

## K POKUSU O ZAVEDENIE VOJENSKEJ LETECKEJ VÝROBY NA SLOVENSKU (1941 – 1944)

STANISLAV V. CHYTKA

CHYTKA, S.: On the attempt to introduce the military aviation production in Slovakia in 1941 – 1944. *Vojenská história*, 3, 4, 1999, pp. 106 – 118, Bratislava.

The above mentioned material records development of the Slovak Republic's MND activities during the WW2, that were aimed at introducing production of military aircraft within the Slovak territory. The basic material on which the author based processing of this topic were the unpublished memories of that time Minister of National Defence (MND), Gen. F. Čatloš. He confronts the quoted arguments of Gen. Čatloš with available relevant archive materials and using them he polemizes with Čatloš's post-war arguments on the reasons leading to the attempt to introduce production of military aircraft in Slovakia and not fulfilling the intents with aviation production in Trenčianske Biskupice.

Slovenské letectvo pri svojom formovaní a bojovom nasadení v rokoch 1939 – 1944 vychádzalo z nedostatočnej personálnej, materiálovej a technickej vybavenosti leteckého parku. Čiastočne bolo obmedzené dôsledkami známeho trendu československého letectva, ktoré v predmníchovskom období dostatočne nezachytilo modernizačné potreby. Čiastočne bolo zasiahnuté už pri svojom zrode nemeckými nárokmi na výzbroj bývalej česko-slovenskej armády, uplatňovanými voči Slovensku viac-menej bez zábran: väčšinu bývalého česko-slovenského leteckého parku alebo zabrali nacisti v Čechách, alebo na ňu vzniesli (a tiež okamžite fyzicky uplatnili) nárok v rámci obsadenia Schutzzoney. Prítom zaberali lietadlá bez ohľadu na reálny podiel Slovenska na majetku bývalého štátu. Príkladom je zabavenie lietadiel na letiskách Žilina a Malacky – Nový Dvor. V Žiline Nemci získali asi 27 strojov, v Malackách 18.<sup>1</sup> (Podľa večerného hlásenia npor. Ruska sa 31. marca 1939 v Žiline objavilo asi 60 nemeckých leteckých mechanikov. Po premlávaní štátnych znakov a skúšobných letoch odletelo s nemeckými pilotmi prvých 14 zabavených lietadiel, ďalších 12 sa pripravovalo odletieť na druhý deň. Pravdepodobne z obáv pred prekvapením zo strany slovenského vojska sa všetko odohrávalo pod ostrahou roty nemeckej pechoty.<sup>2</sup>

Letectvo sa tak po osamostatnení Slovenska ocitlo v nezávideniahodnej situácii.

Ako vyplýva z materiálu *Přehled vyrobených letadel v bývalé československé armádě, počty na Slovensku a požadavek Slovenska*,<sup>3</sup> Slovensko získalo z celkového počtu 1699 bývalých československých vojenských lietadiel všetkých kategórií len 126. Vznášalo však nárok na dvadsaťpercentný podiel, ktorý mal predstavovať 339 vojenských lietadiel. Inde sa však uvádzajú vyššie počty: Slovensko zdedilo takmer 300 lietadiel – z nich použiteľných 258, zvyšok beznádejne zastaraný,<sup>4</sup> prípadne 259<sup>5</sup> alebo až 358 (ale vrátane lietadiel žandárstva, športových atď.), vojenských však iba 220 – 230, pričom bojaskopných z nich bolo len 82.<sup>6</sup>

Prítom ani oficiálny dokument asi nie je možné považovať za dokonale smerodajný – rozpad evidencie po 14. marca 1939 mohol na jednej strane viesť k omylom, na druhej strane umožňoval manipuláciu s číslami i v prospech Slovenska.

Okrem toho sa rýchlo ukázalo, že problematika vojenského letectva nestojí len na množstve alebo kvalite lietadiel, ale v značnej miere i na ich tylovom zabezpečení.

<sup>1</sup>RAJNINEC, J.: Slovenské letectvo 1939 – 1945. Bratislava 1997, s. 14.

<sup>2</sup>VHA Praha, VV 1/61/103/ č. j. 9/2 Taj. zprav., ppl 41, č. j. 153/39 Dův. zprav. 1939, 31. 3. 1939 večer.

<sup>3</sup>VHA Praha, 53/59 – 100/8.

<sup>4</sup>KLIMENT, Ch. K.: Slovenská armáda 1939 – 1945. Plzeň 1996, s. 68. Pravda, táto publikácia sa nevyznačuje veľkou presnosťou.

<sup>5</sup>RAJLICH, J. – SEHNAL, J.: Slovenští letci 1939 – 1945. Kolín, 1991, s. 2.

<sup>6</sup>RAJNINEC, J.: Slovenské letectvo..., c. d., s. 13 a n.

Na Slovensku zostali letecké dielne a letecký sklad v Nitre (ktoré boli v rámci VDO-1 k 1. januáru 1940 zlúčené do Leteckého parku)<sup>7</sup> a dielne v Trenčianskych Biskupiciach (tie však údajne malo slovenské letectvo prebrať až na jeseň 1940<sup>8</sup>). Lenže po odchode českých špecialistov v nich ale boli neradostné pomery. Minister Čatloš o nich vedel a v júli 1939 oficiálne konštatoval: „*Nemáme ani jedného inžiniera. Letecké dielne pracujú bez odborného dozoru. Časté letecké nešťastia v poslednom čase treba pričítať nielen chybám pilotov, ale i neodbornému technickému dozoru a vedeniu... Máme citelný nedostatok škôlnych lietadiel a tým sa hamuje výcvik.*“<sup>9</sup> Bolo to úplne oprávnené tvrdenie, keďže slovenský pozemný technický personál letectva v Nitre predstavoval iba 57 osôb<sup>10</sup> – a to iste nebol rovnaký počet špecialistov. Preto nečudo, že sa Čatloš vo svojom júlovom expoze usiloval presadiť ponechanie českých špecialistov v slovenských službách, aj keď pritom narážal na Tukovo úsilie povolať nemeckých technikov. Argumentoval tým, že potrebné prijatie najmenej štyroch leteckých inžinierov a 6 – 8 absolventov vyššej priemyselnej školy nie je možné pokryť zo slovenských zdrojov.<sup>11</sup>

K charakteristickým črtám ministra národnej obrany Ferdinanda Čatloša patrila schopnosť upnúť sa i na riešenie takých problémov, ktoré sa vymykali jeho možnostiam alebo i objektívne daným predpokladom vôbec.

Chcel byť veliteľom skutočnej, plnohodnotnej modernej armády. (Je pritom otázne, či to bola predstava vychádzajúca iba z prvotného – a nepopierateľného – presvedčenia o potrebe úzkej spolupráce s Nemeckom. Počas výkonu funkcie zrejme považoval za svoju trvalú povinnosť pripravovať armádu i na očakávaný konflikt s Maďarskom. Ale i to môže byť viac dohad ako realita – skutočné Čatlošove pohnútky sa často nedajú spoľahlivo identifikovať.) Napriek tomu, že bol vo svojich zámeroch a plánoch od prvých okamihov existencie Slovenského štátu obmedzovaný nemeckými vplyvmi a záujmami, nikdy neprestal hľadať medzery, aby ich rozšíril a využil. Do tejto kategórie patrila i iniciatíva, z ktorej mala vyrásť letecká výroba a zabezpečenie rozvoja letectva – pravda, neskôr uvádzal, že nie iba vojenského – na Slovensku.

Dôvody, ktorými bol vedený, boli úplne pochopiteľné.

