

## BOJOVÁ A POLITICKO-DIPLOMATICKÁ ČINNOSŤ M. R. ŠTEFÁNKA V SRBSKU

MAREK MEŠKO

MEŠKO, M.: Military and political-diplomatic activity of M. R. Štefánik in Serbia. *Vojská historía*, 1, 13, 2009, pp. 25–43, Bratislava.

Milan Rastislav Štefánik belonged to the most decisive exponents contributing to the foundation of an independent state of Czechs and Slovaks and the split of Austro-Hungarian Monarchy during the WW I. He thrived hard for that goal through in his committed and dedicated service in the lines of French Air Force and later on as a politician- diplomat concerned with the establishment of Czechoslovak legions abroad fighting on the site of the Allies. Above all there is his outstanding stay in Serbia where he conducted in 4 combat flights, as well as his negotiation with the representatives of Serbian government in order to approve the establishment of Czechoslovak military unit. That consisted of Austrian and Hungarian war prisoners of Czech and Slovak origin. The achievement of all those plans was hindered by a military collapse of Serbia in during November 1915.

Military History. Serbia. WW I. M. R. Štefánik in Serbia.

Začiatky skutočného záujmu M. R. Štefánika o preloženie na srbské bojisko sa dajú vystopovať počas jeho pilotného výcviku v Chartres na jar 1915. Poznámka v Štefánikovom spise z tejto doby, v ktorom jeho nadriadení uvádzajú, že „je okrem iného jeden zo strojcov národného hnutia za českú nezávislosť“<sup>1</sup>, svedčí o tom, že ani ako naturalizovaný Francúz, úspešný astronóm, a od začiatku 1. svetovej vojny aj francúzsky poddôstojník, Štefánik nezabúdal na Slovákov v Rakúsko-Uhorsku a pri každej príležitosti aktívne prezentoval svoje skutočné názory o riešení slovenskej otázky. Na Západnom fronte však ešte začiatkom druhého roku trvania „Velkej“ vojny nebojovali žiadne rakúsko-uhorské jednotky, a tým pádom aj možnosť zamerať protihabsburskú propagandu na vojakov českého a slovenského pôvodu v ich radoch, boli *de facto* neexistujúce.<sup>2</sup> Štefánik preto pôvodne nechcel bojovať ako pilot na tomto bojisku, a hneď po skončení základného pilotného výcviku 8. apríla 1915 podal žiadosť na preloženie k francúzskej leteckej misii do Srbska.<sup>3</sup> Vte-

1 GUELTON, F. – BRAUD, F. – KŠIŇAN, M.: *La mémoire conservée du général Milan Rastislav Štefánik dans les archives du service historique de la défense*. Paris 2008, s. 25.

2 KAUTSKÝ, E. K.: *Kauza Štefánik. Legendy, fakty a otázky okolo vzniku česko-slovenskej republiky*. Martin 2004, s. 125.

3 BARTUŠEK, J.: *MRŠ. Životní přehled Dr. M. R. Štefánika*. Praha 1938, s. 44; MLYNÁRIK, J.: *Cesta ke hvězdám a svobodě*. Praha 1989, s. 100.

dy ešte jeho žiadosti nebolo vyhovené s odôvodnením, že jednotka už má naplnené stavy.<sup>4</sup> Úplne iná situácia nastala v auguste 1915. Vtedy už mal Štefánik vďaka bojovým úspechom a priekopníckej práci v oblasti vojenskej meteorológie<sup>5</sup> niekoľko vplyvných dobrodincov a známych, medzi ktorými nechýbal ani sám generál Ferdinand Foch.<sup>6</sup> Štefánikovi bolo za odmenu ponúknuté miesto veliteľa meteorologickej služby francúzskej armády<sup>7</sup>, avšak on túto ponúkanú poctu odmietol, a namiesto toho opäť požiadal o preloženie do Srbska a na dôvažok povolenie na vytvorenie slovanskej (slovenskej) leteckej eskadry, ktorá by v radoch francúzskeho letectva bojovala po boku Dohody.<sup>8</sup>

Štefánikovej žiadosti bolo teda vyhovené, a tak bol v súlade s rozkazom francúzskeho ministra vojny A. Milleranda z 30. augusta 1915 prevelený k rezervnej jednotke 2. leteckého oddielu.<sup>9</sup> Počas tohto dočasného zaradenia mal odcestovať do Srbska, k svojej novej operačnej jednotke MFS-99. Pred odchodom ešte Štefánik navštívil 1. septembra 1915 generála Focha na zámku Frévent.<sup>10</sup> Dňa 17. septembra 1915 sa v Marseilles nalodil aj so svojím dôstojníckym sluhom Garom a mechanikom desiatnikom Mauriceom Bourdonom na parník Sydney, ktorý po zdržaní spôsobenom zvýšenou aktivitou nemeckých ponoriek v Stredozemnom mori<sup>11</sup> doplával cez Maltu a Pireus dňa 22. septembra 1915 do gréckeho prístavu Solún (Thessaloniki).<sup>12</sup> Odtiaľ cestoval vlakom najprv do Niša – vtedajšieho hlavného mesta Srbska, a následne do Belehradu. V dopoludňajších hodinách 27. septembra 1915 sa napokon dostavil na vtedajšie pôsobisko leteckej eskadry MFS-99 na planine Kovijon nad dedinou Ralja a hlásil sa u jej veliteľa majora Rogera Vitrata.<sup>13</sup>

## HLAVNÉ PRAMENE O ŠTEFÁNIKOVOM POBYTE V SRBSKU

Pôsobenie M. R. Štefánika v Srbsku môžeme rozdeliť do dvoch rovín, vojenskej a politicko-diplomatickej. Informácie o oboch týchto okruhoch aktivít je možné hodnotiť ako neúplné, a to z viacerých dôvodov. V prvom rade to bola krátkosť Štefánikovho pobytu v Srbsku (od konca septembra do konca novembra 1915, t. j. približne dva mesiace). Ďalším dôvodom pre zlomkovitosť údajov bola aj skutočnosť, že Štefánikova politicko-diplomatická aktivita bola dôverného charakteru, a bola teda zameraná iba na konkrétne osoby. Pokiaľ tieto osoby nepodali neskôr o stretnutí so Štefánikom svedectvo, alebo sa o nich nezmienil sám Štefánik, nie je možné túto časť Štefánikových aktivít zrekonštruovať. Čo sa týka infor-

4 BARTŮŠEK, ref. 3, s. 44.

5 K Štefánikovej činnosti na Západnom fronte pozri: BARTŮŠEK, J.: *Štefánikova vojenská činnosť. K jeho 50. narodeninám*. Legionárska knihovna 15. Praha 1930, s. 7-13; GOSIOROVSKÝ, I.: Milan Rastislav Štefánik ako vojnový letec. In: *Generál Dr. Milan Rastislav Štefánik – vojak a diplomat. Zborník príspevkov a materiálov z vedeckej konferencie v Bratislave 4. – 5. mája 1999*. Bratislava 1999, s. 31; KŠIŇAN, M.: Milan Rastislav Štefánik a francúzska letecká misia v Srbsku. In: *Vojenská história*, roč. 10, 2006, s. 47-49.

6 MLYNÁRIK, ref. 3, s. 99-100; KŠIŇAN, ref. 5, s. 47.

7 BARTŮŠEK, ref. 3, s. 44; KŠIŇAN, ref. 5, s. 47; MLYNÁRIK, ref. 3, s. 99.

8 MLYNÁRIK, ref. 3, s. 100; GOSIOROVSKÝ, ref. 5, s. 33; KŠIŇAN, ref. 5, s. 48-49. Pozri tiež text nižšie.

9 KŠIŇAN, ref. 5, s. 48.

10 BARTŮŠEK, ref. 5, s. 16; BARTŮŠEK, ref. 3, s. 44; KAUTSKÝ, ref. 2, s. 130; MLYNÁRIK, ref. 3, s. 101.

11 Nemecké ponorky operovali v tomto priestore pod rakúsko-uhorskou vlajkou a práve v septembri 1915 sa im podarilo potopiť spolu 13 lodí s celkovým výtlakom vyše 42 000 BRT (brutto registrovaných ton). HRBEK, J.: *Velká válka na moři, 2. díl, rok 1915*. Praha: Libri 2001, s. 149.

12 BARTŮŠEK, ref. 5, s. 16-17; KAUTSKÝ, ref. 2, s. 126; MLYNÁRIK, ref. 3, s. 103; GOSIOROVSKÝ, ref. 5, s. 34.

13 BARTŮŠEK, ref. 5, s. 17; BARTŮŠEK, ref. 3, s. 45; KAUTSKÝ, ref. 2, s. 126; GOSIOROVSKÝ, ref. 5, s. 35.

mácií o Štefánikových bojových letoch, ktorých zdrojom *par excellence* by bol archív leteckej eskadry MFS-99, tu musíme skonštatovať, že tento bol stratený počas náročného ústupu jednotky nehostinnými albánskymi horami 29. novembra 1915.<sup>14</sup> Je preto nutné sa spohľahnúť na vlastné Štefánikove zápisky, ako aj spomienky jeho spolubojovníkov zo Srbska a osôb, ktoré sa tam s ním stretli. Pokúsime sa poskytnúť krátky prehľad týchto prameňov, ako aj o ich hodnotenie z hľadiska nimi poskytovaných informácií a z hľadiska ich hodnotnosti.

