

Československá města v sítích letecké dopravy meziválečného období

Vojtěch Hájek

Abstract: In the 1920s, civil aviation began to flourish. Initially, single-engine airplanes carried a few kilos of mail, whereas twenty years later, there were comfortable passenger airplanes in operation that travelled hundreds, even thousands, of kilometres. Locating an airport far away from a city was a problem, as it significantly increased transport times to the city centre. Therefore, proposals were put forward to place airports on buildings in the city centre, such as on Masaryk Railway Station in Prague. For many reasons, especially security, this concept was not developed, which enabled the creation of a civil airport network located in large Czechoslovak cities, intended for both domestic flights and international connections to Western countries. This paper aims to analyse the position of airports in relation to cities, their layouts, equipment and occupancy by regular transport airlines.

Keywords: Czechoslovak State Airlines; interwar period; civil airports; urban planning

Úvod

Moderní války iniciovaly rozvoj nových technologií. Původně Velká válka, kterou dnes známe jako první světovou, umožnila rozvoj leteckých oborů, které do té doby byly pouze výsadou a zábavou několika nebojácných jedinců, kteří čas od času při pokořování nových hranic a rekordů přišli o život. Rozvoj technologií, nastartovaný v průběhu čtyř válečných let, umožnil posléze stavět letadla těžší vzduchu schopná přepravit desítky lidí a stovky kilogramů pošty či jiného nákladu.

Podmínkou vzniku a rozvoje letecké dopravy se stala kvalitativně lepší letiště, jejichž vybavení a možnosti pro její podporu se stále zvyšovaly. Musela se změnit z improvizovaného dějiště veřejné podívané nebo vojenské polní letecké základny na stálou součást dopravní infrastruktury. V tom okamžiku se jejich zásadním problémem stala obvykle značná vzdálenost od městských center, která se jevila jako limitující faktor a fakticky znehodnocovala

komparativní výhodu rychlosti, kterou letecká doprava mohla konkurovat především železničnímu spojení. Letadla konce 10. a počátku 20. let 20. století ovšem měla nízkou přistávací rychlost, velmi malé plošné zatížení a relativně malé rozměry. Hlučností pak nepřevyšovala automobilovou dopravu. Proto se mohly objevit návrhy na umístění letišť v centrech měst, např. na střechu Mavorský nádraží v Praze.

Tento koncept se neujal hned z několika důvodů. Prvním byla bezpečnost městské zástavby v bezprostřední blízkosti takto situovaných letišť. K ní přistoupil rychlý rozvoj letecké techniky, který již koncem 20. let 20. století směřoval k dopravním letadlům mnohonásobně větších rozměrů s mnohem náročnějšími požadavky na šířku a délku přistávacích drah, na jejich nosnost a povrchovou kvalitu a také na bezpečnost k nim vedoucích letových koridorů. Tyto požadavky si vynutily typově zcela odlišnou dislokaci, která se stala zárodkem dnešní sítě dopravních letišť pro vnitrostátní i mezinárodní dopravu v blízkosti velkých měst jak v Evropě, tak v Československu. Poloha letišť vůči městu, jejich rozvržení a vybavení, obsazenost pravidelnými dopravními linkami tvoří síť, jejichž analýza a definování jednotlivých zákonitostí patří k nosným pilířům tohoto příspěvku.

Příspěvek vychází z velkého množství primárních i sekundárních pramenů. Z archivních pramenů jsou nejdůležitější dokumenty uložené ve fondu *Československé aerolinie* ve Státním oblastním archivu Praha a Ministerstva veřejných prací z Národního archivu v Praze, které poskytují informace státních organizací, jež postačují pro komplexní vzhled do problematiky. Z odborné literatury jsou zásadní především publikace z meziválečného období (např. *Letecká příručka* F. Sekaniny nebo sborník *Naše křídla z roku 1939*) a dobová periodika, např. časopis *Letectví*. Ze současné produkce lze zmínit např. publikace vzniklé v NTM s vedením nebo přispěním Michala Plavce, dále pak *Dopravní letiště Prahy* Lubomíra Dudáčka nebo přehledovou monografii Jiřího Šoffera *Civilní letecká doprava Československa*.

Letiště u města – vývoj pojmu a koncepce

Stejně jako v okolních evropských zemích se letectví začalo výrazněji rozvíjet již před první světovou válkou. Nelze však mluvit o letecké přepravě. Piloti se věnovali zcela jiným leteckým činnostem. Podnikali vyhlídkové a výcvikové lety, létali ve službách reklamy, ale především provozovali veřejná vystoupení pro široké vrstvy obyvatelstva. Občas docházelo k nepravděpodobné přepravě osob nebo pošty, ale o transportu nákladu se s výjimkou společnosti DELAG, provozující dopravu vzducholoděmi Zeppelin, před rokem 1918 prakticky nedalo hovořit. První předpisy regulující letecký provoz, respektive vzlety a přistání,

se přitom objevily již v tomto období. Prvním dokumentem týkajícím se letišť v českých zemích byla *Prozatímní pravidla pro pořádání veřejných vzletů* zveřejněné výnosem Pražského místodržitelství číslo 16.206 ze dne 5. února 1910, kde se pod bodem III. nacházely základní pokyny pro místo vzletu: „Za pole budiž zvoleno volné prostranství, při kterém jest dána možnost, aby plocha, nad níž se létá, vůbec nebyla obsazena diváky. Normální velikost dráhy má připouštětí stanovení dráhy letu asi o 4 km eliptického obvodu, tj. má míti asi 1,5 km délky a asi 800 m šířky. Pole letu budiž od prostoru pro diváky odděleno zábradlím [...]“.¹ Ještě před první světovou válkou se k veřejným leteckým produkcím využívalo závodíště ve velké Chuchli. První i po technické stránce akceptovatelná letiště vznikla v Pardubicích a v Plzni na Borech.²

