tam konec vojne brez možnosti sodelovanja v boju v svoji domovini. Zato so se odločili za čakanje ugodnejšega trenutka, ki je nastopil po petih mesecih.

Zadržanje britanskih oblasti do NOVJ je bilo v tistih časih dokaj čudno in nedosledno. Na teheranski konferenci, med 28. novembrom in 1. decembrom 1943 je bilo glede Jugoslavije določeno, da je treba jugoslovanskim partizanom čim več pomagati z orožjem in v operacijah komandosov. Že pred tem datumom, in sicer 17. novembra 1943 je priznal glavni štab britanske armade naše rojake v Italiji, ki so se prostovoljno javili v NOVJ (prekomorske brigade) za sobojevnike in jim dal na razpolago ustrezno oborožitev in opremo. To je bilo v Italiji. V Afriki pa so 17 dni po Teheranu zapirali naše ljudi, ki so se hoteli boriti v NOVJ.

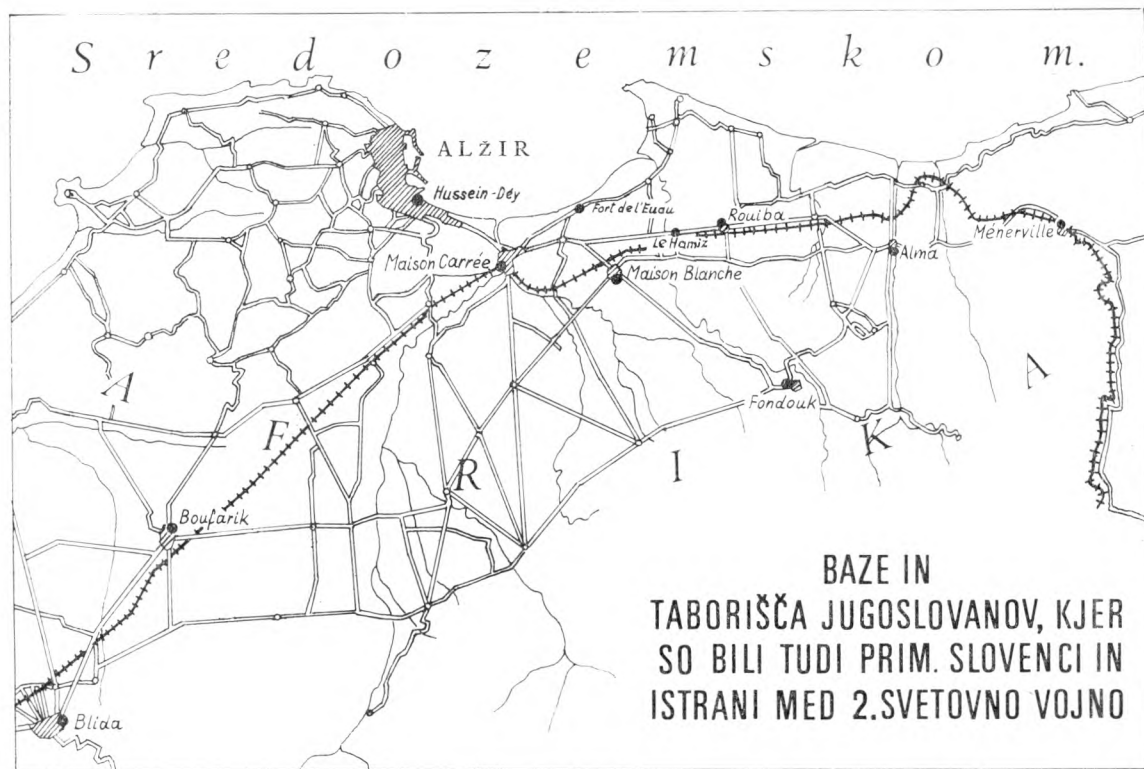
Kadar se je šlo za organiziranje, da bi čim prej prišli do letalskih enot ali do podmladka za pilote, so se vedno pojavljale težave in ovire v raznih oblikah: letalci iz domovine so v Italiji čakali tri in pol meseca, mladi piloti so zaman čakali v Afriki tri mesece, da bi jih uvrstili v pilotski tečaj, v Alžiriji so jih premeščali v kazenska taborišča. In to vse po teheranski konferenci.

Neizpodbitno je, da je pojav uporniškega duha v Maison Blanchu, pred katerim je bilo previranje v Constantini, signaliziralo zaveznikom, da si naši rojaki ne dajo narekovati politične linije. Navdušenje za NOV se je močno in naglo širilo. Po velikih uspehih NOVJ v domovini se je začela uglaševati pot za končno opredelitev v Severni Afriki ne samo za letalce, marveč za vse naše rojake, bivše ujetnike, ki so prisilno služili v sovražnih formacijah.

KRAJI IN MESTA V ALŽIRIJI, KJER SO ŽIVELI NAŠI LETALCI

Če hočemo dodobra spoznati pogoje in življenje naših letalcev na alžirskih tleh, se moramo natančneje seznani s kraji, kjer so preživljali naši ljudje čase pred in po vstopu v NOVJ.

Alžirija se razprostira na severozahodnem delu Afrike. Njena površina meri 2.191.464 km² in je približno 9 krat večja od Jugoslavije. Največji del Alžirije je puščavnat in zaradi tega nenaseljen.



Alžirija je štela 1956. leta 9,620.000 prebivalcev. Do leta 1962 je bila francoska pokrajina. 19. 3. 1962 je bil podpisan v Evianu blizu Lernanskega jezera v Švici sporazum med Alžirijo in Francijo, s katerim je Francija — po dolgih letih iluzij in sedem in pol letih kolonialnega vojevanja — priznala Alžiriji neodvisnost.

Glavno mesto Alžirije je Alžir, ki spada s svojo osem kilometrov dolgo operativno obalo med najpomembnejše afriške luke ob Sredozemskem morju.

Leta 1954 je štel Alžir 362.000 prebivalcev. Nato so obseg mesta razširili: priključili so razne okolne kraje, kakor Hussein Dey (48.844 prebivalcev), Maison Carree (31.122) in druge, tako da je štel 1960 leta »Veliki Alžir« 806.000 prebivalcev.

V Alžiru je bil leta 1944 sedež vrhovnega štaba sredozemskih sil z generalom Wilsonom na čelu. V času invazije na Sicilijo in nekaj časa neposredno po tem je imel tukaj svoj sedež general Eisenhower s svojim štabom.

Letališče Maison Blanche se nahaja 30 km jugovzhodno od mesta Alžira. Je največje letališče v Severni Afriki, v letih 1943-45 je bilo tudi najpomembnejše zaradi bližine južnoevropskih bojišč. To letališče je bilo razdeljeno na francoski, ameriški in britanski del. Vsak del je imel svoje hangarje in delavnice, kjer so popravljali letala. Skupno je na letališču delalo okrog 7000 ljudi — vojakov in civilnih delavcev-specialistov.

Največji del letališča je zasedal britanski RAF. Tu je domovala močna letalska zaledna enota »144. MU« — Enote »Maintenance Unit« (MU) so bila središča, ki so oskrbovala letala in osebje z vsem potrebnim: material, nadomestni deli, gorivo, hrana in obleka za osebje, manjši ali večji remont letal, vse to se je opravljalo v »Maintenance Unit«. Seveda so bile te enote med seboj različne, kar je bilo odvisno od sektorja, kjer so se nahajale.

Letališče Maison Blanche je spadalo z vsemi zavezniškimi letalskimi delavnicami ter z ogromnimi skladišči nadomestnih delov in novih letal zaradi svojega centralnega položaja glede na južnoevropska bojišča — posebno še leta 1943, ko je bil desant na Sicilijo in južno Italijo — med največje letalske centre v minuli vojni. Z napredovanjem zaveznikov proti srednji in kasneje severni Italiji se je pomen Maison Blancha postopoma zmanjševal; to vlogo so prevzemala nova letalska središča na jugu Italije.

V delavnicah so popravljali letala, ki so sem prihajala z raznih bojišč na jugu Evrope, bodisi po zraku bodisi razstavljena po morju v alžirsko luko, od koder so jih na specialnih vozilih prevažali v delavnice.

Glavno britansko poveljstvo RAF nad operativnim letališčem v Maison Blanche je bilo v rokah »No. 218 Group RAF BNAF«²³⁾ Group Captain McDonald je bil poveljnik »RAF Station Maison Blanche«. Njemu je bil podrejen »144. MU« in še RAF enota v Boufariku in Blidi.

Mestece Boufarik leži 35 km jugozahodno od Maison Blancha. Tu je imela francoska družba Caudron—Renault svoje tovarniške zgradbe. V vojni je RAF zasedel del te tovarne za potrebe letalstva. V teh delavnicah je delalo 1944 350 naših letalcev in prav toliko tudi angleških. Popravljali so lovška letala Spitfire in Moskito. Pomembne so bile te delavnice tudi zaradi popravil propelerjev.

RAF enota v Boufariku je imela naziv »No 1. FTLU«. Te začetne črke pomenijo »FRENCH TECHNICAL LIAISON UNIT« (Francoska tehnična enota za zvezo).

Omeniti je treba še *mestece Blida* 45 km jugozahodno od Maison Blancha. Tudi tukaj je bil letalski center z delavnicami in letališčem. Blizu Blide je bilo skladišče letal na odprtem. Nešteto letal je tu čakalo na odhod v operativne letalske enote. Vsako v skvadronih iz Italije sestreljeno, izgubljeno ali poškodovano letalo je bilo takoj nadomeščeno iz te strateške rezerve pri Blidi.

V Blidi je delala v letalskih delavnicah skupina okrog 270 kraljevskih letalcev, ki so se oktobra 1944 prijavili v NOV na podlagi sporazuma Tito-šubašič.

Poleg tega so bila razna ujetniška taborišča raztresena po celi Alžiriji. V bližini Alžira je bilo ujetniško taborišče Sassini in Husein Dey. Dalje tranzitno taborišče Corso, Fort de L'eau, Fort Carubier, Suk el Kamiz, Menerville in še druga. V Almi je bila bolnišnica.

Zračne razdalje med posameznimi kraji v Tuniziji in Alžiriji so naslednje:

Tunis — Böne (Z od Tunisa)	220 km
Tunis — Bizerta (S od Tunisa)	60 km

*) British North African Forces — Britanske severnoafriške sile.

Tunis — Constantine (Z od Tunisa)	300 km
Tunis — Bugie (Z od Tunisa)	420 km
Tunis — Philippeville (Z od Tunisa)	260 km
Tunis — Alžir (Z od Tunisa)	560 km
Tunis — Oran (Z od Tunisa)	860 km
Alžir — Maison Carre (V od Alžira)	7 km
Alžir — Maison Blanche (V od Alžira)	15 km
Alžir — Fort de L'eau (V — od Alžira)	12 km
Alžir — Rouiba (V — od Alžira)	24 km
Alžir — El Kamiz (V od Alžira)	18 km
Alžir — Alma (V od Alžira)	32 km
Alžir — Corso (V od Alžira)	35 km
Alžir — Menerville (V od Alžira)	44 km
Alžir — Fondouk (V od Alžira)	30 km
Alžir — Boufarik (JZ od Alžira)	30 km
Alžir — Blida (JZ od Alžira)	45 km
Alžir — Oran (Z od Alžira)	300 km

PRVI STIKI S PREDSTAVNIKI NOVJ

Preden je prišlo do ustanovitve prvih letalskih enot NOV v Alžiriji, to je bilo v maju 1944, so delali našifantje — od novembra 1943 dalje pod komando kraljevskih oficirjev v delavnicah na letališču Maison Blanche.

Tja so prispeli v dveh skupinah: prva iz Constantine — to je bila skupina, ki je že tam delala v delavnicah za popravila motornih vozil — in druga, ki so jo zbrali med našimi ujetniki v taboriščih okrog mesta Alžira. V Maison Blanchu se je v tistem času zbralo kar 430 naših ljudi.

Na zahtevo kraljevskih jugoslovanskih oficirjev so Angleži decembra 1943 odpeljali 78 naših ljudi iz Maison Blancha v kazensko taborišče blizu Alme.

Takoj po opredelitvi maja 1944 je odšlo 30 letalcev v Benino v naše eskadrilje, največ v Prvo eskadriljo. V začetku junija je enota v Maison Blanchu štela 322 letalcev.

V tem času je bilo v Boufariku 76 (dva sta bila medtem premeščena v eskadriljo) naših upornikov, ki so jih 10. februarja 1944 izpustili iz kazenskega taborišča in jih dodelili v delavnice

v Boufariku. To je bila edina skupina, ki od decembra 1943 dalje ni imela *zveze*, s kraljevskimi oficirji.

Prve stike s partizanskimi oficirji so imeli naši rojaki, ki so bili v raznih taboriščih blizu Alžira, v zadnjih dneh aprila 1944, ko je prispela v Alžir vojna misija, ki jo je vodil generalmajor dr. Vladimir Velebit. Ostali člani misije so bili: major Pavle Jakšič, major dr. Dolfe Vogelnik in podporočnik šifrant Tone Sotlar. Vojna misija je med drugimi tudi vodila pogovore z vrhovnim komandantom zavezniških sil za Sredozemlje generalom Henryjem Wilsonom o osvoboditvi naših rojakov s Primorske, Istre in iz severnih krajev Slovenije, ki so bili v ujetniških taboriščih.

V maju je prišlo do opredelitve z glasovanjem za Tita ali za kralja. Člani misije so obiskali vsa naša taborišča v okolici Alžira, med drugim tudi letalce v Maison Blanchu in skupino 76 upornikov v Boufariku. To skupino je general Velebit obiskal 24. aprila 1944.

Proti koncu aprila 1944 se je mudil v Alžiriji nekoliko dni letalski polkovnik Božo Lazarevič, ki je prišel v stik z našimi letalci v Boufariku.

Vojna misija je odpotovala v London 1. maja 1944.²³⁹⁾ Z glasovanjem za Tita ali za kralja, ki je bilo za letalce 11., 15., 16. in 17. maja, so se naši rojaki skoraj stoodstotno opredelili za NOVJ. Takoj po glasovanju, ki je bilo v drugi polovici maja in v začetku junija v drugih taboriščih, so začele prihajati nove skupine bodočih letalcev v Maison Blanche.

V letalstvo so se naši ljudje kaj radi javljali.²⁴⁰⁾ To je bil začetek formiranja rednih enot letalstva NOVJ v severni Afriki.

²³⁹⁾ V članku »Naša diplomatija« piše Vladimir Velebit (Narodna Armija, št. 958 z dne 28. XI. 1957), da so odleteli za London iz Alžira 1. maja 1944. Ta datum je potrdil piscu knjige tudi dr. Dolfe Vogelnik, ki je skupaj z Vladimирjem Velebitom potoval v London. V »Hronologiji oslobodilačke borbe naroda Jugoslavije 1941—45« na s. 747 je navedeno, da je general Velebit prispel v začetku maja v Alžir, kar ni točno.

²⁴⁰⁾ Mnogim tovarišem, ki so bili doma iz Gorice ali okolice, je bilo še v spominu pripovedovanje njihovih očetov o prvem letalcu, ki je letel pri Gorici, Edvardu Rusjanu, s kake vnmemo je izdeloval svoje prvo letalo in kako so ga vsi hodili radovedno ogledovat. Bil je prvi Jugoslovian, ki je žrtvoval svoje življenje za letalstvo.

Edvard Rusjan se je rodil 1886 v Trstu, od koder se je njegova družina, ko mu je bilo 12 let, preselila najprej v Renče pri Gorici in od tam v Gorico. Še mlad se je začel zanimati za letalstvo. Konstruiral je letala in z njimi tudi letel. Njegovo prvo letalo je bilo opremljeno z motorjem Anzani 28 KM, ki pa zaradi prešibkega motorja ni dalo večjih uspehov.

MATIČNE ENOTE RAF, V KATERIH SO BILI NAŠI LETALCI

No. 144 MU – Maison Blanche

Prvi štirje letalski oficirji NOVJ so prispeli v Alžir 2. junija 1944. Prihajali so iz domovine preko Bengazija v Libiji, kjer jih je RAF oziroma njena komisija za sprejem v britansko letalstvo in v sporazumu s predstavnikom NOVJ za letalstvo določila na službovanje v Maison Blanche.

Naslednji štirje oficirji iz domovine so prispeli v Maison Blanche 20. junija 1944 in končno še zadnji štirje 12. julija 1944. Skupaj jih je bilo 12.²⁴¹⁾

Prvo poročilo, ki ga je poslal komandant »Detašmana NOV in POJ v RAF — Alžir«, tako se je namreč uradno imenovala ta letalska enota — vrhovnemu štabu zelo obširno in podrobno govori o posameznostih glede dela v delavnicah, o začetnih težavah zaradi oddaljenih farm, kjer so letalci stanovali, od kod in v kakšnem številu so prihajale skupine iz drugih taborišč ter drugo. Iz tega poročila, pisanega 25. julija 1944,²⁴²⁾ povzemamo, da so bili prvi štirje oficirji po prihodu v Maison Blanche 2. junija 1944 dodeljeni v »144. MU«, kjer se je nahajalo tedaj 322 naših letalcev (5 ml. vodnikov in 317 borcev). Njihov vodja je bil podporočnik Ivan Ilić.

Prvi pomembnejši let, dolžina 500 metrov na višini 12 metrov, je izvršil Rusjan 29. novembra 1909 na Rojicah pri Gorici. Leta 1910 se je združil z Mihajlom Marčepom (Dubrovnik 1864 — Beograd 1937). Poleti tega leta sta odšla v Pariz, kjer sta nabavila motor Gnome od 50 KM. Marčep se je zelo mlad zanimal za razvoj letalstva, imel je tudi dovolj sredstev za uresničitev svojih namenov.

Prvi poskusni let z novim motorjem in novim letalom je napravil Rusjan 13. novembra 1910 na vojaškem letališču v Černomercu pri Zagrebu. Po nekoliko uspešnih poskusnih poletih je imel prvi javni let v Zagrebu 26. decembra 1910, ki je popolnoma uspel. Nato se je odpravil v Beograd, kjer je pri javnem poletu 9. januarja 1911 strmoglavil in se smrtno ponesrečil. Kot vzrok nesreče so tedanji časopisi navajali, da je močan sunek vetra letalo v zraku prevrnil, pri čemer so se žice, ki vežejo krila, pretrgale in krila so se odlomila.

Bil je prvi Jugoslovian, ki se je uspešno ukvarjal z letalstvom in za letalstvo tudi žrtvoval življenje in to na tistem delu neba naše zemlje, kjer so dobrih 30 let kasneje padali naši piloti-lovci pri obrambi domovine. (Zlatko Bisail: Edvard Rusjan, Ljubljana 1958).

²⁴¹⁾ Dne 2. 6. 1944 so prispeli v Maison Blanche: major Danilo Hubmajer, kapetan Ljubiša Čurgus, podporočnika ing. Zdenko Rupn k in Ivo Dragičević;

dne 20. 6. 1944 so prispeli: kapetan Rafael Perhauc, kapetan Mile Rodić, podporočnika Zvonko Kos in Stevo Trtica;

dne 12. 17. 1944 poročniki: Milan Renac, Henrik Dibatista, Milan Zrilčić in podporočnik Anton Kastelic.

²⁴²⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 87, d. 38.

Stanovali so na dveh farmah I. in II., ki sta bili oddaljeni od letalskih delavnic 13 oziroma 14 km. Ti dve farmi sta se ime-
novali po lastnikih Bagur in Rattel. Vsi ti letalci so bili prej v
angleških ujetniških taboriščih ter so bili dodeljeni v »144. MU«
novembra 1943. Med njimi je bilo največ v kovinski ali lesni
obrtni izučenih delavcev. Takoj so jih vključili v delavnice, kjer
so popravljali letala. Oficirji kraljeve vojske so imeli nad njimi
nadzor v taborišču, medtem ko so v delavnicah delali le po
navodilih britanskih oficirjev ali podoficirjev. Tako stanje je
vladalo do sredine maja, ko je prišlo do glasovanja za Tita ali
za kralja. V nekaterih bolj oddaljenih taboriščih so glasovali ne-
koliko pozneje. Dan glasovanja je vsem tem letalcem štet kot
dan vstopa v NOVJ, kar jim je tudi vpisano v vojaško knjižico.
Ze mesece pred tem so se borili za vključitev v partizansko voj-
sko, a zaradi objektivnih okoliščin niso to mogli doseči.

Poleg tovarišev, ki so bili že vsi razporejeni na razna dela v
delavnicah, je tukaj čakalo na transport za Benino oziroma Kairo
še drugih 30 tovarišev: 12 pilotov, dva mehanika, en izvidnik, ki
so bili predvideni za naše eskadrilje v Benini, ter 15 radiotelegra-
fistov, predvidenih za radiotelegrafski tečaj v Heluanu pri
Kairu.²⁴³⁾

6. junija 1944 je prispelo iz ujetniškega taborišča Sassini in
Hussein Deyja pri Alžiru 61 tovarišev ter iz tranzitnega taborišča
Corso 180 tovarišev. Zaradi pomanjkanja prostora na farmah I
in II so se vselili v neko novo farmo III, ki je bila oddaljena
samo 4 km od delavnic »144. MU«. Do junija 1944 so te tovariše
(241) raporedili na delo po delavnicah. Razdeljenost na tri od-
daljene farme je oteževala delo in nadzor, zato so predlagali
komandi »144. MU«, da bi napravili eno samo centralno tabori-
šče za vse tovariše in da se zahteva, da pridejo še iz Benine
drugi jugoslovanski oficirji.

V drugi polovici junija so se začela dela z lastno delovno
silo za ureditev skupnega centralnega taborišča, in to na sosed-
njem terenu, kjer je bilo že zadnje taborišče št. III. Tu je na-
stalo veliko taborišče, ki je imelo tudi dve zidani stavbi: eno
stanovanjsko hišo in veliko gospodarsko poslopje. 1. julija 1944

²⁴³⁾ Iz članka Ljubiša Čurgasa »Školovanje u Alžiru« (Vazduhoplovstvo u
NOR, s. 108) sledi, da je med temi piloti bila ena posadka Capronija, ki je pre-
letela iz NDH v Italijo, ostali so bili piloti-učenci¹, prav tako iz NDH, vendar
se ni moglo ugotoviti njihova imena in tudi¹ ne, kam so bili razporejeni iz Be-
nine. Učenci-piloti so šli verjetno v SZ.

je prispelo iz tranzitnega taborišča v Boni 319 novih tovarišev.

2. julija 1944 je prispelo 60 tovarišev iz ujetniškega taborišča »204«. Med njimi sta bila dva italijanska oficirja (en Slovenec, en Italijan). Vsi novi prišleki so se nastanili v novem taborišču pri farmi III. Razporedili so jih na delo v delavnice, 45 pa so poslali v Boufarik.

Ko je bilo novo taborišče za vselitev nared, so se 4. in 5. julija 1944 vsi letalci preselili tja. Čim so novi oficirji, ki so prišli iz Benine, prevzeli dolžnosti, so skušali doseči določeno samostojnost, in sicer popolno, kar zadeva notranje življenje v taborišču v disciplinskem in administrativnem pogledu, glede razporeditve letalcev na delovna mesta pa naj bi naši oficirji dajali predloge komandi »144. MU«. Pri razporejanju letalcev na delo v letalskih delavnicah se je moralo gledati, da so bili razporejeni na razna delovna mesta tako, da bi se kasneje v domovini iz teh naših letalcev lahko sestavile samostojne ekipe, ki bi bile sposobne izvršiti popravila na vseh delih letal in motorja. Na ta način smo dobili dober kader samostojnih letalskih in motarskih mehanikov. Pri izbiri delovnih mest se je seveda oziralo na kvalifikacijo posameznikov, kakor tudi na njihove želje in nagnjenja za določena dela.

Predlog so Angleži sprejeli in komandant angleškega dela letališča, ki je imel naziv »Commanding officer RAF Station Maison Blanche«²⁴⁴) je postavil Danila Hubmajerja za komandanta našega detašmana.

Nastala pa je težava, ker je prispel v taborišče III skupaj z našimi tovariši (319) iz Bona tudi angleški major O'Brien s svojim štabom. Bil je komandant jugoslovanskega taborišča v Boni. Dva dni po njegovem prihodu v taborišče je sporočil adjutant komandanta Maison Blancha, da je glavni štab v Alžiru odredil majorja O'Briena za komandanta našega detašmana ter da se morajo vsi naši oficirji, ki so doslej stanovali v taborišču, preseliti v oficirski dom v Maison Blanchu. Danilo Hubmajer ni hotel tega sprejeti z obrazložitvijo, da bi ta postopek škodoval glede storilnosti in discipline pri borcih, ker so naše vzgojne metode osnovane na drugih principih. Zahteval je, da se to vprašanje reši v sporazumu z našim vojaškim predstavnikom, podpol-

²⁴⁴) v času našega bivanja v Maison Blanchu je bil komandant Group Captain (letalski polkovnik) McDonald, ki je novembra izgubil življenje v letalski nesreči.

kovnikom Mano lom v Alžiru. Glavni štab v Alžiru je za naslednji dan določil sestanek podpolkovnika Manole, majorja O'Briena in majorja Hubmajerja.

Na tem sestanku, 15. julija 1944, so se sporazumeli, da se bodo v taborišču ravnali po predpisih, ki veljajo za NOVJ. Zunaj taborišča, v delavnicah, v mestu in okoliških naseljih pa bodo veljavni predpisi RAF. Komandant taborišča, ki je bil odgovoren za disciplino in notranjo administracijo, bo ostal še nadalje major Hubmajer. Glede svoje odgovornosti za red v taborišču bo podrejen komandantu RAF Station Maison Blanche, Group Captainu McDonaldu.

Britanski major O'Brien in njegov štab bodo odgovorni edino za vzdrževanje taborišča.

Ta sporazum obsega 9 točk.

Vidi se torej, da je vse ostalo po starem: Oficirji se niso selili v oficirski dom Maison Blanche, marveč so ostali v taborišču in prav tako ni imel major O'Brien nobenega opravka z našimi ljudmi. Major Hubmajer je bil obenem postavljen za komandanta enote letalcev v Boufariku s tem, da ga je tam zastopal kapetan Rodič.²⁴⁵⁾

Tu bi še omenili, da je polkovnik Pirc zahteval s pismom z dne 29. avgusta 1944, naj se prvi dve točki dogovora nekoliko spremenita. BAF je z dopisom 7. septembra 1944 temu ustregel.

Prva točka se je v izvirniku glasila takole: »Jugoslovanski letalci so v svojem taborišču, kot detaširana (oddvojena) enota NOVJ«. Po spremenjenem besedilu: »...se smatrajo kot neodvisna enota NOVJ«. Druga točka v izvirniku: »... v svojem taborišču se morajo podrediti disciplini, kakor jo predpisuje NOVJ«. Spremenjeno ter razširjeno novo besedilo pa se glasi: »...v svojem prostem času imajo nesporno pravico, da delajo in živijo brez kakih motenj, kakor to odgovarja predpisom in navadam NOVJ«. V tej zahtevi ni bilo kaj posebnega, vendar to kot kronisti registriramo.²⁴⁶⁾

že ob preselitvi v skupno taborišče so bili tovarišem, ki so delali skupaj v sekcijah ali delavnicah, dodeljeni skupni šotori. Posamezne sekcije so se formirale v čete, vode in desetine. Borci

²⁴⁵⁾ Dopis MAAF z dne 15. 7. 1944 z devetimi točkami o sporazumu. Izvirnik pri bratu pok. generala Pirca, fotokopija v IZDG, Ljubljana.

²⁴⁶⁾ Dopis BAF z dne 7. septembra 1944 s priznanimi spremembami prvih dveh točk. Izvirnik pri bratu pok. generala Pirca; fotokopija v IZDG, Lj.

sami so na pobudo kapetana Čurgusa izbrali komandirje čet vodnike in desetarje ter njihove namestnike.

Lahko se reče, da so bili tovariši dobro disciplinirani. 2e ob prihodu naših oficirjev se je opazalo pri določenih ljudeh nepravilno razumevanje bistva narodnoosvobodilnega gibanja in tudi nepopolno poznavanje linije narodnoosvobodilne borbe. To je tudi razumljivo, saj so vsi prišli iz ujetniških taborišč, kjer niso imeli priložnosti, da bi se podrobno seznanili z razvojem narodnoosvobodilne borbe. To pomanjkljivost je bilo treba odpraviti s kulturno-prosvetnim delom, ki se je začelo v novem taborišču postopoma razvijati.

Bilo je tudi nekaj borcev, ki so ponovno grešili v večji meri. Ti so škodovali disciplini in ugledu NOV. Za te so zahtevali od RAF, da jih pošlje v našo vojno enoto v Bari.

Opaziti je bilo, da nekateri podoficirji, ki so se nahajali v našem detašmanu in ki so podoficirski čin prejeli v italijanski vojski, niso bili priljubljeni med tovariši, in to prav zaradi tega, ker so prejeli čin v italijanski vojski. Ker ni bilo nič konkretnega, kar bi te podoficirje bremenilo, se je skušalo, da bi s kulturnim delom to stališče vsaj omilili.

S fašističnimi italijanskimi elementi (ujetniki, ki so delali v raznih enotah) iz tamkajšnje okolice je prišlo zaradi izzivanja z njihove strani do nekoliko manjših izgrediv brez posledic za naše tovariše.

Našim tovarišem je bilo treba pojasniti naše stališče do italijanskega naroda in tudi stališče do vojnih zločincev in fašistov. Priporočili so jim, naj se izogibajo pretepov in izgrediv.

Komando Maison Blanche je komandant uradno obvestil o teh dogodkov in zahteval, naj opozorijo komande italijanskih taborišč na možne posledice, ki bi lahko nastale zaradi izzivanja fašističnih elementov.

Delovni čas v delavnicah je trajal normalno od 7.30 do 17.00 ure. Sekcija ARS »B« (Sekcija za popravila letal v hangarju »B«) je delala več časa tudi izjemno, t. j. 3 krat tedensko od 7.30 do 20.30, a sekcija GES in ERS (delavnice za popravila motorjev) pa od 8. do 20. ure. Nedelje so bile proste.

Na delo in z dela so prevažali letalce s kamioni. Kosilo pa so imeli kar na letališču.

Zaradi uspeha pri delu, ki so ga dosegli naši letalci z marljivostjo, elanom in sposobnostjo, so si pridobili splošne sim-

patije angleških vodilnih ljudi in njihovo vsestransko priznanje.

Da bi nove tovariše seznanili z razvojem NOB in njenimi pridobitvami v domovini, je bilo takoj po prihodu oficirjev iz domovine nekoliko večernih predavanj. Ker se je število borcev povečalo, so kulturno delovanje razširili in poglobili. Naši letalci so izbrali kulturno-prosvetne odbore, ki so redno delovali in pri tem delu uporabljali materiale, ki so jih dvakrat prejeli od članov naše vojne misije, ki so tedaj prihajali v Alžir.

Od pevskih zborov, ki jih je imela prej vsaka skupina, je bil formiran močnejši zbor, ki je štel 60 pevcev.

To je bil zelo kvaliteten zbor in je do tedaj dvakrat javno nastopil: prvič ob proslavi francoskega nacionalnega praznika 14. julija in drugič je njegove pesmi posnel na plošče zavezniški vojno-propagandni odsek.

Da bi čim bolj razvijali fizične sposobnosti in obenem dali ljudem možnost za razvedrilo, je bila ustanovljena športna sekcija, ki se pa ni posebno uveljavila prav zaradi prevelike obremenitve pri delu.

Težilo se je, da bi strokovno znanje čim bolj poglobili in zato so se vzporedno s praktično izobrazbo v delavnicah odvijala tudi predavanja iz motoristike, elektrotehnike, opisa letal in letalskih instalacij, matematike in angleščine. Enkrat na teden je bilo vojaško ekserciranje.

