

## LETISKO MOKRAĎ V PREVRATOVÝCH PLÁNOCH GENERÁLA ČATLOŠA

OLDŘICH VANĚK

VANĚK, O. : Mokrad' airfield in the coup d'état's plans of General Čatloš. *Vojenská história*, 3, 3, 1999, pp 103 – 114, Bratislava.

The article provides the reader with a new wider view of the Mokrad' airfield history and is an evident enrichment in the search into the Slovak Air Arm. It deals with the history of the Mokrad' airfield, its place and role in the take-over plans of Gen. Čatloš or the military centre. Attention is focused on the presentation of Gen. Čatloš's claims relating to the airfield construction itself, as well as to the questions of its practical use by the Slovak Air Arm units. The author also pays attention to the description of historical events connected with the armed resistance of all democratic forces in the Slovak society against nazism.

Military History. World War II. Mokrad' airfield.

Vybudovať letisko v blízkosti bojiska švihrovej bitky bola myšlienka podplukovníka Ferdinanda Čatloša. Prišiel na ňu ešte v čase predmníchovskej Československej republiky roku 1936, keď sa ako náčelník štábu 2. horskej brigády zo Spišskej Novej Vsi zúčastnil cvičenia 1. horskej brigády z Ružomberka a pri pozorovacom lete fotografoval územie medzi Jamníkom, rodným Liptovským Petrom, Vavrišovom a južnými svahmi Západných (Liptovských) Tatier.

V jednej zo svojich mnohých spomienok o tom napísal: „...štartoval som z núdzového letiska záp. Lipt. Mikuláša v úrovni Paludze vo Važeckom údolí, ktorým vojenská správa krivdila gazdom vyvlastnením najúrodnejšej pôdy v tak chudobnom na polia kraji. Pojal som totiž myšlienku, či by nešlo to zameniť s využitím opustenej chraští, ktorá ani pre pašu dobytky sa veľmi nehodila a jednako má ideálne podmienky pre poriadne letisko.“<sup>1</sup>

Keď sa roku 1939 stal ministrom obrany a generálom, svoj nie oveľa skrývaný lokálpatriotizmus podoprel autoritou funkcie: „Keď som sám mohol rozhodovať o veci, ako minister NO, nuž som nasilu tlačil letcov ta, kam mi nik z nich nechcel ísť...“<sup>2</sup> Leteckí odborníci skutočne odmietali dislokáciu letiska pod Liptovské Tatry s odkazom na nevhodné meteorologické i pôdne podmienky, najmä na časté hmly a dažde, dlhú zimu, podmáčaný terén a veľa ďalších faktorov, ktoré následne znižovali počet prevádzkových letových hodín<sup>3</sup>.

V názorových súbojoch s odporcami výstavby letiska na Mokradi z radov letectva F. Čatloš, naopak, poukazoval na ohrozenie letísk v dôsledku vytvorenia tzv. ochranej zóny (základňa Nový Dvor pri Malackách) a splnenia územných požiadaviek Viedenskej arbitráže (letisko, letecký park a letecké dielne v Nitre). Tvrdil, že je nevyhnutné vykonať strategickú redislokáciu leteckých plôch a zariadení. Prízvukoval, že sú tu aj ekonomické dôvody – armáda uvoľní poľnohospodársku pôdu a využije neúrodnú celinu tatranských predhorí. Výstavbu vojenských

<sup>1</sup>Nevieme, do akej miery tu F. Čatlošovi zlyhala pamäť, alebo pokiaľ bol neinformovaný, ale dokumenty jednoznačne dokazujú inú skutočnosť. Išlo totiž o krátkodobý prenájom pozemkov v rozlohe 6 katastrálnych jutár na ho-noch Roveň a Kočenda v katastri obce Veľká Palúza pre letné cvičenie 1. hbrig. v čase 1. – 12. augusta 1936 na základe zmluvy medzi posádkovým veliteľstvom v Liptovskom Mikuláši a zástupcami 31 majiteľov pozemkov, ktorú uzavreli 23. júla 1936.

Štátny okresný archív Liptovský Mikuláš, fond Notársky úrad Palúza, č. 1810/1935 adm.

Podobne boli neinformovaní aj tí, ktorí autorovi tvrdili, že letisko bolo na cirkevných pozemkoch a cirkev prostredníctvom katolíckeho farára Rudolfa Schedu z Liptovského Jána žiadala za ne náhradu.

<sup>2</sup>VHÚ Bratislava, spomienka Ferdinanda Čatloša, pr. č. 370.

<sup>3</sup>Autorovi to potvrdil aj gen. Belo Kubica v liste z 12. 1. 1999.

zariadení v Liptove generál F. Čatloš prezentoval ako pomoc rodákovi pri povojnovom rozvoji regiónu: „V mojom pojatí vojna Slovensku vnútená sa mala vecne pretvárať na budúce potreby ľudu, keď nastane mier a Slovensko si zabezpečí čo najvýhodnejšie východisko pre život skutočne osožný. Moja predstava – ukončením vojny sa vojenské objekty v okolí letiska prenajmú uvedeným obciam (t. j. Jamník, Liptovský Svätý Peter, Vavrišovo, Pribylina, Jakubovany – pozn. autora) a z nich sa ľahko vytvorí továreň s potrebnými strediskami a priestormi na zber tatranských lesných plodov a na zužitkovanie mliečnych a mäsových produktov“<sup>4</sup>.

Aj keď minister pri voľbe priestoru na Chrasti na sever od cesty z Liptovského Petra do Jamníka neskryval určitú dávku nostalgie, ukazuje sa, že tým určujúcim hľadiskom boli vojensko-strategické dôvody: zmeniť dislokáciu leteckých základní po nemeckom zábore letiska Nový Dvor pri Malackách, potreba presunúť objekty letiska a veľký komplex leteckých dielni a leteckého skladu v Nitre z blízkosti maďarských hraníc, či želanie mať leteckú základňu nezávislú od Nemcov. Tieto úvahy boli podoprené ekonomickými kalkuláciami: uvoľnenie poľnohospodárskej pôdy a využitie podhorských celín resp. vlastná výroba lietadiel v Nitre a Trenčianskych Biskupiciach.

V tejto otázke, ktorej riešenie malo priamu nadväznosť na letisko Mokrad', sa F. Čatloš silne angažoval. Už ako minister obrany dohodol s firmou Ing. J. Mráz & P. Beneš z Chocne výrobu ľahkých športových lietadiel<sup>5</sup> v Nitre a uvažoval o výrobe bombardovacích lietadiel v Nitre, resp. neskôr v Trenčianskych Biskupiciach v podniku, ktorý si predstavoval ako nezávislý od nemeckého kapitálu. „To bolo mnou predszaté a presadzované súbežne s podobnými zariadeniami v Liptove na letišti Mokrad'“<sup>6</sup>.

V projekte leteckej výroby na Slovensku F. Čatloš nadviazal na plán česko-slovenského ministerstva národnej obrany z roku 1936 a ešte veľkorysejší plán z roku 1938, ktoré počítali s presunom časti jestvujúcich a výstavbou nových výrobných a opravárenských kapacít na Slovensko. Tie však boli po mnichovskej konferencii anulované a výrobu bombardérov, plánovanú v závode v Beckove, zrušili a letecké dielne v Trenčianskych Biskupiciach na jeseň 1940 prevzalo slovenské vojenské letectvo.

Po mnohých nedotiahnutých a zmarených pokusoch minister F. Čatloš v auguste 1943 predložil vláde návrh na zriadenie leteckej továrne v Trenčianskych Biskupiciach. Vláda vyjadřila súhlas, no neskôr sa zistilo, že projekt nie reálny pre nedostatok materiálu a pre údajnú neseříoznosť firmy Mráz. Vláda preto rozhodla o nemeckej účasti aj napriek tomu, že Nemci si nárokovali 75 percent produkcie. Pritom nemecké investície predstavovali 49 percent<sup>7</sup>. Medzivládna dohoda sa nakoniec nerealizovala. 26. júla 1944 slovenská vláda schválila dohodu medzi ministerstvom národnej obrany a nemeckou leteckou misiou z 1. júla o výrobe lietadiel v Trenčianskych Biskupiciach. Výrobu sa mala zaoberať firma AVIA, účastinná spoločnosť pro průmysl letecký v Praze, ktorá si mala továreň prenajať. Bol to jeden z dôvodov na redíslokáciu Leteckého parku na Mokrad'. Nakoniec bolo rozhodnuté, že továreň bude slovenská a Avia bude mať iba vplyv vo vedení. Výrobný program zahrnoval výrobu 50 kusov strmhlavých bombardérov Junkers Ju 87 a 150 kusov cvičných lietadiel Arado Ar 96b. Ministerstvo národnej obrany z toho malo dostať 36 kusov Ju 87<sup>8</sup>. V skutočnosti sa nerealizoval

<sup>4</sup>Archív Múzea SNP, f. XII, pr. č. 120/67 – 1 Spomienky F. Čatloša na slovenské letectvo, s.31. Materiál je totožný s pr. č. 370 vo VHÚ Bratislava.