Po skončení válečného konfliktu se od listopadu 1918 využívala k létání plocha ve Strašnicích. Toto provizorní letiště, nedaleko dnešní stanice metra Strašnická, mělo přibližnou orientaci východ – západ.³ Již na konci roku 1918 se těžiště leteckého provozu přesunulo na vysočansko-letňanskou pláň, kde později vznikly letiště Kbely a Letňany.⁴ Pro kbelské letiště byly vybrány státem zabrané pozemky bývalého rakouského ministra zahraničních věcí hraběte Otakara Černína.⁵ Postupně se ve Kbělích zvyšovala hustota provozu, což vyústilo ve vznik letiště Ruzyně. Vojenská část letiště postupně využívala všechny hangáry přivezené z chebského vojenského letiště a dalších lokalit.⁶ Na stavbě civilní části se podílelo několik významných architektů, např. Ing. arch. Josef Gočár v případě administrativních budov, tzv. dřevěnic.⁷

Vznik a zánik provizorních letišť a rozšiřování nových letišť okolo městských lokalit nebylo typické pouze v meziválečném Československu. Obdobným vývojem prošla například pařížská letiště. Roku 1919 bylo otevřeno letiště Le Bourget pro civilní leteckou dopravu.⁸ Stejně jako na letišti Praha-Kbely byl i na tomto letišti soustředěn frekventovaný vojenský i civilní letecký provoz. Stále méně postačující kapacita letiště Le Bourget časem vedla k výstavbě

1 ZDENĚK ŠMOLDAS, *Průkopníci českého letectví*, Hradec Králové 1984, s. 235.

2 MICHAL PLAVEC, *Letiště a letadla*, Praha – Litomyšl 2013, s. 7.

3 LUBOMÍR DUDÁČEK, *Dopravní letiště Prahy 1918–1946 = The Airports of Prague, 1918–1946*, Praha 1998, s. 15.

4 M. PLAVEC, *Letiště a letadla*, s. 8.

5 L. DUDÁČEK, *Dopravní letiště*, s. 19–20.

6 LUDĚK MATĚJÍČEK, *Chebská křídla*, Cheb 2006, s. 31–33.

7 L. DUDÁČEK, *Dopravní letiště*, s. 21–23.

8 CHRISTIAN MASSART, *Le Bourget. Mémoire en images*, Paris 2005.

letiště Orly, které potom bylo až do 70. let 20. století hlavním dopravním letišťem v Paříži.⁹

Už v roce 1922 začala být letecká přeprava vnímána v odborných kruzích jako jedna z nutných podmínek rozvoje moderního města a jeho dopravní infrastruktury. Pro letecký provoz byla nutná travnatá plocha s vhodným podložím o minimální délce 800 metrů bez vysokých budov, telegrafních sloupů a dalších vysokých překážek. Mezi základní požadavky patřil vyrovnaný, odvodněný a kvalitně zatravněný povrch bez jakýchkoli příkopů nebo brázd, které by mohly poškodit létající stroje. Neméně důležitým provozním požadavkem bylo vybudování logistického zázemí letiště (budovy, hangáry) s kvalitním zabezpečením pomocnými automobily pro přepravu osob po letišti nebo do centra města. Každé letiště v tomto období, kdy se používala pouze srovnávací navigace,¹⁰ mělo vlastní identifikační značku ve tvaru velkého bílého nápisu v příslušné velikosti, který musel být dobře rozpoznatelný ze vzduchu. Spolu s tím bylo velmi důležité tzv. přistávací „T“, signalizující směr vzletu a přistání, a větrný pytel pro směr a sílu větru.¹¹ Roku 1922 se stále dopravní letectví nacházelo na počátku svého rozvoje a podmínky pro vznik letišť zůstávaly často nedostatečně definované a neověřené provozem.

Na konci meziválečného období už existovala propracovaná metodika výstavby „vzdušných přístavů“, která měla svá ověřená pravidla a zákonitosti. Pokud necháme stranou otázku návaznosti na vlastní městskou dopravní infrastrukturu (viz níže), tak umístění letiště samo o sobě bylo již poměrně sofistikované. Nemělo se nacházet v přímé blízkosti železnice a dalších pozemních komunikací, jejichž provoz by mohly ohrozit přistávající a vzlétající letouny. Také přítomnost rybníků nebo vodních toků nebyla žádoucí, jelikož hrozily ranní mlhy omezující letový provoz.¹² Jako podstatné se také považovalo umístění letiště na návětrné straně města, aby nedocházelo k zanášení kouře z průmyslových provozů a aby vzlety proti větru probíhaly zpravidla směrem od městské zástavby.¹³ I zde lze najít paralelu mezi pařížskými a pražskými letišti. Obecně v centrální Francii převládá jihozápadní proudění,¹⁴ které často

