

platilo tehdy za centrum rakousko-uherského letectva. Mimo leteckých továren ve městě sídlily i letecké náhradní rotý (Fliegerersatzkompanien) č. 2, 6 a 8, škola leteckých důstojníků (Fliegeroffizierschule) a škola stíhacích letců (Jagdfliegerschule).



Obr. 5 – pohlednice, odeslaná z Vídeňského Nového Města v roce 1917 příslušníkem 8. letecké náhradní rotý



Obr. 6 – výstřižek uherské dopisnice s razítkem pražské Trídírny pošt (28.10.18)

Rok 1917 nebyl pro Kostrbu příliš úspěšný. V květnu 1917 přijel do Prahy, kde byl jmenován velitelem náhradního praporu 73. pěšího pluku. Se svým plukem sice o několik měsíců později odjel na italskou frontu, tam však onemocněl a v prosinci 1917 byl jako služby neschopný důstojník již zpět v Praze. Během svého pražského pobytu v letech 1917 a 1918 viděl Kostrba důsledky dlouhotrvající války na civilní obyvatelstvo, problémy se zásobováním, česko-německou nevraživost a další jevy, které u něho vyvolaly nové dilema: zda zůstat důstojníkem loajálním Rakousko-Uhersku, či být Čechem podporujícím myšlenku nezávislosti na Rakousku. Nakonec se rozhodl podporovat český odboj. V roce 1918 byl kontaktován hejtmanem Jaroslavem Rošickým, který byl učitelem na pražské kadetce a velitelem vojenské složky Maffie, a nakonec se stal členem jeho odbojové skupiny. V dohodě s Rošickým nastoupil k 1. 9. 1918 do funkce velitele vojenské policie v Praze, ve které zažil i vyhlášení Československého státu dne 28. 10. 1918 (obr. 6).

Kostrba se aktivně účastnil převratu, zejména na pacifikaci rakouských a uherských oddílů, pobývajících v Praze, které hrozily potlačit československou nezávislost vojenskou silou. Ihned po zajištění rakouských a uherských vojáků se Kostrba vrhl do organizace čs. letectva. Již 30. 10. 1918 vznikl z jeho iniciativy **Letecký sbor** složený z pilotů, mechaniků a dalších specialistů, pobývajících v Praze. Jako první letadla sboru posloužily 2 stroje, deponované k opravě v továrně ALMA v Praze – Holešovicích. Prvním pražským vojenským letištěm se stala vozovna tramvají v Praze – Strašnicích, teprve v prosinci 1918 se letectvo přesunulo na letiště Praha – Kbely. V listopadu a prosinci 1918

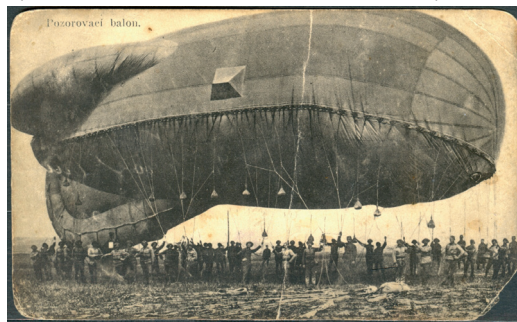


Obr. 7 – dopisnice, odeslaná z čs. pošt č. 14 v roce 1920 a adresovaná příslušníku 1. letecké setniny v Nitři

bylo letectvo doplněno několika stroji, které přelétly do Prahy ze severního Jadranu, a dále úspěšnou akcí, při které bylo s pomocí čs. vojáků a námořníků dne 9. 11. 1918 zabaveno více než dvě desítky letadel na chebském letišti, kontrolovaném německou armádou.

Kostrba stál v čele Leteckého sboru pouze krátce: od října 1918 do února 1919, kdy byl kvůli sporům s podřízenými i nadřízenými nucen odejít a novým velitelem se stal jeho přítel Karel Huppner. V únoru 1919 došlo zároveň k nové reorganizaci čs. letectva (obr. 7).

