

DÁL, VÝŠ, RYCHLEJI.

AVIATIKA JAKO MODERNÍ PROSTŘEDEK KOMUNIKACE V DOBĚ ZRODU REPUBLIKY (1919–1923)

EVA BENDO VÁ – MICHAL PLAVEC

Zrod nové Republiky československé dával příležitost moderním myšlenkám. Naskytla se možnost, jak uplatnit dosud nepoužívané postupy snad ve všech myslitelných oblastech. V symbolické rovině to měla být i tečka za rakousko-uherským mocnářstvím.

Světová válka, ostatně jako každá jiná, přímo nutila vědce a konstruktéry, aby dále zdokonalovali techniku. Zvláště Evropa se po pětiletém konfliktu těžce probírala z morální kocoviny, ale zároveň se probudila do úplně jiné doby, která dávala netušené možnosti snad v každé oblasti lidského života. Klíčovým pojmem se stal pokrok, jak na technické, tak sociální úrovni. Pokrok, díky němuž se zdálo, že společnost směřuje k lepší nové budoucnosti, charakterizuje také modernu. K moderním prostředkům dopravy patřila také aviatika. Technický pokrok v jejím rámci již nebyl utopíí nebo uměleckým snem. Stal se skutečností a ovlivnil i nové formy komunikace.

Až do 29. října 1923 byla československá pravidelná doprava osob vzduchem předmětem utopíí nebo dílčích experimentů. V tento den se uskutečnil první let na pravidelné lince Praha-Bratislava organizovaný Československými státními aeroliniemi.¹ A i když za jediný měsíc společnost přepravila 29 cestujících, 1330 kg nákladu a 10 kg pošty, byl to významný začátek procesů a změn vnímání prostoru a času v české společnosti.² Otázky pokroku měřeného na zkracování vzdáleností, zrychleného a ušetřeného času, formy komunikace přes všude přítomnou i vzdušnou reklamu se staly součástí životního stylu občanů moderního „mladého“ státu.

1 Srov. např. Koenig, Václav: Vzduchem z Prahy do Bratislavy. Dojmy z první jízdy. Lidové noviny č. 544, ranní vydání, 30. 10. 1923, s. 4.

2 Linka byla otevřena od 29. října do 30. listopadu 1923. Srov. Stočes, František: 10 let provozu Čs. St. Aerolinií. Letectví 12, 1933, s. 356.

Pravidelné osobní přepravě předcházely významné události spojené před velkou válkou s utopistickými představami, vyhlídkovými nebo kvazi charterovými lety, které však stále měly statut atrakce.³ Aviatika, či chceme-li použít jiné dobové slovo vzduchoplavba, byla v zemích Koruny české před vypuknutím Velké války ještě v plenkách. Během války ovšem v ní došlo k takovému pokroku, o němž nikdo z konstruktérů ani nesnil. V listopadu 1918, když vznikla Republika československá, ale již bylo vše jinak. To, co dosud zůstávalo snem a fantazií v dílech umělců, bylo najednou možné realizovat.

Utopistické představy o dopravě osob, nákladu, zrychlení času a zkrácení vzdáleností byly doménou umění nebo literární fikce. Právě umění zachycovalo touhu létat již od těch nejstarších dob. Publius Ovidius Naso ve svých *Proměnách* přiblížil širšímu okruhu čtenářů dvě základní báje o Faetónovi a o Íkarovi a Daidalovi již na samém přelomu letopočtu. Tyto dvě legendární postavy po staletí přebíjejí všechny ostatní, domnělé či skutečné, průkopníky aviatiky.⁴ Česká společnost až do konce 19. století ovšem spíše hltala romány Julesa Verna, než nějaká vědecká pojednání o vzduchoplavbě.⁵ Verneova díla vydával ve skvostné grafické úpravě a s četnými ilustracemi, jež jítřily lidskou představivost, nakladatel Josef Richard Vilímek. Není proto divu, že on byl tím prvním v českojazyčném kulturním prostředí, kdo napsal a vydal dokumentární reportáž o plavbě balonem z Prahy k Baltickému moři, již se sám jako cestující účastnil.⁶ Co se týče vědecké literatury ke vzduchoplavbě, první takovou publikací byla *Plavba vzduchem* Oldřicha Františka Vaňka z roku 1888, kterou shodou okolností vydal také nakla-

3 První charterový let s pasažéry v zemích Koruny české se uskutečnil 9. listopadu 1913, když při plavbě z Liegnitz (dnes Legnica v Polsku) měla vzducholoď LZ-17 Sachsen mezipřistání v Novém Boru. Zde naložila několik pasažérů, s nimiž následně odlétla do Drážďan. Srov. např. Die „Sachsen“ in Haida. Prager Tagblatt Nr. 309, Mittag-Ausgabe, 10.11.1913, s. 3; Das Luftschiff „Sachsen“ in Böhmen. Leitmeritzer Zeitung Nr. 89, 12.11.1913, s. 17; Heiteres von der Landung des Zeppelin-Luftschiffes in Haida. Leitmeritzer Zeitung Nr. 90, 15.11.1913, s. 4. Jako první český letec letěl s pasažérem redaktorem Jaroslavem Kalvou Ing. Jan Kašpar 6. prosince 1911 z Mělníka do Velké Chuchle. Tento let se ovšem nedá přímo považovat za nepravdělnou dopravu letadlem na místo určení, neboť Kalva za cestu neplatil. Srov. např. Plavec, Michal: Lobkowiczové a počátky létání na Mělníku. In: Hořejš, Miloš a kol.: Jirí Kristián Lobkowicz. Aristokrat s duší závodníka. Praha 2014, s. 233–235.

4 Nejnověji k úloze těchto bájí v umění Bendová, Eva – Hájek, Václav – Konečný, Lubomír – Váša, Ondřej: Nemístní hrdinové: Íkaros a Faetón jako emblematické figury moderního člověka/Impossible Heroes: Icarus and Phaeton as the Emblematic Figures of Modern Man. Praha 2020.

5 K počátkům vzduchoplavby v zemích Koruny české nejnověji Sviták, Pavel: Větroplavba. Nejstarší historie létání v českých zemích do roku 1914. Praha 2015 a týž: Větroplavba II. Nejstarší historie létání v českých zemích do roku 1914. Století balonů — od roku 1791 do roku 1890. Praha 2018.

