

# **Univerzita Karlova**

Filozofická fakulta

Ústav světových dějin

studijní obor: Historie/obecné dějiny

Disertační práce

PhDr. Jiří Rajlich

**Příslušníci rakousko-uherského letectva z českých zemí**

**Members of the Austro-Hungarian Air Force from the  
Czech Lands**

školitel prof. PhDr. Jan Županič, Ph.D.

2018

Prohlašuji, že jsem disertační práci napsal samostatně s využitím pouze uvedených a řádně citovaných pramenů a literatury a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

.....  
PhDr. Jiří Rajlich

Rád bych na tomto místě poděkoval všem archivářům, historikům, muzejníkům, městským a matričním úředníkům a úřednicím a také soukromým badatelům, sběratelům, antikvářům, vetešníkům a potomkům někdejších aviatiků, ať již žijí v České republice nebo ve světě. Seznam všech těch, kteří mi byli více nebo méně nápomocni skutkem, radou i ochotou je však příliš dlouhý. Všechny těchto více než dvě stě osob proto uvádím v abecedním pořádku v závěru za seznamem pramenů a literatury.

Přesto bych však zvláště vyzdvihl alespoň dva kolegy, jejichž přínos považuji za klíčový. Prvním je dvorní rada Dr. phil. Gerhard Artl z Rakouského státního archivu – Válečného archivu ve Vídni. Bez jeho dlouholeté a neselehávající ochoty a pomoci nad rámec obvyklých archivářských povinností, bych se rozhodně neobešel. Tím druhým pak je prof. PhDr. Jan Županič, Ph.D. z Ústavu světových dějin Filozofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Poděkovat školiteli a vedoucímu práce nepovažuji jen za pouhou konvenční povinnost, jak tomu někdy bývá. Byl to totiž on, kdo stál u počátků záměru pojednat toto téma a s živým zájmem o věc věnoval svou kvalifikovanou pozornost pokrokům po celou dobu, kdy jsem se této práci věnoval.

## Abstrakt

Toto pojednání si klade za cíl nastínit podíl letců z českých zemí na formování, organizační a personální výstavbě, technickém rozvoji a na operačním nasazení rakousko-uherského letectva v období předcházejícímu vzniku 1. světové války a zejména v jejím průběhu. Zároveň se pokusí o stanovení jejich procentuálního podílu v celém rakousko-uherském armádním i námořním letectvu.

Národnostní (či zemská) problematika u rakousko-uherského letectva nebyla dosud předmětem historického výzkumu v žádném z nástupnických států. Důvodem byl fakt, že u této mladé zbraně nebyla – na rozdíl od jiných zbraní - statisticky sledována. Pro rakouskou historiografii nepředstavovalo národnostní složení c. a k. letectva téma hodné přiměřené pozornosti. V české, respektive československé se na dlouhou dobu prosadila dobově podmíněná teze o tom, že čeští letci byli v rakousko-uherských leteckých silách zastoupeni „v nepatrném počtu“.

Tato letitá teze, která ovšem nikdy nebyla věrohodně doložena, je v této práci podrobena kritice, vedoucí k jejímu přehodnocení. Především rekonstrukcí a analýzou statisticky relevantních vzorků osob došlo ke zjištění, že ve skutečnosti zastoupení letců z českých zemí bylo nadprůměrné a Češi v něm měli solidní zastoupení. Přesto však nikoli takové, jaké by odpovídalo jejich národnostnímu zastoupení v celé monarchii. Současně s tím jsou nastíněny i příčiny tohoto stavu, které byly objektivního i subjektivního rázu.

Práce je rozdělena na několik částí. V první je nastíněna geneze a předválečné počátky rakousko-uherského vojenského letectví včetně jeho nezanedbatelných, mnohdy i rozhodujících „českých“ souvislostí – v etnickém i zemském smyslu. Podobně jako tomu bylo i u jiných států, tak i zde byla aviatika zpočátku doménou civilní sféry. Do té vojenské pronikala jen s obtížemi, danými celkovou průmyslovou zaostalostí monarchie, fiskální politikou státu i konzervativními postoji armádních špiček.

Následuje nástin problematiky jeho organizační a personální výstavby, technického rozvoje a operačního nasazení na frontách 1. světové války – v Rusku, Srbsku, Černé Hoře, Albánii, Rumunsku a především v Itálii, která se stala největším a nejnáročnějším bojištěm rakousko-uherského letectva.

Další kapitoly jsou věnovány problematice podílu letců z českých zemí a metodologickým úskalím při jeho zjišťování. Současně s tím nastiňuje zastoupení Čechů a českých Němců u některých vybraných jednotek rakousko-uherského letectva – od těch nejelitnějších až po ty nejběžnější. Uvede i příklady jednotek, jimž veleli etničtí Češi, a to od nejnižších až po ty nejvyšší úrovně velení.

V této souvislosti je pojednána i problematika loajality národnostně pestrého c. a k. letectva, a to právě s důrazem na jeho české příslušníky. Podrobuje kritice dobově podmíněné účelové legendy o několika případech údajně vědomých dezercí na protivníkovu stranu. Na druhou stranu nepomíjí skutečnost, že někteří v zajateckých táborech zvolili vstup do „nepřátelského“ vojska a analyzuje příčiny, které byly historického i psychologického rázu. Tím by práce měla současně představovat příspěvek k tzv. sporu o českého vojáka za 1. světové války.

Rozsáhlá je přílohová část práce. Její nejrozsáhlejší část sestává z detailních případových biografických studií více než padesáti letců z českých zemí. V závěrečné tabulkové části pak dominuje personální složení řídicích orgánů jednotlivých složek c. a k. letectva, seznamy recipientů vysokých vyznamenání a přehledy nejúspěšnějších letců.

Přestože jde o problematiku dílčí a specifickou, lze na ní vysledovat a doložit určité obecné vývojové trendy nejen v rakousko-uherské a potažmo československé armádě, ale i v jejich národních společnostech v prvních dekádách 20. století.

## **Abstract**

The aim of this paper is to outline the share of airmen from the Czech lands in the formation, organizational and personnel construction, technical development and operational deployment of the Austro-Hungarian Air Force in the pre-war period and especially during World War 1. Simultaneously, this work will also try to determine their percentage share in the entire Austro-Hungarian Army and Naval Air Forces.

The national (or provincial) origin of the personnel of the Austro-Hungarian Air Force has not yet been the subject of historical research in any of the successor states. The reason was the fact that this young weapon was not statistically monitored - unlike other weapons. For Austrian historiography, the ethnic composition of the Austro-Hungarian aviation was not a subject of adequate attention. In Czech and Czechoslovakian historiography, for a long time,

it was stated that number of the Czech airmen in the Austro-Hungarian Air Force was “insignificant”.

However, this age-old thesis, which has never been credibly proven, is subject to criticism in this work, leading to its re-evaluation. In particular, the reconstruction and analysis of statistically relevant samples of people revealed that in fact the representation of airmen from the Czech lands was above average and the Czechs had a solid representation in it. Nevertheless, it is not the one that would correspond to their ethnic representation throughout the monarchy. At the same time, the causes of this state, both objective and subjective, are outlined.

The work is divided into several parts. The first outlines the genesis and pre-war origins of the Austro-Hungarian military aviation, including its notable, often decisive, "Czech" connections - both ethnic and provincial. As was the case with other states, aviation was initially the domain of the civil sphere. The military sphere was penetrated only with difficulties, given by the overall industrial backwardness of the Habsburg monarchy, the fiscal policy of the state, and the conservative attitude of the army commanders.

This is followed by an outline of its organizational, personal and technical development and operational deployment on the WW 1 battlefields: in Russia, Serbia, Montenegro, Albania, Romania and especially in Italy, a largest and most challenging battlefield of the Austro-Hungarian Air Force.

Other chapters are devoted to the issue of the share of pilots from the Czech lands and methodological pitfalls in their discovery. Simultaneously, in this part, the representation of Czechs and Czech Germans is outlined by some selected units of the Austro-Hungarian Air Force - from the elite units to the most typical units. It will also give examples of units commanded by ethnic Czechs, from the lowest to the highest level of command.

In this context, the issue of the loyalty of the nationally diverse Austro-Hungarian Air Force is discussed with the emphasis on its Czech members. It analyzes its predominantly historical and psychological reasons. There is not forgotten the fact that some of the

prisoners-of-war chose to enter the “enemy” troops and analyze the causes. Thus this work should simultaneously represent a contribution to the so-called discourse over the Czech soldier during the WW 1.

Extensive is the annex part of the work. Its widest part consists of detailed case studies of more than fifty airmen from the Czech lands. The final table part is dominated by the personnel composition of the command bodies of the various components of the Air Force, the lists of recipients of high honors and the most successful airmens' list.

Although it is a partial and specific issue, it is possible to trace and document certain general developmental trends not only in the Austro-Hungarian and, respectively, the Czechoslovak armed forces, but also in their national societies in the first decades of the 20th century.

### **Klíčová slova**

Rakousko-uherská armáda, rakousko-uherské námořnictvo, rakousko-uherské letectvo, 1. světová válka, národnostní složení, česko-německé vztahy, historie letectví, letecké operace

### **Keywords**

Austro-Hungarian Army, Austro-Hungarian Navy, Austro-Hungarian Air Force, World War 1, ethnical composition, Czech-German relations, history of aviation, aerial operations

**Obsah:**

Úvod.....	8
Terminologická poznámka.....	24
Počátky rakousko-uherského vojenského letectví s českými souvislostmi.....	27
Počátky rakousko-uherského námořního letectva.....	49
Letecký průmysl.....	57
Mezi továrnou a frontou.....	73
Letecké jednotky .....	78
Školní a výcvikové jednotky.....	94
Balonové jednotky a polní letecká povětrnostní služba.....	102
Krátce k nasazení na frontách.....	106
Počty letců z českých zemí – limity pramenné základny a metodologické problémy... ..	114
Otázka loajality.....	141
„České“ Fliky?.....	156
Čeští velitelé.....	169
Česká zemská šlechta u letectva.....	173
Závěrem.....	178
Přílohy:	
Biografické medailony vybraných osobností.....	183
Nejúspěšnější letci podle počtů oficiálně potvrzených vítězství.....	372
Recipienti Zlaté medaile za statečnost, Zlaté medaile za statečnost pro důstojníky a Stříbrné medaile za statečnost 1. třídy pro důstojníky u rakousko-uherského armádního letectva a námořního letectva.....	377
Přehled polních formací rakousko-uherského armádního letectva, 15. 10. 1918 – velitelé, štáby, dislokace a podřízenost.....	405
Přehled náhradních leteckých jednotek ( <i>k. u. k. Fliegerersatztruppe</i> ), 1. polovina dubna 1918 - organizace, velitelé, dislokace.....	423
Přehled polních formací vzduchoplaveckých (balonových) jednotek ( <i>Luftschiffer-Feldformationen</i> ) k 1. 4. 1918 – velitelé, dislokace a podřízenost.....	426
Organizační přehled zápolních formací náhradních vzduchoplaveckých (balonových) jednotek ( <i>k.u.k. Luftschifferersatztruppe</i> ), červen 1918.....	429
Organizační schéma <i>k.u.k. Fliegerarsenal</i> , duben 1918.....	432
Organizace velitelství <i>k.u.k. Luftfahrtruppen</i> k 1. 8. 1918.....	436
Organizace velitelství <i>k.u.k. Luftfahrwesens</i> k 1. 10. 1918.....	438
Seznam důstojníků Leteckého sboru čs. armády (v činné službě i v neaktivitě) k 20. 7. 1919.....	442
Srovnávací tabulka hodnotí rakousko-uherského armádního a námořního letectva..	451
Zkratky a vysvětlivky.....	454
Prameny a literatura.....	472

## Úvod

První světová válka, která tak neuvěřitelným způsobem uřala *belle époque*, představovala také velice významný mezník v dějinách válečnictví. Vedle mnoha dalších se v ní poprvé ve větším měřítku uplatnila také nová zbraň – letectvo. Historie toho rakousko-uherského, která měla pozoruhodný přesah do všech jeho nástupnických států, dosud v české historiografii nenalezla náležitou odezvu. Přitom je zcela zřejmé, že přímo souvisí i s počátky budování československého letectva.

Podobně jako tomu bylo v jiných oblastech, se jeho dějiny nezačaly psát až vyhlášením nezávislosti Československé republiky 28. října 1918 a následným konstituováním Leteckého sboru v Praze. Ve Francii, Rusku a Itálii mu předcházela činnost a boje několika desítek letců čs. legií (mnohdy bývalých příslušníků rakousko-uherského letectva), tedy vojska ještě oficiálně nekonstituovaného státu. Do jeho prehistorie však nepochybně patří rovněž stovky českých příslušníků rakousko-uherského letectva, ať již sloužili u armádních *k.u.k. Luftfahrtruppen*, nebo u námořního *k.u.k. Seefliegerkorpsu*. Tak jako poslední roky rakousko-uherské éry představují předpokoj naší současnosti, tak i onu ouverturu historie českého (respektive československého) letectva napsali čeští aviatci právě v těch dobách.

Stejně jako nová republika, tak i její armáda se po ideové stránce konstituovaly na negaci „rakušáctví“. Nic to však nemění na tom, že – podobně jako tomu bylo i u dalších zbraní – v oněch prvních dnech, týdnech a měsících po převratu onen Letecký sbor zakládali a vedli právě oni „rakušáci.“ Čeští aviatci zaniklého mocnářství (na rozdíl od většiny těch česko-německých) dali veškeré své síly, zkušenosti, schopnosti a letecký entuziasmus do budování letecké zbraně nového státu. A již v prvních měsících je také měli plně prokázat při zajišťování jeho územní celistvosti. Měli za sebou doslova fascinující minulost, která ovšem v nových podmínkách, vlivem popřevratových protihabsburských a radikálně antimilitaristických nálad měla skončit v zapomnění – podobně jako zaniklá podunajská monarchie.

Široce proklamovaná a prosazovaná snaha po „odrakouštění“ byla v Československu a jeho armádě zcela zřejmá (a do značné míry i zcela pochopitelná) nejen v počátcích jejich existence,<sup>1</sup> ale vlastně v průběhu celého meziválečného období. Nevyhnula se tedy ani národnímu leteckému dějepisectví.

Necelé dva roky po skončení války, v červenci 1920 Vzduchoplavecké oddělení MNO vyzvalo podřízené jednotky k zaslání dochovaného dokumentačního materiálu k historickému vývoji mladé letecké zbraně nového státu. Požadovalo však především

---

<sup>1</sup> Blíže k problematice například memoáry někdejšího „rakušáckého“ podplukovníka generálního štábu, jenž v prvních dvou poválečných letech stál v čele organizačního oddělení čs. generálního štábu - Rudolf KALHOUS: *Budování armády*. Melantrich, Praha 1936. Nejnověji k problémům čs. armády v jejích počátcích Radko BŘACH – Jaroslav LÁNÍK: *Dva roky bojů a organizační práce. Československá armáda v letech 1918-1920*. MO ČR - VHÚ Praha 2013 a Karel STRAKA – Tomáš KYKAL: *Historie československé armády 2 (1918-1932). Československá armáda v letech budování a stabilizace*. MO ČR – VHÚ Praha 2013; Alex MASKALYK: „Rakušáci“ – „trpené zlo“ pri budovaní armádnej elity čs. brannej moci. *Vojenská história* č. 1/2015, s. 99-116.



podklady týkající se letců čs. legií a také těch, kteří se zúčastnili nedávno skončené války s bolševickým Maďarskem.<sup>2</sup> Odezva však byla beztak minimální.

O další dva roky později, v dubnu 1922 se zhruba o totéž pokusil Vzduchoplanecký odbor MNO.<sup>3</sup> Svou výzvu ale tentokrát koncipoval podstatně šířeji. Oslovil všechny

<sup>2</sup> VÚA-VHA, Praha, IV. Technický odbor MNO – 13. vzduchoplanecké odd. 1920, k. 9709/10, inv. č. 533, sign. 37/1/3/2, Dějiny voj. letectví ČSR, č.j. 348600/13 z 16. 7. 1920.

<sup>3</sup> Na tomto místě je třeba alespoň stručně nastínit vývoj centrálního velitelství a řídicích orgánů meziválečného čs. vzduchoplaneckého (od 23. 11. 1923, po změně terminologie, letectva). Bezprostředně po vzniku Československa se jím stal Letecký sbor, v jehož čele stáli významní důstojníci zaniklého rakousko-uherského letectva: setník Jindřich Kostrba (30. 10. 1918 - 21. 2. 1919), setník (1. 10. 1919 hodnost přejmenována na kapitána) Karel Huppner (21. 2. - 28. 8. 1919) a setník (od 1. 10. 1919 mjr.) Otto Jindra (28. 8. - 31. 10. 1919).

Již osm měsíců po vzniku Leteckého sboru ovšem zahájila svou činnost do jisté míry paralelní řídicí instituce. S příchodem francouzské vojenské mise do ČSR totiž došlo 7. 6. 1919 k vytvoření funkce Velitele československého vzduchoplaneckého (po sloučení s Leteckým sborem 31. 10. 1919 byl název změněn na Velitelství československého vojenského letectví). Zpočátku byla obsazena - nikoli bez opozice ze strany některých „domácích“ důstojníků - francouzskými důstojníky: nejprve to byl mjr. Jean Bordages (7. 6. 1919 - 23. 2. 1920), po něm pplk. Gérard (23. 2. - 18. 9. 1920) a nakonec mjr. ruských legií Ing. Vlastimil Fiala (18. 9. 1920 - 28. 1. 1921).

Za podmínek probíhající války s Maďarskem obě tato letecká velitelství fungovala paralelně – jedno víceméně pro frontu, druhé pro týl. Zatímco francouzský Velitel československého vzduchoplaneckého zodpovídal za řízení letecké činnosti armády bojující na Slovensku a současně začal realizovat ambiciózní plán výstavby čs. letectva, čs. velitel Leteckého sboru se *de facto* stal jeho zástupcem, určeným k řízení jednotek dislokovaných v historických zemích a zodpovědným za akvizice a opravy leteckého materiálu, dohled nad leteckým školstvím, sklady a opravami, za materiální a personální evidenci apod.

K organizačnímu i personálnímu sloučení původního Leteckého sboru (mjr. Jindra) a nového Velitelství československého vzduchoplaneckého (mjr. Bordages) mohlo dojít až po skončení bojů na Slovensku. K této unifikaci došlo k 31. 10. 1919 a nová ústřední instituce od toho data nesla název Velitelství československého vojenského letectví. V jeho čele stanul mjr. Bordages, a mjr. Jindra se stal jeho zástupcem. Velitelství československého vojenského letectví bylo zlikvidováno k 28. 1. 1921, kdy velitelské a řídicí pravomoci nad letectvem přešly na již existující 13. (vzduchoplanecké) oddělení MNO.

Tato řídicí „ministrská“ složka jako ústřední vojenský úřad, původně určený k řízení Leteckého sboru, měla svůj prapůvod v Leteckém (někdy je uváděno aviatickém) referátu Vrchního vojenského velitelství (VVV), který se po vzniku MNO stal 18. 12. 1918 Leteckým (aviatickým) referátem MNO. V jeho čele postupně stáli bývalí rakousko-uherské důstojníci: nejprve setník Karel Huppner (6. 11. 1918 – 21. 2. 1919), pak setník Robert Ellner (21. 2. – 15. 5. 1919) a nakonec setník Robert Schwarz (15. 5. – 15. 9. 1919).

Po devíti měsících, 15. 9. 1919 z tohoto původního referátu vzniklo 13. (vzduchoplanecké) oddělení MNO, přejmenované 8. 3. 1922 na 18. (vzduchoplanecké) oddělení MNO – opět v přímé podřízenosti ministra národní obrany. Přednosty 13. (18.) odd. MNO postupně byli: kpt. (mjr.) Robert Schwarz (15. 9. 1919 - 13. 4. 1920), plk. Ing. Lev Nádherný (13. 4. 1920 - 31. 3. 1921), oba bývalí rakousko-uherské důstojníci, pak mjr. ruských legií Ing. Vlastimil Fiala (31. 3. – duben 1921), mjr. ital. legií Augustin Daněk (duben 1921 – květen 1922) a pplk. ruských legií RTDr. Ing. František Kolařík (květen – 15. 9. 1922).

Původní Letecký referát VVV/MNO, resp. pozdější 13./18. (vzduch.) odd. MNO byl zpočátku podřízen Technickému odboru MNO, přejmenovanému k 1. 11. 1920 na Technický a dopravní odbor MNO a 9. 3. 1922 přejmenovanému opět na Technický odbor MNO. Přednosty tohoto odboru byli plk. Ing. Zdenko Dvořák (jenž byl předválečným diplomovaným „vůdcem balonu“), po něm od 1. 8. 1919 polní podmaršálek (od 1. 10. 1919 gen. IV. hodnostní třídy) Ing. František Škvor, po něm od 1. 11. 1920 pplk. franc. legií Ing. Jaroslav Matička a od 1. 9. 1921 plk. ruských legií Ing. František Nosál.

S platností od 15. 9. 1922 bylo dosavadní 18. (vzduch.) odd. MNO reorganizováno a rozšířeno na Vzduchoplanecký odbor MNO se čtyřmi odděleními: 18. (vzduchoplanecké) odd., 47. (letecko-technické) odd., 48. (letecko-materiální) odd. a 49. (letecko-hospodářské) odd. V souvislosti se změnou terminologie byl Vzduchoplanecký odbor MNO 23. 11. 1923 přejmenován na Letecký odbor MNO (se stejnou

útvary, instituce a jednotlivce sloužící v čs. letectvu, ale i letecké továrny a letecké korporace, aby písemnou a obrazovou dokumentací, vzpomínkami či dílčími studii přispěli k odbornému zpracování *Dějiny čs. aviatiky*.<sup>4</sup> Vedle dalších tematických okruhů byly tentokrát výslovně požadovány (a také částečně shromážděny) rovněž některé materiály z válečné činnosti letců za Rakouska-Uherska. Na konečném výsledku se to však prakticky vůbec neprojevovalo.

Plodem celého úsilí se totiž o tři roky později, v roce 1925 stala knižní publikace *Kapitoly o letectví*.<sup>5</sup> Jejím editorem byl pplk. Václav Ryppl (1886-1931), ruský legionář a pracovník leteckého odboru MNO. Po formální i obsahové stránce nakonec skončila přinejmenším na půli cesty. Namísto původně zamýšlené historické syntézy dosavadního leteckého dění na českém (československém) území šlo spíše o sborník formálně i obsahově nevyrovnaných příspěvků. Po obsahové stránce se zde činnosti českých vojenských aviatiků v rakousko-uherském letectvu dostalo jen několika málo nepodstatných zmínek, z nichž si alespoň rámcový obrázek učinit nešlo – na rozdíl od letců čs. legií ve Francii a Rusku. Následující autorova práce, nesoucí název *Z dějin naší vzduchoplavby*<sup>6</sup> a vydaná o další dva roky později, se omezila prakticky jen na předválečné průkopníky letectví. Po obsahové stránce nevykročila z národního narativu, neboť akcentovala převážně aviatiky české národnosti.

Že jen minimální odstup od válečných událostí nebyl jediným důvodem, o tom výmluvně vypovídá i o dekádu později vydané rozsáhlé kolektivní knižní dílo *Naše křídla*, které mělo být jakýmsi reprezentativním přehledem dosavadní domácí letecké historie v evropských a světových souvislostech. Až na nepatrné výjimky problematice českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu však prakticky žádnou pozornost nevěnuje ani toto – opět na rozdíl od letců čs. legií.<sup>7</sup> S ohledem na to, že bylo vydáno v předvečer nacistické okupace, to snad až tak příliš nepřekvapí.

Je tedy zřejmé, že zmapování a zhodnocení českých souvislostí c. a k. vojenské aviatiky nebylo považováno za nejaktuálnější nezbytnost ani po skončení První světové války, ani v předvečer vypuknutí té Druhé. Následující půlstoletí, konče rokem 1989, pak obecně nepřálo nejen objektivním pohledům do vlastní minulosti, ale i výběru

strukturou), který pak byl k 1. 1. 1927 definitivně reorganizován na III. (letecký) odbor MNO, který se skládal ze tří, později čtyř oddělení: III/1. (letecké) odd., III/2. (letecko-materiální) odd. (od r. 1936 obrany proti letadlům), III/3. (letecko-hospodářské) odd. (od r. 1936 letecko-materiální odd.), a v roce 1936 vzniklé III/4. (letecko-hospodářské) odd. V čele tohoto odboru až do okupace stáli výhradně bývalí legionáři. Postupně to byli plk. (od 1. 2. 1924 gen. V. h. tř.) RTDr. Ing. František Kolařík (15. 9. 1922 – 2. 11. 1924), gen. IV. hodnostní třídy (od 19. 12. 1927 div.gen.) Stanislav Čeček (2. 11. 1924 – 1. 1. 1927), gen. V. h. tř. (od 16. 12. 1927 brig.gen., od 4. 5. 1928 div.gen.) Ing. Jaroslav Fajfr (1. 1. 1927 – 1. 7. 1939) a nakonec, již po okupaci v čele III. (let.) odb. MNO v likvidaci stál brig.gen. Ing. Alois Vicherek (1. 7. – 31. 12. 1939). V této souvislosti je třeba připomenout, že v dobách mobilizace se div. gen. Fajfr 27. 9. 1938 stal velitelem letectva Hlavního velitelství a povinnosti přednosta III. (let.) odb. MNO místo něj v období mezi zářím a říjnem 1938 plnil bývalý šéf III/3. odd. brig. gen. Ing. Jaroslav Kejla.

<sup>4</sup> VÚA-VHA, Praha, Vzduchoplavecký odbor MNO 1922, 9737, sign. 32/1/4/3, Dějiny čs. aviatiky, č.j. 295301 z 19. 4. 1922.

<sup>5</sup> Pplk. Václav RYPL (ed.): *Kapitoly o letectví. Drobné črty o stavu a pokroku letectví s ilustracemi v textu*. Masarykův letecký fond v Praze, Praha 1925.

<sup>6</sup> Václav RYPL: *Z dějin naší vzduchoplavby*. Česká beletrie, Praha 1927.

<sup>7</sup> Ing. Jan BERVIDA – div.gen. Ing. Jaroslav FAJFR – pplk. Antonín HARTMAN a kol. (red.): *Naše křídla*. VI. Orel, Praha 1939. Autorem kapitoly *Dějiny letectví česko-slovenského*, zahrnující problematiku letců za 1. světové války (s. 37-82) byl známý letecký novinář Adam Jist (vlastním jménem Jindřich Styblík).

zkoumaných témat. Zdálo se, že v důsledku této mnohaleté badatelské propasti skončí i tato problematika v zapomnění – podobně jako řada dalších dílčích témat z naší historie. Zájemce o tuto problematiku se musel spokojit zpravidla s tvrzeními typu, že čeští letci byli v rakousko-uherských leteckých silách zastoupeni „v nepatrném počtu“.<sup>8</sup>

Tento pohled se začal pomalu měnit až v posledních desetiletích. V jejich průběhu vznikla řada dílčích studií, převážně biografických, ale první knižní publikace k tématu<sup>9</sup> vyšla až v roce 2014, přesně sto roků po vypuknutí První světové války, které v anglosaském světě dobově říkali Velká a v našem kulturním okruhu Světová.

Navzdory dlouholeté badatelské diskontinuitě totiž téma ani nezapadlo, ani nevyčpělo. Naopak. Zvláště v posledním čtvrtstoletí zaznamenáváme pozoruhodný vzestup zájmu o aviatiku zaniklého mocnářství a o její české souvislosti. Stejnou měrou se o to zasloužilo více faktorů, které spolu zdánlivě vůbec nesouvisejí.

Pro někoho možná překvapivě je jedním z nich fenomén plastikového modelářství, tzv. kitarství, které do Československa spontánně proniklo zhruba před padesáti lety. Exoticky vyhlížející modely starých křehkých létajících aparátů někdejšího mocnářství, zdobené symboly někdy až okultními, i jména odvážných aviatiků v zaolejovaných overalech, znějící snad všemi evropskými jazyky, to vše představuje fascinující koktejl, probouzející nevšední imaginaci i hlubší zájem o historii – nejen tu leteckou.

Pomineme-li ovšem kitaršskou subkulturu, která je světem sám pro sebe, pak k nejsilnějším momentům patří vzedmutý zájem části tuzemské veřejnosti i historické obce o obecnou problematiku posledních roků rakousko-uherské monarchie. Onoho „státu bez vlastností“, jehož materiální a duchovní obraz tak pozoruhodně ironickým a sarkastickým způsobem načrtl spisovatel Robert Musil (1880-1942) ve svém pronikavě geniálním a nikdy nedokončeném *Muži bez vlastností*.

Především léta bezprostředně následující po pádu železné opony v roce 1989 stála u zrodu opravdové nostalgie po dávno zavátých časech. Po dobách, kdy četné národy různých jazyků, víry, civilizační úrovně a kulturních zvyklostí žily – nikoli bezkonfliktně, ale přeci jen pospolu, či spíše vedle sebe - v rámci rozlehlé habsburské monarchie. A nyní dostaly příležitost znovu objevovat své společné dědictví.

Po zhroucení sovětského impéria mnoho lidí velice snadno podleгло poněkud zjednodušenému, každopádně myšlenkově pohodlnému názoru, že to bylo právě zničení podunajského soustátí, co ve svých důsledcích uvrhlo střední Evropu do neštěstí, které na sebe nejprve vzalo podobu područí nacismu a následně komunismu. Sklon některých lidí k sentimentu, který ze své podstaty vytěsňuje některá negativa, která se nehodí, však lze nalézt i v reálném čase. Třeba tam, kde vyvstává potřeba vymezit se vůči některým výstřelkům současnosti, nebo tam, kde panují obavy z vidiny neuspokojivé budoucnosti - protože prý „líp už bylo.“ V takovém retrospektivním, idealizovaném pohledu bylo (a mnohde stále je) habsburské soustátí označováno za nenahraditelný stabilizační činitel v této části kontinentu, neprávem a zlovolně zničený.

Podobný nářek nad jeho zánikem tedy jistě může vyvolávat určité sympatizující povzdechy v naší současnosti, kdy těžce a usilovně hledáme cesty, které by vedly ke

<sup>8</sup> Jaromír STREJČEK – Miluše PEŠKOVÁ – Miloš PROKOP – Václav VLASÁK: *Léta létání*. NADAS, Praha 1979, s. 93.

<sup>9</sup> Jiří RAJLICH: *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*. Svět křídel, Cheb 2014. Úvodní kapitola uvedené publikace představuje jedno z východisek této dizertační práce.

kýžené a funkční společné evropské vlasti národů. Neboť zárodkem takového uspořádání, oné někdejší Metternichovské „jednoty v různosti“, prý byla právě habsburská monarchie – jiný model, snad pro nedostatek fantazie aktuálně není po ruce. Přitom se ovšem často účelově přehlíží celá řada nepříjemných faktů. Zejména ten, že šlo jen o jeden z mnoha pokusů o mocenskou integraci středoevropského prostoru, a že tento pokus skončil neúspěšně. Přesto, nebo snad právě proto předmět onoho málo kritického obdivu na sebe mnohdy bere podobu barvotiskového monarchistického kýče. Jenže minulost nelze léčit, tím méně vyléčit.

Na druhou stranu se lze stále občas setkat – nejen u nás – i s postojem opačným, který nostalgii „rakouských vlastenců“ nesdílí. Proces posledních roků habsburské monarchie totiž sleduje z úplně jiného myšlenkového a citového úhlu, nežli třeba Joseph Roth (1894-1939) ve svém *Radeckého pochodu*,<sup>10</sup> patrně nejpůsobivějším melancholicko-ironickým rekviem za zanikající „habsburskou civilizaci“. Ani tato strana nepostrádá argumentační fundament. Vyslovována zpravidla potomky císařových kdysi „věrných“ poddaných, tíhnoucích ovšem nakonec ke svým národům víc, než k domněle nadnárodní monarchii, se zpravidla opírá o tezi o onom neútluném „žaláři národů“ (za nějž lze ovšem ve skutečnosti označit spíše tu uherskou část monarchie). Protože však obvykle probíhá v určité interakci s protivnými tvrzeními, bývá vyslovována místy až neobvykle vášnivě. Dokonce natolik, že pozoruhodným kouzlem nechtěného tím bezmála století mrtvé podunajské monarchii jakýsi *raison d'être* přeci jen bezděčně přiznává.

Zdá se tedy, že dávno neexistující státní útvar nenechává lhostejnými nejen jeho zastánce, ale ani odpůrce. Jedno je z toho zřejmé - že dnešní obyvatelstvo těchto zemí patří stejně tak k dědicům Františka Josefa I. (a Karla I.) jako jejich protivníků.

Naštěstí zde ovšem existuje seriózní, komplexy (leč ani city) nezatížený výzkum okolností existence, fungování a zániku habsburského soustátí, které – ať již chceme, nebo ne - bylo jakýmsi předpokojem naší současnosti. Nepřehlíží tedy přitom některé z jeho nepochybných předností, zvláště ty hospodářské a geopolitické, ale ani faktory a okolnosti, které ve svých důsledcích vedly k jeho dezintegraci a následnému zániku. Ostatně, v historii je jen málo věcí tak jistých, jako fakt, že dosud každé impérium dříve či později zaniklo, ať již byly příčiny (i důsledky) jakékoli. V případě Rakouska-Uherska těchto faktorů málo zrovna nebylo, ale samy o sobě by patrně k takovým koncům nevedly. Ovšem při svém simultánním působení v krizové době měly pro podunajskou monarchii smrtící účinek.

Ve vnitropolitické oblasti k nim v první řadě náleží liknavost a nechuť habsburského domu a především mocenských elit dominantních a vládnoucích národů - Němců a Maďarů – k vysoce žádoucí vnitřní reformě monarchie a k přijatelnému řešení jejích státoprávních a národnostních poměrů. Že nešlo o problémy jednoduché a snadno řešitelné je jisté, výsledek případných reforem naopak nejistý. Její vnitřní soudržnost však tato neochota rozhodně neposílila. Naopak přispěla k prohloubení pocitu odcizení těchto národů, které pak za války dostaly příležitost hledat řešení mimo její rámec.

V českých poměrech byl klíčovým boj o česko-německé vyrovnání. Od tak či onak formulované rovnoprávnosti obou zemských národů při zachování teritoriální jednoty českých zemí, které chtěli čeští Němci naopak rozdělit, Češi ustoupit nemohli a také nemínili. Ostatně sami neměli rovná práva nejen v Předlitavsku, ale právě ani v českých

<sup>10</sup>

Joseph ROTH: *Pochod Radeckého*. Odeon, Praha 1974, s. 291.

zemích, a to i přesto, že byli po rakouských Němcích druhým nejpočetnějším a také nejvyspělejším národem Předlitavska.

S historií těchto vleklých a stále beznadějnějších jednání bezprostředně souvisí také nesplněný slib císaře Františka Josefa I. (1830-1916) z roku 1871, kdy korunovačním reskriptem slavnostně uznal práva Českého království a slíbil brzké vykonání korunovace.<sup>11</sup> Korunovační akt měl stvrdit tzv. české vyrovnání, založené na přijetí tzv. fundamentálních článků, jímž by země přistoupila k rakousko-uherskému dualismu z roku 1867. Tato snaha však nakonec ztroskotala na odporu politických reprezentantů Maďarů, kteří nechtěli přestat těžit z výhod dualismu, a rakouských i českých Němců, zvláště těch, kteří byli stále více „všenecky“ orientováni.

Psychologicky klíčovým zde bylo vlastní pojetí a výklad postavení jedné národnostní skupiny vůči té druhé. Česká představa se opírala o české historické státní právo,<sup>12</sup> naplněné národně českým obsahem. Byla zhruba taková, že České království (respektive Země koruny české jako celek) je historicky vzniklé a přirozené území českého národa, v němž německé obyvatelstvo má mít charakter německy mluvících Čechů, Moravanů a Slezanů, občansky ovšem zcela rovnoprávných s Čechy. V tehdejších dobách, charakterizovaných oboustranně vzedmutými nacionalistickými vášněmi však již jen pouhá zmínka o českém historickém státním právu působila na německé nacionální politiky stejně jako příslovečný červený hadr na býka. Deklarovaný princip naprostého zrovnoprávnění českého a německého národa v Čechách, byl pro ně nepřijatelný, neboť by pro ně znamenal ústup ze „staletých pozic“, erozi svého vlastního národního a sociálního statutu, ztrátu privilegií.

Stejně nepředstavitelná byla ovšem pro Čechy představa, že jsou jen tolerovanou etnicko-jazykovou skupinou uvnitř německého státního útvaru. Oba tábory chtěly patřit k většině a nechtěly být menšinou – Češi chtěli být svými pány v českých zemích, Němci, kteří již byli pány Předlitavska (a – nezapomeňme – že samozřejmě i sousedního Německa), nechtěli být menšinou v Čechách a na Moravě, nadto menšinou, která přestávala mít takové populační přírůstky, jako tomu bylo u českého obyvatelstva. Návrhů na národnostní smír, podaných jednou či druhou stranou, nebylo málo. Vždy však narážely na otázku pocitu ohrožení menšiny. Čeští Němci se obávali, že případnou

<sup>11</sup> „*Majíce na paměti státoprávní postavení Koruny české a jsouce Sobě povědomi slávy a moci, kterou tato koruna Nám a předkům Našim propůjčila, mimo to jsouce pamětlivi neoblomné věrnosti, s kterou obyvatelstvo země české každé doby trůn náš podporovalo, uznáváme rádi práva tohoto království a jsme hotovi toto uznání přísahou naší korunovační obnoviti.*“ cit. dle Ivana ČORNEJOVÁ – Jiří RAK – Vít VLNAS: *Ve stínu tvých křídel... Habsburkové v českých dějinách*. Grafoprint Neubert, Praha 1995, s. 225.

<sup>12</sup> Státoprávní teorie o tzv. českém státním (historickém) právu se opírala o fakt, že v roce 1526 čeští stavové ze svobodné vůle zvolili za svého panovníka habsburského arciknížete (Ferdinanda), ale fakt nástupu Habsburků na český trůn, neznamenal konec politické samostatnosti Českého království, které i po roce 1526 existovalo – společně s Uhrami – s rakouskými zeměmi v personální unii. Promlčení práva Zemí koruny české na samostatnost podle ní neznamenal ani události, k nimž došlo po Bílé hoře (1620) v podobě vydání Obnoveného zřízení zemského pro Čechy (1627) a Moravu (1628), ani postupně zaváděná centralizační opatření v podobě zrušení většiny českých státních úřadů a tím i zvláštního postavení českých zemí. Toto tzv. české státní právo se česká politická reprezentace snažila prosadit v monarchii tak, že by Země koruny české (Čechy, Morava a Slezsko) měly tvořit jeden celek, byly by víceméně samostatné a pouze nezbytné věci se měly řešit společně s ostatními zeměmi monarchie. Jan RYCHLÍK: *Češi a Slováci ve 20. století. Spolupráce a konflikty 1914-1992*. Vyšehrad 2012, s. 32-33.

korunovací by se císař nestal panovníkem ani tak zemsky českým (böhmisch), jako spíše králem zde početně dominujících a stále sílících Čechů.

Další a neméně důležitou překážku korunovace pak představovaly zahraničněpolitické ohledy na právě sjednocené sousední Německé císařství, které po Rakousku převzalo postavení „prvního německého státu“, a na perspektivu budoucího spojení s tímto stále sílícím sousedem. Císař, nucený k pragmatické volbě „menšího ze dvou zel“, mezi stávající českou opozicí (která ovšem za hranicemi neměla tak silného spojence) nebo potenciální a podstatně nebezpečnější opozicí německou, tedy tento slavnostní slib raději nikdy nenaplnil.

České loajalitě k rakouskému státu a do té doby tradičnímu českému monarchismu, vnímajícímu korunu a královský titul jako nadčasový a nadnárodní symbol, toto nesplnění panovníkova slova zasadilo těžkou a nikdy nezhojenou ránu. Loajalita k habsburské dynastii sice i nadále přetrvávala, dostávala však stále více spíše pragmatičtější rysy, neboť Vídeň poskytovala daleko více „nevděčným“ Maďarům než „věrným“ Čechům.

A my jen dodejme, že krachem fundamentálek, představujícím zásadní psychologický zlom v českém poměru k dynastii, byla pravděpodobně promeškána příležitost k možná rozhodujícímu obratu v dalším utváření česko-německých vztahů. Slovy významného českého historika tak „jako často v dějinách – zvítězila potřeba dne nad potřebou desetiletí.“<sup>13</sup> Cesta k rozchodu obou jazykových kmenů českých zemí, nastoupená v historickém roce 1848, tak dostala další impuls.

Jakkoli slovo 'kdyby' nepatří do historie, nelze vyloučit, že neuspokojivé vnitřní poměry by samy o sobě k úplnému zániku této evropské velmoci pravděpodobně nevedly. „*Vnitropolitické boje, jazykové spory, vypořádávání jeho „neosvobozených“ národů, to vše a mnohé jiné bylo jistě velmi málo chutné, ale stejně jistě to nebylo smrtelné,*“<sup>14</sup> napíše pozdější rakouský kancléř Kurt von Schuschnigg (1897-1977) ve svém *Requiem v červeno-bílo-červené*. Ostatně rozbití podunajského soustátí neměla před válkou v programu žádná z významnějších politických reprezentací jednotlivých národů; usilovaly maximálně o federalizaci monarchie s rozsáhlou autonomií. Přes narůstající pocit odcizení vůči habsbursko-lotrinské dynastii tedy ani pro tu českou neznamenaly poměry předválečné monarchie důvod k hledání národních perspektiv mimo její rámec. O to se postarala především válka.

Ve vnitropolitické oblasti naplno odhalila mnohé dosud spíše tušené tendence, které mohly mít pro budoucnost slovanských národů monarchie nepříznivé a snad i osudové důsledky. Jako druhořadý spojenec se habsburské soustátí ocitalo ve stále výraznějším vleku císařského Německa. Bylo vedeno představou, že společné „německé“ vítězství ve válce umožní právě jemu vyřešit, a to razantním způsobem, sílící vnitřní národnostní problémy – pochopitelně, že podle svých představ. Podunajská monarchie tak v očích slovanských (ale i latinských) národů postupně ztrácela svoji staletou legitimitu, spočívající v její dějinné roli přirozeného ochranného štítu malých národů před vnějšími, expanzionistickými choutkami přicházejícími ze západu (sjednocené Německo) i z východu (carské Rusko).

<sup>13</sup> Otto URBAN: *Česká společnost 1848-1918*. Svoboda, Praha 1982, s. 256.

<sup>14</sup> Kurt von SCHUSCHNIGG: *Requiem v červeno-bílo-červené*. Aventinum, Praha 1947, s. 306.

V zahraničněpolitické oblasti se jí do největší míry stala osudnou právě ona prohlubující se závislost na Německu, které představovalo kardinálního a nejnebezpečnějšího protivníka dohodových států.

O výklad příčin vypuknutí Světové války i o míře viny na jejím rozpoutání se vždy vedly spory a nejspíš tomu bude i v budoucnu. Ponechme je proto stranou a omezme se jen na to, že konflikt s katastrofálním průběhem a následky, iniciovaný sarajevskými výstřely, začal vyhlášením války malému Srbsku ze strany vládnoucích elit Rakouska-Uherska, intenzívně a cílevědomě podporovaných právě císařským Německem, které během červencové krize vystavilo svému spojenci bílý šek. V logice aliančního systému dvou velmocenských bloků, stmelěných tajnými úmluvami, se toto lokální střetnutí vzápětí proměnilo v celosvětový válečný požár dosud nevídaných rozměrů. Přestože rakousko-uherské vedení, které svým postupem chtělo „jen“ dokázat, že monarchie je stále ještě životaschopnou velmocí, která si nemůže dovolit projevy slabosti, o nic takového rozhodně neusilovalo, padla na něj – společně s Německem - značná část zodpovědnosti za jeho rozpoutání.

Navzdory tomu zničení habsburské monarchie na seznamu válečných cílů státníků Dohody dlouhou dobu nebylo. V této souvislosti se nelze nechat mýlit ani tím, že na svém území nebránili či tolerovali existenci exilových politických reprezentací, především té české, jihoslovenské či polské. Přes mnohá slova sympatií ze strany dohodových politiků a vojáků totiž po většinu doby trvání války šlo o podporu spíše taktického rázu, každopádně k ničemu nezavazující.

O změnu kursu se postarala řada faktorů. Tím nejvýznamnějším byla ona neschopnost vládních míst Rakouska-Uherska odpoutat se od císařského Německa. Úsilí o vybědnutí z války, která hrozila jeho říši zničit, sice mladý císař Karel I. vyvinul, nebyl však úspěšný. Naopak po provalení Sixtova aféry a následném uzavření *Waffenbundu* se habsburské soustátí propadalo do stále větší a zřetelnější závislosti na dominantním spojenci. To nakonec vedlo k tomu, že většina dohodových státníků na sklonku války na původně smířlivý kurz vůči monarchii rezignovala.

Tak se stalo, že ani obrovské válečné strádání všech obyvatel monarchie na frontách i v zázemí nedovedlo vládnoucí elity k nutným federalizačním reformám a především k uzavření vytouženého míru. Ne, že by v tomto směru nakonec určitou snahu nevyvinuly. Nebyla však důsledná a přišla příliš pozdě. Každopádně později, než státníci Dohody dopřáli sluchu exilovým politickým reprezentacím, jejichž zájmy se nyní protnulý s jejich vlastními.

V okamžiku vojenského zhroucení Rakouska-Uherska na podzim roku 1918 tak tedy mohlo dojít k tomu, v co nespokojené, resp. neplnoprávné národy ještě před několika málo lety nedokázaly doufat ve svých nejmělejších snech a co si obhájci podunajského soustátí nedokázali představit ani v nejtemnějších obavách. Na jeho troskách se ustavily samostatné nástupnické národní státy (ve skutečnosti však mnohonárodní) a Češi, kteří tím naplnili své oprávněné aspirace, tak patřili k těm národům, které vyhrály cizí válku. Oproti tomu bývalým vládnoucím národům zbyla sice národnostně homogenní, ale podstatně okleštěná teritoria, zmítaná traumatem porážky a revolučního rozvratu.<sup>15</sup> „Před

<sup>15</sup> Blíže k problematice 1. světové války, rakousko-uherské armády, rozpadu monarchie a českým souvislostem např. *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band V, Die Bewaffnete Macht*. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1987, Ivana ČORNEJOVÁ – Jiří RAK – Vít VLNAS: *Ve stínu tvých křídel... Habsburkové v českých dějinách*. Grafoprint Neubert, Praha 1995, István

*námi byla starost o nejistý zítřek..., kolem nás bezedný hnus nepopsatelné přítomnosti... za námi však hrob našich roztržštěných ideálů,*“ čteme v pamětech občana tohoto rakouského „zbytkového“ státu, pozdějšího kancléře Kurta von Schuschnigga, který Světovou válku strávil jako mladý záložní důstojník v zákopech. „*Tak jsme nastoupili, abychom podle nejlepší víry a vědomí střežili rakouské dědictví...*“<sup>16</sup>

A ostatní nástupnické státy, které nově nabytou samostatnost vítaly za jáso tu většiny svých obyvatel? Obhájc i zaniklé habsburské monarchie, kteří by rádi „vyléčili“ dějiny, obvykle hovoří o historickém omylu. Zdá se však, že vytvoření těchto národních států nebylo žádným dějinným nedopatřením, nýbrž zřejmě nevyhnutelnou historickou etapou. Letmý pohled nazpět však ukazuje, že na závalu byl fakt, že se neudržely v globálním středoevropském rámci, přinejmenším ve formě sdružení do ekonomické unie. Namísto toho sledovaly jen své úzce egoistické zájmy a obracely se k Paříži, Londýnu či Římu, aby izolovaně jednaly o hospodářských a politických koncesích.

Praha i Varšava sice podepsaly vojenské spojenectví s Paříží, v důsledku územního sporu o Těšínsko však odmítly jeho logický důsledek, spojenectví mezi oběma svými zeměmi. Praha utvořila politickou, vojenskou a pak i hospodářskou alianci s Bukureští a Bělehradem. Protože však tato Malá Dohoda byla primárně namířena proti maďarskému revizionismu, její existence možnost jakékoli formy těsnější spolupráce v oblasti

---

DEÁK: *Beyond Nationalism. A Social and Political History of the Habsburg Officers Corps, 1848-1918.* Oxford University Press, New York – Oxford 1992, Maximilian EHNL: *Die österreichisch-ungarische Landmacht nach Aufbau, Gliederung, Friedensgarnison, Einteilung und nationaler Zusammensetzung im Sommer 1914. Nachträge und Berichtigungen für Ergänzungsheft 9 zum Werke „Österreich-Ungarn letzter Krieg“.* Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen, Wien 1935, François FEJTŐ: *Rekviem za mrtvou říši. O zkáze Rakouska-Uherska.* Academia, Praha 1998, Josef FUČÍK: *Soča (Isonzo) 1917.* Paseka, Praha-Litomyšl 1999, Josef FUČÍK: *Piava 1918.* Havran, Praha 2001, Josef FUČÍK: *Osmadvacátníci. Spor o českého vojáka Velké války 1914-1918.* Mladá fronta, Praha 2006, Jan GALANDAUER: *František Ferdinand d'Este.* Praha 1996, Jan GALANDAUER: *Karel I. Poslední český král.* Paseka, Praha – Litomyšl 1998, Martin GILBERT: *První světová válka. Úplná historie.* BB art, Praha 2004, Edmund GLAISE-HORSTENAU (Hrsg.): *Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914-1918.* Band I.-VII. Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen, Wien 1929-1938, Milan HLAVAČKA - Václav VEBER – Petr VOREL a kol.: *Dějiny Rakouska.* NLN, Praha 2002, Zdeněk JINDRA: *První světová válka.* SPN, Praha 1984, Peter JUNG – Darko PAVLOVIC: *The Austro-Hungarian Forces in World War I (1) 1914-1916.* Men-at-Arms 392. Osprey Publ., Oxford 2003, Peter JUNG – Darko PAVLOVIC: *The Austro-Hungarian Forces in World War I (2) 1916-1918.* Men-at-Arms 397. Osprey Publ., Oxford 2003, Zdeněk KÁRNÍK: *Habsburk, Masaryk či Šmeral. Socialisté na rozcestí.* Praha 1996, Jiří KOŘALKA: *Češi v habsburské říši a v Evropě 1815-1914. Sociálněhistorické souvislosti vytváření novodobého národa a národnostní otázky v českých zemích.* Praha 1996, Jaroslav KRÍŽEK a kol.: *První světová válka. Naše vojsko,* Praha 1968, Basil H. LIDDEL HART: *Historie První světové války.* Jota, Brno 2001, Bernard MICHEL: *Smrt dvouhlavého orla. Rakousko-Uhersko 1916-1918.* Mladá fronta, Praha 1994, Karel PICHLÍK: *Bez legend. Zahraniční odboj 1914-1918. Zápas o československý program.* Praha 1991, Richard G. PLASCHKA – Horst HASELSTEINER – Arnold SUPPAN: *Innere Front. Militärassistenz, Widerstand und Umsturz in der Donaumonarchie 1918. Band I. Zwischen Streik und Meuterei. Band II. Umsturz.* Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1974, Petr PROKŠ: *Habsburkové a Velká válka 1914-1918. První světová válka a rozpad Rakouska-Uherska.* Naše vojsko, Praha 2011; Manfred RAUCHENSTEINER: *Der Tod des Doppeladlers: Österreich-Ungarn und der Erste Weltkrieg.* Styria, Graz 1993; Gunther E. ROTHENBERGER: *The Army of Francis Joseph.* Purdue University Press West Lafayette, Indiana 1976, Hans Hugo SOKOL: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918.* Zürich-Leipzig-Wien 1933; Ivan ŠEDIVÝ: *Češi, České země a Velká válka 1914-1918.* NLN, Praha 2001, Otto URBAN: *František Josef I.* Mladá fronta, Praha 1991; Otto URBAN: *Česká společnost 1848-1918.* Svoboda, Praha 1982 aj.

<sup>16</sup>

Kurt von SCHUSCHNIGG: *Requiem v červeno-bilo-červené,* s. 184.



zablokovala.<sup>17</sup> Oproti tomu válečnou porážkou oslabené Rakousko s územně okleštěným Maďarskem, v nichž se nakonec prosadily autoritativní režimy, se postupně ocitly nejprve pod protektorskou kuratelou fašistické Itálie a následně nacistického Německa. Tím případnou dohodu s ostatními nástupnickými státy učinily prakticky vyloučenou.

Masaryk s Benešem stejně jako Pilsudski s Beckem, Dollfuss i Schuschnigg, ani Ferdinand I. s Carolem II. a Titulescem, ani Alexandr I. Karađorđević tím méně Stojadinović a ještě méně Horthy s Telekim a Gömbösem, všichni tito vrcholní zahraničně-političtí architekti nástupnických států se z různých objektivních i subjektivních důvodů nedokázali povznést nad své úzce národní zájmy. Svě země budovali s entusiasmem, ale nepoučili se z historie, která má své neúprosné zákonitosti. Neprokázali, nebo nedokázali projevit dostatečnou míru oboustranné velkorysosti a smyslu pro kompromis, a tudíž ani nenalezli společnou, „středoevropskou“ řeč. A to přesto (či v mnoha případech právě proto), že v Německu se ujal vlády Hitler, který jejich země, jednu po druhé, nakonec postupně buď pohltit, zničil, nebo z nich učinil své vazaly. Poučení, které měla přinést další světová válka a pak i ta následující, které se říkalo studená, byla trpká a až příliš draze zaplacená. „*Německý Drang nach Osten byl zastaven pouze dočasně a Rusko jen krátce oddechuje před tím, než se opět vrátí ke své snaze uskutečnit sen Ivana Hrozného o třetím Římu,*“ napíše nedlouho po skončení 2. světové války český exilový historik. „*Historie ukazuje, jak neúprosné dokáží být její zákony. Kdykoli vznikne v rozlehlém prostoru mezi Baltem, Jaderským a Černým mořem politické vakuum, vstoupí sem ze západu či z východu jeden ze dvou obrů, aby narušil evropskou rovnováhu. Tento vývoj započal už v 11. století, kdy byly zničeny všechny naděje na vznik velké středoevropské mocnosti.*“

*Má být toto neodvolatelný osud střední Evropy? Odpověď na tuto otázku budou znát teprve budoucí historikové. Některé ideje však nezemřou nikdy. Myšlenka sjednocení byla mnohokrát pohřbena v sutinách středoevropských kataklyzmat, aby se v budoucnu znovu vynořila v jiných podobách. Dveře jejímu nejnovějšímu oživení snad nejsou ani dnes definitivně zavřeny.*“<sup>18</sup>

Vraťme se však zpět k aviatikům Zemí koruny české v rakousko-uherském letectvu, tedy tématice, kterou i u nás do určité míry zasáhla také ona retro vlna posledních desetiletí. Vedle již zmíněné jedné knižní monografie z roku 2014, jejíž úvodní kapitola se stala východiskem této práce, vyšla o některých z nich, především v minulých bezmála třech dekadách alespoň řada článků a dílčích studií.<sup>19</sup> Obvykle zůstávají roztroušeny tam, kde jsou pro naši širší veřejnost málo dostupné – tedy po různých převážně malotirážních odborných, klubových či hobbystických časopisech či v ještě méně rozšířených a nepravidelně vycházejících sbornících, vydávaných nejrůznějšími institucemi v tuzemsku

<sup>17</sup> Bernard MICHEL: *Smrt dvouhlavého orla. Rakousko-Uhersko 1916-1918*, s. 255.

<sup>18</sup> František DVORNÍK: *Zrod střední a východní Evropy. Mezi Byzanci a Římem*. Prostor, Praha 2008, s. 307.

<sup>19</sup> Příslušné bibliografické údaje k těmto biografickým studiím se nacházejí v závěrečném seznamu pramenů a literatury. Vedle toho v ČR k tématu vyšly nákladem královéhradeckého nakladatelství JaPo ještě česko-anglické sešity věnované třem hlavním typům rakousko-uherských stíhacích letounů: Petr A. TESAR: *Albatros D.II & D.III Oeffag*. JaPo, Hradec Králové 1998, Jan ZAHÁLKA – Petr A. TESAR - Sigmund TYRLIK: *Phönix D.I – D.III*. JaPo, Hradec Králové 2005 a Jan ZAHÁLKA – Petr A. TESAR – Zdeněk SKOLIL: *Aviatik D.I & D.II*. JaPo, Hradec Králové 2002. Přestože tyto tři sešity nejsou založeny na archivním výzkumu a vycházejí ze sekundární literatury, dodnes jsou vyhledávané mezi hobbystickou veřejností nejen v ČR.

i za hranicemi. Jde především o periodika Historie a vojenství (dále jen HaV), Letectví a kosmonautika (L+K), Historie a plastikové modelářství (HPM), Plastic Kits Revue (PKR), Revi, ze zahraničních pak Österreichischen Flugzeug Historiker – Nachrichten (ÖFH-Nachrichten), Cross & Cockade International (C&CI), WW1 Aero, Skrzydlata Polska apod. Širší veřejnosti obvykle zůstávají prakticky neznámé o to více, že některá z těchto periodik mezitím zanikla.

Hlavními zdroji této práce se staly především primární archivní prameny uložené ve vídeňském Kriegsarchivu, který je součástí Rakouského státního archivu (Österreichisches Staatsarchiv – Kriegsarchiv, ÖStA-KA). Jsou uloženy nejen ve fondu Luftfahrtruppen (LFT), ale rovněž ve fondech Ministerstvo války (KM) a Nová polní akta (NFA); rozhodně nelze pominout ani sbírku pozůstalostí po významných příslušnících letectva (NL).

Přestože značná část původní válečné dokumentace c. a k. leteckých sil se v ÖStA-KA nedochovala, nebo zůstala v torzech, žádný vážný zájemce o danou problematiku se bez prezenčního studia zdejších archiválií neobejde. Nalezne zde nejen původní dokumentaci, ale rovněž některé dílčí elaboráty k historii rakousko-uherského letectva. V meziválečném období je zpracovávali pracovníci *Luftfahrtarchivu*, který patřil pod vídeňský *Kriegsarchiv*; po *anšlusu* pak v práci pokračovala vídeňská pobočka oddělení válečných dějin německého letectva (*Kriegswissenschaftliche Abteilung der Luftwaffe - Zweigstelle Wien*).<sup>20</sup> V jejím čele stál plukovník Jaromir Diakow (1882-1970) a mezi pracovníky byli i někteří vysloužilí důstojníci někdejšího c. a k. letectva, z nichž patrně nejnplodnějším byl autor většiny těchto dílčích studií, plukovník mimo službu Erich Kahlen. Pro badatele jsou nezastupitelné i z toho důvodu, že značná část původních podkladových materiálů, na jejichž základě tyto studie vznikaly, již neexistuje.

Pokud jde o „bohemikální“ pohled na věc, tak zcela nezastupitelné jsou rovněž především personálie, zejména kvalifikační listiny či záznamy o způsobilosti, uložené ve Vojenském ústředním archivu – Vojenském historickém archivu (VÚA-VHA) v Praze. Oproti tomu kmenové listy vojenských osob ročníků narození 1887-1900, které jsou pochopitelně pro naše zkoumání zcela klíčové, byly v tomtéž archivu v minulosti neuváženě skartovány takřka všechny.

Doplňující informace operačního rázu, především k britské účasti na italském bojišti pak pocházejí z fondů britského Národního archivu (The National Archives, NA), dříve Úřadu pro veřejné záznamy (The Public Record Office, PRO) v Kew u Londýna. Operace italského letectva jsou podchyceny ve fondech Archivio Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare (AUSAM) a Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito (AUSSME), obojí v Římě. Zatímco fondy ÖStA-KA ve Vídni, VÚA-VHA v Praze a v NA v Kew u Londýna studuji prezenčně již po řadu desetiletí, materiály z římského AUSAM a AUSSME, které jsou dosud ze značné části stále ještě neuspořádané, mi laskavě zprostředkovali Dr. Roberto Gentili a Paolo Varriale, jimž tímto znov vzdávám svůj upřímný dík.

Nezastupitelné materiály, zvláště k personáliím, především matriky a sčítací operáty se nacházejí prakticky v celé archivní síti České republiky – počínaje Národním archivem (NA) v Praze přes síť Státních oblastních archivů, k nimž patří SOA v Praze, Plzni, Litoměřicích, Třeboni a Zámrsku, Moravský zemský archiv (MZA) v Brně a Zemský

<sup>20</sup> Michael HOCHEDLINGER: *Doppeladler oder Hakenkreuz. Das „Heeresarchiv Wien“ 1938-1945. Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs Band 54/2010, s. 221-284.*

archiv (ZA) v Opavě, až po síť Státních okresních archivů (SOkA) rozesetých po celé České republice. Oproti minulosti má naštěstí značná část z nich matriky nebo sčítací operáty již dostupné on-line nebo se k tomu chystá.

Nejde však o jediné instituce, disponující primárními zdroji k dané problematice. Další, byť dílčí se nacházejí v muzejních sbírkách a fondech takových centrálních institucí, jako je Vojenský historický ústav v Praze, Národní technické muzeum v Praze, Technické muzeum v Brně, Moravské zemské muzeum v Brně, Muzeum Lotnictwa Polskiego v Krakově, Heimatmuseum ve Fischamendu, Heeresgeschichtliches Museum ve Vídni, Royal Air Force Museum v Hendonu aj.

Památky na některé jednotlivce, nebo rovnou jejich pozůstalosti jsou pak uloženy v některých regionálních muzeích. Patří k nim Oblastní muzeum v Děčíně, Oblastní muzeum v Litoměřicích, Okresní muzeum v Náchodě, Krkonošské muzeum ve Vrchlabí, Muzeum Novojičínska, Muzeum města Ústí nad Labem, Muzeum v Novém Bydžově, Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, Muzeum a galerie Polička aj. Tím tento výčet zdaleka nekončí. Jsem přesvědčen, a dosavadní praxe to jen potvrzuje, že mnohé cenné materiály, vztahující se k předmětné problematice, na své objevení v muzeích, archivech, ale i mezi soukromými sběrateli, antikváři, vetešníky i rodinnými příslušníky někdejších aviatiků na své objevení nepochybně ještě čekají. To samozřejmě neplatí jen pro tuzemsko, ale rovněž pro zahraničí.

Pokud jde o sekundární literaturu k historii rakousko-uherských leteckých sil, je poměrně roztržštěná jak co do formy a hloubky zpracování, tak i co do provenience. Obecně lze říci, že souhrnné knižní monografické zpracování dlouhou dobu nebylo patrně cílem žádného z profesionálních historiků ani v Rakousku (o ostatních nástupnických státech nemluvě).

Vojenští historikové v poválečném Rakousku se – podobně jako jejich kolegové ve Francii, Británii, Itálii a v dalších zemích – soustředili na zpracování souhrnného pojednání o účasti ozbrojených sil zaniklé monarchie v právě skončené válce. Jejich práce *Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914-1918* vyšla postupně v sedmi svazcích v letech 1929-1938.<sup>21</sup> Rakousko-uherskému letectvu – i s ohledem na jeho spíše okrajový význam pro vedení a výsledky pozemních a námořních operací – se tam dostalo jen omezené pozornosti.

Za těchto okolností vůbec první rozsáhlejší publikace na téma rakousko-uherského letectva v meziválečném období vyšla - pro někoho možná překvapivě - v Itálii, a to v roce 1934.<sup>22</sup> Kapitán italského letectva Riccardo Cavigioli, sám přímý účastník bojů 1. světové války, se ovšem ve své práci *L'Aviazione Austro-Hungarica sulla fronte Italiana 1915-1918* nevěnoval problematice v celé šíři. Vedle stručného nástinu leteckých bojů v ní hlavní pozornost věnoval rakousko-uherským leteckým výrobcům a letounům nasazeným především na italské frontě. Na svou dobu šlo o velmi zasvěcené dílo. Nepochybně k tomu přispěl i fakt, že autor měl k dispozici nejen rozsáhlý materiál z italských zdrojů, ale rovněž byl ve spojení s Camillem Castiglioniem, jenž byl za války faktickým vládcem rakousko-uherského leteckého průmyslu (jeho jméno bude pochopitelně ještě vícekrát zmíněno). Cavigioliho kniha poměrně dlouhou dobu

<sup>21</sup> Edmund GLAISE-HORSTENAU (Hrsg.): *Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914-1918*. Band I.-VII. Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen, Wien 1929-1938.

<sup>22</sup> Riccardo CAVIGIOLI: *L'Aviazione Austro-Hungarica sulla fronte Italiana 1915-1918*. Castiglioni & Archentiu, Milano 1934 (reprint 1993).

suplovala absenci původní rakouské práce. Přes její zjevnou zastaralost se jí dostalo reprintu dokonce ještě v roce 1993.

Autory těch následujících významnějších prací, vesměs vzniklých až dlouho po 2. světové válce, byli zpravidla soukromí badatelé, zapálení pro věc, z nichž někteří byli ovšem s historií letectví spojeni alespoň profesně. Zmínit je třeba alespoň několik z nich, které obvykle nescházejí v knihovně žádného vážnějšího zájemce o rakousko-uherské letectví.

Především počátkům rakouského, resp. rakousko-uherského letectví se věnoval zejména někdejší kustod vídeňského Technického muzea Dipl. Ing. Reinhard Keimel ve své práci *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918* vydané v roce 1981.<sup>23</sup> Přes deklarované časové ohraničení věnuje největší a nejhlubší pozornost především předválečným počátkům rakousko-uherského letectví. Činí tak ovšem velice kvalifikovaně a s velkým smyslem pro detail. Pro účely tohoto pojednání je tato publikace cenná i proto, že autor zde zveřejnil i seznamy všech vydaných diplomů pilotů, námořních pilotů a pilotů vzducholodí a balónů (o limitech těchto seznamů viz dále).

V tomtéž roce, ale nikoli v Rakousku, nýbrž v SRN vyšla také práce *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919*.<sup>24</sup> Její autor, Ernst Peter, důstojník rakouského vojenského letectva se v ní věnoval nejen zakladatelskému období rakousko-uherského letectva, ale především nástinu jeho bojového nasazení na všech frontách 1. světové války.

Organizačnímu a technickému vývoji a nasazení námořního letectva se dosud nejpodrobněji věnoval nedávno zemřelý Dr. Peter Schupita, povoláním právník a uznávaný badatel v problematice rakousko-uherského námořnictva. Ve své práci *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, vydané v roce 1983 v německém Koblenzi,<sup>25</sup> do značné míry čerpal i z dnes již klasické meziválečné práce Hanse Huga Sokola *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918* z roku 1933.<sup>26</sup>

Po dlouhou dobu byly zmíněné publikace těmi nejvýznamnějšími, o něž se mohli další badatelé opřít. S ohledem na to, že byly německojazyčné, ovšem po světě zdaleka nerezonovaly tolik, jako jiná publikace, vydaná jen o několik let později – ovšem v angličtině: *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914-1918* vydaná ve Spojených státech roku 1986.<sup>27</sup> Její americký autor, Dr. Martin O'Connor, dnes již rovněž nežijící, také nebyl profesionálním historikem, nýbrž pediatrem, ovšem okouzleným létajícími aparáty a aviatiky habsburské monarchie. Práce o rakousko-uherských leteckých esech a jejich letounech, na jejíž přípravě ku prospěchu věci spolupracoval s některými rakouskými a italskými badateli, ve své době způsobila velké vzednutí zájmu o historii

<sup>23</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1981.

<sup>24</sup> Ernst PETER: *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919*. Motorbuch Verlag Stuttgart 1981

<sup>25</sup> Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*. Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1983.

<sup>26</sup> Hans Hugo SOKOL: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918. Herausgegeben auf Anregung des Marine-Verbandes vom Kriegsarchiv (Marinearchiv)*. Amalthea-Verlag, Zürich-Leipzig-Wien 1933.

<sup>27</sup> Martin O'CONNOR: *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914-1918*. Champlin Fighter Museum Press 1986.

rakousko-uherského letectva, která mimo německojazyčný jazykový okruh byla do té doby velmi opomíjená.

Dnes, s odstupem více než třech dekád, se jeví již jako zastaralá. Nikoli snad proto, že by její obrazová stránka, na níž byl Martin O'Connor specialistou,<sup>28</sup> ztratila na významu, jako spíše proto, že představuje jen 49 leteckých es bývalého mocnářství, zatímco podle nejnovějších výzkumů jich bylo plných 62 (!). Přesto jsou tyto O'Connorovy údaje poněkud nekriticky přebírány i dalšími anglofonními autory novějších prací. Týká se to zejména jednoho ze svazků série knižních biografií leteckých es 1. světové války, vydaných v roce 1997 londýnským nakladatelstvím Grub Street.<sup>29</sup> A je to i případ jednoho svazku populární série Aircraft of the Aces oxfordského vydavatelského domu Osprey z roku 2002.<sup>30</sup> Ani jedna z nich nepřináší prakticky nic nad rámec O'Connorovy knihy. Oproti tomu jiný, novější svazek této série (z roku 2012), věnovaný rakousko-uherským esům na Albatrosech, jehož autorem je italský badatel Paolo Varriale, již přináší nemálo nového (m.j. i z italských archivů) a představuje evidentní vykročení z původního O'Connorova narativu a ze stínu jeho knihy.<sup>31</sup>

Další významnou anglickojazyčnou prací, kterou nelze nezmínit, je *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*. Jde o rozsáhlou knižní monografii o letadlech rakousko-uherské armády a leteckých výrobcích vydanou v roce 1993 nakladatelstvím Flying Machines Press,<sup>32</sup> které se specializuje na problematiku letectví 1. světové války. Své síly v ní spojili zkušení a kvalifikovaní letečtí badatelé z celého světa: dnes již nežijící potomek německého emigranta Peter M. Grosz, George Haddow, oba technici, a známý rakouský letecký badatel Dr. Peter Schiemer, povoláním právník. Svými rozměry je nepřehlédnutelná, svým obsahem nezastupitelná a dodnes nepřekonaná.

Ani pro jednoho z autorského tria to nebyla ani první, ani poslední publikovaná práce k tématu. První z nich publikoval řadu typových monografií rakousko-uherských letounů ve známé a oblíbené řadě Windsock Datafile,<sup>33</sup> druhý rovněž a také již několik dekád

<sup>28</sup> Martin O'CONNOR: *Markings and Camouflage of Austro-Hungarian Aircraft in World War One*, Part One to Twelve. Cross & Cockade International, Vol. 17-19 (1986-1988), Vol. 17/I, s. 17.001-023, Vol. 17/II, s. 17.076-087, Vol. 17/III, s. 17.121-131, Vol. 17/IV, s. 17.171-175, Vol. 18/I, s. 18.031-036, Vol. 18/III, s. 18.097-118, Vol. 18/III, s. 18.168-173, Vol. 18/IV, s. 18.189, Vol. 19/I, s. 19.029-039, Vol. 19/II, s. 19.084-090, Vol. 19/III, s. 19.101-112, 19.154 a Vol. 19/IV, s. 19.157-171.

<sup>29</sup> Norman L. FRANKS – Russell GUEST – Gregory ALEGI: *Above the War Fronts. The British Two-Seater Bomber Pilot and Observer Aces, The British Two-Seater Fighter Observer Aces, and the Belgian, Italian, Austro-Hungarian and Russian Fighter Aces 1914-1918*. Grub Street, London 1997.

<sup>30</sup> Christopher CHANT: *Austro-Hungarian Aces of World War 1*. Osprey, Oxford 2002.

<sup>31</sup> Paolo VARRIALE: *Austro-Hungarian Albatros Aces of World War 1*. Osprey, Oxford 2012.

<sup>32</sup> Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*. Flying Machines Press, Mountain View 1993.

<sup>33</sup> Peter M. GROSZ: *Albatros D.III (Oef)*. Windsock Datafile No 19. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1995; Peter M. GROSZ: *Aviatik D.I*. Windsock Datafile No 45. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1994; Peter M. GROSZ: *Fokker E.III*. Windsock Datafile No 15. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1989; Peter M. GROSZ: *Phönix D.I-II*. Windsock Datafile No 31. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1992; Peter M. GROSZ: *Taube at War*. Windsock Datafile No 104. Albatros Productions Ltd., Berkhamsted 2004; Peter M. GROSZ: *PKZ 2*. Windsock Mini Datafile No. 2. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1995; Peter M. GROSZ: *Gotha!* Windsock Special. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1994.

předtím v řadě Profile Publications,<sup>34</sup> rovněž anglické. Třetí ze spoluautorů, Dr. Peter Schiemer pak již v roce 1984 nejvíce proslul samostatnou monografií o nejdůležitějším stíhacím stroji rakousko-uherského letectva, svou hloubkou a smyslem pro detail fakticky dodnes rovněž nepřekonanou.<sup>35</sup>

Leteckým producentům a jednotlivým typům letadel, používaných armádním i námořním letectvem je věnována i práce *Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914-1918*, která byla poprvé vydaná v roce 1988 a v níž ovšem dominuje převážně obrazový materiál.<sup>36</sup> Trojice jejích autorů, Erwin Hauke, Walter Schroeder a Bernhard Tötschinger, náleží ke členům ÖFH, sdružení, existujícího od roku 1978. Zvláště poslední dva, vesměs společně s dalšími členy tohoto spolku se problematice rakousko-uherského letectva, jeho letadel a aviatiků věnovali i v řadě speciálních publikací.<sup>37</sup>

Jak je z níže uvedené bibliografie zřejmé, tak část z nich vznikla i za přispění nestora ÖFH, Karla Meindla, jenž se poprvé samostatně a významně autorsky uvedl v roce 1983, a to kronikou první bombardovací jednotky *k.u.k. Luftfahrtruppen*.<sup>38</sup> Svůj dlouhodobý zájem o historii rakousko-uherského letectva zúročil rovněž – a především – v publikační řadě *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen*, věnované bojovým úspěchům aviatiků habsburské monarchie na frontách 1. světové války. Dosud bylo (v letech 2001 - 2007), částečně vlastním nákladem, částečně jako zvláštní číslo ÖFH-Nachrichten vydáno osm sešitových svazků (na jednom z nich autorsky participoval Johannes Heubel). Pokrývají rumunskou,<sup>39</sup> ruskou<sup>40</sup> a italskou frontu.<sup>41</sup> Zbylá bojiště, tedy srbské, černohorské a

<sup>34</sup> George HADDOW: *Lohner Type M*. Windsock Datafile No 127. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 2008; George HADDOW: *The Phönix Scouts*. Profile Publications No 175. Leatherhead 1967; George HADDOW: *Aviatik (Berg) D.I*. Profile Publications No 151. Leatherhead 1967.

<sup>35</sup> Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1984.

<sup>36</sup> Erwin HAUKE – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER: *Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914-1918*. H. Weishaupt Verlag, Graz 1988, 2. vyd. 1997.

<sup>37</sup> Wernfried HABERFELLNER – Walter SCHROEDER: *Wiener Neustädter Flugzeugwerke. Entstehung, Aufbau und Niedergang eines Flugzeugwerkes*. Weishaupt Verlag, Graz 1994; Walter SCHROEDER: *Flugzeugfabrik Thöne & Fiala 1914-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderband 32, Wien 2014; Walter SCHROEDER: *Luftsiege der Flik 74J*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 21, Wien 1996; Walter SCHROEDER: *Hansa Brandenburg D I 1916-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 22, Wien 1997; Walter SCHROEDER - Bernhard TÖTSCHINGER: *Hansa-Brandenburg C I 1916-18*. ÖFH-Nachrichten Sonderheft Nr. 20, Wien 1996; Walter SCHROEDER - Bernhard TÖTSCHINGER: *Luftsiege der Flik 1 1914-1918*. ÖFH-Nachrichten Sonderheft Nr. 17, Wien 1989; Karl MEINDL – Walter SCHROEDER: *Brandenburg D.I. Flying Machines Press*, 1997; Karl MEINDL – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER: *Des Kaisers letzter Feldpilot. FP Oblt. Othmar Wolfan und die Chronik der Fliegerkompagnie 56J*. H. Weishaupt, Graz 1991; Bernhard TÖTSCHINGER – Walter SCHROEDER: *Handbuch der k.u.k. Luftfahrtruppe 1914-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 5, Wien 1982; Bernhard TÖTSCHINGER – Walter SCHROEDER: *Phönix Marine-Jagdeinsitzer*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 10, Wien 1983.

<sup>38</sup> Karl MEINDL: *Chronik des Flugeschwader 1 (Flik 101G) 1917-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft Nr. 8, ÖFH-Nachrichten, Wien 1983.

<sup>39</sup> Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 1. Rumänische Front 1916-1917*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 27, Wien 2001.

<sup>40</sup> Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 2. Russische Front 1914-1916*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 28, Wien 2001; Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 3. Russische Front 1917-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 29, Wien 2002.

albánské a rovněž vítězství dosažená námořním letectvem dosud na své zpracování čekají. S ohledem na věk a zdravotní stav autora je ovšem situace v tomto směru poněkud nejistá.

Nelze pochopitelně nezmínit i některé další členy ÖFH, především Geralda Penze a jeho práci *Feldpilot Stabsfeldwebel Rudolf Palm (Mit Chronik der Fliegerkompagnien 37 und 34)*.<sup>42</sup> Byla vydána jako zvláštní číslo ÖFH-Nachrichten, přičemž do běžných čísel tohoto zpravodaje je dotyčný pravidelným přispěvatelem – stejně jako i ostatní shora zmínění rakouští autoři. Redakce ÖFH, kterou v současnosti řídí Gottfried Holzschuh, sám autor řady pozoruhodných statí, pochopitelně dává prostor i dalším autorům, a to i mimo členstvo ÖFH. Jedním z nich je i Dr. Robert Veinfurter, emeritní archivář vídeňského ÖStA. Jeho dlouho očekávaná práce *Das Fliegende Personal der k.u.k. Fliegerkompagnien im Ersten Weltkrieg* byla v době tvorby tohoto rukopisu ve fázi příprav na vydání jako další „speciál“ ÖFH-Nachrichten.

Z dalších knižních publikací k tématu ovšem nelze pominout ani autory mimo okruh ÖFH. V posledních letech to byli především Peter Plattner<sup>43</sup> a Ing. Reinhard Ringl a Ing. Rudolf Stehr. Ve svých pracích se věnovali především letišti ve Fischamendu, který patří ke kolébkám aviatiky c. a k. monarchie. Z druhé ze zmíněných prací ovšem dosud vyšla zatím jen první část.<sup>44</sup>

Problematika rakousko-uherského letectva, nebo alespoň některých jeho aspektů, se v Rakousku stala i předmětem nezjištěného množství akademických kvalifikačních prací (na rozdíl od nich prakticky žádná z výše uvedených prací neměla poznámkový aparát). Z nich je potřeba zmínit alespoň dvě. První je *Die Österr.-Ung. Fliegertruppe im Einsatz an der Südwestfront 1915-1918*, doktorská práce Georga Gassera z roku 1980.<sup>45</sup> Dvousetstránková práce podává na svou dobu solidní přehled o bojovém nasazení rakousko-uherského letectva na italské frontě. Mimo akademickou obec však není příliš známa a v současnosti je již do určité míry zastaralá.

To ovšem nelze říci o díle o dvě dekády mladším a co do rozsahu více než trojnásobně větším. Dvoudílná magisterská práce Reinharda Desoye *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918* byla obhájena v roce 1995. Zatímco v první části podává na 287 stranách velice solidní přehled o počátcích výstavby armádních leteckých sil habsburské monarchie a o jejich dalším organizačním vývoji, druhá, rozsáhlejší část, zvící 360 stran obsahuje přílohy. Práci nestihl osud většiny ostatních „diplomek“ a v roce

<sup>41</sup> Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 4. Italienische Front 1915-1916*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2003; Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 5. Italienische Front 1. Teil 1917*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2004; Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 6. Italienische Front 2. Teil 1917*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2005; Johannes HEUBEL - Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 7. Italienische Front 1. Teil 1918*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2005; Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 8. Italienische Front 2. Teil 1918*. Selbstverlag, Wien 2007.

<sup>42</sup> Gerald PENZ: *Feldpilot Stabsfeldwebel Rudolf Palm (Mit Chronik der Fliegerkompagnien 37 und 34)*. (Hrgs. Walter Schroeder). ÖFH - Nachrichten Sonderheft Nr. 25, Wien 2000.

<sup>43</sup> Peter PLATTNER a kol.: *Die k.u.k. aeronautischen Anstalt Fischamend*. Der aviatische Salon, Wien 2011.

<sup>44</sup> Reinhard RINGL - Rudolf STER: *Die k.u.k. Aeronautische Anstalt Fischamend. Band 1. Die grosse Zeit der K.u.K. Luftschiffe 1908-1914*. Carinaverlag 2017.

<sup>45</sup> Georg GASSER: *Die Österr.-Ung. Fliegertruppe im Einsatz an der Südwestfront 1915-1918*. Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades in Geschichte und Politikwissenschaft. Wien 1980.

2000 naštěstí našla alespoň malotirážního vydavatele.<sup>46</sup> V tomtéž roce pak tentýž autor na svou kvalifikační práci navázal ještě padesátistránkovým zpracováním problematiky pilotního výcviku c. a k. armádního letectva před vypuknutím 1. světové války.<sup>47</sup>

Specifickým zdrojem informací k problematice rakousko-uherského letectva jsou některé publikace z oblasti faleristiky, v našem případě té letecké. Autorem většiny pojednání k tomuto tématu je známý rakouský historik a faleristik, Jörg C. Steiner.

V první řadě to je jeho práce *Das Feldpiloten-Abzeichen* z roku 1992, uvádějící jmenné seznamy recipientů odznaků polního pilota.<sup>48</sup> V druhém případě pak jde o *Das Luftfahrer-Abzeichen* se jmennými seznamy držitelů odznaků leteckých pozorovatelů, která je o rok mladší.<sup>49</sup> Obě mají své limity, o nichž bude ještě podrobněji pojednáno dále. Jde však o cenné informační zdroje, které každému badateli ušetří velice zdoluhavé dohledávání v osobních věstnicích (Personalverordnungsblatt), které jsou samy o sobě velmi rozsáhlé a jako celek beztak špatně dostupné.

O dvě dekády později, v roce 2010 pak tentýž autor publikoval rovněž rozsáhlou práci *Heldenwerk 1914-1918*, pojednávající o vysoké dekoraci, Zlaté medaili za statečnost. Jak je jeho zvykem, ani v tomto případě se neomezil jen na pojednání ve vlastním faleristickém slova smyslu, ale uveřejnil zde i seznamy jejich recipientů od všech složek rakousko-uherských ozbrojených sil v době 1. světové války.<sup>50</sup> Tím rovněž ušetřil jejich zdoluhavé vyhledávání v osobních věstnicích a navíc ty aviatické nositele vyseletoval a umístil na jednu z respektovaných webových stránek.<sup>51</sup>

Veškeré tyto práce ovšem mají jedno společné – žádná z nich se nezabývá národnostním složením rakousko-uherských leteckých sil. Ostatně tato problematika jako taková není, jak bude ještě ozřejmeno, fakticky reflektována ani v primárních zdrojích (na rozdíl od pozemních útvarů a námořnictva jako celku). To je jedním z úkolů následujícího pojednání. Ovšem fakt, že takto koncipovaná práce dosud chyběla, a tudíž není možnost se vůči ní nějak kriticky vymezovat, tento úkol nečiní nikterak snadnějším, ba právě naopak.

Přes svou obsahovou nevyrovnanost je tedy sekundární literatura poměrně významnou informační bází pro každého badatele. Do určité míry mi tedy posloužila především ke zpracování úvodních kapitol. Údaje a přehledy, které v sekundární literatuře absentují, nebo jsou reflektovány jen částečně, a které jsem považoval za nezbytné pojednat, pak vycházejí z mého prezenčního studia primárních archivních zdrojů. S ohledem na jejich spíše přehledový charakter jsem tyto kapitoly pojednal metodou přímou a progresivní, která nejlépe vyhovuje zkoumání dané problematiky.

<sup>46</sup> Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918*. Diplomica Verlag - Diplomarbeiten Agentur, Hamburg 2000.

<sup>47</sup> Reinhard DESOYE: *Der Stand der Pilotenausbildung im k.u.k. Heere Österreich-Ungarns am Vorabend der Erster Weltkrieges 1914*. Wien 2000.

<sup>48</sup> Jörg C. STEINER: *Das Feldpiloten-Abzeichen*. Militärgeschichtliche Thesauri. Band 4. Edition S&H, Wien 1992.

<sup>49</sup> Jörg C. STEINER: *Das Luftfahrer-Abzeichen*. Militärgeschichtliche Thesauri. Band 8. Edition S&H, Wien 1993.

<sup>50</sup> Jörg C. STEINER: *Heldenwerk 1914-1918. Die Träger der Goldenen Tapferkeitsmedaille und der Goldenen Tapferkeitsmedaille für Offiziere im Ersten Weltkrieg*. Herausgegeben vom Institut für Auszeichnungswesen und Uniformkunde Wien – Frankfurt – Znaim 2010.

<sup>51</sup> Glenn JEWISON – Jörg C. STEINER: *Golden Bravery Medal Winners of the Aviation Services*. <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/gtmly.htm>



Poněkud odlišná situace ovšem nastává v případě kapitoly věnované rekonstrukci národnostní struktury. Jak již bylo uvedeno, tak u letectva nebyla – na rozdíl od pozemního vojska a válečného námořnictva – národnostní situace sledována (jediný statistický údaj, pocházející navíc z doby těsně před vypuknutím války, nepůsobí příliš věrohodně, jak bude ještě uvedeno). Za tohoto stavu jsem postupoval metodou prosopografickou, která je s určitou dávkou zjednodušení kombinací biografické a statistické metody. Za situace, kdy se národnost konkrétní osoby explicitně nezjišťovala, jsem se mohl s úspěchem opírat zejména o velmi inspirativní práci Istvána Deáka.<sup>52</sup> Osvědčený znalec problematiky v ní m.j. podrobil kritice stávající oficiální dobové statistiky týkající se důstojníků c. a k. ozbrojených sil. Na základě studia původních osobních záznamů reprezentativního vzorku osob ve svém výzkumu zohlednil nejen místo narození, domovskou příslušnost, místo bydliště, ale také takové faktory jako míru znalosti různých jazyků, podobu křestního jména, deklarované náboženství, pokud to bylo možné dohledat také rodinný původ apod. Použití prosopografické metody v předkládané práci se ukázalo jako nosné. Výsledky zkoumání statisticky relevantních reprezentativních vzorků osob dopadly velmi podobně a umožňují tak stanovit velmi přijatelný interpretační rámec, jak ještě bude uvedeno dále.

Ke zpracování individuálních biografii více než pěti desítek vybraných osobností, pojednaných v příloze, jsem pochopitelně použil metodu biografickou a přímou, a to především vytěžením faktů studiem primárních pramenů různé provenience. Ostatně značná část těchto osobností dosud nebyla v sekundární literatuře náležitě biograficky zpracována, přinejmenším ne v této míře – výjimky toto pravidlo spíše potvrzují.

---

<sup>52</sup> István DEÁK: *Beyond Nationalism. A Social and Political History of the Habsburg Officers Corps, 1848-1918*. Oxford University Press, New York – Oxford 1992.

## Terminologická poznámka

Psát o vojenské problematice bezmála sto roků neexistující habsburské monarchie, která se rozkládala od Haliče po Jadran a od Šumavy ke Karpatům, v sobě skrývá celou řadu potíží a nástrah terminologického rázu. Vedle vlastního vojenského názvosloví (jednotky, útvary, hodnosti, funkce, branný poměr atd.), což bude ještě zmíněno, se to nejvíce projevuje při věcně správném a přitom srozumitelném uvádění toponym, tj. zeměpisných názvů území, sídel, vodstev, pohoří apod. Je přitom třeba vyhnout se dvěma extrémům – na jedné straně archaismu, na druhé pak prezentismu. Snažil jsem se proto nejen o přesnost, ale i o přehlednost a srozumitelnost.

Geografické pojmy nacházející se na českém území (endonyma) uvádím v české podobě. Pokud se v průběhu let změnila, pak tu současnou uvádím v závorce (Frývaldov – Jeseník, Falknov – Sokolov, Německý Brod – Havlíčkův Brod aj.). V některých odůvodněných případech, především pro lepší orientaci paralelně uvádím i původní německý název.

Pokud jde o názvy geografických objektů (sídel, vodstev, pohoří aj.) ležících za hranicemi ČR (exonyma), uvádím je přednostně ve vžitě české verzi – pokud taková existovala a byla používána v té době<sup>53</sup> a je používána dodnes: Vídeň (Wien), Vídeňské Nové Město (Wiener Neustadt), Linec (Linz), Štýrský Hradec (Graz), Krakov (Krakau), Lvov (Lemberg), Přemyšl (Przemysl), Černovice (Czernowitz), Lublaň (Laibach), Záhřeb (Agram), Terst (Triest), Trident (Trient), Pula (Pola), Šibenik (Sebenico), Split (Spalato), Dubrovnik (Ragusa), Benátky (Venedig, Venezia), Temešvár (Temeschwar, Temesvár, Timișoara), Brašov (Kronstadt, Brassó), Kluž (Klausenburg, Koloszvár), Mohuč (Mainz), Soča (Isonzo), Dráva (Drau), Drač (Durazzo, Durrës), Jaderské moře, zjednodušeně Jadran (Adriatische Meer, Adria, Jadransko more, Mare Adriatico), Neuziderské jezero (Neusiedler See, Fertő-tó), Gardské jezero (Gardasee, Lago di Garda), Brijunské ostrovy (Briuni-Inseln, Brijunski otoci), Boka Kotorská (Bucht von Kotor, Bocche di Cattaro), Julské Alpy (Julischen Alpen, Julijske Alpe, Alpi Giulie), Karnské Alpy (Karnischen Alpen), Sugánské údolí (Val Sugana, Sukanertal) aj. V ostatních případech se přidržuji jejich dobové podoby s uvedením dnešní v závorce, např. Brixen (Bressanone).

Považuji však za poněkud nemístný archaismus používat důsledně česká exonyma i v případech, kdy by to bylo na úkor srozumitelnosti. Jen málokomu dnes totiž již řeknou některá dnes již ustupující exonyma, jejichž znalost je obvykle podmíněna například generačně, stupněm vzdělání, kulturního a historického povědomí, či teritoriálně. Je tomu tak v případě pojmů jako Inomostí či Inšpruk (Innsbruck), Bělák (Villach), Ošpry (Aspern), Sibíň (Hermannstadt, Nagyszeben, Sibiu), Pětikostelí (Fünfkirchen, Pécs), Ráb (Raab, Győr), Nový Sandec (Neu Sandez, Nowy Sącz), Most nad Litavou (Bruck a.d. Leitha), Láva nad Dyjí (Laa an der Thaya), Český Bejdov nad Dyjí (Waidhofen an der Thaya) atd. Pomalu se z obecného povědomí vytrácejí i takové pojmy jako Celovec (Klagenfurt), Solnohrad (Salzburg), Saská Kamenice (Chemnitz), Slatinské Doly (Akna Slatina, Solotvyno), Miškovec (Miskolc), Marmarošská Sihoť (Máramarossziget, Sighetu Marmatiei), ale třeba i Vadovice (Wadowice), Tarnov (Tarnów), Řešov (Rzeszów), Zločov (Zloczów), Blatenské jezero (Balaton) atd.

<sup>53</sup> *Batovecův almanach: Politický kalendář a adresář, schematismus a statistika zemí koruny české na rok 1914.* Red. H. Lindner. Roč. XXII. F. B. Batovec, Praha 1914.

Další skupinu ovšem představují exonyma historická, tedy z obecného pohledu sice zastaralá a v běžném jazyce opouštěná, avšak v odborné historické literatuře etablovaná a běžná. Například Bavorsko, Tyroly, Horní a Dolní Rakousy či Horní a Dolní Uhry dost dobře nelze ztotožňovat a označovat dnešními pojmy Bavorsko, Tyrolsko, Rakousko, Slovensko a Maďarsko aj. Stejně tak v dobovém kontextu není na místě hovořit o Bratislavě, nýbrž jediné o Prešpurku (Pressburg, Poszony) apod.

Další úskalí představuje problematika vojenských hodností, resp. jejich překladů. Po zralé úvaze jsem se rozhodl ponechat je zpravidla v jejich původní německé podobě (v ojedinělých případech i italské, anglické či ruské), resp. v jejich ustálených zkratkách. Vedlo mě k tomu několik důvodů, které v odborné práci považuji za důležité zohlednit.

Tím prvním je fakt, že rakousko-uherské vojenské hodnosti je sice možné přeložit naprosto přesně, ne vždy však zároveň dostatečně srozumitelně. Obecně vzato, v rakousko-uherských ozbrojených silách každý druh zbraně, služeb i úřadů měl specifickou hodnostní terminologii, navíc ještě poměrně složitě vnitřně strukturovanou – podle hodnostních skupin, oborů činnosti, služebního poměru atd. Slovy Roberta Musila „bylo zapotřebí vyznat se v okultních vědách, aby člověk vždycky rozeznal, jak která zařízení a které lidi správně pojmenovat.“

Přestože tato práce je věnována letectvu, těmto hodnostem se jednoduše nelze vyhnout. Letectvo totiž nebylo samostatnou zbraní a jeho příslušníci byli zpravidla stále kmenovými příslušníky jiných, tedy svých původních pluků různých zbraní či služeb jak ze společné armády, tak i z obou zeměbran a domobran – i s původními hodnostmi a uniformami (to je také odpověď na otázku, proč na žádné skupinové fotografii c. a k. letců nemá téměř nikdo totožný stejnokroj, a to i když si odmyslíme fakt, že někteří aviatci byli proslulí ústrojovou nekázňí).

Abychom nezůstali jen v obecné rovině, uveďme jen, že například obyčejný voják u pěchoty byl *Infanterist* (pěšák), ale u dělostřelectva *Kanonier*, u polních myslivců *Jäger*, u dragounů *Dragoner*, u husarů *Husar*, u hulánů *Ulan*, u sapérů *Sappeur*, u pionýrů *Pionnier*, u vozatajstva *Trainsoldat*, u zdravotnické služby *Sanitätssoldat*, atd. Svobodník byl u pěchoty poměrně srozumitelný *Gefreiter*, ale u dělostřelectva *Vormeister* (náředník), u jezdeckta a polních myslivců *Patrouillenführer* (vůdce hlídky). Desátník byl u pěchoty a dalších zbraní *Korporal*, ale u dělostřelectva *Unterkannonier* (poddělostřelec) a u polních myslivců *Unterjäger* (podmyslivec). Šikovatel (rotmistr) byl u pěchoty a dalších zbraní a služeb všeobecně známý *Feldwebel*, ovšem u dělostřelectva *Feuerwerker* (ohněstrůjce), u jezdeckta *Wachtmeister* (strážmistr) a u polních myslivců *Oberjäger* (nadmyslivec). Setník čili dnešní kapitán byl sice u většiny zbraní *Hauptmann* (*hejtman*), ale u jezdeckta *Rittmeister* (rytmistr), atd.<sup>54</sup>

U námořního letectva byla situace ještě složitější. Doslovný překlad jeho hodností by byl ještě více zavádějící, nehledě na to, že patřil k nejčlenitějším a nejsložitějším vůbec. Na rozdíl od letectva armádního námořnictvo pro své aviatiky speciální hodnosti mělo, ale jen pro poddůstojníky a mužstvo: voják – *Fliegermatrose* (prostý námořní voják byl *Matrose*), svobodník – *Fliegergast* (*Marsgast*), desátník – *Flieger Quartiermeister* (*Quartiermeister*), četař – *Fliegermaat* (*Bootsmannsmaat*), rotný – *Fliegeruntermeister* (*Unterbootsmann*), šikovatel – *Fliegermeister* (*Bootsmann*) či štábní šikovatel –

<sup>54</sup> České názvosloví užívám podle Přílohy k rozkazu č. 4. Zemského vojenského velitelství v Praze z 11. 1. 1919 (Vojenské osoby podle skupin, šarží a služebního poměru – Personen des Heeres nach den Standesgruppen, Chargegrades und Dienstverhältnissen).

*Stabsfliegermeister (Stabsbootsmann)*. Jak je zřejmé, tak některé byly do určité míry odvozeny od námořních hodností, které jsou samy o sobě velmi členité a pro suchozemce, kteří již sto roků postrádají námořní vojenskou tradici, málo zažité – nejen u poddůstojníků, ale i důstojníků.

Důstojnické hodnosti byly sice stejné pro námořníky i námořní aviatiky, ale to na jejich „srozumitelnosti“ samozřejmě mnoho nemění. *Korvettenleutnant* je korvetní poručík a odpovídá armádnímu poručíkovi. Zde by to mohlo být ještě docela srozumitelné, ale šlo jen o hodnost pro záložní, nikoli aktivní poručíky. Následuje *Fregattenleutnant*, což je fregatní poručík a odpovídá nadporučíkovi, ale *Linienschiffsleutnant* čili poručík řadové lodi již odpovídá armádnímu kapitánovi, *Korvettenkapitän* (korvetní kapitán) armádnímu majorovi, *Fregattenkapitän* (fregatní kapitán) již podplukovníkovi a *Linienschiffskapitän* (kapitán řadové lodi) plukovníkovi.

Jsem toho názoru, že uvedením prostého, byť přesného překladu některých z těchto, dnes již vesměs archaických hodnostních stupňů by mohlo dojít k určitému zmatení. A na druhé straně uváděním prostého současného českého ekvivalentu hodnosti (nutně armádního, nikoli námořního) by došlo k jevu, kterému jsme si navykli říkat „ztraceno v překladu“. V řadě případů by tak došlo ke ztrátě některých informací o konkrétním jedinci (druh zbraně, služební poměr atd.) a v některých případech by to mohlo být na úrok srozumitelnosti.

Až na výjimky z řad generality (kde by nemělo dojít k nedorozumění) tedy v textu hodnosti namísto jejich prostého překladu či uvedení ekvivalentu uvádím v jejich původní německé podobě. V odůvodněných případech uvádím i český překlad nebo ekvivalent. Pro usnadnění orientace ve složité hodnostní problematice ovšem uvádím přehlednou komparativní tabulku hodností, která je součástí přílohy.

Z obdobných důvodů považuji za účelné alespoň částečně ponechat v původní německé podobě i formu psaní šlechtických predikátů, a to zvláště v případě nobilitovaných osob bez domovské příslušnosti v českých zemích. Raději tedy Leopold Schleyer šlechtic von Pontemalghera nežli Leopold Schleyer šlechtic z Pontemalghera či Franz svobodný pán Conrad von Hötendorf spíše než František svobodný pán Conrad z Hötendorfu. Ve své době bylo podobné počestvování poměrně běžné, leč ne vždy bezproblémové. Ovšem dnes by šlo o archaismus o to více, že již tehdy se ukazovalo, že jména některých šlechticů jsou do češtiny jen těžko přeložitelná, nebo takový pokus působí poněkud násilně. Ty nečetné výjimky ovšem činím v případě příslušníků z řad české šlechty, jejichž česká podoba jmen zdomácněla a nepůsobí cizorodě.

## Počátky rakousko-uherského vojenského letectví s českými souvislostmi

Podobně jako tomu bylo v ozbrojených silách jiných států, tak i počátky rakousko-uherského vojenského letectví jsou spojeny s aparáty lehčími vzduchu, tedy s balóny a vzducholoděmi.

Dosud stále přetrvává, do jisté míry oprávněně, že habsburská monarchie nepředstavovala příliš významného průkopníka technického pokroku, a to i ve vojenství. Přesto zůstává málo známo, že to byla právě rakouská císařská armáda, která drží světové prvenství v provedení útoku ze vzduchu. Po předchozí zkoušce z 2. července k tomu „naostro“ došlo 22. srpna 1849 na severoitalském bojišti. Za příznivého větru tehdy byly do vzduchu vypuštěny dva nepilotované horkovzdušné balony, aby svými bombami iniciovanými časovanými zápalnými náložemi zaútočily na italský arzenál v Benátkách. Nezvyklá akce proběhla pod supervizí dělostřeleckého důstojníka *Oberleutnanta* Franze Josefa von Uchatia (1811-1881), jenž měl české kořeny – jeho dědeček se jmenoval Uchatý. Její vojenský efekt nebyl velký, morální však značný. Ještě během prusko-rakouské války v roce 1866 byla vytvořena malá jednotka s jedním upoutaným balonem, který měl v případě obklíčení Vídně pozorovat pruská vojska. Ta však do hlavního města nedorazila (spokojila se s rozhodující porážkou rakouské polní armády u Hradce Králové), takže jednotka byla brzy rozpuštěna.<sup>55</sup>

Po skončení této války však vojenský potenciál aviatiky na několik dalších desetiletí zůstal prakticky zapomenut. Konzervativní generalita se obávala zejména přílišné závislosti letectví na aktuálním počasí. Proto se omezila spíše na monitorování pokroků v zahraničí a bohorovně vyčkávala. „*Také tady se připravovalo dobývání vzdušného prostoru; ale nikoli příliš intenzívně,*“<sup>56</sup> jak píše Robert Musil (1880-1942) ve své literární črtě materiálního a duchovního světa tehdejšího Rakouska-Uherska, na které nahlížel se směsicí pohrdání, obdivu a nostalgie.

Počátek moderního rakousko-uherského vojenského letectva tak lze datovat až dnem 14. dubna 1890. Tehdy byl ve Vídni zahájen první čtyřměsíční balónový kurz (*Militär-Aeronautische Kurs*) pro osm dobrovolně se hlásících důstojníků.<sup>57</sup> Výcvik, vedený průkopníkem rakouské vzduchoplavby Viktorem Silbererem (1846-1924), probíhal na dvou vodíkem naplněných balónech - větší se jmenoval *Radetzky*, menší *Budapest*. Protože se tak zčásti dělo ve vídeňském Prátru, frekventantům kurzu to mezi civilní, ale i vojenskou veřejností vyneslo pověst „cirkusáků“. V takové „vážnosti“ byla tehdy vojenská vzduchoplavba, a to nejen v habsburské monarchii. Po tomto následovaly další balonové kurzy, jimiž prošly desítky dalších důstojníků, mimo jiné české národnosti. Plavidla lehčí vzduchu pak na nebi podunajské monarchie kralovala bezmála další dvě dekády.

<sup>55</sup> ÖStA-KA, Wien, NL, B813, Franz Frhr. von Uchatius; *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band V, Die Bewaffnete Macht*. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1987, s. 476-478; Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, s. 31; Ernst PETER: *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919*, s. 9-31.

<sup>56</sup> Robert MUSIL: *Muž bez vlastností* (I). Odeon, Praha 1980, s. 31.

<sup>57</sup> Byli to *Hptm.* Anton Schindler, *Oblt.* Hermann Hoernes, *Oblt.* Johann Sojka, *Oblt.* Josef Trieb, *Oblt. i.d.Res.* Johann Weinek, *Lt.* Franz Eckert, *Lt.* Franz Hinterstoisser a *Lt.* Joseph Watzek. Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, s. 32.

Rozvíjející se obor si brzy vynutil zastřešení společným vojenským správním orgánem. Stalo se tak 20. srpna 1893, kdy byl oficiálně konstituován císařský a královský Vojenský aeronautický úřad (*kaiserliche und königliche Militär-Aeronautischen Anstalt*, k.u.k. MAA). Sídli ve vídeňském *Arsenalu* (dnes zde sídlí *Heeresgeschichtliches Museum*) a měl v kompetenci letecký výcvik a vývoj odpovídající výzbroje – v té době právě balónů a vzducholodí. Bezpochyby nejvýznamnějším mužem této instituce byl jeden z jejích zakladatelů, *Oberleutnant* Franz Hinterstoisser (1863-1933). První čtyři roky zde učil a po většinu následující existence MAA mu velel (1897-1903 a 1907-1912).<sup>58</sup>

Současně se svým konstituováním byl *k.u.k. Militär-Aeronautischen Anstalt* podřízen 1. oddílu 1. pluku pevnostního dělostřelectva ve Vídni. (1. Abteilung des Festungsartillerieregiments *Kaiser* Nr. 1 – 1./FsAR 1). Tento první balónový oddíl, čítající zpočátku dva důstojníky, čtyři poddůstojníky a šestadvacet příslušníků mužstva, pak nalezl následovníky v podobě dalších pevnostních balónových oddílů (*Festungsballonabteilungen*) po celé monarchii. Do roku 1907 jich v rámci pevnostních dělostřeleckých pluků bylo postupně zřízeno dalších pět. Nacházely se v Krakově (u zdejšího 1./FsAR 2), Přemyšlu (1./FsAR 3), Pule (1./FsAR 4), Boce Kotorské (1./FsAR 5) a Tridentu (1./FsAR 6); v roce 1909 pak přibýly další dva – v Komárně (1./FsAR 6) a ještě další v istrijské Pule (3./FsAR 4).<sup>59</sup>

V podřízenosti velitelství pevnostního dělostřelectva (*Festungsartillerie Kommando*) zůstal *k.u.k. Militär-Aeronautischen Anstalt* do 7. října 1909. Tehdy organizačně přešel pod právě zřizované velitelství c. a k. Dopravní brigády (*k.u.k. Verkehrstruppenbrigade Kommando*), sídlící v kasárnách na vídeňské *Mariahilferstrasse*. Náležel pod něj společně s c. a k. Železničním plukem (*k.u.k. Eisenbahnregiment*) v Korneuburgu, c. a k. Telegrafním plukem (*k.u.k. Telegraphenregiment*) v St. Pöltenu, c. a k. Automobilním oddílem (*k.u.k. Automotororenabteilung*) v Klosterneuburgu a stálými telegrafními kurzy pro pěchotu (*Ständiger Infanterietelegraphenkurs*) a jezdeckvo (*Ständiger Kavallerietelegraphenkurs*) v Tullnu.<sup>60</sup>

Uvedená podřízenost představovala jednu z reflexí vzrůstající důležitosti role vzducholodí a letadel těžších vzduchu v manévrové válce. Velitel Dopravní brigády generálmajor Leopold Schleyer šlechtic von Pontemalghera (1858-1920) rozhodně nepatřil ke konzervativně uvažujícím a nepružným vojenským byrokratům, jichž byla plná (nejen) tehdejší rakousko-uherská armáda. Náležel k technickým vizionářům a v dynamicky se rozvíjejícím letectví spatřoval slibný vojenský potenciál; dokonce sám absolvoval balónový výcvik a stal se leteckým nadšencem.

<sup>58</sup> Major d.R. Franz HINTERSTOISSER: *Fünfundzwanzig Jahre Luftfahrt*. Verlag von Streffleurs Milit. Zeitschrift L. W. Seidel & Sohn, k.u.k. Hofbuchhändler, Wien 1915.

<sup>59</sup> Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. I.* Eigenverl., Wien 1999, s. 10-18; Ladislaus MADARÁSZ: *Die k.u.k. Luftfahrtruppen im Weltkrieg*. Militärwissenschaftliche Mitteilungen (Bundesministerium für Heerwesen, Wien), Nr. 59, Jg. 1928, Sonderheft Luftflotten, s. 543-556,

<sup>60</sup> *Seidels kleines Armeeschema. Dislokation und Einteilung des k.u.k. Heeres, der k.u.k. Kriegsmarine, der k. k. Landwehr und der königlich ungarischen Landwehr.* (Abgeschlossen mit 5. August 1914). L. W. Seidel & Sohn, k.u.k. Hofbuchhändler, Wien 1914, s. 103-104.

Spojenců na významných místech však měl dosud poskrovnu, takže finanční podpora nově se rodící zbraně zůstávala prozatím minimální.<sup>61</sup> Její perspektivy ještě nikdo z rozhodujících kruhů monarchie nedokázal dohlédnout. Létání s balony a vzducholoděmi pro ně zůstávalo drahou „jarmareční atrakcí“ a létání na aparátech „těžších vzduchu“ považovaly, když už ne za „nemožné“, tak přeci jen za „bezúčelné“. Připomeňme jen, že k tomu přispíval i dnes již zapomenutý, leč tehdy poměrně rozšířený názor – dokonce i mezi některými lékaři – že již rychlost 100 km/h je pro lidský organismus smrtelná. Každopádně nejvyšší armádní velení vůči problému letectví dlouho zůstalo – diplomaticky řečeno – raději v roli pozorovatele.

K 1. říjnu 1911 byl *k.u.k. Militär-Aeronautischen Anstalt* reorganizován a přejmenován na c. a k. Oddíl vzducholodí či spíše Vzduchoplavecký oddíl (*k.u.k. Luftschifferabteilung*, *k.u.k. LSA*). Přestože šlo především o kosmetickou úpravu názvu, který měl více reflektovat skutečnou náplň této instituce, ve skutečnosti na vývoj a vojenské využití vzducholodí se v rakousko-uherské monarchii poměrně brzy rezignovalo. Zde jen doplníme, že armáda postupně převzala celkem čtyři vojenské vzducholodě (*k.u.k. Militärluftschiff*), a to systémů Parseval (M.I), Julliot-Lebaudy (M.II), Körting (M.III) a Boemches (M.IV). Tragickou tečkou za jejich vojenským využitím učinila katastrofa armádní vzducholodi M.III (Körting). Došlo k ní v blízkosti Fischamendu bezprostředně před vypuknutím války, ráno 20. června 1914 a přišlo přitom o životy celkem devět lidí.<sup>62</sup> Tak se stalo, že na rozdíl od ostatních válčících velmocí

<sup>61</sup> Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 2, Gunther E. ROTHENBERG: *The Army of Francis Joseph*. Purdue University Press West Lafayette, Indiana 1976, s. 175.

<sup>62</sup> Ke katastrofě došlo v blízkosti Fischamendu ráno 20. 6. 1914, kdy do vzducholodi M.III Körting ve výšce 400 metrů narazil dvouplošník Farman HF.20. „Náhle se přihnal na letounu divoký nadporučík Flatz a kroužil kolem, stále prováděje útoky na balon (sic),“ píše bezmocný svědek události *Oblt. Fp. Rudolf Holeka*. Viníkem katastrofy byl nepochybně Flatz, neboť kroužil nebezpečně blízko vzducholodí a prováděl na ni simulované útoky, ačkoli její osádka mu – jak bylo zřejmé ze země - ustrašeným máváním dávala najevo, aby se raději rychle vzdálil. „*Letec ale, tím jen povzbuzen, považuje patrně mávání za jásavé pozdravy, útočil blíž a blíž až o balon (sic) zavadil a roztrhl ho. Nastala exploze, při níž všichni uhořeli.*“ Na palubě vzducholodí, v níž se okamžitě vznítilo 3600 kubických metrů vysoce výbušného vodíku, se nacházel její velitel *Hptm. Johann Hauswirth*, dále pozorovatel *Oblt. Emst Hofstädter*, fotograf *Oblt. Adolf Breuer* (příslušník *Militärgeographisches Institut der k.u.k. Luftschifferabteilung*, obsluhující aparát Scheimpflug), pozorovatel *Lt. Otto Haidinger*, kormidelník *Korp. Franz Chadima*, mechanik a strojník *Gefr. Franz Weber* a civilní geodet *Ing. Gustav Kammerer*. Osádku Farmanu tvořili viník katastrofy pilot *Oblt. Karl Ernst Flatz* (kmenový příslušník českobudějovického c. a k. 91. pěšího pluku a držitel pilotního průkazu FAI-Rakousko č. 117 vydaného 8. 7. 1913) a jeho cestující *Fregattenleutnant Wolfgang Puchta*, letící jako pozorovatel. Zatímco tato dvoučlenná osádka letounu zahynula nárazem na zem, sedmičlenné osazenstvo vzducholodí při výbuchu plynu zemřelo strašnou smrtí v plamenech. Pohřeb měli všichni společný 24. 6. 1914 na vídeňském Centrálním hřbitově, kde se jejich hrob s pamětní deskou nacházejí dodnes. Dvě z devíti obětí pocházely z Čech: *Oblt. Breuer*, kmenový příslušník TKJR 2 (\* 5. 2. 1883, Plzeň, domov. přísl. Vídeň) a *Korp. Chadima*, kmenový příslušník plzeňského IR 35 (\* 1890, Duchcov). LA NTM, Praha, Rudolf HOLEKA: *Kronika 1883-1946*; Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 1. Eigenverl., Wien 1999, s. 81*; Ernst PETER: *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919, s. 33-50, a 99-100*; Peter PLATTNER a kol.: *Die k.u.k. aeronautischen Anstalt Fischamend. Der aviatische Salon, Wien 2011, s. 17-26*; Reinhard RINGL - Rudolf STER: *Die k.u.k. Aeronautische Anstalt Fischamend. Band 1. Die große Zeit der K.u.K.Luftschiffe 1908-1914. Carinaverlag 2017*; *Schematismus für Das k.u.k. Heer und für Die k.u.k. Kriegsmarine für 1914. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1914*; *Die Opfer der Katastrophe in*

Rakousko-Uhersko vstupovalo do války bez jediné, která by byla schopna operačního nasazení.

Především pod dojmem pokroků v zahraničí se hlavní pozornost vojáků mezitím soustředila na perspektivnější letouny těžší vzduchu. Popisovat jejich vývoj v Rakousku-Uhersku je spíše tématem na samostatnou (a velice zajímavou) publikaci. Pro nás je ovšem důležité, že jejich nejprominentnějším advokátem se nestal nikdo menší, nežli sám nový náčelník generálního štábu: Franz Conrad von Hötzendorf (1852-1925), muž, který je nejen mezi historiky obecných dějin oprávněně považován za hlavu „válečné strany“ tehdejšího vojenského a politického vedení habsburské monarchie. Když se v roce 1906 dostal do této funkce, stal se velkým zastáncem modernizace armády, protože věřil v blížící se osudový střet germánských a slovanských národů. Náležel k těm, kteří válku s Ruskem považovali za nevyhnutelnou, a také k nejhlasitějším, rozhodně nejslyšitelnějším zastáncům preventivní války se Srbskem.<sup>63</sup> „*Nebylo v Evropě muže, jenž by pro válku pracoval usilovněji než on,*“<sup>64</sup> tak jej charakterizuje klasik válečné historiografie Basil Liddel Hart.

Aviatické a jejímu vojenskému potenciálu začal Conrad von Hötzendorf věnovat pozornost již na sklonku roku 1907. Tehdy se přičinil o nalezení vhodného místa v blízkosti Vídně, kde by mohla být zřízena vojenská základna, na níž mohly probíhat aviatické pokusy. Tak začalo vznikat letiště ve Vídeňském Novém Městě, kolébka vojenského letectví v podunajské monarchii. Vedle svých nadšených podřízených, k nimž patřili již zmínění Schleyer či Hinterstoisser, našel Conrad podporu především v poslanci a vzduchoplaveckému nadšenci v jedné osobě Viktorovi Silbererovi a také v geniálním konstruktérovi Igo Etrichovi (1879-1967), jenž v roce 1910 přesídlil z rodného Trutnovska do Vídeňského Nového Města a velice slibně laboroval s aparáty těžšími vzduchu vlastní konstrukce.<sup>65</sup>

---

*Fischamend*. Die Neue Zeitung, 23. 6. 1914, s. 1-3, Neue Freie Presse, 21. 6. 1914, s. 1, Prager Tagblatt 21. 6. 1914, s. 1, Wiener Bilder 28. 6. 1914, s. 1.

<sup>63</sup> Lawrence SONDHAUS: *Franz Conrad von Hötzendorf. Architect of the apocalypse*. Humanity Press, Boston 2000, s. 240-245; *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band V, Die Bewaffnete Macht*. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1987, s. 129-141.

<sup>64</sup> Basil H. LIDDEL HART: *Historie První světové války*. Jota, Brno 2001, s. 115.

<sup>65</sup> Dr. Ing. h.c. Igo Etrich (\* 25. 12. 1879, Horní Staré Město, † 5. 2. 1967, Salzburg), zřejmě nejvýznamnější průkopník letectví pocházející z českých zemí, byl nejstarším synem textilního průmyslníka Ignaze Etricha (\* 21. 7. 1839, Svoboda nad Úpou, † 18. 2. 1927, Horní Staré Město, dnes součást Trutnova), díky němuž měl dostatečné finanční zázemí pro svou průkopnickou činnost. Přestože začínal v rodných Čechách, většina jeho aviatických aktivit je spojena s Dolními Rakousy (Vídeňské Nové Město) a později s územím Německa (Liebau v Horním Slezsku, dnes Lubawka, Polsko). Celosvětovou proslulost přinesl Igo Etrichovi jednoplošný typ Taube. Konstrukčně byl inspirovaný siluetou letícího holuba se zanoniovým tvarem křídla (podle tvaru křídlatého semene tropické rostliny *Zanonia Macrocarpa*, popínavé liany z čeledi tykvovitých, pocházející z Jávy), které již předtím úspěšně vyzkoušel na jednom ze svých kluzáků. Přestože v letectví začal pracovat prakticky současně s bratry Wrightovými či Louisem Blériotem, plody jeho snažení dozrály až o poznání později. Jeho Taube poprvé vzlétla až šest letů po Wrightově Flyeru a rok po Blériotu XI. Prototyp aparátu Etrich II Taube (holubice) dokončil Igo Etrich ve svém leteckém atelieru ve Vídeňském Novém Městě (Igo Etrich Aeroplan-Konstruktion-Werkstätte, Wiener Neustadt). Na zdejším letišti, známém také jako Steinfeld, došlo k jeho záletu 6. 4. 1910. Přestože Igo Etrich také létal, daleko spíše byl především technickým vizionářem a konstruktérem, než aktivním aviatikem, takže zálety a předvádění svých aparátů přenechával svému pilotovi, jímž byl další krkonošský rodák, Karl Illner (\* 14. 7. 1877, Žacléř, domovská příslušnost Svoboda nad Úpou, † 6. 8. 1935, Vídeň), pozdější obchodní ředitel letecké továrny Aviatik. O půl roku později, 18. 9. 1910 konstruktér svou Taube prezentoval před císařem Františkem Josefem I. ve Vídeňském Novém Městě při přehlídce rakousko-



Nedávno otevřené letiště ve Vídeňském Novém Městě (Wiener Neustadt), k jehož založení přispěl, navštívil Conrad von Hötzendorf 15. září 1910, tedy uprostřed zde konané III. letecké soutěže (III. Preisfliegen). Při té příležitosti jako pasažér absolvoval jeden let na dvouplošniku Ing. Adolfa Warchalowského (za řízením tehdy seděl *Oblt.* Miecislaus Miller, jenž byl shodou okolností polského původu stejně jako konstruktér letounu).<sup>66</sup> Vzrušující aviatický křest mu z ptačí perspektivy poskytl dosud nepoznaný pohled na „bojiště“. Přistál nadšen a nyní již skálopevně přesvědčen o důležitosti vojenské vzduchoplavby.

O tři dny později, 18. září 1910 pak do Vídeňského Nového Města zavítal sám císař František Josef I. (1830-1916). Událost, později nazývaná *Kaiserflugtag*, nabídla přehlídku prakticky veškerých konstrukcí, které tehdy brázdily rakouskou oblohu, a přítomni byli prakticky všichni, kdo v tehdejší aviatice podunajské monarchie něco znamenali. V první řadě tehdy vedle sebe stály tři Etrichovy aparáty - Etrich II Taube (a s ním budoucí prezident rakouského aeroklubu Prof. Dr. Constantin von Economo), Etrich III Möwe (s konstruktérem Igo Etrichem juniorem) a Etrich IV Taube (*Oblt.* Miecislaus Miller), dále vojenský Blériot XI, stroj Hipssich II (s Ing. Cäsarem Hipssichem), dvouplošník Wright-Knoller (s Robertem von Liebenem, *Hptm.* Stephanem von Petróczyem a Vinzenzem Wiesenachem), dva dvouplošníky Warchalowski Vindobona I a Vindobona II (s Ing. Adolfem Warchalowskim, Richardem Wernerem, Ihrigem, Wetzlerem, Oskarem von Wahlem, Emilem von Asbothem a gen. ředitelem Baumgartnerem), dále Pischof-Autoplan (s Ing. Alfredem von Pischofem), jednoplošník Klug (s Maxem Klugem), jednoplošník Lohner-Umlauff I (s *Rittm.* Hansem Umlauffem von Frankwell, jenž byl vůbec prvním rakousko-uherským vojenským pilotem), dvouplošník Lohner-Umlauff II Minimus a jednoplošník Schmidl S (s *Oblt.* Ludwigem Schmidlem). Ve druhé řadě stál dvouplošník Voisin (s hrabětem Alexanderem Kolowratem-Krakowským a *Oblt.* Karlem Stohanzlem, jenž pocházel z Jihlavy), jednoplošník Hieronimus (s Ing. Otto Hieronimem), dvouplošník Sommer-Bader (s Ing. Josefem Sablatnigem, Richardem Baderem a Asterlosem), jednoplošník Lewit (s Leopoldem Lewitem), jednoplošník Müller-Partsch I (s Franzem Partschem), Lohner-Nikel I Bussard (s Doro Steinem, Hugo L. Nikelem a *Hptm.* Eugenem von Stephaitsem), druhý aparát Voisin (s továrníkem císařským radou Josefem Fleschem), Blériot XI (s pražským Němcem *Oblt.* Heinrichem Bierem), jednoplošný aparát Santos Dumont Demoiselle a nakonec jednoplošník Schindler & Brzesky (s bratry Schindlerovými a jedním z bratrů Brzeských).

---

uherských letounů (*Kaiserflugtag*). Technicky mimořádně zdařilá Taube měla fenomenální úspěch a získala si celosvětovou proslulost. Brzy po záletu dobyla celou sérii světových leteckých rekordů a její civilní i vojenské verze se velmi rychle rozšířily do řady zemí. Především proto, že Etrich si svůj významný technický výtvar nedokázal dostatečně patentově ochránit, se totiž „holubice“ stala takřikajíc „veřejným majetkem“. Nejruznější variace na „holubičí“ téma byly masově produkovány - licenčně i bezlicenčně - především v sousedním Německu (hlavně u firem Rumpler, Albatros, Gotha, Jeannin, Aviatik, Roland, Halberstadt aj.), odkud se rozšířily dále do světa. V Rakousku je vyráběl Lohner a Fliegerarsenal, takže „holubice“ nemohly scházet ani v inventáři rodícího se rakousko-uherského letectva. Blíže např. Hanuš SALZ: *Igo Etrich – průkopník letectví. Letecké dílo a život Dr. Ing. h.c. Iga Etricha (1879-1967)*. Lnářský průmysl. Supplementum 11. Texlen, s.p., Trutnov – Okresní archiv Trutnov 1991; Hanuš SALZ: *Etrichova a Illnerova cesta k Holubici*. In. *Než podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. NTM, Praha 2012, s. 15-29.

<sup>66</sup> Jerzy BUTKIEWICZ: *Mieczyslaw Miller. Pierwszy Polak – pilot wojskowy*. Skrzydlata Polska, lipiec 2007, s. 42-43.

Staříčský monarcha, jenž svým myšlením ustrnul hluboko v minulém století, byl dobře znám tím, že technickým novinkám – a novotám obecně – není příliš nakloněn. Přesto si vystavené aparáty prohlédl, trpělivě vyslechl odborný výklad a odebral se zpátky do Schönbrunnu. Málo se ovšem ví o tom, že právě bezprostředně po této návštěvě byly císařovým nejvyšším rozhodnutím zavedeny na límce uniforem a na čepice jako viditelné znamení příslušnosti ke vzduchoplavectvu malé stylizované balonky. Zůstaly jím až do zániku monarchie.

Mezitím Conrad již inicioval vznik několika štábních studií a pamětních spisů, nastiňujících perspektivy vojenského letectví a jeho role v budoucí válce. Již v první z nich, datované 5. říjnem 1910, požadoval zformování na svou dobu úctyhodné letecké síly, čítající 400 pilotů a 200 letounů. Vahou své autority se snažil tuto vizi ze všech sil prosadit a naplnit, což v první řadě vyžadovalo získat pro ni odpovídající organizační a finanční zajištění.<sup>67</sup>

Odpor konzervativního Ministerstva války (*k.u.k. Kriegsministerium*), zvláště pak jeho tehdejšího obstarožního šéfa Franze von Schönaicha (1844-1916), který měl aviatiku za naprosto zbytečný luxus, však zdolával jen velice pozvolna.<sup>68</sup> V očích většiny zdejších úředníků, ale i mnoha spíše tradicionalisticky uvažujících armádních představitelů byli aviatci stále ještě jen ti lehkomyšní dobrodruzi, nevážící si vlastního života a zdraví, a chystající se ujídat z vojenského rozpočtu, který armádní špičky nepřestávaly považovat za nedostatečný.

Do značné míry to byla pravda. Oproti ostatním mocnostem Rakousko-Uhersko v celkových výdajích na armádu zaostávalo. V roce 1906 Německo dávalo do armády až 50 % ze svého státního rozpočtu, Velká Británie 29 %, Francie 28 %, Itálie 25 % a Rusko 20 %, zatímco habsburská monarchie pouze 14,6 %. Dokonce i nejmenší ze států vstupující do války na jejím začátku, Srbsko, investovalo na přelomu století do armády více než Rakousko-Uhersko, a to cca 23 % ze svého státního rozpočtu.

Pokud jde o vojenské výdaje na hlavu, tak Rakousko-Uhersko vydávalo 14,00, Německo 43,70, Rusko 10,70, Itálie 16,90, Francie 39,00, Velká Británie 38,40 a Srbsko 12,00. Přestože v posledních letech před vypuknutím Světové války byly učiněny urychlené kroky ke zlepšení tohoto stavu, platila slova císařova blízkého muže, někdejšího ministra války, polního zbrojmistra Heinricha von Pitreicha (1841-1920), jenž na jejím počátku prohlásil: „*Naše armáda táhne do války sice se svou bohatou tradicí, avšak s nedostatečnými prostředky proti vytrvalým a o mnoho silnějším nepřátelům.*“<sup>69</sup>

Malá míra pochopení pro potřeby vojenské aviatiky ovšem nepředstavovala žádné rakousko-uherské specifikum. Svědčí o tom výrok generála ze země, považované za

<sup>67</sup> *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band V, Die Bewaffnete Macht.* Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1987, s. 476-478, Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 1, s. 40-41, Bd. 2, s. 55-58,* Reinhard KEIMEL: *Österreichische Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918.* W. Weishaupt Verlag, Graz 1981, s. 104-107, Jerzy BUTKIEWICZ: *Mieczyslaw Miller. Pierwszy Polak – pilot wojskowy.* Skrzydłata Polska, lipiec 2007, s. 42-43.

<sup>68</sup> Gunther E. ROTHENBERG: *The Army of Francis Joseph.* Purdue University Press West Lafayette, Indiana 1976, s. 175, Gunther E. ROTHENBERG: *Military Aviation in Austria-Hungary 1893-1918.* Aerospace Historian, 29 (1972), s. 77-80; *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band V, Die Bewaffnete Macht.* Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1987, s. 129-141.

<sup>69</sup> Cit. dle Vojtech DANGL: *Budovanie pechoty armády Rakúska-Uhorska v posledných desiatročiach pred vypuknutím Veľkej vojny.* Vojenská história č. 1/2015, s. 26.

kolébku evropské aviatiky. Ještě v roce 1912, když sledoval závod *Circuit de l'Est*, prohlásil Ferdinand Foch (1851-1929), pozdější vrchní velitel spojeneckých vojsk, že „*je to hezký sport, ale pro armádu není letadlo k ničemu.*“<sup>70</sup> Jenže Francie v posledních dvou předválečných letech vydávala na svou vojenskou aviatiku v přepočtu čtyřicetinasobek toho, co habsburská monarchie.<sup>71</sup>

Za této situace ani nepřekvapí, že mnozí z prvních mladých důstojníků rakousko-uherské armády, okouzlených aviatikou, absolvovali civilní pilotní výcvik na vlastní náklady a v zahraničí – zpravidla právě ve Francii nebo v Německu. A různých sportovních aviatických akcí se zúčastňovali nezdědka v civilu a pod krycími jmény – nejen proto, aby v civilních soutěžích maskovali svůj vojenský statut,<sup>72</sup> ale také proto, že v očích nadřízených se za důstojné sportovní soupeření považovalo pouze jezdecký a šerm.

K takovým vzduchoplaveckým závodníkům náležel například český pilot a důstojník *Oblt. Fp.* Robert Baar, rodák z Horní Plané na Českokrumlovsku, domovskými příslušným do Třeboně.<sup>73</sup> Tento držitel diplomu FAI-Rakousko s pořadovým číslem 71 (vydán 24. 8. 1912) se známého Okružního letu Rakouskem-Uherskem o Schichtovu cenu (*Rundflug durch Österreich-Ungarn um des Schicht-Preis*) zúčastnil pod krycím jménem Leopold Bareth. Ačkoli tato práce rozhodně nemá ambice popisovat předválečné sportovní aviatické soutěže v monarchii, tato přesto stojí alespoň za krátkou zmínkou. Přinejmenším proto, že závod z velké části proběhl nad českým územím – ostatně Schichtovy závody byly v Ústí nad Labem.

Závod, který proběhl ve dnech 19. – 26. dubna 1914, měl tři etapy: Aspern – Praha – Terezín – Teplice – Ústí n. L. – Terezín – Brno – Aspern, dále rychlostní etapu Aspern – Raab (Győr) – Budapešť a konečně poslední etapu Budapešť – Aspern. Aviatik Baar/Bareth tehdy letěl na dvouplošníku Lohner Pfeil (s motorem Hiero o 140 k) se spolucestujícím Ing. Rudolfem Schiskem. Do cíle doletěl jako jeden z pouhých dvou z dvanácti přihlášených. Ostatní museli odstoupit kvůli technickým závadám, nebo rovnou havarovali. Vítězem se stal maďarský závodník, rodák ze Szolnoku Ing. Viktor

<sup>70</sup> cit. dle Basil H. LIDDEL HART: *Historie První světové války*. Jota, Brno 2001, s. 360.

<sup>71</sup> Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 3.

<sup>72</sup> LA NTM, Praha, Rudolf HOLEKA: *Kronika 1883-1946*, s. 65-66.

<sup>73</sup> Domovské právo (Heimatrecht) či též domovská příslušnost (Heimatzuständigkeit) byl právní institut „příslušnosti k obci“. Představoval právo na nerušený pobyt v obci a na nárok na chudinské zaopatření z její strany. Institut domovské obce vznikl v českých zemích v souvislosti se zavedením obecní samosprávy v roce 1849. Vedle prozatímního obecního zřízení ze 17. 3. 1849 jej upravoval zákon č. 18/1862 ř. z. (obecní zákon), zákon č. 105/1863 ř. z. (o právu domovském) a zákon č. 222/1896 ř. z. (novelizace zákona o právu domovském). Konstrukce domovského práva spočívala v tom, že každý státní občan musel mít v některé tuzemské obci domovské právo a mohla to být jen jediná konkrétní obec. Domovské právo se nabývalo několika způsoby: narozením (manželské dítě nabývalo domovskou příslušnost zpravidla po otci, resp. po obou rodičích, nemanželské po matce), provdáním se (manželka nabývala domovské příslušnosti manžela), přijetím do obecního svazku (buď výslovným usnesením obecního zastupitelstva nebo vydržením, pokud se občan po dosažení svéprávnosti v obci zdržoval dobrovolně a nepřetržitě deset let) nebo nabytím veřejného úřadu v obci (např. důstojník místní vojenské posádky, četník, duchovní, veřejný učitel apod.). Domovského práva mohl nabýt pouze státní občan Rakouska (a později Československa), zánikem tohoto občanství zaniklo rovněž domovské právo v obci. Pokud osoba získala domovské právo v jiné obci na území Rakouska, zaniklo domovské právo k původní obci. Institut domovského práva byl převzat do československé legislativy a byl zrušen až zákonem č. 174/1948 Sb. (o zrušení domovského práva), který vešel v platnost 1. 1. 1949.

Wittmann (FAI-Rakousko č. 110 z 16. 6. 1913), jenž letěl na tomtéž typu letounu, ale s motorem Austro-Daimler o 90 k (spolucestujícím byl tehdejší pilotní adept *Lt. a.D.* Antal Lányi, jenž se po válce stal prezidentem Maďarského leteckého svazu - *Magy. Aero Szövetség*). Doplňme jen, že na trase z Aspern do Prahy (přistávalo se na chuchelském závozišti) absolvoval Wittmann ještě dvě neplánovaná „mezipřistání“ u Příbyslavi a u Kutné Hory, aby „se našel“.

Téhož závodu se pod jménem Mumb<sup>74</sup> zúčastnil i *Oblt.* Karl Banfield (FAI-Rakousko č. 27 z 23. 9. 1911), pozdější velitel válečného *Fliku* 46 a bratr nejslavnějšího c. a k. námořního aviatika Gottfrieda Banfielda. Tak jako většina ostatních však závod nedokončil, neboť již 19. dubna se svým dvouplošníkem Lohner Pfeil (s motorem Austro-Daimler o 120 k) musel pro závadu na motoru nouzově přistát u Moravských Budějovic. Zde jen doplňme, že podobně na českém území skončil i slovinský aviatik Alois Stiploschek, jenž se naučil létat ve Francii (FAI-Rakousko č. 31 z 24. 8. 1911). Při letu z Terezína do Brna 19. dubna se svým hornoplošníkem Lohner MLG Parasol (motor Gnôme o 80 k) těžce havaroval u Krabčic na Roudnicku. Společně se svým spolucestujícím stavitelem Hackstätterem utrpěl lehké zranění a závod nedokončil.

Pro poruchu chladiče hned po startu v Aspern ze závodu odpadl i známý pardubický aviatik Eugen Čihák (FAI-Rakousko č. 51 ze 7. 5. 1912), jenž ve svém jednoplošníku typu E (motor Argus o 100 k) letěl s bratrem Františkem. Závod o Schichtovu cenu si vyžádal i jednu lidskou oběť. Při letu z Vídně do Prahy se 24. dubna v důsledku nepříznivého počasí u dolnorakouského Zwettlu zřítíl Lohner Parasol (motor Austro-Daimler o 90 k). Řídil ho Raimund Karl Pitschmann, majitel diplomu FAI-Rakousko č. 143 (vydán 18. 9. 1913). Tento tehdy známý aviatik pocházel z banátské obce Hatzfeld/Zsombolya (dnes dnes Jimbolia, Rumunsko), ale byl domovscky příslušný do Vamberka u Rychnova nad Kněžnou. Při havárii zahynul, zatímco cestující, jeho bratr Johann Pitschmann utrpěl těžké zranění.

Tak skončil jeden z posledních dvou velkých aviatických podniků, konaných v Rakousku-Uhersku jen několik málo měsíců před vypuknutím války.<sup>75</sup>

<sup>74</sup> Šlo o jméno jeho matky Natalie Adelheid. Ta se narodila 25. 11. 1853 a provdala se za Richarda Banfielda (9. 9. 1846 - 26. 4. 1906). Jejím otcem byl Ferdinand Anton Mumb von Mühlheim (5. 2. 1817 - 24. 7. 1859, padl u Solferina), matkou Marie Theresie roz. Stöhr (12. 8. 1828 - 17. 6. 1895). Šlechtický stav s predikátem „von Mühlheim“ byl udělen 2. 5. 1817 generálmajorovi Franzi Mumbovi (30. 3. 1754 - 9. 4. 1832), baronát pak zcela výjimečně na základě Řádu železné koruny 2. třídy, který byl Ferdinandu Antonovi M. v. M. udělen posmrtně, 7. 2. 1863. Protože Ferdinand Anton neměl mužské potomky, ale jen dvě dcery (jednou výše uvedená Natalie) vyhověl císař Karel I. Nataliině prosbě a 21. 8. 1918 povýšil bratry Karla a Ferdinanda Banfieldy (první byl důstojníkem letectva, druhý pěchoty) do šlechtického stavu s povolením spojit své jméno se jménem po meči vymřelého rodu svobodných pánů Mumb von Mühlheim v podobě Banfield-Mumb von Mühlheim. Listina nebyla vydána. Případ třetího bratra Gottfrieda Banfielda, proslulého námořního leteckého esa, byl odlišný. Listem císaře Karla I. ze 17. 8. 1917 na základě rozkazu ze 14. 8. 1917, kterým byl jmenován rytířem Vojenského řádu Marie Terezie, byl ve smyslu dodatku stanov tohoto řádu povýšen do rakouského stavu svobodných pánů s predikátem Freiherr von Banfield. Za upřesnění děkuji prof. PhDr. Janovi Županičovi, Ph.D.

<sup>75</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1981, s. 134-136. Srov. Pavel SVITÁK: *Schichtův let*. Aero Hobby 2/2014 (březen-duben), s. 36-40.

## 76 Významné letecké produkce a podniky v Rakousku-Uhersku v letech 1909-1914

28. 4. 1909	Předváděcí let Eugena Legagneuxe (Schaufzug von Eugen Legagneux), Vídeň <sup>77</sup>
23. 5. 1909	Předváděcí let Eugena Legagneuxe (Schaufzug von Eugen Legagneux)
23. 10. 1909	Předváděcí let Louise Blériota (Schaufzug von Louis Blériot), Simmering Haide, Vídeň
5. - 17. 6. 1910	Mezinárodní letecké závody v Budapešti (International Flugwettbewerb in Budapest)
10. a 17. 7. 1910	První letecká soutěž ve Vídeňském Novém Městě (Erstes Preisfliegen in Wiener Neustadt)
31. 7. 1910	Druhá letecká soutěž ve Vídeňském Novém Městě (Zweites Preisfliegen in Wiener Neustadt)
8., 11. a 18. 9. 1910	Třetí letecká soutěž ve Vídeňském Novém Městě (Drittes Preisfliegen in Wiener Neustadt)
30. 4. 1911	Letecký závod Vídeňské Nové Město – Šoproň – Vídeňské Nové město (Flugwettbewerb Wiener Neustadt – Ödenburg – Wiener Neustadt)
11., 15. a 18. 6. 1911	Letecký meeting ve Vídeňském Novém Městě (Wiener Neustädter Flugmeeting)
22. 6. 1911	Letecký závod Vídeň – Budapešť – Vídeň (Flugwettbewerb Wien – Budapest - Wien)
14. - 31. 8. 1911	Dolnorakouský let (Niederösterreichflug), Vídeňské Nové Město – Bruck a.d. Leitha – Laa a.d. Thaya – Waidhofen a.d. Thaya – St. Pölten – Vídeňské Nové Město
1. - 8. 10. 1911	První rakouský letecký týden Vídeňské Nové Město (Erste Österreichische Flugwoche Wiener Neustadt) Aviatická soutěž v Terstu (Triester aviatische Wettbewerbe)
18. 5. - 23. 6. 1912	První mezinárodní letecká výstava ve Vídni (Erste Internationale Flugausstellung in Wien)
9. - 10. 6. 1912	Letecký závod Berlín – Vídeň (Flugwettbewerb Berlin - Wien)
23. - 30. 6. 1912	První mezinárodní letecký týden v Ošprech (Erstes Internationales Flugwoche in Aspern)
6. 10. 1912	Předváděcí lety důstojníků ve Vídeňském Novém Městě (Offiziersfliegen in Wiener Neustadt)
12. - 13. 5. 1913	Vojenský letecký mítink v Novém Sadu (Militärisches Flugmeeting in Ujvidék)
9. 6. 1913	Přílet Zeppelinovy vzducholodi „Sachsen“ s hrabětem Ferdinandem von Zeppelinem na palubě do Vídně
15. - 22. 6. 1913	Druhý mezinárodní letecký mítink v Ošprech (Zweites Internationales Flugmeeting)

<sup>76</sup> Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. Bd. 2, s. 38*, Reinhard KEIMEL: *Österreichische Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918, s. 86-143.*

<sup>77</sup> Předvedení prvního motorového letounu v Rakousku (francouzský dvouplošník Voisin-Farman I).

	in Aspern)
12. - 13. 4. 1914	Předvádění letecké akrobacie nad Ošprami (Kunstflugprogramm über Aspern)
19. - 26. 4. 1914	Schichtův let, tj. Okružní let Rakouskem-Uherskem o Schichtovu cenu (Schichtflug, Rundflug durch Österreich-Ungarn um des Schicht-Preis)
21. - 29. 6. 1914	Třetí mezinárodní letecký mítink v Ošprech (Drittes Internationales Flugmeeting in Aspern)

Vraťme se však opět o několik roků zpátky. Odpor Ministerstva války totiž postupně slábl. Když pak roku 1911 v jeho čele stanul Moritz von Auffenberg (a po něm o rok později Alexander von Krobotin), našel Conrad von Hötzendorf konečně partnery, hovořící stejnou řečí.<sup>78</sup> Totéž lze říci i o novém předlitavském ministerském předsedovi Karlovi von Stürgkhovi (1859-1916), jenž se nové funkce ujal v tomtéž roce. Jednou z priorit tohoto zastávce tvrdé linie bylo prosadit přijetí nového branného zákona a navýšit vojenský rozpočet.<sup>79</sup>

Oproti vyspělým průmyslovým velmocem, jako byly Francie, Německo a Británie měla habsburská monarchie ve vojenském využití letadel určité zpoždění. Přesto ale 2. dubna 1911 její vojenská správa konečně komisionálně převzala první exemplář ze série proslulých jednoplošníků Etrich II Taube ve vojenské úpravě.<sup>80</sup>

Její výroba byla objednána u Igo Etricha<sup>81</sup> a v licenci je vyrobila tehdy ještě málo známá vídeňská firma Lohner. Jistě příliš nepředběhneme, uvedeme-li, že klíčové postavení u ní záhy získal tehdy patrně nejbohatší muž střední Evropy, Camillo Castiglioni (1879-1957), který se měl brzy stát nejvlivnější postavou leteckého (i motorářského) průmyslu podunajské monarchie. Tento dravý vídeňský finančník a průmyslník židovsko-italského původu v té době již vlastnil také obchodní společnost MLG (Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft m.b.H.), která patent na Etrichovu Taube koupila. Také díky jeho vlivu na nejvyšších místech (kterým se však brzy jeho způsoby začaly zajídat) pak firma Lohner v následujícím roce získala zakázku také na dodávku vlastních aparátů Lohner Pfeilflieger, čímž na určitý čas získala monopolní postavení.<sup>82</sup>

Díky akvizici prvních letounů Taube pak o dva týdny později, konkrétně 19. dubna 1911 mohla být oficiálně zřízena první vojenská pilotní škola, dobově c. a k. instrukční

<sup>78</sup> Funkci náčelníka generálního štábu zastával Conrad von Hötzendorf v letech 1906-1917. Posledními předválečnými šéfy společného ministerstva války byli Heinrich von Pitreich (1902-1906), Franz Xaver von Schönau (1906-1911), Moritz von Auffenberg (1911-1912) a Alexander von Krobotin (1912-1917).

<sup>79</sup> Karl TSCHUPPIK: *Franz Joseph I.* Avalum-Verlag, Hellen b. Dresden. B.d.v, s. 553-556.

<sup>80</sup> Tuto první vojenskou Taube přebírala komise ve složení *Oblt.* Philipp Blaschke von Zwornikkirchen, *Oblt.* Karl Stohanzl, *Oblt.* Eduard Nittner, *Hptm.* Stephan Petrůczy von Petrůcz, *Oblt.* Miecislau Miller, dále finančník a továrník Camillo Castiglioni, konstruktér Igo Etrich a jeho pilot Karl Illner, jenž rovněž pocházel z českých zemí.

<sup>81</sup> Blíže k osobnosti tohoto jednoho z nejvýznamnějších leteckých průkopníků Rakouska-Uherska viz vynikající monografie Hanuš SALZ: *Igo Etrich – průkopník letectví. Letecké dílo a život Dr. Ing. h.c. Iga Etricha (1879-1967)*. Lnářský průmysl. Supplementum 11. Texlen, s.p., Trutnov – Okresní archiv Trutnov 1991.

<sup>82</sup> Reinhard KEIMEL: *Flugzeuge der österreichischen Firma Lohner 1909-1923*. Technisches Museum Wien. Sonderheft der Blätter für Technikgeschichte, Wien 1990, s. 7-91, Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, s. 246-248, Peter M. GROSZ: *Taube at War*. Windsock Datafile No 104. Albatros Productions Ltd., Berkhamsted 2004, s. 1-12.

oddíl létajících strojů (*k.u.k. Flugmaschinen-Instruktionsabteilung*). Svůj domov pochopitelně našel ve Vídeňském Novém Městě. Do jeho čela byl postaven jeden z významných pionýrů zdejšího letectví, *Hauptmann* Stephan Petróczy von Petróc (1874-1957), jenž pocházel ze Spiše. Instruktorový sbor tvořili čtyři důstojníci, kteří svůj pilotní výcvik absolvovali na svoje náklady, a to zčásti v zahraničí: *Rittmeister*<sup>83</sup> Ludwig Schmidl, *Oberleutnant* Miecislaus Miller, *Oberleutnant* Philipp Blaschke von Zwornikkirchen (který se sice narodil v Budapešti, ale domovskou příslušnost měl v severomoravském Fulneku) a *Oberleutnant* Karl Stohanzl (jenž byl jihlavským Němcem).