Jindřich Kostrba se opět vrátil do velitelských funkcí u pěchoty, které zastával v letech 1919 – 1922. Teprve v roce 1922 přešel zpět k letadlům, když byl jmenován velitelem 32. letecké rotý u 1. leteckého pluku v Praze (působil zde v letech 1922-23), resp. učitelem létání u učilišti v Chebu (1923-24). V těchto letech se pravděpodobně stala jeho handicapem služba v rakousko-uherském letectvu, která Kostrbu znevýhodňovala oproti legionářským důstojníkům, a tak musel přijmout nižší velitelské pozice, byť získal hodnost štábního kapitána čs. armády.

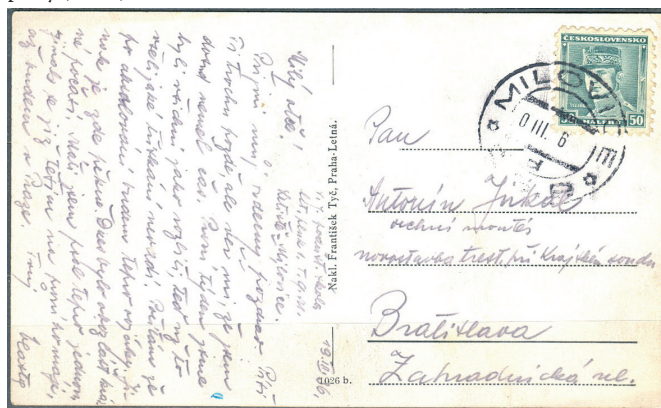


Obr. 8 – Tehdejší výzbroj čs. letectva: pozorovací balón

Nakonec zastával funkce v Hlavních leteckých dílnách v Olomouci a velel pokusné letce Vojenského leteckého ústavu studijního v Praze (1925-26). Kostrbovo znechucení

dosáhlo vrcholu v roce 1926, když se rozhodl odejít z čs. letectva nadobro. K tomuto kroku však již nedošlo. Dne 24. 9. 1926 vyprovázela Kostrba skupinu jugoslávských pilotů, kteří odlétali z kbelského letiště. Vedoucí stroj skupiny však dobře neviděl a narazil zezadu do Kostrbova stroje. Obě letadla se okamžitě zřítila k zemi a zahynuli v nich 3 ze 4 členů posádek včetně Jindřicha Kostrby. Havárii přežil pouze jeho mechanik.

Ani smrt samotného zakladatele čs. vojenského (a vlastně i civilního) letectví, štábního kapitána Jindřicha Kostrby, neznamenala konec rozvoje této složky armády. Československá republika se snažila vytvořit co nejsilnější letectvo, byť zpočátku neměla příliš mnoho finančních prostředků na jeho rozvoj. Situace se výrazně změnila až po roce 1935, kdy nepříznivý politický a vojenský vývoj v sousedním Německu urychlil čs. vyzbrojovací plány (obr. 9).



Obr. 9 – pohlednice, odeslaná roku 1936 od příslušníka 1. leteckého pluku TGM z Milovic

Nastala druhá světová válka pouze potvrdila správnost těchto úvah a čs. piloti v ní přesvědčivě demonstrovali jak své výtečné kvality, tak i význam letectva pro vedení moderních válek. Těto fáze se Jindřich Kostrba již nedožil, ale na vlastní kůži ji zažil jeho syn, pan Oswald Kostrba-Skalický (*11. 3. 1922 v Praze - †8. 6. 2001 ve Vídni), který působil během druhé světové války jako letec. Po roce 1948 emigroval z Československa a pracoval pro čs. sekci rádia Svobodná Evropa, kde se stal v 60. letech ředitelem.

Na závěr bych chtěl poděkovat panu dr. Rajlichovi z Vojenského historického ústavu za jeho pomoc a poskytnuté informace a pánům Rainerovi, Neugebauerovi a Tranmerovi z ArGe Feldpost Österreich-Ungarn za souhlas s přetištěním ilustrace č. 1 z klubového zpravodaje Rundbrief. Zejména děkuji panu K. Tranmerovi, z jehož známé sbírky předmětná dopisnice pochází.

Lubor Kunc (lubor.kunc@seznam.cz)