

MILAN RASTISLAV ŠTEFÁNIK A FRANCÚZSKA LETECKÁ MISIA V SRBSKU

MICHAL KŠIŇAN

KŠIŇAN, M.: Milan Rastislav Štefánik and French Air Mission in Serbia. *Vojenská história*, 10, 1, 2006, pp 46 – 56, Bratislava.

In his study the author results mainly from documents located in Service historique de l'armée de l'air (Military Aviation Archives) in v Château de Vincennes in Paris.

At first the author describes Štefánik's health problems and his secondment to aviation. He states that Štefánik started there as „a pupil – pilot“ and for rather short time he was promoted to the rank of second lieutenant. In addition of fulfilling the military aviation tasks he became a pioneer of military meteorology. Štefánik, however, soon started to develop also political activities that referred to his attempt to form a Slovak Squadron with enrolment of Czechs too.

His later departure to Serbia was connected with his attempt to break up the combat morale of Slavs in ranks of Austro-Hungarian Army and to fulfil other political tasks too. Further the author outlines Štefánik's subordination to Major Vitrait command, from whose report we hear about precious information on the activity of the French Air Mission in Serbia.

Military History. Serbia. World War I. Slovak Personalities.

V tejto práci budeme vychádzať hlavne z dokumentov, ktoré sa nachádzajú v archívoch Service historique de l'armée de l'air (archívy vojenského letectva) v Château de Vincennes v Paríži. Náš výskum o Štefánikovi v tomto archíve nie je definitívne ukončený, preto prípadne nové dokumenty, ktoré by sa našli, môžu niektoré naše tvrdenia zmeniť. Nájdenným dokumentom poskytneme väčší priestor, budeme ich však dopĺňať už publikovanými štúdiami a spomienkami týkajúcich sa činnosti Milana Rastislava Štefánika vo vojenskom letectve a jeho misie v Srbsku. Všetky uvedené francúzske materiály preložil autor.

Milan Rastislav Štefánik získal 27. júla 1912 občianstvo Francúzskej republiky, z čoho mu v čase mobilizácie automaticky vyplývala povinnosť vojenskej služby. Po vypuknutí prvej svetovej vojny bola vo Francúzsku vyhlásená všeobecná mobilizácia a Štefánik bol povolaný ako vojak 2. augusta 1914 k 102. pešiemu pluku v Châtres, ku ktorému sa pre zdravotné ťažkosti pripojil až v januári 1915.

18. augusta 1914 po návrate z Maroka, kde sa nachádzal v čase vypuknutia vojny, odišiel do Boucicautevej nemocnice a neskôr pre dlhotrvajúce zdravotné problémy so žalúdkom do Chaptalovho sanatória. V nemocniciach sa stretával s nepriateľským postojom personálu, ktorý si myslel, že operáciou žalúdka sa Štefánik chcel vyhnúť vojenskej službe. Po prepustení zo sanatória (15. septembra) žiadal najprv o prevelenie k letectvu a neskôr sa chcel cez ministerstvo námorníctva dať preveliť k srbskej armáde, aby mohol bojovať so Slovanmi proti Rakúsko-Uhorsku. Obe jeho žiadosti boli zamietnuté. Potom nadväzoval na svoje diplomaticko-vojenské aktivity týkajúce sa zriadenia francúzskej vysielacky na ostrovoch Galapágy.

Nakoniec bol aj napriek zlému zdravotnému stavu 25. januára 1915 prevelený k letectvu a zaradený do prvej leteckej skupiny v Dijone. Potom, 28. januára, odišiel do vojenskej leteckej školy v Châtres a stal sa „žiakom-pilotom“. 9. marca dostal hodnosť desiatnika. Štefánik sa už pred vojnou zaujímal o letectvo, ktoré chcel vylepšiť rozličnými technickými doplnkami. Takisto sa zaujímal aj o meteorológiu a 4. apríla predniesol prvú zo svojich piatich prednášok o využití meteorológie vo vojenskom letectve. 11. apríla dostal letecké osvedčenie na lietadlá

typu Maurice Farman. Potom bol odoslaný na ďalší výcvik k stíhacej divízii Le Bourget. Na návrh jeho veliteľov, zaslaný na riaditeľstvo vojenského letectva pri ministerstve vojny v Paríži, bol 3. mája povýšený do hodnosti podporučíka, pretože: „Oficiálne zásluhy desiatnika Štefánika ešte pred vojnou, jeho technické vedomosti, pevná vôľa a energia, ktoré preukázal v letectve, a to napriek nestálemu zdraviu, ako i úspešné absolvovanie leteckých skúšok, odôvodňujú daný návrh na postup menovaného¹.“ Jeho nadriadení v Châtres v spise uvádzajú, že „bol okrem iného prívržencem národného hnutia za českú nezávislosť“². 14. mája sa hlásil u veliteľa leteckej eskadry MF-54 kapitána Prata v severofrancúzskej dedine Brias, ktorá sa nachádzala neďaleko frontovej línie. Jeho budúci mechanik, Maurice Boudron, prišiel k eskadre taktiež 14. mája 1915.

Eskadra MF-54 patrila k druhému leteckému oddielu, ktorý tvoril časť 10. armády (veliteľ generál d'Urba) a vykonávala prieskumné lety nad nemeckými pozíciami, kde sa často dostávala pod nepriateľskú paľbu. V tom čase (9. mája – 18. júna) viedla 10. armáda ofenzívu proti nemeckým pozíciám pod názvom „druhá bitka artoiská“. Pre niektorých Štefánikových kolegov sa to stalo osudným. 20. mája 1915 bol poručík Bancplain zabitý a poručík Codet zmizol 8. júna 1915³.

15. mája vykonal podporučík Štefánik svoj prvý let v rámci eskadry MF-54 spolu s kapitánom d'Arragonom, ktorý si ho vzápätí vyžiadal na trvalú spoluprácu. Poslednýkrát leteli spolu 19. augusta 1915. Celkovo vykonal podporučík Štefánik na západnom fronte 38 výzvedných a stíhacích letov v trvaní asi 80 hodín. Počas letov bolo jeho lietadlo viackrát zasiahnuté črepinami granátov a raz musel po tri a polhodinovom lete núdzovo pristáť pre nedostatok benzínu.

Okrem vojenských leteckých úloh sa zaslúžil aj o rozvoj vojenskej leteckej meteorologickej služby. Vybudoval meteorologickú stanicu v Briase a v čase od 31. mája do 3. júna bol v tejto veci v Paríži. Spočiatku velenie armády nechápalo význam týchto aktivít. Predpovede počasia sa však dali využiť nielen v letectve, ale aj pri plánovaní bojových akcií pechoty. Vďaka tomu ho generál Foch poveril zorganizovaním meteorologickej služby v Dugny. „Dňa 12. augusta 1915 jeho predpoveď počasia zabránila takmer istej katastrofe eskadry MF-54, ktorá už bola pripravená na bombardovací let a smerovala proti búrke.“⁴ Velenie meteorologickej služby však podporučík prenechal svojmu nadriadenému z eskadry MF-54 kapitánovi Pratovi. Vďaka Štefánikovým zásluhám o rozvoj armádnej leteckej meteorológie a mnohým výzvedným letom mu 16. augusta 1915 udelili vyznamenanie Vojnový kríž s palmou.