Bezprostředně na to tedy byl zahájen první oficiální vojenský pilotní kurz, který probíhal ve Vídeňském Novém Městě od 20. dubna do 16. září 1911. Přijato do něj bylo prvních jedenáct dobrovolně se hlásících důstojníků od různých zbraní a ze všech koutů monarchie.<sup>84</sup> Jistě příliš nepředběhneme, uvedeme-li, že mezi nimi nescházel ani tehdy ještě neznámý *Leutnant* Rudolf Holeka (1883-1946). Tento rodák z Nýřan u Plzně, pro něhož iniciační aviaický impuls představovala jedna nedávná Kašparova letecká produkce, se po zdárném završení kurzu stal historicky prvním vojenským pilotem české národnosti.<sup>85</sup> A jeden z publicistů dodává, že se tak v roce 1911 stal - na rozdíl od Kašpara, Čiháka, Čermáka či Laglerové - „jediným Čechem, který nekonstruoval a nelétal na vlastní účet.“<sup>86</sup>

Abychom ovšem nepominuli ani onen „zemský“ pohled, tak doplníme, že mezi absolventy téhož kurzu byli také přinejmenším čtyři čeští Němci – *Lt.* Kurt Wilhelm von Helffeld ze Starého Rybníka na Chebsku, *Lt.* Viktor Schünzel z Lázní Jeseník u tehdejšího Frývaldova (dnes Jeseník), *Obt.* Eduard Baboucsek z Habří u Ústí nad Labem<sup>87</sup> a jediný frekventant z řad námořnictva, *Fregattenleutnant* Heinrich Huss, který se narodil v Olomouci.<sup>88</sup> Takřka polovina frekventantů tohoto prvního vojenského pilotního kurzu tedy pocházela z českých zemí.

<sup>83</sup> *Rittmeister* čili rytmistř byla hodnost zavedená u jezdeckva. Odpovídala *Hauptmannovi*, t.j. hejtmanovi čili setníkovi, dnes bychom řekli kapitánovi.

<sup>84</sup> Verordnungsblatt für das k.u.k. Heer Nr. 31 vom 25. Jänner 1911. Erlass vom 25. Jänner 1911, Abt. 7, Nr. 9481 (von 1910). Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Wien 1912, s. 109, Reinhard DESOYE: *Der Stand der Pilotenausbildung im k.u.k. Heere Österreich-Ungarns am Vorabend der Erster Weltkrieges 1914*. Wien 2000, s. 3-11.

<sup>85</sup> Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv (VÚA-VHA), Praha, kvalifikační listina R. Holeky. Blíže k této velké postavě českého a československého letectví viz jeho vlastní rukopis *Kronika 1883-1946*, uložený v Leteckém archivu Národního technického muzea (dále jen LA NTM, Praha) a později vydaný knižně: Jan ZAHÁLKA: *Rudolf Holeka. Kronika prvního vojenského letce národnosti české* (Corona, Praha 1997).

<sup>86</sup> Adam JIST: *Dějiny letectví česko-slovenského*. In. Naše křídla. VI. Orel, Praha 1939, s. 45.

<sup>87</sup> Österreichisches Staatsarchiv-Kriegsarchiv (ÖStA-KA), Wien, LFT, PA – E. Baboucsek, P. Blaschke v. Zwornikkirchen, R. Holeka, ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/1 - Offizierskarthotek - K. W. Edl. von Helffeld, R. Holeka, S. Petróczy, sign. 26/3 – V. Schünzel, K. Stohanzl, VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listiny R. Holeka a K. Stohanzl, Květoslav GROWKA: *Polní pilot Viktor Schünzel z Jeseníku (1884-1917)*. Jesenícko. Vlastivědný sborník sv. 16 (2015), s. 26-30.

<sup>88</sup> Přestože průkopníkům létání z řad etnických Čechů byla v minulosti věnována přiměřená pozornost (např. Václav RYPL: *Z dějin naší vzduchoplavby*. Česká beletrie, Praha 1927, Zdeněk ŠMOLDAS: *Průkopníci českého letectví*. Kruh, Hradec Králové 1984 aj.), zmapování podílu českých Němců na rozvoji letectví v předválečném Rakousku-Uhersku patří k přetrvávajícím dluhům české historiografie. Nečetné výjimky toto pravidlo spíše potvrzují. Vedle již zmíněné knižní monografie Hanuše SALZE Igo Etrich – *průkopník letectví* k nim patří i studie Michala PLAVCE příznačně nazvaná *Čech*,

Přestože oba zemské národy tehdy již nežily tak úplně společné dějiny v pravém slova smyslu, důstojnický sbor rakousko-uherské armády (včetně jejího rodičího se letectva) představoval jednu z posledních výjimek: „*Jeden jako druhý jsme se měli čím pochlubit a to nás sblížovalo čím dál tím více,*“ vzpomínal Rudolf Holeka. „*Rozdíl mezi instruktorem, žákem a hodnostní mizel. Byli jsme si rovni a měli se rádi. Jeden druhému pomáhal, aby nikdo nezůstal příliš pozadu.*“<sup>89</sup>

Jejich cvičné aparáty ještě neměly dvojí řízení. Úvodní školení tedy probíhalo na zemi, kde instruktoři vštěpovali elévům základní instrukce k řízení. Po několika „jízdech“ po ploše je pak posadili do aparátů a letěli. Připomínalo to tak trochu metodu „přírodního výběru.“ Naštěstí ovšem Etrichovy „holubice“ nešikovným pilotům odpouštěly tvrdé zacházení, zvláště pak při nepovedených přistáních, jichž byl nejen zpočátku dostatek.

I prakticky nenapravitelně poškozené stroje šly obvykle do „opravy“. Uvozovky jsou na místě, neboť často šlo spíše o novostavby: „*Havárie byla maličkostí, zjev obvyklý,*“ vysvětluje Rudolf Holeka, který takových zažil celou řadu. „*Při naší stoupající odvaze vykazovaly stroje různé, dosud neznámé a netušené nedostatky. Zvláště motor byl nespolehlivý, ale na to jsme již byli zvyklí. Hůře bylo, že i drak letadel, jakoby ostýchavě, případ od případu, ukazovaly, že svou konstrukci na naše ostré podmínky nestačí... Stroje jako by čekaly na záminku, aby se zase rozložily do prvků. Pro nic za nic byla z nich fura dříví a drátů. Letadla neměla kovové kostry. Vše bylo lehounké, nějak sklíženo nebo stlučeno hřebíčky. Trochu drátů, trochu plátna. Když se s tím ťuklo silněji o zem, tak se to rozpadlo. Při silnějším nárazu nebo pádu nezbylo proto z křídel a trupu nic. Kolikrát jsme 'opravovali' letoun, z něhož jsme 'pro forma' použili jenom ostruhy nebo zadního kormidla, aby číslo aeroplánu nevymizelo z početního stavu! Bylo by o jedno letadlo méně a to se nesmělo připustiti. Kdo ví, jestli by vojenská správa nové koupila? 'Opravu' povolila vždycky.*“<sup>90</sup>

Daleko deprimujícím dojmem však působily újmy na zdraví a životech odvážných aviatiků. „*Byly však i časy zlé. Jejich příznakem byly vzrůstající návštěvy kamarádů v nemocnici a pohřby,*“ pokračuje Rudolf Holeka. „*Bývali jsme sklíčení, když jsme někoho z kamarádů vytahovali z trosek letadla. „Dnes ty, zítra já...“ Zkusil jsem rovněž štěstí u jedné vídeňské [pojišťovací] firmy. Nadiktovala si kruté podmínky. Utěšoval jsem se, že aspoň moji pozůstalí se budou mít jednou dobře, budu-li muset složit krvavou leteckou daň. Dopadlo to jinak. Sotva, že jsem dvakrát zaplatil ujednanou měsíční splátku, už jsem dostal ránu vrtulí přes ruku. Dnes ani nevím, která ruka to byla. Vše se dokonale zahojilo. Z toho radost veliká. Pojišťovna mi vyplatila několik set korun. Poslali k tomu zdvořilé sdělení, že na moje další členství již nereflektují...“<sup>91</sup>*

---

*Němec, nebo heimisch?* In: Století letectví v zemích Koruny české, NTM, Praha 2010, s. 30-38. Absenci souhrnné monografie do jisté míry suplují některé Speciály L+K *Češi a Slováci v historii letectví*, především č. 11 (225 let létání) a č. 12 (Sto let letectví) z roku 2009, resp. 2010. Oproti tomu rakouská historiografie s ohledem na její „celorakouský“ záběr jména těchto leteckých pionýrů (ať již Čechů, nebo Němců) sice nepomíjí, avšak jen zřídka uvádí, jakého byli původu a odkud pocházeli. Určitou výjimku tvoří práce Erwin PRIMAVESI: *Im Auf- und Abwind. Geschichte einer Fliegergemeinschaft*. Horst Maier Verlag, Kraiburg a. Inn. 1985. Je věnována aviatice českých Němců, ale s ohledem na svůj omezený rozsah a spíše popularizační pojetí nejde ani příliš do hloubky, ani do šířky.

<sup>89</sup> LA NTM, Praha, Rudolf HOLEKA: *Kronika 1883-1946*, s. 77.

<sup>90</sup> LA NTM, Praha, Rudolf HOLEKA: *Kronika 1883-1946*, s. 77.

<sup>91</sup> Tamtéž, s. 77-78.



Po složení závěrečných zkoušek pak úspěšní absolventi pilotního výcviku získali také příslušné kvalifikační osvědčení. Pro tehdejší úzkou provázanost civilní a vojenské aviatiky je charakteristické, že nešlo o doklad ryze vojenský. Byl to totiž pilotní diplom vydávaný Rakouským aeroklubem (*Österreichischer Aero-Club*). Ten byl vytvořen 1. ledna 1910 na bázi původního Vídeňského aeroklubu, který v roce 1901 založili Viktor Silberer společně s Franzem Hinterstoisserem pod protektorátem arcivévody Františka Ferdinanda d'Este (1863-1914). Rakouský aeroklub byl národní sekci Mezinárodní letecké federace (*Fédération Internationale Aéronautique*, FAI) s právem vydávat příslušné pilotní diplomy (průkazy) po úspěšně složené teoretické a praktické pilotní zkoušce. Jen doplňme, že prezidentem Rakouského aeroklubu byl Prof. Dr. Constantin Alexander svobodný pán Economo von San Serff (1876-1931). Stál v jeho čele v letech 1911-1925 a přestože byl věhlasným neurologem, patřil k předním rakouským aviatickým nadšencům. Dobře o tom svědčí i fakt, že byl majitelem diplomu pilota volného balonu č. 10 ze 17. srpna 1906 a také pilotního diplomu FAI-Rakousko s nízkým číslem 7 s datem vydání 13. července 1910.<sup>92</sup>

Připomeňme zde jen, že ten historicky vůbec první získal vídeňský rodák polského původu Ing. Adolf Warchalowski (1886-1952), jenž zkoušku složil na svém dvouplošníku Farman, který si přivezl z Francie (FAI-Rakousko č. 1 z 22. dubna 1910). Druhý obdržel dva dny po něm další Vídeňák Ing. Alfred rytíř von Pischhof (1882-1922) na svém Autoplanu (FAI-Rakousko č. 2 z 24. dubna 1910) a třetí spolupracovník Iga Etricha, Karl Illner (1877-1935), rodák z Žacléře s domovskou příslušností ve Svobodě nad Úpou, a to na nedávno zalétaném Etrichu II Taube (FAI-Rakousko č. 3 z 25. dubna 1910). Jednotná mezinárodní pilotní zkouška však vstoupila v platnost až 15. února 1911. Do té doby každý národní nebo státní letecký orgán pro udělení pilotního průkazu stanovoval své vlastní podmínky.

Prvním „diplomovaným“ pilotem české národnosti se stal Ing. Jan Čermák (1870-1959). Tento rodák z Velkého Meziříčí, movitý mlynář a jinak také vášnivý cyklista, automobilista, lyžař a bruslař, složil pilotní zkoušku ve Vídeňském Novém Městě na svém stroji Libella II (FAI-Rakousko č. 23 z 14. července 1911). První (a na několik dalších roků poslední) českou pilotkou se stala bývalá sólistka zpěvohry Vinohradského divadla Božena Laglerová (1888-1941) z Prahy, která pilotní zkoušku složila 27. září 1911 v Německu ve škole Hanse Gradeho. Získala mezinárodní průkaz FAI-Německo č. 125 vystavený 19. října 1911, a to jako druhá žena v Německu (tou první byla Amelie Beeseová, která pilotní zkoušku složila jen deset dní před ní). A takřka současně Laglerová získala i mezinárodní průkaz FAI-Rakousko č. 37 vystavený 11. října 1911, čímž se stala vůbec první pilotkou v Rakousku-Uhersku.<sup>93</sup>

Na tomto místě poznamenejme, že jak Čermák, tak Laglerová příliš nevěřili v životaschopnost kolektivních sdružení prvních českých aviatiků a vydali se na samostatné

<sup>92</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 29 a 383.

<sup>93</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 383; Hanuš SALZ: *La Aviodora - můj sen. Neobyčejný životní příběh první české pilotky*. Ostrov, Praha 2009.

V pořadí druhou pilotkou monarchie se stala budapeštská rodačka židovského původu Lilly Steinschneiderová (1891-1975), která 15. 8. 1912 získala pilotní průkaz FAI-Uhry č. 4; jejím manželem se v roce 1915 stal hrabě Johann Coudenhove-Kalergi, s nímž až do roku 1938 žila na jeho panství v západočeských Poběžovicích. Michal PLAVEC: *Lilly Steinschneider. The First Hungarian Female Pilot of Jewish Origin*. *Judaica Bohemiae* XLVIII-1, s. 55-78.

dráhy. Létali převážně mimo české země – Čermák v Uhrách, Chorvatsku, Srbsku a Bulharsku, Laglerová v Německu a v Latinské Americe.

K dalším ranným etnickými či zemsky českým „diplomovaným“ pilotům z civilní sféry patřili například: český šlechtic, náruživý automobilový závodník a významný průkopník rakouského filmového podnikání hrabě Alexander Josef Kolowrat-Krakowský (1886-1927) z Týnce u Klatov, u nás známý také jako hlavní postava později zfilmované Branaldovy knihy *Dědeček automobil* (FAI-Rakousko č. 15 z 14. září 1910). K dalším patřil jiný automobilový a motocyklový závodník, šéfkonstruktér mladoboleslavské automobilky Laurin & Klement a konstruktér prvního skutečně použitelného leteckého motoru v monarchii Ing. Otto Hieronimus (1879-1922), který se ovšem narodil v Kolíně nad Rýnem (FAI-Rakousko č. 17 z 9. září 1910), a pražský rodák, pilot Castiglioniho společnosti MLG a později ředitel letecké továrny Lloyd Heinrich Bier (FAI-Rakousko č. 18 z 20. 10. 1910).<sup>94</sup> Jiným byl moravský Němec Paul Fiedler (1884-1955), jenž pocházel z rodiny textilního továrníka ze Šternberka u Olomouce. Nešel v otcových šlépějích a namísto toho krátce působil v armádě (1903-1909). Pak se stal vychovatelem u knížat Fürstenbergů (1909-1913), za jejichž podpory sestrojil několik svých létajících aparátů (FAI-Rakousko č. 19 z 12. prosince 1910); létal pro Igo Etricha, později se stal šéfpilotem berlínské letecké továrny LFG-Roland a v letech 1914-1915 na letounu Roland Taube podnikal bojové lety v Německé jihozápadní Africe (dnes Namibie), po jejíž kapitulaci padl do britského zajetí.<sup>95</sup> Dalším (FAI-Rakousko č. 51 ze 7. května 1912) byl známý český letecký průkopník Eugen Čihák (1885-1958) či méně známý pražský rodák Zdenko Keck (?-1919), který se začal učit létat v Kašparově letecké škole v Pardubicích (FAI-Rakousko č. 62 z 6. srpna 1912).<sup>96</sup>

Stojí za připomenutí, že Čihákův bratranec a u nás zdaleka nejznámější český průkopník letectví Ing. Jan Kašpar (1883-1927) mezinárodně platný pilotní diplom FAI-Rakousko nikdy nezískal. Pokusil se o to jedinkrát, když se chtěl 22. června 1911 zúčastnit leteckého závodu Vídeň – Budapešť – Vídeň. V předvečer soutěže ve Vídni před komisí předepsanou zkoušku skládal, ale při přistání rozbil podvozek, takže mu zkouška nemohla být uznána. Nežli dokončil opravu, byla uzavřena startovní listina závodu a Kašpar pak pokus o získání mezinárodního pilotního diplomu už nikdy neopakoval. Nepochybně k vlastní škodě si tak uzavřel cestu k účasti na mezinárodních leteckých soutěžích. Tam by se svým aparátem představoval vážného konkurenta. Šlo totiž o aparát postavený podle Blériotova vzoru (ovšem vylepšený, dvoumístný a poháněný silnějším motorem), na němž nedlouho předtím, 13. května 1911 podnikl onen pamětihodný dálkový let z Pardubic do Prahy. Po úspěšném zdolání 120 kilometrů pak po 1 hodině a 32 minutách bezpečně dosedl na poli u dostihového závodiště v pražské Chuchli (dolet originálního Blériotu XI by takový výkon neumožňoval). Byl to tehdy vůbec nejdelší let v Rakousku-Uhersku a tímto úspěchem se česká aviatika přiblížila k těm nejlepším tehdejšími světovým výkonům.

<sup>94</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 383.

<sup>95</sup> Hans-Werner NEULEN: *Les Aigles isolés du Kaiser*. Avions No. 80, 1999, s. 29-31; Michal NOVÁK: *Paul Fiedler - aviatik ze Šternberka*. <http://michalov.cz/paul-fiedler-18-2-1884-1955-aviatik-ze-sternberka/#more-185>

<sup>96</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 383-398, Evžen ČIHÁK: *Jak jsem létal a padal*. SNDK, Praha 1956; Pavel SVITÁK: *Opomíjený aviatik Eugen Čihák*. Aero Hobby č. 2/2015 (březen-duben), s. 22-24; Pavel SVITÁK: *Eugen Čihák*. Zprávy klubu přátel Pardubicka č. 5-6/1985; Zdeněk ŠMOLDAS: *Průkopníci českého letectví*. Kruh, Hradec Králové 1984, s. 55-186.

Absence mezinárodního pilotního diplomu ovšem Kašparovi nebránila konat veřejné aviatické produkce v Čechách. Již 16. června 1910 se totiž v Pardubicích úspěšně podrobil pilotní zkoušce pouze před komisí c. k. místodržitelství pro království České, což pro tento účel postačovalo. Podobně tomu bylo i u některých jiných českých průkopníků, např. František Šimůnek (1878-1966) složil místodržitelskou pilotní zkoušku 19. července 1912 před zkušebním komisařem c. k. okresního hejtmanství v Plzni.<sup>97</sup>

Přestože původně šlo o vyložení civilní licenci, nemělo trvat dlouho a většinu recipientů mezinárodních pilotních diplomů měli tvořit vojenští aviatci. Za války ti druzí pak zcela pochopitelně naprosto převážili. Každopádně diplomy FAI-Rakousko-privátních i vojenských pilotů tvořily jedinou souvislou řadu Nadto značná část vojenských pilotů tehdy prodělala pilotní výcvik v poli a diplom FAI-Rakousko nezískala.

Zde jen dodejme, že vedle toho se v zalitavské části monarchie později, v únoru 1910 konstitoval také Uherský aeroklub (*Magyar Aero-Szövetség*). Pilotních diplomů však vydal nesrovnatelně méně. Zatímco těch „rakouských“ bylo vydáno 1790 (a kromě toho také 147 diplomů námořních pilotů),<sup>98</sup> „uherských“ diplomů bylo pouze 372 (plus 12 námořních).<sup>99</sup> Nebylo ovšem výjimečné, že někteří aviatci ze Zalitavska se stali držiteli obou dokladů, tedy i toho předlitavského (opačně to však neplatilo).<sup>100</sup>

Jedenáct úspěšných absolventů onoho prvního vojenského pilotního kurzu společně se svými učiteli se následně stalo sice ještě docela skromným, leč opravdovým zárodkem rodícího se rakousko-uherského vojenského letectva „těžšího vzduchu“. Převážně na několika Etrichových „holubicích“ sbírali zkušenosti na každoročních armádních manévrech.<sup>101</sup> Další příležitostí ke zkvalitnění jejich přípravy, ale také ke konfrontaci se

<sup>97</sup> Lubomír ČESENĚK – Zdeněk BIČÍK: *O dvou průkopnících českého letectví*. Východočeské muzeum Pardubice – Národní technické muzeum Praha 1966; Zdeněk ŠMOLDAS: *Průkopníci českého letectví*, s. 56-97; Pavel SVITÁK: *Počátky létání v Pardubicích a Ing. Jan Kašpar*. In. Východočeský sborník historický č. 4/1994, s. 157-174, Pavel SVITÁK: *František Šimůnek a Aviatické družstvo v Pardubicích*. Zprávy klubu přátel Pardubicka č. 1-2/1990.

<sup>98</sup> *Jahrbuch d. K.k. Österreichischer Aëro-Club*. Wien 1910-1919. Jmenné seznamy recipientů viz Reinhard KEIMEL: *Österreichis Lufffahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1981, s. 383-398 a s. 448-449.

<sup>99</sup> *Az Aero*. A Magyar Aero-Szövetség sajtó kiadásában megjelent lapja (Bulletin officiel de l'Association Aéronautique de Hongrie, Offizielles Journal des Ungarischen Aero-Verbandes). Bp. 1914-1918.

<sup>100</sup> Například nejslavnější uherský vojenský letec a budoucí eso s 19 vítězstvími na kontě, *Offzstv. Fp.* Josef Kiss (\* 26. 1. 1896, Pozsony/Prešpurk, dnes Bratislava, † 24. 5. 1918, Lamon, Itálie) byl držitelem pilotního diplomu FAI-Uhry č. 57 s datem vydání 8. 4. 1916 a pilotního diplomu FAI-Rakousko č. 724, vydaného 16. 7. 1917.

<sup>101</sup> Několik základních údajů k účasti letectva na posledních předválečných manévrech:

Jezdecké manévry v jižních Uhrách 21.-23. 8. 1911:

Severní strana („červení“), *Flugmaschinenpark* 1: stanoviště Kaposvár, velitel *Hptm.* v. Petróczy, výzbroj 3 Etrich Taube, piloti *Rittm.* v. Umlauf, *Oblt.* v. Blaschke, *Oblt.* Miller, pozorovatelé *Lt.* Holeka, *Lt.* Nittner, *Lt.* Schünzel,

Jižní strana („modří“), *Flugmaschinenpark* 2: stanoviště Virovitica (Slavonie), velitel *Rittm.*

Schmidl, výzbroj 2 Etrich Taube, piloti *Oblt. i.d.Res.* císařský rada Flesch, Dr. Economo, Ing. Warchalowski.

Manévry V. sboru v prostoru Gran-Komorn (Hron-Komárno) 3.-6. 9. 1911:

Severní strana („červení“), *Flugmaschinenpark* 1: stanoviště Párkány-Nána (Štúrovo-Nána), velitel *Hptm.* v. Petróczy, výzbroj 4 Etrich Taube, piloti *Rittm.* v. Umlauf, *Oblt.* v. Blachke, *Oblt.* Miller, *Oblt.* Stohanzl, pozorovatelé *Lt.* Holeka, *Lt.* Nittner, *Lt.* Schünzel,

zahraniční konkurencí pak představovala jejich pravidelná účast v celé řadě předválečných leteckých závodů nejen v monarchii, ale i v cizině.<sup>102</sup>

Další posílení představovali absolventi kurzů, které byly otevřeny v následujících letech. Ten druhý proběhl mezi 11. dubnem a 26. říjnem 1912 na letištích Fischamend, Vídeňské Nové Město a Gorice (Görz, Gorica, Gorizia). Z pětáctyřiceti frekventantů všech národů monarchie bylo Čechů již přinejmenším sedm: *Hptm.* Vilém Dvořák, *Oblt.* Robert Baar, *Lt.* Josef Cejnek, *Oblt.* Augustin Knirsch, *Oblt.* Heřman šlechtic von Němec, *Oblt.* František Smička a námořní důstojník *Linienschiffleutnant* Václav Woseček.<sup>103</sup> Pochopitelně, že v něm nescházeli ani čeští Němci – stejně jako v těch předchozích i následujících.

Třetí kurz (14. duben – 27. říjen 1913) byl ještě početnější. Čechů, kteří podlehlí vábení výšek, bylo z devětašedesáti důstojníků opět nejméně sedm: *Oblt.* Gustav Studený, *Oblt.* Josef Smetana, *Oblt.* Robert Schwarz, *Oblt.* Karel Sabeditsch (Sabedič), *Lt.* Artur Böhm, *Lt.* Jan Ventura a *Lt.* Karel Huppner. Pokud nezahynuli za války, pak šlo vesměs o velmi významné postavy našeho meziválečného vojenského letectví.<sup>104</sup>

Cesta většiny těchto mladých důstojníků do takových pilotních kurzů obvykle začínala nějakým iniciačním aviatickým zážitkem, ať již k němu došlo doma, nebo v zahraničí. „*Jako nadporučík 14. pěšího pluku v Linci měl jsem příležitost – jsouc na dovolené v Monte Carlu – spatřit poprvé v životě létat letadlo,*“ vzpomínal čtyři roky po válce pražský rodák Gustav Studený, frekventant onoho třetího důstojnického pilotního kurzu, jenž byl za války pilotem a velitelem *Fliku 8* na ruské a *Fliku 24* na italské frontě a koncem války leteckým atašé u rakousko-uherského vyslanectví ve Švýcarsku; po válce to dotáhne na plukovníka čs. armády. „*Bylo to v Port d'aviation, letišti na mořském břehu poblíž Cannes, kde francouzský Aero Club v roce 1912 pořádal letecký meeting.*

---

Jižní strana („modří“), *Flugmaschinenpark 2*: stanoviště pevnost Komárno, velitel *Rittm.* Schmidl, výzbroj 1 Etrich Taube, 1 Autobiplan, 1 jednoplošník Pischhoff, piloti Karl Illner, Ing. Székely, Ing. Warchalowski, pozorovatelé *Oblt.* v. Wilhelm, *Lt.* Wenzel, *Lt.* Riedlinger, *Lt.* Banfield, vzducholoď *Militärluftschiff M.I* (Parseval), velitel *Hptm.* Tauber, posádka *Oblt.* v. Berlepsch, *Oblt.* Mannsbarth, *Lt.* Macher.

Císařské manévry v jižních Uhrách 7.-11. 9. 1912:

Velení manévrů, *Flugpark: 2* Etrich Taube, 1 Lohner Pfeilflieger,

Severní strana („modří“), *Flugmaschinenpark 2*: 8 Etrich Taube,

Jižní strana („červení“), *Flugmaschinenpark 3*: 8 Etrich Taube,

Manévry v jižních Čechách 14.-17. 9. 1913:

Severní strana („modří“), *Armeeflugpark 3*, *Korpsflugpark 18*,

Jižní strana („červení“), *Armeeflugpark 4*, *Korpsflugpark 8*.

Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918.* Diplomatica Verlag - Diplomarbeiten Agentur, Hamburg 2000, s. 93-96.

<sup>102</sup> Blíže Ernst PETER: *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919*, s. 68-100 a Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 86-146.

<sup>103</sup> Verordnungsblatt für das k.u.k. Heer Nr. 44 vom 14. Dezember 1912. Erlass vom 9. Dezember 1912, Abt. 5/M, Nr. 277. Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Wien 1912, s. 109.

<sup>104</sup> Verordnungsblatt für das k.u.k. Heer Nr. 115 vom 29. März 1913. Erlass vom 26. März 1913, Abt. 5/M, Nr. 235. Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Wien 1913, s. 38, ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 148/23. Luftfahrt in Österreich 1909-1913, Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918.* (2. Auf.). Bd. 2 (Anhang). Eigenverl., Wien 1999, s. 26-32.

Všichni tehdejší proslulí letci byli přítomní: Latham, Blériot, Roels atd, celkem asi čtrnáct.

Dojem na člověka byl tak ohromný, že jsem si přísahal státi se letcem za každou cenu. Podařilo se mi – ne bez velkých překážek – docílit, abych byl povolán k Luftschifferabteilung do Wiener Neustadtu, kde jsem 1. dubna 1913 nastoupil službu co by frekventant. Učitelem byl tehdy kpt. [Miecislaus] Miller.

Z letadel měl kurs ve Vídeňském Novém Městě pouze asi čtyři Etrichy (motor 65 nebo 85 ks) a později též tři dvouplošníky Lohner-Pfeilflieger (motor Hiero 85 nebo 100 ks).

Asi po osmi dnech teoretického výcviku podařilo se mi poprvé dostat se k letu. Měl jsem rozkaz stopovati dobu stoupání letadla do 100metrové výše. Letadlo bylo Etrich [s motorem o výkonu] 65 ks, pilotem byl proslulý letec [Karl] Illner, pozdější konstruktér letadel Aviatik. Do 100 metrů jsme se však s tímto letadlem nedostali.

Svůj pilotský výcvik jsem dokončil v červenci 1913. Byl jsem přeložen do nově zřízeného Feldpilotenkursu v Gorici. Velitelem tu byl kpt. [Karl] Stohanzl a učitelem npor. [Rudolf] Holeka. Tehdejší podmínky na jmenování polním pilotem bylo asi 120 letů, z nichž bylo 30 podmínkových na dvouplošníku Lohner. Zahrnovaly tři přespolní lety s přistáním mimo letiště, jednou se mělo přistáti na čerstvě zoraném poli atd., atd.

Podmínkám jsem bez havárie vyhověl do konce roku 1913. K dosažení jmenování Feldpilotem s odznakem bylo však ještě zapotřebí dvouměsíčního teoretického kursu ve Vídni, který jsem absolvoval v lednu a únoru 1914 [odznak Feldpilota získal Oblt. Studený 2. května 1914]. Zajímav se o radiotelegrafii, zúčastnil jsem se zvláště zřízeného šestiměsíčního vysokoškolského kursu, který však byl 1. srpna přerušen vypuknutím Světové války...<sup>105</sup>

Dosud byla řeč pouze o důstojnících, ale zakrátko se měli dostat ke slovu i vojáci z řad mužstva. Brzy totiž bylo zřejmé, že v budoucí válce bude škoda riskovat životy pilotů-důstojníků. Jednak jich byl nedostatek, jednak jejich výchova byla dlouhá a drahá. Ostatně v té době byl velitelem dvoumístného letadla vždy pozorovatel, který musel být důstojníkem, zatímco pilot byl považován za pouhého „kočího“, na jehož hodnotu příliš nezáleželo. Padlo proto rozhodnutí zkusit nejprve ve Fischamendu vyškolit několik poddůstojníků a podle výsledků zřídít poddůstojnický pilotní kurz.

Mezi těmito „pokusnými králíky“ byl podle všeho také rakovnický rodák *Werkmeister* Josef Korber (1890-1914), jenž původně sloužil u dělostřelectva a který se tak stal historicky prvním českým vojenským pilotem z řad mužstva (diplom FAI-Rakousko č. 103 získal 1. dubna 1913). Přestože kromě toho se rovněž stal vůbec prvním českým aviatikem, který získal Zlatou medaili za statečnost (udělena 15. září 1914), jeho jméno

<sup>105</sup> VÚA-VHA, LP 1, č.j. 2065/pob. ex. 22. Příspěvek špkt. G. Studeného pro dějiny aviatiky z 26. 8. 1922.

Titul *Feldpilot*, zkráceně *Fp.* (polní pilot) se dle dobových zvyklostí připojoval k hodnotě příslušného aviatika. Předtím byl dotyčný nejprve *Pilotenschüler*, *P.S.* (pilotní žák) a po dokončení pilotního výcviku *Flugzeugführer*, *Flgzf.* (doslova vůdce letadla, my bychom řekli spíše pilot). Tuto praxi – jako mnoho dalších z rakousko-uherských dob – převzalo i poválečné čs. letectvo a užívalo ji 15 roků. Také u něj se užívala titulatura v podobě např. poručík polní pilot (por. p. p.), příp. poručík polní pilot letec (por. p. p. l.). Teprve od počátku roku 1934 se namísto toho k hodnotě připojovala stavovská skupina zbraní nebo služeb, např. poručík letectva (por. let.). Příslušné odbornostní, resp. výkonnostní odznaky se ovšem nosily i nadále na pravé kapse saka uniformy („po rakousku“) a je tomu tak dodnes.

v naší letecké historii úplně zapadlo – patrně proto, že již o dva měsíce později zahynul na srbské frontě.<sup>106</sup>

Jak takový výcvik probíhal, naznačuje tehdejší *Gefreiter* Alois Ježek, jenž do pilotního výcviku nastoupil 1. prosince 1913 (po válce se stane dlouholetým šéfpilotem pražské letecké továrny Letov):<sup>107</sup>

„... *Pilotní škola byla jen teoretická. Nejtěžší předmět byla pro mne meteorologie. Vyučující, který tento předmět přednášel, mluvil tak „vysokou“ němčinou, že jsem rozuměl snad každému třetímu slovu. Literatura nebyla, jedinou brožuru sestavil nadporučík Josef Flassig, který se ale brzo zabil během mého pobytu ve škole...*“<sup>108</sup>

*Když jsme absolvovali tuto čistě teoretickou školu, byli jsme přemístěni na letiště ve Wiener Neustadt a začalo se školit, lépe řečeno seznamovat se s letouny Etrich Taube. Vypadalo to skutečně jako holubice, motor měl výkon 65 HP a nemělo to křídélka, ale konce křídel byly tak pružné, že pomocí páky jsme je ohýbali nahoru a dolů, zrovna tak byla řešena výškovka. Dvojí řízení samozřejmě nebylo. Cvičilo se také nastupování do kabiny a muselo se to provést za dvě sekundy...*

*Další fází bylo přejetí letiště, vyskočit, obrátit letoun na druhém konci letiště a jet zpátky. Když se vše vyvíjelo dobře, začalo se cvičit na „Holubici“, která měla montován motor o výkonu 85 HP. Lévalo se ovšem stále jen večer a ráno za úplného bezvětrí. Jakmile se začaly pohybovat listy na keřích nebo tráva, létat se přestávalo. Čepice se nosila se štítkem dozadu a každý správný pilot měl motocyklové brýle – ale ty spíše jen pro vnější dojem.*

*Tak přišel den 6. dubna 1914, kdy jsem provedl první samostatný let. Obával jsem se přistání, ale nakonec se ukázalo, že to bylo snadné – přiškrtl se motor a „Holubice“ sedala sama, trochu jsem jí pomáhal pružnou výškovkou. Spíše šlo jen o odhad, kdy se kola dotknou země. Let jsem považoval za výborný, dostal jsem „hobla“ a hrdě jsem prohlásil: „Zítřa letím na Prahu“. Odpověď byla jednoduchá – nahlásit, kdo bude zametat třísky – tehdy totiž každý „dálkový“ let končil kraksnou...“<sup>109</sup>*

Každopádně úspěch školení prvních vojenských pilotů z řad mužstva otevřel cestu pro vyhlášení podmínek k přijetí do prvního řádného pilotního kurzu pro mužstvo (*Mannschaftspilotenkurs*), k čemuž došlo 14. března 1914. Vedle dobrovolnosti, bezúhonnosti, zdravotní způsobilosti potvrzené vojenským lékařem, gramotnosti (znalost

<sup>106</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 24 – Werkmeister Josef Korber, *Von unsern Fliegern*. Bohemia 25. 11. 1914, Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, s. 383, Pavel SVITÁK: *Průkopníci letectví 1784-1914*. In. Češi a Slováci v historii letectví. Speciál L+K č. 11. 225 létání 1784-2008, s. 29.

<sup>107</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 21 – *Zugsf.* Alois Ježek; VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina A. Ježka; *Dvacetileté jubileum pilotní činnosti Aloise Ježka*. Letectví, leden 1934, s. 16,

<sup>108</sup> Pisatel zde má nepochybně na mysli publikaci Josef FLASSIG: *Fliegerkurs: Leitfaden für Militär- und Zivilfliege*. Druckerei- und Verlags-Aktiengesellschaft vorm R. v. Waldheim, Eberle & Co. 1913 (390 stran). Její autor, *Oblt.* Josef Flassig (\* 1886, Lanzenkirchen, Dolní Rakousy, † 16. 8. 1914, Hrubieszów, Halič) byl držitelem pilotního diplomu FAI-Rakousko č. 50, vydaného 30. 4. 1912 a odznaku polního pilota, který získal 1. 3. 1913. Zabil se na počátku války na ruské frontě jako příslušník *Fliku* 1 (kterému tehdy velel *Oblt.* Josef Smetana). Stalo se to na dvouplošníku Lohner typ D (nesoucím název *DON QUICHOTTE*), který za letu postihla náhlá destrukce křídla. Spolu s ním zahynul i druhý člen osádky, *Lt.* Engelbert Wolf. Byla to vůbec první smrtelná havárie rakousko-uherského letounu na ruské frontě.

<sup>109</sup> Radko VAŠÍČEK – Jan ZAHÁLKA: *Polní pilot a šéfpilot továrny Letov Alois Ježek (1890-1956)*. HPM č. 4/2003, s. 19.

čtení a psaní v rodném a nejlépe i německém jazyce), znalosti aritmetiky a vyučení v některém z „černých“ řemesel, se požadoval svobodný stav, věk do 26 roků, tělesná hmotnost do 80 kg, pochopitelně doporučení velitele jednotky a také souhlas rodičů.<sup>110</sup> Zde jen poznamenejme, že požadavek „státní spolehlivosti“ nebyl explicitně formulován. Logicky se ale předpokládal – zřejmě z požadavku bezúhonnosti a doporučení velitele.

Podobně, jako tomu mělo být ve všech budoucích leteckých náborových akcích, byl zájem mladíků obrovský. Nelze se divit. To, za co ještě před několika málo lety mnozí jejich předchůdci důstojnického stavu museli nezřídka platit nemalé částky ze svého, se jim, obvykle zcela nemajetným nyní nabízelo zadarmo. Podle některých údajů se do kurzu přihlásilo neuvěřitelných 462 poddůstojníků a mužstva od všech zbraní a pluků v celé monarchii (dvě třetiny těchto dobrovolníků pocházely z rakouské a třetina z uherské části monarchie). „Síto“ bylo opravdu mimořádně husté, neboť vybráno jich mohlo být pouhých 68,<sup>111</sup> tedy jen 14 % přihlášených. Ti také nastoupili do Pilotní školy pro mužstvo (*Mannschaftspilotenschule*). Byla oficiálně založena 11. června 1914 opět ve Fischamendu. Jejím velitelem se stal *Oblt.* Aladár Tauszig, učitelé létání pak *Oblt.* Camillo Perini a *Oblt.* Manfred Georgievič.<sup>112</sup>

Není bez zajímavosti, že i mezi absolventy tohoto kurzu byla řada Čechů. Patřili k nim například severomoravští rodáci *Zugsführer* František Malina z Vratimova u Hrabové (po vypuknutí války se stane historicky prvním českým pilotem, který padne ve vzdušném boji s nepřátelským letounem),<sup>113</sup> *Feldwebel* Robert Meltsch z Loučky na Novojičínsku (který si později jméno změnil na Lev Melč), *Feldwebel* Viktor Knopp z Přívozu (v následujícím roce se oba dostanou do ruského zajetí a do vlasti se vrátí jako známí příslušníci leteckých jednotek čs. legií v Rusku), *Zugsführer* Karel Kulík (později padne na ruské frontě) a ještě někteří další.<sup>114</sup>

<sup>110</sup> Verordnungsblatt für das k.u.k. Heer (Normalverordnungen 1914) Nr. 14 vom 21. März 1914. Erlass vom 14. März 1914, Abt. 5/M, Nr. 404. Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Wien 1914, s. 128.

<sup>111</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 148/15a. Ausbildung bei den k.u.k. Luftfahrtruppen; Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 1, s. 56.*

<sup>112</sup> Verordnungsblatt für das k.u.k. Heer (Normalverordnungen 1914) Nr. 27 vom 6. Juni 1914. Erlass vom 29. Mai 1914, Abt. 5/M, Nr. 1400. Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Wien 1914, s. 166.

<sup>113</sup> *Zugsführer* František Malina (\* 23. 10. 1890, Vratimov, okr. Moravská Ostrava) se brzy po dokončení výcviku a po vypuknutí války stal 8. 8. 1914 pilotem *Fliku* 11 na ruské frontě. O měsíc později, 8. 9. 1914 zahynul u Żółkiewa v Haliči v boji, respektive při srážce s ruským jednoplošníkem Morane-Saulnier typ G, jehož pilot tehdy provedl historicky první taran, tj. vědomý náraz vlastním letounem do protivníkovy. Proslulý velitel ruského 11. sborového leteckého oddílu (11. KAO), *štabs-kapitan* Petr Nikolajevič Nestěrov (\* 15./27. 2. 1887, Nižnij Novgorod, pozdější Gorkij), jenž přitom zahynul, se tak zapsal do letecké historie. Ovšem zahynula i dvoučlenná osádka taranovaného rakousko-uherského letounu (pravděpodobně šlo o Albatros B.I), v jehož troskách kromě Maliny zahynul i Vídeňák *Oblt.* Friedrich Rosenthal, jenž měl také pilotní kvalifikaci (FAI-Rakousko č. 84 z 8. 10. 1912), ale jako důstojník letěl v aparátu v roli pozorovatele. VÚA-VHA, Praha. Kniha zemělých – technické útvary, Tom. I, pův. č. 1567, ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 183, Monatsberichte d. *Flik* 11, Zemský archiv v Opavě, Rodná matrika matrika řím.- kat. fary Hrabová, Tom II, 1862-1898, s. 237, SOkA Frýdek-Místek, f. Okresní úřad Místek, Sčítání lidu v Hrabové 1890, Archiv města Ostravy, f. Okresní úřad Moravská Ostrava, Sčítání lidu 1900, k. 33. Blíže k tomuto případu Jiří RAJLICH: *Nestěrov kontra Malina. K historii prvního taranu v dějinách letecké války.* HPM č. 6/2009, s. 10-23, Jiří RAJLICH: *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu.* Svět křídel, Cheb 2014, s. 286-338; Viktor Georgijevič SOKOLOV: *Taran Něstěrova. Vospomonanija očevidca.* Almanach Proměť, b.r.

<sup>114</sup> VÚA-VHA, Praha, poslužné legionářské spisy L. Melče a V. Knoppa; ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1917-1918, LFT, k. 182, Monatsberichte d. *Flik* 8, k. 183,

Vedle nich ovšem mezi frekventanty tohoto kurzu nalézáme také četné české Němce, a to patrně ve vyšší míře, než by odpovídalo jejich populačnímu zastoupení. Patřili k nim například *Feldwebel* Rudolf Driemer z obce Souvlastní na Králicku (později bude zajat na ruské frontě), *Zugsführer* Johann Mattl z Jihlavy (po úspěšné bojové kariéře nakonec zahyne při zkušebním letu v zázemí), *Korporal* Ludwig Bauer z Nového Údolí na Prachaticku, *Korporal* Gottfried Russ z Dolního Lánova u Vrchlabí (po válce zahyne při letecké produkci v Mostě), *Korporal* Karl Barth z Kadaně a především budoucí nejslavnější rakousko-uherský pilot z českých zemí, tehdejší *Korporal* Julius Arigi, rodák z Děčína, jehož bojové skóre se na konci války zastaví na neuvěřitelných 32 potvrzených leteckých vítězstvích.<sup>115</sup>

Na tomto místě jen dodejme, že s přibývajícím časem počty pilotů z řad poddůstojníků a mužstva narůstaly zcela mimořádným způsobem. Opojení vidinou létání i perspektiva výměny údělu anonymních „blátošlapů“ za relativní pohodlí letiště (či spíše obojí dohromady) u nich bylo natolik silné, že jejich počty velmi nápadně převažovaly nad počty pilotů-důstojníků.<sup>116</sup> Například v červnu 1917 bylo mezi frekventanty pilotních škol jen 12 důstojníků, ale neuvěřitelných 614 vojáků nižších hodností, v prosinci 1917 pak 57 důstojníků a 642 nižších hodností.<sup>117</sup> Pro tak výrazný nepoměr nenalzáme paralely ani v Itálii, ani ve Francii a Británii, dokonce ani v Německu. Ve všech těchto zemích naopak byly vyvíjeny snahy, aby všichni piloti byli důstojníky. Naplnit se je nakonec podařilo jen u Britů, ale u ostatních ze zmíněných mocností byla relativně hojně využívána alespoň možnost povýšit schopné a zasloužilé poddůstojníky na důstojníky i bez úplného středoškolského vzdělání.

Tato alternativa však v rakousko-uherské armádě vůbec nepřicházela v úvahu. Velká převaha poddůstojníků a mužstva mezi piloty zde ve svých důsledcích představovala permanentní zdroj demoralizujícího sociálního napětí mezi stavovskými skupinami, daného striktním oddělením také v otázkách povyšování, vyznamenávání, ubytování i stravování. Zatímco státy a armády s homogennější strukturou podobné stavovské rozdíly vstřebávaly daleko snáze, v habsburské monarchii tomu bylo poněkud jinak. Zatímco

Monatsberichte d. *Flik* 11, k. 183, Monatsberichte d. *Flik* 18, LFT, PA, k. 1-52; Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, s. 383. Srov. Adam JIST: *Počátky čs. letectví. I. První čs. letecký oddíl*. Lidové noviny 7. 8. 1936, s. 3, Adam JIST: *Dějiny letectví česko-slovenského*. In. Naše křídla. VI. Orel, Praha 1939, s. 45; Jiří RAJLICH: *Nestěrov kontra Malina. K historii prvního taranu v dějinách letecké války*. HPM č. 6/2009, s. 10-23.

<sup>115</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, PA k. 165 (*Offizierstellvertreter* Julius Arigi). Blíže k Arigimu např. Martin O'CONNOR: *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914-1918*, s. 20-25 a 272-274; česky z poslední doby např. Jiří RAJLICH: *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*. Svět křidel, Cheb 2014, s. 623-662; Jiří RAJLICH: *Major polní pilot Otto Jindra (1886-1932). Nejúspěšnější český letec Velké války a velitel československého Leteckého sboru. 2. část*. HaV č. 3/2009, s. 4-31.

<sup>116</sup> ÖStA-KA, Wien, AOK – Op.-Abteilung, k. 638, Chef des Luftfahrwesens, Pers. Nr. 2001-2200 v. 20. 6. - 13. 7. 1918, k. 639, Pers. Nr. 2201-2457 v. 13. 7. - 6. 8. 1918, Offiziers- und Unt.Offz. Transferierungen zur LFET, Namhaftmachung von Mannschaftspersonen zwecks Ausbildung zu Flugzeugführern, AOK – Op.-Abteilung, k. 640, Chef des Luftfahrwesens 1918, Einberufung von Pilotenschüleraspiranten, NFA, k. 365, Koluft 10. AK, Flik 54, Kaf 10. AK Res. Nr. 250/54/4 v. 16. 10. 1918. Namhaftmachung von Mannschaftspersonen zwecks Ausbildung zum Flugzeugführer.

<sup>117</sup> Oswald KOSTRBA-SKALICKY: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*. In. *Weltkrieg 1914-1918. Heereskundliche-Kriegsgeschichtliche Betrachtungen siebzig Jahre danach*. Materialien zum Vortragszyklus 1988. Heeresgeschichtliches Museum Wien – Gessellschaft für österreichische Heereskunde 1988, s. 143.



povýšení nejzasloužilejších poddůstojníků do nejnižší důstojnické hodnosti nebylo u jiných válčících velmocí nic nezvyklého, v Rakousku-Uhersku byly takové návrhy pro nejúspěšnější a nejvýznamnější poddůstojníky bez maturity přezíravě odmítány, a to velice důsledně.<sup>118</sup> Takové a podobné stavovské a sociální bariéry byly jedním z charakteristických rysů celé c. a k. armády, které ji daleko spíše než k západoevropským přibližovaly spíše k ruským či tureckým ozbrojeným silám s přetrvávajícími feudálními strukturami a mentalitami.

V souladu s tezí francouzského historika a vojenského teoretika N. D. Fustela de Coulanges (1830-1889), který tvrdil, že skutečnou povahu a stav státu lze posoudit podle stavu a struktury jeho armád, tedy také rakousko-uherské letectvo odráželo veškerou různorodost politických, sociálních, historických, národnostních, hospodářských a psychologických problémů této staré monarchie.<sup>119</sup>

To jsme ovšem mírně předběhli děj, proto je třeba se vrátit do roku 1912. Ten byl důležitý hned v několika směrech. V první řadě proto, že se odehrál ve znamení první Balkánské války. Bulharsko, Srbsko, Řecko a Černá Hora se v ní snažily získat území, která na poloostrově dosud ovládala Osmanská říše, na níž předtím získaly nezávislost a která byla oslabená nedávným konfliktem s Itálií v Tripolisku a na Kyrenaice (dnešní Libye).<sup>120</sup> Konflikt tedy probíhal nebezpečně blízko, takřka v předpokoji podunajské monarchie. Ta se sice konfliktu aktivně vojensky nezúčastnila, ale při albánské krizi

<sup>118</sup> Jen jedinou výjimku z řad letectva představoval případ již zmíněného esa s 19 vítězstvími a trojnásobného recipienta Zlaté medaile za statečnost, důstojnického zástupce (*Offizierstellvertreter*) polního pilota Josefa Kisse (\* 26. 1. 1896, Pozsony/Prešpurk, dnes Bratislava, † 24. 5. 1918, Lamon, Itálie). Do nejnižší důstojnické hodnosti poručíka v záloze (*Leutnant in der Reserve*) byl povýšen až na základě několikátého návrhu velitelů a především až posmrtně. Druhý podobný případ v celé rakousko-uherské armádě představoval pěšák od *Landwehr Schützen-Regiment* 20 (Ldw.Sch.Rgt. 20), *Reserve-Offizierstellvertreter* Franz Rybicki (\* 1882, Osowce, Halič). Byl také trojnásobným nositelem Zlaté medaile za statečnost a na *Lt. i.d.Res.* byl povýšen v únoru 1918, krátce poté, co zemřel na následky válečného zranění.

<sup>119</sup> Oswald KOSTRBA-SKALICKÝ: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*, s. 143. Numa Denis Fustel de Coulanges (\* 18. 3. 1830, Paříž, † 12. 9. 1889, Massy). Nejvýznamnější díla: *Antická obec (La cité antique)* 1864, česky 1998, *Dějiny starých francouzských institucí (Histoire des anciennes institutions francaises)* I-IV 1874-1914, česky 1922, *Francká monarchie (La monarchie Franque)* 1888, *Alodium a venkovské panství za Merovejců (L'Alleeu et le domaine rural pendant la période mérovingienne)* 1889.

<sup>120</sup> Válka mezi Itálií a Osmanskou říší o severoafrickou državu Tripolisko a Kyrenaiku probíhala mezi zářím 1911 a říjnem 1912 a v jejím průběhu došlo poprvé k použití letadla těžšího vzduchu k leteckému bombardování. Tento pochybný primát náleží italskému poručíkovi Giulio Gavottimu (1882-1939), jenž historickou akci podnikl ve středu 1. 11. 1911 na jednom ze dvou dodaných letounů Etrich Taube pocházejících z licenční produkce u německé firmy Rumpler. Z výšky přibližně 200 metrů tehdy na turecké pozice ručně shodil čtyři (někdy se uvádí pět) zhruba dvoukilogramových granátů („Cipelli“) o velikosti grapefruitu. Dopadly na arabský stanový tábor a pozice v prostoru oáz Tajura (Taquirra) a Ain Zara, které jsou dnes součástí Tripolisu. Tato i následující akce se setkaly s velkým ohlasem tehdejších médií a vzbudily pozornost vojáků a politiků mnoha zemí. Vyvolaly rovněž protest postiženého, neboť Osmanská říše to označila za porušení Haagské konvence z roku 1899, která zapovídala letecké bombardování z balónů. Italská strana to odmítla s tím, že na letouny těžší vzduchu se konvence nevztahuje. Byl to jeden z prvních, nikoli však posledních důkazů toho, že mezinárodní právo je vždy opožděné za technologickou a válečnou praxí. Rosario ABATE: *Storia della Aeronautica Italiana*. Bietti, Milano 1974, s. 84; Walter J. BOYNE: *The Influence of Air Power Upon History*. Pelican Publishing, Gretna 20003, s. 37-40; Olaf GROEHLER: *Geschichte des Luftkriegs 1910 bis 1980*. Militärverlag der DDR, Berlin 1981, s. 9.

mobilizovala své ozbrojené síly.<sup>121</sup> Nadto v něm bylo použito letectvo – byť ve velmi omezené míře. Vojská nepřípravenost Rakouska-Uherska donutila Conrada k zesílení tlaku na navýšení rozpočtu a na zefektivnění organizace a řízení.

Další změnu představoval fakt, že 24. dubna 1912 byl do čela *k.u.k. Luftschifferabteilung* jmenován podplukovník (od 1. listopadu 1914 plukovník, od 1. května 1918 generálmajor) Emil Uzelac (1867-1954). Šlo o neobyčejně šťastnou volbu. Tento energický důstojník chorvatského původu, původně ženista, nejenže nepostrádal technický instinkt a organizační talent, ale patřil i k aviatickým nadšencům. Do nové funkce se pustil s velkou vervou a natolik důsledně, že - navzdory svému věku 45 roků - ještě v tomtéž roce sám úspěšně složil pilotní zkoušku (a o necelé dva roky později získal i diplom vůdce balonu). Do vinku toho nedostal mnoho, protože začínal prakticky z ničeho – s minimem peněz, letounů i pilotů (z nichž někteří se naučili létat na vlastní náklady) a bez většího pochopení nadřízených. Svému úkolu se ovšem věnoval velmi cílevědomě a houževnatě. Přestože ale po léta usiloval o dosažení svrchovaného velení, jeho kompetence zůstaly omezeny na zásobování, výrobu, výzbroj, výstroj a personál.<sup>122</sup>

O jakékoli autonomii své nově budované zbraně si ovšem Uzelac musel ještě několik roků nechat zdát. Ještě bezmála rok po vypuknutí Světové války totiž c. a k. Vzduchoplavecký oddíl (*k.u.k. Luftschifferabteilung*) společně s c. a k. Železničním plukem, c. a k. Telegrafním plukem a c. a k. Automobilním oddílem zůstával i nadále organizační součástí vídeňské c. a k. Dopravní brigády. Teprve v souvislosti s válkou

<sup>121</sup> V první Balkánské válce (26. 9. 1912 – 14. 4. 1913) proti Osmanské říši, oslabené nedávnými porážkami v Tripolisku, bojovaly Srbsko, Bulharsko, Řecko a Černá Hora, které tvořily Balkánský svaz. Poměrně rychlý postup jejich vojsk však začal znepokojovat velmoci. Rusko mělo obavy, aby se Bulharsko nezmocnilo černomořských úžin, Rakousko-Uhersko společně s Itálií chtělo zabránit vzniku velkého Srbska s přístupem k Jaderskému moři. Proto byla 28. 11. 1912 s podporou vídeňské diplomacie vyhlášena samostatnost Albánie. To ovšem vyústilo v evropskou krizi, v jejímž průběhu Rakousko-Uhersko za politické podpory Německa vyhlásilo mobilizaci své armády a námořnictva. První Balkánskou válku formálně ukončila mírová smlouva podepsaná v Londýně 30. 5. 1913. Byla v ní uznána nezávislost Albánie (ikdyž v menším územním rozsahu), z níž se Srbové museli stáhnout. Turci v konfliktu ztratili rozsáhlá území a byli nuceni stáhnout se za linii Midye – Enos; fakticky jim zůstalo jen malé zázemí Konstantinopole. Nespokojenost Bulharska s malými územními zisky v Makedonii však brzy vedla k druhé Balkánské válce (29. 6. – 31. 7. 1913). Bulhaři zaútočili na srbské a řecké jednotky v Makedonii, ale navzdory počátečním úspěchům se pro ně boje celkově nevyvíjely příznivě; nesplnily se ani naděje na povstání bulharského obyvatelstva v Makedonii. Bulharskou porážku uspil fakt, že 10. 7. do války proti němu vstoupilo Rumunsko a 13. 7. i Turecko. Válka formálně skončila podpisem mírové smlouvy uzavřené v Bukurešti 10. 8. 1913. Vedle již uvedeného vzniku Albánie a územních ztrát Turků byly výsledky obou Balkánských válek zhruba následující: většinu egejské Makedonie včetně Soluně získalo Řecko, většina vardarské Makedonie připadla Srbsku, Bulharsko se muselo spokojit jen s pirinskou Makedonií a se ziskem egejského pobřeží mezi řekami Marica a Mesta. Ve prospěch Rumunska ztratilo Bulharsko jižní Dobružu a ve prospěch Turecka drinopolskou Thrákií, kterou Bulharsko získalo v první Balkánské válce. Vedle již uvedeného Srbsko získalo také Kosovo, zatímco Černá Hora jeho část, Řecko připadla také Kréta, jižní Epirus a ostrovy v Egejském moři. Války ve svých důsledcích přispěly k doformování koalicí, které proti sobě měly stát ve Světové válce: poražené Bulharsko a Turecko politicky ještě více připoutaly k Německu a Rakousku-Uhersku, zatímco válkami posílené Srby, Černohorce a Řeky k bloku Dohody. Pro nás je zajímavé, že – s výjimkou Černohorců - použily letadla v Balkánských válkách všechny válčící strany – nejen k průzkumu, ale i k bombardování. Blíže Dimitri VOGIATZIS: *Some notes on Early Balkan Aviation History (1912-13)*. [http://www.kroraia.com/varia/vogiatzis\\_early\\_balkan\\_aviation.pdf](http://www.kroraia.com/varia/vogiatzis_early_balkan_aviation.pdf)

<sup>122</sup> ÖStA-KA, Wien, NL, B, C1269 – Emil Uzelac, ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/3 – GM E. Uzelac, Oswald KOSTRBA-SKALICKÝ: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*, s. 131-148.

vynuceným nárůstem počtů letounů, létajícího, pozemního i pomocného personálu, s organizací dalších leteckých jednotek a ostatně i s rostoucím počtem úkolů došlo ke změně: dnem 8. července 1915 se z původního *k.u.k. Luftschifferabteilung* stalo vlastní císařské a královské vojenské letectvo, *kaiserliche und königliche Luftfahrtruppen* (*k. u. k. LFT*).<sup>123</sup>

Na tomto místě jen doplníme, že struktura velitelství *k.u.k. Luftfahrtruppen* se – vedle několika málo *ad hoc* zřízených skupin a referátů - postupně rozrostla na celkem tři oddělení (*Abteilung*) a důstojníci z českých zemí ve struktuře velitelství LFT byli zastoupeni poměrně hojně. V terminálním stadiu LFT stáli v čele dvou ze tří oddělení - *Hptm. zug. d. Gstb.* Anton Sieber (přednosta Abt. I) z Dolní Chřibské na Varnsdorfsku a *Hauptmann zug. d. Geniestabe* Bruno Metlitzky (přednosta Abt. II), jenž se narodil v Opavě a domovsky příslušný byl do Litoměřic.<sup>124</sup> A nadto – a především - náčelníkem štábu (*Generalstabschef*) velitelství *k.u.k. Luftfahrtruppen* byl Čech ze Semtína u Pardubic, *Major des Generalstabskorps* Arnošt Čermák (1881-1962). Skutečnost, že nominálně druhým, resp. třetím mužem rakousko-uherského letectva byl etnický Čech, je prakticky úplně neznámá nejen v jeho vlasti, ale i v Rakousku. Paradoxně ze stejného důvodu – protože byl integrován do systému, kde národnostní příslušnost nehrála roli. Ostatně, po válce neoptoval pro Československo a zůstal v Rakousku.<sup>125</sup>

Snad příliš nepředběhneme, ale pro úplnost je třeba dodat, že v čele *k.u.k. Luftfahrtruppen* zůstal generálmajor Uzelac téměř do konce války. Od 8. července 1917

<sup>123</sup> Doslovný překlad *Luftfahrtruppen* zní vzduchoplavecké oddíly, nebo také vzduchoplavecká vojska (podle českého názvosloví kodifikovaného Přílohou k rozkazu č. 4. Zemského vojenského velitelství v Praze z 11. 1. 1919 - Vojenské osoby podle skupin, šarží a služebního poměru). Z praktických i věcných důvodů, zejména s ohledem na to, že v průběhu války došlo v rámci *Luftfahrtruppen* ke vzniku vzduchoplaveckých formací (*Luftschifferformationen*), tj. v doslovném překladu vzducholodních, ve skutečnosti ale balónových jednotek („lehčích vzduchu“) považují za účelné pro *Luftfahrtruppen* používat raději termínu letectvo („těžší vzduchu“).

<sup>124</sup> *Hptm. zug. d. Gstb.* Anton Sieber (\* 6. 11. 1881, Dolní Chřibská, okr. Varnsdorf, Čechy) byl předtím velitelem letectva Sočské armády (*Koluft Kisa*). *Hptm. zug. d. Geniestabe* Bruno Metlitzky (\* 24. 9. 1885, Opava, české Slezsko, domov. přísl. Litoměřice, Čechy) po poslední reorganizaci letectva v říjnu 1918 přešel z čela Abt. II do čela Abt. IV. Oba hovořili německy, česky a francouzsky. ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 26/2 – 26/3 – Offizierskarthotek.

<sup>125</sup> Kvalifikovaný major generálního štábu (*Major des Generalstabskorps*) Arnošt Čermák byl českého původu (\* 3. 9. 1881, Semtín u Pardubic, domovská příslušnost Boseň u Mnichova Hradiště, okr. Mladá Boleslav, † 10. 3. 1962, Vídeň). Původně začínal u dělostřelectva, v roce 1907 se stal frekventantem *Kriegsschule*, která mu otevřela cestu mezi důstojníky generálního štábu. Do hodnosti *Hauptmann des Generalstabskorps* byl povýšen 1. 5. 1913, na *Mjr. d. Gstb. Korps.* 1. 11. 1917. Na Uzelacově velitelství *k.u.k. Luftfahrtruppen* působil od 4. 10. 1917 ve funkci náčelníka štábu (*Generalstabschef*), a to po celý následující rok. Po nástupu genmjr. Ellisona 1. 10. 1918 se stal přednostou II. oddělení (*Abteilung II*) jím nově organizovaného *k.u.k. Luftfahrwesens*. Po válce odešel 1. 10. 1919 do výslužby a stal se rakouským státním příslušníkem. Bydlel pak na adrese Vídeň VIII, Lerchenfelderstrasse 150. Po dvaceti letech, v důsledku *anšlusu* byl reaktivován jako major německé *Luftwaffe*. Působil převážně u pozemní organizace *Luftwaffe* (*Luftgaukommandos*, zodpovědné za týlový provoz letectva), m.j. ve Vratislavi (Breslau), Kyjevě, Charkově atd., a dotáhl to na plukovníka (*Oberst* – 1. 9. 1942). ÖStA-KA, Wien, NL 528 (B) Maj. Ernst Čermák - *Generalstabschef* zum Kommando der Luftfahrtruppe, ÖStA-KA, NL, B, C1269 – Emil Uzelac, ÖStA-KA, LFT, k. 26/1 – Offizierskarthotek - *Mjr. d. Gstbs.* Ernst Čermák, ÖStA-KA, AOK – Op.-Abt., k. 644, *Chef des Luftfahrwesens 1917-1918*, K.u.k. LFT, O. Nr. 24/5. *Organisation d. Kmdo. des k.u.k. Luftfahrtruppen*, Stand vom 1. 8. 1918, AOK – Op.-Abt., k. 644, *Chef des Luftfahrwesens 1917-1918*, AOK (*Chef d. Lfw.*) Luft Nr. 28001. *Organisation d. Chef des k.u.k. Luftfahrwesens*, 1. 10. 1918, Henry L. de ZENG IV – Douglas G. STANKEY: *Luftwaffe Officer Career Summaries*. <http://www.ww2.dk/1woffz.html>

se ovšem o část kompetencí musel dělit s generálním inspektorem letectva (*General-Inspektor der Luftstreitkräfte*). Stal se jím generálplukovník arcivévoda Josef Ferdinand (1872-1942). Šlo o post zřízený a personálně obsazený do značné míry účelově. Jedinou kvalifikací tohoto člena habsburského domu byl fakt, že byl nadšeným a aktivním příznivcem vzduchoplavby již z předválečných dob (sám tehdy absolvoval balónový výcvik). Do čerstvě zřízené funkce, v níž dohlížel nejen na letectvo armádní, ale i námořní, byl ovšem „odklizen“ po svém odvolání z funkce velitele c. a k. 4. armády po katastrofálních ztrátách za Brusilovovy ofenzívy v létě předchozího roku.

Poslední organizační změna nastala až 1. října 1918, v předvečer pádu monarchie. Tehdy došlo ke zrušení jak *k.u.k. Luftfahrtruppen*, tak i *General-Inspektor der Luftstreitkräfte* (arcivévoda Josef Ferdinand ve funkci skončil již 3. září a jeho inspektorát byl formálně zlikvidován k 15. říjnu 1918). Namísto nich vzniklo *k.u.k. Luftfahrwesens* (*k. u k. LFW*). V jeho čele stanul generálmajor Ing. Otto Ellison svobodný pán von Nidlef (1868-1947). Generálmajor Uzelac musel spolknout další hořkou pilulku a stal se jeho zástupcem (po válce, v letech 1919-1923 bude Uzelac velitelem letectva jihoslovanského státu a v roce 1941 se nakrátko stane i prvním velitelem letectva chorvatského nežli odejde definitivně do penze).<sup>126</sup> Také v tomto případě zastávali důstojníci z českých zemí většinu z nejvýznamnějších postů. Oproti původním třem oddělením s poněkud nesourodou vnitřní strukturou se Ellisonovo velitelství rozrostlo na čtyři, přehledněji strukturovaná, a v čele tří z nich stanuli jeden Čech a dva moravsko-slezští Němci: přednostou Abt. II se stal již zmíněný *Major des Generalstabskorps* Arnošt Čermák, přednostou Abt. III *Major des Generalstabskorps* Walter Böhm z Nového Jičína<sup>127</sup> a přiděleným přednostou Abt. IV také již zmíněný *Hauptmann zug. d. Geniestabe* Bruno Metlitzky.<sup>128</sup>

Organizační struktura a personální obsazení vedoucích a řídicích postů *k.u.k. Luftfahrtruppen* k 1. srpnu 1918 (tj. v jeho terminálním stadiu) i nového *k.u.k. Luftfahrwesens* k 1. říjnu 1918 je součástí přílohy.

S ohledem na celkový vývoj války však novou instituci čekal již jen jepičí život. Generálmajor Ellison byl sice dobrým organizátorem, nikoli však letcem, jako Uzelac. Patřil ke specialistům na pevnostní stavitelství a boje v horských oblastech. Výměna, jakých mladý císař Karel I. provedl mnoho a ne vždy ku prospěchu věci, měla údajně politické pozadí. Tak jako tak mnoho nezměnila. Ellison stačil vydat jen několik reorganizačních a denních rozkazů, předpisů a nařízení a pak už mu nezbylo než řídit ústup, demobilizaci a likvidaci bývalého c. a k. letectva.<sup>129</sup>

Vraťme se však ještě zpátky do předválečných dob. Rozvoj a výkonnost této vysoce technicky náročné zbraně negativně ovlivňovala celá řada faktorů. V první řadě to byla

<sup>126</sup> ÖStA-KA, Wien, NL, B, C1269 – Emil Uzelac.

<sup>127</sup> *Major des Generalstabskorps* (povýšen 1. 8. 1918) Walter Böhm (\* 23. 10. 1881, Nový Jičín, Morava). ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 26/1 – 26/2 – Offizierskarthotek.

<sup>128</sup> ÖStA-KA, Wien, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917-1918, AOK (Chef d. Lfw.) Luft Nr. 28001. Organisation d. Chef des k.u.k. Luftfahrwesens, 1. 10. 1918

<sup>129</sup> ÖStA-KA, Wien, NFA, k. 1594, 5. Armee (HGK Boroovic), Flieger 1917, K.u.k. AOK, Op. Nr. 43.100 v. 27. 7. 1918. Dienstvorschrift für den Generalinspektor der Luftstreitkräfte, ÖStA-KA, NFA, k. 365, Koluft 10. AK, AOK Op. Nr. 194.500 v. 2. 10. 1918. Chef des Luftfahrwesens, Wirkungskreis, Funktionbeginn. Jediné a zároveň poslední denní rozkazy šéfa *k.u.k. Luftfahrwesens* byly vydány mezi 1. a 19. 10. 1918, tj. dva týdny před závěrečným zhroucením (ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 22, Chef des Luftfahrwesens Befehl Nr. 1-3, 1.- 19. 10. 1918.

celková průmyslová zaostalost mnohonárodnostní monarchie, v níž ve stupni industrializace převažovaly oblasti Předlitavska oproti převážně agrárnímu Zalitavsku. Nezanedbatelnou roli ovšem sehrála rovněž menší míra pochopení důležitosti a perspektivnosti této rodící se zbraně na nejvyšších politických místech. Sarkastickými slovy Roberta Musila, také na své letecké zbrojení Rakousko-Uhersko vydávalo „*právě jen tolik, aby bezpečně zůstalo druhou nejslabší velmocí na světě.*“<sup>130</sup> Jakkoli se tento výrok může zdát jen literární nadsázkou, čísla v tomto ohledu hovoří nejnámenněji: v letech 1912-1914 vynaložilo Rakousko-Uhersko na své vojenské letectvo v přepočtu pouhých 470 tisíc dolarů, zatímco Velká Británie 8,6 milionu, Francie 23,6 a Německo dokonce 26,6 milionu dolarů.<sup>131</sup>

Nebylo tedy divu, že v létě 1914 *k.u.k. Luftschifferabteilung* zahájil válku na skromných počtech. Disponoval celkem devíti leteckými setninami čili rotami (*Fliegerkompagnie, Flik*) po čtyřech letounech. Celkově i se zálohami šlo o pouhých 39 službyschopných letounů, většinou typu Etrich Taube, Lohner Pfeilflieger a Aviatik. Jen pro srovnání uveďme, že ještě zaostalejší Rusko jich tehdy mělo mobilizováno 24, ovšem Francie již 132, Británie 155 a Německo disponovalo dokonce 246 letouny. Létající personál *k.u.k. Luftschifferabteilung* tvořilo pouhých 85 vycvičených pilotů (dobově nazýváni *Flugzeugführer*, po složení příslušné kvalifikační zkoušky *Feldpilot*) a 12 leteckých pozorovatelů (*Beobachter*).<sup>132</sup> Jejich počty rostly jen pomalu a totéž se týkalo i dodávek letounů z vlastní produkce.

<sup>130</sup> Robert MUSIL: *Muž bez vlastností* (I). Odeon, Praha 1980, s. 32.

<sup>131</sup> Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 3.

<sup>132</sup> Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 1*, s. 82. Srov. Olaf GROEHLER: *Geschichte des Luftkriegs 1910 bis 1980*. Militärverlag der DDR, Berlin 1981, s. 19.

## Počátky rakousko-uherského námořního letectva

Uvedené armádní pilotní kurzy měly pozitivní vliv také na rakousko-uherské válečné námořnictvo (*k.u.k. Kriegsmarine*) a jeho rodící se leteckou složku, která měla v budoucnu nést název *k.u.k. Seeflugwesen*, později pak *k.u.k. Seefliegerkorps*.

Také c. a k. námořnictvo nejprve začínalo s experimenty při používání upoutaných pozorovacích balonů. Iniciátorem se v roce 1902 stal *k.u.k. Marinetechnische Komitee* a příslušné zkoušky probíhaly v námořní letecké základně v Pule na Istrijském poloostrově. První výstup – na balónu M.1898 – z paluby pobřežní pancéřové lodi *SMS Budapest* proběhl 16. července téhož roku. V následujících několika letech také několik odvážných námořních důstojníků prošlo balonovým výcvikem. V roce 1908 takový pětiměsíční kurz ve Vídni absolvoval také tehdy ještě neznámý *Fregattenleutnant* (námořní hodnost odpovídající zhruba nadporučíkovi pěchoty) Václav Woseček, v budoucnu velmi významná postava c. a k. námořního letectva.

Pokud jde o létání s aparáty těžšími vzduchu, tak stejně jako tomu bylo u letectva armádního, první romantičtí odvážlivci z řad mladé generace námořního důstojnického sboru sbírali své první letecké zkušenosti v zahraničí a ze své vlastní iniciativy. Prvním takovým byl Viktor Klobučar Rukavina von Bunić, v námořní hodnosti *Linienschiffsleutnant*, v překladu poručík řadové lodi (hodnost odpovídající zhruba kapitánovi pěchoty). Soukromě, tedy na vlastní náklady prošel v roce 1909 civilním pilotním výcvikem ve Francii a po svém návratu se tento důstojník slovinského původu stal nadšeným popularizátorem letectví v Rakousku-Uhersku.

Na sklonku následujícího roku se problematikou začala vážněji zabývat i *Marinesektion* na vídeňském *k.u.k. Kriegsministerium*. Výsledkem bylo vyslání několika mladých námořních důstojníků na letiště ve Vídeňském Novém Městě, kde se podrobili civilní pilotní zkoušce. Vedle Klobučara, jenž se 19. září 1911 stal držitelem pilotního diplomu FAI-Rakousko č. 26,<sup>133</sup> to byli *Linienschiffsleutnant* Heinrich Huss (FAI-Rakousko č. 25/19. 9. 1911) a *Linienschiffsleutnant* Božidar Macuranić (č. 38/2. 11. 1911).

V následujícím roce pak pilotní zkoušku ve Vídeňském Novém Městě složili další čtyři: *Linienschiffsleutnant* Robert Teufl von Fernland (FAI-Rakousko č. 57/27. 7. 1912), *Linienschiffsleutnant* Hugo Ockermüller (č. 63/10. 8. 1912), *Linienschiffsleutnant* Václav Woseček (č. 65/12. 8. 1912) a *Fregattenleutnant* Gottfried Banfield (č. 67/15. 8. 1912),<sup>134</sup> v budoucnu proslulý „Orel z Terstu“, s dvanácti ověřenými sestřely a dalšími osmi

<sup>133</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1981, s. 383. *Lschlt.* Viktor Klobučar Rukavina von Bunić (\* 24. 7. 1878, Štýrský Hradec, † 28. 6. 1965, Záhřeb) se však jako letec Světové války nezúčastnil. Již v roce 1913 měl totiž nějaký blíže nespécifikovaný incident se svým nadřízeným (údajně kvůli ženě jednoho důstojníka) a musel se vrátit ke službě na lodi. Ještě před vypuknutím války pak odplul na křižníku *Kaiserin Elisabeth* na Dálný východ, kde loď za války pomáhala bránit zdejší německou enklávu před Japonci. Dne 2. 11. 1914 byla u čínského pobřeží u Tsing-Tau (Čching-tao) potopena a její osádka zajata Japonci.

<sup>134</sup> Boris CIGLIĆ: *Seaplanes of Bocche. The story of Austro-Hungarian Naval Aviation in the Southern Adriatic 1913-1918*. Jeroplan Books, Beograd 2014, s. 8-9, Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 383.

nepotvrzenými v letech Světové války nejúspěšnější pilot rakousko-uherského námořního letectva.<sup>135</sup>

Třetí důstojnický pilotní kurs, konaný v roce 1913 ve Vídeňském Novém Městě, byl na budoucí námořní piloty ještě bohatší. Vedle řady adeptů z řad armády, z nichž některé jsme již zmínili, jím prošlo také devět mladých námořních důstojníků: *Lschlt.* Franz Mikuleczky (FAI-Rakousko č. 128/31. 7. 1913), *Lschlt.* Gustav Klasing (č. 130/13. 8. 1913), *Lschlt.* Hugo von Wiktorin (č. 133/19. 8. 1913), *Frglt.* Karl Cerri (č. 136/25. 8. 1913), *Frglt.* Konstantin Maglič (č. 137/25. 8. 1913), *Frglt.* Glauko Prebanda (č. 138/25. 8. 1913), *Frglt.* Otto rytíř Fiala von Fernbrugg (č. 140/27. 8. 1913), *Frglt.* Alois Kaindl (č. 141/29. 8. 1913)<sup>136</sup> a *Frglt.* Heinrich Fontaine von Felsenbrunn. Většina z nich se po příslušné zkoušce stala rovněž držiteli titulu (a odznaku) polního pilota.<sup>137</sup>

Prakticky souběžně s výcvikem prvních pilotů provádělo námořnictvo akvizice vhodných letounů a pochopitelně začalo budovat i první námořní leteckou základnu. Již na podzim 1911 Klobučara pověřili zřízením experimentální letecké stanice (*Versuchflugstation*). Začala vznikat na ploše Altura poblíž klíčové námořní základny v Pule (asi 90 kilometrů jižně od Terstu), kde byl první hangár vybudován v lednu téhož roku. Ovšem již v prosinci 1911 se základna přestěhovala na příhodnější místo - ostrůvek Santa Catarina, nalézající se uprostřed centrálního pulského přístavu. Na tomto místě jen doplníme, že velitelem válečného přístavu Pula (*Hafenadmiral und Kriegshafenkommandant*) byl až do roku 1917 novojičínský rodák, syn českého poslance Moravského zemského sněmu, viceadmirál (od roku 1915 admirál) Eugen rytíř von Chmelarž (1856-1945).<sup>138</sup>

Brzy začalo být zřejmé, že armádní pilotní výcvik nebude pro specifickou námořní leteckou službu zcela dostačující. První absolventi civilního i armádního pilotního výcviku z řad mladých námořních důstojníků tedy již v prosinci 1912 utvořili instruktorský sbor na právě zřízené školní letecké základně (*Schulflugstation*) na ostrůvku Cosada (dnes Kozada či Koteš, Chorvatsko) ve Fažanském průlivu. Zde absolvovali specializovaný výcvik námořních pilotů (*Wasserflugzeugführer*) další dobrovolníci. Ovšem vlastní oficiální nábor k nové zbrani v rámci námořnictva byl vyhlášen až 14. února 1914. A stejně jako u armádního letectva, ani zde nebyla o romantické odvážlivce

<sup>135</sup> Blíže o něm např. *Baron Gottfried von Banfield. Der Adler von Triest. Der letzte Maria-Theresien-Ritter erzählt sein Leben.* Kommentiert v. Günther Martin mit e. Vorw. von Rudolf Henz. Verlag Styria, Graz-Wien-Köln 1984 a Martin O'CONNOR: *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914-1918*, s. 84-95 a 297-298.

<sup>136</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 384.

<sup>137</sup> Výnosem Marine-PVBl. (osobní věstník námořnictva) č. 6 z 15. 2. 1913 byli jmenováni polními piloty: *Linienschiffsleutnant* Hugo Ockermüller, *Linienschiffsleutnant* Václav Woseček a *Fregattenleutnant* Gottfried Banfield. Výnosem Marine-PVBl. č. 12 z 22. 3. 1913 to byli: *Linienschiffsleutnant* Viktor Klobučar. Výnosem Marine-PVBl. č. 50 z 31. 10. 1913: *Linienschiffsleutnant* Franz Mikuleczky, *Linienschiffsleutnant* Gustav Klasing, *Linienschiffsleutnant* Hugo von Wiktorin, *Fregattenleutnant* Karl Cerri, *Fregattenleutnant* Konstantin Maglič, *Fregattenleutnant* Glauko Prebanda, *Fregattenleutnant* Otto rytíř Fiala von Fernbrugg (bratr později proslaveného *Oblt. i.d.Res.* Benna Fialy, jenž sloužil u *k.u.k. Luftfahrtruppen*, kde získal 28 leteckých vítězství), *Fregattenleutnant* Alois Kaindl, *Fregattenleutnant* Heinrich Fontaine von Felsenbrunn. Výnosem Marine-PVBl. č. 53 z 2. 11. 1913: *Linienschiffsleutnant* Heinrich Huss. Těchto čtrnáct mladých důstojníků se stalo personálním základem c. a k. námořního letectva, v jehož barvách se za války vesměs proslavili.

<sup>138</sup> Lothar HÖBELT: *Die Marine.* In. *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band V. Die Bewaffnete Macht.* Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1987, s. 746-747.

nouze. Potřebu leteckých pozorovatelů pak od počátku války pokrýval nábor mezi důstojníky a důstojnickými čekateli v dělostřeleckých posádkách na pobřeží Jaderského moře, provedený se svolením armády.

Když ovšem začala válka, začalo být zřejmé, že *Schulflugstation Cosada* na výcvik potřebného počtu rostoucího počtu námořních pilotů nestačí. Opakovalo se tedy to, co u letectva armádního – výcvik ve spojeneckém Německu. Koncem srpna 1915 tedy dvacet vybraných příslušníků námořnictva pod vedením *Fregattenleutnanta* Aloise Kaindla zahájilo výcvik v letecké škole ve Fuhlsbüttelu poblíž Hamburku. Polovinu z nich tvořili důstojníci a aspiranti, druhou polovinu poddůstojníci a mužstvo.<sup>139</sup>

Vraťme se však zpátky do předválečných dob. Zatímco s počty dobrovolníků pro námořní leteckou službu nebyl problém, horší to bylo zpočátku se speciálními námořními letouny. Ty v monarchii zatím scházely a prosté adaptace několika pozemních letounů nikam nevedly. Pozornost se tedy znovu upřela do zahraničí. V průběhu roku 1912 se proto Klobučar s Wosečkem a Banfieldem vydali opakovaně do Francie, aby tam vyzkoušeli nové slibné hydroaviony. Výsledkem bylo zakoupení několika strojů francouzské a britské produkce – čtyř kusů typu Donnet-Levêque (výrobce Franco-British Aviation, FBA, ve Vernonu), dvou typu Curtiss (výrobce Paulhan, Paříž) a jednoho typu Sanchez-Besa (plovákový Voisin, vyrobený společností Aeroplanes Bathiat-Sanchez v Issy-les-Moulineaux).

Simultánně ovšem probíhal také intenzivní vývoj létajících člunů domácí konstrukce. Nedůvěra ve spolehlivost tehdejších motorů současně vedla k definitivní rezignaci na používání letounů s kolovým podvozkem pro námořní účely, neboť při nouzovém přistání na hladinu měl daleko lepší vyhlídky aviatik s hydroplánem. Navíc, na rozdíl od jiných mocností, které preferovaly letouny vybavené plováky, se u rodícího se c. a k. námořního letectva prosadila koncepce tzv. létajícího člunu (*Flugboot*), který se vyznačoval vyšší pevností. Tyto výtvořiny pocházely zpravidla z produkce továren Lohner, UFAG či Oeffag a též od německé firmy Hansa-Brandenburg. Ve své době měly velice dobrou evropskou úroveň.

Podrobnější líčení dalšího technického rozvoje c. a k. námořního letectva je nad rámec této práce. Každopádně je možné konstatovat, že vzhledem k pochopení, jakého se mu dostávalo u velitele *k.u.k. Kriegsmarine*, starého admirála Rudolfa hraběte Montecuccolihho (1843-1922), zaujímal *k.u.k. Seeflugwesen* zvláště v první polovině

<sup>139</sup> Tuto dvacetičlennou skupinu, která prošla pilotním výcvikem v severoněmeckém Fuhlsbüttelu tvořili *Fregattenleutnant* (hodnost odpovídající zhruba armádnímu nadporučíkovi) Adolf Ihan, *Fregattenleutnant* Otto svobodný pán von Klimburg, *Fregattenleutnant* Franz Krivanec, *Fregattenleutnant* Ernst svobodný pán von Schönberger, *Fregattenleutnant* Eugen Mahr von Oravicza-Bánya, *Fregattenleutnant* Stephan von Grosschmied, *Seefähnrich* (praporčík) Paul Soupper, *Seekadett* (kadet-aspirant) Ludwig Vámos, *Seekadett* Hans rytíř Fritsch von Cronenwald, *Seekadett* Andreas Schivanowits, *Stabsmaschinenwärter* (štábní šikovatel) Otto August Ottinger (moravský Němec, který o dva roky později padne ve vzdušném boji s italskými letouny poblíž Capo d'Istria), *Steuermannsmaat* (četař) Josef Menzel, *Maschinenmaat* Wilhelm Figuli, *Maschinenmaat* Franz Schachinger, *Maschinenquartiermeister* (desátník) Emerich Hammermüller, *Elektroquartiermeister* Reinhold Haschke (český Němec a v budoucnu se čtyřmi uznanými sestřely jeden z nejúspěšnějších a nejdekorovanějších poddůstojníků c. a k. námořního letectva), *Elektroquartiermeister* Richard Metzner, *Elektroquartiermeister* Rudolf Hillisch, *Fliegergast* (svobodník) Georg Hungler a *Elektrogast* Otto Pausewang.



Světové války přední místo ve světě jak po stránce technické, tak i taktické.<sup>140</sup> A je třeba dodat, že tak trochu na rozdíl od letectva armádního.

Postupem času byly zřizovány a dále rozšiřovány a zdokonalovány další stanice (*Seeflugstation*) a opěrné body (*Flugstützpunkt*) námořního letectva. Táhly se od Istrijského poloostrova podél celého jadranského pobřeží a přilehlých ostrovů, tedy od Terstu (Triest) přes Poreč (Parenzo), Pulu (Pola) s jejími stanicemi Santa Catarina, Puntisella (Puntizela) a Cosada (Kozada), dále přes Rijeku (Fiume), Lošinj (Lussin), Šibenik (Sebenico), Split (Spalato), Korčulu (Curzola), Lastovo (Lagosta) a Dubrovnik (Ragusa) ke Kumboru v Boce Kotorské (Bocche di Cattaro) a pak dále po dalmatském pobřeží až k albánské Drači (Durazzo/Durrës).

*K.u.k. Seeflugwesen*, přejmenovaný k 18. dubnu 1917 na c. a k. námořní letecký sbor (*k.u.k. Seefliegerkorps*) tedy ze skromných začátků rychle vyrostl v poměrně značnou sílu. K 1. srpnu 1917 měl ve svém stavu již celkem 2142 příslušníků, z toho 112 důstojníků a 2030 mužů všech odborností, z toho 69 námořních pilotů a 53 námořních leteckých pozorovatelů. Do konce války, přes vzrůstající ztráty, tyto počty ještě mírně stouply a k 1. červenci 1918 šlo již dohromady o 2428 příslušníků, z toho 171 důstojníků a 2257 mužů (z toho pilotů bylo 76 a pozorovatelů 50).<sup>141</sup>

Vnitřní organizaci letecké složky c. a k. námořnictva, včetně členění jeho námořních leteckých stanic a jim podřízených leteckých opěrných bodů, rozesetých po celém jadranském pobřeží a na přilehlých ostrůvcích, pak ukazuje tabulka.

### **Organizace a dislokace c. a k. námořního leteckého sboru (*k.u.k. Seefliegerkorps*) na Jadranu na přelomu let 1917/1918<sup>142</sup>**

složka	dislokace	velitel
<b>Kommando</b> (velitelství vč. operačního, stavebního, správního, personálního aj. odd.)	Monumenti a Santa Catarina (obojí okolí Puly)	<i>Lschkpt.</i> Bořivoj Radoň (velitel) <i>Lschlt.</i> Wenzel (Václav) Woseček (zástupce velitele)
<b>Seeflugarsenal</b> (námořní letecký arsenál – vč. zkušební a přijímací stanice)	Santa Catarina	<i>Korvkpt.</i> Rudolf von Förster
<b>Schulflugstation</b> (školní letecká stanice)	Cosada (Kozada)	<i>Lschlt.</i> Heinrich Fontaine von Felsenbrunn
<b>Seeflugstation</b> (námořní letecká stanice):	Pola-Puntisella (Pula-Puntizela)	<i>Lschlt.</i> Jakob Sturm
Flugstützpunkte (letecké opěrné body):	Fiume (Rijeka)	<i>Frglt.</i> Stephan (István) von Grosschmid
	Lussin (Lošinj)	<i>Frglt.</i> Hans Fischa
Abwehrflugstationen (obránné letecké)	Valbandon (u Puly)	

<sup>140</sup> Georg GASSER: *Die Österr.-Ung. Fliegertruppe im Einsatz an der Südwestfront 1915-1918*. Wien 1988, s. 59-66, Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 9-11 a 136-144, Ernst PETER: *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919*, s. 101-108 s 156-169.

<sup>141</sup> Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*. Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1983, s. 139-140.

<sup>142</sup> Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 137-149.

stanice – pro pozemní letouny):	Altura (u Puly)	
<b>Seeflugstation</b> (námořní letecká stanice):	Triest (Terst)	<i>Lschlt.</i> Gottfried Banfield
Flugstützpunkt (letecký opěrný bod)	Grado	
<b>Seeflugstation</b> (námořní letecká stanice)	Parenzo (Poreč)	<i>Lschlt.</i> Stephan (Stevan) Drakulić
<b>Seeflugstation</b> (námořní letecká stanice):	Sebenico (Šibenik)	<i>Lschlt.</i> Alfred von Minarelli
Flugsützpunkte (letecké opěrné body):	Rogosniza (Rogoznica)	
	Curzola (Korčula)	
	Lagosta (Lastovo)	
<b>Seeflugstation</b> (námořní letecká stanice):	Kumbor (Boka Kotorská, Bocche di Cattaro)	<i>Lschlt.</i> Demeter (Dimitrije) Konjović
Flugstützpunkte (letecké opěrné body):	Durazzo (Drač, Durrës)	<i>Lschlt.</i> Walter Hell
	Gravosa (Gruž) u Dubrovníku (Ragusa)	
<b>Flugsicherung und Wetterdienst</b> (letecká zabezpečovací a meteorologická služba):		
Nördliche Sektion (severní sekce):	Maritimes Observatorium Triest (Terst)	
	Hydrographisches Amt Pola (Pula)	
	Signalstation Musil (Muzil)	
	Signalstation Carano	
	Meteorologische Station Fiume (Rijeka)	
Mittlere Sektion (centrální sekce):	Radiostation Sebenico (Šibenik)	
	Signalstation Bonister	
	Signalstation Zuri	
	Signalstation Lissa (Vis)	
Südliche Sektion (jižní sekce):	Radiostation Castelnovo (Herceg-Novi)	
	Signalstation Punta d'Ostro (Oštri Rt)	

Válečná historie c. a k. námořního letectva je nesmírně zajímavá a poutavá. Jeho aviatci drží i celou řadu primátů, jimiž se zapsali do světové vojenské a letecké historie.

Málokdo dnes ví, že například právě jeho aviatikům náleží historické světové prvenství v sestřelení nepřátelské vzducholodi palbou vedenou z letounu. Došlo k tomu časně ráno 8. června 1915 a obětí se stala italská vzducholod' *Cittá de Ferrara*, vracející se z bombardování rakousko-uherské továrny na výrobu lodních torpéd ve Fiume (Rijeka). Přestože o útok na vzducholod' se pokoušelo více aviatiků, palma vítězství připadla osádce námořního hydroavionu L48 (Lohner typ T). Tvořili ji pilot poručík řadové lodi (*Linienschiffsleutnant*) Gustav Klasing (1884-1916), rodák z Terstu, a pozorovatel námořní kadet (*Seekadett*) Johann rytíř Fritsch von Cronenwald (1895-1917), jenž pocházel ze Salcburku.

Nešlo o nijak snadnou záležitost, ale nakonec došlo k nečekanému rozuzlení - takřka ve stylu Verneových románů. Poblíž ostrova Asinello, po bezvýsledném vystřílení munice z pobočných palných zbraní totiž rakouská osádka nakonec úspěšně „skórovala“ světlicí vystřelenou ze vzdálenosti asi 100 metrů ze signální pistole! (byla to Leuchtpistole Modell 04 ráže 26,5 mm) Hořící vzducholod' se v 05.15 h zřítily na vodní hladinu Jaderského moře jihozápadně od ostrova Lošinj (Lussin). Zatímco dva členové posádky přitom zahynuli, zbylých sedm včetně velitele (*tenente di vascello* Castruccio Castracane) zachránila z moře rakouská torpédovka Tb.4 a odvezla je do zajetí.<sup>143</sup>

Rakousko-uherský námořním letcům náleží rovněž světové prvenství v potopení ponorky letadlem v bojové akci na otevřeném moři. Jejich obětí se tentokrát stala francouzská ponorka *Foucault* (o výtlačku 397 tun), potopená před Bokou Kotorskou. Historický útok podnikly 15. září 1916 osádka dvou hydroavionů UFAG typ T1 ze *Seeflugstation* Kumbor u Boky Kotorské: L132, pilot poručík řadové lodi (*Linien-schiffsleutnant*) Demeter (Dimitrije) Konjović (1888-1982), důstojník srbského původu pocházející z obce Stanišić ve Vojvodině,<sup>144</sup> pozorovatel *Seekadett* Maximilian Sewera (1895-1917) ze štyrského Stanzu, a L135, pilot fregatní poručík (*Fregattenleutnant*) Vídeňák Dipl. Ing. Walter Zelezny (1893-1977) a pozorovatel *Fregattenleutnant* Otto svobodný pán von Klimburg (1893-1966) z bosenského Brčka.

Konjovićův hydroplán L132 se vracel z Drače (Durazzo, Durrës v Albánii) do mateřského Kumboru a jeho pozorovatel Sewera ponorku objevil asi 10 námořních mil jihozápadně od dalmatského mysu Punta d'Ostro (chorvatsky Oštri Rt). Plula několik metrů pod průzračnou hladinou a očividně nerušeně směřovala na severovýchod, tedy směrem k poměrně nedaleké kotorské zátoci. Jakmile osádka L132 dosedla v Kumboru, urychleně poslala dotaz na velitelství, zda v uvedené oblasti náhodou nepůsobí některá z vlastních ponorek. Negativní odpověď přišla rychle a velitel kumborské námořní letecké základny Konjović vydal rozkaz k okamžitému útoku dvěma hydroplány. Každý nesl dvě 50kg hlubinné bomby s explozí nastavenou na 10 metrů pod hladinou a také čtyři konvenční 10kg bomby.

Francouzskou ponorku *Foucault* objevily sice ponořené v desetimetrové hloubce, ale z ptáčích perspektivy v čisté vodě Jadranu dobře viditelnou. Zelezného L135 zamenévroval tak, aby letěl v podélné ose ponorky, klesl z výšky 800 metrů do 200 metrů a shodil obě své 50kg hlubinné nálože. Explodovaly v nastavené desetimetrové hloubce, první asi sedm metrů od přídě, druhá zhruba stejně daleko od zádě ponorky. Bylo to tedy dostatečně blízko, aby jí exploze způsobily přinejmenším vážné potíže.

<sup>143</sup> Hans Hugo SOKOL: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918*. Amalthea-Verlag, Zürich-Leipzig-Wien 1933, s. 295-296, Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 167, 171 a 178.

Jen o den dříve, 7. 6. 1915, došlo k prvnímu zničení nepřátelské vzducholodi rovněž na západní frontě: *Flight Sublieutenant* Reginald A. J. Warneford od 1. peruti RNAS jednou ze šesti 9kg pumíček svržených ze svého Morane-Saulnieru L, zasáhl německou vzducholod' LZ 37, která se po ohromné explozi zřítily na předměstí Gentu v Belgii. Přestože v tomto případě nešlo o sestřel (ale spíše zničení), je destrukce LZ 37 mediálně daleko známější, zatímco skutečný sestřel *Citta di Ferrara* stojí tak trochu v mediálním stínu Warnefordova úspěchu. Robert JACKSON: *The Guinness Book of Air Warfare*. Guinness Publ., Enfield 1993, s. 29-30.

<sup>144</sup> Demeter (Dimitrije) Konjović (\* 31. 12. 1888, Stanišić u Somboru, Vojvodina, Uhry, † 5. 1. 1982, Bělehrad) bude po skončení války velet námořnímu letectvu nového jihoslovanského státu. Po odchodu do výslužby se stane ředitelem a jedním z hlavních akcionářů bělehradské letecké továrny Ikarus.

Ponorka klesla ještě níže pod hladinu, na níž se vzápětí rozlilo několik olejových skvrn. Francouzští námořníci si zprvu mysleli, že vpluli do minového pole. Brzy však měli zjistit, že původce explozí stále krouží nad hladinou. Exploze poškodily baterie a elektromotory, došlo také ke vzniku netěsností v trupu a k poruše vyvážení. Ponorka tedy začala nabírat vodu a pomalu, leč nekontrolovaně klesala ke dnu. Hloubka, do které klesla, nakonec činila odhadem asi 80 metrů a akumulátory začínaly vypouštět jedovaté páry, které posádce smrtelně ohrožovaly. Pomocí elektrických čerpadel se strojníkům podařilo prosakování zvládnout natolik, že se ponorku podařilo znovu ovládat. Aby se zbavil nebezpečných toxických výparů, vydal námořní kapitán (*Lieutenant de vaisseau*) Léon Henri Dévin (1879-1973) rozkaz k vynoření nad hladinu. Jakmile se jeho podmorský člun půlhodinu po útoku opět vynořil, vydal rozkaz ke shromáždění své posádky na palubě.

V té době již osádky obou hydroplánů pomýšlely na návrat domů. Jakmile se však *Foucault* vynořil, překvapení piloti na něj opět začali nalétávat. Druhý důstojník ponorky na to reagoval rychle a zahájil po nich palbu z rychlopalného kulometu. Zelezného L135 kontroval odhozením svých zbylých čtyř desetikilogramových pum. Vlny po jejích explozích většinu francouzských námořníků spláchly z paluby zpátky do moře. Navíc motor ponorky porouchaný výbuchy vypověděl poslušnost a vysadil. Jelikož opětovné ponoření bylo za těchto okolností příliš riskantní, nařídil Dévin opustit loď i zbylým mužům. Nechal ponorku potopit otevřením ventilů a sám skočil do vln jako poslední.

Zjištění, že se Francouzi očividně vzdávají, vedlo k tomu, že i druhý létající člun L132 odhodil své zbývající bomby v bezpečné vzdálenosti od ponorky. Pak se oba hydroplány snesly na neklidnou hladinu, aby zahájily krajně neobvyklou záchrannou akci. Konjović se svým L132 i Zelezny s L135 popojížděli po hladině tak dlouho, až z vody zachránili všechny trosečníky. Francouzští námořníci vyšplhali na trupy a plováky obou hydroplánů, které při této příležitosti osvědčily pozoruhodnou odolnost. Ověšeny hrozny všech devětatdacet zachráněných přečkaly celou půlhodinu, než zajatce naložila rakouská torpédovka Tb.100M, která je zachránila před téměř jistým utonutím. Zatímco do Boky Kotorské odvezla sedmadvacet z nich, zbylí dva, kapitán Dévin a jeho první důstojník, kapitán Gaston Chat dorazili do Kumboru na palubě hydroplánů. Dostali se jim té výsady, že do zajetí byli dopraveni letecky!

Stojí za připomenutí, že ačkoli šlo o velký válečný úspěch, na rozdíl od naprosté většiny jiných se obešel bez jediné lidské oběti. Díky gentlemanskému jednání rakousko-uherských námořních aviatiků nebyl při této akci ztracen ani jediný život.<sup>145</sup>

Do krátkého exkurzu po historii rakousko-uherského námořního letectva je třeba uvést ještě několik statistických údajů. V průběhu války sestřelilo nebo donutilo k přistání celkem 54 nepřátelských letounů a pět vzducholodí a potopilo osm hladinových i

<sup>145</sup> Boris CIGLIĆ: *Seaplanes of Bocche. The story of Austro-Hungarian Naval Aviation in the Southern Adriatic 1913-1918*. Jeroplan Books, Beograd 2014, s. 55-57, Alfred PRICE: *Letadla proti ponorkám. Vývoj protiponorkových letadel od roku 1912 do roku 1972*. Baronet, Praha 1997, s. 11, Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 179 a 192-194, Hans Hugo SOKOL: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918*. Amalthea-Verlag, Zürich-Leipzig-Wien 1933, s. 438-439, Walter SCHROEDER: „Luftsieg“ gegen ein U-Boot. ÖFH-Nachrichten Nr. 4/2004, s. 10-14, Jiří RAJLICH: *Potopení francouzské ponorky Foucault 15. září 1916. Světové prvenství c. a k. námořních aviatiků*. I. světová, č. 2/2016, s. 32-34, Q 070 - *Le Foucault*: <http://sous-marin.france.pagesperso-orange.fr/Q070.htm>, *Das Ende des Foucault*: <http://www.doppeladler.com/kuk/foucault.htm>

podmořských plavidel. Ze svých necelých 600 letounů jich v přímém boji ztratilo pouze 72. Ovšem dalších 165 muselo odepsat při nehodách a 92 pro neopravitelná bojová poškození. Vysoké byly i personální ztráty: z celkových 510 důstojníků, poddůstojníků a mužstva létajícího personálu (z toho 145 pilotů) padl každý pátý (20 %), konkrétně šlo o 101 námořních letců (z toho 32 pilotů). Dalších 65 námořních aviatiků padlo do zajetí, přičemž osmi z nich se z něho podařilo později uprchnout (byl mezi nimi i český velitel námořního letectva Václav Woseček).<sup>146</sup>

Historie rakousko-uherského námořního letectva má rovněž množství zcela nepřehlédnutelných „českých“ souvislostí. Připomeňme jen, že zastoupení českého živlu u celé *k.u.k. Kriegsmarine* bylo méně než desetiprocentní, konkrétně mezi důstojnickým sborem jich bylo 9,2 %, mezi mužstvem 7,1 %. Je to sice méně, než odpovídalo jeho téměř třináctiprocentnímu populačnímu zastoupení v celé monarchii, ale na vnitrozemský národ to není málo. Mezi příslušníky c. a k. námořnictva totiž nacházíme tradičně výraznější zastoupení mezi příslušníky „námořnických“ národů – především dalmatskými Chorvaty a istrijskými Italy. Podle statistiky z roku 1910 jich bylo mezi důstojnickým sborem shodně po 9,8 % a mezi mužstvem bylo jejich zastoupení ještě dramaticky vyšší – Chorvatů bylo 29,8 % a Italů 18,3 %.<sup>147</sup> Ti ovšem tvořili většinu palubního mužstva, zatímco procentuální podíl Čechů se rapidně zvyšoval zvláště v technických odbornostech - společně s Němci a Maďary. Například v rámci posádek ponorek měli Češi zastoupení již třicetiprocentní<sup>148</sup> a podobně tomu bylo i v dalších specializovaných technických profesích. Mezi celým důstojnickým sborem c. a k. námořnictva sice dominovali Němci ze všech koutů monarchie (51 %) před Maďary (12,9 %), Jihoslovany a Italy (obojí po 9,8 %), ale Češi (jichž bylo celkem 9,2 %) měli velice významné zastoupení mezi dělostřelci (60 %), lodními konstruktéry (50 %), lodními lékaři (30 %), atd.<sup>149</sup>

Pokud jde o jejich zastoupení u námořního letectva, příslušné národnostní statistiky absentují, protože se u této složky nevedly. Proto můžeme jen konstatovat maximálně to, že se ani zde takřikajíc neztratili. Mezi důstojníky z řad pilotů a pozorovatelů bylo sice jejich zastoupení poměrně nízké, ovšem zcela jiná situace byla mezi poddůstojníky a

<sup>146</sup> Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 98 a 155.

<sup>147</sup> Pro srovnání uvádíme následující statistická čísla, vztahující se ke konci roku 1910. Mezi důstojníky a aspiranty c. a k. námořnictva představovali Němci 51 %, Maďaři 12,9 %, Chorvati a Srbové 9,8 %, Italové 9,8 %, Češi 9,2 %, Slovinci 4,2 %, Poláci 2,8 % a Rumuni 0,3 % (Slováci se mezi důstojnickým sborem statisticky nevyskytují). Mezi mužstvem námořnictva byli nejpočetněji zastoupeni Chorvati včetně Srbů a Dalmatinců 29,8 %, dále následují Němci 24,5 %, Italové 18,3 %, Maďaři 12,6 %, Poláci 10 %, Češi 7,1 %, Slovinci 3,6 %, Slováci 2,4 %, Rumuni 0,4 %, Rusíni 0,2 % a Bulhaři 0,1 %. *Militärstatistisches Jahrbuch für das Jahr 1910*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1911, s. 149-151, István DEÁK: *Beyond Nationalism. A Social and Political History of the Habsburg Officers Corps, 1848-1918*. Oxford University Press, New York – Oxford 1992, s. 201.

<sup>148</sup> Lothar HÖBELT: *Die Marine*. In: *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band V. Die Bewaffnete Macht*. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1987, s. 744-748, Jiří NOVÁK: *Torpédo pal! Ponorky a ponorkáři rakousko-uherského válečného loďstva za 1. světové války*. Ares – Naše vojsko, Praha 2001, s. 20.

<sup>149</sup> *Militärstatistisches Jahrbuch für das Jahr 1910*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1911, s. 149-151. Blíže k problematice např. „česká mariňácká trilogie“: Jindřich MAREK: *Žraloci císaře pána. Čeští námořníci na rakouských ponorkách 1914-1918*. Svět křidel, Cheb 2001, Jindřich MAREK: *Piráti svobody. Čeští námořníci v letech 1918-1921*. Svět křidel, Cheb 2002 a Jindřich MAREK: *Pod rakouskou vlajkou. Čeští námořníci v letech 1900-1918*. Svět křidel, Cheb 2003.

mužstvem, kde mezi mechaniky, zbrojíři a dalšími pozemními specialisty tvořili Češi hrubým odhadem téměř třetinu.

Ovšem ani mezi létajícím personálem nehráli tak úplně druhé housle, jak by se na první pohled mohlo zdát. Výmluvně o tom vypovídá i skutečnost, že držitelem diplomu námořního pilota (*Wasserflugzeugführer*) FAI-Rakousko s pořadovým číslem 1 (vydán 19. srpna 1913) se stal již zmíněný *Linienschiffsleutnant* Václav Woseček. „Dvojku“ získal (24. prosince 1913) už zmíněný olomoucký Němec *Linienschiffsleutnant* Heinrich Huss, jenž již předtím absolvoval onen první armádní kurs společně s Rudolfem Holekou (a ještě předtím, 3. srpna 1911 získal též diplom pilota volného balónu).<sup>150</sup>

---

<sup>150</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 18, 29 a 448-449, Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 9-11.

## Letecký průmysl

Naprostá většina rodícího se rakousko-uherského leteckého průmyslu se dosti logicky etablovala ve Vídni a jejím okolí, v menší, leč stále rostoucí míře pak i v Budapešti. První producenti byli sice domácího původu, ovšem velká část ostatních firem vznikala za přispění německého kapitálu.

Nejstarším a až do vypuknutí války také hlavním domácím producentem letounů byla firma **Lohner**, plným názvem Jacob Lohner & Sohn, později, od října 1917 Lohnerwerke G.m.b.H., Vídeň-Floridsdorf. Původně se zabývala konstrukcí a produkcí luxusních kočárů a automobilů, s leteckou výrobou začala v roce 1909. Před válkou to byly především licenční Taube a vlastní typy řady Pfeilflieger, za války pak jejich následovníci, z nichž patrně nejúspěšnějším byl Lohner B.VII. Podstatně více ovšem tehdy továrna proslula produkcí poměrně velkých sérií kvalitních hydroplánů Lohner řady L, které až do roku 1917 tvořily jádro c. a k. námořního letectva na Jadranu. Na druhou stranu je ovšem třeba zmínit, že se jménem továrny Lohner je spojena i řada neúspěchů. Patří mezi ně například výroba nepovedených dvoumístných strojů Knoller C.II (Lo)<sup>151</sup> a v posledním válečném roce pak licenční výroba stíhaček Aviatik (Berg) D.I

<sup>151</sup> Přední konstruktér letadel v Rakousku-Uhersku Prof. Richard Knoller (\* 25. 4. 1869, Vídeň, † 4. 3. 1926, Vídeň) se do dějin techniky zapsal již před válkou, m.j. tím, že již v roce 1911 ve spolupráci s průmyslníkem Gustavem Kruppem von Bohlen und Halbach vyvinul a postavil v Berndorfu první aerodynamický tunel (*Windkanal*) na světě. Za války se stal známým nejprve úpravou německého letounu Albatros B.I, pro nějž navrhl šípovité křídlo. Továrna Phönix jej pak pro rakousko-uherské letectvo stavěla pod označením Knoller-Albatros B.I v sériích 22 a 24. Z celkem 82 letadel bylo 53 postaveno již s Knollerovou úpravou a dalších 29 vzniklo přestavbou licenčních Albatrosů B.I. Knollera předcházela tak vynikající pověst, že za války byl postaven do čela komise pro schvalování letadel pro rakousko-uherské vojenské letectvo. Nebyla to ta nejlepší volba. Podlehli totiž pokušení a díky svému postu dokázal snáze prosazovat do výroby stroje své konstrukce. Některé z nich představovaly debakl o to větší, oč větší byla očekávání. Šlo především o již zmíněný typ Knoller C.II. Trpěl některými konstrukčními nedostatky, problematickými letovými vlastnostmi, nad očekávání slabými výkony, vysokou poruchovostí a z toho plynoucí nechtí pilotů s nimi létat. Navzdory tomu byla jejich výroba zadána hned třem továrnám - Lohner, Aviatik a WKF. S ohledem na výše uvedené docházelo u zde stavěných strojů k neustálým konstrukčním změnám, přestavbám, atd. To mělo m.j. za následek dlouhodobou blokadu kapacity těchto továren pro vývoj a výrobu jiných typů. „*Knollerem trpěný jediný stroj vlastního vynálezu – všechny ostatní ve třech továrnách nesměly být vůbec stavěny – bylo strašlivé dítě bolesti. Muselo býti neustále přestavováno, takže až dodnes se de facto na frontu nedostal Knoller ani jediný - přes jeden a půl roku trvající práci...*“ tak se v květnu 1917 ve svém Memorandu o vývoji letecké zbraně ostře vymezil proti Knollerovým praktikám předválečný poslanec říšské rady Oblt.i.Res. Vojtěch Václav hrabě Šternberk (\* 14. 1. 1868, Pohořelice, † 25. 4. 1930, Vídeň), létající jako pozorovatel u Fliku 9 na ruské frontě. „*Knollerovi lidé nyní namítají, že nechali objednat a vyrobit pouhých 140 kusů, že to tedy není příliš mnoho. Ale počet je v tomto případě ve skutečnosti podružnější záležitost. Důležitá je totiž ta okolnost, že tři továrny, které mohly ve stejné době vyrobit 1000 letadel, byly zcela ochromeny, protože musely stále rekonstruovat letadla Knollerova...*“

Firma Lohner nakonec na přelomu let 1916-1917 vyrobila pouhých šestnáct kusů strojů Knoller C.II (Lo) série 19 a dvaatřicet kusů série 119. Společnost WKF postavila čtyřicet kusů Knollerů C.II (WKF) série 81. V továrně Aviatik jich mělo vzniknout dalších osmačtyřicet, ale nakonec zdejší tovární haly opustilo jen osmnáct či devatenáct strojů Knoller C.II (Av) série 36, z nichž letectvo bylo ochotno převzít jen osm. Po tomto fiasku ministerstvo války v polovině roku 1917 veškeré práce na Knollerových letadlech zastavilo. Přestože byla snaha již vyrobené stroje nasadit operačně, vojenští letci tento typ užívali především ke cvičným a kurýrním účelům, a to ještě s velkým zdráháním.

Pro nás je zajímavý především stroj 119.15 z Lohnerovy licenční produkce. Na sklonku války se dostal na naše území – 20. 8. 1918 jej *Fliegerarsenal* odeslal z Aspernu u Vídně do Prahy do opravy u firmy Al-Ma.

(Lo). Ty neblaze prosluly nekvalitním dílenským zpracováním nosných ploch právě továrnou Lohner.<sup>152</sup>

Ostatně, nešlo o první případ toho druhu. Již několik měsíců před vypuknutím války došlo k několika tragickým haváriím strojů řady Lohner Pfeilflieger. Příčinou byly konstrukční vady křídel, které se za letu zborily. U vědomí toho, že Lohner, který byl tehdy téměř monopolním výrobcem letadel v monarchii, ani kapacitně nestačí vzrůstajícím potřebám, pak Ministerstvo války krátce před válkou vyslovilo souhlas se zřízením filiálek německých firem (Albatros, Aviatik a DFW) na svém území. To mělo letectvu zajistit lepší přísun kvalitních strojů a současně zlepšit konkurenční prostředí v podunajské monarchii.

V první řadě šlo o firmu **Albatros** (Österreichische Albatros-Flugzeugwerke G.m.b.H., Vídeň-Stadlau), později, v únoru 1917 přejmenovanou na **Phönix** (Phönix-Flugzeugwerke A.G.). Druhou se pak stala firma **Aviatik** (Österreichisch-Ungarische Flugzeugfabrik Aviatik G.m.b.H., Vídeň XIX), u níž později působil známý konstruktér Dipl. Ing. Julius von Berg. V Uhrách německý výrobce DFW zřídil firmu **Lloyd** (Ungarische Lloyd Flugzeug- und Motorenfabrik A.G., maďarsky Magyar Lloyd Repülögépgyár és Motorgyár R.T., Budapešť a Aszód).

Již zmíněný protřelý finančník Camillo Castiglioni však nejenže pole nevyklízel, ale naopak sféru svého vlivu mezitím neustále rozšiřoval. Již v roce 1912 společně s Ing. Ludwigem Lohnerem a se zástupci dvou uherských průmyslových koncernů (Ganz & Co. Maschinen-Waggon und Schiffbaugesellschaft a Danubius Manfred Weiss) založil továrnu **UFAG** (Ungarische Luftschiff und Flugmaschinen A.G., později Ungarische Flugzeugwerke A.G., maďarsky Magyar Repülögépgyár R.T., Budapešť-Albertfalva). Ta se měla v budoucnu stát druhým největším leteckým producentem v monarchii. Z více než devíti stovek zde vyprodukovaných letounů tvořily naprostou většinu různé série licenčních Brandenburgů C.I. Z vlastních typů pak stojí za zmínku především velmi výkonný průzkumný UFAG C.I, dodávaný na sklonku války, ale jen v omezeném množství.

Své postavení pak Castiglioni ještě posílil, když krátce po zahájení války koupil německou firmu Brandenburgische Flugzeugwerke G.m.b.H. (Briest jižně od Berlína) a o rok později získal kontrolu také nad hamburskou společností Hansa Flugzeugwerke A.G. To znamenalo počátek budoucí firmy Hansa und Brandenburgische Flugzeugwerke A.G., která sehrála mimořádně významnou roli právě pro rakousko-uherské letectvo. Jejím šéfkonstruktérem se stal proslulý Ing. Ernst Heinkel. Vedle toho pak Castiglioni ještě získal kontrolu nad již zmíněným Phönixem – pochopitelně k malé radosti velitelství *k.u.k. LFT*, které se právem obávalo monopolistické taktiky Castiglioniho „žraločího“ kartelu, jenž v roce 1917 zahrnoval kontrolu nad továrnami Hansa-Brandenburg, Phönix, UFAG a měl majoritu i u motorářské firmy Austro-Daimler (kde byl šéfkonstruktérem

---

Zpátky se již nevrátil a po vzniku ČSR se stal majetkem státu. MNO, potažmo Letecký sbor jej velmi záhy daroval Národnímu technickému muzeu v Praze na Letné, do jehož evidence byl zapsán 22. 4. 1919. Přes svou nelichotivou historii představuje jeden z nejcennějších exponátů leteckých sbírek NTM, neboť jde o jediné dochované letadlo tohoto typu na světě.

<sup>152</sup> Reinhard KEIMEL: *Flugzeuge der österreichischen Firma Lohner 1909-1923*. Technisches Museum Wien. Sonderheft der Blätter für Technikgeschichte, Wien 1990.



vratislavický rodák Dr. h.c. Ferdinand Porsche). Tím se Castiglioni stal největším dodavatelem letadel a leteckých motorů v celé monarchii.<sup>153</sup>

Mezitím se ovšem konstituovali i další letečtí producenti. Již po vypuknutí války vznikla další domácí firma **Oeffag** (Österreichische Flugzeugfabrik A.G., Vídeňské Nové Město). Jejími hlavními investory byly Škodovy závody (Skodawerke A.G.) a rakouská banka Creditanstalt für Handel und Gewerbe. Továrna Oeffag, která měla letiště ve Steinfeldu u Vídeňského Nového Města, zpočátku produkovala zejména svoje dvoumístné typy Oeffag C.I a C.II. Nejvíce však proslula jako výhradní rakouský producent stíhaček Albatros D.III, masově vyráběných v licenci.<sup>154</sup>

Oproti tomu další z rakousko-uherských leteckých producentů již takového významu nedosáhli. V první řadě šlo o firmu **WKF** (Wiener Karosserie- und Flugzeugfabrik Dr. Wilhelm von Gutmann, Vídeň a Hennersdorf). Přestože i ona se pokoušela o vývoj vlastních typů, žádný z nich se do konce války nedočkal sériové produkce. Továrnu živila především licenční produkce cizích typů, která dala dohromady přes 200 kusů letounů. Zpočátku to byly dvoumístné typy Lloyd C.III, C.IV a C.V, Knoller C.II, Aviatik C.I a nakonec především stíhačky Aviatik (Berg) D.I. Na konci války se předpokládala i licenční výroba německých stíhaček Pfalz D.XII, eventuelně výkonnějších Pfalz D.XV, na níž však nakonec již nedošlo.<sup>155</sup>

Další byla uherská strojírna **MÁG** (Ungarische Allgemeine Maschinenfabrik A.G., maďarsky Magyar Általános Gépgyár R.T., Budapešť-Mátyásföld). Žádnou vlastní konstrukci schopnou sériové produkce sice také nevyvinula, ale proslula licenční výrobou několika Fokkerových typů (B.III, D.I a D.II), produkcí dvoumístných strojů Aviatik (Berg) C.I a především stíhaček Aviatik (Berg) D.I. Zajímavá je také tím, že byla jedinou v celé monarchii, která vyráběla nejen draky, ale i motory. Ke konci války připravila zahájení licenční výroby vynikajících německých stíhaček Fokker D.VII s domácími motory Austro-Daimler, ale ty se již na frontu nedostaly.

Nejmenším leteckým producentem pak byla firma **Thöne & Fiala** (Flugzeug und Maschinenfabrik Thöne & Fiala, Vídeň). Z její produkce stojí za zmínku především fakt, že v posledních dvanácti měsících války licenčně vyrobila necelou půlstovku letounů, z větší části stíhaček Aviatik (Berg) D.I.<sup>156</sup>

Specifické postavení mezi rakousko-uherskými leteckými producenty zaujímaly letecké dílny **Fliegerarsenalu** (*Flugzeugwerk des k.u.k. Fliegerarsenals*). Původně šlo jen o leteckou součást Wiener Arsenalu, jejímž úkolem bylo opravovat, testovat a přejímat letecký materiál pro *k.u.k. Luftschifferabteilung* a dohlížet na vojenskou produkci leteckých výrobců. S narůstajícím rozsahem úkolů však začaly být objekty vídeňského arsenálu již natolik těsné, že v letech 1911-1912 došlo k přesunu na nově budované letiště ve Fischamendu, ležícím 21 kilometrů západně od Vídně (dnes se nedaleko odtud nachází mezinárodní letiště Vídeň-Schwechat).

<sup>153</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, s. 246-248.

<sup>154</sup> Peter M. GROSZ: *Albatros D.III (Oef)*. Windsock Datafile No 19. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1995, Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1984.

<sup>155</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 384. Operative Akten, Gruppe 1. K.u.k. Fliegerarsenal, F. Nr. 4550, Wien, am 13. August 1918. Flugzeugprogramm für das zweite Halbjahr 1918.

<sup>156</sup> Walter SCHROEDER: *Flugzeugfabrik Thöne & Fiala 1914-1918*. ÖFH Nachrichten - Sonderband 32, Wien 2014.

K vlastnímu ustavení instituce pak došlo k březnu 1915.<sup>157</sup> Její původní název, *k.u.k. Luftfahrarsenal (Lfa)* se pak v červenci 1916 změnil na finální *k.u.k. Fliegerarsenal (Flars)*. Do náplně tohoto vojenského zařízení patřilo stále se rozšiřující spektrum úkolů spojených s vývojovými, zkušebními a přijímacími pracemi ve všech aspektech – od draků a motorů přes letecké přístroje, vrtule, chladiče, bomby, radiostanice, fotografické přístroje a zbraně až po zkoušky helikoptér přičemž ovšem hlavním centrem pro letové zkoušky se stalo letiště Aspern (v českém prostředí tehdy známém pod dnes již neužívaným archaickým jménem Ošpry).

Vlastní výrobní činnost dílen *k.u.k. Fliegerarsenalu* vznikla nikoli záměrně, nýbrž spíše jako vedlejší důsledek předválečné fiskální politiky, která omezila nákup nových letounů, jichž se tak letectvu zoufale nedostávalo. Tím byly opravárenské dílny (*Flugzeugwerk*) vzduchoplateckého arsenálu donuceny přestavovat havarované letouny, které by za jiných okolností musely být zcela odepsány. S ohledem na to, že mnohdy muselo dojít k novovýrobě, získala instituce brzy výrobní zkušenosti i kapacity ve všech směrech. K těmto zkušenostem pak přispělo i to, že v roce 1913, poté, co se začaly zpoždňovat dodávky a zhoršovat dílenské provedení Etrichových Monoplanů (jedna z verzí proslulé Taube), objednaných u Lohnera a Castiglioniho obchodní společnosti MLG, tak vzduchoplatecký arsenál svévolně přistoupil k vlastní, bezlicenční produkci série těchto strojů pro *k.u.k. Luftschifferabteilung*. Na začátku války, kdy najednou scházely domácí výrobní kapacity, se tak stal cenným místem i pro sériovou produkci zcela nových strojů. Vedle výroby a přestaveb uvedených Etrichů A.I a A.II a Lohnerů B.I a B.II (jichž zde vzniklo pětadesát) proslul *Fliegerarsenal*, resp. jeho *Flugzeugwerk Fischamend* především licenční výrobou mnoha sérií dvoumístných letounů Hansa-Brandenburg B.I, která až do uzavření příměří dala dohromady úctyhodných 405 kusů.

O tom, jak významnou institucí se *k.u.k. Fliegerarsenal* postupně stal, výmluvně hovoří čísla: na sklonku války měl již 94 důstojníků, 121 poddůstojníků a 3977 příslušníků mužstva a civilních zaměstnanců, přičemž na vlastní výrobu ve *Flugzeugwerk* připadala přibližně tisícovka zaměstnanců.

*Fliegerarsenal* je ovšem třeba zmínit i z jiných důvodů. Je totiž zřejmé, že patrně nebylo jiné c. a k. vzduchoplatecké instituce, kde by byl český živel zastoupen tak výrazně, jako právě zde, a to prakticky ve všech jeho složkách.<sup>158</sup>

Začněme důstojnickým sborem *Fliegerarsenalu*. Tak jako ostatní podobné personální dokumenty c. (a) k. ozbrojených sil, ani příslušné osobní karty pochopitelně neobsahují rubriku národnosti (která se, jak víme, explicitně nezjišťovala), za to však mnoho jiných údajů, z níž ji lze se značnou mírou přesnosti odvodit – metodikou, kterou již v minulosti

<sup>157</sup> Prvním velitelem *k.u.k. Fliegerarsenalu* byl Major Ludwig Leidl, po něm 31. 7. 1917 velení převzal známý aviatický průkopník Major Stephan Petróczy von Petrócz, kterého pak 31. 3. 1918 nahradil Oberst des Geniestabes Ing. Alois Prochaska šlechtic von Mühlkampff. Po většinu uvedené doby, konkrétně od ledna 1916 až do počátku listopadu 1918 byl pobočníkem velitele *Fliegerarsenalu* zkušený český důstojník Hptm. Fp. Robert Schwarz, jenž určitou dobu velitele dočasně zastupoval. ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 3, Kommando des k.u.k. Luftfahrtruppen, Reservatbefehle 1915-1916, LFT, k. 3, Kommando des k.u.k. Luftfahrarsenal, Dauerbefehle 1916-1918, LFT, k. 4-6, 11-14, 21-24, K.u.k. Fliegerarsenal, Tagesbefehle 1916-1918, VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina R. Schwarze.

<sup>158</sup> ÖStA-KA, Wien, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917-1918, K.u.k. Flars, Organisation des k.u.k. Fliegerarsenals, April 1918.

úspěšně použil István Deák<sup>159</sup> a nepochybně i další autoři. Na základě toho lze dovodit, že mezi důstojnictvem *Fliegerarsenal* bylo přibližně 40 % rakouských Němců (z toho až 70 % pocházelo z Vídně), dále 25 % českých Němců a 20 % Čechů. Přestože *k.u.k. Fliegerarsenal* patřil společně armádě, personálně tedy šlo o jasně „předlitavskou“ instituci. Oproti tomu ostatní národy monarchie, včetně Maďarů, Poláků, Chorvatů, Slovinců, Italů či Rumunů, byli mezi důstojnictvem *Flarsu* zastoupeni nepoměrně méně, často jen jako jednotlivci.<sup>160</sup>

A lze důvodně předpokládat, že u mužstva bylo zastoupení Čechů ještě výraznější. Přestože se dochovala kartotéka mužstva *Fliegerarsenal*, v osobních kartách údaje o původu zpravidla absentují, respektive jsou ještě skromnější, než v případech důstojníků. Ovšem i v tomto případě lze s určitou mírou přesnosti české zastoupení dovodit. V rozkazech *Fliegerarsenal* se totiž pravidelně vyskytují seznamy dovolenců i s místem, kde tito budou tuto dobu trávit. A z těchto údajů vyplývá, že zhruba 40 % trávilo dovolenou v etnicky ryze českých krajích (o ostatních oblastech nemluvě).<sup>161</sup>

Někteří pamětníci uvádějí, že české mužstvo zde bylo zastoupeno ještě podstatně výrazněji, přes 60 %. Alespoň zhruba takové číslo uvádí technik a zalétávací pilot *Fliegerarsenal* Lt. i.d.Res. Ing. Karel Mašek (1894-1963). Odvozuje to ze svého pozorování při skládání přísahy novému panovníkovi, císaři Karlovi I., jenž nastoupil po smrti Františka Josefa I. Mužstvo zde totiž tehdy přísahu skládalo podle mateřského jazyka. Ke dni 23. listopadu 1916 si Mašek do svého deníku poznamenal:

*„Nejprve přísahal o důstojnictvo německy, potom mužstvo ve své mateřské řeči. Já měl přísahu s českým mužstvem. Oslovení: „Vojínové čeští. Těžká rána stihla říši naši! Staříček císař, nejvyšší vojevůdce náš povolán byl k trůnu Nejvyššího. Opustil národy své, které tak vroucně miloval v době, kdy litice válečná rozpoutána byvši sveřepým nepřítelem, ze všech stran bije v boky jeho říše. Osud nechtěl tomu by utišil třesk zbraní, zmírnil bědy války a oddaným svým národům vrátil kýžený mír. Toť úkolem a přáním je našeho mladistvého mocnáře Jeho Veličenstva krále Karla. Vojínové! Jest na Vás by jste dnes, kdy nový vojevůdce zbraně naše má vésti ku konečnému vítězství, kdy vrátiti Vás má Vaším drahým, obnovili přísahu vojenské věrnosti a poslušnosti. Slib tento vykonejte prodchnuti jsouce láskou, oddaností a bezmeznou obětavostí a jako národ český vždy a zvláště v této české době lnul k osvícenému domu panovníckému.“*

*Prísahal o se německy, česky, maďarsky, italsky, chorvatsky a srbsky. Překvapilo, že mužstvo je tu takřka ze 2/3 české.“*<sup>162</sup>

<sup>159</sup> Deákova metodika vychází především z toho, že při stanovování národnosti (v rakousko-uherských vojenských záznamech se explicitně nesledovala) jsou zohledňovány také další určující znaky, jako je např. podoba jména (především křestního), deklarovaného náboženství, místo narození, domovská příslušnost, bydliště, míra znalosti různých jazyků a kde je to možné i rodinný původ. Pro naše účely je v tomto směru důležité a doplňující, že máme k dispozici i osobní materiály části těch, kteří po válce sloužili v čs. armádě, kde se již národnost uváděla. Nad rámec uvedené metodiky je z hlediska námi zkoumané problematiky důležité znát rovněž původní kmenové útvary, k nimž budoucí příslušníci letectva náleželi. Útvary společné armády i obou zeměbran byly totiž doplňovány na teritoriální bázi. Tohoto hledisko je ovšem možné použít prakticky pouze u mužstva a záložních důstojníků nebo aspirantů, zatímco aktivní důstojníci, ať už pocházeli odkudkoliv, obvykle kmenově náleželi k útvaru kdekoli v monarchii, k němuž byli posláni po absolvování kadetky.

<sup>160</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 1-9.

<sup>161</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 27/1 – 27/8, Fliegerarsenal, Mannschaftskartei, LFT, k. 4-6, 11-14, 21-24, K.u.k. Fliegerarsenal, Tagesbefehle 1916-1918.

<sup>162</sup> ANTM, Praha, f. 745, k. 14, deník Ing. Karla Maška.

Zhruba 20 % českých důstojníků a 40 až 60 % českého mužstva *k.u.k. Fliegerarsenal*, tato vysoká čísla ovšem mohou překvapit jen málokoho. Jako vysoce technicky náročná zbraň letectvo vyžadovalo odborně připravené specialisty, absolventy středních a vysokých technických škol a zdatné řemeslníky. Ti pochopitelně pocházeli z nejméně industrializovaných oblastí monarchie a české země k nim náležely v první řadě.

Přestože rakousko-uherské letectvo nepatřilo ani k nejpočetnějším, ani k technicky nejnávštěvnějším, v některých ohledech sehrálo průkopnickou roli. Svou úlohu v tom sehrál i *Fliegerarsenal*. Nelze nezpomenout, že se to týkalo vývoje upoutaných vrtulníků, které měly nahradit pozorovací balóny. Pod zkratkou PKZ se skrývala jména realizačního týmu, který tvořili velitel *Fliegerarsenal*, spišský Maďar *Oberstleutnant* Stephan Petróczy von Petrócz (1874-1957)<sup>163</sup> a především konstruktéři, budapešťský rodák *Oberleutnant i.d.Res.* Dr. Theodore von Kármán (1881-1963) a *Leutnant i.d.Res.* Ing. Vilém Žurovec (1883-1935), Čech ze severomoravské obce Harty u Petřvaldu, který se již předtím společně s Kármánem podílel na budování aerodynamického tunelu (Windkanal) ve Fischamendu.<sup>164</sup>

<sup>163</sup> *Hauptmann* (později *Oberstleutnant*) Stephan Petróczy von Petrócz (\* 3. 1. 1874, Garancspetróc, Spiš, Uhry, dnes Granč-Petrovce, okr. Levoča, Slovensko, † 22. 2. 1957, Budapešť) byl významným pionýrem rakousko-uherského letectví a jednou z jeho legend. Tento absolvent vyšší vojenské reálky v Hranicích na Moravě a prestižní *Theresianische Militärakademie* ve Vídni patřil k těm profesionálním důstojníkům, kteří letecký výcvik absolvovali na své vlastní náklady dlouho před válkou. Pilotní diplom FAI-Rakousko č. 13 získal již 28. 9. 1910 a diplom balonového pilota 3. 8. 1911. V monarchii patřil mezi nejerudovanější technické specialisty letectva. Nepřekvapí tedy, že v roce 1911 se ve Vídeňském Novém Městě stal velitelem první vojenské pilotní školy (*k.u.k. Flugmaschinen-Instruktionsabteilung*). „*Milionář, letec a konstruktér, jenž až dosud pěstoval aeronautiku více jako sport z vlastních peněz a měl již nějakou tu zlomeninu za sebou,*“ tak se zapsal do paměti Rudolfa Holeky, jednoho z frekventantů tohoto prvního pilotního kurzu. Za války Petróczy bojoval na srbské, ruské a nakonec i na italské frontě. Po dočasném stažení do zázemí zorganizoval a v letech 1915-1916 velel letecké důstojnické škole (*Flosch*) ve Vídeňském Novém Městě. Po definitivním odvolání z fronty do týlu byl 1. 10. 1917 jmenován velitelem *k.u.k. Fliegerarsenal*, kde se společně s Žurovcem a Kármánem stal jedním z duchovních otců vrtulníku. Pocházel ze Spiše a ovládal i slovenštinu, ale za Slováka se nehlásil – cítil se Maďarem. Přestože mu Žurovec po válce nabízel, aby se usadil v ČSR, zůstal v Maďarsku, kde se stal významnou postavou zdejšího letectví.

<sup>164</sup> *Lt. i.d.Res.* Ing. Vilém Žurovec (\* 1. 3. 1883, Harty-Petřvald, † 15. 1. 1935, Bohumín), nejstarší ze čtyř bratrů této technicky založené české letecké rodiny, byl duší vývoje vrtulníku PKZ-2. Po získání diplomu elektro- a strojního inženýra pracoval před válkou v Německu mimo jiné jako konstruktér u leteckých firem Fokker a Albatros. Po vypuknutí války narukoval k rakousko-uherské pěchotě, ale jako technický odborník byl brzy přemístěn k letectvu a v roce 1916 nastoupil u *k.u.k. Fliegerarsenal* ve Fischamendu. Po skončení války se zabýval také vývojem letadla s krátkým vzletem. Nakonec se stal jednou z prvních čs. obětí nacismu - zemřel v bohumínské nemocnici na následky bezmála dvouletého věznění v nacistickém Německu. Druhý z nejstarších bratrů, *Zugsführer Fp.* Josef Žurovec (\* 16. 7. 1889, Harty-Petřvald, † 11. 12. 1936, Místek), sloužil za války, konkrétně od června 1916 jako pilot u *Fliku* 29 na ruské a rumunské frontě, od dubna 1918 pak u bombardovacího *Fliku* 104G na italském bojišti. Příčiněním svého staršího bratra Viléma byl nakonec v září 1918 i s mladším bratrem Leopoldem (\* 6. 4. 1894, Harty-Petřvald, † 9. 6. 1971) převelen do Budapešti, kde se v továrně Dr. Liptáka podíleli na stavbě vrtulníku PKZ-2. *ÖstA*, Wien, LFT, k. 52 – PA Zgsf. Josef Zurowetz, LFT, k. 184, Monatsberichte d. *Flik* 29, k. 188, Monatsberichte d. *Flik* 104G, LFT, k. 56/3 – LFET - Mannschaft-Evidenz S-Z, Jan ČÍP: *Na okraj jednoho výročí*. In: Harty 1780-1956. Příloha Vlastivědného časopisu Poodří č. 2/2008, s. 32-41, Reinhard KEIMEL: *Österreichische Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, s. 226-227 a 248-250, Alois BLAHUT: *Z historie letiště Ostrava-Mošnov – Bratři Žurovcové*. Čs. správa dopravních letišť, Praha 1977, František PAVELČÍK: *Bratři Žurovcové*. [http://apolo.koprivnice.org/slpribor/vzpominky/bratři\\_zurovcove.htm](http://apolo.koprivnice.org/slpribor/vzpominky/bratři_zurovcove.htm), Jan PCHÁLEK: *Bratři Žurovcové*. Ostrava. Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města. Sv. 11 (1981), s. 281-284, Radko VAŠÍČEK: *Kdo*

Zkratka PKZ se však začala užívat až v poválečné literatuře, dobově byl aparát označován jako SFF (Schraubenfesselflieger). Konstrukce pokusného vrtulníku PKZ-1, který vznikl na jaře 1917 v dílnách Petrůczym vedeného *Fliegerarsenalu*, získala německý patent č. 346,425 z 28. června 1917, který znel na jména Kármána a Žurovce. Nebyl však technicky dořešen a pak se vývoj přenesl z Fischamendu do Budapešti, kde po tomto předchozím laborování následoval vývoj konstrukčně podstatně odlišného vrtulníku, později označovaného jako PKZ-2. Ten byl výsledkem především Žurovcovy technické invence, ostatně německý patent č. 347,578, vydaný 12. února 1918 zní tentokrát výhradně na jeho jméno. Zde jen doplníme, že v rozporu se zjevnými fakty bude po válce výhradní autorství nárokovat pro sebe Kármán, který Žurovcův lví podíl na konstrukci PKZ-2 úplně pomine. Ten je však dostatečně dokumentován nejen oním patentem, ale i Žurovcovou korespondencí v Kármánově archivu (Kármán později emigroval a stal se předním americkým aerodynamikem); také v odborných kruzích není Žurovcův rozhodující podíl nijak zpochybňován a on sám je považován za jednoho z nejvýznamnějších pionýrů vývoje vrtulníků.

Na rozdíl od předchozího PKZ-1 nebyla stavba tohoto Žurovcova stroje kryta ze státních peněz. Finanční prostředky poskytla Uherská banka a významné strojírný a slévárny Dr. Lipták & Co. A.G. v Pestzentlörincz poblíž Budapešti. Žurovec, jemuž Liptákova firma svěřila vedení nového konstrukčního oddělení, zahájil konstrukční práce na PKZ-2 někdy v listopadu 1917. Jeho výtvar poháněly tři rotační sedmiválcové motory Gnôme Monosoupape po 100 k, respektive jejich licenční verze Oberursel U.I, vyráběné firmou Steyer. Byly usazeny v příhradových trojúhelníkových ramenech, svařených z ocelových trubek, a přes převodovku poháněly dvě Kármánem vyvinuté protiběžné dvoulisté vrtule (rotory) o šestimetrovém průměru. Výška visení stroje se regulovala pomocí elektromotorem poháněného navijáku a aparát byl stabilizován třemi vodícími kladkami, ukotvenými v terénu. Přistávací zařízení představoval jeden centrální nafukovací vak asi o metrovém průměru a další tři vyrovnávací o čtyřiceticentimetrovém průměru umístěné až téměř na konci příhradových nosníků.

PKZ-2 poprvé vzlétl 2. dubna 1918 z dřevěné plošiny před Liptákovou továrnou. Po několika vzletech v trvání až jedné hodiny se však ukázalo, že původní trojice jeho sedmiválců je příliš slabá. Zkoušky byly tedy 5. dubna přerušeny kvůli montáži výkonnějších devítiválcových rotačních motorů Le Rhône 9J (Oberursel UR.II) po 120 k. Letové zkoušky byly obnoveny 17. května. Celkem vrtulník absolvoval šestatřicet vzletů a dosáhl v nich výšky mezi deseti a padesáti metry nad zemí. Poslední z nich PKZ-2 prodělal při předvádění delegaci vysokých vojenských hodnostářů časně ráno 10. června 1918. Přestože motory Le Rhône předtím prošly důkladnou revizí, vykazovaly nepravidelný chod. Žurovec se proto zpočátku zdráhal, ale na naléhání nakonec k ukázce svolil. Stroj s košem pro pozorovatele (*Beobachterstand*) za bezvětří pracoval správně a před užaslými důstojníky dvakrát vystoupil do sedmi-osmimetrové výšky. Po sejmutí koše pak za mírného větru odstartoval znovu a vystoupal do asi dvanáctimetrové výšky (podle jiných zdrojů dvacetimetrové). V důsledku přehřívání však jeho motory ztratily výkon a vrtulník stabilitu. Ve výšce se rozkmital a obsluze se nepovedlo stáhnout ho včas k zemi. Asi dva metry nad zemí se naklonil na stranu, vrtulemi zachytil o zem a havaroval. Generálmajor Uzelac, který seznal, že technické problémy jsou příliš

---

byl Vilém Žurovec. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 49, Radko VAŠÍČEK: *Bratři Žurovcové*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 50.

komplexního charakteru na to, aby byly vyřešeny v dohledné době, projekt nakonec 21. června 1918 zastavil. Žurovec se však nevzdal, ostatně stavbu nefinancovala armáda, ale soukromý podnikatel. Těžce poškozený prototyp nechal opravit a sháněl nové motory. Za necelé tři měsíce ohlásil, že vrtulník bude do 1. listopadu 1918 schopen dalších testů. Bylo však už pozdě. Torzo PKZ-2 pak odvezla italská kontrolní komise a údajně skončilo v muzeu, kde patrně došlo k jeho sešrotování.<sup>165</sup>

Z dalších českých inovátorů, kteří byli příslušníky *Fliegerarsenalu*, je třeba zmínit alespoň některé. Jejich jména obvykle nepomínají žádné zásadnější pojednání o rakousko-uherském letectvu – na rozdíl od jejich původu.

*Oblt. i.d.Res.* Eduard Zaparka byl rodákem ze Slavkova u Brna. Než přišel k *Fliegerarsenalu*, měl za sebou praxi u německých a francouzských leteckých výrobců a službu u dělostřelectva. Na konci války se stal šéfkonstruktérem vídeňské letecké továrny Phönix. V mezidobí proslul jako vynálezce vlastního synchronizačního systému pro kulometry letounů, poháněných motory Hiero. U c. a k. leteckých sil se mu dostalo širokého rozšíření. Navíc v době svého předchozího působení ve funkci technického důstojníka u *Fliegeretappenparku* 3 v Tridentu nejenže vyprojektoval, ale také postavil originálně pojatý jednomístný stíhací dvouplošník vlastní konstrukce. S ohledem na použití rotačního motoru (kořistní Gnome & Rhône, vyráběný v licenci v Turínu) měl trup kulatého průřezu. Především ale měl velmi sofistikovanou strukturu nosných ploch, které mohly za letu měnit úhel náběhu (podrobnosti o mechanismu – vyjma několika dochovaných fotografií - ovšem nejsou známy).<sup>166</sup>

Dalším, kterého je možné zmínit, byl *Landsturm-Werkmeister* Ing. Ludvík Král, rodák z obce Medlice u Moravského Krumlova. Tomuto zbrojíři se podařilo vyřešit problém jiného rázu. Standardní rakousko-uherské vodou chlazené pýchotní kulometry Schwarzlose M.7/12 ráže 8 mm (z produkce zbrojovky Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft ve Steyeru) byly pro použití v tehdejších poměrně křehkých létajících aparátech příliš těžké (20,7 kg bez podstavce a ochranného štítu) a měly i nízkou rychlost střelby, 350-430 ran za minutu. V průběhu roku 1916 tedy byly ve *Fliegerarsenalu* odlehčeny na 13,2 kg a konstrukčně upraveny natolik, že původní kadence se zvýšila na 560-580 ran za minutu. Označovaly se jako Schwarzlose M.16. O jejich další vylepšení se postaral právě Král, jenž poměrně jednoduchými mechanickými úpravami dokázal zvýšit rychlost palby u M.7/12 ze 430 na 630 ran/min a u M.16 (nyní označované již jako

<sup>165</sup> Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*. Flying Machines Press, Mountain View 1993, s. 375-380, Peter M. GROSZ: *PKZ 2*. Windsock Mini Datafile No. 2. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1995, Peter PLATTNER a kol.: *Die k.u.k. aeronautischen Anstalt Fischamend*. Der aviatische Salon, Wien 2011, s. 78-82, Radek PANCHARTEK: *První úspěšné rotorové letadlo – PKZ-2*. [http://www.valka.cz/clanek\\_134499.html](http://www.valka.cz/clanek_134499.html), Pavel SVITÁK: *Žurovcův vrtulník*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 42-48, Pavel SVITÁK – Radko VAŠÍČEK: *K dějinám vrtulníků v Rakousku a Rakousko-Uhersku*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 30-32, Pavel SVITÁK – Radko VAŠÍČEK: *Pozorovací vrtulník podle Petróczyho*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 36-39, *Petroczy-Karman-Zurovec PKZ 2*: [http://www.aviastar.org/helicopters\\_eng/petroczy.php](http://www.aviastar.org/helicopters_eng/petroczy.php)

<sup>166</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 52, Lt. i.d.Res. Eduard Zaparka, ÖStA-KA, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 9, Oblt. i.d.Res. Eduard Zaparka, Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 370-372 a 531.

M.16A) z 580 na vynikajících 880 ran/min. Tím z tohoto kulometu učinil zbraň víceméně srovnatelnou se zbraněmi leteckého protivníka.<sup>167</sup>

Přestože inovátorů z českých zemí sloužilo u *Fliegerarsenalu* více, nelze nezpomenout ještě alespoň jednoho. Byl jím německojazyčný rodák z Vrchlabí, *Oblt. i.d.Res.* Guido Priesel. Létařící aparáty stavěl již doma před válkou, ale doložen je zatím jen jediný skutečně postavený a zalétaný. Šlo o motorový jednoplošník, jehož přesnou podobu ovšem dosud neznáme. S jeho stavbou, která probíhala ve vrchlabské karosárně synů Ignáce Theodora Petery, mu pomáhal jiný budoucí válečný letec, o pět roků mladší student Otto Schrimpl, syn vrchlabského starosty. Za „letiště“ tehdy Prieselovi sloužila travnatá plocha ve Vejsplachách, kde zhotovil i malou dílnu a plátěný hangár. K záletu došlo v roce 1914, ale mezitím vypukla válka a oba aviatičtí nadšenci postupně narukovali do armády.<sup>168</sup>

Po vyléčení zranění, které utrpěl na ruské frontě, se Priesel v roce 1915 dostal na vlastní žádost do *Luftfahrtarsenalu* (od roku 1916 *Fliegerarsenal*), kde i nadále uplatňoval své technické nadání a smysl pro inovace. V dubnu 1917 obdržel povolení postavit jednomístný lehký stíhací dvouplošník vlastní konstrukce, známý jako KEP (*Kampf-Einsitzer-Priesel*). Poháněl ho motor Hiero o výkonu 145 k. Lehká stíhačka zpočátku vznikala za přispění zmíněné malé Peterovy firmy. Pro ni však šlo o finančně příliš náročný projekt, takže Priesel byl donucen spojit své síly s továrníkem Karlem Hoierem z Fischamendu. Ten na oplátku získal práva na některé Prieselovy patenty. K záletu došlo u *Fliegerarsenalu* v Aspernu 6. dubna 1918, ale následné testy v aerodynamickém tunelu nedopadly uspokojivě. *Fliegerarsenal* proto v srpnu požadoval celou řadu konstrukčních změn i výměnu motoru za rotační, ale tyto plány se již nerealizovaly (po skončení války, kterou Priesel nepřežil, byl letoun v roce 1920 nabízen letectvu Československé republiky, ale to o něj neprojevílo zájem).<sup>169</sup>

Priesel se ovšem věnoval i jiným pracím, které uplatnění našly. Pomineme-li jeho podíl na konstrukci pumových závěsníků a schránek II VK pro nesynchronizované kulometry, pak jeho nejdůležitějším výtvozem se stalo synchronizační zařízení pro letecké kulometry Schwarzlose (*Priesel-Steuerung*). Jeho první praktické testy proběhly v říjnu 1917 a skončily úspěšně. Protože se ukázalo jako lepší, než dosavadní synchronizační zařízení od Daimlera, od následujícího roku se stalo standardní výbavou stíhacích letounů Albatros D.III (*Oef*).<sup>170</sup>

Vedle toho ve Fischamendu vyvinul nový univerzální oběžný kruh pro obranný kulomet pro dvoumístné letouny. Při jeho konstrukci se Priesel do jisté míry nechal inspirovat proslulým anglickým Scarffem. Po zkouškách u *Fliegerarsenalu* nakonec

<sup>167</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 4, f. 100 – Ldst-Werkmeister Ludwig Kral, ÖStA-KA, LFT, PA, k. 25 – Fwk. Ludwig Kral. Blíže k problematice Peter M. GROSZ: *Austro-Hungarian Aircraft Armament. 1914-1918*. Cross & Cockade Journal, Vol. 15, No 3, Autumn 1974, s. 227-283, Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 523-536.

