

LETIŠTĚ V UH. HRADIŠTI-MAŘATICÍCH

Jan Hubáček, Uherské Hradiště

V dějinách našeho letectva je určitě ještě několik skutečností, které možná dosud nejsou zcela prozkoumány a ani širší veřejnosti nejsou dostatečně známy. Jednou z nich je vznik a historie polního letiště v Uherském Hradišti-Mařaticích.

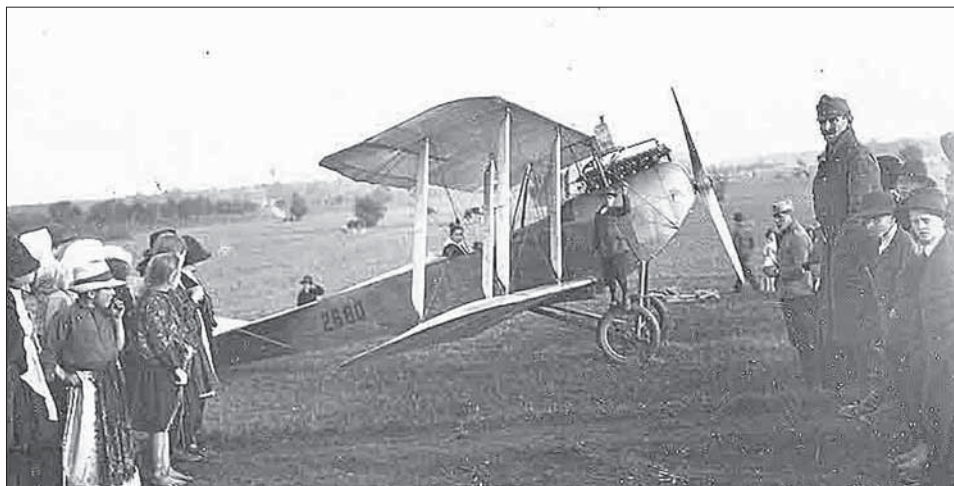
Historie leteckého provozu mařatického letiště zřejmě nezačala jeho oficiálním ustavením, jak dosud uváděly historické prameny, ale podle získaných informací je jisté, že v prostoru budoucího polního letiště přistálo nejméně jedno letadlo ještě před skončením 1. světové války a před vznikem ČSR.

Dokazuje to fotografie letadla Brandenburg C.I č. 26.60, na které budova Braunova sklepa (z počátku mařatických vinohradů) zachycená na horizontu a oblečení osob potvrzuje, že byla skutečně pořízena v Mařaticích. Typ letadla a výška stromů (v porovnání s dnešním stavem) zase nasvědčují tomu, že foto bylo pořízeno skutečně ještě před vznikem Československé republiky.

Když se v listopadu 1918 začaly pozemní vojenské jednotky přesouvat na Slovensko, protože bylo nutno zabezpečit svrchovanost nově vzniklé republiky na celém jejím území, bylo Výnosem Vrchního velitelství československých branných sil v Praze č. j. 401/Gšt z 9. 11. 1918 z důvodů koordinace činnosti těchto jednotek ustanoveno „Zvláštní velitelství československých vojsk na Slovensku“ se sídlem v Uherském Hradišti. Jeho prvním velitelem byl jmenován bývalý c. k. generál Štika (v té době jediný, který byl k dispozici).

Mužstvo s velitelem, nadporučíkem vzduchoplavectva Vojtěchem Paškem, bylo přemísťeno do Mařatic během listopadu 1918 z Olomouce, která byla určena střediskem aviatiky pro Moravu a Slezsko. Ihned bylo započato s nezbytnými přípravami na provoz vojenského letiště. Vhodné místo, zásobované provozním materiálem ze stanice zřízené v Uherském Hradišti, bylo nalezeno nedaleko města na tzv. „mařackých lúkách“.

Podle katastrální mapy Mařatic z r. 1914¹ je zřejmé, že pro účely letiště sloužila část polní plochy, která byla daleko větší, než se v některých člácích dříve uvádělo. Jednalo se o parcelu č. 348/3 (na levém břehu řeky Moravy, v 176 m n. m.), která sahala daleko blíže k městu a pokrývala ještě asi ¾ plochy zastavěné později kasárnami. Z jihovýchodní strany



Rakousko-uherský letoun Brandenburg v Uh. Hradišti-Mařaticích.



