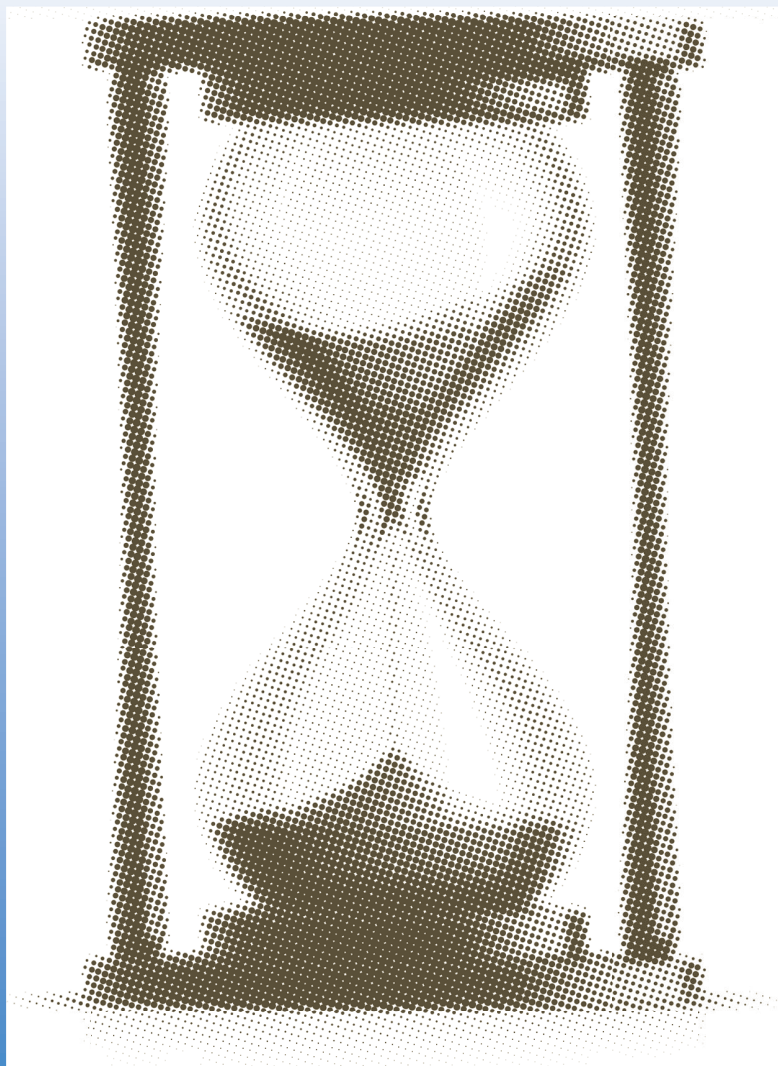


Zgodovinski časopis

HISTORICAL REVIEW

ZČ | Ljubljana | 79 | 2025 | št. 1-2 (171) | str. 1–232

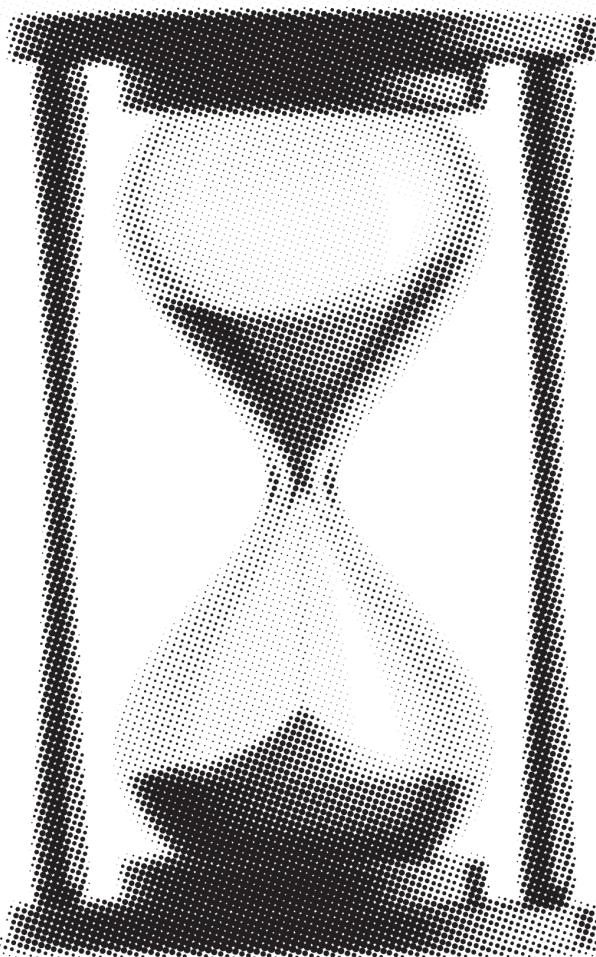


Dušan Mlacovič, *Inventar rodbine Brate (Bratti) iz Kopra iz leta 1429: vpogled v svet plemstva največjega poznosrednjeveškega urbanega središča na Slovenskem* • Ante Bećir, *Tracing Factions and Power Struggles in Late Medieval Trogir* • Damir Globočnik, *Prešeren, dunajska Slovenija in graški Triglav. Prešernove proslave na Dunaju in v Gradcu v zadnjih desetletjih 19. stoletja* • Marija Waukonig, *Ivan Žolger: Staatsrechtler – Minister ohne Portefeuille – Delegat. Studie zur Elitentransformation in der späten Habsburgermonarchie* • Ilse Reiter-Zatloukal, *Die Staatsbürgerschaft der bosnisch-herzegowinischen Beamten vor und nach dem Umbruch 1918 mit besonderem Fokus auf ihre Übernahme in den österreichischen Staatsdienst und ihre Bezügeansprüche* • Uroš Košir – Aleš Bedič, *Srebrna ptica izpod Jalovca – usoda letala Consolidated B-24G Liberator 42-78259 »Bugs« in njegove posadke* • Radenko Ščekić – Aleksandar Čuković, *Political Transition in Montenegro 1989–2010*

Zgodovinski časopis

HISTORICAL REVIEW

ZČ | Ljubljana | 79 | 2025 | št. 1-2 (171) | str. 1–232



Izdaja
ZVEZA ZGODOVINSKIH DRUŠTEV SLOVENIJE
Ljubljana

GLASILO ZVEZE ZGODOVINSKIH DRUŠTEV SLOVENIJE

Mednarodni uredniški odbor: dr. Kornelija Ajlec (SI), dr. Tina Bahovec (SI),
dr. Bojan Balkovec (SI) (tehnični urednik), dr. Rajko Bratož (SI),
dr. Ernst Bruckmüller (AT), dr. Liliana Ferrari (IT), dr. Ivo Goldstein (HR),
dr. Žarko Lazarević (SI), dr. Dušan Mlacović (SI) (namestnik odgovornega
urednika), dr. Božo Repe (SI), dr. Franc Rozman (SI), Janez Stergar (SI),
dr. Imre Szilágyi (H), dr. Peter Štih (SI) (odgovorni urednik), dr. Marta
Verginella (SI), dr. Peter Vodopivec (SI), dr. Marija Wakounig (AT)

Za vsebino prispevkov so odgovorni avtorji, prav tako morajo poskrbeti za
avtorske pravice za objavljeno slikovno in drugo gradivo, v kolikor je to
potrebno. Ponatis člankov in slik je mogoč samo z dovoljenjem uredništva in
navedbo vira.



Redakcija tega zvezka je bila zaključena 7. april 2025.

Oblikovanje in oprema: Vesna Vidmar

Sedež uredništva in uprave: Oddelek za zgodovino Filozofske fakultete v Ljubljani,
Aškerčeva 2, 1000 Ljubljana, Slovenija, tel.: (01) 241-1200,
e-pošta: info@zgodovinskicasopis.si; <http://www.zgodovinskicasopis.si>

Letna naročnina: za leto/letnik 2025: za nečlane in zavode 32 €, za društvene člane 24 €,
za društvene člane – upokojence 18 €, za društvene člane – študente 12 €.
Cena tega zvezka v prosti prodaji je 16 € (z vključenim DDV).

Naročnina za tujino znaša za ustanove 45 €, za posameznike 35 €
in za študente 25 €.

Plačuje se na transakcijski račun: SI 56020 1 000 12083935
Zveza Zgodovinskih društev Slovenije, Aškerčeva 2, 1000 Ljubljana,
Slovenija
Nova Ljubljanska banka, d.d., Trg Republike 2, 1520 Ljubljana LJBAS12X

Sofinancirajo: Publikacija izhaja s finančno pomočjo Javne agencije za raziskovalno
dejavnost RS

Prelom: ABO grafika d.o.o. – zanjo Igor Kogelnik

Tisk: ABO grafika d.o.o., Ljubljana, junij 2025

Naklada: 500 izvodov

Zgodovinski časopis je evidentiran v naslednjih mednarodnih podatkovnih
bazah: Scopus, European Reference Index for the Humanities (ERIH),
Historical Abstracts, International Bibliography of the Social Sciences,
ABC CLIO, America: History and Life, Bibliography of the History of Art,
Ulrich's Periodicals Directory, Russian Academy of Sciences Bibliographies.

<http://www.zgodovinskicasopis.si>
info@zgodovinskicasopis.si



ISSN 0350-5774	
UDK	949.712(05)
UDC	

BULLETIN OF THE HISTORICAL ASSOCIATION OF SLOVENIA (HAS)

International Editorial Board: Kornelija Ajlec, PhD, (SI), Tina Bahovec, PhD, (SI), Bojan Balkovec, PhD, (SI) (Technical Editor), Rajko Bratož, PhD, (SI), Ernst Bruckmüller, PhD, (AT), Liliana Ferrari, PhD, (IT), Ivo Goldstein, PhD, (HR), Žarko Lazarević, PhD, (SI), Dušan Mlacović, PhD, (SI) (Deputy Editor-in-Charge), Božo Repe, PhD, (SI), Franc Rozman, PhD, (SI), Janez Stergar (SI), Imre Szilágyi, PhD, (H), Peter Štih, PhD, (SI) (Editor-in-Chief), Marta Verginella, PhD, (SI), Peter Vodopivec, PhD, (SI), Marija Wakounig, PhD, (AT)

The authors are responsible for the contents of their articles, they must also secure copyrights for the published photographs and figures when necessary. Reprints of articles, photographs, and graphic material are only allowed with explicit permission of the editorial office and must be cited as sources.



The editing of this issue was completed on April 7, 2025.

Design: Vesna Vidmar

Headquarters and Mailing Address: Oddelek za zgodovino Filozofske fakultete v Ljubljani, Aškerčeva 2, 1000 Ljubljana, Slovenia, phone: +386 1 241-1200, e-mail: info@zgodovinskiasopis.si; <http://www.zgodovinskiasopis.si>

Annual Subscription Fee (for 2025): non-members and institutions 32 €, HAS members 24 €, retired HAS members 18 €, student HAS members 12 €.

Price: 16 € (VAT included).

Subscription Fee: foreign institutions 45 €, individual subscription 35 €, student subscription 25 €
Transaction Account Number: SI 56020 1 000 12083935
Zveza Zgodovinskih društev Slovenije, Aškerčeva 2, 1000 Ljubljana,
Nova Ljubljanska banka, d.d., Trg Republike 2,
1520 Ljubljana LJBASI2X

Co-Financed by: Slovenian Research Agency

Printed by: ABO grafika d.o.o., Ljubljana, June 2025

Print Run: 500 copies

Historical Review is included in the following international databases: Scopus, European Reference Index for the Humanities (ERIH), Historical Abstracts, International Bibliography of the Social Sciences, ABC CLIO, America: History and Life, Bibliography of the History of Art, Ulrich's Periodicals Directory, Russian Academy of Sciences Bibliographies.

<http://www.zgodovinskiasopis.si>
info@zgodovinskiasopis.si



ISSN 0350-5774	
UDK	949.712(05)
UDC	

Razprave – Studies

- Dušan **Mlacović**, Inventar rodbine Brate (Bratti) iz Kopra iz leta 1429:
vpogled v svet plemstva največjega poznosrednjeveškega
urbanega središča na Slovenskem8–27
The inventory of the Brate (Bratti) family of Koper from 1429:
an insight into the world of the nobility of the largest late
medieval urban centre in Slovenia
- Ante **Bećir**, Tracing Factions and Power Struggles
in Late Medieval Trogir28–57
Sledenje frakcijam in spopadi za oblast v poznosrednjeveškem Trogirju
- Damir **Globočnik**, Prešeren, dunajska Slovenija in graški Triglav.
Prešernove proslave na Dunaju in v Gradcu v zadnjih
desetletjih 19. stoletja58–103
Prešeren, The Vienna Slovenija Society and the Graz Triglav
Society. Prešeren Celebrations in Vienna and Graz in the Final
Decades of 19th Century
- Marija **Waukonig**, Ivan Žolger: Staatsrechtler – Minister ohne
Portefeuille – Delegat. Studie zur Elitentransformation in
der späten Habsburgermonarchie 104–119
Ivan Žolger: ustavni pravnik – minister brez listnice – delegat.
Prispevek k transformaciji elit v pozni Habsburški monarhiji
- Ilse **Reiter-Zatloukal**, Die Staatsbürgerschaft der bosnisch-herzegowinischen
Beamten vor und nach dem Umbruch 1918 mit besonderem
Fokus auf ihre Übernahme in den österreichischen Staatsdienst
und ihre Bezügeansprüche 120–151
Državljanstvo bosansko-hercegovskih uradnikov pred in po prevratu
leta 1918 s posebnim poudarkom na njihovem prehodu v avstrijsko
državno službo in njihovih pravicah do plače in pokojnine
- Uroš **Košir** – Aleš **Bedič**, Srebrna ptica izpod Jalovca – usoda
letala Consolidated B-24G Liberator 42-78259 »Bugs«
in njegove posadke 152–182
The Silver Bird Beneath Jalovec – The Fate of the Consolidated
B-24G Liberator 42-78259 “Bugs” and Its Crew

Radenko Šćekić – Aleksandar Ćuković, Political Transition in Montenegro 1989–2010	184–203
Politična tranzicija v Črni gori 1989-2010.	

