

Summary

Ana Stolić

Social Identity of Female Teachers in 19th Century Serbia

Social status of female teachers in 19th century Serbia was determined by the system of concepts and expectations of this profession, by the laws embodied with the ideas of makers of educational system in Serbia, by the place in bureaucratic apparatus of the state, which influenced the conditions of their work and life. Including women into this profession in the mid-19th century, and especially the last decade marked for the first time women in the civil service, guaranteed pay and pension. These are the facts upon which the statement that special social identity was formed among female teachers is based. At several points working identity of male and female teachers (it could be hardly spoken about the professional one) had common characteristics. The differences were established and regulated by law according to the gender roles. They considered places in the professional hierarchy, marriage and payment decrees. In the relationship between authorities and the civil servants, these differences served as a support to the older, traditional identities of housewife and mother. In the course of time more prepared and more educated teachers influenced their local communities, while personal identities of most of them originated from their profession.

ИЗ ИСТРАЖИВАЊА
RESEARCHES

Милић Милићевих

УДК 355.23:358.4(497.11)''1901-1918''

Обука првих српских
ваздухопловаца

Ајсџрактџ: У освијџ 20. века домаће ваздухопловство налазило се џек у замејџку. Међуџим, у џрвој а још више у џеђовој друђој деценији Србија чини џокушаје у сџварању своје сојсџвене ваздушне флотџе. У џим настџојањима обука особља џредсџављала је најзначајнији чинилац, а џеђов ослонац, услед џолиџичких, џехничких и војних џрилика, налазио се у земљи савезници – Француској.

Крајем 18. и током 19. века ваздухоплови лакши од ваздуха постајали су у многобројним ратовима све бројнији учесници. Армије, поготово великих сила, увелико су користиле аеростате за извиђање, коректуру артиљерије и везу. Трка за све боље летилице и њихово особље попримала је све веће размере. Неминовност праћења тих војнотехничких процеса, иако прилично касно, осећала се и у војсци Краљевине Србије. Чланци о ваздухопловству све чешће су испуњавали домаће војне листове. Ипак, иако се прва теоријска расправа, коју је о тој теми написао Матија Бан, појавила још 1844. године, до доласка првог српског летача, проћи ће више од пола века.¹

Постепено сазревање идеје да се домаћа војска мора позабавити и ваздухопловством, нагнала је Министарство војно да за то, потражи и обезбеди бар једног стручњака. Зато је средином новембра 1900. у време када је министарски портфељ носио пуковник Милош Васић, расписан конкурс за слање десет питомаца у Русију. Уз кандидате за коњицу, артиљерију и друге родове, тражен је и официр, будући питамац ваздухопловне струке. На тај део конкурса одзив кандидата био је најмањи, свега пет, а до пријемног испита, одржаног у јануару 1901, круг се додатно смањило.²

¹ Чланак Матије Бана „Ваздухопловство“ објављен на насловној страни *Српских новина* од 20. 11. 1844., бр. 76 сматра се једним од најранијих из домена ваздухопловне мисли. Група аутора, *Српска авијацијска 1912-1918*, Београд 1993, стр. 166-167.

² По наводу Саве Микића, на поменутом испиту била су укупно три кандидата чија имена у тексту он не наводи. Новија историографска казивања наводе пак четворицу: капетана Косту Милетића и Љубомира Недељковића, и потпоручнике Косту Панџића и

Под врло строгим условима полаган је руски језик, математичка географија, хемија и физика.³ Како се између полагача најбоље показао Коста Милетић, комисија је одлучила да се тај инжењеријски капетан, родом из Аранђеловца пошаље у Русију. Пут Русије Милетић је кренуо у јануару 1901. године.

У Техничко-аеронаутичкој школи у Волковом пољу код Петрограда Милетић је боравио од фебруара 1901. до новембра следеће године, стекавши многа знања из области ваздухопловства. У школи су се изучавале израда, конструкција и летење балоном, слободним или привезаним, те његово коришћење за метеоролошке сврхе. При школи је постојала и голубија станица, на чијим је курсевима Милетић провео шест месеци, стичући знања о пословима голубије поште. Милетићев успех у аеронаутичкој обуци осведочио је и лет на маневрима код Курска, у септембру 1902, када је на висинама и већим од 1100 метара, прелетео 180 километара, и диплома школе коју је стекао као други у рангу.⁴ Француска стручна штампа, посредством његовог школовања, уврстила је и Краљевину Србију у ред земаља које настоје да организују сопствено војно ваздухопловство.⁵