Letiště v Mařaticích.

parcelu ohraničovala v délce asi 835 m silnice vedoucí z Uherského Hradiště do Mařatic, v Mařaticích to byla dále pěšinka za dnešní konzervárnu OTMA v délce asi 295 m, vedoucí od silnice k rameni řeky Moravy, a severní stranu tvořilo nábřeží Moravy v délce asi 460 m. Na severozápadní hranici pozemku bylo mnoho malých parcel a na západě pozemek sousedil v délce asi 302 m s hranicí katastru města Uherské Hradiště. Celková největší délka pozemku byla asi 830 m a byla orientována ve směru jihozápad–severovýchod (45°), v nejširším místě ve směru sever–jih měřil pozemek asi 492 m. Název části pozemku „Rybník“ napovídá, že tato část území zřejmě bývala po vylití Moravy z břehů při záplavách zatopena.

I když se zatím nepodařilo objevit mapu s přesnou lokalizací samotného letiště, domnívám se, že z důvodů nejjednoduššího zásobování letiště materiálem se z celé obrovské plochy jako polní letiště využívala především její západní část (nejbližší městu), která byla později v letech 1930–1932 zastavěna kasárnami Přemysla Otakara II.

Velmi dlouho se nedařilo nalézt jakoukoliv fotografii prostoru, ve kterém se letiště nacházelo. Až mezi pohlednicemi s obrazy hradištských malířů se podařilo najít několik maleb, které zachycují pohled na tento prostor. Jsou to např. kresby a obrazy Jiřího Heřmana nebo Jaroslava Panušky. Jediná fotografie, která také toto místo zachycuje, je uložena v fotoarchivu Slovákckého muzea.²

I když oficiálně na uvedeném pozemku v r. 1918 ještě letiště neexistovalo, letecké historické prameny potvrzují, že se opravdu tento prostor využíval už před listopadem 1918 k přistávání a startování letadel. Byla zde postavena provizorní dřevěná bouda, která sloužila jako hangár. Sama stanice v Uh. Hradišti byla odbočkou leteckého správkařského parku v Olomouci určeného pro Slovensko.

První dvě letadla, která 1. polní letecká setnina získala, byly rakouské typy Brandenburg B.I (Fd) čísla 276.19 a 276.11. Po přeletu z Prahy je setnina oficiálně převzala dne 20. 11. 1918.

Generál Štika vybavil 20. 11. 1918 velitele Leteckého sboru setníka Jindřicha Kostrbu rozsáhlou plnou mocí, kterou jej pověřil organizováním letectví při vrchním velitelství československých vojsk na Slovensku a ten téhož dne ustavil 1. polní leteckou setninu v Uherském Hradišti; v dobových dokumentech se setkáváme i s označením „setnina Uherské Hradiště“.



Brandenburg C.I. na letišti v Uh. Hradišti-Mařaticích (červen–červenec 1919).

Další letoun, který setnina získala 9. 11. 1918, byl Hansa Brandenburg C.I (U) č. 369.178, s nímž odlétl z italské fronty Offizierstellvertreter (důstojnický zástupce) Rudolf Forst a přistál ve svém rodišti v Napajedlech. Letadlo si 3. 12. 1918 v letu vyzkoušel nadporučík Josef Pospíšil s pozorovatelem poručíkem Zdenko Krulišem při dvacetiminutovém zkušebním letu. Letoun však u setniny dlouho nezůstal, protože už 4. 12. 1918 s ním odstartoval setník Jindřich Kostrba se svým přítelem JUDr. Zdeňkem Lhotou k letu do Prahy. Nedaleko České Třebové u Zichlíny (Zichlíny?) s letounem za husté mlhy však havarovali a letoun byl odeslán na opravu do Leteckého arsenálu na pražském Výstavišti.

Dne 13. 12. 1918 převzal velení 1. polní letecké setniny od setníka J. Kostrby nadporučík Pašek a 15. 12. 1918 se setník Kostrba vrátil ze Slovácka zpět do Prahy, aby se opět ujal své funkce velitele Leteckého sboru.

Dne 29. 12. 1918 nařídil ministr národní obrany Václav Klofáč zřízení letišť v Praze-Vysočanech, Pardubicích, Olomouci a také prozatímního letiště v Mařaticích s udaným zámyslem jeho pozdějšího přemístění do Brna. Od tohoto dne je také mařatické letiště vedeno oficiálně ve vojenských dokumentech.

Z vyprávění mařatického rodáka pana Oldřicha Buriána, jehož otec Robert Burián pracoval určitou dobu na mařatickém letišti, si lze udělat přesnější představu o situaci a dění na mařatickém letišti. Pan Robert



Setník Jindřich Kostrba, velitel Leteckého sboru (stíhací eso rakousko-uherské armády s osmi ověřenými sestřely).