V spomin – In memoriam

Iskra Vasiljevna Čurkina (Željko Oset)	206–207
Gerhard Pferschky (Peter Štih)	208–209

Ocene in poročila – Reviews and Reports

Herwig Wolfram, Arnulf von Kärnten. Eine biographische Skizze (Peter Štih)	212–215
Jernej Kotar, Deželnoknežja oblast in uprava Friderika III. na Kranjskem (1435–1493) (Jaka Banfi)	216–219
Jure Volčjak, Vizitacijski zapisniki kranjskih arhidiakonotov goriške nadškofije 1752–1757; Vizitacijski zapisniki kranjskih arhidiakonotov goriške nadškofije 1761–1771 (Janez Höfler)	220–223
Robin Okey, Towards Modern Nationhood: Wales and Slovenia in Comparison, c. 1750–1918 (Jan Bernot)	224–226
Mojca Ramšak, Antropologija vonja (Jernej Kotar)	227–228

* * *

Navodila avtorjem prispevkov za Zgodovinski časopis	229–232
Instructions for Authors	

Razprave

Uroš Košir in Aleš Bedič

Srebrna ptica izpod Jalovca – usoda letala Consolidated B-24G Liberator 42-78259 »Bugs« in njegove posadke

Uroš Košir, dr., Društvo za raziskovanje in proučevanje vojaške in tehniške dediščine Vršič, SI-4280 Kranjska Gora, Kolodvorska ulica 1B, u.kosir87@gmail.com

Aleš Bedič, Društvo za raziskovanje in proučevanje vojaške in tehniške dediščine Vršič, SI-4280 Kranjska Gora, Kolodvorska ulica 1B, bedic.ales1@gmail.com

Srebrna ptica izpod Jalovca – usoda letala Consolidated B-24G Liberator 42-78259 »Bugs« in njegove posadke

Zgodovinski časopis, Ljubljana 79/2025, št. 1-2, str. 152–182, 137. cit.

1.01 izvirni znanstveni članek: jezik Sn. (En., Sn., En.)

Prispevek obravnava usodo letalske posadke in ameriškega bombnika Consolidated B-24G Liberator 42-78259, ki je 22. novembra 1944 strmoglavil na območju Kotovega sedla pod Jalovcem. Na podlagi arhivskih virov, povojnih zapisov, pričevanj očitvidcev in terenskih raziskav je bila raziskana in rekonstruirana usoda strmoglavljenega letala in posameznih članov posadke, ki so pred strmoglavljenjem izskočili iz padajočega letala. Novi pridobljeni podatki kažejo drugačno sliko, kot je bila do zdaj poznana v obliki povojnih zapisov in zgodb, ki so krožile med domačini Zgornjesavske doline.

Ključne besede: letalstvo, bombnik Consolidated B-24G Liberator, ameriški letalci, druga svetovna vojna, vojni zločini.

Uroš Košir, PhD., Society for Research and Study of Military and Technical Heritage Vršič, SI-4280 Kranjska Gora, Kolodvorska ulica 1B, u.kosir87@gmail.com

Aleš Bedič, Society for Research and Study of Military and Technical Heritage Vršič, SI-4280 Kranjska Gora, Kolodvorska ulica 1B, bedic.ales1@gmail.com

The Silver Bird Beneath Jalovec – The Fate of the Consolidated B-24G Liberator 42-78259 “Bugs” and Its Crew

Zgodovinski časopis (Historical Review), Ljubljana 79/2025, No. 1–2, pp. 152–182, 137 notes

Language: Sn. (En., Sn., En.)

This article examines the fate of the crew and that of the American bomber Consolidated B-24G Liberator 42-78259, which crashed on 22 November 1944 in the area of Kotovo Sedlo under Jalovec. Based on archival sources, post-war records, eyewitness testimonies, and field research, the fate of the crashed plane and crew members, who parachuted out of the falling plane, was investigated and reconstructed. Newly acquired data present a different picture than that previously known from post-war records and stories circulating among the locals of the Upper Sava Valley.

Keywords: aviation, Consolidated B-24G Liberator bomber, American airmen, World War II, war crimes.

Uvod

Zgodovina letalstva druge svetovne vojne predstavlja obširno raziskovalno tematiko, tako s tehniškega vidika letal kot tudi z zgodovinskega vidika vloge letalstva, uspešnosti bojnih operacij in zračnih bitk, vse do raziskav osebnih zgodovin letalcev. V slovenskem kontekstu je zgodovina letalstva druge svetovne vojne močno povezana z zavezniškimi letalskimi silami, ki so se na slovenskem nebu začele pojavljati od leta 1943 dalje, proti koncu vojne pa so bili preleti zavezniških letal tako rekoč del vsakdana. Posledice zračnega bojevanja so tudi številna strmoglavljena letala, ki so bila sestreljena v zračnih bojih, s pomočjo protizračne obrambe ali pa so strmoglavila zaradi tehničnih ali človeških napak. Preučevanje tovrstnih dogodkov pa ni le stvar zgodovinopisja,¹ saj se s tovrstnimi ostalinami in dogodki ukvarja tudi arheologija.² V Sloveniji smo bili leta 2019 prvič priča arheološkemu izkopavanju ostalin letala iz druge svetovne vojne,³ leta 2021 pa so potekala tudi izkopavanja ostalin nemškega letala iz prve svetovne vojne, ki je strmoglavilo nekaj dni pred 12. soško bitko.⁴ Ob proučevanju strmoglavljenih letal je treba imeti v mislih, da je na slovenskem ozemlju v času druge svetovne vojne strmoglavilo vsaj 262 letal različnih letalskih sil.⁵

Eno izmed letal, ki je bilo deležno tako zgodovinskih analiz kot tudi terenskih raziskav, je letalo Consolidated B-24G Liberator s serijsko številko 42-78259, ki je 22. novembra 1944 strmoglavilo pod Kotovim sedlom nad dolino Tamar pri Ratečah. Dogodek je v svoji knjigi *Stotinka sreče* v poglavju *Rešilni skok v Planici* opisal Edi Šelhaus.⁶ Zapisal je, da se je za »letečo trdnjavo«⁷ vil gost črn dim, nato pa je letalo treščilo v Kotovo sedlo. Po strmoglavljenju naj bi nemški policisti iskali deset članov posadke, ki so izskočili iz padajočega letala, že v zraku pa naj bi jih postrelili Nemci. Šelhaus je zapisal, da so se »padala /.../ bližala tlom prelepe slovenske zemljice pod Poncami, na njih pa so bingljala trupla nesrečnih

¹ Glej npr. Žganjar, *Zlomljena krila*; Podgoršek in Malec, *Na krilih poguma*; Ličina, *Zavezniški letalci*.

² Glej Gaspari, *Jekleni pozdravi*; Košir, *Arheologija letalstva*; Rutar, *Evidenca letalskih razbitin*.

³ Gaspari, *Jekleni pozdravi*; glej tudi Gaspari et al., *Raziskave razbitine*.

⁴ Košir in Ličina, *Raziskave nemškega letala*; Košir in Ličina, *DFW C.V.*

⁵ Rutar, *Evidenca letalskih razbitin*.

⁶ Šelhaus, *Stotinka sreče*, str. 164–172.

⁷ S poimenovanjem »leteča trdnjava« so bila sicer označena letala B-17, in ne B-24.

*mladeničev. Toda ne vseh. Enega so dobili policisti v Martuljku, drugi je obvisel ranjen na smreki blizu Loga. Pokončali so ga in ga potegnili z drevesa. Bil je črnc. Kot se še spominjajo nekateri prebivalci tega kraja, so bili mrtvi vsi razen enega, ki so ga Nemci odpeljali na Jesenice».*⁸ Svojo pripoved nato posveti še enemu preživelemu, ki pa ga Nemcem ni uspelo zajeti in se je s pomočjo partizanov rešil ujetništva ali celo smrti.

V začetku leta 2024 je bilo v Kranjski Gori ustanovljeno *Društvo za raziskovanje in proučevanje vojaške in tehniške dediščine Vršič*,⁹ kot enega izmed letnih ciljev pa si je društvo zadalo tudi počastitev 80. obletnice padca letala pod Kotovim sedlom. V okviru raziskovanj in priprav muzejske razstave o letalu in članih posadke so bili odkriti številni novi podatki, ki Šelhausovo pripoved kažejo v povsem drugi luči. Arhivski dokumenti, podkrepljeni z novimi pričevanji, kažejo na drugačno usodo članov posadke, arheološke terenske raziskave pa so prispevale podatke o sami mikrolokaciji padca letala in o ohranjenih ostalinah letala.

Ameriško letalstvo na slovenskem nebu in 780. bombniška eskadrilja

V prvih letih druge svetovne vojne se zaradi oddaljenosti zavezniških letališč zavezniška letala nad ozemljem današnje Slovenije niso pojavljala. Po invaziji zaveznikov na Sicilijo,¹⁰ ki ji je sledilo izkrcanje na italijanski polotok,¹¹ je sledil umik nemških sil z območja Salerno in Foggie. Prav zavzetje področja Foggie je zaveznikom omogočilo gradnjo izredno velikega kompleksa letališč, ki je zajemalo 19 velikih in približno 11 manjših letališč v polmeru 40 kilometrov okrog Foggie. Predvsem ameriško armadno letalstvo (USAAF) je na ta letališča nakopičilo ogromno število letal, ki so letela v sestavi 12. in 15. letalskega korpusa (ang. *12th in 15th Air Force*). Samo 15. letalski korpus je v slabem letu delovanja, od maja 1944 do maja 1945, opravil 148.955 poletov bombnikov in 87.732 poletov lovskih letal, pri čemer je bilo sestreljenih ter v raznih nesrečah izgubljenih kar 3.364 letal, ubitih, zajetih ali ranjenih 20.430 članov posadk bombnikov in pa 1.187 lovskih pilotov.¹² Predvsem v zadnjem letu vojne so zavezniška letala postala vsakodnevni pojav na našem nebu, večinoma pa so bila na poti proti ciljem v drugih državah, čeprav je bilo dosti zračnih napadov tudi pri nas (bombardiranja Maribora, Jesenic, Ptuja, Novega mesta, Idrije ipd.).

Ena med letalskimi enotami, ki so opravljale bombniške misije na območju Evrope, je bila tudi 780. bombniška eskadrilja (ang. *780th Bombardment Squadron*), ki je skupaj s 781., 782. in 783. bombniško eskadriljo sestavljala 465. bombniško skupino (H) (ang. *465th Bombardment Group (H)*) 15. letalskega korpusa (ang. *15th Air Force*). Skupina je bila ustanovljena 1. avgusta 1943 v letalski bazi

⁸ Šelhaus, *Stotinka sreče*, str. 164–165.

⁹ Kovačič, *Skrb za vojaško*.

¹⁰ Operacija Husky, 10. julij do 17. avgust 1943.

¹¹ Večje število kombiniranih vojaških operacij: 3. september Kalabrijska obala, 9. september Salerno, Taranto.

¹² Splet 1: www.15thaf.org (dostop 18. 9. 2024).

Alamogordo (New Mexico, ZDA) z ukazom letalskega korpusa z dne 29. maja 1943 (*Air Force General Order No. 78*).¹³ Po formaciji eskadrilje in po potrebnih usposabljanjih na Floridi in v Nebraski je bilo v enoti 62 oficirjev in 342 mož, v začetku decembra 1943 pa je enota štela 18 bojnih posadk. Do konca leta se je moštvo povečalo na 93 oficirjev in 393 mož, pred odhodom v Evropo pa je bilo končno število 94 oficirjev in 398 mož.¹⁴

Prvi skupini iz eskadrilje sta iz pristanišča Hampton Roads (Virginia, ZDA) proti Evropi izpluli 13. februarja 1944 z ladjama *SS Lambert Cadwalader* (Hr-925) in *SS John Hathorn* (Hr-928). Po postanku na Siciliji je ladja Hr-925 10. marca dosegla Neapelj, enota pa je bila čez štiri dni poslana v Pantanello, južno od Foggie, kjer je bilo načrtovano letališče enote. Na cilj so tako prispeli 15. marca 1944. Druga ladja (Hr-928), na kateri je bil del enote, je postala v Tuniziji, enota pa je s tovarnjaki odšla v Alžirijo in od tam z ladjo *SS Ilea* odplula proti Neaplju, kamor je prispela 14. marca. Letalski ešalon in preostali deli enote so iz ZDA potovali prek Trinidada, Brazilije, Francoske zahodne Afrike, Francoskega Maroka do Tunizije, kamor so prispeli v dnevih od 19. februarja dalje. Letalski ešalon je zapustil Tunizijo 19. aprila, nato pa je bila celotna enota končno združena v Pantanelli.¹⁵ Enoto je takoj po prihodu prvih oddelkov čakala mučna izgradnja letališča, ki je trajala okoli dva meseca. Kot je opisano v spominih 780. bombniške eskadrilje, je bilo potrebnega veliko dela: »Ob prihodu na teren je bilo očitno, da bo morala eskadrilja (in skupina) začeti iz nič. 780ta [eskadrilja], ki je bila prva na lokaciji, je postala pionir v tem gradbenem programu in /.../ spremenila specialiste letalskega korpusa v inženirje. Šotori so bili hitro postavljeni. Zgrajena so bila ležišča, izkopane latrine, nameščena oprema za menzo /.../«. ¹⁶

Prvi bojni polet je eskadrilja opravila 5. maja 1944, ko je deset letal sodelovalo pri bombardiranju Podgorice, prvih 35 misij pa so opravili brez izgube letal ali članov posadke.¹⁷ Prvo letalo je eskadrilja izgubila na svoji 47. misiji ob bombardiranju tovarne Allach v bližini Münchna, pri tem pa je življenje izgubil pilot poročnik Archie C. Davis. Skupno je enota od začetka usposabljanja do prve izgube letala opravila kar 1524 poletov.¹⁸ Sčasoma so zaradi izgub enoto dopolnili novi člani. Oktobra je tako npr. prispelo 93 novih pripadnikov letalstva, ki so popolnili izgube, premestitve in odsotnosti drugih pripadnikov zaradi različnih vzrokov. Konec oktobra 1944 je eskadriljo sestavljalo 422 vojakov in 102 oficirja,¹⁹ do konca vojne pa se je število povzpelo na 120 oficirjev in 481 vojakov. Zadnji uspešni bojni polet je enota opravila 25. aprila 1945, ko so bombardirali glavno postajo v Linzu, kar je bila tudi 190. misija enote.²⁰ Po koncu vojne v

¹³ Davis, *A History*, str. 8.

¹⁴ Davis, *A History*, str. 8–10.

¹⁵ Davis, *A History*, str. 11–12.

¹⁶ Davis, *A History*, str. 12.

¹⁷ Davis, *A History*, str. 13.

¹⁸ Seštevek števila individualnih poletov letal, in ne posameznih misij, ki so vključevala več letal. Ena misija z desetimi letali se tako šteje za 10 individualnih poletov.

¹⁹ Davis, *A History*, str. 14–21.

²⁰ Davis, *A History*, str. 30.