„*Na Slovensku nebolo možnosti zvelaďovať letectvo po roku 1939 materiálne domácou výrobou a boli sme odkázaní na milosť Nemcov,*“ spomínal v povojnových rokoch Ferdinand Čatloš.<sup>12</sup>

Letecká výroba na Slovensku pred rozbitím Česko-slovenskej republiky neexistovala, aj keď československé MNO malo od roku 1936 pripravené plány na vybudovanie pobočiek pražských firiem Letov a Aero a motorárne firmy Walter.<sup>13</sup> Ich príchod na Slovensko sa po Mníchove už nerealizoval. (Leteckú výrobu sa neskôr pokúsila rozbehnúť slovenská pobočka protektorátnej firmy Ing. Mráz v Chocni, ktorá v dohode s ministrom Čatlošom začala v roku 1941 v Nitre s doslova kusovou produkciou deviatich športových lietadiel ZOBOR I. Sedem z nich ako cvičné a kuriérne postupne prebralo slovenské MNO, posledné dve Luftwaffe.<sup>14</sup>

Po krátkych bojových skúsenostiach slovenského letectva na východnom Slovensku a v poľskom ťažení sa zrejme objavili názory o potrebe modernejšieho vojenského letectva. Generál Čatloš, možno poháňaný predstavou nezávislosti, údajne niekedy v tom čase začal konať. „*Osobne som pojal myšlienku zriadiť na Slovensku vlastnú továreň na lietadlá. ... Kvôli*

<sup>7</sup>Tamže, s. 52.

<sup>8</sup> – ŠA – : V Beckove mala byť letecká továreň. In: Obrana, V., 31. 5. 1997, 22, príloha Vzlet.

<sup>9</sup>VHA Trnava, MNO-KM, kart. 4, II/3, 13. 7. 1939.

<sup>10</sup>RAJNINEC, J.: Slovenské letectvo..., c. d., s. 18.

<sup>11</sup>VHA Trnava, MNO-KM, kart. 4, II/3, 13. 7. 1939. Porovnaj RAJNINEC, J.: Slovenské letectvo..., c. d., s. 39.

<sup>12</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: Obrana Malého Šturca, s. 23.

<sup>13</sup> – ŠA – : V Beckove mala byť..., c. d.

<sup>14</sup>RAJLICH, J. – SEHNAL, J.: Slovenští letci..., c. d., s. 12.

nej sa nitrianské letisko (z blízkosti maďarských hraníc) svojou váhou odsunulo do Trenč. Biskupíc.<sup>15</sup> Počiatok akcie sa omeďoval na vyjednávanie i sondovanie možností čiste medzi mnou a českým továrnikom na lietadlá v Chocni, Mrázom“<sup>16</sup> (Žiaľ, nie je to jednoducho verifikovateľné rozhodnutie – ostatne ako viacero iných, na ktoré si Čatloš osoboval „autorské práva“. Navyše dostatočne nepoznáme ani jeho časové vymedzenie.)

Rozkazom Veliteľstva pozemného vojska bolo už 13. decembra 1940 nariadené presunúť Letecký park z Nitry (zrejme ten zhrnul Čatloš zmieným výrazom *nitrianske letisko*) do Trenčianskych Biskupíc.<sup>17</sup> Onedlho bol presunutý – nie je však úplne zreteľné, kedy bol presun ukončený: presťahovanie ohlásil Letecký park ešte v roku 1940<sup>18</sup>, inde sa však uvádza premiestnenie k 20. februáru 1941.<sup>19</sup> Spravidla sa za hlavný dôvod zmeny pôsobiska považuje iba strategicky nevýhodná blízkosť Nitry maďarským hraniciam;<sup>20</sup> Čatloš však (oveľa neskôr!) hovoril o komplexnejšom dôvode, keď spájal presun do Trenčianskych Biskupíc s pripravami leteckej výroby. Súčasne už vraj pomýšľal na skorú spoluprácu s Ing. Mrázom: „Tomuto som dal do prenájmu od vojenskej správy letište v Nitre, kde si zriadil výrobu ľahkých športových lietadiel“<sup>21</sup> – pravda, aj tu treba zvažovať, že vtedy ešte nemal faktický dôvod na úvahy o vlastnej leteckej výrobe.

Leto 1941 znamenalo i frontové nasadenie slovenského letectva na východnom fronte. Bolo síce z hľadiska bojových výkonov bezosporu úspešné, súčasne však jasne prezentovalo slovenskú technickú zaostalosť, ktorej zrejme jedinou relatívne pozitívnu stránkou bola dostupnosť náhradných súčiastok z protektorátnych zásob.<sup>22</sup> To si prirodzene uvedomoval aj Čatloš, ktorý o neskoršej leteckej angažovanosti (t. j. po skončení nasadenia v roku 1941) na východnom fronte uviedol: „Ponechali sme v poli vzhľadom na naše zastaralé stroje len stíhačov a pre ZD aj menší detašman pozorovacích lietadiel.“<sup>23</sup>

V júli 1941, teda v čase tendencii maximalizovať slovenský podiel na úspechoch nemeckej agresie, boli predložené nemeckému vojenskému atašé Becherovi požiadavky na prezbrojenie slovenskej armády. Pre letectvo slovenská strana žiadala 2 diaľkozvedné pozorovacie letky, 3 stíhacie letky Me-109, 1 transportnú letku Ju-52, 1 kuriérnu letku Me-108 a 3 stroje Storch – resp. 60 bombardérov, 30 Ju-52, 40 Stuk, 12 rýchlozvedných strojov.<sup>24</sup>

Na konci prvej polovice júla 1941 boli požiadavky na realizáciu objednávok materiálu z Nemecka a protektorátu nastolené styčným dôstojníkom nemeckej vojenskej misie. Koncom júla odovzdal osobne náčelník štábu slovenskej armády pplk. Pekník prehľad objednávok materiálu so žiadosťou, aby ich generál Otto na príslušných miestach urýchlil. V októbri 1941 opäť pplk. Pekník predniesol pri osobnej návšteve na OKH (Hlavnom veliteľstve nemeckej brannej moci) v Berlíne tieto požiadavky generálovi Wagnerovi. V závere roka 1941 potom prebiehali rokovania s nemeckou stranou o prezbrojení slovenskej armády. Ich výsledkom bola alebo vyhýbavá odpoveď, pokiaľ išlo o pozemné vojsko, alebo priame odmietnutie. 24. januára 1942 totiž dostalo slovenské MNO od Nemcov oznámenie, že: „Požadavka kladená slovenskou armádou ... nemôže byť predbežne... vôbec (pri letectve) ... splnená.“<sup>25</sup>

Keď v roku 1941 po jesennom stiahnutí slovenského letectva z východného frontu nemecká letecká misia naliehala na jeho opätovné frontové nasadenie, neboli už slovenské lietadlá naj-

<sup>15</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, tamže, s. 23.

<sup>16</sup>Tamže, s. 29.

<sup>17</sup>Dôverný rozkaz VVP č. 11, čl. 40, 1940. Informácia riaditeľa Vojenského múzea Trenčín pplk. Turzu, 1. 6. 1998.

<sup>18</sup>Hlásenie Leteckého parku č. 506/1940. Cit. informácia pplk. Turzu.

<sup>19</sup>RAJNINEC, J.: Slovenské letectvo..., c. d., s. 65

<sup>20</sup>RAJNINEC, J.: Slovenské letectvo..., c. d., tamže.

<sup>21</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: c. d., s. 29.

<sup>22</sup>KLIMENT, c. d., tamže.

<sup>23</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: c. d., s. 16.

<sup>24</sup>VHA Trnava, MNO 15/32/57, č. 82 075/Taj.42. Slovenská strana zrejme pôvodne požadovala spolu 206 lietadiel, z toho 26 školných – MNO 13/23 – 19, č. 841 Taj. 1941.