<sup>5</sup>Od roku 1941 sa v pobočke chocenskej továrne v Nitre vyrobila séria 9 kusov športového a turistického celodreveného lietadla Zobor 1 podľa vzoru lietadla Beneš-Mráz Be-555 Superbibi. Motor a prístroje sa dovážali z Proktorátu Čechy a Morava.

Gen. Ing. B. Kubica mi v liste uviedol, že na prelome rokov 1941 a 1942 boli niektoré objekty Leteckého parku a (vtedajšej) letky 3 predané firme Mráz. Malo ísť najmä o veľký hangár a časť veliteľskej budovy na letisku. Firma tu začala vyrábať pre Luftwaffe jedno miestne a dvojmiestne vetrone Baby a Kranich. Letecký park sa presťahoval do nedokončených leteckých dielni v Trenčianskych Biskupiciach, kde už bola Letecká škola.

<sup>6</sup>VHÚ Bratislava, spomienka Ferdinanda Čatloša, pr. č. 370.

<sup>7</sup>Archív Múzea SNP, f. XII, pr. č. 120/67-1 Spomienky F. Čatloša na slovenské letectvo, s.31.

<sup>8</sup>Slovenský národný archív Bratislava, f. Národný súd, Tn ľud 12/47, film A-1051, Ferdinand Čatloš. In: VALIŠ, Z. – CHYTKA, S.: Biografia F. Čatloša, rkps.

ani tento projekt a v Trenčianskych Biskupiciach bolo skompletovaných iba 12 licenčných kusov Ju 87D-5 Stuka (5 vzorových kusov pochádzalo z Nemecka), z ktorých polovicu prevzala Luftwaffe a druhou polovicou bola prezborená letka 11.

V súvislosti v prípravou leteckej výroby na Slovensku vyslalo slovenské MNO v roku 1943 do Nemecka na zapracovanie pre Slovenskú leteckú továrňu 1080 tvorníkov (t. j. príslušníkov Pracovného zboru národnej obrany). Len v berlínskej spoločnosti Weser Flugszengebau Gesellschaft m.b.H. pracovalo 67 príslušníkov Pracovného zboru národnej obrany. Ďalší boli v Brémach, Štrasburgu a inde<sup>9</sup>. Všeobecne možno konštatovať, že plány leteckej výroby na Slovensku sa nepodarilo uviesť do života.

Generál Čatloš nakoniec pretlačil aspoň svoju predstavu o výstavbe letiska a rozmiestnení leteckého parku na Mokradi napriek silnému odporu predstaviteľov letectva. „Tvrďím, že letisko v Liptove, letecký park a iné výstavby vojenské medzi Vysokými a Nizkými Tatrami, boli mnou forsirované s čisto odborným a po vojne mierovým zámerom a mimoriadnou energiou proti celému prívalu prekážok a protivenstiev.“<sup>10</sup> Vyriešil sa tak aj návrh z roku 1939 na vybudovanie letiska pri Važci. Minister stále zdôrazňoval myšlienku spätosti vojenskej a civilnej stránky celého projektu: „Mimochodom pripomeniem, že som vo vojnovom rozpočte miesto do poľa na kanóny vyhradil každý rok značnú sumu na výstavbu objektov a komunikácií, ktoré vojna nezničí a zostanú pre mier natrvalo. Tak som len na rok 1944 venoval a zaistil 30 miliónov korún... na stavby, z ktorých som poukázal ministerstvu verejných prác na reguláciu Belej a jej prítokov blízko Liptovského Hrádku Ks milión štyristotisíc... Ako vojak som musel mať dôvod. Tým bolo letisko, čiže vojenská vec. Letisko potrebovalo prístup komunikačný. Komunikácie zase most a most vysporiadané vodné toky, aby sa udržal pevne.“<sup>11</sup> Táto úvaha predurčila rozsah prác.

Mokradské letisko malo patriť medzi najväčšie na Slovensku. Niektoré projektové a prípravné práce sa začali už v roku 1939 (podľa F. Čatloša mu návrh na výstavbu letiska predložil starosta Liptovského Petra Štefan Orfánus ešte 3. 12. 1939) a pokračovali až do roku 1944, keď ich prerušilo Slovenské národné povstanie. Technickú stránku výstavby letiska na Mokradi, s ohľadom na charakter terénu, F. Čatloš konzultoval s rektorom bratislavskej Techniky Ing. Š. V. Bellom, odborníkom na meliorácie. Radil sa tiež so svojim dôverníkom Ing. Václavom Holým, štábnym kapitánom v zálohe, ktorý mu zabezpečil aj kontakty na partizánske hnutie. Neskôr Ing. Holý dosvedčil, že „radil sa so mnou generál Čatloš o vybudovaní letiska vo Svätom Petre. Toto letisko staval s tým úmyslom, že počíta s povstaním proti Nemcom“<sup>12</sup>. S týmto tvrdením vystúpil v roku 1967 sám F. Čatloš – letisko na Mokradi vlastne staval konšpiratívne a v jeho prevratovom pláne hralo väčšiu úlohu ako letisko na Troch Duboch.

Je otáznou do akej miery možno utajiť výstavbu letiska, o existencii ktorého vedeli príslušníci slovenských vzdušných zbraní a ktoré bolo uvedené v rôznych dokumentoch, s ktorými sa mohli oboznámiť aj príslušníci Nemeckej leteckej misie na Slovensku. Faktom však zostáva, že napríklad v tlačovom orgáne ružomerskej župnej organizácie HSLS Tatranský Slovák, ktorý pravidelne uverejňoval články o stavebnej činnosti, výstavbe ciest a podobných aktivitách v Podtatranskej župe, sa v období rokov 1941 – 1944 ani raz neobjavila informácia o letisku. Dokonca ani vtedy, keď 17. augusta 1942 po pietnom akte v Ružomberku z príležitosti štvrtého výročia smrti Andreja Hlinku navštívil letisko aj prezident Slovenskej republiky Dr. Jozef Tiso<sup>13</sup>.

Výstavbu letiskovej plochy (a neskôr aj vybudovanie protileteckých krytov) ministerstvo obrany zadalo firme Ing. Václava Holého z Palúdzky. Letiskové budovy stavala firma Ing. Dr.

<sup>9</sup>Vojenský historický archív Trnava, fond PSb-NO, 1943, kr.30, čj.502798.

<sup>10</sup>Archív Múzea SNP, f. XII, pr. č. 120/67-1 Spomienky F. Čatloša na slovenské letectvo, s. 32.

<sup>11</sup>Archív literatúry a umenia Maticy Slovenskej Martin (ALU MS), f. 129 I 16.

<sup>12</sup>Archív Múzea SNP, f. XII, pr. č. 120/67-1 Spomienky F. Čatloša na slovenské letectvo, str. 36.

<sup>13</sup>Tatranský Slovák návštevu prezidenta na Mokradi zašifroval vetou „Po rozlúčke s Ružomberkom odišiel prezident s ministrom národnej obrany, generálom Čatlošom na návštevu niektorých pracovísk vojenského Pracovného zboru.“ Tatranský Slovák, roč.VII, čís. 34, 22. augusta 1942, s. 1.

Jaroslav Bursík z Ružomberka, hangáre firma Halaj – Palkovič – Uličný z Martina a dielenské baraky zasa Drevárska a priemyselná spoločnosť Turany. Obytné domy pre dôstojníkov a ďalších vojakov z povolania v Liptovskom Petre mala stavať firma Architekt Jozef Švidroň, podnikateľstvo stavieb<sup>14</sup>, známa tým, že projektovala mauzóleum Andreja Hlinku a vojenskú nemocnicu v Ružomberku. Firma Hynek Mužik – Kameňolomy a obchod drevom dostala výstavbu prístupových ciest k letisku, na Kaleník i v Tichej a Kôprovej doline. Most cez rieku Belá na ceste z Liptovského Hrádku do Liptovského Petra stavala popradská firma Šašinka<sup>15</sup>. Firmám boli pridelené menšie skupiny Pracovného zboru národnej obrany.

