

14 | **Petra Pášová:**
Otaslavický stíhač Josef František

29 | **Petr Jirák:**
Letecká válka na tovačovském nebi

43 | **Jiří Vaněček:**
Četníci na křídlech



TÉMA ČÍSLA
Letectví

Legenda české secese v Olomouci

ALFONS MUCHA

3. 9.–5. 12. 2021

Vlastivědné muzeum
v Olomouci
Sál sv. Kláry



www.vmo.cz

museum
KULTURNÍ MUSEUM V OLOMOUCI

 Olomoucký kraj

 OLOMOUC

 Městské divadlo
OLOMOUC
CENTRAL
GALLERY

 MINISTERSTVO
KULTURY

 Univerzita Palackého
Olomouc

 Zzip
OLOMOUC

 FAP
OLOMOUC

 OLMOUCKÁ
DRBNA
PREMIER
OLMOUC

KROK 3/2021

Periodický tisk územně
samosprávného celku Olomoucký kraj

Téma čísla.

Letectví

Obálka:

Jiří Steiger pilotuje kluzák.

Foto: archiv Jiřího Steigera.

Vydává Vědecká knihovna v Olomouci

Ročník 18., číslo 3

Vychází čtyřikrát ročně v Olomouci

Vedoucí redaktor:

Mgr. Tomáš Chalupa

Odpovědná redaktorka:

Mgr. Michaela Heloňová

Redakční rada:

RNDr. Bc. Iveta Tichá, Mgr. Miloš
Korhoň, prof. Mgr. Jindřich Štreit,
Mgr. Michaela Heloňová, PhDr. Marie
Gronychová, Mgr. Pavel Rušar,
Mgr. Filip Gregor, PhDr. Jindřich Garčic,
RNDr. Lenka Prucková, MgA. Antonín
Valenta, Mgr. Lubor Maloň

Adresa vydavatele a redakce:

Vědecká knihovna v Olomouci,

Bezručova 3, 779 11 Olomouc

IČO: 100625

tel.: 585 205 311, fax: 585 225 774

e-mail: redakce@vkol.cz

internet: www.vkol.cz/krok

facebook: <https://www.facebook.com/kulturnirevue>

Grafická úprava:

Petr Macháček

Předtisková příprava a tisk:

Booksprint s. r. o.

ISSN:

1214-6420 (tištěná verze)

1214-648X (elektronická verze)

Registrace:

MK ČR E 6450

Číslo vychází:

16. 8. 2021

Obsah

- 03** Úvodník (*Tomáš Chalupa*)
- 04** Létání je koníček na plný úvazek, spousta pilotů se bojí výšek
(*Tomáš Chalupa*)
- 08** Olomoucké letiště, zapomenutá perla Moravy
(*Petra Pášová*)
- 14** Otaslavický stíhač Josef František (*Petra Pášová*)
- 23** Zapomenutý polní pilot Viktor Schünzel z Jeseníku
(*Květoslav Growka*)
- 29** Letecká válka na tovačovském nebi (*Petr Jiráček*)
- 39** Příběh sestřelení Liberatoru poručíka Smithe nad Neředínem (*Jiří Fiala*)
- 43** Četníci na křídlech
(*Jiří Vaněček*)
- 46** Jak v Hlubočkách vyráběli Rolls-Royce (*Marek Bobuš*)
- 49** Zrádné Jesenicko
(*Pavel Macháček*)
- 53** Návraty stíhacího letce Ladislava Valouška
(*Vlasta Hlůzová*)
- VARIA**
- 59** Historie vodních děl v lázních ve Velkých Losinách
(*Richard Jašš*)
- 67** Zmizelý svět vodoléčebných lázní na Gräfenberku
(*Květoslav Growka*)
- 70** Romové o Romech, pro všechny (*Jarmila Klímová*)
- 72** Botanické knihy ve fondu VKOL (*Petra Kubíčková*)
- 77** Voda nejlepší v Olomouci
(*Milan Blahynka*)
- 84** Čtvrté olomoucké literární toulky (*František Všetická*)
- 86** Ocenění nespadlo z nebe
(*Tomáš Chalupa*)
- 90** Kulturní itinerář
- TÉMA ČÍSLA 4/2021:**
Svatí a kacíři



Lomnice 1990. Foto: Jindřich Štreit.

Úvodník

Vážení a milí čtenáři revue KROK, je jen málo lidských povolání, které ve mně vzbuzují větší úctu, než je práce pilota. Ať už se vznáší na kluzáku, řítí se nadzvukovou stíhačkou nebo majestátně brázdí oblohu dopravním strojem, vždy má obrovskou zodpovědnost za sebe i za druhé. Vyvolává to bázeň, ale zároveň jde o fascinující lidskou činnost, definitivní pokoření gravitace a odpoutání se od matičky země. Toto číslo našeho magazínu věnujeme právě letectví, protože chceme svým způsobem složit hold všem těm odvážným vzduchoplavcům, kteří se v minulosti i současnosti na křídlech svých strojů vydali k nebeským výšinám. Mnozí z nich byli váleční piloti, kteří riskovali své životy v boji s nepřítelem. Vzdušný souboj a vůbec válčení ve vzduchu vyvolává posvátnou hrůzu, ale současně láká k následování. Mnohý malý kluk snil o tom, že bude pilotem, že bude jako Fajtl, Bryks, František a po večerech nad lampičkou

lepil plastické modely stíhaček těchto rytířů nebes. Letecká historie naší země je slavná, a proto se jí v KROKu věnujeme v mnoha příspěvcích.

Současnost letectví spočívá samozřejmě především v přepravě cestujících, ale také v hobby létání. Stále máme početnou základnu aviatiků, kteří si na mnoha různých strojích plní své sny a létají pro radost. Časově náročný a nákladný koníček má u nás početné zástupy svých příznivců, kteří svůj volný čas tráví kdesi vysoko ve vzduchu. Navíc má Česká republika stále rozvinutý vlastní letecký průmysl, což symbolizuje technickou vyspělost naší země. Pro běžného člověka pak je letectví především možnost zaletět si s komerčním letem na dovolenou. Pokud máte podobnou cestu ještě před sebou, nezapomeňte si s sebou do kufru přibalit náš magazín.

Přeji vám příjemné čtení.

Tomáš Chalupa

Létání je koníček na plný úvazek, spousta pilotů se bojí výšek

Jiří Steiger je dlouholetým předsedou Hanáckého aeroklubu, sám létá už od svých patnácti let. Začínal jako modelář, ale brzy zjistil, že ho láká létat doopravdy a držet v rukou knipl letadla. Jak sám říká, létá na všech typech letadel, ale nejlépe se cítí ve větroni.

Je těžké vás zastihnout, pořád jste někde v pohybu, je to tak u vás běžné?

Tak sezóna je v plném proudu a zrovna teď se stěhujeme na týden do Šumperka, protože tam budeme mít soustředění. Naši členové si na to berou volno, je to vlastně taková dovolená, ale samozřejmě se na ní hlavně intenzívně létá. Společenský život a socializace k tomu také patří, takže se na to moc těším. Létání je krásný koníček.

A také drahý?

Já jsem začal létat v patnácti let, v roce 1984 v tehdejším Svazarmu a tehdy to nebylo drahé. Ale vlastně nějak zásadně drahé to není ani dnes. Platíte 7 000 Kč roční poplatek, kde je nějaké pojištění, 400 Kč za hodinu je u Blaníku. Samozřejmě hodně lidí si pak chce koupit vlastní letadlo, tam už to jde do statisíců. Ale máme i stroje

za 6–7 milionů. Lidé si většinou kupují letadla v hodnotě tak 300–400 tisíc. Je to sice investice, ale pro ty lidi je to obrovský koníček. S létáním se stejně nedá paralelně dělat moc věcí, možná leda lyžování, protože v zimě se nelétá. Létání člověku vezme spoustu času, takže další koničky, na které by potřeboval peníze, moc nemá. Tráví se tu víkendy, lidé se snaží létat co nejčastěji, létání je velký koníček, kterému se podřizuje často chod celé rodiny. Je to koníček na plný úvazek.

Já letěl na větroni jen na simulátoru, ale kdybych chtěl létat doopravdy, jak by vypadal výcvik?

Máte pravdu, že dnes existuje celá řada velmi dobrých počítačových simulátorů a zejména mladí piloti je hodně využívají. Takže často díky tomu už dopředu ví spoustu věcí. Znají základní reakce letadla, vědí, že když přitáhnou knipl k sobě, letadlo poletí nahoru atd. Každý žák projde teoretickým kurzem, kde je spousta předmětů, jako jsou základy meteorologie a navigace, předpisy, aerodynamika, je toho hodně. Pak následuje přezkoušení a po nich tzv. pozemní přípravu. V rámci této přípravy se naprosto detailně seznámí s kluzákem a jeho ovládacími prvky. Cvičí se také opuštění

stroje na padáku. Následuje první seznamovací let, kdy účastník výcviku ještě ten kluzák neřídí, řídí ho instruktor, který sedí za ním. Jde o to se seznámit s pocitem být ve vzduchu. A pak postupně následují další hodiny a hodiny ve vzduchu.

S mým strachem z výšek by to asi mnoho hodin nebylo...

Ale kdepak. Je zajímavé, že spousta pilotů má strach z výšek. Já taky. Když vylezu na třetí

šprušli od žebříku, tak se mi dělá fyzicky špatně, potí se mi ruce, nedělá mi to vůbec dobře. Třeba kolotoče, to je taky hrůza. Co vím, tak dobrá polovina pilotů to má podobně. Je to totiž jiný druh výšky. Jsem spjatý s letadlem a cítím to jinak, než když jsem někde na žebříku. Na létání si člověk lépe zvykne, když začne létat dřív. Rychleji to všechno vstřebá, ten výcvik je také rychlejší, je také v lepší fyzické kondici. Takže lepší je začít dřív než třeba v padesáti letech.



Jiří Steiger u stroje Aero L 200. Zdroj: archiv Jiřího Steigera.

Je na létání potřeba dobrá fyzicka?

U akrobacie je to samozřejmě, tam potřebujete opravdu dobrou fyzickou kondici, ale pokud vezme me normální létání, tak jde spíše o to, že v tom letadle sedíte dlouho. Často mnoho hodin. Pak se dostaví různé bolesti zad a páteře, únava atd. Kdo na to není zvyklý, tak je pro něj pak problém strávit v kokpitu třeba pět hodin. Takže je nutné mít určitou kondici. Není možné třeba si udělat den před tím večírek a pak ráno zkoušet létat. Samozřejmě když jste na to zvyknutý, tak už to vnímáte jinak, ale prostě fyzická kondice je důležitý faktor při létání.

Jak vlastně fungují větroně, co je udržuje ve vzduchu?

Při plachtění hledáme stoupavé vzdušné proudy. To by bylo na celou přednášku, jak ty proudy fungují a jak se hledají. Zjednodušeně řečeno se ohřívá vzduch a putuje směrem nahoru. Za určitých podmínek se nad ním dělají mraky a podle nich se to dá poznat. Je i tzv. čistá termika, kde žádné mraky nejsou, ale jsou jen takové lehké mlžky, nebo dokonce ani to ne a je to jen labilní vzduch. Mráčky jsou pro nás ideální, říká se jim kumuly nebo beránci, tam se vyskytují tyto stoupavé



Větroň za letu. Zdroj: archiv Jiřího Steigera.

proudy. Je potřeba mít velké zkušenosti, aby člověk nacházel tyto proudy a věděl, jak je využít. Někdo to umí lépe, někdo hůře. Druhá možnost je létat tzv. na svahu. U určitých druhů svahů se totiž vyskytuje stoupavý vzduch. Není to termika, ale jen čistý vítr. Třetí, u nás nejméně obvyklý, způsob je tzv. vlnové létání, což lze u nás jen v Mikulovicích v Jeseníkách. Vzniká tam určitá vlna a vzduch stoupá do velkých výšek. Tam lze skutečně dosahovat hladiny 5 000 metrů a více. V této vlně se dá létat celé hodiny.

Přistál jste někdy jinde, než jste chtěl?

Ano, občas dojde k nějakému přistání do pole, těch bylo za život spousta. Za doby, kdy ještě nebyly mobilní telefony, to bylo obzvláště zajímavé. To jsem takhle někde přistál v poli a šel jsem shánět telefon. Bouchal jsem ve vesnici na vrata, otevřela mi nějaká panímáma a já jí říkám: „*Dobrý den, já jsem pilot.*“ Tak v ní úplně hrklo, tohle asi nezažila od války. Tak jsem jí to vysvětloval, ptala se mě, jestli mi došel vítr, no byla to bizarní situace, patnáctiletý kluk bouchá na dveře, že je pilot. Pak mě tam málem oženili, ukazovali mi dceru, no raději jsem prchnul. Jinde vás třeba ženou vidlemi, někde vás přivítají srdečně. V jedné vesnici dokonce udělali zápis do kroniky, že jim tam přistál pilot. Sešla se tam půlka vesnice, byla to legrace.

Co nějaké nehody, stávají se? Jedna pilotka mi říkala, že se jí jednou utrhl kryt kabiny a letěla bez něj, to se může stát?

My jsme dokonce kdysi létávali i se sundanou kabinou, když bylo v létě horko. Dneska už to není dovolené, ale kdysi jsme to dělávali. Občas

se stane, že kabina upadne, není to zas tak výjimečné. Těch situací, kdy měl člověk lidově řečeno „stazeňé půlky“, by mělo být co nejméně. Čím je člověk starší, tím riskuje méně a víc se o sebe bojí. Člověk chytne při přistání hodiny, to se mi taky stalo. Přitom jsem si myslel, že se mi to nikdy nestane. Pilot musí být pořád maximálně koncentrovaný. Jednou jsem dokonce utrhł ocas. Pozdě jsem zareagoval při přistání se studentkou, udělal jsem chybu a utrhł jsem ocas. Může se stát cokoli, ale to by člověk nesměl žít, kdyby se toho bál.

Co bouřky, ty vás někdy překvapily?

Pilot by měl vždy vědět, do jakého počasí letí, jestli se budou tvořit bouřky nebo jaká je situace. Bouřkám se samozřejmě každý snaží vyhnout. Letěl jsem bouřkou a není to nic příjemného. Bouřkový mrak se vás totiž snaží nasát. To pak dojde k tomu, že vysunete klapky a stejně stoupáte nahoru. A nejde s tím nic dělat. Kolem vás šlehaají blesky, padají kapky na kabinu, je to hodně nepříjemné. To jsou ale extrémy, které jsou novinářsky zajímavé, ale nedochází k nim nějak často a díky kvalitním předpovědím se tomu člověk může docela dobře vyhnout. Jak říkám, to jsou extrémy, ze kterých jsou pak zajímavé historky, které piloti rádi vykládají, ale neděje se to příliš často.

Tomáš Chalupa

Olomoucké letiště, zapomenutá perla Moravy

PETRA PÁŠOVÁ

Olomouc bývala od nepaměti vojenským městem. V roce 1905 rakousko-uherská armáda rozhodla, že pro svou armádu ve městě rozšíří dosavadní cvičiště. Volba padla na Tabulový vrch, pevnůstku číslo 15. Cvičiště zasahovalo od pevnosti na Tabulovém vrchu až do míst dnešního letiště.

Létání bylo tou dobou velmi vzácným „úkazem“, jeho čas přišel až o pár let později. *„První vzlety se konaly na pravidelně obhospodařovaných plochách, jako byly dostihová závodiště nebo cvičební plochy armády,”* popsal Jiří Prokeš, předseda spolku Aviatik-cs, který mapuje historii olomouckého letiště.

Prvního veřejného vzletu letadla se Morava dočkala v roce 1910, kdy Jan Kašpar souhlasil s konáním veřejné letecké produkce v Olomouci. Historické záznamy olomouckého letiště popisují, že šlo o velkou událost. V podvečer 21. srpna 1910 se v blízkosti zvolené letové plochy sešlo přes třicet tisíc lidí. Mimořádně se posílily tramvaje, vydávaly se i speciální vstupenky. Jan Kašpar tehdy předvedl šest minut dlouhý let. Lety se tehdy totiž měřily na pouhé minuty, ne na hodiny, jak jsme zvyklí dnes.

S úspěšným přistáním pak přišla velká sláva. Ale byl to první let na Moravě, navíc český pilot v německém městě, a to si Němci nenechali líbit, a tak rok později, 23. října 1911, své letecké umění ukázal zkušený pilot Heinrich Bier z Liberce.

Jediné letiště na Moravě sloužilo poště

O tři roky později přišla válka a lidé měli úplně jiné starosti. *„Byli jsme daleko od fronty, takže letectvo zde nebylo. Změnilo se to až na jaře roku 1918, kdy rakousko-uherská armáda zřídila poštovní linku z Vídně přes Krakov až do Lvova s prodloužením až do Kyjeva. Na trase bylo potřeba zřídit i místa pro případná nouzová mezipřistání a Olomouc byla jedním z míst, kde bylo možné přistát, zaopatřit pilota a uschovat letadlo v plátěném hangáru. V srpnu 1918 pak byla tato dočasná plocha oficiálně povýšena na letiště pro poštovní linku,”* pokračoval předseda klubu. Poštovní lety zde probíhaly až do konce října roku 1918.

Nejstarší hangáry v Česku? V Olomouci!

Po vzniku Československa byla na stole i otázka, kde budou zřízena letiště pro letectvo nového státu. Jediné stálé vojenské letiště bylo v Chebu.

Nedlouho po vzniku Československé republiky začaly pohraniční boje s Maďary a s Poláky. Na Moravě byla zřízena dvě dočasná bojová letiště, u obce Mařatice u Uherského Hradiště a u Těšína na Karvinsku. Poškozená letadla bylo ale potřeba někde opravovat, což vedlo ke zřízení leteckých dílen v areálu pevnosti Na Šibeníku. Mezitím velitel Leteckého oddílu pro Moravu setník Josef Smetana připravoval olomoucké dočasné letiště k trvalému vojenskému provozu. Jakmile to počasí dovolilo, v dubnu 1918 byl zahájen letový provoz, který trvá nepřetržitě až do dnešních dnů.

Letecké hangáry s železnou konstrukcí typu Wagner z té doby, v Olomouci mimochodem využívají dodnes. Jsou nejstarší v zemi. *„Jen opláštění se na nich průběhu sta let několikrát vyměnilo, železná konstrukce je stále původní. Jeden čas dokonce fungoval i jako kinosál a promítaly se v něm filmy pro vojenskou posádku. Nicméně jsou to stále stejné hangáry, které fungují od roku 1919,“* vysvětlil Jiří Prokeš.

20. léta minulého století jako zlatá éra olomouckého letiště

Za první republiky zde na letišti měly zázemí jak stíhací, pozorovací i bombardovací letouny a podle záznamů bylo v evidenci i přes sto letadel. Byla to nejslavnější éra letiště, doba, kdy zde působil Letecký pluk 2, který později získal ještě přídomek Edvarda Beneše.

Celkově bylo na letišti patnáct hangárů a létalo se denně. Přistávala zde i letadla v rámci leteckých závodů, které byly tehdy velmi oblíbené, zázemí tady našla letadla i při zkušebních letech leteckých linek, například kdy Francouzi třeba zkoušeli zřídit linku z Paříže do Varšavy.

„Tehdy byly velmi populární i dálkové, reprezentační lety, kterými se dokazovalo, jak je letadlo dobré, způsobilé a jak jsou piloti šikovni,“ řekl Jiří Prokeš a doplnil, že málokdo dnes už ví, že Československá armáda měla v Černé Hoře i námořní letectvo. *„Byl tam hydroplán československého letectva. Za první republiky patřilo Československo mezi čtyři nejvyspělejší země Evropy,“* poznamenal.

„V Olomouci se v té době také vystřídala řada slavných jmen, například plukovník Skála, který je známý svým slavným dálkovým letem až do Tokia. Další byl legionář plukovník František Sazima, který v Olomouci působil dlouhá léta jako velitel pluku. Létala zde i řada pilotů, kteří pak bojovali za druhé světové války a vysloužili si zásluhy. Jako byl například Josef František, František Fajtl nebo František Peřina,“ vyjmenoval předseda spolku jen některé osobnosti.



Vzlet Ing. Jana Kašpara 21.8.1910, letoun Blériot. Ing. Kašpar vpravo před letounem. Zdroj: archiv spolku Aviatik-cz Olomouc.



Stíhací pilot František Peřina v uniformě francouzského letectva (1940). Zdroj: archiv spolku Aviatik-cz Olomouc.



Slavnostní otevření hangáru MLL na letišti v Neředíně v roce 1935. Zdroj: archiv spolku Aviatik-cz Olomouc.

Největší letecká základna na Moravě

Podle Jiřího Prokeše zažilo olomoucké letiště za prvních dvacet let republiky obrovské množství událostí. V roce 1926 zde byla založena pobočka Masarykovy letecké ligy, a protože její hlavní část tvořili vojenští piloti, bylo domluveno, že jeden z hangárů olomouckého letiště se Masarykově letecké lize podstoupí. Odprodalo se jim i několik vysloužilých letadel, aby mohli zřídit svou propagační letku a to učinilo letiště mimořádným. Tehdy začal fungovat vojenský i civilní provoz.

Protože v Olomouci měli piloti kompletní zázemí, kdy bylo i nedílnou součástí zalétávání letadel po opravách, objevovala se tam letadla všech možných typů. Od sportovních přes stíhací, pozorovací až po těžké bombardéry. Samozřejmě také civilní letadla, která se účastnila závodů nebo propagačních letů. Největší leteckou základnou na celé Moravě se stala Olomouc.

Prvenství

Díky vynikajícímu zázemí v rámci olomouckého letiště a Leteckých dílen působili zde i velmi šikovní lidé. V leteckých dílnách vymysleli rozprašovací zařízení. Vyzkoušeli jej v roce 1926 na Opavsku a následně rok na to Masarykova letecká liga pražkovala lesy ve slovenských Malackách.

Díky konstruktérům v leteckých dílnách zde vzniklo i několik typů větroňů a kluzáků. „Masarykova letecká liga zřídila i první leteckou školu kluzáků. V té době se většinou létalo na svahu, ale Haná je rovinatá a bylo potřeba dostat větroň nějakým způsobem do vzduchu. V roce 1932 poprvé vyzkoušeli na našem letišti autovlek – vzlet kluzáku do vzduchu za pomoci lana a automobilu, následně i vyvinuli zařízení na letadlo – aerovlek se pak stal běžným

způsobem, jak dostat větroň do potřebné výšky“ uve-
dl další úspěch předseda aviatického spolku.

V době, kdy se začala situace s Německem přio-
střovat, rozhodlo Ministerstvo národní obrany,
že z vojenských letišť musí civilní pracovníci odejít
a nemohla tam zůstat ani Masarykova letecká liga.
Postavilo se proto druhé olomoucké letiště, tento-
krát v městské části Holice. Bylo výhradně civilní
a sloužilo Hanáckému aeroklubu a Masarykově
letecké lize. Olomouc tak byla opět jedním z mála
měst na světě, které mělo dvě letiště.

Nejstarší letecký fotoplán města v republice

Když bychom v České republice hledali nej-
starší letecký fotoplán města, najdeme ho opět

v Olomouci. Vznikl dokonce ještě o deset let dřív,
než se města začala z výšky snímkovat běžně.

Do té doby se fotografovaly spíš jednotlivosti, ale
snímkování za účelem zjištění stavu města a jeho
zástavby, to si už rada města Olomouce u armá-
dy objednala v roce 1925. Jenže dva roky trvala
administrativa a než se vše potřebné schválilo,
bylo září roku 1927 a hanácká metropole se do-
čkala kompletní dokumentace ze vzduchu. Přitom
další města podobné snímky pořizovala až po roce
1935 a 1937.

Válka

Za 2. sv. války pak letiště sloužilo německé Luftwa-
ffe. V nedalekém Prostějově působilo od dvacátých
let letecké učiliště. Německé velení tak zařadilo



1944 – stíhací jednotky Luftwaffe v zázemí Říše stažené z fronty na odpočinek a přezbrojení. Zdroj: archiv spolku Aviatik-cz Olomouc.

olomoucké letiště do soustavy leteckých učilišť. V průběhu války se do Olomouce stahovaly také bojové letecké jednotky za odpočinkem, proto se zde na Hané objevovalo velké množství letadel různých typů. Od bombardérů, střemhlavých až po stíhací stroje. V nedalekém Lutíně se pak ke konci války vyráběly stíhací Messerschmitty, které se na olomouckém letišti zalétávaly.

Letecký výcvik

Po druhé světové válce se do Olomouce už bojové jednotky nevrátily. Letiště zůstalo zařazeno do leteckých výcvikových základen. Spolu s letištem v Prostějově a Stichovicích.

V padesátých letech začaly pro výcvik dosluhovat letecké тренаžery získané z Anglie. V olomouckých dílnách se opět projevila šikovnost zdejších konstruktérů, kteří v krátké době dokázali vymyslet a vyrobit nový typ leteckého тренаžeru. Olomouc se tak stala opět jedním z mála míst na světě, kde se toto náročné zařízení vyrábělo. Odstartovali tak řadu leteckých simulátorů a тренаžerů, které sloužily armádám po celém světě.

Olomouc – líheň akrobatů

Ihned po válce byl na holickém letišti spuštěn provoz sportovních letadel a vypsán první kurz. Do něj se přihlásilo na šest stovek uchazečů. Ne všichni však mohli výcvik zahájit. *„Létání bylo intenzivní, v padesátých letech s příchodem vynikajícího leteckého učitele Míly Přikryla byl rozšířen i pokročilý výcvik akrobacie. Vzniklo několik akrobatických skupin. Někteří akrobati byli velmi úspěšní, účastnili se dokonce mistrovství světa a doslova kuriózní byla dívčí akrobacie,“* dodal předseda spolku Aviatik-cs.



Akrobatický letoun Jak-11 při průletu nad náměstím v Olomouci. Zdroj: archiv spolku Aviatik-cz Olomouc.

Holické letiště fungovalo až do šedesátých let, kdy pak komunisté chtěli co nejvíc letišť zrušit, jen na Moravě jich bylo na dvě stě padesát. Bohužel jedním z nich bylo i to holické. Proto v té době letecká plocha v Neředíně opět ožila smíšeným provozem. Letišti se dařilo se až do roku 1968, kdy do země přijela sovětská armáda a letiště obsadila.

Mše celebrowaná papežem Janem Pavlem II.

Po roce 1989 se situace změnila, už se neuvažovalo nad tím, že by se do areálu vrátili vojáci a plocha měla zůstat jen pro civilní létání. Ani nedávná historie však nemá nouzi o zajímavé osobnosti nebo

události. Tak například letecký inspektor, bývalý pilot aerolinek, Zdeněk Pazdera před několika lety obletěl Českou republiku nonstop bez přestávky. Mimořádným hostem pak byl papež Jan Pavel II., který na letišti v Olomouci- Neředíně celebroidal mši pod otevřeným nebem.

Po revoluci se hlavním uživatelem areálu stal Hanácký aeroklub a na přistávací ploše se začala objevovat sportovní letadélka, základ ultralehkého létání, který je u nás dominantní i v současnosti. Olomoucké letiště je svou historií unikátní a minimálně jeden důvod, proč piloti do Olomouce zalétávají stále rádi, stále přetrvává. *„Oproti velké části aeroklubových letišť mají piloti v Olomouci tu výhodu, že na věži jsou řidiči, kteří provoz sledují a vyžadují dodržování určitých pravidel. Takže piloti se naučí komunikovat, hlásit se a dodržovat pravidla, tak jak je tomu zvykem a nutností na velkých*

letištích. To je spíš rarita. Ostatně, aktuálně letadel přistává stále více, objevují se, jak malá dopravní, tak i business jetty, ale i spousta sportovních letadel ze zahraničí. Stále jsme letištěm s mezinárodním provozem,“ doplnil Jiří Prokeš.

O spolku Aviatik- cs:

Vznikl před deseti, základnu má v přízemním domku hned vedle historických hangárů. Tam také vzniklo muzeum o historii letiště. Členové začali shromažďovat artefakty k historii letiště, největší raritou je letecká kabina PCK-53 vyrobená ve zdejších leteckých dílnách. Archiv spolku čítá okolo třiceti tisíc fotografií a negativů, rozsáhlou knihovnu a archiv písemností. Muzeum má otevřeno buď po telefonické domluvě, nebo při speciálních akcích, jako jsou Svátky města Olomouce, Muzejní noc nebo například Dny evropského dědictví.

Petra Pášová (*1981) je absolventka univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, pracovala mnoho let jako novinářka. V současnosti pracuje jako tisková mluvčí Muzea a galerie v Prostějově.

» ppasova@muzeumpv.cz

Otaslavický stíhač Josef František: odvážný paličák, který vedl osobní válku proti Hitlerovi

PETRA PÁŠOVÁ

Československý stíhací pilot Josef František v září roku 1940 sestřelil sedmáct německých letounů a do dějin bitvy o Británii se tak zapsal jako nejúspěšnější střelec. Přestože od jeho úmrtí letos uplyne jedenaosmdesát let, jeho odkaz je stále živý. V Otaslavicích si slavného rodáka připomínají každý rok, upamatoává na něj také památník a muzeum.

Dětské hry i cvičení v Sokole

Píše se 7. října 1914 a rodině Františkových se život převrací na ruby. Po dvou dcerách se Alžběta a Josef totiž radují z vytouženého syna. Jôzifek, jak mu v dětství jadrnou hanáctinou všichni okolo říkají, se má k světu. Rád se plete do řemesla otci, který má stolařskou dílnu, v níž opravuje karoserie nákladních aut. Spolu se sestrami Anežkou a Marií musí už od mládí pomáhat v malém hospodářství. Nejraději byl však s ostatními kluky, se kterými vymýšlel nové hry, později mu učaruje kopaná a cvičení v místním Sokole. Miroslav Ambrož, autor vzpomínkové publikace *Josef František*, popisuje příhodu, kterou mu v roce

1975 vyprávěla na besedě Josefova maminka. „Měl dvanáct let a už uměl řídit auto. Jednou jsme se šli podívat s tatkem do pola, a když přijdeme dom, jedno šasi na dvoře chybělo. Ptám se sousedky: ‚Tetičko, nevíte, kdo odjel autem?‘ ‚Jôzifek. Jel k Prostějovu.‘ ‚Tatik hup na kolo. Dojel až na Keleckó, když viděl, jak se syn s autem otáčí na státní silnici a vrací se domů. Auto plné kluků. Seděli jak slipky na bidélkách na šasi a blatnících – karosérie tam nebyla – a také kolem Jôzifka, který musel řídit ve stoje, když i sedadlo chybělo. Jel prý pěkně, pomalu a zajel až do domu. Když jsem mu řekla, že dostane hodně bití, že ho tatik zabije, tak jenom řekl, že tatu uprosí, aby ho nebil. Ten, když se vrátil, se jenom brozně smál a říkal, že ho nemohl udeřit, že mu dal jen kázání. Měl ho prostě moc rád,“ popisovala s pýchou v hlase Alžběta Františková. Přidala ještě historku, která posluchače vrací do doby, kdy bylo Josefovi sedmáct let a od tatínka dostává staršího Nortona. „Když jsem se ho ptala, proč toho ‚zabijáka‘ kupuje, řekl jen: ‚Pro Jožku.‘ A co ten s ním všechno dělal. Jednou se vsadil s chlapci, že v jízdě sesbírá klobouky, které mu v dohodnutých

vzdálenostech naskládali kamarádi kolem cesty. Samozřejmě sázku vyhrál.“

Malý Józifek navštěvuje obecnou školu v Otaslavicích, vyučí se zámečníkem a po studiích pracuje ve Wikovce v Prostějově. S nástupem vojenské služby a zařazením do Školy leteckého dorostu v Prostějově se Josefu Františkovi splnilo snad jeho největší přání. Škola tehdy vychovávala piloty a také letecké specialisty, ročně jich v každém oboru bylo zařazeno kolem šedesáti. Již z té doby jej vysoce hodnotí jako instruktora I. ročníku i jako velitele světlice Zdeněk Škavarda, který vyzvedává na jedné straně bezbřehé kamarádství, umocňované šibalským úsměvem, a na druhé straně přísnost výcviku ve funkci velitele světlice. Podobně o něm hovoří i František Fajtl (Generálporučík František Fajtl byl československý stíhací pilot bojující za druhé světové války v řadách Royal Air Force a od roku 1944 v československých leteckých jednotkách nasazených proti nacistickému Německu ve Slovenském národním povstání a Bitvě o Ostravu. – pozn. autora), který ho poznává před válkou v Olomouci u II. leteckého pluku. Josef František zmíněnou školu úspěšně absolvuje, zřejmě však ne s excelentním prospěchem. Josefova povaha mu tak trochu komplikuje „postup“, i když výsledky v „odborné“ přípravě má výborné.

