

- <sup>20)</sup> Hlášení o zásobování obyvatelstva z 27. 9. 1939. SÚA, MPOŽ, kart. č. 116.  
<sup>21)</sup> MSD č. 250, s. 3, č. 251, s. 3, č. 253, s. 3, č. 254, s. 3, č. 258, s. 3.  
<sup>22)</sup> MSD č. 256, 19. 9. 1939, s. 2 a 3, č. 257, 20. 9. 1939, s. 3.  
<sup>23)</sup> MSD č. 259, 22. 9. 1939, s. 4.  
<sup>24)</sup> MSD č. 264, 27. 9. 1939, s. 4.  
<sup>25)</sup> SÚA, MPOŽ, kart. č. 1167 — MSD č. 260, s. 3, č. 261, s. 6, č. 263, s. 6, č. 268, s. 3, č. 269, s. 2, č. 271, s. 2.  
<sup>26)</sup> Tamtéž.  
<sup>27)</sup> MSD č. 348, 20. 12. 1939, s. 3. (Není privilegovaných obchodníků).  
<sup>28)</sup> Hlášení o zásobování obyvatelstva z 25. 10. 1939, SÚA, MPOŽ, kart. č. 1168.  
<sup>29)</sup> Týdenní zpráva o zásobování... z 28. 10. 1939, tamtéž.  
<sup>30)</sup> Týdenní zpráva... z 4. 11. 1939, tamtéž.

- <sup>31)</sup> Tamtéž.  
<sup>32)</sup> MSD č. 286, 19. 10. 1939, s. 4, č. 295, 28. 10. 1939, s. 3.  
<sup>33)</sup> Týdenní zpráva... z 10. 11. 1939, tamtéž.  
<sup>34)</sup> MSD č. 286, 19. 10. 1939, s. 3.  
<sup>35)</sup> Týdenní zpráva z 22. 11. 1939. SÚA, MPOŽ, č. kart. 1168.  
<sup>36)</sup> Týdenní zpráva... ze 7. 12. 1939, tamtéž.  
<sup>37)</sup> MSD č. 302, 4. 11. 1939, s. 2, č. 309, 11. 11. 1939, s. 2, č. 324, 26. 11. 1939, s. 2.  
<sup>38)</sup> MSD č. 343, 15. 12. 1939, s. 7, č. 352, s. 7.  
<sup>39)</sup> SÚA, MPOŽ, kart. č. 1167 — MSD č. 345, 17. 12. 1939, s. 3, č. 352, s. 7.  
<sup>40)</sup> SÚA, MOPŽ, kart. č. 1167 — MSD č. 345, s. 3, č. 351, 23. 12. 1939, s. 3, č. 354, 26. 12. 1939, s. 3, č. 355, s. 3.  
<sup>41)</sup> MSD č. 357, 30. 12. 1939, s. 3.

# Zapomenutí hrdinové

## Osudy letců z Těšínska na západní frontě

**Mečislav Borák**

Teprve s odstupem více než půl století se u nás konečně dostává veřejného uznání letcům ze západní fronty, bojovníkům druhé světové války, jejichž jména jen zvolna vystupují ze zapomenutí. Tím více to platí o hrdinech, kteří v této válce položili své životy. Bylo mezi nimi i mnoho rodáků z Těšínska, jejichž životní osudy nám však dodnes zůstávají skoro neznámé.

Jedinou výjimkou je patrně osobnost nadporučíka **Antonína Velebnovského** (štábního kapitána in memoriam), rodáka z Jablunkova, který se zde narodil 15. dubna 1915. Jeho otec byl vlakvedoucím, matka byla dcerou městského strážníka v Jablunkově. Měl tři sestry. V roce 1934 maturoval na českém reálném gymnáziu v Českém Těšíně a vstoupil do československé armády. Studoval na vojenské akademii v Hranicích a v hodnosti poručíka se dostal k letectvu. Sloužil na Slovensku, naposled v Piešťanech, odkud se po vzniku Slovenského státu vrátil k sestře Marii Doležalové na Morávku. Dne 21. července 1939 odešel do Polska do čs. zahraničního odboje. Po několika týdnech pobytu v Krakově odjel do Francie. Stíhací výcvik zde již nestačil dokončit, povedlo se mu to až v Británii 14. 10. 1940. Začínal létat u 85. peruti, po týdnu byl přemístěn k 1. peruti do Witteringu. Při bojovém letu 21. 5. 1941 zasáhl německého Messerschmitta Bf 109 a 9. 6. 1941 pravděpodobně sestřelil dalšího. Zahynul nešťastnou náhodou 16. 7. 1941 v troskách letounu Hurricane Z 3902 při nácviu praktické spolupráce se světlotety, když narazil do vrcholku kopce 12 km od základny Tangmere, poblíž obce Gaffam. Je pohřben na hřbitově v Chichestru v hrabství Sussex (sektor R. C.—50).

Antonín Velebnovský se u nás dočkal alespoň stručně, i když poněkud nepřesné vzpomínky<sup>1)</sup>, k ostatním rodákům z Těšínska je nutné sledovat drobné zmínky v obecných přehledech a v dilčích člancích. Rotný **Jaroslav Hlaváč**, narozený 11. září 1914 v Petřvaldě, absolvoval leteckou školu dorostu v roce 1936 a sloužil u 7. letky 2. leteckého pluku jako pilot pozorovacích letounů. V roce 1938 prošel stíhacím kurzem u cvičné letky 4. leteckého pluku a nastoupil u 35. letky vyzbrojené Aviami B-534. Po příchodu okupantů se přes Polsko dostal do Francie, kde prošel výcvikem v Chartres a 8. 3. 1940 nastoupil ke Groupe de Chasse III/7. Nalétal 68 operačních hodin. Po příchodu do Anglie byl 6. 8. 1940 odeslán ke 310. peruti, později sloužil též u 79. a 56. peruti. Při prvním operačním letu v Británii byl 30. října 1940 ve 12.20 hod. u Warehamu v hrabství Dorset jeho Hurricane I P 3421 sestřelen. Je pohřben v jižní části hřbitova Holy Trinity ve Warmwellu, jeho jméno je vzpomenuo v čestné knize letců padlých v bi-

tvě o Británii v kapli Westminsterského opatství a na pamětní desce padlých v muzeu RAF v Hendonu.<sup>2)</sup>

Osudy dalších padlých či jinak zahynuvších letců z Těšínska, jak je známe z knihy medailonků Fr. Louckého<sup>3)</sup>, jsou bohužel ještě torzovitější. Desátník **Jan Černý**, nar. 25. ledna 1915 v Heřmanicích, byl těžce raněn při bombardování letiště Chateauroux ve Francii a 11. května 1940 zranění podlehl. Je pohřben na čs. vojenském hřbitově v La Targette (hrob č. 146).