Burián byl vyučený stolař a na letiště v Mařaticích se dostal na jaře roku 1919. V hodnosti četaře zde velel partě stolařů v letecké dílně. „*Na obrovské travnaté louce na Zápovědi vyrostly vojenské stany a celtové hangáry. Vojáci, ještě ve starých uniformách, dováželi z nádraží křídla a trupy letadel, mnohdy poškozených, a v hangárech i pod širým nebem je montovali, opravovali a na louce na rozjezdové trati je zalétávali. Italské a rakouské označení přetírali československými trikolorami. Letiště, létající stroje i vojáci leteckého personálu byli středem zájmu dědiny i blízkého města. Děti i vážení občané od rána do večera okukovali provizorní letiště. Letci i technický personál se družili s civilním obyvatelstvem. Každou neděli byl volný přístup na letiště. Jednu neděli uspořádali velitelé i letecký den – piloti, ostřílení vojáci z front, předváděli na jedno- i dvojplášnicích své letecké umění.*“³

Minimální vybavení mařatického letiště (absence mobilních leteckých stanů) způsobovalo, že letiště mělo smysl jen v souvislosti s boji na jihu Slovenska, a bránilo v počátcích bojů přenést letiště dále na východ Slovenska.

Když pozemní jednotky dosáhly až Košic a letci 1. polní letecké setniny z důvodů nedostatečného doletu strojů Brandenburg je nemohli následovat, přesunula se 1. polní letecká setnina počátkem roku 1919 i s letouny Brandenburg B.I (Fd) č. 276.11 a 276.19 do Košic a na letišti v Mařaticích byla ponechána pouze „letecká provozní stanice“ s nepočetným personálem. Tato odloučená jednotka (detašmán) se asi v polovině ledna 1919 přesunula z Uh. Hradiště do Hrabové u Moravské Ostravy.

Dne 3. 6. 1919 se do Uh. Hradiště přesunula i se svými letouny 2. polní letecká setnina z Košic.⁴ Setnina měla k dispozici dva Brandenburgy C.I (Ph) č. 26.64 a č. 26.70, L.V.G. C.I č. 39.78/18 a Phönix C.I č. 121.50, který jako jediný letoun v československém letectvu byl vybaven pro letecké snímkování. Její letci ve dnech 13. 6. až 20. 6. 1919 zajišťovali letecké spojení mezi rozdělenými pozemními jednotkami u Užhorodu.

V Uherském Hradišti se měla od léta 1919 zformovat čistě stíhací 1. československá letecká setnina. Setnina obdržela stíhací letoun Spad S VII (č. 11 188), který byl odeslán dne 23. 6. 1919 od francouzské setniny BRE 560 z Prahy.

Koncem června 1919 letci 2. polní letecké setniny společně s francouzskou letkou BRE 590 podnikali lety nad vyprazdňující se frontou i nad maďarským zázemím.

Dne 13. 7. 1919 se setnina z Uh. Hradiště přesunula se svými několika Brandenburgy, Phönixem C.I (č. 121.101), L.V.G. C VI (č. 39.78/18) a Spadem S VII (č. 11 188) do Nitry.

Již 26. 7. 1919 se však opět 2. polní letecká setnina vrátila z Nitry zpět do Uherského Hradiště a zanechala v Nitře všechna svá letadla pro doplnění stavu 1. polní letecké setniny, kromě stíhacího Spadu S VII č. 11 188, který se stal prvním (na více než měsíc), jediným strojem čistě stíhací, v Uherském Hradišti formované letecké setniny SPAD č. 2. Ta se zde začala formovat dle rozkazu velitele Leteckého sboru z 5. 8. 1919, jejím velitelem byl určen nadporučík polní pilot Jindřich Pospíšil a setnina podléhala letecké setnině v Olomouci.

Pro nově vzniklou setninu však bylo letiště s měkkým rozmáčeným povrchem těžko použitelné k výcviku na Spadu. Na tomto stroji s poměrně vysokou vzletovou i přistávací rychlostí bylo riziko poškození příliš velké. Vznikaly problémy při zvýšení hladiny řek Moravy a Olšavy, které hrozily blízké letiště zatopit, což také čas od času učinily. To pak ve svém dopadu znamenalo nejen zastavení létání, ale i maximální úsilí veškerého mužstva k záchraně materiálu. Obyvatelé Uh. Hradiště a okolí měli svoje zkušenosti se záplavami už z roku 1910 a 1912. Jak uvádí článek ve Slovácích novinách, postihla zřejmě podobná záplava 9. 7. 1919 i setninu SPAD v Mařaticích.⁵ Zřejmě i to byl jeden z důvodů, že setnina byla 8. 9. 1919 znovu přemístěna do Nitry, kde se dále připravovala.