6 Vilímek, Josef Richard: Z Prahy k Baltickému moři v balonu. Praha 1891.

datel Josef Richard Vilímek,⁷ a o několik let později *Studie aëronautická* Gustava Viktora Fingera.⁸

Velmi silně vnímala počátky vzduchoplavby početná česká umělecká komunita ve Francii na počátku 20. století. Francie nese právem označení jako kolébka evropské aviatiky. Například malíř Tavík František Šimon vzpomínal na vášně, které vzbuzovaly její počátky u Milana Rastislava Štefánika. K okruhu Šimonových známých z uměleckých kruhů, jež také fascinovaly rodící se aeroplány těžší vzduchu, patřili malíři Ludvík Strimpl a Hugo Boettinger a sochaři Bohumil Kafka a Otakar Španiel. Strimpl, meziválečný československý diplomat, byl také jedním z prvních, komu psal Štefáník, když v srpnu 1915 získal souhlas francouzského generálního štábu s vytvořením samostatné slovanské letky ve francouzském letectvu. V dopise ho pověřil nábořem dobrovolníků.⁹

Na přelomu roku 1920 a 1921 přišel do Francie, a potažmo do Paříže, Josef Šíma, umělec, který výrazně ovlivnil nejen české meziválečné umění. Ve svých poznámkách a rukopisech věnoval aviatice nejednu pasáž a zabýval se též představami osobní dopravy.¹⁰ V jeho vizích zazněla ovšem kritika fenoménu vzdušné dopravy přinášející především nervozitu a roztěkanost moderního člověka. Kritika aviatiky jako moderního projevu lidského společenství souvisela podle Josefa Šímy právě s motorovým létáním, rychlostí, zkracováním vzdáleností a roztěkaností životního stylu, které může přinést. Přestože aviatické téma bylo v Paříži vnímáno pozitivně moderně, díky tvorbě umělců Roberta Delaunaye nebo Fernanda Legéra, a stalo se i národní reprezentací na výstavě v Paříži v roce 1937, toto nadšení Josef Šíma nesdílel. Zpočátku spojoval dopravu se vzduchoplavbou a jako prostředek komunikace vysokých kruhů společnosti, zneužívanou v reklamě a popularizaci těsně po první světové válce. Téma kritiky pokroku satiricky ztvárnil v nepublikovaném rukopisu eseje o smyslu dopravy, která zároveň nese utopické prvky, kde doslova píše: „Létání bez motoru započaté v Německu z nedostatku jiných létacích prostředků stalo se záhy oblíbeným sportem vysoké společnosti, ale co pravím, nejvyšších kruhů vysoké společnosti. Byla to hlavně diplomacie, která nemohla se bez tohoto sportu obejít. [...] Počalo to po veliké válce evropské způsobem úplně nevinným. Konference, konference a pro změnu ovšem také občas – konference

7 Vaněk, Oldřich František: *Plavba vzduchem. Rozhled po dosavadních projektech i pokusech.* Praha 1888.

8 Finger, Gustav Viktor: *Studie aëronautická. Rozhledy z aërostatiky a aërodynamiky s dodatky kritickými. Několik myšlenek autora o letu dynamickém s připojeným projektem a krátká úvaha o stavu otázky aëronautické vůbec.* Praha 1895.

9 Srov. např. Šimon, T[avík] F[rantišek]: Štefánikovy začátky v letectví. *Letec* 4, 1929, s. 215–216 nebo Šimon, T[avík] F[rantišek]: Štefánikovy začátky v letectví. In: Osuský, Štefan – Pavlů, Bohdan (eds.): Štefáník. Kniha první: spomienky a postrehy. Praha — Bratislava 1938.

10 Šíma, Josef: *Kaleidoskop.* Praha 1968. Dále srov. Šmejkal, František: *Josef Šíma.* Praha 1988.

– šlo se s pokrokem doby. Přepych byl známkou století. Konference stíhala konferenci a vlaky nahrazeny byly aerobusy diplomatickými, které křížovaly závratnou rychlostí ztuchlou atmosféru staré Evropy.¹¹

Vize o osobní letecké dopravě s letišti na střechách domů obrovských měřítek promýšlel v Paříži na utopistické bázi také architekt Le Corbusier. Ten svou vizi představil v urbanistickém plánu Paříže pod názvem Voisin na Mezinárodní výstavě dekorativního a průmyslového moderního umění v roce 1925. Projekt financovaný výrobcem automobilů a letadel Gabrielem Voisinem počítal s demolicí velkých částí starého pařížského centra na pravém břehu Seiny a stal se velmi kontroverzní. Le Corbusier se zapojil do širšího myšlenkového okruhu předválečné avantgardy, kde se v návrzích futuristických architektů (Antonio Sant'Elia) poprvé letiště ocitlo na střechách městské zástavby a dominantně uplatňovala osobní vzdušná přeprava.¹²

Jaká však byla v možnostech rozvoje vzdušné dopravy nová realita? V mladém československém státě situaci ovlivnil rozvoj průmyslu, konstrukce vlastních letadel, a především budování letišť. Republika československá vstupovala do prvního roku svého života, co se týče vzduchoplavby, velmi omezeně. Civilní rozvoj aviatiky závisel nejen na počtu pilotů, letadel a letišť, ale především na dobře promyšlených plánech, k čemu ji vlastně využít. Zároveň to byla otázka ekonomická, aby se vložené prostředky vrátily, neboť dosud se o vzduchoplavbě uvažovalo jako o sportu a její hospodářský význam a využití bylo potřeba ještě promyslet. První období rozvoje vzduchoplavby v Československu završil rok 1923. Jazykovědci rozhodli, že dosud vše, co je spojené se slovem vzduchoplavba, se bude označovat jako letectví. Dnes si pod slovem vzduchoplavba představujeme pouze létání letadly lehčími vzduchu, především balony. Před rokem 1923 zahrnovalo jak letadla lehčí, tak těžší vzduchu.¹³

Piloti, letadla a letečtí konstruktéři

Republika československá měla v době svého vzniku dostatek pilotů i leteckých pozorovatelů. Za světové války sloužilo jen v rakousko-uherském vojenském letectvu (k. u. k. Luftfahrtruppen) podle nejnovějších výzkumů přinejmenším 971 příslušníků létajícího personálu, z toho 627 pilotů a 344 pozorovatelů, ze zemí