Rotný **Oldřich Havlík** se narodil 25. října 1916 v Petřvaldu. Nevrátil se z náletu na Dortmund. Jeho letoun Wellington KX-U, Z 1098 byl sestřelen při zpáteční cestě nad Nizozemím. Současně s ním padli J. Taláb a P. Varjan, další 3 členové osádky přežili a v německém zajetí se dočkali konce války. Je pohřben na hřbitově Woensel Eindhoven v Holandsku (sektor JJ-48).

Vojín **Walter Hecht**, nar. 27. dubna 1916 v Třinci, byl těžce zraněn při srážce autobusu u Kerkel Square v Melkshamu a 1. 11. 1943 v tamní nemocnici RAF podlehl svým zraněním. Byl zpopelněn v krematoriu Golders Green v Londýně 5. 11. 1943.

Četař **Alois Jarnot**, nar. 16. června 1918 v Českém Těšíně, se nevrátil z náletu na Hamburk. Jeho letoun Wellington KX-L, R 1015 se 15. 9. 1941 zřítíl v plamenech k zemi. Je pohřben na válečném hřbitově v Reichswaldu v Německu ve společném hrobě (sektor 27-F-12/15).

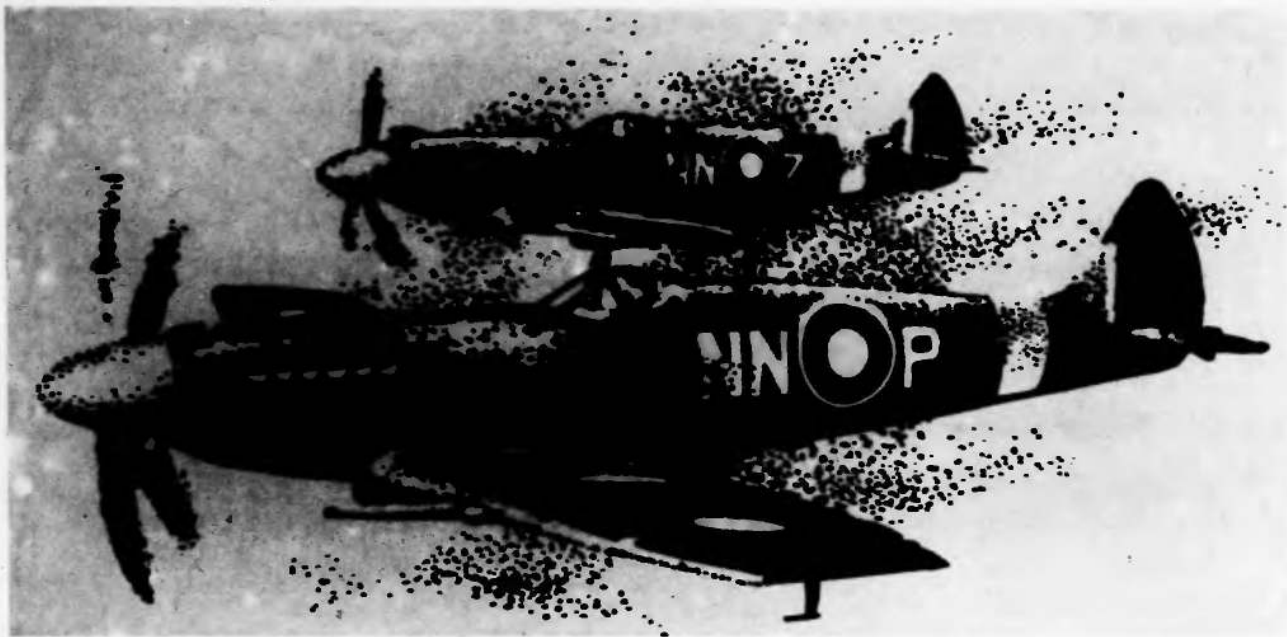
Rotmistr **Ludvík Kondziolka**, nar. 24. srpna 1912 v Dolní Lutyni, zahynul na Azorách 14. 3. 1945 při havárii letadla krátce po startu. Je pohřben na válečném hřbitově RAF Lajes na ostrově Terceira v Azorách (sektor C-11).

Četař **Rudolf Lifšic**, nar. 29. března 1911 ve Fryštátě, se nevrátil z náletu na Kolín nad Rýnem. Těžce poškozený Wellington KX-J, R 1599 se zřítíl u silnice z Roormondu do Weertu, 3 km východně od Kelpenu v Nizozemí. Je pohřben na válečném hřbitově Jonkerbos v Nijmegen (sektor 12-A-7/8).

Rotný aspirant **Karel Macura**, nar. 10. března 1920 v Třinci, je od 23. 2. 1945 nezvěstný. Letěl s letounem Spitfire IX, MA 230 přes moře mezi Bradwell Bay a Manstonem. Je připomenut v památníku letců Runymede na panelu č. 276.

Četař **Antonín Mikoláš**, nar. 19. dubna 1919 v Nošovicích, zahynul při srážce letounu Master u Hullavingtonu 12. 8. 1941. Je pohřben na hřbitově v Chippenhamu Wiltshire (sektor 1-H-7).

Nadporučík **Eduard Pavelka**, nar. 16. července 1912 v Českém Těšíně, je od 21. 8. 1943 nezvěstný. Byl s Liberatorem „O“ BZ 780 na operačním letu nad Biskajským záli-



vem. Je připomenut na památníku letců Runymede na panelu č. 128.

Četař **Pavel Skutek**, nar. 17. dubna 1921 ve Svibici, utonul při nouzovém přistání Wellingtonu KX-E, R 1451 na moři 16. 11. 1941 západně od anglického pobřeží Cumberlandu. Je připomenut v památníku letců Runymede na panelu č. 52.

Poručík **Rudolf Slíva**, nar. 16. února 1912 v Řepišti, zahynul 22. 4. 1943 při nehodě cvičného letounu poblíž obce Swanton Morley. Je pohřben na hřbitově Scottow v hrabství Norfolk (hrob č. 294).

Četař **Emil Szeliga**, nar. 9. listopadu 1918 v Albrechticích (uvádí se též Lazy), zahynul 30. 8. 1943 při havárii letounu Liberator „L“ BZ 785 u letiště Beaulieu při cvičném letu. Je pohřben na hřbitově Lansdown-Weston v hrabství Somersset (sektor 4-T-16 A).

Rotný **Josef Šebestík**, nar. 16. května 1916 (uvádí se též 1915) v Hrádku, zahynul v letounu Liberator „O“, FL 981, který se zřítíl po startu ke cvičnému letu. Je pohřben na hřbitově St. Duthus v Tainu ve Skotsku (hrob F-16).