Prvým prameňom k pôsobeniu M. R. Štefánika v Srbsku je jeho vlastnoručne písaný denník.<sup>15</sup> Tento dokument obsahuje zaujímavé náhľady do Štefánikových osobných politických názorov, odráža jeho duševný stav v čase namáhavého ústupu zo Srbska, ako aj hodnotenie politickej situácie v Srbsku a jeho civilných aj vojenských vodcov tesne pred konečným kolapsom. Čo sa týka bojového lietania, to Štefánik vôbec neopisuje, pretože jeho zápisky začínajú až 3. novembrom 1915, t. j. v čase, keď už celá letecká jednotka bola niekoľko dní na ústupe. Niektoré jeho postrehy ohľadne charakteru niektorých členov jeho leteckej jednotky môžu napomôcť pri rekonštrukcii každodenného života jednotky, avšak je potrebné ich využívať so zvýšenou opatrnosťou a s vedomím, že vyčerpávajúci ústup a zdravotné problémy Štefánikove názory evidentne poznačili. Môžeme len vyjadriť poľutovanie nad tým, že Štefánik z dôvodu svojej predčasnej tragickej smrti v roku 1919 nemal možnosť napísať svoje pamäti, v ktorých by iste venoval pár strán aj srbskému ťaženiu.<sup>16</sup>

Osobný mechanik M. R. Štefánika desiatnik Maurice Bourdon<sup>17</sup> je pôvodcom až dvoch prameňov k Štefánikovmu pôsobeniu v Srbsku. Prvým je jeho osobný denník zo Srbska.<sup>18</sup> Tento denník začína zápisom zo 14. septembra 1915 v Marseille pred plavbou do Solúna, a končí 22. novembrom 1915, keď bol chorý M. R. Štefánik letecky dopravený z Prizrenu do albánskeho mesta Skodra (v dobových prameňoch Scutari, dnes Shkodër). Napriek pomernej stručnosti a heslovitosti je tento denník veľmi cenným prameňom, najmä o bojovom lietaní Štefánika v Srbsku a chronológii jednotlivých udalostí. Veľa informácií je možné získať čítaním medzi riadkami, a niektoré stručné zápisy tohto poctivého a Štefánikovi osobne oddaného mechanika sú výrečnejšie ako celé odstavce napísané vzdelanejšími osobami. Spomínaný denník účelne dopĺňa druhý prameň, ktorým je zoznam letov M. R. Štefánika v Srbsku zaslaný M. Bourdonom ako príloha k listu z 20. januára 1916 Štefánikovi.<sup>19</sup> Je zaujímavé, že tento dôležitý dokument pravdepodobne doteraz unikal pozornosti bádateľov, hoci obsahuje také údaje, ako dĺžku trvania jednotlivých letov, ich stručný popis, ako aj informácie o tom, kedy sa uskutočnili a na akom stroji Štefánik let vykonával.

V úvode tejto časti bola spomenutá strata archívu jednotky MFS-99, ktorý určite obsahoval rozličné údaje, ktoré by mohli byť ohľadne Štefánikovej kariéry ako bojového pilota nesmierne zaujímavé; rozkazy, rozpisy letov a posádok, záznamy o technickom stave lietadiel a o vykonaných opravách, záznamy vykonaných bojových letov, ako aj hlásenia jednotlivých pilotov eskadry, situačné mapy a nákresy, hlásenia o nepriateľskej leteckej aktivite, fotografie strojov a lietajúceho aj nelietajúceho personálu, atď. Túto stratu iba čiastočne vyplňa dodatočná správa veliteľa MFS-99 majora Vitrata o činnosti leteckej eskadry počas jej pôsobe-

14 Pozri správu veliteľa MFS-99 majora Vitrata v: GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 65.

15 BARTŮŠEK, J. – BOHÁČ, J.: *Zápisníky M. R. Štefánika*. Praha 1935, s. 302-312.

16 KAUTSKÝ, ref. 2, s. 130.

17 M. Bourdon bol osobným Štefánikovým mechanikom od 10. mája 1915.

18 BOURDON, M.: *Se Štefánikem v Srbsku. Z denníku Maurice Bourdona, francouzského mechanika gen. Štefánika*. Pardubice 1928.

19 SNA, f. M.R. Štefánik, sign. A-2470.

nia v Srbsku (od 25. septembra 1915 až po ústup v novembri 1915), ktorú skoncipoval pre potreby francúzskeho vojenského letectva na základe svojich osobných spomienok pravdepodobne po svojom návrate do Francúzska v januári 1916.<sup>20</sup> V tomto dokumente opisuje situáciu eskadry počas jej posledných dvoch mesiacov nasadenia na srbskom fronte, jej zloženie a personál, ďalej prijaté opatrenia, aby bol umožnený odsun eskadry smerom k Jadranu, ako aj príležitostné údaje o počte letuschopných lietadiel a mená ich pilotov. Význam tohto dokumentu tkvie v tom, že ako už bolo spomenuté, do istej miery nahrádza stratu archívu jednotky, ako aj v tom, že poskytuje dodatočné informácie o tom, za akých podmienok Štefánik podnikal svoje bojové lety a neskoršie aj ústup cez Kosovo pole do Albánska.

Major Vitrat bol okrem toho aj autorom krátkeho článku uverejneného v roku 1929, v ktorom v krátkosti opísal Štefánikovo pôsobenie v rámci eskadry MSF-99.<sup>21</sup> Tu sa dostávame k prameňom, ktoré majú charakter krátkych novinových článkov a spomienok na Štefánika a boli zväčša napísané v období medzivojnovvej I. ČSR na základe požiadavky zostavovateľov rozličných pamätných kníh o Štefánikovi k výročiam viažucim sa k jeho životu. Niektoré z nich predtým vyšli osobitne v rozličných periodikách. Do tejto kategórie patria aj ďalšie svedectvá zanechané jeho spolubojovníkom z radov MFS-99 kapitánom Dangelzerom<sup>22</sup>, srbským kapitánom Svetislavom Predičom<sup>23</sup>, srbským generálom Dobroslavom Milenkovičom<sup>24</sup> a francúzskym kapitánom v zálohe Raoulom Labrym.<sup>25</sup> Pri týchto prameňoch je potrebné brať do úvahy ich väčší či menší časový odstup od Štefánikovho pobytu v Srbsku, ako aj určitý vplyv politickej situácie v čase ich vzniku. Je na nich tiež badať istú tendenciu glorifikovať výkony Štefánika ako bojového pilota.<sup>26</sup> Napriek tomu obsahujú množstvo zaujímavých detailov, ktoré umožňujú bližší pohľad na Štefánika v čase jeho pobytu v Srbsku.

## ŠTEFÁNIKOVA BOJOVÁ ČINNOSŤ

Letecká eskadra MFS-99 pod velením majora Rogera Vitrata predstavovala v čase príchodu Štefánika do Srbska jedinú leteckú jednotku Dohody na tomto úseku bojiska.<sup>27</sup> Svoju leteckú činnosť, pozostávajúcu z prieskumných letov nad nepriateľskými líniami podľa potrieb velenia srbskej armády tu vykonávala od polovice marca 1915.<sup>28</sup> Prvé pôsobisko eskadry MFS-99 bolo pri obci Palanka (dnes Smeredevska Palanka), avšak 18. apríla 1915 sa eskadra presunula bližšie k frontovým líniam do dediny Banjika ležiacej v blízkosti toku Dunaja, neďaleko Belehradu.<sup>29</sup> Palanka ostala základňou pre tyl eskadry a opravnú dielňu,

20 GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 56-68.

21 BAREŠ, A. (ed.): *Štefánikův memoriál. Sborník vzpomínek a dokumentů vydaný k 10. výročí smrti M. R. Štefánika*. Praha 1929, s. 154-156.

22 BAREŠ, ref. 21, s. 157-158.

23 Tamže, s. 161-163 a BARTŮŠEK, J. (ed.): *Štefánik. Kniha druhá: vzpomínky, dokumenty a jiné příspěvky*. Praha 1938, s. 204-209.

24 OSUSKÝ, Š. – PAVLŮ, B. (eds.): *Štefánik. Kniha první. Spomienky a postrehy*. Praha 1938, s. 187-193. Generál Dobroslav Milenkovič bol veliteľom 4. šumadijského vojenského okruhu.

25 BARTŮŠEK, ref. 23, s. 187-203.

26 Vzhľadom k obmedzenému rozsahu štúdie nie je možné podrobnejšie sa zaoberať jednotlivými príčinami glorifikácie M. R. Štefánika v priebehu medzivojnovového obdobia. Táto komplexná otázka by si zaslúžila spracovanie v samostatnej štúdií, alebo monografii. Ku konkrétnemu príkladu pozri poznámku č. 94.

27 GOSIOROVSKÝ, ref. 5, s. 34.

28 KŠIŇAN, ref. 5, s. 51.

29 Tamže

lebo tu boli vykonávané väčšie opravy poškodených strojov, ako aj montáž nových.<sup>30</sup> Veliteľom technickej sekcie eskadry bol poručík de Lareinty.<sup>31</sup> Letisko v Palanke bolo taktiež ako jediné vybavené plátnennými leteckými hangármi.<sup>32</sup> Táto situácia ostala v podstate bezo zmeny do 22. septembra 1915, keď sa major Vitrat rozhodol vzhľadom na zvyšujúcu sa aktivitu rakúsko-uhorského delostrelectva presunúť operačnú základňu eskadry z ohrozenej Banjiky na náhornú plošinu Kovijon nad obcou Ralja.<sup>33</sup> Takisto rozhodol o rozdelení eskadry na dva oddiely – severný a východný.<sup>34</sup> K tomuto kroku ho okrem zvýšenej delostreleckej aktivity priviedli aj hlásenia pilotov eskadry, ktorí zaznamenali významné sústredenia nepriateľských síl v oblasti Banátu a Srému, ako aj skutočnosť, že Bulharsko začalo 22. septembra 1915 mobilizovať.<sup>35</sup> Východnému oddielu aj naďalej velil major Vitrat a zatiaľ zostával na letisku v Kovijone nad Raljou.<sup>36</sup> Velením severného oddielu bol poverený kapitán Dangelzer, a jeho novou základňou sa stalo letisko v Požarevci.<sup>37</sup> Za tejto napätej situácie prišiel Štefánik v pondelok 27. septembra 1915 do Kovijonu. Vzhľadom na to, že vojenskú službu vykonával v zahraničí, bola mu na čas pobytu v Srbsku *à titre mission* zvýšená hodnosť o jeden stupeň – stal sa teda poručíkom.<sup>38</sup>

