

Pad američkog bombardera B-24 *Lucky lady* kod Ludbrega

STJEPAN KOVAČEK

1. Uvod

Srušeni zrakoplovi značajan su segment materijalne baštine iz Drugog svjetskog rata, a mogu se pronaći u gotovo svim dijelovima Hrvatske. Status kulturnog dobra ima više podzemskih lokaliteta na kojima se nalaze olupine zrakoplova iz Drugog svjetskog rata, poput ostataka dvaju američkih bombardera tipa B-24 i jednog B-17 u akvatoriju otoka Visa, jednog bombardera B-24 u akvatoriju otoka Hvara te njemačkog zrakoplova tipa Fieseler Fi156 Storch (Roda). S druge strane, kopneni lokaliteti pada zrakoplova, za razliku od podzemskih, još uvijek nemaju status kulturnog dobra, a razlog tome leži u činjenici da su ostaci zrakoplova često vrlo brzo razgrađeni od strane lokalnog stanovništva i korišteni u različite sekundarne svrhe. Istovremeno, ostala je najčešće samo pučka predaja o događajima vezanim uz sam pad zrakoplova i sudbinu posade, pri čemu je zbog dodatne zanimljivosti dodan niz izmišljenih detalja. Vrlo je malo slučajeva srušenih zrakoplova s istraženim činjenicama vezanim uz njihovu sudbinu, a koje objektivno opisuju dugoročno zanimljive događaje u turbulentnim i teškim vremenima globalnog ratnog sukoba. Upravo nevjerojatnost pučkih priča vezanih uz pad jednog američkog bombardera kod Ludbrega početkom 1945. godine potaknula je autora ovog rada na osobno istraživanje samog događaja.¹

¹ SINOBAD, Marko: *Pad američkog bombardera B-24 kod Oklaja u Drugom svjetskom ratu* // Godišnjak Titius: godišnjak za interdisciplinarna istraživanja porječja Krke, 6-7, Split: Filozofski fakultet u Splitu, 2013 i 2014., 205-219.

Savezničke snage osvajanjem južne Italije u rujnu 1943. godine stvorile su preduvjete za formiranje novih zrakoplovnih baza iz kojih je bilo moguće ostvariti dolet do ciljeva u srednjoj i jugoistočnoj Europi. Svjedoci preleta savezničkih zračnih formacija preko sjeverozapadne Hrvatske svjedoče kako je u tim trenucima *nebo bilo crno* zbog brojnosti samih zrakoplova, a od gmljavine njihovih motora tlo je podrhtavalo.

Tijekom njihovih napada odnosno bombardiranja strateških ciljeva, njemačka protuzračna obrana uspjela je pogoditi i oboriti više savezničkih zrakoplova u neposrednoj blizini njihovog cilja. Zrakoplovi koji su se srušili na području Hrvatske za cilj su najčešće imali razne strateške objekte izvan Hrvatske, a tek rijetki su oboreni u misijama bombardiranja hrvatskih gradova. Na području Hrvatske srušeno je više stotina američkih zrakoplova, među kojima daleko najviše teških bombardera. Pripadali su američkoj 15. Zrakoplovnoj armiji (*15th Army Air Force*) koja je iz svojih baza na jugu Italije djelovala na području srednje i jugoistočne Europe.

Postupak identifikacije mjesta pada te samog srušenog zrakoplova zadatak je koji nalaže usporedbu rezultata terenskog rada, uvida u materijalne ostatke, prikupljanja iskaza još uvijek živih svjedoka i drugih osoba s određenim saznanjima, kao i analize raznih arhivskih dokumenata. Najznačajniji arhivski izvor koji pomaže u identifikaciji najvećeg broja izgubljenih zrakoplova američkog ratnog zrakoplovstva, članova posade, borbene misije te okolnosti zbog kojih je došlo do njihovih rušenja ili prinudnog slijetanja na neprijateljskom teritoriju je *Missing Air Crew Report (MACR)*.