Četař aspirant **Oskar Valošek**, nar. 22. července 1916

v Loukách (uvádí se též Dolní Bludovice), zahynul při cvičném letu v hořícím letounu Anson R 9649 dne 1. 10. 1940 v Eltonu u Peterboroughu. Je pohřben na hřbitově Eastfield v Peterboroughu (sektor R. C., společný hrob č. 174).

Je zřejmé, že tento výčet letců z Těšínska, kteří zahynuli za války, není úplný, ani jejich životopisné údaje nejsou dostačující. Možná se na Těšínsku ještě najdou pamětníci, kteří by dokázali tyto mezery doplnit. Mnohé by zřejmě zjistil i pečlivý průzkum stále čtenější odborné literatury, což skýtá příležitost pro zvidavé nadšence bez rozdílu věku. Že tato cesta může být schůdná a v mnohém objevná se pokusíme ukázat v následující části příspěvku o dalším z téměř neznámých hrdinů letecké bitvy o Británii, který však na rozdíl od zmiňovaných letců nesloužil v československém letectvu v Británii, nýbrž v letectvu polském.

Jmenoval se **Wilhelm Kosarz**, pocházel z Karviné a bojoval proti okupantům už od prvních dnů světové války na území Polska. Jeho životní osudy byly v mnohém spojeny

*Antonín Velebnovský, nadporučík  
15. 4. 1915 Jablunkov  
† 16. 7. 1941*



*Jaroslav Hlaváč, rotný  
11. 9. 1914 Petřvald  
† 10. 10. 1940*



*Oldřich Havlík, rotný  
25. 10. 1916 Petřvald  
† 14. 4. 1942*





*Alois Jarnot, četař*  
16. 6. 1918 Český Těšín  
† 15. 9. 1941



*Ludrık Kondziolka, rotmistr*  
24. 8. 1912 Dolní Lutyně  
† 14. 3. 1945



*Karel Macura, rotný – aspirant*  
10. 3. 1920 Třinec  
† 23. 2. 1945

se skupinkou českých letců, jimž dělal v polském letectvu jakéhosi prostředníka, takže býval někdy mylně považován za Čecha a jeho jméno je často uváděno i v české transkripci „Kosař“. Sami Poláci skupince přezdívali „český čtyřlístek“. Vůdčí osobností oné skupinky byl později slavný Josef František, v jehož stínu postavy ostatních pilotů poněkud zanikají. To možná bylo příčinou některých zkreslení objevujících se v polské historiografii. Jistý nežádem české historiografie byl patrně způsoben okolností, že zmínění letci sloužili výhradně v polském letectvu. Pouze Josef Balejka, který jako jediný z nich bitvu o Británii přežil, sloužil později u československého letectva v Británii a po válce se tam vystěhoval, což však bylo u nás dalším důvodem k mlčení. Jeho vzpomínky vyšly teprve v roce 1993 a posloužily nám jako podnět k připomenutí některých válečných příběhů spojených nejen se životem a smrtí Wilhelma Kosarze.<sup>1)</sup>

„Čtyřlístek“ se dal dohromady 3. září 1939, kdy se na letišti v Pulawské Górcce letci přihlásili k první společné akci: zachraňovali z letiště v Dęblinu zničeného bombardo-

váním poslední provozuschopná letadla. Byla to čtveřice značně různorodá, ale zřejmě si spolu dobře rozuměli, neboť v každé nově vzniklé situaci, jak už je vytvářel průběh války, se opětně snažili zůstat pospolu. Vnější pojitkem tohoto přátelského vztahu byla nepochybně skutečnost, že všichni pocházeli z území bývalé Československé republiky.

Nejstarším členem „čtyřlístku“ byl právě Wilhelm Kosarz. Narodil se 20. června 1908 v Karviné a po rodičích byl Polák. Otec Józef, vyučený zámečnick, pocházel z Radvanic u Ostravy; matka Agnieszka, rozená Wałoszkowa, byla dcerou rolníka ve Stonavě. Wilhelm vystudoval polskou obchodní školu v Orlové a protože nemohl najít v okolí místa bydliště odpovídající zaměstnání, odešel v osmnácti letech do Polska. Zpočátku pracoval jako úředník v Sosnowci, po dosažení plnoletosti a získání polského státního občanství v roce 1928 byl odveden do armády a dobrovolně se přihlásil k letectvu. Stal se pilotem 2. leteckého pluku, dislokovaného v Rakowicích u Krakova. Tady se oženil, tři roky před začátkem války se mu narodila dcera Danuszka. Velmi lpěl na své rodině a často na ni vzpomínal.

*Eduard Pavelka, nadporučík*  
16. 7. 1912 Český Těšín  
† 21. 8. 1943

*Emila Szeliga, četař*  
9. 11. 1918 Albrechtice  
† 30. 8. 1943

*Josef Šebestík, rotný*  
16. 5. 1916 Hrádek  
† 4. 12. 1944





Byl prý vynikajícím letcem. Měl teprve hodnost desátníka, když ho legendární kapitán Baján přijal do tehdejší nejslavnější polské akrobatické skupiny létající na strojích RWD 8. Spolu s Bajánem pak přešel do Dęblinu, kde působil ve funkci leteckého instruktora. S plným nasazením vychovával mladé polské letce, od vzniku Krakovského aeroklubu v roce 1937 vyučoval i tam základům pilotáže v tzv. „harcerské eskadře“. Působil též jako zkušební pilot Polských leteckých závodů a zalétával prototypy první polské stíhačky se zatažitelným podvozkem PZL P 50 „Jastrząb“. Bylo to spojeno se značným rizikem, jednou se mu prý letoun doslova rozpadl ve vzduchu a jen taktak z něj s padákem stačil vyskočit.

Kosarz měl mezi polskými piloty přirozenou autoritu nejen díky svým odborným schopnostem. Byl prý rovněž velmi společenský, kamarádský a vldný, nikdy se nerozčiloval a nekřičel, na rozdíl od mnoha svých kolegů prý téměř nepil alkohol. Měl silné citové pouto ke své rodině. Díky výtečnému hudebnímu sluchu často a rád zpíval a hrál na klavír či na housle, dokonce prý kdysi v Rakovicích doprovázel hrou na klavír němé filmy promítané v leteckém klubu.