V letecké kombinéze zapomíná na celý svět

Nejlépe ho v tomto směru charakterizuje jeho maminka: „V Prostějově na letišti se učil, v Olomouci na letišti dělal se strojem to, co neměl, zvláště s cvičným letounem. Takový byl i v Praze (14. února 1938 byl Josef zařazen do kurzu pro stíhací piloty a od června působil Josef František dále na letišti

ve Kbelích u Prahy, byl přidělen ke 40. stíhací letce. – pozn. autora). *Třeba podletěl pod elektrickým vedením. U nás v Otaslavicích létal těsně nad hladomornou (zřícenina středověkého hradu v Otaslavicích – pozn. autora) a potom nad naším dvorem tak nízko, že jsme mysleli, že spadne. A udělal to mockrát. Když jsme byli na poli, letěl nad námi tak nízko, že jsme si museli lehnout. Byl desátníkem, pořád ho za ty kumšty trestali. Několikrát byl degradován. Měli jsme strach. Jeho byly stroje a co on dokázal, nikdo nedokázal. Prosila jsem ho mockrát, ať to nedělá. Byla jsem za něho prosit i na letišti, nic nepomohlo. Jak obleče kombinézu, neví nic o světě,*

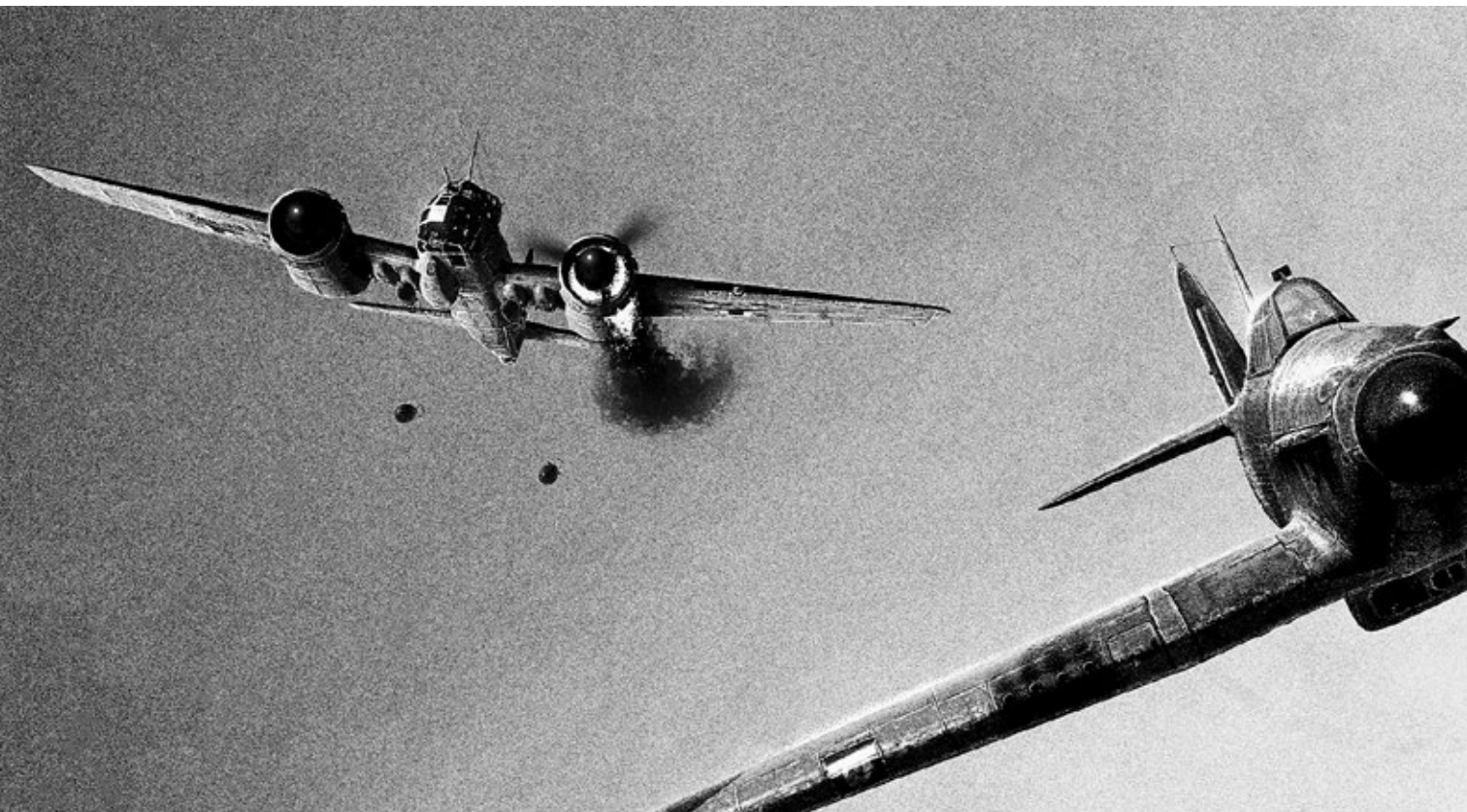


Josef František před svým letounem Hurricane, pořízená nedlouho před jeho smrtí. Zdroj: archiv KVH Otaslavice.

zapomene na celý svět," vzpomínala ještě v nahrávce Alžběta Františková. Její slova potvrzuje také Jiří Prokeš, předseda spolku Aviatik-cs Olomouc. Historické záznamy olomouckého letiště jej připomínají jako svěhlového, ale nadaného studenta. „Je vedený jako neukázněný letec. Patřil mezi lepší piloty, kterým ale předpisy moc neříkaly, řídil se tím, co cítil," přidává Jiří Prokeš. O Františkově charakteru, ale mluví i to, že se zastával svého kamaráda, spolužáka. Obětovat se pro druhé bylo jednou z jeho vlastností.

Z Hané až na Britské ostrovy

Rok 1939 je zlomový. V polovině března Němci začínají okupovat Čechy, Moravu a Slezsko a Josef František a další piloti se musí rozloučit se svými letadly a bezmocně se dívat na to, jak letiště okupují fašisté. Zřejmě tehdy spolu s ostatními dochází k rozhodnutí, že právě oni musí s nasazením vlastního života vrátit lidem svobodu. Proto v květnu 1939 Josef František s kamarády odjíždí do Polska připravovat se na boj s Němci. „Věděla jsem již dávno, že odjede. Byli jsme z toho s tatěkem



nešťastní, ale znali jsme ho, nechtěli jsme mu bránit,
vypráví Alžběta Františková.

V Polsku tráví její syn několik měsíců, zažívá tam bombardování, hrůzy války, při kterých přichází o své přátele a kolegy, stává se i zajatcem. V září 1939 pak s Josefem Balejkou a Matějem Pavlovičem dostává písemný rozkaz k evakuaci velitelství brigády do Rumunska. Jedni tvrdí, že z Bukurešti odjíždí do Constanty a odtud 3. října pluje lodí přes Istanbul, Atény, Kypr, Haifu a Bejrút do Alexandrie a odtud pak do Francie, podobně



jako mnoho dalších našich příslušníků vojenských jednotek. Druzí se odvažují tvrdit jen to, že se do Paříže dostává přes Střední východ.

Miroslav Ambrož ve své publikaci píše, že dle některých zdrojů Josef František za svého působení ve Francii sestřelil sedm nepřátelských letadel. Jiní tvrdí, že jich bylo deset, další že jedenáct. Že měl František ve Francii jedenáct sestřelů, uváděl i jeho kamarád Josef Balejka, údajně mu Josef František ukazoval i pilotní deník se záznamy. Pak přišel pád Francie a 20. června český pilot s dalšími letci odlétá na Britské ostrovy. Teprve tam se začne psát nejsilnější kapitola jeho životního příběhu.

Britský letecký maršál Dowding, tehdejší velitel stíhacího letectva píše: *„Polská 303. perut sestřelila více Němců než kterákoli britská jednotka. Rovněž další Poláci a Čechoslováci, kteří bojovali v malých skupinkách v anglických perutích, se drželi statečně.“* František chce zůstat mezi Poláky a jeden z jeho spolubojovníků vypráví: *„František byl pilotem a střelcem, který neměl sobě rovného. Že byl přitom také výjimečně duchapřítomný i schopný okamžité reakce, svědčí událost, jejímž svědkem bylo velké britské letiště. Jednou za bojů nad Kentem dotíral ostře na jakéhosi dvoumotorového messerschmitta Bf 110. Souboj trval čtvrt hodiny. Když Němci bezúspěšně vystřelili veškerou zásobu střeliva, zamávali křídly na znamení, že se vzdávají. František přerušil palbu, messerschmitt vysunul podvozek a snášel se přímo na betonovou plochu nejbližšího letiště. Těsně před přistáním však František zaletěl za německý letoun, takže jej osádka ztratila z dohledu a snažila se uprchnout. František však*

Josef František sestřeluje Ju 88. Obrázek vytvořený exkluzivně pro tento článek Jiřím Strouhalem.

střelbitě vzlétl a vypálil na ně sérii ran, po nichž se letoun v plamenech zřítil na zem. Strhnul ohořelé plátno z německého padáku a přinesl jej na svou mateřskou základnu. Až do konce války byla trofej uschována za sklem a každý nový pilot perutě se na ni podepsal.“

Ďábel našeptávač

Každý z Františkových soubojů byl výjimečný. Jako pilot sám sebe znovu a znovu přesvědčuje o svém umění. V bojové technice se projevuje jeho neobvyklá a dráždivá virtuozita. A letec jí začíná propadat, jako se propadá vášni. Najednou své výpravy podniká nejraději sám a málokdy se vrací bez kořisti. Je posedlý touhou utkat se a zvítězit. Četař František však svým rozhodováním vnáší do své jednotky nepořádek. Arkady Fiedler, polský historik a autor knihy *Dywizjon 303* ve své knize uvádí, že si Josefa Františka předvolává velitel perutě k podání vysvětlení. Upozorňuje ho na to, že jsou sice šťastní, že mají ve svých řadách tak skvělého stíhače, avšak neměl by zapomínat na to, že je vojákem a měl by plnit své povinnosti. Dva dny je všechno v nejlepším pořádku a pak mu opět „*ďábel cosi našeptal*“ a František opět propadá starým hříchům. „*Byla to jeho mánie, nepřemožitelná nemoc, nepřekonatelný pud,*“ míní Fiedler. „*Nešlo u něj jen o ctižádostivost, aby porazil co největší počet nepřátel. Bylo to něco hlubšího, co tkvělo ve Františkově povaze. Byl vždy ochotný ke svým druhům, pozorný vůči dívkám, ve vzduchu však neuznával společnost, nesnášel omezování a odhazoval všechna pouta,*“ doplňuje. Poláci jej pak jmenují hostem u své perutě, což znamená, že host si může leccos dovolit a nemusí být vázán striktní povinností. A tak už Josefa Františka neurčují ke společným bojovým letům a umožňují mu vést jeho osobní válku proti Hitlerovi.

Osudný pád stíhacího pilota

Během příštích dvanácti dnů sestřelí četař Josef František šest nepřátelských letounů, poslední messerschmittu 30. září 1940. Tou dobou se už u slavného pilota projevují známky vyčerpání a snad i nervové choroby a jak některé prameny zmiňují – „strach ze země“. S Josefem Balejkou, který Františka navštěvuje při své dovolené v posledním zářijovém týdnu, tráví spolu celé odpoledne a večer si vypráví. František se svěruje Balejkovi se svými problémy se zrakem při přechodu z větší výšky k zemi. Znamé též je Františkovo „kolečko“, které údajně vykonává před každým přistáním nad letištěm. Ten večer oslovuje František kamaráda Balejku: „*Poslouchej, Josefe, slib mi, že kdyby se se mnou něco stalo, že zajdeš k našim, aby věděli...*“ Balejka mu důrazně oponuje: „*Co šlíší!? Vždyť my se přece vrátíme! Ty, Matěj, Vilda i já, všichni!*“ František dává Balejkovi papírek s adresou domů do Otaslavic. Josef Balejka mu připomíná, že adresy již vyměněné mají. A že se stejně na Moravu vrátí spolu! Kamarádi se druhý den loučí, František startuje k dalším bojovým letům a Balejka se vrací do Blackpoolu.

Josef František však již další sestřel nepřátelského letounu nezaznamená. Den po svých narozeninách, 8. října 1940, přesně v 9.50, končí jeho Hurricane Mk I, RF-R, R 4175 svůj let havárií. Pilot je zřejmě nárazem vymrštěn z kabiny, záchranná jednotka jej objevuje v nedalekém křoví bez známek života.

Život mladého pilota z Otaslavic skončil nešťastně. Jeho přítel Josef Balejka dostává telegram o smrti kamaráda 9. října a o den později se s Františkem loučí jeho bojovní druzi na hřbitově v Northwoodu nedaleko Londýna. Pod „Nebem hrdého Albionu“ odpočívá dodnes.

Stále živý odkaz Josefa Františka a dopis od britského premiéra

Letos na podzim uplyne už sto sedm let od narození a osmdesát jedna let od smrti Josefa Františka. Odkaz seržanta Royal Air Force (RAF) a stíhačského esa bitvy o Británii je však v Otaslavicích stále živý. Už od sedmdesátých letech jej připomíná pamětní deska na budově otaslavické základní školy, kterou František, jako dítě navštěvoval, o dvacet let později se pak škola dokonce dočkala letcova



Dopis od britského premiéra Borise Johnsona. Zdroj: archiv Klubu vojenské historie Otaslavice.

jména ve svém názvu. Osobnost Josefa Františka však připomíná i pomník umístěný před domem, kde rodina Františkových žila a také mu je věnované malé muzeum. Najdeme ho v centru obce, hned vedle obecního úřadu. Několik panelů tam popisuje životní osud slavného letce, fakta a milníky. Nechybí však ani pocta celému „Českému čtyřlístku“, který kromě Josefa Františka doplňoval Josef Balejka, Matěj Pavlovič a Wilhelm Kosarz.

V loňském roce si obec s asi třinácti sty obyvateli připomínala 80. výročí bitvy o Británii a 80. výročí smrti Josefa Františka. „Je to příležitost znovu vzpomenout na naše hrdiny, kteří byli ochotni obětovat to nejcennější pro naši svobodu. Jejich postoje a činy vyjadřovaly ty nejvyšší lidské hodnoty jako je čest, úcta a respekt. Naši prací se snažíme, aby tyto hodnoty zůstaly i v dnešní době tím, co bude na nejvyšších příčkách hodnot pro naše občany. Musíme usilovat o to, aby především mladá generace tyto hodnoty poznávala a posouvala je na svém žebříčku co nejvyšš,“ říká Vladimír Ambros, předseda Klubu vojenské historie Otaslavice a také tamní místostarosta. Hrdě přitom připomíná hned dvě výjimečné události spojené s tímto výročím. „Moc nás potěšilo, že historický stíhací letoun Hurricane dostal imatrikulaci podle letounu českého stíhacího esa Josefa Františka. Letecká bitva o Británii je s ním neodmyslitelně spojena, ale také s tehdejším ministerským předsedou Winstonem Churchilem a je tedy vlastně logickým vyústěním, že jsme dopisem oslovili současného ministerského předsedu Velké Británie Borise Johnsona. A jeho odpověď nás trochu překvapila, ale hlavně potěšila,“ pokračuje předseda klubu.

Překlad dopisu: *Jsem potěšen, že mohu vzdát čest Josefu Františkovi při příležitosti vašich oslav*

80. výročí bitvy o Británii. On a další čeští a slovenští piloti neocenitelně přispěli k obraně Spojeného království a boji za svobodu na celém našem kontinentu i celém světě. Josef vstoupil do Československého letectva v roce 1934, v roce 1938 se stal stíhacím pilotem. Než vstoupil do britského Královského letectva, kde bojoval u 303. perutě v Northoltu, létal i v Polsku a Francii. Josef byl vynikající pilot a jeho výsledky jednoho z nejúspěšnějších pilotů Bitvy o Británii to potvrzují. Za osmnáct dní po svém prvním sestřelu byl dekorován králem Georgem VI. medailí DFM & bar, čímž získal dvě ocenění za statečnost během měsíce. Za pouhých 28 dní, od 2. září do 30. září, sestřelil sedmáct nepřátelských letadel. Josefova služba a oběť hrála veledůležitou roli v zabezpečení svobody pro další generace a zasluhuje naši nejhlubší vděčnost. Přeji Vám mnoho úspěchů pro tuto významnou vzpomínkovou událost. Je to velmi palčivá upomínka toho, jak moc vděčíme nejen pilotům, kteří tak odvážně bojovali na nebi, ale i všem odvážným mužům a ženám mnoha národů, jejichž obdivuhodná statečnost pomohla vyhrát bitvu o Británii a tím zvrátit vývoj druhé světové války.

Rád bych také vyjádřil osobní poctu polským stíhacím pilotům, kteří sloužili společně s Josefem, a dalším osmdesáti pěti českým a slovenským pilotům, kteří bojovali převážně v 310. a 312. peruti RAF.

Boris Johnson (vlastní rukou)

Není to však jediná aktivita obce Otaslavice a tamního Klubu vojenské historie. V plánu je vzdát poctu „Českému čtyřlístku“ a to formou vytvoření pamětní desky. Ozdobit by měly rodné obce čtveřice pilotů a pak významná místa jejich působení. „Plastiky budou převedeny do 3D modelu, výsledná pamětní deska pak bude v závislosti na lokalitě



Pamětní deska na budově Základní školy nadporučíka letectva Josefa Františka v Otaslavicích. Zdroj: archiv Klub vojenské historie Otaslavice.

vyrobená buď na 3D tiskárně nebo jinou vhodnou technikou. Počítáme, že do konce letošního roku bude projekt hotový“ vysvětluje Vladimír Ambros s tím, že se uvažuje i o komiksově verzi životního příběhu českých letců.

Letošní rok pak přinesl jednu ve skrze symbolickou událost, která se ale Josefa Františka opět dotýkala. „O osudech našich hrdinů toho již bylo napsáno hodně. Neradi bychom se stále opakovali, proto se budeme snažit poukazovat i na doposud méně známé historické souvislosti a události spojené s našimi osobnostmi. Náš Klub vojenské historie Otaslavice si jako jednu takovouto událost zvolil podporu restaurování votivního obrazu Otaslavic, který je umístěný v poutním kostele Panny Marie ve Křtinách,“ popisuje předseda klubu. V roce 1928, kdy byl obraz do Křtin donesen poutníky z Otaslavic a Vincencova jako poděkování za přežití

epidemie španělské chřipky, se této pouti také zúčastnil tehdy čtrnáctiletý Josef František. Kdo ví, zda už tenkrát pomýšlel na létání. Díky farníkům, členovi klubu a v neposlední řadě otaslavickému starostovi Markovi Hýblovi se podařilo obraz obnovit a zachovat ho pro další generace. Společně jej pak letos v červnu, podobným procesím jako v roce 1928, do Křtin opět vrátili.

Ocenění a pocty:

* Obdržel mnoho vyznamenání, mezi jinými řád Virtuti Militari (Vojenské cti) 5. stupně, dvakrát britskou Distinguished Flying Medal (Záslužná letecká medaile) se sponou (tedy druhé udělení) jako vůbec první cizinec.

* In memoriam byl povýšen 16. července 1941 nejprve do polské hodnosti podporučník a po osvobození republiky 1. února 1947 na nadporučíka. 1. června 1991 pak byl posmrtně povýšen do hodnosti plukovníka.

* Na jeho počest byl pojmenován prostějovský aeroklub sídlící na vojenském letišti, kde bylo vojenské letecké učiliště. V Otaslavicích jeho jméno nese základní škola a muzeum, které se věnuje jeho osobě.

* 28. 10. 2015 mu byl prezidentem České republiky Milošem Zemanem udělen Řád Bílého lva in memoriam.

Josef František v legendách

Zejména působení Josefa Františka ve Francii je obestřeno mnoha legendami. Jak již bylo uvedeno výše, existují názory, že se zapojil do bojů a dosáhl pozoruhodného počtu sestřelů. To však zřejmě nebude pravda. Do Francie přijel František 22. června 1939. V Marseille na letišti

Le Bourget došlo k incidentu, při kterém byl František osočen československými důstojníky z pozdního příjezdu, došlo k hádce, zasahovat museli francouzští četníci a výsledkem bylo, že František už nechtěl s československými leteckými silami ve Francii nic mít. Raději se dal k Polákům, kde byl velmi oblíbený. František putoval z Le Bourgetu nejprve na letiště Lyon Bron a následně na základnu Clermont-Ferrand. Tam skutečně létal na místních strojích, ovšem nešlo o bojové mise, ale o zalétávání opravených letadel. František byl totiž veden jako velitel jednotky leteckých mechaniků. Jako pilot by byl příliš na očích a možná by mu hrozilo přeřazení do československé perutě, jako mechanik byl méně nápadný. V Clermont-Ferrandu ale létal jen v období od 11. března do 16. dubna, celkem to bylo 10 hodin na strojích Dewoitine D-500, jak ukazují dobové záznamy. Po tomto datu už neexistuje žádný dokument, který by potvrdoval, že na jakémkoliv stroji letěl nebo dokonce dosáhl nějakých sestřelů. Mnozí historici uvádějí různá čísla jeho vzdušných vítězství, odkazují se přitom sice na informace od Františkových spolubojovníků či pamětníků, ale chybí jakýkoliv listinný důkaz. Všechny sestřely se přitom evidovaly, je vyloučeno, že by jakýkoliv pilot sestřelil nepřátelská letadla a nikde o tom nebyla ani zmínka. František po onom 16. dubnu nelétal u Francouzů ani Poláků, ani nepůsobil pod smyšleným jménem, jak se často spekulovalo. Po celou dobu až do pádu Francie a odjezdu do Bordeaux působil v Clermont-Ferrandu, což mimochodem nebylo frontové letiště a nacházelo se hluboko v zázemí. Byť jsou legendy o Františkových sestřelech často uváděny v seriózních i populárních publikacích,

pravda je taková, že se s nepřítelem ve Francii zřejmě vůbec nestřetl. Bohatě si to však vynahrádl v bojích nad Velkou Británií.

Právě k bitvě o Británii se váže další legenda, kterou je sestřelení německého těžkého stíhacího letounu Bf-110 27. září 1940. Byl to tehdy pro Františka opravdu perný den. Počasí bylo skvělé, takže brzy docházelo na obloze k četným soubojům. František nejprve sestřelil bombardér Ju 88 nad Horshamem, když mu zapálil oba motory. Pak narazil na skupinu těžkých stíhačů Bf-110. Ve svém leteckém deníku pak poměrně stručně uvedl, že *„napadl stíhač Bf-110, kterého doprovodil nad letiště, kde se spálil“*. Skutečnost byla mnohem dramatictější. Boj s Messerschmittem pilotovaným Oberleutnantem Ulrichem Freiherrem von Gravenreuthem trval 15 minut, zadní střelec Otto Reinhold při něm vystřílel veškeré střelivo, ale Františkových Hurricane nezasáhl. Naopak František dvoumotorovému stíhači dávkou z kulometů vyřadil z provozu jeden motor. Pilot Messerschmittu zamával křídly, což mělo znamenat, že se vzdává. Stroj klesal na přistání na letiště Gatwick, ale v poslední chvíli se pokusil uniknout. František ho poslal dávkou k zemi,

kde shořel a oba piloti zahynuli. Skutečně také získal onen kus padáku, který byl pak vystaven na základně v Northoltu. Legenda je tedy pravdivá, ale je potřeba dodat kontext. František totiž zřejmě takto jednal kvůli sázce. Byl věčně bez peněz, a tak se vsadil s jedním polským seržantem o tři libry, že donutí přistát německé letadlo přímo na letištní ploše v Northoltu. Sázka věru šílená, ale ne pro člověka typu Josefa Františka. Boj se stíhačem tedy vedl záměrně tak, aby jej nesestřelil a naopak nechal Němce vystřílet veškeré střelivo. Za normálních okolností by jej jednoduše poslal k zemi, těžký Messerschmitt s poškozeným motorem pro něj nebyl vážný soupeř. Jenže neměl už na podobné hrátky dostatek paliva, takže chtěl donutit nepřítele přistát alespoň na blízkém Gatwicku. Sice jako důkaz donesl onen padák, ale podle všeho sázku prohrál, Němec na letišti nepřistál. Přesto se jeho výkon roznesl mezi ostatními a získal mu nehynoucí slávu. Kapitán Witold Zyborski o něm prohlásil: *„Byl to pilot, jaký neexistoval před ním a jaký již nebude existovat. Sám zákeřně přepadl Němce. Byl nejlepším střelcem, co stiskl spoušť na kulometry, to byl sestřelený Němec. Létal s láskou a odvahou, byl to největší hrdina v bitvě o Anglii.“*

Zapomenutý polní pilot Viktor Schünzel z Jeseníku (1884–1917)

KVĚTOSLAV GROWKA

Počátky aviatiky v zemích Koruny české se datují do let 1909/1910, kdy se vzneslo do vzduchu několik „báječných mužů na létajících strojích“. Všem patří podíl na tomto prvenství a je naprosto jedno, jaké byli národnosti. Šlo především o soutěživost technickou, o propagaci nového oboru a jeho rozvoj, který si vyžadoval značné finanční prostředky. Úspěchy jedinců a soukromých firem brzy zaujaly i armádu, která se rozhodla vybudovat rakousko-uherské vojenské letectvo.

První vojenský pilotní kurz byl ve Vídeňském Novém Městě zahájen 19. 4. 1911. Bylo do něj přijato 27 důstojníků, ale jen jedenácti se jej podařilo zdárně ukončit. Do této skupiny vůbec prvních rakouských vojenských pilotů patřil Viktor Schünzel, rodák ze slezského Frývaldova (dnešního Jeseníku).

Narodil se na Gräfenberku (dnes Lázně Jeseník) 26. 12. 1884 v rodině hostinského Klementa Schünzela, který provozoval v lázních restauraci v domě č. p. 269, který dnes patří Vojenské lázeňské léčebně. Po absolvování měšťanky se Viktor vyučil černému řemeslu, což mu pootevřelo dvířka kariéry

v rakousko-uherské armádě. Technické nadání mu po ukončení kadetky pěšího vojska ve Vídni umožnilo dostat k letectvu. Ještě jako frekventant pilotního kurzu se poručík Schünzel účastnil manévřů jezdeckta konaných 21.–23. 8. 1911 v jižních Uhrách, kde se poprvé představili r-u vojenští aviatiči ze základny v Kaposváru. Mezinárodní pilotní diplom c. k. Aeroklubu (FAI-Öster.) č. 29 mu byl udělen dne 8. 10. 1911. Mírová služba spočívala i v propagaci letectví formou účasti na dálkových leteckých závodech. Nejprve vykonal let z Vídně do Brna a v prvním ročníku mezinárodního závodu Vídeň–Berlín roku 1911 získal druhé místo.

Druhý ročník závodu měl mít pro Schünzela a jeho rodné město zvláštní význam. V pondělí 10. června 1912 totiž očekávali občané Jeseníku přiletět vůbec prvního letadla, aby ho mohli spatřit na vlastní oči. Sláva to měla být přenáramná, neboť pilot měl zakroužit nad radnicí a shodit dolů prapor s pozdrmem se zprávami. Konečně došla z německých měst telefonická zpráva, že se letadla blíží. Večer v 18.47 hod. se vzdáleně na severním obzoru objevila malá tečička stále se zvětšující



Viktor Schünzel s pilotním odznakem, leden 1917. Zdroj: sbírka Bohumíra Kudličky.

jako veliký dravec. Noviny *Mähr. Schlesische Presse* psaly, že „tisícero párů očí mířilo k výšině a následovalo majestátní let vzduchoplavce“. Lidé užasli dvakrát, nejprve nad letadlem vůbec a poté nad tím, že letadlo nezakroužilo, nic neshodilo a jednoduše si to „profrčelo“ nad městem. Co se stalo, mohlo být zjištěno až dodatečně. Všichni totiž čekali, jak bylo domluveno, na Viktora Schünzela, který však musel pro poruchu motoru přistát poblíž dnešního polského městečka Strzelin (jižně od Vratislavi)

a do Jeseníku tedy vůbec nedorazil. Nad městem tak proletěl nadporučík Blaschke. Schünzel dále pokračoval jen jako pasažér spolu s civilním pilotem Juliem Bergmannem v letounu Etrich Renn-Taube a 11. června v 18.45 hod. přistáli u Opavy. V témže roce 6. října se Schünzel účastnil tzv. 1. leteckého dne důstojníků konaného na letišti Wiener Neustadt s letounem Etrich Militär-Taube s označením „Amazoné“. Přehlídku aviatického umění sledoval i císař František Josef I. Schünzel podle programu předvedl „klouzavý let, střemhlavý let a přistání se zcela vypnutým motorem“.

Za dva roky po neúspěšném letu do Jeseníku se měl V. Schünzel osvědčit v bojových akcích – vypukla světová válka. Zpočátku bylo první období války charakterizováno slabou činností letectva. Spočívala především v průzkumných letech zastaralých neozbrojených letounů vedených převážně nad územím obsazeným vlastními pozemními jednotkami. Rakousko-uherské armádní letectvo vstoupilo do války s plánovaným mobilizačním stavem 15 bojových leteckých setnin (*Fliegerkompanie-Flik*). Ve skutečnosti jich ale existovalo pouze devět s 85 polními piloty, 39 provozuschopnými letouny a deseti balony. Až v roce 1915, díky německým dodávkám, měla monarchie již 14 leteckých setnin s 150 letadly, z nichž většina byla nasazena na východní frontě.

Viktor Schünzel zasáhl do bojů jako letecký pozorovatel nejprve u 11. letecké setniny (*Flik 11*) pod velením rytmistra Georga von Lehmana v haličské pevnosti Přemyšl na rakousko-ruské frontě. Letadla operovala z pevnostního letiště Žurawica od 18. srpna 1914 do 22. března 1915, prakticky až do vydání pevnosti Rusům. Po přesunu na další letiště se letecká činnost zintenzívnila.

Nadporučík Schünzel si vedl znamenitě. Od 8. května do 10. září 1915 absolvoval 15 letů, celkem nad územím nepřítele pobyl 95 leteckých hodin. Při letech v květnu a červnu obzvláště vynikly jeho zkušenosti se zakreslováním přesných stanovišť a linií fronty do speciálky v obzvláště hornatém terénu Karpat. Jeho velitel hlásil, že „nadporučík Schünzel létal za každého počasí a dvakrát jen díky jeho neúnavné energii a šikovnosti obdržela armáda požadované informace. Při zpátečních letech musel dvakrát v bouři přistát těsně za vlastními liniemi. Přitom se nachladil a musel po čtyři dny ležet s horečkou v posteli. Přesto, když na něj přišla řada, vykonal s horečkou tříhodinový průzkumný let.“ Navíc předával zkušenosti dalším

mladým a nezkušeným pozorovatelům. Za bojové zásluhy byl dvakrát vyznamenán, v září 1914 obdržel Vojenský záslužný kříž 3. třídy s válečnou dekorací a v červenci 1915 bronzovou Vojenskou záslužnou medaili s válečnou dekorací, známou spíše pod názvem Signum laudis. Že šlo o zasloužená vyznamenání, vypovídá hlášení jeho velitele: „Při jednom letu se npor. Schünzel vrátil zpět s pěti průstřely z pušek a dvěma šrapnelovými zásahy do přístrojů, protože za bouřlivého počasí musel letět podél ruských pozic jen ve výši 1000 metrů.“ Nedivme se, vždyť letadlo bylo konstrukčně sestaveno hlavně ze dřeva a plátna...

U Fliku 11 vykonával rovněž funkci technického důstojníka. Když obdrželi nové přístroje,



Ilustrační foto:
Aviatik C.I – typ
letounu, ve kterém
Schünzel zahynul.
Zdroj: sbírka
Bohumíra Kudličky.

Schünzel všechna letadla sám zalétával a přístroje kalibroval tak dlouho, až dosahovaly dokonalosti. I jeho zásluhou měla jeho setnina po pětiměsíční válečné službě a při 151 letech nad nepřátelským územím svá stará letadla ještě ve zcela použitelném stavu. A za celou dobu se jim přihodily jen tři malé havárie. Schünzel tak získával vedle teoretických znalostí i praktické zkušenosti, což jej vedlo k tomu, že ve svém volném čase denně školil důstojníky setniny. V poli absolvoval dva turnusy: 29. 7. – 26. 11. 1914 a od 15. 4. – 2. 10. 1915. Při odchodu od Fliku 11 obdržel vynikající hodnocení: „Nadporučík Viktor Schünzel byl po dobu svého vedení u letecké setniny 11 jako důstojník vynikajícím vojenským pilotem i technikem. Svou neumdlévající

ambicí, smyslem pro povinnost, šlechtitným smýšlením a kamarádskými vlastnostmi byl příkladem svým druhům.“ Zároveň byl doporučen k mimořádnému povýšení a k vyznamenání Řádem železné koruny 3. třídy s válečnou dekorací. Počátkem října byl převelen do Vídeňského Nového Města, kde sloužil v letecké škole až do 9. 6. 1916. Zde své znalosti zúročil i v příručce pro vojenské letce.

