

SPRÁVA O TOVÁRNI NA DOPRAVNÉ PROSTRIEDKY V TRENČIANSKYCH BISKUPICIACH (1945)

PETER ŠUMICHRASŤ

ŠUMICHRASŤ, P.: Report on Automotive factory in Trenčianske Biskupice (1945). *Vojenská história*, 3, 13, 2009, pp. 77–95, Bratislava.

The author describes historical circumstances on the establishment of Automotive Factory Ltd. in Trenčianske Biskupice in 1942 -1945. Specifically, it is a report of a former Lieutenant colonel of General Staff Emil Novotny, a member of Slovak Army a later administrative director of the Automotive factory Ltd. in Trenčianske Biskupice from 3. June 1945. The report contains apart from the information on the establishment also concrete suggestions on after-war "solution" of the situation in the only aviation factory of Air Forces in Slovakia in WWII.

Military History. Slovakia. WWII. Aviation Factory for Military Air Forces in Trenčianske Biskupice.

Problematika výstavby leteckej továrne na Slovensku v rokoch 1939 – 1945 bola v minulosti rozpracovaná niekoľkými slovenskými historikmi, avšak často len okrajovo, bez dôsledného využitia dochovaných dobových písomností, ktoré sa predovšetkým nachádzajú vo fondoch Vojenského historického archívu Bratislava a Slovenského národného archívu Bratislava.

Ako jeden z prvých slovenských autorov sa tejto problematike venoval Ľubomír Lipták. Vo svojej práci *Ovládnutie slovenského priemyslu nemeckým kapitálom (1939 – 1945)*, ktorú publikoval v roku 1960, využil dobové dokumenty slovenskej proveniencie, ktoré sa nachádzali v Štátnom slovenskom národnom archíve v Bratislave.¹

Konkrétne, vychádzajúc z obsahu Dohody medzi Ríšskym ministrom letectva (RLM) a hlavným veliteľom vzdušnej zbrane Nemeckej ríše a Ministerstvom národnej obrany Slovenska o výrobe lietadiel nemeckého vzoru na Slovensku z 20. augusta 1943, ako aj doplnujúcej dohody medzi továrňou na lietadlá Biskupice (FFB) a spoločnosťou „Weser“ Flugzeugbaugesellschaft m. b. H Bremen (WFG) k dohovoru medzi RLM a MNO z 20. augusta 1943 a Dodatkovvej Dohody medzi RLM a MNO o stavbe lietadiel na Slovensku, opísal historické skutočnosti viažuce sa k výstavbe továrne na lietadlá v Trenčianskych Biskupiciach. Zároveň opísal aj neúspešné pokusy slovenského MNO v oblasti výstavby tejto továrne pred vstupom strategického partnera garantujúceho „technické a hospodárske zveladenie výroby“.²

1 Dnes Slovenský národný archív.

2 LIPTÁK, Ľ.: *Ovládnutie slovenského priemyslu nemeckým kapitálom (1939-1945)*. Bratislava : Vydavateľstvo SAV, 1960, s. 144-145.

Vo svojej práci nezabudol zdôrazniť, že vybudovanie tejto leteckej továrne, v ktorej ako vlastník jednoznačne vystupoval štát, t. j. Slovenská republika, slúžilo pre zábery vojny vedúceho Nemecka.

Na príklade výstavby závodu na lietadlá v Trenčianskych Biskupiciach „osvetľoval“ investičnú politiku Nemecka v rokoch druhej svetovej vojny na Slovensku. Pri rozoberaní rôznych investičných zámerov Nemecka v druhej fáze vojny upozorňoval nielen na nápadnú veľkú snahu nemeckých podnikov uložiť „nazbýjané“ zisky do istých hodnôt v podobe nových výrobných zariadení, ktoré by im uľahčili i konkurenčný boj po vojne, ale aj to, že z nich zrealizovali len zlomok, ale aj na to, že tieto projekty bezprostredne slúžili vojne a výrobe zbraní, výbušnín, a pod.³

Druhou z odborných prác, ktorú nemožno opomenúť, je materiálová štúdia Stanislava V. Chytka, pod názvom *K pokusom o zavedenie vojenskej leteckej výroby na Slovensku (1941 – 1945)*, ktorá bola publikovaná v roku 1999 vo vojenskom odbornom časopise *Vojenská história*.⁴

S. V. Chytka pri spracovaní svojej štúdie využil predovšetkým dobové písomnosti, ktoré sa nachádzajú v bratislavskom Vojenskom historickom archíve, pričom jednoznačný zreteľ položil na povojnové spomienky generála I. triedy Ferdinanda Čatloša, ministra národnej obrany Slovenskej republiky v rokoch 1939 – 1944.

V jeho pôvodnej odbornej práci do určitej miery absentuje prísne skonfrontovanie spomienok gen. F. Čatloša, s obsahom dochovaných dobových dokumentov, ktoré sa nachádzajú v Slovenskom národnom archíve Bratislava, fond Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky 1939 – 1945.⁵

Tretím slovenským autorom, ktorý svoju pozornosť zamerl na problematiku výstavby leteckej továrne na Slovensku, bol Viliam Klabník vo vedecko-populárnej práci *Slovenské letectvo 1939 – 1944. 2. zväzok*. Ten pri spracovaní kapitoly pod názvom *Modernizácia letového parku leteckého pluku a dodávky lietadiel zo zahraničia* predovšetkým vychádzal z vyššie uvedenej vedeckej štúdie V. Chytka *K pokusom o zavedenie vojenskej leteckej výroby na Slovensku (1941 – 1945)*, ako aj dobových písomností nachádzajúcich sa v osobnom archíve renomovaného slovenského leteckého historika Jána Stanislava.⁶

Problémom spojeným s prípravou a následnou praktickou realizáciou Dohody medzi Ríšskym ministrom letectva (RLM) a hlavným veliteľom vzdušnej zbrane Nemeckej ríše a Ministerstvom národnej obrany Slovenska o výrobe lietadiel nemeckého vzoru na Slovensku z 20. augusta 1943, ako aj doplnujúcou dohodou medzi továrňou na lietadlá Biskupice (FFB) a spoločnosťou „Weser“ Flugzeugbaugesellschaft m. b. H Bremen (WFG) k dohovoru medzi RLM a MNO z 20. augusta 1943 a Dodatkovou Dohodou medzi RLM a MNO o stavbe lietadiel na Slovensku sa venoval len okrajovo, bez ich hlbšej analýzy.

3 Ref. 2, s. 147.

4 CHYTKA, S. V.: K pokusom o zavedenie vojenskej leteckej výroby na Slovensku (1941-1945). In: *Vojenská história*, roč. 3, 1999, s. 106-117.

5 Napriek tomu treba jednoznačne oceniť, že S. V. Chytka vo svojej vedeckej štúdii nekriticky nepreberá tvrdenia F. Čatloša, ktorý vo svojich spomienkach mnohokrát manipuloval s historickými skutočnosťami tak, že svoje činy a rozhodnutia v období zastávania funkcie ministra národnej obrany ospravedlňoval, resp. ich „stavil“ do iného priaznivejšieho svetla, pričom obviňoval svojich bývalých odporcov.

6 Pri zdokumentovaní výrobu lietadiel typu Junkers Ju-87 D-5 využil aj spomienky bývalých príslušníkov slovenských vzdušných zbraní, resp. údaje z ich zápisníkov letov. Podrobnejšie pozri: ŠUMICHRASŤ, P. – KLABNÍK, V.: *Slovenské letectvo 1939-1944. 2. zväzok*. Bratislava : Magnet Press Slovakia, 2000, s. 61-63; s. 76.

V súvislosti s vyššie uvedeným je zrejmé, že bez náležitej analýzy všetkých dostupných dobových písomností uložených vo fondoch Vojenského historického archívu Bratislava a Slovenského národného archívu Bratislava, ktorých obsah sa týka danej problematiky, nie je možné podať čo najucelenejší a neskreslený pohľad na historické reálie súvisiace s výstavbou leteckej továrne na Slovensku v Trenčianskych Biskupiciach.

* * *

Vo Vojenskom historickom archíve sa vo fonde Vojenská oblasť 4 nachádza doposiaľ nepublikovaný materiál, ktorého autorom bol pplk. gšt. Emil Novotný, bývalý administratívny riaditeľ Továrne na dopravné prostriedky, účastinná spoločnosť.

Na základe obsahu jeho správy o Továrni na dopravné prostriedky, účastinná spoločnosť, de facto aj o Továrni na lietadlá Biskupice, si čitateľ môže urobiť vlastnú predstavu o histórii do dnešnej doby jedinej leteckej továrne na Slovensku, ktorá vyrábala vojenské lietadlá.

Prepis dokumentu uverejňujeme v úplnom znení, v súlade s edičnými zásadami. Jednotlivé písomnosti sú radené chronologicky, v pôvodnej jazykovej a gramatickej úprave. Slová alebo ich časti, ktoré nedávajú zmysel, alebo sú skomolené, sme označili (!). Slová alebo ich časti, ktoré pri ich prepise zjavne vypadli, dávame do hranatých zátvoriek [...].

Dokument č. 1

Bratislava 12. júla 1945.

Čís. 95.387/dôv.int.1945

Vec: Novotný Emil, pplk. gšt.
v.v. – zpráva o Továrni
na dopravné prostriedky
Trenč. Biskupice – predložnie.