Сва сазнања српских официра стечена у иностранству, по правилу, преносила су се и на домаће тле. Но, због много разлога, понајвише материјалних, али и конзервативизма, тај процес текао је споро, а настојања Косте Милетића била су један од таквих примера. Одмах после повратка Милетић је Главном генералштабу предао извешће о свом боравку у Русији, а уз њега и пројекат за организовање балонске службе у нашој војсци. Но, примљени пројекат завршио је у архиви, а његов творец у априлу 1903. у Нишу, као командир 3. инжењеријске чете. Како је убрзо дошло до Мајског преврата, тај догађај и његове последице учиниле су Милетићево залагање маргиналним. Његово ваздухопловно знање почело је наликовати на симбол јаловог утрошка државног новца. На срећу, у јануару 1904. капетан Милетић постао је ордонанс краља Петра, чиме је стекао могућност додирати и са тадашњим војним министром Радомиром Путником. Заинтересовавши будућег војводу за проблеме ваздухопловства, успео је да га приволи на премештај у Саобраћајни одсек Главног генералштаба. Милетићев рад у Одсеку показао се плодан, понајвише у изради пројекта за организацију, тј. „Правила голубије поште”.⁶

Павла Павловића. Уп. С. Микић, *Историја Југословенског ваздухопловства*, Београд 1932, стр. 331; *Српска авијација*, стр. 169.

³ *Српска авијација*, стр. 168-169.

⁴ С. Микић, нав. дело, стр. 332-333; *Српска авијација*, стр. 150.

⁵ Факсимил насловне стране и чланак *Технолошког билтена* од септембра 1902, стр. 1193, објављен у *Српска авијација*, стр. 168-169.

⁶ *Српска авијација*, стр. 150, 180-182.

Као и ранији, и тај пројекат би вероватно само скупљао праšину, а резигнирани Милетић, који је већ дао оставку, отишао у пензију да није дошло до директне војне опасности изазване Анексионом кризом. Ипак, управо тај догађај пресудио је Милетићевој каријери и коначно његово знање учинио корисним. Први корак био је организација голубије поште. Наиме, у јесен 1908. у Обреновцу је откривен аустријски шпијун са корпом у којој је било 17 голубова дресираних за пренос тајних порука. Министарство војно одмах се досетило Милетића. Позван је да птице прегледа и да своје мишљење. Како се испоставило да је реч голубовима војних станица Петроварадина, Коморана и Пеште, било их је могуће искористити. Већ заборављени Милетићев Пројекат извађен је из архива, а он упућен у Ниш са задатком да за војску организује голубију пошту. Захваљујући томе, у Медошевцу крај Ниша настала је у октобру 1908. „Прва српска станица голубије поште”. На истом месту касније, опет захваљујући Милетићу, никла и прва водонична станица за пуњење балона.⁷

Пошто је руковање балоном била највиша специјалност првог српског ваздухопловца, било је логично да њихова набавка буде његов задатак. Зато крај 1908. и почетак 1909. Коста Милетић са Миланом Туцаковићем борави у Аугзбургу. Тамо надгледа израду и испробава два прва српска војна балона који су у мају 1909. железницом прispели у Београд.⁸

Од првих дана Милетић је учесник балканских ратова, али у почетку не као ваздухопловац. Распоредом је одређен за команданта првог инжењеријског полубаталјона Моравске дивизије првог позива, на чијем челу учествује у Кумановској бици. На тој дужности не остаје дуго. Почетком децембра позван је у Скопље, где му је наређено да у Нишу и формира Ваздухопловну команду. Та команда је у свом саставу имала Аеропланску групу, Голубију пошту, Балонску чету и Водоничну станицу. Команда је основана 24. децембра 1912, а њен први командант постаје, сада као мајор, Коста Милетић. Вероватно тек тада Милетић стиче личну сатисфакцију. Савремена штампа писала је о њему као признатом ваздухопловном стручњаку, оном који је своју официрску каријеру посветио настојањима да Србија образује сопствену ваздушну флоту.⁹ На тој дужности Милетић је дочекао и Први светски рат. Остао је на положају команданта Ваздухопловне команде, а после реорганизације, и *Аеројланске ескадре* до маја 1916, када га је због нарушене здравља и одласка на лечење, заменио млађи, капетан Јован Југовић.¹⁰ Кад се завршио рат Милетић, у чину

⁷ С. Микић, нав. дело, стр. 331.

⁸ *Српска авијација*, стр. 172.

⁹ *Балкански рат у слици и речи*, 3. 2. 1913, бр. 3, стр. 39.

¹⁰ В. Д. Војиновић, *Српско ваздухопловство 1916-1917, према Књизи дејеша № 1*, Београд 1996, стр. 54.

пуковника, одлази у пензију. Његов, у младости плодан живот трајао је још дуго. Умро је 1953, у својој седамдесет петој години.¹¹

Коста Милетић био је не само први, него и читаву деценију, једини стручни познавалац ваздушне војне технике. Прва сазнања и рад српске војске о том роду, подстакнути су углавном његовом заслугом, па се због тога слободно може сматрати утемељитељем српског ваздухопловства.

Балон као цивилно, још више војно средство, добиће у 20. веку надмоћнијег супарника. У децембру 1903. на Китихоуку, браћа Орвил и Вилбур Рајт доказала су да летелице са крилима и мотором могу бити и теже од ваздуха. Није прошла ни деценија до рата у Киранаици и присећања на старо правило да се неки мирнодопски изум може врло лако, применити и за војне сврхе.