Minister nezabudol ani na seba a výstavbu tzv. Čatlošovej chaty na Kaleníku (kde bol v kuručských vojnách 1709 – 1711 hlavný oporný bod a veliteľstvo cisárskych) zveril bratom Bohumilovi a Martinovi Zaťkovcom. Martin bol – iste čírou náhodou – manželom sestry peterského starostu Petra Orfánusa. Náhodou však už nebolo, že chata bola kópiou stavby na Železnej studničke v Bratislave, ktorú projektoval prof. Ing. arch. Kusý. Do celého stavebného komplexu treba ešte zaradiť rozsiahle meliorácie a výstavbu železničnej vlečky z Liptovského Hrádku do areálu letiska, ktorá síce nebola nikdy dokončená, ale jej násypy a mostíky sú dodnes viditeľné na severnom okraji Liptovského Petra.

V rozsiahlej spomienke<sup>16</sup> gen. Čatloš uviedol niektoré informácie, ktoré sú odlišné od dokumentov Pracovného zboru národnej obrany. Podľa neho letiskovú plochu budovali firmy Ing. Václav Holý z Liptovského Mikuláša a Šašinka z Popradu, kasárenské budovy Dr. Ing. Bursík, cestu z Liptovského Hrádku na letisko Hynek Mužik z Liptovského Hrádku, firma Hlavaj – Palkovič – P. Uličný a Štefan Orfánus. Most cez rieku Belá, ktorý projektoval ruský inžinier Michail Piasecký<sup>17</sup>, stavala bratislavská firma Ing. Skorkovského. Melioračné práce riadil Jozef Medľa z Martina. Na tieto práce boli vyčleňované prostriedky z rozpočtu ministerstva obrany. Ferdinand Čatloš v uvedenej spomienke za „koordinátora“ všetkých zúčastnených firiem označuje Michala Slabeja z Liptovského Petra. Vladimír Chlebo, vtedajší čatár a príslušník stavebného dozoru, sa však domnieva, že toto všetko organizoval a za Spoločnosť slovenských staviteľov koordinoval senátor Ondrej Janček z Ružomberka, Čatlošov spolubojovník z ruských légii.

Stavebnú činnosť riadil stavebný odbor ministerstva obrany, ktorý viedol plk. Vojtech Kováč. Stavebný dozor riadili stotník František Pašek a stotník Peter Robota. Priamo v Liptovskom Petre stavebný dozor vykonával nadporučík Michal Ravinger. Ferdinand Čatloš vo svojej spomienke uviedol, že veliteľom celého priestoru bol pplk. Emil Krivoš, inšpektor vojenskej pracovnej služby a veliteľ pracovných oddielov. Okrem neho uvádza za stavebný dozor mjr. Ing. Vojtecha Kováča, npor. Paška, npor. Dobrotu a Gálika. Zástupcom pplk. E. Krivoša bol veliteľ práporu PSb-NO na Mokradi stot. Ing. František Jesenský.

V septembri 1940 boli po prvý raz vo zvýšenom počte nasadené jednotky Pracovného zboru národnej obrany. V Liptovskom Petre bola vytvorená posádka a osobitý pracovný oddiel pod velením stotníka Františka Jesenského. Ten mal k dispozícii 1200 tvorníkov a 1000 Židov a Rómov, vrátane časti už známeho VI. robotného práporu<sup>18</sup>. Na začiatku roka 1943 bol podplukovník Emil Krivoš, dovtedajší veliteľ posádkovej správy, ustanovený za posádkového veliteľa okruhu Mokrad, ktorý zahrnoval obce Liptovský Peter, Liptovský Hrádok, Jamník, Vavrišovo, Dovalovo a Podtureň<sup>19</sup>.

<sup>14</sup>Projektová a stavebná dokumentácia civilných objektov pre letisko Mokrad' je uložená v Štátnom okresnom archíve v Liptovskom Mikuláši (inv. j. 52, Švidroň – Kucbel).

<sup>15</sup>VHA Trnava, f. PSb-NO, 1943, kr. 30.

<sup>16</sup>Archív literatúry a umenia Matice Slovenskej Martin (ALU MS), f. 129 I 18, zl. 11.

<sup>17</sup>Stavebný inžinier, ruský emigrant so slovenským občianstvom, (nar. 8. 4. 1902 v Kišiňove). Na Slovensko prišiel v máji 1929 z Prahy, kde sa (okrem Brna) zdržiaval od roku 1921. Usadil sa v Liptovskom Hrádku. Úrady ho hodnotili ako mravne a politicky bezúhonného. ŠOKA L. Mikuláš, fond Okresný úrad Liptovský Mikuláš, č. 260/1942 prez.

<sup>18</sup>Vojenský historický archív Praha, f. Slovenský štát – hlavný vojenský veliteľství, 1940, čj. 211396.

<sup>19</sup>VHA Trnava, f. PSb-NO, 1943, kr.30, čj. 501357. Podplukovník E. Krivoš bol určený za posádkového veliteľa okruhu Mokrad' 1. 2. 1943. Okruh Mokrad' bol vyčlenený z posádky Liptovský Mikuláš a zahrnoval obce Liptovský Peter, Liptovský Hrádok, Jamník, Vavrišovo, Dovalovo a Podtureň.



Rozsah, tempo a intenzita stavebných prác sa podstatne zvýšili od januára 1941. Súbežne s výstavbou letiska na Mokradi prebiehali v regióne aj ďalšie významné stavebno-terénne úpravy. Prápor PSb NO z Podturne a Kaleníka v roku 1941 premosťoval riekou Belá. Pracovalo sa na komunikáciách k letisku, ku Kaleníku a do Tichej doliny. Začali sa aj práce na výstavbe železničnej vlečky z Liptovského Hrádku k budovaným podzemným skladom pohonných látok a veľkému hangáru Leteckého parku v lokalite Podlazý – Nové lúky. Celá vlečka bola trasovaná a boli betónované prvé mostíky železničného násypu. Na okolí Liptovského Petra sa vykonali aj rozsiahle melioračné práce<sup>20</sup>. Dodnes však zostáva nevyjasnená existencia a lokalizácia „dôkladne vybudovaného protiletckého krytu ako ústredne OPL“ (obrana proti lietadlám – pozn. autora). Na vlastnoručne zakreslenom náčrte letiska<sup>21</sup> ho gen. Čatloš umiestnil pri rázcestí Jamník – letisko, v skutočnosti po ňom niet ani stopy a nepamätajú sa naň ani pamätníci výstavby letiska.

Výstavba bytových domov pre gážístov v Liptovskom Petre a v Podturni bola rozplánovaná v dvoch etapách v priebehu rokov 1942 – 1944. Okrem nich firma Švidroň so subdodávateľmi mala postaviť priamo v objekte letiska drevené slady pohonných látok a taktiež drevenú strážnicu s väzením pre Letecký park.

Na jar 1943 boli okrem letiskovej plochy v podstate hotové oba hangáre na severozápadnom okraji letiska a rozostavané ďalšie objekty: drevené baraky typu Turany východne od hangárov určené pre veliteľstvo letiska a technickú správu, resp. ubytovacie baraky pracovných rôt a pomocnej letky s jedálňou v borovom lesíku na Chrasti. Urýchlene sa dokončovali skladové priestory a dielne pre Letecký park, ktorý sa mal na Mokrad' presunúť<sup>22</sup>.

V apríli 1943 bol z Trenčianskych Biskupíc na Mokrad' redisolokovaný Letecký park pod velením majora Pavla Dargova<sup>23</sup> napriek tomu, že ubytovacie ani dielenské objekty neboli dokončené (štyri budovy východne od Chraste neboli dokončené nikdy a zostali iba v základoch) a do barakov nebola zavedená voda ani elektrina. Na prelome rokov 1943 a 1944 – letisko ešte stále nebolo schopné plnej prevádzky – mjr. Dargova vo funkcii vystriedal 15. novembra 1943 major Kornel Janček. Jeho zástupcom bol (od 15. októbra 1942) stotník Mikuláš Šumichrast a pobočníkom npor. Viktor Cvacho. Pomocnej letke velil nadporučík Ján Dulla<sup>24</sup>.

Pravdepodobne skutočnosť redisolokovania Leteckého parku bola dôvodom na čiastočné spreádzkovanie letiska, ktoré ležalo v priemernej nadmorskej výške 730 metrov medzi obcami Jamník, Liptovský Peter a Vavrišovo na ploche približne 2,2 km<sup>2</sup>. Orientácia letiskovej plochy umožňovala štart i pristátie vo všetkých smeroch, avšak sklon letiska zo severu na juh a pre-

<sup>20</sup>Armáda v obrane a budovaní. MNO, Bratislava 1944, str. 77.

<sup>21</sup>ALU MS Martin, f. 129 I 18, zl. 11. Pozostalost' F. Čatloša.