Evropi so posamezni ešaloni Italijo zapustili že maja 1945, zadnji oddelki pa v začetku junija. Bombniška skupina št. 465, v kateri je bila 780. bombniška eskadrilja, je bila deaktivirana 31. julija 1945.²¹ Njena letala so tekom svojega delovanja poletela nad cilje na območju Italije, Avstrije, Nemčije, Madžarske, Francije, Romunije, Češke, Poljske, nekdanje Češkoslovaške in Jugoslavije, med cilji pa je bil tudi Maribor, ki so ga letala eskadrilje bombardirala 19. in 27. decembra 1944, 1. februarja in 1. marca 1945.²² Misije niso minile brez žrtev, poleg izgubljenih letal pa je med člani posadk eskadrilja utrpela 30 umrlih v bojih, 2 ubita in 20 razglašenih za mrtve.²³

Letalo Consolidated B-24G-10 -NT Liberator 42-78259

Letalu Consolidated B-24, imenovanem Liberator (osvoboditelj), pripada rekord z največ izdelanimi primerki med težkimi bombniki. Vključno s prototipom, ki je prvič poletel 29. decembra 1939, je bilo med leti 1940 in 1945 izdelanih okoli 18.500 primerkov tega letala. Proizvodnja je potekala v petih tovarnah, vključno v tedaj po površini največji letalski tovarni na svetu, ki jo je zgradilo podjetje Ford, Willow Run v zvezni državi Michigan v ZDA. Na višku proizvodnje leta 1944 je ta tovarna sestavila eno letalo na vsako uro, kar je ob dejstvu, da ima letalo B-24 več kot 1,2 milijona sestavnih delov, izjemen dosežek.²⁴ Posebnost letala je tako imenovano Davisovo krilo, imenovano po samooklicanem letalskem konstruktorju Davidu R. Davisu, ki mu je po več neuspešnih poizkusih uspelo prepričati vodstvo tovarne Consolidated, naj za projekt težkega štirimotornega bombnika uporabijo njegovo konstrukcijo letalskega krila. Davisovo krilo je bilo zelo učinkovito, zato je B-24 lahko nosil večjo težo tovora od znanega letala tovarne Boeing B-17 (leteče trdnjave), hkrati pa je zaradi laminarnega profila krila, ki ustvarja manjši inducirani upor od klasičnega profila, letalo B-24 imelo tudi večji dolet.²⁵ Po drugi strani je Davisovo krilo in tudi samo letalo imelo vrsto slabosti.²⁶ Teh so se v ameriških letalskih silah dobro zavedali, zato so ob koncu druge svetovne vojne letala B-24 v zelo kratkem času vzeli iz uporabe,²⁷ manjše število teh letal je skoraj do konca šestdesetih let prejšnjega stoletja letelo le še v indijskem letalstvu.

Letalo, ki je strmoglavilo pod Kotovim sedlom, je opredeljeno kot tip B-24G-10-NT in je bilo licenčno izdelano pri takrat zelo znanem proizvajalcu letal North

²¹ Davis, *A History*, str. 31–34.

²² Davis, *A History*, str. 134–137.

²³ Davis, *A History*, str. 142.

²⁴ Splet 2: https://en.wikipedia.org/wiki/Consolidated_B-24_Liberator (dostop 15. 9. 2024).

²⁵ Splet 3: https://en.wikipedia.org/wiki/Davis_wing (dostop 15. 9. 2024).

²⁶ Slabšo odzivnost na krmila in s tem povezano zahtevno pilotiranje v formacijskem letenju, nižjo višino leta, občutljivost na nabiranje ledu na krilih ob slabem vremenu, ob poškodbi krila se je lahko zlomil glavni krilni nosilec, zahtevno pilotiranje ob vzletih in pristankih, zelo nevarni so bili tudi zasilni pristanki poškodovanih letal.

²⁷ V času druge svetovne vojne je bilo sestreljenih in iz različnih vzrokov uničenih blizu sedem tisoč letal B-24.



Slika 1: Letalo B-24J ob zadetku protiletalskega topa. Kljub verjetno majhnemu kalibru izstrelka nosilec krila poškodbe ni prenesel in se je zlomil. Zlom glavnega krilnega nosilca ob poškodbi krila je bila ena večjih hib letala B-24 (vir: splet 1, open source).

American v tovarni, poimenovani Plant B v kraju Grand Prairie v Teksasu. Oznaka G predstavlja izvedenko tipa B-24, št. 10 predstavlja serijo, NT pa označuje proizvajalca North American. Vsa letala B-24 izvedenke G so bila izdelana licenčno pri North Americanu, skupaj v 430 primerkih, in poslana v bojne enote v južni Italiji. Pri letalu, ki je strmoglavilo pod Kotovim sedlom, gre za dokaj redko izvedenko letala B-24 (okrog 3 odstotke od celotnega števila vseh izdelanih letal B-24). Pri izvedenki G gre za manjše razlike v primerjavi z drugimi izvedenkami, predvsem z drugače izvedenim upravljanjem obrambnih strojničnih kupol in nekaterimi drugimi manjšimi razlikami. Letalo je imelo serijsko številko 42-78259, opremljeno pa je bilo s štirimi motorji tipa R-183065.²⁸

²⁸ NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, str. 1, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

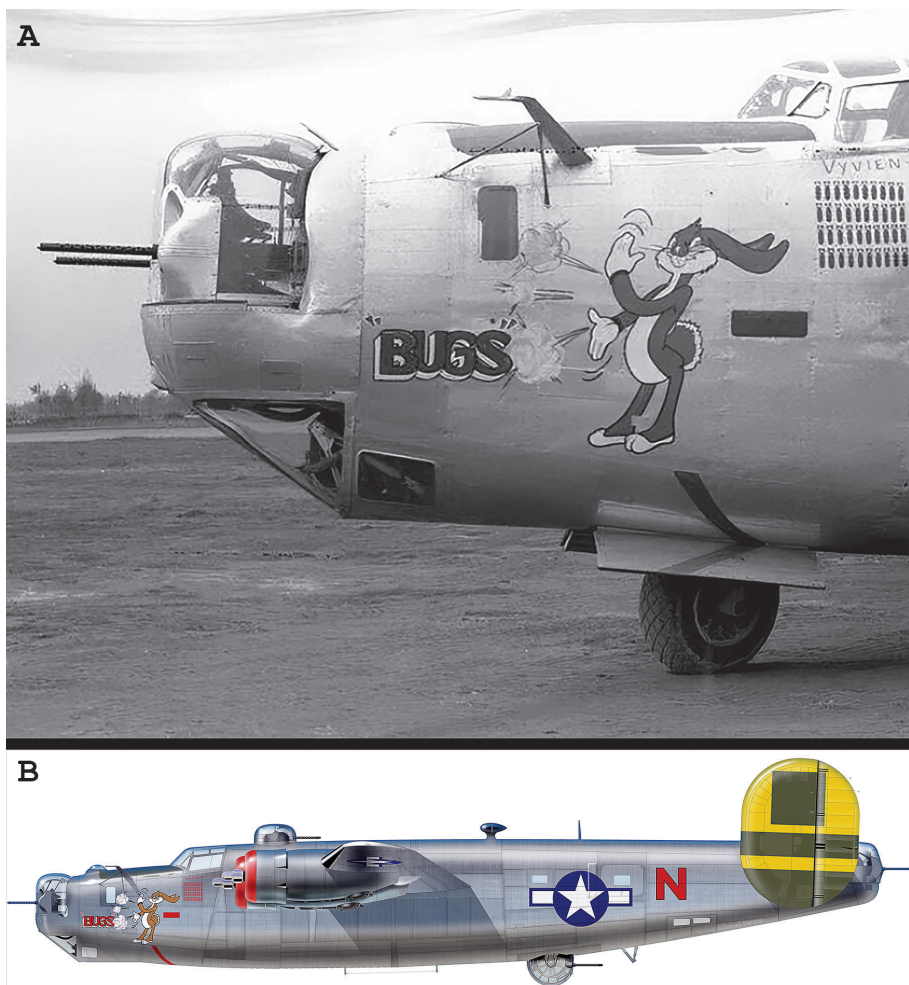
Tabela 1: Zgodovina letala B-24G-10-NT 42-78259 (povzeto po *Individual Aircraft Record Card*).²⁹

Datum	Lokacija letala / dogodek
10. 3. 1944	sprejet v tovarni – North American Plant, Dallas, Teksas
11. 3. 1944	letališče Love Field, Dallas, Teksas
13. 3. 1944	Modification center, mestno letališče Tucson, Arizona
9. 4. 1944	First Air Force Project Staging Group, letališče Michel Field, New York
12. 4. 1944	let v Wichita, Kansas, in v Pittsburgh, Pensilvanija
14. 4. 1944	let na letališče Mitchel Field, New York
21. 4. 1944	odhod z letališča Mitchel Field in prihod nazaj
22. 4. 1944	let na letališče Homestead Field, Florida
24. 4. 1944	dodeljen 12. bombniškemu poveljstvu 15. letalskega korpusa v Bariju (Italija)
25. 4. 1944	odhod iz ZDA v Marakeš (Maroko)
1. 5. 1944	sprejete v 15. letalski korpus v Bariju (Italija)
22. 11. 1944	pogrešan na misiji, odpisan iz inventarja

Videz letala je poznan na podlagi redkih ohranjenih fotografij in arhivskih podatkov, k rekonstrukciji njegovega videza pa so prispevale tudi ohranjene ostaline na terenu. Ti ostanki letala so v povojnih letih predstavljali vir surovine, predvsem aluminija in drugih kovin, uporabni kosi inventarja letala pa so bili celo popravljeni in uporabljeni v sekundarne namene. Danes ostaline glede na veljavno zakonodajo predstavljajo tudi arheološke najdbe, ki prispevajo k pridobivanju novih spoznanj o dogodkih druge svetovne vojne. Odnášanje ostalin letala je z leti močno osiromašilo arheološki zapis, kljub temu pa manjši fragmenti letala še vedno lahko prispevajo pomembne informacije o letalu in njegovem strmoglavljenju. Kot primer lahko navedemo odkrite fragmente aluminija in platna s smernega krmila, na katerih so se ohranili ostanki barve. Po pravilih naj bi letala 465. bombniške skupine, v katero je spadalo letalo s Kotovega sedla, imelo rumen rep s črnima horizontalnima črtama in črnim kvadratom. Odkrite arheološke ostaline nedvomno dokazujejo, da je imelo letalo res rumeno pobarvan vertikalni stabilizator, oznake pa so bile olivno zelene (ang. *olive drap*), in ne črne, kot bi morale biti (glej sliko 3). Med zanimivejšimi ostanki je tudi del pločevine, ki izvira z desne strani letala, tik pod pilotsko kabino. Na odkritem delu so opazni ostanki rdečega, s čopičem napisanega napisa v narekovajih, 'LONE /sledovi druge besede/. Gre za ostanek napisa, kakršni so bili pogosto na letalih, kot so imena partneric članov posadke, vzdevki in podobno. Letalo »Bugs« je imelo na levi strani poleg upodobitve »zajca dolgouha«, napis Bugs, pod pilotsko kabino napis VYVIEN - /naprej nečitljivo/, pod njim pa upodobitev štiridesetih bomb, ki so simbolizirale število bojnih poletov. Zaradi odsotnosti fotografij letala z druge strani je odkriti del pločevine za zdaj edini dokaz o obstoju še drugih napisov.

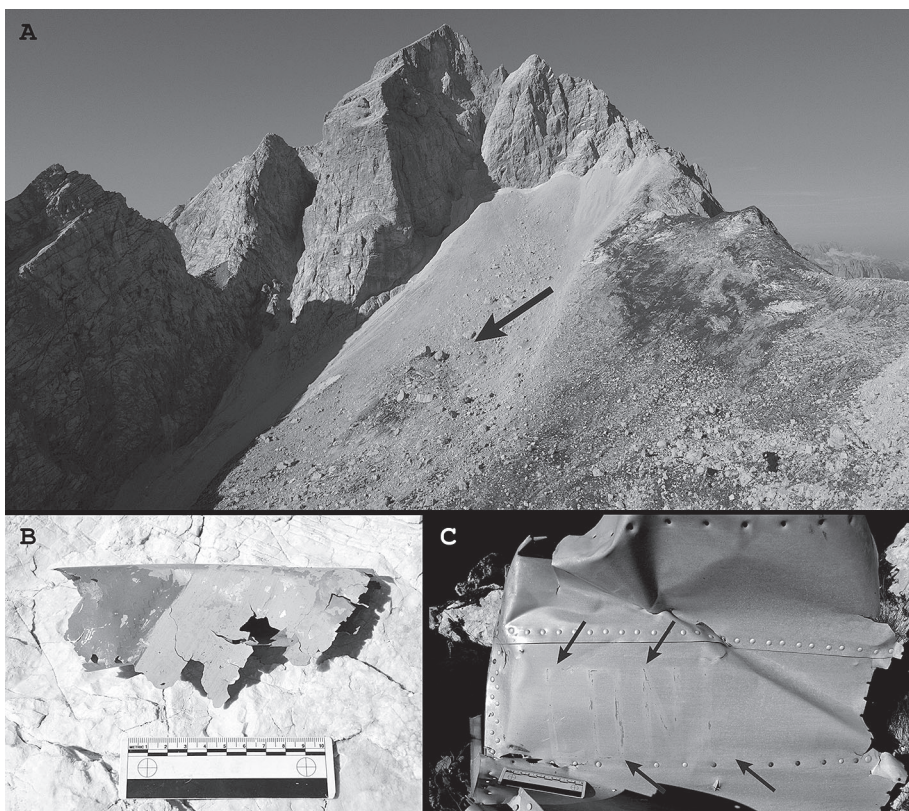
²⁹ Nekateri izrazi in imena so prikazani v izvirniku.

Za razliko od pobarvanega repa letala je bila preostala površina letala v večini nepobarvana in tako v svoji naravni srebrni barvi aluminija.³⁰ Na zadnjem delu trupa je bila narisana identifikacijska črka N v rdeči barvi (ang. *red N*), prisotna pa je bila tudi kokarda s podobo bele zvezde na okroglem modrem polju.



Slika 2: A) Letalo B24-G 42-78259 »Bugs«, fotografirano na letališču Pantanella (foto: splet 4). B) Rekonstrukcija videza letala na podlagi ohranjenih fotografij in odkritih ostalin na terenu. Letalo zagotovo ni imelo zaščitne gume proti zamrzovanju na vertikalnem stabilizatorju, na kar nakazuje odkriti del repa, ki je pobarvan z rumeno barvo tudi na predelu, ki bi ga sicer morala prekrivati guma. Barva napisa »Bugs« in podobe zajca je rekonstruirana na podlagi barv podobnih upodobitev in na podlagi dveh odkritih fragmentov pločevine z delom upodobitve maskote. V prid rdeči barvi napisov govori tudi odkriti del pločevine z rdečim napisom »LONE«, ki izvira s predela pod kabino na desni strani letala (rekonstrukcija Tomaž Perme).

³⁰ Ameriško letalstvo je konec leta 1943 začelo opuščati barvanje vojaških letal zaradi cenejše in hitreje izdelave, s tem pa se je zmanjšala tudi teža letala. Kot primer lahko navedemo, da je bilo sicer pri barvanju letala B-24 porabljenih okoli 150 kilogramov barve.



Slika 3: A) Lokacija padca letala na območju pod Jalovcev in v bližini Kotovega sedla. B) Fragment platna smernega krmila z ohranjeno rumeno in olivno zeleno barvo. C) Deli ohranjenega napisa LONE na pločevini s predela pod kabino letala (vse foto: U. Košir, 2024).