Ako nováčik bol Štefánik ihneď zaradený do východného oddielu. Musel však počkať na pridelenie vlastného stroja, takže nemohol hneď z letiska v Kovijone lietať ako pilot, ale iba ako letecký pozorovateľ. Podľa neskoršieho svedectva Štefánikovho veliteľa majora Vitrata mal Štefánik takto absolvovať dva až tri lety nad rakúskymi líniami v povodí Sávy a Dunaja.<sup>39</sup> Vzhľadom na to, že Štefánik oficiálne prevzal svoj Farman F-11 s trupovým označením MF 499<sup>40</sup> dňa 1. októbra 1915 v Palanke<sup>41</sup>, tieto lety by sa museli uskutočniť medzi 27. septembrom a 1. októbrom 1915. Pozrime sa preto detailnejšie na Štefánikove aktivity počas týchto dní. Deň po Štefánikovom príchode k eskadre vytrvale pršalo, čo vylučovalo akékoľvek lietanie.<sup>42</sup> O deň neskoršie v stredu 29. septembra 1915 sa síce vyčáslilo, a dva Farmany eskadry leteli na prieskum.<sup>43</sup> Podľa denníka jeho mechanika Bourdona Štefánik v ten istý deň odišiel autom do Belehradu a vrátil sa až o 9 hodine večer.<sup>44</sup> Na druhý deň ráno Štefánik šiel autom do Palanky po svoj nový stroj, avšak zákaz lietania vydaný na ten deň mu

30 Tamže, s. 56.

31 Tamže, s. 61.

32 Tamže, s. 59.

33 KŠIŇAN, ref. 5, s. 51.

34 GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 58.

35 Tamže, s. 56.

36 Lietajúci východného oddielu tvorili štyria piloti: poručík Paulhan, rotmajster Pete, rotmajster Cornemont, nadrotmajster Thirouin; a dvaja pozorovatelia: kapitán de Rochefort a poručík Tulasne (pripojil sa k východnému oddielu až 7. októbra 1915). GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 60

37 Lietajúci severného oddielu najskôr tvorili traja piloti a jeden pozorovateľ: kapitán Dangelzer, rotmajster Se-laquet, rotmajster Seret; a pozorovateľ: poručík Mavet. Dňa 29. septembra 1915 sa k nim pripojili ešte piloti poručík Maire a rotmajster Bastide spolu s pozorovateľom poručíkom Tulasnom (do 7. októbra 1915), ktorí sa vrátili z Prahy. GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 58.

38 BARTŮŠEK, ref. 5, s. 17.

39 BAREŠ, ref. 21, s. 154; BARTŮŠEK, ref. 5, s. 18.

40 SNA, f. M. R. Štefánik, sign. A-2470.

41 BOURDON, ref. 18, s. 13-14.

42 Tamže, s. 13.

43 Tamže. Nie je jasné, kto pilotoval oba stroje, ale v jednom z nich musel letieť kapitán de Rochefort ako pozorovateľ, keďže bol vtedy jediným pozorovateľom východnej skupiny.

44 Tamže, s. 13. Pozri tiež text nižšie.

zabránil vyskúšať ho.<sup>45</sup> Musel teda ostať v Palanke až do rána nasledujúceho dňa, do 1. októbra 1915, keď za ním prišiel do Palanky aj jeho mechanik Bourdon, ktorý po preskúšaní stroja poručíkom de Lareintym namontoval palubné prístroje. O 9.30 Štefánik so strojom odštartoval, ale šlo iba o cvičný, nie bojový let, ktorý netrval viac ako polhodinu.<sup>46</sup> Potom Štefánik ostal aj naďalej v Palanke, pravdepodobne s úmyslom absolvovať ešte aspoň jeden takýto let. No ďalší deň 2. októbra 1915 vial silný vietor<sup>47</sup>, a preto Štefánik mohol do kabíny svojho stroja zasadnúť až 3. októbra 1915, keď vykonal druhý cvičný let v dĺžke 40 minút (od 10.10 h do 10.50 h).<sup>48</sup> Nakoniec Štefánik za dramatických okolností prelietol svoj stroj do Kovijonu dňa 4. októbra 1915.

Z uvedeného prehľadu je zrejmé, že Štefánik mohol letieť ako pozorovateľ nanajvýš v stredu 29. septembra 1915 v jednom z dvoch Farmanov, avšak iba za predpokladu, že svoju cestu autom do blízkeho Belehradu uskutočnil až v popoludňajších hodinách. Ďalšie úvahy týmto smerom však komplikuje skutočnosť, že nie je známy ani čas odletu oboch strojov (hoci je možné predpokladať, že prieskumný let bol vykonaný v raňajších hodinách), ani mená oboch pilotov a ich pozorovateľov.<sup>49</sup> Navyše, samotný Štefánikov mechanik, ktorý sa o strojoch letiacich na prieskum zdieľuje vo svojom denníku, v tom istom zápise ani len náznakom nepíše o tom, že Štefánik v ten deň pred svojou cestou do Belehradu letel v jednom z nich ako pozorovateľ.<sup>50</sup> Pokiaľ by v ten deň Štefánik skutočne letel, bol by tento postup nanajvýš neobvyklý. Môžeme teda dospieť k záveru, že svedectvo majora Rogera Vitrata, získané zostavovateľmi *Štefánikovho memoriálu* až viac ako desať rokov po udalostiach, je v tomto ohľade nepresné, a že Štefánik v Srbsku ako pozorovateľ pravdepodobne nelietal, aj keď túto možnosť nie je možné úplne vylúčiť.<sup>51</sup>

Štefánik teda svoj stroj prevzal 1. októbra 1915. V deň plánovaného návratu do Kovijonu – 4. októbra 1915 – sa zdalo, že prelietnutie stroja sa nebude môcť uskutočniť, pretože ráno pokrývala letisko v Palanke hustá hmla.<sup>52</sup> Popoludní sa však hmla rozptýlila, a približne o 14.10 h<sup>53</sup> sa Štefánikov Farman aj s mechanikom Bourdonom na palube odlepil od zeme. Potom začal stúpať a nabral severozápadný kurz smerom na planinu Kovijon. O 14.35 h, asi po 25 minútach letu, spozorovali Štefánik a Bourdon približujúci sa nemecký dvojplôšník<sup>54</sup>, s najväčšou pravdepodobnosťou viacúčelový jednomotorový Albatros B-II, kto-

45 BOURDON, ref. 18, s. 14.

46 SNA, f. M. R. Štefánik, sign. A-2470.

47 BOURDON, ref. 18, s. 14. Zlé počasie prekážalo aj aktivite nemeckých lietadiel. Tri stroje boli vyslané bombardovať Kragujevac, avšak pre silný vietor sa museli vrátiť. Pozri: STANLEY, M. S.: *My Diary in Serbia, April 1, 1915 – Nov. 1, 1915*. Simpkin, Marshall, Hamilton, Kent&Co., Limited 1916, s. 105.

48 SNA, f. M. R. Štefánik, sign. A-2470.

49 Tieto údaje by bolo isto možné nájsť v archíve jednotky, ktorý sa však, ako už bolo spomenuté vyššie, nedochoval.

50 BOURDON, ref. 18, s. 13. Navyše, Bourdon sa ani pri zápise z ostatných dní nezdieľuje o tom, že by Štefánik po príchode k eskadre lietal ako pozorovateľ.

51 Tento náš záver potvrdzuje svedectvo srbského generála Dobroslava Milenkovića, ktorý tvrdí, že „v tom čase mi neboli dávané nijaké úlohy, možno i preto, lebo veliteľ eskadrily vedel, že má celkom inú misiu – politickú.“ OSUSKÝ, PAVLŮ, ref. 24, s. 189. K politickej činnosti M. R. Štefánika sa vrátíme nižšie.

52 BOURDON, ref. 18, s. 14.

53 SNA, f. M. R. Štefánik, sign. A-2470.

54 BOURDON, ref. 18, s. 14. V súvislosti identifikácie nepriateľských strojov ako nemecké, alebo ako rakúske (resp. rakúsko-uhorské) je treba poznamenať, že nie je možné overiť pravdivosť týchto údajov. Pretože však v tomto období I. svetovej vojny bolo rakúsko-uhorské výsostné značenie bojových lietadiel ešte výrazne odlišné od nemeckého, budeme predpokladať, že jeho identifikácia je správna.

rý dokázal vyvinúť o niečo vyššiu maximálnu rýchlosť ako Farman F-11.<sup>55</sup> V priebehu približne štvrt hodiny ich Albatros dostihol a pokúšal sa Štefánikov neozbrojený stroj zostreliť. Medzitým sa obe lietadlá dostali na dohľad od poľného letiska eskadry. Keď sa Štefánikov Farman nachádzal vo výške asi 600 m nad terénom, jeden z projektilov vystrelených pozorovateľom nemeckého dvojplôšníka pravdepodobne zasiahol motor.<sup>56</sup> Ten sa okamžite zastavil. Štefánikovi sa aj napriek tomu podarilo dokázať až na zem, avšak minul plochu letiska a približne o 14.55 h<sup>57</sup> núdzovo pristál v kroviny porastenom priestranstve v jeho tesnej blízkosti.<sup>58</sup> Lietadlo bolo poškodené, našťastie iba mierne<sup>59</sup>, a aj Štefánikovi a jeho mechanikovi sa podarilo vyviaznuť bez škrabnutia. Na miesto núdzového pristátia hneď pribehli aj ostatní piloti eskadry, a keď videli, že posádka stroja je v poriadku, prepukli všetci, vrátane Štefánika, do smiechu.<sup>60</sup>

Agresívne správanie nemeckého pilota, ktorý sa odvážil prenasledovať Štefánikov stroj až nad jeho vlastné letisko, mohlo do istej miery súvisieť s už dlhší čas vzrastajúcou aktivitou rakúsko-uhorského a nemeckého letectva veštiacou skoré prerušenie osem mesiacov trvajúceho pokoja na srbskom fronte. V čase, keď Štefánik ešte len čakal na svoj nový stroj a potom vykonával cvičné lety v Palanke, nemecké a rakúsko-uhorské lietadlá takmer každý deň prenikali nad srbské vnútrozemie a pravidelne bombardovali železničné spojenie medzi Belehradom, Nišom a Solúnom, a iné významné ciele, medzi ktorými nechýbal napríklad ani Kragujevac (nálety sa uskutočnili 30. septembra a 1. októbra 1915).<sup>61</sup> Časté bombardovacie nálety nemeckých lietadiel na Kragujevac sú ľahko vysvetliteľné tým, že v tomto meste sídlil generálny štáb srbskej armády, ďalej veliteľstvo 4. (šumadijského) vojenského okruhu, a napokon sa tam nachádzali aj sklady vojenského materiálu (arzenál). Intenzívne nálety boli hlásené aj z Požarevca, kde nepriateľské lietadlá bombardovali letisko severného oddielu eskadry.<sup>62</sup> Očakávaná ofenzíva vojsk Ústredných mocností pod vedením nemeckého generála Augusta von Mackensena sa konečne začala 5. októbra 1915. Poľné letisko východného oddielu eskadry MFS-99 na planine Kovijon však v ten deň pokrývala hustá hmla, takže jej lietajúci personál (vrátane Štefánika) mal voľno. Štefánikov mechanik sa venoval oprave poškodeného stroja a z tejto činnosti ho nevyrušilo ani poletovanie niekoľkých nepriateľských strojov vo výške nad letiskom<sup>63</sup>, ktoré sa ho v tej hmle márne snažili nájsť a bombardovať. V ten istý deň dva iné nemecké stroje prileteli nad Lapovo, kde sa pokúsili bombardovať stanicu a železničnú trať, avšak bez viditeľného výsledku.<sup>64</sup>