9 Roku 1974 bylo zprovozněno letiště Charles de Gaulle, pozn. aut.

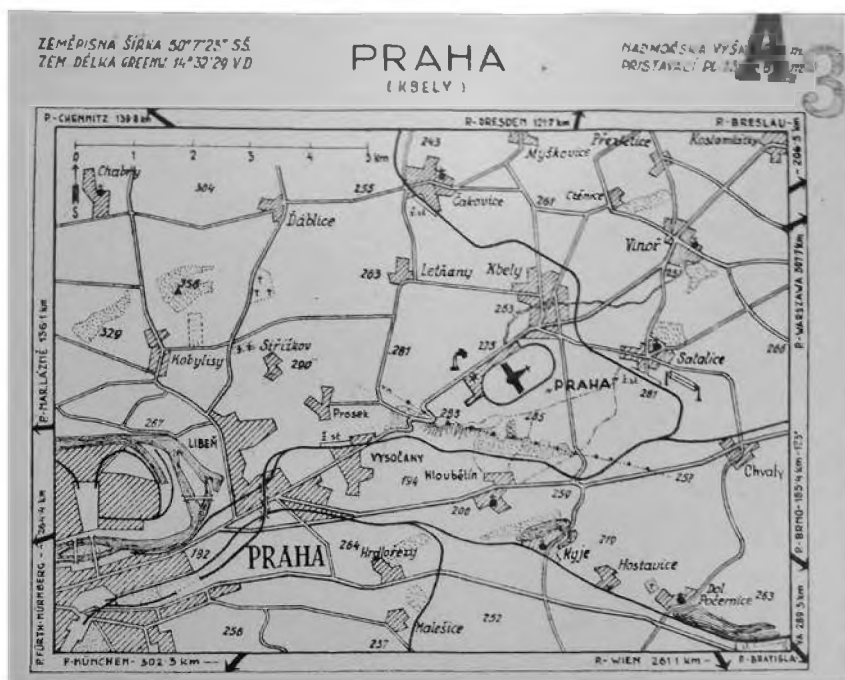
10 Jedná se o jeden ze způsobů navigace, při kterém dochází k porovnávání mapy a zemského povrchu, pozn. aut.

11 Organizování vzdušných přístavů, *Letectví*, 6/1922, s. 2–3.

12 KAREL LEHKÝ, Zařízení moderních letišť, in: *Naše křídla*, ed. T. A. Pánek, Praha 1939, s. 249–250.

13 Tamtéž, s. 250.

14 *Climate Paris, Île-de-France Region, France, 48.85°N 2.35°E, 42 m ASL*. Dostupné online: https://www.meteoblue.com/en/weather/historyclimate/climatemodelled/paris_france_2988507 [13.06.2021].



Obr. 1. Umístění letiště Praha Kbely¹⁵

odnášelo kouř směrem k letišti Le Bourget na severovýchodní straně města.¹⁶ Naopak letiště Orly, s přihlédnutím ke geografickým možnostem, vznikalo jižně od Paříže, aby se těmto problémům mohlo vyhnout. Podobně se letiště Kbely nacházelo na tehdejších severovýchodním okraji Prahy. V Čechách převládají proudění ze severozápadu a západu,¹⁷ což nahrává poloze letiště

15 Státní oblastní archiv Praha (dále jen SOA Praha), f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS – jednotlivé plány.

16 *Old Maps of Paris – Paris 1937*, <http://www.oldmapsofparis.com/wp-content/uploads/2017/11/paris1937-1024x656.jpg> [15.06.2021].

17 DAVID HANSLIAN, JIŘÍ HOŠEK, *Větrné podmínky v České republice ve výšce 10 m nad povrchem II*. Dostupné online: <https://oze.tzb-info.cz/vetrna-energie/9800-vetrne-podminky-v-ceske-republice-ve-vysce-10-m-nad-povrchem-ii> [15.06.2021].

Ruzyně na západním okraji Prahy.¹⁸ Od počátku leteckého provozu vznikala v Československu i meteorologická služba, které měla za úkol sběr a analýzu dat. Již roku 1922 byla v Paříži založena Mezinárodní letecká meteorologická služba a takřka ihned se k ní přidala RČS. Pod Ministerstvem veřejných prací (MVP) zajišťovala meteorologickou službu Správa povětrnostní služby letecké s předpovědními úřadovkami v Praze a Bratislavě. Správa měla své stanoviště na každém hlavním veřejném letišti.¹⁹

Vedle zmiňovaných podmínek s půdou, vodními plochami a meteorologickými zákonitostmi muselo letiště vznikat na přiměřeně vzdáleném místě od centra města, kde existovaly možnosti pro jeho další rozšíření mimo městskou zástavbu. Za ideální povrch letiště se považovala rovná travnatá plocha s maximálním sklonem do 2,5 %.²⁰ V tomto období měla letiště standardně travnatý povrch, často čtvercového nebo obdélníkového půdorysu, který umožňoval případné vzlety a přistání přímo proti větru, pokud se vítr výrazněji neodchyloval od základní osy letiště.

Významná změna přišla s betonovými drahami. Právě modernizace ve 30. letech přinesla mnoho novinek, které byly v době po konci první světové války nemyslitelné. Především se jednalo o rozmanité přístroje na elektrický pohon, např. goniometry – radioelektrické zaměřovače směru,²¹ radiomaják vysílající signál pro navedení letounů, popř. různé druhy světlometů a majáků umožňujících letový provoz v noci nebo za ztížených povětrnostních podmínkách.²² Na konci 30. let 20. století byly pozemní a letecké radiostanice základním vybavením a nesmělo docházet k rušení z okolních lokalit.