<sup>168</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 6, folio 1-108 (*Oblt. i.d.Res.* Guido Priesel), ÖStA-KA, LFT, PA, k. 36 (*Oblt.* Guido Priesel), ÖStA-KA, Luftfahrtruppen, k. 26/2 – Offizierskarthotek (*Oblt.* Guido Priesel), *Počátky létání ve Vrchlabí*. <http://kavr.cz/wp-content/uploads/2017/04/Historie-do-45.pdf>; Antonín TICHÝ: „*Sprung der spinennen Flieger*“. <http://www.freiheit.cz/6-schlaraffia--umeni-pratelstvi-humor/540-sprung-der-spinennen-flieger.html>;

<sup>169</sup> Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 366-369.

<sup>170</sup> Tamtéž, s. 531-532.

vznikly dvě verze Prieselova kruhu, vyrobené firmou Sollux. První pro Brandenburgy C.I, druhý pro letouny Phönix C.I a UFAG C.I. Přestože jejich zkoušky dopadly úspěšně, na frontu se již nedostaly, protože první byly vyrobeny až v lednu 1919.<sup>171</sup> Toho se ovšem *Oblt. i.d.Res.* Guido Priesel již nedožil, neboť 20. března 1918 zahynul ve Fischamendu při zkušebním letu na letounu Fokker B.I.<sup>172</sup>

Mnoho dalších někdejších příslušníků *Fliegerarsenal* sehrálo významnou, v řadě případů naprosto klíčovou roli při budování meziválečného čs. letectva, leteckého průmyslu a leteckého výzkumnictví. Je třeba předeslat, že šlo o odborníky z celého spektra činností *Flars* – od vojenských velitelů přes letecké konstruktéry, technické důstojníky působící při technických a přejímacích zkouškách přímo ve *Flars*, dále jako vojenské dozorcí orgány u leteckých výrobců či technické důstojníky u polních či týlových setnin až po zalétávací piloty a kvalifikované řemeslníky různých oborů.<sup>173</sup>

Dlouholetý pobočník velitele *Fliegerarsenal*, *Hptm. Fp.* Robert Schwarz, jenž určitou dobu velitele dočasně zastupoval, se stal jedním z předních budovatelů československého vojenského letectva, kde to nakonec dotáhl až na plukovníka. Hned po skončení války působil jako výborně hodnocený letecký referent likvidačního úřadu pro vojenské věci při vídeňském vyslanectví, pak v letech 1919-1922 působil na pražském MNO. Jako energický důstojník a erudovaný letecký odborník pak řadu zodpovědných řídicích, velitelských a pedagogických funkcí zastával i v následujících letech: 1923-1928 velel Leteckému pluku 3 v Nitře a v letech 1928-1934 byl prvním velitelem Leteckému pluku 4 v Praze a Hradci Králové. Souběžně s tím také učil leteckou taktiku v pražském kurzu pro velitele vojskových těles a současně velel kurzu pro velitele letek a byl učitelem taktiky letectva ve velitelské škole.<sup>174</sup>

Také základ zárodku čs. leteckého průmyslu, položili dřívější příslušníci *Fliegerarsenal*. Šlo o Letecký arsenal – název hovoří za vše - na Výstavišti v pražských Holešovicích, který se stal organizačním předchůdcem později významné Vojenské továrny na letadla, známější pod obchodním názvem Letov. Prvním velitelem zde byl npor. v zál. Klement Adamec, jenž společně s dalším příslušníkem *Flars*, npor. v zál. Richardem Havránkem a dalšími hned v prvních listopadových dnech roku 1918 přivezl z Aspernu do Prahy vlakovým transportem několik vagonů leteckého materiálu a mnoho obráběcích strojů. Vedle toho, že na Výstavišti byl shromažďován letecký materiál i z dalších zdrojů (z Chebu, Plané, pražské Al-My i z francouzských dodávek), tak Adamec spolu s dalším někdejším důstojníkem *Flars*, por. v zál. Ing. Aloisem Šmolíkem ještě na Výstavišti v červnu 1919 zahájil práce na konstrukci prvního čs. vojenského letounu. Tento dvoumístný víceúčelový dvouplošník Š.A. (Šmolík-Adamec) pak kpt. Adamec v květnu 1920 osobně zalétal. Stroj se pak ve dvou motorových variantách vyráběl v poměrně velké sérii.

<sup>171</sup> Tamtéž, s. 526-527.

<sup>172</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 6, folio 1-108 (*Oblt. i.d.Res.* Guido Priesel), ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 22, K.u.k. Fliegerarsenal, Tagesbefehl Nr. 91 vom 12. April 1918, ÖStA-KA, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen Nr. 11, Wien, 30. April 1918.

<sup>173</sup> VÚA-VHA, Praha, MNO – pres., 1918-1923, k. 83, sign. 32/7, č.j. 2590. Návrh na zřízení Technického úřadu leteckého, vyjádření o postavení techniků v rakousko-uherském letectvu a při budování čs. voj. letectva.

<sup>174</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 4-6, 11-14, 21-24, K.u.k. Fliegerarsenal, Tagesbefehle 1916-1918, VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina R. Schwarze.



V souvislosti s počátky Leteckého arsenalu na Výstavišti by ovšem nebylo správné pominout i další, dnes již prakticky neznámé důstojníky. Patřili k nim např. npor. v zál. Viktor Syrový (přednosta leteckých dílen na Výstavišti), npor. v zál. Ing. Theodor Köhler (taktéž zdejší letecké dílny), por. v zál. Josef Hlobil (správce provozního materiálu na Výstavišti), por. v zál. Karel Závorka (zuzítkovací oddělení) a mnoho dalších.

Po svém odchodu do civilu (1921) se bývalý velitel Leteckého arsenalu Klement Adamec stal spolujednatel firmy IBA (Ing. Barvitijs a Adamec), produkující výrobky jemné mechaniky, m.j. letecké přístroje. Jeho někdejší souputník, Ing. Alois Šmolík se v Letovu stal šéfkonstruktérem a technickým ředitelem a byl jím až do nacistické okupace. Již zmíněný Ing. Richard Havránek zde byl v letech 1923-1924 místoředitelem, ale pak sehrál poměrně významnou roli i jinde. V letech 1925-1928 byl provozním inženýrem v plzeňské Škodovce a v letech 1940-1945 technický, od 1938 závodní ředitel letecké továrny Avia v Praze.

Příslušníci *Fliegerarsenalu* pochopitelně sehráli významnou roli u dalších technických složek Leteckého sboru. Byli to např. setník Karel Procházka (technický pobočník velitele Leteckého sboru), lodní ženijní setník Jindřich Martínek (první velitel technické správy Leteckého sboru), npor. Rudolf Moravec (pobočník velitele technické správy Leteckého sboru), npor. Ing. Jan Kurz (technický referent Leteckého sboru u MNO), por. v zál. Ing. František Grossmann (přednosta nákupního odd. technické správy), npor. v zál. Antonín Urban (přednosta odd. motorů), npor. v zál. Ing. Jaroslav Gause (též motorové odd.), npor. v zál. Josef Starý a prap. v zál. Jaromír Wurm (oba elektrotechnické oddělení), npor. v zál. Karel Šíp, por. Ing. Ottokar Kabeláč, por. Ing. František Libra a por. Ing. Antonín Hrubý (všichni odd. pro stavbu letišť) a řada jiných.

Zakladatelem a dlouholetým velitelem leteckých dílen (pozdějších Hlavních leteckých dílen) v Olomouci byl npor. v zál. Jan Žváček, rovněž bývalý příslušník *Fliegerarsenalu*. U c. a k. letectva začínal v haličském Stryji u *Fliegeretappenparku 5*, kterému pak velel. Po vzniku *Lfa*, resp. *Flars* se pak stal dozorčím orgánem u motorářských firem Fiat a Daimler ve Vídeňském Novém Městě a nakonec velitelem leteckých dílen (*Flugzeugwerkstätte*) Szeged-Rokus v Uhrách. Po dlouholetém působení v čele HLD Olomouc byl pak v letech 1936-1939 – již jako pplk. tech. zbroj. let. - přednostou II/3. odd. (motorového) VTLÚ.

Bývalí příslušníci *Flars* pochopitelně nemohli absentovat mezi technickými důstojníky postupně budovaných leteckých setnin (leteckých rot, od roku 1924 letek). Logicky byli i mezi prvními vojenskými dozorčími orgány u domácích leteckých producentů: npor. v zál. Ing. Karel Merta (dosavadní vojenský dozorčí orgán u pražské firmy Al-Ma), npor. František Micka, por. v zál. Bohumír Ondrák a později por. v zál. Otakar Řezáč (všichni u mladé letecké továrny Aero), npor. v zál. Emanuel Sedlák (u karlínské motorářské firmy Breitfeld a Daněk) či npor. v zál. Antonín Stanislav (v plzeňské Škodovce),

Významnou roli sehráli bývalí příslušníci či zaměstnanci *Fliegerarsenalu* také při zakládání první soukromé letecké továrny Aero na počátku roku 1919. Dosavadní vojenský dozorčí orgán u firmy Al-Ma, npor. v zál. Ing. Karel Merta, jeden z nejvýraznějších zastánců emancipace domácího leteckého průmyslu, se na počátku roku

1919 stal spoluzakladatelem a prokuristou Aerovky. Přetáhl k ní i značnou část kvalifikovaných zaměstnanců Al-My, kterou čekal již jen jepičí život.<sup>175</sup>

Někdejším příslušníkem *Fliegerarsenal* byl i budoucí šéf meziválečného československého leteckého výzkumnictví, pozdější plukovník technické zbrojní služby letectva RTDr.<sup>176</sup> Ing. Karel Bucháček (1888-1968). Tento žižkovský rodák a vynikající absolvent strojíního odboru české techniky v Praze před válkou prošel bohatou praxí v řadě strojírenských, především motorářských firem v Praze, Vídní, Brně, Berlíně a v bavorském Aschaffenburgu. V roce 1916 se stal důstojníkem *Fliegerarsenal*, kde se profiloval především v oboru konstrukce, stavby, zkoušek a přejímky leteckých motorů. V rámci *Flars* působil jako vojenský dozorcí orgán u vídeňských motorářských firem Warchalowski, Eissler & Cie, Österreichische Fiat (obě vyrábějící především motory Hiero), Bachrich & Co, Siemens & Halske a v uherských automobilových závodech Marta v sedmihradském Aradu. Poslední rok války pak působil jako přednosta výrobní kontroly v motorové továrně *Fliegerarsenal* ve Fischamendu. Po skončení 1. světové války nastoupil službu u technické správy Leteckého sboru v Praze, ale nejvíce proslul jako zakladatel a dlouhodobý velitel Vojenského leteckého ústavu studijního (VLÚS), po roce 1933 pak II. (leteckého) odboru Vojenského technického a leteckého ústavu (VTLÚ).<sup>177</sup> Jeho organizačním nástupci, Vědeckému leteckému ústavu (VLÚ), pak šéfoval i první dva roky po 2. světové válce.<sup>178</sup>

Nešlo ovšem jen o ty bývalé příslušníky *Fliegerarsenal*, kteří po válce zůstali spjati s letectvím. Mnozí další se uplatnili i v jiných oborech. Za všechny jmenujme alespoň bratry Teysslerovy, rodáky z pražských Nuslí, kteří po předchozím bojovém působení na frontách přišli do *Fliegerarsenal* v průběhu roku 1916. Starší *Lt. i.d.Res.* Ing. Vratislav Teyssler (1886-1963), předválečný absolvent Vysoké školy stavebního inženýrství v Praze, pracoval nejprve na statických výpočtech u již zmíněného proslulého *Oblt. i.d.Res.*

<sup>175</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 1-9; VÚA-VHA, Praha, MNO 1919, IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, Letecký sbor – osobní správa, č.j. 305 dův. (opis pův. č.j. 247 dův.). Seznam důstojníků Leteckého sboru k 20. 7. 1919 (v činné službě i v neaktivitě).

<sup>176</sup> RTDr. (též Dr. techn.) – doktor technických věd.

<sup>177</sup> Počátky této instituce, ještě pod názvem Vzduchoplavecký studijní ústav, sahají do 1. 5. 1922. Současně s tím byl tehdejší škpt. Karel Bucháček pověřen jeho výstavbou. V rámci těchto přípravných prací podnikl několik studijních cest do Francie a Německa, aby načerpal nejnovější zkušenosti v institucích tohoto typu. O pět roků později, 23. 11. 1927 došlo k přejmenování Vzduchoplaveckého studijního ústavu na Vojenský letecký ústav studijní (VLÚS). K 1. 1. 1933, v důsledku úsporných opatření, následovalo jeho organizační začlenění do Vojenského technického ústavu (VTÚ). Sloučená instituce pak dostala nový název Vojenský technický a letecký ústav (VTLÚ), pod nímž pracovala až do okupace. René PAVLÁK a kol.: *75 let VZLÚ ve službách letectví*. VZLÚ, Praha 1997, s. 6-23; Ladislav VYMĚTAL – Jožka ŠPELINA: *85 let ve službách letectví 1922-2007. Letové zkoušky - Historie a současnost*. VZLÚ a.s., Praha 2007, s. 4-5 a 11-16; Pavel KUČERA: *Od Pokusné letky VLÚS po Letecký zkušební oddíl VTLÚ. Letové zkoušky ústavu dvacátých a třicátých let a osobnosti pilotů*. In: *Než podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. NTM, Praha 2012, s. 57-82; Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL: *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918-1939*, s. 56 a 81-82; Rudolf SANDER: *Organizační a dislokační vývoj československé armády v letech 1918-1939*. Sborník archivních prací 35, č. 1/1985, s. 120.

<sup>178</sup> VÚA-VHA, Praha, MNO 1920, IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, k. 9706/7, inv. č. 347, sign. 10 3/1 1. Npor. Dr. tech. Karel Bucháček – odborník na motory, jeho příchod od MVP a převzetí studijního referátu 13. oddělení MNO; VÚA-VHA, MNO 1920, IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, k. 9706/7, inv. č. 365, sign. 16 2/1 9. Npor. v zál. Dr. Ing. Karel Bucháček – návrh na jeho jmenování prozatímním přednostou studijního oddělení MNO/13. odd.; VÚA-VHA, kvalifikační listina Karla Bucháčka; Karel BUCHÁČEK: *Z počátků mé práce v letectví*. Letec, roč. XIV, č. 3, březen 1938, s. 35-36.

Dr. Theodora von Kármána, poté jako přejímací orgán, technický pobočník, vedoucí kancelářské skupiny motorářského oddělení aj. O pět roků mladší *Oblt. i.d.Res.* Ing. Vladimír Teysler (1891-1958), jenž před válkou vystudoval strojní inženýrství na České vysoké škole technické v Praze, se nejprve v Hainburgu zabýval normalizací a rekonstrukcí příslušenství volných i upoutaných balónů, dále přejímáním motorů a vyvíječů plynů pro motorizované jednotky, dozorem nad stavbou železných hangárů a technickou službou na letišti. Později působil ve Vídni jako provozní inženýr mechanických dílen *Fliegerarsenal*.

Po skončení války oba zůstali ve vojenské službě jen několik málo roků. Doc. Ing. Vratislav Teysler se stal profesorem geodézie a důlního měřičství na Vysoké škole báňské v Příbrami. Poté v letech 1923-1939 působil u Státního pozemkového úřadu ve Zvolenu (měřičský komisař, zemědělský rada a přednosta SPÚ Zvolen) a v letech 1939-1946 u Státního pozemkového úřadu a ministerstva zemědělství v Praze (vrchní zemědělský rada), odkud odešel do důchodu v roce 1946. Mladší bratr, prof. Ing. Dr. techn. Vladimír Teysler se vědecké a pedagogické dráze věnoval déle. Vrátil se na svou *alma mater*, tentokrát jako vyučující. V letech 1921-1926 vyprojektoval, vystavěl a byl správcem Strojní laboratoře při ČVUT v Praze, kde se později stal docentem a profesorem – na fakultě strojního inženýrství vedl katedru technického měření a regulace. V letech 1927-1939 společně s Václavem Kotyškou editoval a vydal rozsáhlý, patnáctidílný Technický slovník naučný (v roce 1941 a 1949 pak následovaly ještě dva díly dodatků). Vedle obsáhlé výzkumné a publikační činnosti byl i majitelem chráněných vzorů a patentů z oboru měřících přístrojů. Za nacistické okupace, po uzavření českých vysokých škol byl pověřen vedením Zkušebního ústavu pro přístroje ve strojnictví a jeho přednostou zůstal až do likvidace ústavu v roce 1947.<sup>179</sup>

V naší dosavadní tuzemské letecké historiografii se tak *Fliegerarsenal* stává institucí, jejíž přínos zůstává nedoceneným. Také zde tedy hledejme odpověď na otázku, jak bylo možné, že se po válce čs. letecký průmysl – předtím fakticky neexistující – tak rychle etabloval, konsolidoval a již v průběhu 20. let dosáhl řady výrobních i exportních úspěchů. Díky vysokému stupni industrializace českých zemí i díky značnému množství technických odborníků, zděděných po zaniklé monarchii tak čs. letecký průmysl dokázal jít vlastní cestou. Dobře to dokumentují i čísla. Zatímco v době vzniku republiky měl čs. letecký sbor ve výzbroji výhradně zahraniční typy letounů, o pouhých pět let později, v roce 1923 mělo letectvo již ze 46 % domácí letecké výroby a v roce 1928 tento podíl činil již plných 95 %.<sup>180</sup> Něčím podobným se – vyjma leteckých velmocí – nemohl pochlubit žádný z nově vzniklých evropských států mezi Baltem a Jadranem.

Na druhou stranu je ovšem třeba říci, že rakouská konstrukční tradice (s nezanedbatelným francouzským vlivem) meziválečnou čs. konstrukční školu do jisté míry determinovala. Jde jistě o téma, které by zasluhovalo bližší a podrobnější zkoumání,

<sup>179</sup> VHÚ, Praha, f. varia – V. Teysler, VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listiny Vratislava Teyslera a Vladimíra Teyslera, ÖStA-KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 8, folio 1-109, Sch-T, ÖStA-KA, LFT, k. 26/3 – Offizierskarthotek Qu-Z, Jiří RAJLICH: *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*. Svět křídel, Cheb 2014, s. 103, Vladimír TEYSSLER – Václav KOTYŠKA: *Technický slovník naučný*. Sv. 1-15, 2 sv. dodatků. Nakl. Borský a Šulc, Praha 1927-1949, Václav TRANTINA: *Pedagogové VŠB v Příbrami*. <http://slon.diamo.cz/hpvt/2001/sekce/tradice/06/T06.htm>

<sup>180</sup> Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL: *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918-1939*. Naše vojsko, Praha 1993, s. 15-18.

na které zde není místo. S určitou dávkou zjednodušení tento fenomén ve zkratce naznačil pozdější generál Rudolf Holeka: „*Ač prvé počátky letectví začaly se v Rakousku stroji francouzskými, v nichž se zrcadlila lehká, smavá povaha celého národa, přece jen rakouský typ letounu vyvíjel se jinak. Dostával vážný, chmurný ráz. Přesná, promyšlená, důvěru vzbuzující práce byla patrna na každé podrobnosti... Němci [v Rakousku] ani nepopírali, že Češi jsou jejich nejlepšími pracovníky v továrnách. Převzali jsme po roce 1918 jejich způsob stavby. Mohu dodat, že s vnitřkem až hodinářským. Jsme puntičkáři a zabředneme rádi do podrobností. Trochu lehkomyšlnosti bychom si měli zachovati. Takhle pro samé „a co kdyby“ nemůžeme žádnou práci včas dokončiti. Pořád ji brousíme, hladíme, opravujeme a předěláváme, až konečně přec jen zestárne! Schází nám vzletná podnikavost... Bojíme se také zodpovědnosti, protože některé senzacechtivé časopisy se netaktně vrhají na vše, co jen maličko vybočí z mezí, zvláště jde-li o vojenské letectví, případně o věci armádní vůbec. To brzdí a běře chuť k činům.“<sup>181</sup>*

Na tomto místě je třeba vyjádřit podiv nad tím, že žádný z hlavních leteckých výrobců habsburské monarchie se za války neetabloval v průmyslově vyspělých českých zemích, kde bylo na počátku války soustředěno 64 % rakousko-uherské strojírenské výroby. Podle některých tvrzení prý c. a k. administrativa rozšíření letecké výroby do českých zemí „*umyslně nepřipouštěla*“<sup>182</sup> a věc měla mít politické pozadí.<sup>183</sup> S tím ovšem poněkud koliduje fakt, že například plzeňská Škodovka byla vůbec největším a naprosto nezastupitelným zbrojním podnikem celé monarchie.<sup>184</sup>

V oblasti leteckého průmyslu představovala jedinou a navíc malou výjimku jen firma **Al-Ma**, První česká společnost na létadla, spol. s r. o. (Al-Ma, Erste böhmische Flugzeugwerke GmbH), jejíž vznik si vynutila válečná potřeba. Pražský německojazyčný podnikatel, náruživý automobilový závodník a spolkový činovník již z předválečných dob, *Hptm. i.d.Res.* JUDr. Ulrich Martius (1877-1938) ji 30. října 1917 založil v Praze společně s Ing. Michaelem Gabrielem, generálním ředitelem vídeňské letecké továrny Albatros (odtud také ona zkratka Al-Ma – Albatros-Martius) a dvorním a soudním advokátem JUDr. Adolfem Bergerem. Do rejstříku firem při Krajském obchodním soudu v Praze byla Al-Ma zapsána 7. prosince 1917.

Sídlo včetně výrobních prostor měla v pražských Holešovicích, konkrétně na adrese Osadní č.p. 799. Vojenským dozorčím orgánem a vedoucím dílenského provozu se zde posléze stal již zmiňovaný kmenový příslušník *Fliegerarsenal*, *Oblt. i.d.Res.* Ing. Karel Merta, jenž dříve působil v obdobné funkci u vídeňského Albatrosu. Jako dílovedoucí a současně zalétávací pilot zde pracoval *Werkmeister* Eduard Kord. V obou případech mělo jít o významné postavy poválečného čs. letectví. Merta, energický zastánce emancipace domácího leteckého průmyslu, se jen několik měsíců po válce stane spoluzakladatelem a prokuristou pražské letecké továrny Aero. Kord, u něhož dosavadní domácí literatura neuvádí obvykle nic než příjmení, bude bezprostředně po převratu zalétávat první stroje,

<sup>181</sup> LA NTM, Praha, Rudolf HOLEKA: *Kronika 1883-1946*, s. 79-80.

<sup>182</sup> Václav NĚMEČEK: *Československá letadla I (1918-1945)*. Naše vojsko, Praha 1983, s. 11.

<sup>183</sup> Oswald KOSTRBA-SKALICKÝ: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*, s. 131-148.

<sup>184</sup> Blíže František JANÁČEK a kol.: *Největší zbrojovka monarchie. Škodovka v dějinách, dějiny ve Škodovce 1859-1918*. Škoda Plzeň s.p. – Novinář, Praha 1990; Zdeněk JINDRA: *Zbrojní připravenost c. a k. armády na Velkou válku. Rozvoj zbrojního průmyslu v habsburské monarchii 1848-1914*. In. Jaroslav LÁNÍK – Tomáš KYKAL (ed.) a kol.: *Léta do pole okovaná: 1914 proměny společnosti a státu ve válce*. VHÚ, Praha 2015, s. 160-179.

kteří již bude přebírat čs. Letecký sbor. Oba byli Češi stejně jako naprostá většina zaměstnanců. K záletům patrně sloužilo pole mezi tehdy přípražskými obcemi VINOŘ a VYSOČANY, tj. v blízkosti pozdějšího kbelského letiště.

Al-Ma se však nezabývala vývojem a výrobou letounů vlastní konstrukce. Šlo pouze o leteckou opravnu, která dostávala zakázky od rakousko-uherského *Fliegerarsenal*. Stroje, které do zhroucení monarchie od Al-My již nestačil odebrat, byly prvními, jimiž mohl právě založený československý Letecký sbor disponovat.<sup>185</sup>

Nadto je prakticky neznámé, že koncem války, v srpnu 1918 se výstavba úplně nové letecké továrny na českém území plánovala. Měla vyrůst v jihočeské Soběslavi (18 kilometrů jižně od Tábora), která měla dobré železniční spojení mezi Prahou a Vídní, neboť ležela trase c.k. Dráhy císaře Františka Josefa (*k.k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn*). Ale pro spád válečných událostí k tomu nakonec nedošlo.<sup>186</sup> Po válce se všichni tři hlavní čs. letečtí výrobci, soukromé Aero a Avia a polostátní Letov,<sup>187</sup> nakonec etablovali v Praze.

Každopádně bližšímu a serióznímu objasnění problému poměrně nízkého zastoupení nejen leteckého průmyslu, ale i dalších aviatických zařízení na českém území za c. a k. monarchie dosud nikdo nevěnoval žádnou pozornost.

Pokud jde o rakousko-uherský motorkářský průmysl, tak dominantním producentem leteckých motorů byla firma **Austro-Daimler** (Österreichische Daimler-Motoren A.G., Vídeňské Nové Město), která jich dodala celou polovinu. K dalším významným náležely Österreichische Industriewerke, Warchalowski, Eissler & Cie, Vídeň, vyrábějící především motory **Hiero**,<sup>188</sup> dále **MÁG** (Magyar Általános Gépgyár, Budapešť a Mátyásföld), **Fiat** (Österreichische Fiat-Werke A.G., Vídeň) a **Marta** (Automobil A.G. 'Marta', Arad), jejichž produkce dala řádově stovky motorů.

Vedle nich bylo do výroby pohonných jednotek zapojeno ještě několik dalších firem. Na českém území, v Praze, to byla především karlínská továrna **Breitfeld-Daněk**, nezkřáceně Akciová společnost strojírny, dříve Breitfeld, Daněk & spol. (Maschinenbau

<sup>185</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 14, K.u.k. Fliegerarsenal, Tagesbefehle Nr. 290-315, Dezember 1917, k. 21-24, K.u.k. Fliegerarsenal, Tagesbefehle Nr. 1-310, Jänner bis Dezember 1918; VÚA-VHA, Praha, MNO 1919, IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, k. 9700/1, inv. č. 55, sign. 4 7/3 1. Firma Al-Ma, Praha – její objednávky; inv. č. 58, sign. 4 7/3 6. Firma Al-Ma – opravy letadel od Vzduchoplaveckého arsenalu ve Vídni, pohledávky firmy Al-Ma u Leteckého sboru; *Cvičební jízda Dobrovol. sboru motorového*. Národní listy 23. 5. 1911, s. 6; *Die Prager Almaflugzeugwerke*. Prager Tagblatt 9. 7. 1918, s. 5; Karel MERTA: *Otázka české aviatiky*. Aviatika 2, 1919, s. 27. Srov. Pavel SVITÁK: *Na počátku byla Alma*. L+K č. 13/1998, s. 12/1112-13/1113; Pavel SVITÁK: *Al-Ma, české závody na letadla, s.r.o. - Al-Ma, Böhmische Flugzeugwerke GmbH*. In: *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 1. Aeromedia, Praha 2003, s. 32-34.

<sup>186</sup> VÚA-VHA, Praha, MNO 1919, IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, k. 9702/3, inv. č. 166, sign. 4 15/2. Přípis Rady města Soběslavi MNO z 30. 3. 1919.

<sup>187</sup> Původním organizačním předchůdcem Letova byl Letecký arsenal, který bezprostředně po 28. 10. 1918 začal vznikat na Výstavišti v pražských Holešovicích jako součást Leteckého sboru. V říjnu 1919 došlo k jeho přejmenování na Hlavní letecké dílny (HLD), které v roce 1922, po svém přestěhování do Kbel dostaly nové jméno Vojenská továrna na letadla. Letov byl její obchodní název, používaný od roku 1926.

<sup>188</sup> Letecké motory Hiero byly dílem slavného konstruktéra a automobilového závodníka, Ing. Otto Hieronyma (1879-1922), někdejšího šéfkonstruktéra automobilky Laurin & Klement v Mladé Boleslavi. Protože sám ovšem neměl žádné výrobní zázemí, tak jeho motory Hiero vyráběla v licenci řada firem, především vídeňská Österreichische Industriewerke, Warchalowski, Eissler & Cie, dále pražská Breitfeld, Daněk & spol., sedmihradská Marta, budapešťský Ganz-Fiat aj.

A.G. vorm. Breitfeld, Daněk & Co.), která v licenci vyprodukovala především několik stovek motorů Hiero. Druhou pak byla vysočanská **Praga** (První česko-moravská továrna na stroje v Praze, a.s. 'Praga', čili Erste Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik 'Praga'). Obě pak po válce – již pod novými názvy Akciová společnost strojírna, resp. Českomoravské strojírna, a.s. Praga – v roce 1927 splynuly s koncernem ČKD.

Přestože výkony rakousko-uherského leteckého průmyslu za války rostly, i tak za válečnými potřebami zaostávaly, a to velice výrazně. Suché cifry o tom vypovídají nejméně. Vedle přinejmenším 4356 leteckých motorů dodaly rakousko-uherské letecké továrny celkem 5431 letadel.<sup>189</sup> Ačkoli nejde o zanedbatelné počty, je nutné podotknout, že celkově to bylo dvakrát méně, nežli od svých producentů obdržel hlavní letecký protivník, Itálie, a skoro desetkrát méně, nežli hlavní spojenc, císařské Německo.

Fakt, že v Rakousku-Uhersku za války vzniklo 125 doložených prototypů (z nichž ovšem letectvo převzalo jen dvacet) svědčí o pozoruhodném vývojovém potenciálu. Naproti tomu relativně nízké počty vyrobených strojů dokládají řadu neduhů. Patřil k nim nedostatek kvalifikovaných dělníků, dále rostoucí nedostatek surovin a zejména zastaralé metody organizace průmyslové výroby.

Protože tedy domácí produkce ani zdaleka nestačila krýt potřeby, tak rakousko-uherské letectvo odebralo několik stovek strojů přímo z Německa. Šlo především o letouny z produkce továren **Albatros** (Albatros-Gesellschaft für Flugzeugunternehmungen G.m.b.H., Berlín-Johannisthal), **DFW** (Deutsche Flugzeugwerke G.m.b.H., Lipsko), **Aviatik** (Automobil- und Aviatik A.G., Lipsko-Heiterblick), **Rumpler** (Rumpler Flugzeug-Werke G.m.b.H., Berlín-Joachimsthal), již zmiňované **Hansa-Brandenburg** (Hansa und Brandenburgische Flugzeugwerke A.G., Brandenburg-Briest a Hamburk-Fuhlsbüttel), **Fokker** (Fokker-Flugzeugwerke G.m.b.H., Schwerin-Görries), **Gotha** (Gothaer Waggonfabrik A.G., Abteilung Flugzeugbau, Gotha) a dalších.

Především v prvních válečných letech dodávky z Německa sehrály zcela nezastupitelnou úlohu.<sup>190</sup> Nákupy mnoha desítek dvoumístných Albatrosů B.I, Aviatiků B.I a DFW B.I na počátku války pomohly rakousko-uherskému letectvu překlenout

<sup>189</sup> Srov. ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1. Statistische Angaben über das Österr. ung. Luftfahrwesen im Weltkrieg. Podobně jako tomu bylo i u počtů vyrobených letadel, tak i v případě motorů se různé zdroje vzájemně rozcházejí. Například záznamy Mezispojenecké letecké kontrolní komise (*Inter-Allied Aeronautical Commission of Control*, IAACC, francouzsky *Commission Interalliée de Contrôle Aéronautique*, CICA) uvádějí vyšší cifru 4765 vyrobených motorů, z nichž 4518 bylo dodáno vojenskému letectvu. V komisi byli zástupci Velké Británie, Francie, Itálie, Belgie a Japonska.

<sup>190</sup> V roce 1914 (míněno od počátku války) představovaly německé dodávky 48 kusů letounů (a 54 leteckých motorů), zatímco rakousko-uherská produkce za totéž období činila pouhých 59 kusů letounů (a 96 motorů). V roce 1915 Německo svému spojenci dodalo 186 letounů (a 105 motorů), zatímco Rakousko-Uhersko jich vyrobilo 281 (a 478 motorů). V pozdějších letech již nebyly přímé německé dodávky tolik významné a postupně klesaly. V roce 1916 byl poměr 95 letounů/169 motorů : 732 letounů/1106 motorů a v roce 1917 dále klesl na poměr 32/0 : 1332/1318. K tomu je ovšem nutno dodat, že právě od poloviny války v rakousko-uherských leteckých továrnách již naplno běžela licenční výroba německých typů, především Brandenburgů C.I a Albatrosů D.III, které se staly stěžejními typy u průzkumných a stíhacích setnin. ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1. Statistische Angaben über das Österr. ung. Luftfahrwesen im Weltkrieg.

tehdejší kritický nedostatek vlastních vhodných typů.<sup>191</sup> Ve více než tuctu Fokkerových Eindekkerů E.I a E.III, dodaných v letech 1915-1916, získalo rakousko-uherské letectvo alespoň malé množství svých prvních specializovaných stíhacích letounů (nesly zde společné označení Fokker A.III). Téměř čtyři desítky německých dvoumotorových strojů Gotha G.IV uvolněné k exportu do Rakouska-Uherska na samotném sklonku roku 1917 představovaly – po selhání vývoje vlastních „velkoletounů“ - první skutečně výkonné a použitelné těžké bombardovací letouny (*Grossbomberflugzeug*) jeho letectva.

Zdaleka ovšem nešlo jen o přímé dodávky letounů z Německa. Celá řada německých typů byla na základě licence produkována rakousko-uherskými leteckými výrobci. Takový byl případ jednomístného *Kampfdoppeldeckeru* Hansa-Brandenburg D.I; byl vyroben ve více než 120 kusech, z nichž větší část vznikla v licenci u vídeňského Phönixe. Na přelomu let 1916/1917 se stal první stíhačkou (byť s problematickými letovými vlastnostmi), kterou rakousko-uherské letectvo obdrželo v tak velké sérii.

Podstatně větší význam ovšem měly především dva jiné typy. Dvoumístné víceúčelové letouny Hansa-Brandenburg C.I, v zemi svého vzniku prakticky nepoužívané, se v Rakousku-Uhersku staly dokonce symbolem jeho leteckých sil. Vždyť s téměř 1260 oficiálně přejetými kusy, vzniklými většinou v licenční produkci továren Phönix a UFAG, šlo o vůbec nejrozšířenější letouny v monarchii. A jednomístné Albatrosy D.III licenčně vyráběné firmou Oeffag se s bezmála 600 vyprodukovanými kusy staly druhými nejrozšířenějšími (po Aviaticích D.I „Berg“) a vůbec nejúspěšnějšími rakousko-uherskými stíhačkami.<sup>192</sup>

Uvedená licenční produkce či rovnou přímé dodávky rozhodně nepředstavovaly jedinou pomoc poskytnutou Německem. K dalším náležel fakt, že ještě dlouho po vypuknutí války se část pilotů školila v německých vojenských i soukromých pilotních školách. Vynutily si to jednak velké ztráty beztak malého počtu pilotů vycvičených doma ještě před válkou (do konce roku 1914 bylo doma vyškoleny pouze 146 vojenských pilotů, z toho 110 důstojníků), jednak nedostatečné kapacity vlastních leteckých náhradních setnin čili vojenských pilotních škol (*Fliegerersatzkompagnien*, *Flek*) a v neposlední řadě i nedostatek vlastních vhodných cvičných letounů. Výcvik rakousko-uherských pilotních žáků v Německu probíhal v letech 1915-1916. Z přibližně dvou

<sup>191</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Lufffahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, s. 237-238.

<sup>192</sup> Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 1*, Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One. Flying Machines Press, Mountain View 1993*, Wernfried HABERFELLNER – Walter SCHROEDER: *Wiener Neustädter Flugzeugwerke. Entstehung, Aufbau und Niedergang eines Flugzeugwerkes*. Weishaupt Verlag, Graz 1994, Erwin HAUKE – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER: *Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914-1918*. H. Weishaupt Verlag, Graz 1997 (2. vyd.), Reinhard KEIMEL: *Österreichis Lufffahrzeuge*, Reinhard KEIMEL: *Flugzeuge der österreichischen Firma Lohner 1909-1923*. Technisches Museum Wien. Sonderheft der Blätter für Technikgeschichte, Wien 1990, Karl MEINDL – Walter SCHROEDER: *Brandenburg D.I. Flying Machines Press, 1997*, Peter PLATTNER a kol.: *Die k.u.k. aeronautischen Anstalt Fischamend. Der aviatische Salon*, Wien 2011, Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1984, Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER: *Hansa-Brandenburg C I 1916-18*. ÖFH-Nachrichten Sonderheft Nr. 20, Wien 1991, Bernhard TÖTSCHINGER: *De Brandenburg KD Jagdeinsitzer*. Das militärhistorische Archiv 1, Februar 1994, Bernhard TÖTSCHINGER – Walter SCHROEDER: *Handbuch der k.u.k. Luftfahrtruppe 1914-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 5, Wien 1982.

stovek frekventantů, kteří prošli leteckými školami v Německu, byly etnický českého původu asi tři desítky. Nešlo o celý výcvikový cyklus, nýbrž především o jeho elementární část na strojích s dvojitým řízením, jichž se v Rakousku-Uhersku tehdy zoufale nedostávalo.<sup>193</sup>

Každopádně obě tyto okolnosti zesílily závislost Rakouska-Uherska na svém větším a technologicky i organizačně silnějším spojenci. Ta – i když v jiné podobě – přetrvala až do konce války a měla, jak známo, i své naprosto zásadní vojensko-politické důsledky.

V symbolické rovině se tato závislost projevila i ve změně výsostného označení rakousko-uherských letadel. Původní označení červeno-bílo-červenými pruhy,<sup>194</sup> zavedené v roce 1913, se o dva roky později změnilo na černé tzv. železné kříže (*Eisernes Kreuz*) užívané i letectvem císařského Německa. Podobné sice měly svou rakouskou tradici, odkazující na tzv. dělový kříž (*Kanonenkreuz*) z roku 1813, ale na sklonku války, koncem července 1918 byly změněny na tzv. trámové kříže (*Balkenkreuz*), přesně podle aktuálního německého vzoru.<sup>195</sup>

<sup>193</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 148/15a. Ausbildung bei den k.u.k. Luftfahrtruppen. Pilotní výcvik rakousko-uherských pilotních žáků na německém území probíhal zpravidla na továrních letištích zdejších leteckých producentů. Konkrétně šlo o letiště Hamburg-Fuhlsbüttel (z pilotů českého původu se zde školili *Oblt.* Vilém Srna, *Korp.* Josef Škubal, *Gefr.* Karel Průdek, *Gefr.* Jan Trnka, *LS.* Karel Smetana, *LS.* Jakub Leopold Čech, *LS.* Rudolf Kaláb a *LS.* Stanislav Kabátník, *LS.* Rudolf Jambor, *LS.* Rostislav Krkoška, *LS.* Karel Janhuber, *LS.* Otakar Strniska, *LS.* Josef Vaculka, *LS.* František Klement, *LS.* Jindřich Brouček), Berlín-Johannisthal (*Gefr.* Karel Sládek, *Gefr.* Rudolf Horáček, *LS.* Rudolf Němec), Grossenhain u Drážďan (*Oblt.* Rudolf Vaníček, *LS.* Jindřich Břejla, *LS.* Rudolf Šimáček), Brandenburg (*LS.* Josef Černohous, *LS.* František Janáček), Müncheberg (*LS.* Josef Csastek, *LS.* Severin Dřimal a *LS.* Rudolf Valenta) a Köslin v Pomořanech (*Korp.* Alois Schovanec, *LS.* Josef Hrábek a *LS.* František Slanina). Gerald PENZ: *Pilotenausbildung der k.u.k. Armee in Deutschland 1915/1916*. ÖFH-Nachrichten Nr. 1/2011, s. 4-12.

<sup>194</sup> Důvody změny výsostného označení na černé kříže však byly i praktického charakteru, protože ze země docházelo k záměně rakouských červeno-bílo-červených pruhů za barvy srbské (ty byly červeno-bílo-modré) a italské (červeno-bílo-zelené). Původní červeno-bílo-červené pruhy se udržely, a to jako doplňkové výsostné označení jen u c. a k. námořního letectva.

<sup>195</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 384. Operative Akten, Gruppe 1. K.u.k. Verbindungs-offizier beim kommandierten general der Luftstreitkräfte, Exh. Nr. 129/18, G. H. Qu., am 16. 7. 1918. Neue Hoheitsabzeichen; ÖStA-KA, NFA, k. 365, Koluft 10. AK, Op. Nr. 5226 v. 24. 7. 1918. Abänderung der Hoheitsabzeichen deutscher und eigene Flugzeuge.



## Mezi továrnou a frontou

Gestorem konstrukce, zkoušek, vývoje, oprav a dodávek leteckého materiálu byl již zmíněný *k.u.k. Fliegerarsenal* v dolnorakouském Fischamendu. Jemu podřízená pracoviště se nacházela na řadě míst Rakouska-Uherska, především v okolí hlavního města (Vídeň, Aspern, Strasshof an der Nordbahn aj.). Jedno z nich se nalézalo v Čechách, konkrétně v Plané u Mariánských Lázní, kde byl umístěn jeden z jeho čtyř leteckých skladů (*Fliegermaterialdepot IV*).

Pokud jde o dodávky vojenskou správou, tj. *Fliegerarsenalem* převzatého leteckého materiálu k frontovým jednotkám a k jeho opravám, postupně bylo pro tento účel zřízeno celkem jedenáct leteckých etapních parků (*Fliegeretappenpark, Flep*) a čtyři letecké dílny (*Fliegerwerkstätten*). Tyto týlové logistické jednotky byly umístěny v etapních, tj. přífrontových pásmech. Ta se nacházela – v závislosti na geografických a dalších podmínkách - zhruba 15 až 40 kilometrů od frontové linie, tedy ve vzdálenosti, kterou vojsko dokáže překonat pěším pochodem v průběhu jednoho dne.

V květnu 1918 byl tento systém logistické podpory reorganizován do jedenácti leteckých parků (*Fliegerpark, Flip*) a devíti dílen pro letecké motory (*Flugzeugmotorenwerkstätten, FluMot*). V červenci přibylo ještě šest zbrojních dílen (*Waffenwerkstätte*), z nichž ovšem většina byla koncem války ještě ve výstavbě. Veškeré *Flep, Flip, FluMot* a *Waffenwerkstätte* byly operačně podřízeny leteckým velitelstvím příslušných polních armád, organizačně a metodicky však spadaly pod *Fliegerarsenal*.<sup>196</sup>

Dislokaci jednotlivých složek *Fliegerarsenalu* a podřízených jednotek na sklonku války (k 1. říjnu 1918) ukazují následující tabulky.<sup>197</sup> Jeho vnitřní organizační strukturu, dislokaci a obsazení velitelských míst z dubna 1918 pak přehledná tabulka v příloze.

### *Fliegerarsenal* – dislokace jednotlivých zápolních složek k 1. 10. 1918

součást	místo
stavební vedení (Bauleitung)	Fischamend, Dolní Rakousy
technické odd. (Technische Abteilung)	Fischamend
stavba letadel (Fliegerwerft)	Fischamend
letecká dílna (Flugzeugwerk)	Fischamend
motorářská dílna (Motorenwerk)	Fischamend
mechanická dílna (Mechanikerwerk)	Fischamend

<sup>196</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1. LFT, k. 188, Monatsberichte d. Fliegerpark (früh. Fliegeretappenpark), ÖStA-KA, AOK zu Luft Nr. 193, Chef des Luftfahrwesens, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918, AOK, Op. Nr. 97.299 v. 31. 5. 1918. Übersicht über die Neubezeichnung der FliegEtParks und FliegWerkstätten.

<sup>197</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, Kmdo d. k.u.k. LFT, O.Nr. 4714/3. Standübersicht k.u.k. Luftfahrtruppen d. Armee im Felde, 1. 7. 1918; LFT, K.u.k. AOK zu Luft Nr. 193, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918; Erwin HAUKE – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER: *Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914-1918*. H. Weishaupt Verlag, Graz 1997 (2. vyd.), s. 140, Jörg C. STEINER - Glenn JEWISON: *Units of the k.u.k. Luftfahrtruppe (LFT) 1914-1918*. <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/lft.htm>

radiotelegrafní dílny (Radiowerkstätte)	Fischamend
pokusná skupina (Versuchsgruppe)	Fischamend
pokusné dílny (Versuchswerkstätte)	Fischamend
plynárna (Gaswerk)	Fischamend
letištní správa (Flugfeldverwaltung)	Aspern (součást Vídně)
přejímací detašmán (Übernahmsdetachment)	Aspern
vzduchoplavecké depo (Luftfahrdepot)	Aspern
letecké dílny (Flugzeugwerkstätte)	Aspern
materiální depo (Materialdepot)	Aspern
vybrojovací odd. (Ausrüstungsabteilung)	Strasshof an der Nordbahn (u Vídně)
ústřední sklad (Zentralmagazin)	Vídeň
motorářská dílna (Motorenwerk)	Vídeň
materiální depo (Materialdepot)	Vídeň
pobočka vzduchoplaveckého depa (Luftfahrfilialdepot)	Vídeň
skladiště leteckého materiálu I (Fliegermaterialdepot I)	Kleinmünchen (u Lince), Horní Rakousy
skladiště leteckého materiálu II (Fliegermaterialdepot II)	Hart (u Amstetten), Dolní Rakousy
skladiště leteckého materiálu III (Fliegermaterialdepot III)	Zalaegerszeg, Uhry
skladiště leteckého materiálu IV (Fliegermaterialdepot IV)	Planá (u Mariánských Lázní), Čechy
letecké dílny (Flugzeugwerkstätte)	Szeged-Rokus, Uhry
životkový skupina I (Verwertungsgruppe I)	Sigmundsherberg, Dolní Rakousy
životkový skupina II (Verwertungsgruppe II)	Csot (u Pápy), Uhry
škola technického dorostu vzduchoplavectva (Luftfahr-Baujungenschule) <sup>198</sup>	Szeged a Mauer (u Vídně)

***Fliegeretappenpark (Flep), od května 1918 Fliegerpark (Flip),  
Flugzeugmotorenwerkstätten (FluMot) a Waffenwerkstätte***<sup>199</sup>

<sup>198</sup> Zřízena 19. 8. 1916 pro výchovu technického dorostu v předvojenském věku, byla určena pro chlapce v předvojenském věku 14-17 roků.

<sup>199</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 188, Monatsberichte d. Fliegerpark (früh. Fliegeretappenpark), ÖStA-KA, LFT, k. 384. Operative Akten, Gruppe 1, Neuzeichnung der FliegerParks und Fliegerwerkstätten, ÖStA-KA, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1. Kmdo d. k.u.k. Fliegerarsenals, Kmdo. Res. 824, Wien, am 27. 7. 1918. Bericht über Waffenwerkstätten – Aufstellung; Kmdo d. k.u.k. Luftfahrtruppen, E. Nr. 10065, Wien, am 5. 7. 1918. Aufstellung der Waffenwerkstätten Nr. 1 bis 4; AOK, Op. Nr. 97.299 v. 31. 5. 1918. Übersicht über die Neuzeichnung der FliegerParks und Fliegerwerkstätten, AOK zu Luft Nr. 193, Chef des Luftfahrwesens, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918, Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 1, s. 178*, Erwin HAUKE – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER: *Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914-1918*. H. Weishaupt Verlag, Graz 1997, s. 140.

<b>jednotka</b>	<b>místo</b>
<i>Flep 1</i>	Marburg (Maribor), od ledna 1918 Campoformido, od května 1918 <i>Flip d. HGK Borojević</i> , nakonec <i>Flip 10</i>
<i>Flep 2</i>	Igalo, od ledna 1918 Casarsa, od května 1918 <i>Flip 2</i>
<i>Flep 3</i>	Trient (Trident), od května 1918 <i>Flip 3</i>
<i>Flep 4</i>	Lemberg (Lvov), od května 1918 <i>Flip 4</i> , pobočky Proskurov a Oděsa
<i>Flep 5</i>	Stryj, od ledna 1918 Rovereto (u Pordenone), od května 1918 <i>Flip 5</i>
<i>Flep 6</i>	Lublin, rozpuštěn počátkem 1918, pak Gemona jako <i>Flip 6</i> , od května 1918 <i>Flip d. HGK Conrad</i> , od července 1918 <i>Flip d. HGK Erzherzog Joseph</i> , nakonec opět <i>Flip 6</i> <sup>200</sup>
<i>Flep 7</i>	Szeged-Rokus, později Koloszvár (Kluž), rozpuštěn koncem 1917 a zbytky včleněny do <i>Flip d. HGK Borojević</i>
<i>Flep 8</i>	Brassó-Szamosfalva (Brašov), v červnu 1918 rozpuštěn, materiál a personál včleněn částečně do <i>Flip 6</i> a částečně do <i>Flip 7</i>
<i>Flep 9</i>	Fiume (Rijeka), od ledna 1918 San Maria la Longa, od května 1918 <i>Flip 1</i> , nový <i>Flip 9</i> až do konce války ve výstavbě
<i>Flep 10</i>	Casarsa (ex <i>Flep 6</i> Lublin), zřízen v lednu 1918, Campoformido, od května 1918 <i>Flip 6</i>
<i>Flep 11</i>	Pergine (ex <i>Flep 7</i> Koloszvár), zřízen v lednu 1918, od května 1918 <i>Flip 7</i>
<i>Fliegerwerkstätte 1</i>	Haidenschaft (Ajdovščina), Fossabiuba, od května 1918 <i>FluMot. 1</i>
<i>Fliegerwerkstätte 2</i>	Igalo, od května 1918 <i>Flip 8</i>
<i>Fliegerwerkstätte 3</i>	Krainerend (u Divacca), San Vito, od května 1918 <i>FluMot. 3</i> v Pramaggiore
<i>Fliegerwerkstätte 4</i>	Strasshof an der Nordbahn, Casarsa, od května 1918 <i>FluMot. 4</i> v Colle Umberto
<i>FluMot 2</i>	Feltre, ve výstavbě
<i>FluMot 5</i>	Pianzano, ve výstavbě
<i>FluMot 6</i>	Ospedaletto, ve výstavbě
<i>FluMot 7</i>	Trident, ve výstavbě
<i>FluMot 8</i>	Belluno, ve výstavbě
<i>FluMot 9</i>	pravděpodobně ve výstavbě
<i>Waffenwerkstätte 1</i>	Casarsa
<i>Waffenwerkstätte 2</i>	Rovereto
<i>Waffenwerkstätte 3</i>	Pergine, ve výstavbě
<i>Waffenwerkstätte 4</i>	Trident, ve výstavbě
<i>Waffenwerkstätte 5</i>	ve výstavbě
<i>Waffenwerkstätte 6</i>	Igalo, ve výstavbě

<sup>200</sup> *Flip 6* (Gemona) nebyl schopen dostatečně zásobovat letouny a dalším leteckým materiálem polní setniny jihotyrolské Skupiny armád (HG) Conrad, resp. HG Erzherzog Joseph, proto byly zřízeny ještě dvě polní základny pro přísun leteckých draků (*Felddrachenstation*), jedna v St. Jakob u Bolzana (Bozen), druhá v Klobenstein am Ritten (Collalbo) u Bolzana. Další *Felddrachenstation* se nacházela v Guntramsdorfu (u Vidně).

Obecně lze konstatovat, že celkové počty, výkony i jakost dodávaných letadel v Rakousku-Uhersku nebyly na úrovni doby a zaostávaly za potřebami. „Zpoždění vzniklé v předválečných letech nebylo možné dohnat a hospodářský a průmyslový potenciál, který byl státem mobilizován, nemohl stačit,“ hodnotí stav letecké výroby uznávaný znalec věci Oswald Kostřba-Skalický. „Kromě tří typů letadel – dvousedadlových víceúčelových letounů Phönix C.I a UFAG C.I a stíhacího letounu Albatros D.III, které se mohly výkonem a letovými vlastnostmi směle rovnat obdobným strojům spojenců – dodávali výrobci převážně podřadné výrobky, a to navíc v nedostatečném počtu.“

Bylo to způsobeno nejen neefektivními výrobními metodami s mnoha slabými místy, ale také stále se zhoršující hospodářskou situací monarchie. Projevoval se nedostatek niklu, mědi a cínu, místo nichž se používaly náhražky. Byl také nedostatek kvalitního plechu, kvalitní překližky, kůže, ocelových trubek, speciálního potahového plátna, popruhů a nití. Nejtěživější byl nedostatek gumy, takže hadice, těsnění a příruby se vyráběly z nekvalitní náhražkové gumy. Od roku 1917 výrobci dodávali pouze letadla bez pneumatik, ty se nasazovaly až v leteckém arzenálu, tj. ve fázi mezi výrobním závodem s vojenským konstrukčním dohledem a jednotkou na frontě.

Uhelné krize v zimních měsících let 1916/1917 a 1917/1918 způsobily prakticky zastavení výroby letadel. Nedostatek paliva vedl ke zkracování pracovní doby v továrnách, výrazně byla omezena doprava. Překážkou byl také nedostatek výrobků ze železa, ušlechtilé oceli, bezešvých trubek a klikových hřídelí. Nedostatek potravin a špatné pracovní podmínky přispěly ke stávkám v lednu 1918, častější byly případy pasivní rezistence dělníků a zjevné sabotáže...<sup>201</sup>

Tyto potíže, způsobené hlavně hospodářskou zaostalostí státu, se týkaly také doplňkových přístrojů a výzbroje. Speciální a fosforová munice byla zavedena příliš pozdě, byla příliš nespolehlivá, měla příliš malý zpětný ráz a nikdy jí nebyl dostatek. Kulometry se zasekávaly, což bylo způsobeno trhlinami nábojnic, roztržením konopného těsnění, vlhkostí, zamrznutím, chladem nebo ztuhnutím nevhodného maziva.

O nedostatcích se dozvídáme nejen z hlášení leteckých setnin, ale také z četných protokolů z jednání v Berlíně, kde němečtí spojenci projednávali rakouské požadavky materiálu počínaje fotopřístroji a radiostanicemi přes hřebíky, barvy, vývojku, klíh a konopí až po trubky a plechy. Císařské a královské letectvo na těchto seznamech o mnoho stranách požadovalo vše, co tomuto technicky náročnému druhu zbraně nemohlo poskytnout hospodářství vlastního státu. Ale velitelé, kteří si stěžovali, že „v benzínu byla voda“, kteří hlásili, že „nepřátelské letouny nelze stíhat, protože opotřebované motory nemají výkon potřebný pro stoupání“ a že „kulometry ve větších výškách selhávají“, upadali v nemilost. Poznámky ve spisech o tom svědčí zcela jasně, přestože se stížnosti týkaly i ovládání kulometů, radiopřístrojů, palubních přístrojů a padáků, které se začaly používat v jednotkách operujících s balóny...“<sup>202</sup>

<sup>201</sup> Blíže k příčinám, průběhu a následkům vlny stávek, které na počátku roku 1918 vážně postihly rovněž leteckou výrobu, viz zejména Richard G. PLASCHKA – Horst HASELSTEINER – Arnold SUPPAN: *Innere Front. Militärassistentz, Widerstand und Umsturz in der Donaumonarchie 1918. Band I. Zwischen Streik und Meuterei.* Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1974, s. 59-89, 189-208 a 251-277.

<sup>202</sup> Oswald KOSTRBA-SKALICKY: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg,* s. 137.

### Výkony leteckého průmyslu v Rakousku-Uhersku 1914-1918 <sup>203</sup>

rok	vyrobena letounů		vyrobena motorů		počet pracovníků	
	Rakousko	Uhersko	Rakousko	Uhersko	Rakousko	Uhersko
<b>1914</b>	40	30	50	22	849	577
<b>1915</b>	195	143	300	140	2338	1717
<b>1916</b>	517	414	650	204	3824	3024
<b>1917</b>	1050	664	900	330	5285	4100
<b>1918</b>	1600	778	1300	450	7650	4300
<b>celkem</b>	<b>3402</b>	<b>2029</b>	<b>3200</b>	<b>1156</b>		
<b>m</b>	<b>5431</b>		<b>4356</b>			

### Letecká produkce hlavních válčících mocností za 1. světové války <sup>204</sup>

	1914	1915	1916	1917	1918	celkem
<b>Velká Británie</b>	245	1933	6099	14 748	32 036	<b>55 061</b>
<b>Francie</b>	541	4489	7549	14 915	24 652	<b>52 146</b>
<b>Německo</b>	1348	4532	8182	19 746	14 123	<b>47 931</b>
<b>USA</b>			83	1807	11 950	<b>13 840</b>
<b>Itálie</b>		382	1255	3871	6532	<b>12 031</b>
<b>Rusko</b>	535	1305	1870	1897		<b>5607</b>
<b>Rakousko-Uhersko</b>	70	238	931	1714	2378	<b>5431</b>

<sup>203</sup> Ladislaus MADARÁSZ: *Die k.u.k. Luftfahrtruppen im Weltkrieg*, s. 552, Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 2 (Anhang)*, s. 251. Srov. ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1. Statistische Angaben über das Österr. ung. Luftfahrwesen im Weltkrieg.

<sup>204</sup> Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 2 (Anhang)*, s. 251, Ladislaus MADARÁSZ: *Die k.u.k. Luftfahrtruppen im Weltkrieg*, s. 552. Srov. Olaf GROEHLER: *Geschichte des Luftkriegs 1910 bis 1980*. Militärverlag der DDR, Berlin 1981, s. 58.

## Letecké jednotky

Základní organizační jednotkou předválečného *k.u.k. Luftschifferabteilung* byly letecké parky (*Flugpark*). Soustředovali se u nich dosud vycvičení letci a tehdy ještě také skromné počty vyrobených letounů. Prioritně sloužily k výcviku personálu a přípravě letadel na vojenské manévry. Byly dislokovány na letištích chvatně budovaných v obou částech monarchie, zpravidla v blízkosti hranic potenciálních protivníků, tj. Ruska (v Krakově, Lvově a Přemyšlu), Srbska (Mostar, Sarajevo a Újvidék, tj. Novi Sad) a dosud formálně spojenecké Itálie (Gorice). Jejich doplňování měl na starosti *Flugmaschinersatzpark* ve Vídeňském Novém Městě. Z plánovaných čtrnácti *Flugparků* jich do vypuknutí války vzniklo jedenáct. V únoru 1914 byly dislokovány tak, jak ukazují následující tabulka.

Po vypuknutí války se z těchto *Flugparků*, t.j. jejich personálu, letadel, dopravních prostředků atd. stavěly letecké setniny (*Fliegerkompagnie, Flik*), které chvatně odjížděly do pole na ruskou a srbskou frontu.<sup>205</sup> Materiálně i personálně prakticky vyprázdněné *Flugparky* pak byly v roce 1915 formálně zrušeny. Současně s tím došlo k jejich reorganizaci na letecké náhradní setniny (*Fliegerersatzkompagnien, Flek*), jejichž náplní byl výcvik personálu pro expandující letecké síly. Ještě budou zmíněny.

### Dislokace a výzbroj *Flugparků* v únoru 1914<sup>206</sup>

	sídlo	operační letouny	školní letouny	po vypuknutí války z nich stavěny
<i>Flugpark 1</i>	Fischamend, od dubna 1914 Vídeňské Nové Město (Wiener Neustadt)	3 Etrich Taube, 1 Lohner B, 5 Lohner D	1 Lohner, 1 Lohner B, 7 Etrich Taube	<i>Flik 1 a Flik 11</i>
<i>Flugpark 2</i>	Vídeňské Nové Město (Wiener Neustadt)	2 Etrich Taube, 7 Lohner B	7 Etrich Taube	<i>Flik 2 a Flik 13</i>
<i>Flugpark 3</i>	Gorice (Görz)	1 Lohner, 1 Lohner C, 1 Lohner E	4 Etrich Taube	<i>Flik 3 a Flik 15</i>
<i>Flugpark 4</i>	Mostar	1 Lohner B	-	<i>Flik 4</i>
<i>Flugpark 5</i>	Újvidék (Novi Sad)	4 Etrich Taube 1912	4 Etrich Taube 1911	<i>Flik 5 a Flik 12</i>
<i>Flugpark 6</i>	Sarajevo	-	-	<i>Flik 6</i>
<i>Flugpark 7</i>	Krakov	4 Lohner B	2 Etrich Taube 1911	<i>Flik 7 a Flik 9</i>
<i>Flugpark 8</i>	Ošpry (Aspern), pak Přemyšl (Przemysl)	6 Lohner B	-	<i>Flik 8</i>
<i>Flugpark 13</i>	Vídeňské Nové Město	6 Etrich Taube 1912	-	<i>Flik 13</i>

<sup>205</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1; Gerald PENZ: *Vom Flugpark zur Fliegerkompagnie*. ÖFH-Nachrichten Nr. 2/2017, s. 8-17.

<sup>206</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 148/10. Mobilmachung der k.u.k. Luftfahrtruppen, k. 148/17. Stände der Flugparks 2, 4 und 6 und der Fliegerkompanien 6 und 12, Reinhard KEIMEL: *Österreichische Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1981, s. 239-241, Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 2 (Anhang)*. Eigenverl., Wien 1999, s. 49-50 a 116, Gerald PENZ: *Vom Flugpark zur Fliegerkompagnie*. ÖFH-Nachrichten Nr. 2/2017, s. 8-17.

	(Wiener Neustadt)			
Flugpark 14	Ošpry (Aspern)	6 Lohner B	2 Etrich Taube 1911	Flik 14

Poznámka: Pro nedostatek materiálu *Flugparky* 9 až 12 dosud nebyly postaveny. Do vypuknutí války se podařilo postavit jen *Flugpark* 10 v Thalerhofu u Štýrského Hradce (Graz-Thalerhof), který obdržel 2 stroje Etrich Taube (z Görzu) a 6 letounů Lohner Pfeilflieger (z Fischamendu). Po vypuknutí války se z něj stavěl *Flik* 10.

Nově stavěné *Fliky* měly mít tabulkově osm pilotů (z toho jeden velitel setniny, jeden důstojník-pilot a šest poddůstojníků-pilotů), šest důstojníků-pozorovatelů, 92 poddůstojníků a mužstva pozemního a pomocného personálu – celkem 106 osob. Pokud jde o techniku a další vybavení každý *Flik* měl předepsaný stav šest letounů, 94 koní a 47 vozů.<sup>207</sup> Postupně, především s ohledem na jejich pozdější taktickou specializaci se pak tyto předepsané počty měnily, jak ještě bude uvedeno.

S ohledem na nedostatek materiálu a personálu ovšem v první mobilizační vlně, v průběhu července a srpna 1914 mohlo být postaveno zatím jen devět *Fliků*. Z nich dva byly odeslány na Jihozápadní frontu (proti Srbsku a Černé Hoře), konkrétně *Flik* 2 (velitel *Oblt.* Robert Baar) a *Flik* 4 (*Oblt.* Mathias Bernath). Zbýlých sedm bylo nasazeno na Severovýchodní frontě (proti Rusku), jmenovitě *Flik* 1 (*Oblt.* Josef Smetana), která zprvu krátce působila proti Srbsku, dále *Flik* 5 (*Oblt.* Waldemar Kenese), *Flik* 7 (*Hptm.* Heřman šlechtic von Němec), *Flik* 8 (*Oblt.* Eugen Czapári), *Flik* 10 (*Oblt.* Erich Kahlen), *Flik* 11 (*Hptm.* Philipp Blaschke šlechtic von Zwornikkirchen) a *Flik* 14 (*Hptm.* Jenö Kara).

Dalších šest setnin mohlo být postaveno až ve druhé vlně, mezi zářím a říjnem 1914. Z nich dvě byly určeny pro srbskou frontu: *Flik* 9 (*Hptm.* Adolf Heyrowsky) a *Flik* 15 (*Hptm.* Robert Eyb), jedna pro černohorskou: *Flik* 6 (*Hptm. d. IOK* Vilém Dvořák), dvě pro ruskou: *Flik* 3 (*Hptm.* Karl Stohanl a brzy po něm *Oblt.* Rudolf Holeka) a *Flik* 13 (*Hptm.* Robert Kaiserfeld) a jedna, *Flik* 12, zatím zůstala jako záloha v zázemí ke školním účelům.<sup>208</sup>

Válečné potřeby si ovšem vynutily výraznou početní expanzi *Fliků*. Na jaře 1916 jich existovalo čtyřicet a v srpnu 1917 již sedmapadesát.<sup>209</sup>

Podobně jako jinde bylo i v rakousko-uherské armádě letectvo zpočátku všeobecně považováno za pouhou podpůrnou zbraň (*Hilfswaffe*) pozemních sil. Rakousko-uherské *Fliky* tedy první tři roky války nebyly nijak takticky specializovány. Pro nadřazená vyšší velitelství armádních svazků plnily celou škálu úkolů - od leteckého průzkumu přes řízení

<sup>207</sup> Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 2 (Anhang)*. Eigenverl., Wien 1999, s. 118.

<sup>208</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 148/10. Mobilmachung der k.u.k. Luftfahrtruppen, ÖStA-KA, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1. Kmdo d. k.u.k. Luftfahrtruppen Wien, am. 1. 6. 1917. Standesentwicklung, Offiziere und Mannschaft auf Fliegerersatztruppe bezogen (1914-1917), Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 2 (Anhang)*. Eigenverl., Wien 1999, s. 118 a 130.

<sup>209</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 148/8. Aufbau der k.u.k. Luftfahrtruppen 1914-1918, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1.

dělostřelecké palby a podporu pozemních jednotek až po stíhání nepřátelských letounů. Cenné služby, které nadřízeným velitelstvím poskytovaly, jakož i další eskalace války si vynutily nejen nárůst jejich počtů, ale také jejich postupnou specializaci. Rozkaz z 25. července 1917 nařizoval rozlišovat *Fliky* podle jejich taktického určení.<sup>210</sup> Konkrétní specializace pak byla zřejmá z písmena za číslem setniny:

**D-Flik** (*Divisions-Fliegerkompagnie*) sloužil k leteckému pozorování, řízení palby dělostřelectva, podpoře pozemních jednotek a taktickému frontovému průzkumu. Obvykle byl podřízen velitelství divize. Původně měl disponovat (na italské frontě) pěti dvoumístnými průzkumnými a pěti doprovodnými stíhacími letouny (na jiných frontách 4+4). Předpis z 30. ledna 1918 tyto počty pak redukoval na čtyři průzkumné, dva stíhací a dva letouny, určené k ochraně a podpoře pěchoty.

**K-Flik** (*Korps-Fliegerkompagnie*) sloužil ke stejným úkolům, ale byl podřízený armádnímu sboru. Podle předpisu z 20. srpna 1918 měl mít tabulkově ve výzbroji devět moderních průzkumných strojů, a to buď Phönix C.I série 121, UFAG C.I (Ph) série 123 nebo UFAG C.I série 161.

**F-Flik** (*Fernaufklärungs-Fliegerkompagnie*), podřízený zpravidla velitelství armády, byl určen k dálkovému fotoprůzkumu; zpočátku měl mít pět průzkumných a pět stíhacích letounů, pak šest průzkumných a dva stíhací letouny, od 30. ledna 1918 osm moderních rychlých průzkumných strojů.

**J-Flik** (*Jagd-Fliegerkompagnie*) byl čistě stíhací setninou, tabulkově vyzbrojenou osmnácti jednomístnými stíhacími letouny, ale těchto počtů nebylo skoro u žádného dosaženo.<sup>211</sup> *J-Fliků* postupně vzniklo pouze dvacet, z toho jedenáct bylo v letech 1917-1918 postaveno zcela nově a zbylých devět bylo v průběhu roku 1918 transformováno z původně „dvoumístných“ *D-Fliků*.

**G-Flik** (*Grossflugzeug-Fliegerkompagnie*) byl určen pro bombardování dvoumotorovými letouny. Tabulkově měl mít dvanáct těžkých bombardovacích a čtyři doprovodné stíhací letouny, ale v praxi to bylo obvykle méně a bojeschopné bývaly často jen stíhačky. S ohledem na nedostatek dvoumotorových bombardovacích letounů je do značné míry pak musely suplovat jednomotorové bombardovací stroje. *G-Fliků* vzniklo pouze pět, z nichž dva vznikly transformací z *D-Fliků*.

**S-Fliky** (*Schutz-Fliegerkompagnie*) byly původně určeny pro ochranu letounů *D-Fliků*. Nakonec ale vytvořeny nebyly a namísto toho písmeno S převzaly *Schlacht-Fliegerkompagnie*, v něž se v roce 1918 transformovalo třináct *D-Fliků* a dva *F-Fliky*. Tyto *S-Fliky* byly určeny k bitevním akcím, tedy bezprostřední letecké podpoře vlastních pozemních jednotek. Podle předpisu z 20. srpna 1918 měly disponovat devíti letouny typu Hansa-Brandenburg C.I stejné výrobní série.

**P-Fliky** (*Photoaufklärer-Fliegerkompagnie*) byly určeny k taktickému fotoprůzkumu prováděnému jednomístnými stroji, vybavenými fotografickými kamerami (Photoeinsatzern). Podle předpisu z 20. srpna 1918 jich mělo být také devět, a to buď typu Aviatik (Berg) D.I série 138, Phönix D.I série 228, nebo Aviatik (Berg) C.I série 137

<sup>210</sup> ÖStA-KA, Wien, NFA, k. 1594, 5. Armee (HGK Boroevic), Flieger 1917, K.u.k. AOK, Op. Nr. 42.952 v. 25. 7. 1917. Spezialisierung der Fliegerkompagnien.

<sup>211</sup> Na tomto místě jen poznamenejme, že přestože rozkaz, nařizující označovat *Fliky* podle jejich taktického určení, byl vydán 25. 7. 1917, tak první dva specializované stíhací *Fliky* 41 a 42 (ještě bez písmene J) vznikly již o půl roku dříve. Původně byly zformovány ve dnech 19. a 20. 1. 1917 ještě jako průzkumné (bez jakéhokoli písmene), ale již o několik týdnů později byly obě setniny přeznačeny na *J-Fliky*, konkrétně u *Fliku* 41J k tomu došlo 21. 2. 1917, u *Fliku* 42J dne 11. 3. 1917.



adaptovaných z dvoumístného na jednomístný. V praxi však používaly i dvoumístné stroje.

**Rb-Fliky** (*Reihenbild-Fliegerkompagnie*) vznikly v roce 1918 z části původních D-Fliků, se stejným taktickým určením jako P-Fliky, ovšem jejich dvoumístné průzkumné stroje byly vybaveny moderními fotografickými přístroji pro pořizování pásových fotografií frontového pásma (Reihenbildgeräten), jejichž složením vznikaly snímky souvislého území nebo panorama krajiny.<sup>212</sup>

Leteckých setnin různého taktického určení existovalo koncem války již celkem 79. Z toho bylo 20 J-Fliků, 17 K-Fliků, 17 P-Fliků, 15 S-Fliků, 5 G-Fliků, 3 F-Fliky a 2 Rb-Fliky. V důsledku vysokých ztrát a omezených možností je nahrazovat, ovšem nebyly všechny aktivní. Vedle toho bylo formálně ustaveno ještě dalších 5 K-Fliků, ale jen jako rámcové jednotky, které toto stadium nikdy nepřekročily.<sup>213</sup> Materiální nouze a nedostatek vycvičeného personálu však zůstávaly trvalým problémem. Žádný Flik nikdy nedosáhl více než 60 % tabulkově předepsaného stavu pilotů i letounů.<sup>214</sup>

### Formování *Fliegerkompagnii* (Flik)<sup>215</sup>

	datum vzniku	místo formování	první operační letiště	působení na frontách
Flik 1, Flik 1D (25. 7. 1917), Flik 1J (6. 1918)	7. 1914	Vídeňské Nové Město	Bavanište, Banát	Srbsko (1. 8. - 8. 8. 1914), Rusko (14. 8. 1914 – 2. 5. 1918), Ukrajina (3. 5. - 15. 6. 1918),

<sup>212</sup> Taktické určení konkrétní setniny se vyjadřovalo názvem oné specializace (resp. jejím počátečním písmenem) připojeným k číslu setniny. Např. *Fliegerkompagnie* Nr. 60 Jagd, zkráceně Flik 60J. Ovšem i na oficiálních dokumentech a na úředních razítkách jednotek nacházíme určité odchylky, resp. neustálenou formu zkratky, např. Flik 60J, Flik 60/J, Flik 60-J, Flik 60.J, Flik 60 J, Flik 60 J., nebo prostě jen Flik 60, tedy bez teček, pomlček či lomítek a hlavně bez oné extenze J (neboť k záměně s jinou dojít nemohlo, protože Fliky byly číslovány průběžně bez ohledu na jejich taktické určení). V této práci budu proto důsledně a jednotně používat nejrozšířenější tvar Flik 60J, ikdyž ani ostatní varianty nelze považovat za nesprávné.

<sup>213</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 148/6. Lehren aus dem Aufbau der k.u.k. Luftfahrtruppen, Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 541-555. Srov. Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. I.* Eigenverl., Wien 1999, s. 204.

<sup>214</sup> Walter BLASI – Bernhard TÖTSCHINGER: *Die k. u. k. Luftfahrtruppen. Zur Geschichte von Österreich-Ungarn „Luftakrobaten“*. Edition Winkler-Hermaden, Schleinbach 2017, s. 26.

<sup>215</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1. Kmdo d. k.u.k. Luftfahrtruppen Wien, am. 1. 6. 1917. Standesentwicklung, Offiziere und Mannschaft auf Fliegerersatztruppe bezogen (1914-1917), Kmdo d. k.u.k. Luftfahrarsenals, LFA Nr. 163 Res., Wiener Neustadt, am 15. 2. 1917. Aufstellungskalender für Neuformationen, Kmdo d. k.u.k. Fliegerarsenals, Kmdo. Res. 968, Wien, am 28. 11. 1917. Aufstellungskalender für Fliegerkompagnien in Vorschlag, LFT, k. 386. Operatives Standorte, Gruppe Ia, LFT, k. 148/8. Aufbau der k.u.k. Luftfahrtruppen 1914-1918, LFT, k. 148/10. Mobilmachung der k.u.k. Luftfahrtruppen, ÖStA-KA, LFT, k. 11-15, k.u.k. Fliegerersatztruppe Tagesbefehle 1916-1918, LFT, k. 182-188, Monatsberichte der k.u.k. Fliegerkompagnien, srov. Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1981, s. 241-242, Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. I.*, s. 118, 130, 175-176, Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 541-553.

		(Flugpark 1)		Albánie/Dalmácie (13. 7. - 10. 1918), rozpuštěna v Igalo (Boka Kotorská)
<i>Flik 2, Flik 2D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 2K</i> (9. 1918)	7. 1914	Vídeňské Nové Město (Flugpark 2)	Brezovopolje u Brčka, Bosna	Srbsko (2. 8. 1914 – 13. 6. 1915), Itálie (19. 6. 1915 – 10. 1918), rozpuštěna ve Spittal an der Drau (Korutany)
<i>Flik 3, Flik 3D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 3J</i> (22. 3. 1918)	9. 1914	Aspern	Borzanówka, Halič	Rusko (18. 10. 1914 – 22. 3. 1918), Itálie (3. - 10. 1918), rozpuštěna v Innsbrucku (Tyroly)
<i>Flik 4, Flik 4D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 4P</i> (9. 1918)	7. 1914	Mostar (Flugpark 4)	Ilice u Sarajeva, Bosna	Srbsko (31. 7. 1914 – 30. 5. 1915), Itálie (2. 6. 1915 – 10. 1918), rozpuštěna v Klagenfurtu (Korutany)
<i>Flik 5, Flik 5D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 5F</i> (6. 1918), <i>Flik 5S</i> (9. 1918)	7. 1914	Újvidék (Flugpark 5)	Újvidék (Novi Sad), Vojvodina	Srbsko (28. 7. - 7. 8. 1914), Rusko (14. 8. 1914 – 5. 9. 1915), Srbsko (22. 9. - 6. 11. 1915), Rusko (22. 11. 1915 – 31. 3. 1918), Itálie (7. 4. - 10. 1918)
<i>Flik 6, Flik 6F</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 6P</i> (9. 1918)	8. 9. 1914	Aspern	Igalo (Boka Kotorská), Dalmácie	Černá Hora (29. 9. 1914 – 11. 10. 1915), Srbsko (11. 10. - 29. 11. 1915), Černá Hora (29. 11. 1915 – 29. 1. 1916), Albánie (30. 1. 1916 – 10. 1918), rozpuštěna v Mostaru
<i>Flik 7, Flik 7D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 7J</i> (8. 1918)	23. 7. 1914	Krakov (Flugpark 7)	Krakov, Halič	Rusko (6. 8. 1914 – 14. 9. 1915), Itálie (6. 11. 1915 – 31. 7. 1916), Rusko (7. 8. 1916 – 7. 6. 1918), Ukrajina (7. 6. – 8. 1918), Itálie (8. - 10. 1918), rozpuštěna v Innsbrucku
<i>Flik 8, Flik 8D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 8S</i> (9. 1918)	7. 1914	Přemyšl (Flugpark 8)	Přemyšl, Halič	Rusko (11. 8. 1914 – 9. 5. 1915), Itálie (17. 5. 1915 – 31. 7. 1916), Rusko (8. 1916 – 2. 1. 1918), Itálie (1. - 10. 1918), rozpuštěna ve Spittal a.d. Drau (Korutany)
<i>Flik 9, Flik 9D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 9J</i> (1. 6. 1918)	1. 10. 1914	Aspern	Kevevára, Banát	Srbsko a Černá Hora (24. 11. 1914 – 1. 2. 1916), Albánie (1. 2. - 2. 1916), Rusko (18. 2. 1916 – 24. 3. 1918), Itálie (4. - 10. 1918), zde po těžkých ztrátách sloužila 1. 9. - 15. 10. 1918 jen jako stíhací výcviková jednotka, rozpuštěna v Brixenu (Bressanone)
<i>Flik 10, Flik 10D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 10F</i> (2. 1918), <i>Flik 10P</i> (9. 1918)	8. 1914	Graz-Thalerhof (Flugpark 3)	Lubaczów, Halič	Rusko (22. 8. 1914 – 30. 12. 1917), Itálie (1. - 10. 1918), rozpuštěna v Innsbrucku
<i>Flik 11, Flik 11D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 11F</i> (2. 1918), <i>Flik 11P/Rb</i> (23. 9. 1918)	7. 8. 1914	Vídeňské Nové Město	Stanislau (Stanislawów), Halič	Rusko (18. 8. 1914 – 22. 3. 1915), většina personálu zajata v kapitulující pevnosti Přemyšl, setnina reaktivována 4. 1915 v Přívoze (Oderfurt), znovu Rusko (6. 5. 1915 – 2. 1918), Itálie (3. - 10. 1918), rozpuštěna ve Spittal

				a.d. Drau (Korutany)
<i>Flik 12, Flik 12D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 12Rb</i> (16. 12. 1917), <i>Flik 12P</i> (23. 9. 1918)	1. 10. 1914	Fischamend	Laibach (Lublaň)	zpočátku jen cvičná jednotka (1. 10. 1914 – 22. 5. 1915), Itálie (24. 5. 1915 – 10. 1918), rozpuštěna v Campoformidu u Udine
<i>Flik 13, Flik 13D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 13J</i> (7. 1918)	11. 8. 1914	Vídeňské Nové Město	Vogtsdorf (Oppeln), Slezsko	Rusko (12. 11. 1914 – 21. 8. 1916), Rumunsko (26. 8. 1916 – 26. 6. 1917), Rusko (29. 6. 1917 – 2. 3. 1918), Ukrajina (3. – 7. 1918), Albánie (20. 8. – 10. 1918), rozpuštěna v Igalo (Boka Kotorská)
<i>Flik 14, Flik 14D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 14J</i> (5. 1918)	7. 1914	Aspern	Lvov (Lemberg), Halič	Rusko (6. 8. 1914 – 2. 1918), Itálie (3. – 10. 1918)
<i>Flik 15, Flik 15D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 15F</i> (3. 1918), <i>Flik 15P</i> (9. 1918)	8. 1914	Vídeňské Nové Město	Krakov, Halič	Rusko (1. 11. 1914 – 17. 6. 1915), Srbsko a Černá Hora (18. 6. 1915 – 21. 1. 1916), Albánie (21. 1. – 6. 3. 1916), Itálie (6. 3. 1916 – 10. 1918), rozpuštěna v St. Jakob u Bolzana (Bozen)
<i>Flik 16, Flik 16D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 16K</i> (9. 1918)	1. 10. 1914	Vídeňské Nové Město	Sankt Veith a.d. Glan (Šentvid ob Glini)	zpočátku jen cvičná jednotka (10. 1914 – 5. 1917), Itálie (30. 5. 1915 – 10. 1918), rozpuštěna ve Vídeňském Novém Městě
<i>Flik 17, Flik 17D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 17K</i> (9. 1918)	3. 6. 1915	Graz-Thalerhof	Gardolo, Jižní Tyroly	Itálie (13. 6. 1915 – 10. 1918), rozpuštěna v Hallu (Severní Tyroly)
<i>Flik 18, Flik 18D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 18F, Flik 18P</i> (9. 1918)	23. 9. 1915	Szombathey (Steinamanger)	Szeremchów, Halič	Rusko (28. 1. 1916 – 3. 1918), Ukrajina (3. – 10. 1918), rozpuštěna ve Vinnici (Vinnycja, Ukrajina)
<i>Flik 19, Flik 19D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 19F, Flik 19K</i> (9. 1918)	20. 1. 1916	Fischamend, Szeged ( <i>Flek 5</i> )	Aisovizza (Ajševica), Přímoří	původně vznikla jako experimentální jednotka pro testování stíhaček Fokker a těžkých bombardérů Brandenburg G.I, poté průzkumná, Itálie (2. 2. 1916 – 10. 1918), rozpuštěna ve Wippachu (Vipava)
<i>Flik 20, Flik 20D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 20J</i> (7. 1918)	8. 2. 1916	Graz-Thalerhof ( <i>Flek 3</i> )	Luck, Volyň	Rusko (26. 2. 1916 – 28. 6. 1918), Itálie (5. 7. – 10. 1918), ale zde již nenabyla operačního statusu, neboť nestačila dokončit přezbrojení a přeškolení, rozpuštěna v Brixenu (Bressanone)
<i>Flik 21, Flik 21D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 21K</i> (9. 1918)	18. 2. 1916	Fischamend, Újvidék ( <i>Flek 1</i> )	Gardolo, Jižní Tyroly	Itálie (8. 3. 1916 – 10. 1918), rozpuštěna v Hallu (Severní Tyroly)
<i>Flik 22, Flik 22D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 22K</i> (9. 1918)	15. 3. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Vídeňské Nové Město ( <i>Flek 2</i> )	Michalówka, Halič	Rusko (31. 3. 1916 – 20. 12. 1917), Itálie (1. – 10. 1918), rozpuštěna Haidenschaftu (Ajdovščina)

<i>Flik 23, Flik 23D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 23K</i> (23. 9. 1918)	1. 3. 1916	Fischamend , Parndorf ( <i>Flek 7</i> )	Gardolo, Jižní Tyroly	Itálie (3. 1916 – 10. 1918), rozpuštěna v Innsbrucku
<i>Flik 24, Flik 24F</i> (9. 1917), <i>Flik 24D</i> (3. 1917), <i>Flik 24K</i> (23. 9. 1918)	16. 3. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Videňské Nové Město ( <i>Flek 6</i> )	Pergine, Jižní Tyroly	Itálie (26. 4. 1916 – 10. 1918), rozpuštěna v Brixenu (Bressanone)
<i>Flik 25, Flik 25D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 25F, Flik 25P</i> (9. 1918)	16. 4. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Videňské Nové Město ( <i>Flek 6</i> )	Zborów, Halič	Rusko (7. 5. 1916 – 3. 1918), Ukrajina (3. 3. - 10. 1918), rozpuštěna v Oděse (Ukrajina)
<i>Flik 26, Flik 26D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 26DS</i> (6. 1918), <i>Flik 26S</i> (9. 1918)	3. 5. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Szombathely ( <i>Flek 4</i> )	Horodenka, Halič	Rusko (25. 5. 1916 – 2. 1918), Itálie (3. - 10. 1918), rozpuštěna v Klagenfurtu (Korutany)
<i>Flik 27, Flik 27D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 27F</i> (3. 1918), <i>Flik 27P</i> (9. 1918)	18. 5. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Szeged ( <i>Flek 5</i> )	Luck, Volyň	Rusko (4. 6. 1916 – 23. 12. 1917), Itálie (1. - 10. 1918), rozpuštěna v Innsbrucku
<i>Flik 28, Flik 28D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 28K</i> (23. 9. 1918)	28. 5. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Graz-Thalerhof ( <i>Flek 3</i> )	Prosecco (Prosek)	Itálie (11. 6. 1916 – 10. 1918), rozpuštěna v Klagenfurtu (Korutany)
<i>Flik 29, Flik 29F</i> (25. 7. 1917), přečíslován na <i>Flik 104G</i> (6. 4. 1918)	10. 6. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Újvidék ( <i>Flek 1</i> )	Stanislau (Stanislawów), Halič	Rusko (9. 7. - 23. 11. 1916), Rumunsko (28. 11. 1916 – 29. 3. 1918), po odjezdu do Itálie a přečíslování na <i>Flik 104G</i> (6. 4. 1918) plánována výstavba <i>Flik 81</i> (tzv. „nový <i>Flik 29</i> “), ale pro nedostatek materiálu a personálu neproběhla
<i>Flik 30, Flik 30D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 30J</i> (4. 1918)	30. 6. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Videňské Nové Město ( <i>Flek 2</i> )	Akna Slatina (Slatinské Doly) u Máramaros-Sziget (Sighetu Marmatiei, Marmarošsk	Rusko (8. 8. 1916 – 3. 1918), Itálie (4. - 10. 1918), místo rozpuštění neznámo

			á Sihot')	
<i>Flik 31, Flik 31D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 31P</i> (29. 6. 1918)	28. 7. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Parndorf ( <i>Flek 7</i> )	Kézdivásárhely (Târgu Secuiesc), Sedmihradsko	Rumunsko (5. 9. 1916 – 17. 6. 1918), Itálie (25. 6. - 10. 1918), rozpuštěna v Sankt Jakob u Bolzana (Bozen)
<i>Flik 32, Flik 32D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 32S</i> (9. 1918)	15. 8. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Videňské Nové Město ( <i>Flek 8</i> )	Karánsebes, Banát	Rumunsko (5. 9. 1916 – 2. 2. 1917), Itálie (12. 2. 1917 – 10. 1918), rozpuštěna v Klagenfurtu (Korutany)
<i>Flik 33, Flik 33D</i> (25. 7. 1917), přečíslován na <i>Flik 105G</i> (4. 1918)	1. 9. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Videňské Nové Město ( <i>Flek 8</i> )	Dipse, Sedmihradsko	Rumunsko (23. 9. 1916 – 3. 1918), po přesunu do Itálie a přečíslování na <i>Flik 103G</i> (6. 4. 1918) plánována výstavba <i>Flik 82</i> (tzv. „nový <i>Flik 33</i> “), ale neproběhla
<i>Flik 34, Flik 34D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 34P</i> (24. 9. 1918)	26. 9. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Videňské Nové Město ( <i>Flek 6</i> )	Podraga u St. Veit, Přímoří	Itálie (30. 10. 1916 – 10. 1918), Balkán (10. 1918)
<i>Flik 35, Flik 35D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 35P</i> (23. 9. 1918)	6. 11. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Szombathely ( <i>Flek 4</i> )	St. Veit (Podnanos) u Wippachu (Vipava), Přímoří	Itálie (21. 11. 1916 – 10. 1918), na podzim 1917 pro nedostatek materiálu přechodně jen cvičná jednotka, rozpuštěna ve Wippachu (Vipava)
<i>Fliegerzug Vorbote - Fliegerzug I</i> (22. 9. 1916), <i>Flik 36</i> (20. 10. 1916), <i>Flik 36D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 36K</i> (9. 1918)	22. 9. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Videňské Nové Město ( <i>Flek 2, Flek 6 a Flek 8</i> )	Vorbote u m. Svistov, Bulharsko	Rumunsko (3. 10. 1916 – 8. 6. 1918), Itálie (29. 6. - 10. 1918), rozpuštěna v Novaledo u Roncegna
<i>Flik 37, Flik 37D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 37P</i> (5. 1918)	26. 11. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> ), Szeged ( <i>Flek 5</i> )	Rozniatów, Halič	Rusko (19. 12. 1916 – 1. 1918), Itálie (31. 1. - 10. 1918), první úspěšná jednotka s jednomístnými fotoprůzkumnými stíhačkami (Photoeinsitzer), rozpuštěna v Haidenschaftu (Ajdovščina)
<i>Flik 38, Flik 38D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 38S</i> (9. 1918)	1. 1. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn	Akna Slatina (Slatinské	Rusko (29. 1. 1917 – 7. 3. 1918), Itálie (21. 3. - 10. 1918), po 25. 6. 1918 bez letadel, rozpuštěna ve

		(Flars), Újvidék (Flek 1)	Doly u Máramaros- Sziget (Sighetu Marmatiei, Marmarošsk á Sihot')	Villachu (Korutany)
<i>Flik 39, Flik 39D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 39P</i> (6. 1918)	11. 1. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars), Újvidék (Flek 1)	Csik Szereda, Sedmihradsko	Rumunsko (3. 3. - 18. 9. 1917), Itálie (25. 9. 1917 - 10. 1918), rozpuštěna v San Pietro in Campo
<i>Flik 40, Flik 40D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 40P</i> (8. 1918)	25. 1. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars), Arad (Flek 9)	Besztercze (Bistritz), Sedmihradsko	Rusko (11. 3. 1917 - 3. 1918), Itálie (3. - 10. 1918)
<i>Flik 41, Flik 41J</i> (21. 2. 1917), čestný název <i>Jagdstaffel Hauptmann Brumowski</i>	19. 1. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars), Viedeňské Nové Město (Flek 2)	Sesana (Sežana), Přímoří	Itálie (27. 3. 1917 - 10. 1918), první specializovaná stíhací setnina, od 23. 9. 1918 následkem orkánu bez letadel, rozpuštěna v Lublani (Laibach)
<i>Flik 42, Flik 42J</i> (11. 3. 1917), čestný název <i>Háry-Szárad</i>	20. 1. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Sesana (Sežana), Přímoří	Itálie (14. 4. 1917 - 10. 1918), rozpuštěna v Klagenfurtu (Korutany)
<i>Flik 43, Flik 43D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 43J</i> (4. 1918)	21. 3. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Wladimir Wolynski, Volyň	Rusko (27. 3. 1917 - 28. 3. 1918), Itálie (4. 4. - 10. 1918), ale jako celek zde již nedosáhla operačního statusu (někteří piloti byli mezitím odesláni k <i>Flik 41J</i> a <i>Flik 61J</i> ), rozpuštěna v Lublani (Laibach)
<i>Flik 44, Flik 44F</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 44D</i> (1. 1918), <i>Flik 44K</i> (24. 9. 1918)	1. 4. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Szent- Katalna, Sedmihradsko	Rumunsko (8. 5. 1917 - 1. 1918), Itálie (25. 1. - 10. 1918), místo rozpuštění neznámo
<i>Flik 45, Flik 45D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 45S</i> (9. 1918)	11. 4. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Bruneck (Brunico), Jižní Tyroly	Itálie (12. 5. 1917 - 10. 1918), rozpuštěna ve Schwarzach - St. Veit, Salzbursko
<i>Flik 46, Flik 46F</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 46P</i> (2. 1918)	11. 5. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Divacca (Divača), Přímoří	Itálie (31. 5. 1917 - 10. 1918), první jednotka konající operační zkoušky s jednomístnými fotoprůzkumnými stíhačkami (Photoeinsitzer)
<i>Flik 47, Flik 47D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 47F</i> (10. 1917), <i>Flik 47P</i> (9. 1918)	1. 6. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Krasne, Halič	Rusko (21. 6. - 17. 9. 1917), Itálie (25. 9. 1917 - 10. 1918), od 9. 1918 fungovala jen jako pokračovací pilotní škola, rozpuštěna v Klagenfurtu

				(Korutany)
<i>Flik 48, Flik 48D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 48S</i> (8. 1918)	26. 5. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Pergine, Jižní Tyroly	Itálie (3. 6. 1917 – 10. 1918), rozpuštěna v Neumarktu (Egna), Hallu a Zel lam See (Salzburško)
<i>Flik 49, Flik 49F</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 49D</i> (2. 1918), <i>Flik 49S</i> (9. 1918)	11. 6. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Akna Slatina (Slatinské Doly) u Máramaros-Sziget (Sighetu Marmatiei, Marmarošská Sihot')	Rusko (13. 7. 1917 – 1. 1918), Itálie (2. - 10. 1918), plánovaná transformace na <i>Flik 49J</i> nerealizována, koncem války již bez letadel, místo rozpuštění neznámo
<i>Flik 50, Flik 50D</i> (25. 7. 1917), <i>Flik 50S</i> (24. 9. 1918)	21. 6. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Besztercze (Bistritz), Sedmihradsko	Rusko (29. 7. - 17. 9. 1917), Itálie (24. 9. 1917 – 10. 1918), koncem války již bez letadel, zbylé letouny a personál přemístěn k <i>Flik 35K</i> , <i>Flik 44K</i> , <i>Flik 62K</i> a <i>Flik 69S</i> , formálně rozpuštěna v Klagenfurtu (Korutany)
<i>Flik 51J</i>	3. 7. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Haidenschaft (Ajdoščina), Přimoří	Itálie (23. 8. 1917 – 10. 1918), nejúspěšnější stíhací setnina (61 potvrzených a 9 nepotvrzených vítězství)
<i>Flik 52D, Flik 52K</i> (9. 1918)	15. 7. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Imécsfalva u Kézdivásárhely (Târgu Secuiesc), Sedmihradsko	Rumunsko (1. 9. 1917 – 12. 1917), Itálie (12. 1917 - 10. 1918), rozpuštěna v Neunkirchenu (Dolní Rakousy)
<i>Flik 53D, Flik 53S</i> (9. 1918)	16. 8. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Lees (Lesce), Korutany	Itálie (25. 9. 1917 – 10. 1918), ale od 24. 7. 1918 přeřazena do zálohy, t.j. byla fakticky rozpuštěna, formálně rozpuštěna ve Villachu (Korutany)
<i>Flik 54D, Flik 54K</i> (9. 1918)	1. 9. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Ober-Loitsch (Gorenji Logatec)	Itálie (10. 1917 – 10. 1918), rozpuštěna v Salzburgu
<i>Flik 55J</i> čestný název <i>Kaiser-Staffel</i>	18. 7. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Haidenschaft (Ajdoščina), Přimoří	Itálie (19. 8. 1917 – 10. 1918), ale 7. - 9. 1918 následkem těžkých ztrát působila jen jako stíhací škola ( <i>Jagdfliegerschule Pergine</i> ), zatímco někteří piloti byli mezitím přemístěni k <i>Flik 9J</i> , rozpuštěna v Salzburgu
<i>Flik 56J</i>	8. 9. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Seebach u Villachu, Korutany	Itálie (10. 1917 – 10. 1918), místo rozpuštění neznámo
<i>Flik 57F, Flik 57Rb</i> (4. 1918)	16. 9. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn	Ober-Loitsch (Gorenji)	Itálie (10. 1917 – 10. 1918), rozpuštěna v Klagenfurtu (Korutany)

		(Flars)	Logatec)	
<i>Flik 58D, Flik 58F</i> (7. 1918), <i>Flik 58P</i> (9. 1918)	1. 10. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Maria Au u Haidenschaf tu (Ajdovščina), Přimoří	Itálie (31. 10. 1917 – 10. 1918), rozpuštěna v Karfreit (Caporetto, Kobarid)
<i>Flik 59D, Flik 59S</i> (9. 1918)	24. 10. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Ghirano, Itálie	Itálie (12. 1917 – 10. 1918), ale v důsledku nedostatku letounů i personálu již 19. 7. 1918 přeřazena do zálohy, tj. fakticky rozpuštěna
<i>Flik 60J</i>	6. 11. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Grigno, Jižní Tyroly	Itálie (20. 12. 1917 – 10. 1918), následkem těžkých ztrát a smrti velitele <i>Oblt.</i> Linke-Crawforda (31. 7. 1918) <i>de facto</i> rozpuštěna a zbylí piloti přemístěni k <i>Flik 9J</i> a <i>Flik 14J</i> , <i>de iure</i> ale existovala až do konce války
<i>Flik 61J</i>	18. 11. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Motta di Livenza, Itálie	Itálie (1. - 10. 1918)
<i>Flik 62D, Flik 62K</i> (9. 1918)	30. 11. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	San Martino u Mansué, Itálie	Itálie (2. - 10. 1918)
<i>Flik 63J</i>	1. 12. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Mansué, Itálie	Itálie (12. 1917 - 10. 1918), rozpuštěna v Divacca (Divača)
<i>Flik 64D, Flik 64F</i> (5. 1918), <i>Flik 64P</i> (9. 1918)	5. 12. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Igalo (Boka Kotorská), Dalmácie	Albánie (6. 2. - 10. 1918), po vážných personálních a materiálních ztrátách způsobených 7. 7. 1918 náhlým útokem ital. jezdeckta na let. Fjeri (Albánie) v tomtéž měsíci reformována, rozpuštěna v Igalu (Boka Kotorská)
<i>Flik 65D, Flik 65DS</i> (5. 1918), <i>Flik 65S</i> (9. 1918)	10. 12. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	San Giustina, Itálie	Itálie (21. 2. - 10. 1918), rozpuštěna v Klagenfurtu (Korutany)
<i>Artilleriefieger-Lehrkompagnie</i> (7. 6. 1917), <i>Flik 66D</i> (17. 1. 1918), <i>Flik 66K</i> (23. 9. 1918)	7. 6. 1917 (15. 12. 1917)	Strasshof a.d. Nordbahn, Hajmáskér (Casarsa)	Seebach u Villachu, Korutany (Casarsa)	Itálie (10. 1917 – 10. 1918), rozpuštěna v Toblachu (Dobbiaco), Jižní Tyroly
<i>Flik 67D, Flik 67DS</i> (5. 1918), <i>Flik 67S</i> (9. 1918)	27. 12. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Gajarine, Itálie	Itálie (20. 2. - 10. 1918), Balkán (10. 1918), rozpuštěna v Ruma, Vojvodina
<i>Flik 68J</i>	27. 12. 1917	Strasshof a.d. Nordbahn (Flars)	Aviano, Itálie	Itálie (28. 2. - 10. 1918), zpočátku (11. 3. - 14. 4. 1918) působila jen jako stíhací škola ( <i>Jagdfliegerschule Aviano</i> ), následkem těžkých ztrát 28. 7.



				1918 fakticky rozpuštěna, zbylí piloti přemístěni k <i>Flik</i> 42J a <i>Flik</i> 74J, ale <i>de iure</i> byla „v záloze“ až do konce války
<i>Flik</i> 69D, <i>Flik</i> 69S (21. 5. 1918)	31. 1. 1918	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Gajarine, Itálie	Itálie (26. 2. - 10. 1918)
<i>Flieger-Versuchsabteilung</i> (7. 1917), <i>Flieger-Versuchsabteilung Stryj</i> (8. 1917), <i>Flik</i> 70D (1. 1917), <i>Flik</i> 70P (2. 9. 1918)	7. 1917 (1. 1918)	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Stryj (Godega di San Urbano)	původní <i>Flieger-Versuchsabt.</i> , určen k operačním zkouškám problémových letounů Knoller C.II, Rusko (9. 8. 1917 – 1. 1918), Itálie (1. - 10. 1918), rozpuštěna v m. Gemona u Udine
<i>Flik</i> 71D, <i>Flik</i> 71S (23. 9. 1918)	14. 1. 1918	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Sisi u m. Portogruaro, Itálie	Itálie (16. 3. - 10. 1918), koncem války bez letadel, rozpuštěna v Codroipo
<i>Flik</i> 72J	14. 1. 1918	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Campoformido, Itálie	Itálie (23. 3. - 10. 1918), následkem těžkých ztrát v 8. 1918 fakticky rozpuštěna, piloti přemístěni k <i>Flik</i> 74J, ale oficiálně rozpuštěna až v Klagenfurtu (Korutany)
<i>Flik</i> 73D, <i>Flik</i> 73K (9. 1918)	23. 1. 1918	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	Croviana u m. Malé, Itálie	Itálie (29. 4. - 10. 1918), následkem stavu letiště Croviana a těžkých ztrát personál dočasně přidělen na docvičení k <i>Flik</i> 27F (6. - 7. 1918), rozpuštěna v Croviana
<i>Flik</i> 74J	23. 1. 1918	Strasshof a.d. Nordbahn ( <i>Flars</i> )	San Fior di Sopra, Itálie	Itálie (30. 3. - 10. 1918), rozpuštěna v San Fior di Sopra
<i>Flik</i> 75, <i>Flik</i> 75K (10. 1918)	9. 2. 1918			pro nedostatek materiálu a personálu 3. 1918 rozpuštěna, 10. 1918 reaktivována v Sedmíhradsku (Kézdivásárhely) jako <i>Flik</i> 75K, ale nedostavěna
<i>Flik</i> 76, <i>Flik</i> 76K (10. 1918)	9. 2. 1918			pro nedostatek materiálu a personálu 3. 1918 rozpuštěna, 10. 1918 reaktivována v Sedmíhradsku (Csikszereda) jako <i>Flik</i> 76K, ale nedostavěna
<i>Flik</i> 77, <i>Flik</i> 77K (10. 1918)	18. 2. 1918			pro nedostatek materiálu a personálu 3. 1918 rozpuštěna, 10. 1918 reaktivována a odeslána do Rumunska jako <i>Flik</i> 77K, ale nedostavěna
<i>Flik</i> 78, <i>Flik</i> 78K (10. 1918)	18. 2. 1918			pro nedostatek materiálu a personálu 3. 1918 rozpuštěna, 10. 1918 reaktivována na Balkáně jako <i>Flik</i> 78K, ale nedostavěna
<i>Flik</i> 79	27. 2. 1918			pro nedostatek materiálu a personálu 3. 1918 rozpuštěna

<i>Flik 80</i>	27. 2. 1918			pro nedostatek materiálu a personálu 3. 1918 rozpuštěna
<i>Flik 81</i>	-	-	-	výstavba plánována k 8. 3. 1918 jako náhrada za <i>Flik 29</i> , který byl transformovaný a přečíslovaný na <i>Flik 104G</i> , ale neproběhla
<i>Flik 82</i>	-	-	-	výstavba plánována k 8. 3. 1918 jako náhrada za <i>Flik 33</i> , který byl transformovaný a přečíslovaný na <i>Flik 103G</i> , ale neproběhla
<i>Flik 83</i>	-	-	-	postavení plánováno k 17. 3. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 84</i>	-	-	-	postavení plánováno k 17. 3. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 85</i>	-	-	-	postavení plánováno k 26. 3. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 86</i>	-	-	-	postavení plánováno k 26. 3. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 87</i>	-	-	-	postavení plánováno ke 4. 4. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 88</i>	-	-	-	postavení plánováno ke 4. 4. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 89</i>	-	-	-	postavení plánováno k 13. 4. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 90</i>	-	-	-	postavení plánováno k 13. 4. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 91</i>	-	-	-	postavení plánováno k 22. 4. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 92</i>	-	-	-	postavení plánováno k 22. 4. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 93</i>	-	-	-	postavení plánováno k 1. 5. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 94</i>	-	-	-	postavení plánováno k 1. 5. 1918, ale nerealizováno
<i>Flik 95 až Flik 100</i>	-	-	-	postavení plánováno, ale nerealizováno
<i>Fluggeschwader I</i> (1. 12. 1916), <i>Flik 101G</i> (1. 9. 1917)	1. 12. 1916	Strasshof a.d. Nordbahn	Divazza (Divača), Přímoří	původní <i>Fluggeschwader I</i> byla první bombardovací jednotkou (s doprovodnými stíhačkami), <i>Flik 101G</i> nejlepší bombardovací setninou, Itálie (2. 1. 1917 – 10. 1918), rozpuštěna v Bischoflack (Skofja Loka)
<i>Flik 102G</i>	28. 1. 1918	Strasshof a.d. Nordbahn	Aviano, Itálie	Itálie (16. 3. - 10. 1918), první noční bombardovací setnina, rozpuštěna v Roveretu
<i>Flik 103G</i>	2. 2. 1918	Vídeňské Nové Město	Aviano, Itálie	Itálie (4. - 10. 1918), rozpuštěna v Pordenone
<i>Flik 104G</i> (ex <i>Flik 29F</i> )	6. 4. 1918	dříve <i>Flik 29F</i>	Aviano, Itálie	vznikla 6. 4. 1918 přečíslováním <i>Flik 29F</i> , Itálie (4. - 10. 1918), pro nedostatek materiálu a personálu již nedosáhla operačního statusu, rozpuštěna v Görzu (Gorizia)
<i>Flik 105G</i> (ex <i>Flik 33D</i> )	6. 4. 1918	dříve <i>Flik</i>	Aviano,	vznikla 6. 4. 1918 přečíslováním

		33D	Itálie	<i>Flik</i> 33D, Itálie (8. 4. - 10. 1918), následkem ztrát působila 9. – 10. 1918 pouze jako cvičná jednotka, ale pak ještě zasáhla do závěrečných bojů, rozpuštěna v Lublani (Laibach), <i>Flik</i> 101G až <i>Flik</i> 105G byly 24. 4. 1918 začleněny do „velkoletounové“ <i>Fliegergruppe G</i>
<i>Fliegerzug</i> 1	16. 9. 1918	Vídeňské Nové Město	Lublin	průzkumná a ochranná letecká četa pro potřeby Militär-General-Gouvernement Polen (Ostarmee)

### Dočasně vzniklé improvizované bojové jednotky

název	zřízena	místo	rozpuštěna	poznámka
<i>Fokker-Kampfstaffel</i> ( <i>Fokker Alarm-Bereitschaft</i> )	11. 1915	Aisovizza (Ajševica), Přímoří	8. 1916	improvizovaná stíhací jednotka vyzbrojená Fokkery A.III od <i>Flik</i> 2, <i>Flik</i> 4, <i>Flik</i> 8, <i>Flik</i> 12, <i>Flik</i> 19 a <i>Flik</i> 28, její zřízení vynuceno především nezbytností koncentrace nízkého počtu personálu vyškoleného v ošetřování rotačních motorů, k původně zamýšlené transformaci do regulérní setniny (Fokker Jagdstaffel) nedošlo
<i>Kampffliegerstaffel</i> <i>Chodorów</i>	10. 8. 1916	Chodorów, Halič	29. 8. 1916	<i>ad hoc</i> zřízená jednotka určená pro ochranu velitelství následníka trůnu arcivévody Karla, vyzbrojena jedním stíhacím Fokkerem A.III a několika dvoumístnými letouny
<i>Alarmbereitschaft</i> <i>Pergine (Jagdstaffel</i> <i>Elssler)</i>	7. 1917	Pergine, Jižní Tyroly	9. 1917	improvizovaná stíhací jednotka složená ze stíhacích pilotů od „dvoumístných“ <i>Flik</i> 21D, <i>Flik</i> 24D a <i>Flik</i> 48D a letounů Albatros D.III (Oef) a Brandenburg D.I, velitel <i>Lt. i.d. Res.</i> Wilhelm Elssler, většina těchto pilotů pak začleněna do <i>Flik</i> 55J
<i>Flieger-Detachment</i> <i>Hptm. Nikitsch</i>	7. 1917	Kézdivásárhe ly (Târgu Secuiesc), Sedmíhradsk o	6. 9. 1917	improvizovaná stíhací jednotka složená z pilotů <i>Flik</i> 29, <i>Flik</i> 31, <i>Flik</i> 33 a <i>Flik</i> 39 a letounů Albatros D.III (Oef) a Brandenburg D.I, velitel <i>Hptm.</i> Karl Nikitsch
<i>Jagdstaffel Harja</i> ( <i>Fliegerzug Harja,</i> <i>Jagdfliegerstaffel Oblt.</i> <i>Terk)</i>	10. 1917	Harja u Kézdivásárhe ly, Sedmíhradsk o	7. 12. 1917	improvizovaná stíhací jednotka složená z pilotů <i>Flik</i> 29, <i>Flik</i> 31, <i>Flik</i> 33 a <i>Flik</i> 36 a letounů Albatros D.III (Oef), velitel <i>Oblt.</i> Rupert Terk
<i>Jagdstaffel Galanestie</i>	9. 1917	Galanestie u Radautz (Rădăuți), Bukovina	12. 1917	improvizovaná stíhací jednotka zřízená při „dvoumístném“ <i>Flik</i> 40D a vyzbrojená Albatrosy D.III (Oef), velitel <i>Oblt.</i> Hans Fischer
<i>Jagdfliegerzug Offzstv.</i>	5. 1918	Igalo (Boka)	13. 7. 1918	provizorní stíhací jednotka

<i>Arigi (Jagdstaffel Arigi)</i>		Kotorská), Dalmácie		vyčleněná z <i>Flik</i> 6F a určená k obraně námořní základny, vyzbrojena letouny Aviatik (Berg) D.I, velitel <i>Offzstv.</i> Julius Arigi, pak začleněna do <i>Flik</i> 1J
<i>Luftfahrt-Abwehr Station Wiener Neustadt</i>	7. 1918	Vídeňské Nové Město		improvizovaná stíhací jednotka, složená z instruktorů <i>Flek</i> 6 a <i>Flek</i> 8 a vyzbrojená stíhačkami Aviatik (Berg) D.I, určená k letecké obraně průmyslových závodů v okolí Vídně, velitel <i>Hptm.</i> Robert Ellner
<i>Jagdstaffel Ujvidék</i>	10. 1918	Újvidék (Novi Sad), Vojvodina		improvizovaná stíhací jednotka, pravděpodobně zřízená z instruktorů zdejšího <i>Flek</i> 1 jako reakce na průlom balkánské fronty, bližší neznámo

Prakticky po celou dobu války jednotlivé letecké setniny operačně podléhaly velení pozemních jednotek (divizí, sborů a armád). S jejich rostoucím počtem postupně vyvstala potřeba zřízení určitého řídicího mezičlánku. Dostal podobu nově vytvářené funkce velitele letecké skupiny, zkráceně *Gruf*l (*Gruppenfliegerkommandant*, nebo také *Fliegergruppenkommandant*). Ten obvykle řídil činnost několika setnin v rámci jednoho armádního sboru. Šlo zpravidla o dočasné organizační opatření, diktované bezprostředními potřebami pozemních svazků v návaznosti na situaci panující na bojišti,<sup>216</sup> každopádně šlo o řešení provizorní.<sup>217</sup>

Definitivní organizační podobu a pevnější organizační rámec dostaly vyšší letecké jednotky teprve na sklonku války. Opět s nejméně ročním zpožděním za spojeneckými i protivníkovými letectvy začaly být podle své specializace slučovány do vyšších jednotek, eskader (*Geschwader*) - stíhacích, průzkumných, bitevních a jedné bombardovací (*Jagdgeschwader*, *Aufklärungsgeschwader*, *Schlachtgeschwader* a *Grossflugzeuggeschwader*). Byly do nich zahrnuty vždy setniny téhož taktického určení v rámci konkrétní armády nebo armádní skupiny – v té době samozřejmě jen na tehdy hlavní, tedy italské frontě. Po jedné stíhací, průzkumné a bitevní eskadře měla k dispozici velitelství Sočské armády (Kisa), 6., 10. a 11. armády (6. AK, 10. AK a 11. AK) a

<sup>216</sup> Patně nejvíce *Gruf*lů existovalo v době poslední rakousko-uherské ofenzívy na Piavě v červnu 1918. V rámci velitelství letectva nejsilnější Sočské armády - *Koluft Kisa* (*Kommandant der Luftstreitkräfte d. Isonzo-Armee*), která měla tehdy 21 leteckých setnin (funkci *Koluft Kisa* tehdy zastával *Obstlt.* Georg princ Schwarzenberg), jich bylo pět, funkce *Gruf*l tehdy zastávali *Hptm.* Eugen Steinner-Görtl šlechtic von Auring, *Hptm.* Aladár Tauszig, *Hptm.* Leo Libano, *Hptm.* Ljubiša Kosanović a *Hptm.* Richard Hübner. *Koluft* 6. armády (*Hptm.* Karl Stohanzl), disponující celkem 20 leteckými setninami, měl čtyři *Gruf*l: *Hptm.* Ferdinand rytíř Cavallar von Grabensprung, *Hptm.* Alfred Dahinten, *Hptm.* Karel Huppner a *Hptm.* Rudolf Holeka. *Koluft* 11. armády (*Rittm.* Wilhelm Weldin) s celkem 16 podřízenými leteckými setninami měl také čtyři *Koluft*: *Rittm.* Stefan svobodný pán von Ankershofen, *Rittm.* Vojtěch Bárta, *Hptm.* Oskar Zeidner a *Hptm.* Jenő Kara. U *Koluft* 10. armády (*Hptm.* Alfred Eccher ab Echo šlechtic von Marienberg) s pouhými 10 leteckými setninami byl *Gruf*l jediný, *Hptm.* Egon Hervay von Kirchberg. Na jiných frontách v té době nebyl *Gruf*l žádný, neboť tam působilo už jen minimum leteckých setnin. Konkrétně *Koluft Ost-Armee* na východní frontě (*Mjr.* Artur Bogyay de Várbogya et Nagymád) řídil jen 3 letecké setniny a *Koluft* XIX. armádního sboru na albánské frontě (*Mjr.* Vilém Dvořák) měl jen 2 letecké setniny. ÖStA-KA, Wien, Kmdo. d. LFT, O.Nr. 4714/3. Standübersicht k.u.k. Luftfahrtruppen d. Armee im Felde, 1. 7. 1918.

<sup>217</sup> ÖStA-KA, Wien, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917-1918. K.u.k. 6. AK Op. Nr. 9/3 Fl. Ref. v. 7. 5. 1918. „Provisorische“ Fliegergruppenkommandanten.

armádní skupina Belluno (Armeegruppe Belluno), zatímco onou jedinou bombardovací eskadrou disponovalo přímo velitelství Skupiny armád polního maršála Boroevíce (HGK FM. v. Boroevic).<sup>218</sup> Počet setnin v eskadře byl proměnlivý – minimálně dvě, maximálně šest – podle toho, kolik jich měla konkrétní armáda aktuálně dispozici. Veliteli eskader byli obvykle jmenováni někdejší osvědčení velitelé setnin (několik z nich dočasně zastávalo i funkci *GrufI*), zpravidla v hodnosti setníka/rytmistra (kapitána), výjimečně i nadporučíka.<sup>219</sup>

Přestože se někdy uvádí, že k vytvoření eskader došlo až v rámci poslední, říjnové reorganizace letectva, ve skutečnosti je jejich vznik datován již srpnem 1918.<sup>220</sup> Tak jako tak to však na průběhu letecké války na italském bojišti již nic nezměnilo. Šlo jen o obal bez náležitého obsahu, protože po velkých ztrátách při červnové piavské ofenzívě většina podřízených setnin měla už jen minimum letounů i personálu.

Od počátku války byly letecké setniny po operační a taktické stránce podřízeny příslušnému vyššímu armádnímu velitelství od divize výše. Z technického a disciplinárního hlediska je pak řídilo velitelství *k.u.k. Luftschifferabteilung*, resp. *k.u.k. Luftfahrtruppen*. S rostoucím počtem setnin na jednotlivých bojištích pak v průběhu roku 1915 mezi nadřízeným velitelstvím a leteckými setninami (a koncem války i oněmi eskadrami) začaly vznikat mezičlánky. Zpočátku měly podobu leteckého referenta (*Fliegerreferent*), později štábního leteckého důstojníka u příslušného vyššího armádního velitelství (*Fliegerstabsoffizier*, *Stabsoffizier der Luftfahrtruppen*, zkráceně *Stoluft*). V

<sup>218</sup> Pro lepší orientaci je užitečné nastínit názvosloví vyšších velitelství rakousko-uherské armády na italském bojišti. Na hlavním úseku, na sočské frontě bojovala 5. armáda (*5. Armee*), která zde pod tímto označením bojovala nprvní dva roky války s Itálií. Od počátku jí zde velel generál pěchoty, od 1. 5. 1916 generálplukovník Svetozar Boroevič de Bojna). Dne 24. 5. 1917, v průběhu 10. bitvy na Soči došlo k jejímu přejmenování na Sočskou armádu (*Isonzo-Armee*), v posledních letech války. Uprostřed 11. bitvy na Soči, 23. 8. 1917 došlo z taktických důvodů k rozdělení Sočské armády - *Isonzo-Armee* (velitel generálplukovník Svetozar Boroevič von Bojna), a to na *1. Isonzo-Armee* (generálplukovník Wenzel von Wurm) a *2. Isonzo-Armee* (generál pěchoty Johann rytíř von Henriquez). Druhá z nich pak byla 6. 1. 1918 rozpuštěna a stala se z ní *6. Armee* (generálplukovník arcivévoda Josef, od 16. 7. 1918 generál jezdecktva Alois kníže von Schönburg-Hartenstein), zatímco ze zbývajících *1. Isonzo-Armee* se opět stala *Isonzo-Armee* bez čísla (velitelem zůstal až do konce války generálplukovník Wurm). Jejich nadřízeným velitelstvím se od 23. 8. 1917 stala Skupina armád Boroevič (*Heeresgruppe Boroevič*) v čele s generálplukovníkem, od 1. 2. 1918 polním maršálem Boroevičem, jenž zůstal ve funkci až do konce války. Pravým křídlem c. a k. armády na italském bojišti byla v té době jihotyrolská Skupina armád Conrad (*Heeresgruppe Conrad*), které velel polní maršál Conrad von Hötzendorf. V červenci 1918, po neúspěchu červnové ofenzívy na Piavě a odchodu Conrada z funkce byla přejmenována na *Heeresgruppe Erzherzog Joseph* (generálplukovník, od 22. 10. 1918 polní maršál arcivévoda Josef). Tvořily ji *10. Armee* (generálplukovník, od 5. 11. 1917 polní maršál Alexander svobodný pán von Krobotin) a *11. Armee* (polní zbrojmistr, od 16. 11. 1917 generálplukovník Viktor hrabě von Scheuchenstuel). Na sklonku války, 22. 9. 1918, na pravém křídle Boroevičovy skupiny armád, na grappsém úseku fronty, z útvarů vyčleněných z piavské 6. a z jihotyrolské 11. armády byla vytvořena ještě armádní skupina Belluno (*Armeegruppe Belluno*), které velel polní zbrojmistr Ferdinand rytíř Goglia von Zlata Lipa.

<sup>219</sup> ÖStA-KA, Wien, K.u.k. AOK zu Luft Nr. 193, Chef des Luftfahrwesens, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918.

<sup>220</sup> ÖStA-KA, Wien, NFA, k. 365, Koluft 10. AK, AOK, Op. Nr. 100.000 u. 100.000/I v. 20. 8. 1918. Gliederung der Fliegerformationen einer Armee. Beilage 1. Neue Gliederung der Fliegerkräfte bei einer Armee mit 5 Frontkorps, AOK, Op. Nr. 100.000/1 v. 19. 8. 1918. Neuregelung der Dienstverhältnisse bei Luftstreitkräfte einer Armee, AOK, Beilage zu Op. Nr. 100.000/1. Stab und Ressortrienteinteilung beim Kmdten der Armeeflieger, ÖStA-KA, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917-1918, Erlass vom 10. September 1918, Abt. 5/L., Nr. 12000.

listopadu 1917 byla tato funkce přeměněna na *Koluft* (*Kommandant der Luftstreitkräfte*) a v srpnu 1918 na *Kafl* (*Kommandant der Armeeflieger*).<sup>221</sup> Funkcí byli pověřováni osvědčení důstojníci v hodnosti, kapitána, majora nebo podplukovníka, ve výjimečných případech i plukovníka. Zde jen dodejme, že vedle leteckých setnin a eskader jim byly podřízeny ještě týlové (etapní) letecké složky každé armády, tedy především letecké parky (*Fliegerparks*) a dílny (*Werkstätten*), o nichž již byla zmínka.

Zatímco J-, D-, F-, S-, G-, P- a Rh-*Fliky* byly organizovány do zmíněných eskader, mimo jejich strukturu zůstaly K-*Fliky*, které z podstaty svého taktického určení přímo spolupracovaly s pozemními formacemi. K-*Fliky* tedy zůstaly operačně podřízeny velitelstvím příslušných armádních sborů. Jejich řídicím a spojovacím orgánem se stal letecký styčný důstojník (*Flieger-Verbindungsoffizier*, *Flivo*), přidělený u velitelství příslušného sboru (*Korps-Kommando*).<sup>222</sup>

Přehled polních formací c. a k. armádního letectva včetně jejich řídicích struktur, velitelů, štábů, dislokace a podřízenosti (k 15. říjnu 1918) je součástí přílohy. V této podobě je publikován vůbec poprvé.

---

<sup>221</sup> Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 1*, s. 120-121.

<sup>222</sup> ÖStA-KA, Wien, NFA, k. 1594, 5. Armee (HGK Boroevic), Flieger 1917, AOK, Op. Nr. 20.000/750 v. 23. 11. 1917. Kommando und Dienstverhältnisse bei den Luftstreitkräften, Generalstabsoffz. als Luftfahrreferent beim AK, ÖStA-KA, NFA, k. 365, AOK, Op. Nr. 100.000 u. 100.000/I v. 20. 8. 1918. Gliederung der Fliegerformationen einer Armee. Beilage 1. Neue Gliederung der Fliegerkräfte bei einer Armee mit 5 Frontkorps, ÖStA-KA, NFA, k. 365, AOK, Op. Nr. 100.000/1 v. 19. 8. 1918. Neuregelung der Dienstverhältnisse bei Luftstreitkräfte einer Armee, AOK, Beilage zu Op. Nr. 100.000/1. Stab und Ressortrieneinteilung beim Kmdten der Armeeflieger.

## Školní a výcvikové jednotky

K výcviku nového leteckého personálu byl před válkou zřízen již zmíněný *Flugmaschinen-Instruktionsabteilung*, pro budoucí letecké pozorovatele byl zřízen *Beobachterkurs* a pro poddůstojníky-piloty *Mannschaftspilotenkurs*, resp. *Mannschaftspilotenschule*. Odtud vycvičení letci odcházeli k nám také již známým *Flugparkům*, u nichž se soustřeďoval také letecký materiál. Ty se staly na počátku války základem pro *Fliegerkompagnie*, odcházející do pole. Tím se však týl materiálně i personálně takřka vyčerpal. Tato skutečnost společně se značnými ztrátami pracně vycvičeného personálu na počátku války si tedy vynutila nové pojetí leteckých školských zařízení a jejich výraznou početní expanzi.

Již v listopadu 1914 tedy na bázi fakticky zanikajících *Flugparků* začaly vznikat letecké náhradní setniny (*Fliegerersatzkompagnien*, *Flek*). S rozšiřujícími se potřebami bojujících armád jejich počet stále rostl stejně jako počty jejich frekventantů. Učitelství sbor tvořili zpravidla zkušení, leč mnohdy zcela vyčerpaní, „přelétaní“ („*überflogen*“) frontovní letci, jimž zdejší zařazení současně poskytovalo určitý druh odpočinku a zotavení.

Tyto *Fliegerersatzkompagnie*, jichž do konce války vzniklo celkem 22, se postupně diferencovaly podle stupňů výcviku. Podle nové organizace ze září roku 1917 existovaly *Fleky* tří stupňů (Stufe): *Flek* – 1. Stufe, určené pro elementární pilotní výcvik (tabulkově měly mít ve stavu 25 letounů s motory o výkonu do 120 k), dále *Flek* – 2. Stufe, určené pro pokračovací výcvik (30 letounů s motory o výkonu 145 k a výše), *Flek* – 3. Stufe (12 průzkumných letounů moderního typu) a vedle toho ještě *Flek* – Specialausbildung, určené pro výcvik stíhačů (15 – 20 letounů – *Kampfapparaten*).<sup>223</sup>

*Fliegerersatzkompagnie* byly podřízeny nejprve dvěma, později čtyřem leteckým náhradním praporům (*Fliegerersatzbataillonen*), které řídilo velitelství leteckých náhradních jednotek (*Fliegerersatztruppen*, *Flet*), zřízené 8. ledna 1916. Do jeho podřízenosti spadal také jeden letecký výukový prapor (*Fliegerlehrbataillon*) se třemi leteckými výukovými setninami (*Fliegerlehrkompagnien*) a především s leteckou důstojnickou školou (*Fliegeroffizierschule*, zkráceně *Flosch*), zřízenou 21. září 1915 ve Videňském Novém Městě. Jejím leteckým výcvikem procházel důstojnický dorost, určený zpravidla pro výkon služby leteckých a balónových pozorovatelů. V průběhu jednoho roku jím v šesti dvouměsíčních kurzech mělo procházet 160 až 170 frekventantů. Výcvikem ve *Flosch* procházeli rovněž někteří techničtí důstojníci, kteří se ovšem školili také v rámci *k.u.k. Fliegerarsenalu*.

Již zmíněné letecké náhradní setniny (*Flek*) byly dislokovány takřka ve všech částech monarchie. Zatímco ovšem například v rakouském Polsku existovaly hned dvě, v Čechách vznikla (1. května 1917) jen jediná, elementární *Flek* 16, a navíc byla umístěna v tehdy takřka čistě německojazyčném západočeském Chebu. Šlo o historicky první stálé vojenské letiště vybudované na českém území.<sup>224</sup>

<sup>223</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 148/8. Aufbau der k.u.k. Luftfahrtruppen 1914-1918, *Neuorganisationen während des Krieges. Orientierungsbehelf*. Evident bis 15. September 1917. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1917, s. 91.

<sup>224</sup> Chebskému *Flek* 16 postupně veleli *Hptm. Fp.* Alfred Eccher ab Echo šlechtic von Marienberg (byl zde velitelem v období 3. 5. - 4. 8. 1917), *Rittm. i.d.Res.* Dr. Moritz Katona de Dercsika (4. 8. 1917 - 1. 5. 1918) a nakonec *Oblt. Fp.* Adolf Löschnigg (od 1. 5. 1918 *ad interim*, řádným velitelem pak 1. 10. - 22. 11. 1918). Posledním šéfpilotem a učitelem létání zde byl *Oblt.* Alexander Krauss (\* 1895, Horšovský

Týn, okr. Domažlice). Po vzniku ČSR se Cheb nacházel na teritoriu jednostranně vyhlášené separatistické „provincie“ *Deutschböhmen*, jejíž představitelé odmítali autoritu čs. vlády. Letiště v Chebu proto 10. 11. 1918 obsadila jednotka čs. vojska pod velením setníka Jaroslava Rošického (\* 18. 9. 1884, Třešť, okr. Jihlava, † 25. 6. 1942, Praha-Kobylisy), leteckou část výpravy vedl npor. Klement Adamec (\* 1. 6. 1886, Praha-Malá Strana, domov. přísl. Žebrák, okr. Hořovice, † 13. 7. 1974, Třebotov, okr. Praha-západ), velitel Leteckého arsenálu na holešovickém Výstavišti v Praze. Přestože příslušníci místního Volkswehru se výpravě pokusili v příjezdu zabránit, vojáci a letci na chebském letišti zajistili větší množství letadel a dalšího cenného leteckého materiálu, který v následujících dnech dopravili do Prahy. Z Chebu bylo do Prahy přelétáno devět letadel. Pilot desátého, čet. Václav Belza (\* 21. 12. 1893, Kostelec nad Černými Lesy, okr. Český Brod, † 3. 9. 1979, Praha), cestou zabloudil a po nouzovém přistání v Bavorsku mu byl stroj Brandenburg B.I (Fd) 76.71 zabaven (o několik měsíců později byl vrácen do ČSR). V následujících dnech pak třiceti železničními vagóny dorazilo do hlavního města nové republiky dalších 13 kompletních (leč neletuschopných) letounů a množství dalšího leteckého materiálu, např. 35 motorů, 100 sudů oleje, 120 sudů leteckého benzínu, množství přístrojů, výstroje, náradí aj. Druhý transport byl vypraven z Chebu do Prahy v následujícím měsíci a čítal dalších 28 vagónů blíže nespecifikovaného leteckého materiálu. Pro historii budiž zaznamenáno, že právě v rámci „chebské akce“ se šikovatel Václav Antoš (\* 9. 6. 1890, Kostomlátky u Brandýsa n. Lab., okr. Karlín, dnes Podolanka u Vínore, okr. Praha-východ, † 10. 11. 1918, Cheb) stal prvním zahynulým letcem právě vzniklého čs. státu. Pro tehdejší „uvolněné“ poměry je charakteristické, že šlo pravděpodobně o důsledek letecké nekázně. Společně s šikovatelem Gustavem Franzem (\* 15. 12. 1893, Janov, okr. Most) odstartoval na stroji Oeffag C.II 52.78 k přeletu do Prahy Ovšem přes Adamcův výslovný zákaz Antoš nejprve zamířil přímo nad Cheb („*aby návrat svobody uvítal malým leteckým dnem nad městem*“, jak se později dobově uvádělo), ale při jedné z ostrých zatáček letoun ztratil rychlost. Antoš ho už z pádu nevybral a havaroval. Zatímco Franz (veterán z italské fronty, *Photoeinsitzerpilot* od *Fliku 37P*, kde létal s fotoprůzkumnými Phönixy D.I) vyvázl se zraněním, Antoš zemřel po převozu do chebské nemocnice (jeho tělo bylo převezeno do Prahy a 16. 11. pohřbeno na Olšanských hřbitovech).

Přes počáteční výhrady, pramenící z nepříznivé geografické polohy chebské letiště v letech 1919-1938 používalo čs. vojenské letectvo, a to poměrně zásadním způsobem. Jiná tak vybavená letiště prozatím ještě nebyla k dispozici. Zpočátku, od září 1919 do května 1920 (kdy se přesunula do Nitry) zde působila 4. letecká setnina s bombardovacími Voisiny Voi 10Bn.2, mezi květnem a červnem 1920 (kdy se přesunula do Kbel) také 8. letecká setnina se stíhacími SPADy S.7 a jedním strojem LFG Roland D.VIb. V dalších letech však Cheb především proslul jako centrum výcviku nových vojenských letců, neboť zde působilo Vojenské letecké učiliště (VLU), respektive jeho organizační předchůdci. Většina významných čs. letců, kteří zazářili ve 30. letech, prošla výcvikem právě v Chebu. Pro svou nepříznivou zeměpisnou polohu příliš blízko německých hranic ovšem byly jednotlivé části chebského VLU v letech 1925-1934 postupně přestěhovány do geograficky vhodnějšího Prostějova, kde vzniklo nové moderní letiště – nejprve šla pilotní škola elementární, poslední stíhací škola. V Chebu pak zůstaly některé letky Leteckého pluku 1 „*T. G. Masaryka*“. Od roku 1935 odtud vzlétala také jedna z Četnických leteckých hlídek, zasahující proti narušitelům čs. vzdušného prostoru. Po Mnichovu a v průběhu 2. světové války letiště používala německá *Luftwaffe*. V Chebu pak v letech 1940-1943 vzniklo i další, tentokrát tovární letiště firmy Flugzeugwerke Eger GmbH s betonovou dráhou (Eger-Oberschön). V posledních měsících války v Chebu působily také letecké jednotky Ruské osvobozené armády (tzv. vlasovci), které odtud ustoupily k americkým liniím. Obě chebská letiště a jejich infrastruktura byla na sklonku války těžce poškozena opakovanými útoky amerického letectva i urputnými boji o samotné město Cheb 28. 4. 1945. Centrum Egerlandu tehdy draze zaplatilo za vybudování svých letišť. Především „díky“ nim leželo nyní 30 % města v rozvalinách. To původní travnaté „rakouské“ letiště (Eger-Unterschön) bylo prakticky zničeno a již nikdy k původnímu účelu nesloužilo. Americká armáda jej přeměnila na gigantický tábor pro desetitisíce německých zajatců. V roce 1947 bylo formálně zrušeno. Druhé, tovární, vybudované za 2. světové války, bylo částečně opraveno a brzy přešlo do civilní správy Ministerstva dopravy, které v Chebu minilo vybudovat mezinárodní letiště. Tento projekt však v důsledku únorových událostí roku 1948 padl. Letiště Cheb opět převzala do správy čs. armáda a v letech 1952-1953 odtud vzlétaly hotovostní proudové stíhací letouny Jak-23 proti narušitelům čs. hranic. Ve správě čs. armády zůstalo i v následujících desetiletích. S ohledem na blízkost západoněmeckých hranic však odtud až na vzácné výjimky žádný útvar vojenského letectva trvale dislokován nebyl. Až teprve od konce 80. let odtud začaly vzlétat práškovací letouny podniku SlovAir. Po roce 1989 začalo být chebské letiště využíváno převážně k leteckým sportovním a turistickým



V průběhu války, s ohledem na taktickou diferenciaci výcviku se některé z těchto *Fleků* transformovaly ve specializované školy, v němž frekventanti procházeli ještě závěrečným specializovaným nástavbovým výcvikem před přidělením k frontovým *Flikům*.

S příchodem jednomístných stíhacích letounů se tak *Flek 6* ve Vídeňském Novém Městě postupně stal školou pro stíhací letce (*Kampfschule*,<sup>225</sup> později *Jagdfliegerschule*). Další čtyři *Fleky* se transformovaly ve tři polní letecké školy (*Feldfliegerschule*, *FFlSch.*), zřízené v zápolí příslušných skupin armád. Jedna z nich, *Feldfliegerschule Arad*, se nacházela v zápolí balkánské fronty v sedmihradském Aradu (vznikla v květnu 1918 ze zdejšího *Flek 9* a *Flek 15*). Na italské frontě vznikly dvě, jedna na letišti Campofornido u Udine, druhá na jihotyrolském letišti Neumarkt (Egna). Pro úplnost je třeba dodat, že obě prošly změnami označení. *Feldfliegerschule Campofornido* (bývalý *Flek 19*), zřízená pro finální bojový výcvik letců, odcházejících na piavskou frontu, byla 5. května 1918 přejmenována nejprve na *Feldfliegerschule des Heeresgruppe-Kommando FM. v. Boroevic* a v samém závěru války, v rámci poslední reorganizace letectva ke dni 1. října 1918 byla přejmenována na *Feldfliegerschule 1*. Obdobným názvoslovným vývojem prošla i *Feldfliegerschule Neumarkt* (bývalý *Flek 20*), od níž odcházeli vycvičení piloti na jihotyrolskou frontu. Dne 5. května 1918 se z ní stala *Feldfliegerschule Heeresgruppe-Kommando FM. Conrad*, o měsíc později *Feldfliegerschule Heeresgruppe-Kommando GO. Erzherzog Joseph* a 1. října 1918 *Feldfliegerschule 2*.

Na tomto místě jen dodejme, že obě tyto *Feldfliegerschule* byly jednotně vnitřně strukturovány – každá měla po jedné škole pro stíhací letce (*Jagdfliegerschule*), škole pro „dvoumístné“ polní piloty (*Feldpilotenschule*) a škole pro polní pozorovatele (*Feldbeobachterschule*).

Poslední podobnou jednotkou pak byla výuková setnina letců dělostřelectva, určená pro výcvik dělostřeleckých leteckých pozorovatelů (*Artillerieflieger-Lehrkompanie*, *AFLK*). Byla aktivována 7. června 1917 ve Strasshofu u Vídně jako součást *Flieger-Lehrbataillonu* a o měsíc později se přesunula na velkou dělostřeleckou střelnici (*Artillerie-SchiessSchule*) v Hajmáskéru u uherského Veszprému. Poté se přesunula do přífrontového pásma, nejprve do Seebachu u Villachu, po průlomů u Caporetta pak do Campofornida u Udine a nakonec do Casarsy, kde byla 17. ledna 1918 byla transformována ve frontový *Flik 66D*, který se pak přesunul do jihotyrolského Feltre (ovšem současně s tím vznikla nová *Artillerieflieger-Lehrkompagnie*, kterou závěr války zastihl v Istragu.<sup>226</sup>

---

účelům. Přestože původní rakousko-uherské letiště v Chebu již neexistuje, několik z jeho původních hangárů Wagner a Hartl zůstává zachováno na letišti Praha-Kbely, kam byly přesunuty v první polovině roku 1919 v rámci jeho budování. Dnes slouží jako součást expozice proslulého Leteckého muzea VHÚ, nebo jako součást infrastruktury 24. základny dopravního letectva Vzdušných sil AČR v Praze-Kbelích. Jiří RAJLICH: *Cheb – 100 roků od vzniku prvního vojenského letiště v českých zemích*. Hobby Historie č. 39 (2017), s. 4-23.

<sup>225</sup> *Kampfschule* (bojová škola). Termín *Kampf* (boj) byl tehdy v Rakousku-Uhersku (i v Německu) používán v souvislosti se stíhacím letectvem – nežli se začal termín *Jagd* (stíhací), *Jagdflieger* (stíhací letec). Ve 2. světové válce již byl (u německé *Luftwaffe*) termín *Kampf* používán naopak pro bombardovací letectvo. A naopak u britské RAF byl pro bombardovací letouny používán termín *Bomber*, zatímco pro stíhačky *Fighter* (*Fight* – boj, tj. *Kampf*).

<sup>226</sup> ÖStA-KA, Wien, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917-1918, AOK Op. Nr. 194.500 v. 2. 10. 1918. Chef des Luftfahrwesens, Wirkungskreis, Funktionbeginn, AOK zu Luft Nr. 193,

Neustále vzrůstající nároky na střelecký standard výkonných letců pak vedl k myšlence na zřízení letecké střelecké školy (*Flieger-Schiessschule*). Také v tomto případě se ve Vídni inspirovali císařským Německem. Dosavadní způsob střeleckého výcviku byl seznán jako neefektivní. Trpěl roztržitostí a nejednotností v metodice, takže letci ze škol přicházeli na frontu s různými, často však dokonce nulovými střeleckými návyky. Na škodu byl i fakt, že v okolí leteckých škol se ne vždy nacházely vhodné prostory pro praktický střelecký výcvik. Novou školou měli procházet nejen piloti, ale i letečtí pozorovatelé, palubní kulometčíci (MG-Schützen), pozemní kulometčíci (Land MG-Schützen) i příslušníci námořního letectva. Předběžně se uvažovalo o tom, že *Flieger-Schiessschule* by byla umístěna v tehdejších západních Uhrách, v oblasti dnešního rakouského Burgenlandska, severně od Neusiderského jezera (Neusiedler See, Fertő tó). Velitelství s pomocnou plochou se mělo nacházet v Nezsideru (Neusiedl am See, Nezsider), výuková setnina s dílenskou setninou v Parndorfu (Parndorfalu) a střelnice v Jois (Nyulas). Pokročilá fáze války však způsobila, že zůstalo jen u záměru.<sup>227</sup>

Organizační členění, dislokaci a obsazení velitelských postů jednotek *Fliegerersatztruppe* v terminálním stádiu války ukazuje příloha.

O tom, jak vlastně tehdy pilotní výcvik prakticky probíhal a jaké nástrahy na žáka čekaly, nás zpravuje jeden z nejpovolanějších, pozdější praporčík polní pilot letec Rudolf Němec (1897-1969), rodák z Horního Studence u Chotěboře na Chrudimsku. Za války byl stíhačem u *Fliku* 63J na italské frontě a po válce jednou z nejznámějších a nejpopulárnějších postav mezi učiteli létání meziválečného čs. letectva.

Ve svých osmnácti letech narukoval v říjnu 1915 do Terezína ke 42. pěšímu pluku (IR 42 *Ernst August Herzog von Cumberland, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg*), kde absolvoval několikátýdenní pěší výcvik a na základě dobrovolné přihlášky přešel 20. listopadu 1915 k letectvu. Jako vzduchoplavecký voják (*Luftschiffersoldat*) začínal u leteckého parku ve Fischamendu, kde se nejprve jako pomocný mechanik (*Apparat-Hilfschaufeur*) seznamoval s létajícími aparáty. Teprve pak následoval elementární

---

Chef des Luftfahrwesens, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918, ÖStA-KA, LFT, k. 148/8. Aufbau der k.u.k. Luftfahrtruppen 1914-1918; ÖStA-KA, LFT, k. 148/15a. Ausbildung bei den k.u.k. Luftfahrtruppen, ÖStA-KA, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1, ÖStA-KA, NFA, k. 365, AOK, Op. Nr. 100.000 u. 100.000/I v. 20. 8. 1918. Gliederung der Fliegerformationen einer Armee. Beilage 1. Neue Gliederung der Fliegerkräfte bei einer Armee mit 5 Frontkorps, AOK, Op. Nr. 100.000/1 v. 19. 8. 1918. Neuregelung der Dienstverhältnisse bei Luftstreitkräfte einer Armee, AOK, Beilage zu Op. Nr. 100.000/1. Stab und Ressortrieneinteilung beim Kmdten der Armeeflieger, ÖStA-KA, LFT, AOK zu Luft Nr. 193, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918; LFT, Kmdo d. k.u.k. LFT, O.Nr. 4714/3. Standübersicht k.u.k. Luftfahrtruppen d. Armee im Felde, 1. 7. 1918; *Neuorganisationen während des Krieges. Orientierungsbehelf*. Evident bis 15. September 1917. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1917, s. 80-98, Ladislaus MADARÁSZ: *Die k.u.k. Luftfahrtruppen im Weltkrieg*, s. 552-553, Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 2 (Anhang)*. Eigenverl., Wien 1999, Bernhard TÖTSCHINGER – Walter SCHROEDER: *Handbuch der k.u.k. Luftfahrtruppe 1914-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 5, Wien 1982, Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 541-555, Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 29, 39 a 241-242, srov. Glenn JEWISON – Jörg C. STEINER: *Units of the k.u.k. Luftfahrtruppe (LFT) 1914-1918*: <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/lft.htm>

<sup>227</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1. Kmdo d. k.u.k. Luftfahrtruppen, Nr 2476/18, pro domo, Wien, am 20. 8. 1918. Organisation der Fliegerschiessschule.

pilotní výcvik, který prodělal od prosince 1915 do března 1916 u *Flek 3* na letišti Thalerhof u Štýrského Hradce (Graz-Thalerhof). Mezi dubnem a červencem 1916 pak následovala tříměsíční německá pilotní škola (*Militär-Fliegerschule*) v Johannisthalu u Berlína. Po návratu do Rakouska ve výcviku pokračoval od července 1916 nejprve u *Flek 2* ve Vídeňském Novém Městě a od září 1916 ve *Flek 9* v sedmihradském Aradu. Závěrečné teoretické přezkoušení a praktickou pilotní zkoušku složil ve Vídeňském Novém Městě. Tam se stal držitelem příslušného kvalifikačního osvědčení, tedy pilotního diplomu FAI-Rakousko č. 617, který nesl datum vydání 6. března 1917. V souvislosti s tím se v dubnu z pilotního žáka (*Pilotenschüler, P.S.*) stal pilotem (*Flugzeugführer, Flgzf.*). Přestože fronta volala po nových pilotech, nedostatek instruktorů ve školách byl ještě palčivější, takže díky svým vlohám se do Aradu (tentokrát k elementární škole *Flek 15*) vrátil jako učitel létání (*Fluglehrer*). Setrval tam do prosince 1917, kdy ho povolali zpátky do Vídeňského Nového Města, kde u *Flek 6* absolvoval stíhací výcvik. V únoru 1918 jej pak odeslali na přífrontové letiště Campofornido u Udine k *Flek 19*, krátce na to reorganizovanému na polní leteckou školu (*Feldfliegerschule Campofornido*) „zásobující“ čerstvými piloty frontové letecké setniny na piavské frontě. Se závěrečným „velmi dobrým“ hodnocením pak počátkem března 1918 následovalo Němcovo přemístění k *Fliku 63J*, operujícímu na piavské frontě z letiště Mota di Livenza. Do konce války zde stačil vykonat celkem 68 bojových letů „přes nepřítele“. Přestože se zúčastnil 19 utkání ve vzduchu (z jednoho dokázal vyváznout se silně rozstříleným Phönixem D.I), sestřel nezískal žádný, byl však rád, že za tehdejší již naprosté spojenecké letecké převahy válku ve zdraví přežil.<sup>228</sup>

Němcovo líčení odhaluje tehdejší formy pilotního výcviku spolu s jeho slabinami. Nebylo jich zrovna málo – od nedostatečné výuky teorie a mechaniky letu přes nevhodné letouny či nedostatek strojů s dvojitým řízením až po snad až nadmíru „vojácký“ přístup k pilotním elévům. Jedním z důsledků byl místy až příliš „darwinovský“ přírodní výběr těch, kteří se z výcviku dostali až na frontu:

*„Po dokončení osmitedělního pěchotního výcviku u pěšího pluku 42 byl jsem ke konci roku 1915 shromažďovací a výzbrojní stanicí leteckého personálu ve Fischamendu přidělen ke 3. letecké náhradní setnině [Flek 3] v Thalerhofu u Štýrského Hradce a přihlášen k dobrovolnému výcviku na pilota; tam jsem prošel prvními počátky své výkonné letecké služby.*

*Podle tehdejších směrnic pro pilotní výcvik byl každý přihlášený žák zařazen nejprve jako výpomocný ošetřovatel letounů; při tom se seznamoval postupně s různými typy letounů, nebo lépe řečeno, učil se poznávat letoun vůbec, poněvadž většina žáků viděla letadlo poprvé. Jevil-li žák při vykonávání svěřených mu prací náležitý zájem, pílil a smysl pro povinnost, mohl po nedlouhé době vykonávat menší opravy letounů samostatně a třeba i provádět motorové zkoušky a pojíždět s letounem od hangárů k místu startu.*

<sup>228</sup> VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina, záznam způsobilosti a přihláška do čs. armády R. Němce, ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 32 (Rudolf Nemetz), LFT, k. 11-15, k.u.k. Fliegerersatztruppe Tagesbefehle 1916-1918; *Deset let pilotem (Rtm. p. l. Rudolf Němec)*. Letec, roč. II, č. 3 (1. 4. 1926), s. 3, Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 388. Srov. Jörg C. STEINER: *Das Feldpilotenabzeichen. Militärhistorische Themereihe. Band 4.* Wien 1992, s. 56, Jiří RAJLICH: *Válečný stíhač a učitel létání poručík letectva Rudolf Němec (1897-1969)*. Historie a vojenství č. 4/2013, s. 71-87.

