

LETO DNI MED GOJENCI POMORSKE LETALSKE ŠOLE IZ DNEVNIKA PAVLINA ZULETA 1929/1930

Nadja TERČON

kustos, Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran, 6630 Piran, Cankarjevo nabrežje 3, YU
conservatore, Museo del mare "Sergej Mašera" Pirano

POVZETEK

V prispevku je prikazano življenje, delo, učenje in dogodivščine gojencev Pomorske letalske šole v Divuljah v šolskem letu 1929/1930. Slednje je prikazano tako, kot jih je prvo leto šolanja doživljal in v svojem dnevniku opisal hidroletalec Pavlin Zule, doma iz Domžal. Po končanih srednjih šolah se je veliko slovenskih fantov zaradi želje po letenju vpisalo na PLŠ. Kljub pričakovani strogosti so se kmalu privadili novemu redu in disciplini. Poleg rednega šolanja, ki jih je z obsežnim predmetnikom in športnim udejstvovanjem močno zaposlilo, so se morali gojenci udeležiti tudi obveznega križarjenja po Jadranu. Tako so v praksi preizkušali med šolskim letom pridobljeno znanje in si pridobivali novo.

Že Avstro-Ogrska je poskušala v Divuljah, malem naselju v srednji Dalmaciji, na obali Kaštelanskega zaliva med Trogirjem in Kaštel-Štafilićem¹, razvijati svoje hidroletalstvo. V tretji največji avstro-ogrski hidroletalski bazi, poleg Pulja in Kumbora v Boki Kotorski, so pred začetkom 1. svetovne vojne zgradili majhen hangar, drugi pa je bil v gradnji. Med obema hangarjema se je dvigala majhna stavba, namenjena manjšemu številu mornarjev.²

Tukaj so ljudje spoznavali k.u.k. Flugstation Divulje, med Trogirom in Divuljami pa bi morala Avstro-Ogrska začeti graditi podmorniško bazo monarhije.³ A vojna je ambiciozne načrte monarhije preprečila.

Ob koncu vojne sta ostala le dva hangarja. Mornarica Kraljevine SHS je nekaj let po koncu vojne popravila en

hangar in postavila v Divuljah "Mornariški odred", ki pa je štel vsega le dve šolski letali znamke "Ikarus", dva pilota, nekaj mehanikov in mornarjev. Celotni odred je vodil poročnik bojne ladje.

Nekaj avstro-ogrskih letal tipa "Brandenburg" in "Rumpler" so začeli zamenjevati sodobnejši francoski "Camsi", nemški "Dornier Merkur" in "Dornier Wal" ter letala jugoslovanske proizvodnje "Ikarus". Številne nesreče, ki so jemale življenja mladim pilotom pionirjem, so pospešile ustanovitev Pomorske letalske šole.⁴

Med ponesrečenci so bili tudi mladi slovenski piloti Ivo Šuman⁵, Gustav Ajdič,⁶ Anton A. Ostanek⁷, Glauko Prebanda, Dragotin Reman⁸, Franjo Vardijan⁹ in nekaj let kasneje tudi Drago Bežan.¹⁰ Leta 1922 so v Kumboru ustanovili Hidroplansko šolo, leta 1926 pa Pomorsko

1 Jadran, Vodič i atlas, s. 12

2 Jedan dan kod pitomaca - hidroavijatičara, pomorsko vazduhoplovna škola u Divuljama.- Jadranska straža / v nadaljevanju JS/ 1929, s. 229

3 ibid

4 ibid., Pomorska letalska šola je imela uradni naziv Pomorska vazduhoplovna škola Divulje

5 Poročnik b.b. Ivo J. Šuman, nekrolog, JS, 1926, s. 164

6 Zoran Jerin : Letalstvo in Slovenci 2, Od prve do druge svetovne vojne, kazalo - Slovenci v pomorskem letalstvu, s. 195 /v nadaljevanju Ajdič/

7 Poročnik b.l. Anton A. Ostanek je bil rojen v Trstu 1902. Šolal se je v Trstu in Ljubljani, 1920 se je vpisal na Vojno akademijo v Beograd, ki jo je končal kot drugi v rangu. Bil je eden izmed desetih oficirjev, ki so se javili v prvi pomorski kurs. 21.6.1924 je dobil čin poročnika korvete, končal je vojno pilotsko šolo v Mostarju Ponesrečil se je leta 1929 na zemunskem letališču. Iz naše ratne mornarice, poroč. b.b. Anton A. Ostanek, nekrolog, JS 1929, s.290

8 Dragotin Reman je bil poročnik b.l. I. klase, vojni pilot. 7.7.1924 se je ponesrečil pri Korčuli. Ajdič, s. 195

9 Franjo Vardijan, narednik, d. pilot, se je 9.12.1929 ponesrečil pri Boki Kotorski. Ajdič, s. 195; fototeka Pomorskega Muzeja "Sergej Mašera" Piran

10 Drago Bežan, poročnik korvete, je bil rojen 14.11.1909 v Prestranku. V letih 1928-1931 je končal VPA v Dubrovniku. Specializiral se je za hidroizvidništvo.9.8.1935 se je s hidroletalom smrtno ponesrečil v Divuljah. Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran; mrliška knjiga župnije

letalsko šolo, ki se je dve leti kasneje preselila v Divulje. V šoli so šolali učence za potrebe jugoslovanskega pomorskega letalstva. Tako je Pomorska letalska šola (v nadaljevanju PLŠ) Divulje septembra 1929 pričakala tudi 19-letnega Domžalčana Pavlina Zuleta, rojenega 10.11.1910 v Caprivi pri Gorici. Pavlinov oče, sicer rojen v Domžalah, je v Caprivi služboval. Mirno otroštvo njegovih otrok je prekinila vojna. Mati je z otroki in teto Romano, kot jo imenuje Pavlin, pred vojno vihro leta 1916 prebežala v Bakar. Štirinajst let kasneje se je Pavlin ponovno srečal s kraji, kjer je v tistih žalostnih dneh izgubil mamo. Oče, ki se je boril na soški fronti pri Doberdobi, je za materino operacijo v reški bolnici in njeno smrt izvedel šele en teden po pogrebu.¹¹