<sup>25</sup>Tamže, 15/32/57, č. 82075/Taj. 42, Prezbrojenie slovenskej armády.

vhodnejšou zbraňou proti kvalitatívne rastúcemu sovietskemu letectvu. Namiesto bola technická modernizácia, prichádzajúca do úvahy predovšetkým z nemeckých zdrojov. To však Čatlošovi (opäť samozrejme v jeho povojnovej interpretácii) nekonvenovalo – neskôr tvrdil, že jeho výhrady mali dvojaký charakter. Jednak sa vraj chcel najmä odpútať zo závislosti od Nemecka: „*Moja pôvodná myšlienka smerovala k protinemeckému kroku v tom zmysle, že sami si budeme rozkazovať v disponovaní našimi leteckými silami i možnosťami i nebudeme závislí od Nemcov, ktorí všetko u nás posudzovali len so zameraním na ich vojnu,*“<sup>26</sup> čo môže byť na tejto úrovni považované za aspoň relatívne vieryhodné tvrdenie. Súčasne s tým ale uvádzal aj iný dôvod – prípravu na vybudovanie vlastných síl pre Povstanie, čo nebolo z nemeckých prostriedkov možné.<sup>27</sup> To je argumentácia z časového hľadiska oveľa menej dôveryhodná – v roku 1941, respektíve na prelome rokov 1941 – 1942 taký postoj rozhodne ešte nezaujímala a v nijakom prípade by ho nemohol doložiť. Naopak, uvedené rokovania svedčia o tom, že úvahy o vlastnej leteckej výrobe sú neskoršieho dátumu. Napokon i sám slovenský návrh na dodávky lietadiel z Nemecka zo začiatku decembra 1941, vychádzajúci z vysokých počtov 172 požadovaných lietadiel (60 stíhacích Me 109, 27 ľahkých bombardovacích Do-125, 36 pozorovacích, 24 kuriérnych, 10 dopravných a 15 pre školskú jednotku) svojou neskromnosťou hovorí o iných ako Čatlošom prezentovaných názoroch.<sup>28</sup>

Onedlho, vo februári 1942, už predkladalo slovenské MNO o niečo skromnejšie požiadavky na 48 strojov v rámci minimálneho programu na prezbrojenie Rýchlej divízie – na 1 letku stíhacích Me-109 (15 lietadiel), 1 letku pozorovacích (12 lietadiel) a 1 kombinovanú letku (6 Ju-52, 6 Fi. Storch, 3 Me-110 a 6 Stuk).<sup>29</sup> Na druhej strane je treba zvažovať, čo všetko – okrem neakceptovania osobných vojvodcovských ambícií – mohlo Čatloša k myšlienke vlastnej leteckej výroby viesť. Mohli to byť možno aj také zdanlivo okrajové vplyvy, ako urazená samofúbosť: napríklad od februára 1942 sa pri školnej letke Luftwaffe v Dánsku preškoloval slovenský lietajúci i technický personál na stíhačky *Messerschmitt Bf 109 E*. Skúsenosti z výcviku boli – aj vinou nadradeného vystupovania nemeckých inštruktorov a dôstojníkov – neprijemné a dehonestujúce. Práve taká bola načisto nevyhovujúca kvalita opotrebovaných lietadiel *Me Bf 109E*,<sup>30</sup> predaných Slovensku. To zrejme mohlo Čatloša v istom zmysle akosi inšpirovať, aby hľadal vlastnú cestu, podobne ako neskoršia neochota Nemecka umožniť Slovensku vlastníctvo modernejších *Me Bf 109 F* a *G*. (Všetky stíhačky týchto typov boli slovenskej letke 13 na východnom fronte od jari 1943 iba zapožičané a lietali s nemeckým označením. Zakúpenie *Me Bf 109 G-6* súviselo až so začlenením letky 13 do obrany ríšskeho vzdušného priestoru na jar 1944.)

„*Keď sme si ostatné veci letectva usporiadali a letisko v Trenči. Biskupiciach lepšie vzali do pozornosti, zistil som, že môžeme z nitrianskej základne vyvinúť aj výrobu väčších rozmerov a prikrčiť vo vojne na výrobu aj bombardovacích strojov, ktoré by sa potom v mieri ľahko preorientovali na dopravné lietadlá,*“ napísal Čatloš.<sup>31</sup> Trenčianske Biskupice a neďaleká Kubra (obidve obce sú dnes súčasťou Trenčína), skutočne ponúkali niečo, čo v Nitre nebolo – nedokončené stavby závodu Walter z predmníchovskej ČSR.<sup>32</sup> Vo svojich memoároch F. Čatloš o tovari v Biskupiciach tvrdil: „*viedlo sa všelijaké prípravné rokovanie dávno predtým, než bola v auguste roku 1943 uzavretá dohoda o výrobe lietadiel nemeckého vzoru na Slovensku. Na túto vec sa treba dívať, ako na snahu odpútať sa od Nemecka.*“<sup>33</sup>

<sup>26</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: c. d., s. 29.

<sup>27</sup>Tamže, s. 23, 29.

<sup>28</sup>VHA Trnava, MNO 13/23 – 16/ taj. 1942.

<sup>29</sup>Tamže, MNO 15/74/69, č. 82.108/Taj.1942, február 1942.

<sup>30</sup>RAJNINEC, J.: Slovenské letectvo..., c. d., s. 140 a n.

<sup>31</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: c. d., s. 29.

<sup>32</sup> – ŠA – : V Beckove mala byť..., c. d.

<sup>33</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: Obrana Malého Šturca, s. 29.

Pôvodná orientácia na Nitre teda padla. Stavebnou rozpracovanosťou a tiež faktom, že už za Československej republiky sa začal proces vykupovania pozemkov, bola daná i nová lokalizácia predpokladanej výroby.<sup>34</sup> (Akú úlohu tu pritom zohrávala blízkosť Čatlošovho sídla v Horných Motešiaciach, a teda aj možnosť častej prítomnosti a osobného dohľadu pri jeho častých letoch do Biskupíc, sa môžeme len dohadovať.)

Čatloš neskorším tvrdením o rýchlym výbere Trenčianskych Biskupíc vtedajšie riešenie problému zjednodušoval. Kým došlo k definitívnej voľbe miesta budúcej výroby, hľadalo sa aj inde. Svedčí o tom porada členov leteckej poradnej komisie na vysokej úrovni v Zemianskych Kostoľanoch 30. júna 1942. Vo Vojenskom technickom a chemickom ústave sa ministri Čatloš, Stano a Medrický, guvernér Národnej banky Dr. Karvaš, poslanec Ing. Zafko, predseda Pozemkového úradu Dr. Klinovský spolu s vysokými predstaviteľmi MNO a Veliteľstva vzdušných zbraní a ďalšími (vrátane chorvátskej leteckej delegácie) pokúšali zistiť možnosti využitia tamojšieho zariadenia na zriadenie leteckých podnikov. Až potom nasledovali Trenčianske Biskupice (kde však komisia venovala pozornosť skôr miestnemu vojenskému žrebčincu ako leteckým zariadeniam).<sup>35</sup> Z toho je zrejme, že v polovici roku 1942, teda pomerne krátko po nemeckom odmietnutí slovenských požiadaviek, bola idea slovenskej leteckej výroby už v relatívne pokročilom štádiu, vyhranené kontúry však ešte nemala.