Tímto dnem na letišti v Uh. Hradišti-Mařaticích ustal pravidelný letecký provoz leteckých setnin a koncem roku 1919 již nebylo letiště v Mařaticích uváděno v prozatímní organizaci československého vojenského letectví.

Je patrné, že letiště v Mařaticích sloužilo opravdu pouze jako prozatímní letiště a vojenští letci zde s přestávkami pobývali celkem jen asi 147 dní. Jednalo se o tři období:

- od začátku listopadu 1918 do začátku ledna 1919 (asi 61 dní)
- od 3. 6. 1919 do 13. 7. 1919 (41 dní)
- od 26. 7. 1919 do 8. 9. 1919 (45 dní)

Účast leteckých setnin z Uherského Hradiště-Mařatic

a) při obsazování Slovenska

První operační let setniny provedl dne 22. 11. 1918 s letounem Brandenburg č. 276.11 polní pilot štábní šikovatel Novák a pozorovatel poručík Kruliš s úkolem rozhazovat letáky v prostoru jihovýchodně od Trenčína. Další lety pak následovaly ve dnech 23. 11., 24. 11. a 6. 12. 1918. Tentokrát bylo jejich cílem, kromě opětovného rozhazování letáků, také pozorování pozic a pohybu nepřátelských vojsk. Ze všech těchto letů se zachovala písemná hlášení letců s vlastnoručními podpisy, avšak v žádném z nich se nepíše ani slovem o nepřátelské protiletadlové palbě, ani o střetnutí s maďarskými letadly.

Výjimkou snad mohl být let nadporučíka Vojtěcha Paška s pilotem četařem Karlem Hrubínem na letounu Brandenburg C.I, uskutečněný 31. 12. 1918 po zahájení postupu pozemních jednotek na Bratislavu. Zprávu o něm přinesl letecký sborník Naše křídla: „*Byla to 1. letecká setnina, kterou setník Kostrba ustavil v listopadu 1918 v Uherském Hradišti. Odtud setnina konala už koncem roku výzvědné lety nad západním Slovenskem, z nichž se vracela s prostřelenými letadly. Zejména výzvědný let nadporučíka Paška s pilotem Hrubínem v poslední den roku 1918 nad Bratislavou ukázal, že s Maďary bude nutno nikoliv jednat, ale bojovat.*“⁶ Ve skutečnosti byl pozorovatelem při zmiňovaném letu nadporučík Miroslav Doležel a podle jeho slov „*Brandák několika záplatami dokazuje trefy*“.

Když se počátkem roku 1919 přesunula 1. polní letecká setnina i s letouny Brandenburg B.I(Fd) č. 276.11 a č. 276.19 do Košic, nahradil Vojtěcha Paška ve funkci velitele setniny v únoru setník vzduchoplavectva Stanislav Novák.

b) v bojích na Těšínsku

Zatímco ve většině českého příhraničního území byla svrchovanost nově vzniklé Československé republiky do konce roku 1918 již zajištěna, na Těšínsku, které obsadili polští nacionalisté, tomu tak zatím nebylo.

Proto se asi v polovině ledna 1919 detašmán 1. polní letecké setniny s velitelem nadporučíkem Paškem přesunul z Mařatic do Hrabové u Moravské Ostravy a byl dán k dispozici plukovníku Šnejdárkovi (rodákovi z Napajedel), který velel pozemním jednotkám. Setnina zde prováděla pouze pozorovací lety nad polským územím, ale žádných bojů se nezúčastnila, protože vojenské akce na Těšínsku byly ukončeny příměřím, jehož platnost byla dojednána od 1. 2. 1919 a kdy se vojenské jednotky stáhly na smlouvanou demarkační čáru.

c) při maďarské ofenzivě

Během roku 1919 se situace na Slovensku v důsledku územních nároků Maďarska začala vyhrocovat. V noci z 20. 5. na 21. 5. 1919 zahájila maďarská vojska u Šalgótarjánu ofenzivu na území Slovenska a začala ohrožovat postavení legionářských jednotek u Miškovce.

2. polní letecká setnina, která byla v této době právě dislokována v Košicích, se se svým Brandenburgem B.I č. 26.17 zúčastňovala vojenských operací na východním Slovensku a konala především průzkumné a fotoprůzkumné lety pro hlavního velitele. V menší míře prováděla také lety bombardovací, kdy hlavním cílem byl maďarský obrněný vlak na nádraží v Levicích. Ve funkci velitele setniny vystřídal nadporučíka Vojtěcha Paška setník Stanislav Novák.

