

**Božo Lazarević, Vazduhoplovstvo u narodnooslobodilačkom ratu 1941–1945.** Vojnoizdavački zavod, Beograd 1972. 302 strani.

Večkrat beremo, slišimo in sploh poudarjamo, kako se je naša NOV ob koncu vojne razvila v veliko (800 000 borcev) in tudi moderno armado, ki je držala fronto v Sremu in se bojevala še povsod po zahodni Jugoslaviji kot samostojno povezana celota in enakopraven del zavezniške fronte – tu mislimo na zavezniško fronto v Italiji in na 3. ukrajinsko fronto maršala Tolbuhina na Madžarskem. Mogoče je tisto o modernosti malce pretirano, če vemo, kako je nastajala naša NOV in s kakšnimi težavami se je morala spoprijemati, ko se je oboroževala. Vendar je v razdobju 1944/45 naša vojska že povsod izgubljala svoj prvotni partizansko-gverilski značaj in se polagoma spremenila v operativno armado, ki se je morala in se tudi hotela soočiti s sovražnikom v frontalnem boju. Zato in tudi zaradi drugih vzrokov nas ne preseneča dejstvo, da so bile leta 1944 v sestavi JA tudi že močne artilerijske, oklepne in posredno tudi letalske enote. Tokrat nas zanimajo prav slednje, kajti pred sabo imamo knjigo o vlogi letalstva v narodnoosvobodilni borbi, se pravi v obdobju 1941 do 1945.

Avtor Božo Lazarević, ki je tudi sam sodeloval pri letalstvu, je že prej objavil knjigo in več člankov o našem vojnem letalstvu tistega časa v raznih vojaških strokovnih glasilih. Pri tem lahko ugotovimo, da imamo tudi na slovenskem knjižnem trgu pomemben prispevek k zgodovini našega letalstva med NOB. Gre za knjigo Rafaela Perhauca (*Letalci prekomorci*, Nova Gorica 1968), ki je izšla v Knjižnici NOV in POS. Ta sicer zajema ožje področje kot pričujoča monografija, je pa posebej zanimiva za Slovence, kajti med prekomorci—letalci je bilo mnogo Slovencev iz Slovenskega primorja – bivših italijanskih vojakov, kakor tudi Slovencev iz stare Jugoslavije, ki so se na poziv Vrhovnega štaba odpravili iz Slovenije na dolgo pot prek Bosne in Italije v Afriko; tam so se šolali in se pozneje vključili v različne letalske enote (po Perhaucu je bilo takih letalcev kar 480).

Avtor se je pri sestavljanju monografije naslanjal predvsem na vire, in sicer najprej na arhivske, ki jih je našel v Beogradu, ter na spomine in izjave pripadnikov nekdanjih letalskih enot. Ne uporablja pa sovjetskih virov, ki so za nekatera področja te problematike precej važni – predvsem gre tu za za šolanje naših letalskih strokovnjakov v Sovjetski zvezi in za formiranje Skupine letalskih divizij leta 1945. Navaja pa tudi precej strokovne in druge literature, tuje in tudi domače; tu pa ima važno vlogo že omenjena knjiga Rafaela Perhauca. Seveda je vsebinski obseg Lazarevićeve knjige precej širši, saj zajema celoten kompleks letalstva in letalske problematike na ozemlju Jugoslavije pa tudi v zvezi z Jugoslovani zunaj njenih meja od napada na Jugoslavijo 6. aprila 1941 do končne osvoboditve oziroma do 25. maja 1945, ko so se vojaške operacije na ozemlju Jugoslavije končale.

Svoj pregled pričenja pisec z napadom sil Osi na Jugoslavijo in seveda opisuje predvsem zračne operacije. Tu vidimo, da je imelo tudi letalstvo stare Jugoslavije podobne hibe kot celotna kraljeva vojska, pa tudi nekatere specifične. Tudi tu je prišlo do posameznih, a tudi junaških, celo samomorilskih akcij nekaterih pilotov in manjših enot. Letalstvo npr. ni sodelovalo s kopenskimi silami in obratno, bombniki so se odpravili v boj brez spremstva lovcev itd. Ob upoštevanju vsega tega in, če vemo, kolikšna je bila sovražna premoč (skoraj 10 : 1), je jasno, da je prišlo tudi do naglega zloma kraljevega letalstva, pa čeprav je razpolagalo s precejšnjim številom modernih aparatov. Vendar so številni letalci rešili sebe in tudi letala pred uničenjem: prebežali so k Angležem, najprej v Grčijo, nato pa v Afriko. Posebej uspešen je bil pobeg pomorskih

letalcev (hidroplanov) iz Boke Kotorske v Aleksandrijo. Nekaj letal se je prebilo tudi v SZ, ki tedaj še ni bila v vojni. Omeniti pa moramo tudi to, da je imelo vojaško letalstvo tedaj tudi precejšnjo vlogo pri begu vladajočih struktur stare Jugoslavije z nikšičkega letališča.