Ministerstvo národnej obrany,
vel. letectva,

Prílohy: 1

P r a h a

Predkladám na ďalšie pokračovanie pripojenú zprávu pplk. gšt. v. v. Emila Novotného¹, zo dňa 3. júna 1945 o Továrni na dopravné prostriedky uč. spol. Trenč. Biskupice, u ktorej bol zamestnaný do 31. decembra 1944 ako administratívny riaditeľ.

Pokiaľ mi je známo, údaje uvedené v pripojenej zpráve sa shodujú so skutočnosťou.

1 Emil Novotný, narodený 7. 9. 1903 v Ružomberku. Príslušník čs. brannej moci od 1. 10. 1923. Absolvent Vojenskej akadémie v Hraniciach na Morave (1923-1925) a Vysokej válečnej školy v Prahe (1932-1936). V predvojnovnej čs. armáde dosiahol hodnosť škpt. gšt. V slovenskej armáde dosiahol hodnosť pplk. gšt. a zastával tieto funkcie: podnáčelník HVV, zástupca veliteľa VVŠ, náčelník štábu VVZ, zástupca šéfa VÚ a VVZ, náčelník štáb RD, prednosta Vojenského dopravného úradu, šéf CPO. 30. 7. 1943 superarbitrovaný zo zdravotných dôvodov, 30. 9. 1943 prepustený z vojenskej činnosti služby a 1. 10. 1943 preložený do výslužby v hodnosti pplk. gšt. v. v. Dňa 1. 3. 1945 prechodne povolaný do činnosti služby na čas brannej pohotovosti štátu, s určením ako šéf CPO v Bratislave. Po skončení vojny ho povolali do činnosti služby dňom 31. 3. 1947 ako dôstojníka čs. brannej moci v hodnosti pplk. gšt. a dňom nasledujúcim ho preložili do výslužby zo zdravotných dôvodov. VÚA Praha, f. kmeňových listov, kmeňový list E. Novotného.

Prosím o vydanie zásadného rozhodnutia, ako má byť s uvedenou továrňou naložené.

Veliteľ tylu 4.oblasti :
plk. int. Vojtech Danielovič.²
(vlastnoručný podpis)
Důvěrné !

| |
|---|
| MINISTERSTVO NÁRODNÍ OBRANY Hlavní štáb – velitelství letectva |
| Došlo dne 17. čtvce 1945 194.... |
| Čj. H66dův Přílohy..... |

B. k.

Hl. št. 5. odd.

Postupuji: Uvedené objekty nepřichází v úvahu pro zřízení voj. dílen leteckých, poněvadž t. zv. letecké parky nebudou organizovány. Větší opravy budou prováděny v let. továrnách, menší v pojízdných leteckých dílních let. divisií. U oblastí budou jen oblastní letecké sklady.

8. 8.1945

Velitel letectva
brigadní generál Alois Vicherek.³
(vlastnoručný podpis)

-
- 2 Vojtech Gejza Danielovič, narodený 14. 7. 1904 v Prešove, zomrel 1. 9. 1955 v Prahe (ČR). Absolvent Vojenskej akadémie v Hraniciach na Morave (1926-1928) a Vysokej školy intendantskej v Prahe (1934-1937). Účastník národného boja za oslobodenie v rokoch druhej svetovej vojny. Obeť komunistických represálií po februári 1948 (1. 5. 1948 daný na dovolenku s čakaním; 1. 11. 1948 preložený do výslužby v hodnosti generála intendantie; 31. 12. 1949 prevedený do skupiny dôstojníkov v zálohe v hodnosti brigádneho generála v zálohe bez nároku na vojenské odpočívne platy, 13. 4. 1950 odňatá vojenská hodnosť; VII./1950 zatknutý, IV./1952 nespravodlivo odsúdený na 12 rokov väzenia). Zomrel počas výkonu trestu vo väzenskej nemocnici na pražskom Pankráci. V roku 1965 zrušený rozsudok v plnom rozsahu. V rokoch 1968-1969 čiastočne rehabilitovaný. Plne rehabilitovaný v októbri 1991 v hodnosti generálmajora in memoriam. Podrobnejšie pozri: BYSTRICKÝ, J.: Generálmajor Vojtech Gejza Danielovič. In: *Obrana*. Roč. 17, č. 1 (2009), s. 29.
- 3 Alois Vicherek, narodený 20. 6. 1892 v Petřvalde, okr. Frýštát (ČR), zomrel 15. 6. 1956 v Prahe (ČR). Účastník oboch svetových vojen. Príslušník čs. letectva v rokoch 1920-1950. Absolvent francúzskej Vysokej leteckej školy (1927), čs. Kurzu pre vyšších veliteľov (1933). V rokoch druhej svetovej vojny účastník domáceho aj zahraničného odboja. Po februári 1948 sa podieľal na tzv. „očistý“ čs. vojenského letectva od tzv. západných letcov, t. j. čs. letcov, ktorí sa zúčastnili zahraničného odboja vo Francúzsku a Veľkej Británii. Po naplnení „predstáv“ svojich nadriadených v oblasti „očisty“ čs. vojenského letectva od západných letcov bol odvolaný z funkcie veliteľa letectva (1. 6. 1950), postavený mimo službu a v marci 1951 penzionovaný. Napriek skutočnosti, že ho nedegradovali, boli mu znížené vojenské odpočívne platy o dve tretiny s odôvodnením, že slúžil „buržoáznej armáde“. Po prepustení z armády bojoval s existenčnými problémami. Vojenské osobnosti československého odboja 1939-1945. Kol aut. Praha : AVIS MO ČR, 2005, s. 319-320.

Důvěrné!**T**

| | |
|--|------------|
| MINISTERSTVO NÁRODNÍ OBRANY Hlavní štáb – 5. odděl. | |
| Došlo dne <u>9. srp. 1945 194....</u> | |
| Čj. 813/dův | Přílohy: 1 |

Hl. št. 4. odděl.

Postupuji, ježto se jedná o případné získání objektů zpět do majetku vojenské správy.

16. VIII.1945

Přednosta 5. odděl. hl. št.
plk. gšt. Jar. Brož
v zast. (nečitatelny podpis)

| | |
|--|------------|
| MINISTERSTVO NÁRODNÍ OBRANY Hlavní štáb – 4. odděl. | |
| Došlo dne <u>17. VIII. 1945 194....</u> | |
| Čj. 1837 | Přílohy: 1 |

Hl. št. -5. odděl.

Vracím. Získávání továrních objektů pro voj. správu nespadá do kompetence hl. št.-4.odděl.

21. VIII.1945

Přednosta 4. odděl. hl. št.
v zast. (nečitatelny podpis)

Tajné!**Důvěrné!**

| | |
|--|------------|
| MINISTERSTVO NÁRODNÍ OBRANY Hlavní štáb – 5. odděl. | |
| Došlo dne <u>24. VIII. 1945 194....</u> | |
| Čj. 963 dův. | Přílohy: 1 |

Hl. št. 4. odděl.

V tomto případě nejde o získávání továrních objektů, nýbrž o zpětné získání, případně

býv. vojenského majetku, který byl původně používán pro letecké dílny a jako letiště. Žádáme Vás o konečné stanovisko v této věci.

30/VIII.

45 Přednosta 5. odděl. hl. št.
plk. gšt. Jar. Brož
(vlastnoručný podpis)

1611

| | |
|--|------------|
| MINISTERSTVO NÁRODNÍ OBRANY Hlavní štáb – 4. odděl. | |
| Došlo dne 1. IX. 1945 194.... | |
| Čj. 1967 | Přílohy: 1 |

45-1837 24/8 BK hl. št. 5.

Čj. 1967 Dův. hl št 4 odd-45

Vid. HL. št. vel. letectva: V Trenč. Biskupicích byl dříve umístěn let. sklad 3. Žádám o sdělení, máte li zájem na objektu továrny pro def. umístění obl. let. skl. 4. V opačném případě, kde si umístění let. skladu 4. oblasti představujete.

7/9 45 v zast.

(nečitelný podpis)

~~44~~ 1611

| |
|---|
| Hlavní štáb – velitelství letectva Došlo 10/9 1945 Příl. 1 |
|---|

749

2. odd. vyzvalo let. obl. 4 (čj. 1893 d./45), aby byl vypracován návrh na použití objektů v Tr. Biskupicích pro (nečitelné – P. Š.) let. sklad.
(nečitelné – P. Š.) do odpovědi let. obl.4.

12. 9. 45 pplk.

(nečitelný podpis)

5. odděl. hlav. štábu.

.....
Veškeré objekty na letišti v Trenč. Biskupicích jsou více či méně demolovány. Schopné opravy jsou: vodárna, montážní hala, transformační stanice, kotelna a dílenská budova. Tyto objekty opravuje a částečně již používá Státní akciová továrna na dopravní prostředky /zřízena za slovenské éry/.

Tato továrna není vlastně továrnou, protože dohromady nic nedělá. Pracuje nyní, ale velmi nepatrně na různých věcech, jako koloběžky pro děti atd. Hlavní prací osazenstva je opravovat poškozené budovy.