Jak již bylo řečeno, jedním z klíčových parametrů pro volbu vhodné lokality byla možnost napojení letiště na dopravní síť města. Letecká přeprava v mnoha ohledech přestala být pro případné zájemce zajímavá v té chvíli, kdy let a následná přeprava do centra zabrala velmi podobný čas ve srovnání s cestováním tehdy nejrozšířenějším dopravním prostředkem, vlakem. Tehdejší časová kalkulace uváděla, že každou minutou uletí dopravní letadlo pět kilometrů. Trvala-li pozemní přeprava o deset minut déle, rovnalo se to vzdálenosti padesáti kilometrů letu.²³

18 L. DUDÁČEK, *Dopravní letiště*, s. 91–102.

19 JAROMÍR STREJČEK a kol., *Léta létání*, Praha 1982, s. 158–159.

20 K. LEHKÝ, *Zařízení moderních letišť*, s. 250.

21 V odborných kruzích označovaný pouze jako gonio, pozn. aut.

22 K. LEHKÝ, *Zařízení moderních letišť*, s. s. 250–251.

23 Tamtéž, s. 249–250.

Vzdálenost letišť od městských center u významných letišť často překračovala deset kilometrů, přičemž záleželo především na rozloze samotného města. Je možné uvést jako příklady např. pařížské Le Bourget, vzdálené tehdy od centra města 12 km, Croydon, ležící 13 km od tehdejšího Londýna, nebo berlínské letiště Staaken, vzdálené 18 km od města. Výjimku tvoří berlínský Tempelhof se vzdáleností pouhé čtyři kilometry od města, který byl právě kvůli tomu velmi rychle obklopen zástavbou.²⁴ Na druhou stranu se Tempelhof stal prvním letištěm, které bylo již roku 1927 napojeno na metro.²⁵ Právě myšlenka zkrácení času přepravy z letiště do centra dala vzniknout několika zajímavým architektonicko-urbanistickým teoriím, které však záhy ustoupily dnes již standardně chápánému konceptu letiště.

Letiště ve městě – sny a plány

Už před první světovou válkou se objevily pokusy začlenit urbanisticky letiště, popř. lokalitu pro vzlety a přistání letounů a vzduchodolů, do moderního města. Prvním příkladem je francouzský architekt Donat-Alfred Agache, který roku 1912 získal třetí místo v soutěži o nejlepší urbanistický plán nového australského hlavního města Canberra.²⁶ Agache originálně zapracoval letiště jako integrální součást městského prostoru.²⁷ Druhou osobností, která vnímala koncept letiště v městském prostoru jako integrální, byl italský architekt a představitel futurismu Antonio Sant'Elia, který ve své sérii kreseb z let 1912 až 1914 rozpracoval futuristickou vizi moderního města s mrakodrapy, nadzemními železnicemi a velkého letiště umístěného na střeše hlavního nádraží.²⁸

24 FRANTIŠEK SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, díl III, Praha 1937, s. 77.

25 Více např.: LAURENZ DEMPS, CARL-LUDWIG PAESCHKE, *Flughafen Tempelhof. Die Geschichte einer Legende*, Berlin 1998; FRANK SCHMITZ, *Flughafen Tempelhof. Berlins Tor zur Welt*, Berlin 1997.

26 Více k tomuto plánu: SUGGESTED PLAN FOR A FEDERAL CAPITAL FOR THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA Alfred Agache, Typescript, Australian Archives, Series A762. Dostupné online: <http://urbanplanning.library.cornell.edu/DOCS/agache.htm> [15.06.2021].

27 MATS T. BECKMAN, Airports in Architectural Competitions 1920–40, in: *5th International Conference on Competitions 2014*, Delft 2014, s. 466. Dostupné online: <https://repository.tu-delft.nl/islandora/object/uuid:1f722af4-7929-4d06-a4d0-5ba38ac124a8?collection=research> [15.06.2021].

28 Více: MARCO DE MICHELIS (ed.), *La città nuova oltre Sant'Elia. Cento anni di visioni urbane 1913–2013*, Milano 2013.

Právě práce tohoto významného italského futuristy ovlivnila budoucí uvažování o spojení moderních způsobů dopravy s městskými centry. Po skončení první světové války se na světových výstavách objevovaly více či méně úspěšné modely nových letišť. Francouzsko-švýcarský architekt Le Corbusier, vlastním jménem Charles-Édouard Jeanneret, představil ve svém díle *Urbanisme*²⁹ vizi pod názvem *Ville Contemporaine*.³⁰ Toto třímilionové město se vyznačovalo zajímavými prvky,³¹ např. absencí koridorové ulice, zvýšením počtu obyvatel v centru a rozšířením zeleně díky využití věžových domů. Z leteckého hlediska byla inovativním počinem 20 000 m² velká plošina v centru města mezi věžovými domy, která sloužila jako dopravní letiště. Pod plošinou Le Corbusier navrhoval centrální křižovatku autostrád. Pod ní se nacházely vestibuly a pokladny městské hromadné dopravy. Do pobočných suterénů umístil nádraží městské dráhy, tratě do suburbánního prostoru města a dálkové rychlíkové spoje.³²