Zadnji polet in strmoglavljenje

Na svoj zadnji polet se je letalo odpravilo z letališča Pantanella 22. novembra 1944, cilj pa je bilo bombardiranje Münchna. Napad na primarni cilj zaradi slabega vremena ni bil mogoč, zato se je eskadrilja usmerila proti sekundarnemu cilju – Salzburgu. Tudi tukaj je letalce spremljalo zelo slabo vreme z gosto oblačnostjo nad ciljem. Po podatkih očitvidcev, ki so navedeni v poročilu o pogrešani posadki (ang. *Missing Air Crew Report*), je imelo letalo težave z motorjem in je nato izginilo med oblake.³¹ Člani drugih posadk so navedli, da je letalo ob 12. uri in 40 minut v bližini Salzburga zapustilo formacijo. Propeler motorja št. 3 je imelo obrnjen na nož, kar kaže na to, da motor ni več deloval, iz motorja št. 1 pa se je kadil črn dim. Nekatere priče navajajo nedelovanje motorjev št. 1 in 2,³² pilot John F. Priddy pa v svojem dnevniku navaja,

³¹ NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

³² NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, str. 7, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

da je letalo izgubilo motorja št. 2 in 3.³³ Pilot preostalim posadkam ni javil nobenih informacij in njegovega namena. Ob 12. uri in 45 minut sta dve posadki slišali poziv za izskok iz letala, okoli 80 kilometrov zahodno/severozahodno od Beljaka.³⁴ Vzrok težav motorjev v poročilu o pogrešani posadki ni pripisan poškodbi zaradi obstreljevanja, saj letala po pričevanjih niso priletela skozi kakršnokoli natančno protiletalsko obstreljevanje.³⁵ Kljub temu pa naj bi bil vzrok poškodb zadetek protiletalskega topa kalibra 88 mm, kar v svojem pismu iz leta 1979 navaja član posadke, David M. Holdsworth,³⁶ flak pa omenja tudi pilot John F. Priddy.³⁷

Člani posadke so po pozivu pilota začeli zapuščati svoje položaje in so izskočili iz padajočega letala, ki je zaradi nedelovanja dveh motorjev izgubljalo višino. Letalo brez posadke je nato strmoglavilo na območje Velikega kota, pod Jalovcem (2645 m), južno od Kotovega sedla (2134 m). Točno lokacijo padca je bilo mogoče določiti na podlagi ohranjenih ostalin letala. Te so bile leta 2024 dokumentirane s pomočjo aplikacije *SW maps*, ki ob fotografiranju shrani tudi koordinate nastanka posnetka z dovolj veliko natančnostjo, da omogoča prostorske analize odkritih delov letala. Terenska raziskava je bila izvedena na podlagi *Odprtega dovoljenja za iskanje arheoloških ostalin*,³⁸ izvedla pa jo je terenska ekipa Društva Vršič. Nekateri odkriti kosi letala so bili le fotografirani *in situ* in puščeni na lokaciji, posamezni kosi pa so bili shranjeni za namen muzejske razstave.

Najvišje ležeče ostaline je bilo mogoče odkriti na nadmorski višini okoli 2060 m, kar jasno nakazuje na neposredno bližino točke udarca letala na tla. Zaradi velike strmine pobočja je razumljivo, da kosi letala ob udarcu niso poleteli prav daleč po pobočju navzgor. Deli letala se sicer nahajajo na veliki površini, ki meri okoli 150 metrov v dolžino in 60 metrov v širino, razprostranjenost na takšni površini pa je predvsem posledica plazenja skalnatga in gruščnatga materiala po pobočju. Presenetljivo je bilo odkritje delov letala na prehodu Malega kota v dolino Tamar, ki se nahaja na nadmorski višini okoli 1400 m, večji kos letala pa se je nahajal v Malem kotu na nadmorski višini okoli 1820 m. Območje strmoglavljenja se na svoji južni strani kmalu prevesi v ozko zajedo Malega kota, v primeru silovitega padca pa bi določene dele letala (npr. krilo) lahko odneslo proti jugu na pobočje Malega kota pod Jalovčev ozebnik.

Iz arhivskih virov je poznano, da je bil tako v gorah kot v dolini sneg, ki bi omogočal drsenje večjih kosov po strmem pobočju. Obenem bi snežni plazovi lahko odnesli kose tudi precej nižje v dolino, na območje pod Malim kotom, kjer so bili odkriti predvsem deli, povezani s krilom letala. K razprostranjenosti kosov je precej vpliva imelo tudi pobiranje delov letala. Prvo takšno pobiranje kosov pa se

³³ Dnevnik Johna F. Priddyja (osebni arhiv U. K.).

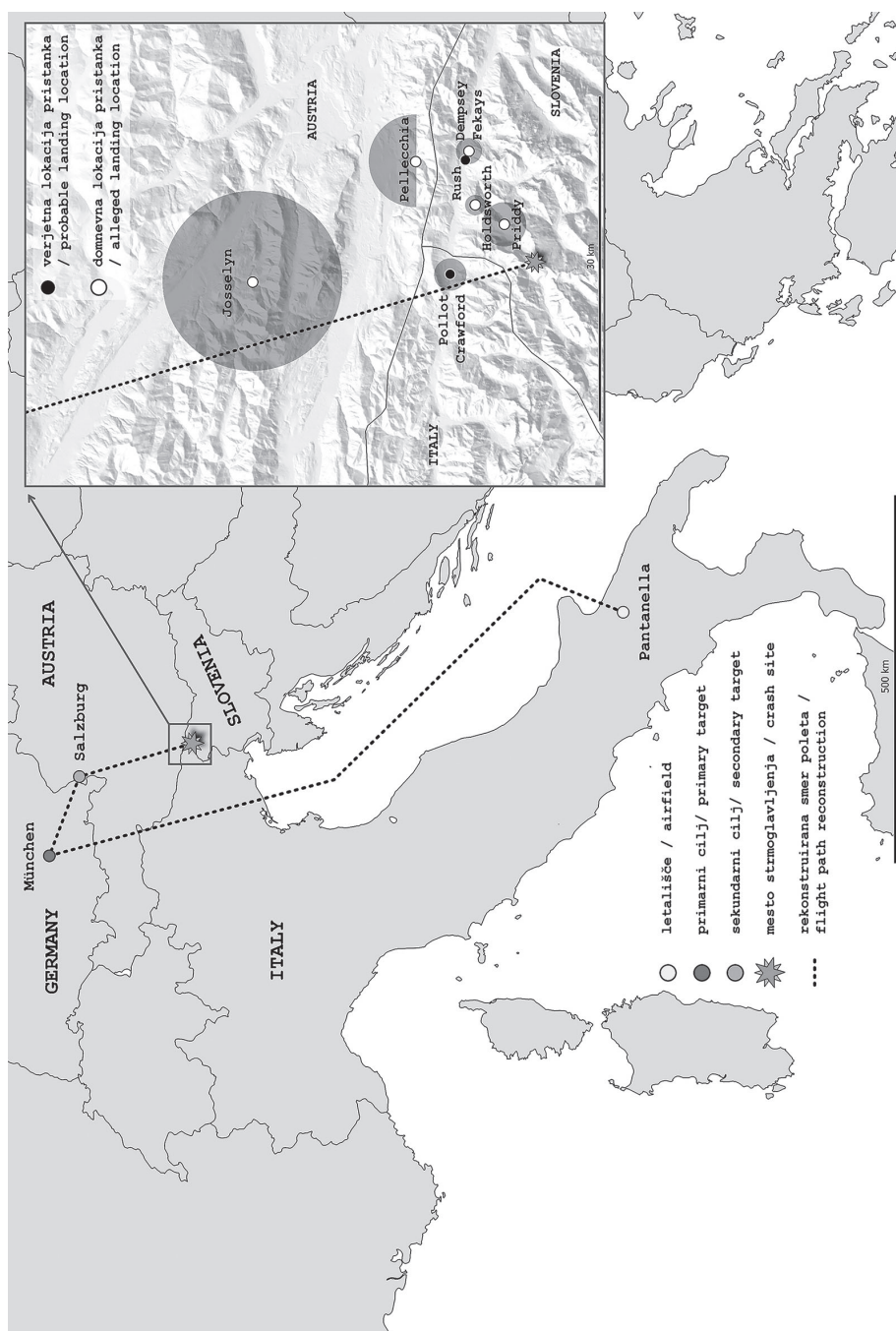
³⁴ NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, str. 6, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

³⁵ NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, str. 8, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

³⁶ Šelhaus, *Stotinka sreče*, str. 171.

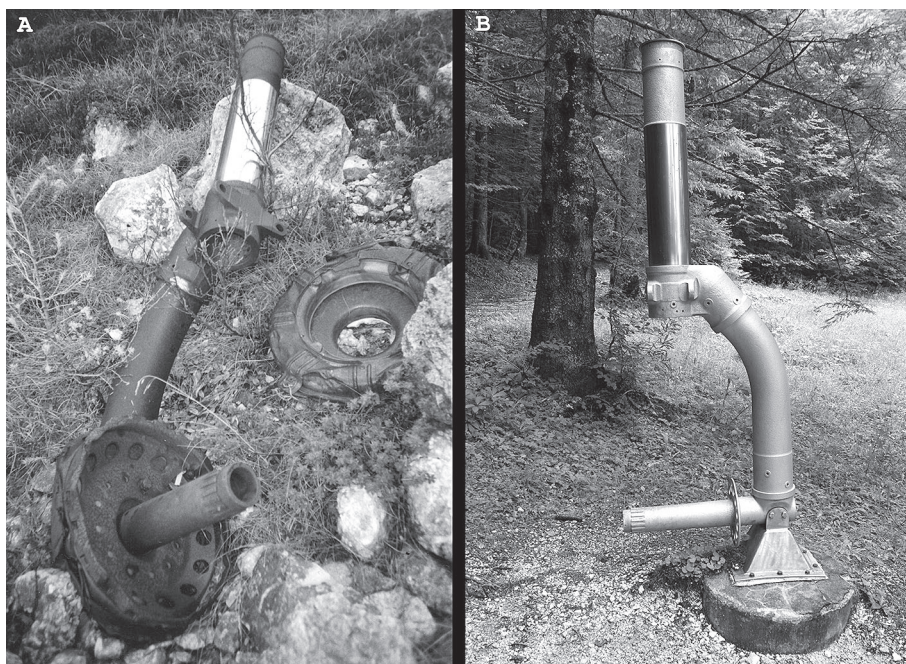
³⁷ Dnevnik Johna F. Priddyja (osebni arhiv U. K.).

³⁸ Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, OK Kranj, dovoljenje št. 35101-0551/2024-6, z dne 7. 8. 2024.



Slika 4: A) Rekonstrukcija zadnjega poleta in lokacije pristankov letalcev po izskoku (avtor: U. Košir, 2024).

je verjetno začelo že leta 1945. V času vojne zaradi velike količine snega lokacije morebiti še niso obiskali Nemci, prvi obiskovalci pa so si razbitine najverjetneje ogledali že ob prvi priliki po končani vojni. Po pričevanjih nekaterih naj bi dele letala pobirala celo Jugoslovanska ljudska armada, večja količina aluminijaste pločevine pa je bila skladiščena na mestu današnje avtobusne postaje v Ratečah.³⁹ Tudi večji kos letala, ki je bil odkrit pod skalnim previsom na območju Malega kota, je zagotovo tja prispel s človeško pomočjo, saj pod skalni previs ni prišel po naravni poti. Najverjetneje je bil kos odvržen prek strme skalne stene za lažji transport v dolino, tam pa je ostal pozabljen pod snegom. Ljudje so pobrali, kar je bilo uporabnega, predvsem pa zaradi materiala kot surovine za predelavo. Velik vir kovin so predstavljali tudi motorji, ki so izginili neznano kam. Po pričevanjih Ratečana Tomaža Butinarja je bil eden izmed motorjev delno zakopan na območju za planinskim domom v Tamarju še v 70. letih 20. stoletja.⁴⁰



Slika 5: A) Pristajalna noga in drugi deli s krila letala, odkriti na prehodu Malega kota v dolino Tamar (foto: T. Butinar, 2001). B) Noga ima danes vlogo spomenika strmoglavljenemu letalu in posadki (foto: U. Košir, 2020).

Posadka letala

Letala Consolidated B-24 Liberator so sprejela do 11 članov posadke, ki je zajemala pilota, kopilota, navigatorja, bombardirja, radio operaterja in mitraljezce v prednji kupoli (ang. *nose turrer*), vrhnji kupoli (ang. *top turret*), na bokih (na

³⁹ Po podatkih domačinov Tomaža Butinarja in Alojza Kopavnika.

⁴⁰ Ostanke je videl še kot otrok.



Slika 6: Člani zadnje posadke letala B-24G 42-78259 »Bugs«: 1) John F. Priddy; 2) Michael J. Pollot; 3) Modesto Pelleccchia (Michael Peller); 4) John G. Fekays; 5) Francis J. Josselyn; 6) George E. Crawford; 7) David M. Holdsworth; 8) James G. Rush; 9) Carrol G. Dempsey (hrani U. Košir; Davis, str. 39, 41).

vsaki strani eden), v spodnji strojnični kupoli (ang. *ball turret*) in v repu.⁴¹ Število članov posadke se je razlikovalo od posadke do posadke, kar je razvidno tudi iz posadke letala B-24G 42-78259, ki je na svojem zadnjem poletu štela devet članov.⁴² Posadko so sestavljali pilot John F. Priddy, kopilot Michael J. Pollot, navigator Modesto Pelleccchia (Michael Peller), inženir John G. Fekays, radio operater Francis J. Josselyn in strelci George E. Crawford, David M. Holdsworth, James G. Rush (strelec v spodnji strojnični kupoli) in Carrol G. Dempsey (strelec v repu).^{43, 44} Člani posadke niso predstavljali stalne sestave, saj je npr. Holdsworth po njegovih besedah med člani poznal le pilota Priddyja,⁴⁵ s katerim pa so pred tem z drugim letalom leteli že Pelleccchia, Dempsey, Crawford, Rush in Josselyn.⁴⁶

V nasprotju z razširjenimi govoricami med lokalnim prebivalstvom Zgor-njesavske doline in z zapisom Edija Šelhausa⁴⁷ je bilo ugotovljeno, da je padec letala preživel šest od devetih članov posadke, kar sicer omenja tudi Miljević, ki pa lokacijo strmoglavljenja napačno locira v bližino Gozda Martuljka.⁴⁸ Do

⁴¹ Griffith, *Consolidated Mess*, str. 14–32.

⁴² Nasprotno od trditve Šelhausa, *Stotinka sreče*, str. 164–165, ki omenja 10 članov posadke.

⁴³ NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, str. 1, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

⁴⁴ NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

⁴⁵ NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, str. 5, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

⁴⁶ Fotografija posadke št. 298, posneta 21. julija 1944 (osebni arhiv U. K.).

⁴⁷ Šelhaus, *Stotinka sreče*, str. 164–172.

⁴⁸ Miljević, *Bombardiranja, napadi in preleti*, str. 178.

enakih podatkov o številu preživelih so prišli tudi člani *Društva Liberator*.⁴⁹ V nadaljevanju so prikazani osnovni podatki o članih posadke, ki jih je bilo mogoče dobiti v arhivskih virih na spletu, posamezne usode v času po strmoglavljenju pa so predstavljene v poglavju *Usoda posadke*.