Protože však letouny 2. polní letecké setniny v Košicích už byly značně opotřebovány, samo mužstvo bylo také značně vyčerpáno a setnina nebyla bojeschopná, přesunula se 3. 6. 1919 zpět do Uh. Hradiště.

Po 30. 5. 1919, kdy zahájila maďarská Rudá armáda vpád na Slovensko s cílem vytlačit naše vojsko ze Slovenska, byly naše pozemní jednotky od sebe odříznuty. Spojení mezi

vojsky Košické a Karpatské skupiny bylo prakticky přerušeno a přesun Karpatské skupiny do prostoru Košic byl možný jen bojem přes Michalovce.

Na pomoc pozemním jednotkám byli opět povoláni letci 2. polní letecké setniny, kteří měli zajišťovat předávání zpráv, zásobování střelivem a také poštovní styk. Během června 1919 podnikli šikovatel Karel Janhuber jako pilot a nadporučík Vojtěch Pašek jako pozorovatel na letounu Brandenburg C.I (Ph) č. 26.39 několik letů z Uh. Hradiště do Užhorodu a zpět s nákladem pošty, střeliva a kulometem.

Při letu do Užhorodu 19. 6. přibrali při mezipřistání ve Spišské Nové Vsi na palubu ještě náčelníka štábu majora Morstadta s velmi důležitými vojenskými dokumenty pro odříznuté pozemní jednotky. Přetížený letoun úspěšně doletěl až do Užhorodu a 20. 6. se opět vrátil se svou posádkou do Uh. Hradiště-Mařatic. Oba tyto poslední lety byly zřejmě dosti „dobrodružné“, a to jak 19. 6. s pořádně „naloženým“ letounem, tak i 20. 6. – nejméně jeden den za velmi nepříznivého počasí. Pilot Janhuber, pozorovatel Pašek i operační důstojník Morstadt byli za tento odvážný čin navrženi velitelem východní armády k vyznamenání Československým válečným křížem 1919.

Koncem června se maďarská vojska po několika varovných zásazích Dohody začala ze Slovenska tahovat. Letci 2. polní letecké setniny společně s francouzskou letkou BRE 590 ještě po 24. 6. 1919, kdy bylo uzavřeno příměří, podnikali lety nad vyprazdňující se frontou i nad maďarským zázemím, aby ověřili, že maďarská armáda nepřipravuje ještě nějaký nenadálý výpad.

Ve velení 2. polní letecké setniny, která se několikrát stěhovala, byl stále její velitel nadporučík Josef Pospíšil, setnina byla 23. 7. 1919 přejmenována na setninu SPA-2.

Celkově lze říci, a dostupné písemné prameny to zatím potvrzují, že všude, kde letecké setniny během prvního roku po vzniku Československé republiky působily, vykonávaly jen pozorovací, kurýrní a bombardovací lety.

Využití letiště po odchodu leteckých setnin

Prostor letiště v Uh. Hradišti-Mařaticích býval však občas využíván i v době, kdy byly letecké jednotky odveleny na jiná letiště, a také v době, kdy už letiště natrvalo opustily.

Vzdušný prostor v okolí Uh. Hradiště zažíval možná docela čilý provoz, což bychom na tehdejší dobu ani neočekávali. V dobovém tisku se např. objevila poznámka, že pilot kapitán Dostal musel v dubnu 1919 v důsledku poruchy na motoru nouzově přistát s letounem SVA blízko Uherského Hradiště. I když bylo letadlo poškozeno, pilot vyvázl bez zranění.

Bývalé polní letiště však bývalo využíváno také například k mezipřistání letadel, o čemž svědčí další zpráva v regionálním dobovém tisku: „*Letecké neštěstí. Událo se 1. 5. (1919). Ráno o 9.00 hod. vznesl se v Uh. Hradišti aeroplan letecké setniny z Košic k letu do Brna. Nad Buchlovicemi vypověděl motor, následkem čehož se stroj zřítil ze značné výše. Pilot i průvodce byli značně zraněni, nikoliv však životu nebezpečně.*“ Podle historických dokumentů se jednalo o letoun Brandenburg C.I (Ph) č. 26.17 patřící 2. polní letecké setnině. Na palubě měl polního pilota Rudolfa Horáčka a pozorovatele poručíka Františka Köhlera.