Do další válečné kampaně vstoupil v červnu 1916 na italské frontě, kdy se již tvrdě bojovalo na řece Soči (Isonzo). Rakouská armáda zde nasadila nově vybavené letecké setniny. V čele Fliku 28 se základnou v Proseccu stál již hejtman V. Schünzel, který měl k dispozici pět letadel Hansa Brandenburg C Is. Jeho setnina spolupracovala



Důstojníci-letci Fliku 28 v čele s Viktorem Schünzelem (v první řadě třetí zleva). Zdroj: sbírka dr. Jiřího Rajlichy.

se sousedním Flikem 12, v němž létalo „stíhací eso“ Godwin Brumowski, s nímž se Schünzel znal již z letiště v bukovické Černovici (dnes leží na Ukrajině). Na rozdíl od válečnou propagandou oslavovaných stíhacích pilotů zůstával Schünzel jako letecký pozorovatel veřejnosti takřka utajen, nikoli však opomíjen svými nadřízenými. Ačkoliv zatím nedočlil žádného sestřelu (později mu budou potvrzeny dva), byl 4. 9. 1916 navržen k vyznamenání stříbrnou Vojenskou záslužnou medailí s válečnou dekorací za statečné chování letce před nepřitelem: *„Za bojů v 6. sočské bitvě hejtman Schünzel svým statečným jednáním při stálém boji s nepřitelem dodával velmi důležitá hlášení a dokonalé fotografické snímky. [...] Své úkoly plní svědomitě a bez ohledu na nepřátelskou přehradnou palbu a obranná letadla. Úspěšně obstál při několika vzdušných soubojích. Při jednom vzdušném střetnutí mu prostřelili řízení a jiné části.“*

Ve funkci velitele Fliku 28 se stýkal též se spojenci, s německými letci. Společné bojové mise i systém oceňování důstojníků byly důvodem, že se Schünzel stal nositelem Železného kříže 1914 II. třídy, pruského Řádu koruny IV. třídy a německého pilotního odznaku.

Pozorovací mise řídil štáb leteckých rot 5. armády na sočské frontě v čele se štábním důstojníkem Antonem Sieberem, který sídlil v Sesanu u Terstu. Denní výsledky průzkumu získané fotografiemi a zprávami leteckých a frontových pozorovatelů, vyzvědačů, zajatců, naslouchačů apod. byly denně zachycovány, zmapovány a předávány generálním štábům. Schünzel měl pro techniku těchto prací obzvláštní porozumění. Dne 21. 6. 1917 odpoledne vykonali Schünzel se Sieberem inspekci mapování v Terstu a po krátké návštěvě u námořních letců se

vraceli na svá stanoviště po serpentínách vzhůru do Obciny. Schünzelova cesta mířila do Contovello-Prosecco, Sieberova do Sesany. Anton Sieber vzpomínal: *„Schünzel se mě zeptal, zda je na večer nějaký úkol ohledně nepřítel. Na mou zápornou odpověď prohlásil, že tedy bude zalétávat nový horský dvojsedadlový stroj. Sotva jsme se rozešli, začaly*



Hrob Viktora Schünzela na městském hřbitově na Husově ulici v Jeseníku, 1. 11. 2018. Zdroj: archiv autora.

na odbočku cesty dopadat granáty z těžkých lodních děl. Po návratu na štáb jsem započal s přípravou rozvrhu na příští den, tu se ozval polní telefon: ‚Hejtmán Schünzel se svým pilotem šikovatelem Magyarem se zřítily a zahynuli. Příčina neznámá.‘ Zpráva mě zasáhla jako rána palicí.“

Velitel Fliku 28, zkušený polní pilot, Viktor Schünzel zahynul při zkušebním letu na novém dvoumístném průzkumném letounu typu Aviatik C.I (č. 37.12). Letoun nebyl pro svou křehkou konstrukci příliš letci oblíben. Zalétávání nového stroje vyžadovalo tedy jak zkušenosti, tak odvalu. K havárii došlo poblíž letiště Prosecco, nepřežil ji ani druhý člen osádky, polní pilot József Magyar.

Fliegerhauptmann Viktor Schünzel byl posmrtně vyznamenán rytířským křížem Leopoldova řádu s válečnou dekorací. Jeho tělesné pozůstatky byly převezeny do Frývaldova a 5. července 1917 o třetí hodině odpolední byly uloženy v čestném hrobě na zdejším městském hřbitově. Nad hrobem se s ním za rakousko-uherské letectvo rozloučil Anton Sieber. Jeho prostý hrob zdobil jednoduchý nápis „*Sic transit gloria mundi*“, v překladu „*Tak přechází*

sláva světa“. Pravdivost motto dosvědčil ihned poválečný vývoj, kdy v Československé republice nebyla vzpomínka na něj příliš žádoucí. Až po záboru Sudet nacistickým Německem byl – ovšem jen propagandisticky – využit, jak dosvědčují slova z pera Antona Siebera: „*Když 11. října 1938 hřmělo 100 německých letadel nad jeho hrobem, letěl snad Viktor Schünzel se svou duší letce osvobodit svou vlast s nimi. Vím, že pak byl s nimi i nad protektorátem, Polskem, Norskem, Dánskem, Holandskem, Belgií. Tento starý letecký duch našich chlapců nyní s nejvyšším nasazením zpečetil osud Anglie.*“ Druhá světová válka naopak zpečetila osud Německa a vývoj Československa dal opět na tohoto letce po několik desetiletí zapomenout. Až blížící se 100. výročí vypuknutí 1. světové války vyvolalo zájem o jeho osobu. Hrob byl opraven, ale neznali jsme Schünzelovu podobu. A po čtyřech letech, symbolicky v jubilejním roce ukončení válečného běsnění, se podařilo nalézt jeho fotografii a umístit ji na hrob. Nejde o to ho glorifikovat, což ostatně vyjadřuje motto na jeho hrobě, ale pietně vzpomenout na jednoho z průkopníků létání naší země.

Květoslav Growka (nar. 1956), archivář v. v., je vlastivědným badatelem na Jesenicku a autorem řady článků z faleristiky.

» florian56@centrum.cz

Letecká válka na tovačovském nebi

PETR JIRÁK

V Tovačově bylo v roce 1938 k dispozici plné letiště, které podléhalo velitelství II. čs. armády v Olomouci. Na letišti byla rozmístěna letadla tří letek stíhací peruti III/2. Pod vlivem mnichovského diktátu nedošlo k válce mezi Československem a Německem, tudíž nebylo využito ani tovačovské plné letiště. O několik let později však Tovačov prožil několik dramatických kapitol z historie letecké války.

Shoz amerických bomb dne 25. srpna 1944

Spojenecké letouny byly nad Tovačovem poprvé zaznamenány 7. července 1944, kdy bombardéry 15. americké armády provedly první nálet na německé rafinerie v Horním Slezsku. Do polí a lesa poblíž Tovačova Američané odhodili deset leteckých bomb.

Dne 25. srpna 1944 podniklo 70 amerických bombardérů (Liberator B-24) útok na letiště v Prostějově. Odtud proti nim odstartovali piloti instruktoři operačně vycvikové skupiny se stíhacími letouny Fw 190. Němcům se nepodařilo odvrátit americký útok na letiště, ale skupinu 27 amerických bombardérů přinutili odhodit pumy do prostoru jihozápadně od Tovačova.

Událost podrobně popsali četníci ze stanice v Tovačově v hlášení z 26. srpna 1944. Předchozího dne okolo 11:15 hodin přeletělo katastr Tovačova, Oplocan a Ivaně asi sedm vln spojeneckých letadel (ze severovýchodu na západ, od Přerova na Prostějov). O půl hodiny později se objevilo dalších devět letadel, které byly pronásledovány čtyřmi německými stíhačkami. Nad Annínem (místní část města) a Ivani došlo k vzdušnému boji mezi americkými a německými letadly. Američané se během boje rozdělili na dvě části. Zatímco první odletěla k Prostějovu, druhou pronásledovali Němci, proto americké letouny shodily na katastr Tovačova, Oplocan a Ivaně celkem 81 výbušných bomb střední velikosti (100–200 kg). Účelem odhození bomb bylo odlehčení letadel za účelem dosažení vyšší rychlosti.

V Anníně bylo bombami poškozeno celkem dvanáct domů, z toho čtyři těžce. Jeden z těchto domů (č. p. 90) ve skutečnosti patří do Oplocan, protože se nachází na jejich katastru. V Anníně a Ivani byla okna rozbita vzdušným tlakem, výbuchy bomb poškodily rovněž železniční trať Kojetín–Tovačov (provoz zastaven na čtyři hodiny), telegrafní a telefonní vedení. Celková škoda na domech a polnostech obnášela okolo půl



Zahrada Cyrila Válka v Anníně po výbuchu bomby v srpnu 1944. Zdroj: SOKA.

miliónu korun tehdejší měny. Naštěstí nedošlo k úmrtí žádné osoby. Vincencie Nováková z Annína byla těžce zraněna na pravé ruce a Jaroslav Kubata, účetní cukrovaru, utrpěl zranění obou kolen, poněvadž ho tlaková vlna dvakrát smetla k zemi.

Letecká bitva z 25. srpna 1944 nebyla pro Němce úspěšná, jen v blízkém okolí Prostějova byly sestřeleny čtyři jejich stíhačky. Do budovy staré

školy v Bedihošti spadl Fw 190 pilotovaný Wilhelmem Gumpertem, u Výšovic se zřítil Fw 190 Paula Marquardta, další stíhačky se zřítily u Bílovic a Slatinic. Naproti tomu Američané tehdy neznamenali ve vzdušných bojích žádnou ztrátu.

Letecká bitva z konce roku 1944

V poledne 17. prosince 1944 proběhla nad střední Moravou velká letecká bitva mezi německými

a americkými vzdušnými silami. Dokonce mělo jít o největší leteckou bitvu nad územím tzv. protektorátu Čechy a Morava. I v tomto případě letěli Američané ze základen v Itálii s cílem bombardovat německé závody na výrobu syntetického benzínu v Horním Slezsku. Tyto letecké boje z druhé poloviny roku 1944 se někdy označují jako „bitva o benzín“. Celkově bylo v průběhu bitvy ze 17. prosince 1944 sestřeleno 67 letadel a 222 letců, přičemž Němci přišli o 42 letadel a Američané o 25 letadel.

V soubojích s německými stíhačkami (Fw 190-A, Bf 109 G), které patřily k úderné stíhací eskadře JG 300, byly u Přerova sestřeleny tři americké bombardéry B-24. Jeden z nich dopadl poblíž lužního lesa u Troubek, vlevo od silnice do Cito-va. Šest členů posádky zahynulo, zbývající čtyři se zachránili na padácích. Dva z nich byli zatčeni četníky z četnické stanice Troubky, zbývající dva byli zatčeni až 23. prosince 1944 v Liptálu u Vsetína. Všichni čtyři přežili zbytek války v německém zajetí. Další bombardéry B-24 dopadly poblíž mlýna Kaláb v obci Kokory a u samoty Vrbovec poblíž Rokytnice.

Po příletu opožděného amerického stíhacího doprovodu (letadla P-38 Lightning, P-51 Mustang) došlo ke zvratu bitvy. Větší množství německých stíhaček bylo sestřeleno v prostoru mezi Tovačovem, Přerovem a Olomoucí. Jedna z nich (Fw 190) se zaryla do pole nedaleko tovačovského dvora Víklíce, v blízkosti hráze říčky Blaty. Německému stíhači se podařilo vyskočit padákem. Další německé stíhačky dopadly v nedalekých Nenakonicích, u Majetína, u Grygova, v Dluhonicích či u Troubek (v ohybu Malé Bečvy). V posledním případě se jednalo o Fw 190, jemuž se podařilo sestřelit

bombardér B-24 (ten, který spadl u Troubek). Německá stíhačka byla však fatálně zasažena odlétajícími troskami bombardéru. Německému pilotovi Paulu Lixfeldovi se podařilo seskočit padákem.

Na četnickou stanici v Tovačově byli odvezeni dva sestřelení američtí letci, kteří seskočili u Klopotic a Rakodav. Četníci je zatklí a zajistili jejich předání Němcům, konkrétně velitelství letiště v Přerově. Zbytek války oba letci strávili v německých zajateckých táborech, stejně jako další přeživší američtí letci. Jen jeden ze sestřelených Američanů měl jiný osud.

Frederick Winston Hughes, střelec Liberatora sestřeleného na okraji Kokor, seskočil do lužního lesa nedaleko Tovačova a zásluhou několika českých vlastenců se nedostal do německého zajetí. Do konce března 1945 se ukrýval u rodiny Jakubčíkových v hájence Trní (katastr Věrovany), která se nachází poblíž Tovačova. Poté až do 1. května 1945 Hughes tajně pobýval na půdě jedné budovy cukrovaru v Brodsku u Přerova, o což se zasloužil věrovanský odbojář Vít Himr. Toho dne se oba zúčastnili krátkodobého povstání proti Němcům v Brodsku u Přerova a Citově. Poslední válečný týden se Hughes skrýval v Císařově. Vít Himr byl shodou okolností bratr čs. pilota Jaroslava Himra, jenž padl 24. září 1943 nad Atlantikem v boji s německou přesilou.

Po letecké bitvě byly nalezeny různé předměty, např. 18. prosince 1944 u Ivaně dvě benzínové nádrže z amerických letadel, o dva dny později u Troubek šest nevybuchlých bomb. Bomby byly opatřeny červenými vlaječkami s varovnými cedulkami a o tři dny později byly zneškodněny, případně odvezeny. Benzínové nádrže tovačovští četníci předali velitelství letiště v Přerově.

Sovětské bombardování z konce dubna 1945

K večeru 23. března 1945 přeletělo několik sovětských letadel přes Tovačov, kde ostřelovalo domy. V sousedních Klopotovicích kvůli tomu dokonce vypukl požár střechy domu Jindřicha Žáčka. Mnohem horší nálet zažil Tovačov o měsíc později.

Dne 30. dubna 1945, těsně před přiblížením fronty do bezprostřední blízkosti Tovačova, se stala událost, jež stála život několika místních občanů. Kolem poledne podnikla sovětská letadla nálet na část města. K příčinám, proč k tomu vůbec došlo, existují dvě verze.

Podle záznamu v městské kronice němečtí vojáci zapálili na místní trati několik vagónů. Z hořících vagónů si lidé odnášeli různé věci. Z věží se

ozvala střelba, která přilákala sovětská letadla. Jejich nálet si vyžádal celkem šest mrtvých (čtyři ženy, muž a hoch), kromě toho bylo několik dalších osob zraněno. Jiný zdroj popisuje sovětský letecký útok jako napadení maďarských vojáků v ulicích Tovačova. Kromě palubních zbraní Sověti použili malé tlakové a zápalné bomby.

Bedřiška Kohnová (ročník 1918) a Jaroslav Obdržálek (ročník 1929) zemřeli na nádraží v průběhu braní věcí z odstavených železničních vagónů. Bylo by hodně laciné je za to odsuzovat, protože Kohnová byla matkou pěti dětí a Obdržálka poslala na nádraží jeho matka. Mimochodem jejího manžela Jaroslava Obdržálka staršího (ročník 1906) popravili Němci v lednu 1943 ve Vídni. Stalo se tak kvůli krádežím, které Obdržálek prováděl v noci při povinném zatemnění oken.



Pomník sovětského pilota G. J. Kucenka v Tovačově. Zdroj: SOkA Přerov.



Grigorij Jemeljanovič Kucenko padl 2. 5. 1945 v Tovačově. Zdroj: SOkA Přerov.

Dále sovětské bombardování z 30. dubna 1945 usmrtilo Annu Kopečkovou (ročník 1871) a Huberta Vinklera (ročník 1891). Oba zemřeli ve svých obydlicích. V síni u Kopečkové zrovna pobývaly další dvě ženy. Františka Šimšálková (ročník 1876) zemřela 1. května 1945 v přerovské nemocnici na následky zranění. Františka Klobouková přežila, ale přišla o obě nohy. Poslední obětí náletu byla Marie Třetinová (ročník 1871), která zemřela 6. května 1945 v nemocnici v Přerově na střelná poranění břicha.

Již 4. května 1945 se uskutečnil v Tovačově pohřeb čtyř obětí bombardování (Kohnové, Kopečkové, Obdržálka a Vinklera). Pozůstatky Šimšálkové byly po válce exhumovány, aby byly 12. srpna 1945 rovněž pohřbeny na tovačovském hřbitově.

Sovětské bombardování z 30. dubna 1945 způsobilo přirozeně i hmotné škody, např. dům obvodního lékaře MUDr. Aloise Škrobala byl zasažen zápalnou bombou, šrotovník na Podzámčí vyhořel do základů, střechy kostela, školních budov i radnice byly rozbity.

Této události se zatím podrobně věnoval zřejmě jen Petr Jirák ve své publikaci *Tovačov v období protektorátu – vybrané kapitoly* (vydáno roku 2017). V poslední dubnový den roku 1945 uskutečnili Sověti též nálet na nedaleké Polkovice. V důsledku tohoto náletu zemřely tři civilní osoby.

Sestřelení sovětského letce Kucenka v květnu 1945

Dne 2. května 1945 se z bojového letu nevrátil stíhací letoun Jak-9 z 31. gardového stíhacího leteckého pluku 6. gardové stíhací letecké divize. Letoun se stal obětí německé kulometné střelby ze Spanilé věže tovačovského zámku. Stíhačka

dopadla nedaleko bývalého rybníka Karlíček, poblíž tovačovské zámecké aleje.

Z pilotova těla téměř nic nezbylo, v troskách stíhačky byly jen ohořelé kosti, zbytky vojenské košile, řád Rudé hvězdy a řád Rudého praporu č. 82 569. Identita sovětského pilota nebyla v Tovačově známá dlouhá léta. Teprve v sedmdesátých letech 20. století se začal případem zabývat Zdeněk Pavlík, horník z Ostravy, jenž se dlouhodobě věnoval hledání hrobů rudoarmějců, jež padli na konci druhé světové války na československém území. Dokonce se osobně znal s maršálem A. A. Jerjomenkem (u nás se uvádí nesprávně jako „Jeremenko“), velitelem 4. ukrajinského frontu. Jerjomenkova choť byla kmotrou Pavlíkova syna Libora.

V roce 1974 napsal Pavlík kamarádovi do Sovětského svazu, aby podle čísla řádu zjistil v Ústředním muzeu sovětských ozbrojených sil v Moskvě-Podolsku jméno padlého letce. Tak bylo zjištěno, že německá palba ze zámecké věže usmrtila gardového podporučíka Grigorije Jemeljanoviče Kucenka (narozen 1923 v Černigovské oblasti). Veřejnost se tedy o identitě sestřeleného letce dozvěděla až téměř 30 let po válce. Během dalšího bádání ovšem Pavlík zjistil, že již v roce 1947, kdy byly trosky letadla a řád Rudého praporu odvezeny na Okresní národní výbor (ONV) v Přerově, znali Kucenkovo jméno někteří tamější úředníci...

Navzdory nesestřelení žádného nepřátelského letadla nebyl Kucenko nezkušeným letcem, poněvadž již od srpna do října 1943 bojoval v řadách Jižního frontu, dalších sedm měsíců v řadách 4. ukrajinského frontu a závěrečných jedenáct měsíců života v řadách 2. ukrajinského frontu. Dne 7. dubna 1944 byl vyznamenán řádem Rudého praporu a 7. listopadu

1944 řádem Rudé hvězdy. Některé novinové články sice označují Kucenka za sovětské letecké eso, ale jedná se o omyl, snad o záměnu s pilotem N. J. Kucenkem, který sestřelil 33 nepřátelských letadel.

Skromné pozůstatky Kucenkova těla měly být 4. února 1946 exhumovány a uloženy na ústřední hřbitov v Olomouci. Ze země byl ovšem vyzvednut jen motor, jenž byl později uložen v přerovském muzeu. Některé dokumenty z pozdější doby uvádí nepravdivé informace o uložení Kucenkových ostatků v parku v Široké ulici v Tovačově, případně na zmíněném hřbitově v Olomouci.

Zasvěcení úředníci ONV v Přerově nikdy neoznámili smrt G. J. Kucenka jeho rodině, takže až Pavlíkova aktivita přivedla do Tovačova pozůstalé po sovětském letci. Začátkem září 1974 navštívili Tovačov Kyjevané Jemeljan Ilarionovič Kucenko a Michail Jemeljanovič Kucenko. Jednalo se o pilota otce a mladšího bratra (matka G. J. Kucenka byla za války zavražděna německými okupanty). Válečný veterán Jemeljan Ilarionovič Kucenko žil do roku 1974 v mylném domnění, že jeho syn padl u Brna. Brzy po návštěvě Kucenkových byla

pionýrská skupina při tovačovské základní škole pojmenována po G. J. Kucenkovi. Uvažovalo se rovněž o pojmenování nově vybudované části Tovačova po Kucenkovi.

Dne 24. června 1977 byl na okraji zámecké aleje poblíž Hradeckého rybníka (v místech pádu Kucenkovy stíhačky) odhalen žulový pomník o rozměrech 80 × 100 × 40 cm, doplněný plastikou vrtule z vojenské stíhačky. Pomník obsahuje text: ZDE PADL 2. KVĚTNA 1945 SOVĚTSKÝ LETEC / LEJTENANT / G. E. KUCENOK, NAR. 22. 1. 1923 (příjmení letce je zkomoleno). Městský národní výbor i Základní škola v Tovačově i poté udržovaly písemný i osobní kontakt s rodinou padlého letce Kucenka, od roku 1987 již jen s jeho bratrem žijícím v Kyjevě. Ten ještě v roce 2000 poslal do Tovačova zdravici u příležitosti 55. výročí od konce druhé světové války.

Údaje čerpány z archiválií SOKA Přerov a z publikací těchto autorů: Petra Jiráka, Hughha Morgana, Michala Plavce, Jiřího Rajlichy, Jaroslava Schöna, Jiřího Šaška, Josefa Voltra a Gustava Voždy.

Petr Jirák (*1980) je archivář a historik (mj. absolvent archivnictví na FF UP v Olomouci). Od roku 2008 pracuje ve Státním okresním archivu Přerov. Zabývá se především problematikou protinacistického odboje a různými zajímavostmi z regionální historie Střední Moravy.

» p.jirak@pn.archives.cz

Příběh sestřelení Liberatoru poručíka Smithe nad Neředínem

JIŘÍ FIALA

Dne 8. října 1944 byla osádka nového bombardovacího letounu US Air Force Consolidated B-24J-15-FO Liberator, začleněného pod č. 26 do 765. bombardovací perutě 461. bombardovací skupiny 15. letecké armády, dislokovaná na americké letecké základně u severoitalské obce Torretta. Jak bylo zvykem, opatřila osádka svůj letoun jménem – znělo *Arsenic and Lace*, doslova *Arzén a krajka*, nebo také *Miss Lace*, tj. *Slečna Krajka*. Když v neděli 17. prosince 1944 v 7.45 hodin odstartoval bombardovací letoun *Arsenic and Lace* na svou jedenáctou misi, tvořilo jeho posádku deset mužů: 1. pilot poručík Gerald R. Smith (původem z Grand Rapids, Michigan, jediný ženatý člen posádky), 2. druhý pilot (kopilot) poručík Vrooman (Vro) L. Francisco Jr. (Little Rocks, Arkansas), 3. navigátor letecký praporčík Milton (Milt) A. Klarsfeld (Albany, New York), 4. bombometčík nadporučík Arthur H. Carlson (Portland, Oregon), 5. radiooperátor-horní střelec seržant Morris R. Goldman (Chicago, Illinois), 6. přední střelec desátník David

D. Brewer (Arkadelphia, Arkansas), 7. pravý boční střelec seržant Abraham (Abe) P. Abramson (Bronx, New York), 8. mechanik a levý boční střelec seržant Edwin L. Howard (Columbus, Ohio), 9. spodní střelec seržant John Robert Modrovsky (New York, New York – jeho rodiče emigrovali do USA roku 1915 z obce Drahovce poblíž Piešťan na Slovensku) a 10. zadní střelec seržant Clifton (Cliff) J. Stewart (Mattapan, Massachusetts). Jednalo se o rozsáhlou akci americké 15. letecké armády, jíž se účastnilo celkem 827 letounů – 191 bombardérů typu Boeing B-17 Flying Fortress (Létající pevnost) a 336 bombardérů typu Consolidated B-24J-15-FO Liberator, jež mělo chránit 93 stíhaček typu Lockheed P-38 Lightning a 207 stíhaček typu North American P-51 Mustang. Tento obří konvoj zamířil do Horního Slezska s cílem zničit tři závody na výrobu syntetického benzínu: Blechhammer-Süd a Blechhammer-Nord (nyní Blachownia Śląska v Polsku) a Odertal (nyní Zdzeszowice v Polsku). Nehledě na nepříznivé počasí zachytili Němci radiolokátory

na Istrijském poloostrově svazy amerických letadel a kolem 10.45 hodin byla proti nim vyslána převážně z letiště Löbnitz jižně od Berlína kompletní eskadra JG-300, čítající asi 100 letadel – těžce ozbrojených a pancéřovaných letounů typu Focke-Wulf FW 190 A-7 a A-8, jakož i lehčích stíhaček typu Messerschmitt Bf 109 G-10 a G-14. Zkušení němečtí piloti využili zpoždění amerického stíhačského doprovodu, a tak se ve vzdušném prostoru

mezi Olomoucí, Prostějovem a Přerovem odehrála 17. prosince 1944 jedna z největších leteckých bitev 2. světové války. Padlo jí za obět devět amerických bombardérů (18 typu Liberator, jeden typu Flying Fortress) a šest stíhaček (čtyři typu Lightning a dvě typu Mustang), přičemž bylo ztraceno 84 příslušníků jejich posádek, a to v důsledku útoků německých stíhačů, protiletadlové pozemní palby nebo technickými závadami na letounech. Německá



Osádka bombardovacího letounu Consolidated B-24J-15-FO Liberator Arsenic and Lace. Stojící zleva doprava: Carlson, Arthur H.; Smith, Gerald R.; Vrooman, Francisco L. Jr.; Klarsfeld, Milton A. Klečící zleva doprava. Howard, Edwin L.; Brewer, David D.; Abramson, Abraham P.; Stewart, Clifton J.; Modrovsky, John R.; Goldman, Morris R. Zdroj: 461st.org.



Stíhací letoun Armády Spojených států amerických Lockheed P-38-J Lightning. Zdroj: upload.wikimedia.org.



Americký stíhací letoun North American P-51D-5-NA P-51 Mustang. Zdroj: en.wikipedia.org.

stíhací eskadra přišla palbou amerických bombardérů či stíhaček o 51 letadel a 22 pilotů.

Mezi sestřelenými spojeneckými stroji byl i Liberator *Arsenic and Lace*. Jeho zkáza je na internetových stránkách 765. perutě popsáno takto:

„Tato osádka se mezi 17. říjnem a 17. prosincem 1944 účastnila 11 misí – Vídeň, Brux [patrně Bruck an der Leitha na východě Rakouska nebo Brüx, tj. Most v severozápadních Čechách] atd. Nepřátelské stíhačky zasáhly motor č. 3 jejich letounu, č. 3 se vznítilo, ale svůj bombardér měla osádka nadále pod kontrolou. Přední střelec desátník David D. Brewer komentoval nepřátelské raketové projektily. Stíhači křížovali kolem letadla a zapálili pumovnice. Bombometčík poručík Arthur H. Carlson vybídl pilota Smithe, aby shodil bomby. V tomto okamžiku se Carlson nacházel přímo pod horní věží, střelec v této věži, seržant Morris R. Goldman, vykřikl: ‚Nepřátelští stíhači na šesti hodinách!‘ Ti křížovali po obou bocích letadla, střelec v pravém bočním střelišti vypálil na stíhače a byl

zabit 20 mm střelou do žaludku, střelec z levého bočního střeliště seržant Abraham P. Abramson také opětoval palbu a byl vzápětí zabit 20 mm střelou, jež mu proletěla hrudníkem. Kyslíkový systém bombardéru byl proděravěn. Sedadlo horního střelce seržanta Morrise R. Goldmana se zaseklo, bombometčík poručík Arthur M. Carlson, vysoký 6 stop a čtyři palce [183 cm], vážící 180 liber [82 kg], s modrýma očima, světle hnědými vlasy a botami o velikosti 11 1/2D [45,5], se snažil bez kyslíku vyprostit Goldmana ze střelecké věže, což se mu sice podařilo, ale oba vzápětí zkolabovali vinou nedostatku kyslíku na poklop vstupů do letadla. Navigátor letecký praporčík Milton A. Klarsfeld pomáhal přednímu střelci desátníku Davidu D. Brewerovi dostat se ze střelecké věže. Poklopy předního kola se nedaly otevřít a vstup k pumovnicím byl blokován bezvědomými těly Carlsons a Goldmana. Bombardovací letoun č. 26 se propadl, stočil se na pravo a proletěl pod Chalmersovým strojem, odlomilo se mu křídlo a nádrže s palivem explodovaly. Navigátor Klarsfeld a přední střelec Brewer se z nosu letadla

přesunuli ke vstupu do pumovnic, Klarsfeld stále s kyslíkovou maskou na obličeji, ale protože jejich úniková cesta byla zablokována, zaváhali. V téměř okamžiku Smith, Francisco, Stewart a Modrovsky vyskočili z letadla. Zbývajících šest členů osádky se nacházelo v letadle, když explodovalo, Klarsfeld omdlel a pamatuje si jen, že pak padal k zemi z vysoka nad mraky, s vytaženým popruhem padáku na svém místě. Exploze letadla mu vrátila vědomí a on otevřel svůj padák, jediným zraněním, jež utrpěl, byly popáleniny v obličeji. Poručík Warren S. Steinhauser ze 765. peruté viděl 10 mužů vyskočit z č. 26, aniž by ale zahlédl otevřené padáky. Kapitán Robert T. Chalmers se dotazoval své posádky a zjistil, že rovněž viděli celkem 10 mužů opouštějících bombardovací letoun č. 26. Němci našli v troskách letounu pět těl – Carlson, Goldman, Brewer, Abramson a Howard byli během útoku a exploze zabiti, zbývajících pět, Smith, Francisco, Stewart, Modrovsky a Klarsfeld se setkali v německém zajateckém táboře Stalag Luft One.“

Trup Liberatoru dopadl na plochu olomouckého Ústředního hřbitova, vrtule a jeden motor na terén



Německý letoun Messerschmitt Bf 109 G-6 Gustav z roku 1944.
Zdroj: cs.wikipedia.org.

před krematoriem a motory poblíž hospody U Pechlů v Olomouci-Neředíně (nyní restaurace U Rybníčka), 14 odhozených bomb vybuchlo na humnech a zahradách usedlostí v Topolanech. Pět členů posádky bombardéru zahynulo. Těla střelců Arthura H. Carlsona, Morrise R. Goldmana, Abrahama P. Ambramsona a Edwina L. Howarda ležela s neotevřenými padáky asi ve stometrovém okruhu kolem kamenného kříže v polích při dnešní Okružní ulici, mrtvola předního střelce Davida D. Brewera dopadla i se střeleckou věží na střechu hostince U Hewanických (nyní restaurace U Rytíře) v Olomouci-Neředíně. Zprvu byla těla amerických letců pohřbena na vojenském hřbitově v Olomouci-Černovíře, odkud byla po osvobození Československa přemístěna v březnu 1946 spolu s dalšími zahynuvšími americkými letci na Ústřední hřbitov v Olomouci-Neředíně. Dne 10. září 1946 byly ostatky amerických letců ceremoniálně exhumovány, aby mohly být následně převezeny na hřbitovy v USA (o této akci se zachoval ve fondech Státního okresního archivu v Olomouci dobový filmový dokument); 16. prosince



Německá stíhačka Focke-Wulf 190 Würger. Zdroj: de.wikipedia.org.

2011 byl odhalen na místě hrobu amerických letců na olomouckém Ústředním hřbitově památník osádky bombardéru *Arsenic and Lace*, dílo uměleckého kováře a výtvarníka Milana Políána.

Druhá polovina posádky bombardéru *Arsenic and Lace* se zachránila díky svým padákům a do konce války byla internována v německém zajateckém táboře Stalag Luft I poblíž Barthu v Pomořanech na pobřeží Baltského moře. Poručík Smith na počátku května 1999 navštívil spolu se svou dcerou Claire Olomouc, popsal okolnosti sestřelení svého letounu stíhači Luftwaffe nad Olomoucí-Neředínem a svého zajetí následovně:

„Snažili jsme se zničit německou rafinérii syntetických paliv v Odertalu [nyní Zdzeszowice] v jižním Polsku, a zničit tak Hitlerovy nejproduktivnější zbývající zdroje paliva. [...] Letěli jsme za jasného slunečního svitu nad hustým bílým mrakem ve výšce deseti tisíc stop [1 stopa – 0, 3 m, tj. cca 3 km], jehož spodek se nacházel ve výšce pouhých asi sedmi set stop nad zemí. Postrádal jsem proto vizuální znalost naší přesné polohy toho dne a v pozdějších zprávách o naší misi se vyskytují rozpory. Chtěl jsem se tedy ujistit o časově-zeměpisné ose pro tento den.

Drželi jsme se na přiděleném severoseverozápadním směru, který by nás nechal proletět asi osm mil západně od Olomouce. Naše perut však byla zcela vpravo od přímé linie kurzu a my bychom vlastně přeletěli západní okraj tohoto velkého města. Luftwaffe zahájila útok krátce po našem překročení rakouských hranic, asi patnáct mil [1 míle – 1,6 km, tj. 24 km] východoseverovýchodně od Brna. Analytická zpráva napsaná po misi kapitánem Chalmersem lokalizovala Arsenic and Lace v okamžiku, když uviděl, že moje letadlo ztratilo pravé křídlo po prudkém požáru

v pumovnicích, a hořící motor číslo tři, do blízkosti Mohelnice. Chalmersova lokalizace neodpovídala skutečnosti – jak si také ostatně mohl být jist, co se stalo s pěti dalšími bombardéry, když se staral o své vlastní letadlo během útoku více než 100 německých stíhaček, jak později uvedl velící generál Luftwaffe!