Odnosi z angleškimi vodilnimi oficirji so bili vseskozi korektni in strogo službeni. Ker so pravilno ocenjevali vrednost doprinosa naših tovarišev, so v večini primerov dobrohotno ustregli našim zahtevam. Zunaj službe se ni iskalo osebnih kontaktov, če izvezamemo samo nekaj izjem. Bila je določena rezerviranost z zavezniške strani. Temu je bil delno vzrok tudi neznanje angleščine.

Francoski vodilni oficirji, ki so delali v Maison Blanchu, so sprejemali naše zelo prisrčno in tovariško. Da ne bi prišli do kake nezaželene ljubosumnosti, si naši oficirji niso dovoljevali nobenih javnih izrazov prijateljstva. Odnosi med našimi borci ter angleškimi in francoskimi vojaki in delavci so bili, kot rečeno, korektni in tovariški.

No. FTLU – Boufarik

V Boufariku je bila letalska delavnica, kjer so popravljali krila, trupe, repne površine letal Spitfire in Moskito; popravljali

so propelerje in opravljali manjša popravila motorjev »Merlin«.

Ob prihodu oficirjev iz domovine se je nahajalo v Boufariku 76 tovarišev, ki so prišli sem iz angleškega kazenskega taborišča 10. februarja 1944.

V NOVJ so vstopili vsi skupaj 24. aprila 1944 (gre za skupino 78 upornikov, op. R. P.). 6. junija je prišlo v to enoto 152 tovarišev, in to iz taborišč »204«, ter iz 386. in 382. pionirske čete.

10. junija je prišlo iz istega taborišča še 38 borcev. 13. junija je prispelo v te delavnice še 36 borcev iz ameriških ujetniških taborišč. 5. julija je prišlo v Boufarik 45 tovarišev iz Maison Blancha. Številčno stanje moštva v Boufariku je bilo na dan 25. julija 1944. 347 vojakov in 4 oficirji, skupaj 351,²⁴⁷⁾

Glede vzdrževanja discipline, kulturno prosvetnega dela, strokovnega izpopolnjevanja, formiranja čet, vodov in desetov je bilo vse koordinirano z delom enot v Maison Blanchu.

Težko pa je bilo uresničiti te naloge zaradi oddaljenosti prebivališč v Boufariku: Letalci so bili porazdeljeni kar na pet raznih krajev. Napravili so potrebne korake, da bi vsi prišli v skupno taborišče. Angleži so na to načelno pristali in kmalu so uredili eno taborišče za vse letalce.

Poročilo nadalje pravi, da so bili skoraj vsi ti tovariši, tako v Maison Blanchu kakor v Boufariku, slovenskega porekla.

Podobna mesečna poročila so redno pošiljali iz Maison Blancha štabu baze Bari, žal pa je ohranjeno le to prvo poročilo z dne 25. julija 1944, ki pa je — glede na to, da obravnava vsa vprašanja, posebno še začetno stanje kakor tudi prihod raznih skupin — gotovo med najpomembnejšimi.

ŽIVLJENJE LETALCEV V ALŽIRIJI DO ODHODA V DOMOVINO

Življenje letalcev v Maison Blanchu in Boufariku se je odvijalo, potem ko so se uredila glavna organizacijska vprašanja, normalno, brez kakih pomembnih dogodkov in brez vmešavanja

²⁴⁷⁾ V Boufariku so bili naslednji oficirji: kapetan Mile Rodič, poročnika Milan Zrilič in Henrik Dibatista ter podporočnik Ivo Dragičević.

Dibatista bi se moral vrniti v Jugoslavijo 15. novembra 1944 skupaj z glavnino letalcev, vendar temu ukazu ni sledil in tudi kasnejšim pozivom se ni odzval. Na podlagi navodil, prejetih od štaba baze Bari, ga je komandant degradiral 31. januarja 1945. Stiri listine o tem v VZI, Bgd.

z angleške strani. Organizacija detašmana, kakor je bila postavljena, je ustrezala. Letalski polkovnik Lazarevič je poslal vrhovnemu štabu poročilo med drugim tudi o stanju letalcev v Maison Blanchu in Boufariku. V poročilu pravi, da so to Slovenci, ki so pripadali italijanski vojski in da se sedaj usposablajo za letalske mehanike. Tu pravi, da je kvaliteta ljudi odlična in vseh je 1252. Lazarevičevo poročilo je pisano v Kairu 13. avgusta 1944. Kdaj je bil v Alžiru, se iz poročila ne more izluščiti, pač pa se po neki drugi listini da ugotoviti, da je to bilo po 17. juliju 1944.²⁴⁸⁾ 2a nas je tukaj pomembna številka 1252, ki je točna, saj se razlikuje od številčnega stanja, ki ga je dal Hubmajer v poročilu z dne 25. julija 1944, samo za 8 mož (Hubmajer je navedel 1244). Te številke navajamo zaradi tega, ker je v mnogih spisih pisano, da je tam bilo 1650 letalcev, kar ni točno. Tudi vrhovni štab je zahteval, naj se vrne v domovino 1650 letalcev iz Maison Blancha in Boufarika, kolikor jih tam ni nikoli bilo.

Za prvih 322 letalcev v Maison Blanchu je ohranjen dokument o razvrstitvi na delo v razne sekcije. Že iz tega razporeda vidimo, da so naši ljudje bili pri vseh glavnih sekcijah.²⁴⁹⁾

²⁴⁸⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 97—99, d. 40. V ohranjenem poročilu letalskega oficirja za zvezo BAF-NOV majorja Ivana Svetlina (VZI, Bgd. 914—1449) pri štabu baze Bari za obdobje od 10. do 20. 7. 1944 najdemo pod datumom 17. 7. pasus »... pred odhodom Lazareviča za Alžir« v smislu, da je že odšel iz Barija za Alžir (por. Pudarič bi moral pred odhodom Lazareviča za Alžir obvestiti Svetlina, kar Pudarič ni storil).

²⁴⁹⁾ Razpored letalcev v »144. MU«, ki je veljal za dan 5. 6. 1944:

ERS, demontaža motorjev Engine Reparation Section	15
ARS »B« (demontaža letal v hangarju »B«) Airframe Reparation Section	15
MT — Section — Motor Transport Section (avto-transportna sekcija)	13
Test Bench Merlin (postaja za preizkušanje letalskin motorjev »Merlin«)	5
Electricians MTRS (električarji v delavnicah za popravila meh. vozil)	3
Locksmith shop MTRS (ključavničarji v delavnicah za popravila meh. vozil)	26
Motoristi MTRS	21
Kovači MTRS	13
Varilci	4
Stores MTRS (skladiščniki v delavnicah za popravila meh. vozil)	6
Compressor Shop (kompresorska delavnica)	4
Električarji	8
Perspex Shop (delavnica za obdelavo Perspex — stekla)	4
Painters »G« Hangar (ličarji v »G« hangarju)	3
Halifax Metal Workers (ključavničarji na letalih Halifax)	4
Instrument Section (sekcija za popravilo instrumentov)	5
Tank Shop (delavnica za popravila rezervoarjev)	5
Radio M (radiomehaniki)	4
Airframe »G« Hangar (popravila letal v hangarju »G«)	12
Fitters engine ARS »A« Liberator (motorski mehaniki v »A« hangarju)	9
Carling Section	5
Carpenters (mizarji)	43
Kuharji na letališču	
Armourers (orožarji)	10
Krojači	5
Equipment Stores (skladišče odevne opreme)	3
Test Bench Whitney (postaja za preizkušanje motorjev Pratt-Whitney)	4

Glavni remont letal v Maison Blanchu so se odvijali po sistemu tekočega traku. V eni sekciji so demontirali motorje iz letal, v drugi so prišla na vrsto krila, potem repne površine, dalje podvozna kolesa, nato inštrumenti itd. V drugih sekcijah so vse te dele popravljali ali pa zamenjali z novimi, če ni bilo popravilo mogoče. In končno so v naslednjih oddelkih zopet vse skupaj montirali. Ker so bila vsa ta dela med sekcijami povezana, bi se to moralo tudi časovno ujemati, kar se pa dejansko vedno ni. Tu namreč ni šlo za nova letala, marveč za remont obrabljenih avionov. Zaradi tega je prišlo do razlik, saj je bilo potrebno za kak poškodovan del več ali manj časa, da bi se ga popravilo. Tako so nastajala »ozka grla«, ki so jih odpravljali s tem, da so priskočili na pomoč tudi iz drugih oddelkov ali pa da so čezmerno delo opravili po rednem delovnem času.

Vse to so sprejemali naši fantje z razumevanjem, nobenega godrnjanja ni bilo slišati. Kadar je bila situacija kritična, so še bolj marljivo posegli vmes in kmalu se je »ozko grlo« razširilo: dokončali so dela v zaostanku in nato je delo steklo normalno naprej.

Zevezniki so to dobro videli in so tudi znali ceniti. Nekoliko dni pred odhodom glavnine letalcev iz Alžira v domovino je vice-maršal (Air Vice-Marshal) Dawson letalcem, ki so odhajali, govoril. V govoru se je zahvalil za sodelovanje in pri tem poudarjal odlike naših fantov, ki so jih pokazali pri vsakdanjem delu. Toda o tem nekoliko kasneje.

Življenje v taborišču v Maison Blanchu — tako so ga letalci imenovali, čeprav je bil uro hoda oddaljen od mesta Maison Blanche — je oživel, ko so se letalci vračali z dela. Odkar so se spojila vsa tri taborišča v eno, je postalo notranje življenje vse bolj razgibano.

Pomemben dan za letalce v Alžiriji je bila nedelja 6. avgusta 1944. Tega dne je bila v taborišču Maison Blanche prisega novi Jugoslaviji in maršalu Titu. To je bil svečan dan, ko so se prvič

Čevljarji	3
Zidarji	7
Kuharji na farmi	15
Pisarji	2
Splošne dolžnosti	4
Bolničar	1

(Zbornik, Tom X/1, s. 93—94).

S k u p a j

3 2 2

zbrali letalci iz Maison Blancha in Boufarika. Vseh je bilo okrog 1300.

Prisego so položili pred polkovnikom Pircem, ki je prav zaradi tega prišel v Alžir. Razpoloženje letalcev je bilo tega dne zares praznično, saj so v tem dejanju videli, da so napravili zopet korak naprej v svojem boju za vključitev med borce NOV.

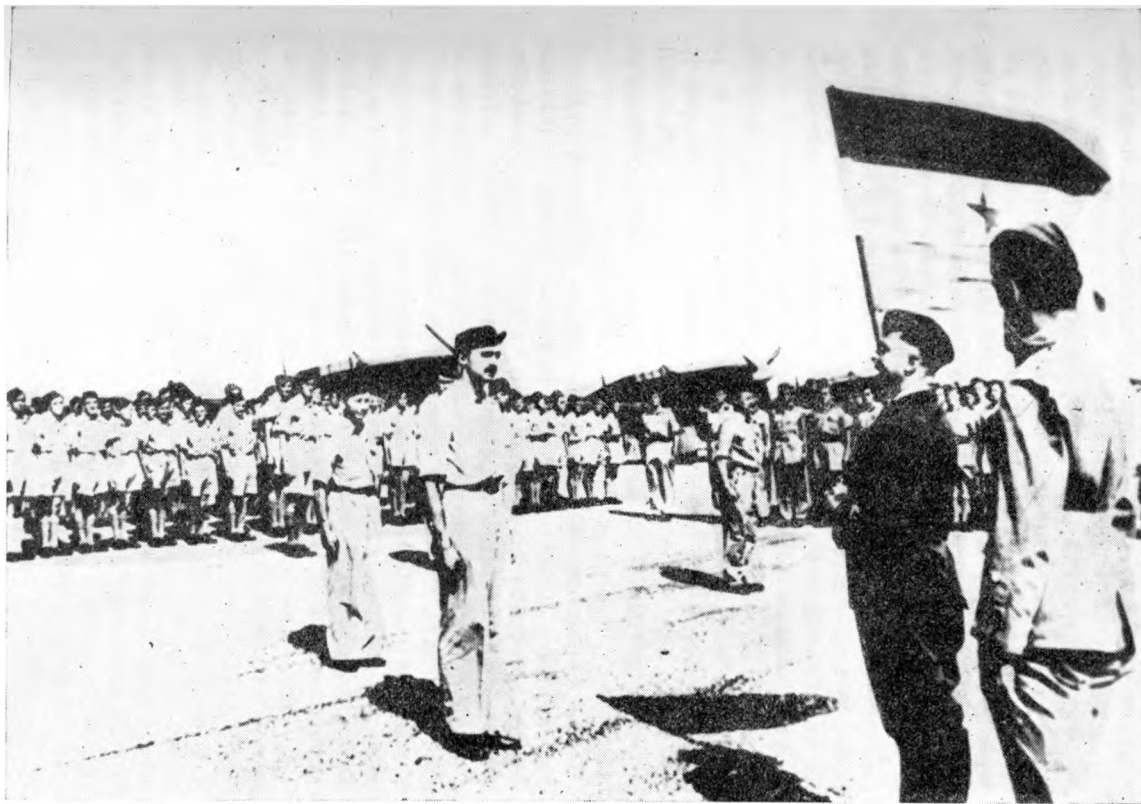
O življenju letalcev v Boufariku ne bomo posebej govorili, ker se je skoraj enako odvijalo kakor v Maison Blanchu.

Življenju letalcev v prostem času je bilo treba dati neko vsebino. Treba je bilo napraviti nekak razpored dela v taborišču v prostih urah zvečer po večerji. Vse seveda v pravih mejah, ker so se fantje vračali po celodnevnem delu marsikdaj kasno zvečer in navadno tudi zelo utrujeni v taborišče.

Želje, potrebe in načrti vodstva so bili veliki. Formirali so sekcije, ki so se ukvarjale z raznimi programi. Govoriti se je moralo o političnih dogajanjih; s strokovno-letalske strani je bilo treba dati nekoliko teoretičnih osnov, kulturni dejavnosti skupaj s fizikuro pa so dajali prednost zaradi potrebnega razvedrila.

Ker je bilo vse na prostovoljni osnovi, je bilo prepuščeno posameznikom, da so se vključili, kamor so se hoteli. Bilo jih je sicer tudi nekaj takih, ki se niso vključili v nobeno sekcijo. Mnogi so namreč utrujeni plegli po šotorih. Tisti, ki so imeli v svojih domačijah kake družinske probleme — in kdo jih ni imel? — so si čarali pred oči Učko, Nanos, Goriška Brda, Kras ... Moramo pa poudariti, da je velika večina rada poslušala politična predavanja, da so letalci radi komentirali politične dogodke, dogodke na frontah, delali prognoze, kdaj bo sovražnik uničen in vse se je vedno končalo z istim refrenom: kdaj bodo šli v Jugoslavijo. Na to vprašanje jim nihče ni mogel dati odgovora. Vedeli so le, da je naša enota v Maison Blanchu in Boufariku nekak protiutež za obe eskadrilji, ki smo jih prejeli; da je treba zaveznikom prispevati z delom, in tako vsaj delno odtehtati tisto, kar dajejo za naši operativni letalski enoti. Zaradi tega ni bilo mogoče pričakovati, da se bodo kaj kmalu napotili proti domovini. Bi pač že morali nastati kaki novi razlogi, ki bi opravičevali njihov izstop iz RAF in odhod v domovino. Zaenkrat je bilo treba potrpeti.

Na političnih predavanjih je bilo govora o NOV, o borbah v Jugoslaviji, o izdajstvu Draže Mihajloviča, o povojni ureditvi drža-



Izročitev zastave Prvi lovski eskadrilji v Afriki. V temni uniformi je polkovnik Franc Pirc, ki govori postrojenim letalcem.
Pred strojem stoji kapetan Milet Protič, za njim pa kapetan Hubert Najberger

ve itd. To so bile teme, ki so vse letalce najbolj zanimala. To pa je bilo razumljivo, če upoštevamo, da so naši fantje doslej živeli v fašistični državi, kjer so bili brez političnih pravic in kjer so to državo iz dna duše zasovražili. Kaj je moglo biti zanje bolj zanimivo, kakor poslušati, kako se vedno bolj zožuje še zadnji ostanek te fašistične tvorbe. Samo to jih je bolelo, da niso mogli sami poseči v ta boj z orožjem na lastnem ozemlju. Pravilno usmeriti ta hotenja je bila med drugim naloga političnih predavanj, ki jih je vodil neutrudljivi kapetan čurgus. Kot prekaljen borec iz leta 1941 je znal tovarišem marsikaj povedati iz svojih borb in spopadov s sovražnikom. Ni se pa o političnih temah govorilo samo na predavanjih, ne, taki pogovori so se razvneli kjerkoli v taborišču. Razgovor je začelo nekaj letalcev, katerim so se navadno pridružili novi, vedno več jih je bilo in na koncu je že bilo pravo predavanje, enakovredno tistemu najavljenemu. Ker je na takih zborih sodeloval v razgovoru kdor je hotel in povedal svoje mnenje, je bil problem osvetljen iz raznih vidikov. Tak način obravnave političnih problemov je bil za vse privlačen, ker je bila diskusija pestra in končno poučna.

Na mnoga vprašanja, ki so jih borci postavljali, večkrat ni bilo mogoče dobiti ustreznega odgovora. Literatura in časopisje iz Barija z novicami iz domovine je kaj slabo prihajala. Rednega poštnega kontakta ni bilo. Tu pa tam je kaj prinesel kak član vojne misije, če je prišel iz Barija v Alžir.

Želja letalcev, da bi odšli v borbene enote v Jugoslavijo, je postajala vedno bolj izrazita. Nikakor niso bili prepričani, da je njihovo delo prav tako važen prispevek v skupnih naporih za uničenje fašizma, prispevek, ki je prav tako potreben kakor tistega partizana, ki se bori v domovini s puško v roki.

Ko so slišali naši letalci o herojstvu in trpljenju naših borcev v domovini, so sebe vzporejali z njimi in pri tem prihajali do takih spoznanj, ki so jih potrla. To so bila spoznanja, da stojijo ob strani, namesto da bi bili v borbenih vrstah v domovini!

Po dolgem in težko pričakovanem času je le prišel radosten trenutek, ko je prišla vest, da bodo letalci odšli v domovino. O tem pripoveduje Ljubiša Čurgus dalje, da kadar je njihov kolektiv došel s svojimi uspehi do take stopnje obvladovanja vsega, kar zadeva remont sodobnega letalskega materiala in opre-

me, kadar so politično, kulturno-zabavno delo in tudi šport postali svojina večine, je prišlo do določenih pojavov, ki so jih zelo zaskrbeli. Ti pojavi so bili izraženi v strastni želji, da bi šli naši letalci čimprej v domovino na fronto.

V poletju je bilo opaziti določeno nervozo, ki je nekoliko kasneje kulminirala tako, da je prišlo do težkih in pretresljivih pojavov — do samomorov nekaterih borcev.

Vzroke temu so brž odkrili, saj so se jim zdeli že od prej znani. Napeto politično delo je namreč razvilo pri borcih skoraj nerazumljiv, vendar dejanski pojav določenih kompleksov manjvrednosti. Bistvo je bilo v tem, da tam daleč v še neosvobojeni domovini padajo vsak dan naši borci v neenakopravni borbi proti sovražniku, medtem ko oni tukaj brezskrbno živijo. Vojna se lahko konča, preden bodo oni končali šolanje v tamkajšnjih delavnicah. In čemu potem vse to? Mar bodo ostali ob strani te sedanje vzvišene in slavne borbe, o kateri govorijo danes z občudovanjem po celem svetu. Hoteli bi biti ponosni, da bodo jutri gradili novo Jugoslavijo in ne da jim bodo njihovi lastni otroci očitali, da se niso udeležili borb.

Vprašanj in zahtev, in to zelo upornih zahtev, je bilo vsak dan več. Celo sami komandanti, ki so bili do nedavna v žarišču teh borb, niso imeli dovolj vpliva, da umirijo te ljudi. Povedati je treba namreč resnico: nostalgija je zajela tudi nje do take mere, da je bilo težko nekoga prepričevati v tisto, v kar niso sami verjeli. In končno je njihovo dotedanje delo imelo namen vzbuditi v vsakem človeku interes za ta vprašanja. V borcih je bilo treba predramiti patriotska čustva in dvigniti politično zavest na tak nivo, da bi čim prej in čim lažje spoznali svojo vlogo v vrstah revolucije.

Nekoč je bila nedelja. Na delo letalci niso šli. Prejšnji večer so imeli zelo uspelo prireditev v taborišču. Gledališka sekcija, ki jo je vodil Julijan Bolko, je imela pri prireditvah vedno dovolj hvaležnih gledalcev, saj je tudi zaslužila vse priznanje za uspehe v tej dejavnosti, ki je zahtevala po dnevnem delu in vročem soncu precej naporov, preden so se posamezniki naučili svoje vloge. Razpoloženje je trajalo do kasno v noč. V nedeljo so malo dlje spali kot ponavadi. Po kosilu je bilo predavanje v dvorani doma kulture. Po predavanju so se vojaki porazgubili po šotorih.

Ljubiša Čurgus je vstopil v najbližji šotor. Vojaki so mu postavljali vprašanja. Diskutirali so lep čas o raznih problemih in o krajih, iz katerih so bili. V njihovem razgovoru je prevladovalo glavno vprašanje, kdaj bodo šli v Jugoslavijo. To je namreč bilo glavno vprašanje po Čurguševi vrnitvi iz vrhovnega štaba, kjer je bil pred kratkim. Tam so mu pojasnili, da je zahteva naših letalcev za odhod v domovino neutemeljena. Mora se pač čakati na boljše pogoje. Komaj je odšel v štab, so mu sporočili, da si je eden od najboljših vojakov prerezal žile na rokah. To je bilo eno od prepričljivih znamenj, da je treba podvzeti korake za vrnitev v domovino.

Ni bilo drugega izhoda. Ponovno je Čurgus odpotoval z letalom v Bari, od tam na Vis, kjer je bil naš vrhovni štab.

Pred votlino, kjer je delal tov. Tito, se je javil generalu Dušanu Kvedru. Njemu je dal vse potrebne podatke in na podlagi teh je sestavil dopis, ki ga je tov. Tito podpisal.²⁵⁰⁾ Dopis je bil naslovljen na britansko misijo pri vrhovnem štabu NOV in POJ. S kopijo tega pisma, v katerem je pisalo, naj se enota letalcev iz Alžira do 15. oktobra 1944 izpiše iz RAF in naj se po najkrajši poti prepelje v domovino, s to kopijo se je vrnil v Maison Blanche.

To je bila pomembna odločitev za naše letalce, zato je je nemogoče pozabiti. Letalci so se bali, da se bo vojna končala brez njih. Uspelo pa jim je, da so do konca vojne prehodili skoraj celo domovino, da dopolnijo letalske divizije in zaledne enote na sremski fronti in da vsak izmed njih na en ali na drug način sodeluje pri končni osvoboditvi domovine.²⁵¹⁾

Poziv tov. Tita, naj se vsi letalci pošljejo s 15. oktobrom v domovino, ni bil za RAF lahko sprejemljiv. Ta nenadna odločitev vrhovnega štaba, s katero so sicer morali Britanci računati, da bo prej ali slej izrečena, jih je postavila v težak položaj,

²⁵⁰⁾ Dopis, ki ga je sestavil general Dušan Kveder-Tomaž, se glasi:

»Zaradi velike potrebe po mehaniškem osebju v domovini in v zvezi s formiranjem letalskih delavnic, takoj po osvoboditvi celotnega jugoslovanskega ozemlja, ki je neposredno pred nami, prosimo, da s 15. oktobrom 1944 izpišete iz RAF vse osebje vseh činov jugoslovanskega kontingenta, ki se nahaja sedaj v RAF na delu v 144. 'Maintenance Unit' v Maison Blanchu pri Alžiru in da se čimprej in po najkrajši poti pošlje v domovino.

Do tega datuma, t. j. do 15. oktobra t. 1. naj ostane celotno moštvo na delu v omenjenih delavnicah, 144 MU' Maison Blanche in Boufarik.

Prosim, da se že vnaprej poskrbi za transport teh ljudi v domovino, da se ne bi po 15. 10. izgubljal čas s čakanjem na transport, številčno stanje tega osebja je sedaj 1650 ljudi.

²⁵¹⁾ Ljubiša Čurgas: Skolovanje u Alžiru, Vazduhoplovstvo u NOR, s. 113.

ker ni bilo lahko zamenjati naenkrat tako velikega števila v razna dela že dobro vpeljanih delavcev. Res, bil jim je dan rok, daljši od meseca dni, vendar je bilo vse to premalo. Produkcija v delavnicah ni smela zaostati.

RAF je odlagal z odhodom. Namesto 15. oktobra so letalci odpotovali 15. novembra.

Med tem zavlračevanjem je komandi RAF uspelo dobiti soglasje vrhovnega štaba NOV in POJ, da se izdvoji skupina 200 letalcev, ki bo ostala še dalje za nedoločen čas v Alžiriji.

Pri teh dogodkih v zvezi z odpoklicem letalcev iz Alžirije je prav, da se ponovno spomnimo na tisto sporno točko 6 dodatnega sporazuma v Kairu, v kateri je bilo v prvotni verziji: »... dokler ne bo prenehala njihova služba v RAFVR«, v popravljeni verziji pa »... dokler vrhovni komandant NOV in POJ zapove, da pride pod njegovo komando«. Če bi ostalo pri prvi verziji, bi služba naših letalcev v RAFVR prenehala, kadar bi RAF ukazal in to bi bilo verjetno ob koncu vojne in nič ne bi mogli napraviti, da bi se vrnitev teh ljudi pospešila. Tu se vidi daljnovidnost maršala Tita, ki je tedaj vztrajal, da se mora ta točka spremeniti in spremenjena je bila šele tedaj, ko je poseglo vmes britansko ministrstvo.

Vrhovni štab je majorja Hubmajerja odpoklical iz Alžirije, od koder je odpotoval okrog 12. septembra 1944.²⁵²) Komando nad letalci je prevzel 10. septembra kapetan Rafael Perhauc.

Dan, ko se je moralo odrediti tistih 200 letalcev, ki bodo ostali še za nedoločen čas v Alžiriji, je bil dan, poln nervoze in razburljivih ugibanj. Poziv, naj se javijo prostovoljci, je ostal brez uspeha: javil se ni nobeden. Moralo se jih je torej odrediti. Glede na uspehe, ki jih je dosegel pevski zbor in na njegovo popularnost med zavezniki in domačini, je bilo sklenjeno, da bo ostal iz politično-propagandnih razlogov še dalje v Alžiriji. Ostali tovariši so bili odrejeni.

Približno teden dni pred odhodom je komandant »144 MU« Group Captain McDonald sporočil, da bo letalski podmaršal (Air Vice Marshal) Dawson prišel pozdravit naše letalce, ki odhajajo v domovino.

Tega dne popoldne je bil improviziran v največjem angleškem hangarju majhen oder, okrašen z zelenjem. Delo v tem han-

²⁵²⁾ Major Hubmajer je bil postavljen v oktobru za pomočnika načelnika tehniškega oddelka štaba letalstva v Zemunu (Zbornik, Tom X/1, s. 234, d. 122).

garju je prenehalo za eno uro. Maršal Dawson je stopil na oder in v govoru, ki ga je imel, pohvalil naše letalce za njihovo marljivost in vestnost pri delu. Med drugim je dejal: »Ko ste začeli tukaj delati, nismo računali, da se boste delu na letalih, ki ga večina ni prej nikdar opravljala, tako kmalu privadili in tako uspešno vršili. Zmotili smo se in prav ugodno ste nas iznenadili z vašimi uspehi pri delu. V znak priznanja za vaše marljivo sodelovanje vas bom prišel še enkrat pozdravit pred odhodom ladje.«

Kapetan Perhauc se mu je v kratkih besedah zahvalil za izraženo priznanje. Ko je maršal Dawson izrazil željo, da bi rad slišal še pevski zbor, so ga povabili z njegovim ožjim štabom na večerjo, med katero so pevci odpeli nekoliko partizanskih in narodnih pesmi.

Dne 15. novembra 1944 je odpotovalo z ladjo »Arundel Castle« iz Maison Blanche in Bonfarika v Alžiru 1050 letalcev.²⁵³⁾ Njim se je pridružilo še 245 letalcev iz Blide, ki so bili tam pod komando kraljevskih oficirjev in so na podlagi sporazuma Tito-Šu-bašić pristopili v NOV. Skupaj jih je torej bilo 1295.²⁵⁴⁾

Ko je ladja odvezala vrvi v alžirskem pristanišču, je pevski zbor pozdravil tovariše z zadnjo pesmijo in solzami v očeh, ker mu ni bilo dano, da bi bil med odhajajočimi. Ker ni bilo maršala Dawsona, ki je obljubil, da bo prišel letalce pozdravit, je kapetan Perhauc to omenil zveznemu oficirju kapetanu (Flight Lieutenantu) Prendergastu. Ta mu je pojasnil, da imajo slabe slutnje: maršal Dawson je odletel skupaj s še devetimi sodelavci in posadko pred dvema dnevoma z letalom Liberator iz Casablance proti Franciji in vsaka sled za tem letalom je zginila. Dva dni kasneje se je zvedelo, da se je letalo zaletelo zaradi goste oblačnosti in mogoče še kakega drugega vzroka v Pirenejsko gorovje.

²⁵³⁾ Ladja »Arundel Castle«, s katero so potovali letalci iz Alžira v Taranto, je imela dva vijaka, ki so ju poganjale turbine. Ladja je bila dolga 202 in široka 22 metrov. Pred vojno je bila v potniškem prometu med Anglijo in Južno Afriko. Leta 1958 so jo razrezali za staro železo. Podatki so iz dopisa Lloyd Registra, ki se nahaja v IZDG, Lj.

²⁵⁴⁾ Štab baze Bari sporoča, da bo prispelo 18. XI. zjutraj v Italijo 1295 letalcev iz Alžira (VZI, Bgd. 9/6—1449; fotokopija pri IZDG, Lj.). Letalce je vodil do Beograda kapetan Ljubiša Curgus. Piscu knjige je pojasnil v pismu z dne 28. 6. 1967, da se je na ladji nahajalo okrog 230 do 250 vojakov iz Blide, ki so se v Italiji priključili naši glavnini. Iz teh so formirali IV. bataljon. Nekoliko letalcev iz Blide je ostalo v Italiji pri Angležih, 220 ali 230 skupaj z oficirji jih je prispelo v Jugoslavijo.

Pismo Ljubiše Curgusa avtorju knjige z dne 28. 6. 1967. Pismo je v IZDG, Lj.

Na dan komemoracije za padlo posadko 23. novembra je bilo v častni četi v Alžiriji 75 naših letalcev.²⁵⁵⁾

Tiste dneve pred odhodom glavnine v domovino je prispelo mnogo čestitk in pozdravnih pisem iz raznih strani. Javili so se zavezniški vodilni ljudje iz letalskih delavnic v Maison Blanchu in Boufariku, delavci, ki so z našimi skupaj delali, mnogo pozdravov je bilo od znancev med civilnimi prebivalci in domačimi. Združenje »Francija — Jugoslavija« je v alžirskem tisku objavilo pozdrave in želje za nadaljnje uspehe.

Odhajajoči so imeli vtis, da niso bili med povsem tujimi ljudmi.

KULTURNO-POLITIČNA DEJAVNOST

O političnem in kulturno-prosvetnem delu med letalci v taboriščih Maison Blancha in Boufarika je bilo že govora. Toda omeniti je treba še tisti del kulturno-politične dejavnosti, ki se je razvijala na podlagi stikov z zunanjim svetom, t. j. z zavezniki in z domačimi iz Alžira in širše okolice.

Na kulturno-političnem polju so bili doseženi pomembni uspehi, za kar gre zahvala tamkajšnjim Francozom, prijateljem Jugoslavije, kakor tudi našim ljudem, ki so že leta živeli v Alžiriji, predvsem pa inženirju Vanji Žanku.

Delovanje enih in drugih se je večkrat manifestiralo na javnih prireditvah in je prišlo ob sodelovanju našega odličnega pevskega zbora do polnega izraza in priznanja. Že omenjeni Srečko Manola poroča, da je bilo v Alžiriji ustanovljeno 3. avgusta združenje »Francija — Jugoslavija« (France—Yugoslavie), v katero se je včlanilo v 14 dneh 600 ljudi. Ob ustanovitvi je bila poslana pozdravna brzojavka maršalu Titu.