Pavlin Zule ali Murček, kot so mu pravili domači in prijatelji, je dokončal ljubljansko gimnazijo. Želel si je "v službo v mornarico", vendar mu je to zdravnik v Ljubljani zaradi domnevne srčne napake preprečil. V Divuljah je uspešno opravil sprejemne izpite in vse potrebne zdravniške preiskave ter že v prvem šolskem letu postal eden najboljših študentov v svojem letniku.

Bil je gojenec IV. klase PLŠ (letnik vpisa 1929), ki je štela 130 gojencev. Med njimi je bilo 20 Slovencev, kar pa je bilo v primerjavi s prejšnjimi letniki zelo malo. III. klasa PLŠ (letnik vpisa 1928), katere gojenec je bil tudi Zuletov prijatelj iz Domžal Franc Bolhar,¹² je imela v svoji družbi več kot polovico fantov iz slovenskih krajev.¹³

Zanimanje za vojaške šole, predvsem za mornarico in letalstvo, je bilo med slovenskimi mladeniči izredno. Letalstvo je bilo še v povojjih, vendar pa se je njegov razvoj že naslanjal na znanstveno podlago in bil strokovno organiziran in voden. Le kaj je bilo lepšega, privlačnejšega ter v družbi visoko vrednotenega in občudovanega kot leteti ali pluti. Te svoje sanje in želje so mladi fantje najlaže uresničili ravno v vojaškem letalstvu in mornarici. Množično so se vpisovali v mornariške šole, med katere je spadala tudi pomorska letalska šola. Poleg vse strogosti vojaškega življenja, discipline pa tudi nevarnosti so v svojem bodočem delu pričakovali veliko lepote, ki je ne bi mogli srečati nikjer drugod. Področje njihovega službovanja sta bila nebo in morje. Menili in upali so, da jim bo poklic "sokolov zraka in čuvarjev našega neba", kot pravi v svojem zapisu mladi Pavlin Zule, omogočil boljše in lepše življenje. Mnogim kan-

didatom ni uspelo priti v šolo. Ti so se kasneje običajno ukvarjali z letalstvom kot športom v številnih aeroklubih po Sloveniji.

Z dnevnikom, ki ga je Murček pisal vse prvo šolsko leto, spoznavamo dogajanje v Divuljah, preko njegovih natančnih opisov krajine, krajev in ljudi lahko začutimo utrip življenja ob koncu tretjega desetletja tega stoletja v obmorskih krajih Kraljevine Jugoslavije. Kot prijeten in družaben mladenič je dokaj hitro navezoval stike z vrstniki. Skupno s sošolci in prijatelji, ki jih je bilo vedno več, se je udeleževal izletov v okoliške kraje in si s posebnim zanimanjem ogledoval kraje in kulturno-zgodovinske znamenitosti, ki jih je potem v svojem dnevniku izredno natančno opisal. Tako je utrjeval znanje, pridobljeno na ljubljanski gimnaziji, in spoznaval stvari, o katerih je do tedaj samo prebiral ali poslušal.

Tudi ljudje so bili vselej tarča njegovega opazovanja. O prebivalcih Trogira je takole zapisal: "Opazoval sem ljudi na tej cesti. Je to mešanica elegantnih gospodov in dam, ki se bahavo sprehajajo, in gruče siromašnih dalmatinskih seljakov in seljakinj, ki slone ob zidove in se pomenjujejo. Vidi se tudi mnogo naših mornarjev. Zanimali so me dalmatinski starci, oziroma "čaci". Debeli, dolgočasni, zaviti v rujavo pelerino z rudečo čepico na glavi in pipo v ustih sede pred gostilno in ob čaši rujnega vina razpletajo svoje pogovore o morju, ribolovu in starih dobrih časih. Na promenadi je obilno zastopan nežni spol. Zagorele, lepe postave Dalmatink so za marsikaterega zapeljive"¹⁴ Zelo natančno si lahko predstavljamo tudi mornarje anleške, francoske in nemške flote, saj je opis njihovih uniform primerjal z jugoslovanskimi in opisal prav vse različice.

2.10.1929 sta bili v Splitu zasidrani dve angleški križarki ter nekaj manjših enot. Angleška mornariška uniforma je bila slična jugoslovanski. Namesto črnega traku z napisom imena ladje, na katerih so pluli jugoslovanski mornarji, je le-ta imela "mašno".¹⁵ Dva meseca kasneje je Zuleta, Bolharja in Staneta Cererja¹⁶, rojake iz Kamnika, zopet doletela čast, da so si v skupini 44 gojencev, ki jih je podnarednik Ružič izbral v skupino za ogled francoske flote v Splitu, slednjo tudi ogledali. Zule, ki je edini delno govoril francoščino, je postal "uradni" prevajalec med jugoslovanskimi in francoskimi mornarji. Francoska kapa je imela na vrhnjem delu rdeč cof, bluza pa dolg, moder ovratnik. Francozi so se ponašali še z

Slavina.