*Nebylo těžké osvojit si základní poznatky o letounech a téměř každý žák v tom obstál. Huře bylo s lékařskými prohlídkami, velmi přísnými, ale i ty dopadly většinou dobře, uváží-li se, že žáci byli většinou 18 - 21letí zdraví lidé.*

*Po prohlídkách počal již výcvik pravidelný, skutečný. Buď byl žák přidělen na výcvik k své mateřské, nebo k některé setnině jiné. Tehdy bylo již leteckých náhradních setnin dosti mnoho a každá byla setninou výcvikovou. Protože v roce 1915 rakouské vojenské letectvo nevyučovalo ještě piloty na letounech s dvojitým řízením, byli někteří žáci posíláni do Hamburku, Drážďan nebo Johannisthalu v Německu, kde výcvik s dvojitým řízením byl již vžit, navíc časově mnohem kratší a snad i lehčí, kdežto v Rakousku se vyučovalo až do roku 1916 na jednoplošnicích typu Etrich, letounech to dosti primitivních, bez dvojího řízení. Každý žák se učil podle pokynů a rad velitele, resp. učitele létati sám.*

*Na těchto letounech s motory typu Daimler o 40 HP se začínalo pojižděním po zemi. Úkol byl: projeti s polovičním plynem přímo a se zdviženým trupem z bodu A do bodu B (na vzdálenost asi 500-800 m) a zpět. Rozkaz s trochou toho poučení byl tedy dán, dobrá vůle k jeho přesnému vykonání zde byla také, huře však bylo s provedením tohoto rozkazu: Jak se tam vlastně dostanu, ta úžasná vzdálenost, co ty nohy, ruce, plyn, výškové kormidlo, směrové kormidlo – stačím vše současně ovládnouti? To byly myšlenky a obavy každého jednotlivce. Obyčejně nestačil při prvních pokusech nikdo. Ale každý začátek je těžký a tak po pěti, deseti více nebo méně nezdařených pokusech pojiždělo se již rovně a jistěji, bez vyvrácených kol, podvozků a bez zlomení křídel, což byly obyčejně následky nedobrovolného vybočení z určeného směru.*

*Asi po 15 - 20 zdařilých pokusech v pojiždění přikročilo se k tak zvaným menším skokům, t.j. žák se při přidání plynu a přitahováním výškového kormidla s letounem odlepil od země do výše asi 2 - 3 m a potom se pozvolným ubíráním plynu a přitahováním výškového kormidla učil přistávat. I tyto pokusy končily často neslavně, třebaže většinou bez zranění žáka. Trvalo obyčejně dosti dlouho, než žák dokonale ovládal tuto důležitou část létání, než mohl přikročiti k další etapě výcviku, k tak zvaným skokům vysokým (výška 15 - 30 m). Tu šlo již opravdu do tuhého, neboť tyto skoky nad terénem byly vlastně skutečným letem, již vzhledem k tomu, že žák ovládal nejenom plyn, výškové i směrové kormidlo, ale též kormidlo příčné, křídélka. Trvání takového skoku nebylo sice dlouhé (1 - 2 min.), leč stačilo úplně k tomu, aby letec během doby nabyl náležitých zkušeností a ovládl umění startu, přistání a udržování příčné a podélné stability letounu, nejdůležitější to základy letu. Tento díl výcviku byl považován téměř za nejtěžší. Nebylo snadné s tak nepatrné výše s letounem hladce přistáti a běda tomu, kdo náležitě nevyužil účelu plynové páky tak, aby se postupným ubíráním plynu a vhodnou obsluhou výškového kormidla a správným odhadem vzdálenosti od země k ní pomalu přiblížil. Mnohý z žáků i tu vyzkoušel pevnost čtyřkolového širokého podvozku a masivních těžkých vrtulí a shledal, že nic není pro něho dosti pevné, aby mohlo odolat tvrdému styku podvozku se zemí.*

*Ovšem, žádný pokus se neobejde bez obětí a tak, měl-li žák alespoň trochu štěstí, že nebyl pro příliš velký počet havárií z dalšího výcviku vyřazen, dokončil i tuto dřinu a mohl býti konečně zařazen do skupiny letců rundařů, t.j. mohl se stejným typem letounu, na kterém vykonal výcvik předchozí, vykonati polokruh kolem letiště ve výši asi 100 m, v době asi 5 min. Při těchto letech měl žák možnost naučiti se zatáčkám. Ovládal-li dostatečně zatáčky, bylo mu vykonati ještě několik letů s týmž typem letounu kolem celého letiště, cvičiti zatáčky, osmy, někdy též spirály a potom mu byl svěřen dvouplošník typu*

Lohner C-B-E-G s motory Daimler nebo Hiero o 40 - 60 HP. Tyto letouny se vyznačovaly velice solidní stavbou, zvláště však značnou stabilitou a úhledným šípovým tvarem křídel. S těmito letouny rychlostí asi 80 - 100 km/h vykonali žáci 20 - 25 letů kolem letiště, cvičíce při nich start a přistání, event. zatáčky, spirály neb osmy, a jeden nebo dva lety výškové na 1000 m, čímž byl prvotní výcvik vyčerpán.

Následovalo ještě trochu teorie o motorech a letounech a potom žák, byv povýšen na svobodníka, byl poslán do shromažďovací stanice leteckého personálu ve Fischamendu (později ve Vídeňském Novém Městě) k přezkoušení. Tam musil vykonati několik letů na letounech válečných, jimiž byly různé letouny typu Lohner, Albatros, Brandenburg a Fokker [s motory o výkonech] 75 - 100 - 120 HP. Po dokončení této poslední fáze byl žák obyčejně jmenován diplomovaným pilotem a přidělen k polní setnině jako zvědný letec.

Jeho letecké schopnosti nebyly sice skvělé, leč přec jen dostačovaly, aby mohl létat na frontě, uvážíme-li že se v roce 1915 nepožadovaly od vojenského letectva příliš těžké výkony jako v letech pozdějších, kdy s každým zdokonalením letounu přibývalo i významnějších a těžších úkolů letectva a proto také lepších a dokonalejších pilotů. A tak, třebaže výcvik vojenských letců tehdejší doby byl z odborného stanoviska dosti povrchní, dopracovala se značná část letců svou snahou a postupným zdokonalováním zvláště v poli toho, že se stali letci skutečně kvalitními, takže se už tehdy vyskytlo občas nějaké to „eso“, kterých postupně se zlepšováním výcviku ve školách přibývalo.

K tomuto zlepšenému postupu v pilotním výcviku přikročeno bylo v první polovině roku 1916 tím, že jednotlivé školy byly vybaveny větším počtem školních letounů nejnovějších konstrukcí, totiž dvoumístných dvouplošníků typu Brandenburg [B.I], později ještě Albatros [B.I] 120 HP a Aviatik [B.II] 160 HP s dvojitým řízením. V téže době byli přiděleni k jednotlivým školám starší, válkou zkušení piloti z [řad] poddůstojníků jako učitelé. Tímto výcvikem s dvojitým řízením bylo dosaženo mnohem lepších výsledků než výcvikem dřívějším, protože bylo možno plně využít zkušeností, získaných učiteli na různých frontách, k dobru žáků. Starý způsob výcviku nebyl proto již v roce 1916 prováděn.

Postup při novém elementárním výcviku byl podobný počátečnímu výcviku dnešnímu. Ovšem, o nějakých více nebo méně akrobatických výkonech, jako je tomu dnes, neb o nějakých delších orientačních anebo výškových a skupinových letech, nebylo ani řeči. Celkový tehdejší výcvik záležel ponejvíce v normálních okruzích kolem letiště, při čemž byl cvičen na tom [či] onom typu letounu hlavně start a přistání, v nejlepším případě několik osmiček a spirál. Teprve koncem roku 1916 a začátkem roku 1917, kdy byla zřízena vedle přezkušovací stanice ještě tak zvaná škola válečná (nynějši pokračovací), kterou každý letec před odchodem na frontu prošel, byl pilotní výcvik v značnější míře změněn a zdokonalen.

Rovněž stavba letounů a motorů byla zdokonalena a každá setnina, hlavně pak škola válečná, byla vyzbrojena dostatečným počtem válečných strojů se silnějšími motory o 160 - 185 - 240 HP typu Daimler, Hiero, Benz a Rapp.<sup>229</sup> S těmito letouny létajícími rychlostí 120 - 140 km/h byly prováděny též lety výškové do 2000 - 3000 m, orientační lety do 100 km a přes 100 km, se změnou letiště. Obyčejně, jeden žák letoun řídil, druhý dělal

<sup>229</sup> Dnes již méně známé motory Rapp pocházely od firmy Rapp-Motorenwerke G.m.b.H. z Mnichova. V roce 1916, po fúzi s firmou Gustav-Otto-Flugzeugwerk vznikla nová společnost Bayerische Flugzeug Werke (BFW), ale vzhledem ke svému výrobnímu zaměření na motory se její jméno již roku 1917 změnilo na podstatně známější Bayerische Motoren Werke (BMW).

pozorovatele a před zpátečním letem si svá místa navzájem vyměnili. Též byla prováděna cvičná přistání z nouze (žák sám). Přistání do kruhu s vypjatým motorem z výše 500 m a lety nad letištěm do vyčerpání benzínu ve spádové nádrži, byly prováděny rovněž.

Proti dřívějšímu výcviku byla tedy kvalita pilotů značně lepší, přece však bylo třeba, aby se mladí letci po svém příchodu na frontu ještě mnohem naučili od svých zkušenějších kamarádů. Mnozí zaplatili své nedostatky leteckého umění již při prvním letu nad nepřitelem smrtí. A nebylo také divu. Ztráta rychlosti v zatáčce nebo přetažení stroje, sklouznutí po křídle, vývrtka, atd., to vše byly věci jim naprosto neznámé, tak jako většině tehdejších letců vůbec. Pravda, vědělo se o těchto nedostatcích většiny pilotů, ale pomoc byla těžká, když nebylo poučení, nebylo vysvětlení a zkušeností v podobných případech ani u velitelů, ani u učitelů, kteří by svou radou a poučením mohli tak velkým nedostatkům ve výcviku čeliti. Ovšem během doby přišel každý letec na své nedostatky sám a sám se také naučil v kritických polohách letoun ovládnouti, ale přec jen mnoho jinak dobrých letců zaplatilo tyto pokusy svými životy pro chybnou práci v tom či onom případě.

Rakouský způsob výcviku trpěl vůbec velkými nedostatky ve vyučování v létání praktickém. Žák se sice učil teorii o motorech a letounech, neznal však teorii létání. Bylo málo učitelů nebo velitelů, kteří by dovedli náležitým poučením, důkladným a stále opakovaným vysvětlováním té oné práce za letu usnadnit žáku létání. Tyto nedostatky byly zvláště znatelné u „samoletců“ a ještě znatelnější u pokročilých letců ve škole válečné. Kupříkladu žák přecházel z jednoho typu letounu na letoun typu jiného, aniž byl někým poučen o jeho vlastnostech. Podle toho také létání vypadalo, zvláště pak první lety. „Jděte a proveďte!“, bylo obyčejně stereotypním rozkazem velitele. Jak to neb ono provést, bylo věcí vedlejší. Neprovedl-li žák nařizený manévr podle přání velitele, byl obyčejně potrestán, v nejlepším případě bylo mu nekřesťansky vynadáno a tím byly všechny výchovné prostředky vyčerpány. Není proto divu, že žák, který byl takto „zjančen“, létal někdy hůře než při svém prvním samostatném letu a trvalo někdy dosti dlouho, než přišel opět do své kůže. Byl pak obyčejně velice nejistý, jednak pro svou bezradnost, jednak ze strachu před trestem a dělal chybu tak dlouho, až se mu konečně podařilo vlastní pilí, snahou, vytrvalostí nebo též po dotazech u žáků starších létati k spokojenosti velitele.

Létali-li tehdejší žáci koncem výcviku přes všechny tyto nedostatky téměř všichni docela obstojně, byla to v největší míře zásluha žáků samých. Svou snahou, pilí, neohrožeností a zájmem o létání stali se tak trochu piloty od píky. A za tuto jejich těžkou „školu“ je třeba vyslovovati se o nich vždy jen s plným uznáním.“<sup>230</sup>

### ***Fliegersatzkompagnie (Flek)***<sup>231</sup>

<sup>230</sup> Prap. p.p.l. Rudolf NĚMEC: *Jak se prováděl výcvik pilotů za světové války*. Vojenské rozhledy, 1932. Letecké rozhledy č. 3/1932, s. 607 (103) – 610 (106).

<sup>231</sup> ÖStA-KA, Wien, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917-1918, Organisation der Fliegerersatztruppen, LFT, k. 148/8. Aufbau der k.u.k. Luftfahrtruppen 1914-1918, LFT, k. 148/15a. Ausbildung bei den k.u.k. Luftfahrtruppen, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1, LFT, k. 386. Operatives Standorte, Gruppe Ia, Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 553-554.

<b>jednotka</b>	<b>vznik</b>	<b>dislokace</b>
<i>Flek 1</i>	15. 11. 1914	Vídeňské Nové Město/Wiener Neustadt, pak Aspern, od jara 1915 Novi Sad/Újvidék
<i>Flek 2</i>	1. 1. 1915	Vídeňské Nové Město/Wiener Neustadt, od 11. 1917 Campoformido, kde se z ní stala <i>Feldbeobachterschule</i> , 5. 6. 1918 podřízena <i>Feldfliegerschule des Heeresgruppe-Kommando FM. v. Boroevic</i> (pro osvěžovací výcvik dvoumístných pilotů)
<i>Flek 3</i>	1. 1. 1915	Thalerhof u Štýrského Hradce (Graz)
<i>Flek 4</i>	1. 1. 1915	Aisovizza u Gorice (Görz), od 5. 1915 Szombathely
<i>Flek 5</i>	1. 1. 1915	Szeged-Rokus, Uhry
<i>Flek 6</i>	1. 1. 1915	Fischamend, od léta 1916 Vídeňské Nové Město/Wiener Neustadt, na podzim 1915 zahájila výcvik stíhacích pilotů a seznamování s novými stíhacími typy ( <i>Kampfschule</i> , později <i>Jagdfliegerschule</i> )
<i>Flek 7</i>	10. 5. 1917	Vídeňské Nové Město/Wiener Neustadt, od 20. 1. 1916 Parndorf
<i>Flek 8</i>	5. 8. 1915	Parndorf, od 20. 1. 1916 Vídeňské Nové Město/Wiener Neustadt
<i>Flek 9</i>	21. 10. 1915	Vídeňské Nové Město/Wiener Neustadt, od 1. 8. 1916 Arad, Sedmihradsko, v 5. 1918 spolu s <i>Flek 15</i> sloučena do <i>Feldfliegerschule Arad</i>
<i>Flek 10</i>	16. 6. 1916	Krakov-Rakowice, Halič
<i>Flek 11</i>	6. 7. 1916	Novi Sad/Újvidék, Mostar, Hercegovina
<i>Flek 12</i>	8. 7. 1916	Celovec/Klagenfurt, Korutany
<i>Flek 13</i>	10. 8. 1916	Lugoš, Banát
<i>Flek 14</i>	6. 11. 1916	Rajlovac u Sarajeva, Bosna
<i>Flek 15</i>	25. 1. 1917	Arad, Sedmihradsko, v 5. 1918 spolu s <i>Flek 9</i> sloučena do <i>Feldfliegerschule Arad</i>
<i>Flek 16</i>	1. 5. 1917	Cheb, Čechy
<i>Flek 17</i>	6. 9. 1917	Přemyšl-Hureczko, Halič
<i>Flek 18</i>	2. 12. 1917	Kluž/Koloszvár, Sedmihradsko
<i>Flek 19</i>	17. 12. 1917	Košice/Kaschau, Uhry, Bolzano/Bozen, od poč. 2. 1918 Vídeňské Nové Město, od konce 2. 1918 Campoformido pod novým názvem <i>Feldfliegerschule Campoformido</i> , od 5. 5. 1918 <i>Feldfliegerschule des Heeresgruppe-Kommando FM. v. Boroevic</i> , od 1. 10. 1918 <i>Feldfliegerschule 1</i> (škola pro dvoumístné i jednomístné piloty a osvěžovací výcvik stíhacích pilotů)
<i>Flek 20</i>	17. 12. 1917	San Maria la Longa, pak Záhřeb, od 5. 1918 Neumarkt (Egna) jako <i>Feldfliegerschule Neumarkt</i> , od 5. 5. 1918 <i>Feldfliegerschule Heeresgruppe-Kommando FM Conrad</i> , od 6. 1918 <i>Feldfliegerschule Heeresgruppe-Kommando GO. Erzherzog Joseph</i> a od 1. 10. 1918 <i>Feldfliegerschule 2</i> (škola pro dvoumístné piloty a osvěžovací výcvik stíhacích pilotů)
<i>Flek 21</i>	1. 1. 1918	Seebach u Villachu, Korutany
<i>Flek 22</i>	1. 1. 1918	Strasshof a.d. Nordbahn u Vídně (škola pro bombardovací piloty, též někdy označována jako <i>Flek 22G</i> )

## Balonové jednotky a polní letecká povětrnostní služba

Nakonec nelze nezmínit ještě další složky c. a k. letectva. V první řadě jde o balonové jednotky, s nimiž ostatně c. a k. vojenská vzduchoplavba kdysi začínala. Sloužily k pozorování a řízení dělostřelecké palby a, jak již bylo uvedeno, tak zpočátku spadaly do podřízenosti pluků pevnostního dělostřelectva (*Festungsartillerie-Regimenten*, FsAR). V průběhu války byly se stejnými úkoly operativně přidělovány k dispozici dělostřeleckým brigádám, pěším divizím, sborům či armádám. S platností od 1. ledna 1916 došlo k jejich přesunu z podřízenosti pevnostního dělostřelectva pod *k.u.k. Luftfahrtruppen*. V souvislosti s tím byly přejmenovány na polní balonové oddíly (*Feldballonabteilung*, FBA), ale jen nakrátko. Již 1. března 1916 došlo k jejich přejmenování na balonové oddíly (*Ballonabteilung*, BA) a 15. června 1917 na finální balonové setniny (*Ballonkompagnie*, BK). Koncem války jich existovalo celkem sedmadvacet.

Zde jen doplníme, že co do technického vybavení existovaly balonové setniny dvou typů. Jednak to byly statické (*Bespannte Ballonkompanien*), jednak motorizované (*Automobilisierte Ballonkompanien*). Předepsaný tabulkový stav první z nich tvořil 1 důstojník-velitel, 6 důstojníků, 137 poddůstojníků a mužů, 82 koní a 31 koňmi tažených vozů. V případě té motorizované pak 1 velitel, 6 důstojníků, 128 poddůstojníků a mužů, 28 koní a 6 koňmi tažených vozů. Šlo však o čistou teorii, protože – stejně jako tomu bylo u leteckých setnin – málokdy bylo předepsaného stavu dosaženo.

Z taktického, technického a disciplinárního hlediska balonové setniny podléhaly štábnímu balonovému důstojníkovi (*Ballonen-Stabsoffizier*, *B. St. O.*), přidělenému příslušné armádě, který měl navíc k dispozici ještě balonového referenta (*Ballonreferent*). Tak tomu bylo ovšem zpravidla jen v případě, že armádě podléhalo větší množství balonových setnin. To se týkalo hlavně italské fronty na Soči a na Piavě (Sočská armáda a 6. armáda). Pokud jí ovšem příslušela jen jedna, jako tomu bylo například na ruské frontě po uzavření brestlitevského míru, pak byl jejím řídicím orgánem zpravidla jen onen balonový referent.<sup>232</sup>

Doplňování balonových jednotek a výcvik jejich příslušníků mělo od 1. ledna 1916 v gesci *Kommando der Luftschifferersatztruppe* s podřízeným výukovým praporem (*Luftschifferlehrbataillon*), náhradním praporem (*Luftschifferersatzbataillon*), ochranným praporem (*Heimatschutzbataillon*), dílnami (*Luftschifferwerft*), plynárnou (*Gaswerk*) a několika dalšími složkami.<sup>233</sup>

<sup>232</sup> ÖStA-KA, Wien, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917-1918, Kmdo. d. k.u.k. LFT, O.Nr. 4714/1, Standes-Übersicht k.u.k. Luftschiffer – Feldformationen, 1. 4. 1918, ÖStA-KA, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1. KM Abt. 5/M, Nr. 3583/1916. Umbenennung der Ballonabteilungen mit 1. März 1916, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1. AOK Op. Nr. 20.000/56, Feldpost Nr. 11, am 10. 3. 1916. Übernahme der Fs.BallAbtgen in den Verband der Luftfahrtruppen – Neubenennung, LFT, k. 386. Operatives Standorte, Gruppe Ia. Ordre de bataille der Ballon-Kompagnien, 6. Armee, Isonzo-Armee, Albanische Front, Deutsche Westfront, Ende Oktober 1918.

<sup>233</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 148/8. Aufbau der k.u.k. Luftfahrtruppen 1914-1918; LFT, k. 148/15a. Ausbildung bei den k.u.k. Luftfahrtruppen, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1, ÖStA-KA, NFA, k. 365, AOK, Op. Nr. 100.000 u. 100.000/I v. 20. 8. 1918. Gliederung der Fliegerformationen einer Armee. Beilage 1. Neue Gliederung der Fliegerkräfte bei einer Armee mit 5 Frontkorps, AOK, Op. Nr. 100.000/1 v. 19. 8. 1918. Neuregelung der Dienstverhältnisse bei Luftstreitkräfte einer Armee, AOK, Beilage zu Op. Nr. 100.000/1. Stab und Ressortrienteinteilung beim Kmdten der Armeeflieger, ÖStA-KA, LFT, AOK zu Luft Nr. 193, Einteilung und Standorte der



Přehled polních formací balonových jednotek (*Luftschiffer-Feldformationen*) k dubnu 1918 i organizaci zápolních náhradních balonových jednotek (*Luftschifferersatztruppe*) z června 1918 ukazují tabulky v příloze. Také v tomto případě jde o dokumenty publikované vůbec poprvé.

**Formování *Festungsballonabteilung - Feldballonabteilung* (od 1. 1. 1916) –  
*Ballonabteilung* (1. 3. 1916) – *Ballonkompagnie* (od 15. 6. 1917)  
v průběhu 1. světové války<sup>234</sup>**

	<b>zformován</b>	<b>místo</b>	<b>rozpuštěn</b>	<b>místo</b>
<i>Festungsballonabteilung</i> 1	8. 1914	dříve <i>Festungsballonabteilung</i> 1/3.R, <sup>235</sup> Pula	5. 11. 1918	Lublaň
<i>Festungsballonabteilung</i> 2	21. 11. 1914	dříve <i>Festungsballonabteilung</i> 1/3.R, Přemyšl	7. 11. 1918	Lublaň
<i>Festungsballonabteilung</i> 3	11. 8. 1914	dříve <i>Festungsballonabteilung</i> 3/2.R, Krakov	6. 11. 1918	St. Michael
<i>Festungsballonabteilung</i> 4	28. 7. 1914	dříve <i>Festungsballonabteilung</i> 1/6.R, Šabac	8. 11. 1918	Villach
<i>Festungsballonabteilung</i> 5	20. 8. 1914	dříve <i>Festungsballonabteilung</i> 2/2.R, Krakov	10. 11. 1918	Štýrský Hradec
<i>Festungsballonabteilung</i> 6	9. 1914	dříve <i>Festungsballonabteilung</i> 1/5.R, Boka Kotorská	7. 11. 1918	Haidenschaft (Ajdovščina)
<i>Festungsballonabteilung</i> 7	4. 8. 1914	dříve <i>Festungsballonabteilung</i> 1/2.R, Krakov	?	
<i>Festungsballonabteilung</i> 8	10. 1914	dříve <i>Festungsballonabteilung</i> 1/1.R, Vídeň	7. 11. 1918	Lublaň
<i>Festungsballonabteilung</i> 9	12. 1914	dříve <i>kombinierte</i>	7. 11. 1918	Celje

Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918; LFT, Kmdo d. k.u.k. LFT, O.Nr. 4714/3. Standübersicht k.u.k. Luftfahrtruppen d. Armee im Felde, 1. 7. 1918; *Neuorganisationen während des Krieges. Orientierungsbeihilf.* Evident bis 15. September 1917. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1917, s. 80-98, Ladislaus MADARÁSZ: *Die k.u.k. Luftfahrtruppen im Weltkrieg*, s. 552-553, Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 2 (Anhang)*. Eigenverl., Wien 1999, Bernhard TÖTSCHINGER – Walter SCHROEDER: *Handbuch der k.u.k. Luftfahrtruppe 1914-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 5, Wien 1982, Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 541-555, Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 29, 39 a 241-242, srov. Glenn JEWISON – Jörg C. STEINER: *Units of the k.u.k. Luftfahrtruppe (LFT) 1914-1918*: <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/ft.htm>

<sup>234</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 148/8. Aufbau der k.u.k. Luftfahrtruppen 1914-1918, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1, Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1981, s. 39, Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 2 (Anhang)*. Eigenverl., Wien 1999, s. 124-125.

<sup>235</sup> 1/3.R – 1. Abteilung/3. Festungsartillerieregiment – 1. oddíl 3. pevnostního dělostřeleckého pluku.

		<i>Ballonabteilung</i>		
<i>Festungsballonabteilung 10</i>	10. 1914	dříve <i>Festungsballonabteilung 2/4.R</i>	7. 11. 1918	Villach
<i>Festungsballonabteilung 11</i>	1. 8. 1914	dříve <i>Festungsballonabteilung 1/4.R, Pula</i>	10. 11. 1918	materiál zanechán v Teodo
<i>Festungsballonabteilung 12</i>	11. 1914	dříve <i>Festungsballonabteilung 1/5.B, Trident</i>	7. 11. 1918	Villach
<i>Ballonabteilung 13</i>	2. 7. 1915	Fischamend	25. 10. 1918	materiál zanechán ve Francii
<i>Ballonabteilung 14</i>	5. 8. 1915	Fischamend	?	
<i>Ballonabteilung 15</i>	7. 9. 1915	Fischamend	7. 11. 1918	Villach
<i>Ballonabteilung 16</i>	25. 11. 1915	Fischamend	7. 11. 1918	Lublaň
<i>Feldballonabteilung 17</i>	11. 6. 1916	Hainburg	5. 11. 1918 (?)	Villach
<i>Feldballonabteilung 18</i>	11. 6. 1916	Hainburg	6. 11. 1918	Villach
<i>Feldballonabteilung 19</i>	23. 7. 1916	Hainburg	7. 11. 1918	Lublaň
<i>Feldballonabteilung 20</i>	23. 7. 1916	Hainburg	6. 11. 1918	Villach
<i>Feldballonabteilung 21</i>	1. 9. 1916	Hainburg	5. 11. 1918	Vídeňské Nové Město
<i>Feldballonabteilung 22</i>	1. 9. 1916	ex <i>Luftschiffer-ErsatzKompanie, Szent András u Temešváru</i>	4. 11. 1918	Uggowitz u Villachu
<i>Feldballonabteilung 23</i>	11. 10. 1916	Hainburg	5. 11. 1918	Uggowitz u Villachu
<i>Feldballonabteilung 24</i>	11. 11. 1916	Hainburg	4. 11. 1918	Lublaň
<i>Feldballonabteilung 25</i>	1. 12. 1916	Hainburg	?	
<i>Ballonkompagnie 26</i>	6. 1917	Pula	6. 11. 1918	Tolmein (Tolmin)
<i>Ballonkompagnie 27</i>	6. 1917	Boka Kotorská	25. 10. 1918	materiál zanechán ve Francii
<i>Ballonergänzungszug 1</i>	2. 1918			
<i>Ballonergänzungszug 2</i>	2. 1918			
<i>Ballonergänzungszug 3</i>	2. 1918			
<i>Ballonergänzungszug 4</i>	3. 1918			
<i>Ballonergänzungszug 5</i>	3. 1918			

Neméně důležitou složku letectva pak tvořila Polní letecká povětrnostní služba (*Feldwetterdienst*, zkráceně *FWD*). S rostoucím významem vojenské a letecké

meteorologie (tehdy snad ještě důležitějším, než dnes) se postupem času její síť a organizace rozšiřovaly nejen na frontách, ale i v zázemí. Na sklonku války, po poslední reorganizaci letecké povětrnostní služby, k níž došlo v květnu 1918, existovalo sedm armádních povětrnostních centrál (*Armeewetter-Zentrale*, zkráceně *Awez*) a dvě polní povětrnostní centrály (*Feldwetter-Zentralen*, zkráceně *Fewez*). Vedle nich zde bylo čtyřicet divizních povětrnostních stanic (*Divisionswetter-Stationen*, *Diwesta*) se sítí meteorologických hlásek *Wetterposten* (*Wepo*) a šestadvacet polních povětrnostních stanic (*Feldwetterstationen*, *Fewesta*), ať už stabilních, nebo mobilních, dislokovaných po celé monarchii. Zatímco *Diwesta* a *Fewesta* plnily funkci monitorovací, *Awez* a *Fewez* měly funkci prognostickou. Pro naše účely poznamenejme, že jedna z povětrnostních centrál, *Fewesta* 43 se nacházela na českém území, konkrétně v Hranicích na Moravě.<sup>236</sup> Poslední známá organizace, dislokace a obsazení velitelských míst (k 15. říjnu 1918) je opět v příloze.

Abychom si učinili alespoň rámcovou představu o početních stavech rakousko-uherského armádního letectva, uveďme, že těsně před koncem války měly *k.u.k. Luftfahrtruppen* (respektive od 1. října 1918 *k.u.k. Luftfahrwesens*) celkem 36 000 mužů (z toho přes 1000 důstojníků), přičemž létající personál tvořilo 964 důstojníků a 1854 poddůstojníků. Navíc *Luftschifftruppe* disponovaly dalšími více než 7800 muži, z nichž na létající personál připadalo 274 důstojníků a 11 poddůstojníků.

V době podepsání příměří mělo rakousko-uherské letectvo celkem 1733 letounů (z toho 1100 na frontách a 633 v etapním pásmu) a 128 pozorovacích a přehradových balónů.<sup>237</sup> Zde ovšem dodejme, že z oněch 1100 letounů v poli bylo bojeschopných jen 620. Jen pro srovnání: Německo mělo tehdy na frontách bojeschopných 2730 letounů, Velká Británie 1760, Francie 3320, Itálie 820 a USA 740 bojeschopných letounů.<sup>238</sup>

<sup>236</sup> ÖStA-KA, Wien, NFA, k. 364, K.u.k. AOK, Op. Nr. 98.000 v. 19. 5. 1918. Neuorganisation des Feldwetterdienstes, Organisation und allgemeine Dienstvorschrift für den k.u.k. Feldwetterdienst, AOK zu Luft Nr. 193, Chef des Luftfahrwesens, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918.

<sup>237</sup> Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 1, s. 204.*

<sup>238</sup> Ernst PETER: *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919*, s. 260. Srov. Olaf GROEHLER: *Geschichte des Luftkriegs 1910 bis 1980*. Militärverlag der DDR, Berlin 1981, s. 95.

## Krátce k nasazení na frontách

Od začátku války 28. července 1914 až do kapitulace 4. listopadu 1918 byli rakousko-uherská letci nuceni bojovat na řadě front: v Rusku, Srbsku, Černé Hoře, Rumunsku, Albánii a od 24. května 1915 v Itálii. Každá z těchto front měla svá specifika včetně geografických, ale lišily se od sebe i nasazenými silami stejně jako délkou, rozsahem a intenzitou jejich bojové činnosti.

Na ruské frontě (tehdy se jí říkalo severovýchodní) začínalo c. a k. letectvo s pěti *Fliky*, na vrcholu zdejší letecké činnosti, ve druhé polovině roku 1917 jejich počet vzrostl na pětadvacet, v době uzavření brestlitevského míru poklesl na osmnáct a na konci války zde byly dislokovány již jen dvě.<sup>239</sup> Na srbské frontě působilo zpočátku pět *Fliků* a v důsledku vývoje války se jejich počet do konce roku 1916 snížil na jedinou. Na černohorské frontě nebyly nikdy nasazeny více než dva *Fliky*. Na albánské frontě se začínalo s jedním a na konci války roku 1918 zde byly čtyři. Na rumunské frontě jich působilo zpočátku pět, později sedm.

Ovšem nejvíce leteckých setnin začala pohlcovat fronta italská (jihozápadní) v Jižním Tyrolsku, Korutanech a především na Soči (Isonzo) a nakonec na Piavě. Beztak početně a kvalitativně silící italské letectvo začalo být vážným protivníkem a zůstalo jím až do konce války.<sup>240</sup> Zde jen připomeňme, že italská fronta se velmi záhy „internacionalizovala“, a to i ve vzduchu a na obou stranách. Již od května 1915 nové italské spojence podporoval zprvu skromný francouzský letecký kontingent.<sup>241</sup> Podstatně větší roli pak sehrál početnější a velice výkonný kontingent letectva britského, který na italské bojiště přispěchal v listopadu 1917, po průlomu u Caporetta, v jehož důsledku byla italská armáda zahánána od Soče až za Piavu.<sup>242</sup> Na druhou stranu je třeba zmínit, že rakousko-uherské letce v období od září 1917 do března 1918 vydatně podporoval letecký kontingent císařského Německa. V době, kdy se vracel zpátky na západní frontu, mohlo rakousko-uherské letectvo posílit své jednotky na italském bojišti ještě o poměrně

<sup>239</sup> Blíže k ruskému letectvu za 1. světové války např. August G. BLUME: *The Russian Military Air Fleet in World War I. Volume 1: A Chronology 1910-1917*. Schiffer, Atglen 2010, August G. BLUME: *The Russian Military Air Fleet in World War I. Volume 2: Victories, Losses, St. George Awards, Romanian and French Awards Chronology 1910-1917*. Schiffer, Atglen 2010, Alan DURKOTA – Thomas DARCEY – Victor KULIKOV: *The Imperial Russian Air Service. Famous Pilots and Aircraft of World War I*. Flying Machines Press, Mountain View 1995, Viktor P. KULIKOV: *Russkaja avijacija v Pěrvoj mirovoj vojne*. Rusavia, Moskva 2014.

<sup>240</sup> Blíže k italskému letectvu za 1. světové války Roberto GENTILLI - Paolo VARRIALE: *I Reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*. Aeronautica militare, Ufficio storico, Roma 1999.

<sup>241</sup> Blíže k francouzské letecké účasti na italském bojišti Luigino CALIARO - Roberto GENTILLI: *L'Aviazione Francese in Italia 1915-1918*. Edizioni Rivista Aeronautica, Difesa Servizi Spa, Roma 2016, Christophe CONY: *The French Air Service War Chronology 1914-1918*. Grub Street, London 2001, Renato CALLEGARI – Stefano GAMBAROTTO: *Il fronte del cielo. Guida all'Aviazione nel Veneto durante la Grande Guerra 1915-1918*. Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano - Comitato di Treviso - Comune di Istrana - Biblioteca Comunale di Istrana 2012, Nerio de CARLO – Diotalvi PERIN: *Il fronte dimenticato 1917-1918. La guerra nelle retrovie della linea del Piave*. Museo del Piave, Vas Belluno 2005.

<sup>242</sup> Blíže k britské letecké účasti na italském bojišti Norman MACMILLAN: *Offensive Patrol. The story of the RNAS, RFC and RAF in Italy 1917-1918*. Jarrolds, London 1973, Jiří RAJLICH: *Britští stíhači mezi Adiží a Piavou. Epizody ze soumraku rakousko-uherského letectva*. 1. část. Hobby Historie č. 29 (2015), s. 4-21, 2. část. Hobby Historie č. 30 (2015), s. 54-70.

významné množství setnin stažených z ruského po uzavření brestlitevného míru.<sup>243</sup> Italské bojiště se v té době stalo hlavní a rozhodující frontou pro celé rakousko-uherské ozbrojené síly včetně armádního a námořního letectva a tak to zůstalo až do konce války.

Když 24. května 1915 Itálie vyhlásila válku Rakousku-Uhersku, byly zde k dispozici pouhé dva *Fliky* a brzy se jejich počet rozrostl na šest. V roce 1916 jich bylo již šestnáct a o rok později, při průlomu u Caporetta v říjnu 1917 již čtyřiašest (dalších deset patřilo dočasně vypomáhajícímu německému leteckému kontingentu). Tváří v tvář rostoucí síle italského protivníka byl takový počet považován za naprosto nedostačující. Obrovský nárůst byl zaznamenán v následujícím roce – dílem šlo o nově postavené setniny, dílem pak o setniny stažené z ruské fronty, z nichž část se transformovala na stíhací. Při piavské ofenzivě v červnu 1918 jich zde tedy bylo plných devětašedesát různého taktického určení (z německého kontingentu již žádná). To byl ovšem vrchol. Na sklonku války, v polovině října 1918, v předvečer závěrečné spojenecké ofenzivy jich bylo na italské frontě formálně k dispozici stejné množství, devětašedesát, ale zčásti šlo jen o papírové počty. Jedenáct z nich totiž už nemělo žádné letouny a skoro žádné piloty, takže do posledních bojů se již nezapojily. Na ostatní fronty tehdy připadalo zbylých šest: dvě na ruské frontě (jako součást okupačních sil) a čtyři na albánské frontě.

Přinejmenším alespoň rámcovou představu o rozdělení tehdejších sil c. a k. letectva si lze učinit z posledního známého přehledu dislokace jeho polních formací na všech frontách k 15. říjnu 1918.<sup>244</sup> Je součástí přílohy a je z něj zcela zřejmé, že – po skončení bojů na ruské a po stabilizaci situace na balkánské frontě – se *gros* c. a k. letectva nacházelo na italském bojišti. Ovšem přes rostoucí počet zde dislokovaných jednotek *k.u.k. Luftfahrtruppen* byli zvláště od sklonku roku 1917 rakousko-uherská letci zahrnutí do zoufalé defenzivy.

Jedním z těch, kteří nám o situaci c. a k. letců na italské frontě zanechal osobní svědectví, byl *Hauptmann Fp.* Robert Ellner (1889-1940), český rodák z Německého Brodu (dnes Havlíčkův Brod). Má váhu o to větší, že mohl dobře srovnávat v čase i prostoru, neboť tento český důstojník bojově létal již od počátku války a postupem času – zprvu jako letecký pozorovatel a pak jako pilot - poznal ze vzduchu všechna specifika ruského, rumunského i italského bojiště.

Tento absolvent kadetek v Terstu a Mariboru se po vyřazení stal důstojnickým čekatelem u jindřichohradeckého c. a k. 75. pěšího pluku. Vynikal v topografii, takže počátkem roku 1914 se dostal k letectvu, kde ještě před vypuknutím války stačil absolvovat kurz leteckých pozorovatelů. V této funkci pak od srpna 1914 do února 1916 bojoval u *Fliku* 14 na ruské frontě. Nad Haličí a Karpaty, které si tehdy zvykl vídat ze zadních sedadel Aviatiků B.II, B.III, Lloydů B.II a nakonec Brandenburgů C.I, velmi často létal v osádce s českým pilotem *Oblt. Fp.* Janem Venturou (rodákem z Nového Bydžova) a vedl si výborně. Velitel *Fliku* 14, *Hptm. Fp.* Karl Nikitsch (pražský Němec z Velkých Čakovic) Ellnera hodnotil dokonce jako vůbec nejlepšího pozorovatele své setniny. Ovšem patrně právě proto bylo jeho opakovaným žádostem o umožnění pilotního výcviku nakonec vyhověno až 7. března 1916, kdy jej zahájil u náhradní letecké

<sup>243</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 148/10. Mobilmachung der k.u.k. Luftfahrtruppen im Weltkrieg 1914-1918, LFT, k. 148/26. Südöstlicher Kriegsschauplatz, LFT, k. 386. Operatives Standorte, Gruppe Ia, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1.

<sup>244</sup> ÖStA-KA, Wien, K.u.k. AOK zu Luft Nr. 193, Chef des Luftfahrwesens, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918.

setniny *Flek 5* (Szeged), pokračoval v něm u *Flek 9* (Arad) a dokončil u *Flek 6* (Vídeňské Nové město). Jeho pilotní diplom FAI-Rakousko s pořadovým číslem 370 nese datum vydání 8. května 1917. Pak se nakrátko vrátil k *Fliku 14*, kde byl jmenován *Feldpilotem* a 2. září 1916 mu byl udělen příslušný odznak. Po odlétání stovky bojových letů u *Fliku 14* byl v srpnu 1916 přemístěn k nově utvořenému *Fliku 32D*, který s *Brandenburgy C.I* a *Lloydy C.III* operoval nejprve na rumunském a od února 1917 pak na italském bojišti. V březnu se u setniny stal zástupcem velitele (*Chefpilot*).

Jako mimořádně schopný, perspektivní a několikrát vyznamenaný důstojník pak od 16. června 1917 působil ve funkci zástupce leteckého štábního důstojníka u AOK v Badenu. Po třech měsících se vrátil na italské bojiště. Stíhacímu *Fliku 56J*, vyzbrojenému směsicí stíhaček *Aviatik D.I* (Berg) a *Albatros D.III* (Oef), pak velel od 23. září 1917 do 22. června 1918, tedy po většinu doby jeho existence. Setninu tvořili do značné míry piloti pocházející z českých zemí. Bojoval s ní nejprve na korutanském úseku fronty (letišťe Seebach u Villachu), poté na piavské frontě (Campofornido, San Fior di Sopra a Pianzano).<sup>245</sup> Na rozdíl od některých dobových líčení sám na své působení na italské frontě po letech vzpomínal méně pateticky, za to věcně a patrně i s větší autenticitou:

„... [v únoru 1917] *jsme jeli [míněn tím Flik 32] na italskou frontu. Do Wipachu, na sočskou frontu. To, co jsme zmeškali „ležením“ v Rumunsku, jsme si krvavě vynahradili na Soči. Ztráty jsme měli všude, buď sestřelením, nouzáký u nepřítele, havarie. V jednom týdnu jsme na Soče ztratily tři letouny – to je najednou šest mrtvých...<sup>246</sup> Bylo to příšerné, každý den boje ve vzduchu. Dohoda byla ve vzduchu silnější, setkávali jsme se i s francouzskými letci. Na rakouské straně byli jen jednotliví stíhači přidělení pozorovacím letkám – továrny nestačily vyrobit tolik strojů, aby byly postaveny samostatné stíhací letky...*

*Netrvalo dlouho a byl jsem odvelen i já na jeden měsíc do stíhacího výcviku do Vídeňského Nového Města. Zkoušel se právě nový stíhací letoun KD [Hansa-Brandenburg D.I]. Byl sice rychlý, ale letovými vlastnostmi hotový zabiják. Po ukončení výcviku jsem byl odvelen zpět na frontu a čekal, až KD bude vyráběn v sérii.*

*Z nedostatku stíhačů jsme na jeden úkol vysílali dva letouny pozorovací - jeden pozoroval a fotografoval, druhý jej chránil před napadením. Jednou jsem chránil letoun mého velitele [Fliku 32D tehdy velel Hptm. Fp. Richard Hübner] a vlétli jsme do*

<sup>245</sup> VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina R. Ellnera, ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 10 – Hptm. Robert Ellner, LFT, k. 183, Monatsberichte d. *Flik 14*, k. 185, Monatsberichte d. *Flik 32*, k. 187, Monatsberichte d. *Flik 56*, Karl MEINDL – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER: *Des Kaisers letzter Feldpilot. FP Oblt. Othmar Wolfan und die Chronik der Fliegerkompagnie 56J*. H. Weishaupt, Graz 1991, *Deset let pilotem (Štkpt. p. l. Robert Ellner)*. Letec, roč. I, č. 18 (15. 11. 1925), s. 3.

<sup>246</sup> Ellner tím má patrně na mysli těžké ztráty, které *Flik 32* v leteckých bojích s italskými stíhači na Nieuportech 17 a na nových SPADech 7 utrpěl v průběhu května 1917, kdy přišel o čtyři padlé a dva těžce zraněné letce. Konkrétně 5. 5. 1917 dvoumístný Hansa-Brandenburg C.I (U) 69.20, řízený velitelem *Fliku 32*, *Hptm. Fp. Richardem Hübnerem*, přivezl na letiště Haidenschaft (Ajdovščina) pozorovatele *Lt. i.d.Res. Dr. Emila von Weinmanna*, zabitého palbou Nieuportu v prostoru Gradisca. O dva týdny později, 19. 5. se pak Brandenburg C.I (Ph) 129.48 vrátil se zraněným pozorovatelem *Oblt. i.d.Res. Eduardem Hafnerem*, 26. 5. italské SPADy 7 v prostoru Britof sestřelily Brandenburg C.I (Ph) 129.33, v němž padli *Zugsf. Fp. Franz Zaratín* a *Lt. i.d.Res. Josef Eder*, a 28. 5. 1917 se totéž v prostoru Schönpass přihodilo osádce Brandenburg C.I (Ph) 229.01, přičemž v utkání s Nieuportem 17 pilot *Korp. Flgzf. Paul Forgach* utrpěl těžká zranění a pozorovatel *Lt. i.d.Res. Anton Böck* utrpěl smrtelná zranění ještě ve vzduchu. ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 185, Monatsberichte d. *Flik 32*, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1917.

*nepřátelské protiletadlové palby. Letoun mého velitele byl zasažen a klouzavým letem z výšky 4500 metrů se snažil doletět na naše území. Já sám jsem byl napaden stíhači. Můj boj, těžkého a neobratného stroje proti stíhačům byl krátký a marný. Rozstříleli mě motor a chladič a horká voda a pára mě přšela nad hlavou. Když jsem se obrátil, zjistil jsem, že můj pozorovatel má celý zakrvácený obličej – vypadalo to, jako by dostal plný zásah do obličeje – ale kupodivu mě ukazoval, kudy mám letět domů...*

*Když stíhači viděli páru z motoru, upustili od další střelby a já doklouzal na letiště Prosecco. Všechno trvalo jen několik vteřin. Zranění mého pozorovatele kousky z rozstříleného chladiče bylo lehké, ale bylo způsobeno ve výši 4500 metrů a tak vnitřní tlak způsobil silnější krvácení. Pozorovatel mého velitele na druhém letounu byl explozivním nábojem raněn do nohy a než letoun přistál, tak vykrvácel...*

*Je zajímavý případ, kdy jeden četař přistál, vylíčil nám svůj souboj a když svlékl kombinézu zjistil, že je raněn – měl tři zásahy, ale v rozčilení letu vůbec necítil zranění...*

*Italové pronikali nad pozice Rakušanů denně. V červnu [1917], při jedné ofensivě došel telegram, že mám ihned odejet k hlavnímu velitelství operujících armád [AOK] do Badenu. Pro jiného by to bylo vysvobození z pekla, já jsem nechtěl opustit kamarády. Velitel podal protest proti mému odvelení, ale přišla velmi hrubá zamítavá odpověď – musel jsem odejet. V Badenu jsem byl v červnu 1917 a hlásil jsem se u leteckého referenta AOK hejtmana [Jenö] Kara. Moje práce se měla sestávat z prohlídky a doplnění předpisů. Moje přidělení mělo trvat asi 4 až 6 měsíců.*

*Za tři měsíce jsem žádal zpět na frontu, měl jsem se stát velitelem letky. Postavit se měla ve Strasshofu. Pobyt v Badenu byl přeci jen na něco dobrý. Přestal jsem kritizovat maličkosti a díval se na věci z vyššího hlediska. Četl jsem mnoho kritik, dobrozdání, posudků týkajících se letectva – tyto zkušenosti mě velmi prospěly...*

*Ve Strasshofu jsem sestavil letku č. 56 [stíhací Flik 56J]. „Samí nováčci, neměli žádné praktické zkušenosti; zkušenosti letci byli jen dva – npor. [Rudolf] Stanger a npor. [Benno] Fiala.*

*První základna byla v Běláku (Villach) v Korutanech. Při letu na frontu jsme museli přelétávat 3500 m vysoké Alpy – přistání z nouze byla jistá smrt. Bojů ve vzduchu bylo zatím ještě málo... Když ale s podporou Němců začala ofensiva s průrazem fronty u Tolmina [t.j. koncem října 1917, kdy proběhla 12. bitva na Soči známá jako průlom u Caporetta, mezi Tolminem a Flezzem], přestěhovali jsme se na letiště [Campofornido u] Udine. Moje [další] letiště bylo u St. Fior [di Sopra] u silnice do Conegliana, ale pracovní úsek až k Montellu. Při letu v 5000 m jsem mohl přehlédnout terén Belluno - Feltre – pravý břeh Piavy - Treviso.*

*Před vánoci 1917 měli Rakušané a Němci na Piavě silnou leteckou převahu – i když italské letectvo bylo posíleno Francouzi a Angličany. Ale po odchodu německých letců zpět na západ [došlo k tomu v průběhu února a března 1918] se situace obrátila – Italové byli pány leteckého prostoru na Piavě...*

*Denně jsem vzlétal s letkou dvakrát i třikrát, skoro každý let byl spojen se soubojem. Požadavky na nás kladené byly značné. Sotva jsme přistáli a vylezli z letounů, již volal štáb, že Italové bombardují to a to, abychom zasáhli.*

*Vyživovací situace byla velmi špatná, ale my se měli dobře. Sluha mě vyprávěl, že společně s ruskými zajatci, kteří byli zaměstnáni ve skladech, vykrádali zásobovací nádraží. Hlavně po bombardování.*

*Lety byly stále častější a vyčerpávající. Denně jsme měli ztráty, i staří zkušení letci se zabíjeli při startu nebo při přistání, byli u konce svých sil. Mladí přicházeli nedostatečně vycvičení, bez střelecké přípravy, a proto měli také mnoho ztrát...*

*Nervová situace byla strašná. Večer se pilo, aby člověk mohl usnout, ráno byla dvojitá únava. Jen někteří, lhostejní ke všemu, našli jakousi rovnováhu mezi pitím a létáním.*

*Boje ve vzduchu v roce 1918, to bylo jen krátké utkání. Hlídkovalo se a podnikl se výpad, snaha byla vždy převýšit protivníka... Pětičlenný roj proti stejně početnému nepříteli měl zhruba stejné vyhlídky. Beznadějně ale bylo narazit na dobře slétaného nepřítele... Na obzoru se ukázaly tečky, rychle nabývaly na velikosti – každý věděl, že jde o život. Prvních několik bojů jsem byl rozčilen a srdce mě tlouklo až v krku.*

*Potom to byl jen chumel letadel, střílelo se. Velitel dával znamení k útoku – byla stanovena pořadí útoku, souhra, ale mělo to vše platnost jen na okamžik. Střely byly červené svítivé, druhé plněné fosforem byly zápalné. Z kabiny se protivníková střelba těmito náboji jevila jako když vylétávají nitě, úplně bílé...*

*Strašné bylo, když zasažený letoun začal hořet, byla to živá pochodeň – padáku nebylo. Utkání se stávala stále kratší, neboť rychlost palby se zvětšovala. Již nebylo úporného kroužení a manévrování, jak na začátku soubojů – nalétlo se a krátká palba – větší vzrušení ovšem působilo přihlížet takovému boji...*

*Letecká převaha Dohody nabyla takového rozsahu, že jejich letectvo opanovalo týl i operační pásmo. Materiální situace byla ale špatná, málokdy jsem měl 5 strojů v letce. Němci měli až 10 strojů, Italové 12-15 strojů v letce...*

*Přesto jsme byli kamarádi – na zemi se prokazovaly pocty všem zajatým nebo sestřeleným letcům. Zvali jsme je do jídelny, poskytli pohostinství, shazovali zprávy (po cenzuře), mrtvé jsme pohřbívali s vojenskými poctami. Velitelství tyto záležitosti nerado vidělo...*

*Zajali jsme anglického letce. Při rozmluvě jsme mu řekli, že nemáme tenisové míče ani kopací míč. Napsal dopis a nechal jej shodit u své letky. Druhý den se snesl v strašné palbě našich kulometů jeden Angličan a shodil sítku s míči...*

*A tak jsme při pohledu na zásobovací situaci, převahu ve vzduchu a strašnou únavu, dospěli k tomu, že máme války po krk...“<sup>247</sup>*

My na tomto místě jen doplňme, že v červnu 1918 měl *Hptm.* Ellner na svém kontě již 165 bojových letů „přes nepřítel“<sup>248</sup>. Byl přelétaný („überflogen“) a naprosto nervově vyčerpáný. Velení *Fliku* 56J, dislokovaného v Pianzanu, tedy předal svému nástupci (stal se jím Vídeňák *Oblt. Fp.* Werner Genz) a byl přeložen do zázemí k *Fliegerersatztruppe*. Dnem 19. července 1918 se pak stal velitelem *Luftfahr-Abwehr Station* Wiener Neustadt, určené k protivzdušné obraně průmyslových závodů ve Vídni a okolí. Používala především stíhačky Aviatik (Berg) D.I, vyznačující se výbornou rychlostí, stoupavostí a obratností, leč také chabou pevností konstrukce. Pak se 21. srpna stal nejprve zastupujícím velitelem zdejšího *Flek* 8 a pak od 29. srpna 1918 do skončení války velel *Flek* 5 v uherském Szegedu. Po válce to dotáhne na plukovníka československého letectva.<sup>248</sup>

<sup>247</sup> ANTM, Praha, NAD 745 – Rakousko-Uhersko.

<sup>248</sup> VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina R. Ellnera, ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 10 – *Hptm.* Robert Ellner, ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 183, Monatsberichte d. *Flik* 14, k. 185, Monatsberichte d. *Flik* 32, k. 187, Monatsberichte d. *Flik* 56, ÖStA-KA, AOK – Op.-Abt., k. 638, Chef des Luftfahrwesens, Pers. Nr. 2001-2200 v. 20. 6. - 13. 7. 1918, Karl MEINDL – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER:



Stále chmurnější vyhlídky c. a k. aviatiků, sužovaných na italské frontě materiálním nedostatkem i nepřátelskou převahou nastiňuje také historik Oswald Kostrba-Skalický: „Vyrovnané měření sil s nepřátelskými letci nebo rozsáhlejší ofenzivní operace se omezily pouze na několik epizod. Letecký personál neměl – zvláště v druhé polovině války – lehkou pozici. Padáky se trhaly nebo se neotvíraly, z křídel letadel se během letu odtrhával plátěný potah, docházelo k lámání křídel a různým poruchám motorů a zbraní. Zdrženlivé rozkazy bránily v útoku na nepřátelské opěrné body a jiná zařízení. Ale nepřátelská hlášení hovoří o c. a k. letcích s uznáním. To však na sklonku války neplatilo u vlastních nadřízených. Pokud pomíneme nedostatek lidí, techniky, náhradních dílů, paliva a oleje; čelili letci také výtkám a výstrahám. Žádala se po nich náprava, a to v době, kdy se u některých leteckých setnin museli lidé převést mezi nemocné jenom proto, že už pro ně nebylo oblečení ani boty. Při přemísťování se půjčovala spřežení, protože letecké setniny už dávno neměly ani své vlastní koně...“<sup>249</sup>

Za této situace zůstává pozoruhodnou skutečností, že aviatici *k.u.k. Luftfahrtruppen* bez ohledu na národnosti vydrželi od začátku války až do jejího hořkého konce. A tím spíše také vynikají nejen jejich výkony při podpoře pozemních vojsk, ale rovněž počet jimi dosažených vzdušných vítězství. Za celou válku jich bylo téměř 800, z toho přinejmenším 550 získali právě na klíčovém a letecky nejnáročnějším italském bojišti (některé záznamy z konce války absentují, takže jich patrně bylo ještě více),<sup>250</sup> zatímco bezmála 150 dobyli na ruské, téměř 50 na rumunské, 25 na albánské a tři na srbské frontě.<sup>251</sup>

Počet ztrát, které *k.u.k. Luftfahrtruppen* za války utrpěly, není přesně znám. Každopádně ti, kteří odešli k letectvu kvůli vábení výšek či proto, aby špínu, bláto a anonymitu zákopové války vyměnili za vzrušující aviatické zážitky a relativní pohodlí frontového letiště, zaplatili draze.

Nejnižší cifry uvádějí dochované úřední statistiky, nejsou však kompletní. Podle nich *k.u.k. Luftfahrtruppen* měly za války přijít přinejmenším o 912 mužů, z toho 358 padlých, 307 těžce zraněných, 114 pohřešovaných a 133 zajatých. Nízká čísla však pramení z toho, že v tom nejsou započteny ztráty za prvních osm měsíců roku 1917 a za závěrečné období od září do listopadu 1918. Za těchto celkem více než deset měsíců totiž příslušné

*Des Kaisers letzter Feldpilot. FP Oblt. Othmar Wolfan und die Chronik der Fliegerkompagnie 56J. H. Weishaupt, Graz 1991,*

<sup>249</sup> Oswald KOSTRBA-SKALICKÝ: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*, s. 131-148.

<sup>250</sup> Zpracováním dějin rakousko-uherského letectva se v meziválečném období zabývali pracovníci *Luftfahrtarchivu*, který patřil pod vídeňský *Kriegsarchiv*, po anšlusu pak v práci pokračovala vídeňská pobočka oddělení válečných dějin německého letectva (*Kriegswissenschaftliche Abteilung der Luftwaffe - Zweigstelle Wien*), v jejímž čele stál Oberst Jaromir Diakow (1882-1970). Na základě jejich výzkumů se původně uvádělo, že příslušníci *k.u.k. Luftfahrtruppen* získali na italské frontě „pouze“ 511 vítězství. Oberst a.D. Erich KAHLEN – Oberst Jaromir DIAKOW: *Die Kriegseignisse an der Österreich-ungarischen Südwestfront in den Jahren 1915-18 und die Lehren für den Luftkrieg*. Studie im Kriegsarchiv/Luftfahrtarchiv, Wien 1945, s. 37, Anlage 9, Michael HOCHEDLINGER: *Doppeladler oder Hakenkreuz. Das „Heeresarchiv Wien“ 1938-1945*. Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs Band 54/2010, s. 221-284.

<sup>251</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 387. Gruppe Id. Operatives Luftkampf, k. 388, Luftsiege 1915-1918, Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 541-555, Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 4, 5, 6, 8*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2003, 2004, 2005 a 2007, Johannes HEUBEL - Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 7*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2005.

statistické cifry absentují.<sup>252</sup> Chybějící čísla však budou pravděpodobně poměrně vysoká, neboť jde o bezmála čtvrtinu doby trvání války.

Archivář Dr. Robert Veinfurter uvádí, že za války padlo nebo zemřelo celkem 414 z 2980 důstojníků a létajícího personálu rakousko-uherských polních leteckých setnin. Druhé číslo však zahrnuje i technické a kancelářské důstojníky, z nichž sice menší část měla letecký výcvik, ale naprostá většina k létajícímu personálu nikdy nenáležela. Na druhou stranu nezahrnuje ovšem ztráty při leteckém výcviku, které rozhodně nebyly malé.<sup>253</sup>

Nejstrukturovanější a nejvyšší počty ztrát uvádějí Jörg Steiner a Ernst Peter. Podle nich z více než 2800 důstojníků, poddůstojníků a mužstva létajícího personálu bylo za čtyři roky války ztraceno přinejmenším 1615 mužů, tedy 57 %. Z nich 627 příslušníků létajícího personálu padlo, zahynulo či zůstalo pohřešováno (z toho 289 důstojníků) a dalších 938 utrpělo zranění (z toho 518 důstojníků), přičemž odhadem kolem stovky jich jejich následkům či jiným válečným útrapám podlehl. To činí dohromady zhruba 25 % mrtvých.<sup>254</sup> Navíc balónové setniny ze svých osádek ztratily kolem 50 padlých důstojníků.<sup>255</sup> Zatímco tedy u pozemních jednotek padl každý devátý z mobilizovaných vojáků, domněle elegantní formu válčení u armádního letectva zaplatil životem každý čtvrtý, který se stal obětí vlastní odvahy nebo neúprosného osudu.<sup>256</sup>

Že šlo o krajně nebezpečnou činnost, dokládá i to, že relativní počet mrtvých byl u letectva podstatně vyšší, nežli u jiných zbraní. Zatímco u pěchoty při tehdejších zdravotnických poměrech se vzájemný počet mrtvých a zraněných obvykle pohyboval v relaci zhruba 1:4, u letectva byl takřka paritní. Mnoho na tom nezměnil ani fakt, že na sklonku války byly zavedeny padáky i pro osádky letounů (osádky balonů je měly již předtím). Nebyly totiž zrovna spolehlivé.<sup>257</sup> „Ze všech zbraní včetně pěchoty největší

<sup>252</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1917-1918 (s dodatky za roky 1914-1916), Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 1*, s. 234; Ladislaus MADARÁSZ: *Die k.u.k. Luftfahrtruppen im Weltkrieg*, s. 555, Riccardo CAVIGIOLI: *L'Aviazione Austro-Hungarica sulla fronte Italiana 1915-1918*. Castiglioni&Archentiu, Milano 1934, s. 51; Georg GASSER: *Die Österr.-Ung. Fliegertruppe im Einsatz an der Südwestfront 1915-1918*. Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades in Geschichte und Politikwissenschaft. Wien 1980, s. 177.

<sup>253</sup> ÖStA-KA, Wien, NL, B2072. Einteilungslisten der k.u.k. Fliegerkompagnien 1914-1918.

<sup>254</sup> Někdy se uvádí, že rakousko-uherské armádní letectvo mělo 36 % ztrát na padlých a u námořního letectva to bylo 20 % (např. Martin O'CONNOR: *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914-1918*, s. 8). Zdroj těchto tvrzení však není uváděn a vše nasvědčuje tomu, že v případě armádního letectva jde o poněkud nasazené cifry.

<sup>255</sup> Ernst PETER: *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919*, s. 288-259, Jörg C. STEINER: *Das Feldpilotenabzeichen*. Militärhistorische Themereihe Band 4, Wien 1992, s. 15.

Zde je srovnání s (podstatně vyššími) absolutními počty ztrát ostatních válečných velmocí: Německo – 6300 padlých letců, Velká Británie – 6166, Francie – 5500. Olaf GROEHLER: *Geschichte des Luftkriegs 1910 bis 1980*. Militärverlag der DDR, Berlin 1981, s. 96.

<sup>256</sup> U námořního letectva byla situace jen o málo lepší – padlo 20 % jeho letců, tedy každý pátý. Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 98 a 155.

<sup>257</sup> Až do zavedení padáků mladý pilot, který se po zásahu ocitl uprostřed ohnivého inferna, živého proudem vzduchu, měl před sebou jen truchlivé vyhlídky. Přes veškerou svou bravuru málokdy věděl, co v takhle zoufalé situaci dělat. Nemnozí z těch zkušenějších někdy dokázali s letounem manévrovat tak, že se jim plameny podařilo se štěstím a včas uhasit. Ostatní mohli volit mezi hrozným, strašným a příšerným. Ti, kteří si chtěli zkrátit utrpení a uchovat poslední špetku lidské důstojnosti, se museli rozhodovat mezi

skokem do hloubky pod sebou, nebo sebevraždou vlastní služebním revolverem – pokud ho ovšem měli. V opačném případě uhořeli na palubě během několika málo, přesto však neskutečně trýznivých minut.

Přestože pokusy s padáky se v c. a k. letectvu datují již rokem 1914, mělo trvat ještě dlouho, nežli mohlo dojít k jejich zavedení do výstroje. Prvními opravdu použitelnými byly padáky systému Brunner, ale ty se konstrukčně hodily maximálně pro pozorovatele balónů, které ve vzduchu zpravidla „stály na místě“. U balonových setnin, jejichž osádky byly nejohroženější nepřátelským fosforovým střelivem, používaným k ničení vodíkem naplněných balónů, se tyto padáky začaly používat počínaje koncem roku 1916. Přestože i na nich došlo k několika případům selhání, v zásadě se osvědčily. Podle dochovaných oficiálních statistických čísel (která patrně nejsou úplná) došlo u rakousko-uherského letectva k celkem 169 seskokům z balónů. V 54 případech šlo o seskoky v nouzi, v důsledku nepřátelských leteckých útoků a 115 z cvičných důvodů. Ze všech těchto „balonových“ výskoků skončilo 162 hladkým přistáním, v pěti případech došlo k lehkému zranění a dva skončily smrtí skokana. Mistrem seskoků s hladkým přistáním byl jedenadvacetiletý příslušník *Ballonkompagnie 2, Lt. i.d.Res.* Theodor Emil Spalek (\* 1. 12. 1897, Vídeň, domov. přísl. Horní Bojanovice, okr. Břeclav), který byl německé národnosti. Úspěšně seskočil celkem dvanáctkrát, a to z výšek od 300 do 700 metrů. Šestkrát seskočil z výšek od 90 do 400 metrů příslušník *Ballonkompagnie 6, Lt.* Leopold Gorke (\* 18. 7. 1895, Enzersdorf, Dolní Rakousy, domov. přísl. Moravská Ostrava). Ve všech případech také přistál hladce.

Brunnerovy padáky se však nehodily pro osádky letadel, které se pohybovaly více než stokilometrovou rychlostí a nadto v okamžiku potřeby použití padáku se nacházely obvykle v nevhodné poloze – typicky buď v plamenech, nebo ve vývrtce. Vzrůstající ztráty letadel spolu s jejich osádkami si pak v následujícím roce vynutily akvizici padáků ve spojeneckém Německu. Šlo o sedací padáky systému Heinecke (Heinecke-Sitzpolsterfallschirm), jejichž konstruktérem byl *Unteroffizier* Otto Heinecke. Po praktických zkouškách Inspektorát německého letectva (*Inspektion der Fliegertruppen, IdFlieg*) schválil jejich zadání do sériové výroby v roce 1917 (němečtí balónoví pozorovatelé počínaje rokem 1916 zpravidla používali padáky systému Käthchen-Paulus, které zkonstruovala Katharina „Käthchen“ Paulusová, historicky první balonová pilotka v Německu, která svůj padák osobně vyzkoušela – také jako první žena v Německu). Prvním pilotem císařského Německa, který se zachránil padákem Heinecke – a současně vůbec prvním z bojujících velmocí – se 1. 4. 1918 stal *Vizefeldwebel* Weimar, příslušník stíhací *Jasta 56*. Jeho Albatros D.Va 5734/17 byl tehdy sestřelen v plamenech britskou stíhačkou SE.5A, kterou řídil *Lt. W. J. A. Duncan* od 60. peruti RAF. Weimar se z hořícího stroje zachránil padákem v prostoru Gentelles, jihovýchodně od Amiensu, a padl do zajetí.

Do vybavení rakousko-uherských leteckých setnin na italské frontě přišly padáky Heinecke až v červenci 1918. Ke dnešním standardům měly pochopitelně ještě daleko, ale objektivně naději na přežití v nouzi zvyšovaly. Přesto, pro někoho možná překvapivě c. a k. letci je až tak jednoznačně nepřijímali. Jistě zde byly určité případy machistické etiky, podle níž nošení padáků představovalo projev změkčilosti, ale hlavní důvody ležely jinde. Padáky Heinecke byly totiž poměrně těžké a dosti objemné, takže v těsných pilotních prostorech zhoršovaly beztak problematický letcův komfort. Především ovšem jen málokdo důvěřoval v jejich spolehlivost.

Prvním rakousko-uherským pilotem, který se v nouzi zachránil padákem po vzdušném boji, se 22. 8. 1918 stal příslušník „uherského“ *Fliku 42J, Offzstv. Fp.* Frigyes Hefty (\* 13. 12. 1894, Pozsony/Prešpurk, dnes Bratislava, † 20. 1. 1965, Detroit, Michigan, USA), jenž náležel ke stíhacím esům. V boji nad Piavou ho sestřelilo italské eso kapitán (*Capitano*) Bartolomeo Constantini na SPADu 13 od 91<sup>a</sup> *Squadriglie da Caccia*. Zasažený přímo do nádrže Hefty ze svého hořícího Albatrosu D.III (Oef) 253.71 vyskočil z výšky 4800 m. Dopadl na rakouské straně Piavy, poblíž obce Mareno di Piave (jihovýchodně od Conegliana). Při tvrdém dopadu si vymknul kotník. Ještě před dopadem, ve výšce kolem 3000 m, na klesajícího Heftyho zaútočily dvě britské stíhačky Sopwith Camel od 66. peruti RAF, ale jejich fosforové střely ho nezasáhly.

Již druhý pokus o totéž, k němuž došlo 28. 8. 1918, však skončil tragicky. Příslušník téhož *Fliku 42J, Oblt.* August Selinger (\* 28. 8. 1893, Vídeň, † 28. 8. 1918, Portobuffolé), syn německého lékárníka ze severomoravského Šternberku, se stal obětí britských Camelů od 28. peruti RAF. Jeho Albatros D.III (Oef) 253.50 se po zásazích fosforovými a výbušnými střelami ocitl v plamenech a odlétaly z něj kusy. Selinger skákal ze 4500 m, padák se mu otevřel, ale v důsledku poškození vrchlíku (pravděpodobně troskami vlastního letounu) utrpěl při dopadu smrtelná vnitřní zranění, na jejichž následky ještě téhož dne zemřel v nemocnici v Portobuffolé.

*percentuelní ztráty mrtvých měli na konci války letci, poněvadž u pěchoty sestával větší díl ztrát v raněných, kdežto u letců skoro každý sestřelený shořel nebo se zabil,*“<sup>258</sup> psal po válce jeden z důstojníků, snažící se zlepšit jejich sociální postavení, plukovník Lev Nádherný. Sám patřil k těm šťastnějším – po svém sestřelení padl do italského zajetí „jen“ s těžkým zraněním.

---

Až do konce války došlo mezi rakousko-uherskými letci k celkem patnácti doloženým případům seskoku padákem v nouzi (z toho dvanáct v boji a tři pro poruchy letounů). Šest z těchto seskoků skončilo hladkým přistáním, v jednom případě došlo k lehkému, ve dvou k těžkému zranění a šest skončilo smrtí letce. Prvotní nedůvěra ve spolehlivost padáků Heinecke tedy měla do značné míry reálný základ. Obdobnou zkušenost udělali i letci císařského Německa. Ze 70 případů, kdy se letec zachraňoval v nouzi padákem Heinecke skončila třetina seskoků smrtí. Příčiny byly stejné, jako v Rakousku-Uhersku: zamotané padákové šňůry, zachycení padáku v trupu, jeho poškození odletujícími troskami nebo ohněm, roztržení padákového postroje atd. Padáky Heinecke byly v omezené míře po válce používány i u čs. letectva, ale pak byly nahrazeny lehčími a podstatně spolehlivějšími padáky PAK domácí konstrukce a výroby, které byly exportovány i do zahraničí.

ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1917-1918, LFT, sign. 26/1 a 26/3 – Lt. L. Gorke a Lt. i.d.Res. T. E. Spalek, LFT, k. 186, Monatsberichte d. Flik 42, LFT, k. 387. Gruppe Id. Operatives Luftkampf 1915-1918, LFT, k. 388, Luftsiege 1. 8. – 28. 10. 1918; LFT, PA, k. 16 - Friedrich Hefty, LFT, k. 387. Gruppe Id. Operatives Luftkampf 1915-1918, ÖStA-KA, NFA, k. 365, Koluft 6. AK, Op. Nr. 697/742/I v. 24. 8. 1918. Fallschirmabsprung Offz. Stellv. Friedrich Hefty der Flik 42 J – Bericht, NFA, k. 1594, 5. Armee (HGK Boroovic), Flieger 1917, HGK GO. v. Boroovic, Op. Nr. 12/276 v. 8. 12. 1917. Meldung „Brunner-Fallschirm“, NFA, k. 1594, 5. Armee (HGK Boroovic), Kmdo k.u.k. LFT W. Nr. 13581. Fallschirmvorschrift II. Teil. Sitzpolster-Fallschirm (für Flugzeuge). Wien, Mai 1918, ÖStA-KA, AOK – Op.-Abt., k. 641, Chef des Luftfahrwesens, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen, 1917-1918, NA, Kew, AIR 1/2128/207/81/1. Summaries and reports of Operations of British Force in Italy, 14th Wing and Air Intelligence, December 1917 to November 1918, Norman L. FRANKS – Frank W. BAILEY – Rick DUIVEN: *The Jasta Pilots. Detailed Listings and Histories, August 1916 – November 1918*. Grub Street, London 1996, s. 292, Georg GASSER: *Die Österr.-Ung. Fliegertruppe im Einsatz an der Südwestfront 1915-1918*. Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades in Geschichte und Politikwissenschaft. Wien 1980, s. 42-57, Roberto GENTILLI - Antonio LOZZI - Paolo VARRIALE: *Italian Aces of World War I and their Aircraft*, s. 191-195, Ernst PETER: *Die k.u.k. Luftschiiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919*, s. 276, Jon GUTTMAN: *Heinecke Parachute: A Leap of Faith for WWI German Airmen*. Military History Magazine, May 2012, s. 23, J. O. E. O. MAHNCKE: *Early Parachutes. An evaluation of the use of parachutes, with special emphasis on the Royal Flying Corps and the German Luftstreitkräfte, until 1918*. Military History Journal, December 2000, Vol. 11, No 6, *Der Krieg in Italien. Tätigkeit unserer Flieger an der Südwestfront*. Pester Lloyd, 25. 8. 1918.

<sup>258</sup> VÚA-VHA, Praha, MNO 1919, IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, k. 9706/7, inv. č. 358, sign. 16 1/1 2. Služební pořadí jednotlivých důstojnických skupin – návrh na změnu (č.j. 51308/165/13 ze 17. 4. 1920).

## Počty letců z českých zemí – limity pramenné základny a metodologické problémy

Nemalá část z těchto aviatiků - ať již zůstali na bojištích, nebo se šťastně dočkali konce války, pocházela z území dnešní České republiky, které se tehdy - až na drobné korektury - krylo s teritoriem Zemí Koruny české (*Corona regni Bohemiae*, v němčině *Länder der Böhmischen Krone*), tedy z Čech (*Böhmen*), Moravy (*Mähren*) a Slezska (*Schlesien*), rozuměj z té jeho části, která Koruně české zůstala poté, co vládkyně habsburské říše, „císařovna“ Marie Terezie v roce 1742 ztratila většinu původně českého Slezska ve válce s Pruskem.<sup>259</sup>

Podíl Čechů a českých Němců na frontách Velké války 1914-1918 v řadách rakousko-uherského letectva na své historické zpracování čekal velmi dlouhou dobu. Jednou z nedořešených otázek, která je ovšem klíčová, je stanovit jaká byla míra jejich zastoupení u rakousko-uherských leteckých sil.<sup>260</sup> Nejen procentuální, ale i v absolutních číslech.

V první řadě je třeba předznamenat, že národnostní situace u této zbraně nebyla – na rozdíl od jiných zbraní – za války oficiálně statisticky sledována.<sup>261</sup> Zprvu se letci se stávali výhradně dobrovolníci z řad aktivních důstojníků, od roku 1913 také dělesloužících poddůstojníků. V dalším průběhu války, se vzrůstajícími ztrátami profesionálních důstojníků a dělesloužících poddůstojníků, pochopitelně rychle vzrostl i počet mobilizovaných záložních důstojníků, poddůstojníků či mužstva. Všichni letci se rekrutovali od útvarů všech zbraní, k nimž ostatně nepřestávali kmenově náležet. Nosili i stejnokroje svých původních, hlavně pěších, dělostřeleckých, jezdeckých a dalších pluků. Zavedení zvláštních leteckých uniforem se sice koncem války plánovalo, ale zůstalo nerealizováno. Jediným rozlišovacím znakem příslušníků letectva tedy zůstaly balónky na límcích uniforem, zavedené v roce 1910.

Určitou, alespoň rámcovou představu o zastoupení českého živlu u letectva si však učinit lze. A vyplývá z ní, že u nové zbraně měli etničtí Češi poměrně solidní zastoupení. Podle statistiky z července 1914, kterou po válce předložil plukovník Maximilian Ehn, mužstvo tehdejšího *k.u.k. Luftschifferabteilung* tvořili ze 30 % Němci (ze všech koutů monarchie), 25 % Maďaři a 20 % Češi, a to s poměrně značným předstihem před dalšími národy monarchie.<sup>262</sup> S ohledem na až nápadnou „kulatost“ těchto cifer však půjde spíše

<sup>259</sup> V tomto textu používáme výraz české Slezsko. V dobových rakouských vojenských, t.j. německojazyčných záznamech je ale obvykle používán pouze termín Slezsko, případně rakouské Slezsko (*Österreichisch-Schlesien*) – kvůli odlišení od pruského Slezska. Území rakouského Slezska se z větší části shoduje s územím dnešního českého Slezska, k rakouskému Slezsku ale náležela i dnešní polská část Těšínska a naopak k němu nepatřilo Hlučínsko.

<sup>260</sup> Jak již bylo uvedeno, tak v rámci společné armády fungoval od roku 1911 císařský a královský Vzduchoplavecký oddíl (*kaiserliche und königliche Luftschifferabteilung*, zkráceně *k.u.k. LSA*), přejmenovaný v roce 1915 na *k.u.k. Luftfahrtruppen* (*k. u. k. LFT*). Námořní letectvo (*k.u.k. Seeflugwesen*) bylo v roce 1917 přejmenováno na *k.u.k. Seefliegerkorps*.

<sup>261</sup> *Militärstatistisches Jahrbuch für das Jahr 1911*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1912, s. 146-47, 196-197.

<sup>262</sup> Oberst a.D. Maximilian EHNL: *Die österreichisch-ungarische Landmacht nach Aufbau, Gliederung, Friedensgarnison, Einteilung und nationaler Zusammensetzung im Sommer 1914. Nachträge und Berichtigungen für Ergänzungsheft 9 zum Werke „Österreich-Ungarn letzter Krieg“*. Verlag der *Militärwissenschaftlichen Mitteilungen*, Wien 1935, s. 70, Glenn JEWISON – Jörg C. STEINER: *Austro-Hungarian Armed Forces 1914*. <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/nationality7.htm>. Ovšem k tomu

jen o velmi hrubé odhady. Navíc v té době bylo letectvo ještě relativně nepočtené, takže i příchod malé skupiny nováčků dokázal vychýlit národnostní poměry i v řádu desítek procent. Ostatně, někteří rakouští autoři onen dvacetiprocentní český podíl také zpochybňují a domnívají se, že jde nejspíš o procentuální zastoupení všech slovanských národů u *k.u.k. Luftfahrtruppen*. Žádnými exaktními výzkumy to však, bohužel, nedokládají, půjde tedy nejspíše jen o jejich hrubý odhad.<sup>263</sup> Zde je však třeba poznamenat, že u letectva mezi nimi Češi dominovali. Soudě podle počtů udělených vyznamenání s poměrně značným předstihem před Chorvaty, Slovinci a Poláky – o Srbech, Slovácích a Rusínech<sup>264</sup> ani nemluvě.

Přesto tato relativně vysoká čísla nemusí být daleko od skutečnosti a mohou překvapit jen zdánlivě. Tato nová a vysoce technicky náročná zbraň vyžadovala i technicky zdatné odborníky, absolventy strojnických škol či kvalifikované řemeslníky, a ti se pochopitelně rekrutovali z industriálně nejvyspělejších oblastí monarchie, k nimž české země (vedle rakouských) patřily v první řadě.

Na druhou stranu je ovšem potřeba poznamenat, že ačkoli českého mužstva bylo zřejmě u letectva více, než odpovídalo jejich procentuálnímu národnostnímu zastoupení v populaci celé monarchie (podle posledního předválečného sčítání obyvatelstva z roku 1910 tvořili bezmála 13 % populace celé monarchie),<sup>265</sup> mezi jeho důstojnickým sborem jich bylo naopak disproporčně méně. Přesná čísla od letectva sice nejsou známa, ale lze soudit, že i zde mezi důstojnickým sborem zcela dominovali Němci (včetně těch, pocházejících z českých zemí), kteří v armádě celé monarchie tvořili 78,7 % aktivních a 60,2 % záložních důstojníků, zatímco etničtí Češi představovali jen 4,8 % aktivních a 9,7 % záložních důstojníků.<sup>266</sup> Moderní výzkumy Istvána Deáka, zohledňující nejen obcovací jazyk, ale i další kritéria, sice ukazují, že českých aktivních důstojníků mohlo být ve skutečnosti až 8,1 %, <sup>267</sup> ale i tak to bylo poměrně daleko za jejich zastoupením v celkové populaci monarchie.

je nezbytné poznamenat dvě věci. Jednak je cifra 20 % podezřele „kulatá“, jednak se uvedená statistika patrně vztahuje k národnostnímu složení mužstva celé *k.u.k. Verkehrstruppenbrigade*, pod níž tehdejší *k.u.k. Luftschifferabteilung* patřil.

<sup>263</sup> Karl MEINDL: *Chronik des Fluggeschwader I (Flik 101G) 1917-1918*. ÖFH Sonderheft Nr. 8, ÖFH, Wien 1983, s. 15.

<sup>264</sup> Rusín je poněkud mnohoznačný národnostní pojem. Jsou do něj totiž zahrnovány jak osoby považující se za příslušníky svébytné rusínské národnosti, tak i takové, které se cítily být Rusy a především Ukrajinci. Za rusínské je obvykle považováno obyvatelstvo obývající severní část Uher (vedle Maďarů, Židů, Němců, Slováků a Rumunů), která byla od roku 1919, kdy došlo k jejímu připojení k ČSR, známa jako Podkarpatská Rus a od konce roku 1938, po přijetí zákona o autonomii této země v rámci ČSR pak jako Karpatská Ukrajina. Blíže Jan RYCHLÍK – Magdaléna RYCHLÍKOVÁ: *Podkarpatská Rus v dějinách Československa 1918-1946*. Vyšehrad, Praha 2016, s. 7-8.

<sup>265</sup> Podle statistiky z roku 1910 bylo národnostní složení mužstva rakousko-uherské armády následující: Němci 25,2 %, Maďaři 23,1 %, Češi 12,9 %, Chorvati a Srbové 9 %, Poláci 7,9 %, Rusíni 7,6 %, Rumuni 7 %, Slováci 3,6 %, Slovinci 2,4 % a Italové 1,3 %. *Militärstatistisches Jahrbuch für das Jahr 1910*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1911, s. 146.

<sup>266</sup> *Militärstatistisches Jahrbuch für das Jahr 1910*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1911, s. 143 a 145-146. Podle této úřední statistiky, vztahené k roku 1910 tehdy Němci tvořili 78,7 % aktivních důstojníků rakousko-uherské armády (a 60,2 % záložních důstojníků), Maďaři 9,3 % (23,7 %), Češi 4,8 % (9,7 %), Poláci 2,5 % (2,8 %), Chorvati a Srbové 2,4 % (1,6 %), Rumuni 0,9 % (0,6 %), Italové 0,7 % (0,5 %), Slovinci 0,5 % (0,5 %), Rusíni 0,2 % (0,3 %) a Slováci 0 % (0,1 %). Tamtéž, s. 145.

<sup>267</sup> István DEÁK: *Beyond Nationalism. A Social and Political History of the Habsburg Officers Corps, 1848-1918*. Oxford University Press, New York – Oxford 1992, s. 185. Autor tato nová zjištění

Tato čísla nelze vysvětlit jednoduše pouze tím, že ti Češi, kteří vídeňské vládě neposkytovali dostatečné záruky odnárodnění, zpravidla neměli přístup k vyšším hodnostem a na Tereziánskou vojenskou akademii (*Theresianische Militärakademie*)<sup>268</sup> a Válečnou školu (*Kriegsschule*), nebo že mnoho aktivních důstojníků (nejen) ze smíšených manželství se raději hlásilo k německé národnosti. Při této příležitosti patrně leckomu vytane v paměti památný výrok: „*Bud'me Češi, ale nemusí o tom nikdo vědět. Já jsem také Čech,*“ jímž nesmrtelný nadporučík Lukáš, z něhož „*kadetka vychovala obojživelníka*“, při vyučování důvěrně nabádal k „drobnosti“ jednoroční dobrovolníky, samé Čechy. On, jenž ve společnosti mluvil německy, psal německy, ale také si rád četl české knížky – ovšem v soukromí, neboť češství považoval za „*jakousi tajnou organizaci, které je lépe daleka se vyhnout.*“<sup>269</sup>

---

opírá o výzkum osobních záznamů vzorku 516 poručíků, kteří byli v aktivní službě v roce 1900 (jde tedy asi o 10 % všech tehdejších aktivních poručíků). Vedle mateřské a obcovací řeči v nich zohledňuje i další faktory, jako např. podobu křestního jména, náboženství, místo narození, domovskou příslušnost, bydliště, míru znalosti různých jazyků a kde je to možné i rodinný původ.

<sup>268</sup> Mladík, který se rozhodl pro profesionální důstojnickou dráhu, mohl ve věku 14-18 roků vstoupit do některé ze čtyřletých vojenských kadetních škol (*Kadettenschulen*), jichž pro společnou c. a k. armádu (*k.u.k. Gemeinsame Armee*) existovalo čtrnáct (dvě pěchotní kadetky byly v Praze a Králově Poli u Brna a pro jezdecko v Hranicích na Moravě) a další tři pro obě zeměbrany. K plukům pak odcházeli jako praporčíci (*Fähnrich*) a zpravidla po dvou letech služby se z nich stali poručíci (*Leutnant*). Další cesta k důstojnické hodnosti pak vedla přes vojenské reálky, do nichž vstupovali zpravidla chlapi z důstojnických rodin (tzv. *Tornisterkind*). Ve věku 10-12 roků nastupovali na nižší vojenskou reálku (*Militär-Unterrealschule*), odtud pak, ve 14-16 letech přecházeli na vyšší vojenskou reálku (*Militär-Oberrealschule*). Tu opouštěli mezi 18. až 20. rokem. Po dokončení studií mohli vstoupit na tříletou vojenskou akademii, které byly v monarchii čtyři: *Theresianische Militärakademie* ve Vídeňském Novém Městě, *Technische Militärakademie* ve Vídeňském Novém Městě (obě byly určeny pro důstojníky společné c. a k. armády), *Franz-Josef Militärakademie* ve Vídni (pro c.k. zeměbranu – *k.k. Landwehr*) a *Ludowika Akademie* v Budapešti (pro uherskou zeměbranu – *k.k. Honvéd*). Cestu k nejvyšším vojenským hodnostem a místům pak otevíralo přijetí a absolvování Válečné školy (*Kriegsschule*). Po absolvování se z nich stávali důstojníci generálního štábu (*Generalstabkorps*), resp. dělostřeleckého štábu (*Artilleriestab*) a ženijního štábu (*Geniestab*).

<sup>269</sup> Jaroslav HAŠEK: *Osudy dobrého vojáka Švejka. Díl I. V zázemí*. Československý spisovatel, Praha 1966, s. 167. Skutečný „nadporučík Jindřich Lukáš“, proslulý kavárenský švihák a sukničkář, byl sice svému literárnímu i filmovému vzoru fyzicky podobný, ale po národnostní stránce byl mužem na pomezí – tak, jako mnozí další aktivní c. a k. důstojníci; sám se považoval především za Pražáka. Rudolf Lukas se narodil 11. 10. 1886 v sedmihradském Velkém Varaždínu v Uhrách (dnes Oradea, Rumunsko). Otec Heinrich (Jindřich), poštovní oficiál se narodil v Kouřimi u Kolína, matka Josefina, rozená Skoupá, pocházela z Prahy, a při sčítání obyvatelstva rodina uváděla jako obcovací jazyk němčinu. Domovské právo měla rodina v severočeských Podmoklech (dnes součást Děčína), později na Smíchově a po jeho připojení k hlavnímu městu v roce 1922 v Praze. Rudolf Lukas vystudoval německé gymnázium v Praze a pěchotní kadetku ve štyrském Mariboru (Marburg an der Drau) v dnešním Slovinsku a v Králově Poli (od roku 1919 součást Brna). Po vyřazení v roce 1909 sloužil jako důstojník u Haškova c. a k. 91. pěšího pluku, který měl na počátku války 54 % mužstva německé a 45 % české národnosti. Zpočátku sloužil u III./91 praporu v Praze-Karlíně, od roku 1911 u IV./91 praporu v Českých Budějovicích, kde velel četě a učil ve škole pro jednoroční dobrovolníky. Na počátku války, v srpnu a září 1914 bojoval s plukem jako velitel čtyř 16. roty na srbské frontě. Pro onemocnění úplavicí byl ale stažen do týlu a po zotavení znovu učil v plukovní škole pro jednoroční dobrovolníky v Českých Budějovicích. V červenci 1915 odešel do pole znovu, jako velitel 11. roty, ale tentokrát na ruské bojiště. Právě tam časně ráno 24. 9. 1915 při překvapivém ruském útoku na pozici 91. pluku u Mlynova – Chorupan padl do zajetí, resp. se nechal zajmout ordonancem jeho roty svobodník Jaroslav Hašek (stejně jako voják František Strašlipka, Lukasův sluha a do určité míry částečný předobraz literárního Švejka, s nímž ovšem neměl společné fyzické vzezření, které je licenci Josefa Lady, jako spíš upovídánost). Na okolnosti toho, jak k zajetí došlo,

Pochopitelně nešlo jen o Haškovu literární nadsázku. „*Měl jsem radost z mladých důstojníků, kteří se všude otevřeně hlásili ke svému češství,*“ vzpomínal tehdejší vyšetřující soudce vídeňského posádkového soudu, major auditor rakousko-uherské vojenské justice JUDr. Jaroslav Kunz (1869-1933), jenž se po válce stal generálem justiční služby a přednostou justičního oddělení MNO. „*Za to mě hnětlo, když jsem viděl, jak u některých starších důstojníků, Čechů, postupem do vyšších hodností rostlo opatrnickví a obava, že by veřejným osvědčováním své národnosti si mohli svou kariéru poškoditi. Nemluvím o odrodilcích, těch bylo v armádě bohužel dosti, mám na mysli Čechy, kteří neměli odvahy vždy a všude se přiznati, že jsou Čechy a svým opatrnickvím budili zdání, že jsou Němci. Jeden z nich – byl to odchovanec české university – mně jednou, když jsem se po letech s ním setkal, bez ostychu na můj dotaz řekl: „Viš, já jsem ein vorsichtiger Böhm – opatrný Čech!“*“

---

vzpomíná tehdejší jednoroční dobrovolník – desátník 12. roty 91. pluku, později však brigádní generál čs. letectva Ing. Jaroslav Kejla (\* 27. 7.1892, Lubná, okr. Rakovník, † 18. 8. 1977, Praha), jenž se tehdy do zajetí dostal rovněž: „*Nejčastější a méně riskantní případ zajetí, na který většina dobrých rakouských vojáků čekala, kdy do zajetí přicházely celé jednotky, nastal v případě útoku nepřítele. Vojáci prostě nestráneli, nebránili se a čekali, až nepřítel doběhl k zákopům. Pak odhodili zbraně, zdvihli ruce a dali se odvést do zajetí. I za takové situace to nebylo bez nebezpečí, neboť vyšší velitelé dávali do vzdávajících se strážníků z kulometů nebo děl stojících za frontou. Tragikomická situace nastala, když se chtěly vzdát obě strany, jedna druhé. Nejpriznivější situace nastala, když nepřítel překvapil zákopy zezadu, když nastal zmatek na velikém úseku fronty. Taková příznivá příležitost se vytvořila dne 24. září 1915 u Chorupan, kde jsme se dali zajmout Hašek i já, každý na jiném místě a v jiný čas...“* Zde jen připomeňme, že 91. pluk při tomto naprostém debaklu ztratil 19 důstojníků a 910 mužů, z toho 3+132 padlých, 2+283 zraněných a 14+495 mužů, tedy více než polovina celkových ztrát, zůstalo nezvěstných; značná část z nich se dobrovolně dala zajmout. Dodejme, že bezprostředně před hlavním ruským náporem nadporučík Lukas i velitel III./91 praporu setník (hejtman) Čeněk Sagner se před zajetím zachránili útekem. Lukas (starostlivý, svými podřízenými oblíbený důstojník) se později zúčastnil bojů i na bojišti italském, konkrétně na sočské a jihotyrolské frontě. Byl celkem čtyřikrát vyznamenán a konec války jej zastihl u náhradního praporu 91. pluku v Brucku a.d. Leitha (Most nad Litavou) v hodnosti setníka (*Hauptmann*) a ve funkci přednosty historické skupiny a demobilizačního referenta praporu (v této funkci měl m.j. za povinnost shromáždit dokumentaci pro válečnou kroniku 91. pluku). Zde se také bezprostředně po válce oženil s o deset roků mladší Annou Bauerovou, dcerou majitele realit z Brucku a.d. Leitha. Formálně byl německé národnosti, ale měl domovské právo v Čechách a s českým prostředím se cítil spjatý natolik, že po válce vstoupil do čs. armády (příhlášku podal 26. 3. 1919 na čs. vyslanectví ve Vídni) a byla mu přiznána jeho poslední válečná hodnost kapitána. V čs. armádě sloužil v letech 1920-1938 a nadřízenými byl hodnocen vesměs jako schopný a energický důstojník. Po prvním roce aktivní služby v několika posádkách v Čechách, na Slovensku a Podkarpatské Rusi v roce 1921 úspěšně složil požadovanou zkoušku z českého jazyka a přesídlil do Prahy (s manželkou bydlel v Holešovicích). V hlavním městě postupně sloužil jako konceptní důstojník na presidiu MNO, pak jako přednosta topografického oddělení Vojenského zeměpisného ústavu, následně opět na MNO, nejprve jako vedoucí referátu služebních knih, pak jako konceptní důstojník Ústřední knihovny MNO, a nakonec jako vedoucí oddělení Odvolacího kárného výboru na Zemském vojenském velitelství v Praze na Malostranském náměstí. Dosáhl hodnosti majora konceptní služby (povýšen 1935) a zemřel 22. 2. 1938 na srdeční selhání v Praze ve věku pouhých 51 roků. Pohřben na hřbitově Praha-Malvazinky, kde se jejich rodinná hrobka nachází dodnes. Ač německé národnosti nikdy netíhl k všenečtství či dokonce hitlerismu, svým založením byl spíše monarchista a nerad zapomínal na službu v c. a k. armádě. Ivo PEJČOCH: *Od Švejka k Terazkymu. Skutečné předlohy postav českých literárních děl s vojenskou tematikou.* Svět křidel, Cheb 2015, s. 34-38; Jaroslav KEJLA: *Jak to bylo v bitvě u Chorupan, kde se dal Jaroslav Hašek zajmout.* <http://honsi.org/literature/svejk/dokumenty/svejk/kejla.html>; Bohumil VLČEK: *Vojenské figury, které spisovatel Hašek zvěčnil v románě "Dobrého vojáka Švejka".* <http://honsi.org/literature/svejk/dokumenty/vlcek/figury.html>, *Das Infanterieregiment Nr.91 am Vormarsch in Galizien.* [http://honsi.org/literature/svejk/dokumenty/ir91/ir91\\_09\\_1915.pdf](http://honsi.org/literature/svejk/dokumenty/ir91/ir91_09_1915.pdf)



*Zkušebním kamenem u těchto opatrných Čechů bylo sčítání lidu, jež se v Rakousku naposledy dělo v roce 1910.*

*Vojenské osoby se tu sčítaly na rozdíl od civilních osob na zvláštních vojenských sčítacích listech, jež se odevzdávaly vojenským velitelstvím. Tu se stávalo, že důstojníci Češi zapisovali do civilních sčítacích listin u svého domácího svou rodinu s českou obcovací řečí, sebe však do vojenských listin s obcovací řečí německou a byli pak dle rakouské praxe přičtení k Němcům.*

*Když jsem se později toho neb onoho zeptal, proč tak učinil, vymlouval se, že měl strach, aby ho německý představený proto neutiskoval, nebo aby nebyl transferován do nějaké špatné garnisony, jiný se zase bál, že by neudělal kariéru apod. Inu, slabé povahy!*

*Mezi Poláky jsem podobných opatrníků nenašel. Armáda se také proti Polákům chovala jinak než proti Čechům. Polákům nikdo nezazlíval jejich národní sebevědomí a sami by se nikdy nebyli dávali proto zastrašovat. Každý z nich všude hrdě říkal: „Polak jsem.“<sup>270</sup>*

Bez ohledu na uvedené tak jako tak je zřejmé, že zejména profesionální vojenská kariéra přestávala být pro českou inteligenci atraktivním povoláním. Důvodů bylo více. Jistě mezi ně náležel vliv tehdejšího pacifistického a antimilitaristického hnutí. Nikoli nepodstatný byl vliv vypjatých národnostních bojů v Čechách. V tehdejší nacionálně vyostřené atmosféře byla armáda považována za jeden z nástrojů germanizace, takže proti těm, kteří se pro takové povolání přeci jen rozhodli, stála nemalá část českého veřejného mínění – dodejme, že daleko více ve městech, než na venkově. „Obléci císařský kabátec“, tedy stát se důstojníkem z povolání, tudíž pro mladého příslušníka české inteligence znamenalo do určité míry vydělení se z národní pospolitosti o to více, že v armádě se žádná národně politická aktivita netrpěla.

Na tomto místě je ovšem třeba poznamenat, že v dobách silícího nacionalismu se pouze v armádě podařilo jednotlivé národy monarchie slít do jednoho celku a tím zdánlivě vytvořit iluzi (nad)národní jednoty ozbrojených sil habsburského soustátí. Ovšem je třeba zdůraznit slůvko 'zdánlivě', protože pokusy o poněmčení, resp. pomad'arštění armády v různých rovinách byly dobovou politikou vnášeny i sem a čím blíže k vypuknutí Světové války, tím výrazněji. Tak se stalo, že postupem času se i pod povrchem této armády namísto prolínání identit stále výrazněji projevoval protiklad identit – ikdyž navenek byla stále prezentována jako nadnárodní a jednotný organismus.<sup>271</sup>

Uvedený vlažnoucí přístup české mládeže k obraně „širší vlasti“ pak byl dostatečným důvodem pro to, aby čerství maturanti dávali přednost raději svobodomyšlnější civilní kariéře (technici, lékaři, úředníci, učitelé apod.) v monarchii i mimo ni. Relativně nízký počet záložních důstojníků lze vysvětlit tím, že česká inteligence místo jednorozhodní dobrovolné vojenské služby<sup>272</sup> často raději zůstávala bez vojenské hodnosti v náhradní

<sup>270</sup> Jaroslav KUNZ: *Kus českého života. Obrázky z mládí a z vojenského života*. Nakladatelství J. Otto, Praha – Bratislava 1929, s. 105.

<sup>271</sup> Vojtech DANGL: (Rec.) *Regionálna a národná identita v maďarskej a slovenskej histórii 18. – 20. storočia. Regionális és nemzetiségiségformák a 18. – 20. századi Magyar és Szlovák történelemben*. Universum, Prešov 2007, s. 208.

<sup>272</sup> Rekruti s maturitou měli tzv. právo jednorozhodní dobrovolníka (*Einjährig Freiwilliger*). Pokud ho využil, měl takový „jednorozhodník“ možnost volby zbraně, u níž chtěl sloužit. Jeho prezenční vojenská služba trvala jen jeden rok, v jehož průběhu prodělal základní vojenský výcvik a plukovní školu pro záložní důstojníky (*Reserve-Offiziersschule*). Tuto dobu strávil studiem vojenských předpisů, organizace, taktiky a

záloze, která pro ně namísto tříleté prezenční služby<sup>273</sup> představovala pouze osm týdnů základního vojenského výcviku, případně periodicky se opakující vojenská cvičení po dobu deseti let.<sup>274</sup> Nadto je třeba poznamenat, že získání hodnosti záložního důstojníka nebylo v Rakousku-Uhersku (na rozdíl od Německa) spojováno s nějakými výrazně lepšími vyhlídkami na získání výhodnějšího místa po návratu do civilního života či s požíváním vyššího stupně společenské prestiže.<sup>275</sup>

S uvedenými statistickými čísly a tendencemi souvisí také způsob, jakým deníky i časopisy za války referovaly o událostech na frontách. Studium českého dobového tisku dokládá rozdíl od německého a maďarského, ale často i toho polského či chorvatského. V tom českém až na výjimky převažuje tón spíše neutrální, dosti často pasivní, charakterizovaný otrockým přebíráním oficiálních zpráv AOK, nijak dále nekomentovaných, bez snahy o vlastní vojenské zpravodajství. Ještě v červnu 1918 si například redakce Pražského ilustrovaného kurýra stěžuje na nedostatek vlastních zpráv z fronty: „*německé, maďarské i polské listy obrázkové přinášejí podobizny hrdinných vojáků, příslušníků svých národností, jen u nás tento způsob oslavy statečných hrdinů světové války zůstává nedoceněn.*“<sup>276</sup>

A my na tomto místě jen dodejme, že přinejmenším v průběhu větší části 20. století patřil podobný poměr k armádě, vojenské kariéře i válečné slávě k poměrně stabilním rysům české mentality.

Jestliže k procentuálnímu zastoupení etnicky českého mužstva u rodícího se c. a k. letectva máme k dispozici alespoň nějaké číslo (20 %), které je ovšem, jak jsme již poznamenali, až nápadně „kulaté“, o zastoupení etnicky německých letců z českých zemí, nemáme ani to. Předběžné výzkumy však naznačují, že jich bylo daleko více, než byli zastoupeni v celkové populaci.

nácvikem povelové techniky aj. Současně se konverzací s nadřízenými o politice, hudbě, literatuře a divadle zkoumala jeho duchaplnost a všeobecný přehled. Poté „jednoročák“ nastupoval šestiměsíční praxi u vojenského útvaru. Po krátké době se stával kadetem-aspirantem - poddůstojníkem a na závěr jednoroční služby skládal zkoušku pro přiznání hodnosti poručíka v záloze (obvykle do ní mohl být povýšen až po absolvování vojenských cvičení v míru nebo až po mobilizaci za války). Když ale u závěrečných zkoušek neuspěl, musel absolvovat celou prezenční službu.

<sup>273</sup> Poslední předválečnou novelou branného zákona z roku 1912 byla délka prezenční služby u pěchoty snížena na dva roky. Účinnost tohoto opatření však byla odložena až na rok 1914, kdy však k jejímu uvedení do praxe zabránilo vypuknutí války.

<sup>274</sup> Jiří RAJLICH: *K problematice zastoupení letců z českých zemí v rakousko-uherském letectvu*. In: *Století letectví v zemích Koruny české*, NTM, Praha 2010, s. 78. Každoroční odvodní kontingenty v Rakousku-Uhersku byly výrazně nižší než počet branců, uznaných odvodními komisemi za službyschopné. Odvíjely se od procentuálního zastoupení počtů obyvatelstva v obou částech monarchie a parlament kontingent nováčků do společné armády schvaloval vždy na deset let dopředu. Do roku 1889 to bylo 95 000 mužů ročně, od roku 1889 to bylo 103 100 mužů a nové branné zákonodárství z roku 1912 tento počet zvýšilo postupně až na 159 500 mužů – ovšem s tím, že tohoto cílového stavu mělo být dosaženo postupně, až za dvanáct roků. Protože i tak to bylo relativně daleko za počty odvedenců, tak k tříleté prezenční službě u své jednotky nastupovala jen zhruba třetina odvedenců, zatímco zbylé dvě třetiny byly zařazeny do náhradní zálohy své jednotky. U ní absolvovali jen osmítýdenní základní výcvik a s jejich dalším výcvikem se počítalo až po vypuknutí války, kdy měli nahrazovat ztráty. István DEÁK: *Beyond Nationalism. A Social and Political History of the Habsburg Officers Corps, 1848-1918*, s. 178-187, Vojtech DANGL: *Budovanie pechoty armády Rakúska-Uhorska v posledných desaťročiach pred vypuknutím Veľkej vojny*. *Vojenská história* č. 1/2015, s. 31.

<sup>275</sup> István DEÁK: *Beyond Nationalism*, s. 183.

<sup>276</sup> *Podobizny našich hrdinů*. Pražský ilustrovaný kurýr č. 169, 23. 6. 1918.

Na tomto místě je třeba předeslat, že někteří současní rakouští badatelé (z těch leteckých jmenujme alespoň Karla Meindla a Johannese Heubela) je souhrnně a stereotypně nazývají sudetskými Němci (a v rozporu se skutečností mezi ně dokonce nezřídka řadí i evidentní etnické Čechy).<sup>277</sup> Tento výraz ovšem v dobovém kontextu není zcela přesný a lze jej používat toliko jako pomocný. Sudety byl totiž původně geografický pojem, vztahující se pouze k území, rozkládajícímu se zhruba mezi severočeským údolím Labe na jedné a slezskými Jeseníky na straně druhé (odtud také někdy užívané výrazy západní a východní Sudety). Teprve poválečná německá separatistická a následně nacistická politická reprezentace a její propaganda jej změnila v pojem politický a za „sudetské“ označily všechny oblasti Československa osídlené etnicky německým obyvatelstvem, a to nejen v pohraničí, ale i v tzv. německých jazykových ostrovech ve vnitrozemí.

Zde jen připomeňme, že termín „sudetští Němci“ je ovšem staršího data. Za jeho „vynálezce“ je považován svitavský Němec Franz Jesser (1869-1954), absolvent německé univerzity v Praze, jenž se na počátku 20. století neúnavně angažoval v německých národoveckých organizacích a politických stranách včetně všenněmeckého hnutí *Alldeutscher Verband* Georga von Schönerera (1842-1921).<sup>278</sup> Termín „*sudetendeutsch*“ poprvé použil v roce 1903 v jednom svém článku, a to nikoli prioritně jako negativní se vymezení vůči Čechům, ale v protikladu k dle jeho soudu nacionálně vlašnému postoji „alpských Němců“ („*alpendeutsch*“), tedy Němců z území dnešního Rakouska a částečně ze Slovinska, které tehdy kritizoval za jejich nacionální umírněnost. „*Sudetští Němci jsou v úplně jiné situaci,*“ psal tehdy Jesser, aby vyložil, proč jsou „sudetští Němci“ nacionálně bojovnější než „alpští Němci“. „*Skutečně to není radost z boje, co svědomité zástupce německví v sudetkých zemích, nutí k nedůvěřivému, odmítavému postoji, nýbrž pocit, že válečný stav skutečně trvá.*“ Franz Jesser tehdy varoval před rozpolcením „*německého národa v Rakousku*“, které prý hrozilo, kdyby „alpští Němci“ podlehlí náladám jako „únava v boji“ či „spokojenost a mírumilovnost“. Jesserovo nové označení „sudetští Němci“ bylo, jak uvádějí Eva a Hans Henning Hahnovi, „*pokusem o mentální vyčlenění německých obyvatel českých zemí z*

<sup>277</sup> Karl MEINDL: *Chronik des Fluggeschwader I (Flik 101G) 1917-1918*. ÖFH Sonderheft Nr. 8, Wien 1983, Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 1. Rumänische Front 1916-1917*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 27, Wien 2001, TÝŽ: *Band 2. Russische Front 1914-1916*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 28, Wien 2001, TÝŽ: *Band 3. Russische Front 1917-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 29, Wien 2002, TÝŽ: *Band 4. Italienische Front 1915-1916*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2003, TÝŽ: *Band 5. Italienische Front 1. Teil 1917*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2004, TÝŽ: *Band 6. Italienische Front 2. Teil 1917*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2005, Johannes HEUBEL - Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 7. Italienische Front 1. Teil 1918*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2005, Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 8. Italienische Front 2. Teil 1918*. Selbstverlag, Wien 2007, Karl MEINDL: *Die Besitzer der Goldenen Tapferkeitsmedaille bei der k.u.k. Luftschifferabteilung bzw. Luftfahrtruppe 1914-1918. Eine Versuchstudie*. Zeitschrift der Österreichischen Gessellschaft für Ordenskunde, Nr. 30, Mai 1998, s. 13-30, Nr. 32, Nov. 1998, s. 13-15.

<sup>278</sup> Franz Jesser (\* 1. 7. 1869, Svitavy, † 16. 3. 1954, Frankfurt nad Mohanem) tehdy, v letech 1896-1906 působil jako putovní učitel Spolku Němců v Čechách (Bund der Deutschen in Böhmen), v němž proslul jako všenněmecký a protičeský agitátor. V letech 1907-1918 byl poslancem Říšské rady, kde byl členem poslanecké frakce Německý národní svaz (Deutscher Nationalverband). V politice zůstal aktivním i po vzniku Československa. V meziválečném období, v letech 1920-1935 byl senátorem v československém Národním shromáždění za Německou národně socialistickou stranu dělnickou (DNSAP).

historického kontextu českých dějin a jejich přiřčení do kontextu „němectví“.<sup>279</sup> Jesserův „vynález“ si ovšem získal popularitu až po 1. světové válce.

Každopádně v dobovém kontextu tedy bude správnější mluvit o českých, moravských či slezských Němcích, případně pražských, brněnských, jihlavských, svitavských, atd.<sup>280</sup> Dobové záznamy o nich zpravidla hovoří jako o *Deutschböhme*, případně *Deutsch-Böhme*. Z mechanického překladu „český Němec“ by se sice mohlo zdát, že jde pouze o německojazyčné obyvatele Čech jako jedné z korunních zemí, ale z celkového kontextu užívání tohoto termínu je zřejmé, že se vztahuje na Němce ze všech Zemí Koruny české, tedy z Čech, Moravy a českého (resp. rakouského) Slezska. Nadto žádná ze statistik nezohledňuje Židy, kteří jsou statisticky „rozpuštění“ mezi Čechy a především Němce, neboť většina byla německojazyčná.

Pokud tedy k oněm Čechům (kteří tvořili 13 % obyvatelstva monarchie) připočteme ještě ony etnické Němce z českých zemí (6 % obyvatelstva monarchie), je nepochybné, že celkový podíl „našich“ letců v rámci rakousko-uherského letectva ještě vzroste, a to nemálo. Historik sudetoněmeckého letectví, krkonošský rodák Erwin Primavesi (1911-1999), sám letec,<sup>281</sup> ve své práci *Im Auf- und Abwind* dovozuje (ovšem pouze na základě dílčích dat), že u rakousko-uherského letectva měli čeští Němci dokonce 22 % zastoupení.<sup>282</sup> Karl Meindl naznačuje, že mohlo být ještě poněkud vyšší.<sup>283</sup>

Přestože o výši zmíněných čísel (tj. oněch 20 % Čechů plus 22 % „sudetských“ Němců) můžeme oprávněně pochybovat, lze s určitou dávkou opatrnosti kvalifikovaně soudit, že letci z českých zemí skutečně tvořili přibližně třetinu personálu celého rakousko-uherského letectva. Tomu ostatně odpovídají i dílčí statistické sondy vybraných skupin příslušníků rakousko-uherského letectva.

<sup>279</sup> Eva HAHNOVÁ – Hans Henning HAHN: *Sudetoněmecká vzpomínání a zapominání*. Votobia, Praha 2002, s. 147-148.

<sup>280</sup> Na tomto místě je ovšem potřeba poznamenat, že v dobách silícího nacionalismu v průběhu 19. století u českých, moravských či slezských Němců původní zemský patriotismus (český, moravský, slezský) zpravidla slábl ve prospěch rakouského státního nacionalismu a německého nacionalismu. Obdobnou tendenci lze vysledovat na české straně, ale tam zemský patriotismus ustupoval českému nacionalismu a přesvědčení o sounáležitosti Zemí Koruny české. Nejnověji k proměnám kolektivní identity moravských Němců viz Milan ŘEPA: *Moravané – Němci - Rakušané. Vlasti moravských Němců v 19. století*. Historický ústav AV ČR, Praha 2014.

<sup>281</sup> Erwin Primavesi (\* 7. 12. 1911, Kalná Voda, okr. Trutnov, † 9. 4. 1999, Braunschweig) byl potomkem původně italského rodu od jezera Como v Lombardii, který se roku 1797 přistěhoval do Olomouce. V meziválečném období se tento absolvent pražské Německé vysoké školy technické (Deutschen Technischen Hochschule) věnoval plachtařskému sportu, který byl tehdy mezi německými studenty v Československu velmi rozšířený. Byl členem MLL Plzeň a organizátorem a plachtařem Akaflieg Prag (Akademischen Fliegergruppe), náležejícího pod Svaz německých letců v ČSR (Verband Deutscher Flieger in der ČSR). Dne 2. 9. 1932 jako člen Akaflieg Prag se stal vůbec prvním plachtařem, který podnikl vzlet (na kluzáku *Zögling*) z kopce Raná (Rannay) u Loun, který se stal brzy Mekkou českých plachtařů. Za 2. světové války sloužil u parašutistických jednotek *Luftwaffe*. Po propuštění z amerického zajetí pracoval jako technik u americké letecké společnosti PAA ve Frankfurtu n.M. (1952-1957) a pak až do penze u německé *Lufthansy* (1957-1976) a současně s tím (od r. 1958) působil v letecké dopravní škole (Verkehrsfliegerschule) v Brémách. Po listopadu 1989 byl jedním z obnovitelů kolegiálních vztahů mezi sdružením veteránů – dřívějších německých letců v ČSR a českými plachtaři na Rané. Erwin PRIMAVESI. *Im Auf- und Abwind. Geschichte einer Fliegergemeinschaft*. Horst Maier Verlag, Kraiburg a. Inn. 1985, Hanuš SALZ: *Letectví a město Plzeň. 2. část 1924-1939*. UNI, Plzeň 2007, s. 273.

<sup>282</sup> Erwin PRIMAVESI. *Im Auf- und Abwind. Geschichte einer Fliegergemeinschaft*. Horst Maier Verlag, Kraiburg a. Inn. 1985, s. 55.

<sup>283</sup> Karl MEINDL: *Chronik des Fluggeschwader I (Flik 101G) 1917-1918*, s. 15.

Z dvaadesáti jeho příslušníků, jimž náleží titul leteckého esa (pět a více potvrzených vzdušných vítězství),<sup>284</sup> bylo pět etnických Čechů (8,1 %) a patnáct *Deutsch-Böhme*, tj. českých, moravských a slezských Němců (24,2 %), tedy celkem 32,3 % neúspěšnějších letců rakousko-uherského letectva pocházelo z českých zemí.<sup>285</sup>

Podobně vycházejí i zpětně rekonstruované národnostní statistiky recipientů poddůstojnických Zlatých medailí za statečnost (o nichž se ještě zmíníme dále). Z necelých dvou stovek rakousko-uherských armádních aviatiků, kteří je získali, pocházelo šestasedmdesát z českých zemí (38,3 %), z toho bylo jedenapadesát *Deutsch-Böhme* (25,7 %), pětadvacet Čechů (12,6 %) a po jednom pražském Židovi a těšínském Polákovi (po 0,5 %). K těmto číslům se ještě vrátíme.

Zastoupení etnických Čechů se sice k jejich celkovému populačnímu zastoupení blíží, ale v některých z těchto ukazatelů za ním zaostává, zatímco u „sudetských“ Němců jej naopak vysoce překračuje. To současně svědčí i o tom, že patřili k vůbec nejtižadostivějším a nejbojovnějším národnostním skupinám letectva celé monarchie. Do určité míry svými výkony dokonce zastínili i podstatně početnější Němce z rakouských a alpských zemí. Potvrzuje to i některé z tezí Bernarda Michela (1935-2013), francouzského historika a jednoho z předních znalců moderní středoevropské historie.

Když se zamýšlel nad příčinami porážky a zejména rozpadu habsburské monarchie, oprávněně soudil, že například oproti Maďarům, kteří z krátkozrakého egoismu blokovali jakoukoli reformu říše a naivně se domnívali, že prohranou válku zaplatí jen Rakousko, to byli naopak rakouští Němci, kteří „*pracovali mnohem svědomitěji na zachování monarchie*“,<sup>286</sup> a to mobilizací svého ekonomického potenciálu a nemalými obětmi v bojích. Avšak bojové nadšení značné části z nich – a ti tzv. sudetští patřili podle všeho k těm předním – začalo mít stále více nacionální, často spíše velkoněmecký, nikoli „rakouský“ dynastický či zemsky vlastenecký podtext,<sup>287</sup> „*mylně věřili, že německý národ musí získat z války výhody, shrábnout vše ve svůj prospěch a anulovat pokrok slovanských národů od roku 1848. Ve jménu Němců v Čechách bylo nutné upřít Čechům jejich politická práva.*“<sup>288</sup>

Nadto se někteří z nich dopustili toho fatálního omylu, že hledali oporu v císařském Německu a „*podporovali nebezpečnou hru, kterou vedlo proti samotné existenci Rakouska: pohrdání jeho armádou a pomlouvačná kampaň proti dynastii.*“

<sup>284</sup> Nejznámějšími publikacemi na toto téma jsou Martin O'CONNOR: *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914-1918*, Norman L. FRANKS – Russell GUEST – Gregory ALEGI: *Above the War Fronts. The British Two-Seater Bomber Pilot and Observer Aces, The British Two-Seater Fighter Observer Aces, and the Belgian, Italian, Austro-Hungarian and Russian Fighter Aces 1914-1918*. Grub Street, London 1997 a aktuálně nedostupnější Christopher CHANT: *Austro-Hungarian Aces of World War I*. Osprey, Oxford 2002. Druhá a třetí ovšem prakticky ve všem přebírají údaje z té první, a to včetně mnoha mylných či neúplných. Jedním z dokladů toho je fakt, že všechny uvádějí pouze 49 leteckých es rakousko-uherského letectva. Ve skutečnosti jich bylo 62 (!). Zbýlých třináct bylo dohledáno především díky úsilí rakouského archiváře Dr. Roberta Veinfurtera (ÖStA-KA) a leteckého badatele Karla Meindla (ÖFH). Bližší ukazuje příslušná tabulka v příloze.

<sup>285</sup> Jiří RAJLICH: *K problematice zastoupení letců z českých zemí v rakousko-uherském letectvu*. In. *Století letectví v zemích Koruny české*, NTM, Praha 2010, s. 79.

<sup>286</sup> Bernard MICHEL: *Smrt dvouhlavého orla. Rakousko-Uhersko 1916-1918*. Mladá fronta, Praha 1994, s. 249.

<sup>287</sup> Ivan ŠEDIVÝ: *Velká válka 1914-1918 (Pokus o rekapitulaci)*. ČČH, roč. 96, č. 1/1998, s. 7.

<sup>288</sup> Bernard MICHEL: *Smrt dvouhlavého orla. Rakousko-Uhersko 1916-1918*, s. 249.

Císař Vilém II., maršál Hindenburg a německý štáb, který prosadil tezi o „*skvělém pomocníkovi*“, dával najevo, že nemají spojence, ale služebníka.

Reprezentace císařského Německa také bránila potřebným vnitřním reformám habsburského soustátí. Soustavně sabotovala například rakousko-polské řešení, které bylo nanejvýš žádoucí,<sup>289</sup> a především vynakládala maximální úsilí, aby ztroskotaly mírové snahy císaře Karla I., jenž ve vidině záchrany monarchie byl ochoten přistoupit na některé územní ústupky – pravda také na úkor německého spojence. Oproti tomu císařské Německo stálo výhradně o „vítězný mír“. Jen s malou dávkou nadsázky lze tedy konstatovat, že „*Rakousko-Uhersko bylo zkrátka obětováno kvůli udržení Alsaska-Lotrinska v rámci německé říše.*“<sup>290</sup>

O tom, že právě čeští Němci patřili k těm nejbojovnějším, do určité míry vypovídá také národnostně orientovaná statistika vysokých vyznamenání, udělených rakousko-uherským letcům a vypracovaná Oswaldem Kostrbou-Skalickým.<sup>291</sup> Z ní je m.j. zřejmé, že většina nejjudatnějších „sudetoněmeckých“ letců náležela k poddůstojníkům:

	„rako uští“ Němci	„sudet ští“ Němci	Maďa ři	Češi	Chorv ati	Slovin ci	Srbo vé	Poláci	Rumu ni	Slová ci	Rusíni
Leopoldův řád ( <i>Leopoldsorte n</i> )	10	3	5	3	1	-	1	-	1	-	-
Zlatá medaile za statečnost pro důstojníky ( <i>Goldene Tapferkreitsm edaille für Offiziere</i> )	5	-	1	-	1	-	-	1	-	-	-
Stříbrná medaile za statečnost pro důstojníky 1. třídy ( <i>Silberne Tapferkreitsm edaille für Offiziere 1. Kl.</i> )	10	8	2	1	1	-	-	-	-	-	-
Zlatá medaile za statečnost pro mužstvo ( <i>Goldene Tapferkreitsm edaille</i> )	57	59	39	13	5	3	2	1	2	1	1

<sup>289</sup> Věc vyplývala zejména z rivality obou států v tomto prostoru a doslova protikladnými velmocenskými cíli na východě. Blíže Jan ŽUPANIČ: *Rakousko-Uhersko a polská otázka za První světové války*. Karolinum, Praha 2006.

<sup>290</sup> Bernard MICHEL: *Smrt dvouhlavého orla*, s. 251-252.

<sup>291</sup> Oswald KOSTRBA-SKALICKÝ: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*, s. 131-148.

Nutno ovšem podotknout, že uvedený tabulkový přehled operuje s neúplnými čísly a i jejich vnitřní národnostní strukturu je třeba podrobit kritice. Ostatně, rozdílná čísla uvádějí i jiní autoři. Citovaný Oswald Kostrba-Skalický uvádí celkem 72 poddůstojníků z českých zemí, kteří obdrželi poddůstojnickou Zlatou medaili za statečnost (*Goldene Tapferkeitsmedaille*),<sup>292</sup> z toho 59 „sudetských“ Němců a 13 Čechů.<sup>293</sup> Jiný rakouský badatel, Karl Meindl soudí, že jich bylo pouze 69, z toho 51 „sudetských“ Němců a 18 Čechů.<sup>294</sup>

Rozdíly pramení především z toho, že rakousko-uherské vojenské záznamy (které se však nedochovaly zdaleka ke všem) národnost neuváděly. Ta je pak historiky a dalšími badateli zpětně „zjišťována“ podle takových více, nebo méně určujících znaků, jako bylo místo narození, případně domovská příslušnost (podle převažujícího etnického osídlení pak autoři s větší či menší mírou přesnosti usuzovali či spíše odhadovali národnost), dále podoba jména a záznamy o jazykových znalostech dotyčného. V tomto případě ovšem výzkum komplikuje jednak fakt, že místa narození, resp. domovská příslušnost některých recipientů nejsou známa, jednak skutečnost, že osobní spisy téměř všech obvykle uvádějí znalost nejméně dvou jazyků (jeden z nich byla zpravidla němčina, v uherské části monarchie obvykle maďarština). Také z toho vyplývají ony rozdíly v interpretaci.

Podle mých výzkumů obdrželo Zlatou medaili za statečnost celkem 198 poddůstojníků *k.u.k. Luftfahrtruppen* a z českých zemí jich pocházelo ještě více, nežli uvádějí dosavadní výzkumy rakouských badatelů. Nebylo jich 69, ani 72, ale přinejmenším 78 (tj. 38,3 % všech recipientů). Z toho bylo 51 „sudetských“ Němců (25,7 %), 25 Čechů (12,6 %), jeden pražský Žid a jeden těšínský Polák (po 0,5 %). Několik dalších osob zůstává ještě „národnostně“ nedořešených, takže nelze vyloučit drobné korektury ve vnitřní národnostní struktuře vyznamenaných.

Stávající výsledky ukazuje následující tabulka. Jmenné seznamy všech recipientů GTM (ale i GTM.O a STM.1.O) spolu s jejich biografickými a dalšími údaji jsou pak součástí přílohové části této práce.

<sup>292</sup> Rakousko-Uhersko, které mělo celkem 52,8 milionu obyvatel, za války mobilizovalo téměř 9 milionu mužů, z nichž přibližně 1,1 milionu za války ztratilo své životy, 2 miliony byly zraněny a 1,7 milionu zajato; ztráty mezi důstojnickým sborem činily 13,5 %, mezi mužstvem 9,8 % (Jaroslav KRÍŽEK a kol.: *První světová válka*. Naše vojsko, Praha 1968, s. 287). Zlatou medaili za statečnost (*Goldene Tapferkeitsmedaille*, GTM), nejvyšší vyznamenání pro poddůstojníky a mužstvo, obdrželo pouhých 4738 vojáků od všech zbraní a služeb, z toho 198 od armádního letectva (z toho dvacet podruhé, čtyři potřetí a jen dva počtvrté). Vedle nich obdrželo GTM ještě 24 příslušníků námořního letectva (z toho dva ji obdrželi dvakrát a jeden třikrát). Kromě toho bylo uděleno 345 Zlatých medailí za statečnost pro důstojníky (*Goldene Tapferkeitsmedaille für Offiziere*, GTM.O), z toho dvanáct obdrželi letci. Zatímco ovšem GTM pro poddůstojníky a mužstvo měla dlouhou tradici, důstojnická GTM.O (stejně jako Stříbrná medaile za statečnost 1. tř. pro důstojníky – STM.1.O) byla oficiálně zřízena až 5. 10. 1917. Počet recipientů GTM.O i STM.1.O byl tedy omezený a méně reprezentativní. Jörg C. STEINER: *Heldenwerk 1914-1918. Die Träger der Goldenen Tapferkeitsmedaille und der Goldenen Tapferkeitsmedaille für Offiziere im Ersten Weltkrieg*. Herausgegeben vom Institut für Auszeichnungswesen und Uniformkunde Wien – Frankfurt – Znaim 2010, s. 1-222; Glenn JEWISON – Jörg C. STEINER: *Golden Bravery Medal Winners of the Aviation Services*. <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/gtmly.htm>

<sup>293</sup> Oswald KOSTRBA-SKALICKÝ: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*, s. 131-148.

<sup>294</sup> Karl MEINDL: *Die Besitzer der Goldenen Tapferkeitsmedaille bei der k.u.k. Luftschifferabteilung bzw. Luftfahrtruppe 1914-1918. Eine Versuchstudie*. Zeitschrift der Österreichischen Gessellschaft für Ordenskunde, Nr. 30, Mai 1998, s. 13-30.

**Recipienti Zlaté medaile za statečnost (GTM) z řad k.u.k. Luftfahrtruppen podle  
původu<sup>295</sup>**

	<b>O. Kostrba (1988)</b> <small><sup>296</sup></small>	<b>K. Meindl (1998)</b> <small><sup>297</sup></small>	<b>J. Rajlich (2017)</b>
Němci „rakouští a uherští“	57	61	61
Němci „čeští“	59	51	52 <sup>298</sup>
Maďaři	39	33	34
Češi	13	18	25
Chorvati	5	4	4
Slovinci	3	2	3
Srbové	2	1	1
Poláci	1	2	2 <sup>299</sup>
Rumuni	2	2	2
Slováci	1	2	2
Rusíni	1	1	1
nezjištěno	-	18	10
<b>celkem</b>	<b>183</b>	<b>196</b>	<b>198</b>

Rozdíly oproti předchozím „rakouským“ statistikám vyplývají především z toho, že jsem zohlednil některé markanty, které rakouští kolegové neměli k dispozici, například chybějící místa narození a domovskou příslušnost či skutečnost, zdali po válce sloužili u čs. letectva (kde se národnost sledovala). Ani v tomto případě však zcela zřejmě nejde o konečná čísla, protože u některých dalších recipientů se nedochovaly (nebo dosud nebyly

<sup>295</sup> Oswald KOSTRBA-SKALICKY: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*. In: *Weltkrieg 1914-1918. Heereskundliche-Kriegsgeschichtliche Betrachtungen siebenzig Jahre danach*. Materialien zum Vortragszyklus 1988. Heeresgeschichtliches Museum Wien – Gessellschaft für österreichische Heereskunde 1988, s. 131-148, Karl MEINDL: *Die Besitzer der Goldenen Tapferkeitsmedaille bei der k.u.k. Luftschifferabteilung bzw. Luftfahrtruppe 1914-1918. Eine Versuchstudie*. Zeitschrift der Österreichischen Gessellschaft für Ordenskunde, Nr. 30, Mai 1998, s. 13-30, Nr. 31, Aug. 1998, s. 23-26, Nr. 32, Nov. 1998, s. 13-15, Jörg C. STEINER: *Heldenwerk 1914-1918. Die Träger der Goldenen Tapferkeitsmedaille und der Goldenen Tapferkeitsmedaille für Offiziere im Ersten Weltkrieg*. Herausgegeben vom Institut für Auszeichnungswesen und Uniformkunde Wien – Frankfurt – Znaim 2010, *Ehrenbuch der Österreichisch-Ungarischen Wehrmach. Die Ausgezeichneten im Weltkrieg. II. Band*. Herausgegeben vom K. und K. Kriegsarchiv, Verlag Vaterländisches Archiv, Wien 1917, Ivan KOLÁČNÝ: *Řády a vyznamenání Habsburské monarchie*. Elka Press, Praha 2006, s. 171-182; Glenn JEWISON – Jörg C. STEINER: *Golden Bravery Medal Winners of the Aviation Services*. <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/gtmly.htm>, ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 56/1-56/3 - LFET - Mannschaft-Evidenz, sign. 26/1-26/3 – Offizierskarthotek a LFT Personalakten, VÚA-VHA, Praha – sbírka kmenových listů a kvalifikačních listin.

<sup>296</sup> Oswald KOSTRBA-SKALICKY: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*, s. 131-148.

<sup>297</sup> Karl MEINDL: *Die Besitzer der Goldenen Tapferkeitsmedaille bei der k.u.k. Luftschifferabteilung bzw. Luftfahrtruppe 1914-1918*. Zeitschrift der Österreichischen Gessellschaft für Ordenskunde, Nr. 30, Mai 1998, s. 13-30, Nr. 31, Aug. 1998, s. 23-26, Nr. 32, Nov. 1998, s. 13-15.

<sup>298</sup> Z toho jeden pražský německojazyčný Žid.

<sup>299</sup> Z toho jeden těšínský Polák.



objevy) např. ani údaje o místu narození či domovské příslušnosti. Nelze tedy vyloučit, že recipientů Zlaté medaile za statečnost z českých zemí mohlo být ještě více.

Přes uvedené rozdíly ve výzkumech jednotlivých badatelů je zřejmé, že „sudetských“ Němců bylo tak jako tak vyznamenáno zhruba o polovinu více, než Čechů. A přitom – pokud by bylo u letectva dodrženo jejich procentuální populační zastoupení, měl by být tento poměr právě opačný. Jenže, jak již víme, tak to u letectva nebylo. A zůstává nezodpovězenou otázkou, zdali tomu tak bylo záměrně, a to zvláště pokud připustíme, že nábor k létajícímu personálu, který se děl výhradně na základě dobrovolnosti, nikdy netrpěl nedostatkem uchazečů napříč všemi národnostmi.

Jistě zde působil fakt, že mnoho německojazyčných letců pocházelo z průmyslově vyspělých regionů, jako byly Dolní Rakousy či Štýrsko, u nás pak severní Čechy, okolí Plzně, Prahy, Brna a sever Moravy a Slezska, kde byl současně velký podíl německojazyčného obyvatelstva. Nemůže to však být odpověď jediná. Nenalá část německých letců má totiž ve svých osobních dokladech místa narození v hornatých oblastech jako byly Šumava, Krušné hory, Krkonoše či Jizerské hory, nebo převážně zemědělské regiony na jižní Moravě.

Žádný dokument, který by to potvrzoval, sice dosud nebyl objeven (pokud ovšem vůbec kdy existoval), z dílčích poznatků však lze soudit, že Němci (a nejen ti „sudetští“) byli – vedle Maďarů - přinejmenším při přijímání k létajícímu personálu preferováni nejen oproti Čechům, ale i příslušníkům dalších slovanských či latinských národů monarchie.

Důvodů bylo patrně více. Když se zamýšlel nad jejich „*nadměrným zastoupením u c. a k. letectva*“, tak historik sudetoněmecké aviatiky Erwin Primavesi – cítujíc Karla Meindla – to připisoval „*jejich otevřenosti vůči technickým novinkám, která vedla k industrializaci Sudet, společně s dalšími vlastnostmi, jako je píle, svědomitost a vlastenectví.*“<sup>300</sup> Oprávněně však upozorňuje ještě na jeden významný, možná nejvýznamnější s tím související vliv, totiž na „*zeměpisnou blízkost Německa, které bylo lidem technického pokroku.*“<sup>301</sup>

Přestože vliv technologického transferu z Německa lze jen velmi nesnadno kvantifikovat, rozhodně jej nelze podceňovat. Ba právě naopak, lze soudit, že mohl představovat právě ten rozhodující faktor. Ostatně iniciační aviatický zážitek v sousedním Německu měla řada budoucích rakousko-uherských aviatiků – vojenských i civilních. Patřil k nim i později proslulý děčínský rodák, Julius Arigi (1895-1981). Jako ani ne sedmnáctiletý se v roce 1912 na letišti Johannisthal u Berlína setkal s „Melli“ Beeseovou (1886-1925), první německou pilotkou, která si tam právě otevřela leteckou školu, což rozhodlo o jeho dalších osudech.<sup>302</sup>

Zcela patrně se ovšem vliv sousedního aviatiky vyspělého císařského Německa netýkal jen českých Němců, ale i etnických Čechů; v mnoha případech se k aviatice dostali přes zájem o motocykly a automobily. K takovým patřil také nejznámější z nich, Ing. Jan Kašpar (1883-1927), jenž se v roce 1907 jako čtyřiatvacetiletý čerstvý absolvent

<sup>300</sup> Erwin PRIMAVESI. *Im Auf- und Abwind. Geschichte einer Fliegergemeinschaft*, s. 41.

<sup>301</sup> Tamtéž, s. 41.

<sup>302</sup> Paolo VARRIALE: *Austro-Hungarian Albatros Aces of World War 1*. Osprey, Oxford 2012, s. 49, Jiří RAJLICH: *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*. Svět křídel, Cheb 2014, s. 623-684, *Aufstellung der Flugzeugführer 1909-1914 („Alte Adler“) mit Deutsche Flugzeuglizenz*, s. 1 a 7. [http://www.johflug.de/pdf/Pioniere%201910-1914\\_Johflug\\_Dez\\_2012.pdf](http://www.johflug.de/pdf/Pioniere%201910-1914_Johflug_Dez_2012.pdf)

pražské techniky odebral na praxi do Německa. Nejprve zde absolvoval jednosemestrální kurs u Erste Deutsche Automobil-Fachschule GmbH. v porýnské Mohuči a s aviatikou se seznámil v následujícím roce při práci u velké firmy Basse & Selve ve vestfálské Alteně, která vedle motorů pro automobily, motocykly, lodě a letadla vyráběla rovněž součástky pro vzducholodě, tehdy nejdůležitějšímu vzdušnému dopravnímu prostředku. Přestože měl především dozor nad továrními automobily, poznal zde i plavbu balónem. Po ročním načerpávání zkušeností vedla jeho další cesta nejprve do mladoboleslavské automobilky Laurin & Klement a pak do rodných Pardubic, kde se v roce 1909 se svým bratrancem Eugenem Čihákem (1885-1958) začal věnovat realizaci svých směšných plánů na stavbu letadel.<sup>303</sup>

V této souvislosti je zajímavý poznatek ze studia poměrně reprezentativního vzorku osobních spisů prokazatelně českých příslušníků létajícího personálu. Pochopitelně mezi nimi nescházejí mladí muži z ryze českojazyčných oblastí Zemí Koruny české. Ovšem nacházíme mezi nimi až nápadně vysoké procento českých aviatiků, kteří naopak pocházeli z regionů s převahou německojazyčného obyvatelstva a sousedících s Bavorskem a ještě více se Saskem a Slezskem.<sup>304</sup> Z toho lze poměrně logicky vyvodit, že mezi aviatiky dominovali dobrovolníci z převážně německojazyčných oblastí. Velitelství letectva je do značné míry preferovalo jistě proto, že ovládali němčinu a skýtali záruky státní spolehlivosti (což platí zvláště v případě etnických Němců), ale zcela patrně nejen z těchto důvodů.

Jakkoli uvedená procentuální čísla mohou být a zřejmě i zůstanou předmětem dohadů a různých interpretací, ještě obtížnější bude stanovit absolutní čísla počtu letců z českých zemí, kteří sloužili u rakousko-uherského armádního a námořního letectva.

V první řadě je třeba předeslat, že žádný úřední seznam všech příslušníků rakousko-uherského letectva, nebo alespoň těch, kteří se narodili či měli domovskou příslušnost v Zemích Koruny české neexistuje. A docela určitě nikdy neexistoval. A o tom, zdali by jej bylo možno po bezmála století vůbec sestavit, lze dosti oprávněně pochybovat. Nejen z výše uvedených důvodů, ale i proto, že zánikem monarchie sice došlo k delimitaci personálních spisů (kvalifikačních listin a kmenových listů) do vojenských archivů tzv. nástupnických států, ale ve víru následujících desetiletí tyto nenahraditelné zdroje informací mnohdy podlely zničení či neuvážené skartaci. V našem případě se to týká především osob ročníků narození 1887-1900, které jsou pochopitelně pro naše zkoumání zcela klíčové; jejich kmenové listy byly ovšem ve Vojenském historickém archivu v Praze skartovány takřka všechny. Dochovala se jen část personálních spisů letců, kteří ve své profesionální vojenské letecké kariéře pokračovali v poválečném Československu. Ty samy o sobě ale k celkovému pohledu absolutně nestačí. Jednak odrážejí především jejich kariéry u čs. letectva a nadto jde většinou jen o spisy etnických Čechů. Oproti tomu

<sup>303</sup> Jan BEDNÁŘ – Tomáš HLOBIL: *Od historie k současnosti pardubického letectví*. VAP Pardubice 1991; Zdeněk BIČÍK: *Pardubický rodák ing. Jan Kašpar, první český letec (1883-1983) v dokumentech*. Krajské muzeum východních Čech, Pardubice, 1983; Lubomír ČESENK – Zdeněk BIČÍK: *O dvou průkopnících českého letectví: Jan Kašpar a Evžen Čihák*. Východočeské muzeum Pardubice – Národní technické muzeum Praha 1966; Evžen ČIHÁK: *Jak jsem létal a padal*. SNDK, Praha 1956; Jiří PŮCHL: *První český letec inž. Jan Kašpar. Z počátků českého letectví v Pardubicích*. Krajské muzeum Pardubice 1957; Zdeněk ŠMOLDAS: *Průkopníci českého letectví*. Kruh, Hradec Králové 1984, s. 56-57; Ján BALEJ – Pavel SVITÁK: *Cesta do oblakov*. Alfa, Bratislava 1991, s. 106.

<sup>304</sup> Toto zjištění vychází především ze studia sbírky osobních spisů (Personalakten) uložených ve více než pěti desítkách kartonů v ÖStA-KA ve Vídni.

„sudetští“ Němci, kteří se s novým čs. státem ve své většině neidentifikovali, o službu u čs. vojenského letectva jednak příliš nestáli, jednak o ně z důvodů problematické státní spolehlivosti (ale často i neznalosti češtiny) zájem nejevila ani čs. vojenská správa. Za všechny takové jmenujme již zmiňovaného nejúspěšnějšího poddůstojníka *k.u.k. Luftfahrtruppen*, jímž byl děčínský rodák, *Offizierstellvertreter* Julius Arigi (32 potvrzených vítězství). O vstup do čs. Leteckého sboru po válce neprojevil zájem, ale stal se známou, leč kontroverzní postavou čs. civilního letectví.<sup>305</sup>

A pochopitelně mezi personálními spisy scházejí také doklady letců, kteří buď zahynuli již za Světové války, nebo po jejím skončení ve vojenské a letecké kariéře nepokračovali, a pochopitelně také ti, kteří po jejím skončení neoptovali pro Československo. Z naší letecké historie tak zmizeli, aniž by do ní kdy vlastně vstoupili.

Příčiny byly různé. Často šlo o aktivní důstojníky vyšších hodností, kteří byli natolik mentálně integrováni do světa monarchie, že optovali raději pro „zbytkový“ rakouský stát, než pro jinou nástupnickou zemi. Vedle sentimentu a malé důvěry v životaschopnost nástupnických států zde ovšem mnohdy hrály roli důvody majetkové a rodinné. Z velké části šlo o Němce, pocházející z českých zemí, leč nejen o ně. K takovým Čechům patřil i muž, jehož jméno je u nás dokonale neznámé, a to přesto, či spíše právě proto, že u *k.u.k. Luftfahrtruppen* zastával jeden z nejvyšších postů: *Major des Generalstabskorps* Arnošt Čermák (1881-1962), rodák ze Semtína u Pardubic (domovský příslušný do obce Boseň u Mnichova Hradiště), jenž byl náčelníkem štábu Uzelacova velitelství LFT, zůstal ve Vídni a stal se rakouským státním příslušníkem.<sup>306</sup>

Patrně více však bylo případů etnicky českých (i slovenských) aviatiků, u nichž roli v tom, že zůstávali za hranicemi, a to nejen ve „zbytkovém“ rakouském státu, sehrály rodinné důvody. Například velmi úspěšný, devětkrát vyznamenaný český průzkumný a stíhací pilot, rodák z Moravského Písku *Offizierstellvertreter* Josef Cagášek (1891-1959), veterán od *Flik 8/8D* a *Flik 14J*, po válce sloužil u polského letectva (do jehož svazku vstoupil jako vůbec první cizinec). Dalším byl nejúspěšnější etnický Slovák, trnavský rodák s domovskou příslušností v jihomoravských Ivančicích, *Offizierstellvertreter* František Štěpán Vognár (1890-1943). Tento někdejší pilot *Flik 2/2D* po válce sloužil u jugoslávského letectva. Oba totiž po válce následovali své novomanželky - Cagášek si za války vzal haličskou Polku a Vognár (vedený v c. a k. dokumentaci ve formě Wognar) Slovinku. Pro poválečnou realitu je charakteristické, že krátce po právě skončené Světové válce jim bylo dáno, aby bojovali proti svým bývalým kolegům: Cagášek proti Čechům při územním sporu o Těšínsko a pak proti Rusínům, resp. Ukrajincům v Haliči, Vognár

<sup>305</sup> Blíže k osobě Julia Arigiho např. Martin O'CONNOR: *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914-1918*, s. 20-25; Jiří RAJLICH: *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*. Svět křidel, Cheb 2014, s. 623-684; Jiří RAJLICH: *Velká válka, Arigiho „Brisfit“ a Pán prstenů*. HaV č. 4/2011, s. 101-115; Jiří RAJLICH: *Major polní pilot Otto Jindra (1886-1932). Nejúspěšnější český letec Velké války a velitel československého Leteckého sboru*. 2. část. HaV č. 3/2009, s. 23-27.

<sup>306</sup> ÖStA-KA, Wien, NL B 528 – Mjr. Ernst Cermak - Generalstabschef zum Kommando der Luftfahrtruppen, ÖStA-KA, NL, B, C1269 – Emil Uzelac, ÖStA-KA, LFT, k. 26/1 – Offizierskarthothek - Mjr. d. Gstbs. Ernst Čermák, ÖStA-KA, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917-1918, K.u.k. LFT, O. Nr. 24/5. Organisation d. Kmdo. des k.u.k. Luftfahrtruppen, Stand vom 1. 8. 1918, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917-1918, AOK (Chef d. Lfw.) Luft Nr. 28001. Organisation d. Chef des k.u.k. Luftfahrwesens, 1. 10. 1918. ÖStA-KA, NL, B, C1269 – Emil Uzelac.

proti Rakušanům při pohraničním konfliktu v jižních Korutanech.<sup>307</sup> Ze stejného důvodu doslova mizí z naší letecké historie také sedminásobný vítěz ve vzdušném boji *Feldwebel* Augustin Novák (*Fliky* 30, 13 a 39/39D). Také tento rodák z Butovic u Studénky se totiž ještě před koncem války oženil, v tomto případě s německojazyčnou Vídeňáčkou a zůstal v Rakousku.<sup>308</sup>

Naopak v opačném gardu bychom mohli na tomto místě vzpomenout nečetné případy, kdy u československého letectva působili i ti, kteří předtím s českými zeměmi neměli společného nic. Jeden z prvních takových představoval bývalý pilot rakousko-uherského letectva, *Stabsfeldwebel* Johann Zarsky, přesněji Ivan Žarskij, jenž byl rusínského původu. Po válce bojoval v rámci 1. letecké setniny (*letuňska sotňa*) ukrajinské Haličské armády proti Polákům. Po pádu Lvova pak 25. května 1919 uletěl do Košic a na tomto svém letounu (dvoumístný Lloyd C.V 46.34) pak určitý čas bojoval v řadách 2. plní

<sup>307</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, PA - S. Wognar, Matjaž PARTLIČ: *Prva bojna akcija slovenskih letalcev*. <http://www.aeroklub-minima.si/main/09-19/clan2/clan2.htm>; přepis Janeze Švajncera (Logatec) autorovi z 22. 8. 2009.