То сазнање поспешивало је и искуство не само сила које су крупним корацима грабиле небу, него и војноваздухопловна активност земаља суседа. Средином 1911. румунски пилоти увелико су изводили тренажне летове у околини Букурешта, а потенцијални противник Турска, искусивши рат у Либији, већ је почетком 1912. послала групу пилота на школовање у Француску, где је купила и прве аероплане. Слична дешавања примећивала су се у Бугарској и Грчкој.¹²

Не само војно окружење, него и домаћа јавност, највише београдска, приморавали су војне кругове да се позабаве проблемом авијације. У годинама, тик пред Балкански рат, на небу Београда стално су се смењивале тадашње летачке звезде. Први од њих Рудолф Симон побудио је велико интересовање, нарочито код омладинаца. Тај чешки авијатичар је током септембра 1910. изводио летове изнад Бањице, све до тренутка када се приликом једног срушио, уништивши апарат и при том сломивши ногу. Пад чешког авијатичара изазвао је мучнину код публике, али је код неких ентузијаста изродио идеју да би се једна таква летелица могла начинити и за нас. После Симона на небу Београда појавио се Маслеников, са којим су се одважили да лете и принц Ђорђе, и тадашњи начелник Генералштаба Петар Бојовић. Потом је дошло до трагичног лета Словенца Едварда Русијана. Његова сахрана претворила се међу Београђанима у праву свесловенску оду жалости. Са балкона хотела *Москва*, пред масом света, Бранислав Нушић му је одржао опроштајни говор.¹³ Ипак, летови изнад Београда нису престајали, а настављачи су били Јан Чермак и Ђани Видмар.

¹¹ *Српска авијација*, стр. 150.

¹² *Српска авијација*, стр. 16.

¹³ А. Дероко, *А ондак је лејџио јеројлан над Београдом* (даље. *Јеројлан*), Београд 1984, (2. изд.), стр. 58-64.

Интересовање за авион нагло се ширило, па је у појединим местима дошло до покушаја организовања удружења, тј. *Одбора за српску ваздушину флойу*. Међу ученицима као што су Александар и Јовица Дероко, Љубиша Плишић, Ђорђе Рош, Константин Петровић и Страхинја Нушић владала је права појама за ваздухопловством. Зачињу се идеје о стварању првог аероклуба, а стварају се и стотине макета разноразних типова летелица. У почетку су то били мањи модели, због којих су према речима савременика, пострадали многи прахери од шпанске трске и мидери мајки и сестара, чији је ластич добро послужило за погон. Један каснији, већи модел добио је и путника, једну мачку, која се срећом добро спустила иза Вајфертове пиваре. Коначно, браћа Дероко, у тајности од супарничке групе направила су 1912. један прави велики планер који су намеравали да испробају једноставним скоком са литице код Прокопа. Рат је омео тај лет, за који је сам конструктор касније тврдио да би му вероватно био последњи.¹⁴ На срећу није. Александар Дероко и други заљубљеници авијације, као Ђорђе Рош и Синиша Стефановић, касније ће и заиста постати пилоти.

Неки заљубљеници у аероплане нису се зауставили на макетама, него се посегнули за правом летелицом. Хаварију Симоновог авиона преживео је мотор Анцани (*Anzani*) јачине 30 коњских снага, који се после његовог одласка из Србије нашао у рукама неког шпедитера по имену Рубичек, намерног да га прода. У међувремену, у пратњи злосрећног Русијана, у Београду се нашао и конструктор његовог авиона загрепчанин Михаило Мерћеп. Његово присуство у престоници понешто је побудило интересе војске, али још више комита који су се у то доба редовно окупљали у хотелу Балкан. Ту је између Воје Танкосића, Војина Половића и многих других војвода био је и велики љубитељ аероплана, ђак, такође комита Драгиша Стојадиновић, са чврстом намером да створи праву летелицу и искористи је у комитским акцијама. Више од шале, приступило се акцији. Добровољним прилозима, а нешто и од рулета из *Балкана*, Стојадиновић је успео да прибави 1200 динара намењених за откуп мотора, који је ради оправке послат у Беч. Потом је отишао у Загреб, где је са Мерћепом, за 6000 динара, уговорио израду трупа, типа „*блерио*“. За шест месеци, колико је било предвиђено, да се апарат заврши, на Бањици је добровољним радом омладинаца, али и уз помоћ војске, подигнут хангар. Након натезања са домаћом царинском службом, која летелицу, услед недостатка такве ставке, приликом царинења није знала да наплати, Мерћеп је са још двојицом механичара дошао на Бањичко поље, где је одмах установио да

¹⁴ А. Дероко, *Манџулуци око Калимеџана*, (даље. *Манџулуци*), Београд 1987, стр. 61-63; Исти, *Јеројлан*, стр. 65-66.