11 Pavlin Zule, Dnevnik, napisano 23.9.1930; Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran hrani fotokopije dnevnika Pavlina Zuleta, ki je sestavljen iz dveh delov, original pa hrani njegov sin Bojan Zule v Domžalah: I - Od 14.9.1929 do 16.12.1930 (v nadaljevanju Dnevnik I) II - Spomini s 45-dnevnega potovanja po Jadranu z kr. minonoscem "Labudom", Pavlin Zule, gojenec Zrakoplovne šole (v nadaljevanju Dnevnik II)

12 Franc Bolhar je bil rojen 11.11.1911 v Domžalah. V letih 1928-1931 je končal PLŠ Divulje in nato izvidniški tečaj. Do konca 1933, ko je zapustil mornarico, je letel v 2. izvidniški eskadrili. Živi v Domžalah. Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran; Ajdič, s. 193; Zule, Dnevnik I, Dnevnik II

13 Dnevnik I, 7.10.1929

14 Dnevnik I, Trogir, 24.2.1930, cit.

15 Dnevnik I, 2.10.1929

16 Stane Cerer se je rodil 9.7.1910 v Kamniku. V letih 1928-1930 je obiskoval PLŠ Divulje, kjer je po končanem šolanju do leta 1941 tudi služboval. V letih 1943-1956 je služboval v letalstvu SFRJ. Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran; Ajdič s. 193

dokaj ozkimi hlačami in seveda s tremi rušilci *Guépard*, *Tigre* in *Panthère*, katerih opremljenost in moderniziranost so gojenci PLŠ občudovali. Zule je v svoj dnevnik zapisal: "Vesel sem, da sem si ogledal saj eno edinico slavne francoske mornarice. Kedaj bomo mi imeli take ladje, sem si mislil, ko sem odhajal".¹⁷

Še neka dogajanja so bila, ki jih je Zule z vso natančnostjo zapisoval in opisoval v svojem dnevniku. To so bile številne letalske nesreče, ki so se kljub Pomorski letalski šoli in v njej izšolanim pilotom kar vrstile. Za nesreče je bil večkrat kriv človek s svojimi drobnimi napakami, ki so postale usodne. Še pogosteje pa so izgubo mladih pilotov in hidroletal povzročale nerazvitost tehnike in napake na hidroletalih. Poročnik vojne ladje Julij Saks¹⁸ je v času treh mesecev doživel z dvema letaloma istega tipa *Dornier Merkur* kar dve nesreči. Na srečo se je pri obeh nesrečah pilot Saks rešil, letali pa sta bili poškodovani. Pri drugi nesreči je od letala Sarajevo ostal le trup brez motorja, kril in plovk.¹⁹ Istega dne, 24.2.1930, se je poleg Saksovega zrušilo še izvidniško hidroletalo tipa *I.O.126*.²⁰ V začetku aprila 1930 sta se pri izvajanju akrobacij s hidroletalom tipa *Ikarus* v Boki Kotorski ponesrečila pilot poročnik korvete Vladislav Kandare²¹ in poročnik fregate Mirko Renčelj, vendar se nista huje poškodovala. Do hude letalske nesreče s smrtnim izidom pa je prišlo nad Trogirjem, kjer sta se učitelj, vojni pilot Vojislav Marković, in učenec, narednik Žarnič, učila na letalu *Ikarus* nizke lete z zavoji.²² 6. avgust istega leta je bil usoden za dva dalmatinska ribiča. Nesreča se je pripetila, ko sta učitelj, vodja Zajc,²³ in dijak, podnarednik Kranjc, startala proti pomolu, kjer sta ribiča podlegla poškodbam. Letalo se namreč ni moglo pravočasno dvigniti, potem ko sta pilota zagledala čoln.²⁴ Kmalu nato sta se razbili dve letali, *I.O.123* in *Do.D.*, "Ikarus 27" s pilotom Kokaljem pa je nad Šibenikom zašel v vihar. Pilota sta se uspela rešiti.²⁵

"Avijonske nesreče so zadnje čase na dnevnem redu... V petek popoldne se je razbil Ikarus. Žrtev je postal mladi učenec podnarednik Hamerović. Danes je izgorel *Gams 51*. Tako bomo kmalu ob vse aparate..."²⁶ je ves pretresen pisal Zule.



Pavlin Zule v času šolanja na Pomorski letalski šoli v Divuljah. Fototeka Pomorskega muzeja "Sergej Mašera" Piran, inv. št. P 7712

Po prihodu v Divulje so bodoče hidroletalce namestili v šolo. Po opravljenem zdravniškem pregledu in sprejemnem izpitu so gojenci že težko čakali na mornariške obleke, ki so jih tako občudovali pri starejših kolegih. Zule in prijatelj Bolhar sta si ogledala hidroletalsko komando. Njegov dnevnik je ohranil prve ugodne vtise o šoli. "Naša šola je velika štirinadstropna stavba, poleg nje

17 Dnevnik I, 9.12.1929., cit.

18 Julij Saks je bil rojen 14.3.1898, torpedominerska in hidroletalska specializacija. Letel je kot vojni pilot. Ranglista ukaznog osoblja kraljevske mornarice na dan 6.4.1941 godine / Sestavio kap. freg. u penziji René Podhorsky. - Zürich, 1970 (v nadaljevanju Ranglista), s. 22, št. 35

19 Dnevnik I, 24.11. 1929, 24.2.1930

20 Dnevnik I, 24.2.1930

21 Dnevnik I, 15.4.1930. Vladislav Kandare je bil rojen v Črnomlju 4.2.1904. Leta 1927 je dokončal PVA v Dubrovniku in se naslednje leto vpisal v PLŠ Divulje. Bil je na specializaciji v Veliki Britaniji. Služboval je v Kumboru in Vodicaх kot vojni hidroizvidnik, vojni hidropilot in pilot lovec. Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran; Ranglista s. 3, št. 101