Svedčí o tom i skutočnosť (okrem iného vyvracajúca Čatlošove tvrdenia o obchádzaní Nemecka), že s rozhodnutím sa čakalo práve na Nemcov: „...*V. Letecká továrň: Po uzavretí zmluvy s továrnikom Mrázom dňa 15. septembra 1942, podľa ktorej účasť Mrázova bude v továrni 40 %, čakalo sa na komisiu z Nemecka. Podkomisia prišla do Trenčína 7. októbra 1942 prehlíadať továrň a prehlásila, že kapacita budúcej leteckej továrne v Trenčianskych Biskupiciach bude maximum 25 lietadiel mesačne. Prvé lietadlo vyjde z továrne pravdepodobne v júli 1943. Dňa 15. októbra 1942 dôjde hlavná komisia do Bratislavy, odkiaľ potom sa prevedie prehliadka leteckého parku v Trenč. Biskupiciach a bude uzavreté záverečné ujednanie...*“<sup>36</sup> Ako Čatloš tvrdil, prekážalo mu, že sa všetko, čo Nemci poskytovali, muselo vykupovať zásluhami – frontom. V čase, keď sa začal usilovať o vybudovanie leteckej výroby, v takej názorovej pozícii, prirodzene, ešte ani zďaleka nebol. Nebol však asi spokojný s tým, čo sám zrejme považoval za kompenzáciu (a navyše nedostatočnú), poskytnutú Nemcami za zabrané vojenské lietadlá. Šlo jednak o športové lietadlá Klemm-35, jednak o poskytnutie Messerschmittov pre frontové nasadenie (ako aj o možnosť nákupov rôznych typov strojov v Nemecku). Tie by podľa neho Slovensku „*stačili, ak by sme nemali iných ambícií, ktoré vybočovali zo slovensko-nemeckej kooperácie... namierené proti Nemcom!*“<sup>37</sup> To je, samozrejme, opätovne ex post dosadená motivácia, ktorú v tejto súvislosti nie je možné brať vážne. O skutočnom motive sa môžeme iba dohadovať...

Čatloš rozhodnutie o vybudovaní leteckej výroby spájal s odhodlaním dosiahnuť v tomto smere dostatočnú úroveň autonómie. „*My sme s Mrázom z Nemecka nechceli nič objednávať. To bola moja podmienka pre spoluprácu s ním. Všetky súčiastky lietadiel by bola továrň si vyrobila a motory som mal už dojednané s rumunskými predstaviteľmi (gen. Rakovitz a plk. Davidescu), vo výrobe ktorých sa Rumunsko preslávilo. Vzájomne sme si mali vymieňať takto tovar.*“<sup>38</sup> Bez ohľadu na to, že si Čatloš svojich memoároch opäť privlastnil a obsahovo modifikoval cudzie zásluhy, tu vychádza zo skutočnosti. V októbri 1942 totiž náčelník štábu Veliteľstva vzdušných zbraní pplk. gšt. Ballay – zjavne v nadväznosti na stanovisko nemeckej komisie – v rámci poverenia pripravovať reorganizáciu letectva napísal: „*Pán minister ma*

<sup>34</sup> – ŠA – : V Beckove mala byť..., c.d.

<sup>35</sup> VHA Tmava, MNO 27 – 1/5 – 2 dôv. 1942, č. 99 721 dôv. II/1 – 1942. Bratislava 26. júna 1942.

<sup>36</sup> Tamže, MNO, 21/44/7, č. 83 267/1 Taj. 1942. Vec: Prehľad činnosti útvarov VZ – hlásenie.

<sup>37</sup> VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: c. d., s. 23.

<sup>38</sup> Tamže, s. 30.

poveril, aby som v dohode s vel'. vojskových telies letectva vypracoval návrh na reorganizáciu letectva. Navrhol som postaviť:

- a) 1 pluk stíhací o troch perutiach (lietadlá pre tento pluk by mohli byť obstarané zámenou za lietadlá u nás vyrobené vzoru Štuka so stíhačkami, ktoré vyrába rumunská vojenská správa
- b) 1 pluk Štuka o 2 perutiach
- c) 1 pluk ľahký bombardovací a zvedný. Materiál obstaral by sa podobným spôsobom, tiež zámenou ako ad a.

Pán minister tento návrh ako rámcový za budúce budovanie slov. letectva schválil. <sup>39</sup>

V časovej súvislosti s tým sa formovalo aj kádrové zázemie – prebiehal výcvik pilotov, nočných stíhačov, parašutistov. O nádejach, ktoré boli do komplexu organizačných krokov vkladané, vypovedá i toto hlásenie: „... II. Výcvik v leteckej škole.

- a) Výcvik v škole leteckého dorastu: Výcvik započne dňa 15. októbra a okrem doterajších oddelení bude zriadené aj oddelenie padákových strelcov na pranie p. ministra NO ...
- b) Výcvik vojenských akademikov u LŠ ...započne 1. októbra 1942. Prítomných 8 letcov a 1 pre VVZ.

III. Výcvik pilotov u letectva.

- 1) Kurz nočných stíhačov bol zriadený dňom 12. 10. 1942 u leteckého pluku v Piešťanoch. ... (11 účastníkov)
- 2) Zriaďuje sa (u leteckej školy) kurz pre výcvik pilotov v lietaní podľa prístrojov a bez vidu (noční piloti)... (Počet frekventantov = 7)
- 3) Výcvik dôstojníkov (pozorovateľov) na pilotov – u leteckej školy (13 účastníkov)
- 4) Výcvik pilotov na lietadlách Caudron – bol zriadený u leteckej školy dňom 5. októbra 1942... (Počet účastníkov 11). <sup>40</sup>

K základným predpokladom výroby patrilo samozrejme aj zabezpečenie strojového vybavenia. Neskôr – i v tejto súvislosti – Čatloš uviedol, že ovládnutie zbrojného priemyslu bolo vlastne nemeckým diktátom. Slovensko sa usilovalo o samostatnosť – príkladom bola práve letecká továreň v Trenčianskych Biskupiciach. Pôvodným zámerom vraj bolo vyrábať vojenské lietadlá len preto, aby v ďalšom priebehu jednak bola možná konverzia na civilné letectvo a jednak aby bol zabezpečený prístup k inak nedostupným strojom, ktoré boli mimoriadne drahým artiklom a za iných podmienok sa nedali zo zahraničia získať <sup>41</sup>

Je pravdepodobné, že Čatloš so svojím ministerstvom musel v tejto oblasti vyvinúť veľkú zahraničnú aktivitu a tiež dať najavo istú odolnosť voči Nemcom: „Z Rumunska som objednával letecké motory bez nemeckého súhlasu a proti protestom z nemeckej strany.“ <sup>42</sup> Rezort dohodol a zaistil dodávku talianskych trojmotorových lietadiel. <sup>43</sup> Potom sa obrátil na Švajčiarsko, aby získal „...hodinky do lietadiel, letecké hodinky na ruku, letecké palubné prístroje, výškomery a zapalovače »Stincilla«; hodváb na 500 kusov padákov...“ Zrejme mal seriózne požiadavky aj na ďalšie letecké dodávky; aspoň to vyplýva z Čatlošovho tvrdenia, že Slovensko za tento materiál už vopred zaplatilo Švajčiarskom desiatky miliónov slovenských korún. <sup>44</sup>

(Nebolo by iste Čatlošovou vinou, ako napísal, ak by lietadlá i švajčiarsky materiál za SNP padli podľa tohto dokumentu do rúk Nemcov. Pravda napr. podľa priameho svedectva

<sup>39</sup>VHA Tmava, MNO 83.267 taj. 1942, reorganizácia letectva.

<sup>40</sup>Cit. VHA Tmava, MNO, 21/44/7, č. 83 267/1 Taj, 1942

<sup>41</sup>SNA Bratislava, Národný súd, Tn Iud 6/46, Proces s bývalým prezidentom Slovenskej republiky Dr. Jozefom Tisom (ďalej len NS – Tiso), filmový pás A-929, inv. č. 41, VI. časť, Čatlošova výpoveď.