Sl. 1. Bombardiranje Beča tijekom Drugog svjetskog rata.

Riječ je o dosjeu koji se otvarao u roku 48 sati nakon što je određeni zrakoplov bio službeno proglašen uništenim ili izgubljenim.

Teški bombarder tipa B-24 *Liberator*' (hrv. *Osloboditelj*) srušio se u Selniku kod Ludbrega u podne, 15. siječnja 1945. godine. Identifikacija tipa zrakoplova provedena je na temelju razmatranja iskaza osoba koje su imale određena saznanja o njegovom padu, uključujući i nekoliko živućih svjedoka, odnosno dosjea kojeg je sastavilo tadašnje američko ministarstvo rata. Riječ je o bombarderu tipa B-24J, serijskoga broja 42-51344 i nadimka *Lucky Lady* (Sretna dama), a koji je pripadao 757. bombarderskoj eskadrili (757th Bombardment Squadron) 459. bombarderske grupe (459th Bombardment Group). Zrakoplov se srušio u povratku iz misije bombardiranja istočne željezničke postaje u Beču.²

Deseteročlana posada našla se tako među 21 671 poginulim, ranjenim, nestalim i zarobljenim pripadnikom neke od 3364 posada izgubljenih zrakoplova američke 15. Zrakoplovne armije.

2. B-24 Liberator – najmasovnije proizveden vojni zrakoplov SAD-a u povijesti

B-24 je bio teški četveromotorni američki bombarder, u službenoj upotrebi od 1941. godine. Tijekom godina rata proizvodile su ga tvrtke Consolidated, Ford, North American i Douglas. Proizvodnja modela B-24J započela je sredinom 1943. godine, uz proizvedenih 6678 komada. Radilo se zapravo o poboljšanoj verziji *D* modela, dugoj nešto više od 20 metara, širine krila 33 metra. Pogonila su ga četiri zrakom hlađena zvjezdasta *Pratt&Whitney* motora s četrnaest cilindara, svaki snage 1200 KS u polijetanju. Mogao je letjeti na visini do 11 000 metara, s maksimalnom brzinom od 483 km/h. Dolet pri brzini od 346 km/h na 7620 metara, s 2268 kg bombi iznosio mu je 3380 km. Naoružanje mu je sačinjavalo 10 pokretljivih mitraljeza Browning kalibra 12,7 mm, razmještenih po cijelom zrakoplovu - po dva mitraljeza u nosnoj, leđnoj, trbušnoj i repnoj kupoli te po jedan mitraljez na svakom od dva bočna položaja. Posadu zrakoplova operativne težine 25 tona u pravilu je sačinjavalo 10 osoba.

² Records of Missing Air Crew, National Archives and Record Administration, Missing Air Crew Report no. 11065.



Sl. 2. Sretna dama unatoč iskakanju posade imala je meko prizemljenje na snježnoj oranici kod groblja u Selniku (100 m sjeverno od današnjeg raskrižja podravske magistrale s cestom Ludbreg – Prelog).



Sl. 3. Jedina fotografija srušenog Liberatora snimljena je po dolasku vojnika sila osovine iz Ludbrega.

Ukupan broj proizvedenih bombardera B-24 svih inačica, najčešće kamufliranih sa standardnim maslinastosivim gornjim površinama i neutralnosivim donjim površinama, nevjerovatnih je 18 188 komada, čime do danas drži epitet najmasovnije proizvedenog borbenog zrakoplova u povijesti SAD-a. Valja istaknuti kako je B-24 srušen kod Ludbrega 1945. godine među najrjeđim bombarderima ovog tipa, proizvedenima od strane tvornice Douglas u Tulsi (Oklahoma), kojega je od ostalih, između ostalog, razlikovala srebrna boja oplate.³