је оно крајње непогодно за узлетање. И поред силног убеђивања, одбијао је да лети, а како није било никог другог, за командама се нашао Драгиша Стојадиновић. Невешт за летење брзо је докончао век онога за шта се толико залагао. Пренапрегнувши машину, залетео са ка сниматељу кога умало није убио. Пуким случајем успео је да га избегне, појуривши ка оближњем багремару. И њега је окретом промашио, али се онда устремио на хангар око кога се све разбежало. У последњем тренутку угасио је мотор и спасао посетиоце и хангар, али не и авион. Срушио се у поток, на истом месту где и раније Симон.

Први аероплан намењен комитама доживео је брз и неславан крај и тешко да би под тим утиском ико поверовао да ће баш комитске војводе Коста Пећанац и Василије Трбић једног дана тим средством тајно кренути у окупирану Србију.¹⁵ У самом том тренутку, ако ништа друго, показало се да нова техника, тражи и обучене људе. На то је упозоравала и тадашња штампа. Лист „*Политика*“ сугерисао је још у децембру 1910. да се авијатичари: „не могу сиворити за неколико дана нији наручити у фабрици“.¹⁶

Судбина саме летелице била је помало тужна. Скрхана остала је у хангару, до зиме 1912, када је почела да се „користи“. Њено повоштено платно показало се корисно за обојке, а даске хангара у коме је била за огрев. Мотор је у првом тренутку нешто боље искоришћен, као показно средство за обуку пилотских кандидата, за слање у Француску. Каријеру је завршио као машина за стругање дрва у једној београдској дрвари.¹⁷

И поред свих тих знаменитих догађаја на небу Србије, великог интересовања домаће омладине, па и комитског круга и чињенице да су принц Ђорђе и начелник Генералштаба Бојовић, већ били у ваздуху, реаговања Министарства војног, изузимајући површне контакте са Михаилом Мерћепом, било је доста споро. Тек у лето 1911. израђен је програм за набавку авиона и школовање пилота, али се од слања првог питомца на обуку у Француску одмах одустало. Разлог је био личан и прилично оправдан. Поручник Ђорђе Благојевић тражио је од Министарства, на шта оно није пристало, животно осигурање за случај удеса. Захваљујући томе, до његовог одашиљања у иностранство и пилотске обуке није дошло.¹⁸

Препрека за школовање првих пилота био је и сам министар, генерал Степа Степановић. Тек под притиском краља Петра и под утицајем

¹⁵ *Дневник Косије Миловановића Пећанца 1916-1918*, (пр. Б. Младеновић), Београд, 1998; С. Микић, нав. дело, стр. 188-193; В. Д. Војиновић, нав. дело, стр. 113-114.

¹⁶ *Политика*, 30. 12. 1910, бр. 2496, стр. 1

¹⁷ С. Микић, нав. дело, стр. 25.

¹⁸ *Српска авијатика*, стр. 16.

чињенице да је Балкански савез већ створен, коначно се одлучио да се питомци пилоти отпошљу и иностранство.¹⁹ Разлог министровог противљења био је вероватно и материјалне природе, јер се показало да ће само за њихово слање, бити потребно читавих 30 000 динара, касније обезбеђених аконто ванредног кредита.²⁰

У фебруару 1912. расписан је конкурс, а одзив на њега нису предвидели ни највећи оптимисти у Главном генералштабу. Пријавио се чак 171 кандидат, од којих су након три лекарска прегледа и једног строгог испита, изабрана шесторица: официри Јован Југовић, Милош Илић и Живојин Станковић, те подофицири Михаило Петровић, Војислав Новчић и Миодраг Томић.²¹ Тако велики број конкурената најбоље је показивао колико се за само неколико година однос, према оном новом, оличеном у авијацији, почео мењати. Док је раније, вероватно не без страха, за звање ваздухопловца, пријављивало само неколико људи, сада, у другој деценији 20. века, конкурената је било на стотине. Историјска хронологија, још је више одсликавала ову промену. Док је од балона, до његовог првог српског заповедника прошао век и по, за командама аероплана српски младићи нашли су се за мање од деценије. Стремљење ка националном, путем новог, заиста се уздигло до неба.

Прва класа питомца авијатичара, преко Загреба, Ријеке, Венеције, Милана и Женева, кренула је крајем априла 1912. пут француске престонице. Средином маја, у Паризу, пријавили су се нашем посланику Миленку Веснићу који их је у пратњи секретара посланства Стеве Павловића испратио у Етамп.²² То месташце шездесетак километара од Париза било је у то доба светски ваздухопловни центар, стециште две ваздухопловне школе; једне Луја Блериоа и друге Мориса Фармана. У тренутку доласка наших питомца у првој је било већ око шездесет официра из разних држава, од којих три бугарска и исто толико грчких. Школа Фарман такође је била преплављена странцима, укључујући и шест турских официра. И Бугари су ту имали своје људство: два инжењера и дванаест подофицира на обуци за механичаре.²³ Било је приметно да је

¹⁹ Д. Живојиновић, *Краљ Петар I, животи и дело у отаџбини 1903-1914*, Београд 1990, стр. 415.