Myšlenky nastíněné Antoniem Sant'Elia a Le Corbusierem v předválečném a poválečném období rozproudily diskusi nad tímto problémem v druhé polovině 20. let 20. století, kdy se objevilo několik zajímavých studií s projekty umisťujícími letiště do středu měst, které mělo zkrátit celou cestu z městské kanceláře, popř. sídla společnosti v centru města k výchozímu bodu letecké dopravy. V období po první světové válce se neobjevovaly pouze projekty na stavbu letiště na střeších budov, ale i samotné realizace dopravních komunikací 20. století na střeších výškových budov. Nejznámější realizovanou stavbou se stala budova *Lingotto* společnosti Fiat v Turíně. Tuto obří budovu zmíněné automobilové společnosti navrhl tehdy mladý architekt Giacomo Matté-Trucco, který se inspiroval u výše uvedených autorů. Stavba začala již v roce 1916 a byla slavnostně otevřena roku 1923. V mnoha ohledech průlomovou futuristickou myšlenkou bylo umístění zkušební dráhy pro automobily na střeše budovy, což umožňovalo otestovat vyrobené automobily bez toho, aby vyjely z továrny do běžného provozu.³³

Koncem 20. let se uvažovalo o velkých přestavbách městských center a západní vlivy prosakovaly i do zemí střední a východní Evropy. Zmiňovaní au-

29 LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Paris 1925.

30 M. T. BECKMAN, *Airports in Architectural Competitions*, s. 466–467.

31 Více např. LE CORBUSIER, *Vers une architecture*, Paris 1923 (česky: *Za novou architekturu*, Praha 2005).

32 JIŘÍ HRŮZA, *Teorie města*, Praha 1965, s. 96–97.

33 Více: CARLO MARIA OLMO, *Lingotto. Storia e guida. Dalla fabbrica di automobili allo „Scrigno“ di Renzo Piano*, Torino – New York 2005.

toři byli studováni a na jejich myšlenky byl brán zřetel při možných úpravách městských center, popř. celých aglomerací. Jedním z návrhů zvýšení dopravní obslužnosti centra města se staly plány vybudování letišť na střechách pražských nádraží. Roku 1928 se objevil velmi zajímavý polemický příspěvek v časopisu *Letec* Masarykovy letecké ligy o případných možnostech budování letišť v centru Prahy na střechách železničních nádraží.³⁴ Autor článku poukazoval především na značnou vzdálenost jediného tehdejšího dopravního letiště v Praze, tj. Kbely, od centra, čímž přicházela přinejmenším na kratších trasách vnívatelnější přednost letecké dopravy, totiž rychlost. Přestože byla tato situace kritizována, později vybudované nové letiště Ruzyně vznikalo v ještě vzdálenější lokalitě než Kbely.³⁵ Autor viděl východisko ve vybudování velké umělé přistávací plochy nad střechami domů, o něž by se opírala, nebo na samostatné nosné konstrukci.³⁶

Z pohledu tehdejší letecké techniky se jednalo o reálnou možnost. Lehčí jednomotorové dopravní letouny Československých státních aerolinií, např. Avia BH-25, Aero A-23 nebo Letov Š-19, měly vzletovou hmotnost maximálně cca dvou a půl tuny,³⁷ což byla hmotnost, na kterou bylo možné stavbu letiště dimenzovat. Pro zmiňované letouny autor uváděl minimální rozměr plochy 350 x 350 m s poznámkou, že se pro vzlety a přistání již úspěšně používají značně menší paluby letadlových lodí.³⁸ Zde je nutné uvést několik poznámek na okraj. Na tehdejších britských, japonských nebo amerických letadlových lodích působily tehdy podobně vážící torpédové nebo průzkumné letouny, např. britský Fairey III.³⁹ Na druhou stranu je nutné přihlídnout k tomu, že provoz na letadlové lodi probíhal vždy proti větru, což výrazně zkracovalo délku vzletu a přistání.

34 A. R. HARTMAN, Je možné letiště v srdci Prahy? *Letec* 5/1928, s. 13.

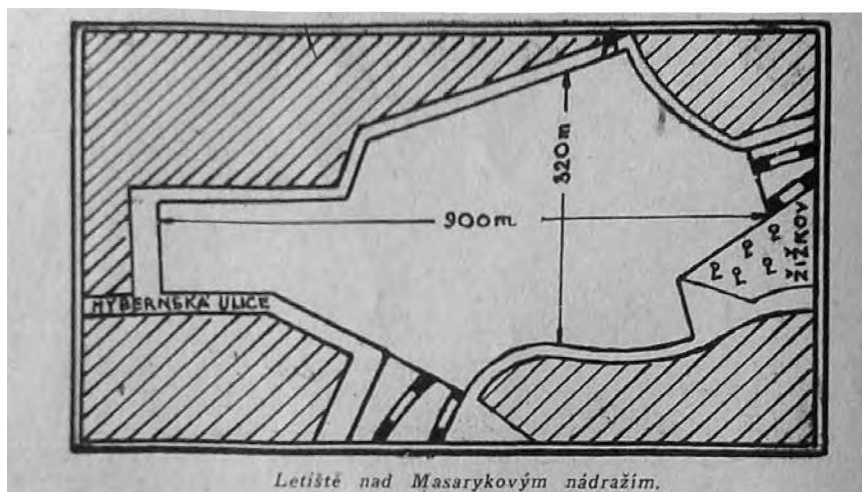
35 L. DUDÁČEK, *Dopravní letiště*, s. 91–102.