<sup>22</sup>Letecký park vznikol spojením Leteckého skladu 3 a leteckých dielní, umiestnených na nitrianskom letisku. Veliteľom bol stot. Pavel Dóczy (priezvisko si zmenil na Dargov). Na základe výsledkov porady predsedníctva vlády z 2. 3. 1940 MNO rozhodlo presťahovať LP na letisko v Trenčianskych Biskupiciach. Úplné presťahovanie LP z Nitry do T. Biskupíc bolo vykonané podľa výnosu MNO – VVZ čis. 165.640/Dôv. 1940 zo dňa 3. 12. 1940. Sem sa však už v priebehu októbra 1940 presťahovala Letecká škola z Piešťan a obsadila rozostavané objekty určené pôvodne pre letecké sklady a dielne. Keďže tu mala začať výrobu aj Slovenská letecká továrňa, bolo treba LP niekam redisolokovať. Rozhodnutie padlo na letisko Mokrad'. Pozri RAJNINEC, J.: Slovenské letectvo 1939 – 1944, 1. zv. MO SR Bratislava 1997, str. 65.

Letecký park po redisolokácii tvorili veliteľstvo a technická správa, pomocná letka (npor. Ján Samaš), zásobovací oddiel (stot. Daniel Kunic) a dielenský oddiel (npor. Štefan Zahradník). VHA Trnava, f. VVZ LP-ŠÚVZ, 1943, kr. 1. Dňa 15. 11. 1943 velenie LP prevzal mjr. Kornel Janček. VHA Trnava, f. VVZ-Let. pluk, 1943. Porovnaj KLIMENT, Ch. K.: Slovenská armáda 1939 – 1945. Mustang, Plzeň 1996, str. 74 – 75, kde uvádza, že LP tvorili veliteľstvo leteckého parku, letecké dielne, letecký sklad a technická letka.

<sup>23</sup>Stáňovanie LP na Mokrad' bolo nariadené MNO č. 252.276. Dôv. II 1943 vykonať v období od apríla do mája 1943. Dôverným rozkazom č. 43 veliteľa LP z 22. 4. 1943 bolo nariadené vykonať presun veliteľstva a technickej správy dňa 28. 4. 1943. VHA Trnava, f. VVZ LP-ŠÚVZ, 1943, kr. I. Vojenské objekty v Trenčianskych Biskupiciach boli 23. 9. 1944 odovzdané Slovenskej leteckej továrni po tom, keď sa aj Letecká škola presťahovala do Banskej Bystrice.

<sup>24</sup>AM SNP, f. XII, pr. č. S 218/84 Spomienka M. Chrapčička. Tiež História bojovej činnosti VI/53 práporu letcov v SNP. Zostavil CHRAPČIAK, M., bez bibliografických údajov.

vládajúce západné vetry viedli k tomu, že bol takmer výlučne využívaný východný smer pozdĺž hlavného hrebeňa Západných Tatier. Letisko malo pôvodne slúžiť aj vojenským, aj civilným účelom, pretože však nemalo zodpovedajúce technické zariadenie na zabezpečenie letovej prevádzky, nebolo aktivované<sup>25</sup>. Až po tom, keď 28. apríla 1943 začali pracovať veliteľstvo a technická správa Leteckého parku, bolo tu povolené pristávanie vojenských lietadiel za zvýšenej pozornosti na letisku síce bola stála technická pohotovosť, ale nebol ešte vypracovaný letiskový poriadok.<sup>26</sup>

Pokiaľ sledujeme výkazy o činnosti jednotlivých pracovných oddielov, otvára sa pred nami panoramatický obraz rozsahu prác a ľudského nasadenia. Pracovný oddiel v Liptovskom Svätom Petre mal v auguste 110 poddôstojníkov a 1650 tvorníkov<sup>27</sup>, ktorí robili na výstavbe cesty Liptovský Hrádok – letisko, železničnej vlečky, hangárov, barakov pre Letecký park, objektoch leteckých kasární, chaty, ale aj športového štadióna, kanála nad Chrasťou a peteriského hostinca. Pracovný oddiel Jamník – Beňadiková (86 tvorníkov) stavala cestu letisko – Jamník – Beňadiková, okrem toho kľčoval a drenážoval v chotári obce Vavrišovo. 196 príslušníkov 24. robotnej roty pracovného oddielu Kôprová pripravovalo drevo v Kôprovej doline. Ku dňu 30. júna 1943 v celom priestore boli nasadení príslušníci 12., 14., 15. a 19. pracovnej roty a 24. robotnej roty, rozdelené do pracovných oddielov v Liptovskom sv. Petre, Jamníka, Beňadikovej, Liptovskom Hrádku, v Kôprovej a Tichej doline a v Gelbovom lome (pri Liptovskom Hrádku).

V septembri 1943 pribudli práce v kameňolome, pri melioráciách pod Kaleníkom a začali sa stavať vojenské bytovky v Liptovskom Svätom Petre. V októbri skončili práce v Kôprovej doline a 100 príslušníkov robotnej roty sa presunulo do Tichej doliny, kde pre firmu Hynek Mužik pracovali na výstavbe cesty, mostov a barakov aj v priebehu novembra. Pokračovali práce pracovného oddielu Gelbov lom (24 poddôstojníkov a 188 tvorníkov), kde ťažili kameň na železničný zvršok vlečky pre firmu Ing. V. Klimeš z Bratislavy. V decembri pokračovali práce na všetkých pracoviskách. Na zlepšenie situácie bol nasadený 15. pracovný prápor ako pracovný oddiel Chrasť.

Minister Čatloš venoval výstavbe letiska, za veliteľa ktorého ustanovil svojho mladšieho brata nadporučíka Dušana Čatloša<sup>28</sup>, mimoriadnu pozornosť a pravidelne sem chodil „robiť poriadky“. Napríklad pri návšteve 30. júna 1943 obmedzil pracovný čas na 6 hodín denne (avšak v súkromných firmách zostalo v platnosti 8 hodín), čas po obede vyhradil na šport a osvetu. Alebo 16. júla 1943, keď sa mu nevidelo tempo napredovania prác, nariadil utvoriť vozatajskú kolónu (40 párov koní, 35 povozov s príslušným vozatajským materiálom) osobitne pre potreby výstavby letiska Mokrad<sup>29</sup>.

V dôsledku trvalého provizória (v núdzovom ubytovaní chýbala nielen kúpeľňa, ale aj umyváreň) a veľkej zaťažnosti (denne okrem stálej pohotovostnej čaty nastupovalo do stráže 29 mužov) poklesla disciplína príslušníkov Leteckého parku a dochádzalo až k úmyselnému poškodzovaniu letiskových zariadení. Napríklad 27. júna 1944 bolo podané trestné oznámenie

<sup>25</sup>VHA Praha, f. Slovenský štát – VPV, 1942, sign. 13/28/12, Prehľad letísk na Slovensku.

<sup>26</sup>VHA Trnava, f. VVZ LP-ŠÚVZ, kr.2. Tiež VHA Praha, Dôverný a vecný vestník MNO č. 2, čl. 16, 1. 6. 1943.

<sup>27</sup>VHA Trnava, f. PSB-NO, 1943, kr. 30, čj. 501558.

<sup>28</sup>Dušan Čatloš, narodený 4. 5. 1914, brat ministra NO Ferdinanda Čatloša, sa 1.1.1939 stal poľným pilotom a v roku 1940 absolvoval Vojenskú akadémiu v Banskej Bystrici. 15.11.1941 bol odvelený od letky 13 v Piešťanoch a trvalo pridelený na letisko Mokrad. Avšak 10.11.1942 bol odvelený k letke 11 Zaisťovacej divízie do poľa a na Mokrad sa vrátil 15.3. 1943. V čase SNP bol v partizánskej skupine v Račkovej doline. Od 4. 2. 1945 plnil spravodajské úlohy pre I. časť z poverenia B. Reicina, ktorý ho cez obranné spravodajstvo začlenil do NKVD. Zúčastnil sa bojov pri Liptovskom Mikuláši, stal sa príslušníkom 1. čs. leteckej divízie v ZSSR. Bol veliteľom letky v Poprade. V roku 1945 bol povýšený na kapitána a v roku 1946 na štábneho kapitána. Vyznamenaný bol pamätnou medailou SNP. Po vojne veliteľ letiska a neskôr leteckej kontroly na letisku vo Vajnoroch. 1. júna 1948 poslaný na „dovolenku s čakaným“ a 6. novembra t. r. prepustený z činnej služby pre nespoľahlivosť k ľudovodemokratickému zriadeniu. 11. januára 1950 mu odňali vojenskú hodnosť. Zomrel 30. júna 1960 na infarkt.