<sup>42</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: Vývoj vecí, ktoré vyústili v SNP, s. 9.

<sup>43</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: Obrana..., c. d., s. 24.

<sup>44</sup>Tamže, s. 67 – Výpis zo spisu Veliteľstva I. čs. armády na Slovensku z 23. 10. 1944, odovzdaného 4. 7. 1967 P. Kunom do Múzea SNP v Banskej Bystrici.

povstaleckého letca M. Beznáka, nielenže jeden z uložených trojmotorových bombardérov *Savoia Marchetti* bol zničený už 31. augusta 1944 večer pri opakovanom nemeckom nálete na povstalecké letisko Mokrad', ale súčasne vyhorel aj hangár s leteckým výstrojom – kombinézami atď., vrátane údajne uskladnených švajčiarskych hodínok Longines.<sup>45</sup> Zvyšné dva bombardéry boli prelietnuté na letisko Tri Duby, do bojov SNP však nezasiahli. Problém je však predovšetkým v tom, že ako vo väčšine Čatlošových spomienok, aj tu sa ukazuje, akým spôsobom používal skutočnosti, aby ich primeranou manipuláciou dospel k sebaospravedlneniu alebo obvineniu odporcov.)

Po dosiahnutí istého stupňa pokroku v príprave leteckej výroby musel F. Čatloš so svojím ministerstvom nevyhnutne vstúpiť do oficiálnych vzťahov aj voči Nemecku, i keď tvrdil: „Zároveň s domácou výrobou lietadiel (dopravných, ktoré vo vojne by boli aj bombardovacím) som prekonával procedúry sondovacie v zahraničí, mimo Nemecka.“<sup>46</sup> Vzhľadom na povedzie sebaobranný mechanizmus, ktorý je vo všetkých Čatlošových poznámkach neodiskutovateľne obsiahnutý, musíme však aj tu predpokladať istú manipuláciu s faktmi. V tejto súvislosti totiž nemožno obísť skutočnosť, že napríklad podľa *Dohody medzi Nemeckou Ríšou a Slovenským štátom o vyslaní nemeckej vojennej misie a nemeckej misie pre letectvo vojenné mali Nemci de iure, ale i de facto právo kontroly... vo všetkých otázkach týkajúcich sa ... slovenského vojenného letectva.*<sup>47</sup> A akceptovať – Čatlošovým slovám imanentné – tvrdenie o zanedbaní kontroly nemeckými vojenskými orgánmi na Slovensku asi dosť dobre nemôžeme.

Po predchádzajúcich berlínskych rokovaniach o zavedení výroby lietadiel nemeckých typov, prebiehajúcich koncom roku 1942,<sup>48</sup> predložil gen. Čatloš v auguste roku 1943 (tento dátum však považujeme za nereálny. Vyvracajú ho ďalšie súvislosti rokovani a rozhodovaní. Čatloš musel svoj návrh veľmi pravdepodobne predložiť skôr) slovenskej vláde návrh na zriadenie leteckej továrne v Trenčianskych Biskupiciach,<sup>49</sup> aj keď sa kedysi pôvodne rokovalo o Nitre.<sup>50</sup>

Vláda od začiatku s návrhom súhlasila. Ale potom sa zistilo, že realizácia nebude taká jednoduchá, ako pravdepodobne Čatloš prezentoval. Slovenský štát, reprezentovaný ministerstvom národnej obrany a už zmienená firma Ing. Mráz síce založili akciovú spoločnosť *Slovenská továrňa na lietadlá, úč. spol.*, v ktorej štát mal 51 % akcií, Ing. Mráz 49 %. Zapísanie do registra bolo však zmätočné, lebo sa uskutočnilo bez súhlasu snemu – MNO malo vnieť vecný vklad, nehnuteľnosti, ktoré však o. i. neboli zatiaľ majetkovo vysporiadané.

V prvej polovici-roku 1943 vznikli navyše vo vzťahoch Ing. Mráza a Slovenskej republiky, resp. MNO, nezrovnalosti. Mrázov prínos do spoločnosti začal byť považovaný za iluzórny, keďže predstavoval „iba“ skúsenosti, licencie a pod. Najvyšší kontrolný dvor na tomto základe protestoval proti vneseniu nehnuteľností MNO do uvedenej spoločnosti.<sup>51</sup> Objavili sa aj pochybnosti o solídnosti Mrázovej firmy, ale tiež argument o nemožnosti prípravy materiálu na Slovensku.<sup>52</sup>

Čatloš všetko znášal len veľmi ťažko. Podľa jeho povojnového tvrdenia to bol vlastne dôsledok nesprávne zameranej odbojovej iniciatívy: „Keď sa celá vec leteckej továrne preniesla na pole konkrétneho riešenia už v medziministerských komisiách a výboroch, zasiahli do akcie rušive naši finančníci a národohospodári, ktorí boli pod vplyvom, ako sa neskoršie ukáza-

<sup>45</sup>PROKEŠ, J. – BEZNÁK, M.: Takmer pravdivý príbeh. Bratislava 1997, s. 61 a n.

<sup>46</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: Obrana..., c. d., s. 24.

<sup>47</sup>VHA Praha, S-VV2, 1939, nezaradené.

<sup>48</sup>SNA Bratislava, Národný súd, Tn ľud 12/47, Proces s bývalým ministrom národnej obrany Ferdinandom Čatlošom (ďalej len NS – Č), IV. časť, filmový pás A-1053, inv. č. 66, Správa o usporiadaní pomerov v továrne... v Trenčianskych Biskupiciach.

<sup>49</sup>NS – Č, I.

<sup>50</sup>NS – Tiso, VI., cit. Čatlošova výpoveď.

<sup>51</sup>NS – Č, IV., cit. Správa...

<sup>52</sup>NS – Č, I.

lo, tých vychýrených odbojárrov, ktorých aj Národný súd pochválil za premyslenú konšpiráciu proti Slovenskému štátu.“ Ich argumentom sa stalo tvrdenie, „že Mráz nie je solídnu firmou, že je drahý a nemá za sebou v podnikaní ručiteľov valného mena. Tak pozerali na slovenský počin, ktorý predsa MNO viedlo, tvoriace armádu z trosiek čs. vojenstva, čiže z ničoho. A len na to čakal dr. Tuka; zapriahol týchto odborníkov do káry nemeckej, kde, pravda, bolo všetkého dosť, čo mohlo garantovať prospech podnikania. Mráza mi takto odmontovali z výpočtov, hoci pre vymanie sa z nemeckých osidiel, nijaký finančný náklad by nemal byť neúnosným, najmä z aspektu pripravujúceho sa odboja.“<sup>53</sup>

Inde uviedol, „že mu „prekazili finančníci odbojového tábora s leteckou továrňou v Trenč. Biskupiciach do povstania si vlastnými prostriedkami vyrobiť zásobu lietadiel bombardovacích. To boli defekty utrhnutého rojčenia a nedôvery vo vlastných ľudí, ktorí neboli slovenskej veci nepriateľmi, ale ktorí odborne, trpezlivo a rozvážne manipulovali s danou situáciou...“<sup>54</sup> Škoda, že akceptovanie týchto slov koriguje skutočnosť, že v Čatlošovej argumentácii takýchto vyjadrení a postojov pribúdalo až s rastúcim časovým odstupom od vojny a SNP...