36 A. R. HARTMAN, Je možné letiště v srdci Prahy? s. 13–14.

37 Více k jednotlivým typům např. VÁCLAV ŠOREL, *Letadla československých pilotů*, Praha 1986, s. 217–223.

38 A. R. HARTMAN, Je možné letiště v srdci Prahy? s. 14.

39 K britským námořním letounům více např.: OWEN THETFORD, *British Naval Aircraft since 1912*, London 1978.



Obr. 2. Návrh přistávací plochy na Masarykově nádraží v Praze⁴⁰

Hledání vhodných ploch v centrech měst se následně omezilo na železniční nádraží, která se vzhledem ke své rozsáhlé ploše střech jevila jako ideální. Letištní plocha by stála na železných nebo železobetonových pylonech, což byla tehdy známá, relativně levná a v praxi ověřená technologie. Železniční nádraží nebo lodní přístaviště znamenalo nejtěsnější sepětí s dalšími dopravními sítěmi, čímž by se snížily časy přepravy mezi stanicemi na minimum. Konstrukce tohoto umělého letiště musela být dle autora složena ze dvou nebo více úrovní. Na nejvyšší úrovni se měly nacházet pouze plochy vzletové a přistávací dráhy bez jakýchkoliv výstupků nebo nerovností. V nižších úrovních by se nacházely hangáry pro letadla, pomocné dílny, skladiště a služby zákazníkům.⁴¹

Pro případné umístění letiště vytipoval autor několik možných lokalit. Již na počátku bylo z výběru vyloučeno Wilsonovo, tj. dnes Hlavní nádraží, jehož konstrukce nebyla vhodná pro instalaci vzletové a přistávací plochy. Z pohledu autora se jevilo jako krátké a obklopovaly ho vysoké překážky v blízkém okolí. Na druhou stranu se ukázalo jako vhodné Masarykovo nádraží. Jeho nejdelší osa měla 750 m, což teoreticky umožňovalo vzlet a přistání tehdejších

40 A. R. HARTMAN, Je možné letiště v srdci Prahy? s. 14.

41 Tamtéž.

moderních dopravních letounů lehčích kategorií. Osa dráhy ležela v převládajícím směru větrného proudění umožňujícího bezpečný provoz. Při vanoucích západních větrech by vzlet probíhal směrem na Staré Město. Autor zamýšlel využít blízký vrch Žižkov pro vybudování sítě tunelů pro umístění hangárů a dalšího nutného zařízení.⁴²

Druhou vybranou plochou v Praze se stalo nádraží v Holešovicích-Bubnech. Na toto nádraží bylo možné umístit plochu o rozměrech 700 x 420 m, která byla považována za vhodnou pro letecký provoz. Problémem se stala osa dráhy, jejíž směr se neslučoval se směry převládajícího vzdušného proudění. Navíc se samotné nádraží v dobovém pojetí nenacházelo v blízkosti centra Prahy. Třetím návrh se zabýval výstavbou vzdušného přístavu nad nákladovým nádražím, které bylo plánováno po dokončení regulace Vltavy na Manínách. Zdejší lokalita nepřeklenovala jenom samotné nádraží, ale i část Vltavy, čímž by se dala získat plocha o rozměrech 700 x 400 m s delší osou ve směru východ – západ. Pro případnou realizaci hovořila i tehdejší absence vysokých překážek v okolí plánovaného letiště a blízkost Karlína jakožto pražské tepny.⁴³

Optimisticky laděný příspěvek A. R. Hartmana, stejně jako obecný koncept stavby letišť v centru města, nebral v potaz několik důležitých aspektů. Výstavba takového letiště by si vyžádala neúměrné investice do stavby nezbytné konstrukce vzletové a přistávací dráhy s potřebným zázemím a způsobila by velké dopravní komplikace po celou dobu stavby. Letiště nad střechami by navíc mohly využívat pouze lehčí letouny. V tomto období se již prosazovaly stále těžší a těžší dopravní letouny a tento vývoj v polovině 30. let kulminoval v podobě rozšíření letadel kategorie Douglas DC-2 nebo Savoia Marchetti SM-73, nebylo by letiště od samého počátku vhodné pro zahraniční linky. Snad nejvýznamnějším problémem se stala bezpečnost leteckého provozu. Nad centrem města by každodenně přistávaly a vzlétaly dopravní letouny ovlivňované kouřem z přilehlých továren. V mnoha ohledech nejzávažnější a nejdiskutovanější problém představovala blízkost centra, které by se mohlo stát místem závažných leteckých nehod. Například vysazení motoru nebo motorů nad hustě zastavěnou Prahou by mohlo vést k velkým ztrátám na životech.⁴⁴

Podcenění tendencí ve vývoji letecké dopravy, které již na sklonku 20. let 20. století musely být zcela zřejmé, se neomezovalo jen na českou odbornou veřejnost. Například v publikaci *Civilní letecké doprava Československa* uvádí Jiří Šoffer zajímavý dokument. V prosinci 1929 obdrželo ředitelství

42 Tamtéž, s. 15.

43 Tamtéž.

44 Srov. s podmínkami pro budování letišť: K. LEHKÝ, Zařízení moderních letišť, s. 249–250.

Československé letecké společnosti (ČLS)⁴⁵ dopis od KLM,⁴⁶ ve kterém se objevil návrh vybudování letiště na velkých železničních stanicích, čímž by došlo k výraznému zkrácení času do centra města. KLM žádala ČLS o případné vytipování železničních stanic pro případné stavby.⁴⁷ Toto vytipování provedl již o rok dříve A. R. Hartman ve svém příspěvku...