²⁰ *Политика*, 18. 4. 1912, бр 2963 стр. 3

²¹ Инжењеријски поручник Јован Југовић изабран је накнадно, уместо поручника Д. Даниловића. Раније изабрани поручник Ђорђе Благојевић такође је учествовао у избору, али је због вероватно истих разлога, као и раније, поново одустао. С. Микић, нав. дело стр. 171.

²² С. Микић, нав. дело, стр. 64-65.

²³ С. Микић, нав. дело, стр. 65.

такав профил особља Србија пропустила да пошаље, и то да се Балканци својски труде да историја ваздухопловства не прође без њиховог учешћа.

Већ 21. маја започела је започела је обука. Пошто је у Етампу било школе, сачињене су две групе. У школи Блерио били су Илић, Станковић и Томић, а код Фармана остала тројица. У првој школи обука је била захтевнија јер се летело на једнокрилним једноседима, док се у Фарману летело са наставником тј. у двокрилном двоседу који је имао удвојене команде. Стога, у првим фазама обуке у Блериоу, није се испрва летело на правом авиону, већ на *џингвину*, летелици са скраћеним крилима, чиме је пилоту почетнику било онемогућено да се сувише дигне у ваздух. Први српски пилоти аероплана показали су се добри ученици. Након само два месеца обуке, 23. јула Михајло Петровић стекао је диплому Међународне ваздухопловне федерације, под бројем 979. У августу и септембру и остала петорица стекла су летачке дозволе. Тадашњи услов за летачки испит подразумевао је летење на висини од 100 метара, затим лет у виду осмице, те слетање без мотора, у кругу полупречника 100 метара. Уз то, а по захтеву наше војске, кандидат је морао да буде оспособљен и за један сат непрекидног летења на висини већој од 100 метара.²⁴ Критеријум потребног летачког умећа нису дизале само српске војне власти, већ су њиховом унапређењу тежили и сами питомци. Још у току школовања, тражили од Министарства војног продужење обуке ради овладавања не само цивилним него и војним пилотирањем, односно оним на висини већој од 1000 метара. Приближавање рата на Балкану онемогућило је њихове намере. У лето 1912. били су принуђени да се врате у земљу.²⁵

Материјални трошкови за слање будућих српских пилота у Француску били су главни разлог због кога се генерал Степановић томе противио. Да је знао на почетку, колико ће то коштати српску државу, вероватно би био још одлучнији противник. Фарман и Блерио биле су приватне установе, а њих је требало плаћати и преплаћивати. Цена обуке једног питомца износила је 27000 франака, а уз то, требало је депоновати још 20000, колико је износило осигурање за евентуалну штету, причињену током школовања. Ни то није било све. За Фарманова потраживања за оштећења летелица за време обуке исплаћено је 13000 франака, а Блериоу чак 225000.²⁶ Судаћи по тим, крајње нереалним сумама, с обзиром на цену тадашњих апарата, излази да су српски питомци уништили дупло већи број летелица од оних на којима су летели.

²⁴ С. Микић, нав дело, стр. 65-66.

²⁵ *Српска авијација*, стр. 17-18.

²⁶ С. Микић, нав дело, стр. 66.

Каријера првих домаћих ваздухопловаца била је плодна, али за неке врло кратка. Први пилот са дипломом авиолетача, био је и прва жртва нашег ваздухопловства. Михајло Петровић погинуо је у удесу приликом извиђања Скадра 7. марта 1913. године. Вршећи задатак, на висини од око 1000 метара, због никад утврђених разлога испао је из авиона и ударио у земљу. Тога дана, у 9 сати и 45 минута, међу српским пилотима отишао је први „*смели крилатић*“.²⁷ Нажалост, он не беше и једини. Три године касније, у болници у Бизерти, од маларије је умро Војислав Јовичић, а почетком 1918. у енглеској болници у Ветеркопу нестало је и Живојина Станковића.²⁸

Слабљење српске војне, па и ваздухопловне моћи током Првог светског рата натерало је Врховну команду да се усредреди на обуку нових пилота. И мада су они по правилу обучавани у Француској, не може се рећи да није било покушаја да се то изведе и у земљи. Највећи заговорник тога био је командир аеропланске ескадриле капетан Милош Илић. Према његовом гледишту, школовање пилота у Француској имало је доста предности. Авио-парк за обуку био је тамо већи, механичара за отклањање ломова, неминовно насталих током обуке, било је више, па је и школовање било краће. Ипак све те предности биле су у сенци једног големог недостатка; коштања обуке. По Илићевом наводу, за двеста до триста хиљада динара, колико би се за обуку двадесетак пилота у Француској морало дати, у домаћим условима та свота би задовољавала четири пута већи број. Уз то, стална могућност контроле у домаћим условима, омогућила би бољи одабир још током течаја.²⁹