Nemci začali na západnom fronte používať aj chemické zbrane, konkrétne tekutý chlór, aby zmenili pozíčný charakter vojny vzniknutý koncom roka 1914. „Na základe týchto poznatkov Štefánik doplnil meteorologické stanice prístrojmi, ktoré monitorovali čistotu ovzdušia – položil tak vlastne i základy pre vznik služby určenej k plneniu úloh ochrany vojsk pred účinkami otravných látok.“⁵

¹STANOVÁ FAIVRE-DUPAIGRE, Z.: Ohromujúca vojenská a diplomatická kariéra Milana Rastislava Štefánika (1914 – 1918) vo svetle archívnych dokumentov v Château de Vincennes v Paríži. In: Ed. HRONSKÝ, M. – ČAPLOVIČ, M.: Generál dr. Milan Rastislav Štefánik – vojak a diplomat. Zborník príspevkov a materiálov z vedeckej konferencie v Bratislave 4. – 5. mája 1999. Bratislava : Vojenský historický ústav, 1999, s. 109.

²STANOVÁ FAIVRE-DUPAIGRE, Z.: L'étonnante carrière militaire et diplomatique de M. R. Štefánik (1914-1918) à la lumière des archives militaires du Château de Vincennes à Paris. In: Ed. FERENČUHOVÁ, B.: Milan Rastislav Štefánik. Astronome, soldat, grande figure franco-slovaque et européenne. Spoločnosť pre dejiny a kultúru strednej a východnej Európy, Collège Interarmées de défense. Bratislava, Paríž, 1999, s. 48 – poznámka číslo 4.

³Service historique de l'armée de l'air v Château de Vincennes v Paríži (ďalej SHAA – ChV): f. Štefánikov spis, séria 2A, dokument č. 1.

⁴ČAPLOVIČ, M.: Vo víre vojny. In: História, roč. V, marec/apríl 2005, číslo 2, s. 22.

⁵GOSIOROVSKÝ, I.: Milan Rastislav Štefánik ako vojnový letec. In: Ed. HRONSKÝ, M. – ČAPLOVIČ, M.: Generál dr. Milan Rastislav Štefánik – vojak a diplomat. Zborník príspevkov a materiálov z vedeckej konferencie v Bratislave 4. – 5. mája 1999. Bratislava : Vojenský historický ústav, 1999, s. 34.

O hodnosti M. R. Štefánika v čase jeho pôsobenia v Srbsku sa vyskytujú v dokumentoch SHAA-ChV viaceré nezrovnalosti. Striedavo sa uvádza jeho hodnosť poručík, resp. podporučík. Napríklad 25. októbra je spomínaný ako podporučík⁶, 29. októbra ako poručík⁷ a 30. októbra opäť ako podporučík⁸. Podľa výskumu Zuzany Stanovej Faivre-Dupaigre bol Štefánik povýšený na poručíka až 20. marca 1916⁹. Podporučikom bol teda v čase od 3. mája 1915 do 20. marca 1916. Celá francúzska letecká misia v Srbsku, tým, že bojovala mimo územia Francúzska, získala určité výhody. Jednou z nich bolo aj automatické povýšenie každého dôstojníka, poddôstojníka a celého mužstva o jeden stupeň. To znamená, že Štefánik bol počas misie v Srbsku poručík „à titre mission“¹⁰, preto o ňom budeme písať ako o poručíkovi. Štefánik sa vo svedectve Maurica Boudrona¹¹ z neznámych príčin spomína aj ako kapitán.

To isté platí aj o majorovi Vitraitovi, ktorý je podpísaný pod správou o činnosti francúzskej leteckej misie ako kapitán¹². Správu však písal až po skončení misie, čiže už po uplynutí spomínanej výhody.

Podľa rozkazu ministra vojny Alexandra Milleranda z 30. augusta 1915 bol podporučík Štefánik prevelený k francúzskej leteckej eskadre MFS-99 (Maurice Farman Serbe) v Srbsku¹³. 1. septembra opustil leteckú eskadru MF-54, dostal sa do rezervnej jednotky 2. leteckého oddielu s tým, že sa neskôr presunul k francúzskym leteckým jednotkám v Srbsku¹⁴.

V telegrame podplukovník Bares, vrchný veliteľ leteckých síl, odpovedal ministrovi na rozkaz o prevelení. Štefánika preveľuje na maximálnu dobu dvoch mesiacov a spomína jeho znalosti z oblasti meteorológie. Počíta s ním ako s veliteľom slovenskej eskadry v prípade jej vzniku¹⁵. Štefánik sa obracia na svojho kamaráta Ludvíka Strimpla s otázkou, kde by mohol nájsť mladých a odvážnych mužov na vytvorenie eskadry, ktorá by bojovala po boku dohody proti Centrálnym mocnostiam. „Táto eskadrila bude symbolem jak našich sympatií, tak našeho práva.“¹⁶

Štefánik mal vytvoriť letku z bývalej dobrovoľníckej roty Nazdar, kvôli čomu sa vybral do Lyonu. Tam stretol Ivana Kadavého a takto ho informoval o svojich plánoch: „Brat Kadavý, ide mi o veľmi vážnu vec, ktorá bude mať veľký význam v našom zahraničnom hnutí. Dostal som povolenie vytvoriť československú eskadrilu; pôjdete na výcvik do niektorej leteckej školy a po výcviku budete vystupovať ako samostatná československá jednotka. Potrebujem preto poriadnych, chrabrych šesť letcov, ktorí musia so všetkým počítať, lebo to bude eskadrila bojová, a ktorí nesmú v ničom váhať; vyberieš mi ešte piatich.“¹⁷

Štefánik mal mimoriadny záujem na tom, aby v eskadre mali svoje zastúpenie aj Slováci.¹⁸ Nakoniec vyberú ešte piatich mladých Čechov a všetci majú byť odoslaní do vojenskej leteckej školy v Châtres, kde sa mali podrobiť leteckému výcviku. Ako povedal Štefánik, eskadra mala

⁶SHAA-ChV: f. Štefánikov spis: séria 1A, dok. č. 3.

⁷Tamže, séria 1A, dok. č. 4.

⁸Tamže, séria 1A, dok. č. 5.

⁹STANOVÁ FAIVRE-DUPAIGRE, ref. 2, s. 42.

¹⁰Z titulu určitého poslania, poverenia. Po uplynutí misie sa automaticky stáva opäť podporučikom. Bližšie k triedam francúzskych vojenských hodností pozri: STANOVÁ FAIVRE-DUPAIGRE, ref. 1, s. 121-122.

¹¹BOUDRON, M.: Se Štefánikom v Srbsku. Pardubice : súkromná tlač Ota Resch, 1928, s. 34.