- 45 Primárně mezinárodní letecké dopravě v meziválečném Československu věnovala Československá letecká společnost, která vznikla 22. ledna 1927. Největším akcionářem společnosti se staly Škodovy závody v Plzni, jež během prvního roku činnosti postupně skupily skoro veškeré akcie nové společnosti. Provoz byl zahájen 7. března 1928 s letounem Avia BH-25 na lince Vídeň–Praha–Drážďany–Berlín. Společnost začala od svého počátku spolupracovat se zahraničními leteckými přepravci. Jednalo se např. o německou Lufthansu a rakouskou leteckou společnost Österreichische Luftverkehr. Přestože se jednalo o soukromou společnost, byla ČLS, stejně jako ČSA, podporována subvencemi MVP. Výše státní subvence se určovala dle smluvního algoritmu, kdy stát proplácel určenou částku za uletěný linkový kilometr. Šest dní v týdnu obsluhovala společnost linku Praha – Mariánské Lázně – Kassel – Rotterdam a následně Praha–Mnichov–Curych. Velmi oblíbenou se jevila „lázeňská“ linka z Prahy přes Mariánské Lázně, Karlovy Vary do Lipska a zpět, která přepravovala lázeňské hosty z obou stran státní hranice. V rámci spolupráce s KLM začala společnost v roce 1931 létat přes Rotterdam až do Amsterdamu, odkud bylo možné navázat na linku holandských královských aerolinií do Londýna.

Obecně lze konstatovat, že ČLS vynaložila velké množství energie pro udržení konkurenceschopnosti s ostatními leteckými přepravci v Evropě, což se promítlo do nákupu nejmodernějších letounů té doby, jelikož československý letecký průmysl začal ve 30. letech zaostávat za světovou špičkou. Jako příklad mohou sloužit americké celokovové dopravní letouny Douglas DC-2 a DC-3, které nakupila společnost již roku 1936, tj. už dva roky po vzletu prototypu. V polovině 30. let společnost provozovala také linků do Curychu, kterou posléze rozšířila až do Ženevy a Marseille. Douglas DC-2 začal létat na linkách Praha–Vídeň a Praha–Amsterdam. Právě na lince do Amsterdamu došlo hned při prvním letu 20. dubna 1936 k havárii za špatného počasí. Letoun byl zničen, ale nikdo nebyl zraněn. Modernější letouny DC-3 létaly hlavně na lince Amsterdam–Praha–Vídeň. V srpnu 1937 po jednání ČLS zahájila lety na budapeštské letiště Budaörs. V roce 1938 sumární délka linek tvořila 3 470 km a bylo celkově nalétáno 1 402 135 km. K činnosti ČLS více např.: JIŘÍ ŠOFFER, *Civilní letecká doprava Československa, léta 1918–1948*, Praha 2019; PAVEL TÝC, *DC-3 / Dakota / C-47 a Československo*, Cheb 1999; RADEK FOLPRECHT, Československá letecká společnost měla zahraniční linky dříve než ČSA, *idnes.cz* 22. 1. 2017, https://www.idnes.cz/technet/technika/ceskoslovenska-letecka-spolecnost.A170118_221700_tec_technika_erp [30.05.2021]. K nehodám československých dopravních letadel více: LADISLAV KELLER, VÁCLAV KOLOUCH, *Nehody dopravních letadel v Československu*, 1. díl: 1918–1939, Cheb 2009.

- 46 Nizozemské královské aerolinie KLM, originále Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, pozn. aut.

- 47 J. ŠOFFER, *Civilní letecká doprava Československa*, s. 52.

Československá dopravní letiště meziválečného období

Letiště v meziválečném Československu se dělila do několika základních skupin. První skupinu představovala letiště civilní. Druhou skupinou byla letiště vojenská. Dle způsobu užívání se letiště rozdělovala na motorová a bezmotorová,⁴⁸ která využívaly především pobočky Masarykovy letecké ligy.⁴⁹ Další členění letišť se uplatňovalo dle majitele letiště. Veřejná letiště byla spravována československými státem, zastoupeným MVP. Některá ze státních veřejných letišť byla provozně vybavena pro pravidelnou leteckou dopravu, tj. označovala se jako hlavní. Vedle hlavních veřejných letišť se nacházela síť pomocných letišť, sloužících jako záložní plochy podél vnitrozemských dopravních linek, kde v případě nouze mohlo dopravní letadlo případně přistát.⁵⁰ Jednalo se např. o letiště Břeclav, Příbrav a Zbraslavice,⁵¹ dále Tábor, Zvolen a České Budějovice – Planá.⁵²

Letadla přilétající z ciziny měla za úkol využívat tzv. celních letišť, kde docházelo k celnímu a pasovému odbavení, ostatní letiště sloužila pouze vnitrozemskému provozu. Vedle veřejných letišť existovala i letiště soukromá, zřizovaná leteckými sportovními korporacemi (např. letiště Plzeň-Bory), spolky, městy, továrnami (letiště ve Zlíně) i jednotlivci k vlastním účelům. Přistávací plochy většiny letišť spolu užívaly armáda i civilní provoz (např. Kbely). Společná letiště podléhala z hlediska civilního provozu předpisům zákona o letectví, ze kterého byla čistě vojenská vyjmuta. K jejich schvalování docházelo na základě koordinace mezi Ministerstva národní obrany (MNO) a MVP.⁵³

48 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 1.