/Vel. letectva má nekompromisní zájem na těchto budovách, které budou sloužiti voj. letectvu. Letiště bude vybudováno na základní letiště a není možno, aby na něm byl ci-

vilní podnik, který nemá s letectvem nic společného. Je proto nutno tuto civilní „továrnu“ vypověděti a objekty znovuzískati pro voj. správu.

Pokud se týká ústředního leteckého skladu, umístění tohto je proponováno sice v oblasti Trenčína, ale dále od letiště. Ze zásadních důvodů nemůže býti táto složka na základním vojenském letišti /přímo/, dle možností může býti pod zemí neb v skalních tunelech.

16./XI. 1945

*Hlavní štáb – 5. odděl.
Došlo 21/11 1945 Příl. 1*

Velitel letectva
divisní generál Alois Vicherek.
(vlastnoručný podpis)

B.k.

MNO – hlavní štáb 4.oddělení.

5. oddělení hlavního štábu souhlasí s výše uvedeným stanoviskem velitelství letectva – hlavní štáb. Pokud se týká ústředního leteckého skladu, nesouhlasí však s umístěním jeho v oblasti Trenčína, neboť tento prostor jest pro umístění velkého muničního skladu v Trenčíně, jakož i pro letiště a důležitou železniční křižovatku ve zmíněném místě nevhodný pro další dislokaci tak důležitého skladu. Doporučuje sa voliti umístění ústředního let. skladu na Moravě a to všeobecně v prostoru východně od řeky Moravy a to severně čáry Uherské Hradiště, Uherský Brod, Vlársky průmysk. Určení místa žádam v dohodě s naším oddělením, pri čemž by bylo dohodnuto o výstavbě zmíněného v podzemí, jak navrhuje MNO-hlavní štáb, velit. letectva. Při tom poukazuji na náš návrh, čj. 1460/Taj.hlav. štáb.5.odd.1945 z 23.X.1945, který Vám byl zaslán.

28. X. 1945

Přednosta 5. odd. hl. štábu
v z. plk. gšt. Boh.Paleček
(vlastnoručný podpis)

Ministerstvo nár. obr. III/5 odd. **Bez konceptu**

Postupuji k zahájení jednání o získání továrny na dopravné prostriedky v Trenč. Biskupicích do majetku voj. správy.

Otázku ústř. let. skladu nutno řešiti zvlášť.

9. 12. 45

Přednosta
4. oddělení hlavního štábu
plk. (nečitateľný podpis)

Důvěrné!

978

MINISTERSTVO NÁRODNÍ OBRANY

| | |
|--|------------|
| Došlo dne 11. XII. 1945 194.... | |
| III. odbor | 5. Odděl. |
| Čj. 70289 | Přílohy: 1 |

Věc: Trenčanské Biskupice – továrna
na dopravní prostředky – získání
pro voj. správu.

Praha, 8. únor 1946.

Velitelství 4. oblasti

Příloha: 1

B r a t i s l a v a .

Ministerstvo národní obrany vrací spis a k tomu uvádí:

MNO hl. štáb podal výnosem čj. 4486 Dův.hl.št. IV/5.odděl.1945 z 11/12 1945 na Predsednictvo SNR v Bratislavě návrh, aby voj. letiště v Nitře včetně všech objektů zabrané v době nesvobody a prodané firmě Mráz a voj. letiště v Trenč. Biskupicích, na kterém byla zřízená býv. slov. státem akc. továrna na dopr. prostředky, kterážto letiště byla vlastnictvím voj. správy, byla opět vrácena do vlastnictví, provozu a užívání čs. voj. správy.

Podle tohoto návrhu má Predsednictvo SNR vydati svoje uznesení.

Opis řečeného výnosu Vám doručen nebyl. Je v zájmu voj. správy, abyste tuto věc vedli v patrnosti a u Predsednictva SNR o vyřešení věci se patřičně informovali.

45-Ø

stav
ubyt

Za ministra:
pplk. nečitelné Kováč
(vlastnoručný podpis)

Dokument č. 2

Pplk. gšt. v. v. Emil N O V O T N Ý, Piešťany, Palárikova 4.

MNO vel. let.

Z P R Á V A

o Továrni na dopravné prostriedky úč. spol. Trenč. Biskupice.

Obsahuje: 8 listov.

Piešťany dňa 3. júna 1945.

pplk. Novotný
(vlastnoručný podpis)

* * *

Pplk. gšt. v. v. Emil N O V O T N Ý, Piešťany, Palárikova čís. 4.

Z P R Á V A

o Továrne na dopravné prostriedky úč. spol. Trenč. Biskupice.

Ako bývalý administratívny riaditeľ Továrne na dopravné prostriedky úč. spol. Trenč. Biskupice/: v ďalšom skrátene „TDP“/: dovoľujem si podať túto zprávu :

1/ Vznik továrne

TDP bola zriadená vo vojenských objektoch bývalého slovenského „Leteckého parku“/: letecké dielne, kde sa prevádzaly opravy lietadiel slovenských vzdušných zbraní/: a leteckej školy slovenských vzdušných zbraní.

S myšlienkou zriadiť leteckú továreň v Trenč. Biskupiciach prišiel bývalý minister gen. ČATLOŠ⁴. Vedúcou ideou u neho bola, ako sa často vyjadril osobne „až vraj Nemci od-

4 Ferdinand Čatloš, narodený 17. 10. 1895 v Liptovskom Svätom Petri, zomrel 16. 10. 1972 v Martine. Účastník oboch svetových vojen. Príslušník čs. légii v Rusku v rokoch 1917-1920. V rokoch 1921-1939 príslušník čs. brannej moci, kde dosiahol hodnosť pplk. gšt. (1. 1. 1935). Absolvent Vysokej školy válečnej v Prahe (1930). V októbri 1938 ustanovený do funkcie styčného dôstojníka MNO pri slovenskej autonómnej vláde, neskôr prednosta jej Vojenskej kancelárie. Spolupracoval s vedením HSLS ako jeho vojenský poradca. Bol tvorcom návrhov na vytvorenie národných slovenských útvarov a používanie slovenského jazyka ako ďalšej služobnej reči v čs. brannej moci. Krátko pred vyhlásením Slovenského štátu bol ustanovený do funkcie veliteľa práporu pešieho pluku 39 v Bratislave. Po vyhlásení samostatného Slovenského štátu najskôr zastával funkciu krajiniského vojenského veliteľa. Po zrušení Krajiniského vojenského veliteľstva (24. 10. 1939) sa stal ministrom národnej obrany a zároveň aj hlavným vojenským veliteľom. Vláda Slovenskej republiky ho povýšila z hodnosti pplk. gšt. do hodnosti divízneho generála (s platnosťou od 1. 4. 1939 na generála I. triedy). Funkciu ministra národnej obrany SR de facto vykonával do 2. 9. 1944, keď opustil Bratislavu a odcestoval do Banskej Bystrice, sídla Slovenského národného povstania. Tu ponúkol spoluprácu pplk. gšt. Jánovi Golianovi, veliteľovi povstaleckej armády. Jeho ponuka nebola prijatá a gen. F. Čatloš sa spoločne s gen. II. triedy J. Turancom ocitol v internácii. Dňa 13. 9. 1944 bol letecky presunutý do Kyjeva a odtiaľto do Moskvy. Slovenský vojenský súd v Bra-

ídu zostane nám zariadená letecká továreň“.⁵ Podľa mojho názoru už od základu táto myšlienka bola falošná, lebo Nemci keď ustupujú tak všetky za sebou ničia a tak i TDP pred svojím ústupom vyhodili do vzduchu, takže z ideí ministra ČATLOŠA „že nám zostane zariadená letecká továreň“ zostaly len trosky. Nehladiac ani k tomu, že vojenské objekty „Leteckého parku“ v Trenč. Biskupiciach boli vybudované len pre letecké dielne, pre menšie opravy- väčšie opravy tzv. generálne sa tu vôbec neprevádzaly- a preto tieto objekty vôbec nevyhovovali pre vybudovanie leteckej továrne.

2/ Založenie Slovenskej továrne na lietadla úč. spol. Trenč. Biskupice /: STL:/:

Ku konci roku 1942 alebo začiatkom roku 1943 bola založená STL a to ako s vedúcim a leteckým odborníkom p. Ing. Jaroslavom MRÁZ-OM, továrnikom z CHOCNE a majiteľom fy ing. Mráz továreň na lietadla v Nitre.

Pán ing. MRÁZ bol menovaný generálnym riaditeľom STL a súčasne predsedom správnej rady spoločnosti.

Spoločnosť bola aj zapísaná do firemného registru v Bratislave.

Ako ďalšími členmi správnej rady boli:/pokiaľ si pamätám:/ :

- plk. gen. štábu Štefan TATÁRKO, náčelník štábu ministra,
- plk. gšt. Karol PEKNIK, podnáčelník štábu ministra,
- plk. gšt. Alojz BALLAY, veliteľ vzdušných zbraní v Trenčíne,
- mjr.let. Julius TRNKA, veliteľ leteckej školy v Trenč. Biskupiciach,
- JUDr. JEZNY, Bratislava, bývalý právny zástupca fy ing. Mráz, továreň na lietadla,

Nitra.