Naslednje poglavje opisuje stanje v domovini po porazu s stališča letalskih operacij. Naštete so vse okupatorske enote in njihove akcije, predvsem pa je omenjeno letalstvo NDH, ki sicer ni imelo bogve kakšne operativne vrednosti, pomembno pa je bilo, da so se iz njegovih vrst rekrutirali prvi partizanski letalci, ki so z letali prebežali na osvobojena partizanska letališča in tudi sodelovali v bojih na strani NOV. Znan sta predvsem narodna heroja Franjo Kluz in Rudi Čajavec, ki sta poleti 1942 napravila več akcij proti sovražniku, predvsem Kluz, kajti Čajavec je junaško umrl že pri prvi akciji. Ta prva partizanska letalska baza je bila seveda kmalu uničena, saj ni bilo možnosti za njen razvoj in obstanek – predvsem zaradi značaja osvobojenega ozemlja, še bolj pa zaradi pomanjkanja vsakršnega materiala za oskrbovanje. Bilo pa je ogromnega moralnega pomena, ko so partizani videli na nebu letala z rdečo zvezdo.

V operativnem smislu je tak položaj trajal še naprej, kar pa ne pomeni, da Vrhovni štab ni mislil na letalstvo in na perspektive v tej zvezi, saj je ustanovil Letalski odsek VŠ in potem še Prvo letalsko bazo. Tu je šlo predvsem za uporabo morebitnih letal in letališč, za njihovo oskrbo, za zbiranje in usposabljanje letalskega osebja itd. Posebno je važen in značilen poziv vsem letalcem v NOV in POJ oktobra 1943, naj se prebijejo k Prvi bazi v Livno. Prav ti letalci pa so tvorili eno izmed važnih jeder vseh naših poznejših letalskih enot, npr. 1. in 2. eskadrilje.

Položaj se je povsem spremenil po kapitulaciji Italije, ko so sile NOV prišle v neposreden stik z zavezniki, predvsem z Britanci v Italiji in na Bližnjem Vzhodu. Prišlo je do sporazumov med našim vojaškim vodstvom in britanskimi poveljstvi o njihovih letalskih operacijah nad Jugoslavijo, v Kairo pa je odpotovala naša vojna misija (Velebit, Milojević). Tam je bilo tudi dogovorjeno, da se bo ustanovila BAF – Balkan Air Force – za operacije nad našim ozemljem in za sodelovanje z našo vojsko. Posebno pa je bil pomemben sporazum marca 1944 med Titom, polkovnikom Pircem in brigadirjem Macleanom o formiranju posebnih eskadrilj iz naših letalcev, ki bodo v administrativnem in operativnem pogledu sicer podrejene britanskim letalskim silam, a jim bodo dodeljevali naloge po možnosti vedno nad Jugoslavijo in v skladu z zahtevami naših štabov.

Knjiga se potem v svojem osrednjem delu nadaljuje s podrobnim opisom vseh etap, ki so vodile k formiranju slavne 1. in 2. eskadrilje. Tu gre omeniti preselitev Prve letalske baze v Italijo ter nato v Afriko, tamkajšnje šolanje naših letalskih strokovnjakov vseh vrst. S tem je povezano pridobivanje kadra iz vrst bivših italijanskih vojakov – Istranov in Slovencev – ter vsi problemi, ki so nastajali okrog kraljevega jugoslovskega letalstva na Bližnjem vzhodu. Avtor potem omenja tudi plebiscite v različnih taboriščih in letališčih za Tita in novo Jugoslavijo, težave z britanskimi oblastmi (dogodki v Maison Blanche itd.). Ne zanemarija pa tudi drugih vidikov letalske dejavnosti, ki so bili za naš NOB prav tako važni kot npr. ureditev letališč na osvobojenih ozemljih, oskrbovanje enot NOV ter evakuacija ranjencev po zračni poti, organizacija meteorološke službe, kakor tudi nasploh delovanje britanskih in sovjetskih zračnih sil nad Jugoslavijo. Tu pridemo tudi do šolanja letalcev v SZ, ki so tja prišli po dolgi poti ter čakanju v Italiji in Egiptu ter so se potem raje odpravili v SZ kot pa v Južno Afriko. Njih šolanje pa je bilo končano šele po vojni. Pri našem vrhovnem vojaškem vodstvu se je medtem formirala eskadrilja za zvezo VŠ, formiral se je letalski štab NOVJ s transportno skupino, v katero se je vključila tudi