Se znalostí přesného místa havárie Arsenic and Lace na okraji Olomouce jsem mohl po několika dnech popřít Chalmersovu zprávu zmiňující Mohelnici. Poté, kdy zásahy 30 mm kanonu stíhačky FW-190 proměnily pumovnice našeho letounu v inferno, vydal jsem prostřednictvím interkomu rozkaz, abychom ho opustili. Cliff Stewart, zadní střelec, a John Modrovský, dolní střelec v kulové věži, byli první, kteří mohli vyskočit z ocasu letadla a zanechat za sebou dvě mrtvá těla – Abeho Abramsona, radisty, a Edwina Howarda, leteckého mechanika. Přistáli po volném pádu a poté s padáky několik mil jižně od Olomouce, kam spadly trosky letadla. Já jsem asi o pět minut později vnikl do hořící pumovnice, mrtvá těla Arta Carlsona, svého bombometčíka, a Morrise Goldmana, střelce v horní věži, jsem zanechal na palubě.

Vyprostil jsem Vroa, svého druhého pilota, který měl být už dávno pryč, z jeho sedadla a řekl jsem mu, aby mě následoval, když jsem se prodíral hlavou napřed ohněm v přední pumovnici. Bušil jsem do vstupu do středové, kočičí procházky [tj. úzkého mola mezi zavěšenými bombami] a dveří pumovnice, jež byla částečně otevřena tíhou pětisetliberních bomb, které jsem předtím odhodil. Na pár okamžiků jsem ztratil vědomí, nežli jsem otevřel svůj padák asi ve výšce pěti mil [8 km] nad zemí. Tato nadmořská výška by vyžadovala asi třicet minut k sestupu, který by mě měl podle oznámeného silného západního větru dostat do bodu přistání asi osm až deset mil [16 až 19 km] východně od Olomouce. [...]

Naše formace směřovala na severozápadním směru z bodu asi 20 mil [32 km] východně od Bratislavy na cestě do dalšího bodu obratu nad Mohelnicí poblíž Uničova. Tato letová dráha vedla asi 10 mil [16 km] západně od Olomouce. Pokud jsem vyskočil z letadla po průletu nad Olomoucí, ale před dosažením Uničova, pak bych měl na svém pádaku přistát severně od Olomouce poblíž Šternberka a silnice č. 46 [ve skutečnosti jižně od Olomouce poblíž silnice č. 435]. Dovolte mi nyní vyprávět své vzpomínky na to odpoledne a večer [17. prosince 1944]. Před příjezdem do Olomouce jsem pobýval ve dvou obcích – nazvu první obec ‚A‘ [tj. Tážaly] a druhou obec ‚B‘ [tj. Charváty].

Počasí bylo velmi chladné, a přestože bylo krátce po poledni, neměl jsem možnost určit údaje kompasu. Silná oblačnost měla strop jen ve výšce několika set stop. Rychlost větru ve vysoké nadmořské výšce nebyla při zemi téměř patrná. Dostal jsem se z mráčen a mohl jsem poprvé pohlédnout na bezprostřední okolí. Sníh pokrýval zemi a já jsem byl pomalu unášen směrem k otevřenému poli sousedícímu s malou vesnicí o jedné ulici [tj. s obcí Tážaly]. Asi patnáct řadových domů se nacházelo po každé straně zasněžené ulice. Odhadoval jsem, že počet obyvatel vsi nebude více než 200 lidí.

Malá skupina asi 12 až 15 lidí se upozorňovala na mě a na můj pádák a běžela směrem k místu, kde jsem se blížil k zemi. Zabořil jsem se do sněhu (asi 12 palců [20 cm] hluboko), převalil jsem se do sedu a podařilo se mi rozepnout sponu batohu s pádákem, zatímco jsem sledoval svůj uvíací výbor. Všichni byli velmi mladí lidé, kteří přestali mezi sebou mluvit, když se přiblížili a zastavili se ve vzdálenosti asi patnácti stop [46 m] daleko. Oslovil jsem je, ale odpovědi jsem se nedočkal – byla tu jazyková bariéra.



Památník osádky bombardovacího letounu Consolidated B-24J-15-FO Liberator Arsenic and Lace na Ústředním hřbitově v Olomouci-Neředíně. Foto: Jiří Fiala.

Bolestivě jsem si uvědomoval krutou zimu. Neměl jsem leteckou kuklu, jedna bota byla pryč a moje letecká kombinéza nebyla zateplená. Provedl jsem tedy inventarizaci svých fyzických zranění – nejzávažnější bylo vykloubené rameno, takže moje pravá ruka byla zcela k nepotřebě, praskl mi bubínek pravého ucha a též jsem zaznamenal četné povrchní škrábance a popáleniny, způsobené při skoku z pumovnice.

Potřeboval jsem se zabřát, takže jsem se vydal na pochod polem na silnici a do vesnice – ušel jsem tak celkem asi čtvrt míle. Moje uvítací skupina následovala těsně za mnou, a když jsem se blížil k centru obce, přistoupil ke mně jeden mladík a ukázal na dveře stavení po mé pravici. Vstoupil jsem tedy, krátce šel přímo vpřed a poté jsem prošel dalšími dveřmi po své levici, které se otevíraly do dlouhé úzké místnosti. V úzkém zakončení této místnosti se nacházelo okno vedoucí na ulici, před nímž se shromáždilo několik osob a nablíželo dovnitř. Ukázali mi na židli na opačném konci dlouhého stolu a já jsem se rád posadil. Využívaje krabičky s první pomocí z kapsy na mém kolenu neobratně jsem jednou rukou aplikoval antiseptikum na své škrábance. Stejná uvítací skupina, snad s několika přírůstkem, se v této místnosti shromáždila a tiše mezi sebou hovořila. Konferenční stolky a židle po jejich stranách byly vyrobeny ze světlého dřeva (snad z dubu) a zaplňovaly celou místnost – usoudil jsem, že tato místnost slouží vesničanům pro obecní shromáždění.

Během asi patnácti minut přišla hezká mladá světlouhlavá dívka asi ve věku čtrnácti let. Nejistou angličtinou mi vysvětlila, že byla požádána o pomoc při komunikaci. Zpočátku byla nervózní a trochu vyděšená. Moje bezprostřední otázky směřovaly k tomu, jak získat pomoc a vyhnout se zajetí Němci. Tento postoj ji ještě více vyděsil, ale brzy se vzpamatovala a zavčas mě informovala, že mi nemohou pomoci. Třebaže by si to přáli, musejí brát ohled na dva nacisty venku za předním oknem. Prohlásila, že celá vesnice bude trpět, pokud by mi pomohli uprchnout. Když jsem se zeptal, co se teď očekává, řekla mi, že jsou na cestě muži z větší obce, aby mě tam dopravili a předali německé armádě.

Asi o půl hodiny později přišli do místnosti dva čeští civilisté, aby se ohřáli. Byli zjevně určeni k mé eskortě a byli oblečeni v teplém zimním oblečení. Mluvili s místními obyvateli, ale neuměli anglicky. Asi po patnácti minutách mi naznačili, abych je následoval a vyšel na ulici. K mému úžasu tu stály otevřené sáně s jedním zapřaženým koněm a s lavicí pro kočího a dalšího cestujícího. Kočí nasedl, jeho spolupracovník mě umístil na sousední sedadlo a upravil těžkou příkrývku, která zahálila můj klín i klín kočího. Se spolupracovníkem kočího kráčejícím vedle hlavy koně jsme opustili obec „A“ [tj. obec Tážaly] směřující do obce „B“ [tj. do obce Charvátý] a několik mil [ve skutečnosti 2 km] jsme putovali přes mírně zvlněné, sněhem pokryté kopce. Vždy si budu pamatovat kontrast se situací sotva před dvěma hodinami a pocit, že jsem velmi, velmi osamělý.



Gerald R. Smith se svou dcerou z druhého manželství Claire, nedatováno, kolem roku 1980. Zdroj: <https://www.facebook.com>.

Jízda do místa „B“ [obce Charvátky] na otevřených saních se zapřaženým jedním koněm byla velmi zvláštní zkušenost, jako divný sen. Octl jsem se v prostředí více vhodném pro vánoční scénu od Curriera a Ivese [tj. litografii s vánoční tematikou, jaké vyráběla v letech 1835–1907 newyorská tiskárna Nathaniela Curriera a Jamese Merrita Ivese], jak jsem cestoval přes celou bílou zimní říši divů se dvěma postaršími Čechy, kteří nemluví anglicky. Oddechování koně, sněhem tlumený zvuk kopyt a téměř neslyšitelné svištění sanic byly jedinými zásahy do mého zbledlého a živého vzpomínání na události, jež jsem zažil před sotva o něco více než dvěma hodinami.

Z výměny informací interkomem jsem věděl, že Howard i Abramson byli zabiti při střelbě ze svých jednohlavňových zbraní s kalibrem 50 [pohyblivých kulometů Colt-Browning ráže 12,7 mm] ze dvou protilehlých otevřených oken v trupu letadla, ale co se přihodilo Stewartovi a Modrovskému? Dostali se bezpečně ven z letadla?

Co se stalo v nose letadla? Po druhém německém napadení nám nezůstal žádný komunikační systém. Viděl jsem nos letadla poté, když jeden FW-190 zaútočil na střeleckou věž v nose. Mohl to Brewer přežít? Co se přihodilo Klarsfeldovi, druhému muži v nose? Mohl jeden z nich nebo oba uniknout nouzovým východem – dveřmi příďového kola?

Věděl jsem, že Carlson a Goldman leží mrtví na podlaze pilotního prostoru, musel jsem je totiž v poslední chvíli překročit, abych opustil pumovnice. Ale kde byl Francisco? Stáhl jsem ho ze sedadla a řekl mu, aby mě následoval. Oba jsme odhodili své již zbytečné kyslíkové masky a měli jsme jen minutu nebo i méně na to, abychom se dostali ven, než jsme ztratili vědomí. Zdálo se, že Vro chtěl vystoupit dveřmi poklopu ve stropě na palubě v pilotním prostoru, což bylo prakticky nemožné, poněvadž jsme na sobě měli batohy s padáky. Znovu jsem ho popadl za paži a křikl na něj, aby mě následoval, když jsem se otočil k hořící pumovnici a nejdřív jsem prostrčil hlavu rozbitými dveřmi pumovnice, přičemž jsem na okamžik ztratil vědomí. Kde byl Vro?

Jakmile mě rychle vzkřísil přívál extrémně studeného vzduchu a otevřel jsem svůj padák, upoutal mou pozornost německý pilot, který se mě pokusil zabít, když jsem bezmocně visel na obloze. Tato situace mě prvních několik minut plně zaměstnávala, nežli mě zachránil neznámý pilot stíhačky P-38 [Lockheed P-38 Lightning]. Poté, kdy mi při pomalém průletu zamával na rozloučenou, pátral jsem nahoře po obloze, pod sebou a všude kolem sebe, ale neviděl jsem žádné další padáky – vůbec nic! Byl jsem jediný, kdo přežil?

Jak víme, jediný nezůstal, jeho čtyři spolubojovníci onu osudnou misi naštěstí přežili.

Jiří Fiala (*1944) je emeritním profesorem Univerzity Palackého v Olomouci. Ve své publikační činnosti se orientuje na dějiny české literatury 18. a 19. století, folkloristiku a historii města Olomouce.

» jiri.fiala@upol.cz

Četníci na křídlech

JIŘÍ VANĚČEK

Zvláštní kapitolu československého četnictva spojenou s olomouckým létáním představovala četnická letecká hlídka. Tento speciální četnický útvar se do našeho města přesunul na podzim roku 1938 a zde také svoji historii skončil. Ačkoliv se jedná pouze o epizodu a ani informací z činnosti není mnoho, pojďme zkusit rekonstruovat, odkud se „četnická křídla“ v Olomouci vzala a kdo je představoval.

Prvních pět četnických leteckých hlídek (ČLH) vzniklo k 1. 7. 1935 v celé ČSR s výjimkou Podkarpatské Rusi (avšak skutečnou činnost zahájily až o měsíc později k 1. 8. 1935). Na Moravě byla z tohoto počtu hlídka jediná, a to v Dolním Benešově se služebním obvodem v úseku četnických oddělení Frývaldov (nyní Jeseník), Krnov, Opava a Moravská Ostrava. Jejich úkolem byl dozor nad dodržováním zákonných předpisů a mezinárodních smluv týkajících se letectví ve vzdušném prostoru, dále měly být nápomocny bezpečnostní službě na zemi tam, kde se jejich vlastnosti zvláště hodily, tj. například při pronásledování nebezpečných zločinců, pátrání apod. Třetím okruhem činnosti byla služba záchranná a pomocná při živelních pohromách a leteckých haváriích.



Josef Kloboučník, velitel četnické letecké hlídky v Olomouci a její pilot. Zdroj: repro z knihy Jindřicha Marka *Vzdušní donkichoti*, Svět křidel, 2001.

leteckým hlídkám létaly v upravené podobě tak, aby nemohly být zaměněny za stroje vojenské. Konkrétně vypadaly takto: základní tón šedozeleň, hlava trupu a okraje nosných ploch barvy šarlatově červené (standardní barva četnictva), na svislé ocasní ploše byly umístěny státní barvy v trojúhelníku. Nosné plochy a boky trupu letadel

Pro plnění těchto úkolů bylo potřeba hlídky vybavit materiálně a personálně a zároveň je odlišit jednak od běžných četníků, jednak od vojenského letectva. V prvním ohledu četnictvo nedisponovalo žádným leteckým materiálem, proto muselo požádat o výpomoc ministerstvo národní obrany (MNO). Stroje přidělené

byly označeny běžnými státními znaky a imatrikulace byla provedena opět v barvě četnické šarlatově červené. Letadla nesla také běžnou výzbroj, tj. kulometry, světelné a kouřové rakety. Osádky byly vyzbrojeny pistolemi. Mimo vlastní letadla byly ČLH vybaveny také osobním automobilem.

Situace personální byla o něco lepší. Zde četnictvo mohlo s výhodou využít fakt, že do služby přijímalo pouze ty uchazeče, kteří absolvovali vojenskou prezenční službu. Někteří z nich sloužili u leteckých pluků jako mechanici či radiotelegrafisté, a právě z jejich řad ministerstvo vnitra vybralo dobrovolníky pro službu u ČLH. Následně byly pro tyto četníky zřízeny speciální zdokonalovací kurzy. Protože letecké hlídky podléhaly přímo ministerstvu vnitra (MV), nenosili u nich zařazení četníci na límcích číslo s označením zemského četnického velitelství (pro Moravu to bylo číslo 2), ale kulatý odznak s malým státním znakem vyhrazený pro důstojníky zařazené u MV. Složitější byla situace u pilotů, kterých pochopitelně v četnické službě nebylo. Zde opět vypomohlo vojsko přidělením důstojníků – letců. I u nich došlo ke změně uniformy, kdy jejich letecká byla uzpůsobena četnickému stejnokroji použitím již zmíněné šarlatově červené barvy na čepici, čapce, výložkách apod. Také knoflíky byly vyměněny ze standardních vojenských se zkříženými meči na četnické s iniciálkami ČS. Jinak si tito letci podrželi výstroj i výzbroj stanovenou MNO včetně příslušných pilotních odznaků a tehdy ojedinělé rozhalenky pod krkem místo běžného uzavřeného límce.

Popsané bezpečnostní letectvo bylo posíleno v krizovém roce 1938 dalšími 6 leteckými hlídkami. Nás bude zajímat datum 1. 7. 1938, kdy vznikla ČLH ve Starém Městě u Moravské Třebové, právě tato

hlídka se totiž na podzim téhož roku, kdy letiště připadlo do území odstoupeného Německu po podpisu Mnichovské dohody, přesunula do Olomouce.

K ČLH ve Starém Městě byl jako pilot a zároveň její velitel přidělen poručík letectva Josef Kloboučnický. Tento stíhací pilot v letech druhé světové války odešel do Velké Británie, kde v rámci RAF bojoval v řadách 312. československé stíhací perutě, poté u 96. a 68. noční perutě a zahynul 22. 10. 1941 při návratu z nočního letu. Dle některých zdrojů zde také po nějaký čas, zřejmě jako druhý pilot, létal poručík letectva František Schneberger.

Otázka vybavení letadly je částečně nejasná: od vzniku letecké hlídky u ní měl sloužit letoun B-534 s imatrikulací OK-PAF. Dne 12. 9. 1938 byl hlídce z leteckého skladu olomouckého leteckého pluku 2 přidělen letoun stejného typu s imatrikulací OK-PCW, který zde létal do konce listopadu 1938. Posledním využívaným strojem se stal letoun Š-328 označený OK-PCX.

O letouny se staral pozemní personál – mechanici z řad četnictva. Vrchním mechanikem byl jmenován strážmistr Bohuslav Kosmák, který měl k letectví vztah již z dřívějšíka. Ještě před vojenskou službou totiž dobrovolně vstoupil do dvouleté školy pro odborný letecký dorost při vojenském leteckém učilišti v Prostějově. Zde byl zařazen do čtyř mechaniků a po absolvování školy nastoupil vojenskou službu na tomtéž místě. Od skončení prezenční služby dále sloužil jako délesloužící poddůstojník až do října 1935, kdy nastoupil k četnictvu. Zpočátku nic nenasvědčovalo, že svoje znalosti nabyté na vojně zúročí i u tohoto bezpečnostního sboru, jeho služba se vyvíjela obvyklým směrem: po teoretickém a praktickém výcviku byl přidělen k běžné službě na četnické stanici

Vlachovice a později Slavičín-Mladotice. Ovšem v květnu 1938 absolvoval opakovací kurz pro letecké mechaniky v Praze a pak už následovalo jeho přidělení k nově vzniklé ČLH ve Starém Městě. Po zrušení ČLH se vrátil zpět do Slavičina-Mladotic, později sloužil jako řidič u Zemského četnického velitelství v Brně. Na tomto místě vydržel až do července 1946, kdy byl znovu zařazen k bezpečnostnímu letectvu, ale to je již jiná kapitola, která s Olomoucí nesouvisí ani okrajově. Ačkoliv měl Bohuslav Kosmák tři děti, dosud se nepodařilo objevit žádného z jeho příbuzných.

Dalšími mechaniky pak byli strážmíři Josef Vitouch (vojenskou službu absolvoval u leteckého pluku 6) a Vlastimil Kollera, který k ČLH přišel od Zemského četnického velitelství Praha. Četnické osazenstvo letecké hlídky ještě doplnil strážmistr Ludvík Bartík, který jako řidič služebního automobilu Škoda Popular IV. reg. značky P-24.275 zajišťoval pro ČLH nezbytné služební pojižďky. Vyjma doby přidělení k ČLH ani jeden z těchto četníků se už do styku s letadly nedostal. Drobnou zajímavostí je fakt, že letecká hlídka ve Starém Městě neměla ve svém stavu četníka-radiotelegrafistu, ačkoliv u jiných hlídek běžně sloužili.

Jak bylo výše uvedeno, ze Starého Města u Moravské Třebové byla četnická letecká hlídka

přemístěna po Mnichovu do Olomouce. Oficiálně se tak stalo 7. 11. 1938, fakticky se ale „četníci s křídly“ v našem městě jistě objevili dříve. Jejím služebním obvodem se staly politické okresy Boskovice, Olomouc, Přerov, Kroměříž, Holešov, Zlín, Vsetín, Valašské Meziříčí, Místek, Moravská Ostrava, Frýdek a Prostějov a pro zbylé části politických okresů Olomouc-venkov, Moravská Třebová, Zábřeh, Litovel, Hranice a Šternberk. V zájmu uklidnění vyhocené mezinárodní situace bylo co nejpřísněji zakázáno přelétávání delimitační čáry, proto bylo podél ní určeno pásmo hluboké 10 km, v němž nesměly být konány žádné služební lety. Je tedy pravděpodobné, že ČLH působila z Olomouce pouze směrem do vnitrozemí a žádnou hlídkovou činnost nad budoucí hranicí 2. republiky nevykonávala. Existenci prvorepublikových četnických leteckých hlídek definitivně zakončilo jejich oficiální zrušení ke dni 31. 3. 1939, vrácení leteckého materiálu a přemístění četníků na běžné četnické stanice.

Přesnější zprávy o působení ČLH z Olomouce dnes bohužel chybí. Je však možné, že kdesi na půdě nebo v zaprášeném rodinném albu se ještě nachází pár fotografií dokumentujících těch nemnoho dní, kdy z Olomouce létali četníci. Snad se i tyto podaří někdy objevit a doplnit tak málo známou kapitolu v knize letecké historie Olomouce.

Jiří Vaněček se narodil a žije v Olomouci. Dlouhodobě se zabývá historií bezpečnostních sborů první Československé republiky s důrazem na Moravu a město Olomouc. Předmětem jeho bádání jsou zejména lidé a jejich osudy. Je také budovatelem olomoucké internetové encyklopedie.

» iiri.vanecek@centrum.cz

Jak v Hlubočkách vyráběli Rolls-Royce

MAREK BOHUŠ

V Mariánském Údolí, jednom z ohnisek, v nichž se rozjížděla průmyslová revoluce na střední Moravě, dnes firma Honeywell vyrábí a servisuje letecké motory velkých dopravních letadel. Děje se tak téměř na stejném místě, kde se od roku 1826 ve vysokých pecích Josefa Zwierziny vyrábělo železo a po roce 1870 odlévala litina a vyrábělo nejrůznější železářské zboží v továrně rodu Machanků. Na této tradici stojí dnes jednak podnik Mora Moravia a jeho produkce varné techniky, jednak někdejší součást Moravie, kde od roku 1951 vznikla tzv. speciální (rozuměj zbrojní) výroba letecké techniky. Místní té fabrice neřeknou jinak než „Letecká“.

Ne každý železničář je milovníkem kolejové dopravy a mnozí jsou imunní dokonce vůči parní nostalgii. Podobně strojař v leteckém průmyslu nemusí snít zrovna o ocelových ptáčích, nosných plochách, vztlaku a výšinách. Zatímco nadšenci aviatiky hledají a vyzvedávají z hloubky do hlíny zavrtané motory a zbytky letadel, plní jimi i neporušenými exempláři technická muzea, pro jiné je to jen spotřební materiál.

Ani pan Václav Turek (roč. 1928) z Hluboček-Mariánského Údolí, který celý profesní život

strávil výrobou komponent leteckých motorů, nehoří vášní pro létání. Jeho vzpomínky ilustrují spíše dobové tendence a společenskou atmosféru, která jej k profesi přivedla. Ačkoliv příhodnější by byl výraz „přivlekla“. Narodil se v Žitné u Netolic na českém jihu, v Praze vystudoval potravinářskou průmyslovku a praxi získával v Hradci Králové. Když si po vojenské službě hledal zaměstnání, začínala padesátá léta a na pracovním úřadě nedali jinak, než že musí do těžkého průmyslu, třeba na šachtu. Když odmítl se slovy, že si práci sám najde, zadrželi mu pracovní knížku a předvolali si ho v místě bydliště znovu. Nakonec si roku 1951 vyhledal místo právě v Mariánském Údolí, kde pracoval do roku 1988 a žije zde dodnes.

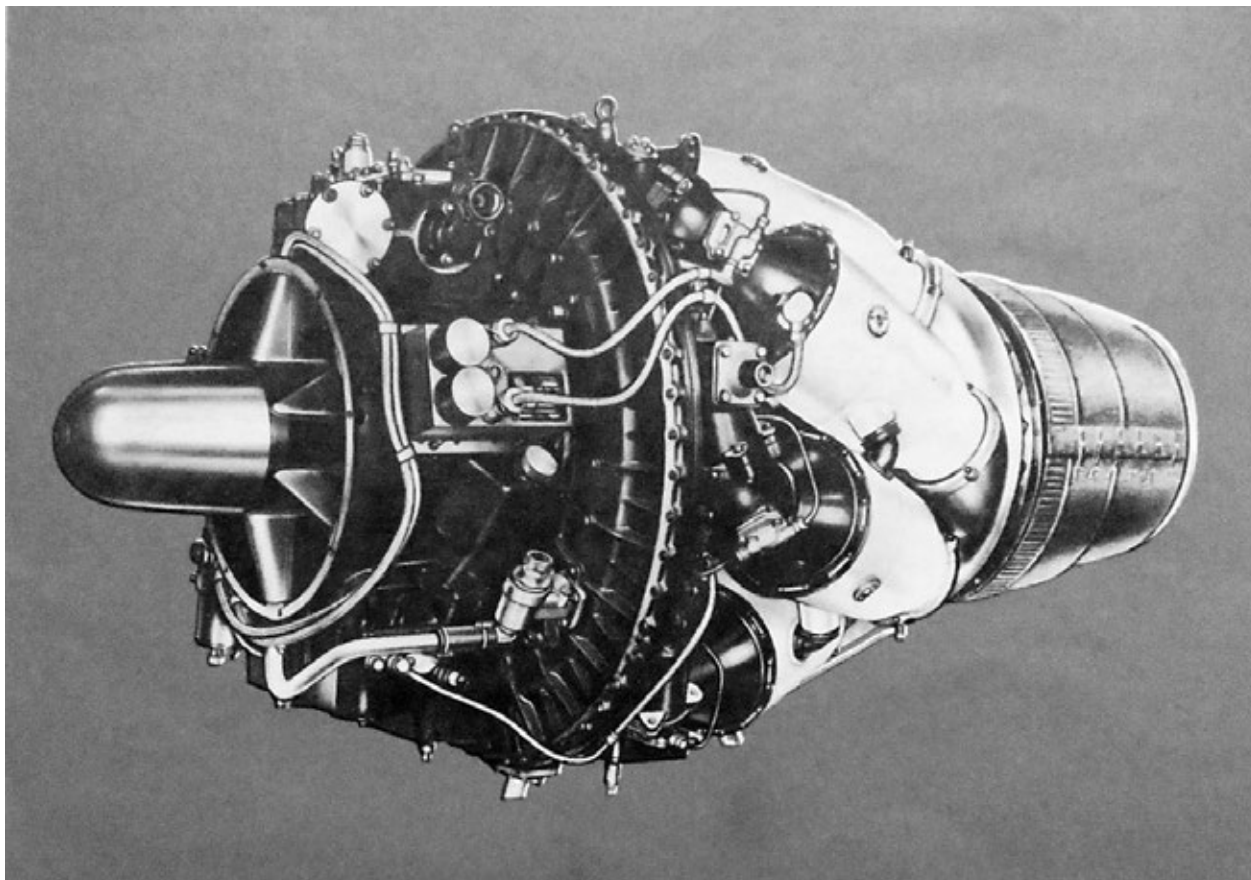
Roku 1981 slavil podnik 30 let letecké výroby a vydal při té příležitosti barevný propagační tisk o 17 stranách, který pomocí fotografií provází čtenáře různými fázemi výroby. Přesnější by bylo napsat, že provází stupni kontroly dílů, která byla velmi pečlivá. Stejně jako utajení. Pokud do výrobní haly přišel někdo cizí, musela se prý produkce hned zastavit, byť by to byla jen tlumočnice. Proudové a turbovrtulové motory obsahují

značné množství plechových částí, které jsou navíc vystaveny vysokým teplotám (žárové části 600 až 1000 °C). V Moravii byly historicky zkušenosti s lisováním a zpracováním plechu obecně (kamna, sporáky), což vedlo k rozhodnutí umístit výrobu právě sem.

Konečným odběratelem plechových dílů byl podnik Motorlet (vznikl roku 1949 zestátněním bývalé Waltrovky) v pražských Jinonicích,

kde kompletovali letecké motory ze součástek od 12 českých dodavatelů. Jednalo se o velké série licenčního motoru M05 pro stíhačky MiG-15.

Na vzpomínkách pana Turka zazní skutečnost, že si za studené války český výrobce dílů do ruských stíhaček kupoval nástroje na hluboké tažení plechu v Anglii, na opačné straně železné opony. Jeho služební cesta do Birminghamu roku 1965 byla vůbec interkulturním crash-kurzem: „My si



Motor M05. Zdroj: archiv autora.

vezli montérky, ale oni tam u mašin stáli v bílé košili s kravatou..." Jiný příklad kulturního šoku byla reakce ruských techniků, když uslyšeli technologický pokyn Britů, že nýtek je třeba rozklepat kladívkem o hmotnosti 30 g třemi údery ze vzdálenosti 30 cm...

Jak vůbec k propojení britského a sovětského zbrojního průmyslu mohlo dojít? Na konci války se Němci i Britové, Američané i Japonci snažili vyvinout proudové stíhací letouny. Jen Sověti v tomto směru zaostávali. Na dobytém německém území ovšem získali mnohé výsledky technického vývoje i s jeho autory, na které navázali letečtí inženýři Jakovlev, Mikojan a Gurevič při konstruování vlastní stíhačky. Pro přetrvávající potíže s pohonem navrhl Viktor Klimov, aby získali britský motor Nene. K tomuto návrhu se váže historka, podle níž Stalin reagoval slovy: „Který blázen nám prodá výsledky svého tajného výzkumu?“ Avšak stalo se. Roku 1946 byla studená válka teprve na začátku a Britové navíc museli splácet americkou válečnou pomoc. Labouristická vláda neměla námitek a prodala Rusům motory nazvané podle řeky Nene. Podmínkou bylo, že je nevyužijí pro vojenské účely. Firma Rolls-Royce se později snažila o soudní vyrovnání za porušení licenčního ujednání, ovšem neúspěšně.

Zjednodušeně řečeno se z německého Messerschmittu (trup, křídla, ocasní plochy) a britského Rolls-Royce zrodil legendární MiG-15, který byl poprvé bojově nasazen během Korejské války od roku 1950 a působil Američanům velké škody. Pro svůj velký sací otvor na přídi získal přezdívku a později i kódové označení NATO „fagot“. Žertem se mu též kvůli obrovské pohonné jednotce přezdívalo „motor s kokpitem“.

V bývalém Československu vyráběl od roku 1952 variantu motoru Nene pod označením M05 tehdejší podnik Závody Jana Švermy Motorlet na základě ruské licence motoru RD-45. Motory byly montovány do licenčních letounů MiG-15 v Aeru Vodochody a LETu Kunovice. Uvádí se, že tento letoun byl nejmasověji vyráběný tryskáč na světě. Z 15 000 až 18 000 kusů se jich licenčně v Polsku a Československu vyprodukovalo 6 000. Podle vzpomínek pana Turka mělo na objem výroby dopad každé zmírnění napětí ve světové politice. To hned v letecké klesala výroba.

Ačkoliv si legendární značku Rolls-Royce většinou spojujeme s luxusními auty, jedná se především o jeden z globálních zbrojařských koncernů. Řízením osudu jsou dnes divize této tradiční britské značky majetkem koncernů BMW a Volkswagen. Ve velmi rané fázi globalizace se za výše popsanych okolností vyráběl i u nás.

Marek Bohuš (*1972) působí na Katedře německého jazyka Univerzity Palackého a jako překladatel, tlumočník a učitel německého jazyka na volné noze. Přispívá do periodik tématy o regionální historii, vlastních jménech, výtvarném umění a umělcích.

» marek.bohus@email.cz

Zrádné Jesenicko

PAVEL MACHÁČEK

Kotlina na soutoku řek Bělé a Staříče patří k nejkrásnějším místům v České republice a každoročně ji navštěvují tisíce turistů. Poznávají zde dědictví Vincenze Priessnitze, obdivují nádherné krápníkové jeskyně i zatopené lomy a stoupají k vrcholům okolních horských hřbetů. Méně však již ví o tom, že zrádné hory si v dobách, kdy piloti letadel museli spoléhat pouze na svůj zrak a několik nepřiliš přesných přístrojů, vybraly řadu lidských životů. Pojďme si tedy stručně připomenout několik havárií, které se v blízkosti Jeseníku odehrály. Jejich společným jmenovatelem bylo špatné počasí spojené s nízkou oblačností, mlhou nebo hustým sněžením, které pilotům znemožňovalo výhled z letounu a orientaci v krajině. Když se k tomu přidala fatální chyba v navigaci, byl k tragédii jen krůček.

Havárie letadla na Křemenáči v roce 1937

Začátek září roku 1937 byl deštivý a drobně pršelo i v sobotu jedenáctého. Nízké mraky se válely na hřebenech kopců a ze stavení v Supíkovicích nebyla vidět ani Nízká hora, natož pak vrchol o téměř 200 metrů vyššího Hembergu (dnes Křemenáč). Kameníci ze zdejších závodů byli rádi,

že pracovní týden skončil a podle svých zájmů a potřeb se mohli věnovat rodině, malému hospodářství nebo zamířit do některé z místních hospod, aby probrali napjatou politickou situaci. Jen nemnoho z nich tak před pátou hodinou odpolední zaslechlo hluk motoru letadla.