John F. Priddy, št. O-674630⁵⁰

Pilot nadporočnik (ang. *First Lieutenant*) John Franklin Priddy se je rodil 14. junija 1921 v Wintersu (Teksas, ZDA), očetu Johnu (roj. 1890) in materi Cori (roj. 1892), ki sta imela tudi sina Holta (roj. 1934).⁵¹ Družina je v času druge svetovne vojne živela v Stantonu (Teksas, ZDA).⁵² Januarja 1942 se je poročil z Lauro Gainer (roj. 1920), v zakonu pa se jima je rodila hči Jane (roj. 1944).^{53, 54} Ameriškemu letalstvu se je pridružil 19. junija 1942, kjer je predletalsko usposabljanje (ang. *pre flight training*) opravil v bazi Kelly Field (San Antonio, Teksas), nadaljnje usposabljanje je imel v kraju Uvalde (Teksas), osnovno letalsko usposabljanje v bazi San Angelo (Teksas), nadaljevalno usposabljanje pa v Lubbocku (Teksas), kjer je 20. marca 1943 postal pilot in dobil oznako pilotov – srebrna krilca ter si prislužil čin nadporočnika. Že po enem mesecu usposabljanja v bazi Randolph Field v San Antoniu (Teksas) je bil premeščen v letalsko bazo Altus (Oklahoma, ZDA), kjer je opravljal delo inštruktorja letenja. V začetku leta 1944 je bil premeščen v Smyrno (Tennessee, ZDA) na usposabljanje za bojne misije z bombnikom B-24 Liberator, oktobra istega leta pa je bil že na poti v Italijo v okviru 15. letalskega korpusa (ang. *15th Air Force*), kjer je bil dodeljen 780. bombniški eskadrilji (ang. *780th Bomb Squadron*) v Pantanelli blizu Foggie. Po vojni je bil 23. decembra razrešen aktivne vojaške službe, leta 1967 pa se je upokojil od vojaške rezerve s činom stotnika (ang. *Captain*).⁵⁵ Umrli je leta 1985, star 64 let.⁵⁶

⁴⁹ Kokot, *Spomenik zavezniškim letalcem*.

⁵⁰ Poleg imena člana posadke je navedena tudi njegova osebna številka, povzeta po NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, str. 1, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

⁵¹ Spletna stran Ancestry – 1940 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/158479288:2442> (dostop 8. 6. 2024).

⁵² Spletna stran Ancestry – World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 291, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/19577671:2238> (dostop 8. 6. 2024).

⁵³ Spletna stran Ancestry – 1950 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/189245935:62308> (dostop 8. 6. 2024).

⁵⁴ Priddy, *John Franklin Priddy*.

⁵⁵ Priddy, *John Franklin Priddy*.

⁵⁶ Spletna stran Ancestry – Osmrtnica John F. Priddy, časopis Austin American-Statesman, z dne 24. 8. 1985: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/573177634:61843> (dostop 8. 6. 2024).



Slika 7: Zapuščina Johna F. Priddyja, ki vključuje troje pilotskih letalskih krilc, ovratne oznake, našitek 780. bombniške eskadrilje, ameriški prepoznavni ploščici, prepoznavno ploščico in nemškega ujetniškega taborišča Stalag Luft I, pisma iz ujetništva, telegrame, dokumente in fotografije. Poleg tega so ohranjeni tudi trije zvezki – dnevniki, ki jih je pisal v ujetniškem taborišču (hrani: U. Košir).

Michael J. Pollot, št. O-823675

Kopilot poročnik (ang. *Second Lieutenant*) Michael (Mike) John Pollot se je rodil 30. septembra 1923 v kraju Peoria (Illinois, ZDA),⁵⁷ očetu Miku (roj. 1890) in materi Ethel (roj. 1896).⁵⁸ Poročen je bil s Florence, s katero sta imela sina Michaela in hčer Lindo, po vojni pa je letel z letalom C-130 Hercules v reševalni eskadrilji (ang. *Air Rescue Squadron*) v Libiji in Maroku in kot izvidnik v letalski bazi *Turner Air Force Base* v Albanyju (ZDA), kjer se je upokojil kot major letalstva. Umrl je 31. decembra 2002, star 79 let.⁵⁹

⁵⁷ Spletna stran Ancestry – World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 323, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/40172727:2238> (dostop 8. 6. 2024).

⁵⁸ Spletna stran Ancestry – 1940 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/141181228:2442> (dostop 8. 6. 2024).

⁵⁹ Spletna stran Ancestry – Osmrtnica Michael J. Pollot: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/633584304:61843> (dostop 8. 6. 2024).

Modesto Pellecchia (preimenovan v Michael Peller), št. O-723158

O navigatorju, poročniku (ang. *Second Lieutenant*) Modestu Pellecchiji⁶⁰ ni bilo mogoče najti veliko podatkov. Rojen je bil 22. marca 1918 v New Yorku,⁶¹ po poklicu pa naj bi bil igralec.⁶² Že v času druge svetovne vojne je bil poročen s Helen Scarpa, s katero sta živela v Brooklynu (New York, ZDA).⁶³ Pellecchia, oziroma Peller, kot se je preimenoval, je umrl 12. julija 2008, star 90 let. Pokopan je v Northfieldu (Massachusetts, ZDA).⁶⁴

John G. Fekays, št. 13043294

Letali inženir narednik (ang. *Sergeant*) John Fekays je bil rojen leta 1921 v Marylandu v ZDA. Oče John (roj. 1899) in mati Elizabeth (roj. 1895) sta imela skupno štiri otroke, poleg Johna še Marie (roj. 1917), Fredricka (roj. 1927) in Arvillo (roj. 1929).⁶⁵ John se je leta 1942 poročil z Martho, rojeno Hand.⁶⁶ Umrl je 22. novembra 1944, star 23 let, njegov grob pa se nahaja na ameriškem vojaškem pokopališču v italijanskem Nettunu.⁶⁷

Francis J. Josselyn, št. 20112948

Radio operater višji vodnik (ang. *Staff Sergeant*) Francis J. Josselyn se je rodil 21. septembra 1919 v kraju Brookline (Massachusetts, ZDA).⁶⁸ V dostopnih arhivskih virih se Francisov oče ne omenja, census iz leta 1930 pa navaja, da so skupaj živeli Annie Doherty (roj. 1863) in njene tri hčere Annie (roj. 1891), Agnes (roj. 1903) in Celia (roj. 1898; por. Josselyn), ki je imela tudi sina Francis. ⁶⁹ Po

⁶⁰ Na fotografijah iz zapuščine Johna F. Priddyja je omenjen tudi kot Peller (osebni arhiv U. K.).

⁶¹ Spletna stran Ancestry – World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 4937, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/194982929:2238> (dostop 9. 6. 2024).

⁶² Spletna stran Ancestry – World War II Army Enlistment Records, 1938–1946: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/137061:8939> (dostop 9. 6. 2024).

⁶³ NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, str. 1, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

⁶⁴ Splet 5: <https://www.findagrave.com/memorial/101872245/michael-peller> (dostop 16. 9. 2024).

⁶⁵ Spletna stran Ancestry – 1930 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/104875310:6224> (dostop 8. 6. 2024).

⁶⁶ Spletna stran Ancestry – Podatki o poroki Johna F. Fekaysa: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/317782987:62116> (dostop 8. 6. 2024).

⁶⁷ Spletna stran Ancestry – Headstone and Interment Records for U. S. Military Cemeteries on Foreign Soil, 1942–1949: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/2976:9170> (dostop 8. 6. 2024).

⁶⁸ Spletna stran Ancestry – World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 27, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/195513883:2238> (dostop 9. 6. 2024).

⁶⁹ Spletna stran Ancestry – 1930 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/108111:6224> (dostop 9. 6. 2024).

poklicu je postal voznik tovornjaka,⁷⁰ vojski se je pridružil 16. januarja 1941,⁷¹ umrl pa 6. oktobra 1978, star 59 let.⁷²

George E. Crawford, št. 39210658

Strelec višji vodnik (ang. *Staff Sergeant*) George E. Crawford je bil rojen 22. oktobra 1911 v kraju Drumright (Oklahoma, ZDA).⁷³ O starših ni znanih veliko podatkov, kot sorodnica pa je v MACR-ju navedena mati Esse May Crawford.⁷⁴ Kot kraj bivanja je leta 1940 naveden Seattle, delal pa je v podjetju *Boeing Aircraft Co.*⁷⁵ Vojski se je pridružil 5. julija 1943.⁷⁶

David M. Holdsworth, št. 13172436

Strelec narednik (ang. *Sergeant*) David M. Holdsworth se je rodil 3. januarja 1926 v kraju Powhatan Point (Ohio, ZDA). David (roj. 1901) in Violet (roj. 1909) sta imela poleg sina Davida še hčer Sylvio (roj. 1930).⁷⁷ Po drugi svetovni vojni je David sodeloval tudi v korejski vojni kot član posadke bombnika B29, leta 1953 pa se je izšolal za testnega vojaškega pilota⁷⁸ in dosegel čin majorja.⁷⁹ Po trinajstih letih se je zaposlil kot pilot potniškega letala pri japonski letalski družbi.⁸⁰ Leta 1966 se je v Seattlu poročil z Eleanor Welch,⁸¹ s katero sta imela sedem otrok. Umrl je 19. februarja 1993 na Floridi, star 67 let.⁸²

⁷⁰ Spletna stran Ancestry – 1940 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/92638347:2442> (dostop 9. 6. 2024).

⁷¹ Spletna stran Ancestry – World War II Army Enlistment Records, 1938–1946: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/6463306:8939> (dostop 9. 6. 2024).

⁷² Spletna stran Ancestry – Department of Veterans Affairs BIRLS Death File, 1850–2010: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/8686407:2441> (dostop 9. 6. 2024).

⁷³ Spletna stran Ancestry – World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 74, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/36975753:2238> (dostop 9. 6. 2024).

⁷⁴ NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, str. 1, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

⁷⁵ Spletna stran Ancestry – World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 74, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/36975753:2238> (dostop 9. 6. 2024).

⁷⁶ Spletna stran Ancestry – World War II Army Enlistment Records, 1938–1946: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/4272235:8939> (dostop 9. 6. 2024).

⁷⁷ Spletna stran Ancestry – 1940 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/130000497:2442> (dostop 9. 6. 2024).

⁷⁸ Šelhaus, *Stotinka sreče*, str. 172.

⁷⁹ Spletna stran Ancestry – U.S., Newspapers.com, Obituary Index, časopis South Florida Sun Sentinel: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/601442273:61843> (dostop 9. 6. 2024).

⁸⁰ Šelhaus, *Stotinka sreče*, str. 172.

⁸¹ Spletna stran Ancestry – Washington, Marriage Records, 1854–2013: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/816120:2378> (dostop 9. 8. 2024).

⁸² Spletna stran Ancestry – U.S., Newspapers.com, Obituary Index, časopis South Florida Sun Sentinel: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/601442273:61843> (dostop 9. 6. 2024).

James G. Rush, št. 38512497

Strelec narednik (ang. *Sergeant*) James G. Rush je bil rojen leta 1914 in je živel v kraju Ethel (Arkansas, ZDA). V vojsko je stopil 9. avgusta 1943,⁸³ poročen pa je bil z Melisso L. Rush.⁸⁴ Umrli je 22. novembra 1944, star 30 let, njegov grob pa se nahaja na ameriškem vojaškem pokopališču v italijanskem Nettunu.⁸⁵

Carrol G. Dempsey, št. 34624261

Strelec narednik (ang. *Sergeant*) Carrol G. Dempsey se je rodil 30. oktobra 1922 v Louisvillu (Misissippi, ZDA),⁸⁶ očetu Eugenu (roj. 1892) in materi Birdie (roj. 1896).⁸⁷ V vojsko je vstopil 26. februarja 1943,⁸⁸ umrl pa 22. novembra 1944, star 22 let. Pokopan je na pokopališču *Memorial Park* v Louisvillu (Misissippi).⁸⁹

Usoda posadke

Usodo posameznih članov posadke letala po skoku s padalom je mogoče rekonstruirati le do določene mere, saj vsi vidiki in sosledja dogodkov niso poznani. Usoda nekaterih posameznikov je nekoliko bolj jasna kot usoda drugih. Glede na dostopne arhivske vire je mogoče ugotoviti, da je iz letala najverjetneje skočil Francis J. Josselyn, ki ga je kasneje zajela nemška posadka v okolici avstrijskega Špitala ob Dravi (nem. *Spittal an der Drau*).⁹⁰ Glede na lokacijo zajetja je s padalom verjetno pristal nekje na ozemlju današnje Avstrije v okolici Beljaka. Kje točno je pristal Modesto Pellecchia, v dokumentih ni navedeno, iz ohranjenega nemškega dokumenta pa je razvidno, da je bil v isto ujetniško taborišče pripeljan na isti dan kot Josselyn.⁹¹ Pellecchia naj bi iz letala izskočil nekje v okolici Rateč ali Beljaka,⁹² sam pa je v svojem dnevniku zapisal, da ni želel pristati blizu mesta, ki ga je videl

⁸³ Spletna stran Ancestry – World War II Army Enlistment Records, 1938–1946: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/819898:8939> (dostop 9. 6. 2024).

⁸⁴ NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, str. 1, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

⁸⁵ Spletna stran Ancestry – World War II and Korean Conflict Veterans Interred Overseas: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/126809:4283> (dostop 9. 6. 2024).

⁸⁶ Spletna stran Ancestry – World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 466, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/269079737:2238> (dostop 9. 6. 2024).

⁸⁷ Spletna stran Ancestry – 1940 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/120410160:2442> (dostop 9. 6. 2024).

⁸⁸ Spletna stran Ancestry – World War II Army Enlistment Records, 1938–1946: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/4524128:8939> (dostop 9. 6. 2024).

⁸⁹ Splet 2: https://en.wikipedia.org/wiki/Consolidated_B-24_Liberator (dostop 15. 9. 2024).

⁹⁰ NARA, ME-2458, NAID 143487215: <https://catalog.archives.gov/id/143487215> (dostop 15. 6. 2024).

⁹¹ NARA, ME-2458, NAID 143487215: <https://catalog.archives.gov/id/143487215> (dostop 15. 6. 2024).