То и слична мишљења, те претходно искуство са ценом школовања прве генерације авијатичара, однели су превагу. Крајем јануара 1915. на Бањици одабрани су питомци који су затим пребачени на аеродром у Пожаревац. Ту су стекли знања о елементима пилотирања и авио механике, да би се потом нашли у кабинама *џингвина*. Век та два апарата, а с њима и обука, трајали су само двадесетак дана. Током вежбања питомци су их толико оштетили да их је у Србији више било немогуће оправити, а млади почетници, Александар Дероко и Драгиша Вујић, својим ломовима, задали су им коначне ударце.³⁰ На судбину тих тренажних летелица утицало је и време, које је у пролећа те године за летење било изразито неповољно.³¹

²⁷ Тренутак Петровићеве смрти познат је према његовом сачуваном сату који брат Живан са осталим стварима, предао Музеју југословенског ваздухопловства 1959. године. *Српска авијација*, стр. 218-219; *Балкански райи у слици и речи*, 21. 7. 1913, бр. 24, стр. 379.

²⁸ *Српска авијација*, стр. 150-155.

²⁹ С. Микић, нав. дело, стр. 100-102.

³⁰ А. Дероко, *Мангуйлуци*, стр. 66; *Јеројлан*, стр. 71.

³¹ С. А. Ђорђевић, (С. А. Ђ.) *Кроз райне вихоре. Први светски райи и српска авијација*, Београд, 1967, стр. 48.

Ипак, обука је настављена, али у нешто другачијим околностима. Неки питомци су уписани у извиђаче, па су са искуснијим пилотима Станковићем и Томићем упућени на осматрање и израду карата аустријских положаја на Дунаву.³² Ту дужност вршили су до јула 1915, када је извршен коначни одабир и особље послато на обуку у Француску. Групу је сачињавало 12 будућих летача и 4 механичара, од којих ће један, Синиша Стефановић и сам једном постати пилот. Обука се одржавала у Шартру крај Париза и после њеног окончања, у року од два месеца, особље је требало да се врати у Србију. Но због промене ситуације на фронту и повлачења српске војске, то им је било онемогућено. Зато су пилоти и механичари пристигли у Солун, прекомандовани најпре у француску, а потом српско-француску ескадрилу где су неки остали све до пробоја.³³

У марту 1916, на иницијативу пуковника Божидара Терзића, изабрана је конкурсом нова група питомаца. Као претходна, и та се обучавала у Шартру, од почетка априла, односно маја, а обука је трајала нешто краће од два месеца. После завршетка школе у Шартру, неки од њених припадника и даље су се усавршавали; на летењу хидроавионом у Аркашону, у школи ваздушног гађања на језеру Казоу и у школи акробатике у Поу.³⁴ Током обуке ученика пилота њима се у Шартру, придружила и група од десет будућих авиомеханичара. Пробрани на брзу руку, показали су се доста слабо. Њихов вођа, капетан Бранко Вукосављевић, преко посланства у Паризу, извештавао је министра војног да, „*ислајши подофицири за механичаре и авијацију неспособни су...*”³⁵

У марту 1917. расписан је конкурс, а крајем јуна у Француску је упућена четврта група будућих пилота. По споразуму са савезничким војним властима, питомци су распоређени у три групе; у школу Фарман, Кодро и Воазен. У првој их је било 12, а у друге две по четири.³⁶ Већ првог дана после доласка у Амберије (школа Воазен), будуће пилоте чекало је неугодно изненађење. Један двосед срушио и у његовом пламену, нестали су и инструктор и ученик. „*Тако смо првог дана, уместио првог летила, ишли на погреб погинулих авијатичара*” – закључује један од наших будућих ваздухопловаца.³⁷

Обука, тих ратних година била је много захтевнија него раније. Пилоти из школе Воазен, да би стекли летачки дозволу, морали су да се поред осталог, за најкраће време успну на висину од 2000 метара, да слете са

³² А. Дероко, *Јеройлан*, стр. 88.

³³ *Српска авијатика*, стр. 56., С.А. Ђ, нав. дело, стр. 48; *Манџуилуци*, стр. 72-74.

³⁴ В. Д. Војиновић, нав. дело, стр. 30-34.

³⁵ В. Д. Војиновић, нав. дело, стр. 34.

³⁶ С. Микић, нав. дело, стр. 242-246; *Српска авијатика*, стр. 119-120.

³⁷ С. А. Ђ, нав. дело, стр. 184.

