

POVIJEST PRAVA ISTINA
2. SVJETSKI RAT

<https://povpravaistina.wordpress.com/2020/01/09/zena-majka-kraljica-pilotkinja-padobranac/>

Žena, majka, kraljica, pilotkinja, padobranac...

9 sije nja, 2020 by povijestpravaistina



Zagreb, uzletište Borongaj, 10. listopada 1936. godine.

” Provjera kontrola. Provjera palice. Zakrilca. Rep. Svjetlo. Kontakt. ”

Kad danas neka žena upravlja zrakoplovom ili sko i padobranom, nitko se na to više ni ne obazire. Doduše, još uvijek se na u, nažalost, poneke selja ine, kojima je takvo što nezamislivo i po kojima bi žena trebala biti samo u ku i.

E, zamislimo sad da postoji vremeplov i nekog teškog primitivca (a ovih dana iska u na sve strane) stavimo u vremeplov i pošaljemo ga u Zagreb, na Borongaj. I to u godinu 1936. I to u 10. listopad. I zicer da bi ga opalilo srce. Što od putovanja kroz vrijeme, što od toga kad bi vidio djevojku. Staru samo 23 godine. Hrvaticu. U zrakoplovu. Za upravlja kom palicom. Samu!

Danas, kad doma i i strani tisak obiluje pri ama o kojekakvim kurvetinama što izigravaju poštene žene i što od nemorala grade kule i dvorce, više se ni ne spominju žene koje su stvorile povijest i koje su zaslužile najsajnije stranice povijesti i napretka.

Ovo je pri a o Katarini Matanovi -Kulenovi , prvoj Hrvatici koja je postala pilot i prvoj Hrvatici koja je sko ila padobranom u ovom dijelu Europe.

Katarina Matanovi -Kulenovi je rođena 1913. godine u slavonskom selu Vuka, nedaleko od Osijeka. Poslije smrti oca dolazi kod starije sestre u Zagreb, koja ju financijski pomaže da završi srednju školu. Nakon završetka škole se 1931. godine zapošljava u građevinskoj tvrtki "Švab" koja je bila smještena u današnjoj Masarykovoju ulici u Zagrebu. Iako joj je uredski posao bio dosadan i nije joj ispunio očekivanja, ipak ga savjesno i dobro obavlja.

Nakon posla, Katarina voli prošetati Zrinjevcem s prijateljicama i popiti kavicu, te baciti koju tračnicu-partiju, kako se kaže. I, upravo na jednoj takvoj kavici saznaje nešto što će ju smjestiti na zasluženom mjesto u povijesti.

Naime, dok je čekala prijateljicu, koja je malo kasnila, Katarina je prelistavala dnevni tisak. I na jednoj stranici Jutarnjeg lista je vidjela oglas za pilotsku školu.

"Biti pilotkinja? Hm. To bi bilo nešto. A pogotovo se zaposliti kao pilotkinja. Uh. Kad bih barem mogla to..." mislila je Katarina tad zacijelo. Jer, postojao je mali problem – cijena škole.

Škola je bila tadašnjih 6000 dinara. I 1935. godine je to bio poprilično velik novac. Poprilično velik za skromnu djevojku iz Slavonije. Oglas ju je zainteresirao svakako. Ali, otkud joj toliki novac?

Ne čekajući ni trenu, odmah sutradan na poslu je rekla kolegama i šefu što želi. Iako su joj se u početku smijali, prestali su se smijati dok su shvatili da ona to misli ozbiljno. I kad kažem ozbiljno, to i mislim.

Kolege su joj se ponijele kao prava gospoda i, vjerovali ili ne, svi su skupljali novac za Katarinu! I novac je ubrzo i skupljen!

Prošavši zdravstveni pregled, te dobivši potvrdu da je posve zdrava, Katarina je krenula u pilotsku školu na Borongaju. Učenje je bilo naporno i teško. Ali, ne i za našu Katarinu. Polagala je ispite kao od šale i tad je došao i listopad 1936. godine. Dan kad polaže pilotski ispit. I, eto nevolje!

Iako je jutro bilo lijepo, malo prijepodne se naoblilo i počela je padati kišica. Ne jako, ali ono... Dovoljno da smeta. I bilo je pitanje hoće li uopće se letjeti taj dan ili ne. Ipak, unatoč svemu, dobila je dozvolu za polijetanje.

Kad su je vidjeli u kombinezonu, neki su mislili da je mehaničar. Ali, kad su vidjeli da sjeda u zrakoplov, zanijemili su!

I, konačno, nakon puno sati leta, 10. listopada 1936. godine, Katarina polaže pilotski ispit s izvrsnom ocjenom pred komisijom po iznimno lošem vremenu i postaje prva žena koja je dobila pilotsku dozvolu u Hrvatskoj! čak i novine pišu o njoj.

A, kako je maštala, tako se i ostvarilo, te se zapošljava kao pilot u turističkom uredu u Zagrebu.

1938. godine, tokom jednog aeromitiniga u Zemunu, Katarina je na zaprepaštenje svojih kolega skočila padobranom slobodnim padom s 1500 metara visine, te je tim automatski postala i prva Hrvatica koja je to učinila, kao i prva žena u ovom dijelu svijeta koja je skočila padobranom! I opet o njoj pišu sve novine! A početkom 1939. godine je i u Zagrebu bio aeromitinig i to samo za žene! I glavna nagrada je bila panoramski let iznad Zagreba, tada nešto neviđeno!

U proljeće 1939. godine odlazi u Pančevo i prolazi tamo, opet s izvrsnom ocjenom, za instruktora letenja na više tipova zrakoplova. No, to je 1939. godina i stvari se počinju zakuhavati. Znae dobro na što mislim.