⁹² Moxley, *Missing in Action*, str. 117.

iz zraka, in se je s padalom usmeril proti goram, kjer je pristal v snegu, oddaljen od mesta okoli 15 milj (24 km). Če prevzamemo, da je bilo mesto, ki ga Pellecchia omenja, verjetno Beljak ali Celovec, in ne Kranjska Gora, je najverjetneje pristal na severni strani Karavank, nekje na območju med Tromejo in Kepo, morda pa celo v Julijski Alpah južno od Bele peči. Po pristanku je želel peš priti do Švice, zato je hodil proti zahodu, pri tem pa si je ob padcu po zasneženem in skalnatem pobočju tudi poškodoval glavo. Dne 24. novembra je naletel na italijansko govoreče moške, ki so ga poškodovanega odpeljali na nemški bolnišnični vlak, od tam pa je bil odveden v Trbiž in nato v ujetniško taborišče.⁹³

Dokumenti, povezani z Michaelom J. Pollotom in Georgom E. Crawfordom, omenjajo kot kraj njunega pristanka in zajetja okolico Bele Peči. Ujeta sta bila 22. novembra ob 13:45 uri,⁹⁴ v ujetniško taborišče sta bila pripeljana en dan pred Josselynom in Pellechio.⁹⁵ Vsi štirje so bili privedeni v taborišče vojnih ujetnikov *Dulag Luft Wetzlar*⁹⁶ ali prehodno taborišče za zavezniške letalce – *DULAG LUFT* (nem. *Durchgangslager der Luftwaffe*). Pollot in Crawford sta bila v taborišče sprejeta 29. 11. 1944, Josselyn in Pellecchia pa za njima, 30. 11. 1944,⁹⁷ oziroma Pellecchia verjetno šele 2. 12. 1944.⁹⁸ V katero taborišče sta bila kasneje premeščena Josselyn in Crawford, v času pisanja pričujočega prispevka ni bilo znano, Pollot in Pellechia pa sta bila zagotovo v taborišču *Stalag Luft I* pri kraju Barth na severu Nemčije.⁹⁹

Nekoliko nejasen je tudi pristanek pilota Johna F. Priddyja, ki je iz letala najverjetneje izskočil zadnji, s padalom pa je pristal okoli 5 kilometrov stran od Rateč.¹⁰⁰ Spomine na svoj pristanek s padalom, poizkus preboja do zaveznikov in njegovo končno zajetje je opisal v svojem dnevniku, ki ga je pisal v ujetniškem taborišču. Priddy je tedaj zapisal: »22. november 1944. Nemčija Ratzchach.¹⁰¹ Izskočil in pristal v gorah približno 3 milje od te majhne »nemške«¹⁰² vasi. Od pristanka okoli 1300 do noči sem poskušal prečkati goro, na kateri sem bil. Sneg je padel tisto noč in ogenj je bilo zelo težko prižgati tudi z zemljevidi iz kompleta za pobeg, še težje pa je bilo skrbeti za plamen, da ne bi ugasnil. V kompletu ni bilo hrane in imel sem samo Hershey ploščico in 20 cigaret in zelo malo vžigalic. --- 23. november. Prišel sem po gori v dolino približno 2 ½ milje od hiše in 3 milje od Ratzchacha. Hodil sem proti zasneženemu prelazu v splošni jugozahodni smeri v upanju na Švico. Noge so postale zelo nežne in boleče. Sneg je bil globok približno

⁹³ Dnevnik Modesta Pellecchie (hrani družina Peller).

⁹⁴ Na isti dan kot Josselyn.

⁹⁵ NARA, ME-2458, NAID 143487215: <https://catalog.archives.gov/id/143487215> (dostop 15. 6. 2024).

⁹⁶ Hecker in Megargee, *Encyclopedia of camps*, str. 128–131.

⁹⁷ NARA, ME-2458, NAID 143487215: <https://catalog.archives.gov/id/143487215> (dostop 15. 6. 2024).

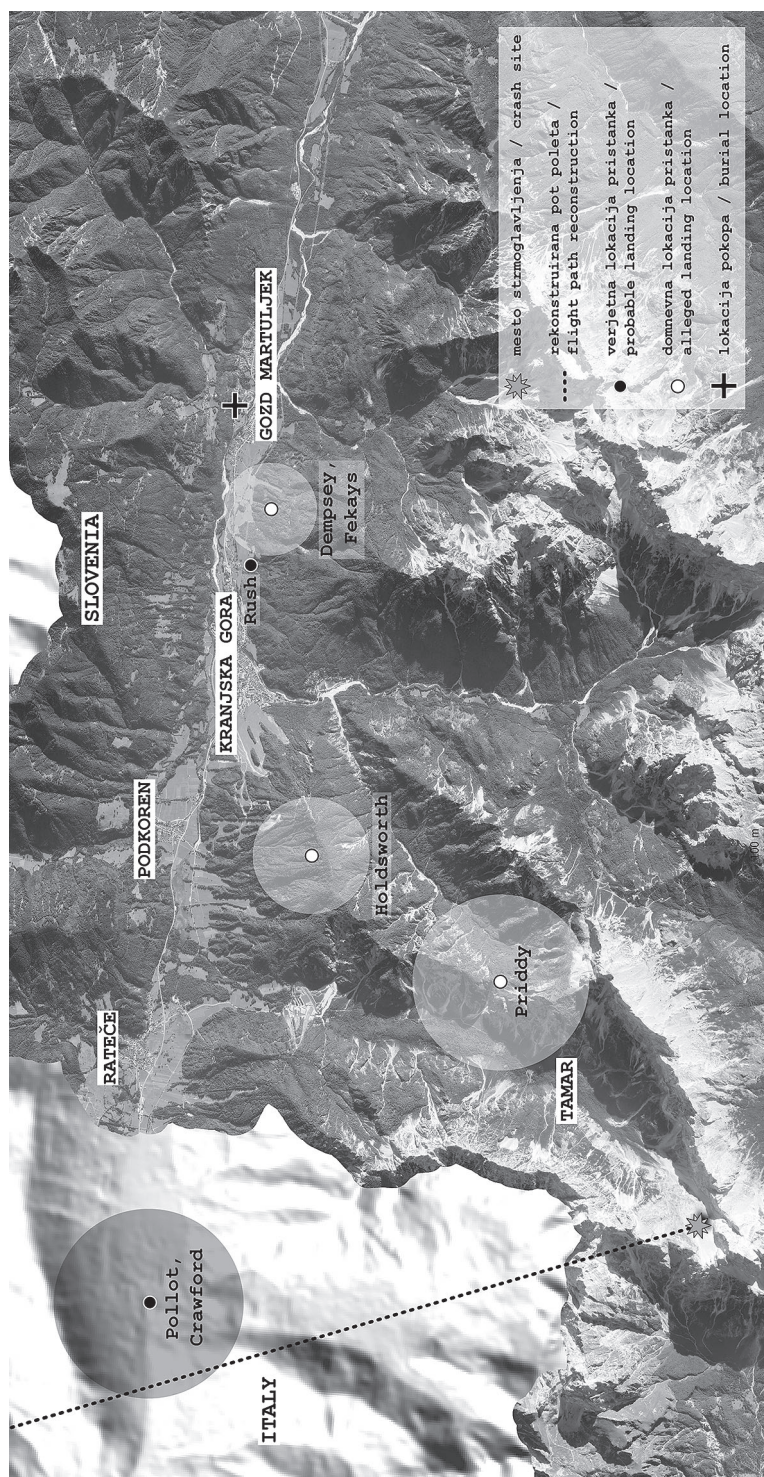
⁹⁸ Dnevnik Modesta Pellecchie (osebni arhiv družine Peller).

⁹⁹ Dnevnik Johna F. Priddyja (osebni arhiv U. K.).

¹⁰⁰ Dnevnik Johna F. Priddyja (osebni arhiv U. K.).

¹⁰¹ Rateče, nem. *Ratschach*.

¹⁰² V izvirniku Priddy uporabi izraz »small Jerry village«.



Slika 8: Verjetne in domnevne lokacije pristankov letalcev na območju Slovenije in Italije. Pristan-ka Francisa J. Josselyna in Modesta Pellecchie sta označena na sliki 4 (avtor: U. Košir, 2024).

18 palcev in je hojo močno oteževal. Po prihodu z gore sem naredil približno 4 ali 5 milj. Okoli 17:30 sem našel gorski potok in dobil prvo vodo od zajtrka 22. [novembra] v letalski bazi. Skoraj takoj sem našel zapuščeno hišo. Preživel noč v mrazu in poskušal posušiti oblačila z ognjem, vendar sem uspel samo zažgati nogavice in čevlje. --- 24. november. Hodil sem približno 3 ½, 4 milje skozi zelo globok sneg in hud mraz. Pozno popoldne sem slišal krik in takrat sem vedel, da ne bom pobegnil. Voden sem bil nazaj po poti do hiše približno 1 miljo od Ratzchacha. Žena moškega, ki me je ujel, naju je pričakala s sanmi in vročim vinom ter črnim kruhom. Izgubil sem zavest in se zavedal ravno, ko smo prišli do hiše. Tam sem bil nahranjen, okopali so mi otekle noge,¹⁰³ nato pa postavili v posteljo zgoraj. Spal sem približno 3 ure, preden so pome prišli pripadniki Wehrmachta, da bi me odpeljali v vojaško ječo. Preživeli noč na trdi slamnati vzmetnici, ki je značilnost vseh nemških zaporov. --- 25. november (zahvalni dan). Danes črni kruh in voda ter začetek potovanja z vlakom v Celovec na nemško-italijanski meji.¹⁰⁴

Kje je pristal Priddy, je nemogoče ugotoviti, glede na pristanke posameznih letalcev v okolici Gozda Martuljka (opisano v nadaljevanju) pa je zagotovo pihal vzhodni oziroma jugovzhodni veter, ki bi Priddyja lahko odnesel na območje doline Male Pišnice ali nekam v bližino, morda celo v Planico. Pristanek neznanega letalca na tem območju oziroma na območju Vitranca¹⁰⁵ omenja Boris Oitzel, takrat šestnajstletni kurir obveščevalnega centra Špik. Pri njegovem pričevanju je nekoliko nejasen le opis spopada med nemško patruljo in partizani, ki so želeli rešiti letalca, katerega so opazili že v zraku.¹⁰⁶ Priddy bi v primeru spopada zagotovo slišal strele in to omenil v svojem dnevniku, zato je mogoče sklepati, da je na območju Vitranca pristal drug letalec. Točna lokacija Priddyjevega pristanka tako ni jasna. Ravno tako ni jasno, po katerem območju je hodil in kje je bil nato tudi ujet. Kot je zapisal v svojem dnevniku, je bil pripeljan v hišo okoli 1,5 kilometra od Rateč. Na tej razdalji se nahajajo le hiše v smeri proti Beli peči na zahodu, Podkoren, vzhodno od Rateč, pa je oddaljen okoli 3 kilometre. Kako je Priddy ocenil razdaljo, ni jasno. Če je v času pisanja dnevnika le-to izmeril na zemljevidu, gre tem podatkom verjeti, v nasprotnem primeru pa gre verjetno le za grobe ocene. Nejasen je tudi datum njegovega zajetja. Priddy v svojem dnevniku sam navaja 24. november, nemški dokumenti pa navajajo 23. november.¹⁰⁷

Svojo ujetniško pot je Priddy nadaljeval iz Celovca¹⁰⁸ v München, od tam pa v taborišče *Dulag Luft Wetzlar*. Že na poti do taborišča je 2. decembra srečal

¹⁰³ V svojem pričevanju je Uršula Zima omenjala tudi padalca, ki je pristal v Planici in naj bi mu po pripovedovanju povsem zmrznile noge, nato pa so ga Nemci odpeljali na Jesenice. Glede na opis gre ravno za Johna Priddyja (Blenkuš, *Bil je sedmi*, str. 13).

¹⁰⁴ Dnevnik Johna F. Priddyja (osebni arhiv U. K.).

¹⁰⁵ Kokot, *Spomenik zavezniškim letalcem*.

¹⁰⁶ Šelhaus. *Stotinka sreče*, str. 168–170.

¹⁰⁷ NARA, ME-2458, NAID 143487215: <https://catalog.archives.gov/id/143487215> (dostop 15. 6. 2024).

¹⁰⁸ Nemški dokumenti omenjajo tudi Jesenice, ki so verjeten postanek do Celovca. - NARA, ME-2458, NAID 143487215: <https://catalog.archives.gov/id/143487215> (dostop 15. 6. 2024).

Modesta Pellecchio, kot je zapisal, pa je bil pohod izredno težaven.¹⁰⁹ Po prihodu se je srečal tudi s Michaelom Pollotom, 14. decembra pa je prispel v *Stalag Luft I*,¹¹⁰ na severu Nemčije.¹¹¹ Taborišče so leta 1945 osvobodili Sovjeti, domov pa se je vrnil julija 1945.¹¹²

Poleg Priddyja so konec vojne v taborišču dočakali tudi Jossely, Pellecchia, Crawford in Pollot, precej drugačna usoda pa je doletela preostale štiri člane posadke, Davida M. Holdswortha, Johna G. Fekaysa, Jamesa G. Rusha in Carrola G. Dempseyja. Na podlagi ustnega pričevanja Alojza Mertlja (roj. 1931), tedaj živečega v Srednjem Vrhu, je Holdsworth pristal na pobočju Črnega vrha, južno nad Gozdom Martuljkom, in se potem prebil vse do Podkorena, kar se sicer zdi malo verjetno.¹¹³ Drugačno zgodbo je podal Alojz Pleš iz Rateč, ki je bil v času strmoglavljenja star 14 let. Po njegovem pripovedovanju naj bi Davida veter odnesel v Tamar,¹¹⁴ od tam pa je prišel v Podkoren, kar bi bilo tudi mogoče. Kljub tem podatkom pa se je na tem mestu treba vrniti k pripovedi Borisa Oitzla, ki je omenil, da naj bi nekdo pristal nekje na pobočju Vitranca, verjetno pa je šlo ravno za Davida M. Holdswortha.

Uršula Zima, ki je tedaj prebivala v železniški čuvajnici v Podkorenu, se je spominjala srečanja s Holdsworthom takole: »*Tudi sama sem opazovala padalce, ki so odskočili iz poškodovanega letala, in se tresla za njihovo usodo. Nemci so bili vsepovsod in le malo je bilo upanja, da bi kdo ostal živ. Takrat je bilo že pol metra snega. Ko smo že malo pozabili na dogodek, je čez dva dni spet naletaval sneg.*¹¹⁵ *Šla sem iz čuvajnice, da bi nakrmila živino – bilo je zvečer – tedaj se iz teme prikaže moška postava in gre proti meni. Neznanec je prihajal vedno bliže. Začel je govoriti: ‚Amerikano, Amerikano‘, s kretnjami pa je kazal na usta, da je lačen. Ustrašila sem se ga, nisem prav vedela, kdo je, da ni morda preoblečen Nemec, ki me skuša: in če je res Amerikanec, sem bila v strahu, da ni kje v bližini nemška patrولا. Vseeno sem se odločila, da mu pomagam /.../«.*¹¹⁶ Pripravila mu je okrepcilo, zunaj pa je s pomočjo sani zabrisala sledove v snegu.¹¹⁷ Ko je s pomočjo zemljevida Holdsworth ugotovil, kjer se nahaja, naj bi s prstom pokazal na Rim in govoril »*čh, čh, čh, čh, čh*«, saj se je kar z vlakom želel vrniti v Italijo. Kmalu se je zunaj res zaslišal vlak, Holdsworth pa naj bi letel ven in skočil nanj in se odpeljal v smeri Rateč in Italije. Uršula se je nadaljnjih dogodkov spominjala tako: »*Ko je čez nekaj časa pripeljal zadnji vlak iz Rateč proti Jesenicam, pa je*

¹⁰⁹ Zapisal je »*Jerry walked the hell out of us on the way to Dulag Luft at Wetsler*«. Dnevnik Johna F. Priddyja (osebni arhiv U. K.).