Na druhý deň sa však udalosti dali do pohybu. Rakúsko-uhorské a nemecké jednotky začali intenzívne ostreľovať Belehrad.<sup>65</sup> Veliteľ eskadry major Vitrat dostal žiadosť zo srbského generálneho štábu, aby okrem pravidelného prieskumu pohybov rakúsko-uhorských jedno-

55 Maximálna rýchlosť Farmana F-11 bola približne 100 km/h, nemeckého Albatrosa B.II 105 km/h.

56 BARTŮŠEK, ref. 3, s. 45; KŠIŇAN, ref. 5, s. 52.

57 SNA, f. M. R. Štefánik, sign. A-2470.

58 BOURDON, ref. 18, s. 14.

59 Štefánikov mechanik v denníku poškodenie lietadla bližšie nešpecifikuje. Je pravdepodobné, že sa pri tvrdom dosadnutí poškodil najmä podvozok, pretože Maurice Bourdon neskôr k 7. októbru 1915 spomína vykonanie menších úprav majúčich za účel jeho spevnenie. BOURDON, ref. 18, s. 15.

60 Podľa svedectva kapitána Predića celý výjav navyše fotografoval poručík Louis Paulhan. BAREŠ, ref. 21, s. 162. Pozri tiež: OSUSKÝ, PAVLŮ, ref. 24, s. 189.

61 STANLEY, ref. 47, s. 102-103.

62 GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 58.

63 BOURDON, ref. 18, s. 14.

64 STANLEY, ref. 47, s. 107.

65 Tamže, s. 108.

tiek zabezpečil aj sledovanie spoločnej bulharsko-srbskej hranice<sup>66</sup>, pretože sa obecne očakávalo, že po začatí spojenej rakúsko-uhorskej a nemeckej ofenzívy aj Bulharsko, ktoré mobilizovalo už od 22. septembra 1915, čoskoro začne s útokom. Na splnenie tejto požiadavky nariadil okamžitý presun východného oddielu do mesta Niš.<sup>67</sup> Lietajúci personál ho vykonal ešte v ten istý deň poobede. Do Niša preleteli poručík Paulhan, rotmajster Pete, rotmajster Cornemont, nadrotmajster Thirouin a pozorovatelia kapitán de Rochefort a poručík Tulasne.<sup>68</sup> V tejto skupine bol samozrejme aj Štefánik, ktorý spolu so svojim mechanikom Bourdonom vyštartoval o 15.10.<sup>69</sup> Neleteli však priamo do Niša, ale pristáli v Palanke, kde prenocovali.<sup>70</sup> Presun pozemného sledu východného oddielu sa začal v nedeľu 7. októbra 1915 ráno za daždivého a sychravého počasia. S ním sa do Niša vybral aj veliteľ celej eskadry MFS-99 major Vitrat, ktorý tak priamo velil východnému oddielu.<sup>71</sup> V Palanke v ten deň tiež pršalo a okolie pokrývala hustá hmla<sup>72</sup>, takže posádka Štefánik – Bourdon v ten deň v prelete nepokračovala a desiatnik Bourdon využil túto vynútenú zastávku na vykonanie drobných opráv na Farmane.<sup>73</sup> Nie je jasné, či aj ostatní piloti východného oddielu pristáli takisto ako Štefánik v Palanke, alebo doleteli do Niša bez medzipristátia. Zdá sa však, že v Palanke ostal okrem Štefánika aj rotmajster Pete, ktorý potom priletel do Niša až 9. októbra 1915 s novým strojom určeným pre poručíka Paulhana.<sup>74</sup> Aj v pondelok 8. októbra 1915 v Palanke pršalo a bola aj hmla.<sup>75</sup> Zrejme sa počasie popoludní predsa len trochu zlepšilo, pretože Štefánik nakoniec prelet do Niša uskutočnil a po lete trvajúcim 1 hodinu a 40 minút o 14.55 h v Niši pristál.<sup>76</sup>

Východný oddiel eskadry MFS-99 sa udomácnil na provizórnom poľnom letisku, ktoré bolo zriadené na ploche vojenského cvičiska za mestskou citadelou.<sup>77</sup> Po niekoľkých dňoch trvajúceho daždivého a hmlistého počasia sa v stredu 10. októbra 1915 konečne vyjasnilo, a to so sebou samozrejme prinieslo aj zvýšenú aktivitu nepriateľského letectva. Dva nemecké stroje sa v ten deň znovu objavili nad Kragujevcem.<sup>78</sup> Zároveň bol tento deň významný aj pre Štefánika, pretože sa stal dňom jeho prvého bojového nasadenia na srbskom bojisku. O tomto lete však neexistujú žiadne presnejšie záznamy, okrem stručného svedectva Štefánikovho mechanika Bourdona, ktorý sa tohto letu tiež osobne zúčastnil<sup>79</sup> a pamätí škótskej ošetrovateľky Moniky M. Stanleyovej, ktorá sa v ten deň nachádzala v Niši a podľa všetkého bola očitým svedkom prvého Štefánikovho bojového letu.<sup>80</sup> Podľa mechanika Bourdona

66 BARTŮŠEK, ref. 3, s. 46.

67 Tamže.

68 GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 60.

69 SNA, f. M. R. Štefánik, sign. A-2470.

70 BOURDON, ref. 18, s. 15. Je možné, že im v ďalšom lete zabránila hustá hmla, ktorá sa popoludní začala vytvárať a vydržala až do nasledujúceho rána. STANLEY, ref. 47, s. 108

71 GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 60.

72 Hustú hmlu zaznamenali v ten istý deň aj v Kragujevci. STANLEY, ref. 47, s. 109.

73 BOURDON, ref. 18, s. 15.

74 Tamže, s. 15-16.

75 Tamže, s. 15.

76 Štefánik vyštartoval z Palanky o štvrt na dve popoludní. SNA, f. M. R. Štefánik, sign. A-2470; BOURDON, ref. 18, s. 15.

77 BOURDON, ref. 18, s. 15.

78 STANLEY, ref. 47, s. 114.

79 Zdrojom informácií je už spomenutý denník Mauricea Bourdona, ako aj zoznam Štefánikových letov. Pozri: BOURDON, ref. 18, s. 16; SNA, f. M. R. Štefánik, sign. A-2470.

80 STANLEY, ref. 47, s. 113-114.



priletelo nad Niš niekoľko nemeckých lietadiel<sup>81</sup>, zrejme na prieskum. Nad mestom sa objavili asi o pol tretej.<sup>82</sup> Spočiatku ich nikto neobťažoval, pravdepodobne preto, lebo bola nedeľa, ale potom bol konečne vyhlásený letecký poplach. Štefánik dostal o 15.10 h svoj Farman do vzduchu a začal nemecké stroje stíhať. Je pravdepodobné, že spolu so Štefánikom vzlietli minimálne ďalšie dva stroje jednotky (proti Nemcom teda letel celý jeden roj).<sup>83</sup> Je treba ešte doplniť, že podľa svedectva M. Stanleyovej Farmany ostreľovali unikajúce nemecké stroje dávkami z guľometov<sup>84</sup>, takže nie je vylúčené, že aj Štefánikov Farman bol počas tohto letu vyzbrojený, a že na nepriateľské stroje tiež vystrelil.<sup>85</sup> Nakoniec však nemecké stroje pilotom MFS-99 unikli, a tak sa museli uspokojiť s tým, že ich aspoň zahnali. Vrátili sa na letisko, pričom Štefánik pristál o štvrtrej hodine popoludní.<sup>86</sup> Stroje, ktoré Štefánik a jeho kolegovia prenasledovali, mohli buď patriť k nemeckej leteckej jednotke (Deutsche Fliegerabteilung in Herkulesbad) majúcej svoju základňu na letisku v Herkulesbade (dnes Baile Herculane v Rumunsku)<sup>87</sup>, alebo k strojom operujúcim z letiska pri bulharskom meste Värsec.<sup>88</sup> Opäť s najväčšou pravdepodobnosťou šlo o Albatrosy B.II.

Vo štvrtok 11. októbra 1915 padal dážď<sup>89</sup>, takže ďalšie kolo leteckých bojov v okolí mesta Niš sa začalo až 12. októbra 1915. V to ráno prišlo majorovi Vitratovi hlásenie od srbských pozemných jednotiek, že nad mestom Pirot bolo spozorované nemecké lietadlo.<sup>90</sup> Úlohu zabrániť nemeckému prieskumníkovi v ďalšom lete dostal práve Štefánik. Jeho Farman MF 499 vzlietol o 8.35 h.<sup>91</sup> Ako pozorovateľ letel Štefánikov mechanik Bourdon. Nepriateľské lietadlo sa však medzitým vzdialilo, takže Štefánik o 9.45 h zase pristál.<sup>92</sup> Okolo štvrti na šesť večer došlo na veliteľstvo nové hlásenie, že sa od Pirotu blíži ďalší nepriateľský lietajúci aparát. Tentoraz to bolo rakúsko-uhorské lietadlo. Netrvalo dlho a objavilo sa nad Nišom, pričom zhodilo na mesto jednu bombu.<sup>93</sup> Štefánik sa práve vtedy náhodou nachádzal na letisku a práve bol zaujatý rozhovorom s priateľom – francúzskym kapitánom v zálohe Raoulom Labrym, ktorý pôsobil ako dôstojník pri francúzskej zdravotníckej výprave.<sup>94</sup> Len čo bol vy-

81 BOURDON, ref. 18, s. 16. M. Stanleyová videla iba jeden stroj. STANLEY, ref. 47, s. 113.

82 STANLEY, ref. 47, s. 113.

83 STANLEY, ref. 47, s. 113-114.

84 Tamže, s. 114.

85 Tento záver podporuje aj poznámka v denníku Mauricea Bourdona o tom, že 7. októbra 1915 na lietadlo namontoval „mostík guľometu“, zrejme akýsi druh úchyty, avšak odlišný od guľometnej lafety, ktorú inštaloval až 24. októbra 1915. Pozri: BOURDON, ref. 18, s. 15, 17, ako aj text nižšie.