Nejvýraznější postavou „čtyřlístku“ byl však Josef František. Narodil se 7. října 1914 v Otaslavicích poblíž Prostějova na moravské Haně, kde měl jeho otec stolařskou dílnu. Od dětství ho přitahovaly motory, vyučil se mechanikem ve strojírenském závodě dnešního Agrozetu v Prostějově. Při nástupu vojenských služeb v r. 1934 byl vybrán do Školy leteckého dorostu v Prostějově, po jejímž absolvování byl v srpnu 1937 převelen ke 2. leteckému pluku do Olomouce jako pilot-letec. Záhy byl povýšen na svobodníka a přidělen k 5. pozorovací letce, létající na strojích Letov Š 328. V únoru 1938 byl opět povýšen a nastoupil do kurzu pro pilotáž stíhacích letounů, který probíhal na strojích Avia B 534 u 4. leteckého pluku v Praze. Po jeho absolvování byl povýšen na četaře a přidělen ke 40. letce tohoto stíhacího pluku, jež byla vybavena novými stroji Bk 534 s lepší výzbrojí. Koncem září 1938 se účastnil při svém prvním bojovém letu pronásledování německého výzvědného letounu Do 17, který pronikl až nad Prahu. Po okupaci zbytku českých zemí hitlerovci se rozhodl odejít do emigrace, což se mu podařilo již 14. června 1939, kdy v pravé poledne spolu s několika kamarády a s pomocí místních známých přešel v Šenově přes protektorátní hranici do Polska.

Pamětníci uvádějí, že Josef František byl sice málomluvný, ale získával si respekt svou odvahou a činorodostí, s níž se snažil nalézt optimální východisko ze svízelných situací. Byl velmi citlivý k nespravedlnosti a dokázal hájit své názory ve sporech s nadřízenými, aniž by předem zvažoval, zda mu případný konflikt neuškodí. Podobně se choval i ve vzduchu, snažil se dokonale srůst se svým strojem a vyzkoušet ho v různých situacích, za což si vysloužil mnohé výtky za nedisciplinovanost. Jako letec vynikal jak v pilotáži, tak i v orientačních schopnostech. Za všech okolností dbal na to, aby byl vždy pečlivě oholen a čistě oblečen.

Třetím členem „čtyřlístku“ byl Matěj Pavlovič. Narodil se 7. března 1915 ve Vlkovicích, malé obci v předhůří Šumavy v jižních Čechách poblíž Rábí a Strakoníc. K letectvu se dostal v rámci náborové akce „Tisíc nových pilotů republiky“ a před okupací sloužil na letišti v Hradci Králové ve východních Čechách. Bližší údaje o jeho životopisu v literatuře chybějí, v biografickém slovníku padlých českých letců je na fotografii pod jeho jménem dokonce chybně uveden snímek W. Kosarze.<sup>5)</sup>

Posledním a nejmladším ze čtveřice kamarádů byl Josef Balejka. Narodil se 4. března 1917 ve Valašských Kloboukách na moravsko-slovenském pomezí. Vyučil se auto-mechanikem v českém Kladně, kde dočasně bydlel u příbuzných, a v rámci již zmíněné náborové kampaně v době ohrožení republiky se v r. 1936 přihlásil k letectvu. Dostal se do pilotní školy Masarykovy letecké ligy v Užhorodě na Podkarpatské Rusi, když předem podepsal závazek, že po absolvování školy bude čtyři roky sloužit u československého vojenského letectva. Po získání pilotního diplomu tedy narukoval ke 3. leteckému pluku do Piešťan na západním Slovensku. Na jaře r. 1938 byl v hodnosti svobodníka odvelen ke 4. stíhacímu leteckému pluku do Prahy, kde létal na akrobatických strojích Avia 33, Avia 122 a na moderní bojové stíhačce Avia 504. Hitlerovská okupace jej zastih-



Čs. letci v polském letectvu: Vilém Košař, Matěj Pavlovič, Josef Balejka, Josef František



Generál Sikorski dekoruje seržanta Františka křížem V. třídy polského řádu Virtuti Militari dne 17. září 1940

la opět na letišti v Piešťanech, odkud byli po vzniku Slovenského státu čeští letci převezeni do Prostějova a ještě v březnu 1939 byli demobilizováni.

Krátce pak pracoval jako vodoinstalatérský pomocník ve vojenských skladech a bydlel u matky ve Valašských Kloboukách. S pomocí bývalého spolužáka Františka Sucháčka, který byl zaměstnán v Radvanicích u Ostravy jako krejčovský pomocník, se začátkem května 1939 pokusil přejít hranici do Polska, ale polští četníci v Šumbarku jej vrátili zpátky do protektorátu. Podařilo se mu obelstít výmluvou německé vojáky a 12. června 1939 společně s kolegou-pilotem Oldřichem Hlobilem z Valašského Meziříčí



Vzpomínkový snímek příslušníků 303. perutě. Uprostřed na zemi sedí Josef František



Sgt. Josef František v Hurricanu

přesl na stejném místě hranici podruhé. Na četnické stanici v Šumbarku jej hned poznali a sdělili mu, že polská vláda již změnila svůj postoj k českým emigrantům, zvláště k vojákům-specialistům. Po osmi dnech pobytu v Šumbarku, kdy sem dorazili další dva Balejkovi kolegové z pilotní školy, je doprovodil polský úředník do Těšina a dále do Krakova, kde se po registraci na československém konzulátě zařadili ke vznikající čs. vojenské jednotce.

Střediskem v Malých Bronowicích u Krakova prošly v létě 1939 asi 3 tisíce československých vojáků a důstojníků. Polské úřady s ohledem na mezinárodní situaci odmítaly vytvoření samostatné čs. jednotky v Polsku a nechtěly vzít ani vojenské letce, přestože jich v polské armádě bylo velmi zapotřebí. Podobně ani Francouzi nechtěli zařadit čs. jednotky do své armády, dokud nedojde k válce s Německem. Do té doby nabízeli jen službu v cizinecké legii, což nezbuzovalo v řadách vojáků přílišné nadšení. Jejich rozhodování urychlovala hrozba, že by mohli být deportováni z Polska a vydáni německým úřadům v protektorátě.

Jak vlastně došlo k tomu, že několik československých pilotů se koncem července 1939 k polskému letectvu přece jen dostalo? Podrobně to popisuje ve své vzpomínce Josef Balejka. Uvádí, že už v Gdyni čekali na okamžik, kdy nastoupí na švédskou loď Castelholm, aby je dopravila do Francie. Měli už dokonce za sebou celní prohlídku, když mezi ně nečekaně přišel jejich velitel podplukovník Ludvík Svoboda v doprovodu podplukovníka Josefa Berounského a dalších důstojníků v civilu:

„Velitelé nás zavedli do nedalekého prostorného skladiště. Tam k nám promluvili dva Poláci. Přiznali, že jsou vyššími důstojníky polského vojenského letectva a v civilu jsou tu proto, že jejich poslání je poněkud delikátní. Vědí, že jsme už vlastně vojáky francouzské cizinecké legie, přesto nás však žádají, abychom neodplouvali pryč, ale zůstali v jejich zemi, která je vážně ohrožena Německem a nutně potřebuje dobré piloty.