11 Bibliothèque nationale de France, Le département des Manuscrits, NAF28415 Papiers Sima, Sur l'aviation.

12 Berghaus, Günther (ed.): *Futurism and the Technological Imagination*. Amsterdam – New York 2009.

13 K etymologii obecných výrazů pro létání Plavec, Michal: *Povětrný míč, nebo povětrná koule? Několik poznámek k počátkům vzduchoplavby v Čechách*. In: Plavec, Michal (ed.): *Století letectví v zemích Koruny české*. Praha 2010, s. 9–17. Dále srov. *Vojsko se přizpůsobuje správné letecké terminologii*. Lidové noviny č. 610, 5. 12. 1923, ranní vydání, s. 5

Koruny české, kteří tvořili přibližně jednu třetinu veškerých rakousko-uherských vojenských letců.¹⁴ Oproti tomu počty francouzských, italských a ruských letců-legionářů se s takovými čísly nedaly vůbec srovnávat.¹⁵

Tolik vycvičených a zkušených pilotů a pozorovatelů dávalo dobré předpoklady pro vznik československého vojenského letectva. A nejen jeho. Svědčí o tom i údaj z kroniky Leteckého sboru z počátku roku 1919, v němž setník Jindřich Kostřba, jeho velitel, bilancuje první dva měsíce činnosti: „Důstojnický sbor se skládal z 39 aktivních důstojníků a z 84 záložních důstojníků, rotmistřů bylo 35 aktivních a 6 záložních, mužstva bylo 385 osob národnosti české.“¹⁶

Palčivý trn v patě rodícímu se Leteckému sboru ovšem představoval akutní nedostatek letadel. Letadla byla získávána nahodile, a to navrch ještě různých typů.¹⁷

O stavu letadel Leteckého sboru svědčí mimo jiné i výčet letadel vyslaných 18. prosince 1918 k uvítání prezidenta Tomáše Garrigue Masaryka. Z pěti letadel, neboť víc jich nebylo letuschopných, nad hlavou státu prolétlo jedno stíhací letadlo typu Aviatik D.I 138.14, jedno vysloužilé průzkumné letadlo Hansa-Brandenburg C.I (Ph.) 26.70 a tři ryze školní letadla Hansa-Brandenburg B.I (Fd.) 76.31, 176.80 a 276.05. Není třeba dodávat, že všechna byla původně rakousko-uherská.¹⁸

Materiálová situace se výrazně zlepšila až s dodávkami francouzských stíhacích, průzkumných a bombardovacích letadel v průběhu let 1919 a 1920.¹⁹ Ovšem

14 Rajlich, Jiří: K problematice zastoupení letců z českých zemí v rakousko-uherském letectvu. In: Plavec, Michal (ed.): Století letectví v zemích Koruny české. Praha 2010, s. 80 a Rajlich, Jiří: Na křídlech světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu. Cheb 2014, s. 120–147.

15 K ruským letcům-legionářům srov. např. Rypl, Václav: Kapitoly o letectví. Drobné črty o stavu a pokroku letectví s ilustracemi v textu. Praha 1925, s. 199–229. K italským letcům-legionářům nejnověji Rajlich, Jiří: Letci československých legií v Itálii 1. Historie a plastikové modelářství 10, 2008, s. 30–42 a týž: Letci československých legií v Itálii 2. Historie a plastikové modelářství 11, 2008, s. 18–27. K francouzským letcům-legionářům Rajlich, Jiří: Českoslovenští letci ve francouzských službách za Velké války 1914–1918. 1. Historie a plastikové modelářství 7, 2004, s. 15–21; týž: Českoslovenští letci ve francouzských službách za Velké války 1914–1918. 2. Historie a plastikové modelářství 8, 2004, s. 17–20; týž: Českoslovenští letci ve francouzských službách za Velké války 1914–1918. 3. Historie a plastikové modelářství 9, 2004, s. 20–27; týž: Létající legionář Jan Štork alias Jean Loustau 1. Historie a vojenství 3, 2006, s. 78–96 a týž: Létající legionář Jan Štork alias Jean Loustau 2. Historie a vojenství 4, 2006, s. 59–85.

16 Vojenský ústřední archiv/Vojenský historický archiv Praha (VÚA/VHA), fond Kroniky a fotoalba 1918–1939, inv. č. 240, kronika Leteckého pluku 1 TGM 1918–1923, s. 29.

17 Blíže Plavec, Michal: Zrod a první boje. Československé vojenské letectvo 1918–1919. Vojenská história 3, 2018, s. 142–161.

18 VÚA/VHA, Kroniky a fotoalba 1918–1939, inv. č. 240, Kronika Leteckého pluku 1 TGM 1918–1923, s. 28.

19 K dodávkám těchto letadel srov. např. Kaše, Jan – Pirič, Vladimír: Dar francouzského leteckého

Československo se vydalo i druhou cestou, vývojem a výrobou vlastních letadel. Sice je pravdou, že první československé letadlo Bohemia B-5 postavili a zalétali lidé kolem Rudolfa Polaneckého jako ryze soukromý projekt a toto letadlo nebylo vůbec určeno k vojenským účelům, ale jedním z dědictví rakousko-uherského letectva byl dostatek leteckých konstruktérů a zalétávacích pilotů.²⁰ Společným úsilím zkušebního pilota Klementa Adamce a konstruktéra Ing. Aloise Šmolíka pak bylo zalétáno a převzato vojenskou správou v květnu 1920 první československé vojenské letadlo Šmolík ŠA, později podle zabudovaného motoru označované jako Letov Š-1 nebo Letov Š-2.²¹ Své vlastní letadlo představila ale již v říjnu 1919 společnost Al-Ma na I. letecké výstavě v Praze. Tovární pilot Eduard Kord ho dokonce zalétal a dosáhlo rychlosti 93 km/h. Bližší podrobnosti o něm ale nejsou známy. O této společnosti se ještě zmíníme.²²