86 SNA, f. M. R. Štefánik, sign. A-2470. Vo svojom denníku mechanik Bourdon uvádza, že let trval až do piatej hodiny popoludní. BOURDON, ref. 18, s. 16. Za pravdepodobnejší považujeme údaj zo záznamu letov.

87 Z tohto letiska lietal v rámci tejto jednotky (od 25. júla 1915) ako letecký pozorovateľ aj príslušník rakúsko-uhorskej 1. leteckej stotiny (Flik 1) 12. leteckého zboru (Fliegerkorps 12) poručík Johann (Hans) Zwierzina, ktorý bol potom 10. novembra 1915 dekorovaný Striebornou záslužnou medailou Františka Jozefa I. na vojnovnej stuhe s meči známej aj ako záslužná medaila Signum laudis (Silberne Verdienst Medaille am Bande des Militärverdienstkreuzes) za prieskumné lety nad východným Srbskom vykonané v septembri a októbri 1915. Pozri: <http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~fggame/htmldocs/zwierzina-johann-1889.html>, 27.11.2008. Neskôr sa preskolil na pilota a do svojej smrti v marci 1918 mal na konte tri zostrelky.

88 V rámci tejto bližšie neurčenej jednotky lietal nadrotmajster (Vizefeldwebel) Carl Holler.

89 BOURDON, ref. 18, s. 16.

90 Tamže.

91 Tamže.

92 Tamže.

93 Tamže.

94 BARTUŠEK, ref. 23, s. 188, 196. Dôvodov, prečo druhý Štefánikov bojový let z 12. októbra 1915 považujeme za totožný s letom opísaným Raoulom Labrym, hoci sa v niektorých detailoch značne odlišujú, je viaceré. Hlavným dôvodom je fakt, že let trval dve hodiny, a že Štefánik pravdepodobne prenasledoval rakúsko-uhorský

hlásený poplach, neváhal ani chvíľu, a onedlho už jeho stroj stúpil k oblohe. Znovu s ním letel ako pozorovateľ jeho verný mechanik Bourdon.<sup>95</sup> Rovnako je isté, že pri tomto lete bol jeho Farman vyzbrojený leteckým guľometom, pretože Bourdon v denníku uvádza, že po unikajúcom rakúsko-uhorskom dvojplošníku vystrelili pár nábojov.<sup>96</sup> Nepriateľský pozorovateľ im zrejme neostal nič dlhý, a Štefánikov Farman pravdepodobne tiež zinkasoval niekoľko zásahov.<sup>97</sup> Keďže Farman bol o niečo pomalší ako rakúsko-uhorský stroj, Štefánikovi sa nepodarilo nepriateľa letiaceho smerom do hĺbky bulharského územia dostihnúť a po takmer dvojhodinovom lete sa vrátil naspäť na domovské letisko.<sup>98</sup> Po pristátí vraj Štefánik vystúpil pokojne z lietadla a akoby nič pokračoval v prerušenom priateľskom rozhovore s udiveným kapitánom Labrym.<sup>99</sup>

Počas nasledujúcich dní nastalo veterné a daždivé počasie, ktoré okrem dvoch dní (16. a 17. októbra 1915) trvalo až do 25. októbra 1915.<sup>100</sup> Zlé počasie uzemnilo všetky francúzske, rakúsko-uhorské a nemecké stroje na srbskom bojisku. Medzitým sa vojenská situácia Srbska neustále zhoršovala. Už 9. októbra 1915 rakúsko-uhorské jednotky znovu okupovali Belehrad a prenasledovali pomaly ustupujúcu srbskú armádu. V nedeľu 14. októbra 1915 Bulharsko vyhlásilo Srbsku vojnu a už na druhý deň sa začala bulharská ofenzíva.<sup>101</sup> Keďže Bulharsko a Francúzsko ešte neboli formálne vo vojnovom stave, výsostné označenie všetkých lietadiel východného oddielu MFS-99 bolo údajne premalované na srbské, a kolovali chýry aj o tom, že mužstvo bojujúce proti Bulharom si bude musieť obliecť srbské uniformy.<sup>102</sup> V utorok 16. októbra 1915 veliteľ celej eskadry major Vitrat odišiel na do Kragujevca ku generálnemu štábu srbskej armády, aby získal lepší prehľad o situácii a mohol rovnako účinne veliť obidvom oddielom eskadry. Priamym velením východného oddielu poveril skúseného poručíka Louisa Paulhana.<sup>103</sup> Štefánik bol po tieto daždivé dni odsúdený na odpočinok<sup>104</sup>, ktorý však využil sebe vlastným a vynaliezavým spôsobom. Je pravdepodobné, že dopodrobna analyzoval svoje predchádzajúce vzdušné súboje a zrejme dospel k záveru, že by v nich dosiahol lepších výsledkov (čiže eventuálne zostrelenie nepriateľského lietadla), keby guľomet, ktorý brával na palubu svojho lietadla, bol lafetovaný.<sup>105</sup> Minimálne

---

stroj až nad bulharské územie. Ostatné tvrdenia kapitána Labryho: t. j. letecký súboj proti ôsmim nepriateľským strojom, alebo údaj, že Štefánik letel sám a na jednoplošníku (!!!), a najmä, že počas tohto letu prenasledoval nepriateľské stroje až nad Sofiu a bombardoval tam hangár so vzducholodami (!!!), sú vrcholne nepravdepodobné. Ich očividnú nereálnosť a fantastickosť nie je potrebné ďalej zdôrazňovať.

95 Raoul Labry tento fakt neuvádza. Pozri: BARTŮŠEK, ref. 23, s. 196.

96 BOURDON, ref. 18, s. 16. Šlo zrejme o guľomet Colt-Browning vz. 1895 kalibru 7 mm americkej výroby, ktorý je doložený na fotografiách iných strojov zo stavu MFS-99. Pozri fotografickú prílohu: GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1.

97 BARTŮŠEK, ref. 23, s. 196. Táto časť Labryho svedectva môže zodpovedať skutočnosti.

98 Štefánik pristál o 17.10. SNA, f. M. R. Štefánik, sign. A-2470.

99 BARTŮŠEK, ref. 23, s. 196.

100 Pozri: BOURDON, ref. 18, s. 16-17.

101 GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 60. Prvé nepriateľské akcie Bulhari začali už 11. októbra 1915. GOSIO-ROVSKÝ, ref. 5, s. 35; MLYNÁRIK, ref. 3, s. 105.

102 Podľa inak nepotvrdeného svedectva Štefánikovho mechanika. Pozri: BOURDON, ref. 18, s. 16. Ak tejto zmene výsostného označenia lietadiel skutočne došlo, tento stav musel trvať iba krátko, pretože Francúzsko vyhlásilo Bulharsku vojnu už 17. októbra 1915.

103 GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 60.

104 Okrem 16. a 17. októbra 1915, keď bolo pekné počasie. Dôvody, prečo v tieto dni Štefánik ani raz nevzlietol, nie sú známe.

105 V týchto stále ešte „pionierskych“ časoch vojenského letectva si piloti brávali na palubu svojich lietadiel rôzne zbrane, pištole, karabíny, atď. Postupne sa ukázalo, že najúčinnjšou zbraňou proti iným lietadlám je vďaka vysokej kadencii strelby guľomet. Keďže guľomet je už pomerne ťažká zbraň (Štefánikom pravdepodobne po-

niekoľko strojov jednotky už podobnú lafetu malo, takže Štefánik zrejme následne poveril svojho mechanika Bourdona jej výrobou a namontovaním do lietadla. Desiatnik Bourdon výrobu lafety ukončil v pondelok 22. októbra 1915, a o dva dni neskôr ju namontoval do Štefánikovho Farmana.<sup>106</sup>

Práve včas, pretože vo štvrtok 25. októbra 1915 sa vyčasil<sup>107</sup>, a Štefánik bol vyslaný na prieskumný let do hĺbky bulharského zázemia. V ten istý deň leteli na prieskum ešte ďalšie štyri Farmany eskadry.<sup>108</sup> Tentokrát však s ním ako pozorovateľ neletel „jeho“ desiatnik Bourdon, ale srbský kapitán pechoty Marko Božović.<sup>109</sup> Na Štefánikovo nešťastie, guľomet v jeho lietadle aj napriek pravidelnej údržbe<sup>110</sup> vypovedal poslušnosť, a tak si kapitán Božović na poslednú chvíľu vzal so sebou aspoň svoju karabínu.<sup>111</sup> Po tomto nepríjemnom zistení Štefánik vyštartoval o 9.15 z Niša a postupne vystúpil do výšky asi 3000 metrov,<sup>112</sup> pretože pod ním sa až k bulharskej hranici rozprestieralo nebezpečný a hornatý terén v podobe rozoklaného a úzkeho údolia rieky Nišava. Trasa prieskumného letu bola stanovená nasledovne; Niš – Bela Palanka – Pirot – Caribrod – Dragoman – planina Vidlič – kóta 1371 – Temska – Niš.<sup>113</sup> Samotný let prebiehal pokojne, pričom obaja letci spozorovali zvýšenú koncentráciu bulharských jednotiek na prístupoch k srbským obranným pozíciám v okolí mesta Pirot.<sup>114</sup> Bolo jasné, že tieto sily čoskoro donútia menej početných srbských obrancov na ústup. Keď sa blížili k bulharskému mestu Dragoman, Štefánik sa vzhľadom na pokojný priebeh letu dohodol s Božovićom, že poletia ešte ďalej, až nad Sofiu.<sup>115</sup> V tomto zámere im však po chvíli zabránila hustnúca oblačnosť.<sup>116</sup> Pri návrate na nich bezvýsledne párkrát vystrelila bulharská poľná batéria z postavenia pri lokalite Zabrdje.<sup>117</sup> Nakoniec Štefánikov Farman pristál v Niši tesne pred jednou hodinou popoludní<sup>118</sup> po lete trvajúcim spolu 3 hodiny a 40 minút.<sup>119</sup> Až po dosadnutí stroja sa ukázalo, že ho počas letu späť až nad domovské

---

užívaný guľomet Colt-Browning vz. 1895 vážil 18,1 kg), manipulácia s ním bola v letových podmienkach ťažkopádna. Postupne tak svojpomocne vznikali prvé spôsoby jeho uchytenia na palube lietadla.