угашеним мотором са висине од 500 метара и коначно, да за један дан са слетањима, прелете у правој линији троугао Амберије – Дижон – Лион. Било је то много више него што се од ранијих почетника тражило, али су и они, нарочито на Западном фронту, имали век често не дужи од три недеље.³⁸

Тачно годину дана после конкурса за четврту, расписан је и конкурс за несубјену пету групу авијатичара. Током јуна изабрано је 13 искусних војника, оних који су већ били у прилици да раније служе у „Аеропланском депоу Српске војске”. Но, питомце пристигле у Седес затекла је у септембру Солунска офанзива и због ње, нови ратни распоред. После завршетка рата, 1919. на аеродрому Новом Саду требало је да наставе школовање, али су то учинили и пилотско одличје стекли само наредници Љубомир Ђурић и Алекса Маринковић.³⁹

Без обзира на све недостатке у обуци, развој ратног ваздухопловства неминовно је водио повећању особља дораслог његовој употреби. Нарастање потреба за кадром примећивало се и у бројности питомаца. Док их је први пут у Француску послато шест, у другој групи их је било већ дванаест, односно тринаест, у трећој и четвртој по двадесет. Тај низ се током рата и даље повећавао, тако да се на списку особља у српској авијацији, до 1918. нашло укупно 179 имена, пилота, извиђача и механичара.⁴⁰ Захваљујући њима и војска једне заостале земље могла се похвалити да *иетим родом оружја*, такође зна да се служи.

Многи од наших пилота доказали су своје умеће на небу Балкана, а доста њих и на још суровијем небу Западне Европе. Потомак Мише Анастасијевића и унук Јована Мариновића, Петар – Пјер Мариновић, био је летач прослављене 94. ескадриле „*Господарица смрти*”. На земљу је послао 21 (22) противника, чиме је доспео на дванаесто место међу званичним француским асовима.⁴¹ У победе му је убројен Шломер, припадник ЈАШТА 5 (JASTA) и још чувенији „ас” принц фон Билон. Међу француском ловачком елитом, уз Гинемера и Фонка, летео је и Тадија Сондермајер. Његова „Ловачка група 12” („*Рода*”), на немалом броју задатака, често је укрштала копча, са прослављеним ловцима Ритхофеновог „*Циркуса*”.⁴²

Као и остале војне категорије, и припадници тог новог рода оружја морали су имати неке своје заједничке одлуке. Неке од њих биле су доста

³⁸ С. А. Ђ, нав. дело, стр. 189-190.

³⁹ С. Микић, нав. дело, стр. 255-256; *Српска авијатика*, стр. 119-120, С. А. Ђ, нав. дело, стр. 350-352.

⁴⁰ *Српска авијатика*, стр. 250-251.

⁴¹ *The encyclopedia of air-warfare*, London, стр. 38.

⁴² *Српска авијатика*, стр. 158-164.

сличне са официрским или подофицирским кадром, из кога су ваздухопловци делимично и проистекли, али је у неким елементима посебност, била много израженија.

У домену урбаног порекла, ваздухопловно особље Српске војске показивало је потпуну истоветност са официрским кором, јер их је три пута било више из градова него оних из сеоске средине. Највећи градови у Србији Београд и Ниш у томе су предњачили, с тим што је у случају престонице то било и екстремно. Сваки пети припадник „Авијатике“ или сваки трећи пилот био је из Београда. Истина, било је и неких мањих урбаних средина, као Смедерево, која су дала три летача. Уопште, у авијацији, на разним дужностима, били су људи из развијенијих градских средина, мада не увек и великих. Из тог правила доста чудан изузетак био је Крагујевац, за кога би се могло очекивати, да буде прави расадник пилота, а механичара још и више. Уместо тога, од педесетак авиомеханичара, од бивших мајстора Завода, био је свега један.

Битна одлика Српске војске били су вазда присутни странци, а такође и доста велики број недомородаца. У авијацији, не мислећи при том на прекомандоване, углавном Французе, било их је, по свим показатељима, знатно изнад просека. Иза презимена Рот или Рош сигурно се нису крили Срби, већ прилично посрбљени Београђани. Кућа Сондермајерових у томе је предњачила. Дала је Српској војсци два пилота, Тадију и Владислава, синове познатог доктора и начелника српског санитета Романа Сондермајера, а по женској линији, унукe – генерала Димитрија Ђурића.⁴³ У српској авијацији било је и Хрвата, као Марсел Сркуљ, сина дугогодишњег градоначелника Загреба, у новој држави и министра грађевина, Стјепана Сркуља.⁴⁴ Међу домаћим ваздухопловцима нашао се и Али Хусеин, родом из Кроје. Тог првог албанског авијатичара, по наговору председника албанске владе Есад-паше, послао је у Шартр, министар војни Божидар Терзић. Уз много мука са француским и са скромним летачким талентом, због којег га Французи „шкартираше“ Хусеин је на крају ипак постао пилот, али тек у новом, Југословенском ваздухопловству.⁴⁵ Тако је, уз доста Француза и понеког Руса, Српска војска имала своје домаће, мада, интернационално ваздухопловство, исто као што су и српски пилоти, неретко летели уз француске.

Уз доста, страних и домаћих странаца, око петине састава домаће авијације, чинили су младићи рођени ван Србије. Мада их је било из практично свих српских, и из понеке несрпске земље, превагу су односили Црно-

⁴³ С. Микић, нав. дело, стр. 473-478, 507-509.

⁴⁴ С. Микић, нав. дело, стр. 547-548.

⁴⁵ С. А. Ђ. нав. дело, стр. 194.