3. Bombardiranje Beča kobno za Sretnu damu

Beč je tijekom posljednje dvije godine Drugog svjetskog rata doživio 52 saveznička zračna napada, odnosno bombardiranja, pri čemu su uz američke zračne snage sudjelovale i postrojbe britanskog Kraljevskog zrakoplovstva (RAF).⁴

U jutarnjim satima 15. siječnja 1945. saveznički su zrakoplovi nanijeli ozbiljnu štetu u desetak gradskih kvartova Beča, odradivši zadaću bez problema, po lijepom vremenu i uz vrlo dobru vidljivost od oko 30 kilometara. Preostao je povratak u svoju matičnu zračnu bazu u južnoj Italiji, koristeći mađarski i hrvatski zračni prostor. No, tu se sreća okreće za B-24 s nadimkom *Lucky Lady*. Pogođen

je topom njemačke protuzračne obrane, pri čemu s radom prestaju 2 motora. Poručnik Charles Lindstrom kao glavni pilot odmah radio postajom zove predvodnika borbene *Charlie Box* formacije kapetana Paula Gansza, javljajući kako ne može održavati visinu te planira napuštanje zrakoplova. Kapetan Gansz predlaže mu da svakako pokuša doletjeti do područja koje su već oslobodile sovjetske snage, s obzirom da su se nalazili iznad djelomično oslobođenog mađarskog teritorija. Poručnik Lindstrom potvrdio je kako će nastojati slijediti prijedlog, počevši zaostajati za ostatkom formacije uz postepen gubitak visine. Iznad jezera Balaton potpuno je zaostao za formacijom američkih bombardera, nastavivši unatoč tome let prema Italiji.⁵

Oko podneva istog dana, *Sretna dama* proletjela je vrlo nisko iznad Svetog Đurđa u pravcu Sigeca Ludbreškog. U potrazi za svjedocima događaja, slijedeći upute mještana, u Selniku smo razgovarali s još uvijek živom svjedokinjom ovog događaja, 89-godišnjom Maricom Kolak iz Selnika koja se živo prisjeća pada zrakoplova. Kazala je kako je zrakoplov letio u blagom desnom luku od Sigeca Ludbreškog prema Selniku, gubeći postepeno visinu, pri čemu je u prvi mah izgledalo kako će pasti na same kuće. No, na visini od nekoliko desetaka metara on naglo zaokreće prema sjeveru i pada na dubok snježni pokrivač nadomak mjesnog groblja, na oranici iza dvorišta njezine obitelji. Marica je kao mlada djevojka znatizeljno pohitala prema srušenom zrakoplovu, primijetivši kako oba preostala moto-

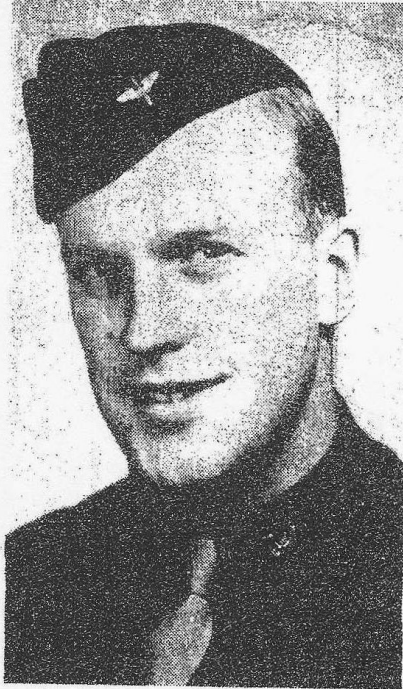
3 Consolidated B-24, *Wikipedia*, http://bs.wikipedia.org/wiki/Consolidated_B-24 (pristup 23. srpnja 2018.).

4 Luftangriffe auf Wien, *Wikipedia*, https://de.wikipedia.org/wiki/Luftangriffe_auf_Wien (pristup 23. srpnja 2018.).

5 Records of Missing Air Crew, National Archives and Record Administration, Missing Air Crew Report no. 11065. Statement.