eskadrilja za zvezo. Zanimiv pojav v tem kompleksu je bila tedaj eskadrilja V. korpusa, ki je bil zajel precej nepoškodovanih ustaških letal in je precej časa z njimi operiral, uporabljaljoč svoja osvobodjena letališča.

Sledi obširno poglavje, posvečeno samo 1. in 2. eskadrilji. Tu se seznanjamo s šolanjem letalcev, formiranjem eskadrilj (na letališču Benina pri Benghaziju), z njihovo oborožitvijo in formacijo. Omenimo lahko, da je bila 1. eskadrilja oborožena z letali spitfire VI, ki so bila tedaj že zastarela in je z njimi letela do konca vojne kot edina eskadrilja na evropskem bojišču. Druga eskadrilja pa je imela letala hurricane MK – 4. To so bili lovci bombniki (raketniki), prav tako zastareli. Vse intervencije in zahteve po modernejših aparatih – tudi zahteve Vrhovnega štaba – so ostale bez učinka. V jeseni 1944 sta se eskadrilji lotili bojnih akcij. Najprej sta vzletali z letališča Canne v južni Italiji, nato pa z Visa in nazadnje z letališč pri Zadru. Razvidno je, da sta bili eskadrilji pravzaprav v čudnem položaju, saj sta spadali k RAF (k 281. wingu), torej sta bili podrejeni britanskemu poveljstvu, a nekateri emblemi, nacionalnost ter značaj akcij – to je bilo pa jugoslovansko. Prihajalo je tudi do sporov iz političnih razlogov (zaradi Trsta). Zadnje dneve vojne eskadrilji sploh nista operirali. Končno sta 16. maja 1945 v Zadru prešli izpod poveljstva in sestava RAF ter sta takoj postali jedro polka novega jugoslovanskega vojnega letalstva.

Drug važen kompleks obsega poglavje z naslovom „Grupa vazduhoplovnih divizija“. Po sporazumu med Tolbuhinom in Titom oktobra 1944 je 17. sovjetska zračna armada predala za potrebe Jugoslavije 10. gardno jurišno in 236. lovsko letalsko divizijo ter 9. rajonsko letalsko bazo z vsemi enotami in materialom. To je bila baza, osnova za formiranje naše skupine letalskih divizij. V osvobodjeni Vojvodini se je takoj pričelo pospešeno šolanje naših letalskih strokovnjakov (ki so prišli tudi iz Afrike) in je trajalo do januarja 1945. Praktičnemu delu pa so se letalci privajali tako, da so jih dodelili omenjenim sovjetskim enotam in so tam delovali povsem tako kot sovjetski letalci – po sistemu dubliranja. V tem smislu so bile že v decembru 1944 ustanovljene: 42. jurišna letalska divizija, 11. lovska letalska divizija ter 9. letalska baza. V marcu so te enote že povsem samostojno opravljale svoje bojne naloge, vendar jih sovjetske vojaške oblasti nikakor niso pustile izpod svojega poveljstva ter so bile vezane na t. i. skupino „Vitruk“. Samostojne so postale te enote šele po končani vojni.

Avtor opisuje še vse operacije Skupine letalskih divizij, kjer omenja med drugim tudi razne pomanjkljivosti, npr. majhen radius, pomanjkanje goriva (a ne za sovjetske enote) in v tej v zvezi le neznatno letalsko podporo našim enotam predvsem naši 3. armadi pri prodoru na severozahod. Nazadnje pa so naše letalske sile še do 25. maja 1945 pomagale III. korpusu pri likvidaciji ustašev in četnikov v Bosni. Knjiga se končuje z različnimi statističnimi razpredelnicami, ki ponazarjajo uspehe naših letalskih enot, z naštevanjem komandnega kadra, z različnimi indeksi.