Ti, kteří zvedli oči k obloze, aby zapátrali po nečekané návštěvě, jej však pro špatné počasí vůbec neviděli. O to více je vzápětí překvapilo zoufalé zavytí motoru a praskot lámajících se stromů. Z chalupy na horním konci obce vyběhlo do blízkého lesa několik chlapů, aby zjistili, co se stalo. Na jeho úbočí našli zřícený dopravní letoun. Ze změti polámaných stromů a trosek do země zabořeného vraku letadla pomohli přeživším členům posádky a poskytli jim první pomoc. Pilot letadla Fritz Weghuber, který byl zároveň i šéfinstruktozem, však takové štěstí neměl a havárii nepřežil. Špatně dopadl také vedle něj sedící instruktor – radiista Ernst Florensky, který utrpěl těžká zranění. Lépe z nehody vyvázli dva zbylí členové posádky Karl Schrammek a Kurt Riegner, jejichž zranění byla jen lehkého rázu. To se již zpráva o havárii dostala do vesnice, kde byl zalarmován nejen místní lékař Emil Melzer, ale telefonní spojení se podařilo



Trosky Junkersu W 34, který v září 1937 havaroval u Supíkovíc.
Zdroj: SOkA Jeseník.



Součástky z havarovaného letounu Junkers W 34.
Zdroj: P. Sikora.

navázat i s jesenickou nemocnicí, z níž vyrazil sanitní vůz a zraněné, které se za padající tmy podařilo snést k cestě, odvezl.

„Dne 11. září 1937 v 16:55 havaroval na úbočí kopce Hemberg německý jednomotorový letoun z letecké základny v Gleiwitz. Letoun se vracel na svou domovskou základnu v Breslau a za špatného počasí havaroval do vrcholové části kopce,“ stálo později ve zprávě výjezdové skupiny Četnické pátrací stanice z Opavy, která následujícího dne přijela letecké neštěstí vyšetřovat. Přes řadu pozdějších spekulací se nepodařilo prokázat, že by se německý jednomotorový transportní letoun Junkers Ju W 34 ocitl na československém území záměrně, stejně jako se v jeho troskách nenašlo nic, co by svědčilo ve prospěch špionáže. Navíc povětrnostní podmínky, za nichž nebylo vidět na zem, neumožňovaly posádce cokoli „na nepřátelském“ území zaznamenat.

Příčina havárie tedy s největší pravděpodobností spočívala v navigační chybě posádky v kombinaci se špatným počasím. Dnes by se taková událost



Robustní dolnoplošník nebyl náročný na kvalitu vzletové plochy.
Zdroj: <http://luftwaffereviews.blogspot.com>.

kvalifikovala jako hrubá chyba pilota, tenkrát to četníci uzavřeli jako nešťastnou náhodu, což odpovídalo době, kdy bylo létání stále ještě považováno za velmi nebezpečné. Po prošetření celé události československými četníky a po udělení povolení Okresního úřadu v Jeseníku provedla skupina zaměstnanců letiště v Hlivicích (Gleiwitz) ve dnech 13.–14. září 1937 odklizení trosk letadla. Při této akci jim pomáhalo asi 20 obyvatel Supíkovic. Tělo mrtvého pilota bylo převezeno do Vratislavi (Breslau) a do Německa se v dalších dnech postupně vrátili i zbylí členové posádky.

Junkers W 34 byl celokovový jednomotorový dopravní jednoplošník používaný na střední tratě vyráběný v Německu v letech 1927–1934. Používal se především k přepravě nákladu, ale měl také prostor pro šest cestujících. Koncem 30. let 20. století byl Junkers W 34 nejrozšířenějším transportním letadlem Luftwaffe.

Letecká havárie Na Radosti v roce 1941

Cvičné lety budoucích vojenských pilotů bývaly dlouhé i několik set kilometrů, a pokud se letoun nezřítil v obydlené oblasti nebo jeho pád někdo nezpozoroval, nebylo pro mateřskou základnu snadné zjistit místo jeho havárie. Vycházet se mohlo pouze z poslední komunikace posádky s pozemním zaměřovačem a předpokládaného směru letu. O tom, že ne vždy se podařilo „ztracený“ letoun hned najít, vypovídá letecká tragédie, která se odehrála v kopcích nad Jeseníkem.

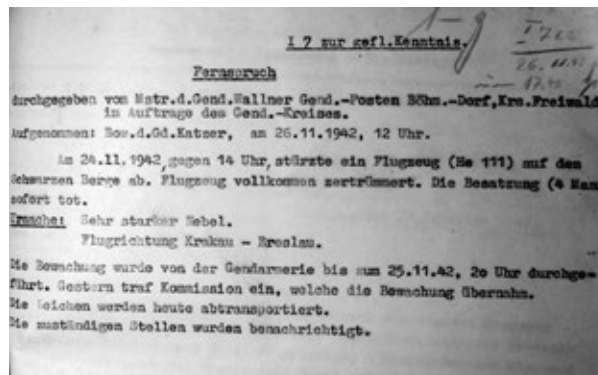
Zde zřejmě již 18. října 1941 havaroval na vrchu Na Radosti (Oswaldfreude) německý školní dvoumotorový letoun Focke Wulf Fw 58 Weihe. Objeven byl však až po deseti dnech. Zdali příčinou havárie bylo „jen“ špatné podzimní počasí nebo technická

závada letounu zůstalo zahaleno tajemstvím. Celá posádka na místě zahynula a dodnes je otázkou, jestli na palubě byli skutečně jen tři letci, jak vypovídají německé archivy, nebo čtyři, o nichž hovoří zpráva o nálezu letadla sepsaná na polesí Vápenná.

Focke-Wulf Fw 58 Weihe (luňák) byl německý dvoumotorový víceúčelový dolnoplošník z poloviny 30. let 20. století. Přestože byl původně navržen



Trosky Junkersu W 34, který v září 1937 havaroval u Supíkovic.
Zdroj: SOKA Jeseník.



Hlášení lesní správy ve Vápenné o havárii letadla.
Zdroj: ZA v Opavě.

jako lehký bombardovací nebo průzkumný letoun, daleko větší uplatnění našel jako šestimístný dopravní nebo cvičný letoun, který se s úspěchem prodával do zahraničí.

Nebezpečná Černá hora – havárie v letech 1942 a 1945

Horský hřbet Pomezí oddělující údolí Černého potoka a Bělé, který se oproti okolnímu terénu prudce zvedá o několik set metrů, byl za špatného počasí smrtelnou pavučinou, v níž ukončila svůj let nejedna posádka, která ve špatné viditelnosti ztratila orientaci. Vrchol Černé hory nad Českou Vsí vysoký 809 m n. m. byl ve válečných letech svědkem hned dvou tragických událostí. Za silné mlhy a sněhové bouře zde 24. listopadu 1942 havaroval německý školní dvoumotorový letoun Heinkel He-111, který letěl z Krakova do Vratislavi. Celá čtyřčlenná posádka (Helmut Radom, Erich Rosc, Willy Börzel a Adolf Schrober) na místě zahynula.

Zajímavý byl i osud letounu, neboť nešlo o jeho první havárii. V září 1940 se totiž jako bombardovací zúčastnil bitvy o Británii, byl poškozen

britským protiletadlovým dělostřelectvem a při návratu na mateřskou základnu musel nouzově přistát. Po opravě byl předán do letecké školy.

Heinkel He 111 byl hlavní německý střední bombardér v prvních letech druhé světové války a možná nejznámější symbol Luftwaffe během bitvy o Británii. Později sloužil převážně jako transportní a školní letoun.

Ke druhé tragédii na Černé hoře došlo o tři roky později. Dne 30. ledna 1945 zde havaroval jednomotorový Junkers Ju 87 D-5 Stuka Nacht z letecké jednotky, která měla sídlo v Nise (Neisse). Oba členové posádky, Franz Vogel a Johann Plank, na místě zahynuli. Stroje Ju-87 D-5 Stuka Nacht byly určeny k nočnímu boji proti sovětským rušícím náletům, které znepríjemňovaly život německým vojákům v zákopech. Letoun byl pravděpodobně na přeletu z Nisy do Olomouce.

Junkers Ju 87 Stuka byl jednomotorový stříhlavý německý bombardér. Verze D 5 byla poslední masově vyráběnou verzí Ju 87 a pro útoky na pozemní cíle měla zvětšené rozpětí křídel, zlepšené pancéřování a místo kulometů v křídlech dva kanóny ráže 20 mm.

Pavel Macháček (1962) se dlouhodobě zabývá historií Jesenicka, především obdobím 20. století. Je autorem řady publikací (nejnověji vydal dva díly knižní série Zmizelé Jesenicko). V současné době pracuje jako odborný pracovník ve Vlastivědném muzeu Jesenicka.

» mach.hacek@seznam.cz

Návraty stíhacího letce Ladislava Valouška, hrdiny bez patosu

VLASTA HLŮZOVÁ

Je tu však ještě jiná stránka věci, se kterou jsem se ještě zcela nevyrovnal. Dnes jsem poprvé střílel. Střílel jsem na loď a ani si neuvědomil, že jsou na ní také lidé jako my – vojáci, ovšem nacisté. Jsou to moji nepřátelé, ačkoliv o nich nevím nic, tak jako oni o mně. Možná, že bychom si v míru docela dobře rozuměli. Ale nyní je válka. Kdysi v mládí mne učili jedno důležité přikázání ve vztahu k lidem: NEZABIJEŠ! Ale to bylo v míru. A nyní je válka! Rozpoutali ji nacisté. Porobili naši zemi, zmocnili se téměř celé Evropy a usilují se svými spojenci Itálií a Japonskem o nadvládu nad světem. Kampak by to došlo, kdyby toto opravdu „božské“ přikázání, jehož jsem i já vyznavačem, nemělo za zvláštních podmínek také výjimku? A já věřím, že je tomu tak. Zlu se musí čelit nejenom láskou, kterou nemůže nacističtí vůbec pochopit, a pokládá ji ve své zvrácené zvrhlosti hodnot za slabost...

Tato myšlenková úvaha mladého stíhacího letce Ladislava Valouška je citována z jeho povídky *První střetnutí*, v níž líčí noční akci nazvanou Roadsted 21 z 20. června 1942, kdy se jako pilot 310. peruté anglické RAF účastnil v prostoru

Cherbourg nočního útoku na německé minolovky. Bylo to pouhých deset dní po vypálení Lidic a Ležáků na území protektorátu... Zprávy o atentátu na protektora Reinharda Heydricha a následné vlně teroru u nás obletěly snad celý svět. Dění u nás hluboce spoluprožívali i účastníci našeho zahraničního odboje z let 1939–45. Ladislav Valoušek byl jedním z nich...

Narodil se 1. 8. 1918 v Žerotíně u Olomouce jako nejstarší ze tří dětí Ladislava a Hedviky Valouškových (Ladislav 1918, Hedvika 1920, Svatopluk 1925). Otec byl malířem a natěračem. Rodiče se v roce 1920 přestěhovali ze Žerotína do Olomouce-Holice. Ladislav ještě do svých šesti let vyrůstal v rodném Žerotíně v chalupě své babičky Marie Vajdové. Byla to pro něj krásná, šťastná a nezapomenutelná léta dětství. Obecnou školu a tři třídy měšťanské školy (čtvrtá byla tehdy nepovinná) vychodil v Olomouci-Holici. Na studie nadaného chlapce tenkrát peněz nezbývalo. Když nebyl přijat do učení u firmy Baťa ve Zlíně, vyučil se v Olomouci zlatníkem. Pracoval pak u firmy Rubringer.

O letectví se začal zajímat od svých čtrnácti let. Nejdříve o modelářství, potom o plachtění. Začal létat ve 30. letech u Masarykovy letecké ligy. Po základním plachtařském výcviku absolvoval motorový výcvik u Hanáckého aeroklubu v rámci celostátní akce Tisíc pilotů republiky. Poté nastoupil vojenskou službu u 2. leteckého pluku v Olomouci. Jeho letecký výcvik pokračoval v pilotní škole a poddůstojnické škole ve Spišské Nové Vsi a později v Piešťanech.

Potom přišel Mnichov. Po vyhlášení samostatného Slovenského štátu 14. 3. 1939 byli vojáci české národnosti jako cizinci transportováni do Brna a propuštěni do civilu, 15. 3. 1939 byl okupován zbytek republiky (pohraniční území byla na základě mnichovské dohody čtyř evropských velmocí připojena k Německu a byl vyhlášen Protektorát Čechy a Morava). Ladislav Valoušek nakrátko nastoupil do nouzového zaměstnání v olomouckých Solných mlýnech, ale brzy se mu podařilo s pomocí sokolské organizace a železničářů jako jednomu z 29 pilotů Hanáckého aeroklubu z protektorátu uprchnout. Přes Polsko se dostal do Francie, po její porážce dobrodružnou cestou od španělských hranic přes Afriku do Anglie. Po službě u Delivery-flightu, jednotky, která přepravovala nové letouny z továren na vojenská letiště, a důkladném výcviku stíhače, působil v řadách 310. perutě RAF (Royal Air Force, Královského letectva) jako stíhací pilot až do konce roku 1943. Po bitvě u Stalingradu, která znamenala obrat v dosavadním vývoji války, navrhl Sovětský svaz naší vládě vytvoření samostatné československé letecké jednotky na východě, a to i za cenu zrušení jedné československé letecké perutě v Anglii. Měla podporovat pozemní Svobodovu armádu. Českoslovenští letci byli sice vázáni smlouvou



Ladislav Valoušek – portrét.
Zdroj: archiv autorky.

s RAF, ale nakonec bylo po delším jednání pro potřeby východní fronty uvolněno dvacet výkonných pilotů a jedna administrativní síla. Velitelem této skupiny byl štábní kapitán František Fajtl. Dne 21. února 1944 se skupina „fajtlůvců“ z Anglie vydala lodí Reina del Pacifico na cestu do Sovětského svazu. Cesta

přes Středomoří z Glasgowa přes Gibraltar a Port Said do Suez a odtud vlakem do Káhiry přes Palestinu do Damašku, autobusy přes Syrskou poušť na leteckou základnu Habbanyia asi 50 km od Bagdádu pak přes Perský záliv do Teheránu a odtud natříkrát do Moskvy, kam dorazili 2. 4. 1944, byla zdlouhavá a náročná. Na letišti Ivanovo se seznámili s tehdy nejmodernější sovětskou stíhačkou La-5 FN a sovětskou bojovou technikou, osvojili si i ruštinu včetně odborné terminologie a přesunuli se na letiště Kubinka u Moskvy, kde se organizoval 1. československý stíhací letecký pluk v SSSR. Na letišti Proskurov se dozvěděli, že na Slovensku vypuklo živelné a předčasné povstání. Chtěli povstalcům pomoci. Sovětská vláda zprvu váhala a vyčkávala, pak se ale rozhodla uspišit karpatsko-dukelskou operaci a naše letce vyslala na Slovensko až 17. září. Z polního letiště Zolná u Zvolena pak vzlétali na podporu pozemních povstaleckých jednotek. Po úspěšném náletu na letiště v Piešťanech 18. září, jehož se Ladislav Valoušek také jako jeden z osmi letců zúčastnil, se už povstání ocitalo

v defenzivě, povstalci nemohli dále vzdorovat přesile německých elitně vyzbrojených divízií a letectva. Letci vzlétali až třikrát denně, ale dodávky střeliva, benzínu a náhradních dílů ze Sovětského svazu vážily a v horách se rychle horšilo počasí. Povstalci museli ustoupit do hor a letci byli 25. října po pádu Brezna odvoláni zpět do Sovětského svazu k plnění dalších úkolů. Povstání bylo definitivně potlačeno. Při odletu se za deštivého počasí letci rozptýlili. Ladislav Valoušek se dostal na letiště v rumunském Oradea Mare. Skupiny se pak shromáždily v Przeworsku a byly přeorganizovány. Ladislav Valoušek byl přeložen ke 2. pluku a zaměstnán vedle výcviku nových pilotů přepravou nových strojů od Uralu na frontu. V polovině dubna se naši letci účastnili také osvobozovacích bojů na území Polska a v prostoru Ostravy. Začátkem května, 11. 5. 1945, byla Valouškova skupina přemístěna na polní letiště Albrechtický (v prostoru dnešního Mošnova) a odtud se nakonec přesunula do svobodné Prahy. Dne 15. září 1945 se Ladislav Valoušek ve Zvolenu oženil s děvčetem, které tam poznal za Slovenského národního povstání, když zde byli letci ubytováni. Byla to prý první mírová svatba u nás.

Jako výborný pilot byl služebně přidělen k dopravnímu letectvu v Praze. Sloužil v hodnosti štábního kapitána u 1. leteckého dopravního pluku skupiny ministerstva národní obrany v Praze-Ruzyni, později ve Kbelích. Pluk zajišťoval přepravu vládních osob, sportovců apod. Získal v Praze též byt.

Po únoru 1948 se začal nový politický režim zbavovat všech svých potenciálních „třídních nepřátel“. Byli mezi nimi např. lidé smyšlením demokraté – masarykovci, velcí sedláci, podnikatelé, kněží a také vojáci, kteří bojovali na „špatné“ straně, totiž na západní frontě. Za svoji odvahu, čestnost a věrnost

ideálům demokracie ti válku přeživší tvrdě zaplatili. Nejen ztrátou zaměstnání, ale i vězněním a nucenými pracovními tábory, někteří dokonce životem.

V květnu 1950, po nástupu Alexeje Čepičky do funkce ministra národní obrany, předložili také Ladislavu Valouškovi a dalším západním letcům jejich „vlastní žádost“ o přeložení do zálohy. Bylo jim řečeno, že pokud se budou zdráhat podepsat, existují prostředky, jak je k tomu donutit. Ladislav Valoušek podepsal, znal poválečné osudy mnohých bojových druhů. (Byla po něm požadována špionáž v cizině, kam létal, to ale striktně odmítl.)

Po ztrátě zaměstnání i bytu se Ladislav Valoušek vrátil do rodného kraje. První nouzové bydlení našel v Lužicích u Šternberka. Vzdálení příbuzní – manželé Mořkovi – mu dovolili upravit si k bydlení jednu místnost u jejich usedlosti, Valouškovi jim pomáhali s různými pracemi v hospodářství. Ladislav Valoušek začal pracovat v lužické cihelně. Vydělával tehdy 3,50 Kčs za hodinu. Manželé Valouškovi už měli v té době dvě malé děti, syn Miroslav se narodil ještě v Praze (1947), dcera Olga už na Moravě (1950). Později, asi po dvou letech, našli Valouškovi byt i zaměstnání ve Šternberku. Snad proto, že Ladislav Valoušek bojoval také na východní frontě, nebyl vězněn jako mnozí jeho bojovní druzi. Bylo mu však pod neustálou kontrolou „shora“ povoleno pracovat jen v nejhůře placených dělnických profesích. Ve Šternberku našel zaměstnání v závodě Moravia, nejdéle pak pracoval v závodě Chronotechna jako brusič na tvrdokov. Ani zde si nemohl vydělat více než 1 200 Kčs měsíčně. Také pro jeho manželku byla jen ta nejhůře placená místa (dělnice Chronotechny, prodavačka, uklízečka, prادلena). Celá Valouškova rodina byla dlouhou řadu let perzekvována a poškozována morálně i hmotně, děti tzv. „západáka“,

kteří za války sloužil „západním imperialistům“, si ani nemohly po ukončení základní školy vybrat střední školu, nýbrž jen schválený učební obor. Na základě těch nejnižších platů byly manželům Valouškovým také vyměřeny ty nejnižší důchody.

Ladislav Valoušek byl částečně rehabilitován v roce 1976 a přitom mu byla jeho hodnost upravena na majora letectva v záloze, plně rehabilitován byl až v roce 1992 a povýšen na plukovníka letectva.

Byl to povahově velmi vzácný člověk, těžce životem zkoušený, ale nezahořkl. O jeho výjimečné skromnosti svědčí i to, že se nikdy nepovažoval ani za bojového hrdinu, třebaže svoji statečnost a hrdinství mnohokrát za války prokázal a byl za ně také vyznamenán. Obdržel např. čtyři válečné kříže, československou vojenskou medaili Za zásluhy 1. stupně, tři československé medaile Za chrabrost před nepřítelem, dvě československé vojenské pamětní medaile k výročí SNP, Řád SNP 1. třídy, odznak Zasloužilého letce, sovětskou medaili Za vítězství nad Německem ve Velké vlastenecké válce 1941–45 a dvě anglická vyznamenání – Aircrew Atlantic Star (Hvězda atlantických posádek) a Aircrew European Star (Hvězda evropských posádek).

Nestál o veřejné pocty, ani po své plné rehabilitaci v roce 1992 nepřijal přidělenou novou uniformu a až do konce svého života rovněž neuváděl ani vojenskou hodnost u svého jména... Svého času napsal přátelsky studentce Pedagogické fakulty v Banské Bystrici A. Dubecké, která chtěla ve své seminární práci popsat jeho válečnou anabázi, tato slova:

„Upozorňuji Vás, nebyl jsem žádný hrdina, ani jsem nikdy netoužil stát se jím. Ostatně to slovo často používali lidé, kteří sami mu byli na míle vzdálení. Nás Čechoslováků nebylo tolik, abychom si mohli dovolit ‚hrdinsky padat po stovkách‘ a denně. I přesto

českoslovenští letci z toho malého počtu zaplatili za druhé světové války více než pět sty životy. Já jako řadový letec jsem se jen snažil konat svou službu a povinnosti tak, jak nejlépe jsem to dokázal.“

Díky Ladislavu Valouškovi máme skvělou fotodokumentaci činnosti našich letců v Anglii, Sovětském svazu i na Slovensku. Ze Slovenska jsou jeho snímky jediné, neboť fotografie oficiálního fotografa pluku, narychlo zakopané na Zolné, podlely zkáze. Valouškovy válečné (soukromě pořizované) dokumentární fotografie provázejí mnohé publikace jeho leteckých přátel, jméno Ladislav Valoušek v jejich popisce však nikde nenajdeme, mají již jen označení „archiv autora“. Nejvzácnější část Valouškovy bohaté válečné fotodokumentace (na 600 snímků včetně negativů a popisů) převzalo z rodinného archivu Muzejní oddělení Armády ČR v Praze a Historický ústav v Praze, Muzeu SNP v Banské Bystrici již dříve Ladislav Valoušek věnoval některé osobní věcné památky. Další památky jsou rozptýleny, získali je badatelé, soukromí sběratelé a zájemci o letectví. Také svoje válečná vyznamenání a medaile Valoušek většinou rozdal.

Poskytl též potřebné historické informace některým svým bojovým druhům, kteří publikovali své práce ještě před změnou režimu, ovšem za určitých politických omezení. Protože sám za takovéto situace vydávat nic nechtěl, ani měnit nepřijemné pravdy osobně poznané a v uskutečnění nějaké politické změny u nás už ani nevěřil, zaslal např. i svému veliteli Františku Fajtlovi (na základě jeho žádosti) některé kapitoly z jedné verze svého „velkého deníku“, na němž doma pracoval, a Fajtl je ve své práci použil.

Až za politického uvolnění u nás v 80. letech mohl vystoupit na besedách pro organizace a školy,

spolupracovat s novináři, s rozhlasem a leteckými kluby. Pro mnohaletou politickou nepřízeň doby však byly publikovány za života Ladislava Valouška pouze časopisecky některé jeho vynikající odborné stati (u nás a v Anglii) a rovněž několik leteckých povídek, které svědčí o jeho vypravěčském talentu. Jeho odborná pojednání i letecké povídky byly publikovány od 70. let minulého století většinou v časopise *Letectví + Kosmonautika*, jehož stránky mu zpřístupnil redaktor a publicista Václav Tikovský. Poskytl mu rovněž určité potřebné vedení. Několik Valouškových povídek vyšlo i v *Zápisníku*. V psaní jej povzbuzoval i jeho přítel a spolubojovník s podobným životním osudem – Antonín Liška z Plzně (vojenský letec – generálmajor v. v., spisovatel, malíř).

Zhoršení zdravotního stavu v 90. letech už mu bohužel nedovolilo žádné aktivity z oblasti jeho hlubokého zájmu o letectví uskutečňovat.

Dne 22. 5. 1996, u příležitosti 700. výročí první písemné zmínky o městě Šternberku, byl poctěn udělením čestného občanství města. Ocenění přebírala za vážně nemocného otce jeho dcera Olga Vrbová. Ladislav Valoušek zemřel dva dny poté.

Jeho literární pozůstalost obsahovala dva rukopisné deníky, malý autentický z posledního roku války (manuskript) a rozsáhlý strojepis velkého deníku, dále několik leteckých povídek v rukopise a několik povídek publikovaných

časopisecky. Veškerá jeho fotodokumentace, válečná i osobní, byla jím osobně přehledně uspořádána, popsána a očíslována.

Všechny Valouškovy letecké prózy byly vydány knižně až po jeho smrti ve vlastním nízkém nákladu editora a byly určeny výhradně jako osobní dar rodině autora, jeho příbuzným, známým a hlavně leteckým přátelům, jichž měl Ladislav Valoušek mnoho. Nejen v Čechách (hlavně v Praze), ale také na Slovensku, v Anglii a USA. Jeho adresář obsahoval na stovku jmen. Knihy se tedy nedostaly do prodeje, ale byly rozdány a dle adresáře rozslány. Vydavatelstvím a nakladatelstvím Univerzity Palackého Olomouc byly vydány tyto publikace:

Návraty stíhačů (Šternberk, 2002 a 2004) – chronologicky řazený soubor 14 publikovaných i rukopisných leteckých povídek ze západní a východní fronty.

Cestou nadějí a zklamání (Šternberk, 2003) – autentický válečný deník z posledního roku války (zápisky od 31. 1. 1944 do 20. 7. 1945).



L. Valoušek (stojící první zleva) a F. Chábera.
Zdroj: archiv autorky.

Cestou zpátky (Šternberk, 2003) – velký (retrospektivní) deník.

Autor začíná svoje vzpomínky převelením 21 československých pilotů RAF do SSSR, kdy se začínají při boji za svobodu své vlasti a obnovení demokracie v ní zase vracet domů. V retrospektivě pak líčí i celou vojenskou anabázi našich pilotů a také svoji vlastní.

Soubor tří leteckých próz Ladislava Valouška doplnila ještě autorská publikace Vlasty Hlůzové *Životní křižovatky stíhacího letce Ladislava Valouška* (2006, reedice 2018). Je do ní zařazeno rovněž autorizované vyprávění manželky Ladislava Valouška paní Idy Valouškové, které vzniklo z útržků jejích vzpomínek v průběhu asi tří let.

V posledních letech životní příběh Ladislava Valouška zaujal rovněž několik studentů z regionu, gymnazistů i vysokoškoláků. Např. v roce 2010 jej samostatným tvořivým způsobem zpracovala ve své bakalářské práci s názvem *Osobnost letce Ladislava Valouška na pozadí historických událostí* slečna Aneta Grohmanová ze Šternberka, tehdy studentka 3. ročníku prezenčního studia Pedagogické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci, ústav pedagogiky a sociálních studií.

Životopis Ladislava Valouška najdeme nyní např. i ve dvou pokračováních z roku 2017 na internetovém webu Michalov. Vždy se podaří rozšířit již známá fakta ještě alespoň o něčí osobní vzpomínku, nepublikovanou dokumentární fotografii nebo zajímavost z oboru letectví. Rovněž některé kulturní instituce z blízkého okolí Šternberka (např. Žerotín, Pňovice) v čase nepřilíš dávném připomněly tohoto téměř pozapomenutého opravdového vlastence a čestného člověka. A to je opravdu dobře.

Městská knihovna ve Šternberku uctila památku plukovníka Ladislava Valouška v září 2018 u příležitosti 100. výročí jeho narození vzpomínkovým večerem nazvaným *Žil mezi námi*. Komponovaný pořad s promítáním byl doplněn též výstavkou různých dokumentů zapůjčených rodinou.

V olomoucké čtvrti Holice připomíná od 31. 8. 2018 jména osmi občanů, kteří bojovali ve druhé světové válce na západní i východní frontě a někteří z nich tam i padli, kovová plastika před základní školou na Návsi Svobody. Stylizovaný obelisk s ratolestí z oceli a nerezů je dílem uměleckého kováře Milana Poliána. Na pamětní desce můžeme číst také jména tří válečných letců: Ladislava Valouška (1918–1996), jeho švagra Bohumila Netopila (1916–1989) a Vladimíra Horského (1914–1940).

Vlasta Hlůzová (*1935) žije ve Šternberku, kde také působila jako učitelka na základní škole (aprobace český jazyk, dějepis, výtvarná výchova). Zabývá se kulturní historií šternberského regionu.

» bronislav-hluza@volny.cz

Historie vodních děl v lázních ve Velkých Losinách

RICHARD JAŠŠ

Léčba v losinských lázních byla od prvopočátku postavena na účincích vody. Jednalo se o vodu sirnou, studenou nebo termální, jímanou z pramenů vyvěrajících z hlubin Země, ale nutností bylo také užívání obyčejné vody povrchové. Jelikož se lázně nacházejí přímo na soutoku dvou bystřin, jednalo se tedy především o vodu z nich, konkrétně z potoků Grossbach (dnes Račinka) a Krebsbach (dnes bezejmenný tok)¹. Potoční voda se užívala k praní, prostému koupání, napájení hospodářských zvířat i k pití. Potoky sloužily zároveň jako odpadní stoky. Později byla síla tekoucí vody použita také jako zdroj potřebné mechanické a nakonec i elektrické energie. Postupem času tak vyrostl v lázních nejen důmyslný systém jímaní a rozvádění léčivé vody, řada vodních děl silotvorných, rybníčních, vodohospodářských, ale také zařízení k zamezení ničivé činnosti toků. Na historii těchto vodních staveb se nyní podrobněji podíváme.

Nejstarším lázeňským vodním dílem je paradoxně dílo, které se samotnými lázněmi původně

funkčně vůbec nesouviselo. Jednalo se o vodní dílo silotvorného zařízení na tzv. lázeňské vile Franziska. Budova byla postavena v letech 1850–1851 vídeňským podnikatelem a továrníkem Maximilianem Drossbachem jako teplovodní máčirna a tírna lnu, v té době jediná svého druhu v Rakousku. Již o rok později 1. března 1851 však Drossbach továrnu prodal společnosti Mechanické tkalcovny C. A. Wagnera ze Šumperka. Tírna byla v té době rozsáhlým areálem, ke kterému kromě hlavní budovy (pozdější vily Franzisky) patřila také velká dřevěná stodola k sušení lnu, rozsáhlá skladiště surového i zpracovaného lnu, několik menších vodních ploch k máčení lnu atd. Tovární provoz měl však neblahý vliv na nedaleko položené lázně – technologie přý produkovala nesnesitelný zápach. V roce 1854 píše novinář Ohéral ve svém příspěvku v *Reiseskizzen aus Mähren* o losinských lázních, že zápach, který zdejší ústav sužuje, „*může snášet jen naprostý otrlec*“. Lnářská výroba se v Losinách (naštěstí) ekonomicky jaksi nevyplácela. Společnost prodala v roce 1858

tírnu Balthazaru Szabelovi, řediteli olomouckého velkoobchodu s přízí Hirsch, za 20 tisíc zlatých. I on však musel nakonec v roce 1861 podnik i s pozemky prodat Karlu Rudolfovi von Liechtenstein, majiteli losinského panství. Kromě tovární budovy zanechal také vodní dílo postavené v letech 1850–1851.

To začínalo na místním potoce Grossbachu (dnes Račí potok) malým jezem. Ten zdvihal vodu do krátkého přímého náhonu, který napájel nadržovací rybník nad tírnou. Otevřený náhon přiváděl vodu z rybníka k tovární budově, kde poháněla „dřevěné vodní kolo“ na horní vodu. Dle smlouvy z roku 1850 uzavřené s majiteli okolních pozemků se dozvídáme, že byl zároveň vybudován ještě jeden rybník související s provozem tírny lnu, v němž byl len máčen. Původně byl tento tzv. „Labutí rybník“ (Schwanenteich) spojen rourami s nadržovacím rybníkem silotvorného díla. Nacházel

se před budovou tírny v místech dnešní asfaltové plochy před lázeňskou budovou Božena. Později bylo toto spojení obou rybníků přerušeno a „Labutí rybník“ se napájel zatrubněným náhonem přímo z Grossbachu. Vpust se stavidlem se nacházela na malém jezu v místech později postaveného domu č. p. 432 (dnes tzv. budova Terezka). Vodní dílo „Labutího rybníka“ pod tírnou sloužilo od počátku současně k zavlažování okolních luk. K tomu byla speciálně uzpůsobená zatrubněná výpust.

Po zrušení provozu tírny v roce 1861 nechalo ředitelství liechtensteinského panství zvýšit tovární budovu o jedno patro a přebudovat ji na lázeňský hotel. V nové lázeňské vile, po manželce majitele panství pojmenované „Villa Franziska“, bylo zřízeno 31 pohostinských pokojů a dvě kuchyně. Ve vedlejší nižší provozní budově byla zřízena kolonáda. Co se přesně událo s vodním dílem,



Pohled na losinské lázeňské sanatorium Tesstal od rezervoáru pitné vody. V popředí lázeňské koupaliště, vpravo část hospodářského rybníka, 20. léta 20. století. Zdroj: archiv Richarda Jašše.

nevíme. V době, kdy ještě nebylo možno jej přebudovat k výrobě elektrické energie, se stalo z pohledu lázeňského provozu zbytečné. Nezachoval se nám žádný doklad o tom, zda bylo dílo přebudováno a dále používáno, nebo bylo zanecháno mimo provoz. S největší pravděpodobností bylo nutné část vodního díla včetně obou rybníků zachovat v zájmu vlastníků okolních pozemků, kteří trvali na dodržení smlouvy z roku 1850, tedy na letním zavlažování svých pozemků prostřednictvím vodního díla. O funkčnosti vodního díla vypovídá i zřízení menší okrasného rybníka za vilou Franziskou na počátku 20. století, který byl napájený patrně z náhonu. Malá vodní plocha byla opatřena i vodotryskem.

