

v begunstvo. Vozili so se z živinskimi vagoni, ne da bi vedeli za cilj potovanja. Domete so zapuščali posamezno, redkokdaj se je odselila vsa družina. Vsi intervjuvanci se spominjajo izbruha vojne, slovesa od normalnega življenja, odsotnost oblasti in boj za preživetje. Franc Bone iz Vrha je vojno doživel kot vojak. V svojem spominu je ohranil jasne podobe o smrtni nevarnosti in veliki volji po preživetju, ki ga je spremljala vselej na bojišču.

Zadnji prispevek prvega dela publikacije se loteva vloge in pomena fotografij pri proučevanju prve svetovne vojne. Bonassi, Cuscuna in Fabi opozarjajo, da nam fotografije iz zasebnih in javnih fotografskih arhivov ponujajo drugačno, novo perspektivo vojne stvarnosti. Vojaki so se fotografirali, ko so odhajali na fronto in ob prostem času. Slike so omogočale sporočanje z domačimi, in so bile potrdilo o njihovem dobrem počutju. Če so uradne vojaške fotografije ovekovečile retorične poze in obredne trenutke vojne, je fotografske amaterje zanimal zlasti prosti čas. Redkokdaj so slikali vojne spopade, trupa, ranjence. Krutih prizorov niso zanemarili, ker bi želeli prikazati le lepoto vojne, temveč zato, ker so si prizadevali potlačiti njene grozote. S fotoaparatom so ujeli trenutke razposajenega življenja, bližino življenja v času smrti.

V drugem delu knjige so objavljeni dnevniški zapisi vojakov, vojni spomini in spomini iz ujetništva, župnijske kronike in nazadnje »vojne note« grofa Brandisa. Predstavitev vsakega zapisa se začneja z biografijo zapisovalca in z opisom vira.

Marta Verginella

Gustav Ajdič in Zoran Jerin, **Letalstvo in Slovenci 2, od prve do druge svetovne vojne**. Ljubljana : Založba Borec — Mladika, 1990, 224 str. A 4.

Več kot poldrugo desetletje trajajoče prizadevanje, da bi Slovenci dobili knjižno zgodovino svojega letalstva — ves čas je glavno gonilo te akcije Franc Sever — se je z izdajo druge knjige v seriji Letalstvo in Slovenci tretjinsko uresničilo. Vseh šest knjig naj bi se, po prvih dveh, ki časovno segata od pionirskih začetkov prek prve svetovne vojne do začetka druge, razvrstilo takole: 3. druga svetovna vojna, 4. povojno klubsko tehnično in športno letalstvo, Slovenci v vojnem letalstvu, 5. prizadevanja za slovensko letalsko industrijo ter samogradnje, 6. komercialno letalstvo. Uresničitev celotnega projekta bo trajala morda še desetletje in povezala delo več avtorjev.

»Letalstvo in Slovenci 2 — od prve do druge svetovne vojne« sta napisala dva avtorja: Gustav Ajdič in Zoran Jerin. Ker sta bila v obravnavanem obdobju ali sama aktivna (Ajdič) ali pa sta s svojim letalskim delom nanj neposredno navezovala (Jerin), osebno pa sta poznala večino akterjev medvojne časa, ima njuno dolgoletno zbiranje avtentičnega gradiva in sedaj knjižni zapis večidel vrednost vira. S to kakovostjo je zaradi neponovljivosti tudi edinstveno; na njegovi osnovi bo kasneje, po pritegnitvi dodatnega in primerjalnega gradiva, mogoča sinteza po vseh pravih kritičnega zgodovinarja. Kar velja za tekstovni del, je mogoče ponoviti tudi ob bogati slikovni opremi knjige, ki jo je založba oblikovala v kompromis med široko dostopnostjo ter komercialno zanimivostjo in strokovnostjo.