¹²SHAA-ChV: f. Štefánikov spis: séria 1A, dok. č. 6.

¹³Tamže, séria 1A, dok. č. 1.

¹⁴Tamže, séria 2A, dok. č. 2.

¹⁵Tamže, séria 1A, dok. č. 2.; Komentár napísaný archívom SHAA-ChV k tomuto dokumentu je takýto: „... mais, de façon plus suprenante, la possibilité de lui confier le commandement d'une escadrille slovaque ...“

¹⁶BAREŠ, A.: Štefánik do konce roku 1915. In: Ed. BAREŠ, A.: Štefánikův memoriál. Praha : Památník odboje, 1929, s. 27.

¹⁷Spomienky Ivana Kadavého. In: Ed. BARTUŠEK, J.: Štefánik. Kniha druhá: vzpomínky, dokumenty a jiné příspěvky. Praha : Sváz slovenského študentstva v Bratislave, 1938, s. 317.

¹⁸Spomienky Mjr. Šebestu. In: Ed. BARTUŠEK, J.: Štefánik. Kniha druhá: vzpomínky, dokumenty a jiné příspěvky. Praha : Sváz slovenského študentstva v Bratislave, 1938, s. 320.

zohrať v zahraničnom odboji mimoriadne dôležitú úlohu. Po výcviku mala byť prevelená do Srbska a pod jeho velením mala robiť „... letákovú propagandu nad nepriateľskými zákopmi v Srbsku“.¹⁹ Koncept textu podobného letáku, aké chcel zhadzovať, si vo svojom zápisníku zaznamenal už koncom roku 1914. „Slovania, Česi – Slováci, Poliaci, Slovinci, Srbi a Chorváti, vy, ktorí kráčate v zbroji proti hraniciam francúzskym, nezabúdajte, že nemecko-maďarská spupnosť a nenásytnosť vyvolala túto válku. Ničomníkom musí byť alebo slepým, hluchým a pomäteným, kto by tvrdil opak. Dejiny neúprosne vydajú svedectvo o pravde.“²⁰ Ako vieme, Slovania bojovali hlavne v rakúsko-uhorskej armáde, ktorá nepostupovala ku francúzskym hraniciam. Citáciou sme chceli ukázať, že Štefánik mal podobné plány už v roku 1914 a postupne ich prispôboval okolnostiam.

Do úvahy prichádzala aj možnosť podniknúť lety s rovnakým cieľom nad Slovenskom a českými krajinami, a tým vyvolať vzbury a odboj domáceho obyvateľstva. „Že by sa bylo pro onu propagační činnost české eskadry hodilo lépe Srbsko než Francie, jest zcela odůvodněné. V Srbsku bychom bývali na slovanské půdě, v přímém kontaktu s Rakouskem a konečně blíže k Čechám a Slovensku než ve Francii.“²¹ Pri maximálnom dolete vtedajších lietadiel by boli lety z Francúzska nad naše územie neuskutočniteľné, avšak aj zo Srbska by boli veľmi náročné.

Počas výcviku odišiel Štefánik spolu s mechanikom Mauricom Boudronom na misiu do Srbska, kde chcel rozkladať bojovú morálku Slovanov z radov rakúsko-uhorskej armády a plniť iné politické úlohy. 17. septembra 1915 v Marseille nastúpili na loď Sydney a popri Sicílii a Malte sa dostali 22. septembra do Solúna. Odtiaľ pokračovali vlakom cez Guergueli až do srbského mesta Niš, kde sa hlásili u francúzskeho veľvyslanca a 26. septembra večer prišli k eskadre MFS-99.

Štefánik po svojom návrate zo Srbska zistil, že vyššie spomínaní dobrovoľníci nedostali žiadaný výcvik, a tak na jeho žiadosť boli 7. decembra boli odoslaní do leteckého učilišťa. Nakoniec z nich nebola vytvorená zamýšľaná eskadra, ale letci slúžili v rámci francúzskej armády.

Ku koncu spomenutej lehoty dvoch mesiacov, ktoré mal Štefánik na vytvorenie slovenskej eskadry, 25. októbra 1915, si štátny tajomník vojenského letectva René Besnard pýtal bližšie informácie od podplukovníka Baresa, vrchného veliteľa leteckých síl, o náboře, ktorý sa mal uskutočniť v Srbsku. „Pri návrate z misie podporučík Štefánik naverboval pilotov a vojakov slovanského a českého pôvodu, s úmyslom vytvoriť slovenskú eskadru.“²² Štefánik ich však naverboval už pred odchodom do Srbska. V odpovedi sa vytvorenie slovenskej eskadry (už sa uvádza iba slovenská národnosť) dáva do paralely s vytvorením americkej eskadry²³.

Americká eskadra zložená z dobrovoľníkov bojovala v rámci cudzineckej légie a po prechode pod vojenské letecké velenie vyvolala silné protesty reprezentantov Nemecka v Spojených štátoch. Išlo o politickú váhu tejto skutočnosti, lebo Spojené štáty boli v tom čase ešte neutrálne.²⁴ Francúzsko malo veľký záujem na tvorení takýchto jednotiek, lebo ony demonštrovali sympatie voči Francúzsku v zahraničí. Z toho dôvodu podporovali aj Štefánikovu iniciatívu vytvoriť slovenskú eskadru.

¹⁹HRONSKÝ, M. – KRIVÁ, A. – ČAPLOVIČ, M.: Vojenské dejiny Slovenska 1914 – 1939, IV. zväzok. Bratislava : MO SR, 1996, s. 38.

²⁰BARTŮŠEK, J. – BOHÁČ, J.: Zápisníky M. R. Štefánika. Praha : Památník osvobození, 1935, s. 296.

²¹Spomienky pplk. Charváta. In: Ed. BARTŮŠEK, J.: Štefánik. Kniha druhá: vzpomínky, dokumenty a jiné příspěvky. Praha : Sváz slovenského študentstva v Bratislave, 1938, s. 320.

²²SHAA-ChV: f. Štefánikov spis: séria 1A, dok. č. 3. „A son retour de mission, le sous-lieutenant STEFANIK a recruté des pilotes et soldats d'origine slaves et tchèques, en vue de constituer une escadrille slovaque.“

²³Tamže, séria 1A, dok. č. 4. „... j'ai encouragé le lieutenant Stefanik à recruter des volontaires slovaques pour constituer une escadrille en pilotes de cette nationalité.“

²⁴Komentár napísaný archívom SHAA-ChV k tomuto dokumentu, tamže.

„Projekt poručíka Štefánika vojenskej a politickej pomoci francúzskej veci má za cieľ upozorniť na existenciu slovenského národa a potvrdiť ju vytvorením Légiií ...“²⁵ Ako vieme, na začiatku dvadsiateho storočia uhorská vláda tvrdila, že Slováci sú súčasťou jednotného uhorského národa, len majú odlišný dialekt. Okrem niekoľkých aktivistov ako E. Denis, R. W. Seton-Watson, B. Björnson či L. N. Tolstoj málokto mimo Rakúsko-Uhorska vedel o existencii slovenského národa. Preto sa Milan Rastislav Štefánik rozhodol vyššie uvedeným spôsobom na ňu v cudzine upozorniť. Takisto tým chcel dokázať, že slovenský národ nie je nepriateľský voči dohodovým mocnostiam, a že do vojny ho zatahla len uhorská nadvláda.