V tomto stavu nacházíme vodní dílo bývalé tírny lnu na konci roku 1916, kdy se rozhodlo ředitelství liechtensteinského velkostatku ve Velkých Losinách pro přestavbu starého „*dřevěného vodního díla*“ a zřízení „*Franzisevy turbíny na místě dřívějšího vodního kola ve vile Franzisce*“. Na jaře 1917 bylo započato s výstavbou, o níž se nám nedochovalo mnoho autentických záznamů. O to sdílnější je vodoprávní dokumentace z roku 1936, která nám celé vodní dílo popisuje velmi podrobně. Za účelem odběru vody z potoka Grossbach bylo zřízeno na toku nové zdymací zařízení, sestávající ze zdymacího prahu s odnímatelnými prkny k zajištění výšky zdvihu hladiny. Břehy kolem malého jezu byly zpevněny štětováním. Otevřený náhon o šířce jeden metr a hloubce 0,75 metru vedl na vzdálenost 61,8 metrů do rybníka, který nadržoval až 1440 m³ vody. Měl průměrnou délku 42, šířku 33 a hloubkou 1,2 metru, byl oplocen a opatřen na vtoku i výtoku stavidly. Na severovýchodní straně rybníka vycházelo do potoka



Pánská část lázeňského rybníku ke koupání, 1913. Zdroj: archiv Richarda Jašše.

vypouštěcí potrubí sloužící zároveň jako jalový odpad silotvorného díla. Betonové potrubí o průměru 35 centimetrů a délce 23,4 metrů bylo na rybníce uzavřeno stavítkem a ústilo do Grossbachu otevřeným příkopem.

Od betonového vtokového objektu na rybníku vedlo potrubí o průměru 50 centimetrů vodu pod okresní silnicí do Nové Vsi (Žárové) v délce 215,7 metru až do vyrovnávací šachtice u Franzisky. Potrubí bylo uloženo v této části do původního otevřeného náhonu, který byl poté zasypan. Z šachtice tekla voda železným potrubím o průměru 40 cm ještě 58,9 metru k silotvornému zařízení ve sklepě budovy. To tvořila spirálová Francisova turbína firmy Voith St. Pölten o maximální hltnosti 120 l/s. Užitečný výkon při spádu 10 metrů činil 12 koňských sil. Při malé vodě (průtoku 38,4 l/s) se výkon snižoval až na 3,84 koňské síly. Turbína poháněla dynamo o výkonu 12 kW k výrobě „*elektrického světla pro vlastní potřebu lázní*“. Odpadní voda odtékala zpět do potoka odpadní strouhou dlouhou 291 metrů. Tvořil ji klenutý kanál vyzděný

z lomového kamene široký 1, vysoký 1,5 metru, který končil až u vily Marie.

Vodní dílo prodělalo zásadní změnu v roce 1931 při regulaci potoka Grossbachu v prostoru lázni. Potok při intenzivnějších srážkách pravidelně zaplavoval areál lázni a spodní část Losin, a proto bylo přistoupeno k napřímení a regulaci koryta. Při regulaci se zcela změnila situace kolem vily Franziska. Jelikož byla zároveň napřímena okresní silnice na Novou Ves původně vedoucí těsně kolem hlavní lázeňské budovy a dále za potokem kolem vily Franziska, zbudoval se nový betonový most přes Grossbach a v souvislosti s tím bylo zrušeno kluziště (původně v prostoru před dnešním silničním mostem na levém břehu) a také „Labutí rybník“. Po zrušení rybníka, který byl používán k zavlažování okolních luk, se musel poněkud přebudovat nadržovací rybník. Na jeho vtokovém objektu byla postavena šachta propojená železným potrubím s rybníkem, která sloužila k zavlažování přílehlého pozemku patřícímu Florianu Dreslovi z Velkých Losin.

V této podobě silotvorné zařízení i celé vodní dílo fungovalo prokazatelně do 50. let 20. století. Odbor pro výstavbu a vodní hospodářství ONV Šumperk rozhodl na základě jednání ze dne 25. února 1960 o jeho zrušení *„vzhledem k jeho zchátralému stavu a značným nákladům na jeho případnou opravu“*. Likvidace byla provedena blíže neurčeným způsobem. Patrně byla demontována a odvezena do šrotu turbína, zbytek vodního díla byl prostě ponechán postupnému chátrání. Dnes můžeme vidět již jen torza. Zachovalo se s drobnými obměnami vodní dílo nadržovacího rybníka, který je však dnes vypuštěn a ponechán svému osudu. Dále je zřetelné těleso původního náhonu,

kteří tvoří zřetelný val mezi silnicí a lázeňskou budovou „Chaloupka“ a končí před budovou Božena nepřehlédnutelnou betonovou vyrovnávací šachticí.

Velmi zajímavým, mladším vodním dílem je silotvorné dílo, které bylo vybudováno k zásobování pitnou i užitkovou vodou nového lázeňského sanatoria Tesstal (dnes lázeňská budova Šárka). Bylo postaveno v letech 1912–1913 současně se sanatoriem a důmyslně se u něj kombinovala silotvorná a vodohospodářská funkce. Sestávalo ze dvou stavebních částí. Silotvorná začínala zdýmacím prahem na potoku Grossbach v místech přibližně za nadržovacím rybníkem vodního díla vily Franzisky. Koryto potoka bylo v tomto místě zajištěno fošnami v délce 2,45 metru. Nadržená voda byla odvedena dřevěným korytem se stavítkem o šířce 1,2 metru, hloubce 36 centimetru a délce 64,5 metru, které ústilo do otevřeného kanálu vykopaného v zemi hlubokého 80 centimetru. Tento primitivní náhon ústil po asi 60 metrech do turbínové šachtice, v níž se nacházela Francisova dvojčítá turbína o hltnosti 90 l/s, která vytvářela při užitečném spádu 5,2 metru výkon 4,7 koňské síly. Turbína tvořila silotvorné zařízení pohánějící pumpu, která čerpala vodu z 2 studní přímo uvnitř silotvorného objektu – dřevěného domku v místě známém pod názvem „U vodárny“. Takto použitá voda se poté vracela do potoka asi 55 metrů dlouhým odpadním kanálem, většinou zatrubněným.

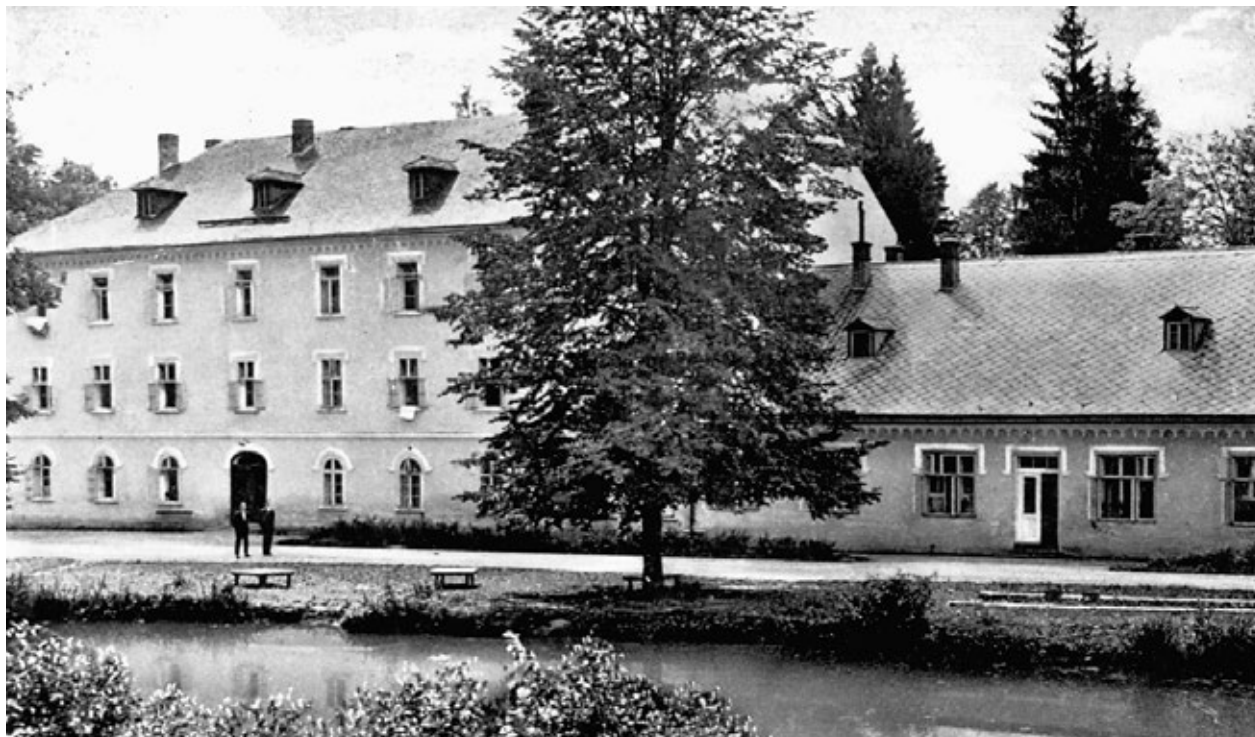
Pumpa tvořící první článek vodohospodářského díla tlačila vodu ze studny kovovým potrubím s průměrem 50 milimetrů do betonového rezervoáru o objemu 500 hektolitrů na kopci mezi vodárnou a zásobovaným objektem sanatoria. Zde se voda nadržovala, a jelikož se sanatorium

nacházelo níže než tento rezervoár (rozdíl činil asi 10 metrů), potrubí, které jej propojovalo s rezervoárem v sanatoriu, fungovalo při otevření jako tlakové a bez dalšího čerpání jím bylo možno zásobovat Tesstal vodou. Z betonové jímky ve sklepe sanatoria se voda přečerpávala do vodojemu v půdním prostoru, odkud se již rozváděla do jednotlivých koupelen a kuchyně.

Francisova turbína vodního díla byla osazena v březnu a dubnu 1913 a kolaudace celého zařízení proběhla 20. srpna téhož roku zároveň s kolaudací vodního díla dvou rybníků vybudovaných v místech dnešního termálního koupaliště, které však se

sanatoriem přímo nesouvisely. Vodní dílo fungovalo v této podobě patně do konce 30. let 20. století. V roce 1938 zde bylo instalováno ještě záložní elektrické ponorné čerpadlo o výkonu 300 l/min.

Na počátku 50. let se projevila technická nedostatečnost vodárny. Vedení lázni z ní chtělo zásobovat vodou celé lázně a na to technologie ani zdroj nestačily. Proto v roce 1953 využilo pokračující regulace Račího potoka v úseku původního vodního díla a zahájilo vodopravní řízení ve věci jeho modernizace, stavby nové úpravny vody a zvýšení dimenze vodovodního potrubí. Na základě povolení ONV Šumperk byl postaven nový kamenný vtokový



Dnes již zaniklý tzv. Labutí rybník před lázeňskou vilou Franziskou, 20. léta 20. století. Zdroj: archiv Richarda Jašše.

objekt s česly a lapačem písku. Otevřený náhon byl zcela zrušen a voda byla od potoka vedena na vzdálenost 210 metrů v betonových rourách o světlosti 300 milimetrů. Aby mohlo být dosaženo požadovaného odběru 5 l/s, nestačilo již odebírat vodu z jedné ze tří studní (v roce 1953 byla voda čerpána jen z jedné 16 metrů hluboké o průměru 2 metry (další dvě studny byly mimo provoz). Bylo nutno doplňovat studnu vodou z náhonu pomocí dřevěného koryta se stavítkem. Voda byla dále čerpána stávajícím elektrickým čerpadlem do rezervoáru na kopci. Nově však bylo položeno jak potrubí k rezervoáru (místo průměru 50 mm 100 mm), tak potrubí z rezervoáru k jednotlivým lázeňským budovám (80 mm za 40 mm). Voda z Račího potoka musela být samozřejmě upravována. K tomu účelu byla v místech studní vybudována kamenná úpravná vody se dvěma rychlofiltry, filtry, strojem, který dávkoval do vody roztok chlornanu sodného a dále dechlorátorem. Přes tato rozsáhlá opatření již samotný projekt označil takové zásobování lázní pitnou vodou za provizorní. Zvyšující se potřeba užitkové vody a také hygienické nároky nakonec v průběhu 60. let 20. století přivodily úplné opuštění tohoto vodního díla. S jeho zbytky v podobě vodárenského objektu u Račího potoka a také betonového rezervoáru na kopci nad pramenem Karel se však můžeme setkat dodnes.

Jak jsme již zmínili, v souvislosti se stavbou sanatoria Tesstal bylo vybudováno ještě jedno vodní dílo, a to vodní dílo dvou rybníků v místě dnešního termálního koupaliště. Oba rybníky byly napájeny z tzv. Krebsbachu. Vodní dílo začínalo zdýmacím zařízením v korytě potoka. Břehy i dno přírodního koryta byly obloženy deskami, aby nedocházelo ke znečišťování vody bahnem. Toto dřevěné koryto



Lázeňské sanatorium Tesstal ve Velkých Losinách (dnes lázeňský pavilon VI Šárka) v popředí se stavidlovým objektem hospodářského rybníku postaveného v roce 1913 spolu s koupalištěm, 20. léta 20. století. Zdroj: archiv Richarda Jašše.

dlouhé 6 metrů bylo na svém konci přepaženo zdýmacím prknem, které svádělo vodu do betonového potrubí o průměru 20 cm a délce 8,5 m. Odtud voda natékala přímo do horního rybníka. Maximální odběr vody činil 33,6 l/s. Tento menší rybník o rozměrech 25 × 23 metrů sloužil v letních měsících jako koupaliště. Měl průměrnou hloubku 1,2 m a na severu na něj navazovalo brouzdaliště pro děti o hloubce 40 cm. Aby se koupaliště neza bahňovalo, byly dno i břehy vydlážděny betonovými deskami. Pozemek byl obehnan prkennou ohradou, stejnou ohradou byl rozdělen na oddělení

pro muže a pro ženy s dětmi. Kolem plotu stály ze dvou stran dřevěné kabinky k převlékání. Koupaliště mělo dvě odtoková potrubí o průměru 15 cm, která byla opatřena dřevěným stavidlem. Jedno ústilo po 21 m zpět do Krebsbachu a druhé po asi 38 m do tzv. hospodářského rybníka. 40 m dlouhý a 19 m široký rybník sloužil k dobývání ledu pro lázně a k chovu ryb. Břehy byly jen prostě vysvahovány, nezpevněny. Dřevěné stavidlo ovládalo přepad, z něhož voda odtékala potrubím zpět do Krebsbachu. Rybník bylo možno také dopouštět pomocí stavidla přímo z Krebsbachu.

Toto vodní dílo bylo vybudováno na jaře a v létě 1913, ke kolaudaci došlo 20. srpna 1913. Až do poloviny 70. let přesto, že rybník ke koupání plnil roli obecní plovárny, neprodělalo zvláštní úpravy. V letech 1977–1979 na jeho místě vyrostl moderní betonový bazén, který však již nebyl napájen vodou z Krebsbachu, ale termální vodou přivedenou z vrtu Žerotín. Hospodářský rybník se po tuto dobu prakticky neudržoval. Postupně došlo k jeho samovolnému zazemnění. V době stavby nového koupaliště byly bažinaté zbytky tohoto rybníka zavezeny a zplanýrovány. Jelikož bylo nutné vodu ze sirného koupaliště nechat před vypuštěním do Račího potoka odstát, vybudoval se zároveň nový rybník v místech nedaleko lázeňských tenisových kurtů, do něhož byla voda z koupaliště přepouštěna. Tento rybník existuje dodnes.

Kromě těchto velkých vodních děl fungovala v lázních i menší dílka přivádějící užitkovou i pitnou vodu a odvádějící vodu odpadní. Dnes bychom prostě řekli vodovody a kanalizace. Ve své době se však jednalo o skutečná vodní díla vybudovaná s veškerou důmyslností a fortem. Jelikož těchto zařízení bylo v lázních větší množství, vybral jsem

jen dva nejzajímavější případy. V roce 1919 nechal zříditi ředitelství lázní vodní dílo k zásobování lázeňského zahradnictví vodou. Voda byla odebrána až z potoka Losinky, v jehož dně se vybudovala betonová šachta o hloubce 50 cm uzavřená litinovou mříží. Ta byla spojena na vzdálenost asi 8 m betonovým potrubím se studnou o hloubce 1,7 m a průměru 1 m. Z této studny se již čerpala voda za pomoci pumpy poháněné elektromotorem o příkonu 3,6 kW a výkonu 200 l/min umístěné v dřevěné kolně na zahradě lázeňského dvora č. p. 229. Čerpadlo nasávalo ze studny vodu železným potrubím 32 mm o délce 28 m a vodu poté hnalo 270 m do kopce do vodního rezervoáru nad sanatoriem Tesstal. Z mohutné z kamene vyzděné nádrže 6 m dlouhé, 4 m široké a 1,6 m hluboké byla pak voda samospádem svedena do zahradnictví, kde se používala k závlaze.

Druhým takovým vodohospodářským dílem byl odpadní lázeňský kanál, dílo staré a poměrně složité. Jeho základ tvořil železný odpadní kanál o průměru 15 cm, který přecházel v kanál 30 cm až do finální mocnosti kamenného kanálu při ústí do potoka Grossbach 70 × 70 cm, o jehož existenci se dozvídáme poprvé v roce 1850. Zajišťoval v té době „*odvod odpadní vody z bazénu, vanových koupelí a močidel*“. V letech 1887 a 1888, kdy byla přes lázně budována okresní silnice do Nové Vsi (dnes Žárové) je zde také zmiňován tento odpadní kanál vedoucí podél cesty a pod ní. V roce 1919 musela být stará kanalizace rekonstruována. Došlo k její opravě betonovými rourami. Vodopravní dokumentace z roku 1936 nám popisuje kanalizační dílo následovně: „*Odtok z vanových lázní, bazénu atd. byl tvořen 15 cm železným potrubím. To ústilo do betonového potrubí o průměru 15 cm a délce 12 m,*

které přecházelo šachticí do 64 m dlouhého betonového potrubí 30 cm. V lázeňském parku toto potrubí ústilo do zděného kamenného kanálu 70 × 70 cm, který byl redukován při vyústění do Grossbachu na průřez 45 × 65 (výška) cm. Kanál měl ve svém průběhu několik vpustí pro odvod povrchových vod z příkopů okresní silnice i místních cest. Před vtokem do Grossbachu se nacházela šachtice hydraulického trkače neznámého účelu.“

Tento kanalizační systém fungoval s drobnými úpravami až do konce 80. let 20. století. Proto se také vcelku často stávalo, že byly sirnou vodou z tohoto kanálu (nebo vodou z termálního koupaliště) vytráveny ryby v Račím potoce. Ve 2. polovině 80. let již byla produkce splaškových vod z lázní tak masivní, že bylo nutno situaci řešit vybudováním čistírny odpadních vod. To byl konec více než 130 let starého kanálu.

Poznámky:

1) Potok pramenící v Pekařově nazývaný německy Grossbach = Velký potok byl po 2. světové válce česky pojmenován Račinka nebo také Račí potok. Menšímu potoku pramenícímu na západní straně vrchu Chlum a vlévajícímu se do Grossbachu v prostoru losinských lázní nazývanému německy Krebsbach = Račí potok nebyl v poválečném období přisouzen žádný český název. Tyto ekvivalenty nedávají příliš smysl. Problém je však poněkud složitější, protože např. mapy III. vojenského mapování speciální sekce (1:75 000) udávají název Krebsbach naopak u toku v ostatních pramenech označovaného za Grossbach. Zmatek je zaset tedy patrně ještě před rokem 1945. Abychom nemuseli u potoka Krebsbach používat českého ekvivalentu bezejmenný potok, v článku jsou používány tradiční německé názvy Krebsbach a Grossbach.

Richard Jašš (1974) vystudoval Přírodovědeckou fakultu UP. V současnosti provozuje likérku a destilérii Ullendorf ve Velkých Losínách. Dlouhodobě se zabývá regionální historií Šumperska a německým národním emancipačním hnutím na území Československa. Je šéfredaktorem vlastivědného časopisu Podesní a je autorem několika historických monografií.

» richardjass@seznam.cz

Zmizelý svět vodoléčebných lázní na Gräfenberku

KVĚTOSLAV GROWKA

Lázně Jeseník, bývalý Gräfenberk, procházejí již pár roků po sobě viditelnou proměnou. Vedení Priessnitzových léčebných lázní a Společnost V. Priessnitzze pochopily, že v dnešní konkurenci lázní mohou uspět jen s přispěním historických specifik vodoléčebných lázní. Obracejí se do minulosti jak pro poznání polozapomenutých léčebných kúr, tak při revitalizaci lázeňského areálu. Velkou pomoc jim poskytuje bohatý archivní materiál s řadou fotografií, pohlednic a litografií, který je v lázních využíván k výstavním i publikačním účelům, aby na pacienty i ostatní lázeňské hosty zapůsobil i genius loci Gräfenberku. Jedním z diskutovaných témat je proměna lázeňského areálu, z něhož prakticky vymizela původní podoba. Ve svých počátcích totiž vycházela z prostého, venkovského stavitelství, základním stavebním prvkem bylo pak dřevo.

Osada Gräfenberk měla na počátku 19. století jen 18 domů, nejvýše stálo stavení Priessnitzů. V něm se narodil Vincenz Priessnitz, zakladatel novodobé vodoléčby jako součásti světového proudu přírodního léčení. Za necelých 30 let se mu

podařilo přetvořit bídná zemědělská hospodářství na prosperující lázně světového věhlasu. Pohled na Gräfenberk roku 1834 nám ukazuje jádro lázní okolo Priessnitzova kamenného domů čp. 175, který stojí vlevo dole. Tuto podobu získal roku 1822, kdy Priessnitz přestavěl své rodné dřevěné stavení (dnes zde návštěvník najde muzeum s kavárnou). Naproti tzv. rodného domu stojí původně dřevěný lázeňský dům (Altes Badehaus) s 12 obyvatelnými světnicemi a jídelnou z roku 1826 a k němu roku 1832 přistavěný kamenný dům s 18 světnicemi, jídelnou, dvěma vanami v přízemí a s třetí vanou a sprchou ve dřevěném přístavku. Právě dům z roku 1826 můžeme považovat za první skutečný a zcela funkční lázeňský dům. I v době nejtěžších zápasů o schválení lázní ve 30. letech 19. století se Vincenz Priessnitz, evidentně povzbuzen úspěchy při léčení cholery a vzrůstající důvěrou pacientů v jeho vodoléčebné umění, díval dopředu. Proto nechal na prameni, pár desítek metrů vpravo nad svým rodným domem, postavit dřevěnou dvouposchodovou budovu. Dostala příznačný název Prkenný dům (Bretterhaus).

V přízemí Prkenného domu byly umístěny vany a jídelna, údajně až pro 200 osob, nad nimi se pak nacházelo 19 pokojů. Mimochodem, byla to stavba, s jakou se běžně setkáváme v Karlově Studánce, kde ovšem jediný majitel dokázal přirozeně skloubit specifčnost lázeňského provozu s horským prostředím. Zřejmě k otevření léčebného domu byla vydána litografie datovaná 13. 7. 1834. Po vybudování Velkého léčebného domu (tzv. Hradu) v roce 1839 se jídelna přestěhovala tam. Místo ní bylo přízemí přebudováno na obchody, které poskytovaly typické služby pacientům a lázeňským hostům. Podle údajů z roku 1875 se též zvedl počet pokojů na čtyřiaadvacet.

Ubytování zde bylo velice skromné, jak o tom psala americká lékařka Elizabeth Blackwellová: „Když jsem na Gräfenberk přišla na místo svého určení, byla jsem trochu zmatená. Na samém vrcholku domu, s holými krovky pro střechu a stěnu, řada malých okének jen stopu vysokých vedla nad mojí hlavou na střechu, postel plná slámy, tři dřevěné židle, stůl, prádelník se zelenou kameninovou mísou – to byl můj pokoj a jeho zařízení. Jistě jsem vypadala velmi zmateně, protože přispěchalo děvče informovat mě, že mými nejbližšími sousedy jsou italský hrabě a hraběnka a že na našem patře bydlí osm žen a že budeme celý den venku v lesích.“ V tom byl právě Priessnitzův záměr, aby se pacienti nezdržovali



Průčelí Prkenného domu s obchody.
Zdroj: SOkA Jeseník.

doma v pohodlí, protože pohyb na čerstvém vzduchu byl součástí jeho lázeňské kúry.

Na fotografii Rudolfa Frankeho z roku 1909, tedy krátce před zbouráním domu, lze z firemních vývěsních štítů vyčíst nabízený sortiment: zleva byla reklama na kavárnu s cukrárnou Franze Gottwalda, který nabízel i místní medové speciality. Vedle vidíme filiálky obchodníků z města Jeseníku – zlatníka Wilhelma Kaluschkeho a soustružníka Josefa Gottwalda s rozsáhlým sortimentem suvenýrů: galanterie, sklo, porcelán, dětské hračky a výrobky ze dřeva. V sousedství obchůdku Paula Stephana bychom našli obchodníka s krajkami W. Stietera z Božího Daru u Karlových Var a největší prostor zaujímal filiálka obchodu s koloniálním zbožím Moritze Raymanna, kterou provozoval J. Hauer.

Dům byl stržen v souvislosti s výstavbou Priessnitzova sanatoria, stejně jako většina dřevěných staveb patřící Josefu Schindlerovi, následovníku Vincenze Priessnitze. Dnes zde silnice obtáčí miniaturní parčík s umělým jezírkem obsahujícím prvky vodoléčby určeným především dětským návštěvníkům lázní. Ze starých časů zůstal na začátku promenády zachován jen litinový altánek v romantizujícím slohu s meteorologickými přístroji.

Za Priessnitzovým rodným domem stála dřevěná stodola, která byla v roce 1829 přestavěna pro letní ubytování stále narůstajícího počtu pacientů. V staré priessnitzovské literatuře byla označována jako Malý prkenný dům, obsahující dvě vany. Na fotografii vidíme dřevěný domeček s malou věžičkou pro zvonek na střeše, který vyzváněl k poledni a ke mším. Muž se ženou stojící v popředí u zábradlí, zachycený fotografem J. Springerem, není nikdo jiný než Priessnitzův zeť Johann Ripper se svou dcerou Zdeňkou. Přibližně na tomto místě si nechal roku 1900 postavit Priessnitzův vnuk Vincenz Alois stavitelem J. Grögrem kamenný lázeňský dům, pro nějž se vžil název podle poskytovaných služeb Douche. Dnes v něm sídlí pošta a solná mikroklimatická jeskyně Solvita.

Původní dřevěná architektura lázní Gräfenberk vzala zaslavé, stejně jako prostý životní styl lázeňských pacientů a hostů. Postupně zde vyrostly ve své době módní a moderní novostavby luxusních sanatorií, které měly splňovat zvýšené nároky ubytovaných. Zmizelý svět gräfenberských lázní je nám pouhou romantickou vzpomínkou na stránkách knih a časopisů. To, co však zůstalo reálné, je voda a její využití podle neměnných a prověřených Priessnitzových postupů.

Květoslav Growka (*1956), archivář v. v., je autorem knihy Priessnitzovy léčebné lázně Jeseník v proměnách staletí.

» florian56@centrum.cz

Romové o Romech, pro všechny

JARMILA KLÍMOVÁ

Olomoucké organizaci Cesta do školy se podařil nevídaný a velmi přínosný počin. Vymyslela a vydala soubor nástěnných výukových obrazů o Romech. V české školní historii je to zcela poprvé, kdy se na didaktických obrazech objevuje romská tematika v širším pojetí.

Školní obrazy jsou typickou vyučovací pomůckou. Mají při vzdělávání důležité místo – je na nich přehledně zachyceno to podstatné, co se mají žáci dozvědět. Romové byli zatím na školních obrazech připomínáni jen v souvislosti s druhou světovou válkou a holocaustem. Nové nástěnné obrazy nás provedou romskou historií, jazykem a kulturou.

Autorkou obrazů je Zuzana Vavřínová. Textové, dokumentační a obrazové podklady poskytlo Muzeum romské kultury v Brně. Lubomíra Oláhová z Cesty do školy upřesnila, že nešlo o okamžitý nápad, ale o výstup z dosavadních zkušeností: „*Obrazy vznikly z potřeby sdělit pozitivní informace o Romech. My sami jsme Romové, kteří si jsou*

Obraz *Romský jazyk* s ilustrovanou abecedou.

Zdroj: archiv Muzea Komenského v Přerově.



vědomí významu vzdělávání a nedostatku základních informací o romské menšině. Ty by měly být dle našeho přesvědčení přirozenou součástí integrace a inkluzivního vzdělávání dětí a mládeže ve všech školách a školských zařízeních.“

V souboru je celkem šest obrazů formátu 100 × 70 cm tvořených stručnými texty, dokumentačními fotografiemi a reprodukcemi uměleckých děl. Každá z nástěnných tabulí se věnuje konkrétnímu tématu. Začíná se romskou historií od počátku putování Romů až do 19. století, pokračuje osudy českých a moravských Romů v letech 1918–1945. Tabule o romštině vysvětluje existenci několika dialektů a obsahuje obrázkový přehled romské abecedy. Téma Literatura přináší ve výběru údaje o romských autorech beletrie i odborné literatury s mnoha ilustračními ukázkami. Tabule o hudbě u nás i ve světě připomíná vliv romských muzikantů na hudbu jednotlivých evropských

národů a několik známých osobností a souborů. Obraz Výtvarné umění představuje osm umělců s ukázkami děl.

Obsah nástěnných obrazů je odborně zpracován pro děti a mládež od 2. stupně základních a speciálních škol, soubor lze využít v dětských domovech a ve výchovných zařízeních. Pro romskou menšinu jsou dobrým zdrojem informací, povzbuzením jejího sebevědomí, pro mnohé motivací ke studiu a k rozvíjení vlastních schopností a nadání. Majoritě zprostředkují obrazy základní fakta o Romech a mohou pomoci překonat předsudky vůči romskému etniku. Obrazový soubor je přínosem také pro pedagogy a výchovné pracovníky, kteří ho mohou využívat v projektovém vyučování a zúčastnit se i navazujícího akreditovaného vzdělávacího programu (jednodenního semináře) Výukové a metodické pomůcky se zaměřením na multikulturní specifika.

Jarmila Klímová (*1959) pracuje v Muzeu Komenského v Přerově. Zabývá se dějinami školství, její specializace je historie a vývoj školních obrazů jako učební pomůcky.

» klimova@prenovmuzeum.cz

Botanické knihy šesti století ve fondu VKOL

PETRA KUBÍČKOVÁ

Ve dnech 5.–28. 10. 2021 proběhne ve spolupráci s Pevností poznání Olomouc v tamějších prostorách historické expozice výstava Vědecké knihovny v Olomouci pod názvem *Zahrada zdraví. Botanické knihy šesti století ve sbírkách Vědecké knihovny v Olomouci*. V rámci této akce se uskuteční o víkendu 15.–17. 10. 2021 také hlavní interaktivní program *Magické herbárium*, připravený pracovníky Pevnosti poznání a zaměřený na širokou veřejnost i nejmladší návštěvníky.

V průběhu staletí se dnešní Vědecké knihovně podařilo vybudovat univerzální fond, který sloužil a stále slouží ke vzdělávání ve všech vědních disciplínách. Jedním z oborů, jenž je zastoupen desítkami svazků, je také botanika. Jde o medicínské tisky s kapitolami o léčivých rostlinách, herbáře neboli bylináře, seznamy a atlasy rostlin, rostlinopisy, odborné i populárně naučné botanické publikace či učebnice. Za nejstarší a nejvýznamnější herbář ve VKOL můžeme označit prvotisk *Hortus sanitatis* neboli *Gart der Gesundheit* (*Zahrada zdraví*), a sice první německé vydání z 28. března 1485 vytištěné v mohučské dílně Petra Schöffera.

Součástí historického fondu je také první český tištěný herbář *Zelinář* Jana Černého z roku 1517 nebo druhé české vydání slavného Mattioliho herbáře z roku 1596.