Obdobje, ki ga avtorja obravnavata, je bilo v svetovnih razsežnostih zelo razgibano in še polno velikih individualnih dosežkov. Globoko v trideseta leta so vsaj na področju prevoza velikega števila potnikov na večje razdalje prednjačili zrakoplovi (predvsem nemški cepelini); šele nesreča »Hindenburga« leta 1937 je — po vrsti nesreč orjaških od zraka lažjih plovil — le-te izločila iz nadaljnje konkurenčne borbe z letali. Potniško letalstvo je bilo tedaj, po številnih prvenstvenih preletih oceanov in celin ter še številnejših ponovitev teh dosežkov, pripravljeno, da prevzame vso težo nadaljnjega razvoja javnega zračnega prometa. Športno letalstvo je imelo za razvoj celotnega letalstva med dvema vojnama izredne zasluge, saj so prav na teh letalih preskusili največ teoretičnih spoznanj iz aerodinamike in praktičnih predpostavk za njihovo tehnično aplikacijo. To še posebej velja za poražence iz prve svetovne vojne, ostro omejene v vojnem letalstvu, ki pa so urili svoje kadre za športnim videzom. Ob nastopu fašizma in nacizma sta Italija in Nemčija iz te osnove hitro zgradili močno vojno letalstvo, tako da je bila njegova udeležba v španski državljanski vojni prava generalna za prihodnji svetovni spopad. Tehnično so se vijačna letala na koncu tega obdobja približala skrajnim hitrostnim mejam, vendar pa se je že najavljal reakcijski pogon, in to v dveh smereh: za pogon letal, pa tudi za nekoliko kasnejšo uporabo v vesolju.

Razvoj slovenskega letalstva je bil na splošno usklajen s svetovnim, seveda z ustreznimi redukcijami in kasnitvami zaradi slabših možnosti. Tako cepelinov pri nas seveda ni bilo, pa tudi potniško letalstvo je bilo skromno tako po potnikih kot prele-

tenih kilometrih, in pretežno lokalnega značaja. Klubska in privatna motorna letala je bilo mogoče sešteti na prste, letalske industrije na Slovenskem skorajda ni bilo, čeprav ni manjkalo tovrstnih individualnih ter skupinskih prizadevanj. Delež Slovencev v tehnično dokaj zaostalem jugoslovanskem vojnem kopnem in vodnem letalstvu, zlasti v tehničnih službah, je bil znaten (Ajdič je oskrbel kar se da popolne spiske), kar se je odrazilo tudi v njihovi udeležbi v aprilskih vojnih dogodkih leta 1941. Najpopolneje pa sta v knjigi obdelana množično jadralno letalstvo (Ajdič) in konstruktorska ter samograditeljska dejavnost (Jerin). Pri takšni delitvi tematike se je bilo skoraj nemogoče izogniti dvakratnemu opisovanju nekaterih pojavov, ki segajo na obe področji, so pa v knjigi prikazani z različnih, dopolnjujočih se zornih kotov. Ajdičeve opise klubske dejavnosti nekoliko bremeni od kluba do kluba ponavljajoča se osnovna razvojna shema od skromnih začetkov s preprostimi drsnimi letali, prek uspešnejšega letenja na sposobnejših letalih, do prav ambicioznih poskusov, ki pa jih je večinoma zatrl izbruh svetovne vojne — ta razvoj bi bilo mogoče gospodarneje in tudi pregledneje prikazati zbirno. Množico nadrobnosti, za katerimi brskajo tisti, ki v njih iščejo omembe svojih znancev, povprečnega bralca pa začenjajo dolgočasiti, bi kazalo deloma prenesti v opombe. Jerin se je za lažjo bralnost odpovedal boljši tehnični dokumentiranosti, napoveduje pa jo v posebni knjigi, namenjeni tistim, ki jih ta vidik zanima v nadrobnosti.

