

Milan Borišek – Kičo (1920–1950)

(Opensoaring, april 2008, N. Slana, fotografije: arhiv: Milan Likovnik)

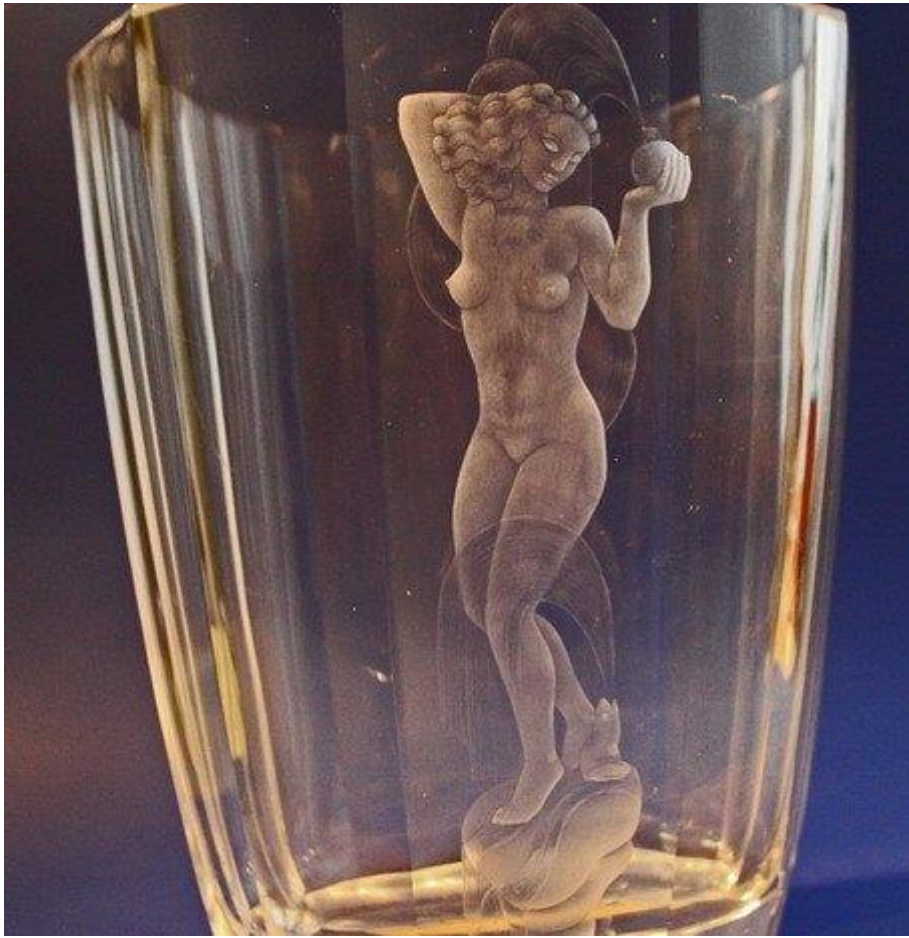


Kaj slovenskim jadralcem pomenita Milan Borišek in 3. mesto na I. svetovnem prvenstvu v jadralnem letenju leta 1950 v Örebroju na Švedskem? Starejši jadralci zagotovo vedo, da je bil eden iz šopka uspešnih jugoslovanskih jadralcev povojnega obdobja. Bil je sodobnik Maksa Arbeiterja, na I. SP v Örebroju je ločevalo samo eno mesto. Milan je bil tretji, Maks pa četrti. Podrobnosti o njegovem letalskem delovanju so znane le deloma. Žal se je poslovil še isto leto, ko je osvojil medaljo na SP. Morda spada v kolektivni spomin jadralcev, da je bil na Švedskem za krmili letala Orao II, letala »umetniškega videza«, kot so ga opisali ameriški jadralci. Da je davnega leta 1950 zmagal Šved Billy Nilsson in da je srebro osvojil veliki Paul MacCready, pa bi komaj kdo privlekel iz spomina. Milan Borišek je v zadnji od šestih disciplin SP pustil za seboj svetovnega teoretika jadralnega letenja, kar pa zagotovo ni več v zavesti naših jadralcev. Da je bilo 1. SP najuspešnejše v zgodovini slovenskega (jugoslovanskega) jadralnega letenja, je pripomogel Maks Arbeiter, z njunima uvrstitvama je bila Jugoslavija ekipno najuspešnejša udeleženka 1. svetovnega prvenstva. To pa je podoba, na katero so slovenski jadralci zagotovo lahko ponosni.