MISSING IN ACTION

June 2, 1945



LT. C. JOSEPH LINDSTROM

Mr. and Mrs. Charles J. Lindstrom, of 369 Washington Parkway, received a War Department telegram on Tuesday that their son, Second Lieutenant C. Joseph Lindstrom, has been missing in action over Hungary since January 15.

The young Lordship officer was based in Italy with a bomber squadron of the Fifteenth Army Air Force. He was pilot of a B-24 Liberator.

Note: Lieutenant would later be found to be a prisoner of war and was released in June 1945.

Sl. 4. Obitelj pilota u lokalnim je novinama objavila tužnu vijest o nestanku vlastitog sina.

ra rade još nekoliko trenutaka. Njoj i ostalim mještanima koji su se ubrzo našli naoružani priručnim oruđem nije bilo jasno gdje je posada, s obzirom da u unutrašnjosti zrakoplova nisu zatekli nikoga.⁶

6 Iskaz Marice Kolak (1929.) zapisan je u Selniku 17. srpnja 2018. godine.

Već u prvi mah mještani su shvatili kako nenadani pad zrakoplova, opremljenog brojom onovremenom suvremenom opremom i uređajima, predstavlja priliku za nabavu korisnih pomagala za kućanstvo. Radio postaja završila je u kući susjedne obitelji kao jedan od najznačajnijih dijelova *ratnog plijena*, posebno zbog činjenice da ovdášnji ljudi vjerojatno nikada nisu vidjeli toliko obojenih metala (posebno mjedi). Iz iskaza Franje Bačanija, odnosno priča koje je slušao od svoje bake, doznajemo kako je radio postaja bila omotana plahnama i skrivena ispod kreveta u sobi, no svako malo se uključivao zvučnik i prenosio poruke na jeziku koji ljudi nisu razumjeli. Nitko nije znao upravljati složenim uređajem te su se čudni zvukovi čuli i izvan kuće. Stoga se pojavila bojazan glede mogućeg strijeljanja radi zatajenja informacije o posjedovanju radio postaje od strane ustaša te je ista naposljetku predana vlastima u Ludbregu.⁷

O daljnjoj sudbini spomenute radio postaje ne znamo ništa određeno, no saznanja koja vrlo vjerojatno imaju određenih temelja prenio nam je Branko Stapar – Agramer, povjesničar i arheolog amater koji je znatan dio svojeg djetinjstva proveo u Svetom Đurđu. Svojevremeno nam je iznio svoj osebujan doživljaj iz djetinjstva:

Pak smo mi šmrklivci znali iti iskati mesto gdi je opal amerikanski zrakoplov kaj su ga kod Đurđa srušili. Stareši su znali, ali nisu šteli reći. Ni onaj slavni Bugarin kaj je stanoval u kući Zlatara, a bil je jako spameten človek. Znal je sakaj napraviti i zrihtat. Vu selu je popravljat vure, sakaj vražje instrumente pa kad je amerikanski zrakoplov opal, on je bil prvi tam pak si je zel dime radiostanicu, popravil je i ko je bil dober od dečecov mogel je vu sobotu il nedelu posluhati prek radija Dinamove tekme, ali mi sme morali fest okretati pedale beciklina da bi bilo struje za radio.⁸

Po motore, mitraljeze i drugu značajniju opremu za koji dan su stigli pripadnici njemačke vojske, dok su dijelove oplata i unutrašnjosti zrakoplova mještani koristili za naj-

7 Iskaz Franje Bačanija (1955.) zapisan je u Selniku 24. srpnja 2018. godine.

8 Branko Stapar – Agramer s autorom ovog rada pred desetak je godina razmijenio nekoliko poruka elektroničke pošte, prisjećajući se niza živopisnih detalja iz povijesti Svetog Đurđa po završetku Drugog svjetskog rata (umro 2009. godine u slovačkom mjestu Svätý Jur, ostavivši u istome mjestu mali muzej o hrvatskoj dijaspori odnosno gradišćanskim Hrvatima).

različiti svrhe, od izrade alata do kuhinjskog namještaja, a izrađivani su čak i češljevi. Krovovi mnogih štagljeva i drugih gospodarskih objekata godinama su *krpani* aluminijskim pločama iz zrakoplova, a rebrasti lim između ostalog poslužio je čak i za pretakanja vina u vinogradu.