Sekretar združenja je bil Jean Mousset, profesor na Sorboni in bivši direktor francoskega inštituta v Beogradu, mlad in agilen, zaljubljen v Jugoslavijo. On je prevedel v francoščino Čolakovičovo brošuro o izdaji Draže Mihajloviča in Zogovičevo pesnitev »Biografija Tita«. Manola pravi, da je bilo v Alžiriji tudi precej sovražnega delovanja. Tam se je nahajal Jovan Djonović,

²⁵⁵⁾ Z letalom Liberator so poleg Air Vice-Maršala Davvsona izgubili življenje še: Group Captain McDonald, komandant »144. MU«; Squadron Leader, (major) Boushier, zvezni oficir NOVJ; direktor tovarne Caudron-Renault v Boufariku Calmels in še 5 drugih ter posadka letala. Osem listin, francoskih, angleških in naših, v katerih se govori o žrtvah v tej nesreči, se nahaja v IZDG, Lj.

pooblaščen minister kraljevske jugoslovanske vlade pri začasni francoski vladi. Djonovič je skupaj s svojimi reakcionarnimi prijatelji Francozi, posebno tistimi iz ministrstva za zunanje zadeve, skušal minirati združenje »Francija—Jugoslavija«.²⁵⁶⁾

Naši letalci so imeli tudi stike s Španci, bivšimi borci proti fašistom v Španiji in tedanjimi emigranti. Delali so kot civilni delavci v raznih mestih Alžirije, med drugim tudi v Boufariku, Blidi in Maison Blanchu.

Pred odhodom naše zadnje skupine 200 letalcev iz Boufarika, so Španci izročili pozdravno pismo, naslovljeno maršalu Titu. Po prihodu v Beograd je bilo to pismo izročeno. To je bilo majhno pismo, preprosto sestavljeno in z neveščo roko napisano, polno upanja, da se bodo izgnanci po vojni vrnili v od fašizma osvobojeno domovino, kar se jim ni še do tedaj izpolnilo.

PEVSKI ZBOR

Zahvaljujoč vnemi, vztrajnosti, ljubezni do narodne pesmi vseh pevcev in sposobnosti povevovodje je nastal pri letalcih v Alžiriji pevski zbor odlične kvalitete, ki je odigral pomembno vlogo v kulturnem življenju v taborišču, v izvenuradnih stikih z zavezniki in še posebno med tamkajšnjim prebivalstvom.

O tem, kako je nastal pevski zbor, pripoveduje pevovodja Leopold Černigoj tole:²⁵⁷⁾ »Na Siciliji so me zajeli Američani 21. julija 1943. Deset dni kasneje so nas vkrkali pomešane med vse-mogoče ujetnike na ameriške ladje, ki so v konvoju številnih ladij plule v Bizerto. Na ladji smo se našli štirje: Bojan Bizjak, Stane Ščukovt, Boris Žvab in jaz.

Ko smo ugotovili, da se krasno harmonično ujemamo, smo začeli po tihoma brundati slovensko pesem. Bojan je pel prvi tenor, Stane drugega, jaz prvi bas in Boris drugega. Prepričan sem, da se je prav tukaj rodil naš kasnejši letalski pevski zbor, saj je naš kvartet pritegnil vedno več novih članov, ljubiteljev pesmi.

²⁵⁶⁾ Srečko Manola: Izveštaj o radu u Alžiru. Materijali bivšeg arhiva SSUP, sveženj 37—e, s. 15, VZI, Bgd.

Datum »3. avgust« je iz »Hronologije oslobodilačke borbe« 1941—1945 na strani 837, kjer piše, da so na univerzi v Alžiru napredni francoski javni delavci in profesorji formirali združenje Francija — Jugoslavija.

²⁵⁷⁾ Leopold Černigoj: O pevskega zboru. Mapa letalcev prekomorcev. IZDG, Lj.



Pevski zbor letalcev v Alžiriji, predhodnik znanega pevskega zbora »Srečko Kosovel«. Slikano spomladi leta 1944

V Bizerti so nas izkricali, toda že naslednjega dne so del nas zopet vkricali na ladje in nas odpeljali naprej v Oran. Skupina ujetnikov, kateri sem tudi jaz pripadal, je po približno dveh tednih bila premeščena v Alžirijo v taborišče ‚Corso‘, oddaljeno od Alžira 35 km.

Tedaj je naš zbor štel že 40 članov. Pridno smo vadili zvečer po končanem delu in uspeh ni izostal.

Seveda ni manjkalo začetnih porodniških težav. Nismo imeli ne not in ne inštrumenta za vežbanje, tudi izkušnje so nam manjkale. Imeli pa smo veliko veselje do petja in dovolj vztrajnosti, da smo vzdržali. Note za posamezne pesmi smo pisali po spominu, vsak glas posebej. Seveda je šlo težko, vendar smo si počasi sestavili kar obsežen spored slovenskih narodnih pesmi.

Iz taborišča Corso so se ob sobotah in nedeljah vozili pevci z železnico v 10 km oddaljeni Menerville ali pa v Alžir, kjer so nastopali na kakih prireditvah, v bolnicah ali pa kar na prostem, vedno v krogu številnih poslušalcev. Ko je vlakovno osebje spoznalo pevce, so vlak zaustavili kar blizu taborišča in domiselno so to postojanko imenovali ‚gäre yougoslave‘.

Zbor je še bolj kvalitetno napredoval, ko se je oktobra 1943 preselil iz Corsa v taborišče letalcev piri Maison Blanchu. O tem pravi Černigoj naslednje: »Kadar smo se vračali z dela v taborišče, smo izkoriščali vsak prosti čas za vaje, seveda vse po posluhu in tako ni minil večer, ko se je vroče afriško sonce skrilo na obzorju, da ne bi sredi taborišča priredili koncert, pri katerem se je vsako toliko pojavila kaka nova pesem.

Ko je začel zbor že presegati naše znanje ‚po posluhu‘, se je pokazala potreba po kakem godalnem inštrumentu, a kje ga dobiti v okoliščinah, v kakršnih smo živeli? Končno nam je uspelo priti v zvezo z župnikom cerkve v bližnjem Boufariku, ki nam je začasno odstopil harmonij, pevci pa smo se mu morali oddolžiti s tem, da smo prišli kako nedeljo pet k latinski maši. To cerkveno petje nam je mnogim bilo še od doma znano. Ko smo mi v cerkvi nastopili, je bila ta vedno nabito polna, kar se ne more trditi za tiste nedelje, ko mi nismo peli. Ni čudno, da nas je župnik vedno iskal, a smo mi imeli prav ob nedeljah dopoldne tudi druge dogovore za nastope, ki so nas vezali, in tako mu večkrat nismo mogli ustreči.

Zbor je postal znan in kmalu smo bili povabljeni od studia Radia Alžir naj bi tudi tam nastopili. Tam smo imeli potem redne



Motiv iz razstave, prirejene ob večeru partizanske pesmi 8. septembra 1944 v Maison Blanchu. Dvorano je okrasil inž. Vanja Zanko iz Zagreba

nastope vsakih 14 dni zvečer, ki so trajali 15 do 20 min. Ko je prišlo povelje, da bo glavnina novembra 1944 odpotovala v domovino, 200 letalcev pa da mora še dalje ostati v Alžiriji — med temi tudi pevski zbor — smo to odločitev poveljstva zelo težko sprejeli. Bili pa smo si na jasnem, kakšno kulturno politično nalogo opravljamo in kmalu smo se s tem prisiljenim podaljškom bivanja v Afriki sprijaznili.

V tem času od 15. novembra do konca marca 1945 smo imeli poleg rednih nastopov na Radiu Alžir tudi več nastopov ob raznih prireditvah. Najvažnejši nastop je bil 8. februarja 1945 ob svečani otvoritvi dokumentarne razstave nove Jugoslavije v 'Centru za dokumentacijo' v Alžiru, kjer smo peli pred najvišjimi predstavniki zavezniških vojsk in civilnih oblasti osvobodjene Francije. Proti koncu je bilo v zboru 35 pevcev.²⁵⁸⁾

²⁵⁸⁾ Pred koncem vojne so bili člani pevskega zbora: Koren, Fučka, Makovec, Regent S., Zvab, Simčić A., Lipovž, Černigoj V.; Černigoj Polde, Mučić, Rebek, Leban M., Penko, Kompara, Bole, Vadnal, Harej, Miljevec, Hrast, Antončić, Smrdelj, Vovk; Prelec, Škrjanc, Rožič, Vetrih, Pintar, Slivar, Leban, Hlača; Furlan Negro, Zadnik, Gulin, Ščukovt.

Aprila meseca smo prispeli v Zadar na letališče Zemunik, od koder smo že po nekaj dneh odleteli v Beograd. Priključili smo se pevskemu zboru, ki ga je vodil dirigent Rado Simoniti. Ta združeni zbor je potem pod imenom „Zbor Jugoslovanske armade Srečko Kosovel“ prepotoval vsa večja mesta v Evropi, kjer je priredil koncerte z narodnimi in partizanskimi napevi in žel pri tem velika priznanja.«

V prvem poročilu iz Maison Blancha z dne 25. julija 1944 je omenjeno, da je pevski zbor prvič nastopil v Alžiru ob svečani proslavi francoskega nacionalnega praznika 14. julija 1944.

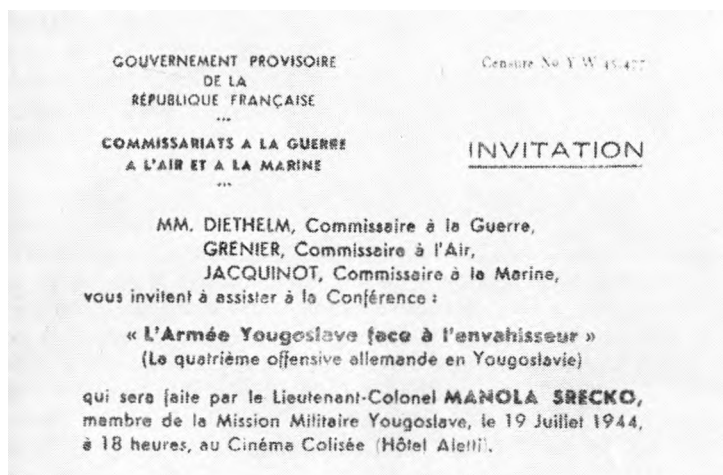
Nekoliko dni po tem prvem nastopu sta prišla dva tonska snemalca iz zavezniškega vojno-propagandnega odseka v Alžiru in posnela na plošče nekoliko naših pesmi. Izjavila sta, da bodo pesmi po radijskih valovih poslali v Ameriko. To je vzbudilo pevce, da so se še bolj potrudili. Že po dveh ali treh dneh je Radio London pri jutranji slovenski oddaji prav v času, ko so se letalci odpravljali na delo, prenašal pesem »Nabrusimo kose« z opombo, da so jo posneli od ameriškega radia in da jo poje letalski pevski zbor v Alžiru. Vsi so mimo poslušali in marsikomu se je zalesketala solza v očeh.

Naslednji večji nastop v taborišču v Maison Blanchu je bil dne 8. septembra 1944. Spričo še vedno velike sovražne propagande je bilo potrebno, da se širši krog ljudi seznani s tedanjim položajem v domovini in cilji boja v Jugoslaviji. Odločeno je bilo, da bo v ta namen prireditve v taborišču v Maison Blanchu. Nalogo za ureditev dvorane je prevzel nadarjeni inženir Žanko. Dva tedna je slikal freske, ki so obdajale stene dvorane in na koncu je ta res prijetno izgledala.

Po kratkem pozdravnem govoru komandanta taborišča je Žanko, ki je obvladal francoščino in angleščino, imel obširnejši govor v obeh jezikih, v katerih je opisal borbo, ki jo vodijo naši narodi. Prireditvi so prisostvovali visoki predstavniki francoskega, angleškega, ameriškega in sovjetskega vojaškega, diplomatskega, političnega in kulturnega življenja. Pevski zbor je bil deležen iskrenega priznanja, še posebno glede pesmi »Tito«. ²⁵⁹⁾

²⁵⁹⁾ Ohranjeni so članki treh alžirskih časopisov »Alger Republicaine«, »Les Dernieres Nouvelles« in »Depeche Algerienne«, ki opisujejo to prireditev in imenujejo vse visoke osebnosti, ki so prisostvovali. V vseh treh člankih je dano priznanje pevskemu zboru. Ohranjen je tudi govor v angleščini, ki ga je imel inženir Žanko. Govor in fotokopije časopisov se nahajajo v Muzeju narodne revolucije v Ljubljani. V muzeju se nahaja tudi 27 posnetkov, ki prikazujejo freske v dvorani Maison Blanche in na razstavi v Alžiru 8. 2. 1945.

Dva dni kasneje — 10. septembra 1944 — je bila v največji alžirski dvorani »Majestic« velika manifestacija prijateljstva, ki jo je organiziralo društvo »Francija — Jugoslavija«. V programskem delu vabila je kot prvo omenjeno sodelovanje »pevskega zbora maršala Tita«, nato recitacije pesmi članov francoskega gledališča »Theatre de la Nation« in petje pesmi o francoskem odporniškem gibanju. Govorili so rektor univerze Laugier, Mousset — sekretar društva »Francija — Jugoslavija« in Garaudy — direktor časopisa »Liberte«.



Fotokopija vabila na predavanje, ki ga je imel Srečko Manola v Alžiru. Predavanje je imelo naslov: Jugoslovanska armada v boju proti osvajalcem

Podobnih prireditev s sodelovanjem našega pevskega zbora je bilo še precej. Omenili bomo le še zadnjo, ki je zelo dobro uspela in ki je imela velik politični pomen.

V Alžiru so imeli zavezniki, dejansko pa Amerikanci, »Center za dokumentacijo« v Rue Michelet, eni glavnih ulic v sredini Alžira. Direktor centra je bil Jugoslovanom naklonjen ameriški major Mifsud. — Razstavne prostore so dobili naši na razpolago, toda kaj razstaviti. Imeli so kakih 40 manjših posnetkov iz domovine, kar je bilo za razstavo odločno premalo. In zopet je vstopil v akcijo inž. Žanko, ki je s svojimi domiselnimi freskami v pove-

zavi z razpoložljivimi posnetki uspel napraviti harmonično celoto, ki je obogatila dvorano »Centra za dokumentacijo« in zunanja izložbena okna.

Dne 8. februarja 1945 je bila svečana otvoritev. Časopisi tedanjega časa (»La Marseillaise« in »Courrier Republicain«) so poročali, da jugoslovanska razstava v Centru za dokumentacijo privlači vsak dan številne obiskovalce. Časopis je poročal: »Ob otvoritveni svečanosti so se tu zbrale številne najvišje civilne in vojaške tako francoske kakor zavezniške osebnosti, častna četa, ki pripada detašmanu NOVJ maršala Tita, je ob zelo vzornem zadržanju pozdravila najvišje zavezniške osebnosti.

Na razstavi smo imeli priložnost občudovati redke talent mladega jugoslovanskega umetnika Žanka, ki je razstavo izpolnil.

Ob tej priložnosti smo še enkrat slišali zbor pevcev Jugoslovanske armade — v Alžiru že znamenit — ki je to lepo ceremonijo zaključil s francosko, angleško, ameriško, sovjetsko in jugoslovansko himno.«²⁶⁰)

Razstava je bila odprta sedem dni, nato je bil ves razstavni material poslan v Pariz.

Kulturno-politična dejavnost naših letalcev in drugih pripadnikov jugoslovanskih narodov je bila izrednega pomena. Pomagala je širiti ideje narodnoosvobodilnega boja in pridobivala simpatije zaveznikov.

SKUPINA 200 LETALCEV V BOUFARIKU DO MARCA 1945

Po odhodu glavnine v domovino 15. novembra 1944 se je preostalih 200 letalcev, ki so ostali s privolitvijo vrhovnega štaba NOVJ do nadaljnjega v Afriki, preselila iz Maison Blanche v Boufarik.

V tovarni Caudron-Renault je večji del prostorov zavzel britanski RAF in tu vselil svojo tehniško enoto »No 1 French Techni-

²⁶⁰⁾ Fotokopije člankov iz časopisov »La Marseillaise«, »Courrier Republicain« in tudi »Alger Republicain« se nahajajo v Muzeju narodne revolucije v Lj. Govor ob otvoritvi proslave je sestavil dr. Jean Mousset, čital pa ga je predstavnik vojne misije NOVJ poročnik Osterc. Govor je v Muzeju narodne revolucije.

Govoru je priključeno zahvalno pismo direktorju Centra za dokumentacijo, ki ga je sestavil poročnik Osterc. Tudi to pismo govori o uspehu razstave.



Detalj iz razstave 8. septembra 1944 v Maison Blancu

cal Liaison Unit«. Tej enoti je bilo že februarja 1944 dodeljenih naših 78 upornikov iz Maison Blancha, potem ko so skoraj dva meseca bili v kazenskem taborišču pri Almi. Maja in junija so bili sem dodeljeni novi letalci in je ta enota narasla na 351 mož. Malo pred odhodom glavnine v domovino je za kratek čas skoraj popolnoma splahnela, tedaj pa zopet narasla na 200 mož. Pri tem številu je potem ostala do odhoda v domovino marca 1945.

V delavnicah so letalci opravljali podobna dela kakor v Maison Blancu, le da tam ni bilo bombnikov, marveč samo lovska letala. Bil pa je tam poseben oddelek za sestavljanje novih propelerjev z avtomatskim urejanjem stalnega števila obratov.²⁶¹⁾ Tako so naši mehaniki prišli do dragocenih izkušenj.

Enota je bila manjša in naši letalci so mislili, da bo mogoče odslej normalneje organizirati predavanja, tako strokovna kakor politična. Vendar vsakdanja napetost v nenehnem pričakovanju, kdaj bodo prejeli poziv za vrnitev v domovino, je ustvarjala

²⁶¹⁾ Vedno enako število obratov se doseže s pomočjo hidravličnega pritiska (olja), ki ustrezno pomika lopate propelerja okrog svoje osi (Constant Speed Hydraulic Propellers).

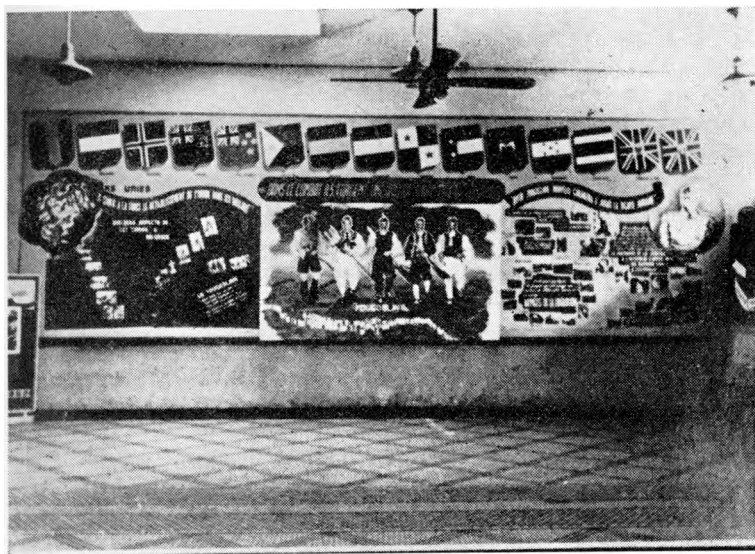
vzdušje, ki ni kaj prida ustrezalo bolj poglobljenemu učenju. Tudi bližnji konec vojne, ki je že bil na vidiku, je na učenje negativno vplival. In tako so letalci opravljali samo vsakdanja dela in čakali na poziv za vrnitev v domovino.

Edino pevski zbor je v prostem času pridno nadaljeval s pevskimi vajami.

Cel čas, odkar so pristopili letalci v NOVJ, so svoji domovini tudi gmotno pomagali. V Maison Blanchu in Boufariku so od svojih skromnih plač dajali prostovoljne mesečne prispevke — nekdo manjše, drugi večje — za pomoč domovini.



Dokument, ki priča o zbiranju in odpošiljanju pomoči naših letalcev v Boufariku partizanom v domovini



Detalj iz razstave 8. septembra 1944 v Maison Blanchu

Do konca septembra so zbrali v Maison Blanchu in Boufariku skupaj 1.104.864 francoskih frankov.²⁶²⁾

Do odhoda glavnine novembra 1944 je zbrana vsota narasla na približno 1.250.000 francoskih frankov, vendar s točno številko zbranega denarja ne razpolagamo.

Skupina 200 letalcev iz Boufarika je do odhoda marca 1945 zbrala še 333.225 francoskih frankov. Ta denar je bil predan ob prihodu v Bari štabu baze.²⁶³⁾

Ko so naši letalci zvedeli, da vozi ladja »Srbin« v presledkih dveh do treh tednov iz Alžira v Italijo in da pristane med drugimi lukami tudi v Bariju, so začeli zbirati konzervirano hrano, cigarete, čokolado, milo, obleke, obutev in drugo. To so pošiljali po »Srbinu« štabu baze Bari. Več potrdil o tem zbiranju se nahaja v Muzeju narodne revolucije v Ljubljani.

²⁶²⁾ Vsota 1.104.864 francoskih frankov je omenjena v pismu, ki ga je poslal pisec knjige skupini tovarišev dne 25. 10. 1944. Kopija pisma v IZDG, Lj.

²⁶³⁾ Iznos 333.225 francoskih frankov je vzet iz zbirke list n generala Pirca, ki jih hrani njegov brat Vladimir Pirc v Sodražici.

Bilo je že omenjeno, da je Nacionalni komite obrambe Francije vprašanje naših ujetnikov pri Francozih pozitivno rešil, vendar da mora poslati odgovor jugoslovanski kraljevi vladi v London, s katero ima Francija redne diplomatske stike. To je bilo v avgustu 1944. Žal, ujetniška zadeva z našimi ljudmi, ki so bili pri Francozih, ni bila rešena niti do februarja 1945. O tem imamo pričo v Boufariku.

Nedaleč od taborišča letalcev je bila velika francoska farma, kjer so opravljali težka dela razni ujetniki Italijani, Nemci in med njimi Primorec Ljubo Valetič iz Batuj. Hrano so imeli zelo slabo in nezadostno, obleke in obutve sploh niso prejeli. Njihovo stanje je bilo obupno. Valetiču je bilo, odkar je bila letalska enota Primorcev v Boufariku, še težje, posebno, ker je imel v njej sovaščana. To zadevo je bilo treba urediti. Kar se ni dalo rešiti po diplomatski poti, so rešili po drugi, nelegalni, a moralno globoko upravičeni: enostavno ugrabili so ga in poslali z ladjo »Srbin« v Bari, od koder je nadaljeval pot z brigado v domovino.²⁶⁴⁾

Končno se je bližal 22. marec 1945, dan odhoda iz Alžirije. Pred odhodom je komandant naših letalcev naslovil britanskemu komandantu No. FTLU poslovilno pismo s priložnostnimi izrazi zahvale. Ta se je pisмено zahvalil za sodelovanje.²⁶⁵⁾

Med 22. in 28. marcem 1945 so letalci potovali od Alžira do Barija in se med tem časom izpisali iz RAFVR.

²⁶⁴⁾ V alžirsko luko je prihajal v presledkih dveh do treh tednov naš parnik »Srbin«, ki je prevažal tovore za zaveznike med Afriko in Italijo. Posadka tega »arnika« je bila vsa jugoslovanska. Ko je tako nekoč prispel »Srbin« v alžirsko luko, je bilo s kapetanom ladje dogovorjeno, kako bi uresničili načrt ugrabitve našega ujetnika pri Francozih. Vse je bilo do potankosti zmenjeno. Ko je v prvi prihodnji vožnji prispel v luko, nam je to kapetan sporočil. Ujetnik Ljubo Valetič je bil o vsem tem obveščen. Ob določeni uri po kosilu je zginil iz farme. Nekje na nenadziranem polju blizu našega taborišča ga je naš brivec, obril (imel je namreč dolgo brado) in ga ostrigel. Dali smo mu novo angleško obleko in kapo s peterokrako zvezdo. Tako preoblečen je prišel mimo angleške straže v naše taborišče. Z džipom smo ga od tam odpeljali na ladjo »Srbin«. Kapitan mu je takoj dal na razpolago kabino in mu zabil, naj se do odhoda ladje nikar ne prikaže na palubi. Valetič je bil vidno ganjen, menda se mu je zdelo, da sanja, saj je bil pred dobrim dvema urama še na farmi popolnoma razcapan, zdaj pa je tu lepo obrit in oblečen, v kabini pa ga je čakala Francozi so ga iskali po vsem Boufariku, okrog našega taborišča so oprezovali, v taborišče niso imeli pravice vstopa. Tudi ladjo »Srbin« so opazovali, toda Valetiča ni bilo nikjer. Srečno je prispel v Bari in od tam z brigado v domovino.

²⁶⁵⁾ Kopija pisma majorja Perhauca in odgovor britanskega komandanta F/Lt Hunterja sta v IZDG, Lj.

GRACE AUX QUATRE ANNEES DE LUTTES HEROIQUES
DU MARECHAL TITO ET DE SON ARMEE
DE LA LIBERATION NATIONALE

LA YUGOSLAVIE

EST EN PLEINE INSURRECTION NATIONALE

L'Association France-Yougoslavie

VOUS INVITE A ASSISTER

DEMAIN MATIN DIMANCHE 10 SEPTEMBRE A 9 H. 30

AU MAJESTIC

Grande Manifestation

d'Amitié Franco-Yougoslave

o o o

AU PROGRAMME :

Le chœur des soldats du Maréchal Tito

(50 EXECUTANTS)

Le Théâtre de la Nation

(CHANTS ET POEMES DE LA RESISTANCE FRANÇAISE)

ORATEURS :

M. LE RECTEUR LAUGIER ;

M. RENE MOUSSET (Docteur ès Lettres) ;

M. ROGER GARAUDY (Directeur de « Liberté »).

Vabilo združenja »Francija-Jugoslavija« na manifestaciji prijateljstva, kjer je sodeloval tudi letalski pevski zbor

V Bariju se je dogodil neljub in žalosten dogodek: eden naših letalcev si je v duševni zmedenosti vzel življenje.²⁶⁶⁾

Okrog 5. aprila so letalci odpotovali z ladjo »Ljubljana«²⁶⁷ iz Barija v Zadar. Mesto Zadar je bilo od letalskih napadov do polovice porušeno, ob obali v notranjosti luke je ležala, obrnjena na bok, velika ladja. To so bili prvi vtisi ob prihodu v domovino.

Deset kilometrov od Zadra proti vzhodu se razprostira letališče Zemunik, ki je bilo končni cilj naših letalcev in kjer so jih že pričakovali. Imeli so že določene nove naloge.

Prav v tistem času se je tu formirala pilotska šola, saj je bil mlad pilotski naraščaj zelo potreben.

Od Britancev smo tedaj prejeli kompletno opremo za pilotsko šolo manjšega obsega. Šlo je za 20 šolskih letal Tiger-Moth in 10 letal Harvard. K temu še ostala oprema, ki je bila potrebna, da bi šola lahko začela delovati. V tej opremi je bila delavnica, žerjav za dviganje letal, cisterne za bencin, dve električni centrali, ambulanta itd. Vsega je bilo 28 motornih vozil.²⁶⁸⁾

Toda ljudi, ki bi vse to prevzeli, ni bilo na razpolago. V poročilu z dne 2. aprila, ki ga je poslal podpolkovnik Ilič komandi letalstva, je omenjeno med drugim, da primanjkuje pilotski šoli strokovno osebje, vendar da bo — kakor je bilo sporočeno komandantu pilotske šole — prispelo 200 letalcev iz Alžirije, ki se že nahajajo v Bariju in s katerimi se bo lahko izpopolnilo tehniško osebje pilotske šole.

Sredi aprila je prispela v Zemunik še ena skupina letalcev iz Afrike. Bili so to letalci iz Blide pri Alžiru, ki so ostali do zadnjega pod kraljevo komando. Vodil jih je podporočnik Nikola

²⁶⁶⁾ Nek tovariš iz te skupine, bil je istrski Hrvat iz bližine Pule, žal se imena nihče ne spominja, je kazal znamenja duševne neuravnovešenosti. Bili so određeni neki letalci, ki so nanj pazili, vendar mu je uspelo neopaženo zapustiti poslopje, kjer smo stanovali. Čim smo opazili, da ga ni, so se letalci razdelili na več skupin in ga iskali po mestu, a zaman. Ponoči je angleška vojaška policija prinesla njegovo osebno izkaznico. Našla ga je mrtvega pod drogom električnega toka visoke napetosti. Zlezel je bil na drog, se dotaknil žice m bil v hipu zažgan in mrtev. Ta dogodek je globoko pretresel vse nas, ki smo ga drugače poznali kot mirnega in dobrega tovariša. (Pisec knjige).

²⁶⁷⁾ Ladja »Ljubljana« se je potopila zaradi eksplozije mine dne 14. maja 1945 v bližini Bakra. (Jovan Vasiljevič: Dejstva na Jadranu u NOR, Beograd 1957, s. 296).

²⁶⁸⁾ Poročilo letalskega podpolkovnika ing. Ljubomira Iliča z dne 2. aprila 1945 iz Zemunika komandantu letalstva. V poročilu, ki obsega 3 strani, pravi da je pregledal ves ta material. Original v zbirki listin generala Pirca, fotokopija v IZDG, Lj.

Batalo. Točno število ni znano, iz nekega dopisa pa izhaja, da jih je bilo okrog 100.²⁶⁹⁾

Od skupine 200 letalcev se je iz Zemunika prvi poslovil pevski zbor. Odpotoval je v Beograd, kjer se je priključil pevskemu zboru Jugoslovanske armade »Srečko Kosovel«.

Od ostalih je večina prišla kot tehniško osebje v pilotsko solo. Tja se je priključilo tudi nekoliko letalcev iz Blide.

7. maja 1945 je bila podpisana brezpogojna kapitulacija nemških oboroženih sil, v veljavnost pa je stopila 8. maja ob 23. uri.

9. maja 1945 je bil ratificiran protokol o brezpogojni kapitulaciji Nemčije, 15. maja 1945 so bile v Jugoslaviji razorožene še zadnje skupine sovražnikov in ta dan se računa pri nas kot zadnji dan druge svetovne vojne.

NAŠE VOJNE MISIJE V ALŽIRIJI IN NJIHOVA VLOGA PRI OSVOBAJANJU UJETNIKOV

Omenili smo že, da je bil generalmajor Vladimir Velebit skupaj z ostalimi člani vojne misije prvič v Alžiriji proti koncu aprila 1944 in da je 1. maja vojna misija odletela v London. Skupaj z misijo je odletel v London tudi brigadni general Fitzroy Maclean, predstavnik zavezniške vojne misije pri vrhovnem štabu NOV in POJ. Drugič pa je bil general Velebit v Alžiriji okrog 10. septembra 1944, ko je potoval v London zaradi nabave sanitetnega materiala.²⁷⁰⁾

V Alžiru je poslal general Velebit kot člana vojne misije podpolkovnika Srečka Manolo. Ohranjeno je njegovo poročilo o dejavnosti v Alžiriji v času bivanja julij–avgust 1944. Poročilo je podpolkovnik Manola sestavil na Visu 28. s. 1944.²⁷¹⁾

V začetku tega poročila navaja Manola, da je prispel v Alžir z letalom popoldne ob 5. uri dne 22. julija 1944. Vendar ta datum ne drži. Spomnimo se tudi spora zaradi postavitve majorja O'Briena za komandanta našega taborišča. Pri tem sporu je sodeloval

²⁶⁹⁾ Pismo majorja Perhauca štabu letalstva po oficirju za zvezo Bari z dne 7. 2. 1945. Kopija pisma v IZDG, Lj.