Rostliny, které nás obklopují každý den, sloužily člověku vždy k pomoci i k užitku. Jsou od nepaměti neoddelitelnou součástí světa a lidský život je s nimi bytostně propojen. Poznávání rostlin má své kořeny již u paleolitického člověka, který se živil sběrem plodin. Pokročilé znalosti o rostlinách sledujeme v období neolitu, tedy v době přechodu člověka k zemědělství. Systematický zájem o samotné rostliny, v první řadě pro jejich léčivé účinky, se projevil u všech starověkých kultur, v Číně, Mezopotámii či Egyptě, později ve starověkém Řecku a Římě. Především učenci jako Hippokrates (ca 460 př. n. l. – ca 370 př. n. l.) a Aristoteles (384 př. n. l. – 322 př. n. l.) inspirovali svým dílem řadu následovníků. Aristotelův žák Theofrastos z Efesu (ca 372 př. n. l. – 287 př. n. l.) popsal na přelomu 4. a 3. stol. př. n. l. zhruba 500 druhů středomořských rostlin a zasloužil se o vytvoření základů lékařské botaniky. První botanické ilustrace použité

za účelem rozpoznání jednotlivých rostlin se pak objevily v kompilačním díle Plinia Staršího (23–79) na počátku 1. století n. l. Za nejvýznamnějšího přírodovědce nejen prvního století, ale i celého starověku bývá označován řecký lékař a chirurg Dioscorides (ca 40 – ca 90), který je autorem pěti-dílné encyklopedie *De materia medica* o bylinném lékařství, ve které popsal 580 druhů rostlin a kde také poprvé použil termín botanika ve smyslu nauky o rostlinách. Jeho práce byla na dlouhá staletí přijímána jako nezpochybnitelná autorita. Šlo o přelomové dílo, jež bylo po staletí překládáno, opisováno a rozšiřováno o nové poznatky a zkušenosti. Starověké znalosti o farmakologii utřídil v medicíně hojně citovaný Galénos (129–200/216), jenž v 1. století n. l. vypracoval ucelenou lékařskou nauku. Díky novým informacím o rostlinách, jejich podobě, výskytu a účincích vznikaly první herbáře ze sušených rostlin, dodnes téměř nezachované, ale také ilustrované herbáře či lékařské, medicínské příručky.

V Evropě v době středověku přetrvával zájem o rostliny a jejich léčivé účinky zejména v kláštorech, které se staly centry středověké evropské vzdělanosti. Ovšem církevní předpojatost zejména k léčivé síle bylin způsobila, že se v medicíně i v botanice začaly prolínat fakta i mýty, síla přírody byla často zaměňována za magii a čarodějnictví. Studium přírodních věd probíhalo i na nově zakládaných univerzitách. Léčivé rostliny a byliny byly i ve středověku zapisovány do herbářů (také zelinářů neboli bylinářů, latinsky herbarium, německy Kräuterbuch), tedy příruček lékařských, nikoli botanických. Vždy patřily k nejvíce ceněným a opisovaným knihám a představovaly špičkové shrnutí medicínských znalostí své doby. Rostliny v nich byly čtenáři často představovány dohromady s vesmírem a nebeskými

tělesy, se zvířaty i s neživou přírodou, tedy s horninami a kovy. Propojovaly oblast medicíny, farmakologie, botaniky, filologie i dějin umění. Z původně rukopisných neilustrovaných herbářů se postupně vyvinuly tištěné ilustrované herbáře encyklopedického charakteru. Kromě herbářů existovaly také lékařské knihy (Artzneybuch), lapidária (o minerálech), bestiáře (o léčivech živočišného původu) a dále tzv. rostlináře, což byly pouhé seznamy



Cibule kuchyňská. Text k ilustraci informuje čtenáře, že již „znalec“ Dioscorides rozlišoval cibuli žlutou a bílou. Smíchaná s medem ulevuje nasekaná cibule při bolestech žaludku. Dodnes ji využíváme zejména jako nezbytnou ingredienci v kuchyni.

rostlin, jež vznikly jednoduchým sepsáním krátkých rukopisných glos.

Oddělování botaniky jako samostatné vědecké disciplíny přicházelo postupně v období renesance, kdy se rozšiřovaly nové metody poznávání rostlin a kdy již můžeme hovořit o zárodcích skutečné botanické literatury. Nauka o rostlinách se formovala napříč historií, jako samostatná věda s odbornou terminologií a metodami výzkumu se pak definitivně vydělila v období osvícenství



během 18. století. Za „otce botaniky“ jsou nicméně považováni tři němečtí lékaři působící v 16. století: Otto Brunfels (1489–1534), Hieronymus Bock (1498–1554) a Leonhart (1501–1566). Jejich herbáře působily nesmírně inspirativně na celou evropskou botaniku a byly následovány řadou nových herbářů.

Otázka zobrazování přírody a rostlin v umění a v literatuře je bohaté téma. Ilustrace bývá vždy ovlivněna dobovými okolnostmi, náhledem na přírodu, stavem společnosti nebo mírou vzdělanosti. Rostlina byla zobrazována odedávna a zobrazení rostlin způsobem knižní ilustrace je staré jako sama kniha. Pro botanickou ilustraci se mění situace s vynálezem knihtisku a rozšířením tištěné knihy a také s nástupem renesance a celkovým obratem ve vědě i ve zkoumání přírody. S revolučním rozvojem tištěné knihy od poloviny 15. století se rozvíjely reprodukční grafické techniky. Osvědčila se ilustrace dřevorezem, technika tisku z výšky, která umožnila tisknout na stejném lisu litery i ilustraci. První ilustrace v herbářích byly velmi jednoduché a svým charakterem vystihovaly pouze obecné vlastnosti rostlin.

Již během 2. poloviny 16. století se prosadila v botanické ilustraci mědirytina. Nová grafická technika tisku z hloubky, která díky možnosti detailního propracování obrazu postupně vytlačila dřevorez. Její nevýhodou bylo, že se nedala tisknout

Mandragora samičí. Rostlina lásky, jedovatá pro hospodářská zvířata, známá pro své psychoaktivní účinky. Neobvykle formované kořeny bývají často zobrazovány jako mužská a ženská postava. Text herbáře ale popírá, že by se její kořeny podobaly lidskému tělu. Nakladatelé, ilustrátoři, ale často také čtenáři se přikláněli k onomu bájnemu zobrazení, a proto se kořeny mandragory ještě několik dalších desetiletí přibližovaly podobným způsobem.

společně s textem. Kromě mědirytu se užívalo i speciálních grafických metod, např. technika suché jehly, leptu, nebo mezzotinta, některé techniky se kombinovaly v jedné ilustraci najednou.

Období baroka a klasicismu 18. století a později i romantismu a realismus 19. století bylo pro botanickou ilustraci obdobím velice plodným. Došlo k dalšímu rozvoji reprodukčních technik, začalo se tisknout z ocelových desek nebo z kamene. První inovační technikou, která se objevila v sedmdesátých letech 18. století, byla xylografie neboli dřevořyt, v podstatě zdokonalená technika dřevořezu. Úplnou novinkou byla litografie čili kamenotisk, který svou jemností i jednoduchostí rozšířil nejen botanickou ilustraci. Ta získala během 19. století své neotřesitelné postavení mezi vědeckou ilustrací a stala se neoddělitelnou součástí botanické literární vědecké produkce i ve 20. století.

Kromě rukopisných nebo tištěných, obrazově prostých i výtvarně bohatých herbářů je třeba zmínit, že jednou z nejčastěji používaných technik jejich vytváření byly sbírky lisovaných sušených rostlin. Ty bývají uloženy do archů papírů a jsou opatřeny informacemi o původu rostliny. K založení takového herbáře bylo nutné sbírání rostlin na jejich přirozeném stanovišti, pokud možno i s kořenem a plody. Podobné sbírky vznikaly již nejméně od středověku, patrně i ve starověku, v rozšířené míře pak s rozvojem vědy od 16. století, ovšem do dnešních dnů se jich dochovalo jenom poskrovnu, a patří proto mezi vysoce ceněné rarity. Koncem 18. a počátkem 19. století zažívaly sbírky preparovaných, vylisovaných sušených rostlin opět nebývalý rozvoj. Vznikaly na půdě vědecké, univerzitní či muzejní, ale také jako soukromá radost jednotlivců, kteří tak zhmožňovali své romantické touhy po poznání přírody.

Známým sběratelem rostlin, hornin a minerálů byl například slavný literát Johann Wolfgang Goethe (1749–1832). Postupně také docházelo ke slučování jednotlivých soukromých sbírek, jež často položily základy budoucím sbírkám vědeckým.

Jedním z herbářů, které VKOL představí na výstavě *Zahrada zdraví*, bude i zmiňovaný ceněný prvotisk *Hortus sanitatis*, německy *Gart der Gesundheit*, z roku 1485. A právě český překlad názvu tohoto herbáře, tedy *Zahrada zdraví*, byl zvolen i jako název celé výstavy a ilustrovaného doprovodného katalogu k výstavě.

Samotný herbář má rozměry 286 × 216 × 80 mm a obsahuje celkem 368 ilustrací. Vazba knihy je celousňová, lepenkové desky jsou potaženy hnědou usní (zpracovanou kůží), přední a zadní deska je rámována zlatou linkou, zlatě zdobený je i hřbet knihy. I když herbář neobsahuje klasický titulní list, pouze ručně psaný přípisek (*H)Ortus Sanitatis oder Gart der Gesundheit* a pouze poslední část předmluvy, dle červeného kolofonu: „*Disser Herbarius ist czu mencz gedruckt vnd geendet uff dem XXVIII dage des mercz. Anno. M. CCCC. LXXXV*“, který obsahuje vročení 28. 3. 1485 a tiskařský signet, je jisté, že se jedná se o první německé vydání jedné z nejdůležitějších ilustrovaných přírodovědných knih své doby. Compendium dosavadních znalostí botaniky, farmacie a důkladné propojení textu a obrazu zajistily tomuto herbáři nebývalou popularitu. Kniha se stala mezníkem botanické ilustrace, původní latinská verze z roku 1484 se 150 dřevořezů je považována za první ilustrované botanické dílo tištěné v Německu a zároveň za vzor pro téměř veškeré následně vydané herbáře. *Zahrada zdraví* představuje přesvědčivý průlom oproti obecnému středověkému zobrazování rostlin a poprvé se zde objevuje jejich morfologicky

přesné vylíčení. Čtenář získal informace o rostlinách a jejich využití, ale také o chorobách a jejich diagnostikování a léčbě. Německé znění textu přispělo k rozvoji německé filologie, historie i folklóru. Použité dřevorezové ilustrace formovaly základ pro další botanická vyobrazení až do Brunfelsova herbáře z roku 1530. Hlavním iniciátorem vzniku této všestranné medicínsko-botanické příručky byl Bernhard von Breydenbach (ca 1440–1497), mohučský kanovník a autor slavného cestopisu *Opusculum sanctarum peregrinationum ad sepulcrum Christi (Cesta do Svaté země)*. Breydenbach, jenž se věnoval medicíně, plánoval vydání ilustrovaného herbáře ještě před svou výpravou do Svaté země v roce 1483. Sepsáním knihy nakonec pověřil Johanna von Cubu (zemřel 1503–1504), městského lékaře ve Frankfurtu nad Mohanem, a malíře Erharda Reuwicha (1445–1505), svého souputníka z cesty do Svaté země. Reuwich vyhotovil ilustrace rostlin a bylin, zejména pak středomořské druhy, které si načrtnul na zmíněné cestě do Palestiny. Asi 65–90 dřevorezů je připisováno přímo jemu, některé z předloh patrně pocházely z rukopisného *Codexu Berleburg*. V *Zahradě zdraví* se objevily vůbec první tištěné dřevorezy rostlin Středomoří, mezi jinými například ilustrace jahodníku. Najdeme zde vyobrazení některých živočichů nebo známou mužskou a ženskou figuru spojenou s kořený mandragory. Mnohé ilustrace byly vytvořeny na základě

předloh, jež vznikly skutečným pozorováním rostlin. Některé dřevorezy jsou celostránkové. Kniha byla vydána u německého knihkupce a nakladatele Petera Schöffera (1425–1503), Gutenbergova spolupracovníka. Celkem je rozdělena do pěti částí. První tvoří úvod, druhá, hlavní část, pojednává o rostlinách, živočiších a minerálních látkách, třetí je tvořena registrem všech v knize popisovaných rostlin a dalších živých či neživých látek, čtvrtá kapitola se zabývá močí, důležitá pátá kapitola je klíčem pro čtenáře, neboť rejstřík této části obsahuje 313 nemocí a neduhů podle hesel, u kterých je vždy uvedena příslušná kapitola i s číslem a paragrafem k lepší orientaci čtenáře v textu.

Chystaná výstava Vědecké knihovny v Pevnosti poznání nabídne návštěvníkům celkem 25 položek z fondu VKOL na barevných panelech. Ty poskytnou základní informace o jednotlivých knihách i výběr knižních ilustrací s popiskami. Zároveň se návštěvníci mohou těšit na ukázky originálů herbářů od 16. do 20. století z depozitáře Vědecké knihovny. Interaktivní program Pevnosti poznání přinese také řadu překvapení a doprovodný katalog k výstavě seznámí čtenáře stručně s vývojem herbářů, botaniky a botanické ilustrace, nabídne 25 rozšířených hesel k jednotlivým herbářovým položkám z fondu VKOL současně s bohatou přílohou, s barevnými a černobílými reprodukcemi knižních ilustrací.

Petra Kubičková (*1977) absolvovala historii na Slezské univerzitě v Opavě. Od r. 2002 pracuje jako historik a odborný knihovník ve Vědecké knihovně v Olomouci, kde se věnuje zpracování prvotisků, starých tisků a publikací z 19. století.

» petra.kubickova@vkol.cz

Voda nejlepší v Olomouci

MILAN BLAHYNKA

V roce 1992 jsem se nastěhoval do Horky nad Moravou, která není součástí Olomouce, a přece v jistém smyslu je; autobus olomoucké MHD tenkrát stejně jako dnes cestou do olomoucké části Chomoutov Horkou projíždí a má v ní čtyři zastávky. Už nevím, zda hned toho roku nebo o něco později se v obci, kde se do té doby čerpala voda ze studní, budoval vodovod; napojoval se na jeden z přivaděčů vody do Olomouce. Pan starosta Machát, jehož významný rod žije v Horce od nepaměti, zná snad všechny její občany i problémy, poradil mi, ať neváhám a na vodovod se připojím. Že mám dobrou vodu ze studně, která ani v suchých nevysychá? *„Budete mít nejlepší vodu, přímo kojeneckou, od Náměště, v Olomouci se mísí s místní podzemní.“*

Vodu z olomouckého vodovodu jsem znal, nebyla kdysi nic moc. V Olomouci jsem žil téměř čtvrtstoletí na Letné (než jsem roku 1982 na deset let přesídlil na Vysočinu). Na Letné jsem se radoval, že žiju blízko řeky, i když se párkrát za ty roky vylila z břehů a v ulicích té čtvrti jí teklo nad kotníky. Roku 1997 však zaplavila Letnou povodeň až do výše lustrů v přízemí, sledoval jsem to v Horce z televize. Vilku, kde jsem celá desetiletí

žil a v němž bydlela má první žena a dcera, stejně jako domky a domy celé čtvrti, zásobovali záchranáři na lodkách, přistávajících u podkroví a balkonů prvního patra. Zatopeny byly i Lazce, Černovír a vše na druhém břehu, voda sahala až ke vchodu Vojenské nemocnice na návršíčku Hradiska. Až čtvrtého či pátého dne jsem se v holínkách probrodil do domu, v jehož zvýšeném přízemí ležela na zádech lednička, ve skříních zničila bahnitá voda prádlo, šatstvo, dokumenty, alba fotografií, na policích knihy, ve spíži potraviny. Ve sklepe všeko. Tož to byla nejhorší voda v Olomouci.

Voda nejlepší v Olomouci? Nejsem znalec, soudím jen podle své osobní zkušenosti, tedy ryze subjektivně. Voda nejlepší v Olomouci podle mne není „ta“ pitná nebo spořádaně plynoucí kolem zvýšených břehů, budovaných nábřeží a pod novým vznosným mostem u Bristolu proti pravoslavnému kostelu, ale „ten“, totiž Mgr. David Voda.

Znám se s ním od roku 2004, od vynikající výstavy *Hra v kostky*, ale nemohu tvrdit, že ho znám. Ač nic neutajuje, je tajemství samo. Je nenápadný.

Nevzpomínáme si, jak jsme se poprvé viděli a seznámili. Podle něho až při výstavě, která mě ohromila. Ačkoli studuju Nezvala od let na gymnáziu,



David Voda na komentované prohlídce výstavy *Aenigma: Sto let antroposofického umění*, Muzeum umění Olomouc, jaro 2015. Zdroj: archiv autora.



Tisková konference v Kunstmuseum Moritzburg v Halle, repríza výstavy *Aenigma*, srpen 2015. Zdroj: archiv autora.

kdy mne uhranula jeho poezie, ač jsem o něm napsal diplomku, tři knihy, bádala v jeho pozůstatosti a jako editor připravil vydání víc než pětadvaceti svazků jeho díla, až výstava s podtitulem *Vítězslav Nezval a výtvarné umění* mi objevila celý rozsah básníkovy podílu na avantgardní výtvarné kultuře a tvorbě; kromě jeho obrazů a esejistiky pro porozumění modernímu umění a na jeho obranu výstava poprvé zpřístupnila celou Nezvalovu fotografickou tvorbu, do té doby jsme z ní znali jenom zlomek, pár snímků v básníkových knihách. Podle mne (a vzal bych na to jed) David Voda mě vyhledal, když výstavu připravoval, údajně ke konzultaci, ve skutečnosti asi jen proto, aby si ověřil, že nic nezanedbal. Když mi pak na výstavě věnoval katalog, do něhož vybral ze statí a knih Vítězslava Nezvala klíčové pasáže o výtvarném umění, užasl jsem: nic nechybělo, nic nepřebývalo. To, k čemu jsem se dobíral celý život, zvládl při studiu dějin a teorie umění na FF UP (1996–2002) a při náročné práci kurátora v Muzeu umění Olomouc (2000–2004), kam nastoupil už za studia, kde si odbyl i 18měsíční civilní službu; během ní spolupřipravil mj. expozici umění fin de siècle *Dům milovníka umění*, která pak měla reprízu v Krakově. Na podzim 2004 jsem o jeho všestrannosti a výkonnosti neměl ani zdání. Ale už na výstavě *Hra v kostky* jsem poznal, jak je neokázale skromný.

Když jsem z něho přímo páčil data o jeho životě a práci pro tuto stať, bránil se, že je *Nemo, Nikdo*. Určitě v té chvíli nepomyslel na *Kapitána Nema* a *Tajuplný ostrov* z románů J. Vernea, kde pod latinským jménem vystupuje osobnost, která naopak ví, umí, dokáže mnoho. Jako právě on, ač o tom jako většina spoluobčanů neví. K té většině jsem dlouho patřil taky.

Při prvním setkání mi napadlo: *Mefisto*. Vysoký, štíhlý, jižně snědý, uhrančivý. Na to jsem si vzpomněl teď, když mám před sebou soupis práce, které David Voda vykonal během pouhých dvaceti let. Jako autor (nebo spoluautor) a kurátor (nebo spolukurátor) má na kontě 26 výstav v Olomouci (Muzeum umění, Divadlo hudby, tři galerie: Caesar, G, Beseda), ale také ve Zlíně, v Krakově, v Moritzburgu a Petersburgu. Dále 13 výstavních katalogů, které jsou menší nebo i větší monografií vyzvedající ze zapomnění nebo před ním výtvarné umělce nejružnějšího druhu. Dále 11 knih a edic (zčásti jako spoluautor), namnoze průkopnický se věnujících třem hlavním oblastem jeho zájmu: výtvarné Olomouci česko-německo-židovské v minulosti i dnes, antroposofickému umění i umělcům a české meziválečné avantgardě. Dále: jako empatický, přitom náročný a přísný kritik výtvarné tvorby napsal celkem 78 článků, z toho 53 do *Listů* (tam píše i politické úvodníky a je členem redakce), 11 do *Ateliéru* a 14 do dvojtýdeníku *A2*. Dále přednášel na Ostravské univerzitě o *l'art brut* (2005), v Arcidiecézním muzeu v Olomouci o antroposofii (2007) a o fotografii (*Dny židovské kultury* 2010), na pražské VŠ uměleckoprůmyslové o antroposofii a avantgardě (2011), v Mezinárodním centru kultury v Krakově o české surrealistické fotografii (2012), na FF UP Kapitoly z dějin umění českých Němců ve 20. století (letní semestr 2012–2013) a v *Kurzích dějin umění Národní galerie v Praze* (2015). Kromě toho spoluzaložil *Knihovnu Listů* (od 2005 celkem 16 svazků poezie, prózy a „záznamů pro niž také překládá“), od r. 2011 vydává edici *Rub* (zatím 9 svazků) a r. 2016 spoluzaložil, spolupřehledává a spoluprodukuje i moderuje mezinárodní literární festival *Cena Václava Buriana*. A když mu

22. listopadu 2014 náhle zemřel otec Miloslav, stal se spolujednatel, jednatel a obchodním ředitelem zinkovny FESTA SERVIS, spol. s r.o., v níž pracoval už od srpna 2005 jako obchodní zástupce a vedoucí výroby.

To bylo v době, kdy mě s mefistofelskou elegancí přiměl, abych se s ním pustil do práce na edici dokumentů k smrti Konstantina Biebla na základě rukopisu záznamu Nezvalova pátrání po svědčích pádu jeho přítele z okna v ulici Na Výtoni 7. Kopii záznamu pořídil v archivu PNP Davidův přítel doc. Petr Spielmann, který v západoněmecké Bochumi vybudoval a v 70.–80. letech řídil jedinečné a neobyčejně produktivní Muzeum moderního umění a který rozpoznal význam Nezvalova svědectví a v katalogu výstavy *Hra v kostky* je ocenil a citoval. Vydání Nezvalova rukopisu v podobě knížky jsem si nedokázal představit, neúplný rukopis nevydá ani deset tiskových stran, ledaže bychom přidali i jiné dobové dokumenty. Svým jasnoužřivým přesvědčením o možnosti i úspěchu edice mě David nakazil, zajeli jsme do archivu ve Starých Hradech u Jičína a pořídili kvalitní snímky rukopisu; v něm byla i adresa korunní svědkyně Bieblova pádu a David pravil, že stejně jedeme přes Hradec Králové a na adrese zazvoníme. Po deváté večer jsme na Tylově nábřeží 420 někdejší slečnu Sikáčkovou navštívili, pořád tam žila, a vyptali se, co si o smrti básnickově pamatuje. Její vyprávění se téměř úplně shodovalo se záznamem Vítězslava Nezvala z roku 1951. Zatrulo mi. Není David skutečně Mefistofeles? – Edice *Bojím se jít domů, že uvidím kožené kabáty na schodech* (2011) byla kritikou přijata vlídně, ale hlavně našla nyní šťastné pokračování v badatelské práci talentované Jany Königsmarkové.

Práce na edici zabrala několik let. Během nich jsem chodil za Davidem do Festy a poznal, že je Mefistofeles velice zvláštní. Plní přání, která vzbuzuje, aniž za to žádá úpis třeba jen tužkou. V takovém podniku, němž řídí až šedesát lidí, rád bych pracoval, bylo v něm milo. Byla tam i malá místnost, kde si David zřídil kunsthistorický archiv, zřejmě zárodek soukromé galerie, kterou má v úmyslu letos otevřít v Olomouci.

Za mých návštěv ve Festě co chvíli zvonil telefon. A David s dodavateli, zákazníky a také s lidmi ze světa umění mluvil plynně německy, anglicky, italsky, francouzsky; před časem byl obchodně na Ukrajině a divil se, jak se tam dobře domluvil i rusky. Ptal jsem se ho teď, po kom má tak zřejmě jazykové nadání. Prý to vážně neví. Ale pak se zmínil, že byl tři měsíce v Kanadě, dva ve Skotsku,



že jeho žena, s níž se zná od roku 2002, s níž žil ve společné domácnosti od roku 2004 a s níž uzavřel sňatek roku 2008 na radnici v Meranu, je italská germanistka, jejíž poezii z němčiny David překládal a i knižně vydal, ale – jak vím – pomáhá i s rešeršemi pro její vědecké práce.

Z toho, jak o Davidu Vodovi píšu, může se zdát, že je to prostě workoholik. Omyl. Dle všech definic jde workoholismus na úkor rodiny a přátel.

Neznám rodinu, kde po práci vychovávají děti den co den a po celé víkendy lépe než Vodovi své syny, Tobiase Sebastiana a Kiliana Alberta. Jeli jsme s Davidem do Kyjova za geniálním inžitním malířem a fotografem Miroslavem Tichým; David cestou tam na třech zastávkách vyřídil obchodní záležitosti Festy a cestou zpět jsme spěchali, aby David stihl ještě zajet s Tobiasem, který měl teplo- tu, k jeho lékaře. Jak to vše proboha stíhá? Co mu to umožňuje?

Vzory? Víra? Vzory? Měl štěstí na učitele na gymnáziu, na fakultě, na starší přátele i kolegy (s doc. Spielmannem a Jakubem Potůčkem koncipoval výstavu *Hra v kostky*). Na můj přímý dotaz na prvním místě uvedl rodiče a rod. „*Otec vynikající člověk. Přirozeně inteligentní, vzdělaný, vtipný, laskavý patriarcha, sportovec, selfmademan, který z ničeho vybudoval středně velký úspěšný podnik.*“ Maminka Anna, „*návrhářka nábytku, vedla ke knihám a k umění. Návštěvy galerií, každý čtvrtek novou knihu.*“

A rod? „*Dědeček František Štefák, masarykovec/štefánikovec, mýtus z matčiny strany. Patriarchové rodu Vodů (děd Albert Voda z Maršova, revolucionář,*

Vila Vladimíra Müllera, arch. Paul Engelmann, 1927–1928, Olomouc-Letná. Foto: Markéta Lehečková.

proletář, odbojář...)" A po tom všem, co cituju zkráceně: „Největší vzor, vlastní manželka, Sabine.“

Víra? Zřejmě též pomáhá. Během přípravy edice k Bieblově smrti jsme šli z literárního archivu na Strahově pěšky k vlaku a na Malé Straně se mne David optal, zda by mi nevadilo, kdyby se zastavil v chrámu Panny Marie Vítězné; že by tam koupil figurku do domácího Betléma. Do kostela jsem vstoupil s ním. Vzácnou, ale předraženou figurku nekoupil, zato jsem viděl, jak se hluboce zbožně v kostele choval. Netušil jsem, že je věřící, ač ho už pár let znám. „Nemám potřebu to deklarovat,“ řekl suše. V době návratu ke křesťanství by tím jen bodoval. Zvláštní Mefisto. Přímo Mefisto naruby. Nevypočítavý.

A jsem patrně u samého jádra, nukleární podstaty energie Davida Vody.

Jeho edice *Rub*, na niž si právem zakládá, v každém svazečku se vysvětluje: „V době, která vsadila na líc, sázíme na rub. Rubem mnišské kapuce bývala lenínka. Na rubu vydané faktury korektury básní. Rub, dobrý rub.“ Ano, dovoluji si dodat, díky obrácení honosných kožichů, pojmů a velkých pravd naruby často žasneme. Ukazuje se, že téměř vše je jinak, pravidelně složitější, dramatictější. Vlastně vše, co David Voda koná, podobá se tomu, jak si Hérakles z řeckých bájí poradil se zaneřádným chlěvem krále Augiáše. Prolomil jeho zdi a chlěvem prohnal vodu dvou blízkých řek. Slíbenou odměnu, jak to už v antice chodilo, mu král odepřel. (Ten) Voda v Olomouci nekoná pro žádnou odměnu.

Ale ještě zpět k jeho citované sázce na rub. Dobrý rub jsou i korektury básní na rubu vydané faktury. V tom se nutně čte Vodovo ostýchavé přiznání, že se cítí být nakonec básníkem. Neboť jen



Vila Vladimíra Müllera, arch. Paul Engelmann, 1927-1928, Olomouc-Letná. Foto: Markéta Lehečková.

básník v poštovním úředníkovi Vaškovi dokázal napsat *Slezské písně*, jen básník v dobrodruhuvi, zloději a snad vrahu Villonovi nám zanechal *Velký testament*.

Neboť jen básník svede vše, vidí pod povrch, za roh, dodaleka.

Úspěšný podnikatel, pokračovatel v patriaršii tradici svého rodu, kunsthistorik, muž devatera řemesel David Voda, autor zatím jediné vydané klasické básnické knížečky *Sněhy a další* (2010), dokázal napsat z babylonského zajetí dneška *Patriarší sešit*, knihu lakonických lapidárních básní, která není k zasmání, ale vyniká olympským humorem. Voda nespěchá s jejím knižním vydáním; roku 2019 ji zatím ukázal pod názvem

Básně do skla jako společné dílo (odjakživa rád pracuje „spolu“) s výtvarníkem Jiřím Vávrou, který verše napsal do skla, na výstavě v Husově sboru v Olomouci. Jeho básně časopisecky publikované v *Souvislostech*, *A2*, *Listech*, *Prostoru Zlín* a *Welesu* si zaslouží shrnutí ve sbírku. Jeho *Ukrajinogram*, básně v próze o podivuhodné zemi a lidech, patří v *Dekameronu 2020* ke skvostům.

Co zbývá? Samozřejmě jeho olomouckost. Resumuje: „*Historická Olomouc, pro mne především překrásná ruina konce 80. let, dlouhé hodiny dětství v ulicích Univerzitní, Na Hradě, Ztracená, v parčíku pod Dómem, později zájem o dějiny umění a památkovou péči vyústil ve studia dějin umění.*“ A také v usídlení ve čtvrti Letná v nejcennější světové stavbě města, ve slavné moderní Müllerově vile, památkově chráněné, kterou spolu s ženou koupil roku 2011 a o niž podle nejpřísnějších pravidel památkářů odborně pečuje. Za svého pořád ještě krátkého života poznal domovinu i svět, prázdniny a víkendy v Branné a na loukách nad ní v Jeseníkách, hrad Kolštejn, osadu Přední Alojzov, Pasák,

„místo velmi blízko srdečních komor“, ale i poměrně dlouho na Slovensku, Modranku u Trnavy, samo historické město Trnava, prázdniny u babičky na jihu, výlety do Bratislavy a Budapešti, „československý mediterán“, ale také Ostravu Porubu, tam první láska, toulky po Fifejdách, ale též Prahu, Paříž, Benátky, Řím, Berlín, Kuks, Loket, Florencii, Sienu, Halle, Drážďany, Merano a celé Jižní Tyrolsko... Jaký div, že jeho až makarónské verše jsou prosyceny slovy četných jazyků, jimž se snadno učí díky hudebnímu sluchu. A přece rájem srdce se mu stala olomoucká Letná.

„*Letná – čtvrť mezi olomouckým Kremlem (Přemyslovský hrad) a Escorialem (Kláster Hradisko), čtvrť zpěvného ptactva, zvonů z Dómu a prvorepublikového fléru, čtvrť důstojníků i spisovatelů (Jaroslav Durych, Bedřich Václavek, Timotheus Vodička), vydavatelů (Marie Rosa Junová), umělců (Karel Lenhart, Jiří Žlebek, Ondřej Michálek).*“

Až bude mít pár dní, stane se jistě skutkem jeho knížka o Letné, na niž Básník David Voda roky myslí.

Milan Blahynka (*1933), absolvent bohemistiky a estetiky na FF UP, pracoval až do důchodu v Ústavu pro českou (pak i světovou) literaturu ČSAV, většinou externě učil na fakultách v Olomouci, v Ostravě a v Praze, editor a interpret díla V. Nezvala, V. Vančury, J. Johna, V+W, M. Kundery, J. Suchého aj.

» milanblahynka@seznam.cz

Julia Gryboš a Barbora Zentková

Pavel Büchler

Uršula Berlot

Nikolaus Gansterer

Edice Fórum

INITI

SEFO

Ondřej Příbyl

Jana Gunstheimer

Luboš Plný

Jan Pamuča

Universum

Human Records

Tomáš Moravec

Hej-čin!

Lucia Tkáčová a Jaro Varga

Ádám Albert

Anna Witt Cinema

Veřejné umění

AFO

Všední krize

EDO

UNIVERSUM
trienále současného
středoevropského umění

24. 6. 2021 – 2. 1. 2022

Muzeum umění Olomouc

Středoevropské fórum

www.trienalesefo.cz

Galerie Caesar

Univerzita Palackého

PAF

CEAD

Ateliér experimentální tvorby FA VUT

MCK Kraków

New Media Museum

Kassák Museum

RE: SENSTER

muo
muzeum
umění
olomouc

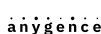
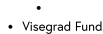


UNIVERSUM

Trienále | SEFO | 2021

83

hlavní
partneři



Čtvrté olomoucké literární toulky

(František Všeticka: Olomouc literární 4,
Hana Dziková – CULTUM, Olomouc 2020)

JIŘÍ POLÁČEK

Olomoucký literární vědec, beletrista a překladatel František Všeticka (1932) náleží též k autorům různých literárních místopisů, mezi něž se dále řadí například Jaroslav Nečas, Vladimír Kovářík, Kateřina a Karel Piorečtí, Petr Kovařík s Blankou Frajerovou nebo Jaromír Slomek. Kromě svazků *Morava a Slezsko literární* (2008), *Rakousko literární* (2010), *Polsko literární* (2017) a *Francie literární* (2019) vydal soubory *Olomouc literární* (2002), *Olomouc literární 2* (2014) a *Olomouc literární 3* (2016), k nimž nyní přidal *Olomouc literární 4*. I této publikaci dal podtitul *O literárních tvůrcích spjatých s Olomoucí* a opět ji doplnil řadou vlastních fotografií evokovaných osobností a míst. Vybrané tvůrce seřadil – tak jako v předchozích třech svazcích – abecedně podle jejich příjmení.