<sup>29</sup>VHA Trnava, f. PSB-NO, 1943, kr.30, čj.501410, 501563 a d'.

na strelníka Ladislava Kováča<sup>30</sup>. Situácia v pracovných rotách a skupinách nebola o nič priaznivejšia a na jar 1944 už odrážala celkovú náladu v spoločnosti a v armáde. Už 4. marca 1943 peterský občan Ján Dutka „poburoval“ príslušníkov vtedy ešte len detachmentu Letec-kého parku „Zjednoťte sa viacerí, naberte benzínu a streliva, posadajte do lietadiel a odleťte do Ruska.“ za čo bol 13. marca zatknutý a odovzdaný do väzby Okresného súdu v Liptovskom Hrádku<sup>31</sup>

Na nepriaznivú situáciu musel reagovať aj F. Čatloš. Mimoriadne „dusno“ urobil na začiatku leta 1944, keď v Liptovskom Hrádku Pod skalkou 29. júna odhaľoval pomník padlým Liptákom z obcí Liptovský Hrádok, Liptovský Sv. Peter, Vavrišovo, Dovalovo, Pribylina a Liptovská Kokava počas prvej a druhej svetovej vojny<sup>32</sup> a pochopiteľne nemohol vynechať kontrolu na Mokradi.

Obsiahlu reportáž pod názvom Slovensko si uctieva padlých hrdinov priniesol Podtatranský Slovák 8. júla 1944. Za prítomnosti predstaviteľov armády a Hlinkovej gardy, župných i miestnych funkcionárov HSLS (podpredseda štátnej rady Dr. Bohuslav Klimo, okresný náčelník Mikuláš Huba, poslanec a člen predsedníctva HSLS Eugen Guzikiewicz, generál Alexander Čunderlík, župný inšpektor Hlinkovej gardy Vojtech Kačka, predseda miestnej organizácie HSLS Ing. Kornel Medrický, okresný veliteľ žandárstva npor. Ján Korš) F. Čatloš predniesol slávnostný prejav.

Výňatky z jeho vystúpenia pri pomníku, ktorého autorom bol akademický sochár poručík Ladislav Polák, boli publikované v tlači. Celoštátny Slovák i regionálny Tatranský Slovák<sup>33</sup> sa v citáciách slov ministra obrany zhodujú v troch základných tézach. Po prvé, vo výpadoch proti tým, „ktorí bojujú proti slovenskej samostatnosti a obetujú ju pre myšlienku boľševickú a československú“. Po druhé, vo vyzdvihnutí myšlienky „vlastnej vzájomnej svornosti a porozumenia i národnej, sociálnej, kultúrnej a najmä náboženskej znášanlivosti pod vlastnou zvrchovanosťou“.

Tretia téza zdôrazňuje, že „i v tomto boji“ (rozumej v účasti vo vojne – pozn. autora) voči priateľom i voči nepriateľom bránime len jedno a to nekompromisne: prirodzené a maximálne dosažiteľné práva a výhody pre slovenský celok i čo najvhodnejšie základne pre rozvoj a stváranie slovenského života i dôstojnej a cudzím diktátom neznásilňovanej budúcnosti.“ Keďže nehovorí o účasti Slovenska vo vojne po boku Nemecka, je z tejto formulácie možné usudzovať o jeho predstave koncepcie ďalšieho vývoja. O jej orientácii hneď v nasledujúcom odseku povedal: „Prízvukujem, že jednotný postoj voči cudzine je jedinou spásou Slovenska v každej situácii a v každých okolnostiach.“ A jediný, kto je schopný „viest kormidlo celoslovenskej lode“, ako zdôraznil Slovák (na rozdiel od Tatranského Slováka), je „Vodca národa a prezident Slovenskej republiky Dr. Jozef Tiso!“

Ferdinand Čatloš o tomto svojom vystúpení 29. júna 1944 neskôr v jednej z množstva spomienok napísal, že to bola jeho ľubovia pieseň, pretože „týmto postojom som sa dostal medzi dve stoličky: Tisova stolička sa držala Nemcov do konca; Golianova stolička ma vysánkovala z povstania a národ aj v ňom sa delil a trieštil. Preto bolo Povstanie koncom okt. 1944 vojensky porazené.“<sup>34</sup>

Autoštylizáciu nemožno vydávať alebo zamieňať za objektívne vedecké hodnotenie historického procesu alebo jeho účastníkov, avšak v tomto prípade môžeme generálovi Čatlošovi veriť, aj keď je známe, že si väčšinou svoje prejavy nepripravoval písomne a je takmer pravidlom, že jeho neskoršie výklady vtedajších udalostí niekedy viac, inokedy menej účelovo upravoval.

V každom prípade o mesiac išiel jeho kuriér do Moskvy s plánom prevratu, v ktorom letisko Mokrad' figurovalo na poprednom mieste. Z ministrovej iniciatívy 4. augusta 1944 z letiska

<sup>30</sup>VHA Praha, f. Slovenský štát – VPV, 1944, sign. 4/21/2.

<sup>31</sup>ŠOKA L. Mikuláš, f. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, 33/1944 prez.

<sup>32</sup>Slovák, čís. 145, 30. júna 1944, str. 2. Tiež Tatranský Slovák, roč. IX, čís. 27, 8. júla 1944, s. 1.

<sup>33</sup>Slovák, čís. 146, 1. júla 1944, str. 1. Tiež Tatranský Slovák, čís. 27, 8. júla 1944, s. 1.

<sup>34</sup>VHÚ Bratislava, spomienka Ferdinanda Čatloša, pr. č. 370.

odletelo do Sovietskeho zväzu lietadlo Focke-Wulf Fw 58 pilotované Čatlošovým kuriérom mjr. Mikulášom Lisickým. S tzv. Čatlošovým memorandom viezol tiež zástupcu Vojenského ústredia pplk. MVDr. Mikuláša Ferjenčika a predstaviteľa politického vedenia Slovenskej národnej rady Karola Šmidkeho.

Odbojové skupiny v Liptove okamžite po príchode Leteckého parku nadviazali spojenie s jeho príslušníkmi. Ilegálni pracovníci sa prostredníctvom npor. Dušana Čatloša kontaktovali so stotníkmi M. Šumichrastom a D. Kunicom. Delegáti mokradskej posádky (npor. D. Čatloš) sa zúčastnili konferencie ilegálnych pracovníkov horného Liptova na sútoku Bieleho a Čierneho Váhu 27. augusta 1944. Stotník M. Šumichrast bol prítomný na podobnej porade v Liptovskom Hrádku 30. augusta, keď Revolučný národný výbor pre horný Liptov vystúpil z ilegality. Na letisku sa začali hromadiť mimoriadne zásoby zbraní (vrátane 200 kusov nemeckých samopalov Schmeisser MP 40), munície, leteckého benzínu, uniforiem a iného vojenského materiálu.<sup>35</sup>

Posádka Mokrad' patrila medzi tých niekoľko, ktorým Vojenské ústredie neustanovilo posádkového veliteľa zodpovedného za prípravu Povstania. Iniciatívy pri organizovaní povstaleckej posádky na letisku sa chopil stot. Daniel Kunic, ktorý na seba zoberal zodpovednosť, keď 28. 8. 1944 na nástupe celej približne 180-člennej<sup>36</sup> posádky zbavil dôstojníkov, rotmajstrov a vojakov podriadenosti prezidentovi a vyzval ich na aktívny boj proti nemeckému nacizmu a jeho domácim pomáhačom. Vytvoril povstalecké velenie a sám prevzal velenie (mjr. K. Janček bol v tom čase na dovolenke). Stotník M. Šumichrast sa stal jeho zástupcom. Velenie pomocnej letke zveril npor. J. Dullovi, veliteľom pozemnej obrany letiska sa stal npor. Jozef Gallo, kým protivzdušnú obranu (ľahké guľomety 7,92 mm Zb vz. 26) riadil por. Ján Opaterný.<sup>37</sup> Prevažná väčšina príslušníkov Leteckého parku včítane civilných zamestnancov a časť tvorníkov Pracovného zboru národnej obrany sa prihlásili do protinemeckého ozbrojeného povstania, oficiálne ešte nevyhláseného.<sup>38</sup> V tejto súvislosti sa natíska otázka, prečo tak neurobil npor. D. Čatloš, dávnejšie napojený na odbojové skupiny. Nemohol – pravdepodobne ho zaistili povstalci spolu s veliteľom posádkového obvodu pplk. Emilom Krivošom a eskortovaný na veliteľstvo na Čertovici<sup>39</sup> (od 10. septembra 1944 obranný úsek II. taktickej skupiny Kosatec 2).