O ratnim nedaćama u svojem iskazu svjedočila nam je i Katica Nemeć, također jedna od rijetkih živućih očevidaca pada ovog zrakoplova u Selniku. Opisala nam je kako su djeca u pravilu bosih nogu gazila po dubokom snijegu do blještavo srebrnog zrakoplova, odnoseći kući sve što su mogli ponijeti. Djevojčice su se najviše veselile različitim predmetima od tkanine, koristeći ih potom kao suknjice.⁹

4. Sretan povratak posade u Ameriku

Posada *Sretne dame* netom prije pada zrakoplova na području Selnika našla se u životno opasnoj situaciji. No, na njihovu sreću iskakanje padobranom prošlo je bez većih poteškoća, vjerojatno i zbog činjenice da je tlo bilo pokriveno mekim snijegom.

Članovi posade *Sretne dame*, sretni zbog preživljavanja rušenja zrakoplova bili su:

- pilot – poručnik Charles J. Lindstrom (poslije rata vratio se u Floridu, preminuo 2004. u dobi od 83 godine)
- kopilot – poručnik Jerome V. Gleesing (poslije rata vratio se u Sjevernu Dakotu, preminuo 2010. u dobi od 85 godina)
- navigator – poručnik Vernon Jackson (poslije rata vratio se u Massachusetts, preminuo 1997. u dobi od 76 godina)
- bombarder – poručnik Jerry D. Elsemore (poslije rata vratio se u Kaliforniju, preminuo 2015. u dobi od 93 godine)
- strojar – desetnik Valton A. Monkres (poslije rata vratio se u Oklahomu, preminuo 2012. u dobi od 89 godina)
- radio operater / operater desnog boka – desetnik John W. Ingram (poslije rata vratio se u Oklahomu, preminuo 1986. u dobi od 67 godina)
- operater lijevog boka – desetnik Frank E. Kudlacik (poslije rata vratio se u New York, preminuo 2010. u dobi od 86 godina)
- operater prednje kupole – desetnik Robert K. Levensailor (poslije rata vratio se u Maine, preminuo 1980. u dobi od 55 godina)

9 Iskaz Katicice Nemeć, rođ. Horvat (1929.), zapisan je u Kućanu Ludbreškom 24. srpnja 2018. godine.



Sl. 5. Jerome „Jerry“ Gleesing, kopilot *Sretne dame* (1924. – 2010.)

- operater stražnje kupole – desetnik Edward A. Jones (poslije rata vratio se u Texas, preminuo 2003. u dobi od 80 godina)
- operater okrugle kupole – desetnik Clifford Grodd (poslije rata vratio se u Connecticut, preminuo 2010. u dobi od 91 godine).

Svi su članovi posade u prvom trenutku bili zbrinuti kod pojedinih obitelji u Selniku, da bi potom bili zarobljeni i odvedeni u Ludbreg na ispitivanje.