¹¹⁰ Dnevnik Johna F. Priddyja (osebni arhiv U. K.).

¹¹¹ Anon., *American prisoners*.

¹¹² Priddy, *John Franklin Priddy*.

¹¹³ Pričevanje Alojza Mertlja (roj. 1931), z dne 25. 2. 2024. Verjetno je šlo v resnici za Dempseyja ali Fekaysa, in ne za Holdswortha.

¹¹⁴ Šelhaus, *Odrešilni skok*, str. 17.

¹¹⁵ Po drugem zapisu naj bi se to zgodilo že naslednji dan, in ne čez dva dneva (Šelhaus, *Rešilni skok*, str. 165).

¹¹⁶ Šelhaus, *Odrešilni skok*, str. 17.

¹¹⁷ Šelhaus, *Odrešilni skok*, str. 17; Blenkuš, *Bil je sedmi*, str. 13.

zopet zaropotalo po mojih vratih. Na vratih je bil ponovno pilot.¹¹⁸ Tokrat besen. Venomer je ponavljal, German, German 'in kazal zelo jezen obraz. Šla sem pogledat na postajo in po sledovih v snegu ugotovila, da je stopil sam na vlak, po njegovih besedah sem sklepala, da ga je moral nekdo poriniti z vlaka, kajti pasti je moral na prostor, kjer so delavci na progi puščali čez noč železniški voziček. /.../ Zakaj se je takoj vrnil? Obstaja več različnih domnev, na primer, da ga je z vlaka porinil slovenski sprevodnik, ko je ugotovil, da je na vlaku policijska obhodnica, da bi ga zavaroval pred Nemci, ali pa da je sam skočil pred Nemci z drvečega vlaka.«¹¹⁹ Kaj se je v resnici dogajalo, ni popolnoma jasno, Holdsworth pa v svojem povojnem pismu, ki ga je poslal Šelhausu, dogodka ne omenja.¹²⁰ Uršula ga je nato skrila v senu, naslednji dan pa je v Podkorenu stopila v stik s partizani. Pri Francu Gregoriju je naletela na partizana Borisa Oitzla - Mirka in Franca Godca - Adijana, ki sta naslednji dan s pomočjo Franca Gregorija prišla po skritega letalca.¹²¹ V spremstvu obeh partizanov so se skrivaj ob železniški progi in cesti prebili do mostu čez Savo pri Gozdu Martuljku, tam pa opazili nemškega stražarja, ki ga je izdala prižgana cigareta. Napravili so ovinek in prispeli do Srednjega Vrha in partizanske postojanke, ki je bila nad vasjo. Tam je Holdsworth nekaj časa ostal na postojanki G 33,¹²² s pomočjo partizanov je nato 22. decembra prispel v Geršiče v Beli krajini, od tam pa 27. decembra z letalskim transportom odletel v Italijo¹²³ in se v enoto vrnil 28. decembra 1944.¹²⁴

Precej drugačna usoda je doletela Johna G. Fekaysa, Jamesa G. Rusha in Carrola G. Dempseyja. Rush je s padalom obtičal na smreki v bližini kmetije posestnika Tarmana v Logu pred Kranjsko Goro. Jože Mertelj (roj. 1933), med vojno doma v Srednjem Vrhu, se je na dan strmoglavljenja ravno vračal iz šole in je bil priča spravljanju Rusha z drevesa. Po njegovem pripovedovanju naj bi bil ranjen s strelnim orožjem, ranjenega pa so pripadniki nemške enote naložili na sani, saj je bil tedaj v dolini že sneg. Pripadnik nemške mejne straže (nem. *Zollgrenzschutz*) naj bi ga ležečega na saneh ob izrečeni kletvici in očitku o bombardiranju nemških žena in otrok brcnil v glavo.¹²⁵ Rusha so nato privedli v učni center Volkssturma v Gozdu Martuljku,¹²⁶ kjer je isti dan umrl za posledicami pridobljenih ran.¹²⁷ V učni center so Nemci pripeljali tudi ujeta letalca Johna G. Fekaysa in Carrola G. Dempseyja, kjer sta bila ustreljena kot vojna ujetnika (več o dogodku v naslednjem poglavju *Vojni zločin nad člani posadke*). Vsi trije so bili pokopani na območju t.

¹¹⁸ Mišljeno letalec.

¹¹⁹ Šelhaus, *Stotinka sreče*, str. 167.

¹²⁰ Šelhaus, *Stotinka sreče*, str. 171–172.

¹²¹ Šelhaus, *Stotinka sreče*, str. 167–168.

¹²² Šelhaus, *Stotinka sreče*, str. 170–171.

¹²³ Anon., *Allied Airmen*, str. 25.

¹²⁴ NARA, NAID 91082532, MACR št. 9955, str. 3, <https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

¹²⁵ Pričevanje Jožeta Mertlja (roj. 1933), z dne 25. 2. 2024.

¹²⁶ Kasneje Dom Franca Rozmana.

¹²⁷ Ruppert, *Review of proceedings*. - <https://www.legal-tools.org/doc/e312d3/> (dostop 6. 4. 2024).

i. Robičevih jezer, kjer se začne dvigovati pobočje Rebra proti Srednjemu Vrhu. V povojnem času so bili prekopani na vojaško pokopališče v Beograd. Fekays in Rush sta bila nato prekopana na ameriško vojaško pokopališče v italijanskem Nettunu, Dempsey pa je pokopan v Louisvillu (Misisipi).¹²⁸

Natančna rekonstrukcija dogodkov in lokacij, kamor so s padali pristali letalci, po osemdesetih letih ni več mogoča. Temu botruje odsotnost ohranjenih arhivskih dokumentov in pa zanesljivih prič, ki bi videle njihove pristanke. Lokacije pristankov posadke so se sicer v preteklosti že večkrat omenjale, vedno pa se pojavljajo različni podatki, kar kaže na nezanesljivost nekaterih informacij. V časopisu *Nedeljski dnevnik* leta 1972 v svojem pričevanju Uršula Zima omenja, da je bilo v zraku opaziti šest letalcev, od katerih je tri zaneslo za Rozmanov dom v Gozdu Martuljku, četrti je pristal na smreki v Logu, peti je končal na Vitrancu, šesti pa v Planici.¹²⁹ Danes vemo, da nobeden izmed padalcev ni pristal za domom Franca Rozmana,¹³⁰ temveč najverjetneje na pobočju Črnega vrha na nasprotni strani doline. V pričevanju seveda nista omenjena pristanka obeh letalcev, ki sta pristala v Avstriji (Josselyn in Pellicchia), dva pa sta zagotovo pristala tudi pri Beli peči (Pollot in Crawford).

Vojni zločin nad člani posadke

Nesrečni epilog strmoglavljenja predstavlja smrt treh letalcev – Johna G. Fekaysa, Jamesa G. Rusha in Carrola G. Dempseyja. Smrt dveh predstavlja vojni zločin, enaka usoda pa bi najverjetneje doletela tudi tretjega, če ne bi prej umrl zaradi ran. Oktobra leta 1947 je v Salzburgu potekalo sojenje odgovornim, rekonstrukcija dogodkov in povzetek sodbe pa sta prikazana v nadaljevanju in v celoti temeljita na povzetem zapisniku sojenja.¹³¹

Obtoženca Harras Kieslinger in Roman Wintschnig,¹³² oba Avstrijca, je bremenila kršitev vojnega prava (ang. *violation of the laws and usages of war*). Obtožena naj bi »22. novembra v ali v bližini Gozda¹³³ na Savi, Jugoslavija, /.../ spodbujala, pomagala in sodelovala pri umoru dveh pripadnikov vojske ZDA, ki sta bila tedaj in tam neoborožena in predana vojna ujetnika v priporu takratnega nemškega rajha«. ¹³⁴ Oba sta se izrekala za nedolžna, na koncu pa je sodišče obto-

¹²⁸ Splet 6: <https://www.findagrave.com/memorial/71021232/carroll-g-dempsey> (dostop 24. 8. 2024).

¹²⁹ Blenkuš, *Bil je sedmi*, str. 13.

¹³⁰ Tu so bili pokopani Rush, Dempsey in Fekays.

¹³¹ Ruppert, *Review of proceedings*. - <https://www.legal-tools.org/doc/e312d3/> (dostop 6. 4. 2024).

¹³² Roman Wintschnig, roj. 1912 v Gurku na avstrijskem Koroškem, leta 1932 vstopil v avstrijsko NSDAP. Leta 1939 vpoklican v Wehrmacht in leta 1942 in 1943 na vzhodni fronti sedemkrat ranjen, od tega enkrat ustreljen v glavo, pri čemer je izgubil vid na eno oko, na drugo pa je bil delno slep (Hoffmann, *Fliegerlynchjustiz*, str. 355).

¹³³ Danes Gozd Martuljek.

¹³⁴ Ruppert, *Review of proceedings*. - <https://www.legal-tools.org/doc/e312d3/> (dostop 6. 4. 2024).

žilo le Romana Wintschniga, ki mu je prisodilo 25 let zapora s težakim delom.¹³⁵ Zaradi težav z zdravjem je bil izpuščen že leta 1950, za njegovo osvoboditev pa si je močno prizadeval državni sekretar z zveznega ministrstva za notranje zadeve, Ferdinand Graf.¹³⁶

Wintschnig, po činu SA jurišni bataljonski vodja (nem. *SA-Sturmabführer*) in vodja Volkssturm šole oziroma učnega centra, je bil osebno prisoten pri zajetju Fekaysa v bližini Gozda Martuljka, po prijetju pa je bil pripeljan v učni center. Kmalu za tem je železniška policija (nem. *Bahnschutzpolizei*) sporočila, da se je spopadla z enim od letalcem, za katerega se je izkazalo, da se piše Rush, in bo kmalu pripeljan v Gozd Martuljek. Okoli 15:30 ure je Wintschnig privedel ujetega Fekaysa pred celotno garnizijo šole in imel govor o »gangsterskih« zračnih napadih na nemške žene in otroke. Po končanem govoru je vprašal za prostovoljce, ki bi ga odpeljali na Jesenice, kar naj bi po mnenju tožilstva in prič pomenilo, da bo ubit. Javilo naj bi se šest ali sedem mož, nezadovoljni Wintschnig pa je jezno ukazal, da se mora prostovoljno javiti celotna šola. Skupaj z ujetnikom so odšli proti gozdu, stran od ceste, ki je vodila proti Jesenicam. Fekaysu so razvezali roke (ali sneli lisice) in ga obrnili proti moštvu šole. Ko se je zavedal, da bo ustreljen, naj bi se obrnil proti zahodu (v smer ZDA) in salutiral, kar naj bi po opisih prič na prisotnih zapustilo močan vtis. Manj kot 10 minut po Wintschnigovem govoru je bil Fekays že mrtev.

Med kopanjem groba so prispeli pripadniki železniške policije, na njihovih saneh pa je bil naložen hudo ranjeni Rush, ki je zatem umrl. Okoli 17. ure so trije pripadniki žandarmerije privedli še tretjega letalca, ki jim ga je uspelo zajeti. Tokrat je šlo za Carrola Dempseyja. Po navodilih žandarmerije naj bi letalca odpeljali žandarji, Wintschnig pa je dejal, da ima drugačna navodila. Po prepiru je letalec ostal v Gozdu Martuljku, Wintschnig pa naj bi dejal, da bo tudi on »odšel na Jesenice«. Skupina tridesetih do štiridesetih oboroženih mož je z ujetnikom odkorakala v smeri gozda in železniške postaje, kjer je potekala ustrelitev. Pred streljanjem naj bi se Dempsey izgovarjal na zaščito Ženevske konvencije, v odgovor pa je dobil vprašanje, ali konvencija tudi narekuje odmetavanje bomb na ženske in otroke.¹³⁷ V svoji obrambi se je Wintschnig zagovarjal, da je želel poslati zajeta letalca na Jesenice in ustrelitvi ni prisostvoval, čemur sodišče ni verjelo. Dokazi o vlogi Kieslingerja so bili prešibki, večina prič pa se ga pri dogodku ni spominjala in je bil oproščen vseh obtožb.

Zaključek

Usoda ameriškega bombnika Consolidated B-24G Liberator 42-78259 »Bugs« je le eden izmed številnih sorodnih dogodkov, ki so se v času druge svetovne vojne zgodili na slovenskem ozemlju. Kljub temu pa usode posameznih letal in članov

¹³⁵ Ruppert, *Review of proceedings*. - <https://www.legal-tools.org/doc/e312d3/> (dostop 6. 4. 2024).

¹³⁶ Hoffmann, *Fliegerlynchjustiz*, str. 357–358.

¹³⁷ Ruppert, *Review of proceedings*. - <https://www.legal-tools.org/doc/e312d3/> (dostop 6. 4. 2024).

posadke ni vedno mogoče raziskati do takšne mere kot v primeru »Bugs« izpod Kotovega sedla, bodisi zaradi nezainteresiranosti ljubiteljskih raziskovalcev in stroke bodisi zaradi nedostopnosti ali celo neobstoja arhivskih in drugih virov, ki bi osvetlili okoliščine strmoglavljenja in usode posadke. Obenem seveda obstajajo letala in posadke, ki jih je mogoče proučiti veliko natančneje, raziskava letala izpod Kotovega sedla pa predstavlja eno izmed zgodb, ki so bile uspešno iztrgane pozabi. Sodelovanje zgodovinske in arheološke stroke ter ljubiteljskih raziskovalcev je prispevalo pomembne podatke k sicer poznanemu, vendar z napačnimi podatki »opremljenemu« dogodku. Prvič po osemdesetih letih so bile zbrane fotografije vseh članov posadke, ki so bile pred tem popolna neznanka. K temu je močno pripomogla dostopnost arhivskih podatkov prek spleta in odkritje sorodnikov pilota in navigatorja v ZDA, ki so posredovali pomembno gradivo, ki je razkrilo marsikatero podrobnost.

Še danes v Zgornjesavski dolini krožijo zgodbe o le enem preživelcu članu posadke, že članom Društva Liberator pa je uspelo ugotoviti, verjetno na podlagi pridobljenega MACR-ja, da so življenje izgubili trije člani posadke. Raziskava članov Društva Vršič je dopolnila marsikatero podatke in pridobila nove vpogleda v zgodovino dotičnega bombnika in usode posameznih članov posadke. Izkazala se je predvsem problematika ustnih virov, saj so bile še živeče priče dogodkov tedaj otroci, marsikateri podatki pa so se pri domačinih usidrali v spomin le na podlagi govoric in nimajo prave podlage. Že pri objavljenih pričevanjih istih oseb se pojavljajo številne različice opisov dogodkov, kar kaže na potrebo po pazljivi interpretaciji. Največja uganka tako ostajajo natančne lokacije pristankov posameznih letalcev, kar bo verjetno ostalo nerazrešeno. Kljub temu je mogoče ustvariti splošno podobo zgodovine samega letala in do neke mere rekonstruirati dogodka, ki so se odvili v času strmoglavljenja letala in po njem.