Večer 28. augusta prišli na letisko v sprievode niekoľkých členov ilegálneho revolučného národného výboru (štábný rotmajster Martin Nahálka, Rudolf Sokol, Ferdinand Šoltés) a piatich partizánov mjr. F.M. Makarov a kpt. J. P. Voljanskij z velenia 2. čs. partizánskej brigády Za slobodu Slovanov, ktorej v tom čase ešte velil por. Ladislav Kalina.<sup>40</sup> S odkazom na závery už spomenutej porady žiadali pre partizánov výstroj a zbrane. Zo zásob Leteckého parku boli v Liptovskom Hrádku vystrojení a vyzbrojení nielen partizáni, ale aj príslušníci Pracovného zboru národnej obrany a dobrovoľníci.

<sup>35</sup>KUNIC, D.: Bojová činnosť Leteckého parku v SNP. Rkp. archív OV SZPB v L. Mikuláši, s.20.

<sup>36</sup>Všeobecne tradovaný údaj o početných stavoch, vzťahovaný k posádke Mokrad' v čase vyhlásenia povstania – 3 záložní dôstojníci, 925 vojakov v základnej službe a 122 vojakov v zálohe – nezodpovedá pravde a môže sa prípadne vzťahovať na príslušníkov pracovného zboru v *obvode* Mokrad'. Aj keď sa počty príslušníkov Leteckého parku stále menili, pohybovali sa okolo 13 dôstojníkov a 170 až 190 vojakov mužstva. Porovnaj Protifašistický odboj a oslobodenie Liptova, Osveta, Martin 1984, str. 46.

<sup>37</sup>História bojovej činnosti VI/53 práporu letcov v SNP, s. 5 a 6. Porovnaj: AM SNP, f. XII, pr. č. 80/67. Spomienka M. Jurečku.

<sup>38</sup>Nasledujúca časť kompiluje osobné spomienky priamych účastníkov tak, ako boli uložené v archíve OV SZPB v Liptovskom Mikuláši.

<sup>39</sup>Aj keď to nie je dokumentačne doložené, niektorí partizáni (Ján Batori, Ján Bobrik, Michal Beťko a iní) neskôr tvrdili, že veliteľa posádkového obvodu pplk. Emila Krivoša a veliteľa letiska npor. Dušana Čatloša zaistili a eskortovali na Čertovicu na veliteľstvo kpt. Kučeru. Štátny okresný archív Liptovský Mikuláš. Nezaradený materiál.

<sup>40</sup>Oddiel L. Kalinu sa tu usadil na dlhší čas, keďže ONV pre horný Liptov 2. 9. 1944 uložil starostovi Liptovského Hrádku poslať na Mokrad' ku kuchyni povoz aj s pohoničom pre potreby kalinovcov. ŠOKA L. Mikuláš, f. ONV-HL, 1944, kr. 1.

Po vyhlásení Povstania velenie Prvej čs. armády na Slovensku prisúdilo letisku – popri letisku Tri Duby – dôležitú úlohu. Mala tu byť vysadená paradesantná brigáda, sem mali byť dopravované zbrane, munícia a ďalší vojenský materiál pre povstaleckú armádu<sup>41</sup> Personál letiska bol neustále pripravený prijať sovietske dopravné lietadlá, lenže zlé počasie (ako si mysleli povstalci), no najmä vyčkávací postoj sovietskeho štátneho a vojenského vedenia ku vtedy ešte nejasej situácii na Slovensku, zmarili nádeje vkladané do leteckého mosta.

V prvých dňoch Povstania boli na letisku Mokrad' umiestnené dve z troch bombardovacích lietadiel Savoya Marchetti SM-84 bis, ktoré slovenská armáda kúpila v Taliansku, ďalej jedno pozorovacie lietadlo Š-328 a niekoľko školských lietadiel – jeden E-39 a päť Heinkelov He72. Tieto lietadlá nemali ani pilotov, ani posádky.<sup>42</sup> Použili ich preto na prieskumné lety. V čase od 28. augusta do 5. septembra 1944 dôstojníci Leteckého parku na „kravke“ Š-328 denne vykonávali letecký prieskum pohybu nemeckých vojsk, na ktorom sa podieľali v nasledujúcich dňoch aj ďalší dôstojníci letectva, ktorí prišli na letisko – npor. Jozef Kolembus, npor. v zál. Imrich Treskoň, por. v zál. Juraj Marušinec. Navyše sa sem stiahli zvyšky letky 41 a technickej letky z popradského letiska s dvoma Š-328.

Dňa 31. 8. 1944 por. Viliam Grúň začal odsun použiteľnej leteckej techniky ku Kombinovanej letke na letisko Tri Duby. Prvý preletel, pochopiteľne, bombardér SM-84. Toto úsilie narušilo bombardovanie letiska dvoma Junkersmi Ju 87 „Stuka“ večer 31. 8. 1944. Nálet zasiahol západný hangár, ktorý do základov vyhorel. Požiar zničil dva Š-328 a jeden E-39. Zvyšný SM-84 sa podarilo zachrániť.<sup>43</sup>

Kým pozemný personál horúčkovo pripravoval letisko na prijatie výsadku a sovietskych lietadiel, budoval a posilňoval obranu letiska, lietajúci personál konal prieskumné lety v prospech formujúcej sa povstaleckej armády. Často i na neozbrojených školských lietadlách lietal piloti rtm. Jozef Žalík, čatári Fridrich Preis a František Abramovič s pozorovateľmi por. Milošom Chrapčiakom a por. Antonom Strýčkom.

Dôsledky útoku na letisko spolu s rýchlym postupom nemeckých jednotiek od Popradu viedli k rozhodnutiu Letecký park evakuovať. V blízkosti letiska sa vytvorili provízorne skladiská a začal sa odsun leteckého technického materiálu. 70 000 litrov pohonných látok s časťou civilných zamestnancov Leteckého parku odsunuli na letisko Tri Duby a 50 000 litrov do Podbrezovej. Pojazdne dielne sa presunuli do Beňadikovej, zvyšok skladov s druhou časťou civilných zamestnancov do Sásovej. Leteckú výstroj a padáky uložili vo Svídove, kým pracovné náradie v Jarabej. Do Demänovej evakovali časť proviantných zásob. Do skladu v Liptovskej Osade odsunuli zbrane, osobný výstroj a proviant.<sup>44</sup>

Verziu o eskortovaní veliteľa letiska na Čertovicu podporuje fakt, že pri evakuácii letiska na začiatku septembra 1944 npor. D. Čatloš spolu s rotným Pavlom Beblavým, čatárom Michalom Pavelicom a 16 vojakmi odsunuli časť výstroja a proviantu práve ku kpt. M. Kučerovi.<sup>45</sup> Skladisko zbraní, výstroja a proviantu v Beňadikovej, ktoré patrilo pracovnej skupine PSb NO pridelenej na stavbu cesty z obce cez Jamník na letisko, previezli do Žiarskej doliny.<sup>46</sup>

V noci zo 4. na 5. septembra náčelník štábu Vojenskej obranej oblasti 2 v Liptovskom Sv. Mikuláši kpt. gšt. Ján Straka nariadil kpt. D. Kunicovi letisko evakuovať do rána 5. septembra 1944 a mužstvo presunúť do obranného úseku pri Bielom Potoku v Revúckej doline

<sup>41</sup>Pozri PREČAN, V.: Slovenské národné povstanie. Dokumenty. VPL, Bratislava 1965, s. 338 a 358. Depeše plk. J. Goliana do Londýna z 28. 8. a 30. 8. 1944.

<sup>42</sup>Rozhovor plk. v zál. RNDr. Antona Droppu, CSc. s autorom. Por. A. Droppa z prešovskej skupiny vzdušných zbraní, ktorý sa na letisku krátko zastavil cestou z dovolenky, vykonal prieskumný let 30. 8. 1944 a pokračoval v ceste na letisko Išla pri Prešove.

<sup>43</sup>AM SNP, f. XII, pr.č. 80/67. Spomienka M. Jurečku.

<sup>44</sup>História bojovej činnosti VI/53 práporu letcov v SNP. Zostavil M. Chrapčiak, bez bibliografických údajov. s. 8.

<sup>45</sup>ALU MS Martin, f. 129 I 18, zl. 13. Pozostalost' F. Čatloša.