Kaj je od Boriškove letalske zapuščine ostalo za prihodnji letalski muzej? Zdi se, da bolj malo. Med zbiratelji njegovih športnih relikvij je bila Cvetka Klančnik - Belin, gradivo je zbirala tudi s pomočjo Boriškovih sokrajanov iz Litije. Nekaj gradiva je morda shranil novinar Zoran Jerin, saj je pripravljaj knjigo o slovenskem letalstvu po drugi svetovni vojni. Del fotografskega gradiva imajo člani AK Milan Borišek iz Litije. Čudovito kristalno vazo – pripisujejo jo jugoslovanskemu predsedniku Titu – je Borišek dobil na Švedskem kot darilo ob medalji. Kaj bi bila lahko lepota v kristalu? Morda Afrodita, grška boginja lepote, ljubezni in plodnosti? Morda je simboličen odraz razmer, saj so si Švedi lahko privoščili in svojim gostom pokazali, da je bil čas vojne izgubljen, da bi bilo veliko bolj modro, če bi ga porabili za kaj drugega, denimo, za ljubezen ali jadralno letenje ...

Začetki na Blokah

List iz Boriškove letalske knjižice pravi, da je na Blokah doživel prvi let 24. julija 1939, še istega leta je opravil A izpit (17. avgusta), deset dni kasneje je izpolnil pogoje za B izpit, 9. septembra pa so mu v letalsko knjižico že vpisali C izpit. Še isto leto se je udeležil tečaja za učitelje v Beogradu. Takoj po vojni ga znova lahko srečamo med jadralci na Blokah, do leta 1947 je z odliko opravil višji tečaj za učitelje jadralnega letenja v Vršču. Od takrat je bil tesno povezan z Vrščem, čeprav se je občasno še vračal v Slovenijo (vir: Ivan Godec, Milan Borišek in Vazduhoplovno jedriličarstvo, 1950, št. 3). Na Blokah je srečal ljudi, ki so bistveno vplivali na njegovo življenje med vojno in zlasti po vojni. Mnogi člani bloške letalske družine so postali vplivni, posebno mesto je imel Branko Ivanuš, po prepričanju letalec, ki se mu moramo Slovenci zahvaliti, da je v tistih letih v Sloveniji tako zaživela letalska gradnja. V tem okolju se je gibal tudi Milan Borišek.



Borišek prvi zlati C, Arbeiter z dvema rekordoma

Tandem Milan Borišek in Maks Arbeiter je bil zanimiv, saj je danes skorajda nerazumljivo, da sta lahko tako hitro in uspešno preskočila od prvinskih jadralskih letal na najsodobnejša v takratnem obdobju, predvsem pa je občudovanja vreden njun tekmovalni instinkt. Očitno je, da so imeli Borišek in njegovi jadralski kolegi izjemen občutek za letenje. Kako naj bi si sicer razlagali tako hitro napredovanje? Borišek se je še leta 1945 ukvarjal z bloškimi »reptili«, v svoji jadralski knjižici pa je imel na začetku sezone leta 1950 zabeleženih pičlih 280 ur letenja (Arbeiter pa 300 ur). Do začetka SP v Örebru sta si oba pripisala še približno po petdeset ur letenja. Prvi pogoj za zlati »C«, polet, dolg 327 km, iz Vršca do Lukovita v Bolgariji, je Borišek, denimo, opravil že 20. maja 1948.