Na tomto místě jen uvedme, že letecké souboje při těchto pohraničních konfliktech nebyly příliš časté. Například při konfliktu Československa s Maďarskou republikou rad v roce 1919 bylo takových zaznamenáno jen několik. Přestože obě strany v několika málo případech hlásily úspěšné letecké souboje, ve skutečnosti v nich nebyl sestřelen žádný letoun obou bojujících stran (na rozdíl od palby ze země). Nejčastěji je zmiňováno, že jeden sestřel čs. letounu si měl na konto připsat bývalý *Oblt. Fp.* Josef Kretz (\* 15. 8. 1895, Zalaszd Hunyad, domov. přísl. Budapešť), za války nejprve letecký pozorovatel u *Flik* 31, *Flik* 48 a *Flik* 40D na rumunské, italské a ruské frontě a na jejím sklonku stíhací pilot *Fliku* 9J na italské frontě. Často se uvádí, že 15. 6. 1919, již pod jménem József Mátyásffy a jako příslušník 4. *Vörös Repuloszázad* (4. rudý letecký oddíl) měl dosáhnout sestřelu československého dvoumístného Bréguetu 14 od escadrilly BRE 590, s nímž se utkal v souboji nad Györem. Ve skutečnosti k jeho utkání s „Pepiky“ došlo již o den dříve, 14. 6. 1919 a o sestřelu maďarské dobové záznamy explicitně nehovoří. Uvádějí, že Mátyásffy odstartoval proti letounu, který házel bomby na jeho mateřské letiště Györ, svedl s ním souboj a po návratu hlásil, že soupeř po krátkém utkání klouzal za druhou stranu Dunaje. Čs. záznamy souboj se stíhačkou, mylně identifikovanou jako Fokker D.VII, nepopírají, ale Bréguet se vrátil v pořádku na své letiště a francouzsko-česká osádka vyvázla bez zranění – tvořili ji por. François Fogues a kpt. Robert Ellner (bývalý velitel stíhacího *Fliku* 56J). Často se také uvádí, že k sestřelu měl Kretz-Mátyásffy použít stíhací Aviatik (Berg) D.I (LI) 348.46 (nebo 348.49), což se rovněž nezakládá na pravdě. Bergy této neoblíbené série sice předtím ve výzbroji 4. rudého leteckého oddílu byly, ale v inkriminované době již byly plně nahrazeny poněkud spolehlivějšími stroji Aviatik (Berg) D.I série 92 z produkce domácí továrny MAG (v případě „našeho“ souboje přichází v úvahu jeden ze čtyř strojů, jimiž tehdy 4. rudý letecký oddíl disponoval - 92.122, 92.123, 92.127 nebo 92.133). Jediným oficiálním sestřelem, dosaženým ve vzdušném boji letectvem Maďarské republiky rad, tak zůstává dvoumístný rumunský UFAG C.I 161.156 (původně maďarský ukořistěný Rumuny), sestřelený 12. 6. 1919 v prostoru Sajószöged (asi 20 km jihovýchodně od Miškolce) dvojicí Fokkerů D.VII (MAG), které pilotovali příslušníci 8. *Vörös Repuloszázad* László Újváry (bývalý stíhač *Fliku* 56J a *Fliku* 42J) a Géza Keisz (ex *Flik* 42J). VÚA-VHA, Praha, *Letecký sbor 1919*. Přehled letů eskadrilly BRE 590, Norbert CSÁNADI – Sándor NAGYVÁRADI – László WINKLER: *A magyar repüles története*. Müszaki K., Budapest 1977, s. 112; Zoltán CZIRÓK: *A magyar repülőcsapatok 1918–1919. évi történetéhez*. Hadtörténelmi Közlemények, 2009. 3. s. 603–632; Zoltán CZIRÓK: *Az első légi háború magyarország felett – 1919*. Hadtörténelmi Közlemények, 2011. 2. s. 335–364; Jan KAŠE – Petr LUKEŠ: *Escadrille BR. 590*. In: *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 10 (2008), s. 6–23; Jan ZAHÁLKA – Petr A. TESAŘ – Zdeněk SKOLIL: *Aviatik D.I & D.II*. JaPo, Hradec Králové 2002, s. 97–110. Za upřesnění děkuji maďarskému badateli Zoltánovi Czirákovi.

<sup>308</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, PA – J. Cagasek a A. Nowak, Hubert MORDAWSKI: *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920. Narodziny i walka*. Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2009, s. 13 a 116.

letecké setniny čs. letectva proti vojskům Maďarské republiky rad.<sup>309</sup> U čs. letectva pak sloužil ještě několik roků po skončení těchto bojů.

Případy vstupu důstojníků bývalé ruské armády do řad čs. letectva byly ovšem podstatně častější, nicméně tématu této práce se poněkud vymykají, neboť předtím nesloužili v rakousko-uherském letectvu. Totéž se samozřejmě týká i ještě čtenějších francouzských důstojníků, kteří pomáhali při budování čs. letectva v prvních poválečných letech. Obecně vzato, v československém letectvu – až na některé výjimky z řad českých Němců – sloužili z bývalého rakousko-uherského letectva především letci české národnosti.

Navzdory všem výše uvedeným limitům se však o sestavení seznamu „našich“ letců v rakousko-uherských leteckých silách čas od času někdo pokusí. V 60. letech minulého století to byl například škt.let. v zál. Rudolf Kůrka, někdejší funkcionář zaniklého Svazu letců RČS. Pro interní potřebu tehdy sestavil seznam čítající ovšem pouhých 140 jmen, z toho 114 pilotů a 26 pozorovatelů.<sup>310</sup> Přestože se zde objevují jména i několika českých Němců, většinou v něm nalzáme jména letců české národnosti, kteří po válce působili u čs. letectva. Je tedy zřejmé, že tento přehled problematiku vystihuje jen ve velice omezené míře.

Rudolf Kůrka však našel své následovatele, kteří jeho seznam dále rozšiřovali, a to více, než podstatným způsobem. O dekádu později letecký historik Ing. Jan Krumbach (1921-1986) z Technického muzea v Brně počet českých příslušníků rakousko-uherského

<sup>309</sup> Téhož dne, 25. 5. 1919 uletěl z Ukrajiny do Košic (podle jiných údajů do Užhorodu) ještě jeden letoun ukrajinské 1. letecké setniny, stíhací Nieuport 23 č. 3598. Pilotoval ho jiný bývalý c. a k. letec, tentokrát zvučnějšího jména, *Oblt.* Franz Rudorfer (\* 29. 8. 1897, Vídeň, † 13. 11. 1919, Turín), někdejší poslední velitel *Fliku* 51J a eso z italské fronty s 12 potvrzenými vítězstvími. Ve službách ukrajinské Haličské armády sloužil tento Vídeňák jako dobrovolník od 10. 12. 1918, tedy již několik týdnů předtím, nežli byl v Německém Rakousku formálně odeslán do zálohy (31. 1. 1919). Za poznámku stojí, že tak jako mnoha jiným ze zaniklé monarchie mu zde bylo dáno bojovat proti svým někdejšími kolegům. Dokladem toho je datum 29. 4. 1919, kdy se za řízením svého Nieuportu 23 č. 3598 nad Sokolnikami (jižní předměstí Lvova) utkal s polským hornoplošným stíhacím Fokkerem E.V (D.VIII) č. 00.1 (187/18), který pilotoval známý polský stíhač por. Stefan Stec (kolega z italské fronty, kde létal u *Flik* 3J a *Flik* 9J). Stec protivníka zasypal palbou z dvojice kulometů Spandau LMG 05/18 a nárokoval ho jako sestřeleného (jeho v pořadí 4. vítězství), skutečnost byla ale jiná. Zkušený Rudorfer pád jen předstíral a pronásledovateli zmizel ve vrstvě nízké oblačnosti, což Stece utvrdilo, že jej „dostal“. Rudorfer ale nakonec s námahou stroj vyrovnal nízkou nad zemí a nezraněn nouzově přistál v blízkosti města Krasne (asi 35 km východně od Lvova). Po svém následném úletu do Československa se Rudorfer (na rozdíl od Žarského) po krátké internaci vrátil do Vídně. Jeho letoun se dostal do inventáře čs. letectva, kde sloužil převážně jako cvičný až do svého zrušení na přelomu let 1924/1925.

VÚA-VHA, Praha, Letecký sbor 1919. Měsíční hlášení 2. polní let. setniny za květen 1919; VÚA-VHA, Letecký sbor 1919. Přehled letů 2. polní let. setniny za březen – červenec 1919 (21. 7. 1919); VÚA-VHA, MNO 1919, IV. odbor technický – Vzduchoplanecké oddělení, k. 9702/3., inv. č. 174, sign. 4 16/6. Koupě letadel od Mimořádné diplomatické mise Ukrajinské lidové republiky v Praze. Deponování letadel na čs. území; VÚA-VHA, MNO 1920, IV. odbor technický – Vzduchoplanecké oddělení, k. 9708/9, inv. č. 453, sign. 32 3/8 4. Internování ukrajinských letadel v ČSR; Andrij CHARUK: *Kryla Ukrajiny. Vojskovo-povítrjani syly Ukrajiny 1917-1920 rr.* Militaria Ucrainica. Tempora, Kyjiv 2009, s. 42-43 a 71-90; Jaroslav TINČENKO: *Geroji ukrajinskovo něba. Piloty vyzvolnoji vijny 1917-1920 rr.* Militaria Ucrainica. Tempora, Kyjiv 2010, s. 92-93, 125 a 187.

<sup>310</sup> VHÚ, Praha, nezařazený materiál, *Čeští letci v rakousko-uherské armádě*, nedat., Jiří RAJLICH: *K problematice zastoupení letců z českých zemí v rakousko-uherském letectvu*. In. *Století letectví v zemích Koruny české*, NTM, Praha 2010, s. 80.

letectva odhadoval na více než 400 mužů.<sup>311</sup> S ohledem na zaměření své práce však bližší nevedl a problému se dále nevěnoval, neboť těžiště jeho badatelského výzkumu spočívalo v problematice meziválečného čs. letectva.<sup>312</sup>

Dalším, kdo na dosavadní – pohříchu spíše soukromé - výzkumy navázal, byl dnes již také nežijící amatérský badatel Radko Vašíček (1927-2003). Podle něho šlo o 540 příslušníků létajícího personálu, z toho 468 pilotů a 72 leteckých pozorovatelů.<sup>313</sup> Přes pozoruhodné úsilí tohoto badatele jsou tyto počty problematické z řady důvodů. Zejména proto, že do nich zcela subjektivně zahrnul i letce s „česky znějícími“ jmény, což je přinejmenším zavádějící. Činil tak přesto (či spíše právě proto), že ve většině případů neměl k dispozici jejich základní osobní data, která jsou v tomto ohledu určující (místa narození, domovská příslušnost, jazykové znalosti, obcovací jazyk ze sčítacích operátů atd.). Jejich bližší zkoumání pak jejich „českost“ - ať již etnickou, jazykovou či zemskou - často vylučují.

Nadto o nějakou konečnou cifru ovšem rozhodně nemůže jít ani zdaleka. Můj dosavadní, výzkum totiž vykazuje cifry ještě skoro o 80 % vyšší – 971 příslušníků létajícího personálu, z toho 627 pilotů a 344 pozorovatelů.<sup>314</sup> Nadto jde pouze o letce z českých zemí, zatímco Vašíčkovo číslo zahrnuje také ty, kteří pocházeli z území dnešního Slovenska. Uvážíme-li, že službou u leteckých setnin prošlo více než 2800 příslušníků létajícího personálu,<sup>315</sup> pak přinejmenším třetinu (34,6 %) představovali aviatci z českých zemí. Ze stavu mého výzkumu je navíc zřejmé, že další jména bez pochyby ještě přibudou. K tomu se sluší poznamenat, že počty příslušníků pozemního technického a pomocného personálu byly nepochybně ještě mnohem vyšší.

Podstatné je ovšem, koho mezi personál rakousko-uherského letectva vůbec zařadit. Žádná databáze jeho příslušníků (personálu létajícího, pozemního, štábního, pomocného, působícího jak na frontách, tak v zázemí aj.) totiž neexistuje a ani se nikdo o její sestavení nepokusil.<sup>316</sup> A i kdyby se pokusil, pravděpodobně by ze značné části nebyla

<sup>311</sup> Jan KRUMBACH: *Československá křídla. 2. část*. L+K č. 2/1975, s. 26/66.

<sup>312</sup> Problematice meziválečného čs. letectva věnoval Ing. Jan Krumbach především dodnes velmi ceněný seriál *Československá křídla*, který vycházel v časopise *Letectví a kosmonautika* dva a půl roku, konkrétně v L+K č. 1-26/1975, 1-26/1976 a 1-6/1977.

<sup>313</sup> Radko VAŠÍČEK: *Češi a Slovinci v habsburské monarchii*. In: *Češi a Slovinci v historii letectví 4. Speciál* L+K č. 2/2004, s. 5. Příslušné seznamy jsou součástí pozůstalosti tohoto amatérského badatele, která je dnes uložena v NTM v Praze.

<sup>314</sup> Svůj výzkum opírám především o rozsáhlé soubory personálních písemností uložených ve vídeňském Kriegsarchivu: ÖStA-KA, LFT, Personalakten (k. 1-52), Offizierskarthotek (26/1-26/3), Mannschaftevidenz (56/1-56/3), Flieger Arsenal Offiziere (k. 1-9), Fliegerersatztruppe Tagesbefehle (k. 11-15), Luftfahrtruppenkommando Tagesbefehle (k. 17-22), Chef des Luftfahrwesens Befehle (k. 22), Fliegerarsenal, Tagesbefehle (k. 4-6, 11-14, 21-24), Monatsberichte der Fliegerkompagnien (k. 182-188) atd. Z tuzemských zdrojů jde především o písemnosti uložené v pražském Vojenském ústředním archivu-Vojenském historickém archivu: VÚA-VHA, sbírky kmenových listů, kvalifikačních listin, záznamů způsobilosti a různé seznamy především z fondů Letecký sbor, Vzduchoplavecké oddělení IV. (technického) odboru MNO a III. (letecký) odbor MNO.

<sup>315</sup> Jörg C. STEINER: *Das Feldpilotenabzeichen*. Militärgeschichtliche Themereihe Band 4, Wien 1992, s. 15.

<sup>316</sup> Existuje pouze přehled, sestavený archivářem Dr. Robertem Veinfurterem. Tato jinak velmi užitečná pomůcka ovšem zahrnuje pouze létající personál *k.u.k. Luftfahrtruppen*, který prošel polními leteckými setninami – *Fliky*. Jde o asi 3200 jmen, ovšem bez uvedení původu. Ostatní příslušníky LFT pomíjí, tj. nejsou v něm zahrnuti ti, kteří působili výhradně u výcvikových zařízení, balonových jednotek, protiletadlového dělostřelectva, meteorologických jednotek, na velitelstvích a štábech, samozřejmě

kompletní, neboť významná část, odhadem asi čtvrtina kmenové evidence je nenávratně ztracena.<sup>317</sup> A pokud se omezíme jen na personál létající, tak existuje sice několik dílčích jmenných přehledů, ale i ty mají své významné limity. V první řadě k nim patří fakt, že uvádějí jména (zpravidla v německé podobě), ale neuvádějí místa narození či domovské příslušnosti o národnosti ani nemluvě. Není to však limit jediný.

V letech 1910-1918 vydal c.k. rakouský aeroklub (*k.k. Österreichischer Aëro-Club*) celkem 1790 pilotních diplomů Mezinárodní letecké federace pro Rakousko (*Fédération Aéronautique Internationale für Österreich*, dále jen FAI-R), přičemž několik z nich bylo vydáno dodatečně v roce 1919.<sup>318</sup> Kromě toho vydal také 147 diplomů námořních pilotů (*Wasserflugzeugführer*). Seznam jejich držitelů, sestavený na základě dokumentace rakouského aeroklubu zveřejnil Reinhard Keimel ve své práci *Österreichis Luftfahrzeuge*.<sup>319</sup>

Tento seznam ovšem ani zdaleka nezahrnuje všechny válečné piloty. K nim je totiž třeba připočítat sice přesně nezjištěný, leč jistě nemalý počet těch, kteří v průběhu války absolvovali pilotní výcvik přímo v poli („*Pilotenausbildung im Felde*“). Takoví tento civilní diplom pilota, respektive námořního pilota FAI-R nikdy neobdrželi. Bohužel, seznamy těchto v poli vycvičených pilotů neexistují a těžko je kdy někdo dá dohromady v úplnosti. Je však jisté, že jich nebylo málo. Šlo řádově o stovky případů, a to nikoli bezvýznamných aviatiků. Patřili mezi ně například oficiálně vůbec nejúspěšnější rakousko-uherský důstojníci-piloti, *Hauptmann* Godwin Brumowski, *Oberleutnant* Frank Linke-Crawford a *Oberleutnant i.d.Res.* Benno rytíř Fiala von Fernbrugg, kteří byli všichni původně leteckými pozorovateli (a zde jen poznamenejme, že ačkoli se všichni narodili mimo české země, měli v nich po předcích domovskou příslušnost). Dalším takovým bylo nejúspěšnější české letecké eso *Hauptmann* Otto Jindra, nejúspěšnější stíhač z uherské části monarchie *Leutnant i.d.Res.* Franz Gräser a řada dalších známých aviatiků.

A pokud jde o držitele námořních pilotních diplomů, jejich počet (147) zdaleka nereflexuje skutečný, podstatně větší počet těch, kteří za války opravdu pilotovali námořní letouny. Šlo o důsledek typické c. a k. byrokracie, která tvrdošijně trvala na tom, aby i tito námořní piloti, kteří již byli dlouhou dobu, dnem i nocí nasazeni v bojových akcích (a řada z nich za to již byla vyznamenána nebo byla v bojích zraněna či rovnou zahynula), prošli „řádnými“ teoretickými kurzy a praktickými pilotními zkouškami. Z

---

absentují příslušníci pozemního a pomocného personálu atd. Zveřejnění seznamu je plánováno v příštím roce.

<sup>317</sup> V kmenové evidenci mužstva c. a k. armádního letectva absentují jména začínající na G až K. Dochovaly se jen ÖStA-KA, Wien, Luftfahrtruppen, LFET Mannschaft-Evidenz-Index, k. 56/1 – A-F, k. 56/2 – L-R a k. 56/3 – S-Z. Ovšem i zde absentují údaje o původu těchto vojáků (scházejí místa narození, domovská příslušnost, jazykové znalosti atd.).

<sup>318</sup> Nenechme se mýlit nejvyšším číslem vydaného diplomu FAI-R (č. 2691, vydaný 2. 5. 1919 pilotovi *Oblt.* Gustavovi Žídkovi (\* 28. 7. 1896, Vídeň), neboť tolik diplomů vydáno nebylo. Řada vydaných diplomů FAI-R totiž není souvislá, scházejí č. 1100 až 1999, tj. absentuje celkem 899 položek. Diplomů v Keimelových seznamech tedy nebylo vydáno 2691, nýbrž pouze 1790. Těžko říci, co způsobilo tuto chybu v číslování. Nabízí se možnost administrativního pochybení, snad pověstné vídeňské „schlamperei“. Vyloučit ovšem nelze ani snahu o zmatení protivníka, který měl být přesvědčen o vyšším počtu pilotů a větší kapacitě rakousko-uherských leteckých škol.

<sup>319</sup> Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge*, s. 383-398 a s. 448-449. Vedle toho bylo v letech 1901-1918 uděleno celkem 124 diplomů vůdce volného balónu (*Freiballonführer*) a v letech 1911-1914 celkem 29 diplomů vůdce říditelného balónu, t.j. vzducholodi (*Lenkballonführer*). Tamtéž, s. 29-31 a s. 65.

téhož důvodu na své diplomy velmi dlouho čekali i ti, kteří byli vyškoleni v Německu – v tomto případě s odůvodněním, že německý výcvik neodpovídal rakouským předpisům!

Dalším dílčím zdrojem je seznam držitelů odznaku polního pilota (*Feldpilotenabzeichen*), zveřejněný známým rakouským historikem a faleristou Jörgem C. Steinerem v jeho publikaci *Das Feldpiloten-Abzeichen*. Podle jeho dokumentace se těmito *Feldpiloty* v letech 1913-1918 stalo celkem 1334 mužů.<sup>320</sup> Je pochopitelné, že jejich jména se z větší části kryjí se seznamy držitelů pilotních diplomů FAI-R, ale bylo mezi nimi i mnoho pilotů vyškolených přímo v poli, tedy bez diplomu FAI-R. Z jiných zdrojů, zejména ze studia osobních spisů je ovšem zřejmé, že celá řada dalších recipientů odznaků polních pilotů, zvláště z posledního roku války zde absentuje a že mohlo jít přinejmenším o mnoho desítek takových případů. Lze důvodně předpokládat, že celkový počet *Feldpilotů* mohl přesáhnout cifru 1500 mužů.<sup>321</sup>

Ovšem tento výkonnostní odznak měl své stanovy, které se od předválečných dob postupně přizpůsobovaly novým požadavkům a ty se zostřovaly. Podle výnosu z 2. listopadu 1916 jej mohl získat pouze pilot, který – vedle dalších odborných dovedností - vykonal nejméně deset „letů nad nepřítelem“ („*Flüge über dem Feind*“), tj. letů, které vedly přinejmenším přes nepřátelské dělostřelecké pozice, trvaly minimálně dvě hodiny a byl při nich přiměřeným způsobem splněn bojový úkol.<sup>322</sup> To ovšem byly podmínky, jichž se nemusel každý pilot vůbec dožít; právě mezi nováčky bylo mnoho takových, kteří byli sestřeleni již při svých prvních bojových letech (po vykonání – a přežití - prvních přibližně deseti bojových letů naopak šance na přežití vzrůstaly). V seznamech držitelů tohoto odznaku tedy logicky absentují.

Zde nejde pominout ani další členy létajícího personálu, především letecké pozorovatele (*Flugzeugbeobachter*). Také oni měli svůj výkonnostní odznak, vázaný na příslušné stanovy. V důsledku zdlouhavé byrokracie a kompetenčních sporů však byl oficiálně zaveden až v červnu 1917.

K získání odznaku leteckého pozorovatele c. a k. armádního letectva bylo – vedle prokázání odborných dovedností – požadováno splnění zhruba stejných podmínek jako bylo podmínkou pro polního pilota (dle stejného výnosu z 2. listopadu 1916). Podle již zmiňovaného Jörga C. Steinera a jeho následující publikace *Das Luftfahrer-Abzeichen* je udělení odznaku leteckého pozorovatele v letech 1917-1918 doloženo dohromady v celkem 837 případech.<sup>323</sup> Celkový počet válečných leteckých pozorovatelů však toho číslo ani zdaleka nevyjadřuje. Důvod je prostý: protože byly oficiálně zavedeny až tak pozdě, tak seznamy recipientů pochopitelně nezahrnují ty členy létajícího personálu, kteří

<sup>320</sup> Jörg C. STEINER: *Das Feldpiloten-Abzeichen*. Militärhistorische Themereihe. Band 4. Edition S&H, Wien 1992, s. 99. Číslo 1334 ovšem nelze brát jako exaktní, neboť zčásti jde o autorův odhad. Vyplývá z toho, že v posledním válečném roce, přinejmenším od poloviny ledna 1918 již udělení odznaků polních pilotů nebylo publikováno v osobním věstníku. Autor tento nedostatek tedy vyřešil tím, že uvedl seznamy letců, odeslaných mezi 16. 1. a 18. 9. 1918 do pilotních škol. S ohledem na situaci v předchozím roce 1917 předpokládal, že asi 85 % z nich se k získání odznaku polního pilota nakonec mohlo kvalifikovat, ikdyž uznával, že např. u těch, kteří byli do školení odesláni 18. 9. 1918 již byla tato možnost již jen velmi málo pravděpodobná. Tamtéž, s. 64.

<sup>321</sup> Jmenování *Feldpilotem*, spojené s udělením příslušného odznaku s sebou neslo i lepší hmotné zabezpečení dotyčného recipienta. Náleželo mu totiž přílepení ve formě měsíčního příplatku, vypláceného polnímu pilotovi ke služnému (žoldu). U důstojníků šlo o 150 K, u poddůstojníků o 120 K.

<sup>322</sup> Jörg C. STEINER: *Das Feldpiloten-Abzeichen*, s. 17-19.

<sup>323</sup> Jörg C. STEINER: *Das Luftfahrer-Abzeichen*. Militärhistorische Themereihe. Band 8. Edition S&H, Wien 1993.



padli, byli zajati, nebo jinak vyřazeni z bojové služby ještě před úředním zavedením tohoto odznaku. Absentují i ti, jimž byl odznak udělen na sklonku války. S ohledem na uvedené limity se dá předpokládat, že tyto přehledy zahrnují jen přibližně polovinu všech leteckých pozorovatelů.

Vedle toho byly v březnu 1915 zavedeny také odznaky námořního pilota (*Seeflugzeugführer-Abzeichen*), které byly námořní obdobou odznaku polního pilota u armádního letectva. Bylo jich však oficiálně uděleno pouze 23, což pochopitelně skutečný počet námořních pilotů vystihuje jen z velice malé části. Na překážku udělení dalších byly především příliš komplikované a tvrdě nastavené podmínky k jejich udělení.

Ještě hůře na tom byli námořní letečtí pozorovatelé. Jejich odznak (*Seeflugbeobachter-Abzeichen*) sice oficiálně zaveden byl, ale až v lednu 1918. Dříve než mohly být vyrobené odznaky distribuovány, monarchie se rozpadla, takže oficiálně nebyl udělen ani jediný.

A jiné letecké odbornosti na tom byly ještě hůře. Odznaky pro balónové piloty (*Ballonführer-Abzeichen*),<sup>324</sup> balonové pozorovatele (*Ballonbeobachter-Abzeichen*), letecké střelce (*Fliegerschützen-Abzeichen*), jakož i pro příslušníky protiletadlového dělostřelectva (*Luftfahrtzeugabwehr-Artillerie-Abzeichen*) totiž přes veškerou snahu nebyly nakonec zavedeny vůbec.<sup>325</sup>

Lze tedy shrnout, že přes již umíněné limity uvedených seznamů jsou tedy známa jména prakticky všech držitelů pilotních diplomů FAI-Rakousko (1790 recipientů), diplomů námořních pilotů FAI-R (147), pilotů volných balónů FAI-R (124), pilotů vzducholodí FAI-R (29), dále odznaků polních pilotů (1334), odznaků leteckých pozorovatelů (837) a částečně i odznaků námořních pilotů (23). Všechny tyto přehledy však mají dvě věci společné. Jednak nevystihují podstatu věci v úplnosti, jednak u žádného z těchto aviatiků není uvedeno ani datum a ani místo narození, respektive domovská příslušnost. Tedy nic, z čeho by šlo usuzovat na národnostní, nebo alespoň zemskou příslušnost.

Za této situace zůstávají nepostradatelným, leč nikoli samospasitelným pomocníkem zejména kmenová evidence a osobní spisy.<sup>326</sup> Ty však mají také své významné limity. Jak již bylo uvedeno, v českých a rakouských archivech se dochovala jen jejich malá část. Tato skutečnost představuje sice problém velice závažný, nikoli však jediný. V případě rakouské dokumentace zpravidla totiž sice obsahují ročníky a místa narození, případně domovskou příslušnost, nikoli však etnickou příslušnost či mateřskou řeč. Ta se totiž explicitně nesledovala. Většina této personální dokumentace – pokud se vůbec dochovala - sice obsahuje kolonku „znalost dalších řečí kromě němčiny“ a někdy je i vyplněna, ale

<sup>324</sup> Pro získání odznaku balonového pilota (odznak však nebyl realizován) byly předběžně stanoveny následující podmínky: balónový pilot musel v upoutaném balónu (*Fesselballon*) nebo volném balónu (*Freiballon*) vykonat padesát výstupů „před nepřitelem“ („vor dem Feinde“), první v minimální délce trvání dvou hodin (kratší mohly být započteny jen tehdy, pokud při nich byly docíleny „zvláštní úspěchy nebo výkony“), a šest letů volným balónem, z toho dva lety pod samostatným velením.

<sup>325</sup> Jörg C. STEINER: *Pilotní odznaky rakouské monarchie (6/6-a). Nerealizované návrhy odznaků c. a k. armády*. Signum. Zpravodaj Klubu faleristů v Brně, V. řada, č. 10, červen 2010, s. 489-494, Jörg C. STEINER: *Pilotní odznaky rakouské monarchie (6/6-b). Nerealizované návrhy odznaků c. a k. válečného námořnictva*. Signum, č. 11, září 2010, s. 543-549.

<sup>326</sup> ÖStA-KA, LFT, sign. 26/1-26/3 – Offizierskarthotek, sign. 56/1-56/3 - LFET - Mannschaft-Evidenz a LFT Personalakten.

logicky z toho není zřejmé, která z uvedených řečí je mateřská.<sup>327</sup> O etnické příslušnosti tedy tento údaj ze své podstaty vypovídá jen málo. Zvláště u prokazatelných českých Němců je znalost češtiny poměrně častá (ikdyž úroveň byla kolísavá) a naopak u Čechů je znalost němčiny pravidlem; ostatně šlo o jednu z podmínek pro přijetí k letectvu. A o míře loajality k monarchii či spíše vlastnímu národu to nevypovídá vůbec nic.

Za této situace neuspějeme ani s tím, že nějaké jméno „zní česky“, neboť zaniklá monarchie byla gulášem národů, které se mezi sebou mísily desítky a stovky roků a s nimi i jejich jména a příjmení.

Například stíhací piloti *Feldwebel* Johann Skokan (*Flik* 56J) či *Zugsführer* Paul Jelinek (*Flik* 42J), průzkumný pilot *Feldwebel* Josef Pitlik (*Flik* 28) nebo letečtí pozorovatelé *Leutnant i.d.Res.* Adalbert Misik (*Flik* 20), *Leutnant* Franz Kresadlo (*Flik* 38) či *Leutnant i.d.Res.* Alphons Kratochwill (*Flik* 12 a 2D), ti všichni byli přes svá česká příjmení Maďaři. Stejně tak *Oberleutnant* Béla s hezkým českým příjmením Macourek (někdejší *Chefpilot* *Fliku* 6F a poslední válečný velitel slavného *Fliku* 1J). Narodil se v obci Nebojsza (dnes Nebojsa, která je součástí Galanty), ležící v tehdejší komitátu (župě) Pozsony čili Pressburgu (Prešpurku), což je dnešní Bratislava, a hlásil se k maďarské národnosti. V roce 1919 – již pod jménem Béla Makláry - jako příslušník „rudého“ letectva Maďarské republiky rad bojoval proti Československu, jehož součástí se jeho rodná obec stala.

Známé stíhací eso, *Oberleutnant* Miroslav (německy Friedrich) Navratil (velitel *Flik* 3J) se narodil v bosenském Sarajevu, kam po okupaci Bosny a Hercegoviny (došlo k ní v roce 1878 a anektovány byly roku 1908) poslala vídeňská vláda množství správních úředníků ovládající „slovanský“ jazyk. Také Navratilův otec byl český úředník, zatímco jeho matka byla chorvatského původu (podle jiných zdrojů srbského). Navzdory českému jménu i příjmení se Miroslav Navratil hlásil k chorvatské národnosti a znal jen německy a srbochorvatsky; po skončení Světové války optoval pro nový jihoslovanský stát, za té následující byl generálem chorvatského letectva a nakonec ministrem vlády ustašovského Chorvatska.<sup>328</sup>

Z Nuštaru u Vukovaru ve Slavonii (nyní Chorvatsko) pocházel *Zugsführer* Heinrich Jirasek (plní pilot *Fliku* 66D). Přestože měl české předky, tak vedle němčiny a maďarštiny ovládal už jen srbochorvatštinu.<sup>329</sup> Podobných „českých“ případů byla na Balkáně celá řada.

Jiný, podstatně známější plní pilot, *Hauptmann* Adolf Heyrowsky (velitel *Fliků* 2, 9, 12 a 19) měl také výrazné české vazby, a to nejen podle jména (až do roku 1906 se sám psal ještě s českou koncovkou i diakritikou – Heyrovský). Narodil se sice ve štyrském Murau, centru schwarzenberských statků, ale vyrůstal v Hluboké nad Vltavou, kde byl jeho otec hajným, a maturoval v Českých Budějovicích, tehdy již převážně českých i co

<sup>327</sup> Znalost češtiny je zde uváděna v různých tvarech: „tschech.“, „böhm.“, výjimečně i „čechisch“.

<sup>328</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/1-26/3 – Offizierskarthotek a LFT Personalakten – A. Misik, F. Kresadlo, A. Kratochwill, B. Macourek a F. Navratil; LFT, PA, k. 32 – F. Navratil; Peter BROUCEK (Hrsg.): *Glaise von Horstenau. Ein General im Zwielicht: die Erinnerungen Edmund Glaises von Horstenau*. Hermann Böhlau, Graz und Köln 1980, s. 271-322; Danijel FRKA – Josip NOVAK – Siniša POGAČIĆ: *Zrakoplovstvo Nezavisne Države Hrvatske 1941.-1945*. P.c. grafičke usluge d.o.o., Zagreb 1998, s. 113 a 350; Leonard ELERŠEK: *Homo Volans, rani hrvatski avijatičari*. <http://www.hrvatski-vojniki.hr/hrvatski-vojniki/2162008/podlistak.asp>; *Ein Erfolgreicher Fliegeroffizier*. *Bosnische Post* 12. 8. 1918.

<sup>329</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 21 – *Zugsf.* Heinrich Jirasek.

do národnostní skladby obyvatelstva. Přestože perfektně ovládal obě zemské řeči, v průběhu let se odnárodnil natolik, že se nakonec hlásil k německé národnosti – ostatně za následující války sloužil jako *Oberst* u německé *Luftwaffe*.<sup>330</sup>

A naopak za války i po ní vysoce ceněný pilot a důstojník *Hauptmann* Robert Ellner (dlouhodobý velitel *Fliku* 56J) byl navzdory německému jménu i příjmení Čech. Stejně tak jako *Hauptmann* Karel Huppner (velitel *Fliku* 29 a *Fliku* 57F),<sup>331</sup> *Hauptmann* Robert Schwarz (pobočník a zástupce velitele *k.u.k. Fliegerarsenal*) či *Oberleutnant* Robert Baar (velitel *Fliku* 2) – všichni se později stali významnými postavami poválečného čs. letectva.<sup>332</sup>

Již zmiňovaný *Offiziersstellvertreter* Julius Arigi (m.j. *Fliky* 6F, 41J, 55J a 1J), velké stíhací eso s 32 vítězstvími na kontě, navzdory italskému příjmení (i tomu, že většinu jeho obětí představovali právě Italové, kteří ostatně na jeho hlavu vypsalí odměnu) byl českým Němcem – a známou postavou meziválečného čs. civilního letectví.

A tak bychom mohli pokračovat dále. Letecký pozorovatel *Oberleutnant i.d.Res.* Gyula Szegedi (*Flik* 66D) byl – s určitou dávkou zjednodušení - v Uhrách narozený syn českých rodičů, který zde byl maďarizován natolik, že se později, po rozpadu monarchie hlásil ke slovenské národnosti – pod svým původním jménem Julius Smutný pak za následující války krátce velel slovenskému letectvu.<sup>333</sup> Jiný pozorovatel, *Leutnant i.d.Res.* Jean de Beurian (*Flik* 34) byl navzdory francouzskému jménu i příjmení čistokrevný haličský Polák (navíc kmenový příslušník Polských legionů)<sup>334</sup> stejně jako stíhací pilot s česky znějícím příjmením, *Zugsführer* Josef Kopetzky (*Flik* 23D, *Flik* 17D a *Flik* 3J), ve skutečnosti Józef Kopecki, atd.

Nadto je třeba uvést, že identifikace s určitou národností je věcí vlastního subjektivního cítění, které může být – a také mnohdy bylo – proměnlivé v čase i prostoru. Velice zavádějící může v tomto smyslu být i použitá metodika jejího zjišťování ze strany civilních orgánů. Příkladem za všechny nám budiž historicky první český letec padlý ve vzdušném boji, *Zugsführer* František Malina (*Flik* 11). Byl rodákem v Vratimova u Hrabůvky, oba jeho rodiče byli Češi a v českých zemích se i narodili – otec pocházel

<sup>330</sup> VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina A. Heyrowského; ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/1 – Hptm. A. Heyrowsky; Henry L. de ZENG IV – Douglas G. STANKEY: *Luftwaffe Officer Career Summaries*. <http://www.ww2.dk/lwoffz.html>

<sup>331</sup> Je pozoruhodné, že v Huppnerově důstojnické kartě je vedle němčiny jako znalost dalších jazyků uvedena jen polština a rusínština a nikoli čeština. ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/1 – Hptm. Karl Huppner. Po skončení války zastával několik řídicích a velitelských funkcí u čs. vojenského letectva. Postupně stál v čele Leteckého (aviatického) referátu MNO (6. 11. 1918 – 21. 2. 1919), pak se stal druhým velitelem Leteckého sboru (21. 2. - 28. 8. 1919), přičemž byl mezitím mimořádně povýšen na majora, a prvním velitelem pražského Leteckého pluku 1 v Praze (6. 9. 1920 – 20. 7. 1923). Nejvíce ale proslul jako přední budovatel civilních aerolinií. Od roku 1923 vedl Československé státní aerolinie (ČSA) a v roce 1927 se stal vrchním ředitelem nového, soukromého leteckého dopravce, Československé letecké společnosti (ČLS), založené Škodovými závody. Svého času byl také předsedou Svazu letců RČS, členem správního výboru Aeroklubu RČS, Masarykovy letecké ligy atd. V srpnu 1942 byl jediným českým účastníkem na velkolepých oslavách 75. narozenin někdejšího velitele *k.u.k. Luftfahrtruppen*, generála Milana Uzelace v Záhřebu.

<sup>332</sup> VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listiny R. Ellnera, K. Hupnera a R. Schwarze, ÖStA-KA, Wien, LFT PA – R. Ellner a K. Huppner.

<sup>333</sup> VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina J. Smutného. Za upřesnění životopisu děkuji PhDr. Petrovi Švandovi.

<sup>334</sup> Polnischen Legionen (Legiony Polskie) byly polské poloautonomní útvary rakousko-uherských ozbrojených sil, od září 1916 Polský pomocný sbor (Polnisches Hilfskorps - Polski Korpus Posiłkowy).

z Markéty na Jindřichohradecku, matka z Telče. Ovšem při sčítání obyvatelstva v roce 1890 rodina uvedla jako obcovací jazyk (*Umgangssprache*) němčinu, zatímco při dalším sčítání o deset roků později, v roce 1900, celá osmičlenná rodina uvedla jednotně již češtinu.<sup>335</sup> Je sice zřejmé, že ovládali obě zemské řeči, ale tento rozpor je možné vysvětlit i tím, že svou roli na něm sehrály i nacionální zájmy či subjektivní pocity příslušných sčítacích komisařů. Takové tendence se skutečně projevovaly zvláště na národnostně smíšených územích či v oblastech s německou většinou. Tímto způsobem „... germanizační tlak, který vyvolávaly ani ne tak úřady jako spíš podnikatelé na své zaměstnance a například radnice a obecní úřady i školy na své občany, silně deformovaly skutečný poměr mezi národy,“<sup>336</sup> píše jeden z českých historiků.

Kritérium *Umgangssprache*, jazyk, kterého občan využíval při styku se svým okolím, tedy nebylo příliš objektivním měřítkem, protože nutně nevyjadřovalo příslušnost podle mateřského jazyka (*Muttersprache*) či subjektivně vyjádřenou národnostní příslušnost. Zejména v oblastech s německou většinou a pod německou nadvládou to muselo vést k tomu, že za ni označovali němčinu přirozeně i někteří etničtí Češi (platilo to ovšem i naopak a i u dalších národů monarchie). Mimo jiné i ti, kteří se v době sčítání nacházeli v národnostně smíšených nebo převážně německojazyčných pohraničních oblastech, případně rovnou v rakouských zemích, především ve Vídni a okolí. Ostatně, Vídeň měla tehdy oprávněnou pověst „druhého největšího českého města“<sup>337</sup> (první byla pochopitelně Praha a třetí – pro někoho možná překvapivě – Chicago).

<sup>335</sup> Zemský archiv (ZA) v Opavě, Rodná matrika řím.- kat. fary Hrabová, Tom II, 1862-1898, s. 237; Státní Okresní archiv (SOkA) Frýdek-Místek, f. Okresní úřad Místek, Sčítání lidu v Hrabové 1890; Archiv města Ostravy (AMO), f. Okresní úřad Moravská Ostrava, Sčítání lidu 1900, k. 33.

<sup>336</sup> Zdeněk KÁRNÍK: *České země v éře První republiky (1918-1938). Díl I. Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918-1929)*. Libri, Praha 2003, s. 85.

<sup>337</sup> Český a vídeňský svět jsou po staletí propojeny neviditelným poutem a těžko říci, jaká by byla vlastně Vídeň bez Čechů (a jací Češi bez Vídně). Počet Čechů ve Vídni dosáhl maxima v roce 1900, kdy jich zde bylo oficiálně napočteno 102 974, tj. 7,2 % obyvatel města. Nejvíce jich bydlelo v X. okrese (Favoriten), kde představovali 20 % obyvatelstva. O deset roků později v roce 1910, při posledním předválečném sčítání lidu monarchie se ve Vídni (která měla tehdy již přes 1,6 milionu obyvatel všech národností) k Čechům na základě obcovacího jazyka hlásilo 98 430 osob (tj. 5,7 % vídeňského obyvatelstva). Z nich 73,5 % zde pracovalo v průmyslu a řemeslné výrobě, 13,8 % v dopravě, obchodu a peněžnictví, 12,2 % ve veřejné službě a ve svobodných povoláních a 0,5 % v zemědělství a lesnictví. Po německojazyčném obyvatelstvu tak představovali druhý nejpočetnější národ hlavního města monarchie. Značné množství dalších však žilo i mimo Vídeň, především v okresech Dolních Rakous, kde jich napočítali téměř 25 000 (Dr. Leopold WABER: *Die zahlenmäßige Entwicklung der Völker Österreich 1846-1910*. Friedr. Irrgang, Brünn 1916, s. 702-708).

Zde je ovšem třeba předeslat, že uvedené cifry vycházejí z onoho značně problematického kritéria tzv. obcovací řeči. Vše nasvědčuje tomu, že ve Vídni žilo Čechů podstatně více, přinejmenším dvojnásobek. Kvalifikované odhady historiků hovoří o 250 000, spíše však 300 000 osobách české národnosti, a to patrně s vyloučením Čechů, kteří již podleli asimilaci. Důvodů bylo více. Vedle účelového se přihlášení k němčině jako k obcovací řeči k nim patřil i fakt, že značné množství lidí sezónně pendlovalo mezi původní vlastí a Vídni: „... sčítání obyvatelstva v monarchii se provádělo vždy ke konci roku, kdy se sezónní pracovníci nacházeli ve své domovině (a tudíž nebyli ve Vídni statisticky evidováni). Navíc ze strany politiků a úřadů města Vídně a od německých politických uskupení přicházely jasné signály, že chtějí Vídeň zachovat jako německé město. Tato především proti českému vlivu namířená politika našla u německé většinového obyvatelstva velkou podporu. Lze předpokládat, že strach z možných následků při pravdivém uvedení českého jazyka, mnoho vídeňských občanů přiměl, aby se prohlásili za Němce. Proto se odhady skutečného počtu vídeňských Čechů tak drasticky liší od oficiálních údajů.“ (Češi ve Vídni. [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Ce%C5%A1i\\_ve\\_V%C3%ADni](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Ce%C5%A1i_ve_V%C3%ADni))

U takových Čechů se s uvedením němčiny jako obcovací řeči setkáváme velice často. Sčítacím komisařům mnohdy stačilo, jakou řečí je sčítaná hlava rodiny uvítala u dveří – zdali *Pozdravpánbůh* (či *Dobry den*), nebo *Grüss Gott* (méně často *Guten Tag*) – aby měla v obcovací řeči dotyčné rodiny „jasno“. To současně dobře vypovídá o tom, jak mohou být souhrnné údaje o národnostním či jazykovém složení tehdejší monarchie někdy ošidné a zavádějící.

S obdobnými národnostními „výkyvy“ se setkáváme nejen u jednotlivců a rodin, ale dokonce i v případě národnostního složení celých měst a obcí. Například podle sčítání lidu, které provedla ještě za války zemská správa, žilo v tehdejších hranicích Brna 123 560 obyvatel, z nichž 84 617 (tj. 66,08 %) deklarovalo jako svůj dorozumivací (obcovací) jazyk němčinu.<sup>338</sup> Pamětníci tyto výsledky přičítali, patrně právem, vedení brněnského magistrátu, ovládaného Němci: „*Že tato čísla neodpovídala skutečnosti, věděli všichni. Byla to jen papírová čísla, skutečnost byla jiná,*“ vzpomíná jeden z těch, kteří agitovali mezi „*neuvědomělými Brňáky*“ již při sčítání v roce 1890, aby se tak pokusili „*paralysovati násilnickou akci brněnské radnice, která se snažila počet Čechů v Brně uměle zmenšiti.*“<sup>339</sup>

Podobně si ovšem později počínala česká správa. Opakované sčítání, provedené ovšem za státoprávně zcela odlišných podmínek, v prvních týdnech roku 1919 došlo k výsledkům opačným: z celkového počtu 115 869 tehdejších obyvatel města napočítalo Němců již jen 45 026 (tj. 38,81 %). A brzy na to, po připojení dvou sousedních měst (Královo Pole a Husovice) a jedenadvaceti převážně českých předměstských obcí, pak toto Velké Brno mělo již 221 758 obyvatel, z toho 155 931 Čechů (70,3 %), 55 816 Němců (25,1 %) a 2953 Židů (1,3 %). Procento Čechů ve městě tedy podstatně stoupl a k jejich češtví je již neřadila tzv. obcovací řeč, nýbrž národní sebeurčení a mateřský jazyk.<sup>340</sup>

Oproti tomu národnostní situace v Praze (oficiálně čtvrtém největším městě monarchie)<sup>341</sup> a jejích předměstích byla na podstatně stabilnější úrovni, přestože i zde byl

Konec 1. světové války a rozpad habsburské monarchie vedl k výraznému poklesu počtů Čechů v Rakousku a zejména ve Vídni. Přibližně 200 000 Čechů z Vídně i rakouského venkova se v poválečných letech spontánně i organizovaně vrátilo do své staré vlasti. Další 20 000 reemigrovalo do Československa po skončení 2. světové války. V současnosti žije ve Vídni odhadem asi 15 000 až 20 000 Čechů, ale stopy jejich předků jsou ve městě patrné doslova na každém kroku. *Stěhování obyvatelstva království Českého dle dat o rodišti a pobytu jeho, zjištěných při sčítání lidu ze dne 31. prosince 1910 a saisonní vystěhovalectví z obcí království Českého dle šetření z r. 1913.* Zprávy Zemského statistického úřadu království Českého. Praha 1916, s. 31-37; Jaroslav VACULÍK: *Češi v cizině 1850-1938.* Spisy Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity, Brno 2009, s. 79-91; Jiří KAMEN: *Češi patří k Vídni aneb třicet dva výprav do Vídně v českých stopách.* Mladá fronta, Praha 2014; Jan BALHAR: *Jak mluví dnes vídeňští Češi.* Naše řeč, 78 (1995), č. 4, <http://nase-rec.ujc.cas.cz/archiv.php?art=7255>

<sup>338</sup> Zdeněk KÁRNÍK: *České země v éře První republiky (1918-1938). Díl I. Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918-1929).* Libri, Praha 2003, s. 294-295.

<sup>339</sup> Jaroslav KUNZ: *Kus českého života. Obrázky z mládí a z vojenského života.* Nakladatelství J. Otto, Praha – Bratislava 1929, s. 57.

<sup>340</sup> Zdeněk KÁRNÍK: *České země v éře První republiky (1918-1938). Díl I. Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918-1929),* s. 294-295.

<sup>341</sup> Podle sčítání obyvatelstva z roku 1910 byly oficiálně největšími městy monarchie (více než stotisícovými) Vídeň (2 083 630), Budapešť (880 371), Terst (229 510), Praha (223 741), Lvov (206 113), Krakov (151 886), Štýrský Hradec (151 781), Brno (125 737) a Segedín (118 328). Na tomto místě je ovšem třeba poznamenat, že i s tehdejšími předměstími jako byly Královské Vinohrady, Karlín, Žižkov, Smíchov, Vysočany, Vršovice, Nusle, Podolí, Košíře, Břevnov, Dejvice atd. (formálně připojenými ovšem

vzestup českého živlu, resp. ústup německého zřejmý. Při sčítání v roce 1910 z jejich tehdejších 616 410 obyvatel bylo Čechů podle obcovací řeči 572 787 (92,9 %), Němců 37 405 (6 %), jiných 774 (0,1 %) a cizinců 5 444 (0,8 %). Při prvním poválečném sčítání z roku 1921 měla krátce na to konstituovaná Velká Praha již 676 657 obyvatel, z nichž se podle svého sebeurčení a mateřského jazyka přihlásilo 624 744 k české národnosti (92,3 %), 30 429 k německé (4,49 %), 5 959 k židovské (0,8 %), 2 163 k jiným etnikům (0,3 %) a 13 362 byli cizinci (1,97 %).

Zde je třeba poznamenat, že statistický úbytek Němců byl dán především pohybem mezi pražským obyvatelstvem židovského původu. Za monarchie byli statisticky sledováni nikoli jako etnikum, národnostní skupina podle obcovací řeči, ale jen podle náboženského vyznání (v roce 1910 to bylo 29 107 osob, v roce 1921 již 31 715 osob). Při poválečném sčítání se pak ve zvýšené míře přestávali hlásit k německé národnosti, a buď se hlásili k české většině, nebo se přikláněli do tábora národně cítících Židů.<sup>342</sup>

Vraťme se však zpět do armádního světa. Mezi profesionálními důstojníky byla situace v tomto směru ještě složitější. Jakkoli se mohli identifikovat s určitým etnikem a mohli být zemskými či regionálními patrioty, všechny tyto skutečnosti u nich ustupovaly do pozadí. Patřili mezi jeden z mála skutečných svorníků monarchie, u něhož bez ohledu na národnost dominovala loajalita ke koruně a císaři, a tím i k „širší rakouské vlasti“.

---

až v roce 1922) měla Praha v roce 1910 celkem 616 410 obyvatel, takže v tomto případě by byla po Vídni druhým největším městem Předlitavska a třetím v celé monarchii. Ovšem do roku 1918, ještě před vznikem ČSR, Prahu tvořilo formálně jen osm čtvrtí: Staré Město, Nové Město, Malá Strana, Hradčany (tato čtyři do té doby samostatná královská města byla spojena v roce 1784), Josefov (připojen roku 1850), Vyšehrad (1883), Holešovice-Bubny (1884) a Libeň (1901). V hlavním městě Království českého tedy tehdy žilo jen asi 250 000 lidí. Ovšem po celou druhou polovinu 19. století a v prvních letech 20. století byla vedena jednání o připojení dalších přípražských měst a obcí, ale neúspěšně. V letech 1907-1908 schválil pražský sbor obecních starších (rada města) připojení šesti obcí, ale toto rozhodnutí podléhalo schválení Zemským sněmem, který byl ovšem paralyzován sporem mezi Čechy a Němci (po skončení války se uvádělo, že na neúspěchu předválečných jednání nese vinu především Vídeň). Vypuknutí války nakonec jednání úplně zmrazilo, její konec naopak rozšíření Prahy urychlil. Aby byla Praha důstojnou (a tedy i dostatečně velkou) metropolí nového a nadto i poměrně velkého československého státu, tak po vzniku ČSR padlo v Národním shromáždění rozhodnutí o jejím rozšíření o řadu přípražských měst a obcí. Ještě v roce 1918 se na spojení s Prahou shodli starostové a zastupitelé nejvýznamnějších z nich, totiž Královských Vinohrad, Karlína, Žižkova a Smíchova (které byly do té doby sídly okresů). Brzy se k nim připojili také zastupitelé dalších přípražských měst a obcí (zpravidla roztroušených městysů a vesnic). Ke konstituování Velké Prahy nakonec oficiálně došlo s platností od 1. 1. 1922. Velká Praha se tím rozrostla na trojnásobek obyvatelstva (téměř 680 000 osob), čímž se zařadila na jedenácté místo mezi evropskými velkoměsty. Od té doby se členila na třináct správních obvodů, v jejichž rámci existovalo devatenáct městských čtvrtí a do nich byly zahrnuty ještě další pražské obce (uvedené v závorkách): 1. obvod: Praha I. – čtvrť Staré Město, Praha II. – Nové Město, Praha III. – Malá Strana, Praha IV. – Hradčany, Praha V. – Josefov, Praha VI. – Vyšehrad, Praha VII. – Holešovice-Bubny, 2. obvod: Praha VIII. – Libeň (Střížkov, Kobylisy, Trója a Bohnice), 3. obvod: Praha IX. – Vysočany (Prosek a Hloubětín), 4. obvod: Praha X. – Karlín, 5. obvod: Praha XI. – Žižkov (Hrdlořezy a Malešice), 6. obvod: Praha XII. – Královské Vinohrady, 7. obvod: Praha XIII. – Vršovice (Záběhlice, Hostivař a Strašnice), 8. obvod: Praha XIV. – Nusle (Michle a Krč), 9. obvod: Praha XV. – Podolí (Braník a Hodkovičky), 10. obvod: Praha XVI. – Smíchov (Radlice, Hlubočepy a Malá Chuchle), 11. obvod: Praha XVII. – Košíře (Motol a Jinonice), 12. obvod: Praha XVIII. – Břevnov (Střešovice a Liboc) a 13. obvod: Praha XIX. – Dejvice (Bubeneč, Sedlec, Vokovice a Veveslavín). *Dějiny Prahy II.* Paseka, Praha - Litomyšl 1998; Zdeněk KÁRNÍK: *České země v éře První republiky (1918-1938). Díl I. Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918-1929)*, s. 284-286.

<sup>342</sup> Dr. Antonín BOHÁČ: *Hlavní město Praha. Studie o obyvatelstvu*. Státní úřad statistický a Melantrich, Praha 1923, s. 29-40.

Slovy Istvána Deáka byl důstojnický sbor „etnicky slepý“.<sup>343</sup> Pro příklady nemusíme chodit daleko. A můžeme začít hned u trojice nejúspěšnějších rakousko-uherských gladiátorů z řad aviatického důstojnického sboru - Brumowski, Fiala a Linke-Crawford. Přestože se ani jeden z nich nenarodil v českých zemích, všichni zde měli své rodinné kořeny, leč česky již nemluvil žádný z nich – soudě alespoň podle jejich vojenských osobních záznamů.

Rakouské „eso es“, *Hauptmann* Godwin Brumowski (39 vítězství), slavný velitel neméně proslulého *Fliku* 41J a na konci války velitel *Jagdgeschwader der Isonzoarmee*, pocházel z rodu, který měl v obou větvích vojenskou minulost a byl svým původem spjatý především s Těšínskem, respektive českým Slezskem. Šlo sice o oblast, kde se dlouhodobě mísil český, německý a polský živel, ale u obou větví rodu nad národní sebeidentifikací nakonec převládala spíše lojalita ke koruně a císaři.

Zatímco jeho matka, Amalie Marie Magdalena von Lilienhof-Adelstein, jejíž bratr to dotáhl na generálmajora, pocházela ze Lvova (Lemberg), Godwinův otec, Albin Brumowski, taktéž důstojník rakousko-uherské armády (a rovněž budoucí generálmajor) se narodil v obci Doubrava (okr. Fryštát, nyní Karviná). A vedle poměrně krátkého období, kdy sloužil v haličských Wadowicích, strávil většinu své aktivní vojenské kariéry v českých a moravských posádkách (Klatovy, Plzeň a Brno). Godwin Brumowski, jenž se narodil ve Wadowicích, kde otec svého času vojákoval, měl domovskou příslušnost v tehdy i nyní převážně českojazyčném městečku Staré Hamry v okrese Frýdek (nyní Frýdek-Místek). Získal ji po svém dědečkovi, neboť Karel Brumowský (ještě se psal s touto českou koncovkou) byl z Doubravy povolán jako učitel češtiny právě do Starých Hamrů, kde se z něj stal nadučitel. Jeho manželka a tedy Godwinova babička Terezie (rozená Bernatziková) pocházela z Fryštátu, tedy dnešní Karviné. Na novém působišti ve Starých Hamrech tak dědeček Karel Brumowský získal domovskou příslušnost a spolu s ním i jeho potomci. Navzdory uvedeným českým předkům však Godwin Brumowski vedle obligátní němčiny ovládal jen polštinu, a to na „armádní“ úrovni (*Armeedienstsprache*).<sup>344</sup> Slovy Františka Šimka, jeho mechanika z dob služby u proslulého *Fliku* 41J, Brumowski „mluvil německy a jen v naléhavých věcech, když se s druhým nemohl domluvit, promluvil i polsky“.<sup>345</sup>

Na tomto místě jen připomeňme, že společná c. a k. armáda stejně jako zeměbrana a předlitavská domobrana měly služební jazyk (*Dienstsprache*) němčinu, v níž mezi sebou komunikovali vojáci z povolání a vojenské úřady. Ovšem snažila se dbát na to, aby důstojník (i poddůstojník) znal řeč mužstva, kterému velel (mužstvo pak povinně rozumělo němčině jako velící řeči, což představovalo znalost asi 50 až 80 základních povelů a odborných výrazů). Pokud u některého pluku tvořila konkrétní národnost více než 20 % mužstva, stal se její jazyk plukovní řečí (*Regimentsprache*). Jeho znalost tak byla pro důstojníky a poddůstojníky závazná a každé tři roky komisionálně

<sup>343</sup> István DEÁK: *Beyond Nationalism. A Social and Political History of the Habsburg Officers Corps, 1848-1918*, s. 185.

<sup>344</sup> ÖStA-KA, Wien, NL, sign. B/1031. Nachlass Brumowski; ÖStA-KA, Wien, LFT, Offizierskarthothek A-H, sign. 26/1 – Hptm. Godwin Brumowski; Zdeněk LASÁK: *Moje babička Terezie Richtrová*. <http://www.brumowski.czweb.org/indexx.html>; příписy PhDr. Tomáše Adamce (ředitel SOKa Frýdek-Místek) z 23. 3. 2011 a doc. PhDr. Jana Županiče, Ph.D. (FF UK Praha) z 12. 8. 2010.

<sup>345</sup> František ŠIMEK: *Několik vzpomínek na I. světovou válku jako voják u letectva v rakouské armádě*, rkp., Praha 1970.

přezkušována.<sup>346</sup> V jejich kvalifikačních listinách je tato znalost pochopitelně uvedena, ale méně zasvěcený badatel by mohl snadno podlehnout dojmu o celkově mimořádné jazykové vybavenosti c. a k. důstojnického sboru. Nalezne totiž jen minimum důstojníků, kteří uvádějí jen němčinu, často jsou zde uváděny ještě další dva, výjimečně dokonce tři či čtyři jazyky. V důsledku toho například Vojenská statistická ročenka za rok 1904 dokonce uvádí, že češtinu ovládá 47 % všech aktivních důstojníků (pro srovnání - maďarštinu 33,6 %, polštinu 19,3 %, srbochorvatštinu 15,3 %, rumunštinu 8,8 %, italštinu 8,5 %, rusínštinu 7,8 %, slovinštinu 7,3 % a slovenštinu 6,9 %).<sup>347</sup> To však realitu vystihuje jen zdánlivě a každopádně velice vzdáleně. Nasnadě je zde známý bonmot o to, že „*statistika je správné sčítání nesprávných čísel.*“ Důvodem je fakt, že přípustné kvalifikační minimum znělo „*dostačující ke služební potřebě*“ (*zum Dienstgebrauch genügend*), což obvykle představovalo jen minimální znalost, omezenou jen na určité množství rozkazů a povelů v dané řeči. Ve skutečnosti tedy jen málokterý důstojník, zejména ne-Čech či ne-Slovan ovládal češtinu skutečně slušně (a totéž se týká i polštiny, srbochorvatštiny, rumunštiny, italštiny aj.). V armádní praxi se důstojníci většinou se svými vojáky dorozumívali směsicí vět a slov z různých slovanských jazyků; říkalo se tomu také „*Armee-Slawisch*“ (armádní slovanština).<sup>348</sup> V kvalifikačních listinách se setkáváme také s uvedením znalosti světových jazyků, jako francouzštiny, angličtiny, španělštiny aj. Tuto znalost si důstojníci k plukům obvykle přinášeli buď z civilních středních škol, nebo kadetek, takže zpravidla byla na trochu vyšší úrovni.

S masovým přílivem záložních důstojníků v průběhu války, kteří byli jazykově připraveni ještě hůře, se pochopitelně situace v tomto smyslu ještě zhoršila a důstojníci jiné národnosti se v důsledku toho do jisté míry svému mužstvu odcizovali. Jak uvádí István Deák „*typický záložní důstojník v první světové válce sice věděl, jak zemřít pro monarchii, ale mezi svými muži žil často jako hluchoněmý*“.<sup>349</sup>

Také z příjmení *Oberleutnanta i.d.Res.* Benno Fialy, honosícího se titulem rytíř von Fernbrugg (28 potvrzených vítězství), proslulého velitele vůbec nejúspěšnější stíhací setniny c. a k. letectva, *Fliku 51J* (získala 61 oficiálně potvrzených a 9 nepotvrzených leteckých vítězství)<sup>350</sup> je zřejmé, že i on měl české kořeny. Zatímco jeho matka Laura

<sup>346</sup> Blíže Josef ERNST: *Výuka češtiny a česká vojenská terminologie v rakouské armádě*. Ústav jazykové přípravy ÚJP Vyškov 2013.

<sup>347</sup> *Militärstatistisches Jahrbuch für das Jahr 1904*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1905, s. 146; István DEÁK: *Beyond Nationalism*, s. 99-102.

<sup>348</sup> *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band V, Die Bewaffnete Macht*. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1987, s. 98-99; Jan GALANDAUER: *Generál Jaroslav Kunz. Příběh českého vojenského právníka*. Historie a vojenství č. 3/2014, s. 81.

<sup>349</sup> István DEÁK: *Beyond Nationalism*, s. 102.

<sup>350</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 187, Monatsberichte d. Flik 51, LFT, k. 388. Luftsiege 1915-1918, LFT, k. 394, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1917-1918, LFT, k. 180, Front-Tagesmeldg. Gen. Inspektor 1918, LFT, k. 181, Frontlage Meldungen, Luftkampf 1917-1918, LFT, k. 187, Monatsberichte d. Flik 51, LFT, k. 387, Gruppe Id. Operatives Luftkampf, NL, B2072, Luftsiege 1914-1918, LFT, k. 394, Koluft/Kafl Kisa, Halbmonatsbericht über die Fliegertätigkeit/Halbmonatsbericht des Lichtbildzuges, Dezember 1917 bis Oktober 1918, NFA, k. 1594, 5. Armee (HGK Boroovic), Stoluft Kisa/Kisa 1, Halbmonatsbericht über die Flugtätigkeit, August 1917 bis September 1917, AOK – Op.-Abt., k. 642, Chef d. Lfw. 1918, Op. Nr. 92.490/8 – 92.490/12. Halbmonatsberichte aller Armeen, März 1918 bis Mai 1918, AOK – Op.-Abt., k. 642, Chef d. Lfw. 1918, Koluft Kisa, Halbmonatsbericht über die Flugtätigkeit, Dezember 1917 bis Mai 1918, AOK – Op.-Abt., k. 643, Chef d. Lfw. 1918, Koluft Kisa, Halbmonatsbericht über die Flieger- und Ballontätigkeit, Juli 1918 bis September 1918, Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 6. Italienische Front 2. Teil 1917*. Selbstverlag Karl Meindl,



(rozená Sigmund) pocházela z jihu Uher, konkrétně z obce Novoselo (dnes Banatsko Novo Selo) v západním Banátu a v jejím rodokmenu se vyskytují hlavně srbská a chorvatská jména, otec Anton Fiala se narodil v Opavě. Rodiče tohoto aktivního důstojníka dělostřelectva a budoucího polního podmaršálka se vzali ve Staré Boleslavi – babička Anna Marie, rozená Ponecová se tu narodila (byla dcerou řeznického mistra Františka Ponece a jeho ženy Kateřiny rozené Pecháčkové, obou rovněž ze Staré Boleslavi) a dědeček Josef Gabriel Fiala, který pocházel z Villachu v Korutanech, tu pracoval jako podkovář a později jako zvěrolékař. Benno Fiala se narodil ve Vídni, kde jeho otec zrovna vojákoval, a měl po něm domovskou příslušnost v Opavě. Za zmínku stojí, že ve Vídni se narodil i prostřední bratr Otto, jenž se stal námořním pilotem, zatímco nejstarší Egon spatřil světlo světa v sedmihradském Kronstadtu, což je dnešní Brašov v Rumunsku. Mateřtinou Benna Fialy byla němčina.<sup>351</sup>

Ani slavný *Oberleutnant* Frank Linke-Crawford (*Chefpilot* u *Fliku* 12 a *Fliku* 41J a nakonec velitel *Fliku* 60J), proslulé eso s 30 vítězstvími na kontě, se nenarodil v Čechách, ale české kořeny mu nescházely. Na svět přišel v haličském Krakově v rodině rakousko-uherského důstojníka českého původu, *Rittmeistera* olomouckého 12. dragounského pluku Vojtěcha Linkeho (jenž však používal latinskou, resp. německou podobu křestního jména – Adalbert) a jeho anglické manželky Lucy Crawfordové. Frank (nikoli tedy Franz či František) prožil mládí v polském prostředí a po otci měl domovskou příslušnost v západočeské Plzni. Zatímco jeho otec vedle němčiny mluvil rodnou češtinou (a také trochu anglicky, polsky a rusky), u Franka tomu bylo jinak. I přesto, že v počátcích své vojenské dráhy sloužil u dragounského pluku, v němž většinu mužstva tvořili Češi,<sup>352</sup> tak ve svých osobních dokladech udával, že plyně mluví pouze německy a anglicky<sup>353</sup> a svůj intimní deník psal německy. Z něho je zřejmé, že se cítil Rakušanem v onom širším slova smyslu.

---

Wien 2005, TÝŽ: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 8. Italienische Front 2. Teil 1918*. Selbstverlag, Wien 2007, Johannes HEUBEL - Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 7. Italienische Front 1. Teil 1918*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2005, Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1984, Jiří RAJLICH: *Šikovatel Eugen Bönsch (1897-1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš*. 1. část, Historie a vojenství č. 1/2017, s. 38-77, 2. část, Historie a vojenství č. 2/2017, s. 45-95, 3. část, Historie a vojenství č. 3/2017, s. 39-87.

<sup>351</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, Offizierskarthothek A-H, sign. 26/1 – Oblt. i.d.Res. Benno Fiala, ÖStA-KA, Wien, NL, A, B, C1421 – Benno Fiala Ritter v. Fernbrugg, ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, sonderkarton 165; Dieter LIPPERT: *Oberleutnant i.d. Res. Benno Ritter Fiala von Fernbrugg. Tornisterkind, Techniker, Soldat, Flieger und als solcher Kriegsheld im Ersten Weltkrieg, danach erneut Techniker, noch einmal Soldat, wieder Techniker und zuletzt Trafikant*. Diplomarbeit zur Erlangung des Magistergrades der Philosophie aus der Studienrichtung Geschichte, eingereicht an der Universität Wien 2006.

<sup>352</sup> ÖStA-KA, Wien, NL, B944 – Frank Linke-Crawford. Šlo o DR 6 *Friedrich Franz IV. Erzherzog von Mecklenburg-Schwerin*. Jeho štáb měl mírovou posádku v Přemyšlu, I. prapor v Hruszówě, II. prapor ve městě Gródek Jagielónski a náhradní prapor v Brně. Mužstvo bylo složeno z 61 % Čechů, 38 % Němců a 1 % ostatních národností monarchie. Oberst a.D. Maximilian EHNL: *Die österreichisch-ungarische Landmacht nach Aufbau, Gliederung, Friedensgarnison, Einteilung und nationaler Zusammensetzung im Sommer 1914*, s. 42.

<sup>353</sup> ÖStA-KA, Wien, NL, B944 – Frank Linke-Crawford, LFT, Offizierskarthothek J-P, sign. 26/2 – Oblt. Frank Linke-Crawford; Karl MEINDL: *The Falcon of Feltre. Oberleutnant Frank Linke-Crawford*. Cross & Cockade Journal, Vol. 15, No 3, Autumn 1974, s. 193-202; Hubert MORDAWSKI: *Polskie lotnictwo wojskowe 1918-1920. Narodziny i walka*. Wydawnictwo Dolnoślaskie, Wrocław 2009, s. 41.

A tak bychom jistě mohli pokračovat dále – třeba v obráceném gardu. Osobní deník si za války vedlo i jedno z prvních leteckých es rakousko-uherského letectva a zakladatel a první velitel poválečného Leteckého sboru čs. armády, kutnohorský rodák *Hauptmann* Jindřich Kostrba (*Chefpilot Fliku 4* a velitel *Fliku 23*). Profesionální důstojník, jenž se koncem války dokonce stal členem pražské vojenské *Maffie* a jenž měl oba české rodiče i české školy, si svůj deník dlouhou dobu psal - německy; do češtiny přešel až počátkem roku 1918.<sup>354</sup>

Konec války, rozpad monarchie a vznik nástupnických států urychlil národnostní diferenciaci aktivních důstojníků, v jejichž myslích začalo opět etnický „svítat.“ Někteří však měli s vlastní národnostní sebeidentifikací potíže dokonce ještě dlouho po válce. Mezi vyššími důstojníky letectva bychom sotva hledali Čecha, který by byl takovým „Rakušanem“, jakým byl válečný *Oberst* a poválečný plukovník čs. armády Leo Nádherný.<sup>355</sup> Ovládal sice obě zemské řeči, ale za Rakušana, či spíše Starorakušana se považoval ještě více než dekádu po válce. Dokonce i navzdory tomu, že žil v Československu a jeden čas dokonce ve vysoké funkci sloužil v čs. armádě. Potvrzuje to i jeho nevlastní vnuk, pan Boris Negodnoff. Po mnoha letech vzpomínal na to, že děda Leo (Lev) sice smýšlel „rakousky“, ale rozhodně nikoli německy a už vůbec ne snad všenněmecky. Zvláště vůči říšským Němcům se negativně vymezoval již za války. Vyložene je nesnášel nejen z historických důvodů, ale i pro jejich neomalenost a pocit nadřazenosti. „*Například po nějaké štábní poradě jeden německý generál od něj, plukovníka, očekával, že mu podrží kabát.*“ Tato averze vůči „prajzům“ jako jedna z ozvěn někdejšího prusko-rakouského soupeření o vládu nad Německým spolkem, zvláště pak války z roku 1866 z něj nevyrchala až do smrti. „*Při sčítání lidu – tuším v roce 1930, kdy jsme bydleli v Pruněřově – udal jako národnost rakouskou. Když mu úředník řekl, že to nejde, že v tom případě se musí napsat národnost německá, tak se na úředníka obořil, aby ho neurážel a aby to opravil na českou národnost.*“<sup>356</sup>

Mnozí z těchto důstojníků patřili do kategorie „*Tornisterkind*“. Tak se přezdívalo mladým mužům, kteří šli ve šlépějích svých otců, aktivních důstojníků rakousko-uherských ozbrojených sil. Nebylo jich málo. Migrovali po různých posádkách, vlastní jim byla celá monarchie a s jejich nacionálním vymezením uspějeme jen s výhradami. Přesto (nebo snad právě proto), že nejčastěji mluvili německy, obvykle se považovali především za „Rakušany“. V dobách stále výraznějšího národnostního vymezování šlo ovšem o identitu poměrně vzácnou. Vedle císaře, dynastie a dvora měla svou sociální základnu hlavně ve špičkách katolického kléru, šlechtě, státní byrokracii a právě mezi sborem aktivních důstojníků v armádě a námořnictvu. Tyto sice nacionalizačnímu procesu odolávaly nejdéle, ale nakonec měl postihnout i je.

<sup>354</sup> Sdělení O. Kostrby-Skalického z 5. 3. 1990.

<sup>355</sup> O plukovníkovi Leo Nádherném (\* 31. 10. 1870, Německý Brod, † 5. 3. 1933, Pruněřov) svého času panovaly domněnky, že byl pokrevně spřízněný s pozdější baronkou Sidonií Nádhernou z Borutína (\* 1. 12. 1885, Vrchotovy Janovice, † 30. 9. 1950, Harefield, Anglie), která proslula jako vzdělaná, zcestovalá a excentrická „můza umělců“ jako byli básník Rainer Maria Rilke (1875-1926), žurnalista a dramatik Karl Kraus (1874-1936), architekt Adolf Loos (1870-1933), malíř Max Švabinský (1873-1962) aj. Podle předního znalce české zemské šlechty, prof. PhDr. Jana Županiče, Ph.D, je však tato domněnka lichá. Žádný Leo (či Lev) v rodině Nádherných (ani Nádherných z Borutína, ani von Nadherny) nebyl a ani toto křestní jméno nebylo v rodině obvyklé. Dotyčný nepatří ani do měšťanské (nenobilitované) větve rodu.

<sup>356</sup> Vzpomínka B. Negodnoffa z 1. 6. 2010.

Vedle již zmíněných es jako byli Brumowski, Fiala či Linke-Crawford náležel do kategorie „*Tornisterkind*“ například *Oberleutnant* Georg Kenzian, později povýšený do šlechtického stavu s predikátem šlechtic von Kenzianshausen. Narodil se v hornorakouském Linci, ale mládí strávil v Jičíně, kde měl domovské právo (ve zdejších městských záznamech je veden s počestěnou verzí svého jména - Jiří Kenzián).<sup>357</sup> Vedle němčiny a češtiny ovládal též francouzštinu a italštinu.<sup>358</sup> Právě díky tomu, že měl domovské právo v Čechách (někdy se nesprávně uvádí, že se v Jičíně i narodil),<sup>359</sup> patří někdejší *Chefpilot* *Fliku* 55J a velitel *Fliků* 68J a 42J takřkajíc k „našim“ lidem. Přesto však musíme zůstat poněkud v rozpacích. Jako mnoho profesionálních důstojníků po válce optoval pro Rakousko, bojoval v jižních Korutanech proti letectvu nového jihoslovanského státu a po *anšlusu* Rakouska sloužil za následující války u německé *Luftwaffe*.<sup>360</sup>

To již nestihl jiný národnostně nezařaditelný „*Tornisterkind*“, *Oberleutnant* Gustav šlechtic von Salmon, jenž zahynul při letecké havárii na sklonku války (6. října 1918 jako velitel *Fliku* 42J). Tento syn generála Heinricha šl. von Salmona, generálního inspektora náhradního vojska (*Generalinspektor der Ersatzkörper*) se narodil v Uhrách, konkrétně v malebném spišském městě Leutschau čili Lócse (dnes Levoča na Slovensku), domovské právo měl ovšem v jihočeské Nové Bystřici (Neubistritz) u Jindřichova Hradce (Neuhaus), ale bydlel v banátském Temešváru (Timisoara). Někdejší letecký pozorovatel *Fliku* 6 z albánské fronty, pak pilot *Fliků* 19 a 35 a budoucí *Chefpilot* *Fliku* 41J a velitel *Fliku* 42J vedle němčiny perfektně ovládal slovem i písmem pouze maďarštinu.<sup>361</sup>

Také někteří z kategorie „*Tornisterkind*“ budou pojednáni v rámci případových biografických studií, které jsou součástí přílohové části této práce.

<sup>357</sup> SOKA Jičín, f. Archiv města Jičína, Druhopisy matrik, neuspoř., Index k seznamům obyvatelstva, kn. č. 388, Popisné archy cizích příslušníků 1901-1936, kr. č. 498.

<sup>358</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/1 – Oblt. G. Kenzian.

<sup>359</sup> Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 104.

<sup>360</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/1 – Oblt. G. Kenzian; Henry L. de ZENG IV – Douglas G. STANKEY: *Luftwaffe Officer Career Summaries*. <http://www.ww2.dk/lwoffz.html>

<sup>361</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/3 – Oblt. G. v Salmon; LFT, k. 186, Monatsberichte d. *Flik* 42; Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 6. Italienische Front 2. Teil 1917*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2005, s. 165, Karl MEINDL: *Eine Studie über die Lohner Lastflugzeuge Type J, B. VII. Bauart 17*. Das militärhistorische Archiv 4, September 1994, s. 26-41.

## Otázka loajality

Na rozdíl od většiny pěších, ale i značné části dělostřeleckých, jezdeckých a dalších pluků, doplňovaných na teritoriálním základě<sup>362</sup> – nebyla žádná z leteckých setnin tvořena převážně či výhradně vojáky jedné národnosti. Zatímco mužstvo (a do určité míry i důstojnický sbor) jednotlivých pluků pozemních zbraní tvořili zpravidla vojáci z určitého doplňovacího obvodu, kde obvykle nějaká národnost dominovala, u letectva tomu bylo jinak. Patřilo pod společnou armádu, nebylo samostatnou zbraní a jeho personál se rekrutoval z mladých mužů od nejrůznějších pluků ze všech koutů monarchie. Neexistovala tedy žádná národnostně nebo zemsky „jednobarevná“ letecká jednotka. U jednotlivých setnin vedle Němců ze všech koutů monarchie a Maďarů bojovali Češi, Poláci, Chorvati, Slovinci a příslušníci dalších národů monarchie.

A zde se pochopitelně přímo nabízí otázka, jak spolu tyto mnohonárodnostní mikrosvětly vycházely – zvláště pokud vezmeme v potaz tehdejší národnostní konflikty, jichž v monarchii nebylo zrovna málo. Pokud vezmeme jen Předlitavsko, tak vedle klíčového sporu česko-německého tu byl v Haliči velmi intenzivní konflikt polsko-ukrajinský a v Dalmácii italsko-chorvatský. V Zalitavsku, tedy v uherské části monarchie (kromě Chorvatska, které z historických důvodů postupně získalo jazykovou, kulturní a do určité míry i politickou autonomii) se budapeštské vládní kruhy vydaly cestou přeměny Uher v maďarský národní stát, což vedlo k násilné maďarizaci Slováků, Rusínů, Rumunů, Srbů i uherských Němců. Jistě příliš nepředběhneme, uvedeme-li, že tyto (a další) konflikty pak v neztenčené míře pokračovaly i po zániku monarchie.

Na rozdíl od aktivních důstojníků, výběrem profese vychovaných a integrovaných do stávajícího systému a s dalšími odslouženými roky zpravidla cítících spíše „rakousky“, povědomí o národnostních konfliktech přinášeli k setninám spíše ti, kteří byli v bezprostředním kontaktu s jednotlivými národními společnostmi v zázemí, tedy důstojníci záložní spolu s mužstvem.<sup>363</sup> Přesto však v hlášeních velitelů leteckých setnin, odesílaných každý měsíc nadřízenému velitelství, překvapivě nenacházíme nic, co by nasvědčovalo tomu, že by u nich byly nějak ventilovány, neřku-li aby měly nějak významně negativní vliv na výkon služby.<sup>364</sup>

<sup>362</sup> Až na výjimky, připadající na speciální technické jednotky (jako bylo např. letectvo) byla předválečná rakousko-uherská armáda doplňována na teritoriálním základě. To znamenalo, že každý útvar měl přiřazen doplňovací obvod, z něhož byli branci odváděni právě k němu. Doplňovací obvody (skládající se z několika sousedících politických okresů) se kryly s hranicemi okresních hejtmanství, takže muži z každého okresu obvykle rukovali ke stejným plukům. K cizímu pluku se příslušník mužstva dostával jen výjimečně – na rozdíl od důstojníků, u nichž se tak dělo často. Tato pravděpodobnost se zvyšovala společně s vyšší hodností či stoupající kvalifikací. Zatímco vyšší důstojník v aktivní službě mohl sloužit téměř u jakékoli jednotky v jakékoli posádce a během své kariéry ji i několikrát změnil, nižší a zvláště záložní důstojníci zpravidla sloužili buď u své původní jednotky, nebo alespoň u takové, která byla tvořena vojáky stejné národnosti. V roce 1913 došlo k určitým změnám u všech zeměbranceckých a domobraneckých obvodů. Ale po vypuknutí války většina záložníků nastupovala k útvaru, k němuž náleželi před touto reorganizací, podle nového systému nastupovala jen malá část (blíže např. *Systém doplňování*: <http://velka.valka.cz/wiki/doku.php?id=odvody>).

<sup>363</sup> *Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band V, Die Bewaffnete Macht.* Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1987, s. 88-109.

<sup>364</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 182-188, Monatsberichte der k.u.k. Fliegerkompagnien (*Flik 1 bis Flik 105G, Fliegerpark/Fliegeretappenpark*).

Ti nemnozí z rakouských badatelů, kteří se kdy historií c. a k. letectva zabývali, otázku národnostní tenze obvykle nijak neventilují. S výjimkou Petera Schiemera, jenž se ovšem omezuje pouze na konstatování, že „národnostní problémy nehrály u k.u.k. Luftfahrtruppen vcelku žádnou roli.“<sup>365</sup>

Tento takřka idylický obrázek ovšem kontrastuje zvláště ve srovnání s některými známkami nespolehlivosti či nízké bojové morálky, které se projevovaly u některých pozemních útvarů s výrazným zastoupením českých vojáků, a to zvláště na ruské frontě.

Připomeňme jen, že k nejznámějším a nejčastěji přetřásaným případům selhání českých pluků na ruské frontě došlo na jaře 1915, ikdyž k určitým podezřením a varovným signálům poukazujícím na nižší míru spolehlivosti českého mužstva došlo již na podzim předchozího roku.<sup>366</sup>

K prvním, který měl vážné následky, došlo na Bílou sobotu 3. dubna 1915 v Karpatech, na území dnešního Slovenska, konkrétně u horské obce Stebnicka Huta (severně od Bardejova). Při překvapivém ruském útoku se do zajetí dostalo přinejmenším 900 až 950 příslušníků dvou praporů 28. pěšího pluku „Pražských dětí“ (IR 28 *Viktor Emanuel III. König von Italien*). V druhém případě šlo o zajetí dokonce asi 1400 mužů dvou praporů mladoboleslavského 36. pěšího pluku (IR 36 *Reichsgraf Browne*), k čemuž došlo při jiném ruském útoku, podniknutém 27. května 1915 proti předmostí na východním břehu řeky San u Lubaczówky. Následky byly vážné. Oba pluky byly císařovým rozhodnutím následně rozpuštěny a mužstvo začleněno k jiným útvarům. Sousední čáslavský 21. pěší pluk (IR 21 *Graf von Abensperg und Traun*) téhož dne při tomtéž ruském útoku ztratil také podezřele mnoho (asi 1000) vojáků, kteří byli rovněž převážně zajati. Od rozpuštění ho zachránilo jen to, že mohl poukázat na svízelnou situaci, do níž jej nízkou mírou svého odporu dostali právě mladoboleslavští.

Zvláště v případě 28. pěšího pluku účelová legenda o jeho „hromadném přechodu k Rusům bez jediného výstřelu“ (někdy se dodávalo, že i „s vlajíci prapory a s plukovní hudbou v čele“) měla velice dlouhé trvání (a někde stále má). Bylo to dáno především tím, že paradoxně vyhovovala propagandistům obou zneprátených nacionalistických táborů – jak československému zahraničnímu odboji,<sup>367</sup> tak i

<sup>365</sup> Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 216.

<sup>366</sup> Christian E. REITER: *Der „Verrat“ des k.u.k. Infanterieregiments Nr. 36 in der Schlacht am San im Oktober 1914*. In: Jaroslav LÁNIK – Tomáš KYKAL (ed.) a kol.: *Léta do pole okovaná 1914 proměny společnosti a státu ve válce*. VHÚ, Praha 2015, s. 213-220.

<sup>367</sup> V (česko)slovenské vojenské mytologii 20. století jde do jisté míry o případ srovnatelný s hromadným zajetím více než dvou tisíc příslušníků 1. pěší divize slovenské armády, k němuž došlo 30. 10. 1943 u Kachovky v Nogajské stepi (západně do Melitopole). Fakt, že se najednou dostalo na sovětskou stranu tak velké množství slovenských vojáků byl již za války vydáván za „hromadný přechod“, „dezerci“ či „přeběhnutí“, tedy, že šlo o uvědomělý protifašistický čin. Ve skutečnosti jde o jednu z četných legend, cíleně budovaných již za války nejen částí těchto slovenských vojáků, ale i čs. vojenskými orgány v SSSR, a z politicko-propagandistických důvodů do omrzení udržovaných ještě dlouhá poválečná desetiletí (legenda někde rezonuje dodnes, a to i mezi některými vojenskými historiky). Ve skutečnosti při tehdejší překvapivém sovětském útoku se příslušníci nedostatečně vyzbrojené 1. pěší divize v prakticky bezvýhodném postavení z větší části vzdali do sovětského zajetí, ikdyž je zřejmé, že některé z jednotek se nebránily nijak urputně. Většina z těchto zhruba 2200 zajatých slovenských vojáků následně vstoupila do řad československé vojenské jednotky v SSSR a utvořila jádro 2. československé paradesantní brigády v SSSR, později nasazené na Dukle a za povstání na středním Slovensku. Blíže Jozef BYSTRICKÝ: *Rýchla (1. pešia) divízia na Kryme a v bojoch na juh od Kachovky*. *Vojenská história* č. 3/2003, s. 54-74, TÝŽ: *Prvá pešia divízia po bojoch pri Kachovke, jej reorganizácia a odzbrojenie 1. technickej divízie*. *Vojenská história* č. 4/2004, s. 66-83, Martin LACKO: *Udalosti 30. októbra 1943 pri Kachovke - mýty a skutočnosti*.

stoupencům tvrdého protičeského kurzu v nejvyšších rakousko-uherských politických a vojenských kruzích. K takovým patřil zejména sám hlavní velitel c. a k. vojska polní maršál arcivévoda Friedrich a také náčelník generálního štábu Conrad von Hötzendorf. Poukazem na nespolehlivost českých vojáků mohli naléhat na utužení válečného dohlédacího režimu v zázemí a usilovali o zavedení vojenské správy v českých zemích po vzoru oblastí v přífrontovém pásmu (například v Haliči), kde bylo možné vyhlásit výjimečný stav.<sup>368</sup>

Zde je ovšem potřeba na okraj dodat, že takový postup AOK vůči Čechům nebyl úplně totožný s integrální podporou radikálních nacionalistických požadavků formulovaných politickými reprezentanty českých Němců. Prostřednictvím určitých ústupků Čechům zamýšlelo AOK otupit ostří argumentů odpůrců c. a k. monarchie, ale současně zde zavést tuhý vojenský režim. Další návrhy AOK (nastolené v létě 1915, ale nakonec nerealizované) ovšem německonacionálním očekáváním vstříc vycházely. Patřily k nim plány na zavedení němčiny za oficiální státní jazyk a vnitřní úřední jazyk v celém Předlitavsku, dále požadavek na rozdělení českých zemí na zvláštní etnické kraje, omezení autonomie jednotlivých korunních zemí, odstranění nespolehlivých učitelů a úředníků, podřízení školství a osvěty přísnějšímu státnímu dozoru atd.<sup>369</sup>

Po aférách s 28. a 36. plukem se celým mocnářstvím následně přehnal šovinistická tisková kampaň v silně protičeském duchu, která nadlouho otrávil ovzduší monarchie a jejích ozbrojených sil. A to dokonce více, než by si mohli její nepřátelé za hranicemi přát. Ve svých důsledcích totiž českou společnost monarchii ještě více odcizila.

Následné vyšetřování rakousko-uherských vojenských soudů v letech 1915-1916, ale i nejnovější vojensko-historické výzkumy ovšem ukazují, že 28. pluk „Pražských dětí“ jako celek se tehdy žádnou úkladnou hromadnou dezercí neprovinil. Ve skutečnosti v těžké bojové situaci souhrou mnoha neblahých okolností a pochybení „pouze“ selhal. Náhlému ruskému útoku na jejich hlubokým sněhem zasypaná a takticky stěžejí udržitelná postavení nebyli předchozími boji naprosto vyčerpání, úplně promrzlí a vyhladovělí vojáci prostě schopni účinně čelit. Skončilo to prolomením obranných pozic pluku a zajištěním většiny jeho příslušníků, ikdyž je zřejmé, že mezi nimi byli i ti, kteří se vzdali bez

In. Slovenská republika 1939-1945 očami mladých historikov. Zv. 2. Zborník príspevkov z druhého sympózia Katedry histórie Filozofickej fakulty UCM Trnava, Lúka 9.-10.4. 2003. Merkury, Bratislava 2003, s. 249-278.

<sup>368</sup> Blíže k problematice i k její rozdílné interpretaci např. Josef FUČÍK: *Osmadvacátníci. Spor o českého vojáka Velké války 1914-1918*. Mladá fronta, Praha 2006; Jaroslav KUNZ: *Tajnosti rakouského generálního štábu*. Vydal Šolc a Šimáček, Praha 1931, s. 80-146; Richard LEIN: *Pflichterfüllung oder Hochverrat? Die tschechischen Soldaten Österreich-Ungarns im Ersten Weltkrieg*. Europa Orientalis, 2011; Richard LEIN: *The „Betrayal“ of the k.u.k. Infantry Regiment 28. Truth or Legend?* Prague Papers on the History International Relations, roč. 13 (2009), s. 325-348; Karel PICHLÍK: *Bez legend. Zahraniční odboj 1914-1918. Zápas o československý program*. Panorama, Praha 1991; Karel PICHLÍK – Vlastimil VÁVRA – Jaroslav KRÍŽEK: *Červenobílá a rudá. Vojáci ve válce a revoluci 1914-1918*. Naše vojsko, Praha 1967; Richard Georg PLASCHKA: *Zur Vorgeschichte des Überganges von Einheiten des Infanterieregiments Nr. 28 an der russischen Front 1915*. In. *Österreich und Europa: Festschrift für Hugo Hantsch zum 70. Geburtstag*. Verlag für Geschichte und Politik, Graz 1965, s. 455-464; Alon RACHAMIMOV: *POWs and the Great War. Captivity on the Eastern Front*. Berg, Oxford-New York 2002, s. 12-13 a 31-33; Gunther E. ROTHENBERGER: *The Army of Francis Joseph*. Purdue University Press West Lafayette, Indiana 1976, s. 183-184; Ivan ŠEDIVÝ: *Češi, České země a Velká válka 1914-1918*. NLN, Praha 2001 aj.

<sup>369</sup> Piotr M. MAJEWSKI: *Sudetští Němci 1848-1948. Dějiny jednoho nacionalismu*, s. 137-139.

boje. Prvotní přehnaná hlášení nadřízených o „zradě“ pluku do určité míry sloužila i k zakrytí vlastních velitelských chyb.

Pražský pluk byl sice oficiálně zrušen, nikoli však natrvalo. Příslušníci jednoho z jeho pochodových praporů, nasazeného v kritické době na sočské frontě, svým úspěšným bojovým počínáním při tvrdém hájení Monte S. Michele přesvědčili c. a k. armádní velení, aby 28. pěší pluk znovu zřídilo (k obnově mladoboleslavského 36. pěšího pluku ovšem nedošlo). Navzdory tomu tehdejší značně medializovaná aféra natrvalo poškodila pověst českého vojáka ve službách habsburské monarchie.

Faktem ovšem je, že snížená míra odporu vůči ruským útokům, větší ochota dát se zajmout či přímo přebíhání na protivníkovu stranu se projevovaly i u celé řady dalších útvarů doplňovaných českým mužstvem, a to zejména v průběhu roku 1915, kdy se ruská vojska nacházela nejbliže českým zemím. Šlo například o písecký 11. pěší pluk (IR 11 *Johann Georg Prinz von Sachsen*), královéhradecký 18. pěší pluk (IR 18 *Erzherzog Leopold Salvator*), českobudějovický 91. pěší pluk (IR 91), vysokomýtský 98. pěší pluk (IR 98 *von Rummer*), benešovský 102. pěší pluk (IR 102 *Potiorek*) a o některé další doplňované českým mužstvem.

Z těchto důvodů AOK „*aby mužstvo z krajů silně nacionálních a antimilitaristicky naladěných bylo vzdáleno vlivu agitátorů*“ pristoupilo k tomu, že náhradní prapory takových pluků zasažených či ohrožených rozkladem byly redislokovány do cizího, především maďarského a německého prostředí. Namísto nich přišly do českých posádek náhradní prapory cizích pluků (tak se například z jihotyrolského Bolzana do Benešova u Prahy dostal náhradní prapor 2. pluku tyrolských císařských myslivců, zatímco náhradní prapor benešovského 102. pěšího pluku se musel odstěhovat do maďarské Békescsaby).

Dalším prostředkem pak bylo „ředění“ útvarů, v nichž měli Češi převahu, mužstvem jiné národnosti, a naopak zařazování českého mužstva do jiných, převážně německojazyčných pluků, např. do terezínského 42. pěšího pluku (IR 42 *Ernst August Herzog von Cumberland, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg*), chebského 73. pěšího pluku (IR 73 *Albrecht Herzog von Württemberg*), chomutovského 92. pěšího pluku (IR 92 *Edler von Hortstein*) a dalších. Zde je potřeba poznamenat, že podobně se postupovalo také v případech Srbů, Rumunů a Italů, do určité míry i u Rusínů, méně již u Poláků, jejichž postavení bylo ovšem poněkud specifické.<sup>370</sup>

Faktem je, že v průběhu následujícího roku, zvláště pod dojmem zostřených perzekučních opatření v českém zázemí, ale i v důsledku ruského ústupu od hranic českých zemí, k tak výrazným protirakouským, resp. rusofilským projevům již nedocházelo.

Jiná situace pak panovala po nasazení českých útvarů na italské frontě, kde se naopak držely vesměs přinejmenším uspokojivě. Dosvědčuje to i italská strana: „*Napadeny útokem protivníka bojují [rakousko-uherské] jednotky ukázněně a s pudem sebezáchovy. Propaganda nenávisli vůči Italům je důrazná a neúnavná,*“ čteme ve služební pomůcce o bojovém chování rakousko-uherské armády, kterou na podzim 1917, po jedenácté bitvě na Soči pro svá vojska vydalo velitelství italské 3. armády. „*Nárůst procenta mužstva slovanské národnosti – máme nyní před naší frontou 60 procent Slovanů, 16 procent Maďarů, 13 procent Němců a 11 procent Rumunů – by mohl vzbudit domněnku, že u jejich jednotek poklesne vůle k odporu. Dosavadní zkušenosti nám však ukazují, že tito*

<sup>370</sup> Blíže k problematice Jan ŽUPANIČ: *Rakousko-Uhersko a polská otázka za První světové války*. Karolinum, Praha 2006.

*Slované, kteří se na jiných frontách vzdávají, se na naší frontě bijí s obzvláštní neústupností. Připomeňme jen Čechy, kteří bojují s obzvláštní houževnatostí a raději se ve svých kavernách nechají zabít, než aby se vzdali.*“<sup>371</sup>

Ovšem dva roky po aféře s „Pražskými dětmi“, na pozadí silícího nacionálního napětí na vnitropolitické scéně monarchie, rozvířila hladinu jiná zpráva z ruské fronty, tentokrát o úspěšném útoku čs. legionářů u haličského Zborova 2. července 1917. Při tomto dílčím úspěchu celkově ovšem neúspěšné tzv. Kerenského ofenzívy Československá střelecká brigáda velmi úspěšně zaútočila na postavení, které - shodou okolností a kouzlem nechtěného - hájily dva útvary c. a k. armády, doplňované z Čech. Šlo o plzeňský 35. pěší pluk (IR 35 *Freiherr von Sterneck*) a jindřichohradecký 75. pěší pluk (IR 75), oba patřící do sestavy 19. pěší divize. Češi s Čechy se utkali v bratrovražedném boji.<sup>372</sup>

Pobouření nevzbudil ani tak fakt, že došlo k prolomení rakousko-uherských pozic, ale že se to tentokrát podařilo nepřátelskému útvaru, složenému z Čechů. Bylo tedy víceméně logické, že se pozornost upnula také na vysvětlení toho, zdali tento úspěch nebyl způsoben chováním příslušníků obou převážně českých pluků c. a k. armády. Oba při tom totiž utrpěly relativně nízké ztráty na padlých, zato však vysoké na pohřešovaných, potažmo zajatých (uvádějí se čísla od 3200 do 4000 zajatých mužů).<sup>373</sup> Zdálo se tedy, že se místy skutečně bránili chaběji a tváří v tvář útočícím krajanům se vzdávali ochotněji. Logicky se nabízelo, že triumf legionářské brigády by s největší pravděpodobností nemohl být tak úplný, kdyby vojáci obou českých pluků c. a k. armády obstáli úplně stoprocentně. Pochybnosti neskrýval velitel nadřízené c. a k. 2. armády generálplukovník Eduard von Böhm-Ermolli,<sup>374</sup> který bezprostředně na to nařídil vyšetřování. Mělo ukázat, nakolik byl zborovský neúspěch způsoben objektivně nastalou těžkou bojovou situací, nebo se o něj přičinila nízká bojechtivost českých vojáků, potažmo jejich vyšší ochota nechat se zajmout.

V dobách silící nacionální tenze se pochopitelně nabízela možnost řešení podobného předloňské „vlastizrádné“ aféře s „Pražskými dětmi“. Nový císař, který nechtěl ztratit

<sup>371</sup> Anton PITREICH: *Der österreichisch-ungarische Bundesgenosse im Sperrfeuer*. Kollitsch Verlag, Klagenfurt 1930, s. 339-340.

<sup>372</sup> Blíže Vladimír KLECANDA: *Bitva u Zborova. Vojensko historická studie o bojích československé brigády v Haliči roku 1917*. Vojenský archiv RČS, Praha 1927, Jaroslav PAPOUŠEK: *Bitva u Zborova*. Pokrok, Praha 1927, Tomáš JAKL: *Zborov 1917-2007*. MO ČR – AVIS, Praha 2008, Jan GALANDAUER: *2. 7. 1917 bitva u Zborova. Česká legenda*. Havran, Praha 2002, Jan GALANDAUER: *Bitva u Zborova a vznik československého státu*. In: *75. výročí Zborova*. HÚ AČR, Praha 2002, s. 4-19, Richard LEIN: *The Battle of Zborow and Its Reflection in History*. Prague Papers on the History of International Relations. roč. 11 (2007), s. 213- 225.

<sup>373</sup> Richard Lein vyčíslil ztráty obou pluků na 80 padlých, 605 zraněných a 3701 zajatých a pohřešovaných, pochopitelně bez rozlišení národnosti. Richard LEIN: *The Battle of Zborow and Its Reflection in History*. Prague Papers on the History of International Relations. roč. 11 (2007), s. 220.

<sup>374</sup> Pozdější generál-polní maršál Eduard svobodný pán von Böhm-Ermolli (\* 12. 2. 1856, Ancona, tehdy Papežský stát, od r. 1860 Itálie, † 9. 12. 1941, Opava) měl domovskou příslušnost v Opavě, kde se také po rozpadu Rakouska-Uherska a vzniku Československa usadil. Jako armádní generál ve výslužbě také od čs. vlády pobíral důchod. Po Mnichovské dohodě se stal státním příslušníkem Třetí říše a jako tehdy jediný žijící c. a k. polní maršál byl (31. 10. 1940) povýšen na generála-polního maršála nacistického Německa. Po jeho smrti ve věku 85 roků mu byl uspořádán státní pohřeb ve Vídni, na němž německou armádu zastupoval polní maršál Wilhelm Keitel. Ostatky tohoto komandéra Vojenského řádu Marie Terezie i pruského řádu *Pour la Mérite* s dubovými ratolestmi byly pak pohřbeny v Opavě. Jeho hrob se na zdejším městském hřbitově nachází dodnes.



kredit u obou nesmiřitelných nacionálních táborů, ovšem na reprízu něčeho podobného ani nepomýšlel. Přestože německonacionální poslanci na zborovský případ poukazovali ještě dlouhou dobu, po vojenské stránce věc nakonec skončila víceméně do ztracena. Vyšetřování sice připustilo, že někteří vojáci se nechali zajmout bez náležitého odporu, ale naprostá většina ostatních se bránila srdnatě a do zajetí padla v bezvýchodné situaci. Možnost konspirace mezi českými vojáky c. a k. armády a legionáři vyšetřování vyloučilo naprosto a ani ostatní okolnosti nenasměřovaly české „zradě“.<sup>375</sup> A důstojníci obou pluků (s nimiž ostatně dosud nebyly na ruské frontě žádné vážnější potíže) z principu nemínili připustit, aby utrpěla čest jejich jednotek a tezi o selhání svých vojáků vehementně popírali: „Skutečnost, že proti divizi stála také česko-slovenská brigáda, je zřejmě v nejvyšším stupni pro Čechy ostudná, avšak mužstvo o to nemělo ponětí. Museli by se volat k zodpovědnosti političtí iniciátoři a nechat dát v Čechách tuto hanbu pocítit politicky – ale ubozí, poslušní a stateční vojáci, kteří jsou pod naším velením, za to opravdu nemohou.“<sup>376</sup>

V realitě vyhocených česko – německých vztahů představovaly všechny tyto události vodu na mlýn nejen českému zahraničnímu exilu, ale především německonacionální politické reprezentaci. Společně s mnoha dalšími obviněními se koncem roku 1917 staly mimo jiné součástí obsáhlého spisu *Chování Čechů ve Světové válce (Das Verhalten der Tschechen im Weltkrieg)*, předloženého ve formě parlamentní interpelace skupinou německonacionálních poslanců.<sup>377</sup> Zde jen dodejme, že tato obsáhlá interpelace ve svých důsledcích patrně sehrála roli, kterou její autoři zcela zřejmě nezamýšleli. S ohledem na to, že šlo o parlamentní dokument, mohl se dostat legálně mezi českou veřejnost, která o domácí a především zahraniční odbojové akci, včetně té vojenské, dosud disponovala jen útržkovitými informacemi.

Problematické chování některých českých pozemních jednotek ovšem nelze mechanicky aplikovat na všechny ostatní složky armády. Skutečností totiž zůstává, že ve zcela specifickém, nadto národnostně velice promíchaném prostředí leteckých setnin, jehož létající personál se navíc rekrutoval výhradně z dobrovolníků, nic podobného doloženo není.

Do určité míry to potvrzuje i fakt, že o jakémkoli podobném selhání českých aviatiků se nezmiňuje ani ona výše uvedená čtyřsetstránková a velice podrobná parlamentní „obžaloba“, či spíše denunciaci, jejímž cílem bylo demonstrovat rozdíl mezi „státotvorným“ německým národem a „nelojálními“ národem českým.

<sup>375</sup> Plzeňský 35. pěší pluk měl 61 %, jindřichohradecký 75. pěší pluk 79 % českého mužstva. Vyšetřováním vyšlo najevo, že z 1520 mužů obou pluků, které se po zborovské bitvě podařilo shromáždit do 6. 7. 1917, bylo 573 Němců a 913 Čechů. To příliš nepodporuje tezi o nějakém zásadním selhání českého mužstva jako celku, naopak na to může být nahlíženo jako na „normální“ situaci při nepřátelském průlomu. Richard LEIN: *The Battle of Zborow and Its Reflection in History*. Prague Papers on the History of International Relations, roč. 11 (2007), s. 223.

<sup>376</sup> Cit. dle Ivan ŠEDIVÝ: *Češi, České země a Velká válka 1914-1918*. NLN, Praha 2001, s. 121.

<sup>377</sup> *Das Verhalten der Tschechen im Weltkrieg. Die Anfrage der Abg. Dr. Schürff, Goll, Hartl, Knirsch, Dr. v. Langenhan und K. H. Wolf im österreichischen Abgeordnetenhaus. Wörtliche Wiedergabe nach dem stenographischen Protokoll, Seite 4553 bis 4828 des Anhangs II der Beilagen zur 49. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. Dezember 1917, Zahl 1749/I*. Deutschnationalen Geschäftsstelle, Wien 1918.

Jistě stojí za zmínku, že jméno žádného z nich nenalezneme ani v pověstném *Albu velezrádců*.<sup>378</sup> Toto „dílo“ sestavené centrálou obranného zpravodajství při c.k. policejním ředitelství v Praze bylo míněno jako „*obsáhlé udání, odevzdané příslušným vojenským soudům*“, aby v příhodném čase „*byla zavedena patriční trestní řízení*.“<sup>379</sup> Je ovšem třeba poznamenat, že *Album* (a jeho následné doplňky) celý český, převážně zahraniční odboj postihovalo jen zčásti a ne vždy přesně. Čítalo přibližně 1400 položek, ale úroveň těchto abecedně řazených biografických záznamů spolu s vyličením „*velezrádného skutku*“ byla velice rozdílná – od věcně přesných a tedy poměrně relevantních až po takové, které lze označit za kuriózně nesprávné, po válce ironicky glosované jako „*dokumenty vlastní rakouské hlouposti*“ či „*vysvědčení duševní chudoby rakouské špionáže*“.<sup>380</sup>

Doklady o národnostně motivované nespolehlivosti českých letců nenacházíme ani v dochovaných spisech velitelských složek *k.u.k. Luftfahrtruppen*. Nelze říci, že by disciplinárních prohřešků řešilo málo. Ovšem nejčastěji šlo o případy letecké nekázně, neoprávněné používání letadel, služebních automobilů a erárního benzínu k soukromým účelům, dále překračování zákazu návštěv určitých pohostinských zařízení, nelichotivé výroky na adresu chování některých důstojníků z císařského Německa apod. Případy dezercí se zde řeší, a to poměrně často, zvláště ke konci války. Týkaly se ovšem zejména příslušníků pozemního a pomocného personálu, kteří ovšem neutíkali k nepříteli, nýbrž do svých domovů. Jejich pohnutky ovšem nebyly ani tak politického, resp. národnostního rázu, jako spíše osobního a sociálního.<sup>381</sup> Všechny tyto prohřešky a podobné problémy byly ovšem běžné v každém letectvu, ba v každé armádě.

Nelze vyloučit, že řada dalších relevantních dokumentů vzala za své a do dnešních dob se nedochovala. Z těch, které jsou k dispozici, vyplývá, že jediný případ politicky, resp. nacionálně motivované dezerce letců k nepříteli, který se dočkal šetření ze strany proslulého *Evidenzbüra* c. a k. generálního štábu, pocházel z počátku roku 1916. Inicioval ho článek v italském listu *Corriere de la Sera*, který uvedl případ dezerce rakousko-uherského poddůstojníka - letce rumunské národnosti do Bukurešti. Kromě informací o velkých ztrátách c. a k. letectva měl pak italskému novináři také tvrdit, že s úmyslem dezertovat se mu svěřil i jeden kapitán c. a k. letectva české národnosti. Pochopitelně, že vše bez uvedení jmen a dalších dat.

Velitelství *k.u.k. Luftfahrtruppen* začalo věc neprodleně šetřit. A po několika týdnech ji odkázalo do říše výmyslů. Údajného rumunského dezertéra neztotožnilo, což nebylo zase tak složité, uvážíme-li, že poddůstojníků-letců rumunské národnosti u tehdejšího c. a k. letectva mnoho nesloužilo. Navíc ani nikdo takový nefiguroval v seznamech ztrát.<sup>382</sup> Ani kapitánů (*Hauptmann*, u jezdeckva *Rittmeister*), což byla u letectva poměrně vysoká hodnost, tam mnoho nebylo a české národnosti jich byla jen hrstka. Navíc případ se týkal

<sup>378</sup> *Album velezrádců. Velezrádné rejdy Čechů za hranicemi*. Nákladem Aloise Hynka, knihkupce v Praze 1919.

<sup>379</sup> *Album velezrádců*, s. 1.

<sup>380</sup> *Album velezrádců*. Předmluva Florianu Zapletala, špkt. Českosl. vojska na Rusi a býv. redaktora „Čechoslováka“ v Petrohradě, s. XVII a XVIII.

<sup>381</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 395. Operatives Disziplin, Gruppe 1h; ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 4-6, 11-14, 21-24, K.u.k. Fliegerarsenal, Tagesbefehle 1916-1918.

<sup>382</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 389. Verluste Listen, Gruppe 8d; ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1917-1918 (zde jsou uvedeny jmenné přehledy ztrát létajícího personálu zpětně i za roky 1914-1916).

jihovýchodní (t.j. srbské, černohorské a albánské fronty), kde jich bylo skutečně jen poskrovnu. Došlo k vyšetřování nejen mezi důstojníky české národnosti (vyslýchán byl tehdy i naprosto loajální *Rittmeister* Vojtěch Bárta od *Fliku 15*), ale i jiných slovanských národností. Bez jakéhokoli hmatatelného výsledku. Navíc „*že by se kapitán letectva svěřoval se svým úmyslem dezertovat příslušníkovi mužstva, to už nezasluhuje žádný další komentář*“. („*Dass sich ein Fliegerhauptmann mit Desertion Absichten trüge und diese Absicht Mannschaftspersonen mitteilt, bedarf keine weiteren Kommentars*“).<sup>383</sup> Zdá se, šlo pouze o jeden z četných případů „černé propagandy“ z italské dílny.

Oswald Kostrba-Skalický (1922-2001), dnes již nežijící, leč stále uznávaná autorita mezi rakouskými leteckými historiky, otázku loajality u veškerých rakousko-uherských leteckých sil svého času sledoval. K problematice státní spolehlivosti mnohonárodnostního složení létajícího personálu píše:

„*Výrazný vliv mělo také národnostní složení leteckého personálu. Technické znalosti nebo alespoň cit pro techniku byly dány hlavně vzděláním, a proto byli nejpočetněji zastoupeni Rakušané, hned po nich ale následovali sudetští Němci, Češi, Maďaři, Poláci a s velkým odstupem Jihoslované. V důsledku pozdějších ztrát v průběhu války se těžiště posunulo od aktivních vojáků k vojákům ze zálohy, kteří byli národnostně vyhraněnější.*

*Určitý zlom přineslo také úmrtí císaře Františka Josefa. Začala se projevat národnostně motivovaná nedůvěra, posilovaná tajnými rozkazy z evidenčního úřadu. Nouzová přistání nebo dokonce sestřelení nad nepřátelským územím vyvolávala podezření ze zrady, přestože byla právě v leteckých silách – s výjimkou dvou nebo tří dezercí z námořního letectva do Itálie a dvou nikdy zcela neobjasněných případů nad pozemní frontou – pevná disciplína, a to i po vydání výnosů, doporučujících propuštění osob mluvících jinak než německy nebo maďarsky z technických útvarů armády. V letectvu se tyto požadavky v praxi neprojevovaly, naopak vzhledem k výše uváděným nedostatkům překvapuje, jak často přátelství pilotů přetrvávalo až do trpkého konce.*“<sup>384</sup>

Když pak Oswald Kostrba v osobním rozhovoru precizoval ony „*dva nikdy zcela objasněné případy nad pozemní frontou*“, upřesnil, že v prvním případě se mohlo (ale nemuselo) jednat o případ českého polního pilota *Feldwebela Fp. Vladimíra Černého* (1895-1943) od *Fliku 15*. Za řízením Brandenburgu C.I (U) 64.12, v němž na pozorovatelském sedadle seděl nezkušený *Kadett in der Reserve* Rudolf Francus (pocházel z Těšínska), se 3. července 1916 nevrátil z průzkumného letu a přistál za italskými liniemi v prostoru Castelfranco - Bassano. V meziválečné legionářské literatuře (a pak i později) se uvádělo, že dezertoval vědomě, a to pod vlivem nedávné Štefánikovy letákové akce, vyzývající rakousko-uherské vojáky slovanských národností k přeběhnutí na italskou stranu. A sám Černý, jenž pocházel z Prahy, to později nikdy nevyvracel. Na druhou stranu je doloženo, že jeho stroj byl ještě před přistáním vážně poškozen italskou palbou ze země a přistání bylo tudíž vynucené. Žádná z verzí tu druhou nevyklučuje, takže případ zůstává skutečně neobjasněný.<sup>385</sup>

<sup>383</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 395. Operatives Disziplin, Gruppe Ih. Evidenzbureau des k.u.k. Generalstabes K. Nro. 907 z 12. 1. 1916.

<sup>384</sup> Oswald KOSTRBA-SKALICKÝ: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*, s. 131-148.

<sup>385</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 7 (Wladimir Cerny), VÚA-VHA, kvalifikační listina V. Černého. Blíže k němu Jiří RAJLICH: *Letci československých legií v Itálii*. HPM č. 10/2008, s. 37-38.

Druhým podobně záhadným pak byl případ Slovince (podle jiných zdrojů Chorvata, případně Itala) od stíhacího *Fliku* 41J, *Feldw. Fp.* Radamese Iskry, jenž pocházel z Rijeky (slovensky Reka, italsky Fiume), která dnes patří k Chorvatsku. Po souboji s italskými SPADy 7 nad řekou Tagliamento 6. listopadu 1917 přistál se svým Albatrosem D.III (Oef) 153.08 poblíž Trevisa na italské straně fronty. Jedna z verzí praví, že v souboji ztratil orientaci a nouzové přistání bylo také vynuceno poškozením stroje. Ta druhá, italská, že šlo o vědomou dezerci, neboť se prý po přistání jako přeběhlík sám deklaroval. Přestože spolu s tím pak při výslechu pronášel nelichotivé poznámky o profesionální žárlivost mezi rakouskými leteckými důstojníky, nelze vyloučit, že obojí mohlo souviset se snahou vylepšit své postavení v zajetí.<sup>386</sup>

Za jedinou prokazatelnou a patrně plánovanou dezerci u armádních *k.u.k. Luftfahrtruppen* považoval Oswald Kostřba případ českého pilota *Zugsf.* Adolfa Bláhy a jeho maďarského kolegy *Stabsfeldw.* Bély Mayera, příslušníků stíhacího *Fliku* 3J, kteří se svými Albatrosy D.III (Oef) 253.116, resp. 253.114 uletěli z Innsbrucku do Švýcarska. K tomu ovšem došlo až několik týdnů po uzavření příměří a rozpadu monarchie, 21. listopadu 1918.<sup>387</sup> Švýcarské materiály navíc upřesňují motiv dezerce v tom smyslu, že v Innsbrucku, kudy se po kapitulaci převalila masa demoralizovaného vojska, tehdy panovaly natolik neutěšené bezpečnostní poměry, že oba piloti uletěli před plenícími bandami.<sup>388</sup> Takových případů ovšem tehdy bylo více a netýkaly se jen Čechů.

Pokud jde o námořní letectvo, tak tam je situace daleko jasnější. Obě dezerce za účasti celkem pěti osob neněmecké či nemaďarské národnosti lze považovat za spolehlivě doložené. Ani v jednom případě však žádný Čech nefiguroval.

V prvním případě šlo o trojici příslušníků námořní letecké základny v Kumboru u Boky Kotorské, kteří uletěli s hydroplánem K207 z Kumboru do Itálie. Byli to dva Poláci (námořní pilot *Flieger Quartiermeister* Antoni Grabowiecki a *Elektromaat* Gustaw

<sup>386</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 21 (Fw. Radames Iskra), Paolo VARRIALE: *Italian Aces of World War I*. Osprey, Oxford 2009, s. 74, Jon GUTTMAN: *SPAD VII Vs Albatros D III: 1917-18*. Osprey, Oxford 2011, s. 68.

<sup>387</sup> VÚA-VHA, Praha, MNO 1919, IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, k. 9701/2, inv. č. 131, sign. 4 7/6 2. Letadlo Albatros D III ve Švýcarsku – jednání o jeho přelet čs. pilotem A. Bláhou do ČSR; k. 9707/8, inv. č. 430, sign. 32 3/2 1. Prodej letadla Albatros D III, které 21. 11. 1918 přistálo ve Švýcarsku, jako kompenzaci za jeho uskladnění; k. 9707/8, inv. č. 432, sign. 32 3/3 9. Oznámení čs. vyslanectví v Bernu o přistání šik. Mayera s letadlem Albatros D III ve Švýcarsku 21. 11. 1918; Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 72, 181 a 194. Blíže k osobnosti A. Bláhy viz jeho biografický medailon v přílohové části práce.

<sup>388</sup> Schweizerisches Bundesarchiv (BA), Bern. Armeestab – Nachrichtensektion. 17.653. Gelandete österreichische Flieger, Bern, 22. 11. 1918; BA, Bern. Département militaire de la Confédération suisse. No. de Contr. 34/5/30 de 19.N/Bo., Berne, 28. 1. 1920; BA, Bern. Schweizerisches Politisches Departement – Abteilung für Auswärtiges. B 51/142/12/2 Au/107.JB. Berne, 5. 1. 1920; BA, Bern. Militärdepartement der Schweiz. Eidgenossenschaft. Kontr. 34/5/30. Österreichische internierte Flugzeuge in Dübendorf. Bern, 19. 11. 1919; BA, Bern. Schweiz. Eidgenossenschaft - Militärdepartement. Kontr. 34/5/30 v.19.Wt./W. Internierte Flugmaschine Albatros D.III.603. Bern, 27. 11. 1920; BA, Bern. Schweiz. Eidgenossenschaft - Militärdepartement. Kontr. 34/5/30 v.19.Tr./R. Flugzeug Albatros D.III.603. Bern, 12. 1. 1921; BA, Bern. Eidgenössische Flugplatzdirektion. 34/5/30 v.19. Österreichische Jagdapparat Albatros D.III.603. Dübendorf, 6. 5. 1920; BA, Bern. Schweizerische Armee – Armeestab. No. 23.406. Albatros 605 Typ 253114. Bern, 2. 10. 1919; BA, Bern. Eidgenössische Armee – Armeestab. No. 23.447. Albatros 605 Typ 253114. Bern, 4. 10. 1919; BA, Bern. Eidgenössische Armee – Fliegerabteilung. Betr. Oestr. Flugzeug Albatros D III 603 landeten am 21. Nov. 1918 bei Schlieren. Dübendorf, 10. 1. 1920; BA, Bern. Armée Suisse – Groupe d'Aviation. Betr. oesterr. Flugzeug. Dübendorf, 24. 8. 1920; BA, Bern. Eidgenössische Flugplatzdirektion. Bk/kn. Betr. oester.-ungarisches Flugzeug. Bern, 19. 3. 1920.

Stonawski) a jeden Chorvat (letecký pozorovatel *Seefähnrich i.d.Res.* Antun Sesan, který byl jediným záložním důstojníkem mezi vzbouřenci). Stalo se tak ráno 3. února 1918 po selhání a potlačení známé námořnické vzpoury v Boce Kotorské. Ta měla národnostní a politické konotace, ale odstartovaly ji, tak jako vícekrát, především sociální příčiny – dlouhodobě špatná a nedostatečná strava, arogantní zacházení ze strany důstojníků a ubíjející dřina na lodích. Trojice uprchlíků nakonec úspěšně dorazila k italskému pobřeží a šťastně přistála u městečka Manfredonia.<sup>389</sup>

K druhému případu došlo 3. června 1918, kdy z letecké základny na ostrově Lussin (Lošinj) na hydroplánu L127 dezertovali do Itálie dva příslušníci pozemního personálu námořního letectva (*Fliegermatrosen*), Vincenzo (Vicko) Splivalo a Carmelo Foresti. Podle jedné verze byli oba italského původu, neboť se tak po úletu sami deklarovali. Podle jiné byl první dalmatský Chorvat z obce Viganj u Pelješace v jižní Dalmácii, druhý istrijský Ital z Terstu. Zde jen dodejme, že odvážný a krajně riskantní úlet do Ancony se jim podařil i navzdory tomu, že ani jeden z nich nebyl vyškoleným pilotem! Jejich L127 je dnes součástí sbírek Muzea italského vojenského letectva (*Museo storico dell'Aeronautica Militaire*) ve Vigna di Valle, ležícího na sever od Říma.<sup>390</sup>

Zvláště tento poslední případ od námořního letectva logicky vyvolal vydání rozkazů, které měly recidivě něčeho podobného předejít. Dosti nepřekvapivě volaly po utužení disciplíny a po větší bdělosti. Současně byl vysloven požadavek, aby z míst, kde by k něčemu podobnému mohlo dojít, byli preventivně odstraněni příslušníci italského, srbského a českého mužstva – pokud to ovšem bude možné.<sup>391</sup> Není známo, jak se to projevilo v praxi, pokud vůbec - ostatně, konec války byl na dohled. Je však zřejmé, že proveditelné to bylo jen velice obtížně. Zvláště v případě italského mužstva, tradičně vysoce zastoupeného v c. a k. námořnictvu, šlo o požadavek, který byl zcela mimo realitu. Totéž se ostatně týkalo obecně mužstva u tak technicky náročné zbraně jako námořnictvo, resp. námořní letectvo. Byl ho trvalý nedostatek bez ohledu na jeho národnost a jeho redukce podle uvedeného národnostního klíče by nepochybně vedla k vážnému narušení bojeschopnosti celku.

Navzdory již uvedenému lze konstatovat, že spolehlivost českých (ale i dalších slovanských či latinských) aviatiků nebyla vůbec na špatné úrovni. Uvedené výjimky toto pravidlo spíše potvrzují. Jednak proto, že část z nich zůstává nevyjasněna, jednak proto, že je to jen naprosto minoritní část. Toto konstatování může být pro někoho překvapivé, zvláště pokud si uvědomíme, že například řada zajatých českých letců později nalezla

<sup>389</sup> Richard G. PLASCHKA – Horst HASELSTEINER – Arnold SUPPAN: *Innere Front. Militärassistentz, Widerstand und Umsturz in der Donaumonarchie 1918. Band I. Zwischen Streik und Meuterei*. Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1974, s. 107-147 a 420; Richard G. PLASCHKA. *Cattaro-Prag. Revolte und Revolution. Kriegsmarine und Heer Österreich-Ungarns im Feuer der Aufstandsbewegungen vom 1. Februar und 28. Oktober 1918*. Böhlau, Graz 1963; Boris CIGLIČ: *Seaplanes of Bocche. The story of Austro-Hungarian Naval Aviation in the Southern Adriatic 1913-1918*. Jeroplan Books, Beograd 2014, s. 88-91; Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 111, 114, 227 a 233.

<sup>390</sup> Gregory ALEGI: „Mani“. *Die abenteuerliche Geschichte des Lohner-Flugboot es L.127*. ÖFH-Nachrichten Nr. 3/1992, s. 4-12; Miroslav BERTOŠ (ed.) a kol.: *Pula. Tri tisućljeća mita i stvarnosti*. Historica Croatica. C.A.S.H., Pula 2005; Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 111, 114, 227 a 233.

<sup>391</sup> Richard G. PLASCHKA – Horst HASELSTEINER – Arnold SUPPAN: *Innere Front. Band I. Zwischen Streik und Meuterei*, s. 420.

svou cestu do řad čs. legií v Rusku a Itálii<sup>392</sup> (vedle toho několik dalších českých letců na straně Dohody bojovalo také ve Francii; ti se ovšem nerekrutovali ze zajatců či přeběhlíků, nýbrž z krajanů, kteří po vypuknutí Světové války nabídli své služby francouzským ozbrojeným silám).<sup>393</sup>

Zvláště v meziválečné legionářské literatuře nacházíme nemálo zmínek o tom, že většina z nich do nepřátelských řad vědomě dezertovala, aby se připojila k národně-osvobozeneckému hnutí<sup>394</sup> (a někteří to po válce buď sami „potvrzovali“, nebo alespoň nevyvraceli). Při bližší analýze všech takových případů však nalezneme pouze onen jediný, nadto nikdy zcela objasněný, který by něco takového alespoň naznačoval.<sup>395</sup>

Snad jedinou výjimku z tohoto legionářského „kánonu“ představoval Adam Jist.<sup>396</sup> Známý meziválečný i poválečný letecký publicista totiž na svou dobu docela odvážně dokonce tvrdil, že ve skutečnosti „... v Rusku a v Itálii nebylo ni jediného českého leteckého důstojníka, přeletivšího z rakouských pozic“.<sup>397</sup> Současně s tím si přitom kladl otázku, „proč letci, mající možnost přeletět k nepříteli, zůstali věrni Rakousku,“ což jim bylo ještě „dost dlouho po převratu vytýkáno a předhazováno jako známka rakušáctví.“<sup>398</sup>

Je přitom doloženou skutečností, že naprostá většina zajatých letců, kteří později vstoupili do čs. legií v Rusku a Itálii, předtím patřila k opakovaně vyznamenaným, svými veliteli tedy ceněným letcům. A navzdory různým pozdějším „odbojovým legendám“ do zajetí padli zpravidla po tvrdém boji a nikoli z vlastního rozhodnutí a přičinění.

<sup>392</sup> Blíže např. Ivan URMINSKÝ: *Letecké síly československých legií v Rusku 1918-1920*. Historie a vojenství č. 4/1995, s. 21-49, Ivan URMINSKÝ: *Českoslovenští letci ve francouzské a italské armádě 1914-1918*. Historie a vojenství č. 6/1996, s. 31-46, Jiří RAJLICH: *Křídla legií nad Ruskem. Letectvo čs. legií v Rusku 1918-1920*. Válka Revue leden-únor 2015, s. 10-15, Jiří RAJLICH: *Letci československých legií v Itálii*. 1. a 2. část. HPM č. 10/2008, s. 30-42, č. 11/2008, s. 18-27 aj.

<sup>393</sup> Blíže Jiří RAJLICH: *Českoslovenští letci ve francouzských službách za Velké války 1914-1918*. 1., 2. a 3. část. HPM č. 7/2004, s. 15-21, s. 8/2004, s. 17-20, č. 9/2004, s. 20-27; Jiří RAJLICH: *Létající legionář Jan Štork alias Jean Loustau*. 1. a 2. část, HaV č. 3/2006, s. 78-96, č. 4/2006, s. 59-85, *Češi a Slovinci v historii letectví 8*. Speciál L+K č. 8/2006, s. 3-74, aj.

<sup>394</sup> Např. František BEDNAŘÍK – Otakar VANĚK (eds.): *V boj! Obrazová kronika československého revolučního hnutí v Itálii 1915-1918*. Vyd. Za svobodu, Praha 1927; Antonín R. HARTMAN: *Za plk.let. Jindřichem Maršálkem a jeho druhy*. Letectví č. 2/193; Antonín R. HARTMAN: *Vzpomínka na špkt.let. v.v. Vlášdu Černého*. Letectví č. 2/1948, s. 35; J. K.: *Kdo byl kpt. Vladimír Černý*. L+K č. 9/1976, s. 9/489; Adam JIST: *Dějiny letectví česko-slovenského*. In. Naše křídla. VI. Orel, Praha 1939, s. 51; J. St. WEIGER: *Český důstojník prozradil zamýšlenou rakouskou ofensivu*. In. Josef PACHMAYER (ed.): *Slavné činy legionářů v Itálii, na Rusi a ve Francii. Vzpomínky a líčení od různých autorů*. J. Svátek, Jihočeské lidové knihkupectví, České Budějovice 1919, aj.

<sup>395</sup> Jiří RAJLICH: *Letci československých legií v Itálii*. HPM č. 10/2008, s. 30-42, č. 11/2008, s. 18-27.

<sup>396</sup> Adam Jist, vlastním jménem Jindřich Styblík (\* 10. 11. 1907, Kladno, † 18. 12. 1995, Praha) patří k nedoceneným osobnostem české letecké publicistiky. Byl novinářem, básníkem a prozaikem. V letech 1926-1934 pracoval jako reklamní textař, 1934-1938 byl redaktorem Lidových novin (v nichž často zveřejňoval příspěvky z české letecké historie i současnosti), 1938-1945 redaktorem časopisů v nakladatelství Melantrich (A-Zet a České slovo), 1945-1948 šéfredaktorem leteckého časopisu Rozlet, v letech 1948-1955 se živil jako externí lektor a překladatel pro nakladatelství Svět sovětů, 1955-1958 byl redaktorem ve Vydavatelství obchodu a 1968-1974 redaktorem Svobodného slova.

<sup>397</sup> cit. dle Jan ZAHÁLKA: *Rudolf Holeka. Kronika prvního vojenského letce národnosti české*, s. 175.

<sup>398</sup> Tamtéž, s. 174.

Například poručík (*Tenente*) Silvio Scaroni (76<sup>a</sup> *Squadriglia da Caccia*), jenž patřil k nejproslulejším italským stíhacím esům, sestřelil 21. března 1918 českého stíhače *Korporala Fp.* Bohumila Munzara, příslušníka známé *Kaiser-Staffel*, tedy *Fliku 55J*. Ten musel s hořícím strojem nouzově přistát za italskými liniemi a padl do zajetí (později vstoupil do čs. legii).<sup>399</sup> O několik hodin později se setkali tváří v tvář. Munzar tehdy svého přemožitele poněkud zaskočil. Naznačoval mu totiž, že čeští aviatci mají lepší bojovou morálku, než ti rakouští:

„... byl jsem na místě, kde měl *Albatros* havarovat, a najednou jsem potkal dva *karabiniery*, kteří vedli nějakého člověka v letecké kombinéze... ani mě nenapadlo, že by to mohl být pilot *Albatrosu*, kterého jsem ráno „dostal“. Byl to on! Nemohl jsem věřit vlastním očím, jeho letoun přeci hořel a zřítíl se z výšky snad 50 až 100 metrů a valil se dolů po skále!

*Pilot krácel rychle, stál přede mnou živý, jenom jeho kombinéza byla zepředu odřená... Okamžitě věděl, kdo jsem, protože po mě střílel pohledem. Šli jsme spolu na štáb divize, který nebyl daleko... Poručík Angelini nás vzájemně představil a řekl mi, že jsem to já, kdo ho sestřelil. Pilot si mne prohlédl znovu od hlavy až k patě a znovu mluvil s Angelinim. Ten přetlumočil, že pilot mi vyslovuje uznání za perfektní sestřel. Během rozmluvy to přece jen chvíli trvalo, než se pilot stal přátelštějším. O svých kamarádech se příliš dobře nevyjadřoval – prostě uletěli při našem prvním útoku. Dokonce mi řekl, že by to pro nás nebylo tak lehké, kdyby s ním místo rakouských pilotů letěli Češi!!!“<sup>400</sup>*

Interpretace takového výroku není snadná. Přesto se bezděčně nabízí. Pokud to nebyl jen projev pouhého mladického furiantství, nemohlo to být výrazem něčeho hlubšího? Bojoval by takový český (či jinak národnostně „jednobarevný“) *Flik* lépe, soudržněji či disciplinovaněji, než ten klasický národnostně smíšený? To vše zůstává samozřejmě pouze v hypotetické rovině, neboť žádný národnostně homogenní *Flik* neexistoval. Přesto je možné prokázat, že tam, kde bylo u *Fliků* vysoké české národnostní zastoupení – nejlépe i včetně českých velitelů – tam byly výsledky lepší, než u průměru. Příkladem budiž třeba *Flik 29*, o němž bude ještě zmínka. Nebo „slovanský“ *Flik 3J* s nadprůměrným zastoupením Poláků, či „uherský“ *Flik 42J*, patří k elitě c. a k. stíhacího letectva. A v této souvislosti pochopitelně nelze nezmínit i příklady z 2. světové války, kdy velení britského RAF přistoupilo na rozsáhle pojatou výstavbu národních perutí - samozřejmě pod svrchovaným operačním velením RAF.<sup>401</sup> Šlo o řešení stejně velkorysé, jako praktické, neboť velice záhy prokázalo svou opodstatněnost a funkčnost.

<sup>399</sup> Roberto GENTILI – Antonio IOZZI & Paolo VARRIALE: *Italian Aces of World War I and their Aircraft*. Schiffer Military History, Atglen 2003, s. 224; P[avel] V[ANČURA]: *Kdo byl Bohumil Munzar*. L+K č. 11/1974, s. 9/409.

<sup>400</sup> Silvio SCARONI: *Impressioni e ricordi di guerra aerea*. Societa Tipografico Editrice Nazionale. Torino 1922, s. 81, cit. dle Radko VAŠÍČEK: *Scaroni kontra Munzar*. Militaria č. 1/1991, s. 25; Radko VAŠÍČEK: *Scaroni kontra Munzar 21. března 1918*. Revi č. 29/1999, s. 7.

<sup>401</sup> Vedle perutí tvořených příslušníky britských dominií (Commonwealth), především Kanadany (RCAF), Australany (RAAF) a Novozélandany (RNZAF) bylo v průběhu 2. světové války v nomenklatuře RAF postaveno také celkem 44 perutí, složených z příslušníků národů okupované Evropy: 15 polských (nesly čísla 300 až 309 a 315 až 318), 12 francouzských (č. 326 až 329, 340 až 347), 4 československé (č. 310 až 313), 4 norské (č. 330 až 333), 3 nizozemské (č. 320 až 322), 2 belgické (č. 349 a 350), 2 řecké (č. 335 a 336) a 2 jugoslávské (č. 351 a 352). Kromě toho ovšem příslušníci uvedených národů složili jako jednotlivci nebo v menších skupinkách přímo v rámci britských perutí, což se pochopitelně týká i letců, kteří národní jednotky pro malé počty nevytvořili, jako byli např. Dánové, Litevci, Estonci apod. Před vstupem USA do války byly v rámci RAF postaveny rovněž tři americké (Eagle) perutě (č. 71, 121 a 133).

To, že „Boža“ Munzar a řada dalších zajatých českých aviatiků později našli cestu do řad legií, je ovšem věc jiná, ikdyž snaha po začlenění do národního kolektivu je zcela zřejmá. A přitom to vůbec nemusí být v rozporu s jejich předchozím bezvadným vojenským chováním v rakousko-uherské uniformě. Odpověď na tento zdánlivý paradox přitom vůbec nemusí být zase tak složitá, jak by se na první pohled mohlo zdát.

V první řadě se čtenář nesmí nechat mýlit dnešními znalostmi problematiky vývoje českého (československého) odbojového hnutí v jeho domácích a především zahraničně-politických souvislostech. V dané době, místě a situaci byly totiž pro veřejnost a především pro frontové vojáky nutně omezené, neúplné a často zavádějící. Nešlo jen o to, že vojenská správa vcelku logicky a energicky bojovala proti nepřátelské propagandě a výskytu nelegálních tiskovin.<sup>402</sup> Na sklonku války pak jako škodlivé vyhodnotila dokonce i některé z těch legálních.<sup>403</sup>

Dokud byli tito mladíci na rakousko-uherské straně, zajímali se především o aviatiku, která jim učarovala, a o to, aby se po válce – ať už skončí jakkoli – vrátili ve zdraví do svých domovů. Povědomí o tehdejších státoprávních a národnostních sporech – silnější spíše ve městech, než na venkově – si sice z domova přinášeli, ale českou domácí politiku, jejímž finesám příliš nerozuměli, znali zpravidla jen z novin – pokud se k nim ovšem na frontě vůbec dostali. A v nich v prvních třech válečných letech beztak dominoval tón spíše aktivistický s četnými projevy loajality než cokoli jiného. Po obnově parlamentního života v květnu 1917 se z poslaneckých lavic začal opět a stále hlasitěji ozývat tón, požadující federalizační reformy – ovšem stále ještě v rámci monarchie. To ovšem ze své podstaty nepředstavovalo požadavek ani velezrádný a ostatně ani nový. Navíc jeho naplnění by naopak zcela podkopalo úsilí české exilové reprezentace, která deklarovala úplný rozchod s habsburskou monarchií a usilovala o vznik zcela nezávislého státu. Zřetelnější protirakouský kurz nabralo domácí české národní hnutí až v prvních měsících roku 1918. O zahraniční odbojové akci a o existenci „nepřátelského“ vojska složeného z jejich krajanů se však letci, sestřelení za nepřátelskými liniemi, obvykle dozvídali až za dráty zajateckých táborů.

*„Z českých zemí se neozývalo nic, z čeho by mohli čeští vojáci soudit na revolučnost národa,“* odůvodňuje příčiny loajality českých aviatiků opět Adam Jist. *„Naopak zprávy hlavního štábu se chlubily loajálními řečmi a blahopřejnými telegramy generálům od českých politiků. Je jen pochopitelné, že vojáci, kteří mají daleko k politice, přijímali tyto zprávy jako projevy loajality a nečetli v nich mezi řádky. Kromě toho viděli, že v zázemí, kam přicházeli na dovolenou, je hlad, bída a přesto není nikde vidět náznak možnosti vzpoury, nepokojů nebo dokonce nějaké revolučnosti. Nadto tito vojáci měli všeho*

<sup>402</sup> ÖStA-KA, Wien, NFA, k. 365, AOK, Op. Nr. 5489/2 Prop. v. 12. 8. 1918. Neue Weisungen für die Feindpropaganda, NFA, k. 365, 10. AK, Op. Nr. 5489/1 v. 11. 8. 1918. Merkblatt für die Bekämpfung slav. Propaganda, NFA, k. 365, 10. AK, Op. Nr. 5725/1 Prop. v. 24. 8. 1918. Strafbestimmungen für ital. Gegenpropagandisten, NFA, k. 365, 10. AK, Na. Nr. 2446 v. 5. 9. 1918. Vorbereitung einer grosszügigen Entente-Propaganda, NFA, k. 365, HGK GM. Frh. v. Conrad, Na. Nr. 1414/II. Feindlicher Propagandadienst; Gegenmassnahmen, NFA, k. 365, Koluft 10. AK, AOK, Op. Nr. 194.624 v. 17. 9. 1918. Prop. Flugzettel, Abwerfen durch Flieger.

<sup>403</sup> Např. ÖStA-KA, Wien, NFA, k. 365, Koluft 10. AK, Na.Nr. 2757 v. 5. 10. 1918. Versendung staatsfdl. Blätter. Ve výčtu těchto „státu nepřátelských“ listů se nacházejí např. Arbeiterzeitung, Arbeiterwille, Innsbrucker Volkszeitung, Friede, Lidové noviny, Dělnické listy, Právo lidu, Večerník, Venkov, Večer, Národní listy, Lidový deník, Český deník atd. Dodatečně byl tento seznam rozšířen ještě o jiné, chorvatské a uherské listy.



*dostatek, netrpěli hladem a služba nebyla těžká... polní letiště byla od pozic tak vzdálená, že letci neměli zdání o náladě v zákopech, ba mnozí do konce války ani nevěděli, že na druhé straně se vytvořily československé oddíly.*“<sup>404</sup>

Teprve v zajateckých táborech, kde se seznamovali s cíli národně osvobozenického hnutí, u nich onen český svár a pochybnosti mezi povinností a svědomím vystoupily do popředí ještě více a palčivěji. Na vahách v rozhodování, co dál, sehrálo roli i mnoho dalších faktorů. Patřily k nim vojenská hodnota, branný poměr, u záložníků též věk, vzdělání, sociální původ, členství v národně orientovaných spolcích, rodinný stav, majetkové poměry, míra a účinnost protirakouské propagandy, často i aktuální sociální situace, panující v zajateckém táboře atd. To vše hrálo roli v tom, že u některých jejich národní loajalita nabyla vrchu nad tou dosavadní státní natolik, že zásadně a neodvolatelně zrevidovali svůj dosavadní poměr k monarchii.<sup>405</sup> Vstoupili do „nepřátelského“ vojska, aby tak za sebou spálili mosty a „navždycky rozbili pouta, jež nás vázala k Habsburské říši a k říši rakousko-uherské“;<sup>406</sup> jak praví úvodní dikce přísahy československých legionářů, kteří napsali jednu z nejpozoruhodnějších kapitol našich národních dějin.

Služba u rakousko-uherského letectva byla přeci jen komfortnější, nežli v zákopech a bylo zde patrně méně národnostní tenze, než u pozemních jednotek. O úplnou idylku rozhodně nešlo. Ostatně, bylo by jen těžko uvěřitelné, pokud by se národnostní třenice alespoň částečně nebo v zastřeně podobě nepřenesly i sem. Svědectví řady českých (ale v menší míře také slovinských, polských a jiných) aviatiků o ústrechách či nepříjemných projevech nedůvěry ze strany některých německých či (a možná v ještě větší míře) maďarských důstojníků jsou až příliš častá na to, aby mohla zůstat ignorována.

Proč tomu tak bylo v multinacionální armádě původně utvářené jako nadnárodní organismus, kde jakékoli projevy nacionalismu neměly mít místo? Nadto když hlavním strážcem této zásady byl sám císař, který armádu považoval za svou nedotknutelnou doménu, a když tato zásada byla pevně zakořeněna i v důstojnickém sboru. A to i přesto, že armáda měla vnější německý nátěr, charakterizovaný zejména němčinou jako služební řečí vojáků z povolání a v úředních záležitostech c. a k. společné armády (*Kaiserliches und königliches Gemeinsames Heer*) stejně jako tomu bylo u c.k. zeměbrany (*Kaiserliches-königliches Landwehr*) a předlitavské c.k. domobrany (*Kaiserliches-*

<sup>404</sup> cit. dle Jan ZAHÁLKA: *Rudolf Holeka. Kronika prvního vojenského letce národnosti české*, s. 174-175.

<sup>405</sup> Blíže k problematice této „změny loajality“ např. Richard Georg PLASCHKA: *Zrada, vzpoura a naše historické vědomí*. ČČH, roč. 89 (1991), č. 5-6, s. 777-786. Onen svár lze velice dobře demonstrovat i na příslušnících mnoha rodin. Nejúspěšnější český aviatik c. a k. mocnářství, *Hptm. Fp. Otto Jindra* (1886-1932), bojoval jak na ruské, tak i na italské frontě až do svého těžkého zranění v posledním válečném roce. Oproti němu jeho starší bratr, *Lt. i.d.Res. Emilián Jindra* (1880-1944), jenž bojoval na ruské frontě u pěchoty, byl zajat na počátku války a domů se vrátil v uniformě důstojníka čs. legii. Ten měl ovšem při „změně loajality“ volbu poněkud ulehčenou tím, že byl „pouze“ záložním, nikoli aktivním důstojníkem jako Otto. Aktivních důstojníků, kteří se přísahou cítili přeci jen podstatně více spojení s císařem a dynastií, vstoupilo do legií jen naprosté minimum. Zatímco Otto po válce krátce velel Leteckému sboru a zemřel sice předčasně, leč přirozenou smrtí, Emilián se po nacistické okupaci neohroženě zapojil do domácího odboje, byl zatčen a později popraven. VÚA-VHA, Praha – kvalifikační listiny O. Jindry a E. Jindry, Jiří RAJLICH: *Major polní pilot Otto Jindra (1886-1932). Nejúspěšnější český letec Velké války a velitel československého Leteckého sboru*. 1. část. Historie a vojenství č. 2/2009, s. 4-31, 2. část. Historie a vojenství č. 3/2009, s. 4-31.

<sup>406</sup> Československá samostatnost. Orgán politické emigrace. roč. III., č. 23-24, 7. 7. 1918.

*königliches Landsturm*).<sup>407</sup> Těžko tomu mohlo být jinak v monarchii, kde se mluvilo celkem dvanácti jazyky (ikdyž uherská politická reprezentace usilovala o zavedení maďarštiny u pluků společné armády doplňovaných z Uher, a to i navzdory tomu, že většinu mužstva představovali příslušníci nemaďarských národů).

Nadnárodní étos armády byl sice žádoucím, nikoli však trvalým stavem. Ani ona totiž nezůstala ušetřena zanášení národnostní tenze, vyplývající z všeobecného růstu nacionalistických tendencí ve společnosti. Pokud jde o armádu, tak zřejmě velmi významnou měrou k tomu přispělo zejména postupné „plebejšnění“ důstojnického sboru. Vyplývalo z kontinuálního úbytku osob šlechtického stavu v důstojnickém sboru v průběhu druhé poloviny 19. a na počátku 20. století, které mu dříve dodávaly onen nadnárodní étos. Jestliže například v roce 1859 mělo šlechtický původ bezmála 90 % generálů, v roce 1918 to již bylo pouhých 25 %. Počet plukovníků se šlechtickým titulem se mezi lety 1880 a 1910 snížil ze 46,7 % na 27 %, podplukovníků z 38,7 % na 26,8 %, majorů z 37,7 % na 18,2 % atd.<sup>408</sup>

Ovšem patrně největší ránu domněle nadnárodnímu důstojnickému sboru pak zcela zřejmě zasadily již úvodní měsíce války, které uspišily a akcelerovaly proces pronikání národnostních konfliktů do ozbrojených sil monarchie. Důvodem ovšem nebylo jen to, že například Češi dostali nálepku nespolehlivého a nelojálního národa. Ve skutečnosti jejich protihabsburská vystoupení měla jen omezený rozsah. Některé dezerce na ruskou stranu neměly jen politický podtext a vyšší ochota nechat se zajmout namnoze vycházela z toho, že se ocitli v bezvýchodně bojové situaci. K negativnímu obrazu Čechů přispěla i existence českých dobrovolnických jednotek v ruské a francouzské armádě, ale ty byly zpočátku jednak nepočtené a navíc se zpočátku rekrutovaly takřka výhradně z krajanů.

Podstatně závažnějším fakt představovaly dva faktory. Prvním byla skutečnost, že se válečná armáda rozrůstala, druhým pak, že do konce roku 1914 na bojištích ztratila bezmála polovinu předválečného důstojnického sboru. Na místa padlých, zajatých a jinak vyřazených aktivních důstojníků nastal masový příliv záložních důstojníků. Ti byli ovšem více spjati se svými národními společenstvími, neboť z velké části se rekrutovali z neprivilegovaných vrstev národně angažovaných příslušníků inteligence a cítili tedy více národně.<sup>409</sup> Záložní začali nad těmi aktivními důstojníky velice rychle početně dominovat a na konci války představovali celých 81,5 % veškerého důstojnického sboru armády monarchie.<sup>410</sup> Tehdejší armáda se tedy té předválečné podobala již jen vzdáleně.