Mařatické letiště posloužilo také ještě k další akci, která se však netýkala leteckých, ale pozemních jednotek. Zápis v kronice města Uh. Hradiště i regionální tisk uvádějí, že dne 19. 7. 1919 přijel do Uherského Hradiště ministr národní obrany Václav Klofáč s francouzským generálem Pellé a plukovníkem Husákem. Dopoledne byli hosté uvítáni na náměstí Svobody a odpoledne byla na mařatickém letišti vykonána přehlídka vojsk.⁸

Další, tentokrát leteckou akci, která se zde konala, potvrzují opět Slovácké noviny: „*Zajímavá podívaná byla připravena obyvatelstvu našeho města. Na Mařatském pastvisku usídlila se eskadrona letadel, dvojplošníků 2. leteckého pluku z Olomouce. Obrovské plátěné hangáry skrývají 5 letadel, která často vzlétají a tím poskytují velmi četným divákům příležitost pozorovati vzlet i přistání letadel. Lety jsou ve spojitosti s ostrou střelbou dělostřelectva v obvodu Javořiny. Cvičení se zúčastňuje také oddělení vrhačů světél, jejichž světelné kužely ozařují večer oblohu i celý terén.*“



Generál Pellé v Uherském Hradišti.

O tomto vojenském cvičení a o pobytu v Uherském Hradišti se zmiňuje ve svých písemných vzpomínkách i pilot kunovického Avie (dnešní „starý závod“) a pozdější zalétávací pilot kunovického LETu Ladislav Šváb. Jak vyplývá z textu, svoje vzpomínky psal zřejmě přibližně kolem roku 1978 a kromě popisu letiště a provozu na něm také výborně upřesňují úlohu letců při tomto vojenském cvičení. Píše: „Začátkem srpna 1928 odlétáváme (z Malacek – jak vyplývá z předcházejícího textu) na 12 dní na polní letiště do Uherského Hradiště. Pastvisko pod Mařaticemi, ohraničené silnicí vedoucí k Jarošovu, řekou Moravou, mrtvým ramenem Moravy a městem na jižní straně. Stačilo urovnat kousek rigolu na cestě vedoucí napříč k židovským koupelkám a letiště je připraveno na provoz. Start i přistání je možné pouze ve směru sever–jih. Přistávalo se převážně směrem k severu proti severozápadním větrům, přes dnešní hlavní křižovatku, přes kaštanovou alej, pod kterou nyní pěšky či na kole směřují do zahrádkářské osady „Třešňovka“. Jak to utíká, kaštanová alej, která po obou stranách vroubila silnici vedoucí před padesáti léty volným prostorem, lukami, je dnes po celé délce obklopená bloky budov, trochu prořídla, ale jako tenkrát se zjara zazelená, obalí hrozny květů a dává příjemný stín. I celé bývalé letiště zmizelo a jen několik malých dočasných zahrádek „Na Zápovědi“ zůstává, než je pohltí další stavby. Stanová základna a hangáry pro letadla je umístěna v blízkosti židovských koupelek, nás, létající personál ubytovali v prázdné, dosud tam stojící chalupě hned na kraji cesty vedoucí do vinohradů. Léтали jsme většinou pro spolupráci s dělostřelectvem při zastřelování na terče na Kobylí hlavě nedaleko sv. Antoníčka. Pozorovatel z letadla sledoval dopady granátů a hlásil umístění slovy „dlouhá, krátká“ a podobně. Průzkumné lety, fotolety, zastřelování a to vše v malém prostoru kolem sv. Antoníčka.“¹⁰

Pro přesnější představu o tom, kde letci vybudovali svou stanovou základnu a hangáry, jsem porovnal vzpomínky pana Švába se starými mapami Uherského Hradiště a sháněl informace o tzv. židovských koupelkách. Nejspíše se jednalo o přírodní koupaliště nebo plavárnu. Takové byly na toku Moravy směrem k Mařaticím čtyři a v tomto případě se zřejmě jedná o ty nejvzdálenější. Starší hradišťští rodáci si možná vzpomenou, že když šli po pravé straně proti toku Moravy po hrázi směrem k Jarošovu, přišli kousek před ramenem Staré Moravy k proláklině, kterou bylo nutno po pěšince obejít a teprve pak bylo opět možno po hrázi pokračovat dále. Mapa mostů královského města Uherské Hradiště z r. 1898 dokládá,

že zde vtékala do Moravy strouha Prikopa, která sem přitékala z prostoru pozdějších kasáren Přemysla Otakara II. Zmíněné židovské koupelky byly tedy nejspíše právě v těchto místech. Odpovídá to i poloze parcely na mapě Mařatic z r. 1914 a vzpomínkám L. Švába, že „stačilo urovnat kousek rigolu na cestě vedoucí napříč k židovským koupelkám...“: Onen rigol byl zřejmě pozůstatek bývalé Prikopy, která zde v r. 1928 už zcela jistě neexistovala.