Akciový kapitál mal byť 100.000.000.- Ks /jednostomilionov slov.korún:/ pričom

tislave ho 22. 12. 1944 v neprítomnosti odsúdil na trest smrti zastrelením za trestný čin dezercie. Zo ZSSR sa na Slovensko vrátil spoločne s gen. II. triedy J. Turancom v januári 1947. Národný súd v Bratislave ho v decembri 1947 odsúdil na päť rokov odňatia slobody, so započítaním doby väzenia od 13. 9. 1944. Z väzby sa dostal na slobodu v roku 1948. Po svojom prepustení pracoval ako úradník v Ružomberku a Martine. Vo voľnom čase sa venoval literárnej činnosti zameranej predovšetkým na jeho činnosť v rokoch druhej svetovej vojny. Tieto spomienkové práce však neboli doposiaľ publikované. Podrobnejšie pozri: ŠTEFANSKÝ, Václav: Generál Ferdinand Čatloš. Biografický náčrt. Bratislava : MO SR vo Vojenskej informačnej a tlačovej agentúre, 1998.

- 5 Na základe obsahu spisu MNO SR zo 16. 11. 1939 možno spochybníť tvrdenie, že „otcom myšlienky“ výstavby leteckej továrne v Trenčianskych Biskupiciach bol gen. I. triedy Ferdinand Čatloš. Podľa tohto spisu, ktorý bol určený ministrovi národnej obrany SR a mohol ho inšpirovať v predmetnej veci, existovali tri alternatívy využitia nedokončených objektov v Trenčianskych Biskupiciach. Prvá alternatíva počítala s premiestnením leteckého skladu z Nitry do priestorov v Trenčianskych Biskupiciach a jeho umiestnením do skladísk, ktoré mali byť za týmto účelom upravené, pričom veľké montážne haly sa mali ponechať pre ďalšie výrobné účely. Druhá alternatíva počítala s kapitálovou účasťou „veľkej svetovej firmy“ v tomto podniku. Tento strategický investor mal dostávať trenčiansko-biskupický letecký podnik a postarať sa o jeho prevádzku tak, aby bola zaručená symbióza novej firmy a vojenského leteckého skladu. V poradí tretia alternatíva riešila otázku vstupu štátneho kapitálu do podniku so zreteľom na to, aby bol „podnik stoj čo stoj využitý pre výrobu motorov a to tak pre letecké motory, ako hlavne pre motory iného druhu (automobily, traktory, tanky, motory železných dráh, poľnohospodárske motory, atď.)“. Spracovateľ spisu na záver zdôrazňoval nasledovnú skutočnosť: „Budúce postavenie strojárskych podnikov outsidersov bude i tak veľmi ťažké, lebo strojársky priemysel v mieri sa vyznačuje už následkom všeobecnosti a svetovosti technických výrobkov určitou svetovosťou, ktorá prestane obyčajne len pri vojnovom ťažení t. j. keď sa premení na totálny vojnový priemysel. To by znamenalo, že aj tento podnik musel by hľadať v mieri a snáď aj vo vojne finančný, trhový a technický kontakt s veľkými koncernami, aby si výrobu mohol držať na úrovni prijateľnej svojstojnosti. Vyriešenie všetkých týchto problémov môže sa dosiahnuť ale len tak, jestli sa v plnom rozsahu rešpektuje jeho svojráz a vybuduje sa podnik pre motorovú výrobu, ktorá výroba je dosť mnohostranná tomu, aby sa koniec koncov mohla prispôsobiť nášmu veľmi ohraničenému slovenskému odbytíšťu, ale cestou ktorého odbytíšťu môže potom preniknúť aj na svetový trh.“ Na záver konštatoval: „Silný mierový priemysel je i tak najlepším zázemím hospodárskym pre brannú moc, lebo takýto priemysel kedykoľvek je v stave aj v celku slúžiť záujmom brannosti [,] keď to pomery a doba vyžadujú.“ SNA, f. Ministerstvo hospodárstva SR 1939-1945, I/44/39 dôv., č. Prez-P-dôv.460/1/40, šk. 223.

Slovenský štát mal mať 60% akcií a ing. MRÁZ 40% akcií. Slovenský štát ako prínos do spoločnosti, resp. ako akcie mal spoločnosti venovať /:vteliť:/ všetky objekty leteckého parku, všetky pozemky na ktorých je letecký park vybudovaný a letisko ktoré k leteckému parku je pripojené. Okrem toho ešte väčšiu časť strojov leteckého

– 2 –

parku. Ing. Mráz [n]a konto 40% akcií mal dodať prípravky, stroje a vlastné skúsenosti/: ktoré ako sa pamätám hodnotil si obnosom myslím 5 milionov korún slovenských/.

3/Vylúčenie ing. J. Mráza zo spoločnosti STL:

Ponevác ing. MRÁZ nemal vlastné prípravky a potrebné stroje pre zariadenie STL a všetky tieto veci, alebo z najväčšej čiastky musel tieto kupovať od Nemcov, alebo si od týchto vypožičiavať, videl v tom Snem slovenskej republiky určitý „podfuk“, preto ing. MRÁZA vylúčil zo spoločnosti, nariadil ihneď prerušiť všetky styky s ním. Tiež Snem neschválil vtelenie majetku vojenskej správy/: leteckého parku:/ do majetku spoločnosti, takže STL ako spoločnosť existovala vo firemnom registru, ale vo skutočnosti nemala žiadny majetok, žiadny kapitál.

4/ Ustanovenie plk. aut. Benedika DÚBRAVCA⁶ za vedúceho továrne:

Už za pôsobenia ing. MRÁZA, ako gen. riaditeľa bol plk. DÚBRAVEC ministrom národnej obrany ustanovený ako styčný orgán medzi STL a MNO. Keď potom bol ing. MRÁZ zo spoločnosti STL vylúčený bol plk. DÚBRAVEC poverený vedením továrne a jednáť za ing. MRÁZA za továreň. Toto ustanovenie plk. DÚBRAVCA za vedúceho továrne a za námestku ing. MRÁZA sa stalo na ústny rozkaz prezidenta republiky Dr. TISU- pozri zápisnicu o tretom zasadaní najvyššej rady obrany štátu zo dňa 11.VIII.1943 v paláci prezidenta Republiky.

Plk. DÚBRAVEC bol ustanovený styčným dôstojníkom medzi MNO a továrňou nariadením MNO Bratislava, čís. 262.540 Dôv.II/5- 1943 zo dňa 8. júna 1943.

5/ Medzištátna smluva o leteckej továrne:

Keď boly styky s ing. MRÁZOM prerušené začalo býv. MNO Bratislava vyjednávať [s] nemeckým ríšskym leteckým ministerstvom v Berlíne o založení leteckej továrne v Trenč. Biskupiciach. V tejto veci bola asi 15 členná medziministerská komisia z Bratislavy vyslaná v auguste roku 1943 do Berlína, kde po viacdennom rokovaní bola zostavená „Dohoda medzi Ríšskym ministrom letectva a hlavným veliteľom vzdušných zbraní Nemeckej ríše a Ministerstvom národnej obrany Slovenska o výrobe lietadiel nemeckého vzoru na Slovensku“ zo dňa 20. augusta 1943.⁷

6 Benedikt Dúbravec, narodený 21. 12. 1892 v Lúčkach, okr. Ružomberok. Účastník oboch svetových vojen. Veliteľ čaty, resp. roty počas bojov o Slovensko (1918-1919). Absolvent školy pre jednoročných dobrovoľníkov c. a k. rakúsko-uhorskej armády (1914), čs. aplikačnej školy pre dôstojníkov automobilového vojska pri vojenskom automobilovom učilišti (1927), kurzu pre prednostov automobilovej služby a služby cestnej dopravy (1937). V predvojnovnej čs. brannej moci naposledy zastával funkciu prednostu automobilovej služby Zemského vojenského veliteľstva v Košiciach (od 15. 5. 1934) v hodnosti škpt. del. (1. 10. 1928). V rámci slovenskej armády dosiahol hodnosť plk. aut. a zastával aj tieto funkcie: prednosta automobilovej služby VI. zboru (III./1939), vojenský atašé SR v Berlíne (od 15. 8. 1939), náčelník branného výcviku (od 1.7.1940)... Penzionovaný bol v hodnosti plk. aut. ministrom národnej obrany SR k 1. 10. 1944. Nezúčastnil sa národného boja za oslobodenie. Po oslobodení ho nepovolali do činnnej služby ako dôstojníka čs. brannej moci z povolania. Všetky jeho povýšenia v období Slovenskej republiky mu zrušili na základe dekrétu prezidenta ČSR z 20. 8. 1945. V hodnosti škpt. aut. ho dali na dovolenku s čakaním. V decembri 1950 mu odvolací disciplinárny výbor pri MNO ČSR v Prahe odňal vojenskú hodnosť škpt. v. v. Týmto rozhodnutím zároveň stratil všetky nároky na zaopatrovacie platy pre seba, ako aj pre jeho rodinných príslušníkov. VÚA Praha, f. kvalifikačných listín, kvalifikačná listina Benedikta Dúbravca.