V súvislosti s vytvorením slovenskej eskadry sa naskytá otázka, či Štefánik chcel vytvoriť slovenskú, slovanskú, českú alebo česko-slovenskú eskadru. V Štefánikovom spise v *Service historique de l'armée de l'air* v Château de Vincennes v Paríži sa česká a slovanská národnosť spomína iba v kontexte, v akom sme ju už uviedli skôr. Okrem tejto zmienky sa už uvádza iba slovenská národnosť a eskadra sa uvádza výlučne s prívlastkom slovenská, preto ju tak označujeme aj my.

Názory na názov eskadry sa rôznia. Ivan Gosiorovský tvrdí, že mal v úmysle vytvoriť slovanskú eskadru²⁶. Zrejme vychádza z listu Štefánika Ludvíkovi Strimplovi, kde sa o kandidátoch na členstvo vyjadruje takto. „Chtěl bych je vybrat mezi Slovany.“²⁷ Názov česko-slovenská²⁸ (československá) môže vychádzať z listu Ivana Kadavého „...na utvorenie československej eskadrily“²⁹. V niektorých spomienkach sa uvádza aj ako česká³⁰.

V tom čase zrejme názov eskadry nebol pre Štefánika rozhodujúci. V prvom rade chcel vytvoriť eskadru, ktorá by bojovala na strane Dohody, a na jej názov nekládol dôraz. Spočiatku možno plánoval vytvorenie čisto slovenskej eskadry, čím by sme mohli vysvetliť prívlastok slovenská nachádzajúci sa v archívnych materiáloch. Neskôr však zistil, že dostatočný počet Slovákov nenájde, kvôli čomu bol ochotný zaradiť do eskadry aj iné slovanské národnosti. Ako sa následne ukázalo, bolo v nej päť Čechov a jeden Slovák, a preto môže byť jej názov v konečnom dôsledku aj iný.

Chceli by sme ešte upozorniť na skutočnosť, že Štefánikove plány a koncepcie sa vyvíjali a menili. Podľa plánu na usporiadanie Európy po prvej svetovej vojne z roku 1916 Štefánik nemal v úmysle začleniť slovenské územia do Českého kráľovstva, ale ponechať ich v Maďarskom kráľovstve.³¹

30. októbra 1915 je datovaný telegram, v ktorom sa štátny tajomník vojenského letectva pýtal podplukovníka Baresa, vrchného veliteľa leteckých síl, ku ktorému útvaru patrí poručík Štefánik³². Odpoveď sa však v Štefánikovom spise nenachádza.

Na lepšie pochopenie korešpondencie medzi štátnym tajomníkom vojenského letectva a podplukovníkom, vrchným veliteľom leteckých síl, uvedieme niektoré základné informácie o francúzskom letectve.

Letectvo bolo na začiatku prvej svetovej vojny ešte slabo organizované a málo účinné. Preto sa 26. septembra 1914 generál Joffre rozhodol vytvoriť letecké oddelenie generálneho štábu. 8. októbra 1914 bol major Bares (neskôr zrejme povýšený) vymenovaný za veliteľa leteckých

²⁵Komentár napísaný archívom SHAA-ChV k tomuto dokumentu, tamže; „Le projet du lieutenant Stéfánik, par delà l'aide militaire et politique apporté à la cause française, vise, à l'évidence, à affirmer l'existence d'une nation slovaque et, comme avec la constitution des Légions...”

²⁶GOSIOROVSKÝ, ref. 5, s. 33.

²⁷BAREŠ, A.: Štefánik do konce roku 1915, ref. 19, s. 27.

²⁸KOVÁČ, D.: Milan Rastislav Štefánik. Budmerice : Rak, 1996, s. 36.

²⁹BAREŠ, A.: Z korespondence s rodinou Benkovou. In: Ed. BAREŠ, A.: Štefánikův memoriál. Praha : Památník odboje, 1929, s. 347.

³⁰Spomienky pplk. Charváta. In: Ed. BARTŮŠEK, J.: Štefánik. Kniha druhá: vzpomínky, dokumenty a jiné příspěvky. Praha : Sváz slovenského študentstva v Bratislave, 1938, s. 319.

³¹STANOVÁ FAIVRE-DUPAIGRE, ref. 1, s. 119. (poznámka 11).

³²SHAA-ChV: f. Štefánikov spis: série 1A, dok. č. 5.

síl a začal rozbiehať program s cieľom zvýšiť efektivitu letectva a v priebehu troch mesiacov zvýšiť počet eskadrií z 31 na 65, pričom v roku 1916 ich malo byť už 75.

Eskadry mali byť rozdelené do štyroch skupín: bombardovacie s lietadlami typu Voisin LA 5; určené na boj s nepriateľom so strojmi Morane-Saulnier Parasol; výzvedné s lietadlami Maurice Farman 7 a eskadry vybavené strojmi Caudron G 3 na navádzanie delostrelectva. Rok 1915 sa vo francúzskom vojenskom letectve označuje za rok veľkých reforiem. Na zvýšenie počtu eskadrií by vedeniu letectva bola dobre poslúžila aj tá slovenská.

13. septembra 1915 vznikla funkcia štátneho tajomníka vojenského letectva a do funkcie bol vymenovaný poslanec René Besnard. Túto funkciu vykonával až do 8. februára 1916, keď podal demisiu. Poslanec Besnard a jeho oddelenie mali na starosti organizáciu a riadenie leteckého tylu, ktorú mu prepustilo vedenie vojenského letectva.

Francúzska vojenská misia v Srbsku bola súčasťou francúzskej armády a pomáhala srbskej armáde v bojoch proti Rakúsko-Uhorsku a Nemecku a neskôr po vstupe Bulharska do vojny aj proti bulharským silám. Major Vitrait, veliteľ francúzskej leteckej misie v Srbsku, sa dostal do Grécka 12. marca 1915 loďou Mosul spolu s ôsmimi dôstojníkmi a dvanástimi vojakmi. Vzápätí za nimi prišiel kapitán Lareinty so zvyškom posádky na lodi Svätá Helena. Do Nišu sa spolu s materiálom dostali 15. marca vlakom a odtiaľ ďalej smerovali do Belehradu. Spočiatku bola misia umiestnená v Palanke, ale od 18. apríla bola premiestnená do Banjiky. Tam ju však ohrozovalo rakúsko-uhorské delostrelectvo, preto sa v septembri presunula na náhornú plošinu Kovin nad Raljou, kde ju našiel po svojom príchode aj Štefánik.