<sup>46</sup>ŠOKA Liptovský Mikuláš, f. ONV-HL, 1944, kr. 1.



južne od Ružomberka. S výnimkou technickej čaty, ktorá zabezpečovala odlet ostatných lietadiel ku Kombinovanej letke na letisko Tri Duby, sa jednotky skoro ráno 5. septembra 1944 presunuli do Liptovskej Osady. Krátko pred príchodom esesmanov práporu Schäfer odišla aj technická čata. Keď sa v priebehu nasledujúceho dňa v L. Osade sústredili všetky jednotky Leteckého parku, boli reorganizované. Letecký park zanikol a jeho príslušníci boli zaradení do zostavy formujúcej sa VI. taktickej skupiny ako peší prápor označovaný tiež „letecký prápor“ alebo „III/6 prápor“. Po reorganizácii povstaleckej armády dostal definitívne označenie VI/53 peší prápor „Lev“. Prápor bol v polovici septembra doplnený a reorganizovaný a od 21. 9. 1944 mal oficiálne označenie 53. peší prápor „Lev“. Mal dve roty po troch čatách, každá s 30 mužmi, a pomocnú čatu. Veliteľom práporu, ktorého stanovište bolo v Liptovskej Lúžnej, bol kpt. D. Kunic, zástupcom veliteľa kpt. M. Šumichrast. Náčelníkom štábu bol npor. J. Marušic, rotám velili npor. V. Cvacho a npor. J. Gallo, pomocnej čate npor. J. Dulla. V prápore bolo 14 dôstojníkov, 3 rotmajstri, 194 poddôstojníkov a vojakov vyzbrojených 22 ľahkými guľometmi, 204 puškami, 86 samopalmi, 4 pištoľami, 4 protitankovými puškami a i. K 20. 10. 1944 počet príslušníkov práporu vzrástol na 270 mužov.<sup>47</sup>

Bojová činnosť práporu je dostatočne podrobne opísaná a analyzovaná v literatúre<sup>48</sup> a preto sa ňou nezaobráme. Letisko Mokrad' obsadili príslušníci práporu z bojovej skupiny Schäfer, ktorých neskôr vystriedal 37. prápor leteckej pechoty. Predstavy vtedy už zosadeného ministra obrany o výnimočnej úlohe letiska Mokrad', ani nádeje povstaleckých vojakov sa teda nenaplnili. No napriek tomu letisko z mapy bojov nezmizlo.

Nemecká armáda počas vojny využívala letisko pomerne málo. Používalo ho frontové, resp. dopravné letectvo, pre ktoré poskytovalo bežný servis a opravy. Ľudovít Gereš, komisár Liptovsko-pohronského partizánskeho oddielu vo svojej spomienke<sup>49</sup> tvrdí, že na letisku sa montovali letecké zameriavacie zariadenia a že letisková služba mala spojenie s nemeckou vojenskou meteorologickou stanicou na Kasprovom vrchu. Wehrmacht prevzal základný systém obrany letiska proti pozemnému útoku, ktorý vybudovali vojaci Leteckého parku, zdokonalil ho a rozvinul. Na východnom okraji letiskovej plochy Nemci dali vybudovať protitankovú priekopu a po celom obvode letiska bunkre a okopy pre protiletadlové zbrane.

Letisko a jeho nemecká posádka sa niekoľkokrát stali terčom povstaleckých a partizánskych útokov. 21. 9. 1944 zistil veliteľ delostreleckej batérie LH 100 mm vz. 30 obranného úseku Kosatec II. taktickej skupiny povstaleckej armády npor. Ján Stručľa z pozorovateľne na kóte 1244 Selnice (2 km južne od Liptovskej Porúbky), že na Mokradi pristálo nemecké lietadlo. Presunul jeden kanón do palebného postavenia v dolinke Michalovo a tretou ranou na vzdialenosť približne 11 km lietadlo zasiahol.<sup>50</sup>

Najvýznamnejšou akciou partizánov proti Nemcami obsadenému letisku bol prepad v noci zo 16. na 17. 10. 1944. Podľa rozkazu veliteľa 2. čs partizánskej brigády Za slobodu Slovanov npor. Červenej armády J. P. Voljanského sa po leteckej a delostreleckej príprave mali útoku na letisko zúčastniť 7. Liptovsko-pohronský oddiel, 9. Liptovský oddiel a 10. oddiel Vysoké Tatry. Koordinačná porada na štábe brigády v Žiarskej doline určila súčinnosť s letectvom Prvej čs. armády na Slovensku a delostreleckami II. taktickej skupiny. Siedmy a deviaty oddiel mali zaútočiť na letisko zo západu, kým 10. oddiel z východu, dobyť ho a zničiť jeho zariadenia.

Nepriaznivé počasie sprevádzané silným dažďom na jednej strane a nečakaný presun nemeckých jednotiek do Liptovského Hrádku na strane druhej vniesli do realizácie plánu podstat-

<sup>47</sup>História bojovej činnosti VI/53 práporu letcov v SNP. Zostavil M. Chrapčiak, bez bibliografických údajov. s. 9 – 10.

<sup>48</sup>Pozri napr.: Protifašistický odboj a oslobodenie Liptova, Osveta, Martin 1984 no najmä STANISLAV, J.: Cesty Leteckého parku Mokrad' z ilegality do povstania. In: Zborník Vojenskej akadémie k 50. výročiu SNP, roč. 1, mimoriadne číslo, 1994, str. 85 – 123

<sup>49</sup>VHA Praha, f. VO – Liptovský Mikuláš, 7, str. 14, 22, 24.

<sup>50</sup>Pozri napr.: Protifašistický odboj a oslobodenie Liptova, Osveta, Martin 1984, s. 39. Treba dodať, že táto ľahká poľná húfnica mala dostrel 10 600 metrov.

né korektúry; pre zlé počasie lietadla neodštartovali a 9. oddiel (veliteľ por. Vasil Marčenko, komisár Ján Galica) sa vôbec nedostal do východiska na útok a napokon 7. oddiel (veliteľ Michail Votincev, komisár Ľudovít Gerek) musel prehradiť cestu prípadným nemeckým posilám od Liptovského Hrádku. Delostreleckú prípravu začali v 01,13 hodín 17. 10. 1944 delostrelecké batérie z Malužinej, avšak dohovorený signál na začatie útoku nebol vydaný. Napriek tomu asi 50 partizánov z oddielu Vysoké Tatry (veliteľ por. V. M. Achmadulin, komisár kpt. L. P. Leonov), ktorí sa presunuli cez Pribylínu a Vavrišovo do východiskového priestoru na útok pri potoku Kaleník, zaútočili na letisko. Pod ochranou delostreleckej paľby sa dostali k nemeckým bunkrom, časť z nich granátmi zničili a prenikli do areálu letiska, kde prenasledovali utekajúcich nemeckých vojakov. Pri východnom hangári zapálili vrchný strážmajster Štefan Morávka a partizán Július Medvecký nepriateľské lietadlo. V západnom hangári partizáni Július Vrabec a Roman Hupala zničili iné lietadlo a dielenské zariadenie. Horiaci benzín a olej potom dokonali skazu. Padlo 10 nemeckých vojakov. Partizáni na pripravených povozoch vavrišovských roľníkov odviezli ukoristené zbrane, strelivo, trhaviny, výstroj a lieky cez Vavrišovo na svoju základňu pod Krížnou.<sup>51</sup>

V druhej polovici októbra, v novembri a decembri 1944 bolo ťažisko bojov v priestore Podbanského, Tichej a Kôprovej doliny, kam smerovali protipartizánske akcie nemeckých prepadových kománd. Letisko sa dostalo opäť do pozornosti, až keď sa na začiatku roka 1945 k Liptovu priblížili útvary a jednotky sovietskej 18. armády (17. gardový strelecký zbor a 1. čs. armádny zbor v ZSSR).

Prieskum, vykonaný v závere januára a na začiatku februára 1945, jednoznačne potvrdil, že Nemci v úsilí zastaviť postup sovietskych a česko-slovenských vojsk urýchlene budovali predsunuté obranné postavenia na západnom brehu riečky Belá s hlavnými opornými bodmi v obciach Pribylina, Vavrišovo, Liptovský Peter a Liptovský Hrádok.

Koncom januára 1945 na letisku a v okolí Liptovského Petra začali Nemci na rozkaz veliteľa priestoru plk. Richtera kopať zákopy a do žienijných úprav zapojili aj civilné obyvateľstvo. Na letisku v tom čase bolo okrem veliteľa technického oddielu hauptmana Mohra už len 15 – 20 mužov posádky a ženijné družstvo<sup>52</sup>), ktoré malo pripraviť deštrukciu všetkých vojenských objektov. Míny boli uskladnené na ihrisku v Jamníku.