106 BOURDON, ref. 18, s. 17.

107 GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 60; BOURDON, ref. 18, s. 17.

108 GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 60. Podľa krátkej charakteristiky celkových výsledkov prieskumu z tohto dňa je však možné predpokladať, že cieľom ďalších osádok boli Kumanovo, Kuršumlja, Zaječar a Vranje. Tamže, s. 61.

109 OSUSKÝ, PAVLŮ, ref. 24, s. 190. V tomto počiatocnom období 1. svetovej vojny bolo prirodzené, že ako leteckí pozorovatelia pôsobili dôstojníci náležiaci pôvodne k iným druhom vojsk ako k letectvu. Úlohou týchto dôstojníkov totiž nebolo len rozoznať vojenské objekty a sústredenia jednotiek nepriateľa zo vzduchu, ale vďaka svojej pôvodnej príslušnosti k delostrelectvu alebo k pechote vedeli svoje pozorovania previesť do presných a zrozumiteľných vojenských termínov bez nutnosti absolvovania akéhokoľvek prípravného školenia.

110 Podľa Bourdonovho denníka sa Štefánikov mechanik venoval údržbe zbraní (a teda aj guľometu) naposledy 22. októbra 1915. BOURDON, ref. 18, s. 17.

111 OSUSKÝ, PAVLŮ, ref. 24, s. 190.

112 Tamže.

113 Tamže; KŠIŇAN, ref. 5, s. 52.

114 OSUSKÝ, PAVLŮ, ref. 24, s. 190.

115 Tamže, s. 191.

116 OSUSKÝ, PAVLŮ, ref. 24, s. 191; KŠIŇAN, ref. 5, s. 52.

117 OSUSKÝ, PAVLŮ, ref. 24, s. 191.

118 V denníku Mauricea Bourdona sa uvádza, že Štefánikov prieskumný let sa udial medzi 13.30 a 15.00 popoludní. Tento údaj však nie je pravdivý, pretože zjavne nekorešponduje s dĺžkou letu udávanou vo svedectve srbského generála Milenkovića a Štefánikovho veliteľa majora Vitrata. Pozri: BOURDON, ref. 18, s. 18; OSUSKÝ, PAVLŮ, ref. 24, s. 191; BAREŠ, ref. 21, s. 155.

119 SNA, f. M. R. Štefánik, sign. A-2470; BAREŠ, ref. 21, s. 155.

letisko márne prenasledoval nemecký stroj<sup>120</sup> – pravdepodobne opäť dvojplôšník typu Albatros B.II operujúci z letiska Väršec. Treba ešte poznamenať, že práve vďaka tomuto odvážnemu prieskumnému letu, ktorý bol vykonaný na samej hranici doletu Farmana<sup>121</sup>, si Štefánik vyslúžil pochvalné uznanie ostatných skúsených pilotov eskadry, ktorí tak prestali pochybovať o jeho pilotných schopnostiach a už ho naďalej nepovažovali za nováčika.<sup>122</sup>

Na druhý deň v piatok 26. októbra 1915 opäť začalo pršať<sup>123</sup>, takže na akékoľvek lietanie nebolo ani pomyslenie. Na základe výsledkov leteckého prieskumu z predošlého dňa, ktoré jednoznačne potvrdili postup bulharskej armády na všetkých smeroch, sa major Vitrat rozhodol vydať rozkaz na stiahnutie východného oddielu z Niša do 30 km na západ vzdialeného mesta Prokuplje.<sup>124</sup> Tým sa začal ústup eskadry MFS-99 napriek Srbskom, Čiernou horou a Albánskom k pobrežiu Jadranu.<sup>125</sup> Zlé počasie však po niekoľko dní zabránilo evakuácií, ktorá sa mohla začať až 29. októbra 1915 v dopoludňajších hodinách.<sup>126</sup> Týmto dňom sa tiež končí aj pôsobenie Milana Rastislava Štefánika ako bojového pilota na srbskom fronte. Ostatní piloti eskadry MFS-99 síce aj v priebehu ústupu lietal na prieskumné lety<sup>127</sup>, ale Štefánik už medzi nimi nefiguroval. Lety, ktoré vykonal, boli lety nebojového charakteru, vykonané v rámci všeobecného ústupu pred postupujúcimi vojskami Ústredných mocností.<sup>128</sup>

## ŠTEFÁNIKOVA POLITICKÁ A DIPLOMATICKÁ ČINNOSŤ

Ak o vojenskej činnosti M. R. Štefánika v Srbsku existuje pomerne málo informácií, ešte menej sa ich zachovalo o jeho politických a diplomatických aktivitách. V prvom rade je potrebné spomenúť, že Štefánik chápal svoju vojenskú službu v radoch francúzskej armády ako základ politického účinkovania v prospech národných ambícií Čechov a Slovákov.<sup>129</sup> Štefánik pred odchodom do Srbska bojovo lietal nad západným frontom a svojou odvahou a chladnokrvnosťou si vyslúžil uznanie u svojich nadriadených. Obdobne chápal aj svoju službu v rámci eskadry MFS-99 v Srbsku. Vzhľadom na kombináciu rôznych faktorov, ako nepriaznivého počasia a rýchleho postupu nemeckých, rakúsko-uhorských a bulharských vojsk v priebehu októbra 1915, nemal možnosť vykonať mnoho bojových letov, avšak tie,

120 OSUSKÝ, PAVLŮ, ref. 24, s. 191.

121 Maximálna vytrvalosť lietadla typu Farman F-11 vo vzduchu bola 3 hodiny a 45 minút.

122 Podľa spomienok majora Vitrata. Pozri: BAREŠ, ref. 21, s. 155. Štefánik v čase príchodu k eskadre MFS-99, samozrejme, žiadnym nováčikom nebol, pretože naliel približne 32 letových hodín v bojových podmienkach na západnom fronte počas pôsobenia v radoch eskadry MF-54.

123 BOURDON, ref. 18, s. 18.

124 GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 61. Ústup severnej skupiny sa začal už 19. októbra 1915, a jeho cieľom bola Raška. Tamže, s. 58.

125 Postupná evakuácia dielenskej a opravnej sekcie a tyla umiestnených v Palanke prebiehala v podstate už od 20. septembra 1915, kedy jej veliteľ poručík de Lareinty dostal príslušný rozkaz od majora Vitrata na presun do Kruševca. Faktická evakuácia začala 10. októbra 1915. Pozri: GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 61.

126 BOURDON, ref. 18, s. 18.

127 Zo správy majora Vitrata vyplýva, že tieto lety vysielal navzdory počasiu takmer každý deň až do 17. novembra 1915, kedy boli definitívne znemožnené príchodom zimy sprevádzaným extrémne chladným počasím a snehovými víchricami. GUELTON, BRAUD, KŠIŇAN, ref. 1, s. 63-64.

128 Aj samotný Štefánik vnímal ústup Srbskom na palube svojho olietaného stroja skôr ako nebojovú činnosť, pre ktorú sa už neoplatí riskovať život. Pozri svedectvo Jozefa Procházku v: BAREŠ, A. (ed.): ref. 21, s. 165.

129 MLYNÁRIK, ref. 3, s. 103; HRONSKÝ, M.–KRIVÁ, A. – ČAPLOVIČ, M.: *Vojenské dejiny Slovenska IV., 1914-1939*. Bratislava 1996, s. 38..

ktoré absolvoval, dokazujú jeho snahu o dosiahnutie čo najlepších výsledkov.<sup>130</sup> Veril, že ako úspešný a oslavovaný vojenský letec skôr upúta pozornosť politikov a vojenských veliteľov krajín Dohody (najmä Francúzska) a skôr bude schopný ich presvedčiť o nutnosti rozbitia Rakúsko-Uhorska.<sup>131</sup> Svojím príkladom chcel tiež poukázať na to, že hoci Česi a Slováci ako rakúsko-uhorskí občania bojujú proti Dohode, sú tu aj takí, čo bojujú na jej strane. Snažil sa, aby sa práve tento fakt bral do úvahy, aby sa o ňom stále vedelo, a aby sa zohľadnil po skončení vojny.<sup>132</sup>

Ako ďalší logický krok v tomto smere je možné chápať Štefánikov zámer, ktorý v ňom pravdepodobne skrsol vo chvíli, keď sa dozvedel o tom, že medzi rakúsko-uhorskými zajatcami srbskej armády sa nachádzajú aj vojaci českej a slovenskej národnosti. Rakúsko-uhorské pluky, v ktorých radoch bojovala väčšina Slovákov a Čechov, boli síce prednostne posielané na východný front do Haliče, avšak dosť ich bojovalo a bolo zajatých v Srbsku.<sup>133</sup> V roku 1915 to bolo približne 35 000 zajatcov.<sup>134</sup> Štefánik začal týchto zajatcov vnímať ako ďalší prostriedok v snažení o uznanie spoločných českých a slovenských národných aspirácií. Títo muži by nielenže posilnili rady tých Čechov a Slovákov, čo by priamo bojovali na strane Dohody, ale ich „prevrátenie kabátov“ by dalo jasný signál politikom štátov Dohody, ako „verne“ Česi a Slováci slúžia monarchii.<sup>135</sup> Preto je takmer isté, že hlavným cieľom Štefánikovych politických aktivít počas jeho pobytu v Srbsku bolo vytvorenie „českých légii“<sup>136</sup> – t. j. neskorších dobre známych československých légii, a ich čo najskoršie bojové nasadenie, či už v Srbsku, alebo vo Francúzsku.<sup>137</sup> Za týmto účelom sa chcel stretnúť s rôznymi srbskými politikmi, avšak najmä so srbským ministerským predsedom Nikolom Pašičom.<sup>138</sup> Zároveň chcel o charaktere svojich snažení upovedomiť aj francúzskeho vyslanca p. Boppeho sídliaceho v Niši. Je potrebné upozorniť, že podobné aktivity boli v rozpore s Haagskou konvenciou z 18. októbra 1907 (resp. článkom 23 *Dohovoru o zákonoch a obyčajach pozemnej vojny*), ktorá zakazovala používanie vojnových zajatcov na bojové účely.<sup>139</sup>