Také následující akce potvrzuje další využití mařatického letiště. Konal se zde 1. letecký den, který v neděli 6. 10. 1929 ve 14.00 hodin ve prospěch Národní jednoty uspořádala místní odbočka Masarykovy letecké ligy (MLL) v Uherském Hradišti společně s odbočkou Svazu československého důstojnictva. Na pořadu byla ukázková akrobacie a vzdušný boj letounů, protiletadlová obrana (velitel podplukovník Veselý), skupinový let, házení do terče z letounů o ceny a seskok s padákem. Tři vojenská letadla propagační letky MLL z Olomouce zde za velkého zájmu obecnstva předvedla bohatý program a už od 9.00 hodin dopoledne pořádala vyhlídkové lety s obecnstvem v okruhu asi 20 km. Leteckého dne se tehdy zúčastnilo asi 4 000 diváků.

Zajímavou podrobností, která dokresluje organizaci a současně potvrzuje konání leteckého dne, je i zápis z jednání obecního výboru obce Mařatice, konaného dne 27. září 1929: „Masarykova letecká liga v Uh. Hradišti žádá o osvobození dávky ze zábav na letecký den na 6. 10. 1929. Schváleno 9 hlasy pro osvobození dávky ze zábav.“⁴¹

Zřejmě poslední leteckou akcí, která se v prostoru mařatického letiště uskutečnila, byl další letecký den, o němž je opět záznam v protokolech obecního výboru obce Mařatice ze 16. srpna 1930: „Československá obec legionářská v Uh. Hradišti žádá povolení leteckého dne na 14. září v případě na 28. září t. r. na katastru obce Mařatice. Ve smyslu se povoluje, avšak dávka ze zábav odvedena býti musí do obecní pokladny obce Mařatic.“⁴²

O tomto leteckém dnu opět informovaly Slovácké noviny: „Okresní jednotka československé obce legionářské v Uh. Hradišti a Moravský Aeroklub zamýšlejí uspořádati v Uh. Hradišti v měsíci září Letecký den. Zástupci obou korporací vyšetřili již nejvhodnější místo pro letiště. Vyjednávají se. Již nyní upozorňujeme občanstvo z Uh. Hradiště a z okolí, na tento den propagace letectví, o jehož významu jak sportovním, tak dopravně-hospodářském, netřeba se v naší době – době techniky – široce zmiňovati. Serioznost a vážnost Moravského Aeroklubu zaručuje nevšední podívanou a poučení o nejmodernějším dopravním prostředku.“⁴³

Definitivní konec využití mařatického prostoru pro letecké účely zřejmě učinila v roce 1930 započatá výstavba kasáren Přemysla Otakara II. Z původní parcely sice zůstalo ještě dostatek volného prostoru, avšak nenašly se zatím žádné další dokumenty, které by potvrdily nějaký další letecký provoz v dané lokalitě.

I když polní letiště v Uherském Hradišti-Mařaticích bylo využíváno jenom krátkodobě a přerušovaně, určitě má své významné místo v historii československého letectví. Vždyť právě zde byly v r. 1918 ustaveny první letecké vojenské jednotky v nově vzniklé Československé republice, které se staly základem celého dalšího československého vojenského letectva.

Poznámky:

- 1 Originál mapy je uložen v Ústředním archivu zeměměřičství a katastru Zeměměřičského úřadu v Praze.
- 2 Fotoarchiv Slováckého muzea v Uherském Hradišti, katalogové č. 3769.
- 3 Robert Burián (26. 5. 1886–8. 3. 1928), vlastní vzpomínky, nepublikováno.
- 4 Byla to část původní 1. letecké setniny, která byla mezitím v Hrabové přejmenována na 2. polní leteckou setninu a později byla převelena do Košic.
- 5 *Slovácké noviny*, 1919, roč. 36, č. 38 (11. 7. 1919), s. 1.
- 6 *Naše křídla – silné letectví, naše budoucnost ...* Praha, Masarykova letecká liga, VI. Orel [distributor, 1939]. Dějiny letectví česko-slovenského, s. 62.
- 7 *Slovácké noviny*, 1919, roč. 36, č. 28 (2. 5. 1919), s. 3.
- 8 *Slovácké noviny*, 1919, roč. 36, č. 40 (25. 7. 1919), s. 3.