Nezrovnalosti nakoniec viedli k stiahnutiu otázky z programu snemu. Čatlošovi sa tak začal celý projekt čoraz viac vymykať z rúk. Dlhodobé plány, ktoré mal, boli zrazu ohrozené z niekoľkých strán. Narastajúce meškanie výroby totiž donútilo slovenskú vládu uzavrieť medzištátnu dohodu medzi slovenským MNO a ríšskym ministerstvom letectva.<sup>55</sup> Pretože Nemci očakávali začiatok výroby 20. augusta 1943,<sup>56</sup> rozhodla vláda o pribratí nemeckej účasti. Nemci súhlasili, ale iba s podmienkou, že 75 % produkcie dostanú oni a len zvyšných 25 % Slovenský štát. Slovenská vláda podmienku prijala<sup>57</sup> vrátane nepomeru medzi požadovaným podielom na produkcii a podstatne nižším nemeckým kapitálovým vkladom, ktorý mal predstavovať 49 %.<sup>58</sup>

Ohrozené boli asi i Čatlošové predstavy o vybudovaní silného vojenského letectva s modernou výzbrojou. Postupné konštituovanie novej štruktúry vojenského letectva, započaté 1. apríla 1943 vznikom bombardovacej letky, malo pokračovať až po postavenie troch leteckých plukov so siedmimi peruťami a šestnástimi letkami.<sup>59</sup> (Asi tu niekde môže byť na mieste otázka, či sa pôvodné nadšenie Ferdinanda Čatloša nezačalo jednoducho meniť na zotrvačnosť myslenia – odpoveď by však mohla byť iba hypotetická.)

V nemeckých plánoch využitia slovenskej leteckej výroby sa predpokladala objednávka na 1000 cvičných stíhačiek *Skoda – Kauba SK 257*, ale neskôršie bola redukovaná na 100 kusov.<sup>60</sup> Asi bude oprávnený predpoklad, že hlavnou príčinou takého výrazného poklesu záujmu boli predovšetkým neprekonané problémy s rozbehnutím výroby.

Nemecký tlak na nábeh dohodnutej výroby sa Čatloš a vlastne celá vláda údajne pokúsili využiť na realizáciu úplne odlišných plánov. Vzhľadom na to, že ríšske ministerstvo letectva požadovalo pre leteckú výrobu v Trenčianskych Biskupiciach 10 000 pracovných síl, zamýšľali touto cestou vyviazať z vojnových povinností obe slovenské divízie: v požiadavke adresovanej hlavnému veliteľstvu Wehrmacht sa objavil návrh, aby vzhľadom na obmedzený stav veliteľského zboru slovenskej armády bola čo najrýchlejšie odsunutá Zaisťovacia divízia k Minsku alebo na západ, alebo bola odsunutá Zaisťovacia i Rýchla divízia z Ruska na západ, alebo ponechaná Rýchla divízia ako bojová a odsunutá na západ a Zaisťovacia divízia bola odveľená ako robotníctvo do leteckej továrne.<sup>61</sup>

<sup>53</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: Obrana..., c. d., s. 30.

<sup>54</sup>Tamže, s. 19.

<sup>55</sup>NS – Č, IV., cit. Správa...

<sup>56</sup>Tamže.

<sup>57</sup>NS – Č, I.

<sup>58</sup>VANĚK, O.: Letisko na Mokradi, generál Čatloš a povstanie. Rukopis.

<sup>59</sup>RAJLICH, J. – SEHNAL, J.: Slovenští letci..., c. d., s. 11.

<sup>60</sup>Tamže, s. 12.

<sup>61</sup>VHA Trnava, MNO-KM, kart. 5, 1943, II./2, nedatované



V tejto podobe návrh údajne schválil slovenský snem a predniesol ho Tiso. Súčasne sa tak mal naplniť cieľ stiahnuť divízie z frontu i najst' pracovné sily, ktoré odinakaďal' – okrem armády – v takom počte nebolo možné získať.

Preto bol tiež do prípravy leteckej výroby zapojený Pracovný sbor. V roku 1943 poskytol Čatloš 1080 tvorníkov pre Slovenskú leteckú továreň na zapracovanie. Zaškoľovali sa v Nemecku vo *Wesser Flugzeugbau Gesellschaft m. b. H.* v Brémach, ďalej v Berlíne, Štrasburgu aj inde.<sup>62</sup>

Nakoniec sa potom realizácii medzištátna dohoda na úrovni slovenského MNO a ríšskeho ministerstva letectva – ale v redukovanej podobe. 17. novembra 1943 slovenská vláda rozhodla založiť akciovú spoločnosť so stopercentnou účasťou štátu – základný kapitál bol 150 miliónov slovenských korún v desiatich tisícoch akcií; akcionári sa stali štát a MNO.

Príprava výroby sa však ďalej vliekla a nemecký záujem zrejme ďalej upadal. Zatiaľ čo pôvodná zmluva o začatí výroby bola viazaná na paralelný súhlas slovenskej i nemeckej vlády, v lete 1944 sa už rokovalo len na nižšej úrovni. 1. júla 1944 podpísalo slovenské MNO dohodu o leteckej výrobe s nemeckou leteckou misiou. 26. júla ju schválila slovenská vláda.

Výrobu v Trenčianskych Biskupiciach mala zabezpečovať protektorátna firma *Avia, úč. spol. pro průmysl letecký v Praze*, ktorá si mala továreň s celým zariadením prenajať. Nakoniec sa však rozhodlo, že továreň zostane slovenská a Avia bude mať len rozhodujúci vplyv na jej vedenie.

V novej konštelácii vlastníctva a vedenia sa do istej miery zmenili aj výrobné plány. Teraz sa mali jednorázovo vyrobiť lietadlá *Junkers Ju 87 D-5 (Stuka)* v počte 50 kusov, ostávajúca výroba mala mesačne produkovať 150 cvičných lietadiel typu *Arado Ar 96 B*. Z 50 vyrobených *Junkersov* malo MNO dostať 36, ostatných 14 kusov bolo určených pre nemecké potreby.<sup>63</sup>

Údaje o skutočnej produkcii sa odlišujú. Podľa jednych tvrdení sa skutočne rozbekla výroba (alebo skôr montáž) pôvodne uvažovaných *SK 257*, ktorých však rozdielne upravených prototypov, šesť. Výrobný závod opustili v januári 1945 a boli odovzdané Luftwaffe. I keď bola s ohľadom na kapacitu podniku pôvodná objednávka znížená na 100 kusov, ucelená výroba neprichádzala do úvahy. Niektoré dielce sa dovážali z Prahy, časť výrobkov mala byť kompletizovaná alebo v Mrázovej továrni v Nitre, alebo v Kunoviciach na Morave. Nakoniec nemecká objednávka poklesla na dvadsať kusov, ale pretrvávajúce výrobné problémy a navyše strata časti výrobných dokumentácie znemožnili aj jej splnenie.<sup>65</sup>

Okrem týchto cvičných lietadiel bolo zrejme vyrobených dvanásť *Junkersov Ju 87 D-5*, z ktorých polovicu prebrali slovenské vzdušné zbrane a druhú polovicu Luftwaffe.<sup>66</sup>

Istým dôkazom pretrvávajúcich ťažkostí – napriek nadnesene optimistickej formulácii – bolo toto hlásenie z roku 1944: „...výroba značne postúpila a v prvej polovici mesiaca mája má sa zalietnuť už prvé lietadlo Ju-87, vyrobené v továrni Trenč. Biskupice.“<sup>67</sup>

*Situčná správa za máj 1944 konštatovala: „...Ku koncu mája 1944 bolo v TDP [t. j. továreň na dopravné prostriedky – pozn. aut.] 861 zamestnancov, z toho 164 úradníkov a 697 robotníkov. 154 robotníkov bolo od TDP zapožičaných Škodovým závodom v Dubnici... Dňa 1. 6. 1944 bolo slávnostné vyradenie prvých dvoch lietadiel Ju-87 Stuka z TDP...“<sup>68</sup>*

<sup>62</sup>Tamže, PSb-NO, k. 30, 1943, č. j. 502798. In: VANĚK, O.: Letisko na Mokradi..., c. d.