²⁷⁰⁾ General Velebit in dr. Nikoliš sta obiskala taborišče letalcev v Maison Blanchu, kjer sta si ogledala izobešene freske in fotografije, ki so še vselej po prireditvi, ki so jo pripravili 8. septembra 1944, o čemer je obširno pisal francoski tisk.

²⁷¹⁾ Poročilo Manole se nahaja v svežnju 37 pod e stran 15 seznama materialov, ki jih je predal »Savezni sekretariat za unutrašnje poslove« VZI, Bgd. Kseros kopija pri IZDG v Ljubljani.

tudi tov. Manola, razpravljalo pa se je 15. julija 1944. Ta razlika v datumu ne bi bila tako važna, če ne bi vnašala nekoliko nejasnosti pri razporeditvi letalcev-mehanikov v naše enote pri RAF. Iz samega poročila, ki obsega 10 tipkanih strani, se ne da ugotoviti vsaj približno pravilnega datuma.

Podpolkovniku Manoli sta bila dodeljena dva naša poročnika: Leo Kovačič in Ljubo Osterc, dejavnost vseh treh je bila osredotočena na naše vojne ujetnike in še posebno na tiste, ki so prihajali v letalske enote v Maison Blanchu in v Boufarik kot prostovoljci za RAF (RAFVR). Zaradi tega bomo te odstavke, ki zadevajo ujetnike, navedli v celoti:

»Ko sem se prvič javil generalu Moorheadu pri glavnem štabu zavezniških sil, sem mu rekel, da sem prišel po ukazu generala Velebita z nalogo, da rešim naslednja vprašanja:

1. vprašanje vojnih ujetnikov pod britansko in ameriško oblastjo, ki so naše narodnosti, vse to pa na podlagi soglasja in povelja generala Wilsona, da se ti vojni ujetniki lahko mobilizirajo za NOVJ na principu prostovoljnosti;

2. da pridem v stik s francoskimi oblastmi v isti zadevi kakor pod št. 1.;

3. da uredim vračanje bivših jugoslovanskih vojnih in trgovskih ladij, ki so še vedno pod italijansko zastavo;

4. da uredimo odnose med RAF in enotami naših letalcev-mehanikov, ki delajo za RAF v okolici Alžira.

General me je zelo vljudno sprejel in obljubil svojo pomoč v mejah njegove pristojnosti.»

Pri glavnem štabu zavezniških sil AFHG (Allied Forces Head Quarter) v Alžiru je bil šef britanske sekcije za ujetnike in ujetniška taborišča — sekcija se je imenovala »G-1« — podpolkovnik Basedorf. Njemu je Manola predložil, naj bi vse naše ljudi, ki so že bili v tem času osvobojeni in so se tedaj nahajali v raznih taboriščih, premestili v eno samo centralno taborišče. Obenem je še predložil Basedorfu, naj bi se odpravilo glasovanje za opredelitev za Tita ali za kralja (plebiscit), ker je po doseženem sporazumu osnovno boriti se, a mobiliziralo bi se samo prostovoljce. (Mišljen je sporazum Tito-šubašič). Na to vprašanje je Basedorf odgovoril, da morajo še dalje imeti »plebiscit«, ker zaenkrat še nimajo drugih navodil. Glede centralnega taborišča

je rekel, da s tem soglaša, a je od Manole zahteval, naj pove, koliko bo vseh teh ujetnikov skupaj zbrano.

Manola ga je vprašal, če bi Britanci sprejeli v to centralno taborišče tudi naše osvobojene ujetnike, ki jih je svojčas ujela francoska armada. Tudi na to je Basdorf pristal, le da je zahteval številčno stanje teh ujetnikov in čas, kdaj bodo začeli prihajati.

Amerikanci so imeli tudi svojo sekcijo za *vojne ujetnike*, ki se je prav tako imenovala »G-1«, bila pa je, kakor je povedal Basdorf, popolnoma neodvisna od britanske in zaradi tega se je moral Manola s šefom ameriškega »G-1«, ki je imel svoj sedež v štabu zavezniških sil, posebej razgovarjati.

Ker je bil šef sekcije odsoten, je njegov zastopnik polkovnik Hyde glede ujetnikov Manoli rekel, da oni sodelujejo z britanskim »G-1«. Amerikanci ne bi mogli osvobajati naših vojnih ujetnikov in jih prevažati v Italijo ter predajati neposredno našim, marveč naj se britanski »G-1« obrne do njih in naj pove, če so pripravljeni sprejeti vse jugoslovanske ujetnike ameriške armade v Severni Afriki, nakar bi jih Amerikanci njim predali.

Manola je prosil Hydeja, če lahko pove za število naših vojnih ujetnikov, ki so pod ameriško kontrolo in če lahko naši oficirji pregledajo ameriška vojna taborišča. Hyde je odgovoril, da bo sporočil število ujetnikov čez štiri dni, a da ne more dovoliti pregleda ujetniških taborišč našim oficirjem, ker Amerikanci nimajo neposrednih stikov z NOVJ. Basdorf je obljubil, da bo to storil, vendar da bi mogli ujetnike predajati neposredno nam, marveč preko britanskega »G-1«.

Manola se je ponovno sestal s Basdorfom in ga prosil, naj on uradno sporoči amerškemu »G-1«, da je britanski »G-1« pripravljen sprejeti naše ljudi, ki jih je ujela ameriška armada. Te ljudi bi potem mobilizirali na podlagi prostovoljne priključitve za NOVJ. Basdorf je obljubil, da bo to storil, vendar da bi moral vedeti za število jugoslovanskih ujetnikov pod ameriško kontrolo, to pa zaradi ureditve problema prehrane in stanovanja.

V nadaljevanju poročila Manola ne omenja več niti britanskega niti ameriškega »G-1«, o ujetnikih pa le to, da so *kmalu* po teh razgovorih odhajali v Italijo.

Za ujetnike, *»ki bodo vključeni v letalske enote«*, pravi Manola, da se je v štabu MAAF (Mediterranean Allied Air Forces ±= zavezniške letalske sile za Sredozemlje) razgovarjal z letalskim

(Wing-Commander) podpolkovnikom Ormejem, ki je bil oficir za zvezo pri letalskem maršalu Slessorju (BAF), o nadaljnji mobilizaciji mehanikov za RAF. Razgovor je vodil v prisotnosti letalskega kapetana (Flight-Lieutenant) Prendergasta, ki je bil oficir za zvezo letalstva NOV v Alžiriji. Prendergast je bil edini britanski oficir, ki je izvajal plebiscit po ujetniških taboriščih. — Manola dalje poroča, da je po končanem plebiscitu Prendergast izbiral mehanike za RAF v prisotnosti in v soglasju z našim oficirjem Ljubom Ostercem.

Tudi Ormeju je omenil nepotrebnost plebiscita po doseženem sporazumu ter da bi bil cel proces nadaljnje mobilizacije mehanikov za RAF mnogo hitrejši in bolj enostaven, če bi se plebiscitu izognili. Poleg tega je Ormeja, ki ga je poznal še iz Italije, zaprosil, naj podpre njegov predlog glede zbirnih taborišč. Na vse to je Orme odgovoril, da je tudi on osebno mnenja, da je plebiscit odveč, a prvotno povelje, naj se plebiscit izvrši, še niso preklicali in zaradi tega ga morajo še dalje izvajati. Sicer pa bo on o tem vprašal diplomatske predstavnike, kako je s to zadevo.

Glede zbirnega centra je Orme v vsem soglašal in obljubil je s svoje strani, da bo ta predlog podprl.

Po nekoliko dneh je Prendergast sporočil, da so sprejeli nalog od Foreign Officea, da morajo še dalje vršiti plebiscit kljub sporazumu. Po njegovem zadržanju in zaradi majhnih podtikanj, s katerimi je hotel vplivati na vojne ujetnike, naj bi se javljali v kraljevo vojsko, se lahko sklepa, da so Angleži prejeli instrukcijo, naj čim večje število ljudi pridobe za kraljevo vojsko. Temu zaključku v prilog govore tudi prednosti in olajšave, katerih so bili deležni kraljevski oficirji, ki so jih kar silili, da so obiskovali ujetniška taborišča in da so mobilizirali vojne ujetnike za kraljevsko vojsko.

Tudi zadržanje taboriščnih vodstev do prostovoljcev za NOV in do tistih za kralja to potrjuje: naši so prejeli 5 cigaret na dan, kraljevski vojaki pa 7. Našim so dovolili vstop v kantino, kadar je bilo že vse razprodano, kraljevski so bili prvi. Od naših prostovoljcev so zahtevali, da mnogo več delajo kakor kraljevski. Angleški podoficirji in kaplarji so se zelo prostaško izražali nasproti našim prostovoljcem, zaradi tega je Manola protestiral, a se stanje ni mnogo spremenilo.

Medtem so skupine naših prostovoljcev v razmeroma kratkem času odhajale iz Severne Afrike v Italijo in tako so ta zapostavljanja prenehala.²⁷²⁾

Tudi iz drugih virov izhaja, da so naše ujetnike prepeljali iz Severne Afrike v Italijo največ v mesecih maj—junij—julij,²⁷⁵⁾ razen če so nekatere zadržali za razne namene ali druga dela. Tako je znano iz poročila Manole, da je bila v Philippevillu skupina 250 rojakov. O teh bomo še posebej spregovorili.

V juliju 1944 niso prihajali nobeni prostovoljci v Maison Blanche ali Boufarik, kar pomeni, da je selekcija v tem mesecu v ujetniških taboriščih prenehala. Največ dela s plebiscitom in odrejevanjem za letalstvo v Maison Blanchu je bilo v juniju.

Iz vsega tega bi mogli sklepati, da je prišel podpolkovnik Srečko Manola v Alžir ne 22. julija, marveč 22. junija 1944, ker drugače dogovarjanja z Ormejem in Prendergastom o izbiranju vojakov za RAF v Maison Blanchu ne bi imelo nobenega pomena.

Naši ljudje, ki so imeli to smolo, da so jih ujeli Francozi, so bili med vsemi ujetniki na najslabšem. Bili so slabo hranjeni, slabo oblečeni, trdo so morali delati, osvobodili pa so jih nazadnje, zvečine komaj ob koncu vojne.

Podpolkovnik Manola navaja v svojem poročilu, da je šesti dan po prihodu v Alžir vzpostavil zvezo s francoskimi oblastmi, in

²¹¹⁾ V Hubmaierjevem poročilu z dne 25. julija 1944 so našete skupine bivših ujetnikov, ki so prihajali po plebiscitu v Maison Blanche in Boufarik.

V Maison Blanche je prišla:

prva skupina	6. 6. 1944	(61 + 180)	= 241
druga skupina	1. 7. 1944		= 319
tretja skupina	2. 7. 1944		= 60
	od prej je bilo v Maison Blanchu		= 322
			942
	5. 7. 1944 poslano v Boufarik		45
	s k u p a j		897

V Boufarik je prišla:

prva skupina	6. 6. 1944	= 152
druga skupina	10. 6. 1944	= 38
tretja skupina	13. 6. 1944	= 36
četrt skupina	premeščena iz Maison Blanche	= 45
Številčno stanje	od prej je bilo v Boufariku	= 76
		347
	iz domovine je prispelo oficirjev	12
	12. 7. 1944s k u p a j	1256

Do največjega številčnega stanja obeh enot pred odhodom v domovino 15. novembra, ki je znašalo 1332, je manjkalo še 76 ljudi.

Edino taka skupina bi bila lahko še prišla iz zbirnega ali drugega taborišča, vendar do 25. julija je ni bilo, ker je Hubmajer nima vpisane. Teh 76 ljudi se je nabralopostopoma, prihajali so posamezno, po dva, tri in sicer največ iz

²⁷³⁾ »Prekomorci«, s. 61—63.

to s VI. sekcijo glavnega štaba Francije. Ta sekcija je vzdrževala zveze z zavezniškimi in drugimi armadami. Njen šef je bil podpolkovnik Escarra. Naš član vojne misije je na prvem sestanku z Escarro postavil naslednje zahteve:

1. Zavezniške armade osvobajajo vojne ujetnike, bivše pripadnike italijanske in nemške vojske, ki so jugoslovanske narodnosti, ne glede na to, če so državljani Jugoslavije ali Italije. Tudi francoske oblasti naj osvobodijo navedene osebe, ki so sedaj francoski vojni ujetniki.

2. Nadaljevati je treba razgovore o izmenjavi vojnih misij. Te razgovore je že začel šef vojne misije general Vladimir Velebit.

Na prvo zahtevo je Escarra odgovoril, da jo mora predložiti generalu De Gaulle, in osebno misli, da bo odgovor pozitiven, ker ne vidi razloga, da ne bi bil.

Na drugi predlog je Escarra odgovoril, da so oni že dvakrat zahtevali soglasje zaveznikov, da bi se izmenjale vojne misije, a so obakrat prejeli čudne negativne odgovore. Vseeno pa se bo še dalje trudil za doseg soglasja od strani zaveznikov.

Na ponovnem sestanku čez dva dni je Escarra Manoli rekel, da mu lahko ustno sporoči o pristanku na osvoboditev vojnih ujetnikov, vendar je potrebno, da mu te zahteve predloži pismeno, ker mora dati končno odobritev Nacionalni komite obrambe Francije, a predsednik tega komiteja je general De Gaulle. Ta problem da bodo obravnavali na prihodnji seji, ki bo čez kakih 10 dni, ko se vrne De Gaulle iz Washingtona.

Po desetih dneh se je Manola ponovno oglasil pri Escarri. Zvedel je od njega, da na zadnji seji Nacionalnega komiteja se ni razpravljalo o jugoslovanskih ujetnikih, ker se je bil general De Gaulle ravno vrnil iz Washingtona in so imeli na programu druge važnejše probleme. Razpravljalo se bo na prihodnji seji. Ob tej priložnosti je Manola vprašal Escarro, če bi oni pristali, da se začne s predpripravami za osvoboditev, to pomeni, da bi en naš oficir skupaj s francoskim oficirjem obiskal ujetniška taborišča z namenom, da se ugotovi število Jugoslovancev, ker Francozi niso to do tedaj izvršili. Ta predlog ni bil sprejet.

Naš predstavnik je ponovno načel vprašanje vojnih misij. Na to mu je Escarra odgovoril, da je odgovor glede izmenjave vojnih misij z NOVJ, ki so ga prejeli od Angležev in še posebno od Amerikancev, drzen, razlogi pa, zaradi katerih se to odbija, so otročji in formalni. Escarra je še dodal, da je situacija Fran-

cije zelo delikatna. Kar zadeva vojni material, je Francija popolnoma odvisna od Amerike in zato ne bi hoteli zaradi izmenjave vojnih misij z NOVJ, da se odnosi z Ameriko zaostrijo.

Nekoliko dni kasneje se je Manola zopet oglašil pri Escarri. Tedaj mu je rekel, da so oni prejeli od zaveznikov že dvakrat negativen odgovor ter da za sedaj ne želijo več o tem problemu razpravljati z zavezniki, pač pa jim bo zelo prijetno, če bo naš vrhovni štab in maršal Tito uspel kaj doseči, a brez sodelovanja Francije. Dodal je še, da bo seja Nacionalnega komiteja čez tri dni, tedaj bo dal odgovor glede ujetnikov.

Štiri dni kasneje se je Manola zopet oglašil pri Escarri, ki mu je tedaj sporočil, da je Nacionalni komite obrambe Francije pozitivno rešil predlog o osvobajanju vojnih ujetnikov Francije, a da je general De Gaulle določil, naj se odgovor pošlje po diplomatski poti, in sicer tako, da naj ministrstvo za zunanje zadeve Francije odgovori vladi dr. šubašiča v Londonu, s katero ima francoska vlada uradne diplomatske stike, ne morejo pa dati odgovora vrhovnemu štabu NOV niti kakemu njegovemu predstavniku, ker nimajo niti diplomatskih niti drugih uradnih stikov s to vojsko.

Naš predstavnik mu je rekel, da ta rešitev ne bo zadovoljila vrhovnega štaba in da s tem ostaja vprašanje osvoboditve Jugoslovanov, ujetnikov francoske armade, slejkoprej nerešeno.

Naši ujetniki so bili razdeljeni v manjše skupine in so delali v rudnikih, v tovarnah in na veleposestvih. Niso bili plačani, slabo so bili oblečeni in zelo slabo hranjeni. Življenjski in delovni pogoji so bili zelo težki, zato je bilo njihovo fizično stanje zelo slabo.

Ko so zvedeli, da so enote naše vojske v okolici Alžira, so začeli bežati in se javljati v taborišču letalcev v Maison Blanchu. Toda vprašanje legaliziranja njihovega pobega je bilo zelo težko uresničiti.

V zvezi z vprašanjem vračanja naših vojnih in trgovskih ladij, ki so jih še vedno imeli Italijani, kar je podpolkovnik Manola zahteval od zaveznikov, bi se dotaknili edino ladje »Srbin«, ki so jo imeli Angleži in za katero je naš predstavnik tudi zahteval, da jo vrnejo.

Predstavnik britanskega ministrstva za vojne Transporte je glede vračanja ladje »Srbin« sporočil, da te ladje ne morejo vrniti, ker je bila preurejena kot ladja-skladišče. Lahko bi nam pa dali odgovarjajočo ladjo, ki je postala vojni plen. Dodal pa

je, da je to zgolj teoretična rešitev, praktično bo to bolj težko uresničiti iz preprostega razloga, ker je ladij povsod primanjkovalo in malo je bilo takih, ki so bile vojni plen. Tako je tudi ta zadeva ostala v bistvu nerešena.

V Philippevillu (Alžirija) so zavezniki pripravljali novo begunsko taborišče, ki bi prišlo v poštev pri kakem novem morebitnem izseljevanju prebivalcev iz južnih krajev Jugoslavije. Vendar do kakega novega izseljevanja ni prišlo. Begunsko taborišče v El Šatu (Egipt) je zadostovalo, saj je bilo predvideno za 30.000 ljudi.

Že prve dni bivanja podpolkovnika Manole v Alžiru ga je obiskal major Goldsmith, šef sekcije za begunce. Hotel je zvedeti, koliko beguncev je v Italiji in če se predvideva, da bo njihov priliv še velik. Dalje se je dotaknil vprašanja 250 mobiliziranih prostovoljcev, ki so jih Angleži dodelili kot stalno posadko in osebje za novo taborišče v Philippevillu, ki je predvideno za naše begunce. Vprašal je, če se naši strinjajo z izborom teh ljudi in da bi morali biti tam 4 oficirji, je pa samo eden.

Manola mu je odgovoril, da je v Italiji okrog 2000 beguncev in da je nadaljnji priliv beguncev odvisen od vojaške in prehrambene situacije v deželi ter da je težko predvideti, kako se bo vojna situacija razvijala. Zaradi tega je težko povedati, kolikšen bo še priliv beguncev.

Glede 250 vojakov z enim oficirjem je bilo vse napravljeno brez vednosti in sodelovanja naših. Manola je zahteval, da se omogoči našemu oficirju Levu Kovačiču potovanje v Philippeville, kjer bo obiskal te tovariše, se z njimi razgovarjal in ko bo podal poročilo, se bo lahko kaj povedalo o tej zadevi.

Štiri dni po tem razgovoru je Kovačič odpotoval. Bil je 3 dni v Philippevillu in po vrnitvi je sporočil, da je tam 247 naših vojakov, ki so porazdeljeni v 5 vodov na čelu z enim oficirjem. Da stražarijo okrog taborišča; izučeni in sposobni vojaki pa so zaposleni pri vzdrževanju taborišča, ki zajema poslopja, barake in šotore, kapacitete vse skupaj za 10.000 ljudi. Taborišče ima tudi bolnico, ki se nahaja v poslopijih. Taborišče se nahaja blizu morja, klimatske razmere so dovoljne, vode je dovolj.

Od enega izmed omenjenih 247 vojakov se je o tem taborišču zvedelo še naslednje:

Taborišče »Camp 102« je bilo blizu Philippevilla v okolišu Jeanne d'Arc. S še dvema drugima taboriščema (št. 67 in 100)

je to bila zapuščina ameriške vojske, ki je tam bivala, ko se je pripravljala na invazijo Sicilije.

Nasih 247 vojakov je tja prišlo v začetku julija 1944 iz taborišča Sassini pri Alžiru, ko so že bili pripadniki NOVJ, saj je v vseh taboriščih okrog Alžira bil plebiscit maja 1944.

Zavezniki so jih tam zadržali še celega pol leta po vojni: komaj 29. novembra 1945 so odpotovali iz Philippevilla. Prispeli so v Trogir pri Splitu 22. decembra 1945.²⁷⁴⁾

Višji oficir iz vojnega ministrstva Andre Marty je predlagal Manoli, naj bi predaval o borbah v Jugoslaviji mladim francoskim oficirjem letalstva. Manola je na to pristal.

Francoski minister za letalstvo Grenier je pa to organiziral kot javno predavanje z vabili in brez njih²⁷⁵⁾ tako, da je bilo na predavanju okrog 1200 oficirjev in nekaj meščanov, ki niso bili popolnoma kontrolirani. Ko je Manola ocenil situacijo, je govoril o poteku IV. ofenzive in pri tem vzel samo obdobje do Neretve. Ni se spuščal v nobene detajle naše vojaške organizacije, niti taktike in taktičnih izkušenj.

Predavanje je prevajal v francoščino inženir Vanja Žanko, francoski tisk pa se je pohvalno izražal o predavanju s pripombo, da so pričakovali več podrobnosti o naši taktiki.

Žal je v tem Manolovem poročilu zajeto le kratko obdobje dveh mesecev. Poročilo sicer dobro osvetljuje situacijo pri zavezniških in njihov odnos do nas, vendar manjkajo podatki o številu naših rojakov in o času, kdaj so zapustili Afriko.

OD DUBROVNIKA DO BEOGRADA

Cas je, da se zadržimo pri tistih letalcih, ki jim je po dolgih mukah in pričakovanju uspelo oditi v domovino. Vendar je bila ta pot ena najtežavnejših preizkušenj za naše letalce. To pot je

²⁷⁴⁾ Podatke o taborišču v Philippevillu je dal Stane Bucik, ki je bil cel čas v taborišču ekonom.

Oktober meseca 1944 je prišel v Maison Blanche na tridnevni obisk Anton Boštjančič kot odposlanec tovarišev iz Phillippevilla. Ohranjena je kopija pisma, ki ga je kapetan Perhauc pisal tovarišem v to taborišče in ga poslal po Boštjančiču. Iz pisma izhaja, da so zbrali letalci med seboj 25.196 francoskih frankov kot pomoč tem ljudem, ki so živeli v težkih razmerah. Kopija pisma v IZDG, Ljubljana.

²⁷⁵⁾ Vabilo za predavanje, glej sliko na strani 272. Original vabila ima ing. Zanko.

natančno opisal kapetan Ljubiša Čurgus,²⁷⁶⁾ ki je prispeval tudi mnogo novih podatkov avtorju knjige.

Čurgus pripoveduje, da so odpotovali iz Alžira v domovino z ladjo »Arundel Castle« 15. novembra 1944 s tremi bataljoni letalcev. Na ladji se jim je pridružilo še okrog 250 letalcev-mehanikov iz Blide, ki so pristopili v NOV na podlagi sporazuma Tito-šubašič. Iz teh so formirali še IV. bataljon.

V Tarantu so se 18. novembra zjutraj izkrcali z ladje. Tako so začeli s proceduro izpisa vseh letalcev iz RAF. S tem so izgubili skoraj teden dni.

25. novembra so prispeli z vlakom v Gravino. V luki Monopoli so se vkrcali 27. novembra na ladjo »Ljubljana«, s katero so prispeli 28. v Dubrovnik. Vendar ne vsi, za vse ni bilo prostora na ladji.

IV. bataljon pod vodstvom kapetana Rodiča je ostal v Monopoliju in čakal na prihodnjo ladjo, ki ga je komaj 5. decembra prepeljala v Dubrovnik.

Našim letalcem je bilo znano, kolikšne težave jih čakajo na nekaj sto kilometrov dolgem pohodu. O tem so prejeli že v Dubrovniku podrobne informacije. V Hercegovini in Črni gori so se namreč vodile težke borbe z Nemci, ki so se umikali proti centralnemu delu naše domovine. Mraz je začel že kar dobro pritiskati. Naselja so bila opustošena in osiromašena. Letalcev je bilo mnogo in pogoji za prehrano, za počitek, za prenočevanje so bili zelo slabi. Želeli pa so, da bi čim prej prispeli k cilju, da bi dopolnili letalske enote, ki so se ravno tedaj formirale v Sremu. Vesti iz Dubrovnika so jih opozarjale na kraje, ki jih bodo morali obiti, ker se je tam nahajal sovražnik.

Celo pot od Dubrovnika in skoraj do Kuršumlije (NišJ so prehodili, saj prevoznih sredstev ni bilo. Komaj pri Kuršumliji je obratoval vlak.

1. decembra so letalci odpotovali iz Dubrovnika in prispeli zvečer v Trebinje, kjer so prenočili. Naslednjega dne so nadaljevali pot do naselja Vilusi, kjer so ostali čez noč in 3. decembra zvečer prispeli v Nikšić.

Hercegovsko ljudstvo je našim letalcem pomagalo, kolikor je moglo, a kaj, ko je bilo tu hudo siromaštvo. Obubožani ljudje

²⁷⁶⁾ Ljubiša Čurgus: Od Alžira do Beograda. Vazduhoplovstvo u NORJ, Zemun 1965, s. 281–288. Pismo Ljubiše Čurgusa Rafaelu Perhaucu z dne 7. 3. 1968. Mapa letalcev prekomorcev. IZDG, Ljubljana.



Počitek skupine letalcev na pohodu od Dubrovnika do Beograda od 1. do 25. decembra 1944

so se komaj držali pri življenju. V naseljih ob cestah skoraj ni bilo življenja. Vse je bilo v vojski, v akcijah čiščenja preostalih četniških skupinic, zavzeto s pomaganjem na fronti in z oskrbovanjem partizanov. Letalci so se sramovali vprašati skorjico kruha, ker so sami vedeli, da je ljudje nimajo. Malokdo je še imel kako shranjeno konzervo.

Pohod naši letalcev je bil nagel. Na to jih je silila situacija na fronti in težnja, da pridejo čim prej v osvobojeni Beograd. Poleg tega jim je pretila nevarnost, da jim sovražnik zapre pot na območju Kolašin—Moj kovač.

4. decembra so nadaljevali pot od Nikšića do naselja Boana, kjer so prenočili.

Na Sinjajevini

Kjerkoli so se letalci pojavili, jih je ljudstvo Črne gore toplo sprejelo. Bil pa je tudi tam najtežji problem nahraniti vojsko. Situacija ni bila nič boljša od tiste v Hercegovini. Pozimi so bile tu v večini krajev, kjer so hodili, ogorčene borbe in ljudje so morali hraniti vojaške enote in razne skupine prehodnikov, kar je bilo za ta mala črnogorska naselja velika obremenitev.

5. decembra zgodaj zjutraj so se letalci opravili iz Boana proti Kolašinu. Bili so hudi snežni meteži, kakršni so možni samo na Sinjajevini. Nobenemu se ni dalo ven iz tople sobe. Počasi so se pojavili vojaki zunaj hiš, kakor da so pričakovali spremembe povelja in da se bo počivanje podaljšalo. Nenehni pohodi prvih dni so mnoge zelo izčrpali. Precejšen del vojakov ni bil zmožen nadaljevati pohoda po prenočevanju. Še hujši so bili prizori po počitku med pohodom. Vojaki niso imeli moči, da bi se pomaknili z mesta, kar je vodstvo posebno vznemirjalo. Toda drugega izhoda ni bilo, morali so naprej, čeprav ob največjih naporih.

Komandanti bataljonov so opozarjali na težko situacijo glede na veliko število vojakov. Zaradi slabe kondicije in ker niso vojaki bili navajeni na daljšo hojo, so prišli v tako krizo, da bi morali nujno imeti dan ali dva odmora. V vsaki četi je bilo zjutraj 5. decembra 40 do 50 invalidov. Stopala so bila krvava, mišičevje vneto, mnogi so imeli zmrzline. Poleg tega so imeli s seboj še skupino rekonvalescentov, ki so pripadali brigadam iz Vojvodine. Z eno besedo: situacija je bila težka.

POHOD LETALCEV OD DUBROVNIKA DO BEOGRADA OD 1. XII. - 25. XII. 1944



Toda časa za omahovanje ni bilo. Odločili so se, da se mora pohod še pospešiti. Okolnosti, ki so to narekovale, je bilo mnogo. Odločujoča pa je bila ta, da so nemške enote prodirale od Titograda proti Plevljam in so že bile pred Kolašinom. Tudi pri Mojkovcu so se bile hude borbe, ker se je sovražnik želel spopjeti, da bi tako izvelkel svojo vojsko iz Titograda. Pretila je nevarnost, da jim bo sovražnik presegal pot proti mestu Berane (Ivangrad). Letalci so bili o tem obveščeni. Če bodo na Sinjajevini odsekani, bo vprašanje, kako se bodo rešili spriču hude zime in pomanjkanja hrane. Tako so začeli tvegan pohod čez Sinjajevino v smeri Krnje Jele in naselja Lipova za Kolašinom. Skrbel jih je bataljon Mileta Rodiča, ki so ga to jutro pričakovali v naselju Boana, a ni prispel tja do njihovega odhoda. Pohod je bil nad vse naporen in težak. Na Sinjajevini na 2.200 m nadmorske višine je besnel metež, kakor že davno ne. Težko so se prebijali.

V Krnji Jeli so se nekoliko odpočili. Težko so se premikali. Kmetje so jim dali, kolikor je kdo zmožeg odtrgati svoji družini; vedeli so, da bodo prišli še drugi, ki bodo imeli iste potrebe in zahteve. Čeprav je bila pomoč mala, so vedeli, da jo domačini dajejo iz srca in bili so zadovoljni. Zahtevali so vodiča. Prosto-voljno se je javilo dekle, ker moških ni bilo, saj so bili vsi v vojski. Doma so ostale samo stare žene in otroci.

Komaj so se napotili, že so srečali skupino partizanov, ki je prihajala iz Kolašina. Upali so, da bodo vsaj nekaj zvedeli o situaciji na terenu, kamor so se odpravljali.

Neprijetna vest

Zaustavili so čelo kolone. Pristopil je iz skupine partizanov komandant mesta Kolašina in v kratkem rekel: ‚Kaj naj vam povem? Naši se umikajo. Nemci so pred Kolašinom. Jaz se umikam s komando mesta. Tudi od Mojkovca prihajajo Nemci in četniki. Na vas je, da se odločite, kaj boste napravili.‘ Medtem ko so Kolašinci nadaljevali pot v smer, iz katere so letalci prihajali, je kolona letalcev stala. Mnogo časa za razmišljanje ni bilo. Vedeli so, da se nimajo kam vračati, negotovo pa je bilo iti naprej. Veter je neusmiljeno pihal in droben sneg se je kakor iglice zabadal v lica. Samo neznatno število vojakov je bilo obo-

roženo. Bili so brez moči in niso vedeli, kaj naj napravijo. Odločili so se, da preizkusijo srečo.

Borci, ki so poslušali razgovor s komandantom mesta, so čudno gledali vodjo pohoda, ki mu je bilo jasno, zakaj ga gledajo, a drugega izhoda ni bilo. Njihov vodič, krepko in veliko dekle, je krčilo pred njimi v najkrajši smeri pot proti naselju Lipovo. Noč jih je zajela v Donjem Lipovem. Dekle ni dovolilo, da bi poiskali drugega vodiča. »Do ceste Mojkovac—Kolašin ste vi moja skrb, naprej si pa sami pomagajte!« Tako jim je povedala.

Nad naseljem Babijak — to je tik pred cesto Mojkovac—Kolašin — so imeli prvi odmor po Lipovem. Kolašin je bil prazen. Ostal je samo nek starec, ki je partizanskim enotam pojasnjeval, kje se nahaja sovražnik. Dejal je, da so Nemci zelo blizu ali pa, da so ostali tam, kjer jih je noč dohitela. Pojasnjeval je, da jim naši ne dovolijo, da bi neovirano napredovali. Opozoril je na četniško zalego, ki da se vrti tam okoli. Zato je dobro, da so prišli še to noč tja.