22 Dnevnik I, 16.7.1930

23 Dnevnik I, 6.8.1930. Zajec Franjo je bil strokovni poročnik pomorsko letalske smeri, vojni hidropilot. Rojen je bil 12.3.1903. Zule omenja priimek Zajc in ne Zajec. Ranglista, s. 13, št.28 ; Ajdič, s. 195

24 Dnevnik I, 6.8.1930

25 Dnevnik I, 18.6.1930

26 Dnevnik I, 25.8.1930, cit.

je telovadišče z vsem orodjem in športno igrališče. Bolj v stran so stražnice, kantina, trije veliki hangerji, delavnica, podoficirske zgradbe z lepim tenis igriščem, radiostanica in gradi se novi hanger. Tudi prvič vidim od blizu velike hidroplane ..." ²⁷

Šele prve dni decembra 1929 se je začel pouk. Predmetnik je bil obsežen, "predmetov je bilo precej in bili so dokaj težki" ²⁸, tako da so učence, ki niso maturirali na srednjih šolah, čakale precejšnje težave. ²⁹ Željenega poprejšnjega znanja, ki so ga zahtevali učitelji, civilisti in oficirji, pri teh študentih ni bilo. Poleg splošnih predmetov, kemije, fizike, geometrije, aritmetike, zemljepisa, zgodovine, opisja (deskriptive) in srbohrvatskega jezika so v PLŠ pomembno vlogo zavzemali še vojaški predmeti, kot so bili pravila službe, uredba o vojni in disciplini, zakon o ustroju vojske in disciplini, zakon o ustroju vojske in mornarice ter vojna administracija. Glavni predmeti v prvem letniku šole pa so bili pomorstvo, hidroletalstvo, študij o orožju, materialu in tehnologiji. Študente so ocenjevali še iz ekserciranja, veslanja, gimnastike in praktičnih del. ³⁰ Po uspešno opravljenem prvem letu šolanja v PLŠ, v katerega je bilo vključeno tudi križarjenje s kraljevima minonoscema *Labud* in *Sokol*, so si gojenci pridobili naziv "mornarja I. klase" ali "kaplarja", ki je bil, kot so menili mornarji, "Bog vseh Bogov v mornariški šoli" ³¹, po drugem letniku, pa so bili povišani v podnarednika - hidromehanika. ³²

Življenje se je Zuletu zdelo zelo pestro. Čas je preživljal med šolo, telovadbo, veslanjem, izleti v okoliške kraje ter srečanja s tujimi mornarji. Bil je iznajdljiv študent in se je življenju in disciplini v šoli hitro privadil. Posebno navdušen je bil nad hrano, saj se je, kot pravi, vidno zredil. Meso je bilo, razen ob sredah, vsak dan na krožniku. Nikakor pa mu niso bile všeč številne kraje, ki so se zelo pogosto pojavljale. Izginili so mu nož, denarnica in ključi. ³³

Za medsebojne odnose, za rešitev sprti nastalih problemov v letniku je skrbel "klasni starešina". Klasni starešina IV. klase PLŠ je bil prvotno Slovenec, poročnik

fregate Mirko Renčelj, 14.10.1929 pa je to mesto prepustil svojemu kolegu poročniku fregate hidroizvidniku Slavoljubu Piklu. ³⁴

Do zamenjav je prišlo tudi v vodstvu šole. Poročnik vojne ladje Arnold Medlička je dolžnost komandanta PLŠ Divulje 1.3.1930 predal novemu komandantu kapetanu korvete Mihaelu Zanglu. ³⁵ Poleg redne vadbe v vojaških veščinah je Zule v Divuljah redno in pridno telovadil. Že v Domžalah je bil včlanjen v telovadno društvo Sokol. Tako je v nekem nastopu med redno telovadbo dosegel prvo mesto med "eno poljubno in eno obvezno vajo na drogu". Bil je izbranec v skupini PLŠ Divulje za udeležbo na vsesokolskem zboru v Beogradu, ki so se ga poleg jugoslovanskih Sokolov in vojske konec junija 1930 udeležili še romunski, poljski, belgijski, francoski in češkoslovaški Sokoli. Vodja udeležencev zborovanja mornarjev kapetan Kovač je pripravil nastopno točko. Sestavljena je bila iz vaje z vesli, "Turškega marša" in orodne telovadbe. V orodni telovadbi, v vaji na bradlji, je skupaj s še petimi mornarji vadil in kasneje nastopil tudi Pavlin Zule. Za vajo z vesli je bilo izbranih 400 gojencev, Pomorska vojaška akademija iz Dubrovnika naj bi izvajala tako imenovani "Turški marš" ter vaje na krogih, na drogu so sodelovali študenti Strojne pomorske šole, na "mizi" pa Ladijska pomorska šola. Skupni točki vseh pomorskih šol sta bili štafetni tek 4 x 100 m in vlečenje vrvi. ³⁶

Pridno in vestno so telovadili in 16.6.1930 prejeli ukaz o obveznem kopanju in sončenju vse do odhoda v Beograd. Obvezno kopanje je trajalo 4 ure dnevno. To je bil verjetno najprijetnejši ukaz, ki so ga učencem sploh lahko dali. Plavali so ter se med sončenjem mazali z ricinusovim oljem, ki so ga dobivali, "da bi se jih solnce krepkeje prijelo". V Beogradu so želeli nastopiti kot pravi "tipični črni mornarji", ki bi jih občudovalo vse občinstvo. ³⁷