O konkrétnom spôsobe, akým chcel Štefánik dosiahnuť svoje „zvláštne poslanie“<sup>140</sup>, existujú len nejasné indície pochádzajúce z osobných svedectiev osôb, ktorým o ňom sám povedal.<sup>141</sup> Navyše, v doposiaľ známych dokumentoch vzťahujúcich sa k Štefánikovmu pobytu v Srbsku nie je o ňom ani zmienka. Vzhľadom na kontroverzný charakter podobných aktivít Štefánik pravdepodobne nemal oficiálne poverenie od francúzskej vlády a generálneho štábu. Skôr mohol disponovať akýmsi neoficiálnym odporúčením z rôznych miest, a nie je

130 Pozri text vyššie.

131 MLYNÁRIK, ref. 3, s. 107-108, 111-112.

132 Tamže, s. 110.

133 PODRIMAVSKÝ, E. – KOVÁČ, D. (eds.): *Slovensko na začiatku 20. storočia*. Bratislava 1999, s. 283.

134 KŠIŇAN, ref. 5, s. 52.

135 MLYNÁRIK, ref. 3, s. 101, 113-114; BARTŮŠEK, ref. 5, s. 16.

136 Podľa svedectva Raoula Labryho: BARTŮŠEK, ref. 23, s. 190.

137 KAUTSKÝ, ref. 2, s. 130; KŠIŇAN, ref. 5, s. 52; KOPTA, J.: Štefánik. Praha 1923, s. 19; MLYNÁRIK, ref. 3, s. 110, 114-115.

138 OSUSKÝ, PAVLŮ, ref. 24, s. 189; BARTŮŠEK, ref. 23, s. 207; KŠIŇAN, M.: Štefánik, s. 52; HRONSKÝ, KRIVÁ, ČAPLOVIČ, ref. 129, s. 39.

139 Kol. aut.: *Haagské úmluvy v systéme mezinárodního humanitárního práva*. I. díl. Praha 1992, s. 22; KAUTSKÝ, ref. 2, s. 130.

140 Štefánik sa takto sám vyjadril o svojich mimo bojových aktivitách. Pozri svedectvo kapitána Prediča: BARTŮŠEK, ref. 23, s. 207.

141 Ide o už spomínaného kapitána Svetislava Prediča a kapitána v zálohe Raoula Labryho.

vylúčené, že o Štefánikovom zámere vedel aj generál Foch.<sup>142</sup> Neexistenciu oficiálneho poverenia dokazuje hneď prvé stretnutie Štefánika s francúzskym vyslancom Boppem, ktoré sa uskutočnilo ešte v rámci Štefánikovej cesty k eskadre MFS-99 v piatok 24. septembra 1915.<sup>143</sup> Štefánik sa u francúzskeho vyslanca osobne ohlásil, aby ho informoval aj o svojich plánoch o verbovaní českých a slovenských vojakov v srbských zajateckých táboroch, pričom ho pravdepodobne požiadal o podporu pri ich realizácii. Veľvyslanec rovno odmietol o niečom podobnom uvažovať, a odporučil Štefánikovi, aby sa sústredil na svoju vojenskú službu.<sup>144</sup> Štefánik sa touto radou nemienil riadiť, a hneď po svojom príchode k jednotke informoval o svojom zámere všetkých svojich nových spolubojovníkov, predovšetkým však srbského kapitána Svetislava Prediča.<sup>145</sup> Isto sa aj jeho prostredníctvom hodlal stretnúť so srbskými politikmi a so srbským ministerským predsedom.

Vzhľadom na to, že sychravé a daždivé počasie v priebehu októbra a novembra 1915 často znemožňovalo bojové lety, je možné predpokladať, že Štefánik mal k dispozícii relatívne veľa času, aby tieto stretnutia uskutočnil.<sup>146</sup> Možno s nimi do istej miery súvisela už spomínaná a mechanikom Bourdonom zaznamenaná Štefánikova cesta autom do Belehradu z Kovijonu 29. septembra 1915.<sup>147</sup> Od 8. októbra 1915 sa Štefánik, ako bolo spomenuté vyššie, nachádzal priamo v Niši, čo samozrejme eventuálne stretnutia s členmi srbskej vlády výrazne uľahčovalo. Je možné predpokladať, že niektoré predbežné rozhovory s nižšími srbskými vládnymi úradníkmi sa aj uskutočnili, pretože sú indicie o tom, že Štefánik bol sklamaný prístupom srbskej strany k jeho požiadavkám.<sup>148</sup> Štefánik sa stretol aj s blízkym spolupracovníkom Nikolu Pašića, Jovanom Jovanovićom.<sup>149</sup> Nakoniec ale nepochodil. Srbi boli totiž do krajnej miery rozhorčení správaním sa nemeckých a rakúsko-uhorských oddielov počas postupu do hĺbky svojho územia a odmietali brať ohľad na to, či sú zajatci nemeckého, rakúskeho, maďarského, alebo slovanského pôvodu.<sup>150</sup> Z tohto dôvodu boli aj ich reakcie ohľadne organizovania jednotiek zo zajatcov českého a slovenského pôvodu pochopiteľne negatívne a pre nedostatok času nebolo možné tieto ich postoje do zrušenia srbskej obrany podstatnejšie zmeniť. Stretnutie so srbským ministerským predsedom, v ktoré isto Štefánik dúfal najviac, sa vôbec neuskutočnilo.<sup>151</sup>

Z rovnakého dôvodu sa nezrealizoval ani ďalší Štefánikov zámer. Bolo ním vytvorenie samostatnej slovanskej (slovenskej) eskadry v rámci francúzskeho letectva, ktorá by pôsobila na srbskom fronte.<sup>152</sup> Ako už bolo spomenuté vyššie, Štefánik v auguste 1915 odmietol menovanie za náčelníka meteorologickej služby francúzskeho letectva a žiadal, aby mohol byť

142 KAUTSKÝ, ref. 2, s. 130; MLYNÁRIK, ref. 3, s. 114.

143 J. Mlynárik chybné uvádza, že toto stretnutie sa konalo 4. septembra 1915. MLYNÁRIK, ref. 3, s. 115. Štefánik prišiel do Nišu sprevádzaný svojím mechanikom Bourdonom a dôstojníckym sluhom Garom vlakom o pol jedenástej dopoludnia. BOURDON, ref. 18, s. 12.

144 KAUTSKÝ, ref. 2, s. 130; MLYNÁRIK, ref. 3, s. 115.

145 MLYNÁRIK, ref. 3, s. 105; BARTŮŠEK, ref. 23, s. 207.

146 Štefánik počas svojho pobytu v Niši nelietal 9., 11., 13. až 24., a potom 26. až 29. októbra 1915, čiže spolu 18 dní. BOURDON, ref. 18, s. 15-19. Ak odrátame víkendové dni, ostáva ešte plných 12 dní, počas ktorých sa schôdzky mohli uskutočniť.

147 BOURDON, ref. 18, s. 13.

148 MLYNÁRIK, ref. 3, s. 109.

149 Toto stretnutie sa mohlo hypoteticky uskutočniť 16. alebo 17. októbra 1915. Po tieto dni bolo jasné počasie a napriek tomu Štefánik bojovo nelietal. BOURDON, ref. 18, s. 17. Je možné predpokladať, že ho od lietania odvedli iné povinnosti, v tomto prípade jeho schôdzka s Jovanom Jovanovićom.

150 MLYNÁRIK, ref. 3, s. 109; OSUSKÝ, PAVLŮ, ref. 24, s. 189.

151 BAREŠ, ref. 22, s. 163; HRONSKÝ, KRIVÁ, ČAPLOVIČ, ref. 129, s. 39.

152 KAUTSKÝ, ref. 2, s. 125.

poslaný na srbský front. Zároveň v tejto dobe požiadal svojich nadriadených, aby povolili formovanie tejto eskadry z príslušníkov česko-slovenskej dobrovoľníckej rotý Nazdar, pričom sám v tomto smere podnikol začiatkom septembra 1915, t.j. tesne pred odjazdom do Srbska, prvé kroky.<sup>153</sup> Štefánik si predstavoval, že po absolvovaní leteckého výcviku bude celá eskadra odoslaná za ním na srbské bojisko, a že jej letci budú od jeho velením lietať ponad rakúsko-uhorské zákopy a zhadzovať do nich výzvy na letákoch určené pre rakúsko-uhorských vojakov českého a slovenského pôvodu.<sup>154</sup> Takisto dúfal, že ich výnimočné bojové výkony, ku ktorým sa sám snažil svojou bojovou činnosťou nad západným aj srbským frontom dávať príklad, pomôžu šíriť dobré meno Čecho-Slovákov v štátoch Dohody a napravia tak krajne nepriaznivý dojem zo skutočnosti, že Česi a Slováci bojovali ako vojaci rakúsko-uhorskej armády v tábore jej nepriateľov – centrálnych mocností.<sup>155</sup> Rýchly vojenský kolaps Srbska tento ambiciózný plán samozrejme znemožnil, pričom samostatná slovanská (slovenská) eskadra nakoniec ani nevznikla.<sup>156</sup>

Na záver je potrebné skonštatovať, že tieto počiatkové neúspechy neznamenali koniec snáh M. R. Štefánika o vytvorenie zahraničných čs. vojenských jednotiek. Okrem preukázania svojej osobnej odvahy a schopností v leteckých bojoch význam Štefánikovej misie v Srbsku tkvie najmä v tom, že si tu mohol overiť správnosť svojej koncepcie, a opäť sa o rovnakú vec pokúsiť neskôr v Rusku a v Taliansku. Predovšetkým vďaka bojovému vystúpeniu čs. légii vo Francúzsku, v Taliansku a v Rusku uznali dohodové mocnosti čs. odbojové hnutie v Paríži (Československú národnú radu – ČSNR) de facto za predstaviteľku spolubojujúceho národa s právom na samostatnosť a tak umožnili vznik nezávislého Československa 28. októbra 1918. Nový štát sa prirodzene orientoval na Francúzsko a jeho spojencov, medzi nim aj Spojené kráľovstvo Srbov, Chorvátov a Slovincov, čím sa znovu obnovili vréle vzťahy medzi Srbmi, Čechmi a Slovákmi prerušené 1. svetovou vojnou, a vyjadrené podpísaním Malej Dohody v roku 1921. Svoj podiel na uskutočnení týchto významných udalostí mal nepochybne aj M. R. Štefánik, ktorý sa však už spojenectva s Juhosláviou nedožil, zomrel v dôsledku leteckého nešťastia v Ivanke pri Dunaji počas svojho návratu do vlasti 4. mája 1919.