Bylo to již v době, kdy kromě vojenského Leteckého arsenálu (pozdější Vojenská továrna na létadla, Letov), vznikli i další letečtí výrobci – Aero a Avia. A každá z těchto továren se snažila o konstrukci vlastních typů letadel. Zatímco továrny Letov a Avia se specializovaly v počátcích republiky především na vojenská letadla, Aero jako jediné se snažilo konstruovat i dopravní letadla. Nebylo to ale vůbec jednoduché.²³

V souvislosti s těmito výrobci letadel se často zapomíná na společnost Al-Ma v pražských Holešovicích, která vznikla již v prosinci 1917. Její vedení v čele s Dr. Ulrichem Martiusem mělo ambiciózní plány. Kromě oprav rakousko-uherských vojenských letadel chtělo vybudovat vlastní letiště, založit leteckou školu, a nakonec se pustit do vývoje vlastních aeroplánů. Zůstalo ovšem pouze u oprav a záletů letadel. Zpočátku tato zavedená společnost dostávala zakázky od státu, respektive od ministerstva národní obrany, ovšem to během roku 1919 skončilo. Důvod byl prostý – za společností stál německý, respektive rakouský kapitál. Prostory této továrny

materiálu v roce 1919. *Letectví a kosmonautika* 10, 1994, s. 26/740 – 27/741.

20 Srov. např. Plavec, Michal: Rudolf Polanecký a další průkopníci letectví ze Slánska. In: Bartoniček, Pavel – Franková, Božena – Hrabánková, Blažena (eds.): *Armáda, Slaný a Slánsko ve 20. století*. Slaný 2009, s. 7–31.

21 Srov. např. Plavec, Michal: První neoficiální český výškový rekord. Klement Adamec jako zalétávací pilot. In: Plavec, Michal (ed.): *Rekordy známé i neznámé. Dobývání nebe českými (československými) letci*. Praha 2011, s. 9–15 a Zvěřina, Jaroslav: *Letov. 100 let od založení první československé továrny na letadla*. Bratislava 2019, s. 10–12.

22 Husník, [Antonín]: I. letecká výstava v Praze. *Aviatika* 10, 1919, s. 133. Patronát nad touto výstavou převzal tehdejší generální inspektor československého vojska spisovatel Josef Svatopluk Machar. K osobě Eduarda Antonína Korda Rajlich, Jiří: *Cheb 1917–1947. Aviatiki a letadla prvního vojenského letiště v českých zemích*. Cheb 2020, s. 63.

23 K historii těchto továren nejnověji Zvěřina, J.: *Letov. 100 let od založení první československé továrny na letadla*. Bratislava 2019 a Kučera, Pavel: *Aero. Továrna letadel 1919–1945 a její letadla*. Nevojiče 2020.

v Holešovicích si nejdříve pronajala a pak koupila společnost Aero. Později je ještě převzala společnost Avia.²⁴

Vojenským dozorčím orgánem a dílovedoucím v továrně Al-Ma byl až do konce února 1919 nadporučík v záloze Ing. Karel Merta. Později se stal prvním prokuristou továrny Aero. Právě on jako jeden z prvních upozornil již v únoru 1919 na nutnost vybudovat vlastní československý letecký průmysl. Uvědomoval si také, že založit takovou továrnu je velkým podnikatelským rizikem a horoval proto, aby takové továrny subvencoval stát: „Neblahá politická závislost našeho národa, kterou teprve několik týdnů počítáme do minulosti, napáchala velmi mnoho hříchů v našem technickém životě, nejvíce snad ale ve vzduchoplavbě [...] Jaký tedy div, že při prohlášení našeho samostatného státu zůstali jsme bez aviatiky, bez aviatického průmyslu a že budeme nuceni budovat naše letectví od základů. Naše zeměpisná poloha ve středu Evropy, na křižovatce cest ze západu na východ a ze severu na jih předurčuje nás za aviatický přístav Starého světa a bude na nás, abychom přístav tento vybudovali, nechceme-li se dostat do aviatického područí států sousedních.“²⁵

Že budování leteckého průmyslu nebylo vůbec jednoduché, dosvědčují vzpomínky konstruktéra Aloise Šmolíka: „Ihned po převratu 1918 bylo nejprve na Žofíně zřízeno shromaždiště letců a pak ihned utvořen Letecký sbor v bývalých kasárnách na náměstí Republiky. Velitel byl kpt. Kostrba a kpt. Martínek vedl technickou správu. Na Výstavišti se shromažďoval letecký materiál a letadla v takzvaném leteckém arsenálu. Tam se sešlo asi 200 vojáků a důstojníků z leteckých továren a leteckých útvarů rozpadlé rakousko-uherské říše. Na Výstaviště byla dopravována letadla z W. Neustadt, Fischamendu (reparace), dále letadla a zařízení z Chebu, kde byla správkárna a letiště. Letouny typu Brandenburg, Offag, Phönix, Rumpler a jiné. Bylo dodáno 12 úplně nových Anater z Rakouska V lednu bylo zřízeno užitkovací oddělení – kde se rozebíraly a opravovaly letouny. Letci sloužící v rakousko-uherském letectvu přelétávali přímo z fronty – přistávali na polích, letišť nebylo. Potom se letoun rozebral a odvezl na Výstaviště. V levém křídle Průmyslového paláce se zřídila dílna, kde se letouny opravovaly. Ze třech strojů se také třeba dal dohromady jen jeden. Rovněž byla zřízena brzda na opravu motorů. Opravy prováděli dílovedoucí Kučera, Taufer, Hanzl a jiní. Uvnitř paláce byly zbudovány boudy pro truhláře, aby bylo možno zatopit a klížit části letadel. Nebylo hřebíků, bylo nutno vytahovat staré a vyrovnávat je. Nebylo náradí, vše si přinesli s sebou dělníci. Vše se podobalo spíše ležení cikánů, než opravně,

24 Nejnověji Plavec, Michal: Al-Ma. 1. česká továrna na létadla. In: Kleinová, Jana – Králová, Hana (eds.): Věda a technika v českých zemích v období první republiky. Praha 2016, s. 71–84.