Iz Splita so 20.6.1930 z vlakom odpotovali v Beograd. Pridružila sta se jim tudi poročnik vojne ladje 2. klase Zdravkovič in poročnik korvete Gustav Grošelj. ³⁸ Med potovanjem so se prijetno zabavali ter si kot vselej doslej

27 Dnevnik I, Divulje, 25.9.1929, cit.

28 Dnevnik I, 5.12.1929

29 Dnevnik I, 5.12.1929; Mašinska podoficirska šola mornarice, JS, 1924, str.206,207. Kot pogoji za vpis v strojno podoficirsko šolo so v tem članku navedeni telesna sposobnost za pomorsko službo, dovršena starost 16 let in pol, najmanj štiri razrede ljudske šole in najmanj dve leti uka v eni izmed železnih obrti. Domnevam, da so podobni pogoji veljali tudi za vpis v PLŠ v Divuljah.

30 Dnevnik I, 5.12.1929

31 Dnevnik II, 11. 10. 1930

32 Dnevnik I, 12.9.1930

33 Dnevnik I, 14.10.1929

34 Zule v svojem dnevniku omenja poročnika fregate Mirka Remčla. Verjetno je tukaj prišlo do napake, ker je bil mišljen Kazimir Renčelj oziroma Mirko Renčelj, rojen v Trstu. Podatke hrani Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran. Kot drugega klasnega starešino Zule omenja Slavoljuba Pikla, ki pa ga Ajdičevem seznamu pomorskih letalcev in v Ranglisti ni. Ravno tako Slavoljuba Pikla ni na Seznamu udeležencev prvega srečanja pomorskih letalcev 14.1.1972 v Ljubljani ter v kartoteki pomorstva, ki ju hrani Pomorski muzej. V Ajdičevi knjigi in v kartoteki Pomorskega muzeja so podatki o Josipu in Edvardu Piklu. Iste podatke najdemo tudi v Ranglisti, s.3, št.89 in s.2, št. 66. 14.9.1930 pa Zule v svojem dnevniku omenja tudi že višji čin Slavoljuba Pikla - poročnik vojne ladje.

35 Dnevnik I, 2.3.1930

36 Dnevnik I, 25.5.1930

37 Dnevnik I, 16.6.1930, loc. cit.

38 Avgust Grošelj, rojen 1905 v Ljubljani, je v letih 1925 obiskoval VPA v Dubrovniku. Specializiral se je za hidroletalstvo (kapitan korvete, vojni

ogledovali okolico, s katero so se prvič srečevali. Po prihodu v glavno mesto so vsi udeleženci začeli izvajati skupne vaje. Urili so se predvsem v sestavljanju inicialke kralja Aleksandra I. "A.I.". 28. junija se je na beograjskem stadionu zbrala množica gledalcev. Predstave so se udeležili kralj Aleksander, kraljica Marija, prestolonaslednik Peter ter številni ministri. Podstarosta vsesokolskega zleta Gangl je v imenu vseh udeležencev pozdravil kralja in pripel vsem častnim gostom "dragoceno zlato značko". "Ljudstvo je bilo oduševljeno".³⁹ Sledili so govori, ki so jih prenašale beograjska, zagrebška, ljubljanska in dunajska radijska postaja. Naslednjega dne je sodelovalo še v skoraj dve uri trajajoči svečani povorki 40.000 Sokolov. "Nečesa sličnega še Beograd ni videl. Veličasten je bil ta sprevod."⁴⁰

Po prihodu v Divulje so se morali še vsi prevzeti od čudovitih vtisov pripravljati na končne izpite. 28. avgusta pa so brez predaha po končanem šolanju, kjer je Zule kot odličan učenec dosegel tretji rang v celotni klasi in drugi rang v svoji, brez letnega dopusta in počitnic, ki so si jih tako želeli, ponovno odpotovali v Beograd, da bi lahko kot dobri telovadci 6. septembra 1930 sodelovali na svečanosti ob rojstnem dnevu prestolonaslednika Petra. Vedeli pa so, da tudi po vrnitvi iz Beograda ne bo srečanja z domačini. Čakalo jih je križarjenje po Jadranskem morju.

Da so lahko gojenci tudi v praksi potrdili med letom v šoli pridobljeno znanje in ga utrdili, da so spoznali življenje na ladji, so se gojenci IV. klase PLŠ ravno tako kot njihovi predhodniki in vrstniki iz ostalih trgovskih in vojaških pomorskih šol odpravili na križarjenje po Jadraniu. To preizkušnjo so opravljali na šolskih ladjah. Za hidroletalce sta bila dodeljena dva minonosca *Labud* in *Sokol*. Drugi štirje minonosci istega tipa, *Galeb*, *Orao*, *Jastreb* in *Kobac*, so služili za šolanje gojencev ostalih mornariških šol (Pomorske vojne akademije Dubrovnik, Ladijske podoficirske šole v Šibeniku, Strojne pomorske šole v Gjenoviču v Boki Kotorski). Vsi so bili zgrajeni v letih 1917/1918 v Nemčiji in so imeli od 500 do 511 ton, v dolžino pa so vsi razen *Labuda* in *Sokola* merili 56,5 m. *Sokol* je meril 59,63 m in je imel 511,7 ton, za *Labuda* pa ni točnih podatkov.⁴¹

"Labud", na katerega se je vkrcal A razred PLŠ, je bil starejši kot "Sokol", zato mu je pripadla čast poveljevanja na šolskem križarjenju. Komandant "Labuda", kapitan fregate Nikola Šteimfl, je bil obenem tudi komandant 3. hidroplanske komande s sedežem v Kumboru.⁴²