Vraťme se však zpátky k aviatikům. Přestože ani letectvo nezůstalo ušetřeno národnostně motivované nedůvěry, ve finále však zcela logicky rozhodovaly jejich letecké kvality – dobrých a spolehlivých pilotů měla totiž monarchie nedostatek doslova zoufalý. „*Velitelem skupiny byl zkušený letecký pozorovatel a měl radost, že mu přidělili zkušeného pilota,*“ vzpomínal tehdejší *Zugsführer Feldpilot* Alois Ježek, pozdější věhlasný letovácý šéfpilot, na jednu z takových nepříjemných epizod z roku 1916, kdy

<sup>407</sup> U zalitavské, t.j. uherské domobrany (*Magyar királyi Honvédség*) a domobrany (*Magyar királyi Népfelkelés*) byla služební řečí maďarština.

<sup>408</sup> István DEÁK: *Beyond Nationalism. A Social and Political History of the Habsburg Officers Corps, 1848-1918*. Oxford University Press, New York – Oxford 1992, s. 163.

<sup>409</sup> Ivan ŠEDIVÝ: *Češi, České země a Velká válka 1914-1918*. NLN, Praha 2001, s. 65-66, Piotr M. MAJEWSKI: *Sudetští Němci 1848-1948. Dějiny jednoho nacionalismu*. Conditio humana – Muzeum druhé světové války v Gdaňsku, Brno 2014, s. 137.

<sup>410</sup> Na sklonku války, k 1. 10. 1918 měla armáda celkem 188 888 důstojníků, ale jen 35 000 z nich byli důstojníci z povolání. István DEÁK: *Beyond Nationalism*, s. 194.

se již jako nositel nejvyššího poddůstojnického vyznamenání, Zlaté medaile za statečnost hlásil u nové jednotky. „Potom se mě zeptal, jaké jsem národnosti. Když jsem mu řekl, že jsem Čech, vypadla mu cigareta z úst – nenáviděl Slovany a Čechy vůbec... ale přesto létal jen se mnou.“<sup>411</sup>

Určité dělicí čáry mezi příslušníky leteckých setnin ovšem skutečně existovaly. Obecně je však možno konstatovat, že nevedly ani tak skrze národnosti, jako spíše stavovské skupiny,<sup>412</sup> tedy mezi důstojníky a mužstvem, mezi nimiž vězela hluboká, navíc mnoha nadřizenými uměle podporovaná sociální propast.<sup>413</sup> Že existovala i u letectva je jisté. Nepochybně však nebyla větší, nežli u námořnictva, kde arogantní zacházení ze strany důstojníků představovalo jednu z hlavních rozbušek známé vzpoury čtyř tisícovek námořníků v Boce Kotorské v únoru 1918.<sup>414</sup>

A pochopitelně také (a možná především) zde panovala odvěká tenze mezi vojáky na frontě bez ohledu na hodnosti a těmi v týlu a v etapním pásmu (tzv. „*Etappenschwein*“). „... *S úžasem a překvapením patřil jsem na soužití lidí na frontě, kde těžko se odlišoval Čech od Maďara i od Němce, všichni jsme byli úplně stejně ohroženi na životě,*“ podává osobní svědectví o vzájemných vztazích mezi frontovými důstojníky ještě počátkem roku 1918 záložní poručík Theodor Šlechta. „*Společné nebezpečí vytvořilo nanejvýše přátelský poměr mezi námi a vedlo nás k nutné snášenlivosti a výpomoci. Když k nám došly noviny ze zázemí a my se dočítali o strašlivé nevráživosti jedněch proti druhým, o nastávajících národnostních potyčkách a rozporech, nemohli jsme tomu věřit. Vědomí společného nebezpečí chladilo rozpálené hlavy, krotilo zlovolné vášně a vedlo skoro k ideální svornosti; na frontě panovala rovnost všech, v životě i smrti...*“<sup>415</sup>

Stejně tak i u letectva společně sdílené frontové strážně i aviatický entusiasmus tedy národnostní rozdíly spíše stíraly a celý kolektiv stmelovaly. „*Mezi letci se kamarádství nikdy národnostně neměřilo,*“ říká po letech například český veterán Vladislav Goldšmíd, jenž v letech 1916-1918 bojoval jako pilot u různých *Fliků* na italské a albánské frontě.<sup>416</sup>

<sup>411</sup> Radko VAŠÍČEK – Jan ZAHÁLKA: *Polní pilot a šéfpilot továrny Letov Alois Ježek (1890-1956)*. HPM č. 4/2003, s. 21.

<sup>412</sup> Oswald KOSTRBA-SKALICKÝ: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*, s. 131-148.

<sup>413</sup> Důsledné stavovské dělení mezi důstojníky a mužstvo (pro někoho může být možná překvapivé, že v habsburské armádě bylo dokonce podstatně striktnější, nežli například v té pruské) bylo dlouhodobým stereotypem, k němuž byly vychovávány další a další generace budoucích důstojníků. Jedním z takových byl známý rakouský sociálně-demokratický předák Otto Bauer (1881-1938), jenž vzpomínal, že krátce před válkou, v záložní důstojnické škole velitel jednoročním dobrovolníkům, tedy adeptům na získání hodnosti důstojníka v záloze, důrazně kladl na srdce: „*Pokud se snad dozvím, že některý z vás promluvil s poddůstojníkem mimo vojenskou službu, potřese si s ním rukou, nebo s ním snad dokonce zajde do hospody, pak budiž ujištěn, že ztratí šanci a způsobilost stát se důstojníkem!*“ Cit. dle István DEÁK: *Beyond Nationalism*, s. 103.

<sup>414</sup> Blíže Richard G. PLASCHKA – Horst HASELSTEINER – Arnold SUPPAN: *Innere Front. Militärassistentz, Widerstand und Umsturz in der Donaumonarchie 1918. Band I. Zwischen Streik und Meuterei*. Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1974, s. 107-147 a 420, Richard G. PLASCHKA. *Cattaro-Prag. Revolte und Revolution. Kriegsmarine und Heer Österreich-Ungarns im Feuer der Aufstandsbewegungen vom 1. Februar und 28. Oktober 1918*. Böhlau, Graz 1963; Boris CIGLIĆ: *Seaplanes of Bocche. The story of Austro-Hungarian Naval Aviation in the Southern Adriatic 1913-1918*. Jeroplan Books, Beograd 2014, s. 88-91, Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 111, 114, 227 a 233.

<sup>415</sup> Karel OKTÁBEC: *Děda a Velká válka*. [http://www.velkavalka.info/osudy/Oktabec\\_Karel.pdf](http://www.velkavalka.info/osudy/Oktabec_Karel.pdf)

<sup>416</sup> VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina V. V. Goldschmieda.

Zcela patrně zde tedy platí, že „*velikost každého povolání tkví snad především v tom, že spojuje lidi,*“<sup>417</sup> jak po válce napíše Antoine de Saint Exupéry.

---

<sup>417</sup>

Antoine de SAINT-EXUPÉRY: *Noční let*. Mladá fronta, Praha 1988, s. 85.

## „České“ *Fliky*?

Jak již bylo uvedeno, rakousko-uherské letecké setniny byly národnostně smíšené. Přesto u některých z nich určité charakteristické národnostní či zemské prvky nacházíme.<sup>418</sup> Týká se to především oněch prvních dvou stíhacích *J-Fliků*, zformovaných v prvních měsících roku 1917. Později tak proslavený *Flik* 41J, jemuž většinu času velel již zmiňovaný Rakušan z haličských Wadowic, *Hptm.* Godwin Brumowski, vznikl jako „rakouský“. Oproti tomu ten druhý, *Flik* 42J, kterému nejdéle velel Maďar *Hptm.* Ladislaus (László) Hány, narozený v obci Kistarcsa u Budapešti, byl považován za „uherský“.

Je tedy logické, že u „rakouského“ *Fliku* 41J (kterému bylo oficiálně přiznáno celkem 43 vzdušných vítězství) nacházíme vedle Brumowského taková jména jako byl např. již vzpomínaný a proslulý *Oblt.* Frank Linke-Crawford z Krakova, *Offstv.* Kurt Gruber z Lince, jenž rovněž patřil mezi stíhací esa, dále *Zugsf.* Heinrich Mayrbäurl také Lince (všichni tři později padnou jako příslušníci *Fliku* 60J), další stíhací eso *Oblt. i.d.Res.* Benno rytíř Fiala von Fernbrugg, dále *Stabsfeldw.* Erwin Funk, *Zugsf.* Ignaz Pillwein, všichni tři z Vídně, a další Němci z Předlitavska.

Sloupy „uherského“ *Fliku* 42J, známého pod neoficiální přezdívkou „*Hány-Század*“ (jeho piloti získali 51 vzdušných vítězství) pochopitelně tvořili letci maďarské národnosti, jako byla například proslulá esa *Feldw.* Ferdinand (Nándor) Udvardy a *Offzstv.* Friedrich (Frigyes) Hefty, oba z Pozsony čili dnešní Bratislavy, a *Stabsfeldw.* Johann (János) Risztics z Budapešti (toto trio úspěšných es bylo o setniny známo jako *Arány Triumviratus* – zlatý triumvirát), či *Lt. i.d.Res.* Ladislaus (László) Ujváry z obce Kiskundfélegyháza. Vedle nich zde létali méně známí maďarští stíhači *Stabsfeldw.* Ferdinand (Nándor) Takács, *Zugsf.* Alexander (Sándor) Szijárto, *Zugsf.* Paul (Pál) Jelinek (zahynul při havárii 10. prosince 1917), *Korp.* Géza Keisz či *Korp.* Karl (Károly) Ruttkay. Uherské, respektive karpatské Němce zde zastupoval například později slavný *Lt. i.d.Res.* Franz Gräser narozený v sedmihradském městečku Nyírmada a s rodinnými vazbami na německý jazykový ostrov v okolí Modry u dnešní Bratislavy (padl v leteckém boji 17. května 1918 u *Fliku* 61J), dále *Oblt.* Michael Gassner-Nordon von Laudon ze Segedína (Szeged), jenž padl 17. dubna 1918, a pravděpodobně ještě někteří další.

Ovšem tak, jako tomu bylo u všech jednotek, rozhodně to nebylo dogma. A tak mezi létajícím personálem „uherské“ setniny *Flik* 42J nalézáme také mnohé Němce z Předlitavska a naopak u „rakouského“ *Fliku* 41J čistokrevné Maďary, jako byli např. *Oblt.* Rudolf svobodný pán Szepessy-Sokoll von Négyes et Renó, jenž se narodil v Nagyváradu, čili Velkém Varaždínu, t.j. dnešním Oradea v Rumunsku (padl 6. listopadu 1917) či rodák z Nitry s bydlíštěm v Ersekujváru (čili dnešních Nových

<sup>418</sup> Tato kapitola – až na další – vychází především z následujících rozsáhlých souborů archivních dokumentů: ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 11-15, k.u.k. Fliegerersatztruppe Tagesbefehle 1916-1918, LFT, k. 17-22, Tagesbefehle der k.u.k. Luftfahrtruppen 1915-1918, LFT, k. 182-188, Monatsberichte der k.u.k. Fliegerkompagnien, LFT, sign. 26/1-26/3 – Offizierskarthotek, sign. 56/1-56/3 - LFET - Mannschaft-Evidenz a LFT, k. 1-52 Personalakten, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1917-1918 (vč. přehledů zpětně na roky 1914-1916), ÖStA-KA, AOK – Op.-Abt., k. 641, Chef des Luftfahrwesens, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen, 1917-1918, ÖStA-KA, NL, B2072. Einteilungslisten der k.u.k. Fliegerkompagnien 1914-1918, VÚA-VHA, Praha, sbírka kvalifikačních listin, kmenových listů a poslužných legionářských spisů.

Záměch) *Offstv.* Karl (Károly) Kaszala, kteří oba patřili k leteckým esům, či *Zugsf.* Julius (Gyula) Troján z městečka Bicske, ležícího západně od Budapešti aj.

Nadto u obou setnin bojovali i příslušníci řady jiných národností. U *Fliku* 41J to byli například Poláci *Oblt.* Marian Gawel z haličského Sanoku a *Lt.* Henryk Szeliga z Fryštátu na Těšínsku (dnešní Karviná), dále Chorvaté *Oblt.* Miroslav (Friedrich) Navratil ze Sarajeva a *Feldw.* Radames Iskra z Rijeky čili Fiume (zajat 6. listopadu 1917), jenž je ovšem někdy vydáván střídavě i za Slovince či dokonce Itala. Vedle nich tu byli také Češi *Stabsfeldw.* Josef Novák z Dobřichova u Kouřimi (který často létal jako Brumowského číslo), *Feldw.* Jaroslav Samek z Náchoda a *Korp.* Václav Langhamer z Prahy či čeští, moravští a slezští Němci jako např. *Hptm.* Ludwig Purm z Rumburka (jenž určitý čas Brumowského ve velení zastupoval), *Oblt. i.d.Res.* Franz Janku z obce Rohle u Zábřehu na Moravě, *Oblt.* Walter Gwiggner ze slezské obce Chybi, *Lt. i.d.Res.* Wilhelm Geppert z České Lípy, *Lt. i.d.Res.* Hans Wolfschütz z jihomoravských Slavonic (nezvěstný po vzdušném boji nad Piavou 16. června 1918), *Offzstv.* Karl Gebhart z Podbořan (padl 30. května 1918), *Feldw.* Karl Fritsch z Úbočí u Mariánských Lázní, *Feldw.* Hermann Richter a *Zugsf.* Alfred Brandt, oba z Varnsdorfu (druhý z nich s domovskou příslušností ve Stříbře), *Zugsf.* Ferdinand Jaschek z obce Melč na Opavsku (zahynul při letecké nehodě 21. srpna 1917), *Zugsf.* Rudolf Stöhr (těžce zraněn v souboji 10. května 1917), krátce také *Zugsf.* Rudolf Klemm z Mořičova na Jáchymovsku, na sklonku války rovněž *Korp.* Emil Anton Stiebling a další.<sup>419</sup> Z nich je třeba vzpomenout i lidi takřikajíc „na pomezí“, jako byl např. německojazyčný pražský Žid *Oblt. i.d.Res.* Johann (Hans) Fischer, jenž byl u *Fliku* 41J svého času *Chefpilotem* (tj. zástupcem velitele).<sup>420</sup>

Podobně tomu bylo u „uherského“ *Fliku* 42J. Z Poláků zde bojovali například *Lt. i.d.Res.* Zygmunt Kostrzewski, *Feldw.* Julian Placzek (zahynul při cvičném letu 30. září 1918 krátce po příchodu k jednotce) a *Zugsf.* Jan Ryba. Létal zde také Chorvat *Oblt.* Vuk von Hreljanović (padl v boji 1. srpna 1918), Slovinec *Zugsf.* Anton Aussitz, kraňský (slovinický) Němec *Offstv.* Vinzenz Magerl, jenž byl rodákem z Gurkfeldu (Krško), dále Vídeňák *Feldw.* Josef Proksch, linecký rodák *Oblt.* Georg Kenzian šlechtic von Kenziashausen, jenž se na sklonku války ujal velení této setniny. Z Čechů tu do kokpitů stíhaček usedali např. *Korp.* Rudolf Dohnal ze Znojma a *Korp.* Karl Zavodsky z Vídeňského Nového Města, ale především množství českých a moravských Němců – například letecká esa jako byli např. *Oblt. i.d.Res.* Otto Jäger, rodák z Krásné u Aše (padl v boji 19. srpna 1917), *Oblt. i.d.Res.* Ernst Strohschneider z Ústí nad Labem (zahynul při návratu z noční akce 21. března 1918 jako velitel *Fliku* 61J), *Oblt.* Karl Patzelt domovsky příslušný do Mladé Boleslavi (padl v boji 4. května 1918 v čele *Fliku* 68J), *Stabsfeldw.* Karl Teichmann z Třemešné v Osoblažském výběžku, dále *Feldw.* Josef Bleha (zahynul při zkušebním letu 13. března 1918) a *Feldw.* Franz Oberst, oba z Duchcova, dále méně

<sup>419</sup> ÖStA-KA, Wien, NL, B2072. Einteilungslisten der k.u.k. Fliegerkompagnien 1914-1918, LFT, k. 17-22, Tagesbefehle der k.u.k. Luftfahrtruppen 1915-1918, LFT, k. 182-188, Monatsberichte der k.u.k. Fliegerkompagnien, Verzeichnis der Flüge 1914-1917, LFT, sign. 26/1-26/3 – Offizierskarthotek, sign. 56/1-56/3 - LFET - Mannschaft-Evidenz a LFT Personalakten, *Verlustlisten*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1917-1919, Karl MEINDL – Walter SCHROEDER: *Brandenburg D.I. Flying Machines Press*, 1997; Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 76-85.

<sup>420</sup> Kompletní přehled všech důstojníků a létajícího personálu *Fliku* 41J viz Jiří RAJLICH: *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*. Svět křidel, Cheb 2014, s. 494-496.

známí piloti *Oblt.* Richard Fitz z Dubí u Teplic-Šanova (domovský příslušný do Mostu), *Oblt.* August Selinger narozený sice ve Vídni, ale domovský příslušný do severomoravského Šternberku (zahynul po nezdařeném seskoku padákem 28. srpna 1918), *Oblt.* Josef Hieke z Kamenického Šanova, *Oblt. i.d.Res.* Richard Melzer z Prahy (těžce zraněn 23. května 1917 při zřícení svého hořícího letounu; po zotavení nakonec přišel o život 13. února 1918 jako kontrolní pilot *Fliegerarsenal* v Aspernu), *Lt. i.d.Res.* Gottfried Bernhard Müller z Plzně, *Lt. i.d.Res.* Hans Leder z Javorníku na úpatí Rychlebských hor na Jesenicku (zahynul brzy po přidělení k jednotce 3. listopadu 1917 při cvičném letu), *Zugsf.* Wilhelm Pfeiffer z Doubí u Karlových Varů, *Zugsf.* Martin Pfeiffer z Nicova u Sušice (padl 21. května 1918 u *Fliku* 56J), *Korp.* Otto Berggold z obce Děrné u Nového Jičína (padl 4. října 1918 také u *Fliku* 56J po nezdařeném seskoku padákem) a *Zugsf.* Max Kauer ze Šternberka.<sup>421</sup>

Oproti oběma uvedeným setninám měl pak *Flik* 3J (i s předchozím „dvoumístným“ působením měl na účtu 23 vzdušných vítězství) pověst „slovanské“, nadto nadprůměrně polonizované jednotky.<sup>422</sup> Patrně však nešlo o nějaký záměr, jako spíše o shodu okolností.

Prvním velitelem *Fliku* 3J byl Vídeňák, jenž měl české předky z Uherskohradištska, *Hptm.* Johann Zwierzina. Po jeho tragické smrti (23. května 1918) převzal velení nám již známý Chorvat *Oblt.* Miroslav Navratil a z jemu podřízených krajanů lze jmenovat např. *Korp.* Nikolu Cetiniće (zahynul 25. června 1918). Mezi podřízenými měl pochopitelně zástupce obou hlavních národů monarchie. Němce zde zastupovali většinou rodáci z českých zemí, např. *Oblt. i.d.Res.* Josef Pürer (z Brna ale s domovskou příslušností v Schönau u Vídeňského Nového Města, jenž padl 31. srpna 1918), dále *Oblt.* Ernst Herold von Stoda (rodák z Jihlavy, ale s domovskou příslušností ve Vídni, jenž zahynul 18. srpna 1918), *Lt. i.d.Res.* Konrad Auer (z Hostinného na Trutnovsku), *Stabsfeldw.* Otto Förster (narozený v Mostaru, ale příslušný do České Lípy), *Korp.* August Korkisch (příslušný do Boršova u Moravské Třebové) či *Zugsf.* Kurt Franz Steidl (z Teplic-Šanova). Z Maďarů zde byli například *Stabsfeldw.* Béla Mayer ze Szombathely nebo *Feldw.* Árpád Kurtnecker z Rijeky (Fiume).

Létalo zde však nepoměrně mnoho Poláků a také nejméně dva Češi. Relativně silný polský prvek reprezentovalo přinejmenším pět mužů: *Oblt.* Frantisek Peter, jenž se sice narodil ve Vídni, ale jeho rodina pocházela ze Záolší (tj. Těšínska), konkrétně z Frýdku (dnes Frýdek-Místek), kde měla domovskou příslušnost (F. Peter, jenž mluvil plynule německy a hůře česky a polsky (!),<sup>423</sup> po válce vstoupí do služeb polského letectva). Dále zde bojovali *Oblt. i.d.Res.* Stefan Štec, rodák ze Lvova, později velká postava polského letectva, jenž měl dát polským křídům jejich charakteristický symbol – červenobílou šachovnici, dále rodák z Poznaně domovský příslušný do Lvova *Lt. i.d.Res.* Stanislaw Maria Tomicki z Tomic Lodzia (padl 31. srpna 1918), *Stabsfeldw.* Michal Solski (zajat 14. července 1918) a *Zugsf.* József Kopecki, narozený ovšem v dolnorakouské obci Hilm-

<sup>421</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 186, Monatsberichte d. *Flik* 41 a Monatsberichte d. *Flik* 42. Max Kauer se poté, 19. 6. 1918, již jako příslušník „dvoumístného“ *Fliku* 28D, proslavil m.j. jako pilot dvoumístného letounu Phoenix C.I 121.17, jehož pozorovateli, *Oblt.* Arnoldovi Barwigovi, rodákovi z moravských Vítkovic, je připisováno sestřelení proslulého italského esa Francesca Baraccy.

<sup>422</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 182, Monatsberichte d. *Flik* 3, Johannes HEUBEL - Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 7. Italienische Front 1. Teil 1918*, s. 8, Tomasz GOWOREK: *Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*. Sigma, Warszawa 1991, s. 17-21.

<sup>423</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/2 – *Oblt.* Franz Peter.

Kematen u Amstettenu. Z Čechů u ní létali *Lt. i.d.Res.* Jaroslav Kubelík z Prahy (padl 31. srpna 1918)<sup>424</sup> a *Zugsf.* Adolf Bláha z Plzně, jenž po kapitulaci a ústupu do Innsbrucku odletěl s Navratilovým osobním letounem do neutrálního Švýcarska.<sup>425</sup>

Naopak *Flik* 56J (celkem 15 potvrzených vítězství) můžeme s trochou nadsázky označit za „sudetoněmecký“ či spíše „zemsky český“. Od jeho vzniku v září 1917 až do června 1918 mu velel Čech, byť s německým jménem i příjmením – *Hptm.* Robert Ellner, jenž se po válce stal významným vyšším důstojníkem čs. letectva,<sup>426</sup> a na sklonku války stál v čele setniny brněnský Němec *Oblt.* Karl Tilscher. Ze čtyřiatřiceti pilotů, kteří postupně prošli službou u *Fliku* 56J (nepočítáme-li velitele), představovali jejich „sudetoněmečtí“, resp. čeští podřízení přinejmenším celou třetinu. Bojoval zde například *Oblt.* František Šulc z Nového Bydžova (padl v leteckém boji 5. března 1918), *Oblt.* Friedrich Weinlich, jenž se sice narodil v Přemyšlu (Przemysl), ale domovskou příslušnost měl v Ústí nad Labem (padl na samém sklonku války a v den vyhlášení Československé republiky 28. října 1918), *Oblt.* Othmar Wolfan, narozený ve Vídni, ale s domovskou příslušností v Nových Sadech u Olomouce (těžce zraněn 14. září 1918), *Offstv.* Josef Siegel z Horní Rudné u Poličky, *Zugsf.* Martin Pfeiffer z Nicova na Sušicku

<sup>424</sup> Utkáním, v němž zahynul *Lt. i.d.Res.* Jaroslav Kubelík se zabývá studie Jiří RAJLICH: *Letecká bitva národů 31. srpna 1918 a její „české“ souvislosti*. HaV č. 2/2010, s. 4-32, Jiří RAJLICH: *Multinational Air Combat, 31 August 1918 and its Czech connections*. Cross & Cockade International, Vol. 43/I, Spring 2012, s. 43.002-43.026 a také jedna z kapitol knihy Jiří RAJLICH: *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*. Svět křídel, Cheb 2014, s. 348-416.

<sup>425</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/1, 26/2 a 26/3, LFT, k. 182, Monatsberichte d. *Flik* 3, VÚA-VHA, Praha, MNO 1919, IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, k. 9701/2, inv. č. 131, sign. 4 7/6 2. Letadlo Albatros D III ve Švýcarsku – jednání o jeho přelet čs. pilotem A. Bláhou do ČSR, Tomasz GOWOREK: *Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*, s. 17-25, Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*, s. 542, Przemyslaw CHORAŻYKIEWICZ – Dariusz KARNAS: *Hureczko. Historia lotniska twierzy Przemysł*. Stratus, Sandomierz 2009, s. 35-70, Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 2. Russische Front 1914-1916*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 28, Wien 2001, s. 14-23, Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 3. Russische Front 1917-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 29, Wien 2002, s. 19-29, Johannes HEUBEL - Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 7. Italienische Front 1. Teil 1918*, s. 8, Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 68-73, Andrzej ZAREBA: *Orly Habsburgów. Mały przewodnik po cesarskim i królewskim lotnictwie Austro-Wegier*. Biuro Usług Komputerowych Stanisław Smaga, Debica 2004, s. 53-56.

<sup>426</sup> Bývalí aktivní důstojníci rakousko-uherské armády nebyli v ČSR oproti legionářům pochopitelně nijak favorizováni, ba právě naopak (blíže např. paměti jednoho z advokátů tzv. domácích důstojníků - Rudolf KALHOUS: *Budování armády*. Melantrich, Praha 1936). Přesto však nelze souhlasit s tvrzením, že se Ellner „po válce podílel na vzniku československého letectva, ale jako bývalý c. a k. důstojník neměl žádnou šanci na zastávání vyšších řídicích postů a byl brzy nezaslouženě penzionován,“ jak uvádějí někteří rakouští badatelé (Karl MEINDL – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER: *Des Kaisers letzter Feldpilot. FP Oblt. Othmar Wolfan und die Chronik der Fliegerkompagnie 56J*. H. Weishaupt, Graz 1991, s. 50). Ve skutečnosti o diskriminaci Roberta Ellnera (\* 1. 12. 1889, Německý Brod, dnes Havlíčkův Brod, † 14. 1. 1940, Praha) v meziválečné čs. armádě lze těžko hovořit. Naopak, řídicí posty zde zastával prakticky neustále a dotáhl to z kapitána až na plukovníka letectva. Již v letech 1919-1920 postupně velel 3., 5. a 7. letecké setnině, postupoval po hodnostním i funkčním žebříčku, v roce 1933 krátce velel Leteckému pluku 4 v Hradci Králové, v letech 1933-1936 velel Leteckému pluku 2 *Dr. E. Beneše* v Olomouci, v letech 1936-1938 Leteckému pluku 1 *T. G. Masaryka* ve Kbelích a za mobilizace v září 1938 byl dokonce zástupcem brig.gen. Karla Janouška, tedy velitele letectva klíčové 1. armády, která měla bránit Čechy. Stejně jako všichni ostatní důstojníci čs. armády nuceně odešel ze služby až v rámci její likvidace po nacistické okupaci, v jejímž průběhu záhy zemřel ve věku pouhých 50 roků. VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina R. Ellnera. Blíže o něm biografická případová studie, která je součástí příloh.



(padl 21. května 1918 když jej v boji s britskými stíhači sestřelila protiletadlová palba vlastních pozemních jednotek), *Zugsf.* Rudolf Klemm z Mořičova na Jáchymovsku, *Zugsf.* Alois Loos z obce Seidlitz na Karlovarsku, *Korp.* Otto Berggold z obce Děrné na Novojičínsku (padl 4. října 1918 poté, co mu po seskoku selhal padák), *Korp.* Josef Jungwirth z Vimperka (podlehl těžkým popáleninám po havárii 18. července 1918), *Korp.* Josef Podpetschan (nezvěstný z leteckého boje 27. října 1918), *Korp.* Berthold Pozděna ze Slatiny na Trutnovsku a další. Měsíc před koncem války byl k *Fliku* 56J přidělen i *Lt.* Otto Baier z Lošova na Olomoucku, který měl ovšem kvalifikaci leteckého pozorovatele! Zajímavé je, že byl německé národnosti, ale evidentně tíhl k češtví. V meziválečném období věrně sloužil u čs. letectva, a to i poté, co v pomnichovském období důstojníci německé národnosti čs. armádu opustili. Představoval pak čestnou výjimku v tom, že se raději přihlásil k české národnosti, což mu za nacistické okupace vyneslo práci „u lopaty“.<sup>427</sup>

<sup>427</sup> Důstojníci bývalé rakousko-uherské armády, kteří se po rozpadu habsburské monarchie stali občany nové Československé republiky a hodlali vstoupit do československé armády, byli vyzváni, aby si podali přihlášku, která pak byla projednána nadřízenými místy. Výzva se týkala také důstojníků německé (ale i maďarské, polské aj.) národnosti, přičemž neznalost češtiny nebo slovenštiny nebyla na závadu, pokud se dotyčný zavázal absolvovat jazykový kurz nebo zkoušku. Převzetí z rakousko-uherské armády upravoval tzv. přejímací zákon č. 194/1920 Sb. z 19. 3. 1920 a k němu vydané prováděcí nařízení č. 514/1920 Sb. z 3. 9. 1920. V roce 1922 bylo pak vydáno nařízení, podle něhož všichni důstojníci museli buď prokázat znalost českého či slovenského jazyka, nebo vykonat jazykovou zkoušku před zvláštní komisí (vycházelo se přitom z jazykového zákona č. 122/1920 Sb. podle něhož měla čs. armáda při velení a jako služební používat „československý“ jazyk). Přestože taková zkouška představovala pro některé Němce vážnou překážku, tak v první polovině 20. let měli Němci mezi zhruba mezi 10 000 aktivními důstojníky čs. armády poměrně významné zastoupení, i když ne takové, jaké by mohli podle národnostního složení ČSR očekávat – byla jich zhruba desetina. Jejich počet ovšem postupně klesal, v roce 1934 jich bylo celkově 5,4 % a v roce 1937 už jen 4 %. Největší zastoupení měli u zbraní, kde byli tradičně největší zastoupení vojáci prezenční služby německé národnosti, tedy u dělostřelectva (v roce 1935 jich zde bylo 7,3 %), u ženijního vojska (6,8 %), u jezdeckta (6,8 %) a u pěchoty (6,1 %). U letectva, kde vojáci prezenční služby německé národnosti sloužili jen výjimečně, měli důstojníci německé národnosti jen 2 % zastoupení. Prakticky uzavřeny jim ovšem zůstaly vybrané jednotky v rámci pěchoty, konkrétně tankové jednotky (dobově útočná vozba), hraničářské prapory a na konci 30. let nově vznikající pevnostní jednotky, kde sloužili důstojníci a mužstvo výhradně slovanských národností. Přesto si důstojníci německé národnosti udrželi po celé meziválečné období pozici nejpočetnější národnostní menšiny v důstojnickém sboru (včetně určitého, leč poměrně skromného zastoupení mezi generalitou a na významných pozicích na velitelstvích a ve štábech vyšších jednotek), i když v roce 1938 se jim začali vyrovnávat Slováci (3,4 %), kteří by je v následujících letech pravděpodobně předstihli.

Tečku za jejich působením v čs. armádě předznamenala Mnichovská dohoda, která m.j. stanovila, že ČSR propustí ze své armády ty Němce, kteří o to projeví zájem. Podrobnosti konkretizovalo vládní nařízení č. 217/1938 Sb. z 9. 10. 1938 o propuštění československých státních občanů německé národnosti z vojenské služby, které stanovilo termín podání žádosti o propuštění nejpozději do 27. 10. 1938 (z bývalých c. a k. leteckých důstojníků tak učinil např. velitel cvičné letky LP 5 mjr. let. Karl Seehars a - nikoli bez rozpaků - velitel 61. letky LP 1 *TGM* mjr. let. Anton Grössler). Jestliže toto nařízení možnost v čs. armádě zůstat pro Němce ještě připouštělo, tak za necelých pět měsíců následovalo vládní nařízení č. 39/1939 Sb. z 24. 2. 1939, kterým byli příslušníci německé národnosti úplně vyňati z branné povinnosti, a pokud v čs. armádě ještě sloužili, měli z ní být propuštěni. Ačkoli nelze vyloučit, že ne všichni tak učinili s nadšením, je znám pouze jediný případ, kdy důstojník německé národnosti o propuštění nepožádal a v československé armádě zůstal. Šlo právě o námi zmiňovaného mjr. let. Otu Baiera, velitele stíhací V/3. peruti, který si změnil národnost na českou. Sloužil v čs. armádě nejen až do nacistické okupace, ale také po osvobození. Do zálohy odešel v roce 1953 v hodnosti plukovníka. VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listiny A. Grösslera, K. Seeharse a O. Baiera, Pavel ŠRÁMEK: *Důstojníci německé národnosti v československé meziválečné armádě*. In. Jaromír TAUCHEN – Karel SCHELLE (eds.): *Češi a Němci*

Vedle těchto třinácti zde ovšem nacházíme celou řadu pilotů z rakouských alpských zemí a také menší počty zástupců jiných národnostních skupin, leč nikoli v tak výrazném zastoupení - například tři Maďary, dva Chorvaty a dokonce jednoho sedmihradského Rumuna.<sup>428</sup>

Daleko charakterističtější a národnostně vyrovnanější složení měl *Flik 55J*, proslulá *Kaiser-Staffel* (získala celkem 32 vzdušných vítězství). Němce z alpských zemí tu reprezentovali např. Hornorakušané *Oblt.* Georg Kenzian šlechtic von Kenzianshausen z Lince (jenž, jak již víme, své mládí strávil v Jičíně), *Zugsf.* Franz Lahner z Bad Goisern, *Lt. i.d.Res.* Engelbert Lupfer z korutanského Feldkirchenu (padl 27. listopadu 1917), Dolnorakušan *Lt. i.d.Res.* Johann Leiner (padl 7. července 1918) či Vídeňáci *Oblt. i.d.Res.* Eduard rytíř von Hebra a *Feldw.* Otto Maximilian Spann (padl 15. července 1918). „Sudetské“ Němce u *Fliku 55J* zastupoval především slavný *Offstv.* Julius Arigi z Děčína, dále *Oblt. i.d.Res.* Josef Friedrich ze Cvikova u České Lípy, jenž rovněž patřil k leteckým esům, *Feldw.* Alois Lehmann ze severočeských Žibřidic v okr. Německé Jablonné, t.j. dnešní Jablonné v Podještědí (zahynul při letecké havárii 23. dubna 1918), *Korp.* Otto Kullas, *Zugsf.* Adolf Wiltsch, krátký čas zde byl přidělen i *Oblt.* Franz Grof ze Slatiny u Horšovského Týna (domovskými příslušným byl do Litvínova na Mostecku) a další.

Z Čechů tu bojovali *Offstv.* Emanuel Stumpa z pražského Žižkova (padl 13. května 1918), *Korp.* Bohumil Munzar z Dvora Králové nad Labem (zajat 21. března 1918), *Feldw.* Alfons Běhounek, jenž se sice narodil v německém Ottendorfu, ale měl domovskou příslušnost v Borovanech na Českokobudějovicku (padl při bojovém letu 22. května 1918) či *Feldw.* Petr Říha (zahynul při cvičném letu 12. srpna 1918). Maďary zde reprezentovali především velitel jednotky *Hptm.* Josef von Maier (po válce si jméno změnil na József Modóry), nejslavnější uherský stíhač *Offstv.* Josef (József) Kiss (padl 24. května 1918), oba z Pozsony (Bratislava), *Stabsfeldw.* Alexander (Sándor) Kasza z města Tácskosuthfalva, *Feldw.* Josef (József) Ács ze Szolnoku (padl 14. září 1918) a *Feldw.* Stefan (István) Kirják z obce Ujmenet Szilágyi megye (Sălai) v Sedmihradsku, uherské Němce zastupoval *Korp.* Franz Pelzmann z Oxdorfu (padl 4. července 1918), kraňské Němce *Korp.* Wilhelm Holzer z Terstu a další.<sup>429</sup>

A jaké bylo národnostní složení vůbec neúspěšnější stíhací jednotky rakousko-uherského letectva, proslulého *Fliku 51J*, jemuž je přisuzováno přes 60 vítězství? Prvním velitelem *Fliku 51J* byl tereziánský rodák, *Rittmeister* Wedige von Froreich (5 potvrzených a 1 nepotvrzené vítězství), jenž byl německé národnosti (ovládal však i češtinu).<sup>430</sup> A němčina byla mateřštinou i jeho dvou nástupců, shodou okolností obou

---

v meziválečném Československu. Key Publishing, Ostrava 2013, s. 254-260; Jan ANGER: *Národnostná struktúra dôstojníckeho zboru česko-slovenskej armády v rokoch 1918–1938. Historický časopis*, roč. 41, č. 5-6/1993, s. 622-638.

<sup>428</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 187, Monatsberichte d. *Flik 56*, Blíže k historii této setniny viz Karl MEINDL – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER: *Des Kaisers letzter Feldpilot. FP Oblt. Othmar Wolfan und die Chronik der Fliegerkompagnie 56J.* H. Weishaupt, Graz 1991. Na tomto místě jen mírně poopravme tvrzení uvedené autorské trojice, že *Oblt. Fp.* Othmar Wolfan, jenž se dožil 95 roků (\* 19. 8. 1894, Vídeň, † 9. 1. 1990, Vídeň), byl „cisařovým posledním polním pilotem“ (*Des Kaisers letzter Feldpilot*). Ve skutečnosti český pilot *Feldw. Fp.* Rudolf Šimáček (\* 17. 4. 1897, Týniště nad Orlicí, † 6. 6. 1992, USA), se dožil téhož věku a zemřel dva roky po Wolfanovi - jako pravděpodobně poslední žijící rakousko-uherský polní pilot.

<sup>429</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 187, Monatsberichte d. *Flik 55*.

<sup>430</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 12 – *Rittm. Wedige von Froreich*, LFT, sign. 26/1 – *Rittm. aktiv. Wedige von Froreich*.

Videňáků: *Oblt. i.d.Res.* Benno rytíř Fiala von Fernbrugg (28 potvrzených + 4 nepotvrzená vítězství) a *Oblt.* Franz Rudorfer (12 + 1 vítězství). Také většinu jejich podřízených pilotů tvořili německojazyční letci z rakouských a alpských zemí. Patřili mezi ně například další Videňáci *Oblt. i.d.Res.* Friedrich Dechant (2 vítězství, padl 21. června 1918), *Oblt.* Johann Löw (1 vítězství) a *Oblt.* Sigmund von Josipovich, jenž měl ovšem chorvatské předky (2 vítězství, zajat 15. června 1918),<sup>431</sup> *Feldw.* Ludwig Neumann (1 vítězství), dále Dolnorakušané *Feldw.* Karl Reithofer (2 vítězství, zahynul 12. prosince 1917), *Stabs-Feldw.* Philipp Postl (1 vítězství)<sup>432</sup> a *Korp.* Anton Kowanitsch, Tyrolák *Fähnrl. i.d.Res.* Ernst Pontaltl (padl v leteckém boji 22. května 1918), Štýřané *Oblt. i.d.Res.* Dr. Josef Hoffmann rytíř von Ostenhof (3 vítězství), *Lt. i.d.Res.* Edgar Mörath (6 vítězství), *Lt. i.d.Res.* Ludwig Hautzmayer (7 vítězství),<sup>433</sup> jeden z vůbec nejmladších operačních stíhačů, teprve devatenáctiletý *Zugsf.* Josef Pfisterer (zajat 24. října 1918 po úspěšném seskoku padákem následkem kolize s pozorovacím balonem, na který útočil) a další.

Slovanské národy Předlitavska tu reprezentovali například Slovinci *Oblt. i.d.Res.* Franz Zaren čili Franc Žaren (1 potvrzené vítězství)<sup>434</sup> a *Stabs-Feldw.* Stefan Huzjan čili Štefan Hozjan (2 vítězství), ty z uherské části monarchie především Chorvaté, konkrétně *Oblt.* Wladimir Peraković von Slavoljub, *Oblt. i.d.Res.* Michael (Mihovil) Dorčić, *Feldw.* Dragutin Balzareno (1 + 1 vítězství)<sup>435</sup> či jen krátce zde působící *Feldw.* Josef (Josip) Ivančan (1 vítězství).

Z Maďarů tu bojovali slavní piloti, jako byl *Stabsfeldw.* Stefan (István) Fejes (16 potvrzených + 5 nepotvrzených vítězství), *Oblt.* Alexander (Sándor) Tahy (8 potvrzených

<sup>431</sup> Sigmund von Josipovich (\* 29. 11. 1893, Kraljevo, domov. přísl. Vídeň, † 18. 12. 1942, autonehoda) se po skončení války vrátil ze zajetí a později létal jako kapitán rakouské letecké společnosti ÖLAG (Österreichische Luftverkehrs A.G.). Později se stal později provozním ředitelem společnosti Wiener Flughafen GmbH.

<sup>432</sup> Phillip Postl (\* 13. 12. 1895, Vídeňské Nové Město, † 25. 10. 1943, Brandenburg) byl po *anšlusu* za protinacistickou činnost zatčen *Gestapem*, 28. 9. 1943 berlínským *Volksgerichtshofem* odsouzen k smrti a následně popraven.

<sup>433</sup> Ludwig Hautzmayer (\* 25. 4. 1893, Fürstenfeld, Štýrsko, † 6. 12. 1936, Purley, Anglie) si po válce vzal Maďarku a změnil si jméno na Lajos Tatai; létal pak jako civilní dopravní pilot – nejprve u maďarské společnosti MALERT (Magyar Légiforgalmi R.T.), pak u rakouské ÖLAG a nakonec u nizozemské KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij). Ve službách KLM zahynul za řízení dvoumotorového Douglasu DC-2 (PH-AKL) při letu z Croydonu (jižní předměstí Londýna) do Amsterdamu (letišť Schiphol). Krátce po startu z Croydonu vybočil ze směru a v mlze narazil do komínu domu na Hillcrest Road v nedalekém Purley. Ze čtyřčlenné osádky a třinácti cestujících na palubě přežil jen těžce zraněný radista a stewardka. Mezi mrtvými pasažéry byl také někdejší dvojnásobný švédský premiér admirál Arvin Lindman (1862-1936) a španělský inženýr a vynálezce autogyra Juan de la Cierva (1895-1936). S ohledem na počet obětí šlo svého času o největší letecké neštěstí ve Velké Británii.

<sup>434</sup> Franc Žaren (\* 1893, Vrhulje u Gurkfeldu/Krško, Kraňsko), jenž před válkou studoval moderní filologii, se ihned po válce stal jedním z organizátorů letectva jihoslovanského státu. Zprvu byl velitelem letectva v Lublani a pak v celém Slovinsku, kde měl dokonce od 4. do 20. 11. 1918 k dispozici „český *Flik*“, který Slovincům v Lublani předal 23 letounů. Po dobu tohoto zařazení byl též nazývaný jako „česká legie ve Slovinsku“ a vedle letců byl tvořen především vojáky vysokomýtského IR 30 pod velením *Hptm.* Julia Husa.

<sup>435</sup> Dragutin (Drago) Balzareno (\* 1896, Záhřeb, † 12. 4. 1939, Villavicencio-La Vanguardia, Kolumbie) po válce sloužil u jugoslávského letectva, ale počátkem 30. let emigroval do jižní Ameriky. V letech 1932-1935 se proslavil jako letec v konfliktu o Gran Chaco, kde bojoval na bolívijské straně. Poté se stal linkovým pilotem bolívijských aerolinií LAB (Lloyd Aéreo Boliviano). V jejich službách zahynul při nevyjasněné havárii jím řízeného Junkersu W.34 při přistání na kolumbijském letišti Villavicencio.

vítězství, zahynul 7. března 1918 při zřícení letounu) či méně známý *Feldw.* Ernst (Ernö) Lévy. Dále tu létali uherští Němci, jako byli *Feldw.* Karl Semmelrock (3 vítězství, padl v boji 5. února 1918), dunajský Šváb *Zugsf.* Eugen Ziegler (2 potvrzená vítězství, padl v boji 21. února 1918) či sedmihradský Sas *Feldw.* Hugo König (2 vítězství, padl v leteckém boji 18. června 1918).

Etnického Čecha však u *Fliku* 51J nenacházíme žádného (s výjimkou zde jen epizodně působícího nováčka *Korp.* Heinricha Devateho, jehož český původ ovšem není dosud doložen), za to ovšem řadu českých Němců. Vedle již zmíněného prvního velitele, jímž byl již zmíněný *Rittm.* Wedige von Fforeich z Terezína a *Feldw.* Eugena Bönsche, rodáka z podkrkonošské Velké Úpy, kde byl po válce spolumajitelem Luční boudy (16 potvrzených + 2 nepotvrzená vítězství),<sup>436</sup> zde bojoval *Zugsf.* Karl Fritsch (3 potvrzená vítězství), jenž pocházel z obce Úbočí u Mariánských Lázní a po válce proslul jako tovární pilot pražské firmy Avia,<sup>437</sup> dále *Feldw.* Karl Seltner z Čichalova na Karlovarsku (2 vítězství), *Korp.* Franz Schwarzmann (1 vítězství, nezvěstný z bojového letu 17. června 1918) a pravděpodobně někteří další.<sup>438</sup>

Ovšem dosud byla řeč jen o národnostním složení vybraných stíhacích setnin. Přestože menší skupinky či jednotlivci z řad Čechů sloužili téměř u každé z nich (o českých Němcích ani nemluvě), tak *J-Fliky* tvořily jen menší část rakousko-uherských leteckých sil, pouhou čtvrtinu, a to až teprve na konci války.<sup>439</sup> Podstatně početnějšími, a tudíž daleko charakterističtějšími byly „dvoumístné“ průzkumné a pozorovací setniny, jichž byla naprostá většina po celou dobu trvání války. Z těch, které měly poměrně velké procento českého létajícího personálu, je třeba zmínit alespoň některé. Stejně jako tomu bylo i u předchozích *Fliků* je ovšem i u nich třeba předeslat, že s ohledem na torzovitost dochovaných osobních záznamů (zvláště u poddůstojníků a mužstva) nemůže jít o výčty úplné.

<sup>436</sup> Blíže k němu Jiří RAJLICH: *Šikovatel Eugen Bönsch (1897-1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš*. 1. část, Historie a vojenství č. 1/2017, s. 38-77, 2. část, Historie a vojenství č. 2/2017, s. 45-95, 3. část, Historie a vojenství č. 3/2017, s. 39-87.

<sup>437</sup> Blíže k němu Jiří RAJLICH: *Pilot Karel Frič čili Karl Fritsch (1895-1968)*. Historie a vojenství č. 2/2014, s. 56-79.

<sup>438</sup> ÖStA-KA, Wien, NL, B2072. Einteilungslisten der k.u.k. Fliegerkompagnien 1914-1918, LFT, k. 17-22, Tagesbefehle der k.u.k. Luftfahrtruppen 1915-1918, LFT, k. 182-188, Monatsberichte der k.u.k. Fliegerkompagnien, Verzeichnis der Flüge 1914-1917, LFT, sign. 26/1-26/3 – Offizierskarthotek, sign. 56/1-56/3 - LFET - Mannschaft-Evidenz a LFT Personalakten, *Verlustlisten*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1917-1919; k. 187, Monatsberichte d. *Flik* 51, Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 76-85. Kompletní přehled důstojníků a létajícího personálu *Fliku* 51J viz Jiří RAJLICH: *Šikovatel Eugen Bönsch (1897-1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš*. 1. část, Historie a vojenství č. 1/2017, s. 38-77.

<sup>439</sup> Rakousko-uherské letectvo za války postavilo kolem osmi desítek leteckých setnin (*Fliegerkompagnie*, *Flik*) různých taktických určení, z nichž ovšem stíhacích (*J-Flik*) bylo pouze dvacet. Z nich jedenáct (*Fliky* 41J, 42J, 51J, 55J, 56J, 60J, 61J, 63J, 68J, 72J a 74J) bylo v letech 1917-1918 postaveno zcela nově a zbylých devět bylo v průběhu roku 1918 transformováno z původně „dvoumístných“ setnin (*Flik* 1J, 3J, 7J, 13J, 14J, 20J, 30J a 43J). K plánované transformaci jedenadvacáté setniny, *Fliku* 49D na *Flik* 49J již pro nedostatek času nedošlo. Na konci války bylo celkem čtrnáct *J-Fliků* v operační službě, zatímco zbylých šest (*Flik* 20J, 43J, 55J, 60J, 68J a 72J) se nacházelo „v záloze“, což byl zpravidla eufemistický výraz proto, že již nedisponovaly žádnými letouny. Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918*. Hamburg 2000, s. 131, Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 68.

Nejen s ohledem na číslouku je třeba v první řadě zmínit *Flik 1* (později *Flik 1D*), který patřil k těm nejstarším leteckým setninám a z těch „dvoumístných“ se nakonec stal i tou nejúspěšnější – soudě přinejmenším z počtu leteckých vítězství (bylo jich celkem 24), dosažených jejími osádkami. Přestože první týdny války tato setnina působila na srbské frontě, největší proslulost jí přineslo její následné více než tříleté bojové nasazení na ruské frontě. Jakmile zde po uzavření brestlitevského míru v březnu 1918 boje utichly, stala se z ní jednotka stíhací – *Flik 1J* – a v této roli pak poslední půlrok války bojovala na albánské frontě.

Již jejími prvními veliteli byli Češi. Na počátku války to byl předválečný pilot *Oblt.* Josef Smetana z Chlumce nad Cidlinou. Když při letu do obleženého Přemyšlu padl 21. ledna 1915 do ruského zajetí, ve funkci jej na bezmála tři následující roky nahradil *Oblt.* (později *Hptm.*) Otto Jindra z Chlumu u Třeboně. S jeho jménem je proslulost této setniny spojena zcela zřejmě nejvíce. Když se počátkem roku 1918 odebral do zázemí a pak na italskou frontu, tak po něm setninu převzal *Hptm.* Franz Schwarz, český Němec z Mariánských Lázní.

Z dalších českých pilotů u *Fliku 1* na ruské frontě létali mimo jiné *Oblt.* Otto Seidl z Českých Budějovic, *Feldw.* Rudolf Valenta z Prahy, *Feldw.* Cyril Škoda (těžce zraněn 16. února 1917 při návratu z letu), *Zugsf.* Jan Bouček, z těch německojazyčných pak *Oblt.* Hugo Schwab z Nelešovic na Olomoucku (zajat již 14. srpna 1914), *Oblt.* Josef Gürth von Gürthenfeld z obce Živeč u Dvora Králové, *Lt.* Max Hesse ze Slaného, *Lt.* Viktor Schünzel z Lázní Jeseník, *Oblt.* Viktor Nowy šlechtic von Wallersberg z Josefova (domovský příslušný do Písku), *Feldw.* Johann Mattl z Jihlavy, *Feldw.* Josef Poschwitz z Teplic-Šanova (zajat 25. června 1917), *Feldw.* Franz Pisch ze severomoravských Vítkovic, *Korp.* Alfred Brand z Varnsdorfu, *Korp.* Franz Wawretschka z Vávrovic na Opavsku (padl 24. listopadu 1917) aj.

Z leteckých pozorovatelů u *Fliku 1* sloužili *Oblt.* František Kabeláč z Karlína u Prahy (jenž se již 14. srpna 1914 na ruské frontě stal jedním z prvních válečných zajatců z řad c. a k. letectva), *Oblt.* Josef Pospíšil, rodák ze Sarajeva, ale domovský příslušný do Protivanova u Boskovic, *Oblt.* Robert Čížinský (padl 7. července 1915), *Lt. i.d.Res.* Vlastimil Fiala z Poděbrad (zajat 5. května 1917 a později vstoupil do ruských legií), *Lt. i.d.Res.* František Buchberger ze Smíchova (těžce zraněn 20. září 1916 při útoku na balón), *Oberstleutnant* Gustav Kuchta (pozdější velitel letectva – *Stoluft* – 5. armády na sočské frontě), z českých Němců pak *Oblt.* Karl Grimme z Přerova, *Lt. i.d.Res.* Rudolf Scheuch z Jindřichova u Krnova, *Lt.* Alfons Schaffranek ze Šternberka na Moravě (domovská příslušnost Holovousy u Nové Paky), *Lt. i.d.Res.* Edgar Perl z Opavy a nepochybně ještě další.

A je potřeba poznamenat, že po transformaci setniny na stíhací *Flik 1J* v posledním válečném roce byl do jejího čela jmenován český důstojník *Hptm.* Karel Sabeditsch ze Zahrádky u Ledče nad Sázavou (tento další z českých nositelů Rytířského kříže Leopoldova řádu padne v jeho čele 17. července 1918 poté, co jej nad Bokou Kotorskou omylem sestřelí vlastní protiletadlovci). Jeho zdejším nejprominentnějším podřízeným byl slavný děčínský rodák *Offstv.* Julius Arigi, jenž zde dotáhl své celkové skóre na závěrečných 32 leteckých vítězství. V posledních měsících války do stavu setniny přibylí ještě někteří jeho další krajané – český Němec *Stabsfeldwebel* Anton Brautferger (zraněn

30. července 1918 při zřícení letounu) a Češi *Korp.* Ferdinand Matějka a *Korp.* Stanislav Novák – všichni nováčci po ukončení výcviku.<sup>440</sup>

Jinou setninou s ještě výraznějším zastoupením aviatiků z českých zemí byl *Flik* 11. Od počátku války byl operačně nasazen na ruské frontě a byl prakticky celý ztracen v březnu 1915 při kapitulaci obklíčené pevnosti Přemyšl.<sup>441</sup> O měsíc později tedy musel být postaven znovu a bojoval na ruské frontě prakticky až do skončení zdejších bojů v zimě 1917/1918 – tehdy již pod novým označením *Flik* 11D. Pak byl přemístěn na frontu italskou a na grappském úseku zdejšího bojiště pak bojoval - od března 1918 jako *Flik* 11F a od září jako *Flik* 11P (Rb) - až do konce války.

Podle neúplných záznamů zde v roli příslušníků létajícího personálu postupně bojovalo nejméně deset Čechů a přinejmenším sedmáct českých Němců. Z českých pilotů zde v různých obdobích války bojovali například předválečný aviatik *Hptm.* Josef Cejnek narozený ve Vídni, ale domovskými příslušníky do Kroměříže, *Feldw.* Viktor Knopp z Přívozu u Moravské Ostravy (zajat 12. února 1915), *Feldw.* Vladimír Lepař z Plzně, *Zugsf.* František Malina z Vratimova u Hrabůvky (padl v leteckém boji 8. září 1914 jako historicky vůbec první český aviatik), *Zugsf.* Rudolf Gabzdyl, *Zugsf.* Bohumil Landa z Kročehlav u Kladna, *Zugsf.* Josef Ondík ze Zlína (zraněn 19. května 1918) a *Zugsf.* Jan Bouček (Knopp, Lepař, Gabzdyl, Landa a Ondík budou po válce sloužit u čs. letectva). Z pozorovatelů tu létali *Oblt.* Augustin Knirsch z Kolína, a *Oblt. i.d.Res.* Otto Uher z obce Zboží na Nymbursku<sup>442</sup> aj.

Mezi německojazyčnými piloty byl především známý předválečný aviatik a první válečný velitel této setniny, *Hptm.* Philipp Blaschke rytíř von Zwornikkirchen domovskými příslušníky do Fulneku (zajat 19. března 1915 po neúspěšném pokusu o úlet balónem z obleženého Přemyšlu), další předválečný pilot *Oblt.* Viktor Schünzel z Lázní Jeseník (zahynul 21. června 1917 při letecké nehodě na novém letounu jako velitel *Fliku* 28), *Stabsfeldw.* Ferdinand Knötig z Udánek u Moravské Třebové (padl 23. května 1917), *Feldw.* Rudolf Müller z Krásné Lípy, *Zugsf.* Ernst Hertl z Doliny na Šluknovsku (padl 8.

<sup>440</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 182, Monatsberichte d. *Flik* 1.

<sup>441</sup> Na tomto místě stojí za poznámku, že právě zánik *Fliku* 11 v průběhu obléhání Přemyšlu ve svých důsledcích podstatným způsobem přispěl k personální výstavbě vedení leteckého oddílu čs. legií v Rusku, který začal vznikat v prvních týdnech roku 1918. Vedle letců, zajatých v roce 1915 při pokusech o úlet z Přemyšlu se o to nejvíce přičinil fakt, že mezi vojáky kapitulující pevnosti byli tři členové létajícího a čtrnáct příslušníků pozemního personálu této setniny, zčásti Čechů. Původním příslušníkem *Fliku* 11 byl i budoucí pilot a instruktor legionářského leteckého oddílu šik. Viktor Knopp, technický důstojník por. Josef Novák a hlavní mechanik ppor. František Kubový (oba původně mechanici *Fliku* 11 zajatí při kapitulaci Přemyšlu). Od jiných leteckých setnin pocházeli další významní legionářští letci, především pilot, pozorovatel a první velitel oddílu kpt. Vlastimil Fiala (*Flik* 1), pilot a další velitel oddílu kpt. Lev Melč (*Flik* 8), dále pilot a instruktor šik. Ferdinand Hánek (*Flik* 10), pozorovatel por. František Sýček (*Flik* 29), jenž se stal Melčovým pobočníkem a později leteckým referentem při štábu Čs. vojska na Rusi, aj. ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 389. Verluste Listen, Gruppe 8d, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1917-1918 (vč. přehledů zpětně na roky 1914-1916), VÚA-VHA, Praha, poslužné legionářské spisy – L. Melč, V. Knopp, J. Novák, F. Kubový, V. Fiala, F. Hánek, F. Sýček.

<sup>442</sup> Otto Uher byl bratrance pozdějšího generála Ing. Otakara Husáka (\* 23. 4. 1885, Nymburk, † 12. 6. 1964, Praha), legendy čs. legií v Rusku a ve Francii, v letech 1919-1920 přednosty Vojenské kanceláře prezidenta republiky, v letech 1920-1921 ministra národní obrany (jako nestraník v úřednické vládě Jana Černého) a následně zakladatele a dlouholetého ředitele Československé akciové továrny na látky výbušné v Semtíně, od roku 1934 spíše známé pod názvem Explosia a.s. (v letech 1939-1945 vězněn v Dachau a v Buchenwaldu a 1950-1956 na Pankráci a na Mírově). Otakar HUSÁK. *Jdi! Vzpomínky legionáře Otakara Husáka. Kniha I.* ČsOL, Praha 2017, s. 18-19.

června 1918 v leteckém boji) a *Zugsf.* Thomas Löffelmann. Mezi leteckými pozorovateli zde bojovali *Oblt.* Max Cavallar von Grabensprung z Ústí nad Labem, *Oblt.* Wedige von Froreich z Terezína, *Oblt.* Julius Nimmerichter z Úsova u Zábřehu na Moravě (zajat 19. března 1915 po neúspěšném pokusu o úlet balónem z Přemyšlu), *Oblt.* Fritz Wödl z Olomouce, *Oblt. i.d.Res.* Franz Klingner z Opavy, *Oblt. i.d.Res.* Friedrich Hirsch narozený v Chebu a příslušný do Prahy (padl 11. září 1917), *Oblt.* Johann Nowakowski z Brna (zraněn 1. července 1918), *Oblt. i.d.Res.* Dr. Heinrich Jüthner z Mníšku na Liberecku, *Oblt. i.d.Res.* Paul Elischak z Královských Vinohrad, jenž byl židovského vyznání (zraněn 10. června 1918), *Lt. i.d.Res.* Ludwig Theimer z Rybářů na Karlovarsku (zemřel 27. října 1917 na následky těžkých zranění, které čtyři dny předtím utrpěl ve vzdušném boji), *Lt. i.d.Res.* Rudolf Tschamler přímo z Karlových Varů a patrně ještě někteří další.<sup>443</sup>

Z leteckých setnin bojujících výhradně na italské, konkrétně na jihotyrolské frontě, je potřeba jmenovat *Flik* 24 (v září 1917 přeznačen na *Flik* 24F, od března 1918 nesl označení *Flik* 24D a od září *Flik* 24K), jehož osádkám je připisováno celkem 20 vzdušných vítězství. Prvního půldruhého roku její existence byl jejím velitelem rodilý Pražák *Hptm.* Gustav Studený, který byl české národnosti, koncem války byl leteckým atašé na vyslanectví ve Švýcarsku a v meziválečném období byl vysokým důstojníkem čs. letectva (za nacistické okupace se sice rozvzpomene na své „rakušáctví“ a zkompromituje se členstvím v Českém svazu válečníků, ale na druhou stranu se velmi aktivně zúčastnil Pražského povstání).<sup>444</sup>

Měl také poměrně značný počet podřízených krajanů – pilotů i leteckých pozorovatelů obou zemských národů. Bylo jich nejméně třicet, ale při absenci životopisných údajů u řady jiných jich mohlo být ještě více. Mezi doložené české piloty patřili například *Feldw.* Rudolf Forst z Napajedel na Zlínsku, *Feldw.* Alois Ježek z Pivína na Přerovsku, *Zugsf.* Rudolf Jambor ze Studnice u Nového Města na Moravě (zajat 19. května 1917), *Zugsf.* Václav Schwarz z Libušína u Kladna, *Feldw.* Antonín Bělohlávek ze Strenic na Mladoboleslavsku, *Korp.* Antonín Knap, *Korp.* Břetislav Plischke, narozený v Černovicích v Bukovině (všech sedm bude po válce také sloužit u čs. letectva), *Korp.* František Dostál z Karviné a domovsky příslušný do Michálkovic u Frýdku (padl 14. června 1917), *Zugsf.* Rudolf Štolba z Českého Bejdova nad Dyjí, což je méně frekventované české exonymum dolnorakouského městečka Waidhofen an der Thaya, ležícího nedaleko od českých hranic (padl 6. května 1916), *Feldw.* Alfons Běhounek, narozený v německém Ottendorfu, ale domovsky příslušný do Borovan na Českobudějovicku, (zahynul 22. května 1918 u *Fliku* 55J), *Korp.* Alois Synek z pražské Libně (zahynul 7. července 1918 u *Fliku* 66K) a patrně ještě někteří další.

Mezi českými pozorovateli zde létal například *Oblt.* Jan Polívka z Písku, *Oblt. i.d.Res.* Dr. Viktor Malý, narozený ve štyrském Untzmarktu (padl 18. července 1917), *Oblt. i.d.Res.* JUDr. Miloš Mašek narozený ve Vídni, ale domovsky příslušný do Klatov (padl při svém prvním bojovém letu 15. června 1918), *Lt.* Robert Kubíček z Vídne (padl 19. srpna

<sup>443</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 183, Monatsberichte d. *Flik* 11.

<sup>444</sup> VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina G. Studeného; VÚA-VHA, Praha, RG, 76/C II/2/8. Spisy dův. 4. odd. Zpráva o bojové činnosti velitelství letectva, pplk. let. Jan Štrof, RG, 123/C IV/32/19. Boj o Prahu v květnu 1945. Zpráva o činnosti - pplk.gšt. F. Bartoš, Praha, prosinec 1945, RG, 41/B/1/4. Záznamy zpráv - deník; RG, 97/C III/1/12. Bojová hlášení 6. 5. 1945; Ivo PEJČOCH: *Český svaz válečníků*. Historie a vojenství č. 1/2007, s. 16-28.

1917) a Pražák *Lt. i.d.Res.* Josef Ettel šlechtic von Hvozdomil, jenž po skončení války patřil k prvním příslušníkům Leteckého sboru čs. armády.

České a moravské Němce zde reprezentovali například *Lt. i.d.Res.* Josef Friedrich ze Cvikova, *Oblt.* Karl Kneifel z Trutnova (zahynul 1. června 1918 již jako příslušník stíhacího *Fliku* 9J), *Offzstv.* Konrad Seiboth z Proseče nad Nisou (těžce zraněn 15. srpna 1918 jako pilot *Fliku* 39P), *Zugsf.* Josef Schandroch z Litoměřic, *Zugsf.* Julius Kowalczyk z Moravské Ostravy a *Zugsf.* Karl Maurer ze západočeského Vlkanova. Mezi pozorovateli léto setniny pak nalézáme např. *Oblt.* Ernsta Herolda von Stodu z Jihlavy (zahynul 18. srpna 1918 již jako stíhací pilot u *Fliku* 3J), *Oblt.* Wilhelma Srnku z Olomouce, *Oblt.* Georga Kenziana z Lince, ale domovskými příslušnými do Jičína, *Oblt.* Gustava Weisse z obce Vendolí na Svitavsku, *Lt. i.d.Res.* Paula Rottera z Hořejšího Vrchlabí (padl 14. června 1917), *Lt.* Kurta von Fiedlera z Mohelnice (padl 19. května 1917), *Lt. i.d.Res.* Eugena Gefinka z Prostějova, nebo *Fähnrl. i.d.Res.* Eugena Kutscheru, narozeného ve Frýdku a domovskými příslušnými do Hodonína. Na sklonku války, po repatriaci z ruského zajetí se velitelem této setniny stal *Hptm.* Hugo Schwab z Nelešovic na Olomoucku.<sup>445</sup>

Přínejmenším dvacet „našich“ letců nalézáme u *Fliku* 27 (později *Flik* 27D, *Flik* 27F a nakonec *Flik* 27P), který bojoval nejprve na ruské a v posledním roce války na jihotyrolské frontě.

Z etnických Čechů důstojnického stavu zde v různých obdobích aktivně létali například *Hptm.* Karel Malý a *Hptm.* František Smička; oba se narodili ve Vídni a oba této setnině postupně veleli, dále *Oblt.* Jan Polívka z Písku, *Oblt.* Hugo Špaček z Honkovic na Moravě, *Oblt. i.d.Res.* Zdenko Kruliš z Královských Vinohrad (po válce majitel jedné z největších a nejznámějších stavebních společností v Československu), *Lt. i.d.Res.* Maximilian Procházka z Klášterského Mlýna na Klatovsku, *Lt. i.d.Res.* Josef Průcha z Malesic na Plzeňsku a *Fähnrl. i.d.Res.* Viktor Rudiš z Židlochovic u Brna. Z českých poddůstojníků – pilotů tu byli např. *Feldw.* Jan Škvor z Ledče (padl v leteckém boji s britskými stíhači 18. května 1918), *Zugsf.* František Bernatík z Lazů ve Slezsku, *Korp.* Alois Růžička z Vídně (zahynul 29. března 1917), *Korp.* Ferdinand Soukup z Dobříše, *Zugsf.* Jaroslav Machulka z pražského Podolí, *Zugsf.* Antonín Paludán (oba po válce sloužili v čs. letectvu) a další.

Z českých Němců tu kromě jiných sloužil již jednou zmíněný *Hptm.* Philipp Blaschke šlechtic von Zwornikkirchen, jehož domovem byl severomoravský Fulnek (setnině velel na sklonku války po své repatriaci z ruského zajetí), *Lt. i.d.Res.* Friedrich Teimer, narozený v saském Meilsenu, ale domovskými příslušnými do Brna (u setniny současně zastával funkci technického důstojníka), dále ašský rodák *Oblt. i.d.Res.* Otto Jäger, jenž později padl, *Fähnrl. i.d.Res.* Dr. Paul Ernst z Karlína u Prahy, *Oblt. i.d.Res.* Johann Fischer, jenž také pocházel z hlavního města a byl židovského původu, *Oblt.* Othmar Gamillschegg z Veselíčka u Milevska a další.<sup>446</sup>

Další z „dvoumístných“ setnin s výrazným zastoupením českých aviatiků byl *Flik* 29 (později *Flik* 29D a ještě později *Flik* 29Rb). Přestože jeho prioritním úkolem byl (stejně jako v případě *Fliků* 24 a 27) letecký průzkum, dvoumístné osádky této setniny si na

<sup>445</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 184, Monatsberichte d. *Flik* 24.

<sup>446</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 184, Monatsberichte d. *Flik* 27. Blíže k českým příslušníkům *Fliku* 27 viz např. Jiří RAJLICH: *Vzduchem I. světovou válkou. Obrazy ze života (a smrti) zapomenutého šikovatele polního pilota Jana Škvora (1892-1918)*. HaV č. 1/2010.



ruské a rumunské frontě dokázaly připsat celkem 16 vzdušných vítězství (v dubnu 1918 byl přečíslován na *Flik* 104G a operoval jako bombardovací na piavské frontě).

Dokonce již prvními dvěma veliteli *Fliku* 29 byli Češi. Nejprve stál v jeho čele *Hptm.* Oskar Šafář z jihomoravských Ivančic. Po jeho smrti následkem těžkého zranění v leteckém boji (24. srpna 1916) po něm velení převzal *Hptm.* Karel Huppner, rodák z Bezdržic, jenž se po válce stane velmi významnou osobností čs. vojenského a především civilního dopravního letectví.<sup>447</sup>

Z dalších českých postav jmenujme takové piloty, jako byli např. *Hptm.* Karel Böhm, *Oblt.* Josef Pospíšil (který se sice narodil v bosenském Sarajevu, ale domovské právo měl v moravském Protivanově u Boskovic), *Zugsf.* Josef Novák (z Dobřichova u Kouřimi), *Zugsf.* Josef Žurovec, jeden ze čtyř bratrů, z nichž tři sloužili u rakousko-uherského letectva (pocházeli z dnes již neexistující obce Harty u Petřvaldu, která později ustoupila výstavbě letiště Mošnov), létal zde i *Stabsfeldw.* Karel Rumiha, jenž se narodil v obci Tuhejl u Záhřebu ve Slavonii, *Korp.* Josef Csastek (jenž se někdy psal jako Částek), který byl pravděpodobně vídeňský Čech. Z etnicky českých leteckých pozorovatelů jmenujme alespoň *Lt. i.d.Res.* Mirko Dostála z Kyšperku, nyní Letohradu poblíž Ústí nad Orlicí (zajat 11. srpna 1918 na italské frontě), *KdtAsp. i.d.Res.* Františka Sýčka z Blatné (zajat 11. října 1916 na ruské frontě), *Fähnrl. i.d.Res.* Gustava Geyera z Jičína, *Lt. i.d.Res.* Alexandera Souhradu, narozeného v Přemyšlu, ale s domovskou příslušností v Mirošově u Rokycan, jednoho z pouhých čtyř etnických Čechů u letectva, kteří byli vyznamenáni Rytířským křížem Leopoldova řádu (padl 5. dubna 1917).

Kromě těchto dvanácti Čechů zde sloužilo ještě přinejmenším sedm českých či moravských Němců. Patřili k nim např. poddůstojníci-piloti *Zugsf.* Karl Seltner z Čichalova na Karlovarsku, *Zugsf.* Andreas Dombrowski z Moravské Ostravy a *Zugsf.* Rudolf Klemm z Mořičova na Jáchymovsku, pozorovatelé *Oblt.* Karl Patzelt příslušný do Mladé Boleslavi, *Oblt. i.d.Res.* Josef Pürer, narozený v Brně, *Oblt. i.d.Res.* Rudolf Breier pocházející z Třeboňska, ale bydlící ve Vídni, *Lt. i.d.Res.* Othmar Schwarzenbach z Moravského Krumlova a pravděpodobně ještě další. Další zajímavou postavou této setniny byl pilot *Oblt. i.d.Res.* Leon Sapieha-Kodeňski, jenž pocházel z jednoho z nejvýznamnějších polsko-litevských knížecích rodů, ale domovsky příslušný byl do obce Štípa na Zlínsku.<sup>448</sup>

Na černoohorské, srbské a především na historiky poněkud opomíjené albánské frontě bojoval *Flik* 6 (později *Flik* 6F a od září 1918 *Flik* 6P). Ani zde se aviatci z českých zemí neztratili.

Z pilotů české národnosti je v první řadě třeba jmenovat prvního velitele setniny, *Hptm. des Ingenieur-Korps* Viléma Dvořáka z Olomouce, jenž v jejím čele stál prvních jedenáct měsíců války. Dále zde bojoval již zmiňovaný *Oblt.* Oskar Šafář z Ivančic, jenž u setniny zastával funkci *Chefpilota*. Z poddůstojníků-pilotů tu v různých obdobích sloužili *Korp.* Antonín Pavlas, *Feldw.* Rudolf Valenta z Prahy, *Feldw.* Karel Janhuber z Židenic u Brna, *Zugsf.* Vladislav Goldschmied z Prahy, *Korp.* Josef Skubal z Přerora. Všechny pět bude po válce sloužit v čs. letectvu – Janhuber pod počestným jménem

<sup>447</sup> VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina K. Hupnera, ÖStA-KA, Wien, LFT, PA– K. Huppner, *Vrch. ředitel Karel Hupner padesátníkem*. Letectví, červenec 1934, s. 244-245; *Čtvrt století letecké činnosti vrchního ředitele Karla Hupnera*. Letectví, září 1938, s. 353.

<sup>448</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 184, Monatsberichte d. *Flik* 29.

Janhuba, Goldschmied jako Goldšmíd a Skubal, jenž původně u *Fliku* 6 začínal jako letecký mechanik, s háčkem v příjmení – Škubal.

Z těch německojazyčných rozhodně nelze opomenout slavného *Offzstv.* Julia Arigiho z Děčína, *Offstv.* Josefa Siegela z Horní Rudné u Poličky a v neposlední řadě *Hptm.* Josefa Kastraneka, který se narodil v Brně a byl posledním velitelem této setniny.

Mezi českými pozorovateli této setniny zde létali *Oblt.* Vilém Srna z Královských Vinohrad, *Ldst-Oblt. i.d.Res.* Karel Vrba z Českých Budějovic, *Oblt. i.d.Res.* Dr. Jiří Doskočil z Libochovic (jenž u jednotky pak prodělal i pilotní výcvik), *Lt. i.d.Res.* Ignác Šulák z Břestu u Kroměříže a *Lt. i.d.Res.* Josef Kalla z Malých Čičovic u Prahy, jenž se stane významnou postavou meziválečného čs. letectva a jedním z hrstky bývalých prvoválečných českých aviatiků, kteří to v čs. armádě dotáhnou na generály.

Z německojazyčných pozorovatelů zde byli například *Oblt.* Emanuel Mainx, narozený sice v Tridentu, ale domovsky příslušný do Šenova na Novojičínsku, *Oblt.* Gustav šlechtic von Salmon, jenž se narodil v Levoči (tehdy Lócse), ale domovsky příslušný do Nové Bystřice na Jindřichohradecku (těžce zraněn 26. října 1915 při letecké havárii), *Oblt.* Wilhelm rytíř von Roessler z Brandýsa nad Labem domovsky příslušný do Mostu, *Oblt. i.d.Res.* Hans Wolf narozený i domovsky příslušný do Žatce, *Oblt. i.d.Res.* Dr. Ernst Richard Wolf narozený sice v Budapešti, ale domovsky příslušný do Slezské Ostravy (původní odborností byl leteckým meteorologem), *Lt. i.d.Res.* Georg Karl Vogel z Děčína domovsky příslušný do Černé Vody na Trutnovsku (těžce zraněn při havárii 24. března 1918), *Lt. i.d.Res.* Andreas Konrad Auer z Hostinného aj.<sup>449</sup>

Řadu etnických Čechů nalézáme také v sestavě první specializované rakousko-uherské bombardovací jednotky, *Fluggeschwader I* (Fl.G.I), která ve své době byla do určité míry považována za elitní jednotku rakousko-uherského letectva. Vznikla na přelomu let 1916/1917 a vedle bombardovacích disponovala i doprovodnými stíhacími letouny. V září 1917 došlo k jejímu přejmenování na *Flik* 101G a pod tímto označením bojovala na piavské frontě prakticky až do konce války. Přestože byla primárně určena k bombardovacím úderům, byli její letci úspěšní i ve vzdušných střetech, z nichž si přivezli 16 vítězství.

Její prvním velitelem se stal *Hptm.* Karl Nikitsch, český Němec z Velkých Čakovic u Prahy. Největšího věhlasu a pověsti elitní jednotky však dosáhla v dobách, kdy bojovala na sočské a jihotyrolské frontě pod velením již předtím zmiňovaného českého důstojníka *Hptm.* Karla Sabeditsche, jehož rodný list nese místo narození v městysu Zahrádka u Ledče nad Sázavou a domovský list jméno hlavního města Českého království.

Z českých pilotů důstojnického stavu zde krátký čas působil *Oblt.* Rudolf Vaníček z Písku, z poddůstojníků pak *Feldwebel* Jan Obešlo z Kozojídek na Královéhradecku (padl 14. října 1917 jako stíhač *Fliku* 30D na ruské frontě), *Feldwebel* Jaroslav Samek z Náchoda, *Feldwebel* Karel Dovolil z Loun a *Zugsf.* Johann Trnka, který se sice narodil ve Vídni, ale domovskou příslušnost měl v Pelhřimově. Mezi pozorovateli byl mimo jiné *Lt.*

<sup>449</sup> ÖStA-KA, Wien, NL, B2072. Einteilungslisten der k.u.k. Fliegerkompagnien 1914-1918, LFT, k. 17-22, Tagesbefehle der k.u.k. Luftfahrtruppen 1915-1918, LFT, k. 182-188, Monatsberichte der k.u.k. Fliegerkompagnien, Verzeichnis der Flüge 1914-1917, LFT, sign. 26/1-26/3 – Offizierskarthotek, sign. 56/1-56/3 - LFET - Mannschaft-Evidenz a LFT Personalakten, k. 182, Monatsberichte d. *Flik* 6, *Verlustlisten*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1917-1919, VÚA-VHA, Praha, sbírka kvalifikačních listin a záznamů způsobilosti.

*i.d.Res.* Vilém Fidrmuc, narozený v Sázavě a domovský příslušný do Cerhenic na Kolínsku (padl v noci na 24. července 1918), *Oblt. i.d.Res.* Otto Halíř z Prahy (zajat 24. července 1918), *Lt.* Ladislav Mlčoch z Prostějova, *Oblt.* Leopold Luzatto z Lysé nad Labem (příslušný do Vídně) a vídeňský Čech *Lt.* Gustav Židek.

Kromě etnických Čechů tu bojovala také celá řada českých, moravských a slezských Němců, především již zmiňovaný slavný *Offstv.* Julius Arigi z Děčína, dále *Oblt. i.d.Res.* Ernst Strohschneider z Ústí nad Labem, *Oblt. i.d.Res.* Kurt Nachod z Brna (zahynul při cvičném letu v noci na 10. květen 1918), ale také méně známí piloti *Lt. i.d.Res.* Franz Löffler z Rokytnice nad Jizerou (zajat 24. července 1918), *Oblt.* Laurenz Matzka, *Oblt. i.d.Res.* Karl Hesse, rodák ze Slaného (kde se narodil i jeho bratr Max, jenž byl rovněž pilotem), *Feldw.* Benjamin Bakulinsky ze Znojma (padl 1. srpna 1918), *Zugsf.* Johann Rotter z Moravské Huzové u Šternberka (padl 3. června 1917) a *Zugsf.* Alfred Ulrich narozený v Hyršperku na Krnovsku a domovský příslušný do Leskovce nad Moravicí na Bruntálsku.

Vedle těchto pilotů zde ve funkcích leteckých pozorovatelů létali *Lt. i.d.Res.* Ernst Pirnos z Hodolan u Olomouce (padl 6. června 1917), *Oblt. i.d.Res.* Wilhelm Degner z Brna, *Oblt.* Hermann Grössler (padl 13. května 1917) a *Oblt.* Franz Poleschensky, oba narození ve Vídni, ale první s domovským právem ve Varnsdorfu a druhý v Prostějově, dále *Lt.* Fritz Aschenbrenner ze slezského Bielitz, tedy Bílska-Bělé (což je Bielsko-Biala, která dnes leží již na polském území), *Lt.* Gottfried Bernhard Müller z Plzně (domovská příslušnost ve Stodu u Stříbra), *Lt.* Leopold Zoubek ze Starého Šaldorfu u Znojma, *Lt. i.d.Res.* Siegfried Himmer z Těšína (padl 14. října 1917 na ruské frontě jako příslušník *Fliku* 25F) a pražský Žid narozený v Drážďanech *Fähnrr. i.d.Res.* Wolfgang Klemperer.<sup>450</sup> Ten svůj technický talent uplatnil vývojem pumového zaměřovače, který zkonstruoval společně s *Hptm.* Sabeditschem, ale ve svém oboru se nejvíce proslavil až po své emigraci do USA, kde se podílel na celé řadě technických inovací, použitých m.j. na proslulém čtyřmotorovém bombardovacím letounu Boeing B-17 Flying Fortress.

Ve zhruba podobném duchu bychom pak mohli ještě velice dlouho pokračovat, pokud bychom líčili zastoupení etnický či zemsky českého živlu u ostatních leteckých jednotek rakousko-uherské monarchie.

<sup>450</sup> ÖStA-KA, Wien, NL, B2072. Einteilungslisten der k.u.k. Fliegerkompagnien 1914-1918, LFT, sign. 26/1-26/3 – Offizierskarthotek, sign. 56/1-56/3, a LFT Personalakten k. 1-52, LFT, k. 188, Monatsberichte d. *Flik* 101G, *Verlustlisten*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1917-1919, Karl MEINDL: *Chronik des Fluggeschwader I (Flik 101G) 1917-1918*, s. 12-38.

## Čeští velitelé

Vedle řadových letců bylo navíc nemálo etnických Čechů, aktivních důstojníků, jimž bylo svěřeno velení leteckých či balonových setnin. V první řadě je třeba zmínit ty frontové (*Fliegerkompagnie* – *Flik* a *Ballon-Kompagnie* – BK). Jména některých z těchto čtyřech desítek důstojníků již byla zmíněna, jiná zatím ne:

Patřili k nim například *Oblt.* Robert Baar z Třeboně (velitel *Flik* 2), *Rittm.* Vojtěch Bárta z Velimi u Kolína (*Flik* 15/15F), *Hptm.* Hugo Betka z Českých Budějovic (*Flik* 7), *Hptm.* Vilém Dvořák z Olomouce (*Flik* 13 a *Flik* 6), *Hptm.* Robert Ellner z Německého, dnes Havlíčkova Brodu (*Flik* 56J a Luftfahr-Abwehr Station Wiener Neustadt), *Oblt.* Oskar Futter z obce Želeč na Prostějovsku (*Flik* 50D a *Flik* 4D), *Hptm.* Rudolf Holeka z Nýřan u Plzně (*Flik* 3 a *Flik* 4D), *Hptm.* Jiří Hon z Přerova (*Flik* 9D), *Hptm.* Karel Huppner z Bezdržic (*Flik* 29 a *Flik* 57F), *Hptm.* Otto Jindra z Chlumu u Třeboně (*Flik* 1/1D), *Rittm.* Augustin Knirsch z Kolína (*Flik* 18), *Hptm.* Jindřich Kostrba z Kutné Hory (*Flik* 23), *Hptm.* Karel Malý z Vídně (*Flik* 27), *Hptm.* Vincenc Martínek z Tábora (*Flik* 34/34D), *Obstlt.* Hugo Mohelský z Vizovic (*Flik* 35D), *Hptm.* Heřman šlechtic von Němec (*Flik* 7), *Oblt.* Jan Polívka z Písku (*Flik* 19/19K), *Oblt.* Josef Pospíšil, narozený v bosenském Sarajevu, ale domovsky příslušný do Protivanova na Boskovicku (*Flik* 26S a *Flik* 8S), *Oblt. i.d.Res.* Josef Průcha z Malesic u Plzně (*Flik* 73D), *Oblt.* Gustav Rubritius z Královských Vinohrad (*Flik* 58D/58F), *Hptm.* Karel Sabeditsch ze Zahrádky u Ledče nad Sázavou (*Flik* 34, *Fluggeschwader* I, *Flik* 101G a *Flik* 1J), *Hptm.* Robert Schwarz z Olomouce (*Flik* 3), *Hptm.* Josef Smetana z Chlumce nad Cidlinou (*Flik* 1 a *Flik* 35K), *Hptm.* František Smička z Vídně (*Flik* 27F), *Hptm.* Gustav Studený z Prahy (*Flik* 8 a *Flik* 24/24D), *Hptm.* Oskar Šafář z Ivančic (*Flik* 29), *Oblt.* Jaroslav Topič narozený v Sarajevu, ale domovsky příslušný do Dražkovic u Pardubic (*Fliegerzug* 1), *Oblt.* Rudolf Vaníček z Písku (*Flik* 53D), *Hptm.* Jan Ventura z Nového Bydžova (*Flik* 14 a *Flik* 40) a další. Až na výjimky (dané zpravidla faktem, že za války padli) šlo vesměs o významné, leč dnes již mnohdy zapomenuté postavy poválečného čs. letectva.

Některá z těchto jmen se pak opakují i u velitelů některých z dvaadvaceti náhradních leteckých setnin (*Fliegerersatzkompagnie*, *Flek*): *Rittm.* Vojtěch Bárta (*Flek* 3), *Hptm.* Josef Cejnek (*Flek* 7), *Hptm.* Robert Ellner (*Flek* 5), *Hptm.* Karel Huppner (*Flek* 3), *Hptm.* Otto Jindra (*Flek* 11), *Rittm.* Augustin Knirsch (*Flek* 2), *Hptm.* Jindřich Kostrba (*Flek* 2), *Hptm.* Karel Malý (*Flek* 1, *Flek* 3, *Flek* 22), *Oblt.* Josef Pospíšil (*Flek* 2), *Oblt.* Jaroslav Topič (*Flek* 3), *Hptm.* Rudolf Vaníček (*Flek* 22) a *Hptm.* František Smička (*Flek* 9), jenž jeden čas dokonce velel i nadřazenému *Fliegerersatzbataillonu* I (*Fleb* I).

Z velitelů balonových jednotek – oddílů a setnin (*Ballon-Abteilung*, *Ballon-Kompagnie*) pak jmenujme alespoň *Hptm.* Ferdinanda Hassala z Nového Jičína (velel BA 7 a BK 27), *Hptm.* Kazimíra Churého z Počenic u Kroměříže (velel BA 7/BK 7), *Oblt.* Bruno von Janečka z Moravského Krumlova (BK 21), *Oblt. i.d.Res.* Dr. Františka Papeže z Valašského Meziříčí (BA 11/BK 11), *Hptm.* Jindřicha Ržehorže z obce Buková na Českokobudějovicku (BK 3 a BK 6), *Rittm. i.d.Res.* Rudolfa Kudielku z obce Dolní Vražné na Kravařsku (BK 26 a BK 3), *Hptm.* Gustava Svobodu z Prahy (BA 16/BK 16 a BK 22), *Oblt.* Antonína Sudu z Josefovy Hutě u Plané na Mariánskolázeňsku (BA 4 a BK 6), *Oblt.* Antonína Czastku ze Smíchova u Prahy (BA 10/BK 10), *Oblt.* Bruno Czernila (Černila) z Prostějova (BA 9/BK 9 a BK 3), *Oblt.* Zdeňka Kittlera z Prostřední Nové Vsi

na Novopacku (BK 9), *Oblt.* Václava Vlčka z Velkých Čakovic u Prahy (BK 14 a BK 19) aj.<sup>451</sup>

Některé z výše uvedených českých důstojníků ovšem nalézáme i v čele vyšších jednotek (průzkumných, stíhacích i bombardovacích), než byla „jenom“ letecká setnina. Například již zmiňovaný *Hptm.* Vincenc Martínek byl v dubnu 1918 jmenován velitelem vyšší jednotky – stal se totiž *Fliegergruppenkommandantem (GrufI)* u XXIII. armádního sboru Sočské armády na piavské frontě. Také již vzpomínaný *Hptm.* Rudolf Holeka byl v květnu 1918 jmenován velitelem jiné vyšší jednotky. Stal se z něj *GrufI* leteckých jednotek XXIV. sboru 6. armády (při červnové ofenzívě na Piavě se sbor vyznamenal na Montellu), brzy na to pak velitelem *Aufklärungsgeschwader* u 6. armády ve Vittoriu, kde jeden čas řídil až dvanáct, na sklonku války již jen pět zdecimovaných průzkumných leteckých setnin (*Flik 4P, Flik 40P, Flik 47F, Flik 57Rb* a *Flik 70P*). V tomtéž měsíci byl *Hptm.* Karel Huppner jmenován *GrufI* u II. sboru 6. armády, brzy na to pak velitelem *Aufklärungsgruppe* v rámci XXII. armádního sboru ve Vittoriu a později dokonce *Aufklärungsgeschwader der Armeegruppe Belluno (Flik 11F* a *Flik 39P)*.

Již v dubnu 1918 se nejúspěšnější letec české národnosti, někdejší velitel *Fliku 1* na ruské frontě, *Hptm.* Otto Jindra ujal velení nad *Fliegergruppe G*, jejíž štáb se nacházel na letecké základně Aviano u severoitalského Pordenone. Sestávala z pěti bombardovacích leteckých setnin, všech pěti, které rakousko-uherské letectvo vůbec mělo (*Fliky 101G, 102G, 103G, 104G* a *105G*), a byla podřízena přímo armádní skupině proslulého polního maršála (*Feldmarschall*) Svetozara Boroeviče de Bojna (HGKdo FM. v. Boroevic), bojující na Piavě.<sup>452</sup>

Jiní zastávali ještě vyšší letecké funkce u štábů nadřízených pozemních formací. Předního rakousko-uherského balistického experta, původně dělostřelce, *Obersta* Leo Nádherného již v září 1916 jmenovali velitelem leteckých jednotek rakousko-uherské 11. armády v Tridentu a o měsíc později velitelem leteckých jednotek (*Stabsoffizier der Luftfahrtruppen, zkráceně Stoluft*) 5. armády (od května 1917 Sočské armády) na sočské frontě s velitelstvími v Haidenschaftu (Ajdoščina), Wippach (Vipava) a pak v Sesana (Sežana).

<sup>451</sup> ÖStA-KA, Wien, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens, Kriegseinteilungslisten der Fliegerformationen 1914-1918, ÖStA-KA, LFT, Kmdo d. k.u.k. LFT, O.Nr. 4714/3. Standübersicht k.u.k. Luftfahrtruppen d. Armee im Felde, 1. 7. 1918; LFT, K.u.k. AOK zu Luft Nr. 193, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918; LFT, sign. 26/1, 26/2 a 26/3 – Offizierskarthote A-Z; VÚA-VHA, Praha, sbírka kvalifikačních listin.

<sup>452</sup> ÖStA-KA, Wien, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917-1918. K.u.k. 6. AK Op. Nr. 9/3 Fl. Ref. v. 7. 5. 1918. „Provisorische“ Fliegergruppenkommandanten (II. KK – Hptm. Huppner d. *Flik 57-F*, XV. KK. - Rttm. Frh. v. Ankershofen d. 6. AK Koluft, XXIV. KK – Hptm. Holeka d. *Flik 4-D*), ÖStA-KA, LFT, k. 384. Operative Akten, Gruppe 1. AOK Op. Nr. 93.777, Baden, am 19. 3. 1918. Fliegerkompagnien G – Etablierung, Umrüstung von 2 D Komp. zu G Komp., Fliegergruppenkmdt für FliegerKomp. G; ÖStA-KA, LFT, K.u.k. AOK zu Luft Nr. 193, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918; LFT, sign. 26/1 – Rudolf Holeka, Karl Huppner, Otto Jindra, 26/2 – Vinzenz Martinek, Ludwig Purm, 26/3 – Karl Sabeditsch, VÚA-VHA, Praha – kvalifikační listiny R. Holeky, K. Huppnera, O. Jindry, L. Purma, Gerald PENZ: *Feldpilot Stabsfeldwebel Rudolf Palm (Mit Chronik der Fliegerkompagnien 37 und 34)*. (Hrgs. Walter Schroeder). ÖFH Sonderheft Nr. 25, Wien 2000, s. 55, Jiří RAJLICH: *Major polní pilot Otto Jindra (1886-1932). Nejúspěšnější český letec Velké války a velitel československého Leteckého sboru*. 1. část. Historie a vojenství č. 2/2009, s. 4-31, 2. část. Historie a vojenství č. 3/2009, s. 4-31.

*Oberst* Leo (Lev) Nádherný patří k prakticky zapomenutým postavám české letecké historie. Je to o to pozoruhodnější, že ve schematismech rakousko-uherské armády jej v hierarchii *k.u.k. Luftfahrtruppen* nacházíme jako hodnostně druhého muže - hned za velitelem letectva *Oberstem* Emilem Uzelacem. Nádherný však nebyl žádný „Büroflieger“ a přes svou vysokou hodnost, funkci i věk (46 roků) se aktivně zúčastnil bojových letů. Dokonce získal jeden potvrzený sestřel a byl sám dvakrát sestřelen. Naposledy se tak stalo 14. srpna 1917 při velké odvetné bombardovací akci rakousko-uherského armádního i námořního letectva proti Benátkám. Po havárii v moři u Sperone se sice zachránil, leč zbytek války strávil v italském zajetí. Po návratu z něj nastoupil činnou službu v čs. armádě v hodnosti plukovníka a téměř rok pak působil na pražském MNO jako přednosta 13. (vzduchoplaveckého) oddělení.<sup>453</sup>

Z dalších je třeba zmínit také dalšího z těch služebně nejstarších, již zmiňovaného *Majora* Viléma Dvořáka (v dobových záznamech veden obvykle jako Wilhelm Dwořak), jenž svou dlouhou vojenskou dráhu začínal u technických složek armády (*Ing. Off. Korps*) a patřil k polním pilotům vycvičeným ještě před válkou. Poté, co v prvních válečných letech prošel řadou velitelských stupňů na frontě i v týlu - od velitele letecké setniny (*Flik* 6) po velitele výcvikového praporu - se v říjnu 1916, ve svých 41 letech stal v Sedmíhradsku velitelem leteckých jednotek zdejší skupiny armád následníka trůnu arcivévody Karla (*Stoluft – Stabsoffizier der k.u.k. Luftfahrtruppen beim k.u.k. Heeresgrp. Kmdo. Erz. Carl*). V srpnu 1917 se pak stal velitelem leteckých jednotek (*Stoluft*) rakousko-uherské 3. armády v Haliči a Bukovině a v posledním roce války pak velel letectvu (*Koluft*) 7. armády v Haliči a XIX. armádního sboru na jihovýchodní, t.j. albánské frontě.<sup>454</sup>

V obdobných funkcích, ale na italské frontě působil také další z již jmenovaných českých důstojníků, *Rittmeister* Vojtěch Bárta. V květnu 1918 byl jmenován *Fliegergruppenkommandantem* (*Gruf*) na grappském úseku fronty (*Grappa-Front*, v září 1918 byly tyto jednotky 6. a 11. armády sloučeny v *Armeegruppe Belluno*). Měl tehdy v podřízenosti až osm leteckých setnin. V červenci 1918 se pak stal zástupcem velitele (*Kafl-Stellvertreter*) letectva 11. armády a na sklonku války současně zástupcem velitele leteckých jednotek u celé jihotyrolské Skupiny armád generálplukovníka arcivévody Josefa (*Heeresgruppe GO Erzherzog Joseph*), která se skládala z 10. a 11. armády (v první polovině roku 1919 bude major Bárta pobočником zemského vojenského velitele na Slovensku, plk.gšt. (později genmjr.) Františka Schöbla, jednoho z českých recipientů rytířského kříže Vojenského řádu Marie Terezie).<sup>455</sup>

<sup>453</sup> VÚA-VHA, Praha – kvalifikační listina L. Nádherného, K. Huppnera, O. Jindry, V. Bárty, ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/1 – Adalbert Barta, Wilhelm Dwořak, 26/2 – Vinzenz Martinek, Leo Nádherný, ÖStA-KA, NFA, k. 1594, 5. Armee (HGK Boroevic), *Stoluft* Kisa, Bericht über die Flugtätigkeit vom 1. bis 15. 7. 1917, vom 16. bis 31. 7. 1917, vom 1. bis 15. 8. 1917, Walter SCHROEDER - Bernhard TÖTSCHINGER: *Hansa-Brandenburg C I 1916-18*. ÖFH-Nachrichten Sonderheft Nr. 20, Wien 1991, s. 8, Gerald PENZ: *Feldpilot Stabsfeldwebel Rudolf Palm (Mit Chronik der Fliegerkompagnien 37 und 34)*. (Hrgs. Walter Schroeder). ÖFH Sonderheft Nr. 25, Wien 2000. Blíže o L. Nádherném Jirí RAJLICH: *Letci československých legií v Itálii*. 2. část. HPM č. 11/2008, s. 18-27 a biografická črta v přílohové části této práce.

<sup>454</sup> Nařízením AOK Op. Nr. 147.552 ze 14. 9. 1918 byl dosavadní XIX. sbor dnem 20. 9. 1918 přejmenován na armádní skupinu Albánie (*Armeegruppe Albanien*). ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 385. Organisation Aufbau der Truppe, Gruppe Ib1.

<sup>455</sup> VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina V. Bárty, ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 26/1 – Rittm. A. Barta.

A to jsme dosud zmiňovali české velitele u armádního letectva. U toho námořního dva z nich zastávali funkce dokonce ty nejvyšší. V první řadě je třeba jmenovat předválečného námořního pilota *Linienschiffsleutnanta* (t.j. zhruba kapitána u pozemního vojska) Václava Leopolda Wosečka, jenž se narodil v Hořicích v Podkrkonoší a domovskými příslušným byl na pražský Žižkov. Držitel rakousko-uherského diplomu námořního pilota č. 1 byl od září 1914 do května 1915 velitelem námořního letectva - tehdy se tato funkce oficiálně jmenovala *Die Leiter des k.u.k. Seeflugwesens*.<sup>456</sup> Přesto, nebo spíše právě proto velice aktivně (a rád) bojově létal, což se mu brzy po vyhlášení války Itálií málem stalo osudným. Při bojové akci proti námořnímu arsenálu v Benátkách v noci z 27. na 28. května 1915 totiž padl do nepřátelského zajetí. O dva roky později proslul i svým odvážným, dobrodružným a především úspěšným útekem z něj.<sup>457</sup>

Druhou z českých vůdčích postav námořního letectva pak byl *Linienschiffskapitän* (zhruba plukovník u pozemního vojska; později se stal kontraadmirálem) Bořivoj Zdenko Radoň. Tento rodák z Prahy od srpna 1917 do konce března 1918 stál v čele *Kommanda des k.u.k. Seefliegerkorps*. Přestože sám nebyl vycvičeným pilotem a už ani nebyl nejmladší, tak ani on se létání rozhodně nevyhýbal. Za zmínku stojí i to, že funkci Radoňova zástupce určitý čas po svém útěku ze zajetí vykonával již zmíněný Woseček, takže obě nejvyšší funkce u námořního letectva byly jeden čas v rukou důstojníků české národnosti. A nedostí na tom – Radoňovým pobočníkem byl další Čech, *Leutnant i.d.Res. des Matrosenkorps* Justin Pravoslav Hovora z Rohozné na Pelhřimovsku.<sup>458</sup>

My jen dodejme, že Radoň byl předtím, v letech 1913-1917 kapitánem legendárního pancéřového křižníku *Sankt Georg*, vlajkové lodi rakousko-uherské flotily. Woseček se po válce stal kapitánem československé zaoceánské lodi *Legie*. Jistě pozoruhodné životopisy na české suchozemce.

Uvedený výčet několika desítek českých důstojníků, kteří zastávali velitelské funkce u bojových jednotek, je na první pohled jistě impozantní. Ve skutečnosti ovšem v čele setnin i vyšších jednotek rakousko-uherského letectva zcela dominovali Němci (včetně

<sup>456</sup> K reorganizaci a s tím spojenému přejmenování z *k.u.k. Seeflugwesens* na *k.u.k. Seefliegerkorps* došlo 18. 4. 1917. V jejich čele postupně stáli: *Lschlt.* Viktor Klobučar Rukavina von Bunič (1911 – 22. 7. 1914), *Lschlt.* Franz Mikuleczky (23. 7. 1914 – 3. 9. 1914), *Lschlt.* Václav Woseček (4. 9. 1914 – 27. 5. 1915), *Lschlt.* Hugo Ockermüller (28. 5. 1915 – 23. 11. 1915 †), *Lschlt.* Franz Mikuleczky (24. 11. 1915 – 31. 7. 1917), *Lschkpt.* Bořivoj Radoň (1. 8. 1917 – 27. 3. 1918) a *Lschkpt.* Alfons Wünschek (28. 3. 1918 – konec války). Hans Hugo SOKOL: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918*. Amalthea-Verlag, Zürich-Leipzig-Wien 1933, s. 289 a 444, Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 139.

<sup>457</sup> Ernst PETER: *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919*, s. 126. Blíže viz K.u.k. Linienschiffsleutnant WOSECEK: *Kriegsgefangen und entflohen. Erlebnisse in italienischer und französischer Gefangenschaft nacherzählt von k.u.k. Oberleutnant a.D. Erich Neugebauer. Unter der rot-weiss-roten-Flagge. Erlebnisse und Taten österreichisch-ungarischer Seeleute im Weltkrieg. Erstes Buch.* K.u.k. Kriegsministerium Marinesektion – Kommissionsverlag von Wilhelm Braumüller - k.k. Universitäts-Verlagsbuchhandlung, Wien und Leipzig 1918, Jindřich MAREK: *Pod rakouskou vlajkou. Čeští námořníci v letech 1900-1918*, s. 71-89. Za cenné doplňující informace vděčím jeho příbuzným, JUDr. Pavlovi Vosečkovi a RNDr. Václavu Vosečkovi.

<sup>458</sup> VUA-VHA, Praha – kvalifikační listiny V. Wosečka, B. Radoně a P. Hovory, Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*, s. 137, Radko VAŠÍČEK: *Bořivoj Radoň – český velitel rakouskouherského námořního letectva*. In. *Češi a Slovinci v historii letectví 4. Speciál L+K č. 2/2004*, s. 28-31, Radko VAŠÍČEK: *Český velitel rakousko-uherského námořního letectva*. *Militaria* č. 2/1991, s. 22-23, Tom NITKA: *Český námořník, kontreadmirál Bořivoj Radoň*. *Moře Slovanům*, XI 1936, č. 6, s. 45-47.

těch českých) a Maďaři. Lze-li z dosavadního stupně výzkumu usuzovat, pak Češi byli v tomto směru až na třetím místě – s relativně velkým odstupem za Němci a Maďary, leč také ve značném předstihu před ostatními národy monarchie.



## Česká zemská šlechta u letectva

Mezi důstojníky z českých zemí, kteří zastávali různé velitelské funkce prakticky na všech úrovních, však vedle Čechů (a samozřejmě i českých Němců) nacházíme i řadu těch, s jejichž národnostním ukotvením příliš neuspějeme. Cítili a jednali spíše „celorakousky“ či „zemsky“, mluvili německy i česky a často ještě jinými jazyky. Jde totiž o příslušníky historické zemské šlechty, zvláště pak těch rodů, které v našich dějinách zanechaly nepřehlédnutelnou stopu. Jejich národnostní sebeidentifikace – pokud k ní vůbec došlo – je spíše věcí dob poválečných.<sup>459</sup>

Na tomto místě jen dodejme, že šlo o poměrně významný rozdíl od šlechty například maďarské či polské, která si i za nepříznivých státoprávních okolností dokázala uchovat svůj národní charakter. „*Přemýšlel jsem často, proč ta česká šlechta se od nás tak stranila,*“ přemítal ve svých pamětech generál justiční služby čs. armády JUDr. Jaroslav Kunz, jenž byl koncem války plukovníkem auditorem a předsedou vídeňského posádkového soudu. „*Nechtěla nebo nemohla splynouti s národem? Až na ojedinělé výjimky žila stále svým vlastním životem, nesrostla s národem, a když udeřila hodina naší národní a státní svobody, stála stranou a netěšila se z nového života. Jak zcela jiná byla šlechta polská a maďarská!*“<sup>460</sup>

Tento rozdíl, jakkoli byl dán historicky, měl pak ve svých důsledcích dohru v meziválečném Československu. Šlechta jako celek zde ztratila hospodářskou a v důsledku toho i politickou moc a v dalším životě české (resp. československé) společnosti sehrávala jen málo významnou, či spíše marginální roli.<sup>461</sup>

<sup>459</sup> Na tomto místě jen poznamenejme, že většina aristokracie z českých zemí se s Československou republikou a se změnami realizovanými po 28. 10. 1918 neztotožnila, a to z politických, ideových a v neposlední řadě z hospodářských důvodů (především kvůli pozemkové reformě). Přestože šlechta tradičně upřednostňovala vlastenectví založené nikoli na nacionálním, ale na zemském či dynastickém principu, postupně silící nacionalismus se nakonec nevyhnul ani jí. Odhaduje se, že ve 2. polovině 30. let se s českým národem identifikovala jen její menší část, zhruba 30 %, zatímco zbylých asi 70 % se hlásilo k německému, přičemž řada z takových podporovala sudetoněmecké negativistické politické strany a snahy o rozbití ČSR. Blíže např. Zdeněk HAZDRA – Václav HORČIČKA – Jan ŽUPANIČ (eds.): *Šlechta střední Evropy v konfrontaci s totalitními režimy 20. století*. ÚSTR – FF UK, Praha 2011; Kristina KAISEROVÁ – Jiří RAK (eds.): *Nacionalizace společnosti v Čechách 1848-1914*. Acta Universitatis Purkynianae Facultatis philosophicae. UJEP, Ústí nad Labem 2008; Eagle GLASSHEIM: *Urození nacionalisté. Česká šlechta a národnostní otázka v 1. pol. 20. století*. Garamond, Praha 2012; Zdeněk HAZDRA: *Prohlášení, které se již nekonalo... K osudům protagonistů deklarací české šlechty po roce 1945*. Paměť a dějiny č. 1/2017, s. 27-39.

<sup>460</sup> Jaroslav KUNZ: *Kus českého života. Obrázky z mládí a z vojenského života*. Nakladatelství J. Otto, Praha – Bratislava 1929, s. 55.

<sup>461</sup> V Československu došlo po skončení války k vzednutí protišlechtických nálad. Na aristokracii, která předtím zůstávala většinou nacionálně indiferentní, nebo se přímo klonila k německému (na rozdíl od té polské či maďarské), se pohlíželo jako na pohrobka nemilované monarchie, jako na prvek potenciálního nebezpečí možného revanšismu, každopádně na něco, co v republikánském zřízení ztrácí své opodstatnění. To nalezlo svůj výraz i v legislativě. Nejprve bylo – podobně jako v poválečném republikánském Rakousku – zrušeno používání šlechtických titulů (Zákon č. 61/1918 Sbírky zákonů a nařízení z 10. 12. 1918, novelizovaný zák. č. 243/1920 Sb. z. a n. z 10. 4. 1920). Především však šlo o pozemkovou reformu, dobově argumentovanou jako snaha o odčinění bělohorské porážky a jako odvetné opatření proti pobělohorským konfiskátorům. Její předzvěstí byl Zák. č. 32/1918 Sb. z. a n. z 9. 11. 1918 o obstarání velkostatků, následovaný Záborovým zákonem č. 215/1919 Sb. z. a n. z 16. 4. 1919, přidělovým zákonem č. 81/1920 Sb. z. a n. z 30. 1. 1920 a náhradovým zákonem č. 329/1920 Sb. z. a n. z 8. 4. 1920. Na základě těchto norem měla být přerozdělena půda velkostatků nebo všeobecně veškerého pozemkového majetku

Obecně lze říci, že právě u vzduchoplavectva měla šlechta habsburské monarchie poměrně významné zastoupení. Důvodů bylo více, mají své zahraniční paralely a nejsou prosty jistých paradoxů. K této nejmladší a nejmodernější zbraní přicházeli ve zvýšené míře důstojníci, kteří dosud sloužili u jezdeckta (dragouni, huláni a husaři), což byla zbraň, u níž byla šlechta z řady důvodů - historických i materiálních - zastoupena ve velmi vysoké míře, a přitom u jezdeckta se naopak v nejvyšší míře udržel tradicionalismus a konzervatismus. S ustupujícím významem jezdeckta v moderní válce pak důstojníci od dragounských, hulánských či husarských pluků přecházeli k jiným zbraním, z nichž vzduchoplavectvo patřilo k těm nejvyhledávanějším, neboť šlo o zbraň s vysokou mírou individualismu.

Na tomto místě nelze nezmínit i obecně méně známý fakt, že to byl právě důstojnický kuň, který patrně způsobil, že dodnes se do letadel nastupuje převážně zleva. Důstojníci jezdeckta, pocházející převážně z privilegovaných vrstev, byli po staletí zvyklí na koně nasedat zleva, neboť na levém boku nosili meč či kord, který by jim při nasedání zprava překážel. Tato tradice nasedání se tedy přenesla i k letectvu. Postupem času se tomu přizpůsobili i konstruktéři a ke stupačkám vlevo přibyly i překryty kabin odklápěné zleva doprava. Toto pravidlo má dodnes jen málo výjimek, proto pokud letíme dopravním letadlem, nastupujeme i vystupujeme dvěma na levé straně trupu (pravé jsou jen pro případ nouze), dokonce i letiště jsou takto projektována a řešena.

Mezi aktivními letci z těchto privilegovaných vrstev, kteří v řadách *k.u.k. Luftfahrtruppen* sloužili na frontě, to byli například letečtí pozorovatelé *Oblt. i.d.Res.* Oldřich Ferdinand hrabě Kinský z Vchynic a Tetova (jeho kmenovým útvarem byl 11. hulánský pluk – UR 11), *Oblt. i.d.Res.* Heribert svobodný pán Audritzky z Udritsch (Údrčský z Údrče)<sup>462</sup> a *Oblt. i.d.Res.* Vojtěch Václav hrabě Sternberk (5. zeměbranecký hulánský pluk – LUR 5), jenž byl sám také poslancem vídeňského parlamentu, a na konci

---

nad 150 hektarů zemědělské půdy nebo nad 250 hektarů půdy vůbec. Tak, jak byla koncipována, měla pozemková reforma zlomit výsadní postavení šlechty nejen v hospodářské sféře (před reformou necelá 2 % obyvatelstva, reprezentovaná zejména šlechtou, vlastnila čtvrtinu veškeré půdy), ale současně s tím i v politice a ve společnosti. Tento záměr se zdařil. Není náhodou, že z pozemkové reformy politicky profitovala především agrární strana, která se stala nejsilnější politickou silou meziválečného Československa. Blíže k problematice např. Václav HORČIČKA – Jan ŽUPANIČ: *Šlechta na křižovatce. Lichtenštejnové, Schwarzenbergové a Colloredo-Mannsfeldové v 1. polovině 20. století*. Agentura Pankrác, Praha 2017, Miloš HOŘEJŠ: *Mezi dvěma světy. Proměny národnostní identity rodiny Czernin-Morzinů v 1. polovině 20. století*. *Securitas Imperii*, č. 30 (1/2017), s. 12-35, aj,

<sup>462</sup> *Oblt. i.d.Res.* Heribert Audritzky Frhr. von Udritsch (\* 7. 2. 1893, Louny, domov. přísl. Praha, † 28. 10. 1982, Los Angeles, California, USA) byl potomkem starého českého šlechtického, původně vládyckého rodu doloženého již v 15. století (Údrčtí z Údrče, v 16. století Audrčtí, odtud něm. Audritzky), který byl sice postižen pobělohorskými konfiskacemi, ale někteří členové rodu se od 18. století prosadili ve státních službách (např. Václav Josef Údrčský - † 1751 - byl nejvyšším písařem Českého království). *Oblt. i.d.Res.* Heribert Audritzky Frhr. von Udritsch byl původně příslušníkem štyrského c. a k. 3. vozatajského praporu (TB 3), poté sloužil jako letecký pozorovatel u *Fliků* 49, 30, 70, 47 a 65. Ovšem jeho příbuzný, Rudolf svobodný pán Audritzky z Údrče (\* 7. 7. 1888, Terezín, okr. Litoměřice), záložní poručík halíčsko-budovinského c. a k. 9. dragounského pluku (DR 9 „*Erzherzog Albrecht*“) v čase vypuknutí války pobýval ve Francii (od roku 1912). Odmítl návrat a narukování do c. a k. armády a namísto toho vstoupil do francouzských ozbrojených sil. Od 2. 10. 1914 sloužil u 1. pluku Cizinecké legie, konkrétně u známé české roty Nazdar. Společně s Václavem Dostálem se stal jedním z jejích prvních dvou českých důstojníků, neboť mu při vstupu byla přiznána jeho hodnost poručíka. Na jaře 1918 si podal žádost o přeložení k letectvu, k čemuž však nakonec nedošlo – pravděpodobně proto, že mu tehdy bylo „již“ 30 roků. Nakonec byl v srpnu 1918 přidělen k československému 22. střeleckému pluku, kde dosáhl hodnosti majora.

války, z níž část prožil jako letecký pozorovatel u *Fliku* 10 na ruské frontě, mu bylo již rovných padesát roků! Vedle nich u letectva na sklonku války sloužil také *Lt.* Theobald (Děpold) hrabě Czernin z Chudenic (původně 7. dragounský pluk – DR 7), prvorozený syn tehdejšího kontroverzního ministra zahraničí. Po absolvování leteckého výcviku byl sice čerstvě dvacetiletý rodák z Vínore u Prahy na frontu odeslán, ale podle všeho již do závěrečných bojů zasáhnout nestačil.

Z těch, kteří zastávali významnější velitelské posty, je třeba jmenovat alespoň tři. Prvním byl *Rittmeister i.d.Res.* Vilém hrabě Kolowrat-Krakowský-Liebsteinský (ex 14. dragounský pluk - DR 14). Rodák z Rychnova nad Kněžnou začínal u letectva jako pozorovatel u *Fliku* 10 na ruské a *Fliku* 28 na sočské frontě. Mezitím absolvoval pilotní výcvik a v letech 1917-1918 velel „dvoumístnému“ *Fliku* 23D, který tehdy operoval na sočské a jihotyrolské frontě.

Stejně jako on byl nejprve frontovým leteckým pozorovatelem a později i pilotem rovněž *Rittmeister* Bruno Maximilian Bechinie svobodný pán z Lažan (jeho kmenovým útvarem byl DR 12). Tento vídeňský rodák se na počátku války stal leteckým pozorovatelem u *Fliku* 8 na ruské frontě. Po absolvování pilotního výcviku přešel k *Fliku* 10, kde byl určitou dobu zástupcem jejího velitele. Po stažení z fronty jeden čas velel náhradní setnině *Flek* 14 v Rajlovaci a na sklonku války byl jmenován do čela bitevního *Fliku* 49S na hroutící se piavské frontě.<sup>463</sup>

Ovšem mezi těmito národnostně nevyhraněnými „bémáky“ vůbec nejvíce vyšších funkcí zastával *Oberstleutnant* Georg Prinz zu Schwarzenberg čili Jiří princ Schwarzenberg (1870-1952). Byl sedmým z devíti dětí hlavy Schwarzenberské primogenitury, Adolfa Josefa Johanna knížete ze Schwarzenbergu (1832-1914) a jeho manželky Idy princezny z Liechtensteinu (1839-1921). Narodil se v Libějovicích u Vodňan na Prachaticku a vedle němčiny a češtiny<sup>464</sup> ovládal také polštinu, francouzštinu, angličtinu a španělštinu. Nejen šlechtický původ, ale právě ona jazyková vybavenost mu dopomohla k tomu, že před válkou, v letech 1908-1913 zastával post vojenského ataše na rakousko-uherské ambasádě v Madridu.

Ve válečných letech působil na ruské, rumunské a italské frontě – první dva roky u své původní zbraně, hulánů (UR 2), po absolvování *Fliegeroffizierschule* pak u letectva, a to na velitelských letectva u příslušného vyššího velitelství. Funkce se zpočátku jmenovala letecký štábní důstojník (*Fliegerstabsoffizier*, resp. *Stabsoffizier der Luftfahrtruppen – Stoluft*), v listopadu 1917 byla přejmenována na *Koluft* (*Kommandant der Luftstreitkräfte*) a na sklonku války na *Kafl* (*Kommandant der Armeeflieger*). Konkrétně od června do listopadu 1916 byl přidělen ke *Stoluft* u velitelství 11. armády

<sup>463</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/1, 26/2 a 26/3 – Oblt. Heribert Audritzky Frhr. von Audritz, Rittm. Bruno Bechinie Frhr. von Lazan, Lt. Theobald Graf Czernin, Oblt. i.d.Res. Ulrich Graf Kinski von Wichinitz und Tettau, Rittm. Wilhelm Graf Kolowrat Krakowsky-Liebstejnky, Oblt. Adalbert Graf Sternberg; ÖStA-KA, LFT, PA - Oblt. Heribert Audritzky v. Audritz, Rittm. Bruno Bechinie Frhr. von Lažan; VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina O. Kinského; ÖStA-KA, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens, Kriegseinteilungslisten der Fliegerformationen 1914-1918, Adalbert Wenzel STERNBERG: *Über den Streit Wiesner-Nowak*. Tagesfragen. Monatsschrift. 6. Heft. September 1919. Verlag Hermann Goldschmiedt Wien.

<sup>464</sup> „ne nejlepší češtinou nás pěkně oslovil,“ vepsal se podplukovník Schwarzenberg do paměti mechanika Františka Šimka, jenž se s ním na jaře 1918 setkal na jeho velitelství v San Vitu. Jiří RAJLICH (ed.): *Byl jsem mechanikem hejtmana Brumowského. Ze vzpomínek Františka Šimka na jeho službu u letecké setniny Flik 41J na italské frontě roku 1918*. Historie a vojenství č. 2/2006, s. 92-111.

(11. *Armeekommando*) v jižním Tyrolsku, mezi listopadem 1916 a počátkem března 1917 pak ke *Stoluft* u klíčové 5. armády (5. *Armee*) na sočské frontě,<sup>465</sup> od března do počátku srpna 1917 byl sám *Koluft* u frontové skupiny arcivévody Josefa (*Heeresfront des GO Erzherzog Joseph*) v Jižním Tyrolsku a mezi srpnem 1917 a dubnem 1918 *Koluft* u velitelství 1. armády (1. *Armeekommando*) v Karpatech a Sedmihradsku. Poslední takovou Schwarzenberkovou funkcí byl *Koluft* (od září 1918 *Kafl*) u *Isonzoarmee*, byl tedy velitelem letectva Sočské armády s velitelstvím v San Vitu. Ta se v červnu 1918 vzedmula k poslední ofenzívě na Piavě, která však pro c. a k. armádu skončila nezdarem a pro její letectvo ztrátami, z nichž se již nevzpamatovalo.

Přestože zastával takto vysoké štábní funkce a už také nepatřil mezi nejmladší (na konci války mu bylo 48), měl kvalifikaci leteckého pozorovatele a zúčastňoval se bojových letů. Podle neúplných záznamů jich podnikl přinejmenším devatenáct (u *Fliků* 4, 19, 21, 24, 29, 31 a 39) a při jednom z nich si dokonce dokázal připsat vzdušné vítězství. Po skončení války se přihlásil k „československé“ národnosti a na základě přihlášky, kterou podal na čs. vyslanectví ve Vídni, byl převzat do čs. armády jako podplukovník ve výslužbě.<sup>466</sup>

Poněkud menší zastoupení české, resp. moravské zemské šlechty nacházíme u námořního letectva. Přesto je třeba jmenovat alespoň dva úspěšné námořní piloty, oba německojazyčné.

Prvním z nich byl *Linnenschiffsleutnant* Franz Anton Bohuslaw Friedrich Maria hrabě Nostitz-Rieneck, jenž se narodil ve Falknově (dnes Sokolov) a domovskými příslušným byl do nedaleké Dasnice. Oba jeho rodiče náleželi k rodům, které v našich dějinách zanechaly svou nepřehlédnutelnou stopu; on sám byl synovcem Žofie Chotkové, pozdější vévodkyně z Hohenbergu (*ad personam*) a manželky následníka rakousko-uherského trůnu arcivévody Franze Ferdinanda d'Este. Druhým pak byl *Fregattenleutnant* Georg svobodný pán Regner von Bleyleben. Narodil se sice v haličském Łańcutu, ale domovskými příslušným byl do Brna. Pocházel z rodiny významných moravských německojazyčných národohospodářů a úředníků rakouské státní správy.

Do historie rakousko-uherského námořního letectva se tyto dva aviatci zapsali vícekrát, především však tím, že patřili k hrstce jeho příslušníků, jimž se zdařil sestřel nepřátelského letounu – Nostitz-Rieneck při obraně Puly, Regner von Bleyleben při hájení Boky Kotorské.

Po skončení války se oba stali občany Československé republiky a byli přijati do jeho ozbrojených sil jako důstojníci v záloze. Podobně jako u mnoha dalších bývalých námořníků habsburské monarchie se u armády suchozemského státu stal jejich kmenovou jednotkou Mostní prapor.

Georg Regner-Bleyleben v ČSR nepřestal létat, o čemž svědčí i to, že úspěšně složil čs. civilní pilotní zkoušku a obdržel pilotní diplom FAI-Československo s nízkým číslem 43. V roce 1928 se však přestěhoval do Vídně a stal se rakouským občanem. Franz Nostitz-Rieneck se v Klecanech oženil s dcerou spoluvlastníka deníku *Prager Tagblatt* a

<sup>465</sup> Na velitelství letectva c. a k. 11. armády byl Schwarzenbergovým bezprostředním nadřízeným, t.j. *Stoluft beim 11. AK Oberstleutnant* Ferdinand Deutelmoser (\* 6. 3. 1875, Plzeň, † 14. 1. 1941, Vídeň), na velitelství c. a k. 5. armády pak *Stoluft beim 5. AK Oberst* Leo Nádherný (\* 31. 10. 1870, Německý Brod, † 5. 3. 1933, Prunéřov). První byl německé národnosti, druhý se po válce hlásil k české.

<sup>466</sup> ÖStA-KA, Wien, LFT, sign. 26/3 - Obstlt. Georg Prinz zu Schwarzenberg; VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina J. Schwarzenberga.

žil zde až do roku 1946. Pro spletité osudy (nejen) české zemské šlechty v následujícím období jsou příznačné i osudy pěti bratrů Nosticových, rodu, který kdysi přišel do Čech z Horní Lužice. Prostřední Wolfgang a nejmladší Friedrich byli stejně jako Franz po 2. světové válce jako Němci odsunuti do Rakouska i se svými rodinami a jejich majetek zkonfiskován. Erwein padl v uniformě *Wehrmachtu* na východní frontě a nejstarší Hermann zahynul v nacistickém koncentračním táboře.<sup>467</sup>

Ve výčtu významných rakousko-uherských letců z českých zemí by šlo jistě ještě dlouho pokračovat. Zcela vyčerpávající monografie, pojednávající o aviatících z českých zemí v rakousko-uherském armádním a námořním letectvu, by jistě byla nesmírně objemným, leč také zajímavým, poutavým, pro někoho doslova fascinujícím čtením. Současně by však představovala velkou výzvu pro každého historika. Již bylo naznačeno, že letci z českých zemí sloužili prakticky ve všech složkách armádního i námořního letectva, působili ve všech leteckých továrnách, ve všech vojenských i civilních leteckých institucích a zařízeních, ve všech jednotkách na frontě i v týlu a na všech úrovních velení a řízení. Za této situace by ve skutečnosti musela být pojednána historie celého rakousko-uherského vojenského letectva i letectví jako celku. Jisté je, že by to byla historie nesmírně košatá a začínala by ještě hluboko před vypuknutím 1. světové války. Stejně tak je jisté, že by takové rozsáhlé pojednání časově nutně přesáhlo rok zániku monarchie, protože tradice aviatiky zaniklého mocnářství se v nemalé míře promítly i v nástupnických státech.

Abych alespoň něco z toho nastínil, zvolil jsem formu případových biografických studií, které jsou součástí příloh této práce. Těchto pět desítek biografických črt zahrnuje vybrané osobnosti rakousko-uherského letectva s vazbami na české země. Účelem tohoto výběru nebylo až tak dodržet národnostní, stavovskou či odbornostní proporcionalitu, jako spíše je představit v určité typologické škále. Vedle některých z těch významnějších tedy představuje buď typické nebo naopak svými vojenskými či občanskými osudy zajímavé zástupce Čechů, Němců i Židů, jakož i osobnosti na národnostním pomezí, nebo národnostní konvertity. Ve výběru nescházejí ani ti, kteří se po válce významně uplatnili nejen ve vojenské a letecké sféře (v Československu či mimo něj), ale rovněž v podnikatelské a kulturní oblasti.

---

<sup>467</sup> VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listiny F. Nostitze-Rienecka a J. Regnera; ÖStA-KA, Wien, Seefliegerkorps, Flugzeug Aktions Evidenz 1917/1918, kniha J; Jiří HÁS – Jaroslav TOVAČOVSKÝ: *Genealogie Nosticů z Nostic*. Klub pro českou heraldiku a genealogii, Praha 2002; Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, s. 448-449; Michal PLAVEC: *Franz Anton hrabě Nostitz-Rieneck. Námořní pilot z Čech, který sestřelil ve vzdušném souboji letadlo*. Hobby Historie č. 7 (2011), s. 22-29; Jiří RAJLICH: *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*, s. 233-234 a 250-252; Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918*. Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1983; Hans Hugo SOKOL: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918. Herausgegeben auf Anregung des Marine-Verbandes vom Kriegsarchiv (Marinearchiv)*. Amalthea-Verlag, Zürich-Leipzig-Wien 1933.

## Závěrem

Na počátku této práce stálo několik základních otázek, které čekaly za zodpovězení. Vedle úvodu do celé problematiky, v tuzemsku málo známé, to bylo především početní zastoupení letců z českých zemí v rakousko-uherském letectvu, jejich národnostní skladba a pak také charakter jejich zařazení. Navzdory pramenné základně, limitované torzovitostí a dalšími okolnostmi, je na místě se domnívat, že již na základě dosavadního stupně výzkumu lze na tyto otázky odpovědět s poměrně uspokojivou mírou přesnosti.

Jak již bylo uvedeno, u rakousko-uherského letectva se (na rozdíl od pozemních formací a námořnictva) žádné národnostní statistiky nevedly. Za této situace jsem zvolil metodu dílčích statistických sond reprezentativních vzorků osob. U všech, nebo téměř u všech (zpravidla pod hranicí statistické chyby) byla studiem relevantních osobních dokumentů dohledána jejich zemská a národnostní příslušnost. V případě toho druhého jde o zjištění metodikou, kterou již v minulosti úspěšně použil István Deák. Vychází z toho, že při stanovování národnosti (v rakousko-uherských osobních vojenských záznamech se explicitně neuváděla) jsou zohledňovány také další určující znaky, jako je např. podoba jména (především křestního), deklarovaného náboženství, místo narození, domovská příslušnost, bydliště, míra znalosti různých jazyků a kde je to možné i rodinný původ. Pro naše účely je v tomto směru důležité a doplňující, že máme k dispozici i osobní materiály části těch, kteří po válce sloužili v čs. armádě, kde se již národnost uváděla. Nad rámec uvedené metodiky je z hlediska námi zkoumané problematiky důležité znát rovněž původní kmenové útvary, k nimž budoucí příslušníci letectva náleželi. Útvary společné armády i obou zeměbran byly totiž doplňovány na teritoriální bázi. Tohoto hlediska je ovšem možné použít prakticky pouze u mužstva a záložních důstojníků nebo aspirantů, zatímco aktivní důstojníci, ať už pocházeli odkudkoliv, obvykle kmenově náleželi k útvaru kdekoli v monarchii, k němuž byli poslání po absolvování kadetky. Každopádně všechny tyto dílčí sondy dávají přibližně stejné výsledky. Díky tomu došlo ke zjištění, že zastoupení letců z českých zemí bylo nadprůměrné a Češi, jejichž počty byly dosud silně podceňované, v něm měli solidní zastoupení. Přesto však nikoli takové, jaké by odpovídalo jejich národnostnímu zastoupení v celé monarchii.

Z dvaadesáti příslušníků c. a k. leteckých sil, jimž náleží titul leteckého esa (pět a více potvrzených vzdušných vítězství), bylo pět etnických Čechů (8,1 %) a patnáct českých, moravských a slezských Němců (24,2 %). Celkem tedy 32,3 % nejúspěšnějších letců rakousko-uherského letectva pocházelo z českých zemí.

Podobně vycházejí i zpětně rekonstruované národnostní statistiky recipientů některých vysokých vyznamenání. V první řadě jde o tradiční poddůstojnické Zlaté medaile za statečnost (GTM). Zde je nutno předeslat, že – i s ohledem na jejich podstatně vyšší počty a další hlediska – se jejich jména se jmény uvedených leteckých es překrývají jen ve velmi omezené míře (většinu leteckých es představovali letci důstojnického stavu – 56,5 %). Z necelých dvou stovek rakousko-uherských armádních aviatiků, kteří Zlatou medaili za statečnost získali, bylo jedenapadesát českých, moravských a slezských Němců (25,7 %), pětadvacet Čechů (12,6 %) a po jednom pražském Židovi a těšínském Polákovi (po 0,5 %). Celkové zastoupení recipientů z českých zemí – osmasedmdesát – tedy představuje 39,3 % všech recipientů.

Přehledy udělených Zlatých medailí za statečnost pro důstojníky (GTM.O.) a Stříbrných medailí za statečnost 1. třídy pro důstojníky (STM.1.O.) nejsou tak dlouhé. Na reprezentativnosti jim ubírá jednak fakt, že tato vysoká vyznamenání byla zřízena až v září 1917, jednak skutečnost, že jich letcům bylo uděleno jen velmi málo.

Pokud jde o Zlatou medaili za statečnost pro důstojníky, získalo ji pouze dvanáct leteckých důstojníků, což je pro statistické zkoumání tohoto rázu příliš malý vzorek. Z českých zemí pocházel jen jediný z jejích recipientů, nadto nejspíš národnostně nevyhraněný („Tornisterkind“ narozený v Brně, hovořící jen německy a maďarsky a po válce sloužící v polském letectvu).

Poněkud reprezentativněji vyhlíží situace v případě Stříbrných medailí za statečnost 1. tř. pro důstojníky. Jejich držitelů byl skoro trojnásobek a jejich národnostní složení se dosti přibližuje složení poddůstojnickým držitelům Zlaté medaile za statečnost. Z dvaatřiceti důstojníků c. a k. leteckých sil, kteří STM.1.O. obdrželi, byli tři Češi (9,7 %) a osm českých a moravských Němců (25 %). Dohromady tedy 34,7 %.

V minulosti se několik převážně soukromých českých badatelů snažilo dobrat také k absolutním číslům podílu letců z českých zemí v rakousko-uherských leteckých silách. Všichni však byli limitováni nedostupností původních osobních záznamů uložených (nejen) ve vídeňském Kriegsarchivu a byli tedy nuceni vycházet převážně ze sekundárních zdrojů. Někteří z nich neměli jasno ani metodicky. Bližší bylo pojednáno v příslušné kapitole. Není proto nijak překvapivé, že jejich cifry byly hodně daleko od nejnovějších zjištění. Můj dosavadní výzkum ukazuje, že šlo o přinejmenším 971 jmenovitě doložených příslušníků létajícího personálu z českých zemí, z toho 627 pilotů a 344 leteckých pozorovatelů – bez ohledu na národnost. Každopádně jsou to čísla skoro o 80 % vyšší, než nejvyšší dosud udávané cifry (hovořící o celkem 540 mužích, z toho 468 pilotech a 72 leteckých pozorovatelích, mezi něž byli ovšem zahrnuti i letci ze slovenského území, které není předmětem tohoto zkoumání). Vycházíme-li tedy z předpokladu Jörga Steinera, jenž uváděl, že službou u leteckých setnin prošlo více než 2800 pilotů a leteckých pozorovatelů ze všech koutů monarchie, pak i v tomto případě přinejmenším třetinu (34,6 %) představovali aviatici z českých zemí. Ze stavu mého výzkumu je navíc zřejmé, že další jména s velkou dávkou pravděpodobnosti ještě přibudou (je to otázka dohledání příslušných dat u některých jmen, což je věc časově velmi náročná a komplikovaná absencí některých klíčových osobních dokumentů).

Na základě uvedeného se lze tedy oprávněně domnívat, že letci z českých zemí představovali přibližně třetinu (32 % až 39 %) veškerého létajícího personálu rakousko-uherského armádního letectva.

Pokud jde o personál pozemní, tvořený převážně příslušníky mužstva, je stanovení procentuálních i absolutních počtů prakticky nemožné. Na vině je jednak obrovský počet těchto mužů (nejméně 40 000 z celé monarchie) a především absence nebo nekompletnost relevantní původní dokumentace, která by nám mohla dát na tyto otázky odpověď. Přesto se však lze domnívat, že přinejmenším v případě Čechů bylo jejich zastoupení u pozemních technických složek letectva velmi vysoké, pravděpodobně o hodně vyšší, než v případě personálu létajícího. Pravděpodobně nejvýraznějším způsobem to lze vysledovat především v případě centrální technické instituce c. a k. letectva, tj. *Luftfahrtarsenal* (od roku 1916 *Fliegerarsenal*). Důstojníci z českých zemí zde byli zastoupeni přibližně 25 % českými, moravskými a slezskými Němci a 20 % Čechy. Počty českého mužstva *Fliegerarsenal* se pohybovaly zhruba kolem 40 %.

Někteří pamětníci uvádějí, že české mužstvo zde bylo zastoupeno ještě podstatně výrazněji, přes 60 % (tato cifra je odvozována z ojedinelé události, totiž skládání přísahy novému císaři, kterou mužstvo skládalo podle mateřského jazyka).

Všechny uvedené cifry hovoří o dvou skutečnostech. V první řadě je to fakt, že třetinové zastoupení letců z českých zemí v rakousko-uherském letectvu (přinejmenším v případě létajícího personálu) je vyšší, než by odpovídalo početnímu zastoupení obyvatelstva českých zemí v rámci celé monarchie. Z celkem 52,8 milionu obyvatel celého habsburského soustátí totiž na Čechy, Moravu a Slezsko připadalo přibližně 10 milionů, tj. 18 %. Letci z českých zemí tedy svými počty zhruba dvojnásobně převyšovali celostátní průměr (a to především díky vysokému podílu českých Němců).

Tyto vysoké cifry samy o sobě nejsou nikterak překvapivé. Letectvo jako nová a vysoce technicky náročná zbraň vyžadovala i technicky zdatné odborníky, absolventy průmyslových a strojnických škol či kvalifikované řemeslníky, a ti se pochopitelně rekrutovali z industriálně nejvyspělejších oblastí monarchie, k nimž české země (a Předlitavsko obecně) patřily v první řadě.

Druhou pozoruhodnou skutečností je fakt, že zastoupení Čechů a českých Němců mezi létajícím personálem bylo disproportionální. Češi, kteří tvořili téměř 13 % obyvatelstva monarchie, byli zastoupeni jen v rozmezí mezi 8 % až 12 % (poměrně daleko za Němci ze všech koutů monarchie a Maďary, ale rovněž s náležitým odstupem před ostatními národy monarchie). Oproti tomu etničtí Němci z českých zemí, jichž bylo 6 % obyvatelstva monarchie, představovali zhruba 25 % veškerého létajícího personálu. Pokud by u letectva bylo dodrženo jejich procentuální populační zastoupení, měl by být tento poměr opačný. Se svým celkově čtvrtinovým podílem byli čeští, moravští a slezští Němci u letectva zastoupeni nadměrně nejen v rámci českých zemí, ale i v rámci celého habsburského soustátí.

Důvodů bylo patrně více, a to i když uvážíme, že nábor k létajícímu personálu se děl výhradně na základě dobrovolnosti a nikdy netrpěl nedostatkem uchazečů napříč všemi národnostmi (samozřejmě v závislosti na technické tradici, která byla v různých koutech monarchie rozdílná, někde až propastně).

Žádný dokument, který by to explicitně potvrdil, sice dosud nebyl objeven (pokud ovšem vůbec kdy existoval), z dílčích poznatků však lze soudit, že Němci (a nejen ti čeští) byli – vedle Maďarů - přinejmenším při přijímání k létajícímu personálu preferováni nejen oproti Čechům, ale i příslušníkům dalších slovanských či latinských národů monarchie. Na tomto místě jen připomeňme, že z jiných slovanských národností byli u letectva velice solidně a v poměrně velkém množství zastoupeni Chorvati, obecně považovaní za velmi loajální národnostní skupinu, dále Poláci a v poněkud menší míře i Slovinci. Oproti tomu Srbi, Rusíni, Slováci, Italů a Rumunů u něj sloužilo naprosté minimum.

Důvodů nejvyššího zastoupení Němců bylo patrně více. Tím prvním, ale jistě ne posledním byla pochopitelně nezbytná znalost němčiny, jazyka společné armády, pod níž letectvo náleželo. Ovšem její znalost na dobré, nebo výborné úrovni nebyla tehdy cizí ani Čechům (opačně to platilo jen částečně).

Lze také považovat za velmi pravděpodobné, že v dobách silícího nacionalismu Němci jako příslušníci „vládnoucího“ národa (podobně a patrně ještě více Maďaři v zalitavské části monarchie) byli jako národnostně spolehlivější při přijímání k letectvu



preferování. To ale nedává úplnou odpověď na otázku, proč čeští Němci byli u letectva zastoupeni poněkud výrazněji dokonce i v rámci německého etnika celé monarchie.

Lze soudit, že faktorů bylo více. Jistě k nim náleželo i to, že Němci z českých zemí patřili k nejtíživějším a nejbojovnějším národnostním skupinám, a to i ve srovnání s Němci z rakouských alpských zemí (platilo to i v politice, kde měli mezi ministry patrně početně nejvyšší zastoupení). Jde o jev, který je vlastní všem národům, žijících v přímém styku s jiným národem, v tomto případě českým.

Další příčinu lze spatřovat ve vysoké míře industrializace (a tím i nejnižší negramotnosti) řady oblastí českých zemí s vyšším nebo převažujícím německojazyčným osídlením. Mezi takové patřily severní a severozápadní Čechy, severní Morava, Slezsko, okolí Plzně, Brna atd. (Praha s okolím s rozsáhlou průmyslovou základnou byla převážně česká). S tím také zcela zřejmě přímo souvisí bezprostřední zeměpisné sousedství s císařským Německem, které bylo tehdy lídrem technického pokroku, m.j. právě v oblasti letectví. Vedle již uvedených faktorů to byl pravděpodobně právě onen technologický transfer ze sousední, navíc spojenecké země, který patřil k těm, které nejvýznamněji přispěly k nepoměrně vyššímu zastoupení Němců z českých zemí v leteckých silách monarchie.

Není tedy nikterak náhodné, že čeští, moravští a slezští Němci byli významně zastoupeni u leteckých sil c. a k. armády i námořnictva v rozsahu všech aviaických oborů a podborů a téměř na všech úrovních řízení. Dosud nezodpovězenou otázkou pak zůstává, jak si v tomto smyslu vedli Češi.

V české, respektive československé historiografii se na dlouhou dobu prosadila dobově podmíněná teze o tom, že čeští letci byli v rakousko-uherských leteckých silách zastoupeni „v nepatrném počtu“. Z uvedených čísel je zřejmé, že tomu tak úplně nebylo, ikdyž jejich počty zcela nekopírovaly českou populaci, byly poněkud nižší.

Z dosavadního stupně poznání, naznačeném v této práci, můžeme konstatovat, že etničtí Češi nescházeli již mezi vzduchoplaveckými průkopníky, konstruktéry a inovátory. Především však byli u rakousko-uherských leteckých sil významně zastoupeni jak mezi personálem létajícím, tak zejména tím pozemním, a to prakticky v celé odbornostní, hodnostní a funkční škále a na všech úrovních řízení.

Celá řada českých leteckých důstojníků zastávala v rakousko-uherském armádním letectvu velitelské a řídicí posty doslova na všech úrovních - od letecké setniny (*Fliegerkompagnie, Flik*) a náhradní letecké setniny (*Fliegerersatzkompagnie, Flek*) výše. Konkrétně *Fliků* bylo za války skutečně postaveno přibližně osm desítek a v různých obdobích se v čele některých z nich vystřídal zhruba čtyři desítky českých leteckých důstojníků (někteří postupně veleli i více *Flikům*). V různých obdobích stálo dvanáct českých důstojníků i v čele některých z dvaadvaceti *Fleků*. Jeden z nich pak velel i jednomu ze čtyř nadřízených leteckých náhradních praporů (*Fliegerersatzbataillon, Fleb*). Jedenáct českých důstojníků v různých obdobích velelo i některým ze sedmadvaceti balonových oddílů, resp. balonových setnin.

Některé z českých důstojníků nacházíme i v čele vyšších leteckých jednotek, tedy jako velitele leteckých eskader (*Geschwader*), leteckých skupin (*Gruppenfliegerkommandant*, nebo také *Fliegergruppenkommandant, Gruf*) a dokonce i jako velitele letectva jednotlivých polních armád či jiných vyšších svazků (*Stabsoffizier der Luftfahrtruppen, Kommandant der Luftstreitkräfte* a *Kommandant der Armeeflieger*, zkráceně *Stoluft, Koluft*, resp. *Kafl*). Jeden z nich, velitel letectva (*Stoluft*) klíčové c. a k. 5. armády

(pozdější c. a k. Sočská armáda), plukovník Leo Nádherný byl svého času (až do svého sestřelení a zajetí) v hierarchii *k.u.k. Luftfahrtruppen* hodnostně druhým mužem - hned za velitelem celého letectva plukovníkem Emilem Uzelacem.

Čeští důstojníci dosáhli i do těch nejvyšších řídicích a velitelských struktur. Dlouholetým velitelem armádního letectva (*k.u.k. Luftfahrtruppen*) byl sice plukovník (později generálmajor) Emil (Milan) Uzelac, který byl chorvatské národnosti (ale ovládal i češtinu), ale jeho dlouhodobým náčelníkem štábu byl Čech, major generálního štábu Arnošt Čermák.

Ještě markantnější je to u námořního letectva (*k.u.k. Seeflugwesen*, později *k.u.k. Seefliegerkorps*). Jeho svrchovanými veliteli se postupně stali dokonce Češi dva. Tím prvním byl poručík řadové lodi (zhruba kapitán u pozemního vojska) Václav Woseček, jenž současně patřil k jeho spoluzakladatelům. Druhým pak byl kapitán řadové lodi (zhruba plukovník pozemního vojska), později kontraadmirál Bořivoj Radoň. Za zmínku stojí i to, že funkci Radoňova zástupce určitý čas po svém útěku ze zajetí vykonával již zmíněný Woseček, takže obě nejvyšší funkce u námořního letectva byly jeden čas v rukou důstojníků české národnosti.

Většina těchto českých leteckých důstojníků někdejšího c. a k. letectva po vzniku Československa dala své velitelské a organizační schopnosti do výstavby čs. armády a jeho letecké zbraně. Značné množství jejich českých podřízených nescházelo ani mezi nejdekorovanějšími příslušníky ozbrojených sil habsburské monarchie. Utvořili velice kvalitní jádro létajícího personálu čs. Leteckého sboru.

Techničtí důstojníci, mechanici, zbrojíři a další řemeslníci z českých zemí tvořili páteř pozemního personálu rakousko-uherských leteckých setnin i *Fliegerarsenal*. Po válce byli naprosto nezastupitelní nejen u Leteckého sboru, ale také v nově budovaném čs. leteckém průmyslu, který byl za rakousko-uherské monarchie na našem území zastoupen jen velice skromně. V leteckých továrnách nového státu zaujali nezastupitelná místa také konstruktéři, kteří praktické zkušenosti sbírali jak u *Fliegerarsenal*, tak u leteckých výrobců v habsburské monarchie. Totéž platí i o československém leteckém výzkumnictví. Z bývalých „rakušáckých“ aviatiků se rekrutovala také celá první generace čs. továrních pilotů a jádro prvních civilních dopravních pilotů nového státu tvořili také oni.

Přes své objektivní limity bylo rakousko-uherské know-how mnohostranné a sahalo do všech leteckých oborů i podoborů. Především ve spojení s českou technickou tradicí a s absorbováním nejnovějších francouzských vlivů tak v největší míře předznamenovalo vývoj a rozvoj letecké zbraně československého státu (i rozvoj letectví jako oboru). Ten v této oblasti v meziválečném období dosáhl řady úspěchů – pozoruhodných i v komparaci s ostatními evropskými zeměmi.

Pokud jde o návrh na postup a směr dalšího bádání, jistě by bylo možné a potřebné některá prosopografická data a čísla precizovat. S ohledem na to, že by bylo nezbytné zkoumat několik tisíc (v případě pozemního personálu dokonce několik desítek tisíc) personálních záznamů (které jsou beztak nekompletní), vyžadoval by takový výzkum podstatně delší čas, než mu mohl věnovat jednotlivec. Je to spíše dlouhodobý úkol pro početný výzkumný tým. Přesto si však nejsem úplně jistý, zdali by i po vynaložení takového úsilí došel k významně odlišným výsledkům, než přinesla tato práce. Věřím však, že tato práce by mohla být solidním odrazovým můstkem nejen k dalšímu

prosopografickému výzkumu, ale i k bádání v některých dílčích otázkách, týkajících se rakousko-uherského letectva.