25 Merta, Karel: Otázka české aviatiky. Aviatika 2, 1919, s. 27–29. K osobě Karla Merty Rajlich, J.: Cheb 1917–1947, s. 62.

jak napsal pilot [Alois] Ježek! [...] V polovici dubna 1919 postaven celtový hangár u Kbel. Pro 1. květen bylo připraveno pět opravených letounů. Opravoval p. Menčík a p. Plachý. Bylo rozhozeno 5000 letáků sociálně demokratické strany. Rozhodili z Anatry pilot Švarc a poz. Tajbl. V létě byly dodány stroje na Slovensko proti Maďarům, dvě Anatry a jedno LVG...“²⁶

Před rokem 1923 společnost Aero se jako jediná pustila do projektů dopravních letadel. Částečně to bylo podmíněno vznikem Československé letecké akciové společnosti, která sice zkrachovala, ale taková letadla požadovala. Později je jako první dopravní letadla převzaly Československé státní aerolinie. Prvními zákazníky ale nebyla ani jedna z těchto společností, ale Ikarus druhého nejúspěšnějšího rakousko-uherského stíhače a děčínského rodáka Juliuse Arigiho. Již v říjnu 1920 představilo Aero upravené, původně rakousko-uherské víceúčelové letadlo Hansa-Brandenburg C.I s krytou kabinou pro dva cestující. Spoluprací konstruktéra Ing. Karla Rösnera s Arigim vznikl skutečně futuristický projekt dopravního letadla „Systém Arigi“, ale i další letadla. Nejdále se ve vývoji dostal moderně koncipovaný dvojplošník aerodynamických tvarů Aero A-8, ovšem jeho prototyp havaroval při zkušebním letu a vedení společnosti od dalšího vývoje upustilo. Právě společnost Ikarus, jež chtěla zejména letecky propojit západočeská lázeňská města s Prahou, Drážďany a Berlínem, stála u počátků vývoje dopravního letadla Aero A-10, jež později jako první své letadlo domácí výroby převzaly Československé státní aerolinie. Bylo to letadlo s krytou kabinou pro nejvýše čtyři cestující. Přestože byl tento typ zalétán již v roce 1922, aerolinie ho převzaly až následující rok, kdy vznikly.²⁷

Letiště a letecké linky

Co ovšem rozvoj aviatiky v době zrodu samostatného Československa trápilo nejvíce, byl akutní nedostatek letišť. Ona letiště, kolébky české vzduchoplavby, jako to pardubické nebo obě plzeňská, v roce 1919 požadavkům ani omylem nevyhovovala. V samotné Praze jako hlavním městě žádné oficiální letiště nebylo, letiště továrny Al-Ma čerstvě vzniklo k záletům letadel a nově vzniklý Letecký sbor, zárodek československých vzdušných sil, používal provizorní plochu ve Vysočanech.

Jediným letištěm, které splňovalo všechny nároky, bylo vybaveno veškerou myslitelnou infrastrukturou a osvědčilo se při leteckém výcviku, bylo letiště chebské. V prvních dnech republiky ale leželo v národnostně německém prostředí, a proto musela počátkem prosince 1918 československá armáda letiště obsadit, odlétnout s letadly, s nimiž to šlo, a odvézt železnicí rozmontovaná letadla a veškerý potřebný

26 Archiv Národního technického muzea Praha, fond Vašíček Radko, kart. 15, Alois Šmolík.

27 Kučera, P.: Aero, s. 39–49.

materiál. Nebylo totiž vůbec jasné, že Chebsko zůstane součástí Republiky československé a místní politici měli snahu, aby byly tyto převážně německojazyčné oblasti připojeny k Německu.²⁸

Jakkoliv se chebské letiště zmiňuje jako jediné svého druhu v Republice československé, musíme zmínit ještě letiště neředínské u Olomouce, které bylo budováno až v létě roku 1918 pro potřeby rakousko-uherské letecké pošty a mělo alespoň nějakou infrastrukturu. Pravdou ale je, že bylo v ostrém provozu pouze první říjnový týden. Pak na něm veškerý provoz ustal.²⁹

S rozvojem letištní sítě měla ovšem souvislost i letiště vojenská. Vojenská letiště vznikala kvůli vojenskému konfliktu na Slovensku během roku 1919 také v Mařaticích u Uherského Hradiště, v Kuncicích u Ostravy, v Bratislavě, Pezinku, Košicích a Užhorodu, ale většina z nich měla pouze provizorní charakter a nebyla dále rozvíjena. To se netýkalo letišť v Bratislavě a Košicích, k nimž později přibýlo i vojenské letiště v Nitře. Skutečná letiště se stálými vojenskými posádkami, které na nich vydržely celé meziválečné období, vznikly během prvních tří let republiky ještě v Prostějově, Olomouci a Brně.

Jako první rozvinul myšlenku letecké dopravy Rudolf Holeka, úspěšný rakousko-uherský vojenský letec a pozdější první generál československého vojenského letectva, v únorovém a březnovém čísle časopisu *Aviatika* v roce 1919. Stál později u neúspěšných pokusů o založení československých leteckých společností. Holeka podobně jako Karel Merta považoval Československo za „*srdce Evropy*“. Uvědomoval si, že je potřeba propojit Československo s Francií jako nejbližší spojení, a proto navrhoval leteckou linku Praha–Cheb–Ansbach–Štrasburk. Jeho propočty ovšem byly nereálné na tu dobu. Chtěl vybudovat čtrnáct nových letišť, a to v Praze, Pardubicích, Olomouci, Uherském Hradišti, Trnavě, Bratislavě, Táboře, Českých Budějovicích, Plzni, Chebu, Brně, Ústí nad Labem, Banské Štiavnici, Moravské Ostravě a Košicích. Očekával také, že československá vláda pořídí z přebytků 500 letadel, z nichž bude 177 použito pro potřeby letecké pošty. Přibližně tolik letadel mělo Československo v první linii až v době záříjové mobilizace v roce 1938.³⁰

Pro rozvoj civilního letectví mělo největší význam kbelské letiště, až do roku 1937 označované jako letiště Praha. Okolnosti jeho výstavby přiblížil v článku z března 1921 Ing. Bedřich Trnka z ministerstva veřejných prací: „Vybudování civilního letiště stalo se akutním v tom okamžiku, kdy se u nás objevila společnost pro vzdušnou dopravu, která chtěla periodicky vykonávati lety mezi určitými

28 Nejnověji Rajlich, J.: Cheb 1917–1947, s. 65–81, 107–117.

29 Nejnověji Plavec, Michal: Letiště Olomouc. Rakousko-uherská letecká pošta a země Koruny české v posledním roce světové války. *Historie a vojenství* 3, 2018, s. 52–62.