Na razne vpadnice v mesto so letalci postavili straže. Odgovorne v bataljonih in četah so podučili, v katerih smereh naj bi se umaknili, če bi sovražnik napadel.

Ob zori 6. decembra je kolona že korakala ob planini Bje-lašnica proti mestu Berane. Zelo počasi so napredovali. Sneg je bil globok in moker. Noge vojakov v ranah. Vodiča niso imeli, šli so popolnoma sami. Na okoliških hribih so opazili od časa do časa črne silhete. Niso vedeli, kdo so, najverjetneje so bili četniki. O IV. bataljonu še niso dobili nobenih poročil. To jih je posebno mučilo.

Preko zveze je vodstvo prenašalo kratke in stroge komande. Opozarjalo je vojake na nevarno situacijo, v kateri so se nahajali, in na možnost, da bi jih sovražnik napadel. Zahtevalo je, naj borci povedo imena tistih, ki ne morejo naprej. To je bilo psihično zastraševanje, obenem pa tudi vzpodbuda za nadaljevanje pohoda. Odgovor je bil negativen. Toda vse je bilo zaman. Čas je brzel hitro, kolona pa se je pomikala počasi. Moč vojakov je bila pri koncu. Težko je bilo najti še kakšno rešitev, ki bi pospešila pohod.

Vodstvo je bilo prisiljeno, da uporabi nenavadna sredstva, da bi kolikor toliko pospešilo premikanje kolone. Bali so se, da jih ne bi zajela noč brez vodiča na najbolj nevarnem terenu. Videli so, kako se četniki pomikajo po okoliških hribih. Zato

so izstrelili nekaj nabojev. Nato so prek zvez javili, naj se pohod pospeši, ker so četniki blizu.

Kasneje so zvedeli, da je tudi IV. bataljon na podoben način postopal, da bi tako prepričal borce, da četniki napadajo in da bi vsaj nekoliko pospešili pohod.

Misli vseh so bile usmerjene na Berane, kjer so pričakovali daljši odmor. Končno so 6. decembra zvečer prispeli v Berane, kjer so ostali nekoliko dni. Tu jih je dohitel IV. bataljon. Borci so jim pripovedovali, kako so se oni prebijali na tej poti.

V Dubrovnik so prispeli 5. decembra in so še istega dne s kamioni prišli do Nikšića. Naslednjega dne so nadaljevali pot peš do naselja Lipe na planini Sinjajevini, kjer so prenočili.

7. decembra so se zgodaj odpravili iz Lipe in dospeli zvečer v neko naselje nad Berane, kjer so prenočili. 8. decembra se je IV. bataljon srečno pridružil svoji glavnini v Beranah.

Tam so ostali do 10. decembra zaradi odmora in da bi se bolni in obnemogli le nekoliko pozdravili in okrepili, ker je zahtevala dotedanja hoja nad vse težavne napore. Če ne bi letalci pospešeno hodili, bi jih Nemci na Sinjajevini gotovo odrezali. Ni si težko predstavljati, kakšen bi bil njihov konec.

10. decembra so odšli iz Beran v Rožaj, kjer so prenočili.

11. decembra so nadaljevali pot do Peči. Tukaj so ostali do 19. decembra, ker so bili borci tako izčrpani, da se poti ni moglo nadaljevati. Od tu so poslali skupino bolnih s kamioni proti Nišu. 19. decembra so odšli iz Peči do naselja Voćnjak na Kosmetu, kjer so prenočili. 20. decembra pot Voćnjak—Vučitrn, kjer so prav tako prenočili. 21. decembra Vučitrn—Kuršumlijska Banja s prenočitvijo. 22. december Kuršumlijska Banja—Kuršumlija, kjer so z železnico nadaljevali pot do Niša. Tu so uredili, kar je bilo potrebno za nadaljnji prevoz in 24. decembra so se z vlakom odpeljali proti Beogradu. Med potjo so videli porušene mostove, minirane tunele, kar je oteževalo in zavlačevalo njihovo vožnjo. V Beograd so prispeli 25. decembra. 26. decembra so se javili v komandi letalstva v Zemunu.

Naši letalci so dobili prenočišče v ženski gimnaziji v Beogradu. Tu je tudi delovala komisija, ki je odredjevala letalce v razne letalske enote. Komisija je svoje delo končala 30. decembra 1944.

Ta pohod, poln naporov, odpovedovanja, napetosti in strahu, je ostal vsem v spominu. Ljudje niso bili navajeni in tudi psihično niso bili pripravljeni na tako težak nepretrgan pohod.



Trst 20. maja 1945. Slavnostna parada enot JA ob sodelovanju naših letal. Letalo zgoraj pilotira Marjan Semolič, spodaj pa Bogomil Pepel

Toda v njihovi zavesti je bilo nekaj, kar jim je dajalo navdiha: osvobodjena domovina in svečano razpoloženje nad končno zmago, ki je bila pred njimi.

Čim je komisija izbrala letalce za kak polk, bataljon, letališče ipd., je takoj odbrano skupino poslala v določen kraj (v Srem do Novega Sada, Rume itd.) in to zopet peš, ker prevoznih sredstev ni bilo na razpolago. Tudi vse partizanske divizije so hodile tedaj peš na sremsko fronto.

Tisti, ki so bili razporejeni v 42. jurišno divizijo ali pa v kak bataljon 9. oblastne letalske baze, ki je imela sedem bataljonov, so šli naravnost v svoje določene enote. Naloga 9. oblastne letalske baze je bila v oskrbovanju letalskih polkov.

Večina tistih letalcev, ki so bili razporejeni v 11. lovsko divizijo, je šla najprej v letalsko-tehnični center v Novem Sadu, kjer se je v enomesečnem tečaju usposobila za dela na letalih »JAK«.

Manjša skupina je bila določena za komando stana in v avtomobilsko četo v poslopju komande letalstva v Zemunu.

Tako se je zaključil eden izmed najtežjih podvigov naših letalcev prekomorcev.

LETALSKE DIVIZIJE NA SREMSKI FRONTI

Potrebno je, da se naposled vsaj na kratko zadržimo pri tistih letalskih enotah, ki so operirale na severu naše države v sklopu sovjetskega letalstva in h katerim se je po prihodu v Jugoslavijo priključil del letalcev prekomorcev iz Alžira.

Prvi podatek o tem, da se namerava poslati skupino naših letalcev v Sovjetsko zvezo, najdemo v poročilu oficirja za zvezo med vrhovnim štabom in BAF, ki zajema čas od 10. do 20. julija 1944.²⁷⁷ V tem poročilu našteva zvezni oficir navodila, ki jih je prejel od polkovnika Pirca 14. julija 1944. Med drugim omenja tudi to, da mora večkrat spraševati sovjetskega polkovnika Sokolova, kdaj bo odpotovala skupina naših letalcev v Sovjetsko zvezo.

Kakor je znano, je imel polkovnik Pirc pooblastilo od maršala Tita, naj izpiše iz RAF vse tiste letalce, ki so prišli proti koncu aprila 1944 v Afriko na šolanje, a so tam zaradi zavlčevanja zaveznikov zaman čakali, da se bo pouk pričel. Vse te letalce je bilo namreč treba preusmeriti na šolanje v Sovjetsko zvezo.

Toda tudi za odhod v SZ je bilo treba čakati več kakor mesec dni. Šele 20. avgusta 1944 je odpotovalo z letali okrog 150 letalcev, odrejenih za šolanje v pilotskih centrih za lovsko, jurišno in bombniško letalstvo.²⁷⁸

Iz poročila o številčnem stanju vseh naših letalskih kadrov v Italiji in Afriki²⁷⁹) sledi, da je čakalo avgusta 1944 na tran-

²⁷⁷) Poročilo oficirja za zvezo Ivana Svetlina 9/4—0449, VZI, Bgd.

²⁷⁸) Vojna enciklopedija, zv. 4, s. 269.

²⁷⁹) Zbornik, Tom X/1, s. 138, d. 57, tč. 10.



Narodni heroj Stane Bobnar odvarja razstavo Prekomorci na proslavi prekomorskih brigad in drugih prekomorskih enot NOVJ v Ilirski Bistrici dne 4. julija 1965. Od leve proti desti: Stane Bobnar, Jože Eržen, Silvo Hrovat, Albert Klun (sekretar osrednjega odbora prekomorskih brigad), Janko Velikonja, Janko Perat (sekretar SKOJ v Prvi lovski eskadrilji), dr. France Hočevnar (predsednik osrednjega odbora prekomorskih brigad) in inž. Ivan Kukovec

sport za SZ skupaj 542 oseb. Če od tega števila odštejemo 150 letalcev, ki so odpotovali 20. avgusta, ostane 392. Ti so se napotili septembra 1944 na dolgo pot prek Egipta skozi države Srednjega vzhoda do Sovjetske zveze. Med temi letalci je bilo kar 300 mladincev.

Iz obeh skupin, ki se jima je priključilo še nekaj letalcev, ki so jih Sovjeti ujeli kot nemške ali kvislinške vojake ali pa so sami prebežali na sovjetsko stran, so se formirali kasneje polk lovcev »JAK«, polk jurišnikov »11-2« in polk lahkih bombnikov »Pe-2«. V domovino so se vrnili komaj po končani vojni.²⁸⁰⁾

²⁸⁰⁾ Glej Vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu, s. 50. — Tu omenja Božo Lazarevič, da je šolanje začelo septembra 1944 v mestu Grozni, kjer so še letalci teoretično in praktično spoznali z jurišnim letalom »11-2«, v šolah v Krasnodaru z lovskim letalom »JAK-3«, v šolah v Engelsu pa z letalom »Pe-2«. Poleg tega so bili naši letalci še v raznih šolah v Moskvi, kjer so se pripravljali za razne operativne štabne dejavnosti in drugo. Program je obsegal vodenje v boju in smotno izkoriščanje jurišnih oziroma lovskih polkov. Šolanje pa se

Med tem časom so se dogodki na frontah ugodno razvijali, kar je bilo V prid naglemu formiranju naših novih letalskih enot v severnem delu države. Vse to je povezano s prihodom sovjetskega vojnega letalstva na naše ozemlje.

Pri Beli Crkvi so sovjetske letalske enote prvič stopile v borbo na našem nebu proti skupnemu sovražniku 4. oktobra 1944. To so bile letalske enote, ki so pripadale skupini sovjetskega letalskega generala Vitruka. Ta skupina je bila sestavljena iz: 10. letalske jurišne (štomoviške) divizije, 236. letalske lovske (istrebiteljne) divizije ter 9. rajonske aviacijske baze (RAB), ki je obe diviziji vzdrževala in oskrbovala. Komandant 10. jurišne divizije je bil generalmajor Vitruk. Njemu je bil podrejen štab 236. divizije in seveda tudi RAB. Ta letalska formacija se je uradno imenovala »skupina Vitruk« in je spadala k 17. sovjetski letalski armadi.²⁴⁾

Letalska skupina Vitruk je sodelovala pri operacijah za osvoboditev vzhodne Srbije in Beograda. Na podlagi sporazuma, ki je bil podpisan 16. oktobra 1944 v Beli Crkvi med vrhovnim komandantom NOV in POJ maršalom Titom in komandantom

3. ukrajinske fronte sovjetskim maršalom Tolbuhinom, naj bi cela skupina Vitruk še naprej delovala na sremski fronti, vendar samo za potrebe NOVJ in to na zahtevo vrhovnega štaba NOVJ (kasneje preimenovanega v generalštab JA) ter štabov 1., 2. in 3. jugoslovanske armade. Dogovorjeno je bilo tudi, da bodo letala in letalski material skupine Vitruk predali NOVJ. Zato naj bi se čimprej formirali poleg sovjetskih štabov in enot tudi jugoslovanski štabi in enote (eskadrilje, polki, divizije), ki bodo kasneje tvorili osnovo bodočega jugoslovanskega letalstva. V sporazumu je bilo tudi dogovorjeno, da postanejo sovjetski štabi in ostali vodilni tehniški kadri inštruktorji jugoslovanskim štabom in na novo formiranim letalskim enotam. Tako je poleg vsake sovjetske komande eskadrilje, polka ali divizije bila za isto enoto tudi jugoslovanska komanda in je delovala kot »dvojniki« (dub-

je zavleklo zaradi preobsežnega programa, kakor tudi zaradi premajhne strokovne predizobrazbe znatnega števila letalcev. Zaradi tega te enote niso uspeli sodelovati v bojnih operacijah. Jurišni polk, ki je končal šolanje proti koncu marca 1945, se je vrnil v domovino 22. junija, lovski polk pa, ki je končal šolanje nekoliko kasneje, se je vrnil šele 14. septembra 1945, polk lahkih bombnikov »Pe-2« pa šele 1946. leta. Lovski in bombniški polk sta prispela iz SZ kompletna, medtem ko so se letala »Pe-2« nahajala že v domovini.

²⁸¹⁾ Vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu, s. 255.

²⁴⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 376–377, d. 204, op. 4.

Ijor). Sovjeti so vse do konca vojne zadržali svoje nazive in številke enot, naši pa so uvedli jugoslovanske nazive in nove številke. Štab letalstva je objavil 29. decembra 1944 te nove nazive in številke.²⁸³⁾ Tako je 10. štormoviška divizija postala naša 42. letalska divizija in je imela v svojem sestavu tri letalske polke: 421., 422. in 423. letalski polk. Sovjeti so imenovali te polke takole: 165., 166. in 167. štormoviški polk. Oboroženi so bili z letali »11-2«, imenovana po konstruktorju inž. Iljušinu.

Sovjetska 236. istrebiteljna divizija (lovska) je prejela naš naziv 11. letalska divizija in je imela tri polke: 111., 112. in 113. letalski polk. 11. letalska divizija je imela v svoji oborožitvi lovsko letala »JAK« (pretežno »JAK-1«), ki so se imenovala po konstruktorju inž. Jakovljevu. Tudi zaledne letalske enote so preimenovali. Tako je štab 9. rajonske aviacijske baze (RAB) bil preimenovan v štab 9. oblastne letalske baze. Preimenovana pa so bila tudi skladišča, delavnice, bataljoni, letališke službe, tehniške čete, čete za zvezo in druge enote.²⁸⁴⁾

Zaradi takih ugodnih možnosti za pridobitev novih letalskih enot od sovjetskega letalstva je bilo treba posvetiti vso pozornost zbiranju letalskega osebja. Novi letalci so prihajali največ iz operativnih enot in s terena. Javljali so se prostovoljno, v večjem številu pa so prihajali zlasti po osvoboditvi Makedonije, Srbije in Vojvodine.

V začetku so se ti prijavljeni letalci zbirali pri komandi letalstva v Zemunu in na zemunskem letališču. Kmalu pa so nastale težave zaradi oskrbe in organizacije dela. Zaradi tega je bilo določeno, da naj bodo zbirna središča še v Pančevu in Beli Crkvi.

Da bi pravilno razporedili letalsko osebje na odgovarjajoča mesta, je bila formirana posebna sprejemna komisija, ki je vsakega novega pripadnika letalstva skrbno ocenila glede njegove strokovnosti in predanosti NOVJ. Sprejete kandidate je komi-

²⁸³⁾ Štab letalstva NOVJ je bil formiran 29. oktobra 1944 (Zbornik, Tom X/1, s. 234, d. 122) v naslednjem sestavu: komandant generalmajor Franjo Pirc, njegov namestnik polkovnik Božo Lazarevič, načelnik štaba poikovnik Miodrag Lozić, njegov pomočnik major Ladislav Zobundžija, načelnik personalnega oddelka major Milan Simović, načelnik oddelka za šolanje polkovnik Zdenko Ulepić, načelnik tehniškega oddelka podpolkovnik Dušan Lučić, njegov pomočnik podpolkovnik Danilo Hubmajer, načelnik oddelka letališke službe podpolkovnik Viktor Bujan, njegov pomočnik major Ivan-Janez Svetlin, načelnik oddelka za letalski promet polkovnik Jevrem Bjelica, njegov pomočnik major Vladimir Simić, načelnik oddelka za zvezo podpolkovnik Edvard Piki in načelnik meteorološkega oddelka podpolkovnik Stanislav Perhavec.

^{284*)} Zbornik, Tom X/1, s. 334, d. 181.

sija pošiljala v letalske enote, ki so se na novo formirale, v delavnice, na letališča in drugam, kamor je bilo pač potrebno. Naloga kom'sije pa je bila tudi v tem, da je izdvajala tiste letalce, ki niso imeli dovolj izkušenj in znanja, ter jih pošiljala na razne tečaje v Novi Sad, Zemun ali Rumo.

Sprejemna komisija je začela delovati 11. novembra 1944 v Novem Sadu. V njej so sodelovali tudi sovjetski predstavniki iz 10. jurišne in 236. lovske divizije. Komanda letalstva je pošiljala letalce iz zbirnih centrov v Zemunu, Pančevu in Beli Crkvi v Novi Sad, kjer je o njih komisija odločala. Omeniti je treba, da so bila vsa sovjetska letala in pripadajoči material za naše ljudi nekaj novega in je zaradi tega bilo potrebno, da se z vsem tem dobro seznanijo. Še posebej je veljalo to za tiste mladince, ki so se prostovoljno javili v letalstvo in niso imeli nobene tehniške predizobrazbe.

28. novembra 1944 so se začeli v Novem Sadu tečaji za motoriste, orožarje, strelce, meteorologe, veziste in druge stroke. Za pilote sta bila ustanovljena dva šolska centra: v Zemunu so se vadili piloti na letalih »11-2« za jurišne pilote, v Rumi pa na lovskih letalih »JAK« za pilote lovce.

Treba je poudariti, da so bili sovjetski inštruktorji dobri pedagogi, iznajdljivi in okretni, do skrajnosti nesebični ter vedno pripravljeni, da pomagajo našim ljudem. Tečajniki so bili razdeljeni v skupine po strokah. V vsaki skupini je bil poleg inštruktorja tudi prevajalec.

Naši ljudje so se za predavanja zelo zanimali in se tudi marljivo učili. To je seveda navduševalo inštruktorje. Uspehi niso izostali. Tudi ruščino so učenci kmalu zapopadli, nakar so bila predavanja brez prevajalcev. Programi so bili obsežni in ob zaključku tečaja so morali učenci polagati izpite, na katerih so se navadno dobro izkazali.

ŠOLANJE PILOTOV

V tečaje za prilagoditev pilotov so pošiljali v glavnem take pilote, ki so že prej v stari Jugoslaviji samostojno leteli in jim je bilo potrebno le malo vaje, da bi obvladali nova letala.

V planu in programu obeh šolskih središč v Zemunu in Rumi je bilo predvideno, da se piloti usposobijo za borbo, kar

je pomenilo, da so se morali poleg obvladavanja tehnike pilotiranja usposobiti tudi za borbo v zraku in za napade na zemeljske cilje.

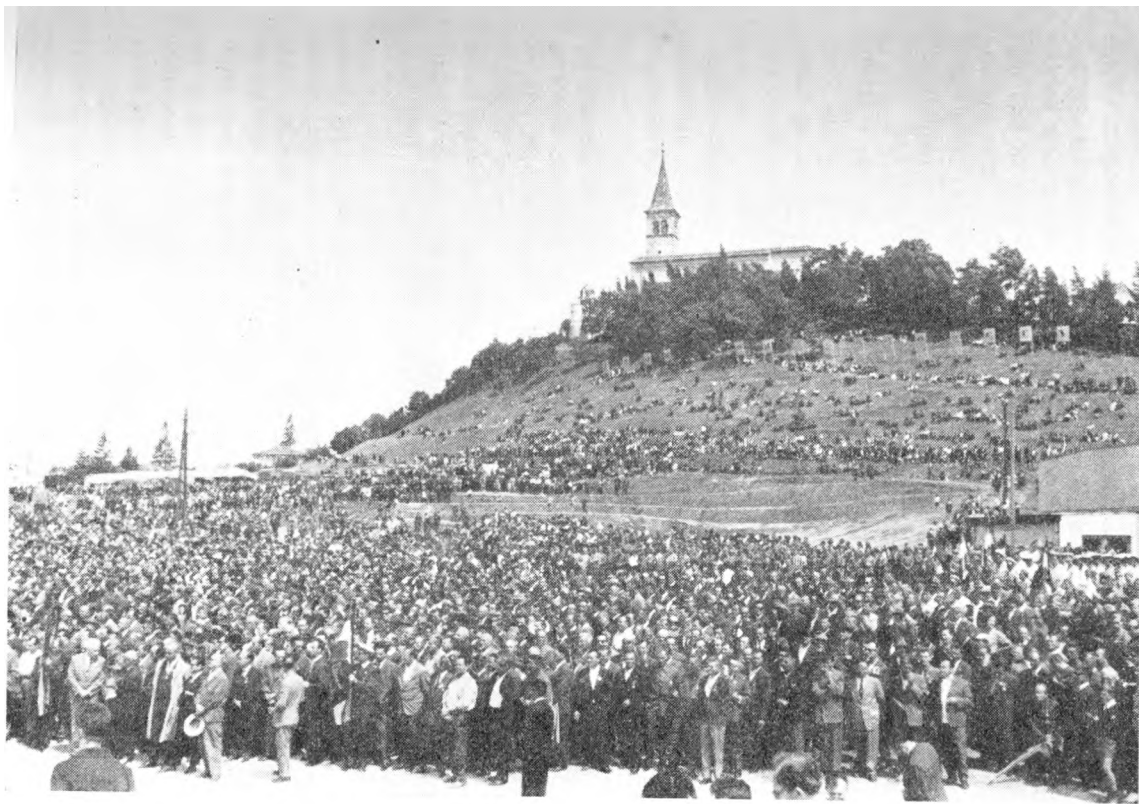
V Rumi so začeli z letenjem na letalih »Po-2«, nato na »UT-2« in nazadnje na »JAK-1« in »JAK-7«. Izkušeni inštruktorji so že po prvih poletih spoznali, kdo je sposoben za šolanje in kdo ni, komu se lahko dovoli leteti in komu ne. Pri izboru, kdo naj bo borec na sodobnem bojnem letalu, so bili inštruktorji zelo rigo-rozni. Kljub temu pa so bili vedno pripravljeni pomagati in ponoviti tisto snov, ki je bila za učence težje dojemljiva.

Od 10. decembra 1944 pa do 15. aprila 1945 je bilo v štirih tečajih usposobljeno 140 pilotov lovcev, 45 učencev pa je bilo oddaljenih največ zaradi bolezni, slabega predznanja, prekratkega tečaja ali pa pomanjkanja psihofizičnih lastnosti, ki so pilotu nadvse potrebne.

Istočasno ko je začelo šolanje pilotov lovcev v Rumi, so tudi v Zemunu začeli tečaji za pilote jurišnike. Do 5. aprila je bilo v treh tečajih usposobljenih okrog 145 pilotov. Urili so se na letalih »Po-2« in »11-2«.

Zanimivo je to, da so bili vežbalni poligoni že kar objekti na sovražnem teritoriju. Učenje in delo pa sta bila zelo naporna in skorajda brez predaha. V kratko odmerjenih tečajih pač ni bilo mogoče podrobno seznaniti se s teorijo merjenja, bombardiranja in navigacije, pač pa je bil poudarek na spoznavanju letal, s katerimi so naši piloti leteli. Nekateri naši izkušeni piloti so se kasneje izučili za učtelje letenja in do aprila 1945 smo imeli okrog 30 svojih učiteljev.

Tisti tovariši, ki niso prišli v poštev za pilotske ali pa druge strokovne tečaje, so bili odrejeni v sovjetske letalske enote, kjer so bili določen čas »dvojniki« (dubljori) sovjetskih specialistov in vodilnega kadra. Štabni oficirji so prišli v lovsko in jurišno divizijo, ki jo je ustanovil 29. decembra 1944 štab letalstva NOVJ. Tako so nastali centri, ki so sprejemali ljudi iz tečajev ter jih dodeljevali štabom in enotam. Ob koncu decembra so namreč končali s šolanjem v strokovnih tečajih v Novem Sadu in Rumi. Služatelji so bili razporejeni po polkih, bataljonih in delavnicah, kjer so opravljali skupaj s sovjetskimi strokovnjaki tista dela, za katera so se šolali. Pridobivanje znanja se je nadaljevalo v praksi.



Proslava prekomorskih brigad in drugih prekomorskih enot v Ilirski Bistrici 4. julija 1965. V ospredju so nekdanji Dripadniki letalcev prekomorcev

Kakor je znano, pa je 25. decembra 1944 prispela alžirska skupina, okrog 1300 mož pomožnega tehničnega osebja po skoraj enoinpolmesečnem potovanju iz Alžira do Beograda. To skupino je komisija kar iz Beograda razporejala v nove letalske enote in delavnice, kar je bila zelo pomembna izpopolnitev naših letalskih in zalednih enot s strokovnim osebjem, ki je imelo solidno znanje in prakso na sodobnih letalih in letalski opremi.

Prvi dve skupini sta končali šolanje v Zemunu in Rumi 16. januarja 1945. V lovske polke je tedaj prišlo 24 pilotov, prav toliko pa tudi v jurišne. Med temi prvimi piloti so bili kasnejši komandanti polkov, komandirji eskadrilj in oddelkov.

V začetku se je računalo, da bo prilagoditev na novo življenje v operacijski enoti trajalo le krajši čas. Letalci namreč še niso docela doumeli, da pomanjkljivo poznajo tehniko in taktiko. Vedeli pa so, da brez popolnega obvladanja teh elementov ne bodo mogli uspešno spustiti se v boj. Naj večja vrzel je bila v poznavanju organizacije sodelovanja s kopensko vojsko. To se je izkazalo pri prvih natančnih pripravah na bojne akcije, ko so bili naši piloti v začetku nekoliko zbegani. Vendar pa so kljub temu in z velikim entuziazmom v sorazmerno kratkem času zelo mnogo dosegli, tako v organizacijskem pogledu kakor tudi glede izvajanja prejetih bojnih nalog.

ORGANIZACIJA LETALSKIH DIVIZIJ

Da bi se uskladilo delovanje naših letalskih enot na severu države in da bi se uvedla red in disciplina, je izdal štab letalstva NOVJ 17. januarja 1945 naredbo, s katero sta postala štaba 11. letalske divizije in 9. oblastne baze podrejena štabu 42. letalske divizije.²⁸⁵⁾

Oglejmo si, kakšna je bila povezana naših letalskih enot. Poleg radijske in telefonske zveze s podrejenimi in nadrejenimi komandami in enotami je imela skupina letalskih divizij neposredno zvezo z našo 1., 2. in 3. armado, za katere je letalstvo opravljalo bojne naloge. Armadam so bili dodeljeni letalski oficirji za zvezo in za usmerjanje letal, ko so napadala sovražnika. Sovjetski letalski predstavnik je bil samo pri 2. armadi. Če je

285) Zbornik, Tom X/1, s. 371, d. 199.

sovjetsko vodstvo želelo priti v stik z našimi komandami armad, je to največkrat doseglo s pomočjo štaba skupine letalskih divizij ali pa prek generalštaba JA.

Pri poveljevanju in vodstvu letalskih enot in ustanov so nastale težave. Komanda in štab jurišne divizije nista zmogla istočasno reševati svojih problemov in obenem koordinirati delovanj lovske divizije in zalednih enot. Izkazala se je potreba po skupnem operativnem štabu, ki ga je tudi ustanovil minister za narodno obrambo maršal Tito dne 17. marca 1945.²⁸⁶⁾ V ta operativni štab so prihajala povelja, direktive, naloge in zahteve od 17. sovjetske letalske armade.

Generalštab JA je navadno sporočil povelja komandi skupine letalskih divizij, ki je ta povelja takoj posredovala generalu Vitruku, o čemer je merodajno odločal. Tudi armade so se navadno obračale na skupine divizij. Povelja 17. letalske armade pa so prihajala direktno sovjetskim enotam. Direktive in povelja nadrejenih poveljstev ter zahteve naših armad so obdelali v štabu sovjetske jurišne divizije ter v štabu naše skupine divizij. Po skupnem dogovoru so te sklepe dalje obdelali sovjetski in naši štabi. Osrednja osebnost pri odločanju je bil general Vitruk. Štab skupine divizij je svoje zapovedi in navodila pošiljal divizijam in zalednim enotam. Komanda sovjetske jurišne divizije je podobno postopala do svojih podrejenih enot. Na ta način so naše in sovjetske enote ter ustanove istočasno prejemale enake naloge, kar zadeva bojne operacije, prebaziranje, materialna vprašanja ali drugo. Podobno so postopale tudi podrejene enote, seveda vsaka v okviru svoje pristojnosti. Razumljivo je, da je bila konkretizacija nalog večja v nižjih enotah. Bataljoni in eskadrilje so poimensko določali kdo, kaj in kdaj je dolžan kaj napraviti. Celo polki so v svojih dnevnih planih poimensko navajali pilote, ki so bili odrejeni za akcijo določenega dne.

Nasplošno pa se je življenje, oskrba, prebivališče in tudi družbeno politično delo odvijalo neodvisno od načina dela v sovjetskih enotah. Kjer je bilo smotrno, so naši komandanti sprejeli sovjetski način dela, ga prilagajali svojim prilikam ter ga oboogatili s svojo prakso iz vojne. Sovjeti so imeli na primer velike izkušnje v moralno politični pripravi pilotov in tehniškega osebja.

²⁸⁶⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 126, d. 46. — Operativni štab je bil sestavljen: komandant polkovnik Božo Lazarevič, politkomisar Ljubomir Momčilović in načelnik štaba polkovnik Zdenko Ulepić. Štab letalstva je istega dne dodelil za izpolnitev operativnega štaba skupine letalskih divizij se 9 oficirjev.

Politična aktivnost partijskih voditeljev je bila najbolj intenzivna med pripravami ter med izvrševanjem bojnih nalog, zlasti pa tedaj, kadar so morale letalske enote trdo delati in piloti izvrševati operacije nekoliko krat na dan. Skrbeti je bilo treba zlasti za pravilno prehrano, spanje in vmesne odmore.

17. januarja 1945 so naši lovci in jurišniki poleteli na prve bojne operacije. S tem se je dvignila samozavest in ponosni so bili tisti, ki so prvič poleteli, da bi izvršili prve bojne akcije. Pilotov smo imeli tedaj še malo, v vsakem polku po 8. Vendar pa se je njihovo število vsak mesec povečevalo. Februarja 1945 jih je bilo že toliko, da so že samostojno prevzemali posamezne bojne zahteve, ki jih je postavljala fronta. Sovjetski piloti so bili v polnem formacijskem sestavu in so zaradi tega imeli več bojnih poletov kakor naši. Do aprila pa so bila že vsa formacijska mesta dopolnjena z našimi piloti.

SODELOVANJE LETALSTVA Z NASO 1., 2. IN 3. ARMADO

V februarju 1945 je začel sovražnik na fronti 1. armade v Sremu z ofenzivo, ki je prišla nenadoma in podprta s številno vojsko. Zaradi tega se je morala naša 1. armada umakniti na črto Šerengrad—Šid—Morovič. Vremenske razmere so bile tedaj neugodne in so onemogočale delovanje letalstva. Sovražnik je še naprej pritiskal in v najbolj kritičnem času, ko je napadal Šid, so se vremenske prilike izboljšale in poseglo je v boj tudi letalstvo. Po priznanju komandanta 1. armade se je prav letalstvu zahvaliti, da se je sovražnik zaustavil in da se je fronta stabilizirala. V tej akcijah so sodelovali tudi naši piloti, seveda pod ruskim vodstvom.

Po protiofenzivi v Sremu je postal sovražnik aktiven tudi v rajonu Bijeljine in nato po uspešnih napadih enot naše 2. armade v rajonu Zvornika v severni smeri ob levem bregu Drine. Tudi pri teh letalskih operacijah so sodelovali naši lovci in jurišniki pod vodstvom sovjetskih pilotov. Naši letalski štabi še niso samostojno delali, marveč so bili le opazovalci pri operativnih sovjetskih štabih. Rezultati napadov so bili odlični in pomoč našim kopenskim enotam je bila velika.