Pred odhodom na svetovno prvenstvo so se kandidati za svetovno prvenstvo zbrali na pripravah v Novem Sadu. Mimogrede so opravili še 10-urni tečaj slepega letenja na link trenerju v Zemunu. Takrat je bilo letenje po oblakih nekaj vsakdanjega. 20. maja 1950 se je Borišek z žerjavom v oblaku dvignil na 4400 m in tako zaokrožil še drugi pogoj za prvi jugoslovanski zlati »C«. A zaustaviti se moramo še pri junijskih pripravah na SP v Novem Sadu. Mijo Pušič, jadralec, doma iz Slovenskih Konjic, je opravil let do Zagreba (3. junija, 302 km), dva dni kasneje pa je Maks Arbeiter potegnil še naprej do Stične in tako postavil v enem zamahu dva državna rekorda – napovedan cilj do Zagreba s 302 km in prosti prelet 400 km (do Stične).

Še živi spomini na Boriška

Ker mu življenje že od začetka ni bilo posebno naklonjeno, je najbrž znal ceniti prav to svojo srečo in z mladostnimi sanjami prežeto umeščenost v svet jadralskega letenja, ki je bilo v tistem obdobju bolj institucionalizirano kot kadarkoli kasneje. Kot deček se je zabaval z letalskimi modelčki, kasneje pa je z družino fantov, vsaj tako zatrjujejo v Litiji še danes, zgradil preprosto jadralsko letalo, ki je svoj prvi in zadnji polet končalo v bližnjem kozolcu. Pričujoča fotografija iz zapuščine Boriškovih naj bi kazala prav to letalo. Bajje je doma s postelj pobral rjuhe, ki so jih razrezali in z njimi prekrili krilo.

Borišek je v svet jadralskega letenja resneje vstopil leta 1946, ko se je odpravil v Vršac za učitelja jadralskega letenja. Litijan je zapis o svojem višinskem državnem rekordu (4400 m z žerjavom) objavil v reviji Vazduhoplovno jedriličarstvo (1950, junija, št. 3). Zanimiv sestavek je sklenil z besedami: *»Preko Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije pružene su više nego igdje u svjetu sve mogućnosti za postizanje najvišjih jedriličarskih diploma, zbog velikog razumevanja i pomoći naših masovnih organizacija na čelu sa KPJ, a volja, borbenost i hrabrost za osvajanje ovakvih diploma postoji kod naših pilota jedriličara.«*

Spomin na uspešnega jadrarca z njegovim imenom ohranjajo člani aerokluba v Litiji. Potrudili so se in v sodelovanju z Občino Litija natisnili knjigo z naslovom Milan Borišek, katere avtor je Ivan Godec, Boriškov mlajši sodobnik in njegov letalski občudovalec. Hiše družine Borišek danes ni več, zato pa v Litiji lahko najdete Boriškovo ulico, v kateri sta sicer samo še dve hiši. Spomini na Boriška, ki se je 22. avgusta 1950 ponesrečil z jadrlnim letalom Ore II in s številko 35 na kljunu, prav s tistim, s katerim je tekmoval na Švedskem, tako bivajo samo še posredno. Če bi ne bilo Ludvika Stariča – Letečega Krajncina in njegove knjige Kragulje gnezdo, ki jo je spisal s pomočjo Lada Ambrožiča Novljana in v kateri je objavljena fotografija Milana Boriška pred štartom z žerjavom, njegove zgodbe o doživetju v oblaku, bi bilo pisnega spomina v slovenskih medijih nanj bolj malo.