30 Holeka, [Rudolf]: Letecká pošta. *Aviatika* 2, 1919, s. 21–23.

místy a sloužit tak k rychlé dopravě osob, zavazadel a pošty. Do té doby civilní aviatika vlastně neexistovala. To, co se aviatikou nazývalo, omezovalo se pouze na atrakce a lítání [sic] považováno za luxus. [...] Teprve koncem léta minulého roku byla vládou naší republiky udělena koncese a subvence francouzsko-rumunské vzduchoplavební společnosti k dopravě osob, balíků a pošty mezi Paříží a Prahou, a jakmile bylo pevně stanoveno, že s dopravou bude vskutku započato, bylo nutno přikročit k provedení plánů vybudování civilního letiště.³¹

Když v březnu 1923 zahájila letadla Československých státních aerolinií zkušební lety na trati Praha–Bratislava, bylo jediným civilním letištěm to kbelské, respektive jeho civilní část. Ostatní byla čistě vojenská. Sice se již zpočátku hovořilo o letecké lince Praha–Bratislava–Košice–Užhorod, ovšem k plné realizaci došlo až v květnu 1929.³² Pravidelné linky do Bratislavy aerolinie zahájily 3. března 1924 a do Košic 5. května 1924.³³

Také o vybudování civilního letiště v Brně se začalo hovořit již v roce 1923 v souvislosti se založením aerolinií. Ještě na podzim roku 1924 ale nebyla všechna jednání dokončena. Velkou snahu v této věci přes odpor místních rolníků a politiků z řad komunistů a německé národnosti projevil brněnský magistrát a představitelé Moravského aeroklubu. Přeci jen se jednalo o koupi a propachtování na dobu neurčitou 220 hektarů v Černovicích. První náměstek starosty města Brno Jan Máša, který se velmi snažil, aby Brno mělo civilní letiště, obviňoval na valné hromadě aeroklubu v dubnu 1924 z liknavosti ministerstvo veřejných prací, které nechtělo potvrdit uzavřené smlouvy.³⁴ Civilní letiště v Brně bylo jako druhé takové v republice slavnostně otevřeno až 30. května 1926. Ač provoz na něm byl zahájen již první květnový den.³⁵ Na konci roku 1923, kterým jsme vymezili tento článek, tak bylo v provozu pouze jediné státní civilní letiště ve Kbelích.

Propagace, reklama, pošta

Po zdolání počátečních nelehkých limit zaznamenala letecká doprava v průběhu 20. let 20. století svůj významný rozvoj. Spolu s technickým vývojem stroje a prostoru se profesionalizovala a bohatě rozvíjela též její reklama. Plakáty a inzerce lákající na zpočátku luxusní a dobrodružnou cestu začala používat pojmy, které zakořenily v jazyce do dnešních dnů. Hesla typu „*zkrátí vám čas, prodlouží cestu*“ nebo „*čas letí*“ objevující se na plakátech dopravních letů čtyřicátých let mají své kořeny

31 Trnka, [Bedřich]: Státní letiště Praha. Letectví 3, 1921, s. 45.

32 Srov. např. Užhorod připojen na leteckou síť. Letadlem Státních aerolinií z Prahy do Užhorodu. Lidové noviny, 7. V. 1929, č. 231, s. 5.

33 Stočes, František: 10 let provozu Čs. St. Aerolinií. Letectví 12, 1933, s. 356.

34 Moravský Aero-Klub. IV. Výroční valná hromada. Letectví 5, 1924, s. 115–116.

35 Srov. např. Letiště v Brně. Letectví 6, 1926, s. 165.

v počátcích rozvoje dopravních společností.³⁶ Odráží modernistické teze pokroku směřujících výhradně k lepší budoucnosti. Velmi raný plakát Franco-rumunské vzduchoplavební společnosti provozující mezinárodní lety mezi Prahou, Štrasburkem a Paříží v roce 1920 operuje s vyobrazením letadla předhánějící lokomotivu, ve znacích ukazuje propojením měst a teritorií a slovy „*Denní doprava uzavřeným letadlem. Cestující – dopisy – balíčky*“ upozorňuje na bezpečnou možnost nejen osobní přepravy. Byla to z počátku také pošta, kterou pomáhaly linky uskutečňovat, ani to však nebylo z počátku tak jednoznačné.

Důležitost přepravy pošty mezi Prahou a zahraničím souvisela s politickými jednáními. Na mírových jednáních v Paříži si výhodu letecké pošty v její rychlosti uvědomovali mnozí. Zůstalo ale pouze u jednoho zkušebního letu s poštou továrny Aero z Prahy do Chrudimi v červenci 1919³⁷ a u vojenského letu z Prahy přes Mohuč do Paříže na samém počátku září 1919³⁸. Na pořadu dne byla i doprava pošty prezidentovi republiky, kterou se podařilo zrealizovat až v srpnu a září 1923 během pobytu Tomáše Garrigue Masaryka v lázních v Topolčiankách. Tu ještě nezajišťovaly aerolinie, ale vojenský letecký dopravní oddíl.³⁹

Aeroplány bylo možné využívat ještě jiným důležitým komunikačním způsobem. V roce 1923, na konci dubna, uveřejnily Národní listy krátkou zmínku: „Akciová společnost Centra, vyrábětka známého z insertů Vitella, najala od lázeňské letecké společnosti v Mariánských Lázních letadlo, s kterým bude prováděti v českých lázeňských městech a některých městech českých reklamní lety. Jako pilot získán byl známý letec Arigi.“⁴⁰ Letadlo samo se zde stalo účelným prostředkem reklamy. Prvně se nad Prahou objevila letadla, která rozhazovala letáky, aby se lidé upsali na rakousko-uherskou válečnou půjčku, v červenci 1918. Byla to letadla, která opravila společnost Al-Ma.⁴¹ Patrně podruhé se taková letadla typu Anatra Anasal objevila nad hlavním městem na 1. máje 1919. Tentokrát rozhazovala, jak vzpomínal konstruktér Alois Šmolík, „*5000 letáků sociálně de-*

36 Archiv Národního technického muzea, Sběrka plakátů a užité grafiky 1891–2014, plakáty Československých státních aerolinií, 1946–1947.