153 JURÍČEK, J.: *Milan Rastislav Štefánik*. Bratislava 2006, s. 106; KŠIŇAN, ref. 5, s. 48, pozri tiež spomienky I. Kadavého v: BARTUŠEK, ref. 23, s. 317; MLYNÁRIK, ref. 3, s. 101.

154 KŠIŇAN, ref. 5, s. 49; KAUTSKÝ, ref. 2, s. 125; MLYNÁRIK, ref. 3, s. 101; GOSIOROVSKÝ, ref. 5, s. 33.

155 MLYNÁRIK, ref. 3, s. 101; GOSIOROVSKÝ, ref. 5, s. 33.

156 KŠIŇAN, ref. 5, s. 49-50; MLYNÁRIK, ref. 3, s. 119. Päť českých dobrovoľníkov síce v priebehu roka 1916 dokončilo pilotný výcvik, avšak po zvyšok 1. svetovej vojny bojovali ako príslušníci francúzskeho letectva. K ich ďalšiemu pôsobeniu pozri: BORO VAN, V.: *Historie československého vojenského letectva 1914-1945*. Praha 1998, s. 31.

## LITERATÚRA:

- BAREŠ, A. (ed.): *Štefánikův memoriál. Sborník vzpomínek a dokumentů vydaný k 10. výročí smrti M. R. Štefánika*. Praha 1929.
- BARTŮŠEK, J.: *Štefánikova vojenská činnost. K jeho 50. narozeninám*. Legionářská knihovna 15. Praha 1930.
- BARTŮŠEK, J. (ed.): *Štefánik. Kniha druhá: vzpomínky, dokumenty a jiné příspěvky*. Praha 1938.
- BARTŮŠEK, J.: *MRŠ. Životní přehled Dr. M. R. Štefánika*. Praha 1938.
- BARTŮŠEK, J. – BOHÁČ, J.: *Zápisníky M. R. Štefánika*. Praha 1935.
- BOROVAN, V.: *Historie československého vojenského letectva 1914-1945*. Praha 1998.
- BOURDON, M.: *Se Štefánikem v Srbsku. Z denníku Maurice Bourdona, francouzského mechanika gen. Štefánika*. Pardubice 1928.
- GOSIOROVSKÝ, I.: Milan Rastislav Štefánik ako vojnový letec. In: *Generál Dr. Milan Rastislav Štefánik – vojak a diplomat. Zborník príspevkov a materiálov z vedeckej konferencie v Bratislave 4. – 5. mája 1999*. Bratislava 1999, s. 29-37.
- GUELTON, F. – BRAUD, F. – KŠIŇAN, M.: *La mémoire conservée du général Milan Rastislav Štefánik dans les archives du service historique de la défense*. Paris 2008.
- HRONSKÝ, M. – KRIVÁ, A. – ČAPLOVIČ, M.: *Vojenské dejiny Slovenska IV., 1914 – 1939*. Bratislava 1996.
- HRBEK, J.: *Velká válka na moři, 2. díl, rok 1915*. Praha : Libri 2001.
- JURÍČEK, J.: *Milan Rastislav Štefánik*. Bratislava 2006.
- KAUTSKÝ, E. K.: *Kauza Štefánik. Legendy, fakty a otázniky okolo vzniku česko-slovenskej republiky*. Martin 2004.
- Kol. aut.: *Haagské úmluvy v systému mezinárodního humanitárního práva*. I. díl. Praha 1992.
- KOPTA, J.: *Štefánik*. Praha 1923.
- KŠIŇAN, M.: Milan Rastislav Štefánik a francúzska letecká misia v Srbsku. In: *Vojenská história*. 10, 2006, s. 45-56.
- MELNÍKOVÁ, M.: M. R. Štefánik a Paríž. In: *Generál Dr. Milan Rastislav Štefánik – vojak a diplomat. Zborník príspevkov a materiálov z vedeckej konferencie v Bratislave 4. – 5. mája 1999*. Bratislava 1999, s. 20-28.
- MLYNÁRIK, J.: *Cesta ke hvězdám a svobodě*. Praha 1989.
- OSUSKÝ, Š. – PAVLŮ, B. (eds.): *Štefánik. Kniha první. Spomienky a postrehy*. Praha 1938.
- PODRIMAVSKÝ, E. – KOVÁČ, D. (eds.): *Slovensko na začiatku 20. storočia*. Bratislava 1999.
- STANLEY, M. S.: *My Diary in Serbia, April 1, 1915 – Nov. 1, 1915*. Simpkin, Marshall, Hamilton, Kent&Co., Limited 1916.



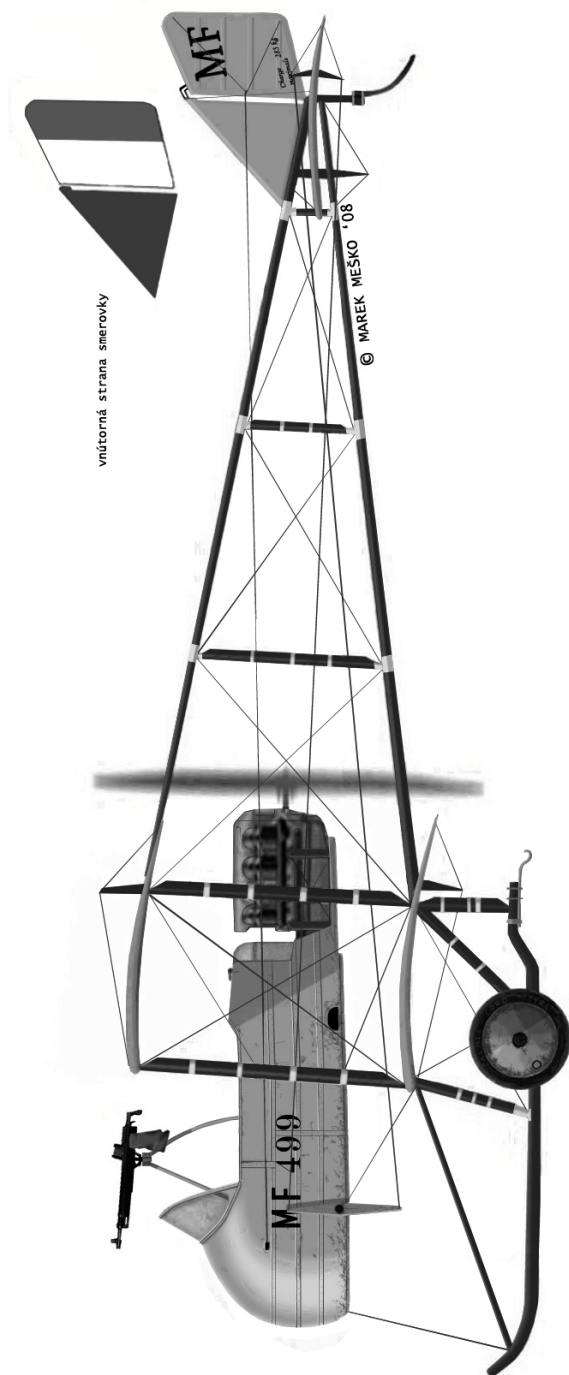


*Srbské bojisko v roku 1915*



*Milan Rastislav Štefánik v kabíne svojho Farmana počas bojového nasadenia nad Západným frontom*

Poručík Milan Rastislav Štefánik, MFS 99, Niš, október 1915



*Milan Rastislav Štefánik ako poručík francúzskeho letectva*



#### M. MEŠKO: ŠTEFÁNIKS KAMPF- UND POLITISCH-DIPLOMATISCHE TÄTIGKEIT IN SERBIEN

Milan Rastislav Štefánik begann seine Laufbahn als Kriegsfieger im Frühjahr 1915. Da er im Rahmen seiner Eingliederung zur Einheit MF-54 an der Westfront nicht unter den österreich-ungarischen Gefangenen tschechischer und slowakischer Abstammung (damals haben keine österreich-ungarischen Truppen an der Westfront gekämpft) tätig sein konnte, hat Štefánik bereits im April 1915 er sucht, seine Verlegung nach Serbien zur französischen Luftwaffemission, d. h. zum Geschwader MFS-99 zu erwirken. Über seinen Einsatz sind nur bescheidene Quellen und Memoiren überliefert worden, was fast unmöglich macht, seine Tätigkeit an der serbischen Front genauer zu rekonstruieren. Trotz der wiederholten Behauptungen der älteren Autoren scheint es, dass die Zahl seiner Kampfmis sionen auf diesem Kampfplatz niedriger war. Man kann mit Sicherheit behaupten, dass Štefánik hat insgesamt vier Kampfflüge bestreitet. Der Hauptgrund war dauerndes schlechtes Herbstwetter. Darüber hinaus entfaltete Štefánik auch eine politisch-diplomatische Tätigkeit, um eine tschechoslowaki sche Freiwilligeneinheit von den in Serbien gefangen genommenen österreich-ungarischen Kriegsge fangenen tschechischer und slowakischer Herkunft zu bilden. Über diese Tätigkeit gibt es noch we niger Auskünfte als über Štefániks Kampfflüge. Es ist daher problematisch, Stufe der Vereinbarung zwischen Štefánik und den Vertretern serbischer Regierung festzustellen. Jedoch gelang es Štefánik nicht, dieses Ziel durchzuführen, da Serbien infolge Deutschlands und Österreich-Ungarns Offensi ve, die von deutschen General August von Mackensen (Anfang Oktober 1915) geleitet wurde, rasch zusammenbrach.