<sup>63</sup>NS – Č, II.

<sup>64</sup>V prílohe k cit. článku – ŠA – : V Beckove mala byť... je snímka jednej stíhačky SK 257 s nemeckou imatrikuláciou, vyrobenej (?) v zjednodušenej verzii v Trenčianskych Biskupiciach.

<sup>65</sup>ANDROVIČ, Š.: Lietadlo z Považia. In: Obrana, VII, 9, 27. 2. 1999. V tomto článku autor popiera nízku kvalitu odovzdaných lietadiel – argumentuje jednak preberacím protokolom, jednak kontrolnou funkciou Sicherheitsdienstu prostredníctvom Dienststelle für Industriekontrolle.

<sup>66</sup>RAJLICH, J. – SEHNAL, J.: Slovenští letci..., c. d., s.12.

<sup>67</sup>VHA Trnava, VVZ, č. 60.630 Taj/sprav., 10. mája 1944, poďával stot. let. Čakaný Štefan (spravodajský dôstojník pri VVZ).

<sup>68</sup>Tamže, VVZ, spravod. odd., č. 60.660, Taj/sprav. 1944.

O niečo neskoršie bolo špecifikované správou za júl 1944: „*Továreň na dopravné prostriedky je vedená Škodovými závodmi. Riaditeľom je Sonnenwend, ktorý je generálnym riaditeľom Škodových závodov v Dubnici n/V. Plk. Dúbravec a pplk. Brezáni zo služieb TDP vystúpili. Pplk. Novotný je naďalej administratívnym riaditeľom. Počet zamestnancov: 127 úradníkov, 965 robotníkov.*

Po dokončení rozobrených lietadiel Ju 87 Stuka, továreň prejde na výrobu lietadiel Ar 96 Arado.“<sup>69</sup>

Podľa jednej z Čatlošových výpovedí sa začala výroba lietadiel nemeckých typov už v auguste 1943 (pravda zjavne išlo o nesprávne uvedený rok). Slovensko z nich dostalo do 1. septembra 1944 asi osem kusov. Pritom nešpecifikoval ani vyrábané, ani získané typy,<sup>70</sup>aj keď inde uviedol *Arado Ar 96 B*.

Čatloš úspešnému zavedeniu výroby v roku 1943 evidentne bez výhrad veril. Svedčí o tom fakt, že už v marci 1943 takto špecifikoval svoje požiadavky:

„*Vec: Lietadlá Ju 87 – D 5 – objednávka. Slovenská továreň na lietadlá úč. spol. Trenčianske Biskupice.*

*Na podklade Vašej ponuky zn. P/H zo dňa 12. 3. 1943 objednávam od Vás*

1) *20 (dvadsať) nových kompletných lietadiel typu Ju – 87 – D 5, s motormi, s príslušenstvom, výstrojom a výzbrojom podľa nemeckého vzoru, toho istého prevedenia a z tej istej série, ako dodáte pre RLM.*

2) *Cena za 1 kompletné lietadlo je predbežne Ks 2,200 000 ... minister NO gen. F. Čatloš.“<sup>71</sup>*

V lete toho istého roku objednávku dokonca rozšíril, ako keby bol obeťou či už falošných informácií alebo falošných predstáv:

„*Vec: Lietadlá Ju – 87 – D 5, ďalšia objednávka*

*Dodatkom k objednávke VVZ č. 41.125 Dôv., zo dňa 19. 3. 1943 objednávam od Vás ...:*

1) *30 (tridsať) nových kompletných lietadiel typu Ju – 87 – D 5 s motormi, s príslušenstvom, výstrojom a výzbrojom podľa nemeckého vzoru, toho istého prevedenia a z tej istej série, ako dodávate RLM.*

2) *Cena za jedno kompletné lietadlo je predbežne 2.200 000 Ks... Minister NO gen. I. tr. F. Čatloš<sup>72</sup>*

Na inom mieste a v inom čase však tvrdil, že „...delenie produkcie viedlo po vojne k obviňovaniu z napomáhania Nemecku, *ale sme výrobu lietadiel zariaďovali premyslene. Všetko sa pripravilo, ale k montáži sme takticky neprikráčovali skôr, ako to situácia na frontoch nám diktovala a umožňovala. (! – pozn. aut.) Čo sa vyrobilo, to bolo vyjadrené asi v siedmich lietadlách už z továrne vyexpedovaných nie do Nemecka, lež do Piešťan na zalietávacie skúšobné lety. A boli to tie nebezpečné v bojoch Štuky, ktoré však ani v tomto prvom výpusťku z továrne si vojenské ústredie v B. Bystrici, spolu s inými lietadlami na Považí, nezaistilo a vinou takéhoto vedenia dostali sa predsa len do nemeckých rúk, zadarmo. Takto obišli Čatloša tí, ktorých označujú ako odpovedných vodcov SNP.“<sup>73</sup>*

*MNO už nemohlo od veci ustúpiť a továreň sa jednako len vytvorila.*“ Slovensko podľa Čatlošovho tvrdenia profitovalo, ale Nemci nie – dosadení slovenskí dôstojníci mali podnik pod kontrolou. Prospech pre SNP však mohol byť podľa neho väčší.<sup>74</sup> (Podľa našich doterajších poznatkov tu však Čatloš skutočnosť výrazne nadhodnotil. Ak budeme brať do úvahy iba otázku Trenčianskych Biskupíc bez budovania Mokrada, je tvrdenie o akomkoľvek reálnom zisku veľmi pravdepodobne bezpredmetné.)

<sup>69</sup>Tamže, VVZ, Sprav. dôst. k č. 60.690 Taj/sprav. 1944, 9. augusta.

<sup>70</sup>NS – Č, I.

<sup>71</sup>VHA Trnava, MNO, 27 – 6/2 – 18, č. 256 022, III/1, dôv. 1943, Trenčín 19. 3. 1943.

<sup>72</sup>Tamže, MNO 27 – 6/2 – 65, č. 254 026, III/1, dôv. 1943, 16. augusta 1943.

<sup>73</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: Obrana..., e. d., s. 30.

<sup>74</sup>Tamže.

Skutočnosť bola ešte zložitejšia. Zatiaľ nie je vôbec jasné, kto sa vlastne mal výrobcom stať – ak pominieme všeobecný fakt, že v konečnom dôsledku šlo o nadnárodný nacistický komplex Hermann Göring-Werke. Letecký park bol síce v apríli 1943 opätovne redислоkovaný – tentoraz na letiská Tri Duby pri Zvolene a Mokrad' pri Liptovskom Hrádku (V priamej súvislosti s pripravovanou výrobou Junkersov bola po 15. auguste i Padáková škola – súčasť Školy leteckého dorastu – odsunutá z Trenčianskych Biskupíc do Banskej Bystrice.<sup>75</sup>), ale jeho presťahovanie nebolo úplné. Časť kapacít zostala ako detachment v Trenčianskych Biskupiciach (alebo v kasárňach DPLP v Zlatovciach, kam sa zrejme Letecký park presunul v roku 1942 z Biskupíc rozkazom VPV<sup>76</sup>); nasvedčuje to aj schopnosť opraviť nemecký *Me Bf 109 G*, ktorý tu pristál. V žiadnom prípade nie je logické predpokladať dostatočný počet slovenských leteckých odborníkov, schopných zaplniť ako potrebné stavy Leteckého parku, tak aj leteckej výroby. Ich počet v roku 1939 v Nitre sme uviedli. Nie je teda vylúčené, že v skutočnosti celá takzvaná výroba – fakticky, ale však oveľa pravdepodobnejšie len montáž z dovážaných komponentov – závisela od ostávajúcich špecialistov opravárenských dielni Leteckého parku Trenčianske Biskupice.<sup>77</sup>