37 První letecká pošta u nás. Aviatika 8, 1919, s. 108.

38 Let z Prahy do Paříže. Aviatika 9, 1919, s. 125–126.

39 Obecně k počátkům letecké dopravy v Československu Kučera, Pavel: Počátky letecké dopravy a linka společnosti Aero. In: Plavec, Michal (ed.): Od balonu k transatlantickým letům. Praha 2014, s. 79–98; Dub, Michal: Počátky státní letecké dopravy v Československu. In: Plavec, Michal (ed.): Od balonu k transatlantickým letům. Praha 2014, s. 99–124 nebo Plavec, Michal: Letecká doprava mezi Prahou a Vídní v meziválečném období a za protektorátu. *Paginae historiae* 27/2, 2019, s. 106–120.

40 Letecká reklama. Národní listy č. 115, 28. 4. 1923, s. 3–4.

41 Plavec, M.: Al-Ma, s. 76–77.

mokratické strany“. Kroužila především nad Václavským náměstím.⁴² Aeroplány ke shozu letáků pak často využívaly i důležité průmyslové podniky jako Baťa, Schicht nebo Poldina huť. Tím prvním, kdo tyto možnosti nabízel, byl Julius Arigi. Jedno ze svých letadel, ještě předtím, než byla zavedena povinná imatrikulace, pojmenoval Vitello. A stal se hlavním hrdinou zmiňované zprávy z Národních listů a také krátkého reklamního klipu „*Strýc Bobby podniká cestu aeroplánem*“, který se dochoval v archivu Setuzy.⁴³

Symbolickou tečkou za prvními lety rozvíjejícího se letectva se stalo vydání knihy plukovníka generálního štábu Vlastimila Fialy, jež nesla titul „*Náš vzduch – naše moře*“ v roce 1922.⁴⁴ Právě tento titul dal základ k později rozšířenému propagačnímu sloganu „Vzduch je naše moře“. Utilitarismus reklamy, reálný vývoj strojové techniky (letadel těžších než vzduch), dopravy, urbanistických vizí nových měst právě v této době začal intenzivně soupeřit s uměleckou básnickou kritikou pokroku. Tuto skutečnost zrcadlí i proměna výrazu aviatiky (vzduchoplavby) v pojem „letectví“. Pomyslné „dobyť vzduchu“ – ovládnutí dříve vzdáleného, snového prostoru dostalo nový význam.

42 Archiv Národního technického muzea Praha, Vašíček Radko, kart. 15, Alois Šmolík.

43 Kaiser, Vladimír: Historické reklamy Schichtových závodů. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=x-DY5YAwp3w> [3. 1. 2021]. Zmíněný krátký klip začíná přibližně ve 44 minutě pořadu.

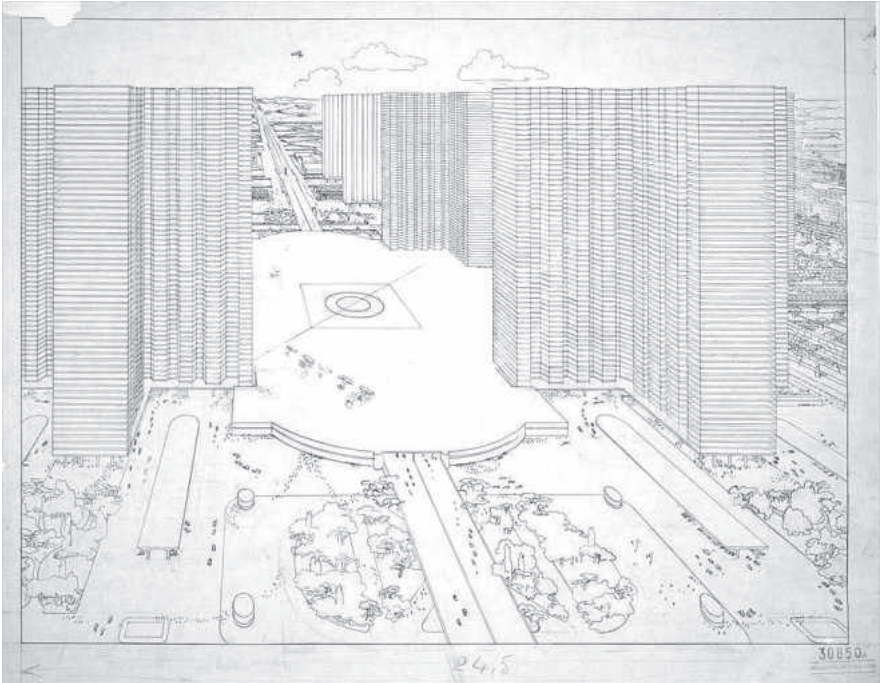
44 Fiala, Vlastimil: *Náš vzduch – naše moře*. Praha 1922.

Further, Higher, Faster: Aviation as a Modern Means of Communication at the Time of the Birth of Czechoslovakia (1919–1923)

Not only pilots and aerospace engineers, but also politicians and part of intelligentsia were aware of the future importance of aviation after the Great War. The defensive capacity of the country played a crucial role, but the first realistic ideas about the use of air transport, especially for airmail, appeared in 1919. The nearly futurist images of air connections, miles apart from the possibilities of the time, instigated the artist's imagination, for example the essay story of the painter Josef Šíma or the drawings of 'future towns' by Italian futurists and Czech caricaturists. The artists understood aviation mainly as the means of 'fast' social communication. In 1923, linguists agreed on using the general term aviation for everything related to flying. It was the notional dot after the first concepts of the air transport in Czechoslovakia. Inevitably, all of these efforts were later reflected in popular pictures, especially in advertising. Airplanes were also used for advertising, either by the industrial enterprises Schicht, Baťa, and Poldina hut' or by the aircraft producers and carriers. At that time, the crucial study of Vlastimil Fiala titled *Náš vzduch, naše moře* (Our Air, Our Sea) was published which later developed in the motto 'Air Is Our Sea'.