7 Zahraničnej pracovnej ceste do Berlína predchádzala pracovná porada zástupcov rôznych ministerstiev a úra-

Táto dohoda bola potom podkladom pre vybudovanie továrne na lietadla v Trenč. Biskupiciach. Podľa nej:

a/ v Trenč. Biskupiciach mala sa vybudovať „Továreň na lietadla Biskupice“ /: v ďalšom skrátene „TLB“:/,

b/ TLB mala vybudovať nemecká firma „WESER“ továreň na lietadla, spoločnosť s ručením neobmedzením v BREMEN/: v ďalšom skrátene „WESER“:/,

c/ Weser dodala technického riaditeľa ing. SKOWRONECK, závodného riaditeľa ing. PRANGE, obchodného riaditeľa SCHLANGE, ďalej dodala táto firma do Trenč. Biskupíc pre TLB ešte asi 40 vedúcich úradníkov a majstrov,

d/ podľa uvedenej dohody stal sa gen. riaditeľom plk. DÚBRAVEC a administratívnym riaditeľom pplk. gšt. v. v. E. NOVOTNÝ,

e/ malo sa vyrábať postupne mesačne 50 lietadiel, potom 100 a v tretej etape dokonca 200 lietadiel.

– 3 –

6/ Továreň na lietadla Biskupice:

Podľa medzištátnej dohody zo dňa 20. augusta 1943 /: vid' ad 5:/ dňom 15. októbra 1943 bolo v továrne nariadené zrušiť doterajší názov „Slovenská továreň na lietadla úč. spol.“ a používať názov „Továreň na lietadlá Biskupice“.⁸

Len na jeseň roku 1943 po príchode nemeckých riaditeľov a vedúcich úradníkov a majstrov začala sa pomaly továreň budovať, začaly pomaly dochádzať stroje a materiál. Prvý trup v Trenč. Biskupiciach vybudovaný a prvé lietadlo zmontované bolo až v máji roku 1944. A celkový počet v Biskupiciach vyrobených trupov a zmontovaných lietadiel do konca októbra 1944 činil asi 20 kusov Štuk. Tedy z veľkého programu, ako uvedené ad 5/ za e/ zostalo len celkom asi 20 lietadiel. Stalo sa tak z tých dôvodov, že Nemci mali už nedostatok

dov, ktorej obsah bol venovaný prerokovaniu návrhu dohody medzi Ríšskym ministrom letectva (RLM) a hlavným veliteľom vzdušnej zbrane Nemeckej ríše a Ministerstvom národnej obrany Slovenska vo veci Slovenskej továrne na lietadlá v Trenčianskych Biskupiciach. Pracovná porada sa uskutočnila dňa 30. júla 1943 v priestoroch MNO SR na Heydukovej ulici v Bratislave. Na poradu pozvali: JUDr. Ing. Zaťku, poslanca a predsedu úsporného a kontrolného výboru SR; JUDr. F. Chaternucha, hlavného odborového radcu Najvyššieho účtovného kontrolného dvoru; JUDr. J. Paulu, hlavného odborového radcu Ministerstva financií SR, JUDr. O. Pokorného, ministerského komisára Ministerstva financií SR; JUDr. G. Riedlera, radcu Ministerstva hospodárstva SR; JUDr. Š. Viršika, riaditeľa Slovenskej národnej banky; plk. aut. B. Dúbravca, pplk.gšt. E. Novotného, pplk. hosp. J. Aberleho, stot. del. S. Sekurisa (zapisovateľ), všetci za MNO SR. VHA, f. MNO SR 1939-1945, spisy dôverné 1942, inv. č. 89, šk. 356.

8 Dohoda medzi Ríšskym ministrom letectva (RLM) a hlavným veliteľom vzdušnej zbrane Nemeckej ríše a Ministerstvom národnej obrany Slovenska o výrobe lietadiel nemeckého vzoru na Slovensku z 20. 8. 1943 bola v Berlíne podpísaná generálom poľným maršalom Erhardom Milchom, štátnym tajomníkom letectva a generálnym inšpektorom vzdušnej zbrane Nemeckej ríše a generálom II. triedy Augustínom Malárom (v dohode uvedený ako generálmajor – P. Š), vojenským a leteckým atašé Slovenskej republiky v Berlíne. Podľa preambuly dohody bola uzatvorená pre ciele spoločného boja. Týkala sa dobudovania Továrne na lietadlá Biskupice (FFB) a výroby lietadiel v tomto závode pre MNO SR a RLM. Podľa bodu 1 tejto dohody sa mali najskôr vyrábať lietadlá vzor Ju 87. Kapacita výroby lietadiel bola stanovená v dvoch stavebných obdobiach. V stavebnom období I. sa malo v období jedného mesiaca v jednej pracovnej zmene vyrobiť 50 lietadiel daného typu. V stavebnom období II., ktorého začiatok však dohoda časovo nevymedzovala, mala továreň vyprodukovať až 100 lietadiel mesačne, a to v dvoch pracovných zmenách. Produkcia lietadiel mala byť rozdelená medzi MNO a RLM v pomere 1:3. Tento pomer mal platiť dovtedy, pokiaľ produkcia továrne neprevyšuje 50 lietadiel. Pri zvýšení kapacity výroby nad 50 lietadiel mal byť stanovený nový pomer. Do dohody bol zapracovaný aj článok, ktorého realizácia by mohla priaznivo ovplyvniť letecký park slovenských vzdušných zbraní. V bode 3 ods. 2 sa uvádzalo: „Pokiaľ vojnová a zbrojná situácia Ríše to bude pripúšťať, bude RLM blahovoľne postupovať voči žiadostiam MNO o výmene jeho, v rámci participačnej kvóty u FFB zhotovených lietadiel, za lietadlá iných typov z výroby Ríše alebo zo zásob nemeckej vzdušnej zbrane“. SNA, f. Ministerstvo hospodárstva SR 1939-1945, Prez-P-dôv.1001, šk. 28.

materiálu, nedostatok strojov, nedostatok miesta, nevhodné dielenské miestnosti a tiež preto, že z našej strany sme výrobu hamovali kde sa len dalo a ako sa len dalo, hlavne po stránke administratívnej sa vec zdržovala.⁹

Z vyrobených lietadiel mala 1/3 prípadnúť slovenskej armáde a 2/3 nemeckej armáde. Však v septembri roku 1944 pri povstaní Nemci všetky výrobné Štuky preleteli do Nemecka a tiež materiál začali odvážať do Ríše.¹⁰

7/ Založenie „Továrň na dopravné prostriedky úč. spol. Trenč. Biskupice“/:TDP:/-: a/ Dňa 29. januára 1944 bolo zakladajúce valné zhromaždenie na, ktorom bola založená „Továrň na dopravné prostriedky úč. spol. Trenč. Biskupice“. Majiteľmi továrne, resp. spoločnosti boli MNO a MF.

Akciový kapitál bol určený na 200.000.000.-/:dvestomilionov:/Ks

b/ Po zakladajúcom valnom zhromaždení bola toho samého dňa ustavujúca schôdzka správnej rady na ktorej bol predsedom správnej rady zvolený hlavný ministerský radca MF Ján ĎURICA, ministerstva financií.

c/ TPD prevzala továreň podľa stavu od 1. januára 1944.

d/ Členovia správnej rady boli:

1/ĎURICA Ján, min. radca, min. financií, predseda správy,

2/MATURA Jozef, Dr. univ. profesor,

3/ALPERS, pluk. nem. armády a inž.

4/BALLAY Alojz, plk. gšt.¹¹

5/DÚBRAVEC Benedik, plk. aut.,

6/HUBKA Vladimír, Dr., odborový radca, MF,

7/PUŠKÁR Július, Dr., min. hospodárstva,

8/MALÁR August, generál, voj. atašé v Berlíne,¹²

9 Podľa dodatkovej dohody medzi RLM a MNO z 1. júla 1944 sa mala výroba lietadiel typu Junkers Ju-87 D-5 v Továrni na lietadlá Biskupice obmedziť na 50 kusov (36 lietadiel malo dostať slovenské MNO a 14 lietadiel nemecké RLM). Namiesto tohto typu lietadla mal trenčiansko-biskupický letecký závod ďalej produkovať nemecké lietadlá Arado Ar 96B. Podľa citovanej dodatkovej dohody mala mesačná produkcia továrne čo najrýchlejšie dosiahnuť 150 lietadiel Arado Ar 96 B. SNA, f. Ministerstvo hospodárstva SR 1939-1945, Prez-P-dov.1001, šk. 28.

10 V tajnom spise z 1. 9. 1944 hlásil nemecký generál pri slovenskom MNO aj toto: „...Letiská Trenčín a Piešťany sú zabezpečené. Z Trenčína boli slovenské lietadlá prepravené do ochranného pásma. Z Piešťan prelety slovenských lietadiel do ochranného pásma, s výhradou poveternostnej situácie, ešte dnes.“ PREČAN, V.: *Slovenské národné povstanie. Nemci a Slovensko 1944*. Dokumenty. EPOCH: Bratislava, 1970, s. 531.