Bylo to pro nás překvapující. Vždyť ještě před několika dny nás polské letectvo odmítalo. Ale co náš písemný závazek? Ten přece nejde jen tak jednostranně zrušit!

Polští důstojníci na nás naléhali stále více a slibovali, že budeme létat na moderních letounech. Nakonec pohrozili, že pokud se nikdo nepřihlásí, nedovolí transportu nastoupit na parník. Na rozmyšlenou nám dali dvouhodinovou lhůtu.

„Podívejte, kluci,“ pronesl domlouvavým tónem Ludvík Svoboda, „oni jsou toho schopni. Přihlaste se alespoň někteří. Válka s Němci beztoho vypukne právě tady v Polsku.“

Tato slova ovlivnila moje rozhodnutí a patrně rozhodla o celém dalším osudu. Zapůsobila však také na ostatní.

„Ty,“ obrátil se nedaleko stojící František na Škarvadu, „on má asi pravdu. Kam bysme jezdili, když to začne tady.“

„Viš co?“ odpověděl mu přítel. „Mám nápad. Ať to rozhodne los a osud!“

Vytáhl z kapsy polský desetigroš a zeptal se: „Hlava nebo orel?“

„Tak třeba hlava,“ váhal František.

Škarvada rozhodl jinak. „Jsme přece v Polsku. Tak jestli padne polský orel, zůstaneme.“

A vyhodil minci do vzduchu. Po jejím dopadu na zem byl nahore orel.

Celkem se nás rozhodlo zůstat v Polsku třináct poddůstojníků. Kromě mě to byli rotmistři Josef Flekal, J. Mokrejš, V. Murcek, Karel Richter a Václav Smrčka, četaři Tomáš Motyčka, Oldřich Kestler, Matěj Pavlovič a Zdeněk Škarvada a desátníci Jaroslav Dobrovolný, Josef František a J. Vyhnis. Podplukovníci Svoboda a Berounský, jako naši velitelé, toto rozhodnutí plně schválili.

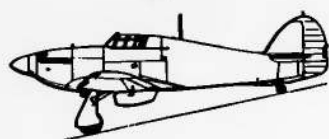
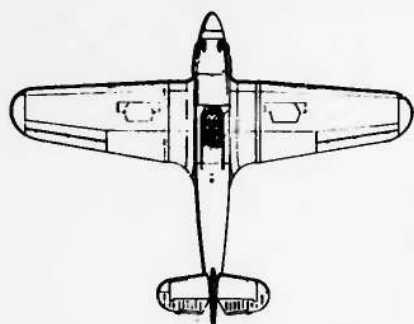
Polští důstojníci nás pozvali do restaurace na bohatou večeři a ještě téhož dne, 27. července 1939, jsme před půlnocí nasedli do rychlíku jedoucího přes Gdaňsk do Varšavy. Tam jsme byli po lékařských prohlídkách slavnostně přijati k polskému vojenskému letectvu.

Čeští piloti byli k polskému vojenskému letectvu přiděleni prozatím jen jako civilní instruktoři, nedostali tedy uniformy. Přeskolení na polská letadla probíhalo v Dęblinu a mezi polskými instruktory byl i četař pilot Wilhelm Kosarz.

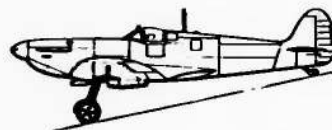
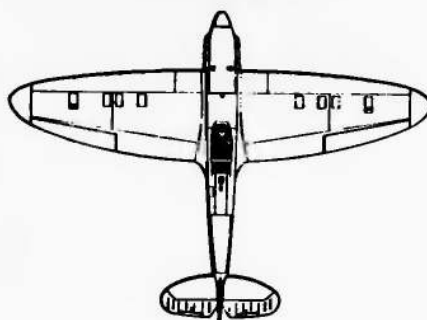
Už 1. září 1939 vypukla válka. Do leteckých bojů zasáhli též mnozí českoslovenští piloti. Celkem 93 jich v den začátku války sloužilo u polského vojenského letectva a dalších 97 čekalo na přijetí. Pod vedením kapitána Bohumila Lišky začalo 4. září na letišti v Pulawské Górci formování československé letecké jednotky, v níž bojovalo 60 Čechů a Slováků, ostatní českoslovenští piloti a mechanici byli začleněni do polských eskader. Podle statistických údajů uskutečnili Češi a Slováci během války v Polsku přes 400 letů, 4 z nich padli a 6 bylo zraněno.

Při německém náletu na dęblińské letiště 2. 9. 1939 pomohl Josef František zachránit život legendárnímu polskému letci podplukovníku Bajanovi, který byl těžce zraněn. Spolu s kapitánem Janem Hryniewiczem jej přenesli z okapu u hořícího hangáru plného munice k letadlu, jež zraněného stihlo včas dopravit do Varšavy k operaci.

V průběhu bojů se 4. září sblížil Josef František s Wilhelmem Kosarzem. Františkov stroj, v němž spolu s ním letěl i polský porozovatel, byl zasažen a musel přistát. Seržant Zwierzynski a četař Kosarz to zpozorovali, zahnali střelbou Němce, přistáli poblíž, oba své kolegy naložili do vlastních letadel a odvezli do bezpečí. Příštího dne pomohl František



Znak 303. perutě



**Hawker Hurricane Mk. I.**  
Hlavní technické údaje

Rozpětí	12,20 m
Délka	9,73 m
Výška	2,67 m
Nosná plocha	23,92 m <sup>2</sup>
Hmotnost prázdného letounu	2 102 kg
Vzletová hmotnost	2 970 kg
Max. rychlost v 5 000 m	520 km/h
Dostup	410 km/h
Dolet	685 km/h

**Supermarine Spitfire Mk. I.**  
Hlavní technické údaje

Rozpětí	11,22 m
Délka	9,12 m
Výška	3,48 m
Nosná plocha	22,48 m <sup>2</sup>
Hmotnost prázdného letounu	2 165 kg
Vzletová hmotnost	2 605 kg
Max. rychlost v 5 000 m	576 km/h
Dostup	10 365 m
Dolet	925 km

šek svému kolegovi Zdeňku Škarvadovi v naprosto stejné situaci. Protože druhé místo v letadle bylo obsazené pozorovatelem, letěl Škarvada na křídle Františkova stroje, k němuž se připojal opaskem.

Po týdnu zbylo z československé skupiny jen 18 letců a bylo rozhodnuto, že budou evakuováni dále na jihovýchod automobily. Do stejného vozu nasedl 10. září 1939 s poručíkem Zbigniewem Osuchowským i kompletní „český čtyřlístek“ a definitivně se tak odloučil od ostatních československých letců. Společně s polskými letci vytvořili 12člennou skupinu, jež postupně přelétávala s provozuschopnými letadly hlouběji do zázemí.