Jugoslovanska ekipa v Örebro 1950 – (z leve) Franc Šušteršič, Franc Mordej, Jaroslav Koser, Maks Arbeiter, Pavle Crnjanski, Milan Borišek, Jakšič, Mijo Pušič, Jovan Arežina, inž. Boris Cijan. (fotografija je bila objavljena na naslovnici v reviji Narodna krila, Časopis Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije, avgust 1950)

Županovi predlogi padli v vodo

Ime Milana Boriška je med Litijani še zmeraj dokaj živo. Mimogrede smo po njem povprašali legendarnega košarkarja Dušana Hauptmana (marec 2008). Ni mu bilo treba razmišljati, kdo je bil. Mirko Kaplja, nekdanji košarkar in še zmeraj športni zanesenjak, ki je bil več kot dvajset let župan Litije, pa ga je poznal tudi osebno, saj sta bila soseda. Po letu 1990 si je prizadeval, da bi se litijska športna dvorana imenovala po njem, a mu ni uspelo. Predlagal je tudi, da bi po njem imenovali osnovno šolo s prilagojenim programom, a tudi ta predlog ni dobil podpore.

»Ne vem, zakaj je bilo tako. Predlog, da bi športno dvorano poimenovali po njem, sem predstavil na neki košarkarski tekmi. Ljudje so bili navdušeni, z dolgotrajnim aplavzom so mu dali tako rekoč plebiscitarno podporo, toda ... Jadralna dejavnost je bila v Litiji doma med obema vojnama in takoj po drugi svetovni vojni. Eno od vzletišč na gumo je bilo tudi na vrhu Svibna, na hribu nad levim bregom Save, drugo pa je bilo v Šmartnem. Spominjam se Boriškovega pristanka na nogometnem igrišču leta 1948, s katerim je popestril telovadni nastop. Boriška so iz Ljubljane po zraku privlekli do Litije. Takrat so na vzhodni strani igrišča, s strani pristanka, rasli topoli,« se spominja Mirko Kaplja. Branko Soban je, kot navajajo očitvidci, je tik pred nogometnimi vrati zagrabil za krilo, tako da se je letalo zavrtelo. Ne poznam jadrarca, ki bi za zabavo pristal na tako omejenem prostoru, pa čeprav z letalom, ki je imelo smučko namesto kolesa in je bilo zaustavljanje zanesljivo in hitro.

Utrinki

»Po letu 1950, ko Boriška ni bilo več, se je vojska v Zavrstniku, nekoliko vzhodneje od sedanjega vzletišča, lotila gradnje letališča. Dokaj dobro so že zravnali površino, vendar so od projekta kmalu odstopili. Ob 25-letnici Boriškove smrti so v Litiji, predvsem s pomočjo Cvetke Klančnik Belin, v njegov spomin pripravili velik športni mimohod. Med udeleženci so bili tudi general Lado Ambrožič Novljan, pilot Jože Krumpak, njegovi beograjski člani zemeljske ekipe iz Örebra in še mnogi drugi,« je obujal spomine Mirko Kaplja. Milana se je spominjal še iz svojih otroških dni: »Bili smo sosedi. Mulci smo ga občudovali. Vedeli smo, da je pilot, kar je bilo za tiste čase nekaj posebnega. Ko je odhajal na svetovno prvenstvo, sem mu z vozičkom na postajo peljal težak kovček.«

Mirko Kaplja je marsikaj vedel o svojem sokrajanu in sosedu. Vedel je, da v Ljubljani (2008) še živi njegova sestra Ljuba Ahačič, da je imel Borišek sina s Hedo Likovnik, sestro znamenitega kegljača in svetovnega prvaka Avgusta Likovnika. Zavrteli smo nekaj telefonov in najprej naleteli na gospo Marijo Borišek (86) iz Ljubljane, Boriškovo svakinjo, ženo Milanovega brata Jožeta. Marija (86) se spominja nekaj drobcev iz življenja družine Borišek, predvsem pa je bila jezna,

ker Boriškovi Hede niso sprejeli v svoj družinski krog: »To je jezilo tudi brata Jožeta,« je po mnogih desetletjih obudila spomin na ozračje v Litiji.