11 Alojz Ballay, narodený 25. 2. 1905 v Považskej Bystrici. V rámci slovenského letectva zastával nasledovné funkcie: náčelník štábu Veliteľstva vzdušných zbraní od 9. júla 1942; od 17. septembra 1942, po odchode plk. gšt. Š. Jurecha, dočasne zastával popri funkcii náčelníka štábu Veliteľstva vzdušných zbraní aj funkciu veliteľa vzdušných zbraní. Dňom 1. januára 1944 prezidentom SR ustanovený do funkcie veliteľa vzdušných zbraní, ktorú zastával do polovice augusta 1944. VHA, f. VVZ, dôverný rozkaz VVZ, ročník 1943-1944; taktiež ŠUMICHRAS, P. – KLABNÍK, V.: *Slovenské letectvo 1939-1944*. 2. Bratislava: Magnet – Press Slovakia, 2000, s. 10;

12 Augustín Malár, narodený 18. 7. 1894 v Reiterne pri Goseirne (Rakúsko), zomrel pravdepodobne v marci 1945 vo Flossenbürgu (Nemecko). Účastník prvej a druhej svetovej vojny. Príslušník čs. légii v Taliansku (1918). Zúčastnil sa bojov o Slovensko (1919). Absolvent francúzskej École Militaire Speciale v Saint Cyre (1922). V rámci predvojnovvej čs. brannej moci dosiahol hodnosť pplk. gšt. Po vzniku Slovenského štátu prevzal velenie VI. zboru v Spišskej Novej Vsi, s ktorým sa rozhodujúcou mierou podieľal na zastavení útoku maďarských vojakov počas tzv. Malej vojny v 3. dekáde marca 1939. Ako veliteľ divízie v hodnosti plk. gšt. (17. 5. 1939) sa postupne zúčastnil bojov pri Poľsku a ZSSR. Od 2. 1. 1942 povýšený do hodnosti gen. II. triedy. Od septembra 1942 zastával funkciu vojenského a leteckého atašé SR v Berlíne, s akreditáciou pre Rím. V máji 1944 bol vymenovaný za veliteľa armádneho veliteľstva Východoslovenskej armády v Prešove. Predstaviteľ Vojenského ústredia počítali vo svojich plánoch povstania aj s gen. Malárom, ktorý im prisľúbil, že v prípade vypuknutia povstania sa jeho divízie pripoja k povstalcovi a zabezpečia prechod sovietskej Červenej armády na územie

9/HORÁK Vojtech, poslanec, predseda bran. výboru.

e) Členovia dozornej rady boli :

-UDVARDY Ladislav, Dr., predsedníctva snemu, predseda dozornej rady,

-POKORNÝ Oliver, Dr., komisár, min. financií,

-ČERVENĚ Anton, riaditeľ

-ŠIMONI Barnabáš, major just. služby JUDr. MNO

-HRÁBEK Ján, stot. gšt. MNO.

- 4 -

f) Stav zamestnancov začiatkom roku 1944 bol : 200 úradníkov a 1200 robotníkov
/:zaokrúhlene:/.

8/Majetok TDP:

Teraz po utvorení sa novej spoločnosti „Tovareň na dopravné prostriedky úč. spol. Trenč. Biskupice“ správne podľa obchodných zákonov schválil Snem RS vtelenie objektov, pozemkov a letišťa vojenskej správy do majetku spoločnosti. Podľa zápisnice dozornej rady zo dňa 31. mája 1944 majetok spoločnosti je vykazovaný takto:

| | | |
|---|----|---------------|
| 1/ vlastný majetok spoločnosti podľa stanov | Ks | 272,500.000,- |
| 2/ peňažné hotovosti | „ | 1,746.641.85 |
| 3/ investície | „ | 2,876.636.42 |
| 4/ suroviny a polotovary | „ | 1,554.844.97 |
| 5/ hodnota nedokončených lietadiel..... | „ | 8,987.436.81 |
| 6/ materiál od fy Weser | „ | 23,256.000,- |
| 7/dlžníci | „ | 1,299.397.10 |

Spolu..... Ks 312,200.957.15

9/Dlžníci :

Podľa zápisnice dozornej rady zo dňa 31. mája 1944 dozorná rada sa usniesla [,] že nemôže prevziať níž uvedené pohľadávky, ktoré ešte za pôsobenia ing. MRÁZA boli vyplatené jednotlivým pánom [n]a konto založenia spoločnosti „Slovenská tovareň na lietadlá úč. spol. Trenč. Biskupice“ /:ktorá však defacto založená nebola:/ alebo [n]a konto iné a ktoré podľa dozornej rady by sa mali vymáhať :

| | | |
|--|----|-----------|
| -plk. gšt. TATÁRKO Štefan, náčelník štábu ministra | Ks | 2.000.- |
| -plk.gšt. PEKNIK KARol, podnáčelník štábu ministra | „ | 13.000.- |
| -plk. gšt. BALLAY Alojz, veliteľ vzdušných zbraní | „ | 14.000.- |
| -mjr. let. TRNKA Július, veliteľ leteckej školy..... | „ | 4.000.- |
| -ing. MRÁZ Jaroslav, gen. riad | „ | 30.188.- |
| -Dr. JEZNY, Bratislava práv. zástupca ing. Mráza..... | „ | 12.214.10 |

Slovenska. Jeho príslub sa nenaplnil a obe východoslovenské divízie boli Nemcami odzbrojené. Gen. Malár považoval vyhlásenie povstania za predčasné a svojím prejavom v rozhlase vo večerných hodinách 30. 8. 1944, ako uznávaná vojenská autorita, zneistil mnohých slovenských vojakov, ktorí sa plánovali pridať k povstalcovi. 31. 8. 1944 po prilete z Bratislavy do Prešova bol Nemcami zaistený. Tí ho následne premiestnili do rakúskeho Kaisersteinbruchu, potom do hradu Königstein, kde ho ako nositeľa Rytierskeho kríža, t. j. najvyššieho nemeckého vyznamenania, držali v tzv. čestnej väzbe. Jeho postavenie sa zmenilo na prelome rokov 1944-1945, keď nemecké bezpečnostné orgány získali informácie o jeho úlohe v prípravách Slovenského národného povstania. Po jeho vypočutí na Hlavnom rišskom bezpečnostnom úrade v Berlíne a konfrontácii s oboma veliteľmi povstaleckej armády, ako aj gen. Š. Jurechom ho odtransportovali do koncentračného tábora vo Flossenbürgu. Tam ho pravdepodobne v druhej polovici marca 1945 popravili.

-MNO veliteľ.prac.sboru..... 50.000.-

Spolu..... Ks 125.402.10

10/ Zrušenie „Slovenskej továrne na lietadlá úč. spol. Trenč. Biskupice“:

Po utvorení sa TDP správna rada žiadala, aby spoločnosť „Slovenská továreň na lietadla úč. spol.“ bola zo zmatočných dôvodov vymazaná z firemného registru. Zda toto bolo už prevedené není mne už známo.

11/ Žaloba ing. MRÁZA na Slovens[k]ý štát:

Ako som sa do počul, ing. Jaroslav MRÁZ, ktorý bol pozbavený vedenia spoločnosti STL a s ktorým boli prerušené obchodné styky, utrpel tým vraj veľkú finančnú škodu a preto, že žaloval Slovenskú republiku na 50 milionov Ks.

- 5 -

12/ Naviazanie stykov s Továrňou na dopravné prostriedky Leipzig :

Keď Ríšske ministerstvo letectva videlo, že spolupráca TDP s fou Weser ide veľmi ťažko, že program sa vôbec nedodržel tak chcelo fu Weser vypnúť zo spolupráce s TDP a nariadilo, aby TDP Leipzig prevzalo starostlivosť o TDP Trenč. Biskupice. Spolupráca sa aj začala, už z Leipzigu prišlo aj niekoľko vagonov materiálu, ale nám z neznámych dôvodov RML zrušilo túto spoluprácu.

13/ Naviazanie stykov s fou „AVIA“ továreň na lietadlá Praha :¹³

Po stroskotaní spolupráce s fou TDP Leipzig, RML nariadilo firme Avia, aby prevzalo spoluprácu s TDP ú. s. Trenč. Biskupice. Následko(m) tejto spolupráce bol :

a) doterajší druh lietadiel „Štuka“ sa prestaly vyrábať a zahájila sa len výroba krídiel na lietadlá vzor „Arado“ /:je to školný prechodný stroj na stíhacie lietadlá:/¹⁴,

b) výroba Štuk sa likvidovala, materiál fa Weser si odvážala z Biskupíc,¹⁵

13 O nahradení nemeckej leteckej spoločnosti WFG spoločnosťou Avia, uč. spoločnosť pre priemysel letecký v Prahe bolo z nemeckej strany rozhodnuté v marci 1944. Firma Avia si podľa tohto rozhodnutia mala továreň s celým zariadením prenajať, ale továreň mala naďalej zostať v slovenských rukách. Firma Avia mala mať rozhodujúci vplyv na jej riadenie. Vzhľadom na zmenu pôvodnej dohody z 20. augusta 1943 bola spracovaná „Dodatková dohoda medzi RLM a MNO zo dňa 1. júla 1944 o stavbe lietadiel na Slovensku“. Dodatková zmluva mala 13 bodov (článkov) a za slovenskú stranu ju podpísali plk. gšt. A. Ballay za MNO SR a Dr. A. Hrnčár za MF SR. SNA, f. Ministerstvo hospodárstva SR 1939-1945, Prez-P-dôv.1001, šk. 28.