Zapovjedništvo njemačkih zračnih snaga sa sjedištem u Zagrebu u svom izvješću od 23. siječnja 1945. navodi kako je pilot Lindstrom zarobljen 4 dana ranije u Ludbregu.¹⁰ Svi članovi posade uskoro dolaze u zarobljenički kamp *StalagLuft III* (skraćena za *Stamm LagerLuft*, na njemačkom *Zarobljenički logor za zrakoplovce*). On se od 1942. do 1945. nalazio u provinciji Donja Šleska, kraj grada Sagan (današnji Żagań u Poljskoj), oko 160 km jugoistočno od Berlina. U njemu su bili zatvoreni

10 Records of Missing Air Crew, National Archives and Record Administration, Missing Air Crew Report no. 11065. Report on capture of members of enemy air forces.

saveznički zrakoplovni časnici, a kroz logor je prošlo 10 949 zarobljenika. Logor je poznat po spektakularnom *Velikom bijegu*, koji se zbio 24/25. ožujka 1944. kada je iz logora uspjelo pobjeći 76 zatvorenika, od toga su 73 uhvaćena, a 50 likvidirano po naređenju Adolfa Hitlera. Godine 1963. prema povijesnim činjenicama snimljen je kulturni hollywoodski film *Veliki bijeg* sa Steveom McQueenom u glavnoj ulozi.¹¹

S obzirom na konstantno napredovanje sovjetskih trupa prema srednjoj Europi, nakon njihovog približavanja kampu u Saganu na samo 26 kilometara, nešto prije ponoći 27. siječnja 1945., preostalih 11 000 zarobljenika izašlo je iz kampa radi prisilnog premještaja na drugu lokaciju. Marširajući prvo 80 kilometara po snijegu pri vrlo hladnom vremenu, prevezeni su vlakom u kamp Stalag VII-A u Moosburgu (južna Bavarska). Izgrađen izvorno za 14 000 zarobljenika, Stalag VII-A sada je bio prebivalištem 130 000 ljudi iz evakuiranih zarobljeničkih kampova. Svi zarobljenici, uključujući desetoricu zrakoplovaca srušenih pred stotinjak dana kod Ludbrega, naposljetku su oslobođeni 29. travnja od strane 14. Oklopne divizije SAD-a, doživjevši ponovno slobodu desetak dana prije službenog oslobođenja Europe.¹²

5. Predaj prsten ili si mrtav!

Prve trenutke nakon zarobljavanja u Hrvatskoj kao nepoznatoj zemlji živopisno je pred nekoliko godina opisao Jerome Jerry Gleesing, kopilot *Sretne dame*, svjedočeci o teškim trenucima spisateljici Cindy Hval, autorici knjige *Ratne veze* koja je izdana 2014. godine, a opisuje priče 25 ljubavnih parova čiju je sudbinu krioji Drugi svjetski rat. Jerryjev emotivan opis vlastitog zarobljavanja predstavlja jednu od najljepših javnosti poznatih ljubavnih priča iz Drugog svjetskog rata.¹³

Godine 1942. osamnaestogodišnji Jerry pridružio se vojnom zrakoplovstvu i započeo osnovnu obuku. Vjenčao se sa svojom vršnjak-

kinjom Nancy odmah po primitku *krila* (simbolične oznake za odoru koju piloti svečano primaju po završetku obuke, op. a.). *Koristili smo moj dvotjedni dopust za medeni mjesec. Uskoro je naše prvo dijete bilo na putu. Dok je u Europi bjesnio rat, tješili smo se snom o svojoj bebi. Bili smo sigurni da će to biti sin, Michael.* Jerry je ubrzo primio zapovijed da se kao zrakoplovni časnik uputi u Italiju. Morao je napustiti svoju ženu i nerođeno dijete. U Europi stvari za njega nisu dobro krenule. Dana 15. siječnja 1945. Jerry i posada pogodeni su u njegovoj drugoj misiji. *Održavali smo zrakoplov u letnom stanju sve dok nismo stigli u Mađarsku. Morali smo iskočiti iz zrakoplova, no nikada nismo naučili kako iskakati, već samo kako letjeti zrakoplovom, prisjetio se Jerry sa smiješkom, za sve njih nove situacije.*

Iskočio je iz zrakoplova odmah po preletu Drave, po doskoku skinuo svoj padobran i potrčao prema stablima. *Imao sam samo nekoliko sekundi da odlučim kako ću izbjeći zarobljavanje.* Nije bilo dovoljno vremena, već za nekoliko minuta on i njegova posada bili su okruženi mještanima naoružanim motikama i lopatama. Mislio je da će ih ubiti, no umjesto toga zarobljenike su brzo predali Nijemcima.