Bližšie informácie o činnosti francúzskej leteckej misie v Srbsku sa dozvedáme zo správy kapitána Vitraita, veliteľa misie, ministromi vojny³³. Viac o aktivitách Milana Rastislava Štefánika zisťujeme z osobných svedectiev Svetislava Prediča³⁴, Jána Procházku³⁵, Raoula Labryho³⁶, Maurica Boudrona³⁷ a štúdií Ivana Gosiorovského³⁸ a Dobroslava Milenkoviča³⁹. Ďalšie zaujímavé svedectvá boli uverejnené v Štefánikovom memoriáli⁴⁰.

Pod tlakom rakúsko-nemeckej⁴¹ ofenzívy sa po porade so srbským generálnym štáбом francúzska eskadra rozdelila na dve časti, aby mohla pôsobiť na dvoch frontoch.

Prvá skupina (východný oddiel) pod velením majora Vitraita zabezpečovala sledovanie frontov v Srijeme a Bosne. Pod hrozbou bulharského útoku sa presúvala do Nišu, kde mala zabezpečiť sledovanie bulharského frontu.

Druhá skupina (severný oddiel) existujúca od 22. septembra 1915 pod velením kapitána Dangelzgera zabezpečovala sledovanie frontu na Dunaji (Banát) a od 8. októbra monitorovala celý rakúsko-nemecký front.

Spočiatku bola srbská armáda relatívne dobre organizovaná, fungovala doprava i zásobovanie. Neskôr po mnohých porážkach a pod silným tlakom nepriateľa sa stala dezorganizovaná a ustupovala vo veľkom zmlatku cez Kosovo do Albánska. Preprava a evakuácia vzhľadom na stav ciest a ich preplnenie bola veľmi náročná a pomalá.

³³Tamže, séria 1A, dok. č. 6.

³⁴PREDIČ, S.: Dr. Milan Štefánik v srbské armáde. In: Ed. BARTUŠEK, J.: Štefánik. Kniha druhá: vzpomínky, dokumenty a iné príspevky. Praha : Sváz slovenského študentstva v Bratislave, 1938.

³⁵PROCHÁZKA, J.: Niekoľko dní so Štefánikom vo svetovej vojne. In: Ed. OSUSKÝ, Š. – PAVLŮ, B.: Štefánik. Kniha prvá: spomienky a postrehy. Praha : Sváz slovenského študentstva v Bratislave, 1938.

³⁶LABRY, R.: Štefánik v Srbsku. In: Ed. BARTUŠEK, J.: Štefánik. Kniha druhá: vzpomínky, dokumenty a jiné príspevky. Praha : Sváz slovenského študentstva v Bratislave, 1938.

³⁷BOUDRON, M.: Se Štefánikem v Srbsku. Pardubice : súkromná tlač Ota Resch, 1928.

³⁸GOSIOROVSKÝ, ref. 5.

³⁹MILENKOVIČ, D.: Štefánik v srbskej armáde. In: Ed. OSUSKÝ, Š. – PAVLŮ, B.: Štefánik. Kniha prvá: spomienky a postrehy. Praha : Sváz slovenského študentstva v Bratislave, 1938.

⁴⁰BAREŠ, A.: Štefánikův memoriál, ref. 27.

⁴¹V správe sa vôbec neuvádzajú rakúsko-uhorské a nemecké sily iba rakúsko-nemecké, preto aj ja budem písať iba o rakúsko-nemeckých silách.

Štefánik bol jeden z pilotov, ktorí boli pod velením majora Vitrait, preto sa budeme viac sústreďovať na tento oddiel. Až do 7. októbra 1915 zostal východný oddiel na náhornej plošine Kovin nad Raljou, kde podnikal výzvedné lety v Srieme s cieľom odhaliť pohyb nepriateľa a získavať informácie o nepriateľskom fronte, ako sú konštrukcia streleckých batérií, železničných tratí a podobne.

Štefánik sa počas pôsobenia v Ralji venoval viac politickým záležitostiam ako vojenským. Podľa svedectva Dr. Prediáca prišiel do Srbska, aby nadviazal kontakty so srbským politikom Pašičom a zmenil sa aj o pláne vytvoriť česko-slovenský štát.

Štefánik chcel vytvoriť samostatnú vojenskú jednotku z radov českých a slovenských zajatcov v Srbsku, ktorá by bojovala na strane Dohody proti Centrálnym mocnostiam. V Srbsku sa nachádzalo okolo 35 000 zajatcov českého a slovenského pôvodu a ich zorganizovanie by bolo zahraničnému odboju veľmi pomohlo. Francúzsky štáb s vytvorením jednotky súhlasil a Štefánikovi ostávalo ešte presvedčiť Srbov. Zároveň sa chcel s nimi dohodnúť na spoločnom postupe proti Rakúsko-Uhorsku. Prípadný úspech „letákovej akcie“ by bol určite vylepšil podmienky na vytvorenie légii.

Rovnako sa pokúšal aj zmierniť srbsko-talianske napätie vyvolané tajnou Londýnskou zmluvou, ktorá sa dostala do rúk srbskej vlády. V prípade víťazstva Dohody zmluva sľubovala Taliansku Trident, Terst, Jadranské ostrovy a Dalmáciu, na čo si robili nároky aj balkánski Slovanovia. Rozčarovaním z Londýnskej zmluvy si možno vysvetliť pasivitu srbskej armády na fronte. „V Paríži boli presvedčení, že sa Štefánikovi ako Slovanovi podarí srbsko-talianske napätie zmierniť.“⁴² Okrem Jovana Jovanoviča, zástupcu srbského ministra zahraničia, sa mu kvôli rýchlemu postupu vojsk Centrálnych mocností nepodarilo stretnúť ani s Pašičom, ani s inými vedúcimi osobnosťami vojenského a politického života. Dohoda o spoločnom postupe proti Rakúsko-Uhorsku, urovnávanie srbsko-talianskeho sporu či tvorba légii museli ísť kvôli nepriaznivej vojenskej situácii bokom.

So svojím novým lietadlom, ktoré mu prideliť 1. októbra, vykonal aj niekoľko výzvedných letov nad rakúskymi pozíciami. 4. októbra počas jedného takéhoto letu vo výške 600 metrov jeho lietadlo zasiahla nepriateľská strela a musel núdzovo pristáť. Toto pristátie mu spôsobilo vnútorné zranenie, ktoré sa však prejavilo až neskôr.

Na srbskú žiadosť oddiel odchádzal z Ralje s cieľom presunúť sa do Nišu, kde mal čeliť veľmi pravdepodobnému bulharskému útoku. Materiál bol vzhľadom na nemožnosť prepraviť ho cestnými komunikáciami transportovaný vlakom. V Niši čakali na bulharský útok, ktorý sa začal 15. októbra 1915. Srbská armáda očakávala nepriateľský útok, ale bola neschopná účinnej obrany.

Deň nato major Vitrait odišiel do Kragujevaca, kde sídlil srbský generálny štáb a velenie oddielu prenechal kapitánovi Paulhanovi. V oddieli sa nachádzali ešte poručík Štefánik⁴³, rotmajstri Pete a Cornemont, práporčík Thirouin, kapitán Rochefort a poručík Tulasne. Výzvedné lety pre nepriaznivé počasie nebolo možné podnikat' až do 25. októbra. Od toho dňa začali so sledovaním bulharského frontu a jeden z letov odhalil veľkú koncentráciu nepriateľských síl v Kumanove.