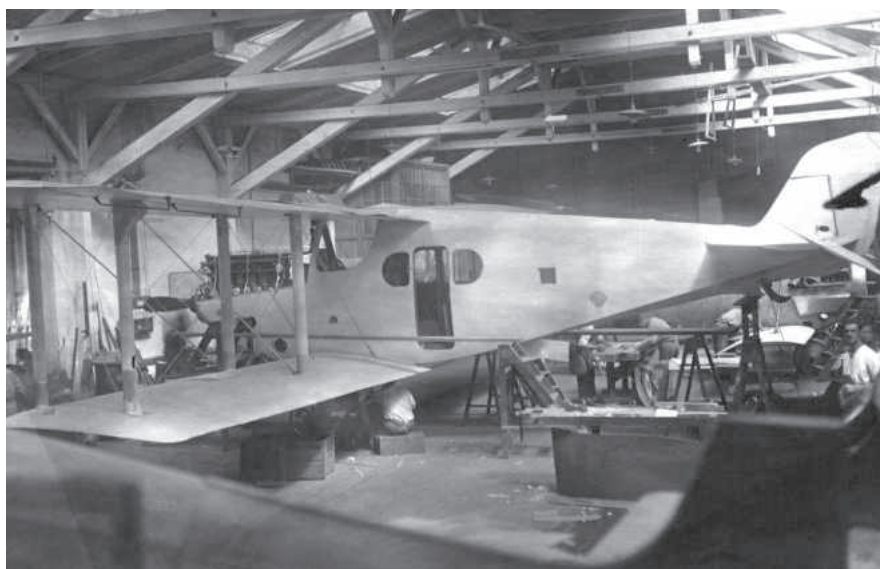
Heřman Němeček, *Doprava na křídle*, ilustrace k neznámému dílu, 1912, kvaš, tužka, papír.
Památník národního písemnictví, inv. č. 376/58-5880.



Le Corbusier, Plan Voisin, návrh urbanistického řešení Paříže s dopravními letišti uprostřed výškové zástavby, 1925, tuška, papír, public domain.



*Letadlo Aero A-14 při zkušebním letu Praha — Bratislava v březnu 1923.
V pozadí československé stíhací letadlo Letov Š-1 nebo Letov Š-2.
Archiv NTM, f. NAD 747 Bittnerova sbírka (Sbírka LA).*

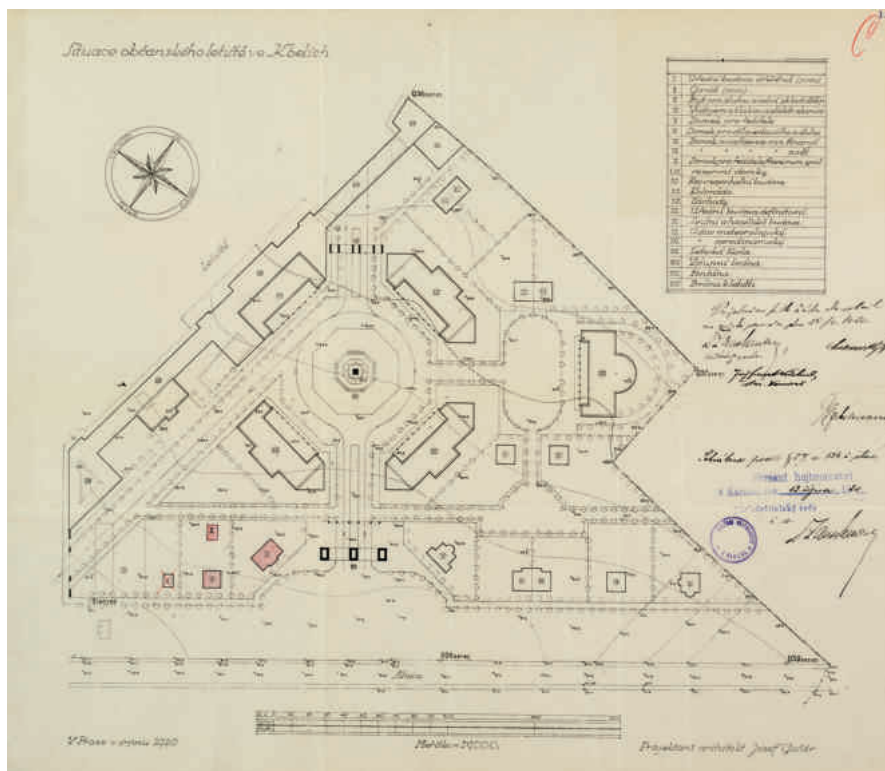


*Rozestavěné dopravní letadlo Aero A-8 v holešovické továrně.
Soukromý archiv rodiny Vodseďálkových.*

*Pohled do kabiny pro cestující v letadle
Aero A-10.
Soukromý archiv rodiny Vodseďálkových.*



*První československé ryze dopravní letadlo Aero A-10 někdy v roce 1922.
Soukromý archiv rodiny Vodseďálkových.*



Návrh architekta Josefa Gočára ze srpna 1920, jak by mělo vypadat kbelské letiště. Jeho projekt se skoro celý podařilo realizovat.
Archiv NTM.

Letadlo Berg C.I
pilota Juliuse
Arigiho s reklamou
na margarín Vitello
někdy v roce 1923.
Archiv NTM, f.
NAD 747 Bittnerova
sbírka (Sbírka LA).



**FRANCOUZSKO RUMUNSKÁ
VZDUCHOPLAVEBNÍ SPOLEČNOST**
AKČIOVÁ SPOLEČNOST S KAPITÁLEM 10.000.000 FRANKŮ

TELEFON
ČÍS. 1273

TELEGR. ADRESA
AIREUROPIA PRAGUE



Denni Doprava Uzavřeným Létadlem
CESTUJÍCÍ - DOPISY - BALÍČKY

PRAHA → **STRASBURK** za 3 HOD.
→ **PAŘÍŽ** za 6 HOD.
→ **VARŠAVA** za 3 HOD.

CHARLES BLITZ GRAVEUR PARIS

Charles Blitz, Plakát Francouzsko-rumunské vzduchoplavební společnosti, 1920.
Archiv NTM, f. NAD 808, Sbirka plakátů a užité grafiky.



H. J. Lecoq, Reklamní plakát firmy Bondy (Avia) s letadlem Avia BH-3 pro export, 1923-1924.
Archiv NTM, f. NAD 808, Sběrka plakátů a užité grafiky.