Zahvala

Avtorja prispevka se zahvalujeta preostalim članom Društva Vršič za pomoč pri zbiranju in iskanju podatkov o letalu in posadki ter za pomoč pri terenskih raziskavah. Posebna zahvala gre pričevalcem in predvsem vnukoma pilota Johna F. Priddyja, Jeffu in Jayu Gardnerju, ki sta nesebično odstopila celotno zapuščino svojega starega očeta, in sinu navigatorja Michaela Pellerja, Dicku Pellerju, ki je posredoval fotografije očetove zapuščine.

Viri in literatura

Arhivski viri

National Archives and Records Administration (NARA)

ME-2458, NAID 143487215: <https://catalog.archives.gov/id/143487215> (dostop 15. 6. 2024).

MACR – Missing Air Crew Report št. 9955, NAID 91082532:

<https://catalog.archives.gov/id/91082532> (dostop 17. 3. 2024).

Spletna stran Ancestry – različni arhivi

1930 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/104875310:6224> (dostop 8. 6. 2024).

1930 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/108111:6224> (dostop 9. 6. 2024)

1940 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/158479288:2442> (dostop 8. 6. 2024).

1940 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/141181228:2442> (dostop 8. 6. 2024).

1940 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/92638347:2442> (dostop 9. 6. 2024).

1940 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/130000497:2442> (dostop 9. 6. 2024).

1940 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/120410160:2442> (dostop 9. 6. 2024).

1950 United States Federal Census: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/189245935:62308> (dostop 8. 6. 2024).

Department of Veterans Affairs BIRLS Death File, 1850–2010: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/8686407:2441> (dostop 9. 6. 2024).

Headstone and Interment Records for U. S. Military Cemeteries on Foreign Soil, 1942–1949: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/2976:9170> (dostop 8. 6. 2024).

Osmrtnica John F. Priddy, časopis Austin American-Statesman, z dne 24. 8. 1985: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/573177634:61843> (dostop 8. 6. 2024).

Osmrtnica Michael J. Pollot: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/633584304:61843> (dostop 8. 6. 2024).

Podatki o poroki Johna F. Fekaysa: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/317782987:62116> (dostop 8. 6. 2024).

U.S., Newspapers.com, Obituary Index, časopis South Florida Sun Sentinel: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/601442273:61843> (dostop 9. 6. 2024).

Washington, Marriage Records, 1854–2013: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/816120:2378> (dostop 9. 8. 2024).

World War II and Korean Conflict Veterans Interred Overseas: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/126809:4283> (dostop 9. 6. 2024).

World War II Army Enlistment Records, 1938–1946: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/137061:8939> (dostop 9. 6. 2024).

World War II Army Enlistment Records, 1938–1946: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/6463306:8939> (dostop 9. 6. 2024).

World War II Army Enlistment Records, 1938–1946: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/4272235:8939> (dostop 9. 6. 2024).

- World War II Army Enlistment Records, 1938–1946: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/819898:8939> (dostop 9. 6. 2024).
- World War II Army Enlistment Records, 1938–1946: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/4524128:8939> (dostop 9. 6. 2024).
- World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 27, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/195513883:2238> (dostop 9. 6. 2024).
- World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 74, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/36975753:2238> (dostop 9. 6. 2024).
- World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 291, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/19577671:2238> (dostop 8. 6. 2024).
- World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 323, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/40172727:2238> (dostop 8. 6. 2024).
- World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 466, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/269079737:2238> (dostop 9. 6. 2024).
- World War II Draft Cards Young Men, 1940–1947, Registration Card nr. 4937, n. d.: <https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/194982929:2238> (dostop 9. 6. 2024).

Osební arhiv Uroša Koširja (U. K.)

Zapuščina Johna F. Priddyja.

Osební arhiv družine Peller

Zapuščina Modesta Pellecchie (Michaela Pellerja).

Časopisni viri

- Blenkuš, Branko: Bil je sedmi na tleh. *Nedeljski dnevnik*, z dne 2. 7. 1972, str. 13.
- Kokot, Mendi: Spomenik zavezniškim letalcem v Tamarju. *Gorenjski glas*, z dne 19. 10. 2004, str. 4.
- Kovačič, Suzana: Skrb za vojaško in tehniško dediščino. *Gorenjski glas*, 29. 2. 2024, <https://www.gorenjskiglas.si/article/20240229/C/240229804/1005/skrb-za-vojasko-in-tehnisko-dediscino>
- Šelhaus, Edi: Odrešilni skok v Planici. *Jana*, datum neznan (časopisni izrezek v zasebni hrambi).

Ustni viri

- Alojz Kopavnik (roj. 1968), pričevanje z dne 11. 8. 2024.
- Alojz Mertelj (roj. 1931), pričevanje z dne 25. 2. 2024.
- Jože Mertelj (roj. 1933), pričevanje z dne 25. 2. 2024.
- Tomaž Butinar (roj. 1967), pričevanje z dne 11. 8. 2024.

Spletni viri

- Splet 1: www.15thaf.org (dostop 18. 9. 2024).
- Splet 2: https://en.wikipedia.org/wiki/Consolidated_B-24_Liberator (dostop 15. 9. 2024).
- Splet 3: https://en.wikipedia.org/wiki/Davis_wing (dostop 15. 9. 2024).
- Splet 4: <http://www.b24bestweb.com/bugs2.htm> (dostop 11. 9. 2024).
- Splet 5: <https://www.findagrave.com/memorial/101872245/michael-peller> (dostop 16. 9. 2024).
- Splet 6: <https://www.findagrave.com/memorial/71021232/carroll-g-dempsey> (dostop 24. 8. 2024).
- Splet 7: Ruppert, Rishard: *Review of proceedings*. - United States of America, Military jurisdiction, United States of America v. Harras Kieslinger *et al.*, Review of Proceedings of a Military jurisdiction in the Case of the United States v. Harras Kieslinger and Roman Wintschnig, US National Archives M-1217 - <https://www.legal-tools.org/doc/e312d3/> (dostop 6. 4. 2024).

Literatura

- Anon., *Allied Airmen and Prisoners of War rescued by the Slovene partisans*. Ljubljana: Raziskovalni inštitut Ljubljana, 1946.
- Anon., *American prisoners of War in Germany. Prepared by Military Intelligence Service, War Department 15. July 1944*.
- Davis, Charles: *A History of the 780th Bombardment Squadron (H) (1943–1945)*. San Francisco, California.
- Gaspari, Andrej (ur.): »Jekleni pozdravi iz zraka«: Arheološka raziskava ostankov britanskega lovskega letala Supermarine Spitfire MJ116 ob Ižanski cesti v Ljubljani in zadnji polet narednika Petra J. Clarka v 73. skupini Kraljevih letalskih sil. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete; Muzej in galerije mesta Ljubljane; Skupina Stik; Pivka: Park vojaške zgodovine Pivka, 2021.
- Gaspari, Andrej, Jure Miljević in Branko Mušiš: Raziskave razbitine lovskega letala Supermarine Spitfire F.IX MJ116 iz 73. skupine RAF ob Ižanski cesti v Ljubljani. *Arheo* 27, 2010, str. 57–72.
- Griffin, Alan: *Consolidated Mess: The Illustrated Guide to Nose-turreted B-24 Production Variants in USAAF Combat Service*. Petersfield: MMPBooks.
- Hecker, Mel in Geoffrey P. Meragee: *Encyclopedia of Camps and Ghettos, 1933–1945. – Volume IV: Camps and Other Detention Facilities Under the German Armed Forces*. Bloomington: Indiana University Press, 2022.
- Hoffmann, Georg: *Fliegerlynchjustiz. Gewalt gegen abgeschossene alliierte Flugzeugbesatzungen 1943–1945*. Paderborn: Ferdinand Schöningh.
- Košir, Uroš: Arheologija letalstva / Aviation Archaeology. – V: Gaspari, Andrej (ur.): »Jekleni pozdravi iz zraka«: Arheološka raziskava ostankov britanskega lovskega letala Supermarine Spitfire MJ116 ob Ižanski cesti v Ljubljani in zadnji polet narednika Petra J. Clarka v 73. skupini Kraljevih letalskih sil. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete; Muzej in galerije mesta Ljubljane; Skupina Stik; Pivka: Park vojaške zgodovine Pivka, 2021, str. 304–321.
- Košir, Uroš in Marko Ličina: Raziskave nemškega letala DFW C.V iz prve svetovne vojne. – V: Gaspari, Andrej in Predrag Novaković (ur.): *Arheologija v letu 2021: dediščina za javnost: zbornik povzetkov: strokovno srečanje Slovenskega arheološkega društva 13. in 14. junija 2022 v Atriju ZRC SAZU v Ljubljani*. Ljubljana: Slovensko arheološko društvo, 2022, str. 51.
- Košir, Uroš in Marko Ličina (ur.): *DFW C.V. Arheološka in zgodovinska raziskava usode letala in njegove posadke na soški fronti*. Ljubljana: Muzej novejša zgodovine Slovenije; Tolmin: Tolminski muzej, 2024.
- Ličina, Marko: *Zavezniški letalci. Predmeti iz zbirk Muzeja novejša zgodovine Slovenije*. Ljubljana: Muzej novejša zgodovine Slovenije, 2017.
- Miljević, Jure: Bombardiranja, napadi in preleti Jesenic med drugo svetovno vojno. *Jeseniški zbornik* 10, 2009, str. 176–181.
- Moxley, Gene F: *Missing in Action*. 1st Books Library, 2002.
- Podgoršek, Borut, in Malec, Marko: *Na krilih poguma*. Škofja Loka: Sierra5, 2022.
- Priddy, Laura: John Franklin Priddy, Jr. – V: *Cap Rock Collections – 4th Veteran's Edition*, 1986.
- Rutar, Gašper: *Evidenca letalskih razbitin vojaških konfliktov 20. stoletja. Metode 1–3*. Ljubljana: Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Center za preventivno arheologijo (elaborat), 2015.
- Šelhaus, Edi: *Stotinka sreče*. Ljubljana: Borec, 1980.
- Žganjar, Matija: *Zlomljena krila. Reševanje zavezniških letalcev na Slovenskem med drugo svetovno vojno*. Ljubljana: Zveza združenj borcev za vrednote NOB Slovenije/Svobodna misel, 2012.

SUMMARY

The Silver Bird Beneath Jalovec - The Fate of the Consolidated B-24G Liberator 42-78259 "Bugs" and Its Crew

Uroš Košir and Aleš Bedič

The history of aviation during World War II is an extensive research topic that includes the technical aspects of aircraft, the role of aviation in the war, and the personal histories of airmen. In Slovenia, this history is closely linked to the Allied air forces, which began appearing here from 1943 onwards. The consequences of air battles include numerous crashed planes, which are now studied by both historians and archaeologists. One of the planes that has been subject to historical analysis and minor field research is the Consolidated B-24G Liberator with serial number 42-78259, which crashed on 22 November 1944, under Kotovo Sedlo above the Tamar Valley near Rateče, Slovenia. In the scope of the research, many new data were discovered, shedding a completely different light on the history of the plane and its crew. Archival documents, supported by new testimonies, indicate a different fate for the crew members, and field research has provided data on the micro-location of the plane crash and the preserved remains of the plane.

One of the American aviation units that carried out bombing missions in Europe was the 780th Bombardment Squadron, which, together with the 781st, 782nd, and 783rd Bombardment Squadrons, formed the 465th Bombardment Group of the 15th Air Force. The planes of the 780th Bombardment Squadron, part of which was the B-24G Liberator with serial number 42-78259, flew over targets in Italy, Austria, Germany, Hungary, France, Romania, Poland, the former Czechoslovakia, and Yugoslavia, with Maribor also being one of the targets. The plane that crashed under Kotovo Sedlo is identified as a B-24G-10-NT type and was license-built by the well-known aircraft manufacturer North American at the Plant B factory in Grand Prairie, Texas. The designation G represents the B-24 type, number 10 identifies the series, and NT indicates the manufacturer North American. The appearance of the plane is known from a few preserved photographs and archival data, and the preserved remains in the field also contributed to the reconstruction of its appearance. The plane's remains served as a source of raw materials, especially aluminium and other metals, in the post-war years, and usable pieces of the plane's inventory may have been repaired and used for secondary purposes. Today, the remains are considered archaeological finds under current legislation, contributing to new insights into World War II events.

The plane embarked on its last flight from Pantanella airfield on 22 November 1944, with the goal of bombing Munich. Due to bad weather, the attack on the primary target was not possible, so the squadron headed towards the secondary target – Salzburg. According to eyewitnesses cited in the missing air crew report, the plane had engine trouble and then disappeared into the clouds. At 12:45 p.m., two crews heard a call to bail out, about 80 kilometres west/northwest of Villach, and the plane soon crashed on a steep slope beneath Jalovec and Kotovo Sedlo. The highest remains of the plane were found at an altitude of about 2,060 metres, indicating the proximity of the impact point. The plane's parts are spread over a large area, measuring about 150 meters in length and 60 meters in width, mainly due to the sliding of rocky and scree material down the slope. Surprisingly, parts of the plane were found at the transition of Mali Kot into the Tamar Valley, at an altitude of about 1,400 metres, with a larger piece of the plane found in Mali Kot at an altitude of about 1,820 metres. The crash site soon transitions into the narrow gorge of Mali Kot on its southern side, and in the case of a violent crash, certain parts of the plane (e.g., the wing) could have been carried southward onto the slope of Mali Kot under the snow gully Jalovčev ozebnik.

The B-24G-10-NT, named "Bugs," had a nine-member crew, all of whom survived the parachute jump and landing. Pilot John F. Priddy, co-pilot Michael J. Pollot, navigator Modesto

Pellechia (Michael Peller), radio operator Francis J. Josselyn, and gunner George E. Crawford survived the war in POW camps, while gunner David M. Holdsworth was rescued by partisans and locals from Podkoren. Gunner James G. Rush died from gunshot wounds sustained after landing on a spruce tree near Kranjska Gora, and engineer John G. Fekays and gunner Carrol G. Dempsey were captured by the Germans and shot as POWs near the Volkssturm training centre in Gozd Martuljek. The deaths of three crew members, especially the execution of the two POWs, were investigated as war crimes. The trial in Salzburg in 1947 led to the conviction of Roman Wintschnig, who was sentenced to 25 years of hard labour for his role in the murders. He was released as early as 1950 due to health problems.

The study of the crash of the B-24G-10-NT Liberator and its crew offers a detailed account of one of the many similar events during World War II that took place on Slovenian soil. Collaboration between historians, archaeologists, and amateur researchers has shed light on this nearly forgotten event, corrected previous misconceptions, and added new insights.

ISSN 0350-5774



ZČ | Ljubljana | 79 | 2025 | št. 1-2 (171) | str. 1–232