Poručík Štefánik podnikol spolu s kapitánom pechoty Markom Božkovičom výzvedný let nad bulharskými pozíciami. Ako náhradu za pokazenú strojovú pušku mali so sebou iba karabínu. Trasa letu bola určená takto: Niš – Bela Palanka – Pirot – Caribrod – Dragoman – planina Vidlič – kóta 1 371 – Temska – Niš. Počas letu sa dostali pod nepriateľskú paľbu, zistili rôzne pohyby bulharského vojska, a keď sa dostali nad Dragoman, chceli pokračovať až nad bulharské hlavné mesto Sofiu. Svoj úmysel však neuskutočnili, lebo celá sofijská kotlina bola zahalená v oblakoch, a preto bola pre výzvedný let nezaujímavá.⁴⁴

⁴²ŠTVRTECKÝ, Š.: *Náš Milan Rastislav Štefánik*. Bratislava : Smena, 1990, s. 100.

⁴³SHAA-ChV: f. Štefánikov spis: séria 1A, dok. č. 6, s. 11.

⁴⁴Bližšie k letu pozri: MILENKOVIČ, ref. 39, s. 190-191.

Pod silným tlakom bulharských vojsk vydal major Vitrait rozkaz poručíkovi Paulhanovi, aby jednotka opustila Niš a čo najskôr prišla do Prištiny. Potom sa však major dozvedel, že Priština sa môže v krátkej dobe dostať do rúk nepriateľa, a tak vydal nový rozkaz využiť jedinou možnú únikovú cestu, a to ustúpiť cez Kraljevo do Rašky.

Pravdepodobne v tomto čase sa Štefánik vzdal svojich, už skôr spomenutých, politických cieľov. Nemal už čas na agitáciu medzi zajatcami z radov rakúsko-uhorskej armády, lebo musel bojovať proti postupujúcim nepriateľom. V radoch srbskej armády sa navyše stretol s nepriateľskými postojmi voči všetkým zajatcom, lebo Srbi nerobili rozdiely medzi zajatcami slovanského a neslovanského pôvodu.

Keďže transport železnicou ani pokus získať menší počet áut na prepravu materiálu neprichádzali do úvahy, benzín a ostatné súčiastky, ktoré sa nedali previezť vlastnými dopravnými prostriedkami oddielu, boli zničené. Lietadlá sa mali zachrániť leteckou cestou.

Štefánikovi sa však nepodarilo odletieť, lebo pri odlietaní sa poškodila vrtuľa jeho lietadla. Telefonicky sa spojil s majorom Vitraitom, ktorý mu sľúbil poslať novú vrtuľu lietadlom. Celú sobotu však márne čakal na potrebnú súčiastku. Tú mu priniesol až v nedeľu 31. októbra o 9. h rotmajster Seret. Novú vrtuľu bez problémov namontovali a poručík Štefánik vzlietol s cieľom dostať sa do Kruševaca. Tým sa len veľmi tesne vyhol postupujúcej bulharskej armáde.

Preprava cestami bola veľmi náročná, lebo si na mnohých miestach vyžadovali opravy. Na jednom úseku museli pracovať od 16.00 h do 2. h ráno, aby ho sprejazdnili. Nakoniec sa východný oddiel dostal do Kruševaca, aby cez Kraljevo postupoval do Rašky.

V Kraljeve ich už očakávala druhá časť francúzskej leteckej misie v Srbsku (severný oddiel), ktorá vznikla 22. septembra, velil jej kapitán Dangelzer a sídlila v Požarevací. Okrem kapitána v nej ešte boli rotmajstri Selaquet a Seret, poručík Mavet a od 29. septembra podporučík Maire, desiatnik Bastide a poručík Tulasne, ktorý bol neskôr vymenený za poručíka Mortureuxa z východného oddielu. Severný oddiel zvädzal prudké boje s nepriateľskými lietadlami a podnikal výzvedné lety nad rakúsko-nemeckými pozíciami.

Z obáv o bezpečnosť mesta bol oddiel presunutý najprv z Požarevca do Alexandrovca a neskôr od 8. októbra 1915, keď mal na starosti sledovanie celého frontu, do strategicky výhodnejšieho Mladenovca. Pod tlakom postupu rakúsko-nemeckých vojsk a po mnohých peripetiách s dopravou sa oddiel dostal do Kraljeva.

Francúzsky letecký park bol spočiatku umiestnený v Palanke, ale keď sa objavuje hrozba silnej ofenzívy rakúsko-nemeckých vojsk, 20. septembra 1915 vydal major Vitrait rozkaz poručíkovi Lareintymu, veliteľovi parku, aby premiestnil park do Kruševaca. 10. októbra bola väčšina materiálu aj s novými lietadlami, ktoré mali uľahčiť evakuáciu v prípade ústupu, naložená na špeciálny vlak a park bol umiestnený v Kruševaci.

23. októbra bolo potrebné park opäť evakuovať, ale od srbského velenia nebolo možné dostať prostriedky na prepravu, lebo všetky prepravovali muníciu, aby sa nedostala do rúk nepriateľa. Až po majorovej osobnej intervencii u prednostu stanice získal štyri vagóny, ktoré boli pridané k vlaku smerujúceho do Kraljeva. Po mnohých ťažkostiach prišlo do Kraljeva len torzo naloženého materiálu.

Personál leteckého parku zostal až do posledných chvíľ v Kruševaci. Tam sa nachádzal už po prekonaní spomenutých problémov aj poručík Štefánik. Jeho lietadlo bolo natoľko poškodené, že mu museli vydať nové. Na úplné sfunkčnenie lietadla musel pre technické ťažkosti čakať až do 4. novembra. Rovnako nové lietadlo vydali aj desiatnikovi Basidovi. Po zničení materiálu, ktorý sa nedal odnieť, odišiel personál pod vedením poručíka Lareintyho 4. novembra z Kruševacu. Vzhľadom na bezpečnosť presunu oddiel zvolil dlhšiu trasu a po 200-kilometrovom pochode prišiel do cieľa svojej cesty Mitrovica až 15. novembra.

Poručík Štefánik a desiatnik Baside opustili Kruševac vo svojich nových lietadlách, ale desiatnik musel po poruche núdzovo pristáť v Alexandrovci. Dôvody Štefánikovho pristátia sa v rôznych zdrojoch líšia. Ivan Gosiorovský tvrdí, že sa mu vo vzdušnom víre zlomili riadiace

krídelká⁴⁵. Ján Procházka uvádza ako dôvod nedostatok benzínu na prelet pohoria Kopaonik⁴⁶. Major Vitrait však vo svojej správe uvádza ako dôvod pristátia pokus pomôcť desiatnikovi Basidovi⁴⁷.