Poleg petdesetih gojencev so se na ladjo vkrcali še klasni starešina poročnik bojne ladje Pikl, profesor Lekalić in službovodka Burić.⁴³ V nestrpnem pričakovanju dogodivščin so v podpalubje namestili viseče mreže, ki so jih uporabljali za spanje. Že prvo noč je zaradi občutka utesnenosti in neudobja Zuletova "visaljka" obvisela med dvema železnima drogovoma na palubi. A kaj, ko ga je s tega udobnega in zračnega prenočišča, pregнал vihar. Že prvo in marsikatero naslednjo noč se je pred dežjem in hladnim nočnim vetrom zatekel na poveljniški most. Trdno pa on in njegovi "sotrpini" vsaj na začetku potovanja le niso spali, kajti bojazen, da bi jih kdo odkril, je le bila prevelika. Gojencem je bilo zadrževanje ali celo misel na spanje na poveljniškem mostu najstrožje prepovedana.

Pluli so proti Šibeniku, Pagu, Rabu in Krku vse do Sušaka in Crikvenice, kamor so pripluli 23.9.1930. Opazovali so pokrajino, ljudi ter turiste na otokih. Prebiramo lahko čudovite opise mest in otokov ter se seznanjamo z njihovo zgodovino.

Hitro so se privajali življenju na ladji. Učili so se pomorskih veščin ter se podrejali določenemu redu in disciplini. Poleg praktičnega dela jim je profesor Lekalić predaval o morju, o njegovem geografskem, zgodovinskem, gospodarskem in političnem pomenu.⁴⁴ Učitelj je tudi spraševal, tako da je bil dan zabeljen tudi z obveznim učenjem.

Brž ko so izpluli iz splitske luke, so že začeli opravljati ladijske posle. Razvezovali so šotore, Zuleta pa je že prvi dan čakalo slavno ribanje palube. Iz strahu pred težkim opravilom je bil presenečen nad enostavnostjo tega posla. Del mornarjev je polival palubo s toplo vodo, ostali pa so jo s krtačami, ki so bile nasajene na dolge lesene palice, ribali. Navsezadnje so z dolgimi, iz konoplje spletenimi kitami, palubo pobrisali in delo je bilo opravljeno.

Že nekaj minut po opravljenem ribanju pa se je Zule za ves čas križarjenja izognil temu delu. Klasni starešina ga je določil za signalista z obrazložitvijo, da se za to najlepšo in najpomembnejšo službo odreja samo inteligentni mornarji. "Seveda smo bili ponosni, mnogi so nam zavidali," pravi Zule.⁴⁵ Med signaliste je prišlo šest gojencev z najboljšim uspehom. Ker so že obvladali nekaj osnovnih pojmov iz signalizacije, Morsejevo abecedo in sporazumevanje z ročnimi zastavicami, so takoj nastopili svojo službo. Opis te dolžnosti poda v svojem dnevniku Zule najlepše sam. "Sedeli smo na najvišjem delu ladje,

hidroizvidnik, pilot lovec). 16.4.1941 je odletel v Afriko, v RAF je bil od 1942 poveljnik bombnikov, po 1945 kapetan pilot. Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran; Ranglista, s. 4, št. 112; Ajdič s. 193

39 Dnevnik I, 28.6.1930, 29.6.1930, cit

40 Dnevnik I, 28.6.1930, 29.6.1930, cit.

41 Pregled naše ratne mornarice na 1. jan. 1923, JS, 1923, s. 12 Dnevnik II, 14.9.1930

42 Dnevnik II, 14.9.1930

43 Dnevnik II, 14.9.1930

44 Dnevnik II, 8.10.1930

45 Dnevnik II, 15.9.1930, cit.



Eden izmed izletov v okolico Divulj v prostem času. Zule leži na desni. Fototeka Pomorskega muzeja "Sergeja Mašera" Piran, inv. št. P7720

na signalnem mostu in z daljnogledi opazovali obzorje. Eden je bil "pozorni", on je pazil na vse kar je videl na morju, pod morjem in v zraku ter javljal preko kabla na poveljniški most. Na vsake dve uri smo se menjavali v tej službi.⁴⁶ "Brodsko rola" ali ladijski pravilnik je določal vse dolžnosti na ladjah.⁴⁷ Skupaj s signalisti s "Sokola" so redno vadili. Na "Labudu" so dvigali zastavice po "Signalni knjigi", gojenci na "Sokolu" so jih morali razvozlati ter ponoviti dani signal. Izmenoma so dajali in prejeli signale. Vaje s signalnimi zastavicami so hitro obvladali, težje je bilo signaliziranje z žarnico na jamboru in projektorjem.⁴⁸ Poleg praktičnega signaliziranja so signaliziranje spoznavali tudi s teoretičnim poukom. Del gojencev je bil dodeljen k ladijskemu topu, del pa k mitraljezom. Palubarji so veslali, ob ugodnem vetru jadrali ter se kopali. Ob popoldnevih so imeli pouk.⁴⁹ Ko jim je na poti nazaj v Šibeniku zmanjkalo premoga, ga je že ob šesti uri začela nakladati vsa posadka. Delali so hitro in v popolni tišini. Kljub temu, da so naložili 60 ton premoga, je bilo to najtežje delo na ladjah kmalu opravljeno.⁵⁰