**přílohy s. 183-450 v samostatném souboru, který není určen ke zveřejnění**

## Srovnávací tabulka hodností rakousko-uherského armádního a námořního letectva

armádní hodnost (zkratka) <sup>468</sup>	odpovídající český výraz	námořní hodnost (zkratka) <sup>469</sup>	hodnost námořního letectva (zkratka)
<i>Feldmarschall</i> (FM.)	polní maršál	<i>Grossadmiral</i> (G.Adm.)	
<i>Generaloberst</i> (GO.)	generálplukovník		
<i>General der Infanterie</i> (GdI.) <sup>470</sup>	generál pěchoty	<i>Admiral</i> (Adm.)	
<i>Feldmarschall-Leutnant</i> (FML.)	polní podmaršálek	<i>Vizeadmiral</i> (V.Adm.)	
<i>Generalmajor</i> (GM.)	generálmajor	<i>Konteradmiral</i> (K.Adm.)	<i>Konteradmiral</i> (K.Adm.) <sup>471</sup>

<sup>468</sup> Vedle těchto hodností určených pro bojové složky (zbraně) měla rakousko-uherská armáda ještě zvláštní hodnosti pro příslušníky služeb, např. vojenské duchovní (*Militär-Geistliche*), vojenské lékaře (*Militärärzte*), důstojníky justiční služby (*Offiziere für den Justizdienst und Auditore*), důstojníky vojenského účetnictví (*Truppenrechnungsführer-Offizierskorps*) a také pro vojenské úředníky (*Militärbeamte*), kteří se členili na následujících devatenáct oborů: úředníci vojenské intendantce (*Militärintendanturbeamte*), dělostřelečtí inženýři (*Artillerieingenieure*), vojenští stavební inženýři (*Militärbauingenieure*), vojenští účetní kontrolní úředníci (*Militär-Rechnungskontrollbeamte*), vojenští pokladní úředníci (*Militärkassenbeamte*), vojenští zásobovací úředníci (*Militärverpflegsbeamte*), dělostřelečtí zbrojní úředníci (*Artillerie-Zeugsbeamte*), úředníci vojenské spisovny (*Militärregistraturbeamte*), vojenští lékárníci (*Militärapotheckenbeamte*), vojenští stavební účetní úředníci (*Militär-Baurechnungsbeamte*), vojenští zvěrolékaři (*Militärtierärztliche Beamte*), úředníci opevňovací služby (*Beamte des Fortifikationsdienstes*), úředníci vojenské stavební služby (*Beamte des Militärbaudienstes*), úředníci zákopnických, sapérských a vozatajských zbrojnic (*Beamte der Pionier-, Sappeur- und Trainzeugsanstalten*), vojenští učitelé (*Militärlehrer*), vojenští šermíři (*Militärfechtmeister*) a vojenští soudní kancelářští úředníci (*Militär-Gerichtskanzleibeamte*). Každý z těchto oborů měl svoje speciální hodnosti.

České názvosloví užíváme podle Přílohy k rozkazu č. 4. Zemského vojenského velitelství v Praze z 11. 1. 1919 (Vojenské osoby podle skupin, šarží a služebního poměru – Personen des Heeres nach den Standesgruppen, Chargegrades und Dienstverhältnissen).

<sup>469</sup> Hodnostní systém rakousko-uherského námořnictva byl – zvláště u poddůstojníků a mužstva - ještě členitější, nežli u pozemních vojsk. Vedle zde uvedených pro palubní službu (*Deckdienst*) tu působili poddůstojníci a mužstvo pro dělostřeleckou službu (*Artilleriedienst*), elektroslužbu (*Elektrodienst*), torpédovou službu (*Torpedodienst*), minérskou službu (*Seeminendienst*), kormidelní službu (*Steuerdienst*), telegrafní službu (*Telegraphendienst*), zbrojní službu (*Waffendienst*), strojní a drenážní službu (*Maschinen- und Drainagedienst*), námořní leteckou službu (*Fliegerdienst*), vojenskou pracovní službu (*Militärarbeiterdienst*), proviantní službu (*Proviantdienst*), kuchyňskou službu (*Küchendienst*), sanitní službu (*Sanitätsdienst*) a námořní hudbu (*Marinemusik*). Podle těchto služebních odvětví (*Detailsdienste*) byly pak modifikovány i některé jejich hodnosti, např. *Steuermatrose I. Klasse* – námořník kormidelní služby, *Elektrogast* – svobodník elektroslužby, *Flieger Quartiermeister* – desátník letecké služby, *Maschinenquartiermeister* – četař strojní služby, *Untertorpedomeister* – rotný torpédové služby aj. Podobně jako tomu bylo u armády, tak i u námořnictva byly hodnosti pro tzv. námořní úředníky a důstojníky odborných služeb členící se do dalších specializovaných podskupin (námořní inženýři, strojní provoz, elektroprovoz, námořní komisaři, námořní lékaři, úředníci pro hydrografické záležitosti a námořní knihovny, důstojníci námořní duchovní služby, námořní justiční služby, učitelé na námořních školách a dílenští mistři). Například u námořních lékařů byla hodnostní linie následující: *Fregattenarzt*, *Linienschiffsarzt*, *Marinestabsarzt*, *Marineoberstabsarzt*, *Marinegeneralstabsarzt*.

<sup>470</sup> u jezdeckta generál jízdy - *General der Kavallerie* (GdK.), u dělostřelectva polní zbrojmistr - *Feldzeugmeister* (FZM.)

<sup>471</sup> Vyšší hodnost, nežli kontraadmirál nebyla u námořního letectva udělena. Měl ji velitel námořního letectva Bořivoj Radoň.

<i>Oberst</i> (Obst.)	plukovník	<i>Linienschiffskapitän</i> (Lsch.Kpt.)	<i>Linienschiffskapitän</i> (Lsch.Kpt.)
<i>Oberstleutnant</i> (Obstlt.)	podplukovník	<i>Fregattenkapitän</i> (Freg.Kpt.)	<i>Fregattenkapitän</i> (Freg.Kpt.)
<i>Major</i> (Mjr.)	major	<i>Korvettenkapitän</i> (Krv.Kpt.)	<i>Korvettenkapitän</i> (Krv.Kpt.)
<i>Hauptmann</i> (Hptm.) <sup>472</sup>	setník (kapitán)	<i>Linienschiffsleutnant</i> (Lschlt.)	<i>Linienschiffsleutnant</i> (Lschlt.)
<i>Oberleutnant</i> (Oblt.)	nadporučík	<i>Fregattenleutnant</i> (Frglt.)	<i>Fregattenleutnant</i> (Frglt.)
<i>Leutnant</i> (Lt.)	poručík	<i>Korvettenleutnant</i> (Klt.) <sup>473</sup>	<i>Korvettenleutnant</i> (Klt.)
<i>Fähnrich</i> (Fährn., Fhnr., Fhr.)	praporčík	<i>Seefähnrich</i> (Sfhr.) <sup>474</sup>	<i>Seefähnrich</i> (Sfhr.)
<i>Kadett-Aspirant</i> (Kdt.Asp.)	kadet-aspirant	<i>Seekadett</i> (Skdt.) <sup>475</sup>	<i>Seekadet</i> (Skdt.)
		<i>Seeaspirant</i> (S.Asp.) <sup>476</sup>	<i>Seeaspirant</i> (S.Asp.)
<i>Offizierstellvertreter</i> (Off.Stellv., Offzstv., Offstv.) <sup>477</sup>	důstojnický zástupce	-	-
<i>Oberstabsfeldwebel</i> (OStfw.)	vrchní šikovatel (vrchní rotmistr)	<i>Oberstabsbootsmann</i> (O.Stb.Bm.)	<i>Oberstabsfliegermeister</i> (O.Stb.Fl.Meist.)
<i>Stabsfeldwebel</i> (St.Feldw., Stfw.) <sup>478</sup>	štábní šikovatel (štábní rotmistr)	<i>Stabsbootsmann</i> (St.Bm.)	<i>Stabsfliegermeister</i> (St.Fl.Meist.)
<i>Feldwebel</i> (Feldw., Fwbl., Fwb., Fw.) <sup>479</sup>	šikovatel (rotmistr)	<i>Bootsmann</i> (Bm.)	<i>Fliegermeister</i> (Fl.Meist.)
	rotný	<i>Unterbootsmann</i> (U.Bm.)	<i>Fliegeruntermeister</i> (Fl.U.Meist.)
<i>Zugsführer</i> (Zugsf., Zgsfr., Zgsf., Zgf.)	četař	<i>Bootsmannsmaat</i> (Bm.Maat)	<i>Fliegermaat</i> (Fl.Maat)
<i>Korporal</i> (Korp., Kpl.) <sup>480</sup>	desátník	<i>Quartiermeister</i> (Qu.Meist.)	<i>Flieger Quartiermeister</i> (Fl.Qu.Meist.)
<i>Gefreiter</i> (Gefr., Gft.) <sup>481</sup>	svobodník	<i>Marsgast</i> (M.Gast.)	<i>Fliegergast</i> (Fl.Gast)

<sup>472</sup> u jezdeckta rytmistr - *Rittmeister* (*Rittm.*, *Rtm.*, *Rtm.*).

<sup>473</sup> hodnost jen pro záložníky.

<sup>474</sup> po složení námořní důstojnické zkoušky.

<sup>475</sup> hodnost pro absolventy vojenské akademie.

<sup>476</sup> hodnost pro maturanty, příp. absolventy nautické školy. *Einjährig Freiwilliger* (*E.F.*), *Zweijährig Freiwilliger* (*Zweij.Frw.*).

<sup>477</sup> nejvyšší hodnost pro vojáka bez maturity.

<sup>478</sup> u dělostřelectva štábní ohněstrůjce - *Stabs-Feuerwerker* (*St.Fwkr.*), u jezdeckta štábní strážmistr - *Stabs-Wachtmeister* (*St.Wchtm.*), u polních myslivců štábní nadmyslivec - *Stabs-Oberjäger* (*St.Objg.*).

<sup>479</sup> u dělostřelectva ohněstrůjce - *Feuerwerker* (*Fwkr.*, *Fwk.*), u jezdeckta strážmistr - *Wachtmeister* (*Wchtm.*), u polních myslivců nadmyslivec - *Oberjäger* (*Objg.*).

<sup>480</sup> u dělostřelectva *Unterkanonier* (*Unt.Kan.*), u polních myslivců podmyslivec - *Unterjäger* (*Unterjäg.*, *Unt.Jg.*).

<sup>481</sup> u dělostřelectva náředník - *Vormeister* (*Vorm.*), u jezdeckta a polních myslivců *Patrouillenführer* (*Patr.*, *Ptrf.*).

<i>Infanterist (Inf.)</i> <sup>482</sup>	vojín	<i>Matrose 1. Klasse</i> (Matr. 1. Kl.)	<i>Fliegermatrose 1. Klasse</i> (Fl.Matr. 1.Kl.)
		<i>Matrose 4., 3., 2. Klasse</i> (Matr. 4., 3., 2. Kl.)	<i>Fliegermatrose 4., 3., 2. Klasse</i> (Matr. 4., 3., 2. Kl.)

<sup>482</sup> u dělostřelectva *Kanonier (Kan.)*, u polních myslivců *Jäger (Jg.)*, u dragounů *Dragoner (Drag.)*, u husarů *Husar (Hus.)*, u hulánů *Ulan (Ul.)*, u sapérů *Sappeur (Sap.)*, u pionýrů *Pionnier (Pion.)*, u vozatajstva *Trainsoldat (Tr. Sold.)*, u zdravotnické služby *Sanitätssoldat (San. Sold.)*, u letectva *Luftschiffersoldat (L.S.)*, důstojnický sluha *Offiziersdiener*, podkoní *Pferdewärter*, vozka *Fahrsoldat* atd.

U jednotek zeměbrany (u rakouské *k.k. Landwehr*, u uherské části monarchie *k.u. Honvéd*) se před hodnost předsouval termín *Landwehr (Ldw.)*, resp. *Honvéd (Hvd.)*, u domobrany *Landsturm (Lst., Ldst.)*.

## Zkratky a vysvětlivky

1/Lt	First Lieutenant	nadporučík (brit.)
2-Str	Two-seater	dvoumístný letoun
2/Lt	Second Lieutenant	poručík (brit.)
a. D.	ausser Dienst	mimo službu (branný poměr)
A.G.	Aktien Gesellschaft	akciová společnost
A.Gr., též AG	Armeegruppe	armádní skupina
AA	Anti-aircraft fire	protiletadlová palba
ABS		Archiv bezpečnostních složek
Abt.	Abteilung	oddíl, oddělení
Abt. 5/L	Abteilung 5 für Luftfahrwesen	oddělení 5 pro letectví (na Kriegsministerium)
Abwehrflug		obranný let
ad interim		dočasný, prozatímní
Adj.	Adjutant	pobočník
AdR	Archiv der Republik	Archiv republiky, součást ŐStA
AEK.	Armee-Etappenkommando	armádní etapní velitelství
Aeropot	Društvo za vazdušni saobraćaj AD Aeropot	Letecká dopravní společnost Aeropot (jugoslávské aerolinie)
AFLK	Artilleriefliegerlehrkompagnie	školní setnina letců dělostřelectva
AGK.	Armeegruppenkommando	velitelství armádní skupiny
Agrolet		součást ČSA specializovaná na letecké práce v zemědělství a lesnictví (1961-1969), poté transformován ve SlovAir
AK., též A.K.	Armeekommando	velitelství armády
akt.	aktiv	aktivní (branný poměr)
Al-Ma	Al-Ma, Erste böhmische Flugzeugwerke GmbH, Prag	Al-Ma, První česká společnost na létadla, spol. s r. o., Praha
Al-Ma	Albatros - Martius	zkratka leteckého výrobce
Alb.	Österreichische Albatros-Flugzeugwerke G.m.b.H., Wien-Stadlau	ustálená zkratka výrobce letounů
AOK.	Armeeoberkommando	vrchní armádní velitelství
ARČS		Aeroklub Republiky československé (1924-1939 a 1945-1949), dříve Československý aviatický klub (1918-1923) a Československý aeroklub (1923-1924)
Art.	Artillerie	dělostřelectvo
ArtBalLKp	Artillerieballonlehrkompagnie,	školní setnina balonů dělostřelectva
Asp.	Aspirant	aspirant
Asp.	Aspirante	aspirant (ital.)
Ass.Jhr.	Assentjahr	odvodní ročník
Aud.	Auditor	auditor
AUSAM	Archivio Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare	Historický archiv letectva (ital.)
AUSME	Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito	Historický archiv generálního štábu (ital.)
AutKps., též AutoKps.	Automobilkorps	automobilový sbor
Av.	Aviatik	ustálená zkratka výrobce letounů
Aviatik	Österreichisch-Ungarische Flugzeugfabrik Aviatik G.m.b.H., Wien XIX	zkratka výrobce letounů

Awez	Armeewetter-Zentrale	armádní povětrnostní centrála (plnila prognostickou funkci)
Ba	Bauart	verze, série
BA	Ballonabteilung	balónový oddíl (1916-1917)
Ballonangriff		útok na balón
Baon.	Bataillon	prapor
Batt, též Bt.	Batterie	baterie
Bau-Kp.	Bau-Kompagnie	stavební setnina
BBO	Ballonbeobachteroffizier	balónový pozorovatel-důstojník
Bd	Breitfeld-Daněk	ustálená zkratka výrobce motorů
Bef.	Befehl	rozkaz
Begleitschutz		ochranný doprovod
bel. Ankg.	Belobende Anerkennung (des Armeekommando etc.)	čestné uznání, citace v rozkaze (velitelství armády atd.)
Beo	Beobachter	pozorovatel
Bez.	Bezirk	okres
bh.	bosnisch-hercegovinisch	bosensko-hercegovinský
bh. IR	bosnisch-hercegovinisch Infanterieregiment	bosensko-hercegovinský pěší pluk
BHD	Bosnien-Herzegowina-Dalmatien	Bosna-Hercegovina-Dalmácie
BJM	Bronzene Jubiläums-Erinnerungsmedaille für die bewaffnete Macht	Bronzová jubilejní pamětní medaile pro ozbrojenou moc (z roku 1898)
BK	Ballonkompagnie	balonová setnina (1917-1918)
BMVM.	Bronzene Militär-Verdienstmedaille am roten Band	Bronzová vojenská záslužná medaile na červené stuze, též bronzové Signum Laudis
BMVM. (-)	Bronzene Militär-Verdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes	Bronzová vojenská záslužná medaile na stuze Vojenského záslužného kříže (válečná stuha), též bronzové Signum Laudis
BMW	Bayerische Motoren Werke A.G., München	výrobce leteckých motorů
BO	Beobachtungsoffizier, též Beobachteroffizier	pozorovatel-důstojník
Bogohl	Bombengeschwader	bombardovací eskadra (něm.)
Bootsm.	Bootsmann	šikovatel, rotmistr námořnictva
BOP	Bombing & Offensive Patrol	bombardovací a útočná hlídka
Bosta	Bombenstaffel	bombardovací letka (něm.)
Br.	Hansa-Brandenburg	ustálená zkratka výrobce letounů
Br. M. RK.	Bronzene Ehrenmedaille für Verdienste um das Rote Kreuz	Čestné vyznamenání za zásluhy o Červený kříž, Bronzová čestná medaile
Br. M. RK. (KD.)	Bronzene Ehrenmedaille für Verdienste um das Rote Kreuz mit der Kriegsdekoration	Čestné vyznamenání za zásluhy o Červený kříž, Bronzová čestná medaile s válečnou dekorací
BrB.	Brückenbataillon	mostní prapor
Breitfeld-Daněk	Maschinenbau A.G. vormalis Breitfeld, Daněk & Co., Prag	Akciová společnost strojírna, dříve Breitfeld, Daněk & spol., Praha
Brig.	Brigade	brigáda
BTM.	Bronzene Tapferkeitsmedaille	Bronzová medaile za statečnost
Bundesheer		Spolková armáda Rakouské republiky (1920-1938)
Bz.	Benz & Cie, Mannheim	ustálená zkratka výrobce motorů
Cap.	Capitano	kapitán (ital.)
Capt.	Captain	kapitán (brit.)



CCI	Cross & Cockade International	mezinárodní spolkový časopis zájemců o historii letectví za I. světové války
CFRNA	Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne, Compania franco-română de navigație aeriană	Franko-rumunská letecká dopravní společnost, od r. 1920 CIDNA
CIDNA	Compagnie internationale de navigation aérienne	Mezinárodní letecká dopravní společnost, dříve CFRNA, 1933 společně s dalšími sloučena do Air France
Col.	Colonnello	plukovník (ital.)
COP	Central Offensive Patrol	útočná hlídka na centrálním úseku fronty
CPO		Civilní protiletecká ochrana
Cpl	Corporal	desátník (brit.)
Čpr.	Caporale	desátník (ital.)
ČAK		Československý aviatický klub (1918-1923)
ČČH		Český časopis historický
ČKD		Českomoravská-Kolben-Daněk
ČLS		Československá letecká společnost
ČNA		Český národní aeroklub
ČSA		Československé státní aerolinie
ČSLL		Československý svaz lidového letectví (1949-1951)
ČVUT		České vysoké učení technické
D-Flik	Divisions-Fliegerkompanie	divizní letecká setnina
D.-Ö.	Deutsch-Österreich	Německé Rakousko (1918-1920)
d.-ö.	deutsch-österreichisch	německo-rakouský (1918-1920)
d.R.	des Ruhestandes	(důstojník) na odpočinku (ve výslužbě)
DD	Doppeldecker	dvojplošník
Det.	Detachment	detašmán, odloučená část jednotky
DFC	Distinguished Flying Cross	Záslužný letecký kříž (brit.)
DFM	Distinguished Flying Medal	Záslužná letecká medaile (brit.)
DFW	Deutsche Flugzeug-Werke GmbH, Leipzig	zkratka výrobce letounů
Dion.	Division	oddíl
Div.	Division	divize
Diwesta	Divisionswetter-Station	divizní povětrnostní stanice (plnila monitorovací funkci)
DLV	Deutsche Luftsportverband	Německý letecký sportovní svaz, nacistický aeroklub (1933-1937), poté transformován na NSFK
Dm	Austro-Daimler - Österreichische Daimler-Motoren A.G., Wiener Neustadt	ustálená zkratka výrobce motorů
DNSAP	Deutsche nationalsozialistische Arbeiterpartei	Německá národně socialistická strana dělnická (1919-1933), nacistická strana v ČSR, po procesu s paramilitárním Volkssportem r. 1933 rozpuštěna a zakázána, převážná část členstva přešla do SHF, resp. SdP
DOSLET		Dobrovolný svaz lidového letectví (1951-1953)
DoW	Died of Wounds	zemřel na následky zranění
DR.	Dragonerregiment	dragounský pluk

Dr.	Doktor	doktor
Drag.	Dragoner	dragoun
DSO	Distinguished Service Order	Řád za význačné služby (brit.)
EA	Enemy Aircraft	nepřátelský letoun
Edl.	Edler	šlechtic (šlechtický predikát)
EGK.	Etappengruppenkommando	etapní skupinové velitelství
EinjFreiw., též EF.	Einjährig-Freiwilliger	jednoroční dobrovolník
EisenbR.	Eisenbahnregiment	železniční pluk
EK	Eisernes Kreuz	Železný kříž (něm.), měl dvě třídy, nižší EK II, vyšší EK I
EK 1912-1913	Erinnerungskreuz 1912-1913	Pamětní kříž z let 1912-1913, tzv. Mobilizační kříž
EK. KFJ. I.	Erinnerungskreuz an Kaiser und König Franz Joseph I.	Pamětní kříž na císaře a krále Františka Josefa I.
EKO 1.	Orden der Eisernen Krone 1. Klasse	Řád železné koruny 1. třídy
EKO 2.	Orden der Eisernen Krone 2. Klasse	Řád železné koruny 2. třídy
EKO 3.	Orden der Eisernen Krone 3. Klasse	Řád železné koruny 3. třídy
EOK.	Etappenoberkommando	vrchní etapní velitelství
EOP	Eastern Offensive Patrol	útočná hlídka na východním úseku fronty
ER.	Eisenbahnregiment	železniční pluk
Erg.	Ergänzung	doplňovací
Ers.	Ersatz	náhradní
ErsR.	Ersatzreserve	náhradní záloha
Erz., též Eh.	Erzherzog	arcivévoda
Esc.	Escadrille	letka (fr.)
Esk.	Eskadron	eskadrona, švadrona
EVK.	Eisernes Verdienstkreuz am roten Bande	Železný záslužný kříž na červené stuze
EVK. (-)	Eisernes Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille	Železný záslužný kříž na stuze medaile za statečnost (válečné stuze)
EVK. m.Kr.	Eisernes Verdienstkreuz mit der Krone am roten Bande	Železný záslužný kříž s korunou na červené stuze
EVK. m.Kr. (-)	Eisernes Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille	Železný záslužný kříž s korunou na červené stuze na stuze medaile za statečnost (válečné stuze)
Exz.	Exzellenz	excellence
EZ. RK. 1.	Ehrenzeichen für Verdienste um das Rote Kreuz 1. Klasse	Čestné vyznamenání za zásluhy o Červený kříž 1. třídy
EZ. RK. 1. (KD)	Ehrenzeichen für Verdienste um das Rote Kreuz 1. Klasse mit der Kriegsdekoration	Čestné vyznamenání za zásluhy o Červený kříž 1. třídy s válečnou dekorací
EZ. RK. 2	Ehrenzeichen für Verdienste um das Rote Kreuz 2. Klasse	Čestné vyznamenání za zásluhy o Červený kříž 2. třídy
F-Flik	Fernaufklärungs-Fliegerkompagnie	dálková průzkumná letecká setnina
FA (A), též FIAbt (A)	Flieger Abteilung (Armée)	letecký oddíl (armádní) (něm.)
FA, též FIAbt.	Flieger Abteilung	letecký oddíl (něm.)
FABrig.	Feldartilleriebrigade	polní dělostřelecká brigáda
Fähn., též Fhnr., Fhr., Fch.	Fähnrich	praporčík
Fahrkan.	Fahrkanonier	vozní dělostřelec
Fahrsold.	Fahrsoldat	vozka
Fahrvorm.	Fahrvormeister	vozní náředník
FAI	Fédération Internationale Aéronautique	Mezinárodní letecká federace

FAR	Feldartillerieregiment	polní dělostřelecký pluk
FBA	Franco-British Aviation, Vernon	zkratka výrobce letounů
FBA	Feldballonabteilung	polní balónový oddíl (1916)
Fd.	Flugzeugwerke Fischamend	ustálená zkratka výrobce letounů (součást Fliegerarsenalů)
Fedrasta	Felddrachenstationen	polní stanice upoutaných balonů
Feflisch., též FFISch.	Feldfliegerschule	škola polních letců
Feldw., též Fwbl., Fwb., Fw.	Feldwebel	šikovatel (rotmistr)
Fernaufklärungsflug		dálkový průzkumný let (strategický průzkum)
Fewesta	Feldwetterstation	polní povětrnostní stanice (plnila monitorovací funkci)
Fewez	Feldwetter-Zentrale	polní povětrnostní centrála (plnila prognostickou funkci)
FFA, též FFIAbt.	Feld Flieger Abteilung	polní letecký oddíl (něm.)
FFL	Feindflugliste	měsíční přehled bojových letů, vykazovaných piloty a leteckými pozorovateli, zavedený v dubnu 1915
FFISch. HGK FM. C., též FFISch. C.	Feldfliegerschule Heeresgruppe-Kommando Feldmarschall Conrad	škola polních letců velitelství Skupiny armád polního maršála Conrada von Hötendorf
FFISch. HGK FM. v. B., též FFISch. v. B.	Feldfliegerschule Heeresgruppe-Kommando Feldmarschall von Boroevic	škola polních letců velitelství Skupiny armád polního maršála von Boroeviče
FFISch. HGK GO Erz. J.	Feldfliegerschule Heeresgruppe-Kommando Generaloberst Erzherzog Joseph	škola polních letců velitelství Skupiny armád generálplukovníka arcivévody Josefa
FFISch. též Feflisch.	Feldfliegerschule	škola polních letců
FHBt.	Feldhaubitzbatterie	polní houfnicová baterie
FHD.	Feldhaubitdivision	polní houfnicový oddíl
FHR.	Feldhaubitregiment	polní houfnicový pluk
Fi	Fiat	ustálená zkratka výrobce motorů
Fiat	Österreichische Fiat-Werke A.G., Wien	zkratka výrobce motorů
Fiat, též FIAT	Fabbrica Italiana Automobili Torino	zkratka automobilového a leteckého výrobce
FJB.	Feldjägerbataillon	prapor polních myslivců
FJK	Franz Joseph-Kreuz	Kříž Františka Josefa
FJO-GK	Grosskreuz des Franz Joseph-Ordens	velkokříž Řádu Františka Josefa
FJO-K.	Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens	komturský kříž Řádu Františka Josefa
FJO-K.m.St.	Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Stern	komturský kříž Řádu Františka Josefa s hvězdou
FJO-OK.	Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens	důstojnický kříž Řádu Františka Josefa
FJO-R.	Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens	rytířský kříž Řádu Františka Josefa
FKan.	Feldkanonier	polní dělostřelec
FKBt.	Feldkanonenbatterie	polní kanónová baterie
FKR.	Feldkanonenregiment	polní kanónový pluk
Fl.Gast	Fliegergast	svobodník námořního letectva
Fl.Maat	Fliegermaat	četař námořního letectva
Fl.Matr.	Fliegermatrose	vojín námořního letectva
Fl.Meist.	Fliegermeister	šikovatel (rotmistr) námořního letectva
Fl.Qu.Meist.	Flieger Quartiermeister	desátník námořního letectva
Fl.U.Meist.	Fliegeruntermeister	rotný námořního letectva

Fla(k)	Fliegerabwehr(kanone)	protiletecký (kanón)
Flars	Fliegerarsenal	Letecký arsenál (1916-1919)
FLB	Fliegerlehrbataillon	letecký výukový prapor
Flek, též F.E.K.	Fliegerersatzkompanie	letecká náhradní setnina
Flep	Fliegeretappenpark	letecký etapní park
FlErsGr.	Fliegerersatzgruppe	letecká náhradní skupina
Flet, též FlErsTr.	Fliegerersatztruppe	letecké náhradní oddíly
FIG	Fluggeschwader	letecká eskadra
Flgzf., též Flzf.	Flugzeugführer	pilot
Fliegerzug		letecká četa
Flik	Fliegerkompanie	letecká setnina (rota)
Flip	Fliegerpark	letecký park
Flosch	Fliegeroffiziersschule	letecká důstojnická škola
Fluglehrer		učitel létání
FluMot.	Flugzeugmotorenwerkstätte	dílna pro letecké motory
FM.	Feldmarschall	polní maršál
FML.	Feldmarschalleutnant	polní podmaršálek
Fp., též FP.	Feldpilot	polní pilot, pilot (Flgzf.) se jím stával zpravidla až po úspěšném absolvování deseti bojových letů (Feindflüge)
Freg.Kpt., též Frg.Kpt.	Fregattenkapitän	fregatní kapitán (ekvivalent podplukovník armády)
Freie-Jagdflug		volné stíhání
Frg.	Fregatte	fregatní
Frglt.	Fregattenleutnant	fregatní poručík (ekvivalent nadporučík armády)
Frh., též Frhr.	Freiherr	svobodný pán, baron (šlechtický predikát)
Frontaufklärungsflug		frontový průzkumný let (taktický a operační průzkum)
FsAB.	Festungsartilleriebataillon	pevnostní dělostřelecký prapor
FsAR.	Festungsartillerieregiment	pevnostní dělostřelecký pluk
Fstg.	Festung	pevnost
Fürst		kníže (šlechtický predikát)
FWD	Feldwetterdienst	polní letecká povětrnostní služba
Fwkr., též Fwk.	Feuerwerker	ohněstrůjce (šikovatel dělostřelectva)
FZM.	Feldzeugmeister	polní zbrojmistr
G-Flik	Grossflugzeug-Fliegerkompanie	velkoletounová (bombardovací) letecká setnina
G.m.b.H.	Gesellschaft mit begrenzten Haftung	společnost s ručením omezeným
GAR.	Gebirgsartillerieregiment	horský dělostřelecký pluk
GdI.	General der Infanterie	generál pěchoty
GdK.	General der Kavallerie	generál jezdeckva
GebBrig.	Gebirgsbrigade	horská brigáda
Gefr.	Gefreiter	svobodník
Geistl. VK.1.	Geistliches Verdienstkreuz 1. Klasse am weissen Band	Záslužný kříž pro vojenské duchovní 1. třídy na bílé stuze
Geistl. VK.1.(-)	Geistliches Verdienstkreuz 2. Klasse am weiss-roten Band	Záslužný kříž pro vojenské duchovní 1. třídy na bílo-červené (válečné) stuze
Geistl. VK.2.	Geistliches Verdienstkreuz 2. Klasse am weissen Band	Záslužný kříž pro vojenské duchovní 2. třídy na bílé stuze
Geistl. VK.2.(-)	Geistliches Verdienstkreuz 2. Klasse am weiss-roten Band	Záslužný kříž pro vojenské duchovní 2. třídy na bílo-červené (válečné) stuze
Gend.	Gendarmerie	četnictvo

Gesch.	Geschütz	dělo
Geschw.	Geschwader	eskadra
Gf.	Graf	hrabě (šlechtický predikát)
GFM	Generalfeldmarschall	generál-polní maršál
Gh. R.	Geheimer Rat	tajný rada
GHBt.	Gebirgshaubitzbatterie	baterie horských houfnic
GHD.	Gebirgskanonendivision	oddíl horských kanónů
GK.	Grosskreuz	velkokříž
GKBt.	Gebirgskanonenbatterie	baterie horských kanónů
GKD.	Gebirgskanonendivision	oddíl horských kanónů
GM.	Generalmajor	generálmajor
Gn	Societe anonyme des Gnome, Paris	ustálená zkratka výrobce motorů
Gr.	Gruppo	skupina, peruť (ital.)
gr. kath.	griechisch-katholisch	řecko-katolický
GrMVM	Gross Militär-Verdienstmedaille	Velká Vojenská záslužná medaile, též velký Signum Laudis
GrufI	Gruppenfliegerkommandant	velitel letecké skupiny
GschR.	Gebirgsschützenregiment	pluk horských střelců
Gstb. (skps.)	Generalstab(skorps)	generální štáb (sbor generálního štábu)
GTM.	Goldene Tapferkeitsmedaille	Zlatá medaile za statečnost
GTM.O	Goldene Tapferkeitsmedaille für Offiziere	Zlatá medaile za statečnost pro důstojníky
GVK.	Goldenes Verdienstkreuz am roten Bande	Zlatý záslužný kříž na červené stuze
GVK. (-)	Goldenes Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille	Zlatý záslužný kříž na stuze medaile za statečnost (válečné stuze)
GVK. m.Kr.	Goldenes Verdienstkreuz mit der Krone am roten Bande	Zlatý záslužný kříž s korunou na červené stuze
GVK. m.Kr. (-)	Goldenes Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille	Zlatý záslužný kříž s korunou na stuze medaile za statečnost (válečné stuze)
GVO-R	Orden vom Goldenen Vlies (Ordre de la Toison d'or)	Řád zlatého rouna
HaV		Historie a vojenství (časopis)
HbBatt.	Haubitzbatterie	houfnicová baterie
Heimwehr		Domobrana (1920-1936), rakouské polovojenské jednotky konzervativně pravicového politického profilu, r. 1936 sloučeny do VF (Vaterländische Front)
HF	Henri Farman	zkratka leteckého výrobce
Hf. R.	Hofrat	dvorní rada
HFHR	Honvédfeldhaubitzzregiment	honvédský polní houfnicový pluk
HFKR	Honvédfeldkanonenregiment	honvédský polní kanónový pluk
HGK	Heeresgruppe-Kommando	velitelství Skupiny armád
HGM	Heeresgeschichtliches Museum Wien	Vojenské historické muzeum Vídeň
HHR.	Honvédhusarenregiment	honvédský husarský pluk
HHStA	Haus-, Hof- und Staatsarchiv	součást ÖStA
Hi	Hiero	ustálená zkratka typu motorů
Hiero		název leteckých motorů, byl odvozen od příjmení svého tvůrce, konstruktéra Ing. Otto Hieronima
HIR.	Honvédinfanterieregiment	honvédský pěší pluk
HMS	His Majesty's Ship	lod' Jeho Veličenstva
Honv., též Hvd.	Honvéd	honvéd
Horn.	Hornist	trubač

HP, též H.P.	Horse Power	koňská síla
HPM		Historie a plastické modelářství (časopis)
Hptm.	Hauptmann	setník, kapitán
HR.	Husarenregiment	husarský pluk
Hus.	Husar	husar
Chefpilot		šéfpilot, zástupce velitele letecké setniny
i. V. d. E.	im Verhältnis der Evidenz	v poměru evidence (branný poměr)
i.d.Res., též i.d.R.	in der Reserve	v záloze (branný poměr)
IB., též Inf.Baon	Infanteriebataillon	pěší prapor
IBrig.	Infanteriebrigade	pěší brigáda
IdFlieg	Inspektion der Fliegertruppen	Inspektorát letectva císařského Německa
Inf.	Infanterie	pěchota
Infanterieflug		let na podporu pěchoty
Infst., též Inf.	Infanterist	pěšák
Ing.	Ingenieur	inženýr
Insp.	Inspektor	inspektor
Intdt.	Intendant	intendant
Intdz.	Intendanz	intendance
IOK, též IngOffKps.	Ingenieuroffizierskorps	inženýrský důstojnický sbor, stavovská skupina
IR.	Infanterieregiment	pěší pluk
Isa	Isonzo-Armee	Sočská armáda (1917-1918), bývalá 5. armáda
ITD.	Infanterietruppendivision	pěší divize
IWM	Imperial War Museum	Imperiální válečné muzeum
J-Flik	Jagd-Fliegerkompagnie	stíhací letecká setnina
J-Gesch.	Jagdgeschwader	stíhací eskadra
Jäg., též Jg.	Jäger	myslivec, vojín (u polních myslivců)
Jasta	Jagdstaffel	stíhací letka (něm.)
JG	Jagdgeschwader	stíhací eskadra (něm.)
Jg.	Jahrgang	ročník
K-Flik	Korps-Fliegerkompagnie	sborová letecká setnina
K.	Kommandeurkreuz	komandérský kříž
k. k.	kaiserlich königlich	císařsko-královský
k. u.	königlich ungarisch	královský uherský
k. u. k.	kaiserlich und königlich	císařský a královský
K.Adm.	Konteradmiral	kontraadmirál (ekvivalent generálmajor)
KA	Kriegsarchiv	Válečný archiv, součást ÖStA
Kafl	Kommandant der Armeeflieger	velitel letectva armády
Kan.	Kanonier	dělostřelec, vojín (u dělostřelectva)
Kanzl. Off.	Kanzleioffizier	kancelářský (administrativní) důstojník
KAO	Korpusnyj avijacionnyj otrjad	sborový letecký oddíl (rus.)
Kav.	Kavallerie	jezdectvo
KBrig.	Kavalleriebrigade	jezdecká brigáda
KD	Kampfdoppeldecker	bojový (stíhací) dvojplošník
KD.	Kriegsdekoration	válečná dekorace
KD. z.	Kriegsdekoration zum	válečná dekorace k
Kdt.	Kadett	kadet, důstojnický čekatel
Kdt.Asp. i.d.Res.	Kadett-Aspirant in der Reserve	kadet-aspirant v záloze
Kesta	Kampfeinsitzer-Staffel	jednomístná stíhací letka (něm.)

KIA	Killed in action	zabit v akci
KIFA	Killed in flying accident	zabit při letecké nehodě
Kisa 1	Kommando der 1. Isonzo-Armee	velitelství 1. Sočské armády
Kisa 2	Kommando der 2. Isonzo-Armee	velitelství 2. Sočské armády
Kisa, též Kmdo d.ISA	Kommando der Isonzo-Armee	velitelství Sočské armády
KK.	Korpskommando	velitelství sboru
Kl.	Klasse	třída
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.	Nizozemské královské aerolinie
Klt., též Korv.Lt.	Korvettenleutnant	korvetní poručík (ekvivalent poručík armády)
KM.	Kriegsministerium	Ministerstvo války
KMar.	Kriegsmarine	válečné námořnictvo
Kmdo.	Kommando	velitelství
Kmdt.	Kommandant	velitel
kmdt.	kommandiert	velící
KnBatt.	Kanonenbatterie	kanónová baterie
Kofl	Kommandeur der Flieger	velitel letců (něm), důstojník obvykle řídící letecké jednotky v rámci vyššího velitelství, zpravidla na úrovni armády
Koluft	Kommandant der Luftstreitkräfte	velitel letectva, důstojník obvykle řídící letecké jednotky v rámci vyššího velitelství, zpravidla na úrovni armády
Komp.	Kompagnie	setnina, rota
Komp.Kmdt	Kompagnie Kommandant	velitel setniny, roty
Korp., též Kpl.	Korporal	desátník
Korv.	Korvetten	korvetní
Kps.	Korps	sbor
Kraftfhtp.	Kraftfahrtruppe	automobilní oddíl
kriegsgef.	kriegsgefangen	válečný zajatec
Kriegsmedaille		Válečná medaile
Krv.Kpt., též Korv. Kpt.	Korvettenkapitän	korvetní kapitán (ekvivalent major armády)
KschR.	Kaiserschützenregiment	pluk císařských střelců, do dubna 1917 LschR. - Landeschützenregiment (pluk zemských střelců)
Kt.	Komtur	komtur
KTB	Kriegstagebuch	válečný deník
KTK	Karl-Truppen-Kreuz	Karlův vojenský kříž, též Karlův vojskový kříž
L.S., též LS	Luftschiffersoldat	vzduchoplavecký voják
L+K		Letectví a kosmonautika
LARES	Liniile Aeriene Române Exploatate de Stat	Rumunské státní aerolinie
Lb-Zug	Lichtbildzug	fotočeta
Ldw.	Landwehr	zeměbrana
Lfa	Luftfahrarsenal	Vzduchoplavecký arsenál (1915-1916)
Lfa(k)	Luftfahrzeugabwehr(kanone)	protiletadlový (kanón)
LFET, též L.F.Ers.Tr.	Luftfahrersatztruppe	letecké náhradní oddíl
LFHD.	Landwehrfeldhaubitdivision	zeměbranecký polní houfnicový oddíl
LFHR	Landwehrfeldhaubitregiment	zeměbranecký polní houfnicový pluk
LFKD.	Landwehrfeldkanonendivision	zeměbranecký polní kanónový oddíl

LFKR	Landwehrfeldkanonenregiment	zeměbranecký polní kanónový pluk
LFT, též Luftfhrtrp., L.F.Tr.	Luftfahrtruppen	letecké oddíly, rakousko-uherské letectvo (1915-1918)
LGK.	Landesgendarmieriekommando	zeměbranecké četnické velitelství
LHR	Landwehrhusarenregiment	zeměbranecký husarský pluk
LIBrig.	Landwehrinfanteriebrigade	zeměbranecká pěší brigáda
LIR.	Landwehrinfanterieregiment	zeměbranecký pěší pluk, od dubna 1917 SchR – Schützenregiment (střelecký pluk)
LITD.	Landwehrinfanterietruppendivision	zeměbranecká pěší divize
Ll.	Lloyd	ustálená zkratka výrobce letounů
Lloyd	Magyar Lloyd Repülögépgyár és Motorgyár R.T., německy Ungarische Lloyd Flugzeug- und Motorenfabrik A.G., Budapest u. Aszód	zkratka výrobce letounů
LM VHÚ		Letecké muzeum Vojenského historického ústavu Praha-Kbely
Lnsch.	Linien Schiff	řadová loď
Lo	Lohner	ustálená zkratka výrobce letounů
LO-K.	Kommandeurkreuz des Leopold-Ordens	komandérský kříž Leopoldova řádu
LO-R.	Ritterkreuz des Leopold-Ordens	rytířský kříž Leopoldova řádu
LO.I.	Leopold-Orden 1. Klasse	Leopoldův řád 1. třídy
Lohner	Jacob Lohner & Sohn, od 1917 Lohnerwerke G.m.b.H., Wien-Floridsdorf	zkratka výrobce letounů
LP		letecký pluk
LS	Luftsieg	letecké vítězství
LSA, též LA	Luftschifferabteilung	vzduchoplavecký oddíl, rakousko- uherské letectvo (1911-1915), předtím MAA, poté LFT
LSEB, též L.S.Ers.Baon	Luftschifferersatzbataillon	balonový náhradní prapor
LSEK, též L.S.Ers.Kp.	Luftschifferersatzkompanie	balonová náhradní setnina
LSET, též L.S.Ers.Tr.	Luftschifferersatztruppe	balonové náhradní oddíly
Lsch.Kpt.	Linien Schiffskapitän	kapitán řadové lodi (ekvivalent plukovník armády)
Lschlt.	Linien Schiffleutnant	poručík řadové lodi (ekvivalent kapitán armády)
LschR.	Landeschützenregiment	pluk zemských střelců, od dubna 1917 KSchR – Kaiserschützenregiment (pluk císařských střelců)
Lst., též Ldst.	Landsturm	domobrana
LstB.	Landsturmbataillon	domobranecký prapor
LstEB.	Landsturmetappenbataillon	domobranecký etapní prapor
LstIR.	Landsturminfanterieregiment	domobranecký pěší pluk
LstMB.	Landsturm marschbataillon	domobranecký pochodový prapor
Lt.	Leutnant	poručík
Ltn.	Leutnant	poručík (něm.)
Luftschifferpark		vzduchoplavecký park
LUR.	Landwehr-Ulanenregiment	zeměbranecký hulánský pluk
LVG	Luft-Verkehrs-Gesellschaft m.b.H., Berlin-Johannisthal	zkratka leteckého výrobce
LVK.	Landesverteidigungskommando	velitelství zeměbrany



LVM.	Landesverteidigungsministerium	ministerstvo zeměbrany
M.	Modell	model, vzor (např. kulometu, kanónu, apod.)
m. Kr.	mit der Krone	s korunou
m. s.		mimo službu (branný poměr)
m. St.	mit dem Sterne	s hvězdou
m. T. u. Ch.	mit Titel und Charakter	s titulem i charakterem
M.d.A.	Medaglia di Argento al Valor Militare	Stříbrná medaile za vojenskou statečnost (ital.)
M.d.B.	Medaglia di Bronzo al Valor Militare	Bronzová medaile za vojenskou statečnost (ital.)
M.d.O.	Medaglia d'Oro al Valor Militare	Zlatá medaile za vojenskou statečnost (ital.)
MAA	Militär-Aeronautischen Anstalt	Vojenský aeronautický úřad (1893-1911), pak LSA
MÁG	Magyar Általános Gépgyár R.T., Budapest - Mátyásföld, něm. Ungarische Allgemeine Maschinenfabrik A.G.	ustálená zkratka výrobce letounů a motorů
Magg.	Maggiore	major (ital.)
MALERT	Magyar Légiforgalmi R.T.	Maďarské aerolinie
Mar	Marta	ustálená zkratka výrobce motorů
Mar.	Marine	námořnictvo
Marschkomp.	Marschkompanie	pochodová setnina
Marta	Automobil A.G. 'Marta', Arad	zkratka výrobce motorů
Mb	Maybach Motorenbau GmbH, Friedrichshafen	ustálená zkratka výrobce motorů
MC	Military Cross	Vojenský kříž (brit.)
Merc.	Mercedes	ustálená zkratka výrobce motorů
MF	Maurice Farman	zkratka leteckého výrobce
MG	Machine Gun	strojní puška, kulomet (angl.)
MG-Sch.	Maschinengewehr-Schütze	kulometčík
MG, též M.G.	Maschinengewehr	strojní puška, kulomet
MGA.	Maschinengewehrabteilung	oddíl strojních pušek, kulometný oddíl
Mgz.	Magazin	sklad
MIA	Missing in action	pohřešován z akce
Mil.	Militär	vojenský
Mil.Techn.Akz.	Militär-Technischer Akzessist	vojenský technický akcesista (podúředník)
Mil.Techn.ObOffzl.	Militär-Technischer Oberoffizial	vrchní vojenský technický oficiál (úředník)
Mil.Techn.Offzl.	Militär-Technischer Offizial	vojenský technický oficiál (úředník)
mitr.	mitragliere	střelec (ital.)
MJK	Militär-Jubiläumskreuz	Vojenský jubilejní kříž (z roku 1908)
Mjr.	Major	major
MKHL	Magyar Királyi Honvéd Legierő	Maďarské královské letectvo (1938-1945)
MLF		Masarykův letecký fond (1922-1926), poté MLL
MLG	Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft m.b.H.	zkratka obchodní společnosti
MLL		Masarykova letecká liga (1926-1939)
MLP	Muzeum Lotnictwa Polskiego Kraków	Muzeum polského letectva Krakov
MM	Military Medal	Vojenská medaile (brit.)
MNO		Ministerstvo národní obrany
MÖStA	Mitteilungen des Österreichischen	Zprávy Rakouského státního archivu,

	Staatsarchivs	publikační řada ÖStA
MRR		Maďarská republika rad (Magyarországi Tanácsköztársaság), dočasný komunistický státní útvar (21. 3. - 1. 8. 1919)
MS	Morane-Saulnier	zkratka leteckého výrobce
MSA		Moravskoslezský aeroklub
MTO-GK	Grosskreuz des Militär-Maria-Theresia-Ordens	velkokříž Vojenského řádu Marie Terezie
MTO-K	Kommandeurkreuz des Militär-Maria-Theresia-Ordens	komandérský kříž Vojenského řádu Marie Terezie
MTO-R	Ritterkreuz des Militär-Maria-Theresia-Ordens	rytířský kříž Vojenského řádu Marie Terezie
Mun.	Munition	muniční
MunK.	Munitionskolonne	muniční kolona
MVK.1.	Militärverdienstkreuz 1. Klasse	Vojenský záslužný kříž 1. třídy
MVK.2.	Militärverdienstkreuz 2. Klasse	Vojenský záslužný kříž 2. třídy
MVK.3.	Militärverdienstkreuz 3. Klasse	Vojenský záslužný kříž 3. třídy
MVP		Ministerstvo veřejných prací
MZA		Moravský zemský archiv
MZV		Ministerstvo zahraničních věcí
n. a.	nicht aktiv	neaktivní
N.V.Bl., též Norm VerBl.	Normalverordnungsblatt	úřední věstník
NA	The National Archives	Národní archiv (brit.)
NA		Národní archiv (čes.)
NCO	Non-Commissioned Officer	poddůstojník (brit.)
NDH	Nezavisna država Hrvatska	Nezávislý stát Chorvatsko (1941-1945)
NFA	Neue Feldakten	nová polní akta, fond ÖStA-KA
Nr.	Nummer	číslo
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei	Národně socialistická německá dělnická strana (1920-1945)
NSFK	Nationalsozialistisches Fliegerkorps	Národněsocialistický letecký sbor, nacistický aeroklub (1937-1945)
NTM		Národní technické muzeum
OAK.	Operierendes Armeekommando	operující velitelství armády
OAW	Ostdeutsche Albatroswerke G.m.b.H., Schneidemühl	zkratka leteckého výrobce
Ob	Motorenfabrik Oberursel A.G., Oberursel	ustálená zkratka výrobce motorů
Ob.	Ober-	nad-
Oberjäg., též Objg.	Oberjäger	nadmyslivec, šikovatel (u polních myslivců)
Oblt.	Oberleutnant	nadporučík
Obst.	Oberst	plukovník
Obstlt.	Oberstleutnant	podplukovník
Oef.	Oeffag	ustálená zkratka výrobce letounů
Oeffag	Österreichische Flugzeugfabrik A.G., Wiener Neustadt	zkratka výrobce letounů
OEZ. RK.	Ehrenzeichen für Verdienste um das Rote Kreuz, Offiziersehrenzeichen	Čestné vyznamenání za zásluhy o Červený kříž, Důstojnické čestné vyznamenání
OEZ. RK. (KD)	Ehrenzeichen für Verdienste um das Rote Kreuz, Offiziersehrenzeichen mit der Kriegsdekoration	Čestné vyznamenání za zásluhy o Červený kříž, Důstojnické čestné vyznamenání s válečnou dekorací

Offz.	Offizier	důstojník
Offzl.	Offizial	oficiál
Offzstv., též Off.Stellv.	Offiziersstellvertreter	důstojnický zástupce
ÖFH-Nachrichten	Österreichischen Flugzeug Historiker - Nachrichten	Zprávy rakouských leteckých historiků (spolkový časopis)
OK.	Offz. Kreuz	důstojnický kříž
ÖLAG	Österreichische Luftverkehrs A.G.	Rakouské aerolinie
OOCC	Out-of-Control	bez kontroly, kategorie uznávaná u RFC/RAF jako letecké vítězství
OP	Offensive Patrol	útočná hlídka
oss.	osservatore	pozorovatel (ital.)
ÖStA	Österreichisches Staatsarchiv	Rakouský státní archiv
Österreichische Luftstreitkräfte		Rakouské letectvo (1927-1938), zpočátku budováno tajně v rámci Heimwehru, od r. 1934 otevřeně, současné rakouské letectvo nese též název od r. 1955
P-Flik	Photoaufklärer-Fliegerkompanie	fotoprůzkumná letecká setnina
P.S.	Pilotenschüler	pilotní žák
P.V.Bl., též PersVerBl.	Personalverordnungsblatt	osobní věstník
PA	Personalakt	osobní složka, uloženo v ÖStA ve Vídni
Patrř., též Ptrř.	Patrouillenführer	svobodník (u jezdeckta a polních myslivců)
Ph.	Phönix	ustálená zkratka výrobce letounů
Phönix	Phönix-Flugzeugwerke A.G., Wien- Stadlau	zkratka výrobce letounů
PiB., též PB.	Pionierbataillon	zákopnický prapor
pil.	pilota	pilot (ital.)
Pion.	Pionier	zákopník
PiZ., též PZ.	Pionierzug	zákopnická četa
PKVM	Preussische Kriegerverdienstmedaille	pruská Válečná záslužná medaile (něm.)
PLL LOT	Polskie Linie Lotnicze „LOT”	Polské aerolinie
Poln.	Polnisch	polský
Poln. Hf. Kps.	Polnisches Hilfskorps	Polski Korpus Posiłkowy, Polský pomocný sbor
Poln. Legion.	Polnischen Legionen	Legiony Polskie, polské poloautonomní útvary rakousko-uherských ozbrojených sil
post mortem		posmrtně
POW	Prisoner of War	válečný zajatec
Pr.	Praga	ustálená zkratka výrobce motorů
Praga	Erste Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik A.G. 'Praga', Prag	První česko-moravská továrna na stroje v Praze, a.s. 'Praga', Praha
ProvOffz.	Proviantoffizier	proviantní důstojník
PS, též P.S.	Pferdestärke	koňská síla
QuAbt.	Quartiermeisterabteilung	oddělení hlavního ubytovatele
QuMstr.	Quartiermeister	hlavní ubytovatel
R.N.	Regia Nave	královské námořnictvo (ital.)
R.N.	Royal Navy	královské námořnictvo (brit.)

RAF	Royal Air Force	Královské letectvo (brit.), vzniklo 1. 4. 1918 sloučením RFC a RNAS
RAFM	Royal Air Force Museum	Muzeum královského letectva v Hendonu
Res.	Reserve	záloha
Res.Inf.	Reserve Infanterist	záložní pěšák
RFC	Royal Flying Corps	Královský letecký sbor (brit.), od 1. 4. 1918 spolu s RNAS sloučen do RAF
Rgt.	Regiment	pluk
RgtsStb.	Regimentsstab	plukovní štáb
Rh-Flik	Reihenbild-Fliegerkompagnie	letecká setnina pro pořizování pásových fotografií
Ritt.	Ritter	rytíř (šlechtický predikát)
Rittm., též Rttm., Rtm.	Rittmeister	rytmistr, setník (kapitán) jezdeckva
RNAS	Royal Naval Air Service	Letecká služba Královského námořnictva (brit.), od 1. 4. 1918 spolu s RFC sloučena do RAF
röm. kath., též r.k.	römisch-katholisch	římsko-katolický
Rp.	Rapp Motorenwerke GmbH, München	ustálená zkratka výrobce motorů, od r. 1917 BMW
RR	Rolls-Royce	ustálená zkratka výrobce motorů a automobilů
RSB	Radioschussbeobachter	pozorovatel řídicí ze vzduchu radiem palbu dělostřelectva
Rt.	Reitende	jízdní
rt. AD.	reitende Artilleriedivision	jízdní dělostřelecký oddíl
Rt. Dalm. SchD.	Reitende Dalmatiner Schützendivision	oddíl dalmatských jízdních střelců
Rt. SchR	Reitendes Schützenregiment	jízdní střelecký pluk
Rt. T.KschDiv.	Reitende Tiroler Kaiserschützendivision	oddíl tyrolských císařských jízdních střelců
RTDr., též Dr. techn.	rerum technicarum doctor	Doktor technických věd, akademický titul, který byl od roku 1901 udělován na technických vysokých školách v tehdejší Rakousku. Na českém území se neuděluje od roku 1953
rtm.		rotmistr
RUOff., též RUO	Rechnunsunteroffizier	účetní poddůstojník
S-Flik	Schlacht-Fliegerkompagnie	bitevní letecká setnina
S.Asp.	Seeaspirant	námořní aspirant
S.M.	Seiner Majestät	Jeho Veličenstvo
S.M.S.	Seiner Majestät Schiff	lod' Jeho Veličenstva
S/Ten.	Sottotenente	poručík (ital.)
San.	Sanität	sanitní, zdravotnický
SanAnst.	Sanitätsanstalt	zdravotní ústav
SanSold.	Sanitätssoldat	zdravotní voják, vojin zdravotnictva
SapB., též SB.	Sappeurbataillon	sapérský prapor
Sapp, též Sap.	Sappeur	sapér
SdP	Sudetendeutsche Partei	Sudetoněmecká strana (1935-1938), původně SHF (Sudetendeutsche Heimatsfront), po Mnichovu SdP sloučena s NSDAP
SEM. RK.	Silberne Ehrenmedaille für Verdienste um das Rote Kreuz	Čestné vyznamenání za zásluhy o Červený kříž, Stříbrná čestná medaile

SEM. RK. (KD.)	Silberne Ehrenmedaille für Verdienste um das Rote Kreuz mit der Kriegsdekoration	Čestné vyznamenání za zásluhy o Červený kříž, Stříbrná čestná medaile s válečnou dekorací
Serg.	Sergente	četař (ital.)
Sfhr.	Seefähnrich	námořní praporčík
SFRJ	Socijalistička federativna republika Jugoslavija	Socialistická federativní republika Jugoslávie (1963-1992), dříve Demokratická federativní Jugoslávie (1943-1946) a Federativní lidová republika Jugoslávie (1946-1963)
SFS	Seeflugstation	základna námořního letectva
Sgt	Sergeant	četař (brit.)
Sh	Siemens-Halske A.G., Berlin Siemensstadt	ustálená zkratka výrobce motorů
SHAA	Service Historique de l'Armée de l'Air	Historická služba letectva (fr.)
SHAT	Service Historique de l'Armée de Terre	Historická služba pozemního vojska (fr.)
sHBt.	schwere Haubitzbatterie	těžká houfnicová baterie
SHD-Air	Service Historique de la Défence – Département de l'Armée de l'Air	Historická služba obrany – oddělení letectva (fr.), do roku 2005 SHAA
sHD.	schwere Haubitze division	těžký houfnicový oddíl
SHF	Sudetendeutsche Heimatsfront	Sudetoněmecká vlastenecká fronta (1933-1935), pak přejmenována na SdP
SHS	Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca	Království Srbů, Chorvatů a Slovinců (1918-1929), poté Kraljevina Jugoslavija – Království Jugoslávie (1929-1945)
SchR.	Schützenregiment	střelecký pluk, do dubna 1917 LIR – Landwehr-Infanterie Regiment (zeměbrancecký pěší pluk)
Schutzbund, též Republikanischer Schutzbund		(Republikánský) Ochranný svaz (1923-1934), polovojskové jednotky rakouských sociálních demokratů, r. 1933 zakázán, 1934 poražen v občanské válce v Rakousku
Schw.	Schwere	těžký, hrubý
Schw.	Schwerten	meče
SIA, též S.I.A.	Società Italiana Aviazione, Torino	zkratka letecké továrny SIA, která se v roce 1918 stala součástí leteckého oddělení koncernu Fiat
Skdt.	Seekadett	námořní kadet
SlovAir, též Slov-Air, Slovair		státní podnik pro leteckou činnost na území Československa, později Slovenska (1969-2001), provozoval letecké práce v zemědělství a lesnictví, stavebně montážní práce, geofyzikální průzkum, později leteckou záchrannou službu, jeho přímým předchůdcem byl Agrolet (1961-1969)
SMVM.	Silberne Militär-Verdienstmedaille am roten Band	Stříbrná vojenská záslužná medaile na červené stuze, též stříbrné Signum Laudis
SMVM. (-)	Silberne Militär-Verdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes	Stříbrná vojenská záslužná medaile na stuze Vojenského záslužného kříže

		(válečná stuha), též stříbrné Signum Laudis
SNA		Slovenský národní aeroklub
SNA		Slovenský národní archiv
SOA		Státní oblastní archiv
SOkA		Státní okresní archiv
Sold.	Soldat	vojín
Sold.	Soldato	vojín (ital.)
SPAD	Société (anonyme) Pour L'Aviation et ses Dérivés	zkratka franc. leteckého výrobce (1913-1921), poté Blériot-SPAD
Sperrflug		přehrazovací let
Sq.	Squadriglia	letka (ital.)
Sq. Bomb.	Squadriglia da bombardamento	bombardovací letka (ital.)
Sq. Cac.	Squadriglia da caccia	stíhací letka (ital.)
Sq. Ric.	Squadriglia di ricognizione	průzkumná letka (ital.)
Sqdn.	Squadron	peruť (brit.)
St.	Österreichische Waffenfabrik A.G. Steyr, Steyr	ustálená zkratka výrobce zbraní
St.Fl.Meist.	Stabsfliegermeister	štábní šikovatel (štábní rotmistr) námořního letectva
Stabsfeldw., též Stfw.	Stabsfeldwebel	štábní šikovatel (štábní rotmistr)
Stb	Stab	štáb
Stellv.	Stellvertreter	zástupce
STM.1.	Silberne Tapferkeitsmedaille 1. Klasse	Stříbrná medaile za statečnost 1. třídy, též velká stříbrná
STM.1.O.	Silberne Tapferkeitsmedaille 1. Klasse für Offiziere	Stříbrná medaile za statečnost 1. třídy pro důstojníky
STM.2.	Silberne Tapferkeitsmedaille 2. Klasse	Stříbrná medaile za statečnost 2. třídy, též malá stříbrná
StO-GK.	Grosskreuz des St. Stephan-Ordens	velkokříž Řádu sv. Štěpána
StO-K.	Kommandeurkreuz des St. Stephan-Ordens	komandérský kříž Řádu sv. Štěpána
StO-KIK.	Kleinkreuz des St. Stephan-Ordens	malý kříž Řádu sv. Štěpána
Stofl	Stabsoffizier der Flieger	štábní letecký důstojník (něm.), obvykle řídicí letecké jednotky v rámci vyššího velitelství, zpravidla na úrovni armády
Stoluft	Stabsoffizier der Luftfahrtruppen, Stabsoffizier der Fliegertruppe, Fliegerstabsoffizier	letecký štábní důstojník, obvykle řídicí letecké jednotky v rámci vyššího velitelství, zpravidla na úrovni armády
SUOff., též SUO	Sanitätsunteroffizier	sanitní poddůstojník
SVA	Savoia-Verduzio-Ansaldo	typová řada letounů, jejími konstruktéry byli Umberto Savoia a Rodolfo Verduzio a výrobcem firma Gio. Ansaldo & Co.
SVAZARM		Svaz pro spolupráci s armádou (1951-1990)
SVK.	Silbernes Verdienstkreuz am roten Bande	Stříbrný záslužný kříž na červené stuze
SVK. (-)	Silbernes Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille	Stříbrný záslužný kříž na stuze medaile za statečnost (válečné stuze)
SVK. m.Kr.	Silbernes Verdienstkreuz mit der Krone am roten Bande	Stříbrný záslužný kříž s korunou na červené stuze
SVK. m.Kr. (-)	Silbernes Verdienstkreuz mit der Krone	Stříbrný záslužný kříž s korunou na

	am Bande der Tapferkeitsmedaille	stuže medaile za statečnost (válečné stuže)
Tamb.	Tambour	bubeník
TB., též TrainBaon	Trainbataillon	vozatajský prapor
Techn.Off., též TO	Techn.Off.	technický důstojník
TelR., též TR.	Telegraphenregiment	telegrafní pluk
Ten.	Tenente	nadporučík (ital.)
Th.	Thöne & Fiala	ustálená zkratka výrobce letounů
Thöne & Fiala	Flugzeug und Maschinenfabrik Thöne & Fiala, Wien	zkratka výrobce letounů
Tiefangriff		hloubkový útok na pozemní cíle
Tir.	Tiroler	tyrolský
tit.	titular	titulární
TKJR., též TJR.	Tiroler Kaiserjägerregiment, Regiment der Tiroler Kaiserjäger	pluk tyrolských císařských myslivců
TMB		Technické muzeum v Brně
TO	Technisches Offizier	technický důstojník
Tr.	Train	vozatajstvo, trén
TrainDiv., též TrD.	Traindivision	vozatajský oddíl
Trainsold.	Trainsoldat	vozatajec
U	UFAG	ustálená zkratka výrobce letounů
U-Boot	Unterseeboot	podmořský člun, ponorka
UFAG	Ungarische Flugzeugwerke A.G., maďarsky Magyar Repülögépgyar R.T., Budapest-Albertfalva	zkratka výrobce letounů
Uffz.	Unteroffizier	poddůstojník, četař (něm. hodnost)
Uffz., též UO.	Unteroffizier	poddůstojník, hodnostní skupina (rak.-uh.)
Ul.	Ulane	hulán
ung.	ungarisch	uherský
unh.	unhurt	nezraněn
Unt.	Unter-	pod-
Unterjäg.	Unterjäger	podmyslivec, desátník (u polních myslivců)
UR.	Ulanenregiment	hulánský pluk
v zál.		v záloze (branný poměr)
v. v.		ve výslužbě (branný poměr)
VA-CR		Vojenský archiv – centrálna registratúra, Trnava
VAP		Východočeský aeroklub Pardubice
VDF	Verband deutscher Flieger in der ČSR	Svaz německých letců v ČSR (1920-1939)
verw.	verwundet	zraněný
Verwundetenmedaille		Medaile za zranění
VF	Vaterländische Front	Vlastenecká fronta (1933-1938), rakouská politická strana křesťanského autoritativního stavovského (tzv. austrofašistického) zaměření, vyhraněná antiliberalně, antimarxisticky a antinacisticky, v r. 1933 se po vyřazení parlamentu stala jedinou povolenou politickou stranou v Rakousku

VHA		Vojenský historický archiv
VHÚ		Vojenský historický ústav
VLU		Vojenské letecké učiliště (1928-1939), předtím 1920-1922 Ústřední škola pro vzduchoplavectvo, Čs. ústřední školy pro vzduchoplavectvo, 1922-1923 Učiliště pro vzduchoplavectvo, Čs. vzduchoplavecké učiliště, Vzduchoplavecké učiliště a 1923-1928 Učiliště pro letectvo, Letecké učiliště
VLÚS		Vojenský letecký ústav studijní (1927- 1933)
Volkswehr		Lidová obrana (1918-1920), ozbrojené síly Německého Rakouska
Vorm.	Vormeister	nápředník, svobodník (u dělostřelectva)
VSt. RK.	Ennzeichen für Verdienste um das Rote Kreuz, Verdienststern	Čestné vyznamenání za zásluhy o Červený kříž, Záslužná hvězda
VSt. RK. (KD)	Ennzeichen für Verdienste um das Rote Kreuz, Verdienststern mit der Kriegsdekoration	Čestné vyznamenání za zásluhy o Červený kříž, Záslužná hvězda s válečnou dekorací
VTLÚ		Vojenský technický a letecký ústav (1933-1939)
VÚA-VHA		Vojenský ústřední archiv-Vojenský historický archiv
Vzfw., též Vizefeldw.	Vizefeldwebel	podšikovatel (něm. hodnost), ekvivalent rotný
Waffenm., též Wffmstr.	Waffenmeister	zbrojíř
Waffenwerkstätte		zbrojní dílny
Wachtm., též Wchtm.	Wachtmeister	strážmistr
Wepo	Wetterpost	meteorologická hláška
WIA	Wounded in action	zraněn v akci
WIFA	Wounded in flying accident	zraněn při letecké nehodě
WKF	Wiener Karosserie- und Flugzeugfabrik Dr. Wilhelm von Gutmann, Wien u. Hennersdorf	zkratka leteckého výrobce
Wkfhr.	Werkführer	dílovedoucí
Wkmstr., též Werkm.	Werkmeister	dílenský mistr
WOP	Western Offensive Patrol	útočná hlídka na západním úseku fronty
z. D.	zur Disposition	k dispozici
ZA		Západočeský aeroklub Plzeň
ZD.	Zeugsdepot	skladiště
Zg.	Zug	četa
ZLAS		Zlínská letecká akciová společnost
Zugsf., též Zgsfr., Zgsf., Zgf.	Zugsführer	četař
ZVV		Zemské vojenské velitelství
Zweij.Frw., též Z.F.	Zweijährig Freiwilliger	dvouroční dobrovolník



## Prameny a literatura

### Archivní prameny:

Österreichisches Staatsarchiv – Kriegsarchiv (ÖStA-KA), Vídeň, Rakousko,  
 k.u.k. Luftfahrtruppen (LFT)  
 k.u.k. Kriegsministerium (KM)  
 Armee-Oberkommando (AOK)  
 Neue Feldakten (NFA)  
 Qualifikationslisten (QL)  
 Nachlässen (NL)

The National Archives (NA), Kew, Velká Británie,  
 AIR 1 – RFC/RAF Italy 1917-1919, Brigades Files, Wings War Diaries, Squadrons Record Books,  
 Combat in the Air, RNAS Adriatic & Aegean area 1917-1918  
 AIR 2 – RNAS Adriatic & Aegean area 1917-1918, Photographic Reports  
 AIR 27 – RAF Squadron Operations Record Book  
 ADM 1 – Adriatic Air Reports  
 ADM 137 – Adriatic Aircraft Photographs

Archivio Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare (AUSAM), Řím, Itálie,  
 La 1<sup>a</sup> Guerra Mondiale (Comandi, Gruppi, Squadriglie)

Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito (AUSSME), Řím, Itálie,  
 La 1<sup>a</sup> Guerra Mondiale, Fondo E-11, Cartella 13. Verbali di interrogatori di aviatori rientrati dalla  
 prigionia.

Service Historique de la Défense – Département de l'Armée de l'Air (SHD-Air), Vincennes,  
 osobní záznamy čs. letců.

Schweizerisches Bundesarchiv (BA), Bern, Švýcarsko,  
 Schweizerisches Politisches Departement – Abteilung für Auswärtiges 1919-1920  
 Militärdepartement der Schweiz. Eidgenossenschaft 1918-1921  
 Eidgenössische Flugplatzdirektion 1918-1920  
 Eidgenössische Armee – Armeestab 1918-1919  
 Eidgenössische Armee – Fliegerabteilung 1919-1920

Vojenský ústřední archiv-Vojenský historický archiv (VÚA-VHA), Praha,  
 Letecký sbor 1918-1919  
 MNO - IV. technický odbor – Vzduchoplavecké oddělení 1918-1922  
 MNO - III. letecký odbor 1922-1939  
 MNO – Presidium 1918-1926  
 Vojenská kancelář presidenta republiky 1919-1939  
 Vrchní vojenské velitelství v Praze 1918  
 Výbor národní obrany 1918  
 Boje na Slovensku 1919  
 Kancelář čs. legií  
 Letecký oddíl Čs. vojska na Rusi 1918-1920  
 Vojenský letecký ústav studijní 1922-1932  
 Vojenský technický a letecký ústav 1932-1939  
 Letecké učiliště 1920-1939  
 Revoluční gardy 1945 – Velitelství Bartoš

Důležité dokumenty 1914-1923  
 věstníky MNO 1919-1939  
 kvalifikační listiny  
 kmenové listy  
 poslužné legionářské spisy  
 matriky zemřelých – technické útvary

Vojenský historický archiv (VHA) Bratislava, Slovensko,  
 kmenové listy

Vojenský archiv – centrálna registratúra (VA-CR), Trnava, Slovensko,  
 kmenové listy

Vojenský historický ústav (VHÚ) Praha  
 sbírkový fond letectví  
 sbírkový fond varia a nezařazený materiál

Národní archiv (NA), Praha  
 Policejní ředitelství I - konskripce 1850-1914  
 Policejní ředitelství Praha II - všeobecná spisovna 1921-1940  
 Policejní ředitelství Praha II - presidium 1931-1940  
 Policejní ředitelství Praha II – odbočka zpravodajské ústředny při policejním ředitelství Praha  
 Ministerstvo vnitra I – presidium Praha  
 Zemský úřad Praha – presidium zemského úřadu v Praze

Archiv bezpečnostních složek (ABS), Praha  
 Studijní ústav

Moravský zemský archiv (MZA), Brno  
 Matriční knihy

Zemský archiv v Opavě,

Státní oblastní archiv (SOA) v Litoměřicích,

Státní oblastní archiv v Plzni,

Státní oblastní archiv v Třeboni,

Státní okresní archiv (SOkA) Frýdek-Místek,

Státní okresní archiv Děčín,

Státní okresní archiv Cheb,

Státní okresní archiv Jeseník,

Státní okresní archiv Jičín,

Státní okresní archiv Jindřichův Hradec,

Státní okresní archiv Kolín,

Státní okresní archiv Kutná Hora,

Státní okresní archiv Praha-východ,

Státní okresní archiv Tachov,

Státní okresní archiv Trutnov,

Státní okresní archiv Třebíč,

Státní okresní archiv Zlín,

Archiv hlavního města Prahy,

Archiv města Brna,

Archiv města Ostravy,

Archiv města Ústí nad Labem,

Magistrát města Ostravy,

Městský úřad Štětí,

Městský úřad Bezručice,

Městský úřad Kutná Hora,

Obecní úřad Moravský Písek,

Slovenský národní archiv (SNA), Bratislava, Slovensko

    Odbočka zpravodajské ústředny při policejním ředitelství v Bratislavě

    Ústředna státní bezpečnosti Bratislava

Archív hlavného mesta SR Bratislavy

Národní technické muzeum (NTM), Praha

    Centrální evidence sbírek

    Inventář sbírek

    Kniha úbytků

    NAD 745 (tzv. Vašíčkova sbírka)

    NAD 747 (tzv. Bittnerova sbírka)

    NAD 748 (sbírka technické dokumentace)

    NAD 749 (sbírka fotografií a negativů)

    NAD 751 (sbírka historie letectví)

Technické muzeum v Brně (TMB)

    Krumbachova sbírka

Moravské zemské muzeum v Brně,

Oblastní muzeum v Děčíně,

Oblastní muzeum v Litoměřicích,

Okresní muzeum v Náchodě,

Krkonošské muzeum ve Vrchlabí,

Muzeum v Novém Bydžově,  
 Muzeum Novojičína,  
 Muzeum a galerie Polička,  
 Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě,  
 Obuvnické muzeum ve Zlíně,  
 Heeresgeschichtliches Museum (HGM), Vídeň, Rakousko,  
 Heimatmuseum Fischamend, Rakousko,  
 Royal Air Force Museum (RAFM), Hendon, Velká Británie,  
 Letecké muzeum VHÚ Praha-Kbely,  
 Muzeum Lotnictwa Polskiego (MLP), Krakov, Polsko,

#### **Publikované prameny:**

*Adresář Protektorátu Čechy a Morava pro průmysl, živnosti, obchod a zemědělství. Adressbuch des Protektorates Böhmen und Mähren für Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft. Sv. I, Band I. Čechy, Böhmen. R. Mosse, Praha 1939,*  
*Album velezrádců. Velezrádné rejdy Čechů za hranicemi. Nákladem Aloise Hynka, knihkupce v Praze 1919*  
*Alphabetisches Verzeichnis der in den Verlustlisten. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1914-1919,*  
*Batovcův almanach: Politický kalendář a adresář, schematismus a statistika země koruny české na rok 1914. Red. H. Lindner. Roč. XXII. F. B. Batovec, Praha 1914,*  
*Das Verhalten der Tschechen im Weltkrieg. Die Anfrage der Abg. Dr. Schürff, Goll, Hartl, Knirsch, Dr. v. Langenhan und K. H. Wolf im österreichischen Abgeordnetenhaus. Wörtliche Wiedergabe nach dem stenographischen Protokoll, Seite 4553 bis 4828 des Anhanges II der Beilagen zur 49. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. Dezember 1917, Zahl 1749/I. Deutschnationalen Geschäftsstelle, Wien 1918,*  
*Der Krieg 1914-19 in Wort und Bild. I. Band. Deutsches Verlagshaus Bong u. Co., Berlin-Leipzig-Wien-Stuttgart 1919,*  
*Diario della Guerra d'Italiana. Raccolta dei Bulletini Ufficiali e di Altri Documenti. Fratelli Treves, Milano 1919,*  
*Die Kriegs-Luftschiffe und Kriegs-Flugzeuge. J. F. Lehmann's Verlag, München 1915*  
*Ehrenbuch der Österreichisch-Ungarischen Wehrmacht. Die Ausgezeichneten im Weltkrieg. I. Band. Herausgegeben vom K. und K. Kriegsarchiv, Verlag Vaterländisches Archiv, Wien 1916,*  
*Ehrenbuch der Österreichisch-Ungarischen Wehrmacht. Die Ausgezeichneten im Weltkrieg. II. Band. Herausgegeben vom K. und K. Kriegsarchiv, Verlag Vaterländisches Archiv, Wien 1917,*  
*L'esercito italiano nella grande guerra (1915-1918). Vol. I-IV. Ministero della Guerra - Comando del Corpo di Stato Maggiore - Ufficio Storico, Roma 1927-1940,*  
*L'esercito italiano nella grande guerra (1915-1918). Vol. IV-VII. Ministero della Difesa - Stato Maggiore Esercito, Roma 1954-1988,*  
 Josef FLASSIG: *Fliegerkurs: Leitfaden für Militär- und Zivilfliege. Druckerei- und Verlags-Aktiengesellschaft vorm R. v. Waldheim, Eberle & Co. 1913,*  
*Ergänzungen und Berichtigungen. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1914-1915,*  
*Francoúzká vojenská mise v Československu 1919-1939. Edice dokumentů, Sv. 1-6. SHAT Vincennes – HÚ AČR/VHÚ, Praha 1999-2014,*

Frédéric GUELTON – Emmanuelle BRAUD – Michal KŠIŇAN (eds.): *La mémoire conservée du général Milan Rastislav Štefánik dans les archives du Service historique de la Défense*. SHD, Vincennes 2008,  
*Helden Werk 1914-1918*. Heldenwerk Verlags- und Vertriebs – G.m.b.H. Innsbruck 1919  
*In Przemysł Kriegsgefangene*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1915-1916,  
 Kartotéka padlých v 1. světové válce. <http://www.vuapraha.cz/node/69>  
*Kriegsgefangene*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1916-1918,  
*La Guerre en Italie. Premier Volume. En Haute Montagne*. Frateli Treves, Milan 1916,  
 William E. LEUCHTENBURG (ed.): *President Franklin D. Roosevelt's Office Files 1933-1945. Part 5: The John Franklin Carter Files on German Nazi Party Members*. University Publications of America, Bethesda 1994. [http://academic.lexisnexis.com/pdf/marketing\\_guides/2187.pdf](http://academic.lexisnexis.com/pdf/marketing_guides/2187.pdf)  
*Nachrichten über Verwundete und Kranke*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1914-1917,  
*Militärstatistisches Jahrbuch für das Jahr 1904*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1905,  
*Militärstatistisches Jahrbuch für das Jahr 1910*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1911,  
*Militärstatistisches Jahrbuch für das Jahr 1911*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1912,  
*Neuorganisationen während des Krieges. Orientierungsbehef*. Evident bis 15. September 1917. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1917,  
 Osobní věstník MNO 1919-1938,  
 Libuše OTÁHALOVÁ (ed.): *Souhrnná hlášení presidia pražského místodržitelství o protistátní, protirakouské a protiválečné činnosti v Čechách 1915-1918*. ČSAV, Praha 1957,  
*Personalverordnungsblatt für das k.u.k. Heer 1911-1918*. K.k. Hof- und Staatsdruckerei. Wien 1911-1918,  
*Personalverordnungsblatt für die k.u.k. Kriegs-Marine 1913-1918*. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1913-1918,  
 Vilém PREČAN (ed.): *Slovenské národné povstání. Dokumenty*. Vydavateľstvo politickej literatury. Bratislava 1965,  
 Vilém PREČAN (ed.): *Slovenské národné povstanie. Nemci a Slovensko 1944. Dokumenty*. Epoque, Bratislava 1970,  
*Ranglisten der kaiserlich und königlichen Heeres 1916-1918*. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1916-1918,  
*Ranglisten der k.k. Landwehr und der k.k. Gendarmerie 1916-1918*. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1916-1918,  
 Nikolaj II. [ROMANOV]: *Dněvník*. Zacharov, Moskva 2007,  
*Seidels kleines Armeeschema. Dislokation und Einteilung des k.u.k. Heeres, der k.u.k. Kriegsmarine, der k. k. Landwehr und der königlich ungarischen Landwehr*. (Abgeschlossen mit 5. August 1914). L. W. Seidel & Sohn, k.u.k. Hofbuchhändler, Wien 1914,  
*Schematismus für Das k.u.k. Heer und für Die k.u.k. Kriegsmarine für 1890-1914*. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1890-1914,  
*Schematismus der k.k. Landwehr und der k.k. Gendarmerie der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für 1877-1913*. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1877-1913,  
*Schematismus československé branné moci 1922-1938*. MNO, Praha 1922-1938,  
*Stěhování obyvatelstva království Českého dle dat o rodišti a pobytu jeho, zjištěných při sčítání lidu ze dne 31. prosince 1910 a saisonní vystěhovalectví z obcí království Českého dle šetření z r. 1913*. Zprávy Zemského statistického úřadu království Českého. Praha 1916,  
*Verlustliste ausgegeben am*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1914-1919,  
*Verordnungsblatt für das k.u.k. Heer (Normalverordnungen) 1911-1918*. K.u.k. Hof- und Staatsdruckerei. Wien 1911-1918,

### **Knížní monografie, sborníky**

Rosario ABATE: *Storia della Aeronautica Italiana*. Bietti, Milano 1974,  
 Rudolf AGSTNER: *Cizí konzuláty v Čechách, na Moravě a v Bratislavě 1869-1918. Die fremden Konsulate in Böhmen und Mähren sowie in Pressburg 1869-1918*. Ústav mezinárodních vztahů, v.v.i., Praha 2008,

- Gregory ALEGI: *Ansaldo SVA 5*. Windsock Datafile No 40. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1993,
- Gregory ALEGI: *Lohner Tl/Macchi Ll*. Windsock Datafile No 99. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 2003,
- Gregory ALEGI: *Macchi M.5*. Windsock Datafile No 86. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 2001,
- Gerhard ARTL: *Die „Strafexpedition“. Österreich-Ungarns Südtiroloffensive 1916*. Verlag A. Weger, Brixen 2015,
- Valeriu AVRAM: *La mission aéronautique franco-roumaine 1916-1918*. Editura militara, 1998,
- Valeriu AVRAM: *Crucile Negre – Aviatia Puterilor Centrale deasupra Romaniei (1916-1917)*. Editara Pro Historia, Bucharesti 2001,
- Innocente AZZALINI – Dino ULIANA – Giorgio VISENTIN: *Aerocampi austro-tedeschi sul fronte del Piave: novembre 1917 – ottobre 1918*. Dario Di Bastiani Editore, Vittorio Veneto 2008,
- Wieslaw BACZKOWSKI: *Samoloty bombowe pierwszej wojny swiatowej*. WKL, Warszawa 1986,
- Wieslaw BACZKOWSKI: *Samolot myśliwski Spad VII – XIII*. MON, Warszawa 1987,
- Fritz H. BAER (Hrsg.): *Weltkrieg 1914-1918. Heereskundliche-Kriegsgeschichtliche Betrachtungen siebzig Jahre danach*. Materialien zum Vortragszyklus 1988. Heeresgeschichtliches Museum Wien – Gessellschaft für österreichische Heereskunde 1988,
- Frank BAILEY – Christophe CONY: *The French Air Service War Chronology 1914-1918*. Grub Street, London 2001,
- Ján BALEJ – Pavel SVITÁK: *Cesta do oblakov*. Alfa, Bratislava 1991,
- Gottfried Baron von BANFIELD: *Der Adler von Triest. Der letzte Maria-Theresien-Ritter erzählt sein Leben*. Kommentiert v. Günther Martin mit e. Vorw. von Rudolf Henz. Verlag Styria, Graz-Wien-Köln 1984,
- Martin BARTOŠ: *Historie krkonošských bud*. Správa Krkonošského národního parku, Vrchlabí 2016,
- Jan BEDNÁŘ – Tomáš HLOBIL: *Od historie k současnosti pardubického letectví*. VAP Pardubice 1991,
- František BEDNAŘÍK – Otakar VANĚK (eds.): *V boj! Obrazová kronika československého revolučního hnutí v Itálii 1915-1918*. Vyd. Za svobodu, Praha 1927,
- František BEDNAŘÍK: *Československý dobrovolnický sbor v Santa Marii C. V. a Padule*. Praha 1927,
- František BEDNAŘÍK: *Masaryk a Itálie za války. Fakta a dokumenty*. Moravský legionář, Brno 1935,
- Edvard BENEŠ: *Světová válka a naše revoluce. Vzpomínky a úvahy z bojů za svobodu národa*. Sv. 1-3. Orbis, Praha 1927-1928,
- Edvard BENEŠ: *Détruisez l'Autriche-Hongrie! Le martyre des Tchécho-slovaques a travers l'histoire*. Librairie Delagrave, Paris 1916,
- Edvard BENEŠ: *Zničte Rakousko-Uhersko!* Tiskové a vydavatelské družstvo československých socialistů, Praha 1920,
- Pavel BENEŠ: *Svět křídel*. Orbis, Praha 1949,
- Pavel BENEŠ: *Naše první křídla*. Mladá fronta, Praha 1955,
- Zdeněk BENEŠ – Drahomír JANČÍK – Jan KUKLÍK a kol.: *Rozumět dějinám. Vývoj česko-německých vztahů na našem území v letech 1848-1948*. Gallery, Praha 2002,
- Tomáš BERÁNEK a kol.: *Index českých exonym*. Český úřad zeměměřičský a katastrální. Praha 2006,
- Miroslav BERTOŠ (ed.) a kol.: *Pula. Tri tisučljeća mita i stvarnosti*. Historica Croatica. C.A.S.H., Pula 2005,
- Jan BERVIDA - Jaroslav FAJFR - Antonín HARTMAN a kol. (red.): *Naše křídla*. VI. Orel, Praha 1939,
- Ivan BERRYMAN: *Hauptmann Godwin von Brumowski. Austria-Hungary's Aces of Aces*. Cross & Cockade International 2014,
- Zdeněk BEZECNÝ: *Příliš uzavřená společnost. Orličtí Schwarzenbergové a šlechtická společnost v Čechách v druhé polovině 19. a na počátku 20. století*. Jihočeská univerzita, České Budějovice 2005,
- István BIBÓ: *Bída malých národů východní Evropy*. Kaligram-Doplňek, Brno-Bratislava 1997,
- Zdeněk BIČÍK: *Pardubický rodák ing. Jan Kašpar, první český letec (1883-1983) v dokumentech*. Krajské muzeum východních Čech, Pardubice, 1983,
- Walter BLASI – Bernhard TÖTSCHINGER: *Die k. u. k. Luftfahrtruppen. Zur Geschichte von Österreich-Ungarn „Luftakrobaten“*. Edition Winkler-Hermaden, Schleibach 2017,
- August G. BLUME: *The Russian Military Air Fleet in World War I. Volume 1: A Chronology 1910-1917*. Schiffer, Atglen 2010,
- August G. BLUME: *The Russian Military Air Fleet in World War I. Volume 2: Victories, Losses, St. George Awards, Romanian and French Awards Chronology 1910-1917*. Schiffer, Atglen 2010,

- Antonín BOHÁČ: *Hlavní město Praha. Studie o obyvatelstvu*. Státní úřad statistický a Melantrich, Praha 1923,
- Jaroslav BOHÁČ: *Kronika československé legie ve Francii. Kniha prvá. Rota Nazdar 1914-1916*. Naše záloha, Praha 1938,
- Antal BOKSAY: *A legendás vasmadár. Ittebei Kiss József, a legjobb magyar vadászrepülő élete*. Zrínyi kiadó, Budapest, b.r. (reprint 2006),
- Alfredo BONADEO: *D'Annunzio and the Great War*. Fairleigh Dickinson University Press 1995,
- Václav BORO VAN: *Po zavátých stopách. Historie Svazu letců ČR*. MO ČR – AVIS, Praha 1998,
- Karl BOSL (ed.): *Die Erste Tschechoslowakische Republik als multinationaler Parteienstaat*. Oldenbourg Verlag, München 1979,
- Walter J. BOYNE: *The Influence of Air Power Upon History*. Pelican Publishing, Gretna 2003,
- Detlef BRANDES: *Češi pod německým protektorátem. Okupační politika, kolaborace a odboj 1939-1945*. Prostor, Praha 1999,
- Detlef BRANDES: *Sudetští Němci v krizovém roce 1938*. Argo, Praha 2012,
- Bruno BREHM: *Weder Kaiser noch König. Der Untergang der Habsburgischen Monarchie*. R. Piper & Co., München 1933,
- Peter BROUCEK (Hrsg.): *Glaise von Horstenau. Ein General im Zwielflicht: die Erinnerungen Edmund Glaises von Horstenau*. Band 1-3. Hermann Böhlau, Wien, Graz und Köln 1980, 1983 a 1988,
- Boris BROVINSKY – Sandi SITAR: *The flying man, Stanko Bloudek*. Tehniški muzej Slovenije, Ljubljana 2010,
- Jack M. BRUCE: *Bristol Fighter Vol. 1*. Windsock Datafiles Special. Albatros Productions Ltd., Berkhamsted 1997,
- Jack M. BRUCE: *Bristol Fighter Vol. 2*. Windsock Datafiles Special. Albatros Productions Ltd., Berkhamsted 1998,
- Jack M. BRUCE: *Nieuport 10-12*. Windsock Datafile No 68. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1998,
- Jack M. BRUCE: *Nieuport Fighters. Volume 1*. Windsock Datafile Special. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1993,
- Jack M. BRUCE: *Nieuport Fighters. Volume 2*. Windsock Datafile Special. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1994,
- Jack M. BRUCE: *Sopwith 1 ½ Strutter*. Windsock Datafile 34. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1992,
- Alexej Aleksejevič BRUSILOV: *Vospominanija*. Vojenizdat, Moskva 1963,
- Johann Wolfgang BRÜGEL: *Češi a Němci 1918-1938*. Academia, Praha 2006,
- Radko BŘACH: *Generál Maurice Pellé. První náčelník Hlavního štábu čs. branné moci*. MO ČR – AVIS – VHÚ Praha 2007,
- Radko BŘACH – Jaroslav LÁNÍK: *Dva roky bojů a organizační práce. Československá armáda v letech 1918-1920*. MO ČR - VHÚ Praha 2013,
- Luděk BŘOUŠEK a kol.: *Historie Geografické služby AČR 1918-2008*. MO ČR – VIS, Praha 2008,
- Evan Burr BUKEY: *Hitlerovo Rakousko. Jedna říše, jeden národ*. Rybka Publishers, Praha 2002,
- Luigino CALIARO: *C'era una volta un campo di volo... Storia fotografica del campo di volo Villaverla-Thiene*. Comitato Regionale Veneto – Associazione Ricercatori Storico Aeronautica Dogfight Thiene 2013,
- Luigino CALIARO: *Ali dall'Adige al Brenta*. Aviani & Aviani editori, Udine 2014,
- Luigino CALIARO - Roberto GENTILLI: *L'Aviazione Francese in Italia 1915-1918*. Edizioni Rivista Aeronautica, Difesa Servizi Spa, Roma 2016,
- Renato CALLEGARI – Stefano GAMBAROTTO: *Il fronte del cielo. Guida all'Aviazione nel Veneto durante la Grande Guerra 1915-1918*. Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano - Comitato di Treviso - Comune di Istrana - Biblioteca Comunale di Istrana 2012,
- Renato CALLEGARI – Stefano GAMBAROTTO – Giuseppe PICCOLO: *Francesco Baracca. Indagine sulla morte di un eroe italiano*. Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano - Comitato di Treviso 2013,
- Nerio de CARLO – Diotalvi PERIN: *Il fronte dimenticato 1917-1918. La guerra nelle retrovie della linea del Piave*. Museo del Piave, Vas Belluno 2005,
- Nick CARTER – Carol CARTER: *The Distinguished Flying Cross and how it was won 1918-1945. Vol. 1, Vol. 2*. Savannah Publ., London 1998,

- George H. CASSAR: *The Forgotten Front: The British Campaign in Italy 1917-1918*. The Hambleton Press, London 1998,
- Riccardo CAVIGIOLI: *L'Aviazione Austro-Ungarica sulla fronte Italiana 1915-1918*. Castiglioni & Archentiu, Milano 1934 (reprint 1993),
- Jaroslav CĚSAR – Bohumil ČERNÝ: *Od sudetoněmeckého separatismu k plánům odvety. Iredentistický puč německých nacionalistů v ČSR v letech 1918-1919*. Severočeské krajské nakladatelství, Liberec 1960,
- Jaroslav CĚSAR – Bohumil ČERNÝ: *Politika německých buržoazních stran v Československu v letech 1918-1938. Díl 1 (1918-1929)*. ČSAV, Praha 1962,
- Jaroslav CĚSAR – Bohumil ČERNÝ: *Politika německých buržoazních stran v Československu v letech 1918-1938. Díl 2 (1930-1938)*. ČSAV, Praha 1963,
- Petr CENKER: *Fokker D.VII*. Jakab Publishing – Aero 3, Bučovice 2014,
- Boris CIGLIĆ: *Seaplanes of Bocche. The story of Austro-Hungarian Naval Aviation in the Southern Adriatic 1913-1918*. Jeroplan Books, Beograd 2014,
- Martin O'CONNOR: *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914-1918*. Champlin Fighter Museum Press 1986,
- Continental Handbuch für Kraftfahrer 1932/33*. [https://www.familia-austria.at/images/inhalte/datensammlung/oeffentlich/Continental\\_Handbuch\\_fuer\\_Kraftfahrer\\_1932\\_1933.pdf](https://www.familia-austria.at/images/inhalte/datensammlung/oeffentlich/Continental_Handbuch_fuer_Kraftfahrer_1932_1933.pdf), Peter G. COOKSLEY – Bruce ROBERTSON: *WW1 British Aeroplane Propellers*. Windsock Datafile Special No. 10. Albatros Productions Ltd., Berkhamsted 1999,
- Wilbur CROSS: *Zeppelins of World War I. The Dramatic Story of German's Lethal Airships*. I. B. Tauris, London 1991,
- Norbert CSÁNADI – Sándor NAGYVÁRADI – László WINKLER: *A magyar repülés története*. Műszaki K., Budapest 1977,
- František CSÉFALVAY a kol.: *Vojenské osobnosti dejín Slovenska 1939-1945*. VHÚ, Bratislava 2013,
- Zoltán CZIRÓK: *Egy elfeledett legenda nyomában. Kiss József repülő pályafutása az 1. világháborúban*. Line Design Kiadó, Budapest 2015,
- Károly CSONKARÉTI – Gyula SÁRHINDAI: *Az Osztrák-Magyar Monarchia tengerészeti repülői 1911-1918*. HM Zrínyi Kiadó, 2010,
- Károly CSONKARÉTI: *A császári és királyi légierő*. Hajja és Fiai, 2008,
- Jerzy B. CYNK: *History of the Polish Air Force 1918-1968*. Osprey, Reading 1972,
- Milan ČEPELKA: *Fronta v Dolomitech 1915-1917. Příběhy, události, fakta*. Sedmé upravené vydání. Vlastním nákladem, b.m. 2014,
- Miloslav ČAPLOVIČ – Bohumila FERENČUHOVÁ – Mária STANOVÁ (eds.): *Milan Rastislav Štefánik v zrkadle prameňov a najnovších poznatkov historiografie*. VHÚ – MO SR, Bratislava 2010,
- Juraj ČERVENKA: *Habsburští orli 1. Rakousko-uherské letectvo, jeho esa a protivníci v letech 1914-1918*. Český cestovatel.cz, Praha 2015,
- Juraj ČERVENKA: *Habsburští orli 2. Rakousko-uherské letectvo, jeho esa a protivníci v letech 1914-1918*. Český cestovatel.cz, Praha 2015,
- Lubomír ČESENĚK – Zdeněk BIČÍK: *O dvou průkopnících českého letectví: Jan Kašpar a Evžen Čihák*. Východočeské muzeum Pardubice – Národní technické muzeum Praha 1966,
- Československá legie ve Francii 1914-1918 (I)*. Kruh francouzských legionářů, Praha 1928,
- Československá legie ve Francii 1914-1918 (II)*. Kruh francouzských legionářů, Praha 1930,
- Češi a Slovinci v historii letectví. Speciál L+K č. 1*. Aeromedia, Praha 2003,
- Češi a Slovinci v historii letectví. Speciál L+K č. 3*. Aeromedia, Praha 2004,
- Češi a Slovinci v historii letectví. Speciál L+K č. 4*. Aeromedia, Praha 2004,
- Češi a Slovinci v historii letectví. Speciál L+K č. 6*. Aeromedia, Praha 2005,
- Češi a Slovinci v historii letectví. Speciál L+K č. 7*. Aeromedia, Praha 2005,
- Češi a Slovinci v historii letectví. Speciál L+K č. 8*. Aeromedia, Praha 2006,
- Češi a Slovinci v historii letectví. Speciál L+K č. 9*. Aeromedia, Praha 2007,
- Češi a Slovinci v historii letectví. Speciál L+K č. 10*. Aeromedia, Praha 2008,
- Češi a Slovinci v historii letectví. Speciál L+K č. 11*. Aeromedia, Praha 2009,
- Češi a Slovinci v historii letectví. Speciál L+K č. 12*. Aeromedia, Praha 2010,
- Evžen ČIHÁK: *Jak jsem létal a padal*. SNDK, Praha 1956,
- Ivana ČORNEJOVÁ – Jiří RAK – Vít VLNAS: *Ve stínu tvých křídel... Habsburkové v českých dějinách*. Grafoprint Neubert, Praha 1995,
- Vojtech DANGL: *Armáda a spoločnosť na prelome 19. a 20. storočia*. Veda, Bratislava 2006,



- James J. DAVILLA – Arthur M. SOLTAN: *French Aircraft of the First World War*. Flying Machines Press, Stratford 1997,
- István DEÁK: *Beyond Nationalism. A Social and Political History of the Habsburg Officers Corps, 1848-1918*. Oxford University Press, New York – Oxford 1992,
- Jindřich DEJMEK a kol.: *Zrod nové Evropy. Versailles, St.-Germain, Trianon a dotváření poválečného mírového systému*. Historický ústav AV ČR, Praha 2011,
- Dějiny Prahy II*. Paseka, Praha - Litomyšl 1998,
- Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918*. Diplomica Verlag - Diplomarbeiten Agentur, Hamburg 2000,
- Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 1*. Eigenverl., Wien 1999,
- Reinhard DESOYE: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912-1918. (2. Auf.). Bd. 2 (Anhang)*. Eigenverl., Wien 1999,
- Reinhard DESOYE: *Der Stand der Pilotenausbildung im k.u.k. Heere Österreich-Ungarns am Vorabend der Erster Weltkrieges 1914*. Wien 2000,
- Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Band V, Die Bewaffnete Macht*. Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Wien 1987,
- Joe C. DIXON: *Defeat and Disarmament. Allied Diplomacy and the Politics of Military Affairs in Austria, 1918-1922*. University of Delaware Press, Newark 1986,
- Oldřich DOUBEK: *Ikarové bez legend a bájí*. Naše vojsko, Praha 1988,
- Jerzy J. P. DROGOMIR: *Polegli w Galicji Zachodniej 1914-1915 (1918). Wykazy poległych i zmarłych pochowanych na 400 cmentarzach wojskowych w Galicji Zachodniej. Tom I*. Muzeum Okręgowe w Tarnowie, Tarnów 1999,
- Alan DURKOTA – Thomas DARCEY – Victor KULIKOV: *The Imperial Russian Air Service. Famous Pilots and Aircraft of World War I*. Flying Machines Press, Mountain View 1995,
- Petr Dmitrijevič DUZ: *Istoria vozduchoplavanija u aviacii v Rossiji (jul 1914 g. – oktjabr 1917 g.)*. Izdatelstvo Mašinostrojenije, Moskva 1989,
- Dvacet let československé armády v osvobozeném státě*. Svaz čs. důstojnictva, Praha 1938,
- František DVORNÍK: *Zrod střední a východní Evropy. Mezi Byzanci a Římem*. Prostor, Praha 2008,
- Brigadier-General Sir James E. EDMONDS – H. R. DAVIES: *History of the Great War: based on official documents by direction of the Historical Section of the Committee of Imperial Defence. Military Operations: Italy, 1915-1919*. HMSO, London 1949,
- John ELLIS – Michael COX: *The World War I databook: the essential facts and figures for all the combatants*. Aurum, London 2001,
- Oberst a. D. Maximilian EHNL: *Die österreichisch-ungarische Landmacht nach Aufbau, Gliederung, Friedensgarnison, Einteilung und nationaler Zusammensetzung im Sommer 1914. Nachträge und Berichtigungen für Ergänzungsheft 9 zum Werke „Österreich-Ungarn letzter Krieg“*. Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen, Wien 1935,
- Josef ERNST: *Výuka češtiny a česká vojenská terminologie v rakouské armádě. Ústav jazykové přípravy ÚJP Vyškov 2013*,
- Niall FERGUSSON: *Nešťastná válka*. Dokořán, Praha 2003,
- Benno Ritter FIALA von FERNBRUGG: *Die Schlacht an der Piave 1918. Die ausserordentlichste Leistung der k.u.k. Österreichischen Jagdstaffel im Weltkriege, Helden Werk 1914-1918*. Heldenwerk Verlags- und Vertriebs – G.m.b.H., Innsbruck 1919,
- François FEJTÖ: *Rekviem za mrtvou říši. O zkáze Rakouska-Uherska*. Academia, Praha 1998,
- Paolo FERRARI: *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*. Franco Angeli 2005,
- Victor Miroslav FIC: *Československé legie v Rusku a boj za vznik Československa 1914-1918. I.-III. díl*. Academia, Praha – Brno 2006-2008,
- Josef FIŠERA: *Válečné hroby ve Francii*. MO ČR, Praha 2003,
- Eugenie FIŠEROVÁ – Josef FIŠERA (ed.): *Gloria Victoribus. Sdružení československých dobrovolníků ve Francii - Association des Volontaires Tchécoslovaques en France 1914-1918 a 1939-1945*. Paris 1996,
- Miroslav FLAJŠMAN – Josef ŠTEKL: *Hydrometeorologická služba Armády České republiky v období 1918-2009*. MO ČR, Praha 2009,
- Ivo-Michael FORTI: *Gli Austriaci a Casa Baracca. L'aviazione austro-ungarica sul fronte italiano dal 1915 al 1918*. Edit Faenza, Museo Francesco Baracca, Lugo (Ravenna) 20009,

- Norman L. FRANKS: *American Aces of World War I*. Osprey, Oxford 2001,
- Norman L. FRANKS: *Dolphin and Snipe Aces of World War I*. Osprey, Oxford 2002,
- Norman L. FRANKS: *Sopwith Camel Aces of World War I*. Osprey, Oxford 2003,
- Norman L. FRANKS: *Who downed the Aces in WWI? (Facts, figures and photos on the fate of over 300 top pilots flying over the Western Front)*. Barnes & Noble, New York 1996,
- Norman L. FRANKS – Alan BENNETT: *The Red Baron's Last Flight. An in-depth investigation into what really happened on the day Von Richthofen was shot down*. Grub Street, London 2006,
- Norman L. FRANKS – Frank W. BAILEY: *Over the Front. A Complete Record of the Fighter Aces and Units of the United States and French Air Services, 1914-1918*. Grub Street, London 1992,
- Norman L. FRANKS – Frank W. BAILEY – Rick DUIVEN: *Casualties of the German Air Service 1914-1920. As complete a list possible arranged alphabetically an chronologically*. Grub Street, London 1999,
- Norman L. FRANKS – Frank W. BAILEY – Rick DUIVEN: *The Jasta Pilots. Detailed Listings and Histories, August 1916 – November 1918*. Grub Street, London 1996,
- Norman L. FRANKS – Frank W. BAILEY – Rick DUIVEN: *The Jasta War Chronology*. Grub Street, London 1998,
- Norman L. FRANKS – Frank W. BAILEY – Russel GUEST: *Above the Lines. The Aces and Fighter Units of the German Air Service, Naval Air Service and Flanders Marine Corps 1914-1918*. Grub Street, London 1993,
- Norman L. FRANKS – Russell GUEST – Gregory ALEGI: *Above the War Fronts. The British Two-Seater Bomber Pilot and Observer Aces, The British Two-Seater Fighter Observer Aces, and the Belgian, Italian, Austro-Hungarian and Russian Fighter Aces 1914-1918*. Grub Street, London 1997,
- Norman L. FRANKS – Mike O'CONNOR: *Number One in War and Peace. The History of No. 1 Squadron 1912-2000*. Grub Street, London 2000,
- Danijel FRKA – Josip NOVAK – Siniša POGAČIĆ: *Zrakoplovstvo Nezavisne države Hrvatske 1941.-1945*. P.c. grafičke usluge d.o.o., Zagreb 1998,
- Josef FUČÍK: *Doss Alto – mýtus a skutečnost. Československá legie na italské frontě 1918*. Epocha, Praha 2014,
- Josef FUČÍK: *Generál Podhajský. Z války zbraní do války intrik*. Paseka, Praha - Litomyšl 2009,
- Josef FUČÍK: *Osmadvacátníci. Spor o českého vojáka Velké války 1914-1918*. Mladá fronta, Praha 2006,
- Josef FUČÍK: *Piava 1918*. Havran, Praha 2001,
- Josef FUČÍK: *Soča (Isonzo) 1917*. Paseka, Praha - Litomyšl 1999,
- Jan GALANDAUER: *2. 7. 1917 bitva u Zborova. Česká legenda*. Havran, Praha 2002,
- Jan GALANDAUER: *Vznik Československé republiky 1918 – Programy, projekty, předpoklady*. Svoboda, Praha 1988,
- Jan GALANDAUER: *František Ferdinand d'Este*. Svoboda – Libertas, Praha 1996,
- Jan GALANDAUER: *Karel I. Poslední český král*. Paseka, Praha – Litomyšl 1998,
- Jan GALANDAUER: *František kníže Thun. Mistodržící Českého království*. Paseka, Praha - Litomyšl 2007,
- Jan GALANDAUER a kol.: *Slovník prvního československého odboje 1914-1918*. HÚ AČR - ČSBS - Hermes, Praha 1993,
- Georg GASSER: *Die Österr.-Ung. Fliegertruppe im Einsatz an der Südwestfront 1915-1918*. Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades in Geschichte und Politikwissenschaft. Wien 1980,
- Dan GAWRECKI a kol.: *Dějiny Českého Slezska. I., II*. Slezská univerzita v Opavě, Filozoficko-přírodovědná fakulta, Ústav historie a muzeologie, Opava 2003,
- Roberto GENTILLI – Antonio IOZZI - Paolo VARRIALE: *Gli Assi dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*. Aeronautica militare, Ufficio storico, Roma 2002,
- Roberto GENTILLI – Antonio IOZZI & Paolo VARRIALE: *Italian Aces of World War I and their Aircraft*. Schiffer Military History, Atglen 2003,
- Roberto GENTILLI - Paolo VARRIALE: *I Reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*. Aeronautica militare, Ufficio storico, Roma 1999,
- Martin GILBERT: *První světová válka. Úplná historie*. BB art, Praha 2004,
- Edmund GLAISE-HORSTENAU (Hrsg.): *Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914-1918*. Band I-VII. Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen, Wien 1929-1938,
- Eagle GLASSHEIM: *Urození nacionalisté. Česká šlechta a národnostní otázka v 1. pol. 20. století*. Garamond, Praha 2012,
- Tomasz GOWOREK: *Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*. Sigma, Warszawa 1991,

- Tomasz GOWOREK: *Samoloty myśliwskie pierwszej wojny światowej*. WKL, Warszawa 1981,
- Olaf GROEHLER: *Geschichte des Luftkriegs 1910 bis 1980*. Militärverlag der DDR, Berlin 1981,
- Peter M. GROSZ: *Albatros D.III (Oef)*. Windsock Datafile No 19. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1995,
- Peter M. GROSZ: *Aviatik D.I*. Windsock Datafile No 45. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1994,
- Peter M. GROSZ: *Fokker E.III*. Windsock Datafile No 15. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1989,
- Peter M. GROSZ: *Phönix D.I-II*. Windsock Datafile No 31. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1992,
- Peter M. GROSZ: *Taube at War*. Windsock Datafile No 104. Albatros Productions Ltd., Berkhamsted 2004,
- Peter M. GROSZ: *PKZ 2*. Windsock Mini Datafile No. 2. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1995,
- Peter M. GROSZ: *Gotha!* Windsock Special. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 1994,
- Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*. Flying Machines Press, Mountain View 1993,
- Jon GUTTMAN: *Bristol F 2 Fighter Aces of World War 1*. Osprey Aircraft of the Aces 79. Osprey, Oxford 2007,
- Jon GUTTMAN: *SPAD VII Vs Albatros D III: 1917-18*. Osprey, Oxford 2011,
- Wernfried HABERFELLNER – Walter SCHROEDER: *Wiener Neustädter Flugzeugwerke. Entstehung, Aufbau und Niedergang eines Flugzeugwerkes*. Weishaupt Verlag, Graz 1994,
- George HADDOW: *Lohner Type M*. Windsock Datafile No 127. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 2008,
- George HADDOW: *The Phönix Scouts*. Profile Publications No 175. Leatherhead 1967,
- George HADDOW: *Aviatik (Berg) D.I*. Profile Publications No 151. Leatherhead 1967,
- Eva HAHNOVÁ: *Sudetoněmecký problém: obtížné loučení s minulostí*. (2. vyd.). Albis International, Ústí nad Labem 1999,
- Eva HAHNOVÁ – Hans Henning HAHN: *Sudetoněmecká vzpomínání a zapominání*. Votobia, Praha 2002,
- Václav HAJNÝ – Alexander PETŘÍČEK – Miroslav BRÍNEK: *Velká válka. Rakousko-uherské a německé válečné letectvo*. Para Bellum. Brno 2002,
- Dušan HALAJ (sest.): *Fašistické represálie na Slovensku*. Obzor, Bratislava pro ÚV SZPFB Bratislava a Múzeum SNP Banská Bystrica 1990,
- James J. HALLEY: *The Squadrons of the Royal Air Force*. Air-Britain, Tonbridge 1980,
- Josef HANS: *Zum Waffenstillstand von Villa Giusti, Padua, 3. November 1918. Forschungen, Bilder, Erlebnisse*. Selbstverlag, Klagenfurt 1968,
- Vojtěch HANZAL: *S výzvědky od švýcarských ledovců až po moře Adriatické*. Nákladem vlastním. Pěčí památníku osvobození, Praha 1938,
- Josef HARNA – Jaroslav ŠEBEK (eds.): *Státní politika vůči německé menšině v období konsolidace politické moci v Československu v letech 1918-1920*. Praha 2002,
- Antonín HARTMAN: *Cestou ze Sibiře. Dojmy československého legionáře*. Zora, Praha 1920,
- Jiří HÁS – Jaroslav TOVAČOVSKÝ: *Genealogie Nosticů z Nostic*. Klub pro českou heraldiku a genealogii, Praha 2002.
- Jaroslav HAŠEK: *Osudy dobrého vojáka Švejka. Díl I. V zázemí*. Československý spisovatel, Praha 1966,
- Erwin HAUKE – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER: *Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger 1914-1918*. H. Weishaupt Verlag, Graz 1997 (2. vyd.),
- Zdeněk HAZDRA – Václav HORČIČKA – Jan ŽUPANIČ (eds.): *Šlechta střední Evropy v konfrontaci s totalitními režimy 20. století*. ÚSTR – FF UK, Praha 2011,
- Ernst HEMINGWAY: *Sbohem, armádo!* Státní nakladatelství krásné literatury a umění, Praha 1965,
- Trevor HENSHAW: *The Sky Their Battlefield: Air Fighting and the Complete List of Allied Air Casualties from Enemy Action in the First War: British, Commonwealth and United States Air Services 1914 to 1918*. Grub Street, London 1995,
- Trevor HENSHAW: *The Sky Their Battlefield II. Expanded Updated. Air Fighting and Air Casualties of the Great War. British, Commonwealth and United States Air Services 1912 to 1919*. Fetubi Books. High Barnet 2014,
- Rolf HENTZSCHEL: *Festungskrieg im Hochgebirge*. Athesia, Bozen 2008,
- Johannes HEUBEL - Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 7. Italienische Front I. Teil 1918*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2005,
- Franz HINTERSTOISSER: *Fünfundzwanzig Jahre Luftfahrt*. Verlag von Streffleurs Milit. Zeitschrift L. W. Seidel & Sohn, k.u.k. Hofbuchhändler, Wien 1915,

- Gerhard HIRSCHFELD – Gerd KRUMEICH – Irina RENZ a kol.: *Enzyklopädie Erster Weltkrieg. 2., durchgesehene Auflage.* Verlag Ferdinand Schöningh, Paderborn-München-Wien-Zürich 2004,
- Miroslav HLADKÝ – Vladimír BAUMAN: *První zeměl kancléř.* Magnet, Praha 1968,
- Milan HLAVAČKA - Václav VEBER – Petr VOREL a kol.: *Dějiny Rakouska.* NLN, Praha 2002,
- Milan HLAVAČKA: *Podivná aliance.* Mladá fronta, Praha 1987,
- Milan HLAVAČKA: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce.* Academia, Praha 1990,
- Milan HLAVAČKA – Marek PEČENKA: *Trojspolek. Německá, rakousko-uherská a italská zahraniční politika před první světovou válkou.* Libri, Praha 1999,
- Leonard HOBST: *Český důstojník na frontách monarchie – válečný deník.* Spolek přátel československého opevnění, Brno 2003,
- Gottfried HOLZSCHUH: *Handbuch der Österreichischen Luftfahrzeug-Register 1920-2015.* ÖFH-Nachrichten Sonderband 33. Wien 2015,
- Václav HORČIČKA: *Rakousko-uherská politika vůči sovětskému Rusku v letech 1917-1918.* Karolinum, Praha 2005,
- Václav HORČIČKA – Jan ŽUPANIČ: *Šlechta na křižovatce. Lichtenštejnové, Schwarzenbergové a Colloredo-Mannsfeldové v 1. polovině 20. století.* Agentura Pankrác, Praha 2017,
- Miloš HOŘEJŠ – Jiří KRÍŽEK (eds.): *Automobilismus a šlechta v českých zemích 1894-1945.* Práce z dějin techniky a přírodních věd. Sv. 31. NTM, Praha 2012,
- William L. HOSCH (ed.): *World War I: people, politics, and power.* Britannica Educational Pub. in association with Rosen Educational Services, New York 2010,
- Joachim HÖSSLER – Wolfgang KESSLER (eds.): *Finis mundi - Endzeiten und Weltenden im östlichen Europa: Festschrift für Hans Lemberg zum 65. Geburtstag (Quellen Und Studien Zur Geschichte Des Ostlichen Europa.* Steiner, Stuttgart 1998,
- Václav HOUŽVIČKA: *Návraty sudetské otázky.* Karolinum, Praha 2005,
- Marián HRONSKÝ – Miroslav PEKNÍK: *Martinská deklarácia. Cesta slovenskej politiky k vzniku Česko-Slovenska.* Bratislava 2008,
- Marián HRONSKÝ – Miloslav ČAPLOVIČ (eds.): *Generál dr. Milan Rastislav Štefánik – vojak a diplomat.* Zborník príspevkov a materiálov z vedeckej konferencie v Bratislave 4.-5. mája 1999. VHÚ, Bratislava 1999,
- Jan HUBÁČEK: *Letiště v Uherském Hradišti-Mařaticích.* Spolek přátel literatury a Knihovny Bedřicha Beneše Buchlovana v Uherském Hradišti, 2011,
- Otakar HUSÁK. *Jdi! Vzpomínky legionáře Otakara Husáka. Kniha I.* ČsOL, Praha 2017,
- Jiří HUTEČKA: *Muži proti ohni. Motivace, morálka a mužnost českých vojáků Velké války 1914-1918.* NLN, Praha 2016,
- Marat CHAJRULIN: *Kraski ruskij aviacii 1909-1922 rr. Kniga IV.* Russkije Vit'jazi, Moskva 2014,
- Marat CHAJRULIN - Vjačeslav KONDRATĚV: *Vojenlety pogibšej imperii. Aviacia v Graždanskoj vojně.* Jauza, Moskva 2008,
- Christopher CHANT: *Austro-Hungarian Aces of World War 1.* Osprey, Oxford 2002,
- Andrij CHARUK: *Kryla Ukrajiny. Vijskovo-povitrjani syly Ukrajiny 1917-1920 rr.* Militaria Ucrainica. Tempora, Kyjiv 2009,
- Andrij CHARUK- Vjačeslav KONDRATĚV - Marat CHAJRULIN: *Anatra. Litaki oděškogo aviabudivhogo pidprijemstva 1910-1924 rr.* Militaria Ucrainica. Tempora, Kyjiv 2008,
- Ricardo CHIVARELLO: *I legionari cecoslovacchi alla fronte italiana.* Roma 1924,
- Przemyslaw CHORAŻYKIEWICZ – Darius KARNAS: *Hureczko. Historia lotniska twierzy Przemysł.* Stratus, Sandomierz 2009,
- Alex IMRIE: *Pictorial History of the German Army Air Service 1914-1918.* Ian Allan, London 1971,
- Robert JACKSON: *The Guinness Book of Air Warfare.* Guinness Publ., Enfield 1993,
- Tomáš JAKL: *Zborov 1917-2007.* MO ČR – AVIS, Praha 2008,
- Tomáš JAKL – Zdeněk POLČÁK – Jan GALANDAUER a kol.: *Zborov 2. července 1917. Den zrodu armády.* MO ČR, Praha 2017,
- Wenzel JAKSCH: *Cesta Evropy do Postupimi: vina a osud v podunajském prostoru.* Institut pro středoevropskou kulturu a politiku, Praha 2000,
- František JANÁČEK a kol.: *Největší zbrojovka monarchie. Škodovka v dějinách, dějiny ve Škodovce 1859-1918.* Škoda Plzeň s.p. – Novinář Praha 1990,

- Otto JANKA: *Generál Stanovský. Příběh legionáře a letce a také příběh o zapomenuté ctnosti*. Elka Press, Praha 1997.
- David JEAN – Bernard PALMIERI – Georges-Didier ROHRBACHER a kol.: *Les escadrilles de l'aéronautique militaire française. Symbolique et histoire 1912-1920*. SHAA, Vincennes 2004,
- Martin JERÁBEK: *Konec demokracie v Rakousku 1932-1938. Politické, hospodářské a ideologické příčiny pádu demokracie*. Dokořán, Praha 2004,
- Zdeněk JINDRA: *První světová válka*. SPN, Praha 1984,
- Miloslav JOHN: *Milan Rastislav Štefánik. Život a smrt národního hrdiny*. Votobia, Olomouc 2000,
- H[enry] A[lbert] JONES: *The War in the Air. Being the Story of the part played in the Great War by the Royal Air Force. Vol. II-VI and Appendices*. Clarendon Press/Oxford University Press, Oxford 1928, 1931, 1934, 1935, 1937,
- Peter JUNG – Darko PAVLOVIC: *The Austro-Hungarian Forces in World War I (1) 1914-1916*. Men-at-Arms 392. Osprey Publ., Oxford 2003,
- Peter JUNG – Darko PAVLOVIC: *The Austro-Hungarian Forces in World War I (2) 1916-1918*. Men-at-Arms 397. Osprey Publ., Oxford 2003,
- Kristina KAISEROVÁ – Jiří RAK (eds.): *Nacionalizace společnosti v Čechách 1848-1914*. Acta Universitatis Purkynianae Facultatis philosophicae. UJEP, Ústí nad Labem 2008,
- Rudolf KALHOUS: *Budování armády*. Melantrich, Praha 1936,
- Miroslav KALOUSEK: *Vládní vojsko 1939-1945. Vlastenci či zrádci?* Libri, Praha 2002,
- Jaroslav KALVA: *Aviatika*. Nákladem Jos. R. Vilímka v Praze, 1914,
- Jiří KAMEN: *Češi patří k Vidni aneb třicet dva výprav do Vídně v českých stopách*. Mladá fronta, Praha 2014,
- Marcel KAREŠ a kol.: *Československé a české hydroplány*. Kareš Publications, Nalžovské Hory 2014,
- Marcel KAREŠ a kol.: *Letov Š-16 v zahraničních službách*. Kareš Publications, Nalžovské Hory 2010,
- Marcel KAREŠ – Toivo KITVEL: *Letov Š-228E a estonské vojenské letectvo 1932-1940*. Kareš Publications, Nalžovské Hory 2018,
- Vladimír KARMAZÍN: *Náš první letecký inženýr. Rozšířený a upravený otisk ze sborníku SIA Z vývoje české technické tvorby*. Vlastním nákladem, Praha 1940,
- Zdeněk KÁRNÍK: *České země v éře První republiky (1918-1938). Díl I. Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918-1929)*. Libri, Praha 2003,
- Zdeněk KÁRNÍK: *České země v éře První republiky (1918-1938). Díl II. Československo a České země v krizi a ohrožení (1930-1935)*. Libri, Praha 2003,
- Zdeněk KÁRNÍK: *České země v éře První republiky (1918-1938). Díl III. O přežití a o život (1936-1938)*. Libri, Praha 2003,
- Zdeněk KÁRNÍK: *Habsburk, Masaryk či Šmeral. Socialisté na rozcestí*. Karolinum – Universita Karlova, Praha 1996,
- Roman KASZPER – Bohdan MALYSZ (eds.): *Poláci na Těšínsku*. Kongres Poláků v České republice, Český Těšín 2009,
- Jan KAŠE – Vladimír PIRIČ: *Stíhací letadla první světové války v Československu*. Svět křídel, Cheb 1994,
- Karel KAZBUNDA: *Otázka česko-německá v předvečer Velké války. Zrušení ústavnosti země České tzv. annenskými patenty z 26. července 1913*. [ed. Zdeněk Kárník] Karolinum, Praha 1995,
- Kdo byl kdo v říšské župě Sudety. Biografická příručka A-Z*. SOA v Litoměřicích 2008,
- Reinhard KEIMEL: *Flugzeuge der österreichischen Firma Lohner 1909-1923*. Technisches Museum Wien. Sonderheft der Blätter für Technikgeschichte, Wien 1990,
- Reinhard KEIMEL: *Österreichis Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1981,
- Ladislav KELLER: *Nehody dopravních letadel v Československu. 1. díl 1918-1939*. Svět křídel, Cheb 2009,
- Egon Ervín KISCH: *Vojákem pražského sboru*. Nakl. politické literatury, Praha 1965,
- Rudolf KISZLING: *Die Kroaten. Der Schicksalsweg eines Südslawenvolkes*. Hermann Böhlau, Graz und Köln 1956,
- Vladimír KLECANDA: *Bitva u Zborova. Vojensko historická studie o bojích československé brigády v Haliči roku 1917*. Vojenský archiv RČS, Praha 1927,
- Ernst KLEE: *Das Kulturlexikon zum Dritten Reich: Wer war was vor und nach 1945*. S. Fischer Verlag, Frankfurt am Main 2007,
- Antonín KLIMEK: *Velké dějiny zemí Koruny české. Sv. 13 (1918-1939)*. Paseka, Praha-Litomyšl 2009,

- Antonín KLIMEK – Eduard KUBU: *Československá zahraniční politika 1918-1938. Kapitoly z dějin mezinárodních vztahů*. ISKP, Praha 1995,
- Jiří KOCIAN (uspoř.): *Historikové proti znásilňování dějin. Stanovisko sdružení historiků České republiky*. Sdružení historiků ČR, Praha 2002,
- Ivan KOLÁČNÝ: *Řády a vyznamenání Habsburské monarchie*. Elka Press, Praha 2006,
- Vjačeslav KONDRATĚV – Marat CHAJRULIN: *Aviacija Graždanskoj Vojny*. Těchnika-moloděži, Moskva 2000,
- László KONTLER – Richard PRAŽÁK: *Dějiny Maďarska*. NLN, Praha 2001,
- Tomasz KOPAŃSKI: *16 (39-a) Eskadra Wywiadowcza 1919-1920*. Wydawnictwo KWN, Warszawa 1994,
- Tomasz KOPAŃSKI: *British WW I Aircraft in the Polish Air Force*. Mushroom, Redbourn 1999,
- Ján KORČEK: *Slovenská republika 1943-1945. K pôsobeniu mocensko-represívneho aparátu a režimu*. Ministerstvo obrany SR, Bratislava 1999,
- Jiří KOŘALKA: *Češi v habsburské říši a v Evropě 1815-1914. Sociálněhistorické souvislosti vytváření novodobého národa a národnostní otázky v českých zemích*. Praha 1996,
- Ladislav KOTÍK: *Průlom v Artois dne 9. května 1915. První hrdinný boj československých dobrovolníků ve Francii*. Čsl. vědecký ústav vojenský, Praha 1924,
- Marian KRZYŻAN: *Miedzynarodowe turnieje lotnicze 1939-1934*. WKL, Warszawa 1988,
- Jaroslav KŘÍŽEK a kol.: *První světová válka. Naše vojsko*, Praha 1968,
- František KUBKA: *Alex. Boj za svobodu. Zpráva o vzniku, organizaci a bojových akcích při osvobozeném boji skupiny generála Zdeňka Nováka a generála Fr. Slunečko (krycí jméno Alex)*. Neubert a synové, Praha 1945,
- Eduard KUBU – Jiří ŠOUŠA: *T. G. Masaryk a jeho c.k. protivníci. Československá zahraniční akce ženevského období v zápase s rakousko-uherskou diplomacií, zpravodajskými službami a propagandou (1915-1916)*. Karolinum, Praha 2015,
- Pavel KUČERA: *Československé prototypy 1938. 1. díl. Aero A-204, A-300, A-304*. Jakab, Nevojice 2006,
- Pavel KUČERA: *Československé prototypy 1938. 2. díl. Letov Š-50, Avia B-158, ČKD E-51*. Jakab, Nevojice 2007,
- Rudolf KUČERA (ed.): *Muži října 1918. Osudy aktérů vzniku Republiky československé*. Masarykův ústav a Archiv AV ČR, v.v.i., Praha 2011,
- Josef KUDELA: *Československé vojsko v Itálii*. Čs. obec sokolská, Praha 1928,
- Victor KULIKOV: *Russian Aces of World War I*. Osprey, Oxford 2013,
- Viktor P. KULIKOV: *Russkaja aviacija v Pěrvoj mirovoj vojně*. Rusavia, Moskva 2014,
- Jaroslav KUNZ: *Kus českého života. Obrázky z mládí a z vojenského života*. Nakladatelství J. Otto, Praha – Bratislava 1929,
- Jaroslav KUNZ: *Náš odboj v zrcadle rakouské vojenské justice*. Vydal Šolc a Šimáček, Praha 1930,
- Jaroslav KUNZ: *Tajnosti rakouského generálního štábu*. Vydal Šolc a Šimáček, Praha 1931,
- Jaroslav KUNZ: *Poslední hříchy Rakouska a jiné vzpomínky*. Vydal Šolc a Šimáček, Praha 1932,
- René KÜPPER: *Karl Hermann Frank (1898-1946). Politická biografie sudetoněmeckého nacionálního socialisty*. Argo, Praha 2012,
- Robert KVÁČEK: *První světová válka a česká otázka*. Triton, Praha 2003,
- Jaroslav LÁNÍK – Tomáš KYKAL (eds.) a kol.: *Léta do pole okovaná: 1914 proměny společnosti a státu ve válce*. VHÚ, Praha 2015,
- Eric a Jane LAWSONOVI: *První letecká válka. Srpen 1914 – listopad 1918*. Jota, Brno 1997,
- Richard LEIN: *Pflichterfüllung oder Hochverrat? Die tschechischen Soldaten Österreich-Ungarns im Ersten Weltkrieg*. Europa Orientalis, 2011,
- Hans LEMBERG – Peter HEUMOS. (Hrsg.): *Das Jahr 1919 in der Tschechoslowakei und in Ostmitteleuropa*. Hrsg. von Hans Lemberg, Peter Heumos, München 1993,
- Cecil A. LEWIS: *Ve znamení Střelce*. Point Blank, Praha 1999,
- Cecil A. LEWIS: *Sagittarius Rising*. Greenhill Books, London 1993,
- František LIBIŠ – Ladislav HRUŠKA: *Pod prapor odboje. V řadách Československého dobrovolnického sboru v Itálii*. Moravský legionář, Brno 1927,
- Basil H. LIDDEL HART: *Historie První světové války*. Jota, Brno 2001,
- Dieter LIPPERT: *Oberleutnant i.d. Res. Benno Ritter Fiala von Fernbrugg. Tornisterkind, Techniker, Soldat, Flieger und als solcher Kriegsheld im Ersten Weltkrieg, danach erneut Techniker, noch einmal Soldat, wieder Techniker und zuletzt Trafikant*. Diplomarbeit zur Erlangung des Magistergrades der Philosophie aus der Studienrichtung Geschichte, eingereicht an der Universität Wien 2006,

- Josef LOGAJ: *Československá legie v Itálii 1915-1918*. Československá expedice, Praha 1920,
- Hans LÖW: *Österreichische Pioniere der Luftfahrt*. Waldheim-Eberle, Wien 1953,
- Norman MACMILLAN: *Offensive Patrol. The story of the RNAS, RFC and RAF in Italy 1917-1918*. Jarrolds, London 1973,
- Gino MAFFEI: *La Missione Italiana a Vienna*. S.T.E.T., Ferrara 1919,
- Giuseppe MAGRIN: *I palloni della guerra. Storia ed evoluzione dei mezzi di volo dalla Grande Guerra al 1930*. Paolo Gaspari editore (già Istituto Editoriale Veneto Friulano), Udine 1999,
- Piotr M. MAJEWSKI: *Sudetští Němci 1848-1948. Dějiny jednoho nacionalismu*. Conditio humana – Muzeum druhé světové války v Gdaňsku, Brno 2014,
- Tadeusz MALINOWSKI: *Lotnicy świata*. WKL, Warszawa 1985,
- Jan MALYPETR – František SOUKUP – Jan KAPRAS (red.): *Armáda a národ*. Národní rada Československa, nakladatelství L. Mazáč, Praha 1938,
- Rolf MARBEN: *Zeppelinův útočí*. Naše vojsko, Praha 2007,
- Jindřich MAREK: *Piráti svobody. Čeští námořníci v letech 1918-1921*. Svět křidel, Cheb 2002,
- Jindřich MAREK: *Pod rakouskou vlajkou. Čeští námořníci v letech 1900-1918*. Svět křidel, Cheb 2003,
- Jindřich MAREK: *Žraloci císaře pána. Čeští námořníci na rakouských ponorkách 1914-1918*. Svět křidel, Cheb 2001,
- Basilio di MARTINO: *Guerra aerea. Vicende ed immagini dell'aviazione italiana sugli altopiani Veneto-Trentini*. Gino Rossato Editore, Vicenza 1999,
- Karel MARUŠÁK: *Šlechta, velkostatek a pozemková reforma*. A. Piša, Brno 1919,
- Tomáš Garrigue MASARYK: *Světová revoluce za války a ve válce 1914-1918*. 20. vyd. Orbis, Praha 1936,
- Luděk MATĚJČEK: *Chebská křídla. Příběh historicky prvního letiště v českých zemích a nacistické letecké továrny*. Svět křidel, Cheb 2006,
- Rudolf MEDEK – Vojta HOLEČEK – Otakar VANĚK (eds.): *Za svobodu. Obrazová kronika československého revolučního hnutí na Rusi 1914-1920. Díl I.-IV*. Památník odboje, Praha 1923-1929,
- Karl MEINDL – Walter SCHROEDER: *Brandenburg D.I*. Flying Machines Press, 1997
- Karl MEINDL – Walter SCHROEDER – Bernhard TÖTSCHINGER: *Des Kaisers letzter Feldpilot. FP Oblt. Othmar Wolfan und die Chronik der Fliegerkompagnie 56J*. H. Weishaupt, Graz 1991,
- Karl MEINDL: *Chronik des Flugeschwader I (Flik 101G) 1917-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft Nr. 8, ÖFH-Nachrichten, Wien 1983,
- Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 1. Rumänische Front 1916-1917*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 27, Wien 2001,
- Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 2. Russische Front 1914-1916*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 28, Wien 2001,
- Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 3. Russische Front 1917-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 29, Wien 2002,
- Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 4. Italienische Front 1915-1916*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2003,
- Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 5. Italienische Front 1. Teil 1917*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2004,
- Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 6. Italienische Front 2. Teil 1917*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2005,
- Karl MEINDL: *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 8. Italienische Front 2. Teil 1918*. Selbstverlag, Wien 2007,
- Alexis METHIDIS: *Italian and Austro-Hungarian Military Aviation On the Italian Front In World War I*. General Data LLC, 2., erw. Aufl. 2008,
- Bernard MICHEL: *Smrt dvouhlavého orla. Rakousko-Uhersko 1916-1918*. Mladá fronta, Praha 1994,
- Eugène MITTELHAUSER: *Boje na Slovensku (od 27. dubna do 14. srpna 1919)*. Hlavní štáb čs. armády, Praha, 1923,
- Hans MOMMSEN – Dušan KOVÁČ – Jiří MALÍŘ – Michaela MARKOVÁ (eds.): *První světová válka a vztahy mezi Čechy, Slováky a Němci*. Publikace Česko-německé a Slovensko-německé komise historiků, sv. 5. Matice moravská, Brno 2000,
- Ivan MONOLATIJ: *Ukrajnští legioněři. Formuvannja ta bojobj šljach Ukraïnskich Cičobich Strilcib 1914-1918 rr*. Militaria Ucrainica. Tempora, Kyjiv 2008,
- Giancarlo MONTINARO – Marina SALVETTI (eds.): *Atti del Convegno l'aeronautica Italiana nella I Guerra Mondiale. Roma 21-22 novembre 2008*. Aeronautica Militare – Ufficio Storico, Roma 2010,

- Dagmar MORAVCOVÁ – Pavel BĚLINA: *Kapitoly z dějin mezinárodních vztahů 1914-1941*. ISKP, Praha 1998,
- Otakar MORAVEC (Robur): *O naši zahraniční armádě v Itálii. Historie českého odboje a československých legií italských. Poznámky a dokumenty*. Nákladem autora, Kolín 1923,
- Hubert MORDAWSKI: *Polskie lotnictwo wojskowe 1918-1920. Narodziny i walka*. Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2009,
- Andrzej MORGALA: *Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924*. Dom wydawniczy Bellona, Lampart, Warszawa 1997,
- Philip MOYES: *Bomber Squadrons of the RAF and their aircraft*. MacDonald, London 1971,
- Krzysztof MROZKOWSKI – Andrzej OLEJKO – Katarzyna ZIELIŃSKA: *Skrzydła i ludzie Wielkiej Wojny 1914-1918*. Muzeum Lotnictwa Polskiego, Kraków 2012,
- Robert MUSIL: *Muž bez vlastnosti (I.-II.)*. Odeon, Praha 1980,
- Walter MUSIZZA – Giovanni de DONA – Marco RECH: *Ali di Guerra sulle Dolomiti. L'attività dell'aviazione italiana ed austriaca sul fronte bellunese della IV Armata dal 24 maggio 1915 al 10 novembre 1918*. Vol. I L'Aviazione Italiana. Grappa 2002,
- Friedrich NAUMANN: *Mitteleuropa*. Verlag von Georg Reiner, Berlin 1915,
- Libor NEDOROST: *Češi v 1. světové válce. 1. díl. Mým národům*. Libri, Praha 2006,
- Libor NEDOROST: *Češi v 1. světové válce. 2. díl. Na frontách Velké války*. Libri, Praha 2006,
- Libor NEDOROST: *Češi v 1. světové válce. 3. díl. Do hořkého konce*. Libri, Praha 2014,
- Václav NĚMEČEK: *Československá letadla I (1918-1945)*. Naše vojsko, Praha 1983,
- Jiří NOVÁK: *Torpédo pal! Ponorky a ponorkáři rakousko-uherského válečného loďstva za 1. světové války*. Ares – Naše vojsko, Praha 2001,
- Krzysztof NOWAK a kol.: *První nezávislost. Poláci v Těšínském Slezsku v roce 1918*. Biuro Promocji i Informacji, Urząd Miejski, Cieszyn 2008,
- Heinz J. NOWARRA – Kimbrough S. BROWN: *Von Richthofen and the Flying Circus. The Life and Death of Manfred Freiherr von Richthofen and the History of the Richthofen Jagdgeschwader*. Harleyford Publ. Ltd., Letchworth – Aero Publishers Inc., Fallbrook, 1964,
- Karel OKTÁBEC – Radek ANDONOV: *Vojenská vzpoura v Rumburku 1918. Od Rumburku po Nový Bor*. Města Rumburk a Nový Bor 2017,
- Andrzej OLEJKO: *Skrzydła Habsburgów 1914. Od Balkanów i Morza Adriatyckiego po Galicje i Karpaty. Lotnictwo Austro-Węgier w pierwszych kampaniach Wielkiej Wojny*. Warszawa 2015,
- Věra OLIVOVÁ: *Edvard Beneš – Světová válka a naše revoluce – výbor z díla*. Společnost Edvarda Beneše, Praha 1994,
- Jaroslav PACOVSKÝ: *Vzduchoplavci, aviatiki a piloti*. NF, Praha 1974,
- Josef PACHMAYER (ed.): *Slavné činy legionářů v Itálii, na Rusi a ve Francii. Vzpomínky a líčení od různých autorů*. J. Svátek, Jihočeské lidové knihkupectví, České Budějovice 1919.
- Robert PANEK – Krzysztof WIELGUS (eds.): *Brzesko-Okocim. Lotnicza baza Najjaśniejszego Pana*. Biuro Usług Komputerowych, Debica 2000,
- Robert PANEK – Krzysztof WIELGUS (eds.): *Lotnicze ślady Wielkiej wojny w krajobrazie Polski*. Biuro Usług Komputerowych Stanisław Smaga, Debica 2002,
- Robert PANEK – Krzysztof WIELGUS (eds.): *Z galicyjskich pól wzlotów. Początki poczty lotniczej. Lotnicze tradycje i zabytki w krajobrazie Polski południowej*. Rejonowy Urząd Poczty w Tarnobrzegu – Instytut Architektury Krajobrazu Politechniki Krakowskiej, Tarnobrzeg – Kraków 1999,
- Jaroslav PAPOUŠEK: *Bitva u Zborova*. Pokrok, Praha 1927,
- René PAVLÁK a kol.: *75 let VZLÚ ve službách letectví*. VZLÚ, Praha 1997,
- Jerzy PAWLAK: *Polskie Eskadry w latach 1918-1939*. WKL, Warszawa 1989,
- Kurt PEBALL: *Die Kämpfe in Wien im Februar 1934*. Militärhistorische Schriftenreihe Heft 25, Österreichischer Bundesverlag, Wien 1983,
- Ivo PEJČOCH: *Od Švejka k Terazkymu. Skutečné předlohy postav českých literárních děl s vojenskou tematikou*. Svět křidel, Cheb 2015,
- Josef PEKAŘ: *Dějiny Československé*. Akropolis, Praha 1991,
- Gerald PENZ: *Feldpilot Stabsfeldwebel Rudolf Palm (Mit Chronik der Fliegerkompagnien 37 und 34)*. (Hrsg. Walter Schroeder). ÖFH - Nachrichten Sonderheft Nr. 25, Wien 2000,
- Ferdinand PEROUTKA: *Budování státu*. Sv. 1-2. Academia, Praha 2003,
- Ernst PETER: *Die k.u.k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794-1919*. Motorbuch Verlag Stuttgart 1981,



- Jiří PETRÁŠ (ed.): *Česká společnost a první světová válka*. Jihočeské muzeum, České Budějovice 1999,
- Ján PETRÍK: *Štefan Petrőczy von Petrőcz. Biografia priekopníka letectva zo Spiša*. Obec Granč-Petrovce 2007,
- Gianni PIEROPAN: *Storia della grande guerra sul fronte italiano*. Mursia, Milano 2009,
- Walter M. PIETERS: *Above Flanders' Fields. A Complete Record of the Belgian fighter pilots and their Units during the Great War, 1914-1918*. Grub Street, London 1998,
- Karel PICHLÍK: *Zahraniční odboj 1914-1918 bez legend*. Svoboda, Praha 1968,
- Karel PICHLÍK: *Bez legend. Zahraniční odboj 1914-1918. Zápas o československý program*. Panorama, Praha 1991,
- Karel PICHLÍK – Bohumír KLÍPA – Jitka ZABLOUDILOVÁ: *Českoslovenští legionáři (1914-1920)*. Mladá fronta, Praha 1996,
- Karel PICHLÍK – Vlastimil VÁVRA – Jaroslav KRÍŽEK: *Červenobílá a rudá. Vojáci ve válce a revoluci 1914-1918*. Naše vojsko, Praha 1967,
- Anton PITREICH: *Der österreichisch-ungarische Bundesgenosse im Sperrfeuer*. Kollitsch Verlag, Klagenfurt 1930,
- Richard G. PLASCHKA: *Cattaro-Prag. Revolte und Revolution. Kriegsmarine und Heer Österreich-Ungarns im Feuer der Aufstandsbewegungen vom 1. Februar und 28. Oktober 1918*. Böhlau, Graz 1963,
- Richard G. PLASCHKA – Horst HASELSTEINER – Arnold SUPPAN: *Innere Front. Militärassistentz, Widerstand und Umsturz in der Donaumonarchie 1918. Band I. Zwischen Streik und Meuterei*. Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1974,
- Richard G. PLASCHKA – Horst HASELSTEINER – Arnold SUPPAN: *Innere Front. Militärassistentz, Widerstand und Umsturz in der Donaumonarchie 1918. Band II. Umsturz*. Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1974,
- Peter PLATTNER a kol.: *Die k.u.k. aeronautischen Anstalt Fischamend*. Der aviatische Salon, Wien 2011,
- Michal PLAVEC (ed.): *Než podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. Práce z dějin techniky a přírodních věd. Svazek 29. Národní technické muzeum, Praha 2012,
- Michal PLAVEC (ed.): *Rekordy známé i neznámé. Dobývání nebe českými (československými) letci*. Práce z dějin techniky a přírodních věd. Svazek 26. Národní technické muzeum, Praha 2011,
- Michal PLAVEC (ed.): *Století letectví v zemích Koruny české*. Práce z dějin techniky a přírodních věd. Svazek 22. Národní technické muzeum, Praha 2010,
- Zdeněk POLČÁK (ed.): *V zákopech první světové války – In the Trenches of World War I*. VHÚ Praha 2016,
- Kenneth POOLMAN: *Zeppelins over England*. Evans Brothers Ltd., London 1960,
- Daniel PORRET: *Les as française de la Grande Guerre (I.-II.)*. SHAA, Vincennes, 1983,
- Harald POTEPA: *Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe 1914-1918*. Peter Lan, Frankfurt a.M. 1997,
- Pražské děti“. 300 let od založení 28. pěšího pluku*. Sborník příspěvků. HÚ AČR, Praha 1998,
- Alfred PRICE: *Letadla proti ponorkám. Vývoj protiponorkových letadel od roku 1912 do roku 1972*. Baronet, Praha 1997,
- Erwin PRIMAVESI. *Im Auf- und Abwind. Geschichte einer Fliegergemeinschaft*. Horst Maier Verlag, Kraiburg a. Inn. 1985,
- Rudolf PROCHÁZKA: *V italském zajetí. O životě v zajateckých táborech, v legii a u italské domobrany 1915-1920*. Svaz čs. důstojnictva, Praha 1938,
- Petr PROKŠ: *Habsburkové a Velká válka 1914-1918. První světová válka a rozpad Rakouska-Uherska*. Naše vojsko, Praha 2011,
- Petr PROKŠ: *Diplomacie a „Velká válka“ 1914-1918/1919. Kapitoly o dějinách diplomacie za první světové války v Evropě a na mírové konferenci v Paříži*. Historický ústav AV ČR, Praha 2014,
- Ivo PUJMAN: *Letov Š.16.1 Praha-Tokio-Praha 1927. Dálkový let pilota Skály a mechanika Taufera na českém letounu Š.16 v roce 1927 z Prahy do Tokia*. Rezavá vrtule, Most 2015,
- Jiří PÜCHL: *První český letec inž. Jan Kašpar. Z počátků českého letectví v Pardubicích*. Krajské muzeum Pardubice 1957,
- Alon RACHAMIMOV: *POWs and the Great War. Captivity on the Eastern Front*. Berg, Oxford-New York 2002,
- Jiří RAJLICH: *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*. Svět křídel, Cheb 2014,
- Jiří RAJLICH: *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939-1945 (nové rozšířené vydání)*. Svět křídel, Cheb 2008,

- Jiří RAJLICH: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 1. část (1940)*. Ares, Praha 1999,
- Jiří RAJLICH: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 2., 3., 4., 5. a 6. část (1941, 1942, 1943, 1944 a 1945-1946)*. Svět křídel, Cheb 2000, 2001, 2002, 2003 a 2005,
- Jiří RAJLICH: *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva. 7. část (Černá kronika československého letectva v RAF 1940-1945)*. Svět křídel, Cheb 2004,
- Jiří RAJLICH: *Esa na obloze. Nejúspěšnější čs. stíhači ve 2. světové válce*. Naše vojsko, Praha 1995 (2. vydání 2004),
- Jiří RAJLICH: *Generál Alexander Hess*. Jakab, Nevojice 2015,
- Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL: *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918-1939*. Naše vojsko, Praha 1993,
- Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL: *Československé letectvo 1918-1924*. Vydavatelství Kolínské noviny, Kolín 1993,
- Jiří RAJLICH – Miloslav ČAPLOVIČ – Jaroslav LÁNÍK (eds.) a kol.: *Vojenské osobnosti československého odboje 1939-1945*. AVIS, Praha 2005,
- Jiří RAK – Martin VESELÝ (eds.): *Armáda a společnost v českých zemích v 19. a první polovině 20. století*. Sborník příspěvků z konference konané ve dnech 29. - 31. května 2003 v Ústí nad Labem. UJEP, Ústí nad Labem 2004,
- Walter RALEIGHT: *The War in the Air: Being the story of the part played in the Great War by the Royal Air Force. Vol. I*. Clarendon Press, Oxford 1922,
- Wayne RALPH: *Barker VC. The Classic Story of a Legendary First World War Hero*. Grub Street, London 1999,
- Manfried RAUCHENSTEINER: *Der Tod des Doppeladlers: Österreich-Ungarn und der Erste Weltkrieg*. Styria, Graz 1993,
- Manfried RAUCHENSTEINER: *The First World War and the end of the Habsburg monarchy, 1914-1918*. Böhlau, Wien 2014,
- Manfried RAUCHENSTEINER (Hrsg.): *Waffentreue. Die 12. Isonzoschlacht 1917*. Begleitband zur Ausstellung des Österreichischen Staatsarchivs. Fassbaender, Wien 2007,
- Matjaž RAVBAR: *Avstro-Ogrsko letalstvo na soški fronti 1915-1917: Cesarska in kraljeva letališka infrastruktura v zaledju soške fronte*. Univerza v Ljubljani 2011,
- John R. D. RAWLINGS: *Fighter Squadrons of the RAF and their aircraft*. MacDonald, London 1969,
- Stephen L. RENNER: *Broken Wings: The Hungarian Air Force, 1918-45*. Indiana University Press, 2016,
- Keith RENNLES: *Independent Force: The War Diary of the Daylight Bomber Squadrons of the Independent Air Force 6 June - 11 November 1918*. Grub Street, London 2002,
- Alex REVELL: *Victoria Cross-WWI Airmen and Their Aircraft*. Flying Machines Press 1997,
- Waldemar REZNER: *Litewskie Lotnictwo Wojskowe 1919-1940*. Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 1999,
- Reinhard RINGL - Rudolf STER: *Die k.u.k. Aeronautische Anstalt Fischamend. Band 1. Die grosse Zeit der K.u.K. Luftschiffe 1908-1914*. Carinaverlag 2017,
- Douglas H. ROBINSON: *The Zeppelin in Combat. A History of the German Naval Airship Division 1912-1918*. Schiffer, 1994,
- Les ROGERS: *British Aviation Squadron Markings of World War I*. Schiffer, Atglen 2001,
- Jaroslav ROŠICKÝ: *Rakouský orel padá*. Max Forejt, Praha 1933,
- Jaroslav ROŠICKÝ: *Účast vojska v domácím odboji*. J. Jošt, Praha 1932,
- Joseph ROTH: *Kapucínská krypta*. Odeon, Praha 1969,
- Joseph ROTH: *Pochod Radeckého*. Odeon, Praha 1974,
- Gunther E. ROTHENBERG: *The Army of Francis Joseph*. Purdue University Press West Lafayette, Indiana 1976,
- Helmut RUMPLER: *Das Völkermanifest Kaiser Karls vom 16. Oktober 1918. Letzter Versuch zur Rettung des Habsburgerreiches*. Verlag für Geschichte und Politik, Wien 1966,
- Jan RYCHLÍK: *Češi a Slováci ve 20. století. Spolupráce a konflikty 1914-1992*. Ústav pro studium totalitních režimů, Vyšehrad, Praha 2012,
- Jan RYCHLÍK – Magdaléna RYCHLÍKOVÁ: *Podkarpatská Rus v dějinách Československa 1918-1946*. Vyšehrad, Praha 2016,