V ovzduší chaosu, paniky a davové psychózy špiónánie se letci František a Balejka několikrát ocitli v nebezpečí, že budou popraveni jako němečtí špehové. Jejich civilní oděv a chatrná polština byly pro prosté vesničany pádnějším argumentem než dokumenty potvrzující příslušnost k polské armádě. František a piloti Václav Smrčka a Josef Lazar jen díky autoritě místního hajného unikli lynčování. Podobně J. Balejku zachránil 4. září prozíravý železničář v obci Gruderk, kam pro něj ráno přiletěl W. Kosarz. Dne 16. září u obce Dubienka poblíž Trojanowa měl Balejka už kolem krku provaz a vyzpovídal ho katolický kněz, když ho v poslední chvíli zachránil příjezd četníka s poručíkem Osuchowským. Jako špión však byl zastřelen četař Václav Pěšička při opravě poškozeného letounu a podobným omylem bylo zabito dokonce i několik polských letců.

Poblíž Trojanowa se 19. září Josefu Františkovi podařilo zastavit vlak s cisternou benzínu, který umožnil další bojovou činnost skupiny. Balajkova vzpomínka dává představu, jak takový letecký útok vypadal. František zjistil v průzkumném letu, že na statku u Trojanowa se soustředily německé tanky, obrněná auta, muniční a zásobovací vozy. Velení polské brigády dalo souhlas k útoku:

„Neměli jsme k dispozici žádné letecké bomby, pouze ručních granátů byl dostatek. Proto jsme se rozhodli, že svážeme drátem vždy pět kusů dohromady a uložíme je do košíků, z nichž je budou naši pozorovatelé vyhazovat. Každé

letadlo mohlo vézt pět takto improvizovaně zhotovených svazků.

Proti nepříteli vzletla čtyři letadla pilotovaná právě námi, čtyřmi českými letci. S Františkem dále na zadním sedadle letěl jeho mechanik a s Kosarzem jeho pozorovatel. Ke mně a Pavlovičovi se dobrovolně přihlásili dva polští vojáci.

Bylo asi sedm hodin večer, když se naše letadla odpoutala od země. Letěli jsme v několikametrové výšce, aby nás Němci už z dálky neviděli. František, který znal cestu, zaujal místo v čele naší formace.

Jednalo se o akci typickou pro celou polskou válku. Proti dokonale německé technice vzletlo několik zastaralých polských strojů jen s minimální výzbrojí.

Moment překvapení byl však dokonalý. Němce jsme zastihli zcela nepřipravené. Nalétli jsme na statek a naši pozorovatelé shodili košíky. Odjistěné svazky granátů se po dopadu rozkutálely po dvoře a zapadly pod vozidla. Vzduch se otrásl silnými výbuchy a rozezvučel svistem střepin.

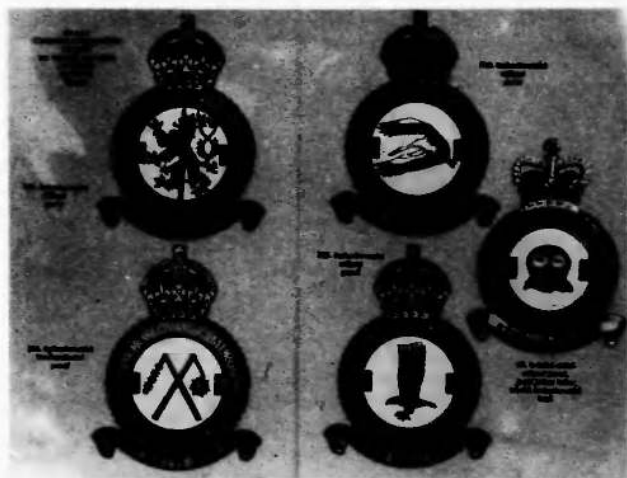
Konečně se splnil náš sen. Konečně jsme bili fašisty.“

Nečekaný nálet zapálil a zpusťošil německou techniku, takže obrana statku nekladla polským vojákům vážnější odpor a vzdala se. Za tento čin byli členové „čtyřlístku“ navrženi na vyznamenání a 21. září převzali od generála Kuleszy Polské válečné kříže. Byli prvními československými vojáky, kteří toto vysoké vyznamenání získali.

Kříž samozřejmě dostal i W. Kosarz. Ten druhého dne po náletu pomohl J. Františkovi další přátelskou výpomocí, když František musel v boji nouzově přistát na území ovládaném nepřitelem. Kosarz se spustil k poškozenému stroji, jeho pozorovatel vzal na klin Františkova mechanika, František vylezl na spodní křídlo a šťastně přeletěli frontu. Balejkův stroj během přistání explodoval, ale pilot včas vyskočil a Matěj Pavlovič ho odvezl pro náhradní letadlo na letiště v Krywé.

Dne 21. září spatřili letci první sovětská letadla a rozhodli se, co dál. Přestože nedovedli pochopit spojení





Znaky československých perutí ve Velké Británii za II. světové války

310. československá stíhací peruč

311. československá bombardovací peruč

312. československá stíhací peruč

313. československá stíhací peruč

Rudé armády s Hitlerem, přece jen věřili v jednotu Slovanů a na Františkův návrh chtěli přeletět do Ruska. Naštěstí pro ně jim v tom zabránil poručík Osuchowski, který nechal vystavit písemný rozkaz velitelství brigády, aby svými letadly zajišťovali evakuaci generála Strzemińskiego do Rumunska. Z letiště v Kamionce Strumiłowej u Lwowa vystartovali 22. září 1939. Přestože se to v literatuře většinou tvrdí o Františkovi, převážel generála Strzemińskiego ve svém letadle Kosarz, František vezl generálova pobočníka, Balejka poručíka Osuchowského a Pavlovič jednoho polského mechanika.

Po dobrodružném letu, v němž překonali bouři, dvojí frontu i hory v Karpatech, přistáli u rumunského města Ispas, kde jim generál vyplatil šestiměsíční služné a v doprovodu rumunských důstojníků odjel. Přeletěli pak s letadly do Černovic, Jassy a Bukurešti a skončili v internačním táboře hlídaném ozbrojenými strážemi. V noci 26. září na Františkův popud využili prudké bouřky a utekli. Po dvou dnech došli do Bukurešti, kde díky šťastné náhodě navázali kontakt s místní českou zpěvačkou, která jim s tajnou pomocí konzulátu obstarala pasy a jízdenky na loď plující do Bejrútu. Dorazili tam 9. října 1939.