"Na ladjah je bil prvi vsakodnevni posel čiščenja vseh prostorov in predmetov".⁵¹ Vsak mornar je imel svojo nalogo. Zule je čistil poveljniški most. Preglavice so mu povzročali predvsem kovinski predmeti, ki jih je bilo povsod polno. Kompas, telegraf, zvonci so se morali blesteti v vsem svojem sijaju. Za pomivanje in pranje

palube so bili zadolženi palubarji. Ob nedeljah je ladjo pregledoval komandant. Pretaknil je vse prostorčke. Le kaj bi se zgodilo, če bi s svojimi belimi rokavicami potipal še temen kot, za katerega je malokdo vedel in bi se na njegovih rokavicah poznala sled prahu?⁵² Prvi oficir jih je vedno opominjal, da morajo paziti na čistočo, kajti lahko bi se zgodilo, da bi številni turisti, ki so letovali ob Jadranu, ob pogledu na umazanijo in neurejenost odnesli s seboj slab vtis o celotni jugoslovanski mornarici. Še bolj pa so se vsi bali izrekov, ki bi utegnili krožiti o njih. "Znani so bili izreki o mornaricah: Umazan si kot grška mornarica, ali rastrgan kot Italjan. Nasprotno slovi nemška flota po svoji vzorni snagi".⁵³

Največja neprijetnost čiščenja so bile umazane uniforme čistilcev. Sladke vode za pranje je bilo na križarjenju malo in še s to so lahko razpolagali samo z dovoljenjem. Delovne in bele obleke so morali prati v morskoi vodi, v kateri se pa mlo ni raztapljalo. Ukaz je ukaz. Morali so prati in znašli so se. Obleke so vrgli v morje, da se je dodobra namočila, potem so jo izvlekli, malce ocedili in obesili na vrh.⁵⁴ Kako umazan posel je bil na ladjah, pa dokazuje že opis mornarjev januarja 1929. "... Na krovih vrše službo mornarji, podoficiri in oficiri, vsi so v umazanih oblekah. Vidi se na prvi pogled, da vrše težko službo. Bele "ravne" obleke, katere imamo čiste in lepe imajo ti brodarci tako zamazane z raznimi mastmi in olji, da so enake črnim. Delajo pa vsi. Videl sem nekega korvetaša z zelo od olja umazanimi rokami, ki je stal z nekim narednikom pri torpedu in ga s krpo čistil ...".⁵⁵

Tako v Divuljah kot v mestih na Jadranu so bodoči hidroletalci obiskovali razne predstave, hodili v kino. Na križarjenju z "Labudom" so si prosti čas krajšali z glasbo. Njihov majhen tamburčni ansambel je ob večerih igral pod palubo ali na premcu ladje. Ti koncerti so v pristaniščih privabljali na pomole številne poslušalce. Čas so si krajšali še s šahom, kartami, petjem in raznimi drugimi družabnimi igrami. Ob deževnih večerih pa je Zule zelo rad zavil k "prijaznemu telegrafskemu podnaredniku", ki je "navijal na gramofon vsako prosto minuto". Poslušala sta plošče "Cecilija", "Capinniera", "Nanette", "Ob domu a Clara" in se krasno zabavala.⁵⁶

Kljub prepovedi spanja med nočno službo pa mladi fantje, željni počitka, ukazov niso upoštevali. Zaradi stalnega dežja so si za nočno službo na odprtem signalnem mostu obuvali gumijaste škornje in dežni plašč, čez

46 Dnevnik II, 15.9.1930, cit.

47 Dnevnik II, 15.9.1930

48 Dnevnik II, 19.9.1930

49 Dnevnik II, 25.9.1930

50 Dnevnik II, 29.9.1930

51 Dnevnik II, 18.9.1930, cit.

52 Dnevnik II, 4.10.1930

53 Dnevnik II, 4.10.1930, cit.

54 Dnevnik II, 18.9.1930

55 Dnevnik I, 20.1.1930, cit.

56 Dnevnik II, 26.10.1930, loc.cit.

pa še težko bundo, ki jih je delno ubranila mraza. Tako oblečeni so včasih kar stoje zaspali.⁵⁷ Še pogosteje pa so se v neprestani bojazni pred odkritjem v dežju zleknili na poveljniški most in se pokrili z neprepustno "plahto". "Ko sem bil v nočni službi sem se najraje vlegel pod kompas in pokrili s tepihi, ali pa sem se zleknil v navigacijsko kabino. Mnogokrat so dežurni organi iskali pozornike, ki so vedno spali." Tako je zapisal Zule v svojem dnevniku.⁵⁸ Obljubljene kazni pa za spanje ni bilo, ker so gojenci štiti drug drugega. Nikoli nihče ni vedel, kdo je bil ob določeni uri na vrsti. Vsake pol ure je moral pozornik zavpiti "ispravno", kar je pomenilo, da gore na ladji vse luči. Gojenci so bili kmalu tako izurjeni, da so ob bitju ure odprli vrata na mostu, zavpili svoj "ispravno", se zopet zleknili in spali nadaljnje pol ure.⁵⁹ Največ je spal Zuletov prijatelj Anton Oražem. Izredno težko ga je bilo buditi. Nikakor ni mogel ne hotel vstati. Tako mu je Zule enkrat nastavil na uho megafon in zakričal: "Tone, smena!" "Namah je skočil, zagrabil največjo ročno zastavo, dolgo 4 m in začel tolči po meni. Jaz se od samega smeha nisem mogel niti braniti. Ko je opravil svoj posel, se je zopet vlegel. Tudi jaz sem storil isto...".⁶⁰

Križarjenje, s katerim so obpluli celotno jugoslovansko obalo od Sušaka do Boke Kotorske,⁶¹ so končali 28. oktobra 1930 z vrnitvijo v Divulje,⁶² ki so tiste jeseni daljnega 1930 bile videti kot letovišče samih hidroavtičarjev in v katerih so septembra meseca bodoči hi-

droletalci prvič v svojem življenju videli "aviononosca", imenovanega Zmaj.⁶³ Iz minonosca *Labud* so se izkrcali 1.11.1930 in takoj nato ponovno začeli obiskovati šolo, kjer so dobili v novem šolskem letu nekaj novih predmetov. Po letu dni pa so za božič z velikim domotožjem pričakovali prve proste dni za srečanje z domačimi.