V začetku marca 1945 je začel sovražnik ofenzivo severno od Blatnega jezera v jugovzhodni smeri k Dravi. V zvezi s tem je

izvršil pritisk na reko Dravo v rajonu Valpova in Donjega Miholjca. Naše enote 3. armade so se odločno zoperstavile sovražnikovemu prodiranju in lokalizirale njegove uspehe pri Valpovem in Donjem Miholjcu. Tudi tu je letalstvo aktivno sodelovalo in njemu je treba pripisati del uspehov, da sta bila ta dva mostobrana likvidirana. Tudi tukaj so sodelovali naši lovci in jurišniki, vodstvo pa so imeli še vedno Sovjeti.

OFENZIVE V SREMU, SLAVONIJI IN BOSNI

Ob koncu marca do 11. aprila 1945 so se začele priprave za veliko ofenzivo v Sremu, Slavoniji in Bosni. Letalski polki so se prebazirali na nova letališča. Fotografirali so terene na frontah pred 1., 2. in 3. armado. Posnetke so prejele omenjene armade na ogled, nato pa so jih vrnili sovjetskemu foto oddelku, ki jih je nato poslal 17. letalski armadi.

Na podlagi načrta, ki ga je izdelal generalštab JA skupaj s štabom letalske skupine Vitruk so letalski polki 11. in 42. divizije 12. aprila začeli z napadom. Načrte operacij za začetne letalske napade in za nadaljne delovanje v teku ofenzive so izdelali sovjetski štabi, a tokrat v sodelovanju z našimi.

Tedaj so piloti in strelci že izpopolnili polke obeh divizij in so bili izurjeni za bojne operacije. Naši letalci so sodelovali v samostojnih formacijah pri zračnih napadih 12. aprila 1945. Uspeh teh operacij je bil popoln, saj je bil sovražnik razbit in naše kopenske enote so napredovale neovirano in v hitrem tempu. Letalstvo je uspešno in pravočasno sodelovalo z enotami JA. Samostojne formacije naših letalcev, kakor tudi letalci v mešanih formacijah, so natančno izvršili svoje naloge.

Zaradi pomanjkanja goriva je prenehala 42. letalska divizija z bojnim delovanjem 19. aprila 1945, 11. divizija pa tri dni kasneje.

Velike ofenzive naše 1., 2. in 3. armade so razbile sovražno fronto in sovražnik se je naglo umikal proti Zagrebu. Da bi popolnoma izkoristili uspehe ofenzive in ker je medtem že prispelo gorivo, sta bila letalska polka 112 in 422 premeščena na sever na letališče Madžarmečke. Ti enoti sta od 4. do 8. maja 1945 padali umikajočega sovražnika.

Operativno delo naše 11. letalske divizije ter 112. in 422. polka je bilo v tem obdobju skoraj samostojno. Vse načrte in povelja

so sestavljali in dajali naši ljudje, sovjetski oficirji pa so bili samo opazovalci.²⁸⁷⁾

PREVZEMANJE LETAL SKUPINE VITRUK

Ko se je letalsko osebje skupine letalskih divizij in zalednih enot številčno okrepilo in izpopolnilo in ko so se štabi divizij prepričali, da so se vsi letalci na svojih delovnih mestih izurili ter spoznali svoja letala in letalski material, je izdal naš štab letalstva 9. aprila 1945 naredbo, po kateri naj se takoj začne s prevzemanjem vseh letalskih in neletalskih enot, ki so pripadale sovjetski letalski skupini Vitruk. Prevzem in predaja bi morali biti zaključeni do 20. aprila.

Štab letalstva je v omenjeni naredbi dal natančna navodila, kako naj se postopa pri popisu. Komisije za prevzem in predajo so morale razvrstiti letala v eno od petih kategorij po njihovi obrabljenosti. Motoma vozila so razvrščali v tri kategorije. Oficirje, ki so bili odgovorni za brezhibno delovanje vseh teh letalskih enot, so opozorili, da mora skupina letalskih divizij (11. in 42. letalska divizija) takoj po končanem prevzemu nadaljevati z operacijami, in sicer z nezmanjšano močjo ter s še večjim elanom napadati sovražnika in pomagati našim kopenskimi enotam.²⁸⁸⁾

Naš štab ne bi mogel te naredbe objaviti, če ne bi imel pred tem soglasja merodajnih sovjetskih faktorjev. In vendar do predaje in prevzema skupine Vitruk ni prišlo do določenega roka.²⁸⁵⁾

LETALSKE BAZE

Letalske baze je bilo treba v zvezi s trenutno situacijo na frontah večkrat menjati. Letališča, kjer so bile naše letalske enote krajši ali daljši čas, so bila: Novi Sad, Zemun, Ruma, Sombor, Ladžarak, Veliki Radenci, Bački Brestovac, Klenak in Madžarmečke. Na enem letališču sta navadno bila po en lovski in po en jurišni polk.

Med pripravi za ofenzivo naše 1., 2. in 3. armade v marcu in aprilu 1945 je prišlo do določenega premika letalskih polkov. Te premike je narekoval sovjetski štab, naši pa niso s tem povsem soglašali.

²⁸⁷⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 601—606, d. 196.

²⁸⁸⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 371—374, d. 124.

²⁸⁹⁾ Po izjavi Boža Lazareviča avtorju knjige sta bila prevzem in predaja izvršena 1. maja 1945.

Sovjetske letalske enote skupine Vitruk so bile podrejene 17. letalski armadi, operativno pa so bile vključene v operacije, ki jih je vodila Jugoslovanska armada. Ta dvojna odvisnost je vplivala, da so Sovjeti stalno odlagali predajo svoje letalske enote, kar bi pa nam omogočilo samostojno delovanje. Poleg tega so sovjetski letalci težili za tem, da bi imeli svoja letala blizu 17. letalske armade, mi pa ravno nasprotno, da bi čim bolj in učinkovito pomagali našim kopenskim enotam. Ta nasprotja so tudi vplivala na baziranje ali prebaziranje letalskih polkov. Sovjeti so stalno podčrtavali potrebo, da polki bazirajo na območju Bačke in Madžarske, mi pa smo nasprotno hoteli imeti baze v Sremu, Slavoniji in Bosni. Naša težnja je bila, da bi se lovske in jurišne enote nahajale čim bližje fronti, posebno pa še v času, ko so naše armade ofenzivno operirale. Toda tu ni prišlo do sporazuma. Zato so naše armade v zaključnih operacijah preganjale sovražnika brez pomoči letalstva. Tako je na primer naša 2. armada imela ofenzivo brez pomoči letalstva, ker so se tedaj letala nahajala v Bački, na Madžarskem in v Sremu. Tudi težnje, da bi prebazirali nekatere letalske polke blizu Slavonskega Broda, Daruvara, Banjaluke in Zagreba, se niso uresničile. Medtem ko so se naše kopenske enote bližale Varaždinu, Zagrebu, Banjaluki, Karlovcu in od tod dalje napredovale, je večina naših letalskih polkov bazirala okrog Sombora, Novega Sada in Bečeja. 3. armada, ki je prodirala v smeri Bečeja, Varaždina in Maribora, je zaradi bližine letalskih baz imela nekoliko večjo podporo letalstva.

Okoliščine, ki so otežkočale oskrbovanje s pogonskim in ubojnim materialom, delno opravičujejo sovjetsko težnjo, naj bi letalske enote ne bile daleč od oskrbovalnih središč. Toda do pomanjkanja tega materiala na naših bolj oddaljenih letališčih ne bi prišlo, v kolikor bi ta material bil na razpolago pri 17. armadi, ker je bilo zajamčeno, da ga bodo kopenske enote prepeľjale do oddaljenih letališč bodisi po cestah, rekah ali z železnico. Tako bi tudi na našem ozemlju zagotovili, da bi tudi letalstvo tesno spremljalo naše kopenske enote. Nastalo pa je ravno nasprotno: učinkovitost letalske podpore je splahnela prav v končnih bojih za osvoboditev Jugoslavije. Tako je tudi borbeno delovanje našega letalstva ostalo brez lastne krivde okrnjeno.²⁹⁾

²⁹⁾ Vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu, s. 279—280.

BORBENE IZKUŠNJE

Izkušnje, pridobljene v bojih letalskih polkov in divizij, so imele poseben pomen za naše pilote in tehniško osebje, za letalske komande in štabe, za zaledne enote, kakor tudi za nadaljnji razvoj našega letalstva.

Kakor je bilo že rečeno, se je naše tehniško osebje v sorazmerno zelo kratkem času naučilo uporabljati in vzdrževati zaupani mu material in tudi, da v sili improvizira to, kar so narekovala potrebe v določeni situaciji.

Piloti so z vsakim dnem pridobivali nove borbene izkušnje in se učili na sami fronti. Komande in štabi letalskih enot, ki do tedaj niso imeli nobenih izkušenj, so se izurili v dajanju pravih predlogov komandam kopenskih enot, ko se je šlo za skupne akcije. Prav tako so komandanti spoznali pomen in vlogo prebaziranja, urejanja letališč, seznanjali pa so se seveda tudi s težavami v zvezi z oskrbovanjem materiala v vojnih okoliščinah.

Sovražne letalske sile so bile že tako šibke, da skoraj niso več napadale naših kopenskih enot. Obstoje in prisotnost naših letalskih divizij sta onemogočala vsako akcijo sovražnega letalstva. To je vsekakor pozitivno vplivalo na moralo, borbeni elan in varnost 1., 2. in 3. armade. Z druge strani pa je naše letalstvo ostalo brez izkušenj v zračnih bitkah, saj ni imelo priložnosti, da sreča sovražnika v zraku. Ker so bili zaradi tega lovski polki nepopolno izkoriščeni, so se morali preusmeriti na lovsko-bombniško delovanje. Naši piloti lovci so končali vojno brez izkušenj v najvažnejšem borbenem elementu lovskega letalstva — v zračnih bitkah.²⁹¹⁾

PADLI LETALCI

Iz poročil letalskih divizij in polkov je razvidno, da je padlo v bojnih operacijah 11 letalcev, in sicer 7 pilotov in 4 strelci.

Prvi pilot je padel 22. februarja 1945. Bil je to st. vodnik Kosta Mujin iz 111. polka. Njegovo letalo je sestrelila severno

²⁹¹⁾ Vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu, s. 278.

od Djakova protiletalska artilerija.²⁹²⁾ 9. marca 1945 sta padla pilot Anton Jakopič in strelec Perišič iz 422. polka. Sestreljena sta bila pri Donjem Miholjcu.²⁹³⁾ Pilot vodnik Aleksandar Jan-kovič iz 111. polka je padel 14. marca 1945, in sicer tako, da je zgubil orientacijo, porabil vse gorivo in se prisilno spustil pri naselju Surduk, pri čemer pa se je smrtno ponesrečil.²⁹⁴⁾ 21. marca 1945 sta padla pilot major Milan Malnarič, komandant 423. letalskega polka, in strelec Stevan Abraham. Sestrelila ju je protiletalska artilerija v rajonu Narda.²⁹⁵⁾ 6. aprila 1945 pa sta izgubila življenje pilot vodnik Sima Mihajlovič in strelec Miodrag Damjanovič, oba iz 422. polka. Po napadu na vlak pri Doboju se je letalo »11-2« izgubilo v okolici Gračanice.²⁹⁶⁾ Iste-ga dne je padel pilot vodnik Josip Grabar iz 112. polka. V strmoglavem letu je napadel sovražnika, pri tem je zašel v oblake in izginil.²⁹⁷⁾ 15. aprila sta padla, zadeta od protiletalske artilerije, pilot podporočnik Vasa Gojkovič in strelec Milorad Trifunac iz 423. polka. Padla sta v bližini Vrpolja.²⁹⁸⁾

Med šolanjem pa je nesreča terjala življenje dveh pilotov jurišnikov in dveh pilotov lovcev.²⁹⁹⁾

NEKAJ STATISTIČNIH PODATKOV

Iz poročila o številčnem stanju letalskih divizij je razvidno, da je imela 42. letalska divizija ob koncu vojne v svojih enotah naslednje število oficirjev, podoficirjev in vojakov:

štab divizije	57
421. jurišni polk	292
422. jurišni polk	309
423. jurišni polk	296
četa za zvezo	86
delavnica	60
s k u p a j	1100

²⁵²⁾ Zbornik, Tom X/1, s. 576.

²⁹³⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 326, 335, 356, 357.

²⁹⁴⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 237, 547.

²⁹⁵⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 336.

²⁹⁶⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 480, 508.

²⁹⁷⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 488, 509.

²⁹⁸⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 509.

²⁹⁹⁾ Zbornik, Tom X/2, s. 325, 328, 548, 549.

Oficirjev je bilo 114, podoficirjev 254, 253 pa je bilo pilotov in strelcev.³⁰⁰⁾

Ob koncu vojne je imela 11. letalska divizija naslednje število oficirjev, podoficirjev in vojakov:

štab divizije	88
111.lovski polk	262
112.lovski polk	253
113.lovski polk	254
četa za zvezo	64
delavnica	62
s k u p a j	983

Oficirjev je bilo 109, podoficirjev 250, pilotov pa 136.³⁰¹⁾

O številčnem stanju 9. oblastne letalske baze manjkajo podatki.

Ob koncu marca 1945 so imeli polki 42. jurišne divizije 91 letal, od tega 88 »11-2«. Polki 11. lovške divizije pa so imeli v istem času 116 letal, od tega 89 letal »JAK-1« in 14 letal »JAK-9«.³⁰²⁾

V obdobju od januarja do maja 1945 sta 11. in 42. letalska divizija izvršili:

število poletov	1038
ur letenja	1270

Pri tem je bilo porabljeno:

raznih bomb	17197
raketnih zrn	1202
topovskih granat	151436
mitraljeških nabojev	253816

S tem ubojnim materialom je bilo sovražniku uničeno:

tankov	6
motornih vozil	462
topov	42
konjskih vpreg	437
vagonov	177
lokomotiv	15
pontonskih elementov	10

Koliko je bilo uničenih sovražnikov, se ne da ugotoviti.³⁰³⁾

Iz vsega tega je razvidno, da čeprav so naši letalci na severu države pozno posegli v bojno viхро, so vendar uspeli doseči lepe

³⁰⁰⁾ Zbornik, Tom X/2, s.

577.

³⁰¹⁾ Zbornik, Tom X/2, s.

597.

³⁰²⁾ Zbornik, Tom X/2, s.

246.

³⁰³⁾ Vazduhoplovstvo unarodnooslobodilačkom ratu, s. 258.

uspehe, saj so se v teh kratkih mesecih izšolali in obvladali sodobna letala, kar so v bojnih operacijah, ki so šolanju sledile, tudi dokazali.

Letalci naših prvih enot so se zbrali iz vseh krajev Jugoslavije. Skoraj neverjetno je, kako so se v tako kratkem času vključili v tako zahtevno borbeno dejavnost, kakršna je prav letalska. Nekoliko lažje je bilo sicer tistim, ki so že prej poznali vojaške stroje in so se morali samo privaditi novim, sodobnejšim letalom. Toda tudi tisti, ki o letalstvu niso skoraj ničesar vedeli, so z velikim entuziazmom in voljo kmalu dohiteli že izkušene tovariše. Ko so pa prišli letalci prekomorci v domovino, lahko rečemo, da so se naše letalske enote naravnost pomladile. Ne smemo pozabiti, da so bili letalci prekomorci že dodobra izkušeni v obvladanju letalske tehnike, saj so prišli neposredno iz zavezniških letalskih delavnic in letališč in čeprav je bila tam letalska tehnika drugačna, so se v novih okoliščinah takoj znašli. Treba pa je prvenstveno poudariti še eno neizpodbitno dejstvo, da je bila večina prekomorcev primorskih Slovencev in Istranov, ki so po dolгих letih boja za svojo nacionalno osvoboditev in priključitev k matični Jugoslaviji to radost tudi doživljali, saj sta bili Slovensko Primorje in Istra priključeni novi Jugoslaviji. Vse to je v njihovo delo vneslo navdušenje in je dalo poleta njihovi radosti.

Tako so letalske enote, osnovane na severu naše države, tvorile skupaj z letalci prekomorci jedro novega poveljnega jugoslovanskega letalstva.

VIRI IN GRADIVO
(B I B L I O G R A F I J A)

A) ARHIVSKO IN DOKUMENTARNO GRADIVO

- arhiv Inštituta za zgodovinsko delavskega gibanja v Ljubljani (kratica IZDG);
- arhiv Vojnogodovinskega inštituta v Beogradu (kratica VZI, Bgd.);
- dokumenti, zapiski in fotografije, ki jih hranijo nekdanji letalci prekomorci.

B) SAMOSTOJNE PUBLIKACIJE

- Bisail Zlatko: Edvard Rusjan, Ljubljana 1958;
- Bosanac Mirko: Udar na Jugoslaviju, Beograd 1964;
- Butorović-Klun: Tretja prekomorska brigada, Nova Gorica 1967;
- Clostermann-Jerin: Veliki cirkus, Ljubljana 1958;
- Culinović Ferdo: Slom stare Jugoslavije, Zagreb 1958;
- Dedijer Vladimir: Dnevnik 1943—1944, Ljubljana 1951;
- Gizdić Drago: Dalmacija 1944—1945, Zagreb 1964;
- Maclean Fitzroy: Rat na Balkanu, Zagreb 1964;
- Maric Mihailo: Kralj i vlada u emigraciji, Zagreb 1966;
- Potočnik Franc: Žice, morje, gozdovi, Ljubljana 1951;
- Radošević Todor: Ofanziva za oslobodjenje Dalmacije, Beograd 1965;
- Rendulic Lothar: Gekämpft, gozegt, geschlagen, Wels 1957;
- Schraml Franz: Kriegsschauplatz kroatien, Neckargemünd 1962;
- skupina avtorjev: Hronologija oslobodilačke borbe naroda Jugoslavije 1941—1945, Beograd 1964;
- skupina avtorjev: Jane's all the World's Aircraft 1943—1944, London 1949;
- skupina avtorjev: Kriegstagebuch des OKW, Frankfurt a/M 1961, I, IV/1, 2;
- skupina avtorjev: Oslobodilački rat naroda Jugoslavije 1941—1945, Beograd 1958, 2. zv.;
- skupina avtorjev: Prekomorci, Ljubljana 1965;
- skupina avtorjev: Vazduhoplovstvo v narodnooslobodilačkom ratu Jugoslavije, Zemun 1965;
- skupina avtorjev: Vojna enciklopedija, Beograd, zv. 1—9;
- skupina avtorjev: Završne operacije za oslobodjenje Jugoslavije 1944—1945, Beograd 1957;

- skupina avtorjev: Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda, Beograd, Tom V/33, 34, 35; Tom VII/2, 3; Tom X/1, 2;
- Strugar—Klanjšček: Osvobodilna vojna v Jugoslaviji, Ljubljana 1967;
- Strugar Vlado: Rat i revolucija naroda Jugoslavije 1941—1945, Beograd 1962;
- Vasiljevič Jovan: Dejstva na Jadranu u narodnooslobodilačkom ratu, Beograd 1967;
- Vilhar — Klun: Prva in Druga prekomorska brigada, Nova Gorica 1967.

C) RAZPRAVE, ČLANKI IN MIKROFILMI

- Babič Slavko: Naše vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu i neka značajna dokumenta, Vazduhoplovni glasnik 1961, št. 1;
- Curgus Ljubiša: Školovanje vazduhoplovnih kadrova, Vazduhoplovni glasnik, Zemun 1963, št. 3;
- Fabijan Trgo in Marušić M.: Borbe 26. divizije za oslobodjenje Stona i za uništenje delova 369. divizije kod Vukova klanca, Vojno-istorijski glasnik 1954, št. 2;
- Fučak D.: Neki dokumenti iz života i rada Prve vazduhoplovne baze, Vazduhoplovni glasnik 1961, št. 2;
- Fučak D.: Viški aerodrom, Pomorski zbornik, Zadar 1964, zv. 2;
- Ivanišević Djuro: Borbeni dejstva prvih jedinica naše aviacije, Mornarički glasnik 1959, št. 3;
- Lazarevič Božo: Naše vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu, Vojno delo 1956, št. 12;
- Lazarevič Božo: Uloga jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva u završnim operacijama, Vojno-istorijski glasnik 1955, št. 2-3;
- mikrofilmi: Kriegstagebuch Admiral Adria, Kriegstagebuch Kommandant der Seeverteidigung Nord-Dalmatien, Kriegstagebuch Kommandant der Seeverteidigung Sud-Dalmatien, Kriegstagebuch der 10. Landungs-Flottille. Mikrofilm London I, II in III pri VZI, Bgd ;
- skupina avtorjev: Pripadnici NOVJ na Srednjem Istoku. Materijali bivšeg arhiva SSUP (Savezni sekretarijat unutrašnjih poslova), svežanj 37-e, s. 14 VZI, Bgd.;
- skupina avtorjev: Izveštaj Srečka Manole o radu u Alžiru godine 1944. Materijali bivšeg arhiva SSUP, svežanj 37-e, s. 15 VZI, Bgd.;
- Tomšić Janez: Uloga jugoslovenske ratne mornarice u završnim operacijama, Vojno-istorijski glasnik 1955, št. 2-3;
- Tomšić Janez: Završne operacije na obalama Istre, Mornarički glasnik 1953, št. 1;
- Velebit Vladimir: Naša diplomatija, Narodna armija 1957, št. 958.

* Rokopisno gradivo je shranjeno v Inštitutu za zgodovino delavskega gibanja v Ljubljani, v mapi letalcev prekomorcev.

C) ROKOPISNO GRADIVO V ZVEZI Z LETALCI PREKOMORCI*

- Anton Barbiš: »Partizansko letališče v Krasincu«;
- Leopold Barbiš: Moj življenjepis;
- France Bevk: Tri pisma v zvezi z dogodki v Maison Blanchu;
- Stanko Bizjak: Dve pismi v zvezi z dogodki v Maison Blanchu;
- Anton Božeglav: Borba Primorcev v Alžiriji;
- Vladimir Božeglav: Seznam letalcev upornikov;
- Franc Brejc: Sodelovanje za NOV v Atriki po kapitulaciji Italije;
- Đorđe Burić: Pet pisem v zvezi s formiranjem letalstva v Italiji in Afriki;
- Polde Černigoj: Podatki za pevski zbor;
- Ljubiša Čurgus: Tri pisma v zvezi z življenjem v Miason Blanchu in opis potovanja od Alžira do Beograda;
- Stanko Dodič in Alojz Dekleva: Od začetka vojne 1941 do taborišč v Alžiriji;
- Rudolf Grk: Življenjepis;
- Ivan Ilić: Prispevek o dogodkih v Maison Blanchu;
- Hubert Jeločnik: Dnevnik pohoda iz Slovenije do Barija 1943;
- Maks Koletnik: Življenjepis;
- Ivo Konte: Opis potovanja iz Slovenije do Visa leta 1943;
- Slavan Krhne: Prispevek o življenju v Alžiriji;
- Ivan Krpan: Opis življenja od Sicilije do Boufarika;
- Štefan Lapajne: V Maison Blanchu decembra 1943;
- Valentin Lapajna: Priznanje pravičnega statusa prekomorskim letalcem;
- Karel Levičnik: Dnevnik potovanja iz Slovenije na Vis 1943;
- Franjo Marič: Opis stanja na Srednjem vzhodu v zvezi z letalstvom;
- Miro Možina: Dve pismi v zvezi z letalci v južni Afriki;
- Hubert Najberger: Šest pisem v zvezi z razvojem NOV na Bližnjem vzhodu;
- Ratko Nikšić: Kako sem prišel nelegalno v letalstvo NOV iz RAF;
- Jože Paljk: šolanja za radiotelegrafiste in pot od Alžira do Canna;
- Marjan Pečarič: Upor decembra 1943 v Maison Blanchu;
- Janko Perat: Beleške o partijskem delu v Prvi eskadrilji;
- Ivan Pirc: Spomini iz letalstva;
- Mirko Princes: Od Sicilije do Maison Blancha;
- Lucijan Purič: Dve pismi v zvezi z življenjem v Maison Blanchu;
- Celestin Šavron: Življenjepis;
- Hinko šoič: Prispevki in pojasnila o Prvi lovski eskadrilji;
- Zdenko Ulepič: Pojasnilo o vrnitvi letalcev iz Sovjetske zveze;
- Prvoslav Vasiljevič: Pismo in fotokopije ukaza o postavljanju za komisarja;
- Leo Vincetič: Tri pisma v zvezi s Mehaniško četo;
- Karel Višnovc: Pripombe na članek »Uprlo se je 78 prekomorskih letalcev«;
- Vanja Zanko: Tri pisma z raznimi prilogami o življenju in delu v Alžiriji.

SEZNAM VODILNEGA KADRA
PRVE IN DRUGE LOVSKE ESKA-
DRILJE TER LETALSKEGA
DETAŠMANA NOVJ V ALŽIRIJI

VODILNI KADER PRVE LOVSKE ESKADRILJE

major	PROTIĆ Mileta	komandant eskadrilje od začetka do 19. 11. 1944
poročnik	ŽOIĆ Hinko	komandant eskadrilje od 19. 11. 1944 do konca vojne
major	JOVANOVIĆ Ratko	komandir »A« oddelka od začetka do 4. 10. 1944
major	KRAUS Branko	komandir »A« oddelka od 4. 10. 1944 do 22. 11. 1944
kapetan	PAJIĆ Nedeljko	komandir »A« oddelka od 22. 11. 1944 do konca vojne
poročnik	SRDANOVIĆ Milan	zastopnik komandirja »A« oddelka do konca vojne
major	POPOV Arkadije	komandir »B« oddelka od začetka do 16. 10. 1944
major	IVANIŠEVIČ Djuro	komandir »B« oddelka od 16. 10. 1944 do konca vojne
poročnik	DELIĆ Milan	zastopnik komandirja »B« oddelka do konca vojne
kapetan	LOLIĆ Franjo	tehnični oficir
major	NAJBERGER Hubert	adjutant
major	ZOBUNDŽIJA Ladislav	obveščevalni oficir
poročnik	DVORNIK Mirko	politkomisar
poročnik	ZELJKOVIĆ Djuro	zastopnik komisarja
podporoč.	GATI Jožko	vodja SKOJ
vodnik	PERAT Janko	vodja SKOJ
kapetan	FERRI Ivo	intendant
podporoč.	PODBEVŠEK Franc	vodja avtomobilske sekcije
poročnik	MLADENOVIĆ Mika	vodja signalne sekcije
podporoč.	GATI Jožko	vodja električarjev
major	NAJBERGER Hubert	predsednik kulturnoprosvetnega odbora do 31. 12. 1944
podporoč.	GATI Jožko	predsednik kulturnoprosvetnega odbora od 1. 1. 1945 do konca vojne

VODILNI KADER DRUGE LOVSKE ESKADRILJE

kapetan	CENIČ Aleksander	komandant eskadrilje
kapetan	MARINOVIC Miloš	komandir »A« oddelka
kapetan	ZDRAJEVSKI Cirilo	zastopnik komandirja »A« oddelka
poročnik	MAJCEN Branivoj	komandir »B« oddelka
kapetan	JEZ Franjo	zastopnik komandirja »B« oddelka
kapetan	RADALJAC ing. Rudi	tehnični oficir
kapetan	FILIPIC Rihard	adjutant
major	KOCIJANČIČ Maks	obveščevalni oficir
kapetan	GRGIČ Miro	intendant
kapetan	VALES Mirko	vodja signalne sekcije
vodnik	ŽERJAL Oskar	vodja avtomobilske sekcije
borec	RUDIČ Jakob	politkomisar

VODILNI KADER LETALSKEGA DETAŠMANA NOVJ V ALŽIRIJI

Maison Blanche

major HUBMAJER Danilo	komandant	od 2. 6. do 10. 9.1944
	komandi RAF, odgovoren tudi za Boufarik	
kapetan PERHAUC Rafael	komandant	od 10. 9. do 15. 11.1944
kapetan ČURGUS Ljubiša	namestnik	
	komandanta	od 2. 6. do 15. 11.1944
podpor. TRTICA Stevo	administrativni oficir	od 20. 6. do 15. 11.1944
kapetan PERHAUC Rafael	delavnica za motorje »Merlin«	od 20. 6. do 15. 11. 1944
podpor. RUPNIK ing. Zdenko	i elektrotehn. oddelek	od 2. 6. do 15. 11.1944
podpor. KOS Zvonko	delavnica motor. »Pratt & Whitney«	od 12. 7. do 15. 11.1944
podpor. KASTELIC Tone	delavnica za avtoremonte	od 20. 6. do 15. 11.1944
poroč. RENAC Milan	sekcija za oborožitev	od 12. 7. do 15. 11.1944
podpor. ILIČ Ivan	montaža letal hangar »B«	od 11. 5. do 15. 11.1944
major HUBMAJER Danilo	montaža letal hangar »B«	od 2. 6. do 10. 9.1944

Boufarik do 15. novembra 1944

kapetan RODIČ Mile	namestnik	
	komandanta	od 20. 6. do 15. 11.1944

Boufarik od 15. novembra 1944 do 22. marca 1945

poroč.	ZRILIĆ Milan	motorska delavnica od 12. 7. do 15. 11. 1944
poroč.	DIBATISTA Henrik	montaža letal od 12. 7. do 15. 11. 1944
podpor.	KOS Zvonko	motorska od 20. 6. do 12. 7. 1944 delavca (nato v Maison Blanche)
podpor.	DRAGICEVIĆ Ivo	motorska delavnica od 2. 6. do 15. 11. 1945
major	PERHAUC Rafael	komandant od 15. 11. 1944 do 22. 3. 1945 motorska
poroč.	KASTELIC Tone	delavnica od 15. 11. 1944 do 22. 3. 1945 motorska
poroč.	DRAGICEVIĆ Ivo	delavnica od 15. 11. 1944 do 22. 3. 1945

VODILNI KADER PRVEGA LETALSKEGA POLKA

komand. POLJANEC Srečko

politkom. DVORNIK Mirko

ABECEDNI SEZNAM OSEB,
OMENJENIH V KNJIGI

A

Abraham Stevan 312
 Alexander Harold 136
 Alič Rajko 35
 Andree 238
 Ankon Leopold 16, 209, 211, 220
 Antončič Janez 28, 270
 Antolin Roman 353
 Augustinčič Antun 31
 Ažman Jože 35

B

Babič Slavko 318
 Babnik Stane 35
 Bagur 251
 Baldin Anton 28
 Baraga Živa-Maškarova 210
 Barbiš Anton 318
 Barbiš Leopold 318
 Barič Jožef 35
 Barič Peter 35
 Barut Drago 35
 Basdorf 281, 282
 Baškovič Ivan 35
 Batalo Nikola 77, 280
 Batič Leopold 35
 Batistič Zdravko 39
 Bavcon Danica 351
 Bebler Aleš 17, 18
 Beker 198
 Benčič Anton 135
 Beran Igor 77
 Berce Sergej 28, 39
 Bevk France 319
 Bevk Ivan 239
 Bevk Peter 239

Bilčič Milan 35
 Bisail Zlatko 250, 317
 Bizjak Bojan 267
 Bizjak Stane 238, 239, 319
 Bjedov Ljubo 86
 Bjelica Jevrem 301
 Bobnar Stane 299, 351
 Bogataj Franc 239
 Bogomolov 238
 Boksa Branko 28
 Bole 270
 Boljevič Arsa 21
 Bolko Julijan 262, 353
 Bonaparte Napoleon 15, 64
 Boras Krešo 39
 Bordon Rado 210, 351
 Bosanac Mirko 8, 14, 317
 Boškovič Krsto 35
 Boštjančič Anton 288
 Boushier 266
 Božeglav Anton 239, 319
 Božeglav Vladimir 319, 239
 Božič Franc 35
 Božič Ivan 239
 Božič Kazimir 108
 Božič Marjan 28
 Boyd A. H. 138
 Brauher Franc 35
 Brečevac Angel 135
 Brejc Franc 239, 319
 Brezigar Alojz 239
 Brno Niko 35
 Brumat Branko 353
 Buban Viktor 129, 301
 Bucik Stane 288
 Budin Srečko 135
 Bukalov Svetozar 27
 Bukovac Djemil 23
 Burič Djordje 32, 60, 65, 319, 353
 Butorovič Radule 317, 351