(Pritom časové zaradenie a stanovenie rozsahu prác komplikoval navyše priebeh Čatlošovho procesu pred Národným súdom. Súčasťou obžaloby pred Národným súdom totiž o. i. bol aj bod 12., podľa ktorého sa v auguste 1943 podieľal na výrobe nemeckých lietadiel na Slovensku.<sup>78</sup> A Čatloš sám naopak tvrdil: „V Trenč. Biskupiciach založená let. továreň nedodala ani jedno lietadlo Nemcom, ako to pri súde opačne žaloba tvrdila, ale dosť kusov bolo rozpracovaných tak, že k povstaniu (mnou tempirovanému) mohli sa zmontovať a použiť.“<sup>79</sup>)

*Letecký park bol z Trenč. Biskupíc presunutý, po vybudovaní jeho novej základne, do Liptova, kde bolo dohotovené najväčšie letisko na Slovensku, od Nemcov až do SNP chránené. Už sa stavali aj objekty pre továrenské rozličné výrobné haly v tomto priestore.*<sup>80</sup> Tieto objekty boli podľa Čatloša plánované na povojnové časy ako základ miestneho potravinárskeho priemyslu.<sup>81</sup> Vo vojnových rokoch s celým objektom Čatloš rátal ako s paralelnou základňou podobného významu a poslania, ako mali Trenčianske Biskupice: „*To bolo mnou predsavzaté i presadzované súbežne s podobnými zariadeniami v Liptove na letišti tzv. Mokrad'...*“<sup>82</sup> Súčasne však táto rozsiahla – aj keď v čase sťahovania Leteckého parku ešte nedokončená – stavba ako súčasť širšieho slovenského komplexu dokazovala, ako vážne, dôsledne a v istom pohľade prinajmenšom veľmi veľkoryso (ale aj s nemalou dávkou hornoliptovského lokálpatriotizmu) Ferdinand Čatloš rozmach slovenskej leteckej výroby a samostatnosti projektoval.

Čatlošove predstavy sa však od základov rozpadali. Už sám plán vyrábať *Stuky*, ktoré v druhej polovici vojny iste neboli posledným výkrikom najmodernejšej vojnovnej techniky, spochybňoval ttižiadostivú myšlienku výstavby niekoľkých leteckých plukov. Ak mal napriek tomu tento stroj predstavovať jeden z vrcholov leteckej techniky na Slovensku, absentovali preň nielen personálne, ale aj technické predpoklady. Nie je nám totiž (aspoň zatiaľ) známa žiadna informácia, ktorá by nasvedčovala, že sa Čatlošovi podarilo získať potrebné strojové vybavenie tak, ako si plánoval.

Spolahlivo nefungovala nakoniec ani montáž supľujúca výrobu. Popri nie úplne potvrdených údajoch o montáži *Arad Ar 96 B* (prípadne *SK 257*) – asi v nevyhovujúcej kvalite – sú doložené správy o montáži 6 – 8 kusov *Junkersu Ju 87 D-5 Stuka*. Z nich však boli zalietané

<sup>75</sup>JAMBOR, L.: Padáková škola, I. IN: Obrana, III., 3. 12. 1995, 48.

<sup>76</sup>Dôverný rozkaz VPV č. 44/1942 bol vydaný na základe nariadenia MNO č. 106957 dôv. II/1 – 42. Cit. informácia pplk. Turzu.

<sup>77</sup>Tamže.

<sup>78</sup>NS – Č, IV.

<sup>79</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: Vývoj vecí..., c. d., s. 9.

<sup>80</sup>VHÚ Bratislava, príř. č. 370, ČATLOŠ, F.: Obrana..., c. d., s. 24.

<sup>81</sup>Tamže, s. 32.

<sup>82</sup>Tamže, s. 29.

pred Slovenským národným povstaním iba dva, ktoré veľmi pravdepodobne skončili v nemeckých rukách.<sup>83</sup> Ostatné mohli byť vzorovými kusmi, dovezenými z Nemecka (ale s imatrikuláciou OK).<sup>84</sup>

Aby bolo Čatlošovo sklamanie dovŕšené, zostali mu z celého plánu predovšetkým finančné a personálne problémy.

Výnosom ministra Čatloša bol do zakladaného podniku natrvalo pridelený plukovník Dúbravec (spočiatku bez špecifikácie funkcie a platu). Od 20. augusta 1943 vykonával funkciu zástupcu generálneho riaditeľa s ročným hrubým platom - počnúc 1. januárom 1944 - 250 000 korún. Od 30. novembra 1943 sem bol pridelený ako administratívny riaditeľ podplukovník Brezány. Ten potom bol poverený vedením obchodného riaditeľstva s ročným platom 150 000 korún, taktiež počnúc 1. januárom 1944. Ale 15. júna 1944 nastúpil opäť vojenskú službu. Dúbravec odovzdal svoju funkciu 1. júla 1944 generálnemu riaditeľovi podniku Škoda Dubnica Ing. Sonnenwendovi, a nastúpil z Čatlošovho rozkazu k Slovenskej Dunajplavbe. (Odveľenie zodpovedných funkcionárov je v tejto súvislosti asi možné považovať za jednoznačné priznanie neúspechu továrne!)

Problémy boli i s pozemkami, ktoré doposiaľ neboli dostatočne vyvlastnené, aj keď sa tento proces začal už počas I. ČSR. Likvidácia pomeru Ing. Mráza k Slovenskému štátu reprezentovala zhruba 1 400 000 korún. Dúbravec získal neoprávnený preplatok 144 000 korún. Tiež u Brezányho sa vyskytol nepodložený príjem, ale v čase prípravy správy nebolo ešte jasné, o akú sumu ide.<sup>85</sup> Je možné, že denunciačné Dúbravcovo vyhlásenie o Čatlošovej činnosti počas autonómie a Slovenskej republiky, ktoré po vojne poskytol Národnému súdu,<sup>86</sup> malo korene i v tejto správe a jej dôsledkoch.

Slovenské národné povstanie akékoľvek pokračovanie snáh o vybudovanie leteckého priemyslu na vojnovom Slovensku eliminovalo.

---

<sup>83</sup>Cit. informácia pplk. Turzu.

<sup>84</sup>RAJLICH, J. – SEHNAL, J.: Slovenští letci..., c. d., s. 12.

<sup>85</sup>NS – Č, IV., cit. Správa...

<sup>86</sup>NS – Č, III., Dúbravcova výpoveď zo 7. 10. 1947.

## Príloha

## Prehľad vyrobených lietadiel v bývalej československej armáde, počty na Slovensku a požiadavka Slovenska

	spolu v býv. ČSA	z toho je na Slov.	návrh 20 % pre Slov.	
bombard.				
MB 200	75	1	14	
B 71	60 + 160	0	44	(vo výrobe, zväčša zaplatené z rozpočtu 1938)
A 304	20	0	4	
F IX	8	0	2	
stíhacie				
B 534	500	60	100	
pozorov.				
Š 328	480	35	96	
zvedné				
A 100	20	8	4	
Ab 101	30	1	6	
školné				
E 39	150	5	30	
E 241	95	11	19	
Ba 122	16	2	3	
BŠ 122	40	2	8	
kurierne				
Be 50,51, 151	45	1	9	
spolu	1699	126	339	

(VHA Praha, 53 / 59 - 100 / 8)