Jerry nikada nije zaboravio prvu noć u zatočeništvu. *Postrojili su nas s jedne strane dvorišta. Pet njemačkih vojnika s puškama stajalo je nasuprot - nisi znao hoće li koristiti oružje.* Zastao je i pročistio grlo prije nastavka priče. *Molio sam se za Michaela, rekao je govoreći o njegovom tada nerođenom djetetu.*

U međuvremenu, u Sjevernoj Dakoti, njegova supruga Nancy se zabrinula. *Pisma su prestala dolaziti 5. siječnja, rekla je. Deset dana nije bilo ni riječi. Potom je stigao telegram, izvijestivši da je Jerry nestao u akciji. Pripremila se za rođenje djeteta, ne znajući sudbinu svoga muža. Jerry je odveden u zatvor, a dok je bio obrađivan, stražar je pogledao njegov vjenčani prsten i ukazao da ga ukloni. No, nakon nekoliko dana nesigurnosti i straha, Jerry je shvatio kako je početni strah nestao. Nije želio skinuti svoj vjenčani prsten, rekavši stražaru: *Zavjetovao sam se da ga nikada neću skinuti.* Stražar je zurio u njega i ponovno pokazao prsten. Jerry je jednostavno odmahnuo glavom te su u konačnici dopustili da ga zadrži.*

U veljači 1945. Nancy je rodila kćer. Ispostavilo se da nije rođen Michael, već Mary Jean. U ono doba bebe su odvajane od majke i odgajane u bolničkom vrtiću. Liječnik je

11 StalagLuft III, *Wikipedia*, https://en.wikipedia.org/wiki/Stalag_Luft_III (pristup 23. srpnja 2018.).

12 Stalag VII-A, *Wikipedia*, https://en.wikipedia.org/wiki/Stalag_VII-A (pristup 23. srpnja 2018.).

13 HVAL, C: *Band of Gold, War Bonds*, Havertown (SAD): Casemate Publishers, 2014., 7–13.



Sl. 6. Posada Sretne dame ispred svog bombardera u prosincu 1944. godine.

upozoravao medicinske sestre: *Pa zar ne čitate novine, njen muž je nestao u akciji, dajte joj bebu kad god poželi.* Stoga je Nancy grčila kćer i šaputala joj o njezinu hrabrom i lijepom ocu. Obecala je svojoj bebi da će otac uskoro biti doma.

Nakon tri i pol mjeseca u ratnom zarobljeništvu, Jerryjev kamp *Stalag VII-A* u njemačkom Moosburgu je oslobođen. *Vidjeli smo kako preko brda dolaze tenkovi. Svi su čeznutljivo viknuli, a zatim je podignuta američka zastava i nastala je mrtva tišina. Bilo je to kao da sam se vratio kući.* I doista je došao kući, upravo na vrijeme da proslavi svoju prvu godišnjicu braka. *Pitali su me hoću li ostati ili izaći. Trebalo je pola sekunde da kažem – van, prisjetio se.* Umjesto povratka u vojne redove, iskoristio je zakonske povlastice i diplomirao na Državnom sveučilištu u Sjevernoj Dakoti. Nekoliko je godina podučavao poljoprivredno obrazovanje na lokalnoj srednjoj školi. Zatim je prešao na karijeru s komercijalnom poljoprivrednom tvrtkom. Sve do svoje smrti 2010. godine Jerry je bio među istaknutim vodećim osobama Društva američkih bivših ratnih zarobljenika (*American Ex-Prisoners of War*), ostavivši nakon 65 godina braka suprugu Nancy, sedmero djece i njihove obitelji.