горци. Скоро половина њих била је рођена или пореклом из друге српске државе, и врло успешно заменила јатаган летачком ручком и митраљезом. Тежак рад на поправци ваздухоплова био је нешто сасвим друго, па их зато међу механичарима није ни било.

Авијација, без обзира на оновремене техничке могућности, била је најнапреднији род, а као таква захтевала је и образовање. Младим, школованим људима, који до рата нису били војници, а волели ваздухопловство, или се бар нису плашили висине, српска авијација је широко отворило капију. Историјат овог рода, сведочио је да су само припадници прве класе пилота, тј. оне школоване у миру били војници, професионалци са завршеном Академијом или бар подофицирском школом. Све остале класе, у више од пола, па и више случајева, имале су у свом саставу мобилисане цивиле. То су по правилу, били свршени гимназијалци, доста често из тзв. Ђачке чете у Скопљу, а било је и доста оних са завршеним вишим школама у земљи или у иностранству. Структура знања била је поглавито техничка, зато најчешће стечена у Немачкој, потом Бриселу или Прагу, а најређе, у земљи где су питомци слати, у Француској. Уз те са техничким знањем, било је и немало зналаца из области трговине, банкарства и права. Механичарско особље, знање је стекло у домаћој средини, али и понеко у Немачкој и Белгији. Управо таква образовна и као последица професионална структура, била је најочљивија одлика српске авијације, чиниће је најелитнијим, а истовремено и најцивилнијим родом Српске војске.

Summary

Milić Milićević

Training of the First Serbian Pilots

In the developed western countries, especially in the Balkans, motor aviation represented entire technical novelty, which, as any other one, required special staff. A significant role in its foundation was played by the enthusiasm of the educated youth, as well as public opinion, mostly that of Belgrade, which understood the airplane and pilots as representations of a modern national aim. However, the first real steps towards formation of the aircraft staff were undertaken by the army. Between 1912 and 1918 nearly 200 members of this new formation were educated, mostly in France.

This formation was specific in certain ways. There were mostly Serbs from Serbia, then Serbs from other parts of the country, but also other Yugoslav nations. A certain number of the French, as well as Russians, who served together with the Serbian pilots and technicians, adds international colors to the staff of „Serbian Air Fleet”. It was strengthened by the fact that Serbian staff also took part in the battles in the West.

A structure of the staff is also specific. Although active during the war and for the aims of war, it did not originate from circles of the professional soldiers. Its core was formed of technically literate civilians, able to accept this new skill on the basis of their previous knowledge.

Милан Терзић

УДК 341.384(497.1)“1941/1945”

Потрага за златом (фрагменти о југословенском злату током Другог светског рата и питање његове реституције)

Апстракт: У раду се, на основу грађе Архива Југославије, Архива Војноисторијског института, Архива Ј.Б.Титоа и литературе, указује на појединости о југословенском злату однећом током Другог светског рата, најорима „нове” југословенске власћи да га повраћи, ше на уложу Маће Титоа у ресћиуцији тог злата.

Југословенска влада се у Априлском рату 1941. повлачила из Београда, преко Ужица, Сарајева и Никшића и евакуисала злато Народне банке Југославије. Део тог „златног товара” однела је југословенска влада авионима, преко Грчке, у Египат, а од дела који је остао у Југославији већину су однели Италијани, а оно што је склоњено у манастир Острог однели су Немци. Посебно питање је злато које су касније однели из Југославије Немци и усташе.¹

¹ Никола Живковић, *Рајна штећа коју је Немачка учинила Југославији у Другом светском рату*, Београд 1975, стр. 473-487; Никола Живковић, *Рајна штећа коју је Италија учинила Југославији у Другом светском рату*, Београд 1991, стр. 155-156; Никола Живковић, *Пљачка злата и културних добара у Југославији 1941-1945*, Београд 1994, стр. 43-53, 58-63; Живковић је користио и грађу Архива Савезног министарства унутрашњих послова (досије – Пљачка југословенског злата 1941-1945) и Архива Народне банке Југославије (досије – Пљачка југословенског злата 1941-1945); Јере Јареб, *Злато и новац Независне државе Хрватске изнесени у иностранство 1944. и 1945. – документарни приказ*, Загреб, 1997; Никола Жутић, *Повраћак ољачканог злата*, фељтон у листу „Новостии”, 22-28. марта 1993. Никола Жутић, *Ресћиуција злата Краљевине Југославије 1945-1958*, ЛИЧ бр. 1-2/1999, стр. 201-214. Жутић користи део донедавно недоступне документације Уреда за заштиту југословенске имовине у иностранству и Репарационе комисије при Влади ФНРЈ која је била издвојена из фондова. По Жутићу, злато је било српско наслеђе, с обзиром на количину коју је однела краљевска влада није реч о „пљачкашком потезу” како је то представљала југословенска власт након Другог светског рата и успешан повраћај злата види у југословенском политичком заокрету 1948. године. У даљем тексту: Н. Жутић, н.д.