V Bejrútu se hned hlásili u zástupce československého velvyslanectví, ale dočkali se hrozného zklamání. Označili je za dezertéry, kteří porušili závazek vstupu do cizinecké legie. Nechtěli uznat, že je podplukovník Svoboda tohoto slibu zprostil, a předali je Francouzům. V kasárnách pak dostali legionářské uniformy a byli zařazeni do výcvikové jednotky. Po několika dnech je nákladní lodí převezli do Marseille, kde výcvik pokračoval. Teprve poté, co si jeden seržant, původem Polák, náhodou při prohlídce povšiml Balejkovy stužky Polského válečného kříže, se všechno zase změnilo k lepšímu. Zavolali Kosarze a ten seržantovi vysvětlil celou jejich anabázi. Za pár dní, 21. října 1939, byli ke svému překvapení z cizinecké legie propuštěni. V této souvislosti je charakteristické, že W. Kosarz celou „legionářskou etapu“ podstupoval solidárně se svými českými kamarády, přestože on žádný závazek služby v legii nepodepsal a mohl by tedy být zcela jistě propuštěn, kdyby o to požádal.

Dostali jízdenky do Paříže, kde je čekali zástupci polského konzulátu. Setkali se i s podplukovníkem Bajánem, který potvrdil jejich totožnost. Plukovník Wojciechowski jim sdělil, že jsou stále vojáky polského letectva, neboť od generála Strzemińskiego převzali služné na půl roku dopředu. Dostali legitimace a uniformy příslušníků polské armády.

Tehdy se definitivně rozhodlo o tom, že celý „čtyřlístek“ zůstane u polského letectva. Kosarz byl rozhodnut, ale tři Češi by přece jenom raději šli ke svým. Vypravili se v civilu na československé zastupitelství v Paříži se žádostí o převedení do československých jednotek. Letecký atašé je však hned po ohlášení znovu obvinil z dezerce a z poškozování zájmů Československé republiky. Když úředník znevažoval jejich válečnou aktivitu v Polsku, rozlítil se František natolik, že naopak obvinil ze zrady velení československé armády, které vydalo letadla Němcům. Přivolaná francouzská policie však letce k všeobecnému překvapení odmítla zatknout, neboť se prokázali polskými dokumenty. Josef Balejka k tomu dodává:

„Aby ověřili pravost našich dokumentů a tím dořešili spor s československým důstojníkem, odvezli nás policisté na polský konzulát, jehož úředníci se za nás zaručili. Francouzi se nám omluvili a odešli.“

„Pojďte, kluci,“ vyzval nás František, „s těmi našimi nafoukanci a byrokraty se už bavit nebudeme. To raději zůstaneme s Vildou u Poláků.“

Od té doby František na československé letectvo zanevřel a stejně jako Kosarz se už vždy hlásil o přijetí jen do polských perutí, kde si ho všichni vojáci, poddůstojníci a důstojníci vysoce vážili. Já s Pavlovičem jsme je z kamarádké solidarity následovali.“

Konec roku 1939 ztrávili čekáním na formování polských letek na letišti v Le Bourget. Na Štědrý den se svátečně oblékli, nalili do skleniček víno a vyladili rozhlasový přijímač na stanici Praha:

„Pak z rádia zazněla známá vánoční píseň Tichá noc, svatá noc . . . Vilda Kosarz, který z nás byl nejstarší, byl ženatý a měl malou tříletou dcerušku Danu, vytáhl fotografii své rodiny a rozplakal se. Za chvíli nám slzy tekly všem.“

František to dlouho nevydržel. Vstal, otevřel okno a mrštil rádio z třetího poschodí dolů.“

Dne 3. února 1940 byli převedeni do letecké školy v Lyonu, kde je přeskolili na francouzské stíhačky Devoitine a po třech týdnech se vrátili v hodnosti četařů zpět do Le Bourget. Posledním dnem, který ve Francii prožili společně, byl 3. březen 1940. Nechali se ještě v Paříži na památku vyfotografovat a byli rozděleni k jednotkám. Josef František byl odvelen do Clermond Fernandu, Pavlovič do Montpellier, Balejka do Casaeux a Kosarz byl vyslán do Británie, kde měl připravovat polské peruč v rámci RAF.

Vzdušných bojů ve Francii, napadené nedlouho poté hit-

lerovci, se z oné čtveřice zúčastnil pouze Josef František. Během necelých tří týdnů údajně sestřelil devět německých letadel a další dvě zničil na zemi, za což byl vyznamenán Francouzským válečným křížem Croix de Guerre. V bojových hlášeníh však jeho jméno nefigurovalo, neboť si to vymínil, aby nebyla ohrožena jeho rodina v protektorátě.

Čeští letci ze „čtyřlístku“ se opět sešli až 21. června 1940 v Británii, v přístavu Falmouth, kam nezávisle na sobě připluli s evakuačními konvojí. Zůstali u polského letectva na základně v lázeňském městě Blackpool v hrabství Lancashire na západním pobřeží Anglie. Tady se konečně setkali s Wilhelmem Kosarzem, který vzal k sobě na ubytování Františka a zařídil dvoulůžkový pokoj i pro Balejku s Pavlovičem.

Když se později dověděli o formování československých perutí v rámci RAF, už se nepokoušeli o změnu svého zařazení. Jedině nejmladší Balejka nesl to vyřazení z kolektivu československých letců tak těžce, že bez vědomí ostatních napsal čs. vojenskému atašé do Londýna. Odpověděl mu plukovník Josef Berounský, jeho někdejší velitel. Doporučoval, aby prozatím nic nepodnikali a zůstali mezi Poláky. Jeho stanovisko zřejmě ovlivnila probíhající jednání o možnosti československo-polské poválečné konfederace, podporovaná i britskou vládou. Kladně hodnotil jejich chování jako příklad pozitivní spolupráce obou národů v boji proti nacistům.

Asi po třech týdnech byli František a Kosarz odveleni k přeškolení na britské stíhačky Hurricane. František byl 20. července zařazen do právě vznikající 303. polské stíhací perutě RAF, zvané „varšavskou perutí Tadeusze Kościuszky“, Kosarz přešel do 302. stíhací perutě „poznánské“. Balejka s Pavlovičem se od svých přátel nechtěli odloučit, na vlastní žádost je polské velení zařadilo do zálohy rovněž ke 303. peruti.

Nejzdatněji si v nové situaci počínal Josef František. Za letecké bitvy o Británii se stal skutečným leteckým „esem“, byl třetím nejúspěšnějším spojeneckým letcem počtem 17 ověřených a 1 pravděpodobným sestřelem, jichž však dosáhl v nejkratší době, od 2. do 30. září 1940. Generál Sikorski mu osobně předal polský řád Virtuti Militari páté třídy, získal též dvakrát britskou medaili Distinguished Flying Medal a teprve posmrtně též Československý válečný kříž.