Sklenemo lahko s tem, da je poleg vsega drugega naše vojno letalstvo predvsem ob koncu vojne precej pripomoglo k osvoboditvi naše domovine, čeprav je treba reči s stališča letalstva samega, da je bila sovražna aviacija tedaj tako šibka, da se sploh ni spuščala v boj, in tako si naše lovske eskadrilje sploh niso pridobile bojnih izkušenj. Pisec Božo Lazarević je svoj namen – podati dober pregled o vlogi vojnega letalstva v NOB, ki naj bi bil hkrati tudi monografija – v dobršni meri tudi dosegel. Včasih nas moti nekam

preveč faktografsko opisovanje, ki se mu je sicer ob taki temi teže izogniti. Ponekje sploh ne bi škodovala ustrezna kritična nota spričo takratnih dogajanj. Skratka, pogrešamo analizo.

Boris Mlakar

**William Craig, Enemy at the Gates – The Battle for Stalingrad.** Hodder and Stoughton. London. Sydney – Auckland. Toronto

Knjiga je prikaz bitke za Stalingrad v drugi svetovni vojni. Tekst je zaobsežen na 395 straneh, epilog o preživelih borbih od 396 do 407, obsežna bibliografija od strani 400 do 420, opombe k posameznim poglavjem od 421 do 437, indeks imen od 441 do 457 ter na zadnji strani še kratka avtorjeva biografija:

William Craig je bil rojen v Concord, Massachusetts, doktoriral je na univerzi Columbia. Njegova prva knjiga je bila Padec Japonske (The Fall of Japan). Leta 1971 je objavil prvi roman Taškentska kriza (The Taskent Crisis), medtem ko je delo Bitka za Stalingrad oziroma Sovražnik pred vrati (Enemy at the Gates) doseglo vrh njegovega petletnega raziskovalnega dela.

Dogajanje, ki je vsebina Craigove knjige, je dobro poznano. Dne 5. avgusta 1942 se je nemška armada pod poveljstvom generalnega polkovnika Fridricha von Paulusa pričela prek stepe valiti proti Volgi. Tam je bil njen cilj Stalingrad. Prvotno v nemških načrtih te ofenzive ni bilo. Ko pa so odkrili pomanjkljivosti sovjetske obrambe na tem področju, so armado preusmerili od Kavkaza k severneje ležečim strateškim ciljem.

Petnajst poglavij knjige je posvečeno nemškemu napredovanju k Stalingradu, vdoru v mesto in osvojitvi njegovih posameznih predelov ter zagrizenemu, odločnemu in junaškemu odporu njegovih branilcev.

V teh poglavjih prepleta avtor dogajanje pri obeh sovražnikih od spodaj navzgor in obratno, torej od vojaka in oficirja na pohodu, prek poveljujočih štabov v spopad zapletenih armad pa tudi vlogo in odločitve vrhovnih poveljstev. Vtis imamo, da je v podatkih za nemško stran nekoliko izdatnejši. Verjetno je laže prišel do zaželenih virov.

V drugem in tretjem poglavju poskuša orisati vzdušje in način delovanja Hitlerjevega poveljstva v Vinici in Stalina ter njegovih sodelavcev.

Sovjetski odpor v bitkah do Stalingrajskih predmestij se mu ne zdi vreden večje pozornosti. Saj že 23. avgusta 1942 v popoldanskih urah dosežejo von Paulusovi oddelki krajši odsek Volge, severno od Stalingrada. Nemci Stalingrad strahotno, uničujoče bombardirajo. Hkrati pa v naslednjih dneh pospešeno prodirajo tako v koridorju med Donom in Volgo kakor tudi nekoliko južneje od mesta.

Sele v smrtni nevarnosti se zgane mesto k obrambi. Poveljujoča Jeremenko in Hruščev (zadnji kot član vojnega sveta stalingrajske fronte) se sicer preselita prek Volge, vendar zamenjata Golikova z V. I. Čujkovim, ki postane neomajen branilec mesta. Po devetem poglavju so opisane številne podrobnosti nemškega prodiranja v mesto in boja za vsako ulico, vsako hišo, pozneje pa boji v industrijskem delu Stalingrada. Nemci so postopoma zasedli sicer devet desetih mesta, vendar je branilec uspelo obdržati področja velikih tovarn: tovarne traktorjev, kemično tovarno Lazur, tovarno „Rdeči oktober“ in tovarno topov „Barikady“.

Avtor je v to obdobje vpletel na desetine drobnih zgodb junaštva in odločnosti, seveda na obeh straneh.