- 9 *Slovácké noviny*, 1928, roč. 45, 17. 8. 1928.
- 10 Ladislav Šváb (nar. 1907 v Dolní Obruči u Ústí nad Orlicí, zemřel 29. 10. 1995), vlastní vzpomínky, nepublikováno.
- 11 SOKA UH, fond AO Mařatice, inv. č. 8, Protokolární kniha zápisů ze schůzí obecního zastupitelstva z let 1929–1933.
- 12 Tamtéž.
- 13 *Slovácké noviny*, roč. 47, 1. 8. 1930.

Jan Hubáček (n. 1944), působil jako učitel matematiky a fyziky na ZŠ v Uherském Hradišti. Dlouhodobě se zajímá o letectví, od r. 1994 shromažďuje materiály o letišti v Mařaticích.

The Airfield in Uherské Hradiště-Mařatice

A b s t r a c t

The airfield in Uherské Hradiště-Mařatice was officially established on Dec. 29, 1918. The person to be credited for the first use of the airfield as well as the establishment of its first airborne units was the Commander of Air Corps Jindřich Kostrba. The newly formed First Field Airborne Company was with their Brandenburg airplanes immediately engaged in the actions to secure Slovakia by the Czechoslovak Army. Its pilots took part also in operations that supported ground units in the Těšínsko region and later in the Hungarian offensive of 1919 in Slovakia again. The unit was from time to time transferred to other airfields (Nitra, Košice), but after some time, it always returned back to its „mother“ airfield in Mařatice. Later, it was also renamed, first to 2nd Field Airborne Company, later to Company SPA-2. On September 8, 1919, the unit was permanently transferred away from Mařatice and by the end of 1919, the airfield ceased to be listed among the Czechoslovak air force facilities. In 1919, the airfield was also used for a ground forces parade which took place on the occasion of the French General Pellé's visit to Uherské Hradiště.

However, the airfield was occasionally used even after that. Aviation days took place here and in 1928, the airfield served the air force again as the base for a common maneuvers with the ground forces.

In spite of the fact that the Mařatice airfield was fully utilized only for a short period of time, it has definitely played a major role in the history of Czechoslovak air force. It was here where the first airborne units of the newly founded Czechoslovak Republic were established, which were later on the base of the whole Czechoslovak air force.

Flugplatz in Uherské Hradiště-Mařatice

Z u s a m m e n f a s s u n g

Der Feldflugplatz in Uherské Hradiště-Mařatice wurde am 29. 12. 1918 offiziell angelegt. Um die Inbetriebnahme des Flugplatzes sowie die Aufstellung der ersten Luftstaffeln machte sich der Befehlshaber des Fliegerkorps Jindřich Kostrba verdient. Die neu aufgestellte 1. Flugkompanie agierte sofort mit ihren Flugzeugen Brandenburg beim Schutz der Slowakei durch die Tschechoslowakische Armee. Die Flieger dieser Flugkompanie nahmen auch an Unterstützungsaktionen für die Bodentruppen im Gebiet von Teschen teil und später wurden sie bei der ungarischen Offensive 1919 wieder in der Slowakei eingesetzt. Die Luftstaffel wurde mitunter zu anderen Flugplätzen (Nitra, Košice) abkommandiert, nach gewisser Zeit kehrte sie jedoch zu ihrem „Mutterflughafen“ in Mařatice zurück. Sie wurde auch umbenannt: zuerst in 2. Feldkompanie, später in SPA-2-Kompanie. Am 8. 9. 1919 wurde sie von Mařatice endgültig abgeordnet und ab Ende 1919 wurde dieser Flugplatz in der Struktur der tschechoslowakischen Luftstreitkräfte nicht mehr angegeben. 1919 fand hier noch eine Militärparade der Bodentruppen zu Ehren des französischen Generals Pellé anlässlich seines Besuchs in Uherské Hradiště.

Das Fluggelände wurde von Zeit zu Zeit auch später ausgenutzt. So wurden hier zum Beispiel Flugtage veranstaltet, im Jahre 1928 diente es wieder als militärischer Stützpunkt bei gemeinsamen Übungen von Militärfliegern und Bodentruppen.

Obwohl der Flugplatz in Mařatice nur kurze Zeit regelmäßig ausgenutzt wurde, spielte er eine große und wichtige Rolle in der Geschichte der tschechoslowakischen Luftstreitkräfte. Denn gerade hier wurden die ersten Luftstaffeln in der neu entstandenen Tschechischen Republik aufgestellt, die zur Grundlage der späteren tschechoslowakischen Luftstreitkräfte geworden sind.