Josef Balejka dostal koncem září dovolenou a odjel do Northoltu navštívit kamarády Františka a Kosarze. Kosarze nezastihl, byl právě v bojové akci, ale s Františkem dlouho vzpomínali na domov. František byl prý hodně nervózní a stěžoval si na poruchy vidění, ale veřejně přiznání únavy by pokládal za projev zbabělosti.

Následky nervového vypětí a celkové únavy organismu zřejmě zapříčinily nehodu, k níž došlo den po jeho dvacátých narozeninách, 8. října 1940. Při návratu na letiště narazil jeho Hurricane Mk I. po chybném rozpočtu na přistání do stromu a František si zlomil vaz. Teprve posmrtně byl povýšen u polského letectva z hodnosti četaře na podporučíka, československé velení mu udělilo hodnost nadporučíka.

Podobný názor vyslovil i Františkov nadřízený, legendární velitel 303. perutě, pozdější plukovník Witold Urbanowicz:

„Pokud jde o příčinu havárie domnívám se, že jí mohl být nejspíše fakt, že František měl asi právě svůj zlý den. Každý pilot mívá takové dny, kdy se bez bližší zjevitelných příčin necítí dobře, jeť sniženou fyzickou kondicí i oslabené reflexy. Střízlivý a rozumný předpis RAF to bral v úvahu a povoloval každému pilotovi, cítil-li se v daném dnu špatně, aby požádal o zproštění letu. V britských squadronách to bylo běžně zavedeno, zatímco v kontinentálních útvech (polských, českých, francouzských atd.) využívání tohoto ustanovení v obyčej neveslo, piloti se velmi neradi hlásili neschopni, nechtěli se vyřazovat z akcí... Domnívám se tedy, že v den své smrti měl František právě takový zlý den, den snižené fyzické kondice a oslabeného, zvolněného reflexu.“<sup>46)</sup>

Zbylí tři kamarádi se sešli na Františkově pohřbu 10. října 1940 na vojenském hřbitově v Northwoodu, v jehož polském oddělení byl pochován. Zůstali nad jeho hrobem s tichou vzpomínkou ještě dlouho po odchodu smutečních hostů. Netušili, že dalším na řadě bude Wilhelm Kosarz. Ten při loučení kamarády prosil, aby vyhledali po válce je-

ho ženu a vylíčili jí jeho osud. Vzpomínka J. Balejky o Kosarзовě smrti uvádí:

„Poslední týdný života ho provázela smůla. Podle svědectví polských pilotů 302. perutě, která jsem později získal, se mu sice podařilo při prvním bojovém letu po návratu z Františkova pohřbu sestřelit Messerschmitt 110, ale vzápětí se jeho stroj dostal do zaměřovačů nepřátelských stíhaček, byl vážně poškozen a Vilda se musel zachránit pomocí padáku.

16. října narazil Kosarz svým novým Hurricaneem na jedno z lan balonové přehradý nad Londýnem, a to mu uržilo konec křídla. Díky svému vynikajícímu leteckému umění se mu přesto podařilo přistát v Northoltu.

Balonová baráž, zvlášť nebezpečná za oblačného počasí, se mu však stala osudnou o měsíc později. 18. listopadu přivedl mladý, nezkušený anglický velitel šest podřízených letadel do blízkosti balónů právě ve chvíli, kdy na ně zaútočily Messerschmitty 109. Možnost úspěšného manévrování polských letadel byla proto značně omezena.

Kosaržův stroj narazil v mracích do balónu, poškočil se a horčící dopadl i se svým pilotem na zem u Mayfieldu v Sussexu. O několik dní později jsme s Pavlovičem v Northwoodu pochovali svého druhého přítele. Jeho hrob se nachází jen pár metrů od Františkova.“

V prosinci 1940 se Balejka rozloučil s Pavlovičem, který byl povolán k zacvičení a bojové službě u 303. perutí. V březnu 1941 se přeškolení na britské letouny konečně dočkal i Balejka a 10. dubna se přivítal na letišti 303. perutí v Northoltu s četařem Matějem Pavlovičem. Bydleli pak spolu na pokoji, který před nimi obývali František s Kosarzem. Dlouho do noci na ně vzpomínali a těšili se, že při vzdušných soubojích budou dohlížet jeden na druhého. Příštího dne odjel Balejka na „zásrubní“ dovolenou do Blackpoolu, kde ho zastihl telegram o přítelově smrti. Zahynul v leteckém souboji nad Francií 21. dubna 1941 u Le Touquet a byl pohřben na hřbitově Boulogne-sur-Mer v severní Francii.

Zbývá stručně dopovědět životní osudy jediného člena „čtyřlístku“, který se dožil dnešních dnů. Josef Balejka unikl 13. května 1941 německým Messerschmittům 109 dlouhým stremhlavým letem z výšky 6 tisíc metrů a obrovský přetlak způsobil poškození jeho organismu. Směl pak létat už jen do výšky 4 kilometrů, což bylo důvodem jeho vyřazení ze 303. perutě. V říjnu 1941 se oženil. Působil pak na letecké škole až do léta 1944, kdy po přeškolení na Liberatorý létal u 311. československé bombardovací perutě v Biskajském zálivu. V září 1945 se vrátil do Československa, kam za ním přijela i manželka, ale vzhledem k měnící se politické situaci v zemi oba postupně už v roce 1946 odešli zpět do Británie. V r. 1948 získal britské občanství, v 50. letech pracoval jako pilot v Britské Guayaně, byl podnikatelem v anglickém Dentonu a jeho vynález automobilové turbíny byl oceněn na výstavě v Bruselu. Teprve v roce 1975 získal vstupní vízum do Československa, kde v posledních letech po větší část roku žije ve Valašských Kloboukách. Má vojenskou hodnost plukovníka generálního štábu čs. armády v záloze a věří v záračnou moc Panny Marie Svatohostýnské, jejíž medailonek ho provázal a ochraňoval i ve strastiplných letech druhé světové války.

#### Poznámky:

- <sup>1)</sup> J. Zahradník, Antonín Velebnovský. Studie o Těšinsku 2, Český Těšín 1973, s. 463–466.
- <sup>2)</sup> Bitva o Británii. Letectví a kosmonautika – Speciál, 1990, s. 17.
- <sup>3)</sup> Fr. Loucký, Mnozí nedoletěli. Praha 1989.
- <sup>4)</sup> P. Kubánek, Stíhači od 303. Vyškov 1993.
- <sup>5)</sup> Fr. Loucký, c. d., s. 171.
- <sup>6)</sup> V. Tikovský, Eso mezi esy. In: Bitva o Británii, c. d., s. 22.

#### Vážení čtenáři,

při veškerém kontaktu s námi uvádějte vždy své evidenční číslo. Je uvedeno nad Vaši adresu u zásilek, které Vám posíláme.