»Milana sem videla samo dva- ali trikrat, vse drugo vem iz pripovedovanja. Že kot deček se je zanimal za letalstvo, izdeloval je letalske modelčke in jih metal po dvorišču. Bil je bolj majhne rasti, v mladosti je imel težave z močno ukrivljeno hrbtenico, zato je s starši pogosto hodil na morje v zdravilišče v Kraljevico, zdravniki pa so mu priporočali, naj se ukvarja s telovadbo. Najbrž se je prav zaradi te svoje hibe začel bolj ukvarjati s športom. Film o jadralnem letenju, v katerem se je ponesrečil, naj bi naročil Tito, navdušen nad uspehom na svetovnem prvenstvu. Poklonil mu je zlato nalivno pero,« je bila zgovorna gospa, navdušena, da še koga zanimajo Milanovi nekdani uspehi.



Letalo pri izdelavi katerega naj bi sodeloval

Narazložljiva medvojna potovanja

Marija je razgrnila tudi delček medvojnega dogajanja: »Družino Borišek so, tako kot veliko drugih, izselili v Srbijo. V Varvarinu pri Kruševcu so živeli v slabih razmerah, prebivali so v baraki, zmrzovali, hrane je bilo malo. Še dolgo so se spominjali hude zime leta 1942. Nemci so jim po nekaj mesecih bivanja v Srbiji in s posredovanjem nemškega podjetnika iz Tržiča dovolili, da so se odselili nazaj v Slovenijo. V Litiji je družina v svoji hiši naletela na vojaško posadko, iz urejene družinske hiše so naredili bunker. Umaknili so se k stricu v Ljubljano. Franc Gorenc, znanec, ki se je ponesrečil v letalu AA na Korziki, mi je pripovedoval, kako je Jožetu med vojno priskrbel čevlje. Pomladi, še v zimskih razmerah, je prišel do njega skoraj bos. Najbrž se Milanu ni godilo nič bolje in zato sta se odločila za partizane, pridružil a sta se X. Ljubljanski brigadi. Oče Jože in mama Marija pa sta delala v nekem mlinu.« Toliko je vedela Milanova svakinja.

Milan je bil v partizanski uniformi do konca leta 1943. Zaradi poškodbe hrbtenice so mu dovolili preobleči se v civilna oblačila in odhod v Ljubljano, kjer so ga Nemci aretirali in poslali v delovno taborišče v Šlezijo. Ivan Godec navaja njegovo taboriščno številko: 4845. Iz taborišča je pobegnil februarja (Godec: 9. januarja) leta 1945. Po vrnitvi v Slovenijo je najprej delal v Tržiču in v Kamniku, kasneje pa kot obveščevalec v Ljubljani. Nekje zasledimo, da je bil v Kranju član anketne komisije, ki je raziskovala vojne zločine.

Ugibanja brez odgovora

Boriškova letalska življenjska zgodba je bila jasna vse do tragičnega konca nad Vršačko kulo. Skušal je še skočiti, našli so ga z napol odprtim padalom, letalo se je zagostilo v krošnji drevesa.



Toda, ali je bila nesreča z repom res samo nesreča? Vprašanje je navidez odveč, saj sta bila v tistem obdobju Borišek in Arbeiter prvi »medijski« zvezdi jugoslovanskega jadranskega letalstva. A vendarle je treba vedeti, da se je njegova športna kariera dogajala sočasno z dachauskimi procesi, v katerih so deset nekdanjih taboriščnikov in domoljubov, shiranih od taborišča, na političnem procesu obsodili na smrt in jih ustrelili, šestnajst drugih nedolžnih pa so obsodili na dolgo zaporno kazen na Golem otoku. Jože Ravnikar, prvi sodnik omenjenega procesa, je hitro ugotovil, koliko je ura, in raje naredil samomor, kot da bi izpeljal sramotno sodno farso. Od leta 1948 do leta 1955 je poleg tega v Jugoslaviji potekal »Informbiro«, proces ideološkega ločevanja z »bratskim« ruskim narodom. Boriškovo življenje med vojno pa je bilo za prenapeto politično domišljijo ljudi v policiji zagotovo sumljivo.