Kljub sorazmerni obširnosti in pestrosti je mogoče v knjigi pogrešati časovno primerjalno preglednico ter nekatere ključne dosežke, pomembne tudi v mednarodnih primerjavah. Tako v njej ni niti omembe Celovčana Jožeta Zablatnika, začetnika gradnje potniških letal (neposredno po koncu vojne od 1919). Res da ga svetovna literatura pozna kot Sablatniga, vendar bi naša morala upoštevatii njegov slovenski izvor. Goričan Zlatko Bisail, ki je bil vse življenje zavejen Slovenec in je začetnik množičnega letalskega modelarstva v Avstriji in Jugoslaviji, avtor nemško pisanega (1931) ter štirih srbsko pisanih (v cirilici 1934—1939 natisnjenih) učbenikov, prav tako ni niti omenjen, čeprav je nekaj pisanja o mednarodno uspešni modelarski dejavnosti jugoslovanskih klubov, v katerih je Bisail deloval kot inštruktor (modelarstvo nasploh ni kakovostnejša komponenta te knjige). Omenjen je sicer fizik Leopold Andree (kot »prof. Andre«), vendar ni besede o tem, da je v medvojnem času izdelal sistematično in obsežno slovensko letalsko terminologijo (ohranjeno!).

Izostale pa niso le posamezne markantne osebnosti, ampak tudi celo, v tem času v svetu zelo aktualno področje iskanja vijačnemu alternativnega pogona, pomembnega za nadaljnji razvoj letalstva in vesoljske tehnike. Čeprav izredno omejeni v možnostih, so se v ta prizadevanja vključevali tudi pionirji slovenskega rodu, včasih s presenetljivimi uspehi. Tako je npr. Miroslav Štumberger v letih 1923—1925 opravil poskuse z raketno poganjanimi modeli, in je v tem času razvijal tudi raketni motor na tekoče gorivo — sočasno s takšnimi najnaprednejšimi poskusi v svetu. Ze omenjeni Bisail je leta 1928 kot študent na Dunaju izdeloval modele raketnih letal, s skupino somišljenikov pa gradil reakcijsko poganjano letéče krilo. Herman Potočnik-Noording je leta 1929 napisal knjigo o raketni ter vesoljski tehniki in njeni uporabi (imamo jo v slovenščini); za to delo je Wernher von Braun izjavil, da je bilo učbenik generaciji, ki je prva spravila človeka v vesolje. Kljub Potočnikovemu slovenskemu izvoru in tudi posegu na področje letalstva (načrtovanje transkontinentalnih reakcijskih poletov), ga knjiga niti ne omenja, če se že izogiba Franju Bratini, ki je bil s svojo zamislijo brezislusnega pogona zares na napačni poti, je pa vzbudil pozornost celo pri Mihajlu Pupinu in tudi dosegel patentno zaščito.

Sandi Sitar

Vid Vremec, **Pinko Tomažič in drugi tržaški proces 1941**. Koper : Lipa ; Trst : Založništvo tržaškega tiska, 1989. 344 strani. (Zbirka Primorski portreti.)

Naslov je nejasen in zbujal dvome. Je to življenjepiš Pinka Tomažiča s posebnim pogledom na njegovo vlogo v navedenem procesu? O človeku, ki je dočakal komaj 26 let, življenjepišnega gradiva ne more biti veliko — ali pa morda le? Domneve se razkadijo, ko bralec pregleda kazalo knjige: cela vrsta poglavij nima s Tomažičem nobene zveze, razen da dajejo zelo splošen okvir kot podoba razmer in dogajanj na Primorskem, kjer je potekalo Tomažičevo življenje in delovanje. Vrstijo se poglavja kakor 'Primorska od zasedbe 1918 do fašističnih izrednih zakonov 1926', 'Prvi tržaški proces v septembru 1930', pa dve poglavji o ilegalnem delavskem gibanju na Krasu (1930—1935), in še 'Delavsko gibanje od Krasa do Južne Furlanije 1933—1935'. Vmes je tretje poglavje, ki na 12 straneh govori o Pinkovih mladih letih, a še tu prav malo in z nekaterimi zelo plehkimi označbami: kako sta s sestro »osrečevala starše od mladih nog« (str. 85), ko od drugod vemo, da ni bilo čisto tako, ali da je »marsikdo od