14 Lietadlo typu Arado Ar 96 vzniklo v roku 1938. Používalo sa na pokračovací letecký výcvik pilotov. Firma Avia sa na výrobe tohto typu lietadla podieľala od roku 1940. Prvý tu vyrobený stroj Arado Ar 96 B s označením KE+BA zalietať továrenským pilotom Františkom Zemánkom dňa 5. 8. 1940. Produkcia týchto lietadiel v rokoch 1940-1945 bola nasledovná: 1940 – 40 ks; 1941 – 337; 1942 – 314; 1943 – 443; 1944 – 638; 1945 – 53 ks. Celkom sa na území Protektorátu Čechy a Morava vyrobilo 2 375 lietadiel Arado Ar 96 B, z toho 1825 v továrni Avia. Podrobnejšie pozri napr.: NĚMEČEK, V.: *Československa letadla 1 (1918-1945)*. Praha : Naše vojsko, 1983, s. 236; NĚMEČEK, V.: *Československa letadla 2 (1945-1984)*. Praha : Naše vojsko, 1984, s. 85; MURAWSKI, M. *Letadla Luftwaffe. Čast 1. Intermodel*, 1997, s. 21. *Za informácie o výrobe lietadiel Arado Ar 96 B na území Protektorátu Čechy a Morava ďakujem PhDr. Jiřímu Rajlichovi, VHÚ Praha.*

15 Slovenská továreň na lietadlá dostala prvú objednávku od Veliteľstva vzdušných zbraní na výrobu „20 nových kompletných lietadiel typu Junkers Ju 87-D5, s príslušenstvom, výstrojom a výzbrojom podľa nemeckého vzoru, toho istého prevedenia a z tej istej série, ako dodá pre RLM“ dňa 19. marca 1943. Lietadlá mal výrobca dodať v termíne do 1. februára 1944. Veliteľstvo vzdušných zbraní túto objednávku dňa 16. augusta 1943 zvýšilo o ďalších 30 lietadiel Ju 87-D5, s predbežnou cenou za kompletne lietadlo vo výške 2.200.000, – Ks. Termín dodania týchto 30 lietadiel však v objednávke nebol uvedený. VHA, MNO SR 1939-1945, spisy dôverné 1943, inv. č. 33, šk. 333

Komisionálne prevzatie šiestich lietadiel Ju 87 D-5 „Stuka“ pre vzdušné zbrane vykonala v 1. dekáde júla 1944 komisia v nasledovnom personálnom zložení: stot. let. Rudolf Kollár, veliteľ letky 11, npor. let. Ján Gerthofer, cvičná letka, zvk. rtm. let. zbroj. Anton Piňák a rtk. Ján Matiš, obaja letka 11. VHA Bratislava, f. VVZ, Dený rozkaz leteckého pluku č. 120 z 11. júla 1944, čl. 3, inv. č. 21.

c) veľa personálu odišlo späť k fe Weser len čiast si ponechala, resp. prevzala od fa AVIA,

d/ fa AVIA patrila do koncernu Herman Göring Werke, podobne ako patrily Škodove závody v Dubnici n/Váhom,

e/ TDP byly potom prenajaté koncernu Hermann Göring Werke a dostaly sa úplne do nemeckých rúk.

14/Vylúčenie slovenských riaditeľov z TDP :

Nemci od začiatku neradi videli, že v TDP je gen. riad. plk. DÚBRAVEC a administratívnym riaditeľom, že je pplk. gšt. v. v. NOVOTNÝ a od začiatku viedli silnú kampaň proti nám. Neradi videli, že Slováci im rozkazujú, že od Slovákov musia prosiť peniaze, že sami nemôžu disponovať slovenskými korunami a pod.

Preto po prenajatí TDP koncernu Hermann Göring, stal sa gen. riaditeľom TDP SONNEWEND, doterajší gen. riad. Škodových závodov v Dubnici n/V, takže tento pán bol súčasne generálnym riaditeľom oboch závodov. V dôsledku tohoto bol plk. DÚBRAVEC dňom 1. júla 1944 pozbavený funkcie generálneho riaditeľa a zostal len členom správnej rady spoločnosti. Menovaný podal žalobu na firmu pre ukrátenie na jeho finančných požitkoch a náležitostí.

Po prepustení plk. DÚBRAVCA dostal aj administratívny riaditeľ NOVOTNÝ, pplk. gšt. v. v. výpoveď a bol s okamžitou platnosťou dňom 1. októbra 1944 uvoľnený z tovarne gen. riad. SONNEWENDOM úplne proti zákonu a protismluvne, začo menovaný podal žalobu na továreň u pracovného súdu v Trenčíne. Spor ešte není skončený.

Zalietavacie a preberacie lety šiestich lietadiel typu Ju 87 D-5, ktoré prevzala do svojho majetku slovenská vojenská správa vykonali v dňoch 4., 6. a 10. júla 1944 nasledovné posádky:

- 1) **Ju 87 D-5, výr. č. 666.011:**
 1. let – továrenský pilot, npor. let. Ján Gerthofer
 2. let. – továrenský pilot, npor. spoj. Ján Jančiga
 3. let – npor. let. Ján Gerthofer, por. let. František Dobiš
- 2) **Ju 87 D-5, výr. č. 666.012:**
 1. let – npor. let. Ján Gerthofer, stot. let. František Hanus
 2. let – stot. let. Rudolf Kollár, zvk. zbroj. Anton Piňák
 3. let – stot. let. Rudolf Kollár, por. let. František Rábsky
- 3) **Ju 87 D-5, výr. č. 666.013:**
 1. let – továrenský pilot, stot. let. Rudolf Kollár
 2. let – npor. let. Ján Gerthofer, stot. let. Rudolf Kollár
 3. let – stot. let. Rudolf Kollár, npor. spoj. Ján Jančiga
- 4) **Ju 87 D-5, výr. č. 666.015:**
 1. let – továrenský pilot, npor. spoj. Ján Jančiga
 2. let – npor. let. Ján Gerthofer, stot. let. František Hanus
 3. let – stot. let. Rudolf Kollár, stot. let. Alexander Matúš
- 5) **Ju 87 D-5, výr. č. 666.016:**
 1. let – npor. let. Ján Gerthofer, npor. spoj. Ján Jančiga
 2. let – stot. let. Rudolf Kollár, zvk. zbroj. Anton Piňák
 3. let – stot. let. Rudolf Kollár, npor. spoj. Ján Jančiga
- 6) **Ju 87 D-5, výr. č. 666.017:**
 1. let – npor. let. Ján Gerthofer, npor. spoj. Ján Jančiga
 2. let – stot. let. František Hanus stot. let. Rudolf Kollár

VHA Bratislava, f. VVZ, Denný rozkaz leteckého pluku č. 148 zo 16. augusta 1944, čl. 9, inv. č. 21.

Preškolenie určených pilotov leteckého pluku na lietadlá Ju 87 D-5 zabezpečovali stot. let. Rudolf Kollár a npor. let. Ján Gerthofer, ktorých veliteľ leteckého pluku určil za „učiteľov pre letecký výcvik na lietadlách Ju 87“. VHA Bratislava, f. VVZ, Denný rozkaz leteckého pluku č. 127 z 19. júla 1944, čl. 3, inv. č. 21.

Poznámka: Dve zo šiestice prevzatých lietadiel Ju 87 D-5 boli 24. júla 1944 prelietnuté z Piešťan do Spišskej Novej Vsi, kde boli následne uskladnené. Konkrétne išlo o lietadlá Ju 87 D-5, výr. č. 666012 (pilot čat. Ivan Sitár) a Ju 87 D-5, výr. č. 666013 (čat. Ján Gajdoš, pilot a rtk. Ján Matiaš, pozorovateľ). Dňa 26. júla 1944 boli obe lietadlá zalietnuté pilotmi leteckého pluku. Posádka čat. Ján Gajdoš, pilot a rtk. Ján Matiaš, pozorovateľ zalietli stroj Ju 87 D-5, výr. č. 666013 za účelom vyskúšania činnosti pristávacích klapiek, stabilizačnej plochy a benzínových púmp. Stroj Ju 87 D-5, výr. č. 666012 zalietla posádka v zložení čat. Ivan Sitár, pilot a rtk. Ján Matiaš, pozorovateľ za účelom vyskúšania činnosti pristávacích a brzdiacich klapiek. V rozkazoch leteckého pluku ide o poslednú informáciu, ktorej obsah sa týka slovenských Stúk. VHA Bratislava, f. VVZ, Denný rozkaz leteckého pluku č. 154 z 23. augusta 1944, čl. 4-5, inv. č. 21.

Po tomto dostali Nemci vedenie podniku úplne do svojich rúk a od tých čias už úplne disponovali so slovenskými peniazmi, bez našej priamej kontroly, čoho úplne využívali v prospech svoj a nemeckých firiem na Slovensku. V továrni zostali gen riad. SON-NEWEND, jeho zástupca sa stal Dr. Barényi, slovenskej národnosti, ale člen Deutsche Partai, najväčší udavač a nepriateľ Slovákov, a závodný riaditeľ Prange.