Zakaj? Nepopisno in nerazložljivo je bilo, da se je nekdo vrnil iz pregnanstva v Srbiji. Poznate kakšen takšen primer? Boriškovim je to uspelo, a samo po zaslugi tega, ker je bila mama Nemka. Pisala se je Marija Pfafinger. A tega takratnim obveščevalcem, ki so vse sumljive pošiljali pred puškine cevi in v zapore, najbrž ni bilo mogoče razložiti, da so Nemci lahko sploh koga upoštevali. Najbrž jim je bilo nerazumljivo, da so Boriška ujeli, ko se je iz partizanske uniforme preoblekel v civilno oblačila. Zakaj ga niso postavili med talce? Najbrž zaradi maminega rodovnika. Ob tem delu njegovega življenjepisa so se v njegovem dosjeju zagotovo množili vprašaji udbovskih obveščevalcev. Zagotovo je še kje shranjen. Čudežen je bil tudi pobeg iz nemškega delovnega taborišča. Policija se najbrž ni spraševala, kaj je ta človek moral prestati, da se je rešil dela na polju, najbrž jih tudi ni zanimalo, kako je pripotoval peš iz Nemčije v Slovenijo. Zanje je bilo kot na dlani, da je izdajalec in ovaduh – samo zato, ker je vse to preživel ... Dahavci so bili, v

primerjavi z njim, pravi angelčki. Borišek si je v tistem nečloveškem obdobju privoščil še nekaj letov prek državne meje v Bolgarijo. Kaj je tam iskal?

V Sloveniji je imel močne zavetnike, visoke oficirje UDBE, ki so bili tudi sami piloti, tako rekoč njegovi znanci. V Vršču pa je bil sam. Če k temu še navržemo, da so slovenski obveščevalci našli njegovo trofejno orožje iz partizanov pri nekem političnem »iztirjencu in informbirojevcu«, ki mu ni bil všeč Titov režim, je bilo vzrokov za njegovo odstranitev še preveč. Morda je to samo izmišljena zgodba. Morda?

Več razlag, zakaj ...

Razlag, zakaj se je razletel rep Boriškovega Orla, je več: trup je bil narejen v sendviču, cev v cevi. Morda se je lepilna masa razporedila drugje, kot bi se morala, ker je bilo med notranjo in zunanjo cevjo premalo tolerance; ugibajo, da so morda v delavnici zamudili pravo kemijsko reakcijo lepila, tretji prisegajo na konstrukcijsko napako. Nekdanji člani Konstrukcijskega biroja, ki so sodelovali pri izdelavi Orla, so ga imenovali »*Žlica s faktorjem 10*«. To je pomenilo, da so bili vsi deli Orla izdelani z dodatno varnostjo. Zakaj bi se torej odlomil rep? Kasneje so izdelali Orla II c. So bile spremembe, ki jih nakazuje nova oznaka letala, dejansko posledica konstrukcijske napake? O tem nekdanji člani Konstruktivnega biroja ne vedo ničesar. Torej ostajata odprti obe možnosti – napaka pri gradnji ali pa nek drug dejavnik.

Sin Milan pravi: »Bil je srečen človek ...«

Boriškov sin Milan, ki je imel ob očetovi nesreči komaj dva meseca (rodil se je 17. junija 1950), se je pogosto vračal k razmišljanju o razmerah, v katerih je živel oče. Brskal je po arhivu v Beogradu, a neuspešno: »Razumem vse, kar se je dogajalo tiste čase. Tudi nesreča je spadala v ta okvir. Takšni so bili tisti časi. Milan je živel v zraku, vse njegovo življenje je bilo adrenalinsko in najbrž sploh ni imel pravega stika z resničnostjo. Zanimala so ga samo jadralna letala. Teh je imel v Vršču v izobilju. Pravzaprav je bil srečen človek ...«