16.12.1930 je v tem dragocenem dnevniku zadnji zapis. Ne vemo, ali je tudi kasneje narednik Pavlin Zule, ki je leta 1931 zaključil PLŠ v Divuljah in je med službovanjem v Jugoslovanski kraljevi mornarici letel v 25., 26. in do leta 1941 v 10. hidroeskadrili, še zapisoval svoja doživljanja. Če je in če so se ti dnevniki ohranili, potem nam bodo njegovi zapisi v veliko pomoč pri spoznavanju življenja in dela hidroletalcev med obema vojnama. Žal nam hidroletelec Pavlin Zule tega sam ne more pripovedovati. Umril je leta 1979.

Naj končam z v oči bodečimi in v današnjem času skoraj nerazumljivimi razmišljanji Pavlina Zuleta in njegove generacije, ki so navkljub vsem težavam, s katerimi so se srečevali gojenci med šolanjem in bivanjem na ladji, ohranila vero v lepše življenje. "...Navadili smo se na vojaško življenje, ki nam je prešlo v kri in mozeg. Skoro smo pozabili živeti kot "civilni". Ali nič zato; ko končamo šolo, bomo zato imeli lepo življenje in še lepšo bodočnost."⁶⁴

RIASSUNTO

Nel contributo si illustrano la vita, l'attività, gli studi e le avventure degli allievi dell'Accademia dell'aviazione navale di Divulje nell'anno scolastico 1929-30, così come sono stati vissuti e descritti in un diario dal pilota di idrovolanti Pavlin Zule, nativo di Domžale, durante il suo primo anno di studio. Concluse le scuole medie, numerosi giovani sloveni amanti del volo si erano iscritti a questa scuola e, nonostante la severità e le difficoltà, si erano ben presto abituati al nuovo ordine e alla disciplina. Oltre allo studio regolare, che li impegnava molto per la gran mole di materie e di attività sportive, gli allievi dovevano partecipare anche ad una crociera obbligatoria nell'Adriatico, durante la quale avevano l'opportunità di mettere in pratica quanto appreso durante l'anno scolastico ed acquisire nuove conoscenze.

57 Dnevnik II, 26.10.1930

58 Dnevnik II, 4.10.1930, cit.

59 Dnevnik II, 4.10.1930

60 Dnevnik II, 4.10.1930, cit. Anton Oražem je obiskoval PLŠ Divulje. Imel je čin narednika, meh. strelca. Po šolanju je letel v 5. hidroeskadrili. Ajdič, s. 193; Zule, Dnevnik II, 4.10.1930

61 Dnevnik II Križarjenje z "Labudom" in "Sokolom" je trajalo od 14.9. do 1.11.1930. S križarjenjem so pričeli v Divuljah ter pluli ob obali navzgor do Sušaka. Ustavili so se v Preku pri Zadru, Rabu, Sušaku ter najdlje v Crikvenici - od 23.9.1930 do 28.9.1930. Iz Crikvenice so po isti poti pluli ob otokih do Šibenika, ustavili so se v Divuljah ter nato nadaljevali plovo do Komiže, Hvara, Uža, Korčule, Dubrovnika in Boke Kotorske. Ogledali so si celotno Boko Kotorsko, predvsem pa Gjenovič in Kotor. Iz Gjenoviča so izpluli 21.10., 8 dni so bili zasidrani v dubrovniški luki Gruž ter se 28.10. vrnili v Divulje. Izkrcali so se 1.11.1930.

62 Dnevnik II, 31.10.1930

63 Dnevnik II, 30.9.1930

64 Dnevnik II, 30.9.1930, cit

VIRI IN LITERATURA

1. Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran, kartoteka slovenskih mornarjev v jugoslovanski kraljevi mornarici in v NOVJ
2. Mrliška knjiga župnije Slavina
3. Pavlin Zule : Dnevnik. Original hrani Bojan Zule, Domžale. Fotokopija je shranjena v Pomorskem muzeju "Sergej Mašera" Piran
4. Pomorsko letalstvo, Slovenci v pomorskem letalstvu; v: Gustav Ajdič, Zoran Jerin : Letalstvo in Slovenci 2, Od prve do druge svetovne vojne. - Ljubljana, Založba Borec - Mladika, 1990, s. 120-124, 193-195
5. René Podhorsky : Ranglista ukaznog osoblja kraljevske mornarice na dan 6. aprila 1941 godine. - Zürich, 1970
6. Jedan dan kod pitomaca - hidroavijatičara : Pomorsko vazduhoplovna škola u Divuljama. Jadranska straža, Split, 1929, s. 228-232
7. Mašinska podoficirska škola mornarice; Jadranska straža, Split, 1924, s. 206-207
8. Poročnik b.b.Ivo J. Šuman, nekrolog, Jadranska straža, Split, 1926, s. 164
9. Iz naše ratne mornarice, poroč. b.b. Anton A. Ostanek, nekrolog; Jadranska straža, Split, 1929, s. 290
10. Pregled naše ratne mornarice na 1. jan. 1923; Jadranska straža, Split, 1923, s. 12