Připomeňme, že v prvním souboru se zaměřil mimo jiné na Karla Sabinu, Karla Matěje Čapka Choda, Boženu Benešovou, Jaroslava Durycha či na Jaromíra Johna, ve druhém přiblížil třeba Jaroslava Vrchlického, Viléma Mrštíka, Otakara Bystřinu, Ludvíka Kunderu, Josefa Kořenka,

Aloise Volkmana nebo Jana Žáčka. Do svazku *Olomouc literární 3* zařadil například kapitoly o Antonínu Bočkovi, J. S. Preslovi, Jiřím Wolkerovi, Václavu Renčovi, Heleně Lisické, Haně Jechové–Voisine či o Drahomíru Šajtarovi. Jak vidno, jde o tvůrce z různých dob, známé i obecně neznámé nebo zapomenuté, s Olomoucí spjaté různou měrou.

Podobně Všeticka pojal rovněž *Olomouc literární 4*. Ve dvaapadesáti kapitolách znovu pojednává o významných, obecně známých osobnostech, jimiž jsou František Palacký, Josef Dobrovský, František Bartoš, Edmund Husserl nebo Sigmund Freud, ale i Alois Musil, Václav Tille, Bedřich Václavek či Aloys Skoumal. Všimá si představitelů kultury 19. století Vincence Furcha, I. J. Hanuše, Jana Helceleta, J. K. Chmelenského, F. M. Klácela a V. K. Šembery, jakož i zasutých autorů, kteří nejsou ani v *Lexikonu české literatury* (například Antonína Dřízky nebo Františka Střížovského).

Poměrně velkou skupinu v jeho knize tvoří osobnosti spojené s Univerzitou Palackého: Jiří

František Všeticka

OLOMOUC LITERÁRNÍ 4



*O literárních tvůrcích
spjatých s Olomoucí*

Fiala, Josef Galík, Pavel Marek, Robert Smetana, Oldřich Richterek, Lucy Topoláková či Naděžda Kvítková. Stranou nezůstali ani literáti tvořící ve 20. století i v současnosti, třeba Jaroslav Mazáč, Růžena Lukášová, Miroslava Tomanová, Jiří K. Hrubý a Jaroslav Schnerch (tito dva básníci mimoděk ukazují, že poezii dnes píše mnoho lidí, přičemž leckteří mají vydanou řadu sbírek). Svě místo tu však mají i kazatel Jan Kapistran, letec František Fajtl nebo varhaník Antonín Schindler.

Jakkoli jde o tvůrce velmi různorodé, Všeticka jejich fejetonisticky pojatými medailony dotváří – spolu s předchozími třemi olomouckými průvodci a v korespondenci s publikací Lukáše Motyčky a Veroniky Opletalové *Literární procházky německou Olomoucí* (2012) – obraz kultury v Olomouci, a to ve značném časovém rozpětí. Zároveň svět olomoucké kultury namnoze přesahuje; obohacuje naše poznání vybraných osobností i literární historie a záslužně oživuje naši kulturní paměť.

Jiří Poláček (*1951) je docentem katedry českého jazyka a literatury Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity. Jako literární historik a kritik se zabývá českou meziválečnou literaturou, ale i literaturou současnou. Je předsedou Společnosti Jiřího Mahena.

» polacek@ped.muni.cz

Ocenění nespadlo z nebe, nové knihovně jsme dali roky práce

Titulem druhá nejlepší knihovna v republice za rok 2020 se může pyšnit Městská knihovna T. G. Masaryka Šumperk. Jak říká ředitelka knihovny Kamila Šeligová, ocenění nespadlo jen tak z nebe, ale stojí za ním spousta práce všech zaměstnanců knihovny. Stačí ale pár chvil v přítomnosti paní ředitelky a člověk je doslova omráčen jejím přívalem energie a zdravého nadšení, které na porotu soutěže zřejmě zapůsobilo.

Jak jste jako knihovna zvládali období neustálého otevírání a zavírání kvůli koronaviru?

Celou dobu jsme byli připravení a pořád jsme chystali různé programy, jen jsme je museli neustále, podle toho jak se měnila situace, posouvat. Pružně a rychle jsme reagovali na všechna nařízení a pokyny, takže jakmile se řeklo, že může být výdejní okénko, otevřeli jsme výdejní okénko, neměli jsme žádné prodlevy. Můžu říct, že o výdejní okénko i bezkontaktní půjčování byl velký zájem, pro objednávky si chodilo průměrně 130 lidí denně a fungovalo to velmi dobře.

Na říjen jsme plánovali velký festival *Město čte knihu*, který se připravuje prakticky celý rok. Byli jsme proto velmi nešťastní, když byl jen pár dní

před začátkem festivalu vydán zákaz kulturních akcí s publikem. Měli jsme už hotové plakáty, skutečně vše bylo nachystáno, tak jsme se nakonec rozhodli, že alespoň některé aktivity natočíme jako videa. Ta jsme pak dali k dispozici všem partnerům festivalu, kteří je sdíleli na svých facebookových stránkách. Loňský ročník byl zaměřen na Antoina de Saint-Exupéryho a předtočená videa pak mohli využít i učitelé šumperských škol při výuce, například jako zpestření při četbě *Malého prince*. I přesto nám ale bylo líto, že se festival *Město čte knihu* nemohl uskutečnit v klasickém formátu. Letos budeme v rámci festivalu číst Jaroslava Rudiše, o doprovodný program se postará výtvarník Jaromír 99, takže se na to moc těšíme. Popravdě si neumím představit, že bychom to zase měli natáčet jen jako videa, to už se doufám nestane.

Podobně to bylo s autorským čtením Miloně Čepelky, které jsme kvůli covidu odkládali tak dlouho, až se s ním můj syn setkal v Praze a také natočil video. Velmi dobře spolupracujeme se spisovatelkou Markétou Pilátovou, která se nedávno vrátila z Brazílie a žije tady ve Velkých Losínách. V rámci festivalu *Město čte knihu* pro nás před pár

lety napsala povídky, jež pak vyšly knižně, a nyní v době covidové je všechny načetla jako videozáznam, který jsme vysílali přes náš Facebook. Hodně jsme tedy natáčeli, snažili jsme se udržovat kontakt s našimi uživateli alespoň takto.

Jak to bylo letošní rok?

Letos na jaře jsme začali nabízet knižní videotipy, což se velmi osvědčilo a mělo příznivou odezvu od veřejnosti. Každý čtvrtek jsme na našem Facebooku zveřejnili předtočené video, ve kterém známé osobnosti našeho města představily nějakou knihu a přečetly z ní krátkou ukázkou. Nejprve pan starosta, herci šumperského divadla, pedagožka z místního gymnázia, ale postupně se ozývali sami čtenáři, že by také chtěli natočit takový knižní videotip, dokonce i jedna malá holčička. Tato videa byla velmi úspěšná a sledovaná, ukončili jsme je až v květnu, kdy už se znovu mohly konat akce s osobní účastí. Jako první jsme v naší knihovně přivítali autorské čtení Markéty Pilátové, následoval *Kávový dýchánek* na našem dvorku, kam přišlo 380 lidí, proběhla zde soutěž o nejlepší bábovku, hrály kapely a myslím, že se *dýchánek* velmi vydařil. Běžně pořádáme velké množství akcí a po celou dobu covidu jsme jen čekali na povolení, abychom je mohli zrealizovat.

Jak se projevila epidemiologická opatření na návštěvnosti?

Statistiku si samozřejmě sledujeme a bylo bolestné vidět, že se letos přihlásilo jen 73% čtenářů z loňského počtu, v dětském oddělení to zatím bylo dokonce jen 61% z původního počtu malých čtenářů. Jsme zvyklí spolupracovat se školami, denně připravujeme až čtyři besedy pro školní kolektivy,

takže děti tu míváme hodně, některé paní učitelky si se svými žáky chodí vybírat knížky pravidelně každý měsíc. Prvňáčci se u nás registrují zdarma v rámci akce *Poprvé do školy, poprvé do knihovny*. Bohužel také všechny tyto aktivity zbrzdil covid, proto je pokles u dětských čtenářů tak výrazný. Doufáme, že v září už bude všechno v pořádku a děti se vrátí jak do škol, tak k nám do knihovny.



Lavička Václava Havla. Zdroj: archiv Městské knihovny T. G. Masaryka Šumperk.



Ředitelka Kamila Šeligová na jedné z akcí pro děti. Zdroj: archiv Městské knihovny Šumperk.

Musím říct, že vaše knihovna je nádherná, velmi moderní, plná kvalitního designu. Jak se to stalo, že jste v Šumperku otevřeli takový skvost?

Tato budova nebyla posledních deset let vůbec využívána. Když se řešilo, kam s městskou knihovnou, jejíž tehdejší kapacity už nebyly dostačující, někoho napadlo, že je tu přece prázdná škola, která by se jako knihovna mohla využít. Dlouho jsme čekali na otevření nějakých grantových titulů, a když jsme byli ve finální fázi a mělo padnout konečné rozhodnutí, bylo nám řečeno, že granty dostanou jen krajské knihovny. Vedení města nás naštěstí nenechalo na holičkách a došlo k rozhodnutí, že rekonstrukci zaplatí z městského rozpočtu. Knihovna stála 80 milionů a opravy probíhaly od roku 2016 do roku 2018.

S projektem nové knihovny jsme si dali velkou práci, dva roky jsme se každý týden scházeli s projektantem a architektem. Architekt s námi

komunikoval, slyšel na naše požadavky, díky čemuž je knihovna vytvořená prakticky a promyšleně. Nestáli jsme o žádné módní výstřelky, všechno je uděláno tak, aby to ani za pět let nebylo zastaralé. Prvního září 2018 jsme tedy slavnostně otevírali novou knihovnu. Ve třetím patře tu sídlí ještě Centrum bakalářských studií Fakulty strojní Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava, se kterým také spolupracujeme. Kromě něj je nahoře velký přednáškový sál s kapacitou 150 lidí a veškerým cateringovým vybavením. Zájem o něj je obrovský, pronajímáme jej jak komerčně, tak nekomerčně, místní spolky si mohou sál půjčit zdarma. V suterénu nabízíme pro různé spolky k pronájmu také klubovny, ale nájem je vyloženě symbolický, důležité je, aby se zde lidé mohli potkávat. Do naší kavárny v přízemí dodává sladkosti chráněná dílna Dobroty s příběhem, jsou to skvělé domácí zákusky a lidé sem na ně rádi chodí.

Vnitřní prostory jsou plné citátů z knih nebo básní, to napadlo vás nebo jak to vzniklo?

Jde o nápad grafika Aleše Kauera, který vytvořil celý náš vizuální styl. V současné době působí v Jihlavě, kde pracuje pro místní divadlo, pochází ale ze Šumperka. Známe se léta a já jsem ho oslovila, protože tady v Šumperku jsou jen tři nebo čtyři grafická studia, takže se design poměrně opakuje, a já jsem chtěla někoho, kdo stojí mimo náš malý rybník. Logo je nádherně jednoduché, naznačuje písmena MK jako městská knihovna, ale přitom jsou to otevřené knihy. Aleš Kauer vybral i citáty nebo části básní a lidem se líbí. Fotí si je, opisují, opravdu to budí zájem. Před knihovnou máme lavičku Václava Havla, která kupodivu u některých občanů vyvolala nelibost. Na to jsme se rozhodli

reagovat akcí, v jejímž rámci se lidé na této lavičce vyfotili a z fotek jsme potom vytvořili koláž.

Jaké máte vize do dalších let?

Velmi se nám osvědčily nejrůznější vzdělávací semináře, do budoucna bychom jich chtěli pořádat víc a nabídnout co nejširší spektrum témat. Nechceme být univerzitou třetího věku, protože tam se můžete přihlásit až od 70 let. Chceme být otevření pro všechny a nabízet semináře klidně i pro úzký okruh zájemců. Probíhal tu například velmi úspěšný literární seminář, který nám vedla Marie Brožová ze zábřežského gymnázia, nebo historický seminář s Tomášem Hlavou z místního gymnázia. Sérii setkání na téma nejvyšší vrcholky hor a tváře krajiny zase připravoval Ivo Müller. Testujeme, co by lidí bavilo, měli jsme tu třeba přednášku o kaligrafii a mnoho lidí říkalo, že by uvítalo přímo



Knihovna nemá o čtenáře nouzi. Zdroj: archiv Městské knihovny Šumperk.

i kurz kaligrafie, takže i o tomto uvažujeme. Vedla by jej Miloslava Prokúpková někdy od podzimu, pokud všechno vyjde. Také bych se chtěla vrhnout na digitalizaci místní literatury. Spolupracujeme s Miroslavem Kobzou, redaktorem z Českého rozhlasu Olomouc, který nám slíbil zapůjčit i tituly, které tu nemáme, abychom je mohli digitalizovat. Regionální literaturu bychom rádi uchovali v digitální podobě.

Jak vnímáte ocenění Knihovna roku 2020?

Já jen upřesním, že loni jsme získali druhé místo, předběhl nás Vsetín. Jsme na to pyšní a svědčí to o tom, že svou práci děláme dobře. Ostatně sem jezdí i z jiných knihoven a nechávají se naší činností inspirovat. Myslím, že i to je doklad, že jsme se vydali správnou cestou.

Tomáš Chalupa



Interiér knihovny s citáty na stěnách. Zdroj: archiv Městské knihovny Šumperk.

Kulturní itinerář

Vědecká knihovna v Olomouci

Bezručova 2

Jak se žije dětem z pěstounské péče

9. 9. 2021 / 16.30 / sál volného výběru

Středisko sociální prevence Olomouc, p. o., zve na setkání a besedu, která nabídne pohled na život dětí v pěstounské péči.

Dny otevřených dveří v depozitáři VKOL

11. a 12. 9. 2021 / 9.00–16.00 / depozitář VKOL, Tomkova 44, Olomouc-Hejčín

O víkendu 11. a 12. 9. 2021 se otevřou dveře nového depozitáře Vědecké knihovny v Olomouci. Návštěvníci budou moci nahlédnout do skladů, knihařské a restaurátorské dílny a vidět „v akci“ skenovacího robota na digitalizační jednotce. Součástí dnů otevřených dveří bude také ukázka z historických fondů VKOL, a to knih v minulosti zakázaných kvůli jejich mravně závadnému obsahu. O erotické literatuře v knižním fondu VKOL pojednává článek Jiřího Glonka *Na periferii zakázáno aneb cesty erotické literatury do sbírek VKOL* uveřejněný v KROKu 1/2021.

Po česku v Moldavsku – Ladoborci

16. 9. 2021 / 17.00 / sál volného výběru

Moldavsko je jednou z nejméně navštěvovaných zemí v Evropě, i přesto však skrývá mnohé – české vesnice, komunistický skanzen či největší vinné sklepy na světě. V čem tato neprávem opomíjená země vyniká a kde ji naopak tlačí pata? Přijďte si poslechnout humorné vyprávění o cestě tří

Ladoborců Moldavskem a vše se dozvíte. Doporučujeme rezervaci předem na www.vkol.cz.



Z putování Ladoborců po Moldavsku. Zdroj: Ladoborci.

Autorské čtení Lucie Faulerové – Smrtholka

5. 10. 2021 / 17.00 / sál volného výběru

Lucie Faulerová patří mezi výrazné domácí spisovatelky nejmladší generace. Její druhý román *Smrtholka* (2020), jehož hlavní hrdinka se musí vyrovnat s několika tragickými rodinnými událostmi, získal letos Cenu Evropské unie za literaturu. Doporučujeme rezervaci předem na www.vkol.cz.

Kanada

19. 10. 2021 / 17.00 / sál volného výběru

Cestovatelská přednáška Tomáše Štěpána nás zavede do divokých hor a nespoutané přírody druhé největší, co se rozlohy týče, země světa. Doporučujeme rezervaci předem na www.vkol.cz.

Výstavy

Vzdělávání pro všechny. Odkaz J. A. Komenského

září 2021 / Galerie Biblio

Život Jana Amose Komenského byl plný výzev, zvratů a životních zkoušek. Největší spisovatel pobělohorské emigrace, filozof a biskup Jednoty bratrské je právem označován za učitele národů. Jeho celoživotní snahou bylo sjednocení veškerého lidského vědění na základě jeho zpřístupnění všem. Loni jsme si jeho odkaz připomínali u příležitosti jubilejních 350 let od jeho úmrtí roku 1670. Putovní výstava z Národního pedagogického muzea a knihovny J. A. Komenského v Praze vás seznámí s jeho životními osudy, pedagogickým dílem i filozofickým odkazem.

Zahrada zdraví. Botanické knihy šesti století ve sbírkách Vědecké knihovny v Olomouci

5. –28. 10. 2021 / Pevnost poznání, areál Korunní pevnůstky

Výstava představí na celkem 25 panelech výběr z bohaté sbírky herbářů Vědecké knihovny v Olomouci. Každý z panelů poskytne základní informace o jednotlivých knihách i výběr knižních ilustrací s popiskami. Zároveň se návštěvníci mohou těšit na ukázky originálů herbářů od 16. do 20. století z depozitáře Vědecké knihovny. Bližší informace o výstavě naleznete na str. 72 v článku *Botanické knihy šesti století ve fondu VKOL*.

V rámci výstav se uskuteční o víkendů 15.–17. 10. 2021 také hlavní interaktivní program *Magické herbárium*, připravený pracovníky Pevnosti poznání a zaměřený na širokou veřejnost i nejmladší návštěvníky. Zájemci si budou moci vyzkoušet všechny fáze historické výroby herbářů

v sérii workshopů a otevřených dílen, které budou doplněné o speciální interaktivní badatelskou hru.

Vlastivědné muzeum Jesenicka

Zámecké nám. 1

XXI. svatováclavské setkání v Jeseníku

Na sklonku září se v Jeseníku tradičně uskuteční svatováclavské setkání, letos na téma „Paměť jesenických hor“. Před 140 lety byl totiž založen Moravsko-slezský sudetský horský spolek, díky jehož aktivitám začala vznikat první turistická značení, mapy, posléze i rozhledny a chaty – právě díky tomuto sdružení se Jeseníky otevřely široké veřejnosti, která si je ihned zamilovala. Akce započne 28. září v Bílé Vodě, kde proběhne mše svatá a pietní akt na místním hřbitově, a bude pokračovat ve večerních hodinách koncertem Jesenického smyčcového orchestru. Druhého dne se bude v Priessnitzových léčebných lázních konat odborné sympozium, na němž zazní příspěvky věnující se nejvyšším moravsko-slezským horám z mnoha úhlů, od toho historického až po geologický. Účastníkům bude jako každý rok k dispozici sborník příspěvků. Odpoledne se pak můžete připojit ke komentované prohlídce výstavy *Zmizelý Hrubý Jeseník ve Vodní tvrzi*.

Zmizelý Hrubý Jeseník

14. 9. 2021 – 2. 1. 2022

Zajímá-li vás, jak vypadala ikonická i méně známá místa Pradědovy říše před sto lety, netřeba cestovat v čase – stačí navštívit jesenické muzeum, které toto pohoří představí formou unikátních historických snímků. Několik desítek archivních fotografií, které pochází z muzejních sbírek i od soukromých

sběratelů, budou díky moderní technice zároveň doplněny současnými snímky, a návštěvník tak může sám posoudit, nakolik se dané místo změnilo. Výstavou vás symbolicky provedou tři zvířecí společníci symbolizující geomorfologické členění Hrubého Jeseníku. Do Pradědské hornatiny se tak vypravíte spolu s kamzíkem horským, Keprnickou hornatinu poznáte s tetřívkem obecným a hvozdy Medvědské hornatiny zase s dávným obyvatelem těchto hor medvědem hnědým.

Muzeum a galerie v Prostějově, p. o.

nám. T. G. Masaryka 2

Peníze a moc

9. 9. – 14. 11. 2021

Muzeum a galerie v Prostějově opět představuje část významné sbírky, kterou spravuje, a tou



je numizmatická sbírka. Tentokrát se ponoříme hlouběji do historie naší státnosti – do samotného počátku. Představíme mince, jejichž vydavateli byla česká a moravská knížata a posléze čeští králové, a to až do zlomového roku 1526, který je u nás považován za konec středověku a nástup raného novověku. Návštěvník má možnost uvidět i ukázkou antických mincí, které se v našich sbírkách nacházejí. Může se zároveň seznámit s vývojem peněžnictví během vlády jednotlivých panovníků na našem území.

Galerie Špalíček

Uprkova ulice č. 18

Masarykovy návštěvy v Hanáckém Jeruzalémě

9. 9. 2021 – 14. 11. 2021

V roce 2021 uplyne sto let od první prezidentské návštěvy T. G. Masaryka v Prostějově, konkrétně dne 18. září. V rámci tohoto výročí představíme dvě Masarykovy návštěvy v Hanáckém Jeruzalémě. Obecně tyto cesty měly ve 20. letech státotvornou funkci, trvaly několik dní a byly pečlivě připravovány jak ze strany Kanceláře prezidenta republiky, tak ze strany obecních samospráv. Přijďte si připomenout tyto návštěvy a prohlédněte si i doposud nepublikované fotografie nebo předměty spojené s osobou T. G. Masaryka.

Zlatý dukát Vladislava II. Jagelonského. Na aversu (líc) mince je vyobrazen český dvouocasý lev ve skoku v pozdně gotickém štítu a perlovci, po stranách písmena R a P, nad štítem iniciála Y uvnitř koruny, opis: WLADISLAX D G BOEMIE. Na reversu (rub) mince je vyobrazena postava sv. Václava bez perlovce, v pravici kopí s praporem s celou orlicí, meč u pasu a v levici půlený pozdně gotický štít s poloviční orlicí, opis: S WENCEZLAVS D B. Hmotnost této mince je 3,501g a průměr činí 19,5–19,7 mm. Zdroj: archiv muzea.

Muzeum Komenského v Přerově

Horní náměstí 7

Gotické, renesanční a raně barokní kachle Přerovska

1. 5. – 31. 10. 2021

Výstava odborné i laické veřejnosti představí bohatství, půvab i symboliku výzdobných motivů středověkých až raně novověkých kachlů, které esticky dotvářely obytné interiéry šlechtických sídel i měšťanských domů. Prezentované exempláře byly v průběhu minulých let nalezeny na různých archeologických lokalitách Přerovska (Dobručice, hrad Helfštýn, Hranice, Lipník nad Bečvou, Přerov) a až dosud se ukrývaly v muzejních depozitářích. Jedná se nejen o sbírkové předměty Muzea Komenského v Přerově, ale také Muzea a galerie v Hranicích. K výstavě vzniká také výběrový katalog vytvořený autory výstavy: archeologem Muzea Komenského v Přerově Zdeňkem Schenkem a archeoložkou Irenou Loskotovou z Ústavu archeologie a muzeologie Filozofické fakulty Masarykovy univerzity v Brně.

Přerovský zámek

Dopravní prostředky na prvorepublikových školních obrazech

15. 7. – 28. 11. 2021

Výstava představuje výběr ze sbírek školních obrazů na téma „dopravní prostředky“.

Z bohatých sbírek byly vybrány nástěnné školní obrazy s tematikou pozemní, vodní i letecké dopravy. Zaměřili jsme se na prvorepublikové výukové tabule ze třicátých let 20. století, které byly využívány v předmětech prvouka a vlastivěda. Obrazy často představují ne reálnou, ale modelovou dopravní situaci – co nejvíce různých vozidel,

plavidel a letadel v daném prostředí tak, aby bylo možno je popisovat a srovnávat. Zachyceny jsou lokality ve městě a na venkově. Velký rozměr umožňuje znázornit podrobnosti každodenního provozu s běžnými činnostmi, využity byly i pro nenásilnou reklamu dobových firem.

Prvorepublikové obrazy ukazují dopravní prostředky, které prošly technickým vývojem nebo je známe jen z vyprávění, připomínají nám už neexistující místa. Zobrazování dopravních situací na didaktických tabulích pokračovalo po druhé světové válce a je oblíbeným námětem i v současnosti, zejména s důrazem na bezpečnost silničního provozu.

110 let přerovského letectví / generál Karel Janoušek a další...

30. 7. – 31. 10. 2021

Již 110 let uplynulo od chvíle, kdy se nad Přerovem objevil první letoun, který tak symbolicky započal historii přerovského letectví. Nejen tento důležitý časový mezník v dějinách dobývání vzduchu, ale také další, pro Přerov velmi významné výročí, spojené s československým letectvím, kterým je padesáté výročí od úmrtí jednoho z nejvýznamnějších přerovských rodáků, armádního generála Karla Janouška, se staly podnětem k přípravě výstavy, připomínající nejdůležitější události spjaté s letectvím v regionu, přerovským letištěm a významnými představiteli vojenského i civilního letectví, kteří z Přerovska pocházeli, či zde přímo působili.

Výstava bude rozdělena do několika tematických celků. Prvý bude věnován počátkům létání v Přerově, letecké činnosti v prvorepublikovém období, vrcholící vznikem vojenského letiště Přerov-Henčlov v roce 1938. Další se bude věnovat počátkům kariéry přerovského rodáka Karla



Armádní generál Karel Janoušek, Air Marshal RAF.
Autor Zdeněk Macháček.

Janouška (1893–1971), jeho kariéernímu vzestupu ve strukturách prvorepublikového letectva, kdy se posléze stává velitelem Zemského letectva v Čechách. Jeho „hvězdná hodina“ přichází za druhé světové války, kdy se v rámci československého odboje stává nejvyšším představitelem československého letectva ve Velké Británii, v jehož řadách bojuje též řada letců z přerovského regionu. Období druhé světové války si všímá také další oddíl výstavy, jehož těžištěm jsou poměrně intenzivní letecké boje nad regionem, od poloviny roku 1944 až do osvobození v květnu roku následujícího. Poslední významný tématický okruh je spjat s rozmachem letectví na Přerovsku po druhé světové válce, zejména v souvislosti s vybudováním moderního

vojenského letiště v Přerově-Bochoři v r. 1952, z jehož dráhy je realizována činnost několika jednotek čs. vojenského letectva, ale působí odtud i civilní letecké společnosti.

Výstava bude doprovázena historickými fotografiemi i trojrozměrnými artefakty, obnášejícími součásti letecké výzbroje a výstroje a také některými součástmi skutečných letadel, pocházejících zejména z v regionu havarovaných strojů. Návštěvníci na výstavě naleznou i takové zajímavosti, jako např. originální vystřelovací sedačku či přídatnou nádrž z letounu L-29 Delfín, výškový anti-G oblek a helmu pilota proudového stíhacího letounu aj.

Významnou součástí výstavy představuje kolekce více než sedmi desítek kusů plastických modelů letadel, jejichž předlohy brázdily přerovské nebe, sestavených zručnými modeláři jak ze zájmových modelářských klubů tak i jednotlivců, věnujících se této zájmové činnosti na vysoké technické úrovni. Nejvíce modelů (přes čtyři desítky) zapůjčují členové tovačovského („Plastic People of Tovačov“) a olomouckého klubu plastických modelářů, prostřednictvím známého tovačovského autora „boxartů“ (kreseb na obalech stavebnic modelů) Zdeněk Macháček a modeláře Ing. Mojmíra Skopalíka. Kolekci resinových modelů převážně moderních letounů dodala kutnohorská firma HpH models. Další zmenšeniny skutečných strojů pak zapůjčili přerovští modeláři Ing. Jiří Hadwiger, Petr Kanovský, Jan Landsinger a Radek Zbořil.

Vzhledem k osobě Karla Janouška a jeho působení ve velitelských strukturách celého prvorepublikového letectva jsme se při výběru modelů letadel neomezovali pouze na typy, které působily z henčlovského letiště (dálkozvzděný dvouplošník Aero A-100 a speciálně pro naši výstavu postavený

model nejmodernějšího prvorepublikového bombardéru Avia B-71), takže zde bude možno spatřit zmenšeniny strojů, jež sloužily v průběhu celé existence prvorepublikového vojenského letectva: Avia BH-3, Avia BH-21, Letov Š-16, Letov Š-231, Škoda D-1, Praga E-45, Aero A-102, Aero MB-200 a další, zhotovené převážně v měřítku 1/72.

Protože Air Marshal RAF Karel Janoušek velel všem československým leteckým jednotkám ve Velké Británii, je typová škála zmenšenin letadel prezentovaných na naší výstavě skutečně široká. Zahrnuje modely letounů v měřítcích 1/72, 1/48 i 1/32 československých perutí stíhacích, bombardovacích i jedné letky noční stíhací perute, nevyjímaje ovšem ani stroje, jež užívali jednotliví Čechoslováci, „hostující“ u britských perutí. Ke shlédnutí tak budou různé varianty proslulých stíhacích typů Hawker Hurricane, Supermarine Spitfire, Českoslováky vzácně používané stroje Hawker Typhoon či Bell Airacobra Mk I., noční stíhačky Boulton Paul Defiant Mk. I, Bristol Beaufighter Mk. VI., známý bombardér Vickers Wellington a řada dalších. Modely též připomenou čs. východní letecký odboj (Lavočkin La-5FN, Iljušin Il-2).

Obdobně jako v případě výstavy *Zkáza z nebe*, kterou MKP realizovalo v roce 2014/2015, budou prostřednictvím modelů připomenuty boje „bitvy o benzín“ svedené 15. americkou leteckou armádou s nacistickou Luftwaffe v roce 1944, která intenzivně probíhala i nad Přerovskem a zanechala zde řadu stop a příběhů. Ke spatření zde tak mimo jiné bude jak „čtvrťkový“ model bombardéru B-24 Liberátor kapitána Westa, sestřeleného u Troubek, tak i makety strojů jeho pokořitelů, Focke-Wulfů Fw-190 německé Luftwaffe. Posledně vzpomenuť německý typ působil také jako

bitevní ještě v posledních válečných dnech z henčlovského letiště.

Modelářsky bude na výstavě velmi pestře zastoupeno poválečné období, zejména modely strojů, které působil z bochořské vzletové dráhy, postavené v různých variantách ve všech obvyklých



Prvorepublikový lehký bombardér
Letov Š-16, 1/72, Zdroj: xxx



Bristol Beaufighter Mk. VI. S tímto typem létali i čs. noční stíhači ve Velké Británii, 1/72. Zdroj: xxx

měřících. Ke shlédnutí zde budou modely prvního proudového stíhače, startujícího z Bochoře – Jakovlev Jak-23, následovaného nejrozšířenější naší proudovou stíhačkou 50.–60. let Mig-15 v řadě verzí. Model proudového bombardéru Iljušinu Il-28 připomene činnost 46. bombardovací letecké divize z Bochoře (1954–1960). Sedmdesátá až počátek devadesátých let 20. století je v Bochoři spojen s intenzivním využíváním typu Mig-21, především 6. stíhacím bombardovacím leteckým plukem, který létal i s bitevníky Suchoj Su-22M; modely obou typů zde budou rovněž ke spatření. Bitevníky Suchoj Su-22M z přerovského letiště posloužily jako předlohy modelů Radka Zbořila Závěrečnou kapitolu působení vojenského letectva AČR v Bochoři

představuje zřízení 33. základny vrtulníkového letectva (1994–2013). Toto období bude na výstavě mimo jiné prezentováno kolekcí špičkově postavených modelů pěti bitevních vrtulníků Mi-24D a Mi-24V přerovského modeláře Petra Kanovského v měřítku 1/72, které představují konkrétní „přerovské“ stroje s vlastním příběhem. Model bitevního vrtulníku Mi-24V, který vzlétal v této kamufláži z přerovského letiště v letech 1998–2002 z dílny Petr HIND SCALE MODEL Kanovský. Výstava nezapomíná ani na historii 1. leteckého školního pluku (1973–1994), připomenutého modely cvičných proudových strojů Aero L-29 Delfín a Aero L-39 Albatros.

Aleš Drechsler



Model bitevního vrtulníku Mi-24V, který vzlétal v této kamufláži z přerovského letiště v letech 1998–2002 z dílny Petr HIND SCALE MODEL Kanovský. Zdroj: xxx

NOVÁ EXPOZICE

Básník slezského lidu

Petr Bezruč



NG
MUZEUM A GALERIE
V PROSTĚJOVĚ

OTEVÍRACÍ DOBA

duben – červen, září a říjen:
úť – pá 13.00 – 18.00
so, ne 10.00 – 13.00 a 14.00 – 18.00
červenec a srpen:
úť – ne 10.00 – 13.00 a 14.00 – 18.00

VSTUP ZDARMA

Informace: tel.: 775 887 067
www.muzeumpv.cz
cervenydomek@muzeumpv.cz

 Olomoucký kraj

Muzeum Komenského v Přerově

MEZI MRAKY: 110 LET PŘEROVSKÉHO LETECTVÍ

Generál Karel Janoušek
a další...

přerovský zámek

30. 7. – 31. 10. 2021

Ve spolupráci s modelářským spolkem „PLASTIC PEOPLE OF TOVAČOV“

Vstupné 60/30 Kč



Muzeum Komenského v Přerově je příspěvkovou organizací zřízenou statutárním orgánem města Přerova.