C
 Calmels 266
 Cajnko Avgust 32, 353
 Caswell 133
 Cencič Josip 35
 Cenič Aleksandar 186, 217, 324
 Churchill Winston 83, 136
 Clostermann Pierre 113, 317

C

Čajavec Rudi 16, 17
 Čeligoj Evgen 239
 Černigoj Leopold 267, 269, 270, 319, 353
 Černigoj V. 270
 Cerpič Slavo 35
 Cevala Avgust 35
 Colaković Rodoljub 266
 Colić 179
 Cok Ivan M. 71, 84
 Corak Rudolf 27
 Cufer Ernest 239
 Culinović Ferdo 10, 317
 Cetković Vlado 179
 Curgus Ljubisa 37, 39, 40, 43, 98, 250, 251, 254, 261, 263, 265, 289, 318, 319, 324, 353

D

Dajčman Anton 35
 Damjanović Miodrag 312
 Daškobler Peter 239
 Dawson 258, 264, 265, 266
 Deakin Bill 46
 Dedijer Vladimir 25, 75, 79, 317
 De Gaulle 285, 286
 Dejak Janez 35
 Dekleva Alojz 234, 319
 Delić Milan 126, 165, 323
 Delkin Danilo 192
 Dibatista Henrik 28, 39, 250, 256, 325
 Dicken 25
 Djonović Jovan 266, 267
 Djurić Jovan 28, 31
 Dobrić Adam 239
 Dobrinić Miloš 129

Doc Ivan 239
 Dodić Ivan 352
 Dodić Stanko 234, 319
 Dolenc Albin 232
 Dolinšek Vinko 34
 Douglas Sholto 47
 Dragičević Ivo 39, 250, 256, 325
 Drole Avgust 239
 Drole Franc 239
 Dubravec Zvonko 39
 Dvornik Mirko 325

E

Eisenhower Dwight 246
 Elliot 137
 Ercigonja Petar 23, 25
 Erkoč Pavel 35
 Eržen Jože 299
 Escarra 285, 286

F

Fabčić Ivan 239
 Fabijan Trgo 199, 204, 205, 318
 Fabjan Franc 239
 Fabjanović 129
 Fabulić Franjo 129
 Faruk 12
 Ferri Ivo 323
 Filipič Rihard 324
 Fišer Anton 135
 Fizir Albert 27
 Flajs Stojan 35
 Flus Jožef 34
 Franki Ljubo 28, 100
 Fučak Danilo 142, 270, 318
 Furlan Anton 135
 Furlan Ivan 28
 Furlan Negro 270
 Furlanić Teles 35
 Fux Zdenko 35

G

Gajtan Fianđoka 35
 Gati Jožko 39, 323
 Gavrilović 158, 191
 Gizdić Drago 317

Gojkovič Vasa 312
 Goldsmith 287
 Gole Milan 28, 129
 Golnarič Anton 34
 Golob Franc 34
 Gorazd Borut 35
 Gorjan Franc 35
 Gorjup Drago 35
 Gortner Viktor 35
 Gosar Peter 28
 Gostinčar Jože 35
 Grabnar Anton 34
 Grabnar Josip 312
 Graziani 66
 Grenier 288
 Gregorčič Jožef 35
 Gregorčič Stanko 239
 Gregorič Bogomil 239
 Gregorič Stane 232
 Grgič Jure 23
 Grgič Miro 324
 Grgulina Miloš 135
 Grk Rudolf 319
 Grmek Edo 352
 Grol 72
 Grošelj Avgust 14, 353
 Grželj Franc 239
 Gulin Miloš 35, 270
 Gustinčič Anton 352

H

Halambek Zvonko 13, 100
 Harej 270
 Hitler Adolf 11, 16, 82
 Hlača Marko 27
 Hlačar Bogomil 34, 270
 Hočevar France 299, 351, 352
 Hočevar Jože A. 353, 360
 Hrast 270
 Hren Gvido 34
 Hrovat Silvo 299, 351
 Hubmajer Danilo 32, 39, 98, 140,
 250, 252, 253, 257, 264, 284, 301,
 324
 Hunter 277
 Hyde 282

I

Idijakovič Edvard 39
 Ilić Ivan 250, 319, 324

Ilić Ljubomir 146, 279
 Ilić Slobodan 72, 129
 Iljušin 301
 Islamović Salih 100
 Ivanišević Djuro 109, 152, 154, 158,
 165, 318, 323
 Ivanović Dimitrije 35
 Ivec Franc 35
 Ivković Boleslav 86, 131, 135

J

Jadrijevič Svetozar 94
 Jagodič Mladen 129
 Jakopič Anton 312
 Jakopič Ivan 35
 Jakovljevič 301
 Jakšič Pavle 249
 Janković Aleksandar 312
 Jarc Evgen 239
 Jazbar Anton 239
 Jazbec Milutin 16, 17
 Jelerčič Jože 353, 360
 Jeločnik Hubert 28, 60, 319, 353
 Jerič Oskar 239
 Jerin Zoran 113, 317
 Jerman Milan 28, 129
 Ješelnik Anton 35
 Jež Franjo 28, 217, 324
 Jovanović Arsa 44
 Jovanović Ratko 16, 82, 209, 211,
 219, 323
 Jovanović Slobodan 72
 Jurinčič Rok 239

K

Kapun Hinko 239
 Karadjordjevič Peter 12, 46, 80, 235,
 236, 237
 Karič Milan 218
 Kastelic Anton 28, 38, 98, 250, 324,
 325
 Kažinič Djemil 23
 Kerkovič Savo 20, 25
 Kisel Franc 34
 Kladivar Ludvik 35
 Klanjšček Zdravko 318, 360
 Klarič Josip 35, 140
 Klemenčič Vladimir 34

Klokočovnik Josip 23, 217
 Klun Albert 71, 299, 317, 318, 351,
 352, 353
 Kluz Franjo 16, 17, 36, 39, 163, 208,
 220
 Knežević živan 72
 Knight Donald 25
 Kobal Branko 34
 Kocjan Miroslav 351
 Kocjančič Maks 86, 324
 Koletnik Maks 319
 Kompara 270
 Konte Ivo 32, 33, 39, 319
 Koren 270
 Kos Marjan 135
 Kos Zvonimir 39, 250, 324, 325
 Kovač Franc 35
 Kovačič Leo 191, 281, 287
 Kovačič Edvard 239
 Kovačević 165
 Kralj Milan 27
 Kranjc Janko 34
 Krapež Ivan 239
 Kraus Branko 39, 126, 129, 165, 323
 Kraigher Sergej 29
 Kraigher Uroš 351
 Kreft Ivan 351
 Krek 72
 Krevh Avgust 135
 Krhne Slavan 319, 353
 Krimančič Svetko 239
 Krkoč Roman 35
 Krnjevič 72
 Krpan Ivan 230, 239, 319
 Kveder Dušan-Tomaž 263
 Kukanja Gabrijel 239
 Kukovec Ivan 299
 Kulušič Krunoslav 23, 27
 Kunčič Jože 35
 Kuprešanin Milan 27
 Kuret Albin 351
 Kuzmič Petar 25

L

Lah Emil 35
 Laharnar Bogomil 239
 Lakovič Vladimir 360
 Lapanja Valentin 239, 319
 Lapajne Stefan 239, 319

Lapanja Gabrijel 239
 Lapajne Franc 239
 Laugier 272
 Lavrenčič Franc 35
 Lazarevič Božo 114, 131, 135, 136,
 249, 257, 299, 301, 311, 318, 353
 Leban M. 270
 Leban Stanko 135, 270
 Lenassi 210
 Levičnik Karel 319, 351, 353
 Lewellyn 138
 Lietzman 175
 Löher 8
 Ličen Jože 352
 Ličen Branko 28
 Lipovž 270
 Lisjak Milan 35
 Lizec Franc 35
 Lolič Franjo 104, 105, 323
 Losič 191
 Ložic Miodrag 72, 301
 Lučič Dušan 301
 Luštek Miroslav 351, 352, 360

M

Maclean Fitzroy 46, 48, 49, 144, 224,
 280, 317
 Mahne Stane 351
 Mahnič Alojz 28, 129
 Majcen Branivoj 13, 28, 29, 97, 116,
 171, 184, 188, 189, 190, 324, 353
 Makovec 270
 Malnarič Milan 312
 Malohadžič Hivzo 94
 Malovec Franc 28
 Manola Srečko 253, 266, 267, 272,
 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286,
 287, 288, 318
 Manos Aleksandra 72
 Marasovič Ante-Mirko 17
 Marčep Mihajlo 250
 Margon Aleksander 241
 Margon Dorotej 239
 Marič Franjo 319
 Marič Mihailo 12, 21, 317
 Marinovič Miloš 324
 Markič Jožef 239
 Markovič Aleksandar 16, 79, 82, 100
 Martelanc Franc 239
 Martinčič Ernest 239

Marty Andree 288
 Matej ić Jovan 77
 Marušič M. 199, 239, 318
 McDonald 247, 252, 253, 264, 266
 Medenica Živko 35
 Mejak Jožef 109
 Melamed Pavle 83, 85, 86,
 Memon Albin 34
 Menart Miha 35
 Mičetič Ivan 77
 Mifsud 272
 Mihajlovič Draža 20, 23, 46, 79, 80,
 81, 82, 231, 259, 266
 Mihajlovič Sima 319
 Mihec Štefan 35
 Mihelič Franc 35
 Mihelič Miroslav 239
 Miklavčič Oton 32, 39
 Mikuž Miroslav 28, 129
 Milič Alojz 232
 Miljavec 270
 Milojevič Miloje 25, 47, 56
 Milovanović-Grčki 27, 85, 86
 Mirkovič Ante 13, 39
 Mirkovič Borivoj 72
 Mitchell R. J. 110
 Mitračič Ivica 17
 Müller Karl Heinz 172
 Mladenovič Mika 323
 Mladovan Cveto 135
 Mladovan Rudolf 135
 Momčilovič Ljubomir 308
 Montgomery B. Law 64
 Moorhead 281
 Morse 108
 Mousset Jean 266, 272, 273
 Mozetič Jožef 239
 Možina Avgust 239
 Možina Kristan 239
 Možina Miroslav 135, 319
 Mučič Anton 239, 270
 Mujin Kosta 312
 Mussolini Benito 82
 Mužina Albert 239

N

Najberger Hubert 83, 85, 86, 93,
 260, 319, 323, 353
 Najdanovič Svetislav 39, 94

Namar Polde 28, 129
 Nedič 20, 82
 Nelson 15, 64
 Niklsbaher Nande 129
 Nikolič Stanoje 39
 Nikoliš Gojko 280
 Nikšič Ratko 94, 319, 353
 Ninčič 12, 72

O

Obersnel Ivan 239
 O'Brien 98, 252, 253, 280
 Ocepek Mirko 34
 Ogrinc Marjan 35
 Okroglič Karel 239
 Ormee 283, 284
 Ostan Miran 233
 Osterc Ljubo 273, 281, 283
 Osvald Franc 35

P

Pahor Ivan 35
 Pahor Leopold 239
 Pajič Nedeljko 323
 Pajk Jožef 107, 319, 353
 Pangrac Oto 27
 Park Keith R. 54, 55, 56, 90
 Pavelič Ante 20, 21, 82
 Pavičič Mile 19, 44
 Pavlin Avgust 239
 Pavlovič Pavle 33
 Pečar Albin 34
 Pečarič Marjan 239, 319
 Pedišič Vlado 27
 Pekar Franc 35
 Penko 270
 Pepel Bogomil 296
 Pepel Mile 28
 Perat Janko 66, 75, 76, 77, 224, 299,
 319, 323, 351, 352, 353
 Perčič Bogoljub 239
 Perhavec Stanislav 301
 Perhauc Rafael 19, 38, 39, 51, 52,
 53, 54, 55, 100, 135, 157, 172, 181,
 187, 189, 192, 198, 199, 200, 201,
 205, 206, 207, 217, 250, 256, 264,
 265, 277, 288, 289, 324, 325, 353,
 360
 Peric Čedo 129

Perišić 312
 Perme Jože 28
 Peroš Anton 239
 Pervanje Edvin 351
 Pešič Jovan 217, 220
 Petač Janez 35
 Petaroš Danilo 35
 Petrič Rafael 35
 Picolin Rudolf 35
 Piki Edvard 32, 37, 301
 Pintar 270
 Pipan Miroslav 34
 Pirc Ivan 319
 Pirc France 23, 31, 43, 49, 50, 51
 52, 54, 55, 65, 59, 90, 93, 98, 99
 130, 131, 134, 146, 147, 253, 259
 260, 276, 279, 298, 301
 Pirc Vladimir 276, 353
 Počervina Anton 35
 Podbevšek Franc 33, 323
 Polak Milan 35
 Polič Ivan 35
 Poljanec Srečko 325
 Popov Arkadije 32, 39, 167, 168, 202,
 205, 211, 212, 323
 Popović Milentije 25, 79
 Potočnik Franc 33, 317
 Povh Avgust 239
 Poznič Jože 35
 Prašnikar Dušan 35
 Prelec 270
 Prendergast 265, 283, 284
 Prezelj Jože 35
 Prikril Boris 61
 Princ Julij 239
 Princes Mirko 233, 319, 353
 PrQctor L. 93
 Prosen Milan 73, 74
 Protič Mileta 16, 82, 93, 163, 165,
 213, 219, 260, 323
 Provec Peter 35
 Pucelj Stane 35
 Pučer Karel 239
 Pudarič 257
 Purič Lucjan 232, 319, 352
 Putarek Vinko 23

R

Radaljac Rudi 39 324
 Radošević Todor 166, 179, 195, 204,

317

Radulović Radovan 165
 Radunović Vasilij 35, 165
 Rattel 251
 Raubar Dušan 239
 Rebek 270
 Rebula Danilo 28, 146, 353
 Rebula Ivo 39, 146, 353
 Regent S. 270
 Rejc Anton 239
 Rejc Stanislav 239
 Rejec Danilo 135
 Renac Milan 250, 324
 Rendulic Lothar 158, 159, 161, 317
 Rendulič Zlatko 129
 Ribar Ivo Lola 23, 25
 Ribarič Josip 129
 Robert Ivan 34
 Robežnik Ivko 34
 Rodela Vinko 239
 Rodič Mile 26, 27, 39, 250, 253, 256,
 289, 324
 Rodič Slavko 180, 293
 Rogelja Vinko 239
 Rommel Erwin 63, 64, 66, 76
 Rok Drago 35
 Roosevelt F. Delano 83
 Rožič 270
 Rudež Leopold 239
 Rudič Jakov 324
 Rudolf Ivan 71, 84
 Rugi Luigi 156, 214, 215, 216, 220
 Rupnik Zdenko (Janko) 32, 33, 250,
 324
 Rusjan Edvard 249, 250, 317
 Rutar Franc 239

S

Salevič Ivan 39
 Schneider 111
 Schraml Franz 206, 317
 Selby John 49, 50, 51, 56, 165, 166
 Semolič Marjan 95, 158, 161, 165,
 296, 352, 353
 Sever Miroslav 239
 Sila Albert 34
 Simčič A. 270
 Simčič Damjan 33, 129
 Simič Vladimir 301

Simoniti Rado 271
 Simović Milan 12, 43, 56, 72, 79, 94,
 301
 Sivec Andrej 35
 Slessor 133, 283
 Slivar 270
 Slokan Stanko 35
 Smeh Danilo 27
 Smrdelj 270
 Smuk Ivan 125
 Sokolov 298
 Sotlar Ciril 231, 232, 352
 Sotlar Tone 249
 Srdanović Milan 323
 Stopar Alojz 239
 Stalin 83
 Stanković 200, 205
 Stepančić Miroslav 352, 360
 Stephens F. N. 138
 Sterle Srečko 28
 Stone 72
 Strlič Franc 35
 Stroj n Stanko 35
 Stropnik Franc 74, 76
 Strugar Vlado 318
 Stuart 46
 Svete Anton 35
 Svetlin Ivan 94, 100, 257, 298, 301

S

Šav Narciz 239
 Šavron Celestin 319
 Ščukovt Stane 267, 270
 Šetina Miloš 34
 Škabar Ivan 239
 Škabar Stane 28
 Škerlj Božo 35
 Škof Milan 35
 Škrjanc 270
 Šmit Jože 351
 Šoič Hinko 13, 123, 165, 171, 319,
 323, 353
 Šoronda Kosta 35
 Štajer Franc 35
 šubašić 127, 247, 265, 281, 286, 289
 Šuligoj Pavel 135, 239
 Šutej 72

T

Tabaković Viktor 23
 Tehavc Ivan 35
 Tepina Ciril 35
 Terbižan Angel 135
 Tišma Stevo 39
 Tito 19, 20, 23, 41, 44, 46, 48, 49, 50,
 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59,
 81, 82, 85, 88, 99, 100, 114, 127,
 130, 133, 134, 136, 137, 142, 145,
 147, 160, 224, 241, 242, 243, 247,
 249, 251, 258, 263, 264, 265, 266,
 267, 271, 273, 281, 286, 289, 298,
 308, 350
 Todorović Dragoslav 100
 Tolbuhin 300
 Tomanič Slavko 35, 129
 Tomlinović Slavko 35
 Tomšič Janez 29, 31, 189, 318
 Tosič Borislav 129
 Trifunac Milorad 312
 Troha Anton 35
 Troha Stojan 352
 Trtica Stevo 250, 324
 Tukerič Ivica 39

U

Udovič Mirko 34
 Ukmar Silvo 35
 Ulepič Zdenko 99, 137, 301, 308, 319,
 353
 Ungar Josip 27
 Uršič Božo 25

V

Vadnal 270
 Val Milan 35
 Vales Mirko 106, 107, 324
 Valetič Ljubo 277
 Vasič Dragiša 79
 Vasiljevič Jovan 138, 180, 185, 279
 318
 Vasiljevič Prvoslav 20, 40, 44, 319
 353
 Velebit Vladimir 24, 25, 45, 46, 47,
 57, 241, 249, 280, 285, 318

Velikonja Janko 351
 Vernic Nikola 100, 217, 218, 220
 Verhovc Ludvik 35
 Vičič Ivan 28
 Vidic Ivan 353
 Vilhar Srečko 71, 318, 351
 Vincetič Leo 319, 353
 Višnovc Karel 319, 352
 Vitruk 300, 308, 309, 310, 358
 Vlahov 185
 Vlahovič Viktor 135
 Vodopivec Jožef 239
 Vogelink Dolfe 249
 Vouk Albin 217
 Vouk Stane 100, 200, 203, 204, 205,
 211, 216, 217, 219
 Vovk 270
 Vrabčič Ciril 17, 126
 Vran Andrej 35
 Vrhovec Franc 28
 Vrhovec Slavko 29
 Vujaklija 129
 Vukčević 128
 Vukovič Aleksandar 208, 220

Z

Zadnik 270
 Zakinja Valentin 34
 Zavoljenk Rajko 28
 Završnik Ernest 28
 Zdešar Stane 28
 Zdrajevski Cirilo 100, 324
 Zelinšek Ivan 239
 Zeljkovič Djuro 39, 323
 Zidarič Emil 239
 Zobundžija Vladislav 27, 32, 39,
 301, 323

Zogovič G. 266
 Zrilič Milan 39, 250, 256, 325
 Zuljevič Mladen 129
 Zupan Janez 28
 Zupan Jože 35
 Zupet Drago 34
 Zupin Dino 239

ž

Žagar Alojz 35
 žanko Vanja 238, 266, 270, 271, 272,
 273, 288, 319, 353
 Žerjal Benjamin 35
 Žerjal Oskar 324
 Žiger Branko 35
 Živec Ivan 239
 Živkovič Pera 39, 231
 Žnidaršič Slavko 28
 Žnidaršič Stanko 35
 Žnideršič Silvo 135
 Žugelj Jožef 35
 žuljan žarko 35
 žujej Marko 135
 žužek Stanko 352
 Žvab Boris 267, 270

W

Wawel 66
 Wederley 25
 Weinberger Bogdan 239
 Wilis 47
 Wilson Henry 47, 99, 136, 246, 249,
 281
 Woolley-Duke 133, 134

ABECEDNI SEZNAM KRAJEV
IN DEŽEL, OMENJENIH V KNJIGI

A

Abazi 72
 Abukir 15, 64, 65, 70
 Afrika 11, 16, 36, 38, 40, 43, 44, 56,
 60, 62, 63, 64, 66, 69, 73, 74, 75,
 76, 79, 85, 89, 94, 97, 99, 100, 102,
 104, 112, 113, 116, 129, 131, 132,
 133, 134, 135, 136, 208, 215, 221,
 229, 230, 234, 235, 221, 229, 230,
 234, 235, 236, 243, 244, 246, 260,
 270, 273, 277, 279, 282, 284, 288,
 298, 319, 356, 357
 Agami 67, 70, 71,
 Ajdovščina 18
 Albanija 11
 Aleksandrija 12, 14, 15, 16, 47, 63,
 64, 65, 67, 70, 71, 78, 84, 88, 107,
 137, 209, 211, 214, 356
 Aleksandrovo 181
 Alipašin most 176
 Alma 239, 247, 248, 274
 Alžir 88, 89, 107, 230, 233, 234, 236,
 238, 239, 243, 246, 248, 249, 250,
 251, 253, 255, 257, 258, 259, 261,
 263, 265, 266, 267, 269, 270, 271,
 272, 273, 276, 277, 279, 280, 281,
 284, 286, 288, 289, 305, 319
 Alžirija 55, 73, 88, 107, 135, 229, 237,
 241, 244, 246, 247, 248, 249, 256,
 258, 264, 266, 267, 267, 270, 277,
 280, 283, 287, 319, 321, 324, 352,
 357, 358
 Aman 70
 Amerika 11, 65, 144, 271, 286
 Anbrin 65
 Ancona 15
 Anglija 110, 113

Apenini 33
 Argentina 23
 Aržano 26, 27, 174, 205
 Atene 11, 12, 15
 Atira 73
 Avstrija 9
 Avstralija 112

B

Babi jak 294
 Babin Potok 214, 215, 217
 Bačka 213, 310
 Bački Brestovac 309
 Bagdad 99
 Bagur 236
 Bajič 170
 Bakar 279
 Balkan 74, 137, 158, 159, 317
 Banjaluka 16, 17, 182, 310
 Banija 24, 125
 Baradina 170
 Barca 66
 Barce 64
 Bari 32, 33, 47, 48, 52, 54, 94, 100,
 123, 126, 131, 135, 137, 138, 217,
 227, 238, 254, 256, 257, 261, 263,
 265, 276, 277, 279, 280, 319
 Barletta 32
 Bartolomija 197
 Baškanova 181
 Baškastara 181
 Batuje 277
 Bečej 310
 Bela Crkva 216, 300, 302
 Bela krajina 191
 Belgija 70
 Beli Vir 198

- Bengazi 43, 60, 63, 64, 77, 88, 100,
 121, 123, 250, 256, 356
 Benina 43, 60, 64, 65, 66, 82, 86, 87,
 88, 89, 92, 95, 100, 102, 106, 107,
 116, 123, 125, 217, 218, 222, 248,
 251, 252
 Benona 135
 Beograd 8, 14, 19, 20, 23, 25, 44, 55,
 71, 82, 83, 85, 89, 90, 92, 94, 100,
 103, 105, 115, 126, 129, 134, 138,
 153, 160, 162, 165, 166, 172, 179,
 181, 185, 189, 218, 250, 257, 265,
 266, 267, 279, 280, 288, 289, 290,
 291, 295, 298, 300, 305, 317, 318,
 319, 351, 352, 357
 Berane 165, 293, 294, 295
 Berlin 82, 213
 Bifemo 138
 Bihać 31, 176, 218
 Birhakeim 67
 Bitiличи 31
 Biševski kanal 32
 Bizerta 230, 232, 233, 247, 267, 269
 Bjelašnica 294
 Bjeljina 308
 Blagaj 178,
 Blatno jezero 307, 308
 Blida 247, 248, 265, 267, 279, 280,
 289
 Blina 32
 Boan 291, 293
 Boboljušca 31
 Boka Kotorska 8, 14, 16, 209, 211,
 214, 217, 218, 356
 Bol 17, 167
 Bone 230, 234, 236, 247
 Bosanska Gradiška 182
 Bosanska Krajina 19
 Bosanska Dubica 208
 Bosansko Grahovo 26, 27
 Bosna (r.) 155
 Bosna 8, 21, 24, 45, 82, 124, 125, 165,
 214, 217, 306, 310, 358
 Boufarik 10, 89, 230, 239, 241, 243,
 247, 248, 249, 252, 255, 256, 257,
 259, 263, 265, 266, 267, 269, 273,
 275, 276, 277, 281, 284, 319, 325,
 357
 Bradina 170
 Brač 17, 167, 171, 195
 Brdjani 170
 Brezovo Polje 213
 Brežice 8
 Brindisi 32, 37, 125, 138, 145, 146,
 165
 Bristvica 32
 Brseč 187
 Bršanovo 31
 Brzovo 213
 Bugie 230, 234, 236, 248
 Buna 178
 Burma 112
- C
- Campomarino 138
 Canne 117, 118, 122, 123, 124, 125,
 138, 140, 142, 162, 163, 164, 165,
 168, 169, 170, 174, 176, 177, 182,
 201, 209, 212, 213, 217, 221, 319
 Carovigmo 32, 33, 36, 37, 41, 42, 43,
 52, 60, 62, 92, 94, 95
 Catania 123, 125
 Casablanca 265
 Cassar Said 230
 Caserta 99, 136, 138, 357
 Castel Benito 123
 Cerknica 191
 Cincar 26, 27
 Cirenaiika 66, 88
 Constantine 230, 232, 233, 234, 235,
 236, 237, 238, 243, 244, 248,
 Corso 107, 236, 247, 248, 269, 234
 Cres 187, 189
 Crikvenica 185, 186, 187
- C
- Čabar 191, 192
 Cačak 13, 211
 Cemomerac 250
 Češkoslovaška 70,
 Čitluk 178
 Crna gora 8, 11, 24, 125, 165, 289,
 291
 Crno jezero 46
 Črnomelj 23, 29
 Čuprazlija 31

D

Dalmacija 8, 24, 33, 41, 85, 124, 142, 166, 180, 193, 195, 204, 205, 317
 Danska 70
 Daruvar 310
 Debeli Vrh 197
 Dereča vas 29,
 Dema 65
 Deskle 239
 Dinarsko pogorje — gorstvo 31, 179
 Divača 216
 Divulje 17
 Djakovo 312
 Doboj 213, 302
 Dobrava 29
 Dobropolje 31
 Dolenjska 24
 Doli 200, 206
 Donje Lipovo 294
 Donje Taborište 29
 Donji Miholjac 306, 308, 312
 Donji Lapac 169, 181
 Drač 15
 Drače 195
 Dračevo Polje 140
 Draga 29
 Dragatuš 29
 Drava (r.) 308
 Drina (r.) 308
 Drniš 176, 179, 208
 Drvar 31, 48, 51, 55, 90, 224, 225
 Dubrovnik 135, 155, 165, 172, 193, 195, 197, 198, 202, 205, 206, 207, 211, 212, 213, 218, 250, 289, 290, 295, 357
 Dugi otok 187
 Durban 135
 Durmitor 46,
 Duvno 26
 Duži 197

E

Egipt 12, 48, 49, 50, 51, 60, 66, 78, 79, 87, 92, 106, 135, 209, 211, 230, 287, 299
 El Alamein 64

El Adem 77, 78, 85, 125
 El Ageila 66
 El Cisri 64
 El Dabbu 73
 El Sat 85, 287
 Engels 299
 Ervenik 179
 Evian 246
 Evropa 11, 57, 113, 228, 247, 271

F

Fanara 84, 85, 86
 Fasano 32
 Finona 187
 Fonduk 236, 248
 Fort Caroubier 236, 247
 Fort de L'eau 236, 247, 248
 Francija 70, 265, 267, 270, 277, 285, 286
 Frankfurt 317
 Fratrovci 29
 Friedrichshafen 15

G

Gacko 168
 Galiola 187
 Gaza 84
 Generalski Stol 29, 117
 Ginefa 83, 85, 86
 Glamoč 21, 23, 28, 31, 215
 Glamoško polje 21, 24, 25
 Gorica 170
 Gorica 17, 18, 215, 249, 250, 353
 Goriška Brda 259
 Gornji Lapac 181
 Gornji Milanovac 79
 Gorski Kotar 24, 109
 Gospić 28, 155, 167, 169, 176
 Grabovec 205
 Gračac 179, 208
 Gračanica 312
 Gradiška 23
 Grahovo 192
 Gravina 32, 289
 Grčija 8, 11, 12, 63, 137
 Grebak 177

Grohote 171, 172, 173
Grozno 299
Gruda 193

H

Haifa 73, 76
Halfaya 73
Hankumpanija 180
Heliopolis 107
Heluan 74, 93, 106, 107, 251
Hercegovina 8, 124, 125, 289, 291
Hruševlje 109
Hrvatska 16, 23, 24, 32, 33, 34, 124,
159, 206
Hrvatsko primorje 24
Humac 169, 170, 197
Hussein Dey 236, 246, 251
Hutovo 197, 202
Hvar 32, 166, 167, 195, 205

I

Ičići 187
Idrija 192
Ilici 178
Ilidža 182
Ilirska Bistrica 210, 297, 304
Imotica 197
Imotski 170, 205
Indija 112
Ismailija 76
Istra 24, 33, 74, 83, 85, 124, 125, 187,
189, 193, 230, 237, 243, 249, 314,
318
Italija 7, 8, 11, 15, 17, 19, 21, 24,
28, 32, 33, 34, 35, 37, 43, 44, 46,
48, 56, 60, 63, 66, 69, 71, 75, 78,
84, 86, 87, 88, 94, 99, 100, 102, 104,
105, 107, 112, 113, 121, 122, 123,
124, 125, 136, 138, 140, 146, 161,
162, 163, 164, 174, 182, 189, 190,
209, 213, 215, 217, 222, 231, 237,
244, 246, 247, 251, 265, 276, 277,
282, 284, 287, 298, 319, 352, 356
Ivangrad 165, 293
Iž 174

J

Jablanac 165
Jablanica 170, 182, 209
Jadran 47, 138, 174, 175, 180, 185,
187, 205, 279, 318
Jadransko morje 13, 46, 124, 149,
193
Jajce 31, 40, 41, 47, 83
Janjina 200
Jastrebarsko 23
Jeanne d'Arc 287
Jelsa 166, 167
Jeruzalem 12
Johannesburg 74
Jugoslavija 7, 8, 10, 11, 13, 14, 19,
20, 21, 23, 33, 35, 40, 44, 45, 46,
49, 50, 51, 54, 56, 57, 58, 69, 70,
71, 74, 78, 81, 83, 89, 99, 100, 103,
121, 124, 133, 135, 136, 137, 142,
181, 189, 190, 193, 200, 208, 209,
212, 228, 229, 231, 232, 234, 235,
237, 238, 243, 244, 256, 258, 259,
261, 262, 263, 265, 266, 267, 271,
280, 285, 287, 298, 302, 310, 314,
317, 318

K

Kačanik 154, 165
Kairo 24, 46, 47, 51, 52, 55, 56, 57,
82, 83, 85, 92, 93, 99, 100, 106, 107,
114, 125, 126, 131, 135, 137, 225,
231, 135, 137, 225, 231, 232, 251,
257, 264, 356
Kamenjak 187, 189
Karmel 73
Karlov Han 26
Karlovac 23, 29, 59, 64, 72, 74, 78,
79, 84, 155, 310
Kasfareet 74, 77, 83, 85
Kaštel 197
Keneles Box 73
Kišno 31
Kišinev 14
Klasnice 17
Klek 195
Klenak 309
Klin 165