V Alexandrovci stretol svojho priateľa z čias pražských štúdií Jána Procházku. Spolu sa vydali na vojenskú stanicu, kde Štefánik dostal potrebný benzín a prideliť mu aj vojakov na stráženie lietadla. Po prenocovaní u starostu obce prišli na druhý deň ráno k lietadlu. Odletieť sa mu však nepodarilo, pretože malo pokazenú vrtuľu. Štefánik sa pokúšal u náčelníka stanice získať záprah na odvezenie dôležitých častí lietadla a vlastnej batožiny. Medzi ním a náčelníkom vznikla menšia roztržka a povoz sa mu nepodarilo dostať. Procházka mal ľahký voz, na ktorý naložili dôležité časti lietadla a vydali sa na cestu.

Mali namierené do neďalekého Brusu – asi 25 kilometrov vzdialeného od Alexandrovca. Spočiatku bola cesta v dobrom stave, ďalej však bola už úplne rozbahnená. Procházkov voz zapadol a musela im ho pomôcť vytriahnuť belehradská pekárská kolóna. Za celý deň sa im nepodarilo doraziť do Brusu, a tak museli prenocovať pri lesenovačskom potoku niekoľko kilometrov pred mestom. V Bruse im o deviatej hodine ráno prideliť voz, ktorý dostali od ustupujúcej Kragujevackej vojenskej stanice. Ďalšiu noc strávili na cintoríne v Razbornej a nasledujúci deň sa stratil Procházkov voz, na ktorom mal jeho majiteľ okrem iného aj desaťtisíc frankov. Obaja sa snažili spomínaný voz nájsť, ale bez úspechu. Nakoniec sa dozvedeli, že ich bude čakať v Kurušumlji. Procházka sa ho vydal hľadať, a tak sa museli rozdeliť. Opäť sa stretávajú až o tri dni a obaja zhodnotili, že vzhľadom na stav srbskej armády treba čím skôr odcestovať do Francúzska, a dohodli sa, že pôjdu spolu. Procházka mal namierené do Prizrenu, a tak sa museli rozdeliť s tým, že sa zase stretnú, aby mohli spoločne odcestovať. To sa im však nepodarilo. Po náročnej ceste sa Štefánik 12. novembra 1915 dostal do Mitrovic. Niekoľkodňový presun vo veľmi náročných podmienkach spôsobil zhoršenie poručikovo už aj tak dosť chatrného zdravia.

Časť materiálu z leteckého parku, ktorý sa dostal do Kraljeva, bol najsť premiestnený o 25 kilometrov južnejšie smerom na Rašku a neskôr priamo do mesta. Kraljevo sa 5. novembra dostalo do nemeckých rúk a Francúzi sa pod nepriateľskou paľbou snažia zachrániť aspoň základný materiál potrebný na fungovanie eskadry. Hlavná časť francúzskej leteckej misie bola už od 2. novembra v Raške, kde monitorovala pohyb vojsk na severnom fronte. Trpela však akútnym nedostatkom potravy, keď denný prídel na muža nepresahoval jednu štvrtinu chleba.

9. novembra bolo 5 z 8 lietadiel operujúcich v Raške prevelených do Mitrovic a dostal za úlohu sledovať bulharský front. Následne prebehla evakuácia celej eskadry s cieľom dostať sa do Mitrovic. 14. novembra odlietali posledné lietadlá z Rašky. Eskadra mala už iba šesť lietadiel, lebo stroje poručíka Paulhana a rotmajstra Selaqueta neboli schopné letu.

15. novembra večer vydal kapitán rozkaz opustiť nasledujúce ráno Mitrovicu a dostať sa do Prizrenu. Bulharom sa opäť podarilo získať ďalšie územie, čo spôsobilo, že jediná ústupová cesta cez Štimlju sa nachádzala iba 20 kilometrov od nepriateľských pozícií. Bolo potrebné rýchlo zachraňovať personál a materiál, no navyše aj ľudí, ktorí ostali na ceste z Rašky do Mitrovic. Touto úlohou je poverený poručík Tulasne.

Pre zlý stav cesty bolo nemožné prejsť trasu z Mitrovic do Prizrenu za jeden deň, tak 16. novembra oddiel prenocoval v Štimlji. Nasledujúci deň sa jednotka dostala do Prizrenu. V meste bola snehová búrka, chýbali základné potraviny a zabezpečiť jednu štvrtinu chleba na muža za deň trvalo hodiny. Najdôležitejšie nákupy sa museli vykonávať v sprievode miestneho policajta. Albánci pre vysokú infláciu peniaze neakceptovali a ako platidlo požadovali zlato.

⁴⁵GOSIOROVSKÝ, ref. 5, s. 36.

⁴⁶PROCHÁZKA, ref. 34, s. 179.

⁴⁷SHAA-ChV: f. Štefánikov spis: séria 1A, dok. č. 6, s. 16.

Misii chýbali topánky, ktoré mala zabezpečiť srbská armáda a ani šatstvo nebolo vhodné do zimného obdobia. Neskôr mnohí francúzski vojaci na to doplatili omrzlinami. Počasie už nedovoľovalo vykonávať výzvedné lety. Srbská armáda sa pokúsila vykonať posledný útok proti Bulharom, čím chcela zvrátiť alebo aspoň spomaliť bulharský postup, ale bez úspechu. Tým sa skončila aj posledná nádej a ústup cez Albánsko do mestečka Scutari⁴⁸ bol nevyhnutný. Muži neschopní vykonať cestu boli do Scutari transportovaní letecky.

Poručík Štefánika našiel 14. novembra v tureckých chatrčiach v Mitrovici Raoul Labry, dôstojník francúzskej lekárskej výpravy v Srbsku. Jeho zdravotný stav bol veľmi vážny. Mal krvácanie do žalúdka a neveril vo svoje vyliečenie. Takto Štefánik nebol schopný absolvovať cestu z Mitrovice do Prizrenu pešo, respektíve na vozoch, a preto musel byť 16. novembra prevezený lietadlom pilotovaným kapitánom Dangelzerom. V Prizrene sa liečil šesť dní u doktora Dumasa. Ani ďalšie ustupovanie pred Bulharmi nebolo pre Štefánika mysliteľné, a tak vydal major Vitrait rozkaz, aby ho letecky previezli do Valony. Na túto náročnú úlohu sa 22. novembra podujal najkúsenejší pilot z francúzskej leteckej misie poručík Paulhan. (Získal cenu denníka Daily Mail a sumu 10 000 libier za let Londýn – Manchester a v Spojených štátoch sa zniesol s vypnutým motorom z výšky 200 metrov. Na tú dobu a vtedajšiu úroveň letectva to boli výborné výkony.) Po vyše trojhodinovom nebezpečnom lete sa dostali do Valony, kde však na nich spustili talianski vojaci streľbu. Tí totiž neboli informovaní o prilete lietadla poručíka Paulhana. Ten bol nakoniec nútený pristáť v barinách neďaleko mesta. Z Valony sa dostal Štefánik torpédoborcom do Brindisi a odtiaľ vlakom do Ríma, kde bol hospitalizovaný v nemocnici.