Nezávisle od armádneho hlbkového prieskumu sa o tomto úmysle nepriateľa dozvedel aj štáb 1. čs. partizánskej brigády M. R. Štefánika a začal organizovať protiopatrenia.<sup>53</sup> V priestore Pribylina – Podbanské sa začali sústreďovať oddiely brigády, pričom oddiely Suvorov a V. P. Jaromova boli v priamom bojovom dotyku s nepriateľom. Celá brigáda začala bojové akcie pri Pribylíne, Vavrišove a Liptovskom Petre od 25. 1. 1945. Dňa 26. 1. 1945 oddiel Suvorov (veliteľ T. M. Stadnik) z 1. čs. partizánskej brigády M. R. Štefánika (P. A. Veličko) a samostatný partizánsky oddiel č. 14 V. P. Jaromova obsadili Pribylínu a Liptovskú Kokavu, 29. 1. Vavrišovo a Liptovský Peter. U zabitého majora Wehrmachtu prieskumná skupina oddielu Suvorov získala mapu so zakreslením zamínovaných objektov.

Prvý čs. armádny zbor po tom čo od 18. 1. 1945 prenasledoval nepriateľa po prelomení jeho obrany na Ondave a postúpil o 150 kilometrov, 28. 1. 1945 dorazil do Štrby. Tu dostal od veliteľa 18. armády rozkaz vystriedať prvosledové jednotky 17. gsz (gen. N. V. Medvedev) a pokračovať v prenasledovaní nepriateľa. Jednotky 1. čs. samostatnej brigády v ZSSR vystriedali prvosledovú jednotku 17. gardového streleckého zboru 29. 1. 1945 o 14,00 h a začali postupovať na Liptovský Hrádok.<sup>54</sup>

<sup>51</sup>Podľa bojového denníka 2. partizánskej brigády, opis ktorého je vo vlastníctve autora. Tiež ŠOKA Liptovský Mikuláš, f. ONV, čj. 7245/1945 adm. a 8329/1945 adm. Verné literárne zobrazenie bojov obsahuje román L. Beňu Výstrely pod končiarimi (Obzor, Bratislava 1975, s. 70 – 91).

<sup>52</sup>ALU MS Martin, f. 129 I 18, zl. 11. Pozostalost' F. Čatloša.

<sup>53</sup>NOVOTNÝ, F.: Partizánska vojna na Slovensku roku 1945. In: Zborník Múzea SNP č. 2., Banská Bystrica 1969, str. 62 – 69.

<sup>54</sup>VHA Praha, f. SSSR IV, sign. B/7/13, čj. 02/taj. 1945. Hlásenie o bojovej činnosti 1. čs. armádneho zboru v ZSSR v dňoch 15. januára až 15. februára 1945.

Veliteľ 4. Ukrajinského frontu gen. arm. I. J. Petrov, aby urýchlil postup svojich vojsk, 29. 1. 1945 nariadil partizánskym jednotkám obsadiť významné objekty v tyle nepriateľa, konkrétne Liptovský Peter vrátane letiska a Liptovský Hrádok<sup>55</sup> a zabrániť ústupu nemeckých vojsk ďalej na západ.

Je teda evidentné, že bojová činnosť partizánskych oddielov na východnom okraji Liptova predstihla rozkaz veliteľa 4. UF. Vývoj bojovej situácie a tlak spojených oddielov Abduladzeho a Stadníka donútili Nemcov k odchodu. Lenže ešte predtým, 28. 1. 1945, deštruovali na letisku hangáre a pomocou päťstokilogramových leteckých bômb asi desať budov v areáli kasárne.<sup>56</sup> V ďalšom ničení im zabránil príchod partizánov, ktorí v Liptovskom Petri zajali 7 maďarských a dvoch nemeckých ženistov. V pondelok 29. 1. 1945, keď sa nemeckí ženisti presúvali k mostu cez riečku Belá medzi Liptovským Petrom a Liptovským Hrádkom, napadlo ich asi 60 partizánov a zabránilo im most zničiť. Nemci ustúpili cez Jamník a Beňadikovu do Liptovského Mikuláša,<sup>57</sup> a na druhý deň sa s pomocou dvoch tankov pokúsili vrátiť do Liptovského Petra. Na krátky čas zajali Dušana a Jána Čatlošovcov a stiahli sa do Liptovského Hrádku.<sup>58</sup> Ani teraz sa im nepodarilo vyhodiť most cez Belú.<sup>59</sup> Bojová činnosť partizánskych oddielov vyvrcholila v noci z 31. januára na 1. februára 1945, keď spoločným úsilím príslušníkov 1. čsaz, 138. streleckej divízie 17. gsz Červenej armády a partizánov bol oslobodený Liptovský Hrádok.

Ako prvá prišla do Liptovského Petra jednotka kpt. Zdenka Dědičika okolo 23.00 h dňa 30. 1. 1945. Krátko potom sa v obci usadil štáb 1. čsaz – veliteľ zboru gen. Ludvík Svoboda bol ubytovaný v byte npor. Dušana Čatloša.<sup>60</sup> Dočasne tu bol dislokovaný aj 4. prápor 3. čs. samostatnej brigády v ZSSR.

Aj keď je letisko na Mokradi uprostred nášho záujmu, treba objektívne povedať, že pri priamych účastníkoch bojov pred Liptovským Mikulášom – v súvislosti s predchádzajúcimi i budúcimi bojmí – bolo jeho obsadenie iba epizódou, o ktorej sa nezmiňuje ani jeden z vojnových denníkov 1. i 3. čs. samostatnej brigády<sup>61</sup> a ich práporov, ani memoáre L. Svobodu, K. Klapálka alebo V. Sachera. Jediný, kto sa priamo zmienil o boji o letisko, je Dušan Čatloš: „Letisko sme dobyli a obsadili až do príchodu Červenej armády.“<sup>62</sup> V čase bojov pri Liptovskom Mikuláši bolo využívané ako cvičisko a strelnica.<sup>63</sup>

Po vojne v lete 1945 na Mokrad' dislokovali Letiskovú správu 14, ktorá fungovala aj ako letecká základňa 12. Na začiatku roka 1950 na základoch zničených budov postavili v pôvodnom štýle nové a na mieste bývalých drevených barakov veliteľstva postavili nové murované budovy. Keď bolo v Liptovskom Mikuláši zriadené Letecké technické učilište,<sup>64</sup> na základňu umiestnili cvičnú letku 4 od 4.leteckej divízie<sup>65</sup>) a objekty letiska sa stali súčasťou LTU. Veliteľom letiska bol mjr. Ladislav Hodro, ktorý tu udržal leteckú prevádzku až do roku 1958, keď bolo definitívne zrušené.

<sup>55</sup>Vojenské dějiny Československa (1939 – 1945). IV. díl. Naše vojsko, Praha 1988, s. 674.

<sup>56</sup>ŠOKA Liptovský Mikuláš, f. ONV, kronika obce Liptovský Peter.

<sup>57</sup>ALU MS Martin, f. 129 I 18, zl. 11. Pozostalost' F. Čatloša.

<sup>58</sup>ŠOKA Liptovský Mikuláš, f. ONV, kronika obce Liptovský Peter.

<sup>59</sup>„Deštrukčná skupina Nemcov, ktorá bola umiestnená na letisku pri Liptovskom Petri, dostala za úlohu vyhodit' pri ústupe všetky vojenské objekty a mosty. Zistili to 26. 1. starosta obce Štefan Orfánus s npor. Dušanom Čatlošom, keď v miestnom hostinci opili nemeckých dôstojníkov. Ti prezradili, že 27. 1. majú vyhodit' dôležitý most cez Belú medzi Liptovským Petrom a Liptovským Hrádkom. Štefan Orfánus prostredníctvom spojky informoval veliteľa partizánskeho oddielu Vysoké Tatry. Na základe tejto informácie npor. Achmadulin zostavil skupinu, ktorá tomu zabránila.“ uviedol Matej Boroš na konferencii k 50.výročiu oslobodenia na Vojenskej akadémii v Liptovskom Mikuláši. In: Zborník Vojenskej akadémie. Roč. II., mimoriadne číslo, s. 319.

<sup>60</sup>ALU MS Martin, f. 129 I 18, zl.13. Pozostalost' F. Čatloša.

<sup>61</sup>VHA Praha. Válečný deník 1. čs. samostat. brigády, f. SSSR V., 1945, inv.č. 1069, resp. Válečný deník 3. čs. samostatné brigády, f. SSSR VII., 1945, sign. 1/6/2.

<sup>62</sup>ALU MS Martin, f. 129 I 18, zl. 13. Pozostalost' F. Čatloša.

<sup>63</sup>Pripravoval sa tu napríklad 4. úderný prápor 3. čs. samostatnej brigády v ZSSR. Pozri FÁGLIC, O.: Návraty do rodného kraja. Pravda/Naše vojsko, Bratislava 1989, s. 158.

<sup>64</sup>VHA Praha, f. MNO, 1950, čj. 7016 Taj. SBP/1950, hl. št. 3. odd.

<sup>65</sup>Archiv Československej armády Olomouc. Dislokačný prehľad Čs. armády k 31. 10. 1950.