Klis 175
 Kobarid 87
 Kočevje 192
 Kolašin 291, 293, 294
 Kolpa (r.) 29, 33
 Konavle 193
 Konjic 170, 180
 Konštara 199, 203, 204, 205
 Koper 353
 Korana (r.) 29
 Korčula 171, 172, 195
 Kordun 24, 125
 Korito 26
 Korun 197
 Kosmet 154, 165, 295
 Kotelj a 32
 Knezpolje 179
Knin 26, 31, 176, 179, 208, 218
 Kraljevica 187
 Krasnodac 299
 Kras 259
 Krasinac 318
 Krčmar 31
 Kreta 15, 63, 77, 79
 Krk 13, 15
 Krivi Dol 170
 Krk 181, 185, 187
 Krnja Jela 293
 Kučine 170
 Kumanovo 8
 Kumbor 8
 Kuršumljija 289, 295
 Kuršumljiska Banja 295

L

Ladžarak 309
 Landol 109
 Lavrica 209
 Lecce 138
 Lečevica 31
 Lernansko jezero 246
 Leverano 138
 Libija 352, 356
 Libijska puščava 87
 Lička Jasenica 29
 Lika 24, 28, 33, 45, 124, 125,
 181, 217
 Lim (r.) 24
 Lipa 295

Lipovo 293, 294
 Littleton 135
 Livno 19, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 32,
 34, 66, 205, 356
 Livensko polje 21, 23, 24
 Ljubljana 8, 13, 23, 25, 33, 35, 44,
 52, 56, 84, 85, 86, 94, 108, 113, 123,
 146, 147, 191, 192, 209, 223, 224,
 227, 230, 232, 233, 234, 238, 250,
 253, 265, 266, 267, 271, 276, 277,
 279, 280, 288, 289, 317, 318, 352,
 360
 Ljubuški 169, 170, 177, 178, 209
 Lokvice 29
 London 72, 110, 165, 172, 175, 183,
 249, 280, 286, 318
 Loška dolina 191
 Lukovo 187
 Lusca Palanka 17

M

Macale Arch 123, 125
 Madžarska 9, 310
 Madžarkečke 307, 309
 Maglaj 209, 213
 Maison Blanche 10, 88, 89, 98, 107,
 116, 230, 233, 234, 236, 237, 238,
 239, 240, 241, 242, 243, 244, 246,
 247, 248, 249, 250, 252, 253, 254,
 255, 256, 257, 258, 259, 263, 265,
 266, 267, 269, 270, 271, 273, 274,
 275, 276, 280, 281, 284, 286, 288,
 319, 324, 325, 357
 Maison Caree 246, 248
 Makedonija 8, 24, 34, 301
 Makarska 192, 205
 Malinska 181
 Mali Lošinj 176, 187
 Mali Ston 197
 Malta 47, 81, 112, 123, 125, 190
 Maribor 77, 310
 Mar Grande 62
 Martin Brod 31
 Marsa Matruh 64, 66, 67, 73, 125
 Mazin 31
 ', Medjedje 17
 Medjugorje 31
 Menerville 107, 234, 236, 247, 248,
 269

Metlika 23, 29, 117, 190, 191
 Metohija 154
 Metković 193, 195, 197, 198, 202, 203,
 204, 211, 212, 216
 Mil Mini 64
 Milna (r.) 171
 Misurate 125
 Mliništa 31
 Mljet 180
 Močila 29
 Moj kovač 291, 293, 294
 Monopoli 32, 289
 Monte Gargano 32
 Morović 307
 Mošćenice 187
 Moskva 13, 14, 142, 299
 Mostar 8, 14, 23, 124, 153, 157, 170,
 177, 178, 179, 181
 Mrežnica (r.) 29
 Mustafa Paša 67

N

Naglušice 31
 Nanos 259
 Narda 312
 Nebljusi 181
 Nechargemiind 317
 Neretva (r.) 155, 195, 203, 288
 Nerežišće 171
 Nemčija 15, 213, 280
 Nevesinje 168, 177
 Nezavisna DH 16, 23, 32, 169, 170,
 251, 172, 212
 Nikšić 11, 12, 13, 289, 291, 295
 Niš 8, 289, 295
 Nizozemska 70
 Norveška 70
 Notranjska 24
 Nova Gorica 71, 239, 317, 318, 351,
 360
 Novi (Vinodolski) 185, 187
 Novi Sad 297, 302, 303, 309
 Novo mesto 18, 192

O

Odesa 14
 Olib 180

Omiš 17, 208
 Opuzen 195, 200, 203
 Orahovo 17
 Oran 135, 230, 232, 248, 269
 Oskorušica 166, 167
 Ostrič 179
 Ošlje 197, 198, 200, 201, 202, 204, 207
 Oštrikovac 195, 197, 198, 199, 200,
 206
 Otkovac 31
 Otlica 18
 Otočac 23, 28, 29, 33, 155

P

Palestina 12, 73, 76, 84
 Pančevo 301, 302
 Paramitije 12
 Pariz 15, 16, 250, 273
 Patras 15
 Peč 295
 Pelagruž 205
 Pelješac 164, 193, 195
 Perušić 167
 Petrovac 9
 Petrovići 31
 Petrovina 23
 Philippeville 230, 234, 248, 284, 287,
 288
 Piran 84, 352
 Pirenejsko gorovje 265
 Pivka 191, 192
 Plaško 29
 Plavnik 187
 Plavča Draga 29
 Pie vi j e 23, 293
 Pliva 31
 Plomin 187
 Preljina 13, 14
 Prgomet 32
 Prijedor 16, 165, 208
 Primorska 18, 74, 83, 230, 237, 243,
 249
 Priština 165
 Prkos 118, 125, 126, 142, 144, 145,
 174, 175, 191, 357
 Podgorica 8
 Podgrad 234
 Podnanos 108

Poljska 70
 Ponikve 29
 Popovići 31
 Porto Empedocle 232
 Port Said 123
 Postojna 109, 191, 192
 Posušje 26
 Premantura 187, 189
 Provo 170
 Pula 174, 175, 189, 193, 279
 Punat 181

R

Rab 185, 187, 205
 Radež 198
 Radošići 32
 Raj lovac 8
 Rakek 166, 192
 Rattel 233, 236
 Razdrto 232
 Reka 157
 Renče 249
 Ribnica 192
 Rijeka 186, 189, 192
 Risan 217
 Rodezija 131, 136
 Rogač 173
 Rojice 250
 Romunija 13, 14
 Rouiba 236, 248
 Rožalj 295
 Rudine 166, 167, 197, 198, 199, 203, 216
 Ruma 297, 302, 303, 305, 309
 Rusija 212

S

Sanski most 165
 Sarajevo 8, 13, 85, 117, 170, 176, 180, 205, 209, 213
 Sava (r.) 155
 Savelletri 32, 37, 38
 Sassini 233, 247, 251, 288
 Senj 29, 33, 117, 183, 184
 Sfax 230
 Sicilija 62, 63, 75, 112, 135, 229, 230,

231, 232, 233, 246, 246, 267, 288, 319
 Sidi el Barani 64, 66, 67, 73
 Sinj 25
 Sinjajevina 291, 293, 295, 357
 Sirta 63
 Skopje 89
 Slano 195, 198, 200, 202, 203, 212, 216
 Slavonija 124, 306, 310, 358
 Slavonski Brod 155, 310
 Slivno Ravno 195
 Slovenija 18, 23, 24, 28, 29, 33, 34, 35, 66, 100, 124, 125, 165, 189, 190, 191, 192, 217, 229, 230, 233, 234, 249, 319, 351, 352, 356, 360
 Slovensko primorje 24, 33, 85, 314
 Slunj 29
 Sodražica 99, 276
 Soline 195
 Solum 86
 Sombor 309, 310
 Sousse 230, 232
 Sovjetska zveza 8, 11, 13, 14, 64, 81, 94, 99, 129, 130, 190, 208, 212, 251, 298, 299, 300, 310
 Spasovac 183, 184
 Split 17, 175, 208, 288
 Srb 179
 Srbija 13, 24, 34, 154, 211, 300, 301
 Srednje 182
 Srednji vzhod 11, 16, 21, 49, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 65, 66, 68, 70, 71, 72, 73, 78, 80, 83, 84, 85, 86, 88, 94, 95, 104, 106, 112, 127, 131, 134, 135, 136, 146, 208, 224, 229, 234, 299, 318, 319, 356
 Sredozemlje H, 24, 46, 47, 48, 63, 79, 99, 136, 282
 Sredozemsko morje 64, 77, 137, 228, 246
 Srem 289, 297, 306, 307, 308, 310, 358
 Stara Farošika 14
 Stari trg 165, 166
 Stojan 185
 Ston 117, 151, 155, 172, 193, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 204, 205, 206, 207, 211, 212, 318, 357
 Strinčera 197
 Studenci 26
 Studeno 192
 Suda Bay 15

Sučević 218
 Suez 74, 99, 107
 Sueski prekop 63, 73
 Suhi Dolac 208
 Suhor 29
 Suk el Kamiz 236, 247, 248
 Supetar 171
 Surduk 312
 Sv. Jana 23
 Sv. Peter 191, 192
 Sv. Juraj 32
 Sv. Katarina 193
 Svilino 32

S

Salufa 99, 107, 125, 132
 Sator 31
 Šempeter 353
 Šerengrad 307
 Šibenik 32, 175, 176, 179
 Šid 307
 Šipov 31
 Široki Brijeg 177, 179
 Škabrnje 121, 124, 126, 142, 146, 162,
 356, 357
 Škofljica 192
 Škrabić 164
 Šolta 171, 173
 Španija 267
 Štekerovci 28
 Šujica 26, 27
 Švica 246

T

Tara 24
 Taranto 60, 62, 63, 107, 265, 289
 Tarantski zaliv 62
 Teheran 79, 83, 99, 244
 Temišvar 9
 Termoli 18, 124, 163, 174
 Teslić 82, 211
 Tičevo 179
 Titograd 8, 293
 Trani 32
 Transjordanija 70
 Travnik 180
 Trebišlje 193, 217, 289

Tripolis 62, 88, 123, 125
 Tripolitania 66, 99
 Tobruk 64, 65, 69, 70, 71, 73, 74, 77,
 78, 85
 Točak 29
 Točionik 195
 Topolovo 197
 Tovariševo 213
 Trnovo 182
 Trogir 32, 288
 Troloki 32
 Trst 11, 192, 249, 296
 Trstenik 187, 195
 Tunis 230, 234, 247, 248
 Tunizija 230, 232, 234, 247

U

Učka 259
 Udbina 23
 Umag 193
 Una (r.) 31, 155
 Urije 16, 17
 Uš 171, 172

V

Valpovo 305, 306
 Varaždin 310
 Veli Rat 187
 Velo Polje 140
 Velika Britanija 81, 136, 144, 228
 Velika Sirta 88
 Velike Žablje 107
 Veliko grenko jezero 74, 84
 Veliki Zadrč 29
 Veliki Radenci 309
 Veljun 29
 Vesto 225
 Vidovo 179
 Vilusi 289
 Vinica 29
 Vipava 233
 Vis 32, 33, 109, 117, 118, 123, 124,
 125, 137, 138, 140, 141, 142, 145,
 156, 158, 160, 162, 164, 166, 168,
 170, 171, 172, 174, 176, 177, 179,
 180, 182, 191, 195, 196, 199, 202,

- 203, 204, 205, 214, 215, 216, 217,
218, 224, 263, 280, 319, 357
- Višegrad 205
- Vitez 180
- Voćnjak 295
- Vodovo 31
- Vogrsko 17
- Vojvodina 154, 291, 301
- Vojković 182
- Volpovo 308
- Vrbas (r.) 155
- Vrdovo 179
- Vrgorac 209
- Vrpolje 312
- Vučitrn 295
- Vukov klanac 151, 193, 195, 197, 198,
199, 200, 204, 205, 207, 211, 318,
357
- Z
- Zadar 118, 121, 124, 125, 126, 142,
144, 145, 162, 174, 175, 215, 271,
279, 318, 356, 357
- Zagreb 8, 10, 12, 17, 21, 23, 28, 31,
49, 82, 115, 144, 154, 155, 191, 213,
223, 234, 250, 270, 307, 310, 317
- Zalužani 16
- Zamaslin 197
- ZDA 81, 144, 227
- Zemun 26, 43, 190, 264, 271, 279, 289,
295, 297, 301, 302, 303, 305, 309,
317, 318
- Zemunik 124, 142, 144, 145, 146, 174,
181, 184, 185, 191, 193, 217, 280,
357
- Zvornik 308
- Ž
- Zakanj 180
- Zegara 179
- Železniki 192
- Zepči 82, 213
- Zimarce 23
- Zirje 205
- Žuljan 195
- W
- Wadi Acarit 73
- Washington 285
- Wels 159, 317

SPREMNA BESEDA

Knjiga o letalcih prekomorcih je nastala v sklopu obsežnega načrta, katerega namen je prikazati nastanek, razvoj, narodnoosvobodilno gibanje med primorskimi Slovenci in Istrani in drugimi pripadniki jugoslovanskih narodov na tujih tleh ter osvetliti borbena pot prekomorcev in njihov delež pri osvoboditvi domovine. Generacije nekdanjih borcev narodnoosvobodilnega boja imajo še eno in to zelo pomembno nalogo: spregovoriti o letih najhujše preizkušnje doma in na tujem. Našemu ljudstvu je bila v vojni dana izjemna priložnost in naloga: osvoboditi se izpod okupatorja in izbojevati revolucijo. To nalogo so naši ljudje tudi v celoti izpolnili.

Kakor se je na domačih tleh vse bolj širilo in krepilo narodnoosvobodilno gibanje, prav tako so se daleč od doma, pregnani v posebne kazenske enote, v internaciji in konfinaciji začeli naši ljudje samoniklo, marsikdaj brez kakršnega koli vpliva od zunaj, organizirati v narodnoosvobodilne skupine in se opredelili za partizansko gibanje. S svojim plebiscitom za Tita so pred celim svetom nedvoumno izpričali privrženost narodnoosvobodilnemu boju naših narodov in tako prekržali vse tiste skrite namere jugoslovanske emigrantske vlade in tudi zahodnih zaveznikov. Med prekomorci je bilo zlasti veliko primorskih Slovencev in Istranov, ki so okusili tegobe italijanskega fašističnega jarma in raznarodovalno politiko fašističnih osvajalcev. Prav zato so dali Primorci in Istrani še poseben pečat narodnoosvobodilnemu gibanju na tujih tleh, saj so začutili, da je prišel zgodovinski trenutek, ko bo mogoče uresničiti hrepenenje po združitvi Primorske in Istre z matično domovino. Tako jih najdemo v prvih vrstah vseh prekomorskih enot.

Da bi prišlo do vsestranske osvetlitve dogodkov med prekomorci v minuli vojni, je bil julija 1966 ustanovljen na pobudo tedanje komisije za razvijanje tradicij NOB pri republiškem

odboru ZZB Slovenije osrednji odbor prekomorskih brigad NOV J. Ta odbor sestavljajo: predsednik dr. France Hočevar, sekretar Albert Klun in člani Danica Bavcon, Stane Bobnar, dr. Rado Bordon, Silvo Hrovat, Miroslav Kocjan, Uroš Kraigher, Ivan Kreft, Albin Kuret, Miroslav Luštek, Stane Mahne, Janko Perat, Edvin Pervanje, Jože Šmit, Janko Velikonja in Srečko Vilhar. V odboru pa je bil tudi zdaj že pokojni general Karel Levičnik. Delovanje odbora je že doslej upravičilo zaupane mu naloge. V Knjižnici NOV in POS so izšle že naslednje monografije o prekomorskih enotah: Vilhar—Klun, Prva in Druga prekomorska brigada, Nova Gorica 1961, Butorovič—Klun, Tretja prekomorska brigada, Nova Gorica 1967, Karel Levičnik, Artileristi prekomorci, Nova Gorica 1968, v pripravi pa so še druga dela. Tako naj bi v celoti in kar se dd objektivno prikazali vojno dogajanje na podlagi zgodovinskega in arhivskega gradiva ter s pomočjo pričevanj, spominov, beležk in drugega gradiva, ki ga hranijo nekdanji borci prekomorci, rekonstruirali nastanek in borbena pot prekomorskih enot, zraven pa dali oceno velikega deleža, ki so ga dale in s krujo zapisale enote borcev prekomorcev v narodnoosvobodilnem boju jugoslovanskih narodov.

Avtorjeva naloga in naloga celotne komisije za pripravo monografije o letalcih prekomorcih je bila obravnavati nastanek in borbena pot letalcev prekomorcev, in sicer od oktobra 1943, ko je bila ustanovljena Prva letalska baza, pa do konca vojne ter prikazati narodnoosvobodilno gibanje med Primorci in Istrani v letalskih enotah zavezniških armad. Vendar pa je zaradi boljšega razumevanja zajeto v bežnih potezah tudi dogajanje pred to dobo. Pri pisanju knjige se je bilo treba opreti najbolj na dokumente, ki jih je avtor dobil na ogled, ali pa, ki so jih prefotografirali v Vojnogodovinskem inštitutu v Beogradu in v Muzeju letalstva prav tam. Obema institucijama in njunim sodelavcem gre posebna zahvala. O letalstvu pa je bilo objavljeno mnogo dokumentov zlasti v Zborniku dokumentov iz narodnoosvobodilne vojne, Tom X/1, 2; Beograd 1967. V pomoč pa je bila tudi druga literatura o letalstvu v NOB, kakor že omenjeni dokumenti in listine, ki so jih dali na ogled razni lastniki, dalje članki in razprave raznih avtorjev, povečini nekdanjih in sedanjih letalcev. V veliko pomoč pa so bila seveda pričevanja posameznih udeležencev v prekomorskih letalskih enotah. Vsem gre iskrena zahvala. Mnogo zapiskov je imel tudi sam avtor, saj je bil v skupini tistih letalcev, ki so odšli

iz domovine v začetku 1944. leta najprej v Italijo, nato v Libijo in dalje v Alžirijo.

Pri zbiranju gradiva za pričujoče delo je seveda stal ob strani že omenjeni osrednji odbor prekomorskih brigad v Ljubljani in pa odbor letalcev prekomorcev v Piranu, kjer imajo letalci prekomorci svoj domicil. Ta odbor sestavljajo: predsednik Stojan Troha in člani Janko Perat, Lucijan Purič, Jože Ličen, Ciril Sotlar, Edo Grmek, Ivan Dodič, Stanko žužek, Karel Višnovec, Mario Semo-lič in Anton Gustinčič.

Še posebej gre zahvala za številne nasvete in strokovno pomoč članoma osrednjega odbora prekomorcev tov. Janku Peratu, ki je bil med vojno eden najvidnejših mladinskih voditeljev v vrstah letalcev prekomorcev, in pa sekretarju osrednjega odbora Albertu Klunu, polkovniku JLA v p. Slednji je vodil celotno organizacijo v zvezi z zbiranjem gradiva, z zbiranjem sredstev in drugimi organizacijskimi vprašanji (lektor, tipkarica, odkup dokumentov, anketiranje borcev itd.), poleg tega pa je še prebral rokopis, krtačne odtise in odtise v straneh, sodeloval pri oblikovanju knjige ter zbral bibliografijo, dal 30 tipkanih strani seznamov prekomorcev, prispeval slikovno gradivo in skice. Pri tem ni mogoče iti mimo njegovih številnih spodbud in drugih strokovnih nasvetov, ki jih je dajal ob samem nastajanju rokopisa, saj velja za enega izmed najboljših poznavalcev dogodkov in razmer med prekomorci.

Zahvala gre tudi strokovnima recenzentoma prof. Miroslavu Luštku, sodelavcu Inštituta za zgodovino delavskega gibanja v Ljubljani, in polkovniku JLA Miroslavu Stepančiču, sodelavcu Vojne enciklopedije v Beogradu, ki sta rokopis skrbno prebrala ter dala več dragocenih nasvetov in pobud. Zahvala gre zlasti komisiji za zgodovino pri svetu za razvijanje tradicij NOB pri republiškem odboru ZZB NOV Slovenije v Ljubljani, ki je dala predloge za izboljšavo teksta in ki je knjigo o letalcih prekomorcih uvrstila v Knjižnico NOV in POS. Prav tako gre priznanje samemu osrednjemu odboru prekomorskih brigad, zlasti njegovemu predsedniku dr. Francetu Hočevarju in dalje stalnemu odboru letalcev prekomorcev v Piranu.

Pri izidu knjige so zlasti sodelovali skupščina občine Piran, odbor ZZB Piran ter druge družbeno politične organizacije, ki so pripomogle, da je knjiga izšla.

Zahvala gre tudi vsem onim tovarišem, ki so poslali spomin-ske sestavke, fotografije in razne druge dokumente ter s tem

pripomogli k popestitvi knjige. Pri tem so zlasti sodelovali: Julian Bolko, Djordje Burič, Avgust Cajnko, Leopold Černigoj, Ljubiša Čurgus, Avgust Grošelj, Hubert Jeločnik, Albert Klun, Slavan Krhne, Božo Lazarevič, Karel Levičnik, Branivoj Majcen, Hubert Najberger, Ratko Nikšič, Jožef Pajk, Janko Perat, Vladimir Pirc, Mirko Princes, Danilo Rebula, Ivo Rebula, Marjan Semolič, Hinko Šoič, Zdenko Ulepič, Prvoslav Vasiljevič, Ivan Vidic, Leo Vincetič in inž. Vanja Zanko.

Naposled gre zahvala tudi lektorju in korektorju knjige prof. Jožetu A. Hočevarju iz Kopra, ki je vložil mnogo truda in znanja v to, da bi bila knjiga jezikovno in oblikovno v redu. Prav tako gre zahvala grafiku Romanu Antolinu, ki je na temelju osnutkov Alberta Kluna izdelal zemljepisne in druge skice.

Iskrena zahvala gre dalje članom delovnega kolektiva ČZP »Soča« v Šempetru pri Gorici, direktorju Jožetu Jelerčiču ter Branku Brumatu in vsem onim, ki so pripomogli, da je knjiga pravočasno izšla.

Knjigi na pot naj bo povedano, da je njen osnovni namen prikazati težke dneve narodnoosvobodilnega boja v letalskih enotah na tujem, pri čemer naj zlasti mladina spozna, da je bil boj proti fašizmu ter boj primorskih Slovencev in Istranov ter drugih pripadnikov jugoslovanske skupnosti ena najsvetlejših strani naše zgodovine. Pri tem so dali svoj delež tudi letalci prekomorci.

Rafael Perhauc

VSEBINA KNJIGE

LETALCI PREKOMORCI.....	7
Beg jugoslovanskih letalcev iz domovine.....	11
Beg pomorskih letalcev iz Boke Kotorske do Aleksandrije aprila 1941.....	14
Prvi partizanski letalci.....	16
PRVA LETALSKA BAZA.....	19
Zbiranje letalcev v Livnu.....	19
Napad na partizansko letalo »Do-17«.....	24
6. december 1943 — drugi črni dan Prve letalske baze	26
Pohod letalcev iz Slovenije v Italijo in spojitve z letalci iz Livna na dalmatinski obali.....	28
Prva letalska baza v Italiji.....	35
ZAČETNI STIKI Z ZAVEZNIKI V ZVEZI Z LETALSTVOM NOVJ 45	
Prve obljube za ustanovitev eskadrilj.....	45
Temeljni dogovor o formiranju letalskih enot.....	48
Dodatni sporazum v Kairu 29. marca 1944.....	51
Poziv letalcem na Srednjem vzhodu za vstop v NOVJ	57
IZ ITALIJE V AFRIKO.....	60
Zbiranje letalcev na Srednjem vzhodu.....	66
Novi letalski kadri.....	74
Razglas naprednih letalcev Jugoslovanom v tujini	78
Številčno stanje letalcev in drugih pripadnikov NOVJ na Srednjem vzhodu.....	83
PRVA IN DRUGA LOVSKA ESKADRILJA.....	88
Začetek formiranja eskadrilj.....	88
Zbiranje in šolanje pilotov.....	94
Tehnično osebje eskadrilj.....	102
Šolanje vezistov.....	106
Oborožitev eskadrilj.....	110
Letalo Spitfire, lovec — bombnik.....	110
Letalo Hurricane, lovec — raketnik.....	118
Od Bengazija v Libiji do škabrnja pri Zadru.....	121
Pot Prve lovske eskadrilje.....	121
Pot Druge lovske eskadrilje.....	125
Pomanjkanje pilotov.....	126

Brezuspešna prizadevanja za pilotskim naraščajem.....	129
Sestanek v Caserti — Organizacija zveze NOVJ — BAF — Wing — Eskadrilje	136
Letališče na Visu	138
Letališča pri Zadru: Zemunik, Škabrnje, Prkos.....	142
Samostojna enota: Mehaniška četa pri 281. Wingu.....	146
BOJNE OPERACIJE NAŠIH ESKADRILJ.....	149
Viri za opise borbenih operacij	149
Borbene izkušnje.....	154
Prva lovska eskadrilja — statistični podatki	162
Borbene operacije Prve eskadrilje od 18. avgusta do 13. oktobra 1944	163
Naši letalski napadi v sovražnikovih poročilih.....	167
Druga lovska eskadrilja — statistični podatki.....	173
Borbene operacije od 13. oktobra 1944 in do konca vojne ...	174
Sodelovanje Prve in Druge eskadrilje v borbah za Ston in Vukov klanac.....	193
Operacije Prve in Druge lovske eskadrilje na področju Stona od 12. do 22. 10. 1944	201
Padli piloti.....	207
Operacije, ki so zahtevale človeška življenja Prve eskadrilje .	207
Druga lovska eskadrilja.....	216
KULTURNO-PROSVETNO IN POLITIČNO DELO.....	221
Kulturno-prosvetno delo.....	221
Politično delo.....	223
Kolektivna blagajna in pomoč domovini.....	224
Izpis obeh eskadrilj in Mehaniške čete iz RAF.....	227
LETALCI NOVJ IZ ALŽIRIJE.....	229
Zbiranje ujetnikov v Severni Afriki.....	229
Previranja v Constantini jeseni 1943	234
Dogodki v Maison Blanchu. Upor 78 letalcev.....	236
Kraji in mesta v Alžiriji, kjer so živeli naši letalci.....	244
Prvi stiki s predstavniki NOVJ.....	248
Matične enote RAF, v katerih so bili naši letalci.....	250
No. 144 MU — Maison Blanche.....	250
No. FTLU — Boufarik.....	255
Življenje letalcev v Alžiriji do odhoda v domovino.....	256
Kulturno-politična dejavnost.....	266
Pevski zbor.....	267
Skupina 200 letalcev v Boufariku do marca 1945	273
Naše vojne misije v Alžiriji in njihova vloga pri osvobajanju ujetnikov.....	280
Od Dubrovnika do Beograda.....	288
Na Sinjajevini.....	291
Neprijetna vest.....	293
LETALSKE DIVIZIJE NA SREMSKI FRONTI.....	298
Šolanje pilotov.....	302
Organizacija letalskih divizij.....	305

Sodelovanje letalstva z našo 1., 2. in 3. armado.....	307
Ofenzive v Sremu, Slavoniji in Bosni.....	308
Prevzemanje letal skupine Vitruk.....	309
Letalske baze.....	309
Borbene izkušnje.....	311
Padli letalci.....	311
Nekaj statističnih podatkov.....	312
VIRI IN GRADIVO (BIBLIOGRAFIJA).....	316
SEZNAM VODILNEGA KADRA PRVE IN DRUGE LOVSKE ESKADRILJE TER LETALSKEGA DETASMANA NOVJ V ALŽIRIJI.....	321
ABECEDNI SEZNAM OSEB, OMENJENIH V KNJIGI.....	327
ABECEDNI SEZNAM KRAJEV IN DEŽEL, OMENJENIH V KNJIGI	337
SPREMNA BESEDA.....	349
VSEBINA KNJIGE.....	355

Knjižica NOV in POS 25—VI
Ureja komisija
za zgodovino sveta za razvijanje tradicij NOB
pri predsedstvu republiškega odbora ZZB NOV Slovenije
v Ljubljani

Predsednik Zdravko Klanjšček

*

Rafael Perhauc
LETALCI PREKOMORCI
Rokopis je odobrila
komisija za zgodovino pri svetu za razvijanje tradicij NOV
5. julija 1968

Strokovna recenzenta
Miroslav Luštek in Miroslav Štepančič
Lektor Jože A. Hočevar
Opremil Vladimir Lakovič

*

Založba, tisk in vezava ČZP »Soča« v Novi Gorici
oktobra 1968 v 2000 izvod-h

Za založbo Jože Jelerčič
Klišeje je izdelala tiskarna »Ljudske pravice« v Ljubljani

»Rokopis je popolnoma svojevrstno delo, celo izjemno v historiografiji naše NOB; to je pravzaprav monografija o prvih letalskih enotah NOVJ, ki do sedaj še nima resnejšega vzora. Vse kar je napisano v posameznih vojaških časopisih, so samo manjši spisi in članki o tej problematiki in kot taki le dopolnilno gradivo za obdelavo resnejše razprave. Pričujoča razprava — monografija je prvi studiozni in po mojem mnenju tudi uspel poskus, da se prve enote našega vojnega letalstva prikažejo v njihovi rasti in delovanju.«

MIROSLAV STEPANČIČ,
sodelovec Vojne enciklopedije
v Beogradu

»Rokopis je zelo zanimiv in pisan na podlagi ohranjenih arhivov letalskih baz v severni Afriki, ki so deloma že objavljeni v Zborniku podatkov in dokumentov, Tom X/1, ki obravnava letalske enote, in dokumentov, ki so v Vojnogodovinskem inštitutu oziroma v Muzeju letalstva. V pomoč so bile avtorju izjave bivših letalcev, pozna in se poslužuje pa tudi literature, ki govori o letalstvu. Mnogo zapisov je imel avtor sam, saj je bil v skupini letalcev, ki so pozimi leta 1943/44 odšli iz Jugoslavije v Italijo, nato v Libijo in Alžir.«

MIROSLAV LUŠTEK,
sodelovec Inštituta za zgodovino delavskega gibanja
v Ljubljani

KNJIGE O PREKOMORSKIH ENOTAH

Knjiga o letalcih prekomorcih je nastala na pobudo komisije za razvijanje tradicije NOB pri republiškem odboru ZZB Slovenije in osrednja odbora prekomorskih brigad v Ljubljani.

Kakor druge knjige o prekomorcih (Prekomorci, Ljubljana 1965, Butorovič — Klun; Tretja prekomorska brigada, Nova Gorica 1967, Vilhar — Klun: Prva in Druga prekomorska brigada, Nova Gorica 1967, Karel Levičnik, Artileristi prekomorci, Nova Gorica 1968) tako tudi pričujoča knjiga govori o rasti in borbeni poti enega od zelo pomembnih rodov naše vojske — o letalcih. Avtor se v delu še posebej zadržuje o ustanovitvi Prve letalske baze NOVJ, govori o stikih z zahodnimi zavezniki, potovanju letalcev — partizanov v Italijo in Afriko, o narodnoosvobodilnem gibanju med primorskimi Slovenci in Istrani na afriških tleh, dalje o ustanovitvi Prve in Druge lovske eskadrilje, njunem borbenem delovanju, vrnitvi naših letalcev v domovino itd.

V programu so še naslednja dela iz tega področja (delovni naslovi):

- Četrta prekomorska brigada;
- Peta prekomorska brigada »Ivana Turšiča-lzstoka«;
- Tankisti prekomorci (Prva in Druga tankovska brigada);
- Posebne kazenske enote na Sardinji (pozneje »Slovanske čete« na Korziki in v južni Franciji);
- Kulturna dejavnost med prekomorci (partizanski pevski zbor »Srečko Kosovel«, tehnike, gledališča, šole, tisk, itd.);
- Slovenci v mornarici NOVJ (mornarji prekomorci, slovenski pomorski odredi, itd.).

Knjige, ki obravnavajo prekomorce, imajo en sam namen: objektivno in zgodovinsko dokumentarno prikazati delež naših ljudi, ki so se vključili v NOVJ zunaj ožje domovine in se borili za iste cilje kakor vse partizanske enote v Jugoslaviji.