- 6 -

15/Terajší stav TDP :

a/ Nemci keď videli, že front sa približuje a že budú mus[i]eť zo Slovenska utiecť, tak veľa materiálu a strojného zariadenia odtransportovali do Ríše.

b/ Tesne pred opustením Trenč. Biskupíc vyhodili do vzduchu všetky dieleňské objekty, takže zostali stáť len kancelárske objekty a objekty pre ubytovanie mužstva.

c/ Pred opustením továrne nariadili, že každý si môže vziať čo chce. Toho využili zamestnanci a pokradli skoro všetko kancelárske zariadenie /:písacie stroje, počítaacie stroje, a pod:/ a tiež aj zariadenie /:stoličky, stoly [,] prikrývky, plachty, potraviny a pod.:/ čo bolo v továrni. Hodnota zariadenia odhadujem na 2,5 miliona Ks.

d/ Po oslobodení Trenč. Biskupíc sovietskou armádou sišli sa niektorí zamestnanci továrne a zvolili si medzi sebou správu závodu, takto bol zvolený za gen. riad. Ing. Izák, bývalý prednosta elektrického vedenia, závodným riaditeľom sa stal ing. RAŠKO, bývalý sekretár a pravá ruka nem. závodného riaditeľa PRANGEHO.

Títo páni teraz vedú podnik :

a/ disponujú peniazmi továrne, ktoré boli uložené v Slovenskej banke,

b/ prepúšťajú zamestnancov,

c/ na druhej strane prejmajú zamestnancov, ktorých nemecké vedenie závodu predtým prepustilo a vraj im vyplatili plat za celý čas čo boli prepustení.

16/ Môj súkromný návrh :

Ako bývalý aktívny dôstojník a administratívny riaditeľ TDP dovoľujem si predložiť tento môj súkromný návrh na riešenie TDP :

a/ Podľa môjho názoru treba ihneď zvoliť novú správnu radu podniku, a doterajšiu správnu radu rozpustiť a vziať k zodpovednosti za jej činnosť.

b/ Treba ihneď zvoliť novú dozornú radu a rozpustiť doterajšiu dozornú radu a vziať ju k zodpovednosti za jej činnosť.

c/ Až bude menovaná nová správna rada a dozorná rada ustanoviť nové vedenie podniku /:gen. riaditeľa, alebo riaditeľov:/.

d/ Navrhujem zrušiť a zlikvidovať terajšiu spoločnosť TDP a vrátiť objekty a letište späť vojenskej správe a umies[tn]iť tam opäť letecký park t. j. vrátiť späť tomu účelu k akému boli tieto objekty vybudované a určené.

e/ Navrhujem, aby bol ustanovený veliteľom leteckého parku v Trenč. Biskupiciach mjr. let. Palo DARGOV bývalý veliteľ leteckého parku a osvedčený veliteľom na tomto stanovišti.

f/ Navrhujem ustanoviť medziministerskú komisiu na zlikvidovanie doterajšej spoločnosti, do likvidačnej komisie nech sú určení členovia poverenia pre financie, poverenia pre veci vojenské, resp. MNO, členovia /:zamestnanci TDP a budúci príslušníci leteckého parku, ktorému budú objekty odovzdané späť.

g/ Svoj návrh na zrušenie, resp. zlikvidovanie TDP odôvodňujem takto :

1/ Domnievam sa, že pre výrobu lietadiel pre potrebu čs. armády a aj pre civilnú potrebu, že bude stačiť letecký priemysel v Čechách. V tom prípad[e] ak by sa MNO

- 7 -

Praha rozhodlo mať nejakú leteckú továreň na Slovensku, doporučujem potom radšej postaviť, vybudovať od základov novú modernú vyhovujúcu továreň než „flekovať“ nevyhovujúce objekty v Trenč. Biskupiciach.

2/ Pre dielne vyhovujú, resp. boli vybudované pre tento účel len dve haly s elektrickým vedením, vykurovaním s teplým vzduchom a pod., všetky ostatné haly, ktoré musela TDP využiť boli len provizorne zariadené na vykurovanie. Tak napr. ako dielne musel sa využiť asi 15 metrov vysoký Brno hangár. Hoci užitočný priestor pre dielnu bol len asi 5 metrov napriek tomu musela sa vykurovať výška 15 metrov. V hangáru bolo vždy zima [,] nedal sa skoro vykúriť, tým práca trpela a šla pomaly.

3/ Usporiadanie jednotlivých objektov /:hal – pracov. dielni:/ je nepraktické pre leteckú továreň. Jednotlivé pracovné haly majú ísť tak za sebou, aby práca pokračovala ako na páse, kdežto v Trenč. Biskupiciach to išlo cez ruky. Tu tiež nie sú vybudované potrebné prenášacie stroje, prostriedky, jeráby (rozumej – žeriavy – P.Š.).

4/ Objekty v Biskupiciach sú malé a nedostačujúce pre jednu leteckú továreň. V Biskupiciach sa vyrábali najprv len trup z lietadla Štuka, na výroba krídiel už nebolo miesto, potom neskôršie fy AVIA vyrábala len krídla na lietadlá vzor Arado. K výrobe lietadiel patrí aj výroba leteckých motorov [,] na čo by už vôbec nebolo miesta v terajších objektoch továrne.

5/ V najbližšom čase sa nedá vôbec počítať s výrobou, lebo skoro všetky dielne boli Nemcami vyhodene do vzduchu, boli zničené skoro všetky stroje, resp. bola väčšina strojov odvečená do Nemecka. Tedy keby sa mala zahájiť výroba [,] bolo by zapotreby najprv vybudovať objekty a za druhé obstarat zariadenie. Podľa môjho názoru potom by bolo oveľa výhodnejšie vybudovať od základov novú továreň.

6/ Podľa môjho názoru v čase asi do troch rokov nebude možno dostať žiadne obrábacie stroje, nástroje a tiež suroviny potrebné pre výrobu lietadiel a preto i keby sa teraz začala továreň znovu budovať, resp. vybudovala mohla by sa zahájiť výroba lietadiel – podľa môjho názoru – asi len tak za tri roky. Čo do tých čias by robila TDP? Musela by len platiť svojich zamestnancov, platiť veľkú réžiu, platiť veľké poistné /:TDP je poistená asi na 200 miliónov Ks:/. Behom celých týchto asi troch rokov by mala továreň značné finančné výdaje, ale na druhej strane žiadnu protihodnotu, žiadne vyrobené lietadlá.

V najbližšom čase z hladiska národohospodárskeho bude treba venovať najväčšie úsilie a k dispozícii úci materiál v prvej rade na železnice, potom na autá a len potom možno na lietadlá. Podľa môjho názoru výroba lietadiel bude akútna až tak asi za 5 – 10 rokov, preto tiež TDP nemá nijaké žiadne skvelé výhľady pre výrobu lietadiel.

7/ Na druhej strane vojenská správa by aj za dnešného stavu mohla svojich bývalých objektov veľmi výhodne využiť a to: kancelárske miestnosti pre veliteľské kancelárske miestnosti, ostatné stojace objekty pre ubytovanie mužstva, továrenského dvoru ako cvičišta a hrište, vojenského letištia pre lietanie a pre výcvik v lietaní.

– 8 –

Pokiaľ sa týka dielenských objektov, tak voj. správa bude ich môcť skôr vybudovať a skôr sozenie potrebné zariadenie napr. od voj. leteckých dielni, alebo let. továrni z Čiech, ktoré nemohli zničiť a odevakuovať ako TDP., pričom musíme uvážiť, že letecký park nepotrebuje tak veľa strojov a nástrojov ako letecká továreň. A konečne vojenský útvar skôr doštane zo zásob[,] ktoré budú [,] ako civilná spoločnosť TDP.

8/ Doporučujem, aby vojenská správa snažila sa získať nazpät' svoj majetok. TDP je majetkom MNO Bratislava a Ministerstva financií Bratislava /:bývalých:/. Pre spoločnosť TDP najviac venovala vojenská správa, dala celý nemovitý majetok /:budovy, pozemky, le-

tište:/ a Ministerstvo financií /býv./ dalo len peniaze papier, ktoré len zvyšovali clearingovú špičku a z ktorých myslím, že nikdy nič nebudeme mať. Prínos vojenskej správy pre spoločnosť bol oveľa väčší než býv. ministerstva financií, prínos voj. správy bol aj o veľa cennejší /:nemovitý:/ a ktorý zostal na Slovensku, kdežto prínos Ministerstva financií /:peniaze:/ sú preč [,] boly z najväčšej čiastky ubotrebené (rozumej – upotrebené – pozn. P.Š.), tvoria časť clearingovej špičky, boly vyplatené nemeckým zamestnancom, podobne sú preč aj lietadlá, ktoré boly v TDP zmontované.

h/ Terajších zamestnancov navrhujem prepustiť a niektorých, ktorí pracovali už v bývalom leteckom parku, resp. ktorých by si nový veliteľ leteckého parku vybral ponechať, resp. prevziať vojenskou správou, ako civilných zamestnancov vojenskej správy.

i/ Zariadenie terajšej TDP pokiaľ sa ešte nachádza v továrni, prevzal by letecký park a vyúčtoval likvidačnej komisie.

Pokiaľ v tomto návrhu sa uvádza Ministerstvo národnej obrany Bratislava a Ministerstvo financií Bratislava rozumej bývalé ministerstvá.

Toto je môj súkromný návrh na riešenie TDP, ktorý predkladám vojenskej správe pre eventuelne použitie.

Pokiaľ sa v tomto návrhu odvolávam na n[i]jektoré doklady, tak tieto mám pri sebe a v prípade potreby som ochotný ich predložiť, resp. v opise dať k dispozícii.

Piešťany dňa 3. júna 1945.

pplk. Novotný
(vlastnoručný podpis)