Po vykonaní posledných príprav na náročnú cestu sa zvyšok eskadry spolu s oddielom francúzskych šoférov vydal 25. novembra na cestu pod vedením plukovníka Fourniera. Ten bol od 18. novembra veliteľom všetkých francúzskych vojenských misií v Srbsku.

Bolo potrebné dostať sa cez Bruti, Spach, Fleti, Han Arsit, Puka, Goiani, Koutche až do Scutari, čo trvalo namiesto predpokladaných päť dní sedem a pol dňa. Predĺženie presunu spôsobilo vážny nedostatok potravy. Na úseku z Fleti do Han Arsit, ktorý bol najťažší zo všetkých, padol kôň nesúci archívy o činnosti leteckej misie do hlbokéj úžľabiny. Bolo nemožné zachrániť dokumenty o činnosti francúzskej eskadry v Srbsku. Informácie, ktoré sa nachádzajú v archívoch SHAA-ChV o činnosti eskadry, pochádzajú z leteckého múzea v Belehrade a zachránili sa za neznámych okolností.

Nakoniec sa Francúzi dostali ráno 3. decembra 1915 do Scutari, kde sa nachádzala talianska nemocnica. Tam sa eskadra ešte pokúsila bojovať proti Rakúšanom, ale už iba so štyrmi a neskôr s tromi lietadlami. 25. decembra jednotka opustila Scutari a cez Svätý Ján v Medune a Bari sa dostala 30. decembra do Lyonu.

Na záver správy kapitán Vitrait vzdal úctu všetkým členom leteckej misie za služby, ktoré vykonala v extrémne ťažkých podmienkach.

Taktiež srbská vláda na znak úcty a vzhľadom na odvahu a služby vykonané v prospech srbskej armády udelila každému dôstojníkovi Zlatú medailu odvahy (to sa týka aj poručíka Štefánika) a poddôstojníkom medailu za Oddanú službu⁴⁹.

V prvej časti práce sme sa usilovali stručne opísať Štefánikove začiatky vo francúzskej armáde, jeho prevelenie k letectvu a činnosť v rámci eskadry MF-54. Ďalej sme chceli poukázať na spôsob, akým Štefánik plánoval vytvoriť bojovú eskadru. Otvárame otázku názvu eskadry, ktorá sa pravdepodobne v Štefánikových počiatkových plánoch mohla volať slovenská. V získaných dokumentoch pochádzajúcich z archívov Service historique de l'armée de l'air v Château de Vincennes v Paríži sa vždy nazýva slovenská. Neskôr bol nútený svoje zámery

⁴⁸Všetky názvy albánskych miest uvádzam v takej podobe, ako sa nachádzajú v správe.

⁴⁹SHAA-ChV: f. Štefánikov spis: séria 1A, dok. č. 6, s. 26.

pozmeniť a eskadra sa mohla volať ináč (česká, slovanská alebo česko-slovenská). V tom čase nebol prioritou jej názov, ale jej samotná činnosť. Lepšie preskúmanie archívov v Paríži by mohlo vnieť do tejto problematiky viac svetla.

Ďalej sme sa usilovali vykresliť situáciu vo francúzskej armáde, ktorá bola na vytvorenie spomínanej eskadry mimoriadne priaznivá. Išlo by určite aj o politickú váhu takejto eskadry, čo presvedčivo dokazuje pôsobenie česko-slovenských légii.

V druhej časti už opisujeme činnosť Štefánika a francúzskej leteckej misie v Srbsku. Opierame sa hlavne o správu kapitána Vitrait⁵⁰ adresovanú ministrovi vojny. Je to pohľad veliteľa, kapitána Vitrait na činnosť misie a preňho bol Štefánik podriadený ako každý iný.⁵¹

Do tohto širšieho kontextu vytvoreného spomínanou správou vkladáme svedectvá a spomienky Štefánikových kolegov a priateľov, ktorí s ním v Srbsku strávili nejaký čas.

Na záver ďakujem za pomoc pri tomto výskume: Dr. Bohumile Ferenčuhovej, CSc.; Dr. Márii Tonkovej, CSc. a Dr. Petrovi Machovi, PhD.

M. KŠIŇAN: MILAN RASTISLAV ŠTEFÁNIK UND DIE FRANZÖSISCHE FLUGMISSION IN SERBIEN

In der Studie gehen wir aus den Dokumenten aus, die sich in Service historique de l'armée de l'air (Archiv der Luftwaffe) in Château de Vincennes in Paris befinden. Die Forschung in diesem Archiv – wie wir im Text mehrmals erwähnen – ist nicht abgeschlossen. Aus dem Grunde werden sich einige unserer Schlusssätze und Aussagen nach tieferer Forschung ändern können.

Erstens beschreiben wir Štefánik's Gesundheitsprobleme und seine Versetzung zur Luftwaffe. Da fing er als "Schüler – Flieger" an und innerhalb einer relativ kurzen Zeit wurde er in Rang eines Leutnants befördert. Ausser Durchführung von militärischen Aufgaben bei der Luftwaffe wurde er zum Wegbereiter auf dem Gebiet der Militärmeteorologie. Štefánik begann doch bald auch politische Tätigkeit abzuwickeln, konkret versuchte er ein slowakisches Geschwader aufzustellen. Den Namen "slowakisches" Geschwader übernahmen wir aus den Dokumenten aus dem erwähnten Archiv, in denen der Name ausschliesslich mit dieser Beifügung genannt wird. Zum Geschwader wurden auch Teschenen zugeordnet.

Anschliessend geht er nach Serbien, wo er sowohl die Kampfmal der Slawen aus den Reihen der österreich – ungarischen Armee zersetzen, als auch andere politischen Aufgaben erfüllen will. Da geriet er unter dem Kommando von Major Vitrait, aus deren Bericht wir wertvolle Informationen über die Tätigkeit der französischen Flugmission in Serbien erfahren. Die Aufgabe der Mission ist zuerst die Überwachung der österreich – deutschen Positionen. Später teilt sie sich in zwei Teile auf, um ihre Aufgaben effektiver ausüben zu können. Unter dem starken Druck der Armeen von Österreich – Ungarn, Deutschland und Bulgarien musste doch die ganze Mission einschliesslich Štefánik nachgeben.

Štefánik's Gesundheitszustand war schon vor dem Krieg schlecht und die vielen Notlandungen und anderen Schwierigkeiten des Militärlebens verschlechterten ihn nur noch mehr. Der lange und anstrengende Weg aus Alexandrovec nach Mitrovica haben ihn ganz erschöpft und demzufolge fing er an in den Magen zu bluten. In dem Zustand war er nicht mehr fähig den Rückmarsch nach Albanien zu absolvieren. Er musste auf dem Luftweg evakuiert werden: zuerst nach Prizren und später nach Valona, woher er mit dem Schiff nach Italien transportiert wurde.

⁵⁰Bližšie k jeho hodnosti pozri stranu 2 tejto štúdie.

⁵¹Celkovo sa Štefánikovo meno spomína v správe sedemkrát.