A kako je pošlo u Europi, tako se prenijelo i na cijeli svijet, uključujući i Kraljevinu Jugoslaviju. Nakon Travanjskog rata i uspostave NDH, Katarina postaje vojni pilot i dobiva čin poručnika, te u jesen 1941. godine potpisuje ugovor o radnom odnosu kao vojni pilot sa Zapovjedništvom OS NDH.

Zanimljivo je to da su svi vojni zapovjednici imali najviše povjerenja samo i isključivo u nju! Stoga joj je bilo dozvoljeno da postane i borbeni pilot. Iako nije sudjelovala direktno u borbama, Katarina je prevozila strjeljivo i ranjenike. Za nju se pričalo da, gdje vrabac ne bi kljunom, tu ona može avionom!

Tako se pod kišom partizanskih metaka spustila zrakoplovom na maleni aerodrom u blizini Sinja, pokupila tri ranjena domobrana i odmah poletjela prema Zagrebu. Nakon što je predala ranjenike, natočila je gorivo u svoj zrakoplov, ukrcano joj je strjeljivo i odmah je poletjela prema Karlovcu! Letjela je i po nekoliko puta na dan.

General OS NDH Ante Vokić je upoznao Katarinu u proljeće 1942. godine i ona mu je odmah postala osobni pilot. Letio je s njom kamo god je trebalo. I nije ju dao nikome. Volio ju je kao otac kojeg je prerano izgubila. A, posredstvom Ante Vokića, upoznala je i Namika Kulenovića, budućeg supruga, za kojeg se udala 1. svibnja 1942. godine.

Krajem prosinca 1942. godine, pukovnik Jure Francetić je morao letjeti za Gospić. Od Vokića je tražio da ga vozi Katarina. Vokić je to sa žaljenjem odbio, jer je Katarina morala njega odvesti u Karlovac. Tada je Francetić odveo zastavnik Abi ić. I to se pokazalo kobnim, jer se Francetićev zrakoplov srušio/prisilno sletio u blizini Slunja i nakon nekoliko dana, Francetić je umro od posljedica ranjavanja od strane srpskih seljaka.

Da je letio s Katarinom u njenom zrakoplovu, povijest bi vrlo vjerojatno bila drugačija.

1944. godine, Katarina doživljava najteže trenutke života. Iako je Namik strahovao za nju, sudbina se okomila na njega i 22. svibnja te godine je Namik poginuo. On je letio za Bihać i nekoliko minuta prije slijetanja je oboren od strane jednog britanskog zrakoplova. Poginuo je zajedno s pilotom Mihaljevićem. A kako su u trenutku obaranja bili na maloj visini, nisu mogli ni padobranom iskočiti, te su poginuli na mjestu, a zrakoplov je izgorio zajedno s njima.

Nedugo nakon toga, od strane savezničkog zrakoplovstva, bombardiran je Zagreb, a isto tako i uzletišta Borongaj. I dok je Katarina pomagala unijeti jednog ranjenog njemačkog vojnika u zaštitni rov, tom prilikom je i sama ranjena. Bomba je pala malo dalje od njih u rov, ali je bila ozljeđena krhotinama građevinskog materijala. I tad je odvežena u bolnicu, gdje je na pregledu ustanovljeno da je trudna, te više nije mogla letjeti.

Padom NDH, Katarina je iz svojeg stana izbačena na ulicu zajedno s malim sinom, tada četveromjesečnom bebom, a potom je provela u zatvoru gotovo mjesec i pol dana, bez ikakve optužnice. Trebala je biti i strijeljana, ali se za nju zauzeo naš veliki pisac Miroslav Krleža, te visoki partijski dužnosnik Andrija Hebrang.

Nakon toga, dobiva posao u General-turistu u Zagrebu i stvari se malo smiruju.

1960.-ih, odlazi sa sinom u Njemačku u Köln, gdje joj sin studira slikarstvo, jer u Zagrebu, iako je nadareni slikar, Akademiju ne može (čitaj NE SMIJE) upisati. Katarina se u Hrvatsku vraća tek 1990. godine uspostavom demokratskog režima.

1998. godine je odlikovana od Franje Tuđmana Redom danice Hrvatske s likom Franje Bučara, a 2001. godine je ponovno primljena u svoj voljeni zagrebački zrakoplovni klub i hrvatski zrakoplovni savez.

Katarina Matanović-Kulenović umire 2003. godine u dubokoj starosti u 91. godini života, zaboravljena i nepravедno prešućivana.

Neopisivo je sramotno što je danas ova velika žena gotovo u potpunosti zaboravljena i što se gotovo nigdje i ne spominje. A imala je život dostojan barem jednog holivudskog blockbustera! I, za usporedbu, je li itko ikada o vama napisao roman još za života

Pa, o Katarini je. I taj roman, to jest novela, kojeg je napisao i 1939. godine u Zagrebu objavio Boris Puhovski, se zove "Služaj gospođice Katarine". I to djelo je razgrabljeno u roku od dva dana, te su morali opet tiskati, jer je potražnja bila nenormalno velika!

Stoga, mlade dame, ako vam ikad neka primitivna obanina kaže da vam je mjesto u kući i jer ste žena, ne obazirite se na to, jer se ni Katarina nije obazirala i postigla je uspjeh i zaslužen mjesto u našoj, a i svjetskoj povijesti.

P.S. Takvom obaninu, uz moje pozdrave, slobodno spržite šamarinu

Fotografija prikazuje Katarinu Matanović-Kulenović u kokpitu svojeg zrakoplova. Snimljeno na Borongaju 1942. godine.