I drugi su članovi posade ostavili trag u američkom društvu, poput Clifforda Grodda,

cijenjenog menadžera, zaslužnog za postizanje kulturnog statusa modne kuće Paul Stuart. Njihove su kreacije više desetljeća nosili najpoznatiji američki glumci i pjevači poput Freda Astaira, Paula Newmana i Franka Sinatre. Pilot *Sretne dame* Charles Lindstrom završio je magisterij iz rudarstva te bio upravitelj jedne od najpoznatijih američkih rudarskih tvrtki u Ohiju.

Preživjeli članovi posade *Sretne dame* održavali su međusobnu vezu još neko vrijeme poslije sudbonosnog događaja, no s vremenom su ratne slike izbljedile, a život ih je odveo u raznim smjerovima.

Priča o znamenitom zrakoplovu i njegovoj posadi izgubila se uskoro među mnoštvom sličnih ratnih drama Drugoga svjetskog rata. Ovaj događaj bio je najznačajniji, no sigurno ne i jedini događaj ove vrste na području ludbreške Podravine, s obzirom na dosad neistražene, no javnosti poznate padove zrakoplova različitih zračnih snaga kod Velikog Bukovca, Subotice Podravske, Dubovice i Komarnice Ludbreške. U potonjem slučaju ruski lovac bombarder zakačio je pri padu krošnju oraha i srušio se na štagalj u središtu mjesta. Pilota su spasili partizani, a motor zrakoplova godinama je korišten kao pogonski stroj traktora.¹⁴

14 Iskaz Božidara Krausa (1956.) zapisan je u Komarnici



Sl. 7. Detalj s prednjeg dijela aviona s pin-up djevojkom u prvom planu, po uzoru na većinu tadašnjih američkih vojnih zrakopova.

Moguće je svakako da je sličnih događaja na ovom području bilo i više, no danas je teško doći do objektivnih saznanja iz prve ruke. Vrlo su rijetki živi svjedoci tih događanja, s obzirom da broje devedesetak godina života. S druge strane, tijekom istraživanja vezanog uz ovaj rad, primjetna je tajnovitost pojedinih svjedoka, a koji se i nakon 75 godina ustručavaju pričati o turbulentnim ratnim vremenima.

Literatura

- HVAL, C: *Band of Gold, War Bonds*, Havertown: Case-mate Publishers, 2014, 7–13.
- MATTESON, Thomas T: *An Analysis of the Circumstances surrounding the Rescue and Evacuation of Allied Aircrew men from Yugoslavia, 1941-1945*, Research report no. 128, Maxwell Air Force Base, Alabama: Air War College, Air University, 1977.
- SINOBAD, Marko: *Pad američkog bombardera B-24 kod Oklaja u Drugom svjetskom ratu // Godišnjak Titius:*

godišnjak za interdisciplinarna istraživanja porječja Krke, 6-7, Split: Filozofski fakultet u Splitu, 2013 i 2014., 205–219.

- *Records of Missing Air Crew*, National Archives and Record Administration, Missing Air Crew Report no. 11065

Internet

- Consolidated B-24, *Wikipedia*, http://bs.wikipedia.org/wiki/Consolidated_B-24 (pristup 23.7. 2018.)
- Luftangriffe auf Wien, *Wikipedia*, https://de.wikipedia.org/wiki/Luftangriffe_auf_Wien (pristup 23.7.2018.)
- Stalag Luft III, *Wikipedia*, https://en.wikipedia.org/wiki/Stalag_Luft_III (pristup 23.7.2018.)
- *Stalag VII-A*, *Wikipedia*, https://en.wikipedia.org/wiki/Stalag_VII-A (pristup 23.7.2018.)

Kazivači

- Iskaz Božidara Krausa (1956.), Komarnica Ludbreška, 22.7.2018.
- Iskaz Franje Bačanića (1955.), Selnik, 24.7.2018.
- Iskaz Marice Kolak (1929.), Selnik, 17.7.2018.