- Václav RYPL (ed.): *Kapitoly o letectví. Drobné črty o stavu a pokroku letectví s ilustracemi v textu.* Masarykův letecký fond v Praze, Praha 1925,
- Václav RYPL: *Z dějin naší vzduchoplavby.* Česká beletrie, Praha 1927,
- Milan ŘEPA: *Moravané – Němci - Rakušané. Vlasti moravských Němců v 19. století.* Historický ústav AV ČR, Praha 2014,
- Antoine de SAINT-EXUPÉRY: *Noční let.* Mladá fronta, Praha 1988,
- Robert SAK: *Anabáze. Drama československých legionářů v Rusku (1914-1920).* Jinočany 1996,
- Hanuš SALZ: *Igo Etrich – průkopník letectví. Letecké dílo a život Dr. Ing. h.c. Iga Etricha (1879-1967).* Lnářský průmysl. Supplementum 11. Texlen, s.p., Trutnov – Okresní archiv Trutnov 1991,
- Hanuš SALZ: *La Aviadora - můj sen. Neobyčejný životní příběh první české pilotky.* Ostrov, Praha 2009,
- Hanuš SALZ: *Letectví a město Plzeň. 1. část 1874-1924.* UNI, Plzeň 2000,
- Hanuš SALZ: *Letectví a město Plzeň. 2. část 1924-1939.* UNI, Plzeň 2007,
- Gyula SÁRHINDAI – György PUNKA – Viktor KOZLIK: *Hungarian Eagles. A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1920-1945.* Hikoki Publ., Aldershot 1996,
- Silvio SCARONI: *Impressioni e ricordi di guerra aerea.* Societa Tipografico Editrice Nazionale. Torino 1922,
- Gerhard SCHENK: *Przemysl 1914-1915. Monographie über ein historisches Ereignis. Flieger- und Ballonpost der Festung Przemysl.* Verlag Pollischansky, Wien 2003,
- Jiří SEHNAL – Radek PALIČKA: *Československé, české & slovenské vojenské letecké odznaky.* Grada, Praha 2013,
- Ferdinand SEIBT: *Německo a Češi. Dějiny jednoho sousedství uprostřed Evropy.* Academia, Praha 1996,
- Ronald SETH: *Caporetto: the scapegoat battle.* Macdonald, London 1965,
- Christopher SHORES – Norman FRANKS – Russel GUEST: *Above the Trenches. A Complete Record of the Fighter Aces and Units of the British Empire Air Forces 1915-1920.* Fortress Publications, Stoney Creek, Ontario 1990,
- Christopher SHORES – Norman FRANKS – Russel GUEST: *Above the Trenches. Supplement.* Grub Street, London 1996,
- Christopher SHORES – Giovanni MASSIMELLO – Russell GUEST: *A History of the Mediterranean Air War 1940-1945. Volume One. North Africa June 1940 – January 1942.* Grub Street, London 2012,
- Kurt von SCHUSCHNIGG: *Requiem v červeno-bílo-červené.* Aventinum, Praha 1947,
- Gerhard SCHENK: *Przemysl 1914-1915 - Monographie über ein historisches Ereignis: Flieger- und Ballonpost der Festung Przemysl. Handbuch und Katalog.* Verlag Pollischansky, Wien 2003,
- Peter SCHIEMER: *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen.* W. Weishaupt Verlag, Graz 1984,
- Walter SCHROEDER: *Flugzeugfabrik Thöne & Fiala 1914-1918.* ÖFH-Nachrichten - Sonderband 32, Wien 2014,
- Walter SCHROEDER: *Hansa Brandenburg D I 1916-1918.* ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 22, Wien 1997,
- Walter SCHROEDER: *Luftsiege der Flik 74J.* ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 21, Wien 1996,
- Walter SCHROEDER: *Skoda Kauba Flugzeugbau.* ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 23, Wien 1998,
- Walter SCHROEDER - Bernhard TÖTSCHINGER: *Hansa-Brandenburg C I 1916-18.* ÖFH-Nachrichten Sonderheft Nr. 20, Wien 1996,
- Walter SCHROEDER - Bernhard TÖTSCHINGER: *Luftsiege der Flik 1 1914-1918.* ÖFH-Nachrichten Sonderheft Nr. 17, Wien 1989,
- Peter SCHUPITA: *Die k.u.k. Seeflieger. Chronik und Dokumentation der österreichisch-ungarischen Marineluftwaffe 1911-1918.* Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1983,
- Alan SKED: *Úpadek a pád habsburské říše.* Panevropa, Praha 1995,
- Aleš SKŘIVAN – Petr KRÍVSKÝ: *Opožděná expanze. Koloniální výboj Německa a Itálie v letech 1870-1918.* Mladá fronta, Praha 1977,
- Milan SLÁDEK: *Němci v Čechách. Německá menšina v Českých zemích a Československu 1848-1946.* Pragma, Hodkovičky 2002
- Oldřich SLÁDEK: *Zločinná role gestapa: nacistická bezpečnostní policie v českých zemích 1938-1945.* Naše vojsko, Praha, 1986,
- Slavné činy legionářů v Itálii, na Rusi a ve Francii. Vzpomínky a líčení od různých autorů.* J. Svátek, Jihočeské lidové knižkupectví, České Budějovice 1919,
- Hans Hugo SOKOL: *Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-1918. Herausgegeben auf Anregung des Marine-Verbandes vom Kriegesarchiv (Marinearchiv).* Amalthea-Verlag, Zürich-Leipzig-Wien 1933,

- Lawrence SONDHAUS: *Franz Conrad von Hötzendorf. Architect of the apocalypse*. Humanity Press, Boston 2000,
- Tomáš STANĚK: *Odsun Němců z Československa 1945-1947*. Academia, Praha 1991,
- Tomáš STANĚK: *Perzekuce 1945: Perzekuce tzv. státně nespolehlivého obyvatelstva v českých zemích (mimo tábory a věznice)*. Institut pro středoevropskou kulturu a politiku, Praha 1996,
- Tomáš STANĚK: *Německá menšina v Českých zemích 1948-1989*. Institut pro středoevropskou kulturu a politiku, Praha 1993,
- Vilém STANOVSKÝ: *Na českém letadle ve světě*. Nakladatel F. Topič, knihkupec, Praha 1927,
- Ernst Rüdiger STARHEMBERG: *Memoiren (mit einer Einleitung von Heinrich Drimmel und einem Nachwort von Heinrich R. Starhemberg)*. Amalthea-Verlag, Wien - München 1971,
- Jörg C. STEINER: *Das Feldpiloten-Abzeichen*. Militärhistorische Themereihe. Band 4. Edition S&H, Wien 1992,
- Jörg C. STEINER: *Das Luftfahrer-Abzeichen*. Militärhistorische Themereihe. Band 8. Edition S&H, Wien 1993.
- Jörg C. STEINER: *Heldenwerk 1914-1918. Die Träger der Goldenen Tapferkeitsmedaille und der Goldenen Tapferkeitsmedaille für Offiziere im Ersten Weltkrieg*. Herausgegeben vom Institut für Auszeichnungswesen und Uniformkunde Wien – Frankfurt – Znaim 2010,
- Karol STEKLÝ: *Letec Štefánik a Caproni*. Karol Steklý, Trenčín 2001,
- Charles STEPHENSON: *Zeppelins: German Airships 1900-40*. Osprey, Botley 2004,
- Adalbert Wenzel STERNBERG: *Über den Streit Wiesner-Nowak*. Tagesfragen - Monatsschrift 6. Heft: September 1919. Verlag Hermann Goldschmiedt, Wien 1919,
- Karel STRAKA – Tomáš KYKAL: *Historie československé armády 2 (1918-1932). Československá armáda v letech budování a stabilizace*. MO ČR – VHÚ Praha 2013,
- Jaromír STREJČEK – Miluše PEŠKOVÁ – Miloš PROKOP – Václav VLASÁK: *Léta létání*. NADAS, Praha 1979,
- Ray STURTIVANT – John HAMLIN – James J. HALLEY: *Royal Air Force Flying Training and Support Units*. Air-Britain, Tunbridge Wells 1997,
- Pavel SVITÁK: *První český letec inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví*. Východočeské muzeum v Pardubicích, Pardubice 2003,
- Milan SYRUČEK: *Banderovci – hrdinové nebo bandité?* Pražská vydavatelská společnost – Nakladatelství Epoque, Praha 2008,
- Vadim Borisovič ŠAVROV: *Istorija konstrukcij samoletov v SSSR do 1938 g. 4-e izdanije, ispravlennoje*. Mašinostrojenije, Moskva 1994,
- Ivan ŠEDIVÝ: *Češi, České země a Velká válka 1914-1918*. NLN, Praha 2001,
- Lenka ŠINDELÁŘOVÁ: *Einsatzgruppe H. Působení operační skupiny H na Slovensku 1944/1945 a poválečné trestní stíhání jejich příslušníků*. Academia Praha – Muzeum SNP Banská Bystrica 2015,
- Zdeněk ŠMOLDAS: *Průkopníci českého letectví*. Kruh, Hradec Králové 1984,
- Jaromír TAUCHEN – Karel SCHELLE (eds.): *Češi a Němci v meziválečném Československu*. Key Publishing, Ostrava 2013,
- Ian T. TAVENDER: *The Distinguished Flying Medal: a record of courage 1918-1982. Vol. 1, Vol. 2*. J. B. Hayward & Son, Polstead 1990,
- Alan J. P. TAYLOR: *Poslední století habsburské monarchie. Rakousko a Rakousko-Uhersko v letech 1809-1918*. Barrister & Principal, Brno 1998,
- John W. R. TAYLOR – Philip J. R. MOYES: *Pictorial History of the RAF. Volume One 1918-1939*. Ian Allan, London 1971,
- Petr A. TESAŘ: *Albatros D.II & D.III Oeffag*. JaPo, Hradec Králové 1998,
- Petr A. TESAŘ: *K.u.k. Luftfahrtruppe Photo Album 1914-18*. Revi, Ostrava 2008,
- Roberto TESSARI: *Il Cimitero austro-ungarico di Follina. Storia, roscoperta, itinerario „lungo le strade della 6a k.u.k. Armee“*. CSC Edizioni, S. Lucia di Piave 2005,
- Piero TESSARO: *Feltre nella Grande Guerra*. Museo del Piave, Vas Belluno 2002,
- Vladimír TEYSSLER – Václav KOTYŠKA: *Technický slovník naučný*. Sv. 1-15, 2 sv. dodatků. Nakl. Borský a Šulc, Praha 1927-1949,
- Jaroslav TINČENKO: *Geroji ukrajinskovo něba. Piloty vyzvolnoji vijny 1917-1920 rr*. Militaria Ucrainica. Tempora, Kyjiv 2010,
- Dušan TOMÁŠEK: *Nevyhlášená válka. Boje o Slovensko 1918-1920*. Epoque, Praha 2005,
- Giovanni TONICHI: *La scuola idrovolanti della Regina Marina di Bolsena 1917-1921*. Tarquinia 1999

- Bernhard TÖTSCHINGER – Walter SCHROEDER: *Handbuch der k.u.k. Luftfahrtruppe 1914-1918*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 5, Wien 1982,
- Bernhard TÖTSCHINGER – Walter SCHROEDER: *Phönix Marine-Jagdeinsitzer*. ÖFH-Nachrichten - Sonderheft 10, Wien 1983,
- Terry C. TREADWELL: *America's First Air War. The United States Army, Naval and Marine Air Services in the First World War*. Airline, Shrewsbury 2000,
- Karl TSCHUPPIK: *Franz Joseph I. Avalum-Verlag, Helleran b. Dresden. B.d.v.*,
- Otto URBAN: *Česká společnost 1948-1918*. Svoboda, Praha 1982,
- Otto URBAN: *František Josef I. Mladá fronta, Praha 1991*,
- Boris Cezarevič URLANIS: *Vojny i narodonaselenije Jevropy: ljudskije poteri vooružennyh sil jevropejskich stran v vojnach XVII-XX vv.: (istoriko-statističeskoje issledovanije)*. Izdatel'stvo social'no-ekonomičeskoj literatury, Moskva 1960,
- Jaroslav VACULÍK: *České menšiny v Evropě a ve světě*. Libri, Praha 2009.
- Jaroslav VACULÍK: *Češi v cizině. Emigrace a návrat do vlasti*. Masarykova univerzita, Brno 2002.
- Jaroslav VACULÍK: *Češi v cizině 1850-1938*. Spisy Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity, Brno 2009,
- Josef VÁCHAL: *Malíř na frontě: Soča a Italie 1917 - 18*. Paseka, Praha - Litomyšl 1996,
- Josef VAŇHARA: *Zlínské letectví*. Nadace studijního ústavu Tomáše Bati, Zlín 1993,
- Paolo VARRIALE: *Italian Aces of World War I*. Osprey, Oxford 2009,
- Paolo VARRIALE: *Austro-Hungarian Albatros Aces of World War I*. Osprey, Oxford 2012,
- Paolo VARRIALE: *Phönix C.I*. Windsock Datafile No 150. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 2008,
- Paolo VARRIALE: *The UFAG C.I*. Windsock Datafile No 158. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 2013,
- Paolo VARRIALE: *Aviatik (Berg) D.I at War*. Windsock Datafile No 171. Albatros Productions, Ltd., Berkhamsted 2016,
- Paolo VARRIALE: *I caduti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*. Ufficio Storico Aeronautica Militare, Roma 2014,
- Ladislav VEJVODA – Jan PLACHÝ: *Větroně v Československu a České republice od r. 1945*. Svět křidel, Cheb 2009,
- Ladislav VEJVODA: *Bezmotorová letadla v Československu 1918-1939*. Svět křidel, Cheb 2009,
- Ladislav VEJVODA: *Na křidlech větru. Historie bezmotorového létání v Československu 1918-1952*. Svět křidel, Cheb 2010,
- Alois VELTZÉ (Hrsg.): *Veltzés Internationaler Arme- Almanach 1913/14: Ein militärisches Handbuch aller Heere mit den wichtigsten Daten über die Kriegsmarinern*. 7. Jg. Verlag für vaterländische Literatur GmbH., Wien 1914,
- Věra VLČKOVÁ: *Jaroslav Samek, průkopník československého letectví, Libuše Lepařová-Samková, akademická malířka a sochařka*. Výstava ve výstavní síni muzea v Náchodě od 4. 8. do 30. 8. 1997. Okresní muzeum Náchod 1997,
- Václav VONDRÁŠEK – Silvestr CHRÁSTIL – Petr NĚMEC: *Příprava vyšších velitelů a štábních důstojníků v čs. armádě v letech 1918–1993*. Brno 1999,
- Jiří VRANÝ: *Avia BH-33 - služba v Československu, Polsku, Belgii, Jugoslávii, Řecku, Španělsku, Japonsku a Číně*. Jakab, Nevojice 2006,
- Jozef VRIČAN: *Po zapadlých stopách českých vojáků. Od Julských Alp k Jadranu*. Ondřej Havlík, Olomouc 2008,
- Ladislav VYMĚTAL – Jožka ŠPELINA: *85 let ve službách letectví 1922-2007. Letové zkoušky - Historie a současnost*. VZLÚ a.s., Praha 2007,
- Dr. Leopold WABER: *Die zahlenmässige Entwicklung der Völker Österreich 1846-1910*. Friedr. Irrgang, Brünn 1916,
- Hans Ulrich WEHLER (Hrsg.): *Europäischer Adel 1750-1950*. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1990,
- Christian WILLARS [Oswald KOSTRBA]: *Die böhmische Zitadelle. ČSR - Schicksal einer Staatsidee*. Verlag Fritz Molden, Wien – München 1965,
- Dr. Wilhelm WINKLER: *Berufstatistik der Kriegstoten der öst.-ung. Monarchie*. Verlag von L. W. Seidel & Sohn, Wien 1919,
- Dr. Wilhelm WINKLER: *Der Anteil der nichtdeutschen Volksstämme an der öst.-ung. Wehrmacht*. Verlag von L. W. Seidel & Sohn, Wien 1919,

- Dr. Wilhelm WINKLER: *Die Totenverluste der öst.-ung. Monarchie nach Nationalitäten*. Verlag von L. W. Seidel & Sohn, Wien 1919,
- K.u.k. Linienschiffsleutnant WOSECEK: *Kriegsgefangen und entflohen. Erlebnisse in italienischer und französischer Gefangenschaft nacherzählt von k.u.k. Oberleutnant a.D. Erich Neugebauer. Unter der rot-weiss-roten-Flagge. Erlebnisse und Taten österreichisch-ungarischer Seeleute im Weltkriege. Erstes Buch*. K.u.k. Kriegsministerium Marinesektion – Kommissionsverlag von Wilhelm Braumüller - k.k. Universitäts-Verlagsbuchhandlung, Wien und Leipzig 1918,
- Greg Van WYNGARDEN: *Early German Aces of World War I*. Osprey, Oxford 2006,
- Jan ZAHÁLKA: *Rudolf Holeka. Kronika prvního vojenského letce národnosti české*. Corona, Praha 1997,
- Jan ZAHÁLKA: *Velká válka. Rakousko-uherské armádní letectvo. Der Grosse Krieg. Die Österreichisch-ungarische Luftfahrtruppen*. Para Bellum. Brno 2003,
- Jan ZAHÁLKA – Petr A. TESARĚ - Sigmund TYRLIK: *Phönix D.I – D.III*. JaPo, Hradec Králové 2005,
- Jan ZAHÁLKA – Petr A. TESARĚ – Zdeněk SKOLIL: *Aviatik D.I & D.II*. JaPo, Hradec Králové 2002,
- Andrzej ZAREBA: *Orly Habsburgów. Mały przewodnik po cesarskim i królewskim lotnictwie Austro-Wegier*. Biuro Usług Komputerowych Stanisław Smaga, Debica 2004,
- Jana ZÁTKOVÁ: *Zabudnutí vojáci. Zajatci v oblasti Vojenského veliteľstva Bratislava 1914-1918*. Vojenský historický ústav – o.s. Pro Militaria Historica, Bratislava 2013,
- Adolf ZEMAN a kol. (eds.): *Cestami odboje. Jak žily a kudy táhly československé legie. Díl I. Z rakouských pout k svobodě*. Pokrok, Praha 1926,
- Adolf ZEMAN a kol. (eds.): *Cestami odboje. Jak žily a kudy táhly československé legie. Díl II. V zajetí*. Pokrok, Praha 1927,
- Adolf ZEMAN a kol. (eds.): *Cestami odboje. Jak žily a kudy táhly československé legie. Díl III. Počátky odboje*. Pokrok, Praha 1927,
- Adolf ZEMAN a kol. (eds.): *Cestami odboje. Jak žily a kudy táhly československé legie. Díl IV. Anabase*. Pokrok, Praha 1928,
- Adolf ZEMAN a kol. (eds.): *Cestami odboje. Jak žily a kudy táhly československé legie. Díl V. Domů*. Pokrok, Praha 1929,
- Zbyněk A. B. ZEMAN: *The Break-Up of the Habsburg Empire 1914-1918. A Study in National and Social Revolution*. Octagon Books, New York 1977,
- Volker ZIMMERMANN: *Sudetští Němci v nacistickém státě. Politika a nálada obyvatelstva v říšské župě Sudety (1938-1945)*. Prostor a Argo, Praha 2001,
- Rudolf ŽÁČEK: *Slezsko. Stručná historie států*. Libri, Praha 2005,
- Alois ŽIPEK a kol. (eds.): *Domov za války. Svědectví účastníků. Díl I, 1914*. Pokrok, Praha 1929,
- Alois ŽIPEK a kol. (eds.): *Domov za války. Svědectví účastníků. Díl II, 1915*. Pokrok, Praha 1930,
- Alois ŽIPEK a kol. (eds.): *Domov za války. Svědectví účastníků. Díl III, 1916*. Pokrok, Praha 1930,
- Alois ŽIPEK a kol. (eds.): *Domov za války. Svědectví účastníků. Díl IV, 1917*. Pokrok, Praha 1931,
- Alois ŽIPEK a kol. (eds.): *Domov za války. Svědectví účastníků. Díl V, 1918*. Politika, Praha 1931,
- Jan ŽUPANIČ – Michal FIALA – Pavel KOBLASA: *Šlechtický archiv c. k. ministerstva vnitra – Erbovní listiny*. Agentura Pankrác, s. r. o. Praha 2014,
- Jan ŽUPANIČ: *Rakousko-Uhersko a polská otázka za První světové války*. Karolinum, Praha 2006

**Studie, články a materiály v periodících, sbornících a tzv. kolektivních monografiích (zveřejněné tiskem nebo na internetu):**

- Klement ADAMEC: *28. říjen v mých leteckých vzpomínkách*. PVO a letectvo. č. 9/1968, s. 1, *Air of Authority. A History of RAF Organisation*. <http://www.rafweb.org/Biographies/Longmore.htm>.  
*Akt rassledovaniya po obstojatelstvam gerojskoj končiny stabs-kapitana Nestěrova:*  
<http://aeroram.narod.ru/koi/doc/akt.htm>
- Gregory ALEGI: *Austrian Military Aviation in 1920*. Cross & Cockade International Journal, Vol. 24, No 4, 1993, s. 24.213-2214 a 24.215-216;

- Gregory ALEGI: „Mani“. *Die abenteuerliche Geschichte des Lohner-Flugboot es L.127*. ÖFH-Nachrichten Nr. 3/1992, s. 4-12,
- Amelie 'Melli' Hedwig Beese-Boutard. <http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/beese.html>
- Jan ANGER: *Národnostná štruktúra dôstojníckeho zboru česko-slovenskej armády v rokoch 1918–1938*. Historický časopis, roč. 41, č. 5-6/1993, s. 622-638,
- Arighi, *letec-provokatér zatčen ve Vidni. Trapné zakončení protičeskoslovenské demonstrace*. Polední list č. 54 z 23. 2. 1937,
- Aufstellung der Flugzeugführer 1909-1914 („Alte Adler“) mit Deutsche Flugzeuglizenz*. [http://www.johflug.de/pdf/Pioniere%201910-1914\\_Johflug\\_Dez\\_2012.pdf](http://www.johflug.de/pdf/Pioniere%201910-1914_Johflug_Dez_2012.pdf)
- Austrian losses 1914*. <http://www.theaerodromeforum.com>.
- Aviation Safety Network: [http://aviation-safety.net/wikibase/web\\_db\\_edit.php?id=145909](http://aviation-safety.net/wikibase/web_db_edit.php?id=145909)
- Valeriu AVRAM: *Romania in Aviation History*. WW I Aero No. 171, February 2001,
- Valeriu AVRAM: *Romanian Squadrons Over Hungary (1919)*. SAFO Vol.28/3, January 2005,
- Otto František BABLER: *C.k. poručík letectva Richard Dworzak von Kulmburg*. In. *Střední Morava 1.1* (1995), s. 88-90,
- Frank W. BAILEY & Norman L. R. FRANKS: *66 Sqn in France & Italy*. Cross & Cockade Journal, Vol. 6, No 1, 1975, s. 06.001-015;
- Frank H. BAILEY – Alan RÖESLER – Christophe CONY: *SPA 315. Les gardiens de Belfort*. Avions No 128 (Novembre 2003), s. 19-33,
- Jan BALHAR: *Jak mluví dnes vídeňští Češi*. Naše řeč, 78 (1995), č. 4, <http://nase-rec.ujc.cas.cz/archiv.php?art=7255>,
- Ferenc BÁLINT – László GONDOS: *Egy magyar tábori pilóta harctéri tevékenysége a keleti fronton 1914-1915-ben*. Hadtörténelmi Közlemények, 2015. 3, s. 742–762,
- Zdeněk BAUER: *Stavební podnikatelé minulosti. 4. část. Voda, ale i uhlí živí stavební firmy*. Zakládání staveb, roč. XXIII, 4/2011, s. 2-5
- Ctirad BENEŠ: *Letecké palubní zbraně*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 51-57,
- Ctirad BENEŠ: *O výzbroji rakousko-uherských letadel*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 58-64,
- Alois BLAHUT: *Z historie letiště Ostrava-Mošnov – Bratři Žurovcové*. Čs. správa dopravních letišť, Praha 1977,
- Jiří BLATNÝ: *Walter – historie a současnost. I. Do konce 2. světové války*. Letectví a kosmonautika č. 20/1996, s. 24/1288-27/129,
- Alexander BLOKHIN: *All Scale Models*: <http://allscalemodels.blogspot.com>;
- Antonín BOHÁČ: *Wilhelm WINKLER: Die Totenverluste der öst.-ung. Monarchie nach Nationalitäten...* [recenze]. In: *Československý statistický věstník, Státní úřad statistický, Praha 1920. Roč. I.*, s. 63-67.
- Václav BORO VAN: *Z historie Svazu letců*. In. *Sborník k jubilejní výstavě 80. výročí založení československého letectva 1918-1998*. Svaz letců ČR pobočka genmjr. Otmaru Kučery, DFC Brno. Brno 1999, s. 36-44,,
- Maurice BOURDON: *Z deníku Štefánikova mechanika*. In. *Naše revoluce*, roč. 5 (1927/1928), s. 274-294.
- Karel BUCHÁČEK: *Z počátků mé práce v letectví*. Letec, roč. XIV, č. 3, březen 1938, s. 35-36,
- Jerzy BUTKIEWICZ: *Mieczyslaw Miller. Pierwszy Polak – pilot wojskowy*. Skrzydlata Polska, lipiec 2007, s. 42-43,
- Jerzy BUTKIEWICZ: *Most powietrzny Ukraina-Niemcy*. Skrzydlata Polska, luty 2011, s. 52-54,
- Jerzy BUTKIEWICZ: *Na początku był tylko pistolet*. Skrzydlata Polska, listopad 2013, s. 52-55,
- Jerzy BUTKIEWICZ: *Zdarzyło się 100 lat temu*. Skrzydlata Polska, listopad 2014, s. 56-59,
- Jerzy BUTKIEWICZ: *Zestrzelenie olbrzyma*. Skrzydlata Polska, grudzień 2015, s. 57-59,
- Jerzy BUTKIEWICZ: *Kazimierz Schmidt (Gaszyn)*. Lotnictwo z Szachownicą, 2005, nr 2 (13), s. 43-44,
- Jerzy BUTKIEWICZ: *Marian Gaweł*. Lotnictwo z Szachownicą, 2004, nr 3 (10),
- Jerzy BUTKIEWICZ: *Nalot na Anconę*. Lotnictwo z Szachownicą, 2006, nr 2 (18),
- Jozef BYSTRICKÝ: *Rýchla (1. pešia) divízia na Kryme a v bojoch na juh od Kachovky*. *Vojenská história* č. 3/2003, s. 54-74,
- Jozef BYSTRICKÝ: *Prvá pešia divízia po bojoch pri Kachovke, jej reorganizácia a odzbrojenie 1. technickej divízie*. *Vojenská história* č. 4/2004, s. 66-83,
- CADER: *Early Military Aviation in the New Europe 1917-1924*. Mairthur Publications

- Riccardo CAVIGIOLI: *The Facts of Linke-Crawford's Demise*. Cross & Cockade Journal, Vol. 1, No 4, Winter 1960, s. 21,
- Petr CENKER: *Josef Kiss*. 1. část. Historie a plastikové modelářství č. 12/1996, s. 22-25, dokončení Historie a plastikové modelářství č. 1/1997, s. 7-10,
- Igor CIBULA: *História tajných služieb v CSR*: [http://www.absd.sk/historia\\_tajnych\\_sluzieb\\_v\\_csr](http://www.absd.sk/historia_tajnych_sluzieb_v_csr).
- Boris CIGLIĆ: *K231. Vermisst über der Adria*. ÖFH-Nachrichten Nr. 4/2014, s. 4-9,
- Boris CIGLIĆ: *Seeflieger Franz Falk: Tagebuch des Flugstützpunktes Durazzo*. ÖFH-Nachrichten Nr. 2/2015, s. 14-20,
- Malcolm COOPER: *Vignete from the Russian Front*. Cross & Cockade Journal, Vol. 12, No 3, 1981, s. 12.137-138;
- František CRHA – Jan ZAHÁLKA: *75. výročí prvního mezinárodního poštovního letu Vídeň-Kyjev*. Letectví a kosmonautika č. 16/1993, s. 59/1079,
- Zoltán CZIRÓK: *A magyar repülőcsapatok 1918-1919. évi történetéhez*. Hadtörténelmi Közlemények, 2009. 3. s. 603–632,
- Zoltán CZIRÓK: *Az első légi háború magyarországon felett - 1919*. Hadtörténelmi Közlemények, 2011. 2. s. 335-364,
- Zoltán CZIRÓK: *Az „E-akció”, avagy kísérlet a magyar katonai aviatika megmentésére – 1920-1921*. Hadtörténelmi Közlemények, 2013. 3. s. 791-804,
- Zoltán CZIRÓK: *Pillanatkép az osztrák–magyar repülőcsapatokról: Dél-Tirol, 1915*. Hadtörténelmi Közlemények, 2015. 3. s. 730-741,
- Zoltán CZIRÓK: *Pillanatkép az osztrák–magyar repülőcsapatokról: Albánia, 1916*. Hadtörténelmi Közlemények, 2016. 4. s. 995-1023,
- Zoltán CZIRÓK: *Hadirepülő Rákoson (1918-1919)*, s. 33-48, [http://iwk.hu/\\_userfiles\\_/aviatika/033\\_048%20CzirokZoltan%20-%20Hadirepulo%20Rakoson.pdf](http://iwk.hu/_userfiles_/aviatika/033_048%20CzirokZoltan%20-%20Hadirepulo%20Rakoson.pdf)
- Zoltán CZIRÓK: *Repülőszázadok Ongár – 1919*, s. 1-16. <http://www.okeonga.hu/documents/om/repesz.pdf>
- Václav CUKR: *Valné shromáždění Svazu letců RČS*. Letectví č. 2/1947, s. 48-49,
- Cvičební jízda Dobrovol. sboru motorového*. Národní listy 23. 5. 1911, s. 6,
- Stanislav ČEČEK: *Na památku. Kostrba byl letec tělem i duší*. Letectví, roč. VI, říjen 1926, s. 254,
- Zdeněk ČEJKA: *Československé Nieuporty*. Historické sešity sv. 1. Praha 1998, s. 1-12,
- Zdeněk ČEJKA: *Letadla Voisin v Československu*. Historické sešity sv. 3. Praha 2009, s. 1-12,
- Zdeněk ČEJKA: *Jenda Hofman*. Letectví a kosmonautika č. 5/1998, s. 12/292-14/294 a č. 6/1998, s. 12/360-14/362.
- Zdeněk ČEJKA: *Českoslovenští letci a Sopwith 1 ½ Strutter*. Historie a plastikové modelářství č. 11/1999, s. 18-23,
- Zdeněk ČEJKA: *Havárie letadla T. G. Masaryk. Kapitola z historie letectva Československého vojska na Rusi*. Letectví a kosmonautika č. 22/199, s. 26/1418-30/1422,
- Zdeněk ČEJKA: *Letec Jaroslav Skála. 1. část*. Letecké listy, Vol. II, č. 6-7/1994, s. 3-5, 2. část, Vol. II, č. 8-9/1994, s. 3-7,
- Zdeněk ČEJKA: *Letecké síly československých legií v Rusku 1918-1920 (poznámky k článku)*. Letecké listy, Vol. III, č. 4/1995, s. 13,
- Zdeněk ČEJKA: *Čechoslováci v ruských leteckých jednotkách 1917-1920. 1. část*. Letecké listy, Vol. IV, č. 1/1996, s. 4-6, 2. část, Letecké listy, Vol. IV, č. 2/1996, s. 4-7,
- Zdeněk ČEJKA – Miroslav FIALA: *Významné osobnosti čs. letectví: Bedřich Starý. 1. část*. Letecké listy, Vol. VI, č. 2/1998, s. 4-5, 2. část. Letecké listy, Vol. VI, č. 3-4/1998, s. 4-5;
- Juraj ČERVENKA: *Josef Kiss – bratislavský džentlmen nad bojiskom Veľkej vojny*. Historická revue č. 5/2008, s. 58-59,
- Juraj ČERVENKA – Veronika SZEGHY-GAYER: *Vojnový letec Albert Bujanovics a jeho mauzoléum v Uzovciach*. Pamiatky a múzea č. 2/2017, s. 37-42,
- Češi ve Vídni*. [http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Ce%C5%A1i\\_ve\\_V%C3%ADdni](http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Ce%C5%A1i_ve_V%C3%ADdni)
- Jan ČÍP: *Na okraj jednoho výročí*. In. Hartý 1780-1956. Příloha Vlastivědného časopisu Poodří č. 2/2008, s. 32-41,
- Čtvrt století letecké činnosti vrchního ředitele Karla Hupnera*. Letectví, září 1938, s. 353,
- Vojtech DANGL: (Rec.) *Regionálna a národná identita v maďarskej a slovenskej histórii 18. – 20. storočia. Regionális és nemzeti identitásformák a 18. – 20. századi Magyar és Szlovák történelemben*. Universum, Prešov 2007, s. 204-212,



- Vojtech DANGL: *Budovanie pechoty armády Rakúska-Uhorska v posledných desaťročiach pred vypuknutím Veľkej vojny*. *Vojenská história* č. 1/2015, s. 24-39,  
*Das Ende des Foucault*: <http://www.doppeladler.com/kuk/foucault.htm>  
*Das Infanterieregiment Nr.91 am Vormarsch in Galizien*. [http://honsi.org/literature/svejk/dokumenty/ir91/ir91\\_09\\_1915.pdf](http://honsi.org/literature/svejk/dokumenty/ir91/ir91_09_1915.pdf)  
Herman DEKKER: *Opsomming van de bekende ongevallen en incidenten in 1936*.  
<http://www.hdekker.info/Nieuwe%20map/1936.htm#03.06.1936>  
*Der Krieg in Italien. Tätigkeit unserer Flieger an der Südwestfront*. *Pester Lloyd*, 25. 8. 1918,  
*Der Tod Linke-Crawfords*. *Arbeiter-Zeitung* 4. 8. 1918,  
*Der Heldentot des Jagdfliegers Oberleutnant Frank Linke-Crawford*. *Neue Freie Presse* 4. 8. 1918,  
*Der Heldentot des Fliegers Linke-Crawford*. *Neues Wiener Tabblatt* 4. 8. 1918,  
*Deset let pilotem (Rtm. pil. akr. František Procházka)*. *Letec*, roč. I, č. 9 (1. 7. 1925), s. 1-2,  
*Deset let pilotem (Rtm. pil. akr. Bohumil Landa)*. *Letec*, roč. I, č. 10 (15. 7. 1925), s. 1,  
*Deset let pilotem (Rtm. pil. akr. Karel Janhuber)*. *Letec*, roč. I, č. 11 (1. 8. 1925), s. 1,  
*Deset let pilotem (Rtm. p. l. akr. Vojta Svozil)*. *Letec*, roč. I, č. 12 (15. 8. 1925), s. 3,  
*Deset let pilotem (Štkpt. p. l. Robert Ellner)*. *Letec*, roč. I, č. 18 (15. 11. 1925), s. 3,  
*Deset let pilotem (Rtm. p. l. Karel Dovolil)*. *Letec*, roč. I, č. 22 (15. 1. 1926), s. 2,  
*Deset let pilotem (Mjr. p. p. l. Augustin Charvát)*. *Letec*, roč. I, č. 24 (15. 2. 1926), s. 3,  
*Deset let pilotem (Rtm. p. l. Rudolf Němec)*. *Letec*, roč. II, č. 3 (1. 4. 1926), s. 3,  
Oberleutnant a.D. Regierungsrat [Jaromir] DIAKOW: *Oberleutnant Frank Linke-Crawford, der „Edelfalke von Feltre“*. *Luftflotte Südost*, I, Mai 1939, 1. 5. 1939, s. 29,  
*Die Brautkuss vor dem Start*. *Die Neue Zeitung*, 29. 6. 1912, s. 1,  
*Die Opfer der Katastrophe in Fischamend*. *Die Neue Zeitung*, 23. 6. 1914, s. 1-3,  
*Die Katastrophe in Fischamend*. *Neue Freie Presse*, 21. 6. 1914, s. 1,  
*Die Katastrophe in Fischamend*. *Prager Tagblatt* 21. 6. 1914, s. 1,  
*Die Katastrophe in Fischamend*. *Wiener Bilder* 28. 6. 1914, s. 1,  
*Die Prager Almaflugzeugwerke*. *Prager Tagblatt* 9. 7. 1918, s. 5,  
Nebojša DJOKIĆ: *Francouzská letka MFS 99 v Srbsku v roce 1915*. *Historie a plastikové modelářství* č. 2/2002, s. 17-22.  
Michal DUB – Josef STUDENÝ: *Zkušební piloti továrny Avia 1920-1945*. In. *Než podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. NTM, Praha 2012, s. 83-108,  
*Dvacetileté jubileum pilotní činnosti Aloise Ježka*. *Letectví*, leden 1934, s. 16,  
Mike F. EACOCK: *The von Mises – Aviatik G1 Bomber*. *Cross & Cockade International Journal*, Vol. 24, No 4, 1993, s. 24.169-184;  
*Einbeziehung Prags in der Flugpostdienst Wien – Budapest*. *Prager Tagblatt* 9. 7. 1918, s. 7,  
*Ein Erfolgreicher Fliegeroffizier*. *Bosnische Post* 12. 8. 1918,  
*Entered a spin and crashed while on approach*:  
<http://www.hdekker.info/Nieuwe%20map/1936.htm#03.06.1936>.  
Leonard ELERŠEK: *Homo Volans, rani hrvatski avijatičari*. <http://www.hrvatski-vojniki.hr/hrvatski-vojniki/2162008/podlistak.asp>  
Gottfried ERBSTBERGER: *Historie letectví ve Fischamendu*. In. *Než podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. NTM, Praha 2012, s. 33-40,  
László FEITH: *Ittebei Kiss József hadnagy emlékére*.  
<http://www.haemgo.uw.hu/letoltesek/2010/100527.Ittebei.doc>  
*Feldpilot Frank Linke.Crawford*. *Neue Freie Presse* 5. 8. 1918,  
Dalibor FEUEREISEL: *Albatros D.III (Oef) 253.116*.  
[http://www.feudal.cz/html/albatros\\_d\\_iii\\_oeffag\\_253\\_111.htm](http://www.feudal.cz/html/albatros_d_iii_oeffag_253_111.htm)  
Dalibor FEUEREISEL: *Další Albatrosy (Oef) v ČSR*.  
[http://www.feudal.cz/html/dalsi\\_albatrosy\\_oeffag\\_v\\_esr.htm](http://www.feudal.cz/html/dalsi_albatrosy_oeffag_v_esr.htm)  
Jan FIALA: *Mobilizace československé branné moci na podzim 1921*. *Historie a vojenství*, 42, č. 2/1993, s. 36-67,  
Miroslav FLAJŠMAN – Martina SCHÜTZNEROVÁ: *Organizace povětrnostní služby rakousko-uherské Císařské a královské společné ozbrojené moci a hodnocení vlivu klimatických a hydrometeorologických podmínek na vedení bitvy na Piavě v letech 1917 a 1918*.  
[http://www.vojzesl.cz/prispevky.php?a=bitva\\_na\\_piave.html](http://www.vojzesl.cz/prispevky.php?a=bitva_na_piave.html)

- Flieger der ruhmreichen k.u.k. Armee. Zur Erinnerung and die vier Flieger vom k.u.k. 6. Dragonerregiment.* nezn. periodikum 1938 (ulož. ÖStA-KA, NL B944),
- František FORT: *50 let československého vojenského letectva.* Příloha časopisu PVO a letectvo, roč. VII (1968),
- Josef FUČÍK: *Boje Britů s rakousko-uherskou armádou v roce 1918.* Historie a vojenství č. 3/2000, s. 507-554,
- Josef FUČÍK: *K posledním bojům a rozpadu rakousko-uherské armády v říjnu 1918.* Historie a vojenství č. 1/1999, 27-51,
- Josef FUČÍK: *Na sklonku monarchie. 28. pěší pluk 1850-1918.* In. „Pražské děti“. 300 let od založení 28. pěšího pluku. Sborník příspěvků. HÚ AČR, Praha 1998, s. 63-94,
- Josef FUČÍK: *Na Piavě zvečera: aneb jak jsme nikdy nebojovali.* Dějiny a současnost č. 12/2006, s. 40-43,
- Julius R. GAAL: *The Noblest Knight of Acedom. Jozsef Kiss, the Austro-Hungarian WWI ace who preferred to capture the enemy's aircraft rather than shoot them down.* Air Combat, Fall 1974, Vol. 2, No 3, s. 72-80,
- Jan GALANDAUER: *Generál Jaroslav Kunz. Příběh českého vojenského právníka.* Historie a vojenství č. 3/2014, s. 78-90,
- Jan GALANDAUER: *„České“ válečné nadšení na prahu světové války.* In. Jaroslav LÁNÍK – Tomáš KYKAL (ed.) a kol.: *Léta do pole okovaná: 1914 proměny společnosti a státu ve válce.* VHÚ, Praha 2015, s. 85-91,
- Jan GALANDAUER: *Bitva u Zborova a vznik československého státu.* In. 75. výročí Zborova. HÚ AČR, Praha 2002, s. 4-19,
- Andrej GANIN – Marat CHAJRULIN: *Nabljudatel vyskočil na krylo... Avijacionnyje formirovanija Južnogo Urala v 1918-1919.* Rodina No. 9/2007, s. 74-79,
- Golden Years of Aviation. Civil Aircraft Register – Austria.* [http://www.airhistory.org.uk/gy/reg\\_OE-.html](http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_OE-.html)
- Golden Years of Aviation. Civil Aircraft Register – Hungary.* [http://www.airhistory.org.uk/gy/reg\\_HA-.html](http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_HA-.html)
- Nicole-Melanie GOLL: *Other combatants, other heroes? Captain Godwin von Brumowski. The Myth of the Austrian War Hero?*, s. 1-3, <http://www.firstworldwarstudies.org/wp-content/uploads/2009/06/goll-summary.pdf>
- Nicole-Melanie GOLL: *Other combatants, other heroes? Hauptmann Godwin von Brumowski. Der Mythos vom österreichischen Kriegshelden?*, s. 1-24, <http://www.firstworldwarstudies.org/wp-content/uploads/2009/06/nicole-melanie-goll.pdf>
- Ivan GOSIOROVSKÝ: *Milan Rastislav Štefánik ako vojnový letec.* In. Marián HRONSKÝ – Miloslav ČAPLOVIČ (eds.): *Generál dr. Milan Rastislav Štefánik – vojak a diplomat.* Zborník príspevkov a materiálov z vedeckej konferencie v Bratislave 4.-5. mája 1999. VHÚ, Bratislava 1999, s. 29-37,
- Igor GRAUS: *Prvá svetová vojna z pohľadu faleristiky.* Vojenská história č. 4/2014, s. 54-88,
- John GRECH: *„Clickerty Click“ 66 Squadron, RFC & RAF, 1916 to 1919:* <http://www.66squadron.co.uk/biograshies.htm>
- František GRÖGER: *Rok 1848 konec bohemismu v Čechách.* <http://www.bruntal.net/2008040104-rok-1848-konec-bohemismu-v-cechach>
- Peter M. GROSZ: *Austro-Hungarian Aircraft Armament. 1914-1918.* Cross & Cockade Journal, Vol. 15, No 3, Autumn 1974, s. 227-283,
- Květoslav GROWKA: *První jesenický letec.* Mikroregion Jesenicko, únor 2001, s. 27,
- Květoslav GROWKA: *Polní pilot Viktor Schünzel z Jeseniku (1884-1917).* Jesenicko. Vlastivědný sborník sv. 16 (2015), s. 26-30,
- Jon GUTTMAN: *The Controversial Markings of Linke-Crawford.* Cross & Cockade Journal, Vol. 7, No 4, 1976, s. 07.172-173;
- Jon GUTTMAN: *Heinecke Parachute: A Leap of Faith for WWI German Airmen.* Military History Magazine, May 2012, s. 23,
- Jon GUTTMAN: *Gerald Birks: Ace Killer over Italy. Part 1: From Jeweller's son and Trench Warfare to Fighter Pilot.* Esprit de Corps. Canadian Military Magazine, Volume 24-6, August 16, 2017. <http://espritdecorps.ca/history-feature/gerald-birks-ace-killer-over-italy-part-1-from-jewellers-son-and-trench-warfare-to-fighter-pilot>
- Jon GUTTMAN: *Gerald Birks: Ace Killer over Italy. Part 2: Enemy Aces Fall Victim to No. 66 Squadron's Canadian Pilots.* Esprit de Corps. Canadian Military Magazine, Volume 24-7, October 5,

2017. <http://espritdecorps.ca/history-feature/gerald-birks-ace-killer-over-italy-part-2-enemy-aces-fall-victim-to-no-66-squadrons-canadian-pilots>
- Mjr. p.p.l. Josef HAMŠÍK: *Noční bombardovací letectvo rakousko-uherské*. Vojenské rozhledy, 1933. Letecké rozhledy č. 2/1933, s. 336 (48) – 340 (52),
- Antonín R. HARTMAN: *Vzpomínka na Jindřicha Kostrbu*. Letectví, roč. XVI, říjen 1936, s. 403,
- Antonín R. HARTMAN: *Vzpomínka na škpt.let. v.v. Vlád'u Černého*. Letectví č. 2/1948, s. 35,
- Antonín R. HARTMAN: *Za plk.let. Jindřichem Maršálkem a jeho druhy*. Letectví č. 2/1938,
- Antonín R. HARTMAN: *Pplk. Václav Kahovec zemřel*. Letectví č. 4/1933, s. 115,
- Antonín R. HARTMAN: *Vzlet prvního československého letadla nesoucího jméno presidenta Masaryka ve Vladivostoku na Rusi dne 7. března 1919*. In. Českoslovenští letci v boji za naše osvobození. Letecký kalendář na rok 1927, s. 44-48,
- Antonín R. HARTMAN: *Vzlet prvního československého letadla nesoucího jméno presidentovo*. Letec, roč. I, č. 17 (1. 11. 1925), s. 1-2,
- A. D. HARVEY: *Bombing and the Air War on the Italian Front, 1915-1918*. Air Power History, Fall 2000. <http://weaponsandwarfare.com/?p=2126>
- Hauptmann Johann Maria „Hans“ Zwierzina. <http://freepages.genealogy.rootsweb.ancestry.com/~fggame/htmldocs/zwierzina-johann-1889.html>
- Hauptmann Godwin von Brumowski † Der Pilot. Monatsschrift für das Gesamte Flugwesen und Luftschutz. Heft 6 – 1936, 2. Jahrgang, s. 3-5.
- Jiří HAVEL: *Císařské manévry 1913. Nasazení letectva při rakousko-uherských manévrech na našem území v září 1913*. Letectví a kosmonautika č. 23/2003, s. 52/1548-57/1553,
- Zdeněk HAZDRA: *Prohlášení, které se již nekonalo... K osudům protagonistů deklarací české šlechty po roce 1945*. Paměť a dějiny č. 1/2017, s. 27-39,
- Jan HÁZL: *Vzpomínky na můj vojenský život*. Journal LHS, Vol. II, č. 2/1992, s. 5-8,
- Jaroslav HERMAN: *Plukovník Augustin Charvát*. Letectví a kosmonautika č. 2/1992, s. 10/74;
- Jaroslav HERMAN: *Jak se také létalo*. Letectví a kosmonautika č. 9/2000, s. 41/585,
- Jaroslav HERMAN: *La participation des pilotes tchécoslovaques aux batailles de France 1915-1918/1939-1940*. In. Icare No 131. La Bataille de France 1939-1940, Volume XV: Les Tchèques. Syndicat National des Pilotes de Ligne, Pantin 1989, s. 9-41,
- Alfred HERR: *Julius Arigi aus Teitschen. Erfolgreicher österreichischer Kampfflieger des 1. Weltkrieges*. Heimatbrief Plan-Weseritz Nr. 25/1973, s. 624,
- Alfred HERR: *Julius Arigi aus Teitschen*. Nordböhmischer Heimatbrief Nr. 39/1986, s. 2,
- Lothar HÖBELT: *Die österreichischen Alldeutschen im 1. Weltkrieg: Der Irredentismus vor dem Ende*. In. Jaroslav LÁNÍK – Tomáš KYKAL (eds.) a kol.: *Léta do pole okovaná: 1914 proměny společnosti a státu ve válce*. VHÚ, Praha 2015, s. 50-61,
- Rudolf HÖFLING: *Der Lloyd G-Prototyp 40.08*. ÖFH-Nachrichten 4/2003, s. 16-19,
- Rudolf HÖFLING: *Knoller C-II. Der K.u.k. Jäger ohne Fortune*. Flugzeug Classic 9/2002, s. 34-37,
- Michael HOCHEDLINGER: *Doppeladler oder Hakenkreuz. Das „Heeresarchiv Wien“ 1938-1945*. Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs Band 54/2010, s. 221-284,
- J. HOLEČEK: *Náš odboj a revoluční hnutí ve Francii r. 1914 a bitva 9. května 1915*. In. *Československá legie ve Francii. První sborník francouzských legionářů k desátému výročí samostatnosti Českoslov. republiky*. Nákladem „Kruhu francouzských legionářů“, Praha 1928, s. 77-79,
- Gottfried HOLZSCHUH: *Das erste Luftfahrzeugregister Österreichs. Zivilluftfahrt 1919/20*. ÖFH-Nachrichten Nr. 1/2015, s. 4-11,
- Gottfried HOLZSCHUH: *Das Pyjama-Victoria Cross*. ÖFH-Nachrichten Nr. 3/2017, s. 4-15,
- Miloš HOŘEJŠ: *Mezi dvěma světy. Proměny národnostní identity rodiny Czernin-Morzinů v 1. polovině 20. století*. Securitas Imperii, č. 30 (1/2017), s. 12-35,
- Hrdinná smrt polního pilota Jana Škvora*. Pražský illustrovaný kurýr č. 169, 23. 6. 1918,
- Marián HRONSKÝ: *M. R. Štefánik – organizovanie a štátotvorná úloha česko-slovenských légii*. In. Marián HRONSKÝ – Miloslav ČAPLOVIČ (eds.): *Generál dr. Milan Rastislav Štefánik – vojak a diplomat*. Zborník príspevkov a materiálov z vedeckej konferencie v Bratislave 4.-5. mája 1999. VHÚ, Bratislava 1999, s. 38-56,
- Proctor HUINS (late 45 Squadron RFC/RAF): *Dog-fight Beyond the Piave* (The combat in which Oblt. F. Linke-Crawford shot down Capt. E. McN. Hand, 1 June 1918). Cross & Cockade Journal, Vol. 6, No 1, 1975, s. 06.038-039,

- Hk [Antonín HUSNÍK]: *Za ř šéfpilotem Josefem Novákem*. Letectví, XIV (1934), č. 1 (leden 1934), s. 7-11,
- Antonín HUSNÍK: *I. letecká výstava v Praze*. Aviatika 10, 1919, s. 133,
- Jiří HUTEČKA: *Velká válka v Pánu prstenů*. Historie a vojenství č. 4/2004, s. 4-19,
- Jiří HUTEČKA: *Císařovy bajonety: motivace a morálka českých c. a k. vojáků za Velké války*. In. Jaroslav LÁNÍK – Tomáš KYKAL (eds.) a kol.: *Léta do pole okovaná: 1914 proměny společnosti a státu ve válce*. VHÚ, Praha 2015, s. 240-261,
- Jan HUTZ – Pavel SVITÁK: *Letecká doprava v Československu 1919 až 1939*. 1.-13. část. Letectví a kosmonautika č. 1/1995, s. 32-33, č. 2/1995, s. 48-50, č. 3/1995, s. 48-49, č. 4/1995, s. 52-53, č. 5/1995, s. 52-54, č. 6/1995, s. 52-54, č. 7/1995, s. 52-54, č. 8/1995, s. 51-54, č. 9/1995, s. 51-53, č. 10/1995, s. 42-45, č. 11/1995, s. 48-51, č. 12/1995, s. 49-51, č. 13/1995, s. 50-53,
- Andrij CHARUK: *Červonij povytrjanyj flot Ukrainy 1919 r.* Rocznik Przemyski.t. 49, 2013, zeszyt 1 - Historia Wojskowości. Wydawnictwo Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Przemyślu, Przemyśl, s. 121-129,
- Augustin CHARVÁT: *Z francouzské letecké fronty*. In. Českoslovenští letci v boji za naše osvobození. Letecký kalendář na rok 1927 s. 35-40.
- Augustin CHARVÁT: *Honba za Zeppelinem*. Letec, roč. II, č. 6 (15. 5. 1926), s. 2,
- Augustin CHARVÁT: *Ze života prvních čs. vojenských letců*. In. Československá legie ve Francii 1914-1918 (I). Kruh francouzských legionářů, Praha 1928, s. 100-104.
- Chefpilot Fritsch: 4 Monate wegen §6*. Die Zeit, 20. 11. 1937, s. 5.
- Otto JANKA: *Vilém Stanovský (1896-1972)*. Historie a vojenství č. 2/1996, s. 124-140,
- Glenn JEWISON – Jörg C. STEINER: *Golden Bravery Medal Winners of the Aviation Services*. <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/gtmly.htm>
- Glenn JEWISON – Jörg C. STEINER: *Units of the k.u.k. Luftfahrtruppe (LFT) 1914-1918*: <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/lft.htm>
- Glenn JEWISON – Jörg C. STEINER: *Austro-Hungarian Armed Forces 1914*. <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/nationality7.htm>
- Zdeněk JINDRA: *Zbrojní připravenost c. a k. armády na Velkou válku. Rozvoj zbrojního průmyslu v habsburské monarchii 1848-1914*. In. Jaroslav LÁNÍK – Tomáš KYKAL (ed.) a kol.: *Léta do pole okovaná: 1914 proměny společnosti a státu ve válce*. VHÚ, Praha 2015, s. 160-179,
- Adam JIST: *Počátky čs. letectví. I. První čs. letecký oddíl*. Lidové noviny, 44, 1936: 7. 8. 1936, s. 3,
- Adam JIST: *Počátky čs. letectví*. Lidové noviny, 44, 1936: č. 394 (7. 7. 1936), č. 405 (15. 8. 1936), č. 416 (20. 8. 1936), č. 431 (28. 8. 1936), č. 436 (31. 8. 1936), č. 440 (2. 9. 1936), č. 442 (3. 9. 1936), č. 462 (14. 9. 1936),
- Adam JIST: *Dějiny letectví česko-slovenského*. In. Naše křídla. VI. Orel, Praha 1939, s. 37-82.
- Petr JOZA – Karel HIPIUS: *Zapomenutý děčinský rodák Julius Arigi*. Děčinské vlastivědné zprávy č. 3/2003, s. 27-32,
- JUC. Jaroslav Kubelik, vynikající sportovec, nyní c. a k. pilot ve službě válečné, počtvrté v poli*. Světozor, XVIII, č. 19, 9. 1. 1918,
- Julius Arighi, dnes již pověstný letec-špión, který řídil záhadné letadlo nad Vídní a kreslil dýmem bolševické znaky*. Národní politika, 21. 2. 1937,
- Julius Arigi – mariánskolázeňský Ikarus*. <http://www.hamelika.cz/doprava/letecka/arigi/arigi.htm>
- Pplk. J. J.: *Zápolní obrana proti letadlům v Rakousku-Uhersku za války 1914-1918*. Vojenské rozhledy, 1933, Letecké rozhledy č. 5/1933, s. 989 (149) – 998 (158),
- J. K.: *Kdo byl kpt. Vladimír Černý*. Letectví a kosmonautika č. 9/1976, s. 9/489,
- Pplk. p.p.l. František KABELÁČ: *Činnost I. letecké rakouské setniny na srbské a ruské frontě na počátku světové války*. Vojenské rozhledy, 1932. Letecké rozhledy č. 5/1932, s. 1020 (172) – 1023 (175),
- Mjr. Emil KALÁB: *Boje spojenců v tundrách roku 1918-1919*. Vojenské rozhledy, 1923, č. 1, s. 33-38,
- Jan KAŠE: *Arigi letí domů*. Speciál L+K č. 6 (2005), s. 58-59.
- Jan KAŠE – Vladimír PIRIČ: *Prvních pětatřicet dní československého letectva*. Letectví a kosmonautika č. 22/1993, s. 40/1468-42/1470,
- Jan KAŠE – Vladimír PIRIČ: *Dědictví Leteckého sboru*. Letectví a kosmonautika č. 5/1994, s. 44/362-46/364,
- Jan KAŠE – Vladimír PIRIČ: *Dar francouzského leteckého materiálu v roce 1919*. Letectví a kosmonautika č. 10/1994, s. 26/740-27/741,
- Jan KAŠE – Petr LUKEŠ: *Escadrille BR. 590*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 10 (2008), s. 6-23,

- Jan KAŠE – Petr LUKEŠ: *1. polní letecká setnina*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 10 (2008), s. 24-32,
- Jan KAŠE – Petr LUKEŠ: *2. polní letecká setnina*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 10 (2008), s. 33-40,
- Jaroslav KEJLA: *Jak to bylo v bitvě u Chorupan, kde se dal Jaroslav Hašek zajmout*. <http://honsi.org/literature/svejk/dokumenty/svejk/kejla.html>,
- Andy KEMP: „*Czerwony Diabelek*“. *Historia talizmanu Majora W. Barkera na jeho samolocie Sopwith FI Camel*. Model Hobby 26 (2006), s. 58-61,
- James Lee KERR: *Linke-Crawford's last flight*. Cross & Cockade Journal, Vol. 6, No 3, 1975, s. 06.144,
- Gen. Vladimír KLECANDA: *Válka s Maďarskem r. 1919*. *Vojenské rozhledy*, 1924, č. 5, s. 228-238,
- Bohumír KLÍPA: *Československá legie v Itálii*. *Historie a vojenství* č. 1/1993, s. 17-97,
- Tomasz KOPAŃSKI: *Lawica rok 1919*. *Militaria* No. 1/1991, s. 30-36,
- Tomasz KOPAŃSKI: *Les Nieuport polonais de la guerre Russo-Polonaise*. *Avions* No.2/1993,
- Tomasz KOPAŃSKI: *Mieczyslaw Garszka – polski as Kajzera*. *Militaria* No. 1/1999, s. 47-53,
- Tomasz KOPAŃSKI: *Polskie Brandenburg C.I*. *Aeroplan Journal* No. 1/1995,
- Tomasz KOPAŃSKI: *Polskie Bristole na Wojnie*. *Militaria* No. 2/1996, s. 13-19,
- Tomasz KOPAŃSKI: *Samoloty Oeffag w lotnictwie polskim 1918-1920*. *Aeroplane Journal* No. 1/1994,
- Tomasz KOPAŃSKI: *Samoloty zdobyczne w wojnie 1919-1920. Cz. I*. *Militaria* No. 3/1992, s. 16-25,
- Tomasz KOPAŃSKI: *Samoloty zdobyczne w wojnie 1919-1920. Cz. II*. *Militaria* No. 4/1992, s. 40-49,
- Tomasz KOPAŃSKI – Jerzy BUTKIEWICZ: *Polnische Luftwaffe 1918 bis 1920*. *Oeffag C.I und C.II*. *ÖFH-Nachrichten* 4/2003, s. 4-13,
- Oswald KOSTRBA: *Letecké síly Rakouska-Uherska v První světové válce*. *Modelář Extra*, sešit 10, s. 56-65,
- Oswald KOSTRBA-SKALICKY: *Bewaffnete Ohnmacht: Die Tschechoslowakische Armee 1918-1938*. In. *Die Erste Tschechoslowakische Republik als multinationaler Parteienstaat*. Oldenbourg Verlag, München 1979, s. 439-527,
- Oswald KOSTRBA-SKALICKY: *Die Luftstreitkräfte Österreich-Ungarn im Ersten Weltkrieg*. In. *Weltkrieg 1914-1918. Heereskundliche-Kriegsgeschichtliche Betrachtungen siebzig Jahre danach*. Materialien zum Vortragszyklus 1988. Heeresgeschichtliches Museum Wien – Gessellschaft für österreichische Heereskunde 1988, s. 131-148,
- Dušan KOVÁČ: *Vypuknutie prvej svetovej vojny: príčiny a zámienky*. *Vojenská história* č. 4/2014, s. 29-53,
- Kriegsflieger Godwin Brumowski*. *Kleine Volks-Zeitung*, 4. 6. 1936,
- Jan KRUMBACH: *Označování československých letadel v letech 1919-1939*. *Modelář* č. 4/1963 a 5/1963,
- Jan KRUMBACH: *Československá křídla*. *Letectví a kosmonautika* č. 1-26/1975, 1-26/1976 a 1-6/1977,
- Michal KSIŇAN: *Milan Rastislav Štefánik a francúzska letecká misia v Srbsku*. *Vojenská história* č. 1/2006, s. 46-56,
- Václav KUBEC: *Nad Belluno mraky*. *Letectví a kosmonautika* č. 12/1966, s. 17/457,
- Miroslav KUČERA: *Alois Vrecl. Pilot pěti armád*. Pomezí Čech, Moravy a Slezska. Sborník prací ze společenských a přírodních věd, sv. 13. Regionální muzeum v Litomyšli, Litomyšl 2012, s. 24-85,
- Pavel KUČERA: *Od Pokusné letky VLÚS po Letecký zkušební oddíl VTLÚ. Letové zkoušky ústavu dvacátých a třicátých let a osobnosti pilotů*. In. *Než podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. NTM, Praha 2012, s. 57-82,
- Pavel KUČERA: *Propagační okružní let Aero Ab.11 roku 1926*. In. *Rekordy známé i neznámé. Dobývání nebe českými (československými) letci*. NTM, Praha 2011, s. 38-49,
- Pavel KUČERA: *Počátky firmy Aero*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 1 (2003), s. 43-49,
- Bohumír KUDLIČKA: *Létali za císaře pána*. *Hobby Historie* č. 31 (2015), s. 68-74,
- Bohumír KUDLIČKA: *Létali za císaře pána*. *Hobby Historie* č. 32 (2015), s. 54-55,
- Bohumír KUDLIČKA: *Létali za císaře pána*. *Hobby Historie* č. 34 (2015), s. 72-79,
- Bohumír KUDLIČKA: *Létali za císaře pána*. *Hobby Historie* č. 37 (2017), s. 58-69,
- Bohumír KUDLIČKA: *Létali za císaře pána*. *Hobby Historie* č. 38 (2017), s. 56-63,
- Bohumír KUDLIČKA: *Polní pilot šikovatel Rudolf Valenta*. *Revi* č. 99/2015, s. 12-17,
- Bohumír KUDLIČKA: *Pilot Adolf Bláha a Albatros s propíchnutým srdcem*. *Revi* č. 100/2015, s. 22-27,
- Piotr KUKIALKA: *Grób lotnika Wielkiej wojny*. In. *Lotnicze ślady Wielkiej wojny w krajobrazie Polski*. Biuro Usług Komputerowych Stanislaw Smaga, Debica 2002, s. 118-121,
- Victor KULIKOV: *A l'abordage! Les Morane-Saulnier Type G en Russie*. *Avions* No 59 (Février 1998), s. 36-41,

- Viktor KULIKOV: *Slavjano-britanskij aviakorpus na severe Rossii*. Aviamastěr 1/1999, s. 9-15,  
 Viktor KULIKOV: *Slavjano-britanskij aviakorpus na severe Rossii*. Aviamastěr 3/1999, s. 2-9,  
 Alexander KUSTAN – Gerald PENZ: *Hauptmann Max Macher*. Teil 1. Rundbrief 116, März 2014, s. 13-26, Teil 2. Rundbrief 118, September 2014, s. 1-23,  
 Tomáš KYKAL: *On-line přístupné tištěné prameny k válečným ztrátám rakousko-uherské armády z období první světové války*. Historie a vojenství č. 2/2014, s. 118-125,  
 Martin LACKO: *Udalosti 30. oktobra 1943 pri Kachovke - mýty a skutočnosti*. In. Slovenská republika 1939-1945 očami mladých historikov. Zv. 2. Zborník príspevkov z druhého sympózia Katedry histórie Filozofickej fakulty UCM Trnava, Lúka 9.-10.4. 2003. Merkur, Bratislava 2003, s. 249-278,  
 Bill LAMBERTON: *The Przemysl Air Mail*. Cross & Cockade Journal, Vol. 16, No 3, 1982, s. 16.097-105;  
 Bohumil LANDA: *Príspevek k dejinám československého letectva. Čeští letci ve Francii - vstup do francouzského letectva*. Letec, roč. I, č. 17 (1. 11. 1925), s. 3-4,  
 Richard LEIN: *The „Betrayal“ of the k.u.k. Infantry Regiment 28. Truth or Legend?* Prague Papers on the History International Relations, roč. 13 (2009), s. 325-348,  
 Richard LEIN: *The Battle of Zborow and Its Reflection in History*. Prague Papers on the History of International Relations, roč. 11 (2007), s. 213- 225,  
*Letec Arighi, dříve ve službách Goebbelsových, stal se nyní nevinným Rakušanem*. Svobodné slovo, 23. 9. 1947,  
 Francis LOMBARDI: *„Gli amici di Marcon“ (Comrades of Marcon) 1918-1978*. Cross & Cockade Journal, Vol. 12, No 3, 1981, s. 12.118-130;  
 Ladislaus MADARÁSZ: *Die k.u.k. Luftfahrtruppen im Weltkrieg*. Sonderheft Luftflotten, Militärwissenschaftliche Mitteilungen (Bundesministerium für Heerwesen, Wien), Nr. 59, Jg. 1928, s. 543-558,  
 J. O. E. O. MAHNCKE: *Early Parachutes. An evaluation of the use of parachutes, with special emphasis on the Royal Flying Corps and the German Luftstreitkräfte, until 1918*. Military History Journal, December 2000, Vol. 11, No 6,  
*Major v. v. polní pilot letec Karel Hupner slaví své padesáté narozeniny*. Letec, X, č. 8, srpen 1934, s. 120,  
 Václav MAREŠ: *Českoslovenští váleční letci ve Francii v roce 1919*. Letectvo a PVO č. 6/1969, s. 48,  
 Václav MAREŠ: *Tak vypadá čas*. PVO a letectvo. č. 8/1968, s. 2,  
 Alex MASKALYK: *„Rakušáci“ – „trpené zlo“ pri budovaní armádnej elity čs. brannej moci*. Vojenská história č. 1/2015, s. 99-116,  
 Karl MEINDL: *Aufstellung und Einsatz der Flik 6 im Jahr 1914*. ÖFH-Nachrichten Nr. 1/2014, s. 4-12,  
 Karl MEINDL: *Fliegerfreundschaft. BO Lt. i.d.Res. Franz Adelsmayr*. ÖFH-Nachrichten Nr. 3/2015, s. 12-20,  
 Karl MEINDL: *Oblt. Hassan Riza Effendi Pieler*. ÖFH-Nachrichten Nr. 1/2016, s. 4-9,  
 Karl MEINDL: *Die Besitzer der Goldenen Tapferkeitsmedaille bei der k.u.k. Luftschifferabteilung bzw. Luftfahrtruppe 1914-1918. Eine Versuchstudie*. Zeitschrift der Österreichischen Gessellschaft für Ordenskunde, Nr. 30, Mai 1998, s. 13-30,  
 Karl MEINDL: *Die Inhaber der Goldenen Tapferkeitsmedaille beim k.u.k. Seefliegerkorps 1914-1918*. Zeitschrift der Österreichischen Gessellschaft für Ordenskunde, Nr. 32, Nov. 1998, s. 13-15,  
 Karl MEINDL: *Die Inhaber der Tapferkeitsmedaille für Offiziere bei der k.u.k. Luftfahrtruppe und beim k.u.k. Seefliegerkorps*. Zeitschrift der Österreichischen Gessellschaft für Ordenskunde, Nr. 31, Aug. 1998, s. 23-26,  
 Karl MEINDL: *K.u.k. Leutnant Karl Binder Ritter von Degenschild. Ein unbekannter Fliegerheld*. Zeitschrift der Österreichischen Gessellschaft für Ordenskunde, Nr. 42, Mai 2001, s. 22-27,  
 Karl MEINDL: *Eine Studie über die Lohner Lastflugzeuge Type J, B.VII. Bauart 17*. Das militärhistorische Archiv 4, September 1994, s. 26-41,  
 Karl MEINDL: *The Falcon of Feltre. Oberleutnant Frank Linke-Crawford*. Cross & Cockade Journal, Vol. 15, No 3, Autumn 1974, s. 193-202,  
 Karl MEINDL: *Polní pilot Oskar Šafář*. Signum, č. 19, září 2017, s. 942-944,  
*Melli Beese*. [http://de.wikipedia.org/wiki/Melli\\_Beese](http://de.wikipedia.org/wiki/Melli_Beese)  
 Karel MERTA: *Otázka české aviatiky*. Aviatika 2, 1919, s. 27,  
 Marek MINCBERGR: *Esa rakousko-uherského letectva – nový pohled*. Modelář Extra, sešit 10, s. 66,  
 Andrzej MORGALA: *Dzialania lotnictwa nad Ślaskiem 1918-1921*. Lotnictwo Nr. 11 & 12/1991,

- Jan MORKUS st.: *František Pachta – aviatik z Třeště*. Vlastivědný sborník Třeště a okolí. Muzejní spolek v Třešti č. 01/2017, s. 3-7,
- Ivan MOTÝL: *Když slavil bůh války*. Týden č. 31/2014 (28. 7. 2014), s. 46-51,
- Piotr MROZOWSKI: *Polskie Œffagi*. Model Hobby 23 (2005), s. 12-19,
- Rob MULDER: *Fleet list of Œsterreichische Luftverkehrs AG (1923-1938)*.  
<http://www.europeanairlines.no/fleet-list-of-osterreichische-luftverkehrs-ag-1923-1938/>
- Neoznámená zrada*. Œeské slovo, 20. 11. 1937, s. 4,  
*Neoznánil vojenskou zradu*. Národní listy, 20. 11. 1937,
- Nestěrov Petr Nikolajevič*: <http://www.russstill.org/files/biograf/04nesterov.html>;
- Nesterov, Pětr Nikolajevič*: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/9220>;
- Nesterov, Pjotr Nikolajevič*: <http://ru.wikipedia.org/wiki/nesterov>.
- Několik vzpomínek nad hrobem pilota-letce St. Pílaře*. Letec, X, č. 9, září 1934, s. 142,
- Prap. p.p.l. Rudolf NĚMEC: *Jak se provádějí výcvik pilotů za světové války*. Vojenské rozhledy, 1932.  
 Letecké rozhledy č. 3/1932, s. 607 (103) – 610 (106),
- Hans-Werner NEULEN: *Les Aigles isoles du Kaiser*. Avions No. 80, 1999, s. 29-31,
- Tom NITKA: *Ēeský námořník, kontreadmirál Bořivoj Radoň*. Moře Slovanům, XI 1936, č. 6, s. 45-47,
- Kjell NORLING: *Der geheimnisvolle Phönix D.III im Schwedischen Luftwaffenmuseum*. ŒFH-Nachrichten Nr. 2/2014, s. 4-7,
- Jiří NOVÁK: *C. a k. námořní letci v I. světové válce*. Historie a plastikové modelářství č. 7/2003, s. 16-22, č. 8/2003, s. 20-28,
- Michal NOVÁK: *Paul Fiedler - aviatik ze Šternberka*. <http://michalov.cz/paul-fiedler-18-2-1884-1955-aviatik-ze-sternberka/#more-185>
- Jindřich NUSEK: *Maněvry roku 1913 a aeroplány nad Vlašimí*. Pod Blánikem, roč. XV. (XXXVII.), čís. 4, s. 10-13,
- Oberleutnant Linke-Crawford. Zum Tode des Fliegerhelde*. Fremdenblatt 4. 8. 1918,  
*Oblt. u. Feldpilot Otto Jäger*. Kalender für das Egerland, 1918,  
*Obstuf. Dr. Josef Witiska*: <http://forum.axishistory.com/viewtopic.php?f=38&p=1304825>;
- Odevzdání revolučních medailí členům „Maffie“*. Letec, roč. I, č. 19 (1. 12. 1925), s. 2,
- Martin O'CONNOR: *Austro-Hungarian Air Aces. No 9. The Aces of Flik 60J*. Scale Models, January 1983, s. 16-18,
- Martin O'CONNOR: *Markings and Camouflage of Austro-Hungarian Aircraft in World War One, Part One to Twelve*. Cross & Cockade International, Vol. 17-19 (1986-1988), Vol. 17/I, s. 17.001-023, Vol. 17/II, s. 17.076-087, Vol. 17/III, s. 17.121-131, Vol. 17/IV, s. 17.171-175, Vol. 18/I, s. 18.031-036, Vol. 18/III, s. 18.097-118, Vol. 18/III, s. 18.168-173, Vol. 18/IV, s. 18.189, Vol. 19/I, s. 19.029-039, Vol. 19/II, s. 19.084-090, Vol. 19/III, s. 19.101-112, 19.154 a Vol. 19/IV, s. 19.157-171,
- Martin O'CONNOR – Greg VANWYRGARDEN: *Josef Kiss. Ace of Hungary*. Aerodrome Modeller, Vol. 3, No. 3, June 1977, s. 74-79,
- Karel OKTÁBEC: *Děda a Velká válka*. [http://www.velkavalka.info/osudy/Oktabec\\_Karel.pdf](http://www.velkavalka.info/osudy/Oktabec_Karel.pdf)
- Karel OKTÁBEC: *Poslední bitva rakousko-uherské armády*. [http://www.valka.cz/clanek\\_14452.html](http://www.valka.cz/clanek_14452.html)
- Andrzej OLEJKO: *Zapomniane galicyjskie niebo 1914-1915*. Historica. Czasopismo naukowe doktorantów historii Uniwersytetu Rzeszowskiego, Nr. 1, czerwiec 2007, s. 35,
- Andrzej OLEJKO: *Z walk lotniczych k. u. k. Luftschifferabteilung nad Galicją jesienią 1914 r. oraz w trakcie pierwszego i w początku drugiego oblężenia twierdzy Przemyśl w świetle archiwaliów wiedeńskiego Staatsarchiv-Kriegsarchiv i literatury pamiętnikarskiej*. Rocznik Przemyski. t. 49, 2013, zeszyt 1 - Historia Wojskowości. Wydawnictwo Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Przemyślu, Przemyśl, s. 67-120,
- Landsturm-Leutnant Leo ONCIUL: *Augenzeugen berichten. Leutnant Onciul über sein Flucht aus der russischen Kriegsgefangenschaft in die Wirren der Oktoberrevolution*. Das militärhistorische Archiv 2, April 1994, s. 34-42,
- Šime OŠTRIĆ: *Albatros D.III (Oef)*. Aero Magazin. Godina II. Broj 1. februar 1991, s. 6-14 a 42-43,
- Colin OWERS: *Fokker D.VII – the post 1918 career. Pt.1*. Air Enthusiast No. 60, November/December 1995,
- Padesátka Ing. Richarda Stolle*. Letectví, XVIII, č. 7, červenec 1938, s. 272,
- Radek PANCHARTEK: *První úspěšné rotorové létadlo – PKZ-2*.  
[http://www.valka.cz/clanek\\_134499.html](http://www.valka.cz/clanek_134499.html).
- Matjaž PARTLIČ: *Prva bojna akcija slovenskih letalcev*. <http://www.aeroklub-minima.si/main/09-19/clan2/clan2.htm>,

- František PAVELČÍK: *Bratři Žurovcové*.  
[http://apolo.kopriovnice.org/slpribor/vzpominky/bratri\\_zurovcove.htm](http://apolo.kopriovnice.org/slpribor/vzpominky/bratri_zurovcove.htm)
- Ivo PEJČOCH: *Český svaz válečníků*, Historie a vojenství č. 1/2007, s. 16-28,
- Ivo PEJČOCH: *Štábní kapitán Bedřich Adam*. Hobby Historie č. 27/2014, s. 70-71,
- Gerald PENZ: *Pilotenausbildung der k.u.k. Armee in Deutschland 1915/1916*. ÖFH-Nachrichten Nr. 1/2011, s. 4-12,
- Gerald PENZ: *Vom Flugpark zur Fliegerkompagnie*. ÖFH-Nachrichten Nr. 2/2017, s. 8-17,
- Gerald PENZ: *K.u.k. Fliegerzug I*. ÖFH-Nachrichten Nr. 3/2016, s. 4-11,
- Božena PETERKOVÁ-LÄGLEROVÁ: *Za štábním Jindřichem Kostrbou*. Letectví, roč. VI, říjen 1926, s. 255,
- Pavel PETR: *A blanký potmě... (výstavba letišť, letecké jednotky a výcvik pilotů na česko-moravském pomezí v letech 1935 až 1938)*. Pomezí Čech, Moravy a Slezska. Sborník prací ze společenských a přírodních věd, sv. 13. regionální muzeum v Litomyšli, Litomyšl 2012, s. 87-144,
- Václav PETRBOK – Jan RANDÁK: „Z krvácejících rakví teče naše vůle“. *Sudetští Němci také jako muži října?* In. *Muži října 1918. Osudy aktérů vzniku Republiky československé*. Masarykův ústav a Archiv AV ČR, v.v.i., Praha 2011, s. 169-181,
- Petroczy-Karman-Zurovec PKZ 2*: [http://www.aviastar.org/helicopters\\_eng/petroczy.php](http://www.aviastar.org/helicopters_eng/petroczy.php)
- Jan PĚNKAVA: *K počátkům letecké dopravy u nás*. Letecké listy Vol. VI, č. 3-4/1998, s. 29-31,
- Pilot Arigi – špion a provokatér. Letadlo nad Vídeň vyslal Berlín*. A-Zet č. 36 z 20. 2. 1937,
- Pilot letec franc. leg. Jan Hofman*, In. *Kapitoly o letectví. Drobné črty o stavu a pokroku letectví s ilustracemi v textu*. Masarykův letecký fond v Praze, Praha 1925, s. 230-232,
- Piloten und Beobachter*: <http://www.uku-kriegsmarine.at/fbpiloten.htm>
- Jan PCHÁLEK: *Bratři Žurovcové*. Ostrava. Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města. Sv. 11 (1981), s. 281-284,
- Pilot B. Munzar mrtev*. Letectví, II, č. 6, 22. 6. 1922, s. 1,
- Richard Georg PLASCHKA: *Zrada, vzpoura a naše historické vědomí*. Český časopis historický, roč. 89 (1991), č. 5-6, s. 777-786,
- Richard Georg PLASCHKA: *Zur Vorgeschichte des Überganges von Einheiten des Infanterieregiments Nr. 28 an der russischen Front 1915*. In. *Österreich und Europa: Festschrift für Hugo Hantsch zum 70. Geburtstag*. Verlag für Geschichte und Politik, Graz 1965, s. 455-464,
- Jaroslav PLASS: *Zabrání letiště v Chebu*. Letec roč. IV, č. 10, 1928, s. 48-51,
- Michal PLAVEC: *Al-Ma. I. česká továrna na létadla*. In. Jana KLEINOVÁ – Hana KRÁLOVÁ (eds.): *Věda a technika v českých zemích v období první světové války. Práce z dějin techniky a přírodních věd – Sv. 45*. NTM, Praha 2016, s. 71-83,
- Michal PLAVEC: *Čech, Němec, nebo heimisch?* In. *Století letectví v zemích Koruny české*, NTM, Praha 2010, s. 30-38,
- Michal PLAVEC: *Austro-węgierska poczta lotnicza a ziemie Korony Czeskiej w okresie od marca do października 1918 r.* In. Andrzej OLEJKO – Andrij KHARUK (eds.): *Lotnictwo w Przełamaniu Gorlickim 1915 r. Spojrzenie po 100 latach*. Gorlice-Rzeszów 2015, s. 213-233,
- Michal PLAVEC: *Franz Anton hrabě Nostitz-Rieneck. Námořní pilot z Čech, který sestřelil ve vzdušném souboji letadlo*. Hobby Historie č. 7 (2011), s. 22-29,
- Michal PLAVEC: *Knoller C.II. Letadlo, které se nemělo dostat do vzduchu*. In: *Dějiny vědy a techniky 16. Rozpravy Národního technického muzea v Praze 218*. Národní technické muzeum, Praha 2011, s. 43-52,
- Michal PLAVEC: *Povětrný míč, nebo povětrná koule?* In. *Století letectví v zemích Koruny české*, NTM, Praha 2010, s. 9-21,
- Michal PLAVEC: *První dva měsíce roku 1916. Karel Mašek jako přejímací technik u Fliegerarsenal Aspern*. In. *Než podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. NTM, Praha 2012, s. 41-49,
- Michal PLAVEC: *První neoficiální český výškový rekord. Klement Adamec jako zalétávací pilot*. In. *Rekordy známé i neznámé. Dobývání nebe českými (československými) letci*. NTM, Praha 2011, s. 19-25,
- Michal PLAVEC: *Uprchlý balon. Neplánovaný rekord vzduchoplavce Zdenko Dvořáka*. In. *Rekordy známé i neznámé. Dobývání nebe českými (československými) letci*. NTM, Praha 2011, s. 7-13,
- Michal PLAVEC: *Rudolf Polanecký a další průkopníci letectví ze Slánska*. In. *Armáda, Slaný a Slánsko ve 20. století*. Vlastivědné muzeum ve Slaném, 2009, s. 7-37,
- Michal PLAVEC: *Žhavé léto roku 1916. Příběh jednoho sbírkového předmětu*. Historie a plastikové modelářství č. 10/2009, s. 30-34,



- Michal PLAVEC: *Lilly Steinschneider. The First Hungarian Female Pilot of Jewish Origin*. *Judaica Bohemiae* XLVIII-1, s. 55-78,
- Michal PLAVEC: *LWF Model V Tractor. Americké letadlo československých legií*. *Legionářský směr* č. 4/2013, s. 27-29,
- Podobizny našich hrdinů*. Pražský ilustrovaný kurýr č. 169, 23. 6. 1918,
- Poslední souboj v Pardubicích*. Zprávy Klubu přátel Pardubicka, č. 3-4/1994  
<http://www.kpp.iipardubice.cz/stranky/zpravy.php?poz=160>
- Plk. pol. pilot letec Robert Schwarz do výslužby*. *Letec*, roč. X, č. 3 (březen 1934), s. 34,
- György PUNKA – Ferenc KOVACS: *L'Aviation Navale austro-hongroise en 1915*. *Avions* No. 15, Mai 1994,
- Patrick RADOSTA: *Das Fliegerass Godwin Brumowski*: <http://www.doppeladler.com/kuk/brumowski.htm>
- Rostislav RAJCHL: *Štefánik jako vojenský letec*. *Vojensko historický sborník*, VII, sv. 2/1938, s. 199-257;
- Jiří RAJLICH: *Cheb – 100 roků od vzniku prvního vojenského letiště v českých zemích*. *Hobby Historie* č. 39 (2017), s. 4-23,
- Jiří RAJLICH (ed.): *Byl jsem mechanikem hejtmana Brumowského. Ze vzpomínek Františka Šimka na jeho službu u letecké setniny Flik 41J na italské frontě roku 1918*. *Historie a vojenství* č. 2/2006, s. 92-111,
- Jiří RAJLICH: *Báječný létající Čech Otto Jindra – neúspěšnější český letec 1. světové války*. 1. a 2. část. *Historie a plastikové modelářství* č. 1/1998, s. 22-25 a č. 2/1998, s. 14-17,
- Jiří RAJLICH: *Britští stíhači mezi Adiží a Piavou. Epizody ze soumraku rakousko-uherského letectva*. 1. část. *Hobby Historie* č. 29 (2015), s. 4-21, 2. část. *Hobby Historie* č. 30 (2015), s. 54-70,
- Jiří RAJLICH: *Císařův jestřáb ze Slezska. Karl Teichmann (1897-1939)*. I. světová, č. VI/2016, s. 12-15,
- Jiří RAJLICH: *Českoslovenští letci ve francouzských službách za Velké války 1914-1918*. 1. část. *Historie a plastikové modelářství* č. 7/2004, s. 15-21, 2. část. *Historie a plastikové modelářství* č. 8/2004, s. 17-20, 3. část. *Historie a plastikové modelářství* č. 9/2004, s. 20-27,
- Jiří RAJLICH: *Český aviatik „Velké války“*. *Xantypa – Speciál První světová válka*, červen 2014, s. 38-43,
- Jiří RAJLICH: *Justin Pravoslav Hovora (1890-1964). Český námořní aviatik, podnikatel, odbojář a politický vězeň*. *Historie a vojenství* č. 1/2014, s. 75-93,
- Jiří RAJLICH: *K problematice zastoupení letců z českých zemí v rakousko-uherském letectvu*. In. *Století letectví v zemích Koruny české*. NTM, Praha 2010, s. 77-102,
- Jiří RAJLICH: *Křídla legií nad Ruskem. Letectvo čs. legií v Rusku 1918-1920*. *Revue Válka*, leden-únor 2015, s. 10-15,
- Jiří RAJLICH: *Létající legionář Jan Štork alias Jean Loustau*. 1. část. *Historie a vojenství* č. 3/2006, s. 78-96, 2. část. *Historie a vojenství* č. 4/2006, s. 59-85,
- Jiří RAJLICH: *Létali pod císařskou vlajkou. Čeští aviatci habsburské monarchie*. I. světová Speciál – Češi v rakousko-uherské armádě, s. 44-51,
- Jiří RAJLICH: *Letci československých legií v Itálii*. 1. část. *Historie a plastikové modelářství* č. 10/2008, s. 30-42, 2. část. *Historie a plastikové modelářství* č. 11/2008, s. 18-27,
- Jiří RAJLICH: *Letecká bitva nad Montellem 20. června 1918*. *Hobby Historie* č. 26 (2014), s. 28-37,
- Jiří RAJLICH: *Letecká bitva národů 31. srpna 1918 a její „české“ souvislosti*. *Historie a vojenství*, č. 2/2010, s. 4-32,
- Jiří RAJLICH: *Major polní pilot Otto Jindra (1886-1932). Neúspěšnější český letec Velké války a velitel československého Leteckého sboru*. 1. část. *Historie a vojenství* č. 2/2009, s. 4-31, 2. část. *Historie a vojenství* č. 3/2009, s. 4-31.
- Jiří RAJLICH: *Multinational Air Combat, 31 August 1918 and its Czech connections*. *Cross & Cockade International*, Vol. 43/I, Spring 2012, s. 43.002-43.026,
- Jiří RAJLICH: *Největší letecké eso z českých zemí. Julius Arigi (1895-1981)*. I. světová, III/2015, s. 14-19,
- Jiří RAJLICH: *Největší letecké eso italské fronty. Major William George Barker (1894-1930)*. *Revue Válka*, červen 2016, s. 29-33,
- Jiří RAJLICH: *Nestěrov kontra Malina. K historii prvního taranu v dějinách letecké války*. *Historie a plastikové modelářství* č. 6/2009, s. 10-23,
- Jiří RAJLICH: *Osud stíhače. Polní pilot Jan Škvor (1893-1918)*. *Revue Válka*, říjen 2014, s. 22-26,
- Jiří RAJLICH: *Pilot Karel Frič čili Karl Fritsch (1895-1968)*. *Historie a vojenství* č. 2/2014, s. 56-79,
- Jiří RAJLICH: *Poručík in memoriam Josef Kiss (1896-1918). Nejslavnější uherský stíhač k.u.k. Luftfahrtruppen*. 1. část *Historie a vojenství* č. 2/2015, s. 64-89, 2. část *Historie a vojenství* č. 3/2015, s. 80-105,
- Jiří RAJLICH: *Poslední let největšího leteckého esa starého mocnářství*. *Hobby Historie* č. 25 (2014), s. 4-10,

- Jiří RAJLICH: *Potopení francouzské ponorky Foucault 15. září 1916. Světové prvenství c. a k. námořních aviatiků*. I. světová, č. 2/2016, s. 32-34,
- Jiří RAJLICH: *První české letecké eso. Jindřich Kostrba (1883-1926)*. I. světová Speciál – Češi v rakousko-uherské armádě, s. 24-27,
- Jiří RAJLICH: *Rakousko-uherské eso es. Godwin Brumowski (1889-1936)*. Revue Válka, duben 2014, s. 23-27,
- Jiří RAJLICH: *Sestřel se šťastným koncem. Rakousko-uhersko – italský duel u Ancony 1916*. I. světová, č. VI/2015, s. 37-39,
- Jiří RAJLICH: *Smrt přišla shora a od slunce. Letecké souboje nad Alpami 1918*. Revue Válka, květen 2015, s. 30-34,
- Jiří RAJLICH: *Svědectví starého alba. Štábní šikovatel polní pilot Václav Mareš (1892-1969)*. Historie a vojenství č. 4/2014, s. 14-39,
- Jiří RAJLICH: *Šikovatel Eugen Bönsch (1897-1951). Rakousko-uherské stíhací eso z Krkonoš*. 1. část, Historie a vojenství č. 1/2017, s. 38-77, 2. část, Historie a vojenství č. 2/2017, s. 45-95, 3. část, Historie a vojenství č. 3/2017, s. 39-87,
- Jiří RAJLICH: *Válečný stíhač a učitel létání poručík letectva Rudolf Němec (1897-1969)*. Historie a vojenství č. 4/2013, s. 71-87,
- Jiří RAJLICH: *Velká válka, Arigiho „Brisfit“ a Pán prstenů*. Historie a vojenství č. 4/2011, s. 101-115,
- Jiří RAJLICH: *Vzduchem I. světovou válkou. Obrazy ze života (a smrti) zapomenutého šikovatele polního pilota Jana Škvora (1892-1918)*. Historie a vojenství č. 1/2010, s. **73-95**,
- Jiří RAJLICH – Michal DUB: *Stíhači nad Malou Dohodou a Polskem v roce 1929*. 1. část. Hobby Historie č. 22 (2013), s. 14-21, 2. část Hobby Historie č. 23 (2013), s. 36-46,
- Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL: *Godwin Brumowski*. Historie a plastikové modelářství č. 2/1992, s. 17-19,
- Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL: *Jindřich Kostrba, otec československého letectva*. 1. část. Plastic Kits Revue č. 8/1992, s. 28-30, 2. část. Plastic Kits Revue č. 9/1992, s. 24-26,
- Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL: *Josef Kiss*. Plastic Kits Revue č. 14/1993, s. 17-18,
- Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL: *Julius Arigi*. Historie a plastikové modelářství č. 3/1992, s. 18-19,
- Christian E. REITER: *Der „Verrat“ des k.u.k. Infanterieregiments Nr. 36 in der Schlacht am San im Oktober 1914*. In. Jaroslav LÁNÍK – Tomáš KYKAL (ed.) a kol.: *Léta do pole okovaná: 1914 proměny společnosti a státu ve válce*. VHÚ, Praha 2015, s. 213-220,
- Richard Hess. <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/biog/hessrichard.htm>,
- Bruce ROBERTSON: *Target Venice*. Part 1. Aviation News, 2-15 May 1986, s. 1302-1307,
- Jaroslav ROŠICKÝ: *Výprava do Chebu v listopadu 1918*. Letec, roč. V, č. 11, 1929, s. 578-580 a Letec, roč. V, č. 12, 1929, s. 663-666,
- Gunther E. ROTHENBERG: *Military Aviation in Austria-Hungary 1893-1918*. Aerospace Historian, 29 (1972), s. 77-80,
- row: *Flucht im Auto König Nikitas. Ein Feldpilot aus Tetschen organisierte den „Weltbäder-Flugverkehr“*. Sudetendeutsche Zeitung Nr. 18/1965, s. 7,
- H. H. RUSSELL: *Linke-Crawford's Death*. Cross & Cockade Journal, Vol. 2, No 4, Winter 1961, s. 350,
- Hanuš SALZ: *Etrichova a Illnerova cesta k Holubicí*. In. *Než podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. NTM, Praha 2012, s. 15-29,
- Hanuš SALZ: *La Aviadora – Životní příběh první české pilotky Boženy Laglerové*. In. *Století letectví v zemích Koruny české*, NTM, Praha 2010, s. 56-57,
- San [SALZMAN]: *Jan Štork-Lousteau, pilot bez bázně a hany. Příklad vojenské statečnosti a občanské skromnosti*. Rozlet č. 45/1946 (6. 11. 1946), s. 4-5,
- Rudolf SANDER: *Branná povinnost v Československu (1918-1938)*. In. *Sborník archivních prací*, 39, č. 1/1989, s. 255-278,
- Rudolf SANDER: *Organizační a dislokační vývoj československé armády v letech 1918-1939*. In. *Sborník archivních prací*, 35, č. 1/1985, s. 3-159,
- Rudolf SANDER: *Přehled organizace vojska habsburské monarchie v českých zemích od počátku třicetileté války do roku 1918*. In. *Sborník archivních prací*, 58, č. 2/2008, s. 235-319,
- Rudolf SANDER: *Sudetští Němci a ČSR v letech 1918-1938 ve světle archivních dokumentů*. In. *Sborník archivních prací*, 57, č. 1/2007, s. 157-236,
- Rudolf SANDER: *Události v českém pohraničí roku 1938 podle dokumentů československé armády*. In. *Sborník archivních prací*, 54, č. 2/2004, s. 657-720,

- Rudolf SANDER: *Vojensky organizovaná protistátní činnost sudetských Němců v předmnichovském Československu*. Historie a vojenství, 42, č. 2/1993, s. 68-90,
- Ladislav F. SEDLÁK – Roman JEDLIČKA: *Zajímavý odznak polního pilota*. Signum, č. 11, listopad 2015, s. 542-544,
- Jiří SEHNAL - Jiří RAJLICH: *Franz Gräser*. Plastic Kits Revue č. 15/1993, s. 17-18,
- Franz SELINGER: *Oberingenieur i.R. Franz Selinger. Ein Jahrhundert der Verbundenheit mit der Luftfahrt*. ÖFH-Nachrichten Nr. 1/2016, s. 12-15,
- Pawel SEMBRAT: *Ilustrowana historia Flik 60/J*. Militaria No 1/1996, s. 6-12,
- Otakar SEYČEK: *Padesát let Západočeského aeroklubu v Plzni*. Letectví a kosmonautika č. 22/1969, s. 24/864-25/865,
- Vic SHEPPARD & Norman FRANKS: *The Camels of 45*. Cross & Cockade Journal, Vol. 3, No 1, 1974, s. 03.012-016,
- Vlastimil SCHILDBERGER: *Siberian Odyssey. The story of an obscure American aircraft serving with the Czechoslovak Legions in Siberia*. Air Classics May 1979, s. 86-93,
- Vlastimil SCHILDBERGER ml.: *Čeští vojáci na bojištích Velké války. Švejkové v rakouských uniformách?* Revue Moravského zemského muzea č. 0/2014, s. 21-27,
- Z[deněk] SCH[INDLER]: *Za plukovníkem let. Jindřichem Maršálkem*. Vojenské rozhledy, 1938. Letecké rozhledy č. 2/1938, s. 237 (25) – 239 (27),
- Dušan SCHNEIDER: *Byl při tom... (Karel Janhuber - retrospektiva leteckého rodáka ze Židenic)*. In. Sborník k jubilejní výstavě 80. výročí založení československého letectva 1918-1998. Svaz letců ČR pobočka genmjr. Otmaru Kučery, DFC Brno. Brno 1999, s. 16-36,
- Karl SCHOSSLEITNER: *Linke-Crawfords letzter Flug*. Radio-Wien, č. 6/1933, s. 6,
- Karl SCHOSSLEITNER: *Der Flieger des Löwen*. Wochen-Rundschau 2. Jg, 6. 1. 1934, s. 1-2,
- Walter SCHROEDER: *„Luftsieg“ gegen ein U-Boot*. ÖFH-Nachrichten Nr. 4/2004, s. 10-14,
- Michal SCHVARC: *Z anonymity k oficialite – organizácia Sicherheitsdienstu na Slovensku v rámci Pohotovostnej skupiny H Sipo a SD*. In: Slovenská republika 1939-1945 očami mladých historikov. Zv. 5. Slovenská republika medzi Povstaním a zánikom 1944-1945 / Banská Bystrica, Ústav vedy a výskumu Univerzity M. Bela - Katedra histórie Fakulty humanitných vied UMB - Štátna vedecká knižnica 2006, s. 83-95,
- Jaroslav SKÁLA: *Z historie letecké roty č. 1 čs. vojsk na Rusi*. In. Českoslovenští letci v boji za naše osvobození. Letecký kalendář na rok 1927, s. 53-55,
- Jan SKALICKÝ: *Památce Jendy Hofmana*. Letec, IV, 1928, s. 33-37,
- Jan SKALICKÝ: *Počátky našeho letectví ve Francii*. In. Československá legie ve Francii 1914-1918 (I). Kruh francouzských legionářů, Praha 1928, s. 87-99,
- Václav SLUKA: *Československá armáda v letech. I. (1918-1920)*. Historie a vojenství č. 5/1995, s. 98-138, *II. (1921-1934)*, Historie a vojenství č. 6/1995, s. 118-165, *a III. (1935-1939)*, Historie a vojenství č. 1/1996, s. 87-123,
- Viktor Georgijevič SOKOLOV: *Taran Něstěrova. Vospomonanija očevidca*. Almanach Proměťej, b.r., Jaroboj SRCH: *Vzpomínky na leteckou činnost válečného námořnictva v letech 1916-1918 Puntisella u Poly v Istrii*. Moře Slovanům, XI 1936, č. 6, s. 49-50,
- Robert STACH: *Lohner „L“ Seeflugzeuge*. ÖFH-Nachrichten Nr. 3/1982,
- Zuzana STANOVÁ – Faivre DUPAIGRE: *Ohromující vojenská a diplomatická kariéra Milana Rastislava Štefánika (1914-1918) vo svetle archívnych dokumentov v Chateau de Vincennes v Paříži*. In. Marián HRONSKÝ – Miloslav ČAPLOVIČ (eds.): *Generál dr. Milan Rastislav Štefánik – vojak a diplomat*. Zborník príspevkov a materiálov z vedeckej konferencie v Bratislave 4.-5. mája 1999. VHÚ, Bratislava 1999, s. 109-122,
- Vilém STANOVSKÝ: *Co utkvělo v paměti po padesáti letech*. Historie a vojenství č. 4/1967, s. 661-672,
- Hans-Heiri STAPFER: *Flucht aus Ruinen. Albatros Jäger in der Schweiz*. Cockpit, 2008,
- Bedřich STARÝ: *Českoslovenští letci v boji na naše osvobození*. In. Českoslovenští letci v boji za naše osvobození. Letecký kalendář na rok 1927, s. 27-35,
- Bedřich STARÝ: *Z mých válečných vzpomínek*. In. Českoslovenští letci v boji za naše osvobození. Letecký kalendář na rok 1927, s. 32-34,
- John STEELE: *War historian stole 15,000 public reports*. The Daily Telegraph, 23. 2. 1991, s. 6,
- Jörg C. STEINER: *Pilotní odznaky rakouské monarchie (6/6-a). Nerealizované návrhy odznaků c. a k. armády*. Signum. Zpravodaj Klubu faleristů v Brně, V. řada, č. 10, červen 2010, s. 489-494,

- Jörg C. STEINER: *Pilotní odznaky rakouské monarchie (6/6-b). Nerealizované návrhy odznaků c. a k. válečného námořnictva*. Signum, č. 11, září 2010, s. 543-549.
- Hans STEKL: *Zwischen Machtverlust und Selbstbehauptung. Österreichs Hocharistokratie vom 18. bis 20. Jahrhunderts*. In: Hans Ulrich WEHLER (Hrsg.): *Europäischer Adel 1750-1950*. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1990, s. 163;
- Oswald STREUBEL: *Der Falke von Feltre*. Die Heimat, Märzfolge 1938, s. 11,
- Jörg C. STEINER - Glenn JEWISON: *Units of the k.u.k. Luftfahrtruppe (LFT) 1914-1918*. <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/lft.htm>
- Pavel SUK: *Výsledky generálů Rudolfa Viesta a Jána Goliana při poslední kampani německé propagandy v protektorátním tisku*. 1. část, *Paginae historiae*, č. 15 (2007) s. 377-428, 2. část, *Paginae historiae*, č. 16 (2008), s. 381-435 a 3. část, *Paginae historiae*, č. 17, (2009), s. 157-221,
- Světový výškový rekord českého letce*. *Aviatica* č. 1/1919, s. 12-13,
- Pavel SVITÁK: *Motory z Karlína*. In: *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 1 (2003), s. 30-31,
- Pavel SVITÁK: *Al-Ma, české závody na letadla, s.r.o. - Al-Ma, Böhmische Flugzeugwerke GmbH*. In: *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 1 (2003), s. 32-34,
- Pavel SVITÁK: *Otázka české aviatiky*. In: *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 1 (2003), s. 35-36,
- Pavel SVITÁK: *Letecký arsenál a Vojenská továrna na letadla*. In: *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 1 (2003), s. 37-39,
- Pavel SVITÁK: *Letecký úřad a Letecká komise*. In: *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 1 (2003), s. 40-42,
- Pavel SVITÁK: *Avia s.r.o.* In: *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 1 (2003), s. 50,
- Pavel SVITÁK: *Čihák Typ C (2) Rapid*. 1. část. *Letectví a kosmonautika* č. 7/2015, s. 82-86, 2. část. *Letectví a kosmonautika* č. 8/2015, s. 82-87,
- Pavel SVITÁK: *František Šimůnek a Aviatické družstvo v Pardubicích*. *Zprávy klubu přátel Pardubicka* č. 1-2/1990,
- Pavel SVITÁK: *Československá republika 1918-1939*. In: *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 11 (2009), s. 45-66,
- Pavel SVITÁK: *Český aviatický klub*. *Letectví a kosmonautika* č. 19/1989, s. 2/722-3/723,
- Pavel SVITÁK: *K osmdesátiletí čs. letectví*. *Letectví a kosmonautika* č. 1/1998, s. 12,
- Pavel SVITÁK: *První letadla*. *Letectví a kosmonautika* č. 2/1998, s. 12/80,
- Pavel SVITÁK: *Než se zrodil letecký průmysl*. *Letectví a kosmonautika* č. 4/1998, s. 15/219,
- Pavel SVITÁK: *První týdny československého letectví*. *Letectví a kosmonautika* č. 7/1998, s. 12/428-13/429,
- Pavel SVITÁK: *První boje*. *Letectví a kosmonautika* č. 8/1998, s. 12/796-14/798,
- Pavel SVITÁK: *První letiště v Praze*. *Letectví a kosmonautika* č. 9/1998, s. 12/864-13/865,
- Pavel SVITÁK: *Neznámé stopy málo známé akce*. *Letectví a kosmonautika* č. 12/1998, s. 12/1036-13/1037,
- Pavel SVITÁK: *Na počátku byla Alma*. *Letectví a kosmonautika* č. 13/1998, s. 12/1112-13/1113,
- Pavel SVITÁK: *Letecký sbor v Praze*. *Letectví a kosmonautika* č. 14/1998, s. 12/1180-13/1181,
- Pavel SVITÁK: *Svaz československých pilotů*. *Letectví a kosmonautika* č. 17/1998, s. 12/1384-13/1385,
- Pavel SVITÁK: *Letecký sbor na počátku roku 1919*. *Letectví a kosmonautika* č. 18/1998, s. 12/1460-13/1461,
- Pavel SVITÁK: *Klid byl jen relativní*. *Letectví a kosmonautika* č. 19/1998, s. 12/1536-13/1537,
- Pavel SVITÁK: *Zrod leteckého průmyslu*. *Letectví a kosmonautika* č. 22/1998, s. 12/1740-14/1742,
- Pavel SVITÁK: *Zahraniční pomoc*. *Letectví a kosmonautika* č. 23/1998, s. 12/1808-13/1809,
- Pavel SVITÁK: *Letecký sbor na konci roku 1919*. *Letectví a kosmonautika* č. 24/1998, s. 12/1876-13/1877,
- Pavel SVITÁK: *Z kalendária československého (českého a slovenského) letectví*. *Letectví a kosmonautika* č. 25-26/1998, s. 75/2007-86/2018,
- Pavel SVITÁK: *První mezinárodní*. *Letectví a kosmonautika* č. 18/2000, s. 34/1210,
- Pavel SVITÁK: *Eugen Čihák za Velké války*. *Journal LHS*, Vol. I, č. 1/1991, s. 4-5,
- Pavel SVITÁK: *Několik poznámek ke 100. výročí dálkového přeletu Praha-Pardubice*. In: *Rekordy známé i neznámé. Dobývání nebe českými (československými) letci*. NTM, Praha 2011, s. 14-18,
- Pavel SVITÁK: *Průkopníci letectví 1784-1914*. In: *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 11 (2009), s. 5-31,
- Pavel SVITÁK: *První konstrukce Kármána a Žurovce*. In: *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 40-41,

- Pavel SVITÁK: *Říkali mu táta*. Letectví a kosmonautika č. 4/1997, s. 12/216-13/217,
- Pavel SVITÁK: *Sto let motorového létání v Čechách*. In. Století letectví v zemích Koruny české, NTM, Praha 2010, s. 39-48,
- Pavel SVITÁK: *Počátky létání v Pardubicích a Ing. Jan Kašpar*. In. Východočeský sborník historický č. 4/1994, s. 157-174,
- Pavel SVITÁK: *Schichtův let*. Aero Hobby č. 2/2014 (březen-duben), s. 36-40,
- Pavel SVITÁK: *Opomíjený aviatik Eugen Čihák*. Aero Hobby č. 2/2015 (březen-duben), s. 22-24,
- Pavel SVITÁK: *Eugen Čihák*. Zprávy klubu přátel Pardubicka č. 5-6/1985,
- Pavel SVITÁK: *Hugo Čihák*. Zprávy klubu přátel Pardubicka č. 3/1985,
- Pavel SVITÁK: *Letadla Eugena Čiháka*. Zprávy klubu přátel Pardubicka č. 7-8/1985,
- Pavel SVITÁK: *Žurovcův vrtulník*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 42-48,
- Pavel SVITÁK – Radko VAŠÍČEK: *K dějinám vrtulníků v Rakousku a Rakousko-Uhersku*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 30-32,
- Pavel SVITÁK – Radko VAŠÍČEK: *Pozorovací vrtulník podle Petrůczyho*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 36-39,
- František SYČEK: *Formování I. leteckého oddílu při štábu Čsl. vojsk na Rusi*. In. Českoslovenští letci v boji za naše osvobození. Letecký kalendář na rok 1927, s. 48-53,
- Emil SZOMORY: *Der Luftangriff auf Laibach*. In. *Helden Werk 1914-1918*. Heldenwerk Verlags- und Vertriebs – G.m.b.H. Innsbruck 1919, s. 40-41,
- Jan F. ŠÁRA: *Ve stínu vlastního jména*. Letectví a kosmonautika č. 1/1997, s. 12-14,
- Jan F. ŠÁRA: „*Práce*“ na inzerát. Letectví a kosmonautika č. 5/1967, s. 177,
- Jan J. ŠAFAŘÍK: *Austro-Hungarian Air Aces*. [http://aces.safarikovi.org/victories/austria\\_hungary-ww1.pdf](http://aces.safarikovi.org/victories/austria_hungary-ww1.pdf)
- Jan J. ŠAFAŘÍK: *Sestřely přiznané v době I. světové války*. <http://aces.safarikovi.org/victories/victories-czech-ww1pdf>;
- Ivan ŠEDIVÝ: *Velká válka 1914-1918 (Pokus o rekapitulaci)*. Český časopis historický, roč. 96, č. 1/1998, s. 1-25,
- Ivan ŠEDIVÝ: *Legionáři a československá armáda 1918-1938*. In: *České země a Československo v Evropě XIX. a XX. století. Sborník prací k 65. narozeninám prof. dr. Roberta Kvačka*. HÚ AV ČR, Praha 1997, s. 223,
- Petr ŠOBÍŠEK: *Jediný Fokker D.VII (MÁG) v československém letectvu*. Novinky MPM č. 26 (2005), s. 2-6,
- Libor ŠPUREK. *Volo su Vienna*. Revi č. 83/2011, s. 42-43,
- Pavel ŠRÁMEK: *Důstojníci německé národnosti v československé meziválečné armádě*. In. Jaromír TAUCHEN – Karel SCHELLE (eds.): *Češi a Němci v meziválečném Československu*. Key Publishing, Ostrava 2013, s. 254-260,
- Jenda ŠTORKU: *Co se může přihodit aviatikovi*. Tribuna českých hochů (občasník Výboru českých dobrovolníků ve Francii). 20. 11. 1916, s. 1,
- Ivo ŠTUKA: *Nad vlnami*. Československý voják č. 6/1959 (16. 3. 1959), s. 26-27,
- Stanislav ŠUSTA: *Orel Michaila Frunze*. Letectví a kosmonautika č. 11/1965,
- Petr ŠVANDA: *Neláhké letecké začiatky*. Letectví a kosmonautika č. 3/2012, s. 44-45,
- R. Š.: *Nad hrobem našeho „táty“*. Letec, roč. II, č. 16 (15. 10. 1926), s. 3,
- Petr A. TESAŘ: *3. Vörös Repülősásad – 3. Rudý letecký oddíl*. Revi č. 58/2005, s. 10-14,
- Petr A. TESAŘ: *Albatros D.II – první vítězství stíhaček K.u.k. Luftfahrtruppe na ruské frontě*. Revi č. 95/2014, s. 32-37,
- Petr A. TESAŘ: *Anton Grössler - Fluglehrer za Velké války*. Revi č. 77/2009, s. 6-9,
- Petr A. TESAŘ: *Photoeinsitzer Fliegerkompagnie 40P*. Revi č. 84/2011, s. 24-26,
- Petr A. TESAŘ: *Feldwebel Jan Škvor – z fotoalba českého polního pilota*. Revi č. 91/2013, s. 34-38, Revi č. 92/2013, s. 14-17,
- Petr A. TESAŘ: *Největší italské eso sestřelil Ostravák!* Revi č. 94/2013, s. 34-36,
- Petr A. TESAŘ: *Piráti z Albánie - Albatrosy D.III (Oef) 53.30 a 53.28 u Flik 6F*. Revi č. 82/2011, s. 6-11,
- Petr A. TESAŘ: *RAF RE8 A4445 – první britský kořistní letoun k.u.k. Luftfahrtruppe*. Revi č. 90/2013, s. 24-30,
- Petr A. TESAŘ: *Se čtyřlístkem u Flik 3J*. Revi č. 83/2011, s. 30-33,
- Petr A. TESAŘ: *Sopwith 1 ½ Strutter – „ukořistěn v Oděse“*. Revi č. 93/2013, s. 13-16,
- Petr A. TESAŘ: *Stabsfeldwebel Josef Novák – potvrzená vítězství českého stíhacího esa*. 1. část. Revi č. 85/2011, s. 14-19, 2. část. Revi č. 86/2011, s. 26-32,

- Petr A. TESAŘ: *Velbloud v Itálii*. Revi č. 49/2003, s. 9-11;
- Petr A. TESAŘ - Jan ZAHÁLKA: *Polní pilot Josef Novák*. Historie a plastikové modelářství č. 7/1996, s. 19-23,
- The Pioneers: An Anthology: Leon et Robert Morane and Raymond Saulnier*:  
<http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/morane-saulnier.html>;
- The Shuttleworth Aircraft Collection*. <http://www.shuttleworth.org/shuttleworth-collection/aircraft.asp>
- The World First Aerial Victory*: <http://wio.ru/ww1a/ace1.htm>;
- Antonín TICHÝ: *Hledání ztraceného syna*. Krkonoše – Jizerské hory č. 11/2009, s. 44-45;
- Antonín TICHÝ: *Plachty a křídla ve větru nad Bilou loukou*. Krkonoše č. 4/2007, s. 20-22;
- Antonín TICHÝ: *Jméno z pomníku padlých*. <http://www.freiheit.cz/11-krkonose--mesicnik-o-prirode-a-lidech/538-jmeno-z-pomniku-padlych.html>;
- Antonín TICHÝ: „*Sprung der spinennen Flieger*“. <http://www.freiheit.cz/6-schlaraffia--umeni-pratelstvi-humor/540-sprung-der-spinennen-flieger.html>;
- Jaromír TLUSTÝ: *Vzpomínky letce-legionáře* [Augustina Charvátka]. Revi č. 50/2003, s. 8-10;
- Todessturz bei der Pilotenprüfung*. Kleine Volks-Zeitung, 5. 6. 1936,
- Tödlicher Fliegerabsturz*. Brüxer Zeitung 25. 2. 1920, s. 1-2,
- Tatjana TÖNSMEYER: *Die Einsatzgruppe H in der Slowakei*. In. Joachim HÖSSLER – Wolfgang KESSLER (eds.): *Finis mundi - Endzeiten und Weltenden im östlichen Europa: Festschrift für Hans Lemberg zum 65. Geburtstag (Quellen Und Studien Zur Geschichte Des Ostlichen Europa*. Steiner, Stuttgart 1998, s. 184-186,
- Bernd TÖTSCHINGER: *From the Albums*. Cross & Cockade Journal, Vol. 12, No 3, 1981, s. 12.139-12.140;
- Bernd TÖTSCHINGER: *Letter from Bernd Tötschinger*. Additional info on Julius Arigi and Austrian aircraft and unit designations (ke s. 12.131-136). Cross & Cockade Journal, Vol. 13, No 2, 1982, s. 13.095;
- Bernhard TÖTSCHINGER: *De Brandenburg KD Jagdeinsitzer*. Das militärhistorische Archiv 1, Februar 1994, s. 22-28,
- Václav TRANTINA: *Pedagogové VŠB v Příbrami*. <http://slon.diamo.cz/hpvt/2001/sekce/tradice/06/T06.htm>
- Thomas TRAUNER: *Julius Arigi*. Cross & Cockade Journal, Vol. 12, No 3, 1981, s. 12.131-136;
- Jan TRNKA: *Letecká doprava v Československu - léta válečná*. Letectví a kosmonautika č. 14/1995, s. 51-53.
- Trest za neoznámení zrady*. A-Zet, 20. 11. 1937,
- Pavel TÝC: *Vojáci u zrodu ČSA*. Letectví a kosmonautika č. 21/1998, s. 12/1672-13/1673,
- Pavel TÝC: *LWF (Lowe, Willard, Fowler) Model V Tractor*. 1. část. Letectví a kosmonautika č. 1/1993, s. 27-30, 2. část. Letectví a kosmonautika č. 2/1993, s. 26/94-29/97, 3. část. Letectví a kosmonautika č. 3/1993, s. 25/161-27/163, 4. část. Letectví a kosmonautika č. 4/1993, s. 27/231-29/233,
- Unterlassene Militärverrats-Anzeige. Ein Oesterreicher verurteilt*. Prager Tagblatt, 20. 11. 1937,
- Ivan URMINSKÝ: *Českoslovenští letci ve francouzské a italské armádě 1914-1918*. Historie a vojenství č. 6/1996, s. 31-46,
- Ivan URMINSKÝ: *Letecké síly československých legií v Rusku 1918-1920*. Historie a vojenství č. 4/1995, s. 21-49,
- Ivan URMINSKÝ: *Stalo se před 70 léty*. Letectví a kosmonautika č. 12/2000, s. 13/761-15/763,
- Josef VÁCLAVÍK: *Dipl. Ing. Karl F. M. Rösner - Šumperský rodák, moravský Němec, jeden z našich prvních leteckých konstruktérů*. Hobby Historie č. 32 (2015), s. 18-27,
- P[avel] V[ANČURA]: *Kdo byl Bohumil Munzar*. Letectví a kosmonautika č. 11/1974, s. 9/409,
- P[avel] V[ANČURA]: *Kdo byl Josef Novák*. Letectví a kosmonautika č. 2/1974, s. 9/49,
- P[avel] V[ANČURA]: *Kdo je František Šimek*. Letectví a kosmonautika č. 13/1974, s. 9/489,
- Raymond VANN: *British Squadrons Over the Alps*. Cross & Cockade Journal, Vol. 3, No 1, 1974, s. 03.001-006;
- Radko VAŠÍČEK: *Čeští a slovenští letci v 1. světové válce*. Letectví a kosmonautika č. 25/1965, s. 20/836-22/838,
- Radko VAŠÍČEK: *Bořivoj Radoň – český velitel rakouskouherského námořního letectva*. In. *Češi a Slováci v historii letectví 4*. Speciál L+K č. 2/2004, s. 28-31,
- Radko VAŠÍČEK: *Bratři Žurovcové*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 50,
- Radko VAŠÍČEK: *Český pilot a konec velkoletadla*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K 4 (2/2004), s. 52-53,
- Radko VAŠÍČEK: *Český velitel rakousko-uherského námořního letectva*. Militaria č. 2/1991, s. 22-23,
- Radko VAŠÍČEK: *Češi a Slováci v habsburské monarchii*. In. *Češi a Slováci v historii letectví 4*. Speciál L+K č. 2/2004, s. 4-5,

- Radko VAŠÍČEK: *Kdo byl Vilém Žurovec*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 7 (2005), s. 49,
- Radko VAŠÍČEK: *Kdo sestřelil Jana Obešlo 14. října 1917*. Historie a plastikové modelářství č. 5/1999, s. 17-20,
- Radko VAŠÍČEK: *Kiss József, pilot*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K 4 (2/2004), s. 18-27,
- Radko VAŠÍČEK: *My name is Blaha*. Cross & Cockade, Vol. 16, No 4, 1975, s. 350-353;
- Radko VAŠÍČEK: *Nálet na Vídeň 9. srpna 1918*. Historie a plastikové modelářství č. 4/1995, s. 22-27,
- Radko VAŠÍČEK: *Námořní letec Heřman Czirolnik*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K 4 (2/2004), s. 32-37,
- Radko VAŠÍČEK: *Osudy jednoho českého pilota (Rudolf Šimáček, 1897-1992)*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K 4 (2/2004), s. 9-17,
- Radko VAŠÍČEK: *Scaroni kontra Munzar*. Militaria č. 1/1991, s. 24-25,
- Radko VAŠÍČEK: *Scaroni kontra Munzar 21. března 1918*. Revi č. 29/1999, s. 4-8,
- Radko VAŠÍČEK: *21. března 1918: Scaroni kontra Munzar*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K 4 (2/2004), s. 38-45,
- Radko VAŠÍČEK: *Z válečného deníku Josefa Žurovce 1916-1917*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K 4 (2/2004), s. 47-51,
- Radko VAŠÍČEK – Jan ZAHÁLKA: *Polní pilot a šéfpilot továrny Letov Alois Ježek (1890-1956)*. Historie a plastikové modelářství č. 4/2003, s. 19-21,
- Giorgio VIOLA: *Il cavaliere romantico Josef Kiss: pilota di guerra*.  
[http://www.mostradiborgo.it/index.php?option=com\\_content&task=view&id=83&Itemid=40](http://www.mostradiborgo.it/index.php?option=com_content&task=view&id=83&Itemid=40),
- Giorgio VIOLA: *Una storia d'amore a Pergine durante la prima guerra mondiale: Enrica Bonaccher e József Kiss*: [http://www.mostradiborgo.it/index.php?option=com\\_content&task=view&id=80&Itemid=40](http://www.mostradiborgo.it/index.php?option=com_content&task=view&id=80&Itemid=40)
- Bohdan VIPLER: *Deník leteckého oddílu Čechovojsk na Rusi*. In. *Kapitoly o letectví. Drobné črty o stavu a pokroku letectví s ilustracemi v textu*. Masarykův letecký fond v Praze, Praha 1925, s. 199-211,
- Bohdan VIPLER: *Letecká škola v Omsku*. In. *Kapitoly o letectví. Drobné črty o stavu a pokroku letectví s ilustracemi v textu*. Masarykův letecký fond v Praze, Praha 1925, s. 212-223,
- Bohdan VIPLER: *Odjezd leteckého oddílu Čechovojsk do vlasti*. In. *Kapitoly o letectví. Drobné črty o stavu a pokroku letectví s ilustracemi v textu*. Masarykův letecký fond v Praze, Praha 1925, s. 224-229,
- Patrik VIRKNER: *Dopis z nebe. Příběh patrně prvního a navíc „milostného“ psaní, doručeného u nás „leteckou“ poštou*. Xantypa č. 3/2012, s. 86-87,
- Virtualnaja Kača: Stať o Nestěrově: Kača (KVVAUL) – Muzej – Stať o Nestěrově P\_N.htm*.  
*Virtuosita letců*. Letec, roč. II, č. 6 (15. 5. 1926), s. 2,
- Bohumil VLACH: *Kdo byl mjr.let. Robert Lev Melč – organizátor čs. letectva v ruské legii*. Vlastivědný sborník Novojičínka, 2007, 56.-57. sv., s. 26-33,
- Bohumil VLACH – Josef VÁCLAVÍK: *Kapitoly z počátků vojenského letectva v Československu*. 1. část, Revi č. 6/1995, s. 27-31, dokončení, Revi č. 7/1995, s. 39-42,
- Bohumil VLČEK: *Vojenské figury, které spisovatel Hašek zvěčnil v románě "Dobrého vojáka Švejka"*.  
<http://honsi.org/literature/svejk/dokumenty/vlcek/figury.html>
- Von unserm Fliegern*. Bohemia 25. 11. 1914,
- Dimitri VOGIATZIS: *Some notes on Early Balkan Aviation History (1912-13)*.  
[http://www.kroraina.com/varia/vogiatzis\\_early\\_balkan\\_aviation.pdf](http://www.kroraina.com/varia/vogiatzis_early_balkan_aviation.pdf)
- Janni VORLÍČEK: *Patnáct sestřelů má na svém kontě letecké eso z Ústí! Ústecký deník* 13. 11. 2012,
- Janni VORLÍČEK: *Letecké eso z Ústí? Proslavil se a padl v Itálii u Isonza! Ústecký deník* 20. 11. 2012,
- Vrch. ředitel Karel Hupner padesátníkem*. Letectví, červenec 1934, s. 244-245,
- Vzpomínky (rtm. pilot-letec S. Pilarš)*. Letec, roč. I, č. 20 (15. 12. 1925), s. 3,
- Vzpomínky 58 - Max Schnitzer*. <http://www.tosvarnsdorf.cz/cz/o-spolecnosti/historie/vzpominky/clanky/vzpominky-58-max-schnitzer.html>,
- J. St. WEIGER: *Český důstojník prozradil zamýšlenou rakouskou ofensivu*. In. *Slavné činy legionářů v Itálii, na Rusi a ve Francii. Vzpomínky a líčení od různých autorů*. J. Svátek, Jihočeské lidové knihkupectví, České Budějovice 1919,
- Douglass WHETTON: *Ace on the Piave – Lt Christopher McEvoy, DFC, Italian War Medal*. Cross & Cockade Journal, Vol. 3, No 1, 1974, s. 03.007-011;
- Christian WILLARS [Oswald KOSTRBA-SKALICKÝ]: *Unbedankt und vergessen. Die Luftstreitkräfte Altösterreichs*. Die Presse; Wien 30./31. August 1980,

- Christian WILLARS [Oswald KOSTRBA-SKALICKÝ]: *Die Helden und die Toten. Altösterreichs Luftstreitkräfte*. Die Presse; Wien 6./7. September 1980,
- George H. WILLIAMS: *And the Bird is on the Wing... The Story of Lt C. G. Catto RFC/RAF*. Cross & Cockade Journal, Vol. 6, No 1, 1975, s. 06.030-037;
- David WILSON: *Wingnuts. Behind the Lord of the Wings*.  
[http://www.hyperscale.com/2010/features/wwinterviewdw\\_1.htm](http://www.hyperscale.com/2010/features/wwinterviewdw_1.htm)
- Z *deníku kapitána Šebesty*. In. Českoslovenští letci v boji za naše osvobození. Letecký kalendář na rok 1927. s. 41-44.
- Z *deníku kapitána-letce Šebesty*. In. Československá legie ve Francii 1914-1918 (I). Kruh francouzských legionářů, Praha 1928, s. 91-94,
- Zapomniany czas, zapomniana epoka czyli skrzydlata Galicja*. Tygodnik Sanocki, 26. 8. 2005, s. 1-4,  
<http://www.tygodnik-esanok.pl>;
- Jan ZAHÁLKA: *Poslední let z Przemyslu*. Historie a plastikové modelářství č. 1/2001, s. 23-29,
- Jan ZAHÁLKA: *Fliegergast Václav Růžička a jeho příběh starý 92 let*. Revi č. 78/2010, s. 6-10,
- Jan ZAHÁLKA: *První světová válka 1914-1918*. In. *Češi a Slováci v historii letectví*. Speciál L+K č. 11 (2009), s. 32-44,
- Jan ZAHÁLKA – Petr A. TESARĚ: *Alan Jerrard a jeho Camel B5648*. Historie a plastikové modelářství č. 12/1993, s. 23-25,
- Jan ZAHÁLKA – Petr A. TESARĚ: *Major William George Barker aneb Z válečného života nejúspěšnějšího letce na italské frontě*. Historie a plastikové modelářství č. 3/1993, s. 20-23,
- Jan ZAHÁLKA – Petr A. TESARĚ: *Polní pilot Josef Novák*. Historie a plastikové modelářství č. 7/1996, s. 19-23,
- Zahraniční let štkt. Stanovského na letadle Ab-11*. Letec, roč. II, č. 8 (15. 6. 1926), s. 1-2,
- Zahraniční let štkt. Stanovského na letadle Ab-11. Štkt. Stanovský pokračuje v cestě*. Letec, roč. II, č. 9 (1. 7. 1926), s. 1,
- Zahraniční let štkt. Stanovského na letadle Ab-11. Proletěl 23 států, tři díly světa a urazil na 15.000 km*. Letec, roč. II, č. 11 (1. 8. 1926), s. 1-2,
- Henry L. de ZENG IV – Douglas G. STANKEY: *Luftwaffe Officer Career Summaries*.  
<http://www.ww2.dk/lwoffz.html>
- Horst ZOELER: *Junkers Production List*. [http://www.geocities.ws/hjunkers/ju\\_j52pl.htm](http://www.geocities.ws/hjunkers/ju_j52pl.htm)
- Zum Tode der Oberleutnant Frank Linke-Crawford*. Az Aéro, VI, č. 16 (25. 8. 1918),
- Jaroslav ZVĚŘINA: *Zkušební piloti firmy Letov*. In. *Než podmaníme vzduch. Zalétávací a zkušební piloti a letecké výzkumné ústavy*. NTM, Praha 2012, s. 49-58,
- Zwölfte Isonzoschlacht*. [http://de.wikipedia.org/wiki/Zw%C3%B6lfte\\_Isonzoschlacht](http://de.wikipedia.org/wiki/Zw%C3%B6lfte_Isonzoschlacht)

### Rukopisy a nepublikované práce:

- Jaromír DIAKOW: *Stärke der Flieger und Luftschiffverbände bis 24. Aug. 1914*. Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe - Zweigstelle Wien 1940 (ÖStA, Wien),
- Jaromír DIAKOW: *Die Tätigkeit der österreichisch-ungarischen Luftstreitkräfte im Feldzuge gegen Serbien und Montenegro im Jahre 1914*. Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe - Zweigstelle Wien 1941/1942 (ÖStA, Wien),
- Benno Ritter FIALA von FERNBRUGG: *Die Schlacht an der Piave 1918* (ÖStA, Wien),
- Ronald Wayne HANKS: *The End of an Institution: The Austro-Hungarian Army in Italy, 1918*. doctoral thesis, Rice University, 1977,
- Jan HANZL: *Z vyprávění dlouholetého pracovníka v letectví*. b.m. 1957-1958 (kopie v archivu autora)
- Jan HARTL: *Na křídlech. 50 let závodu Aero – Letov*. Praha 1968 (kopie v archivu autora)
- Rudolf HOLEKA: *Kronika 1883-1946* (NTM Praha),
- Oberst a.D. Erich KAHLEN: *Die Entwicklung der österreichisch-ungarischen Fliegertruppe von 1914 bis 1916*. Studie im Kriegsarchiv/Luftfahrtarchiv, Wien 1942 (ÖStA, Wien),
- Oberst a.D. Erich KAHLEN – Jaromír DIAKOW: *Die Kriegsergebnisse an der Österreich-ungarischen Südwestfront in den Jahren 1915-18 und die Lehren für den Luftkrieg*. Studie im Kriegsarchiv/Luftfahrtarchiv, Wien 1945 (ÖStA, Wien),
- Jan KUPKA. *Letci v podzemí. Vzpomínky po třiceti letech*. Praha 1974 (kopie v archivu autora)



Dieter LIPPERT: *Oberleutnant i.d. Res. Benno Ritter Fiala von Fernbrugg. Tornisterkind, Techniker, Soldat, Flieger und als solcher Kriegsheld im Ersten Weltkrieg, danach erneut Techniker, noch einmal Soldat, wieder Techniker und zuletzt Trafikant.* Diplomarbeit zur Erlangung des Magistergrades der Philosophie aus der Studienrichtung Geschichte, eingereicht an der Universität Wien 2006, (ÖStA, Wien),  
 Václav MAREŠ: *Vzpomínky polního pilota rakousko-uherské armády.* b.m., před r. 1969 (kopie v archivu autora)  
 Karel SLAVÍK: *V osvobozené vlasti 1918-1938,* b.m., b.r. (kopie v archivu autora)  
 Jan STORK: *Jan Štork alias Jean Loustau.* La Plaine 2004 (kopie v archivu autora)  
 František ŠIMEK: *Několik vzpomínek na I. světovou válku jako voják u letectva v rakouské armádě.* Praha 1970 (kopie v archivu autora).

Na závěr bych rád vyjádřil své poděkování všem, kteří mi byli při přípravě této práce jakkoli nápomocni. Jsou to historici, archiváři, muzejníci, knihovníci, městští a matriční úředníci a úřednice, soukromí badatelé, sběratelé, antikváři, vetešníci a rodinní příslušníci bývalých aviatiků c. a k. monarchie. Uvádím je v abecedním pořadí:

Mgr. Tomáš Adamec (SOKA Frýdek-Místek)  
 Ing. Jan Alaxin (Praha)  
 dvorní rada Dr. phil. Gerhard Artl (ÖStA, Vídeň)  
 Ing. arch. Štefan Androvič (Trenčín, Slovensko) †  
 PhDr. Jana Bachová (VHÚ Praha)  
 Miroslav Balous (Letectví a kosmonautika)  
 Jaroslav Bašta (Muzeum Vysočiny Třebíč)  
 Zdeněk Bedřich (Brno) †  
 Jiří Běhounek  
 Edvard Beneš (SLA Most)  
 Mgr. Jaroslav Beránek (VHÚ Praha)  
 Dénes Bernád (Toronto, Kanada)  
 Ing. Miloš Bílek  
 Mgr. Petr Bjaček (VHÚ Praha)  
 August G. Blume (Charlottesville, Virginia, USA) †  
 Ing. Julius Broul (Teplice)  
 PhDr. Jan Břečka (MZM Brno)  
 Ing. Miroslav Břínek (TM Brno),  
 Dipl. Ing. Jerzy Butkiewicz (Varšava, Polsko),  
 PhDr. Anna Buzinkayová (Archív hlavního města SR Bratislavy)  
 Josef Cabadaj (Úpice)  
 Stanislava Cafourková (Muzeum a galerie Polička)  
 Luigino Caliaro (Itálie)  
 Jan Ciglbauer (České Budějovice)  
 Boris Ciglić (Bělehrad, Srbsko)  
 Zoltán Czirók (Szombathely, Maďarsko)  
 mjr. v.v. PhDr. Ladislav Čepička (VHÚ Praha)  
 Olga Čermáková (Praha)  
 Jan Číp (Muzeum Novojičínska)  
 Rinaldo D'Ami (Milano, Itálie) †  
 Karel Dočkal (Laškov)  
 Harald Dorner (ÖFH)  
 Tomáš Dostál (Aš)  
 PhDr. Zvonimír Dragoun (Praha)  
 Mgr. Jan Edl (SOKA Tachov)  
 Dr. Claudia Eminger (ÖStA, Vídeň)  
 Dalibor Feureisl (Praha),  
 Miroslav Fiala (Prostějov) †

Ivo-Michael Forti (Bronzolo, Itálie)  
 plk. v.v. Ing. Josef Fučík (Praha)  
 JUDr. Igor Gabler (Karviná)  
 doc. PhDr. Jan Galandauer, CSc. (Praha)  
 Karel Garhofer (Jindřichův Hradec)  
 Dr. Roberto Gentili (Firenze, Itálie)  
 Mgr. Šárka Glombíčková (AM Ostrava)  
 Jiří Gráf (Moravské Budějovice)  
 Peter M. Grosz (Princeton, USA) †  
 PhDr. František Gregor (SOKA Třebíč)  
 Mgr. Květoslav Growka (SOKA Jeseník)  
 kpt. v.v. Mgr. Jan Haas (VHÚ Praha)  
 Dr. Anna Hájková (University of Warwick, Coventry, Velká Británie)  
 PhDr. Jan Hálek, Ph.D (Masarykův ústav a Archiv AV ČR)  
 Mgr. Karel Halla (SOKA Cheb)  
 PhDr. Helena Hálová (SOKA Jindřichův Hradec)  
 PhDr. Petr Havel (VHÚ Praha) †  
 Kateřina Házová (SOKA Děčín)  
 Ivo Heinz  
 Jaroslav Herman (Praha) †  
 Miroslav Hlavnička (Hodkovice n. M.)  
 Petr Hnyk (Teplice nad Metují)  
 Dr. Štefan Holčík (Mestské múzeum v Bratislave)  
 Zdeněk Holub (Praha)  
 Michal Holý (Praha)  
 Dr. Gottfried Holzschuh (ÖFH, Vídeň)  
 Adolf Houf (Ročov)  
 Jan Hovora (Písek)  
 Pravoslav Hovora (Písek) †  
 Věra Hovorová (Písek)  
 Jan Hubáček (Uherské Hradiště)  
 Dr. Ing. Miroslav Hudeček (SOKA Hodonín)  
 Ing. Eva Hyská (Praha),  
 Ivan Chudý – Iver (Slovensko),  
 Mgr. Karel Chutný (SOKA Jičín),  
 Antonio Iozzi (Itálie)  
 Mgr. Tomáš Jakl (VHÚ Praha),  
 plk. Ing. Jaroslav Janečka (VHÚ Praha) †  
 Václav Janovský (HaPM Praha) †  
 PhDr. Zdeněk Jelínek, CSc (VHÚ Praha) †  
 Dr. Rudolf Jerabek (ÖStA-AdR Wien)  
 Alois Ježek (Pivín)  
 Petr Jirásek (Praha),  
 Petr Joza (SOA Litoměřice)  
 PhDr. David Junek (Muzeum a galerie Polička)  
 Mgr. Jiří Junek (Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě)  
 Mgr. Jakub Kaiseršat (SOA Třeboň)  
 PhDr. Vladimír Karlický (VHÚ Praha) †  
 Marcel Kareš (Nalžovské Hory)  
 Dariusz Karnas (Sandomierz, Polsko)  
 Tomáš F. Kašpar (Zbraslav – Štrasburg, Francie)  
 Václav Kašpar (Korouhev u Poličky) †  
 Jan Kellner (Butovice)  
 Andy Kemp (Velká Británie)  
 Stanislava Kešnerová (AM Ústí nad Labem)  
 Mgr. Jiří Kika (Praha)

Karel Klenovský (Velká Bystřice)  
 plk. Mgr. Aleš Knížek (VHÚ Praha)  
 Martin Kolařík (Oblastní muzeum Litoměřice)  
 Michal Kolevski (Praha)  
 Jana Komárková (MěÚ Bezdržice)  
 pplk. Dr. Tomasz Kopański (Varšava, Polsko)  
 Mgr. Jana Kopečková (SOA Plzeň)  
 Oswald Kostrba-Skalický (Christian Willars) (Víděň, Rakousko) †  
 PhDr. Daniel Kovář (SOKA České Budějovice)  
 PhDr. Jan Králík (Český klub velocipedistů 1880)  
 Mgr. Ilona Krbcová (VHÚ Praha)  
 Adam Krejčík (Praha)  
 Ing. Jan Krumbach (TM Brno) †  
 Jan Kubita (Praha)  
 MUDr. Miroslav Kučera (Praha)  
 Bohumír Kudlička (Mlázovice)  
 Pavel Kudrna (Praha)  
 Radek Kulhánek (MěÚ Štětí)  
 Anna Kunášková, roz. Bönschová (Čáslav)  
 Lubor Kunc (Praha)  
 Alexander Kustan (Víděň, Rakousko)  
 Mgr. Tomáš Kykal (VHÚ Praha)  
 Anna Langrová, roz. Purmová (Varnsdorf)  
 PhDr. Jaroslav Láník, CSc (VHÚ Praha)  
 Zdeněk Lasák (Ostrava)  
 Dr. Dieter Lautner (ÖStA-KA, Víděň)  
 M. Lepší  
 Mgr. Daniela Linková (Oblastní muzeum Litoměřice)  
 Mgr. Jiří Louda (Krkonošské muzeum Vrchlabí)  
 Wojciech Luczak (Varšava)  
 Ing. Oldřich Lukš (Neratovice)  
 Richard Lynes (Westbury-On-Trym, Bristol),  
 PaedDr. Jindřich Marek (VHÚ Praha)  
 Bc. David Majtenyi (NM Praha)  
 Dr. Reinhard Masajdek (Víděň, Rakousko) †  
 Karl Meindl (ÖFH, Haid, Rakousko)  
 Paolo Miana (Itálie)  
 Prof. Dr. Lorenz Mikoletzky (ÖStA, Víděň)  
 Milan Mikulecký (Praha)  
 Ing. Peter Moravčík (Slovensko)  
 Jan Morkus (Třešť)  
 Mgr. Jiří Mráka (SOKA Hodonín)  
 Ing. Igor Mrkvánek (Praha) †  
 Piotr Mrozowski (Varšava, Polsko)  
 Mgr. Zdeněk Munzar (VHÚ Praha)  
 PhDr. Karel Müller (ZA Opava)  
 Boleslav Navrátil (Ostrava)  
 Ing. Drahomír Navrátil  
 Boris Negodnoff (Drážďany, SRN)  
 Mgr. Jan Němec (SOKA Děčín)  
 dipl. tech. Václav Němeček (Praha) †  
 Karel Novák (SLA Most),  
 Michal Novák (Šternberk),  
 Antonín Nový,  
 Libor Obešlo (Měník),  
 Dr. Martin O'Connor (Connecticut, USA) †

Ing. Zdeněk Odehnal (Aeromedia, Praha) †  
 Dr. hab. Andrzej Olejko (Rzeszów, Polsko),  
 Edmund Orián (Praha)  
 Colin A. Owers (New South Wales, Australia)  
 plk. v zál. Mgr. Vladimír Palán (MO ČR, Praha)  
 Ing. Radek Palička (Praha)  
 Robert Panek (Chmielów, Polsko)  
 Mgr. Marek Pavlík (MZV ČR)  
 PhDr. Ivo Pejčoch (VHÚ Praha),  
 Jaroslav Pejša (SOKA Kolín)  
 Lionel Persyn (Lille, Francie)  
 Ján Petrik (Spišská Nová Ves, Slovensko)  
 doc. PhDr. Karel Pichlík, CSc. (Praha) †  
 Ivo Pinkas (Žabeň)  
 PhDr. Jiří Plachý (VHÚ Praha),  
 Peter Chloe Plattner (Viedeň, Rakousko),  
 Michal Plavec (NTM Praha),  
 Paed. Laděna Plucarová (SOA Třeboň)  
 Michael Podlešák, Ph.D. (Austrálie)  
 Markéta Podlešáková, roz. Purmová (Austrálie)  
 Radek Polách (Muzeum Novojičínska)  
 Mgr. Eva Pokorná (Třebíč)  
 Luboš Pokorný (ObÚ Krásná)  
 Miroslav Pokorný (Praha)  
 Ing. Tomáš Poruba (Praha)  
 Petr Pozděna (Praha)  
 JUDr. Miloš Procházka (MěÚ Kutná Hora)  
 Jaroslav Prokop (Muzeum Nový Bydžov)  
 PhDr. Blažena Przybylová (AM Ostrava)  
 György Punka (Budapešť, Maďarsko),  
 Mgr. Roman Reil (SOKA Trutnov)  
 Christian Reiterer (Rakousko)  
 Mgr. Milan Rosenkranc (Oblastní muzeum Děčín)  
 PhDr. Václav Sádlo (Okresní muzeum v Náchodě)  
 JUDr. Jiří Sehnal (Kolín)  
 OberIng. i.R. Franz Selinger (Ulm, Německo)  
 Vlastimil Schildberger ml. (MZM Brno)  
 Dr. Peter Schupita (Viedeň, Rakousko) †  
 Jan Skramoušský (VHÚ Praha)  
 Pavel Sládek (Vancouver, Kanada)  
 PhDr. Kateřina Smutná (MZA Brno)  
 Stanislav Spurný (Přerov) †  
 Hans-Heiri Stapfer (Horgen, Švýcarsko),  
 Ing. František Steklý (Pardubice),  
 Dr. Csaba B. Stenge (Tatanányia Megyei Jogú Város Levéltára, Maďarsko)  
 Ing. Josef Studený (Brno)  
 Mgr. Miroslav Svoboda, Ph.D. (SOKA Břeclav)  
 Mgr. Jan Šach (VHÚ Praha)  
 PhDr. Jan F. Šára (Aeromedia, Praha) †,  
 Karel Ševčík (Vizovice)  
 Mgr. Pavel Šimůnek (VHÚ Praha),  
 PhDr. Petr Šmolka (Praha)  
 Ing. Dagmar Šmýkalová (Magistrát hlavního mesta SR Bratislavy)  
 Václav Šorel (Praha),  
 PhDr. Ing. Jozef Špánik (Velvyslanectví ČR Řím),  
 Ing. Jožka Špelina (VZLÚ Praha) †

PhDr. Pavel Šrámek (SOKA Zlín)  
 Vladimír Štrupl (Spolek pro vojenská pietní místa, Praha)  
 Dr. Janez J. Švajncar (Logatec, Slovinsko)  
 Karol Švaral (Bratislava, Slovensko)  
 RSDr. Petr Švanda, CSc. (Bratislava, Slovensko)  
 Ing. Richard Švandrlík (Mariánské Lázně)  
 Mgr. Alex Ťahy (Ministerstvo kultúry SR, Bratislava, Slovensko)  
 dvorní rada Dr. Christoph Tepperberg (ÖStA-KA, Vídeň)  
 Mgr. Petr Aharon Tesař (Krnov)  
 Andy Thomas (Velká Británie)  
 Antonín Tichý (Svoboda nad Úpou)  
 Dana Tomešová (Obecní úřad Moravský Písek)  
 František Trávníček (Hlohovec)  
 Karel Trojáněk (Praha)  
 kpt. Mgr. Josef Turek (VHÚ Praha) †  
 Mgr. Ivan Urminský (VÚA-VHA Praha)  
 Mgr. Josef Václavík (Šumperk)  
 Mgr. David Valůšek (SOKA Zlín)  
 Pavel Vančura (Praha) †  
 Mgr. Vojtěch Vaněk (SOKA Kutná Hora)  
 Paolo Varriale (Itálie)  
 Radko Vašíček (Praha) †  
 doc. Mgr. Martin Veselý, Ph.D (UJEP Ústí n. L.)  
 Alois Vicherek (Praha)  
 PhDr. Karel Vilím (SOKA Teplice)  
 PhDr. Zdeněk Vimmer (VHÚ) †  
 Mgr. Patrik Virkner (ÚSTR)  
 Miroslava Višínová (MěÚ Děčín)  
 plk. v.v. Bohumil Miloš Vlach (Příbor)  
 Janni Vorlíček (Ústí nad Labem)  
 JUDr. Pavel Voseček (Hradec Králové)  
 RNDr. Václav Voseček (Řež u Prahy)  
 Petr Vychodil (Varnsdorf) †  
 László Winkler sn. (Maďarsko) †  
 László Winkler jr. (Maďarsko)  
 Petr Zábranský (Praha)  
 Jaroslav Zazvonil (Praha) †  
 Čestmír Zbuzek (Praha)  
 Ing. Mirko Zedník (Krmelín),  
 Dr. Marcus F. Zelezny (Vídeň),  
 Jaroslav Žampach (Teplice)  
 prof. PhDr. Jan Županič, Ph.D. (FF UK Praha)