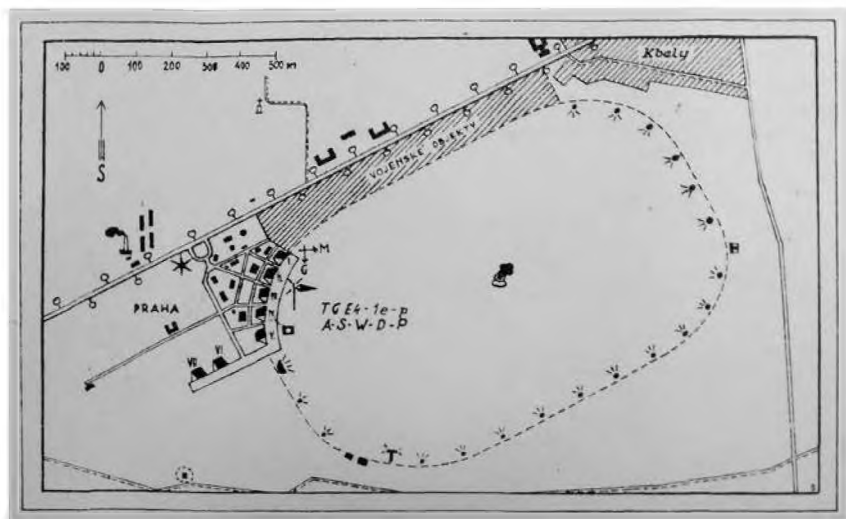
49 Masarykova letecká liga vznikla roku 1926 na organizačním základu Masarykova leteckého fondu, který byl celostátní leteckou organizací zastrešenou jménem prezidenta republiky. Zaměřoval se na „*všestrannou podporu veškeré činnosti pro rozvoj čs. letectví, zejména propagační činnosti pro všeobecné zpopularizování čs. letectví jako: pořádání odborných přednášek, porad, schůzí, letecké meetingy, závody, výstavy apod., zakládání leteckých škol, technický vývoj domácích letadel a letadlových motorů, budování národních vzduchoplaveckých tratí, stavbu modelů letadel a kluzáků, účast čs. leteců a letadel na zahraničních soutěžích, závodech a výstavách, vypisování veřejných odborných soutěží, založení odborné knihovny a čítárny, opatřování přístrojů pro odbornou činnost, studie čs. odborníků v cizině apod.*“ Více: Masarykův letecký fond, *Letec 7–8/1922*, s. 1; srov. RUDOLF ŠTASTNÝ, Masarykova letecká liga, *Letectví 3/1926*, s. 56.

50 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 1–2.

51 Více k těmto letišťům: F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 78–83.

52 Více k těmto letišťům: SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 13–14.

53 Tamtéž, s. 2.



Obr. 3. Rozvržení letiště Praha – Kbely⁵⁴

Prvním a v mnohém ohledu nejdůležitějším hlavním letištěm se staly Kbely, kde začaly působit Československé aerolinie roku 1923. Provoz civilních dopravců skončil ve Kbélích roku 1937, kdy došlo k jeho přesunu na Ruzyň. Kbely byly v počátku jak vojenským, tak civilním letištěm, což způsobovalo časté komplikace týkající se především paralelního provozu obou složek. Letiště se nacházelo devět kilometrů severovýchodně od středu Prahy v katastru obcí Vysočany a Kbely. Přistávací plochu o výměře cca 90 ha s jihozápadní orientací vlastnil stát. Vybavení letiště umožňovalo celoroční provoz, létání v noci a celní služby.⁵⁵ Velmi důležitým prvkem pozitivně ovlivňujícím bezpečnost byl otočný maják na nedaleké vodárenské věži.⁵⁶

První zmínky o výstavbě nového letiště se objevily již v druhé polovině 20. let jako důsledek přetížení primárně vojenského letiště Praha-Kbely. První projekty začaly vznikat roku 1929⁵⁷ a základní výstavba byla zahájena 24. července

54 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS – plány letišť.

55 Tamtéž, s. 4.

56 F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 67–75.

57 L. DUDÁČEK, *Dopravní letiště*, s. 91–102.

1933.⁵⁸ O necelé čtyři roky později, dne 7. dubna 1937, se domovským letištěm ČSA stalo nově otevřené ruzyňské letiště,⁵⁹ jehož stavba získala zlatou medailí na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži.⁶⁰ Moderně koncipované letiště se nacházelo devět kilometrů západně od středu Prahy v katastru obcí Ruzyně a Kněžves.⁶¹ Půdorys budov byl do obráceného L, což reflektovalo tehdy moderní architektonické trendy známé ze západní Evropy.⁶² Přistávací plocha 108 ha byla koncipovaná jihozápadním směrem. Letiště ve vlastnictví státu umožňovalo celoroční provoz, jelikož disponovalo zařízením pro létání bez viditelnosti země. V areálu se nacházely výpravný třech leteckých společností, zmiňovaná povětrnostní služba, gonio, rádio, telefon, světelná signalizace a další zařízení.⁶³

Dalším významným letištěm na lince do Bratislavy se stalo Brno-Černovice, označované též jako Slatina.⁶⁴ Provoz na letišti byl slavnostně zahájen 30. května 1926. Stejně jako v kbelském případě zde probíhal smíšený civilní i vojenský provoz.⁶⁵ Letiště s rozlohou přibližně 80 ha se nacházelo přibližně 4,5 km východně od středu města v katastru obce Černovice.⁶⁶ Vzlety a přistání probíhaly severozápadním směrem, jelikož severozápadní proudění zde bylo nejčastější (46 %).⁶⁷ Celková vybavenost letiště, např. gonio, maják na vrchu Hády nebo podzemní nádrž na letecké pohonné hmoty o objemu 40 000 l, umožňovala celoroční provoz, létání v noci a celní služby.⁶⁸

Prvním slovenským letištěm využívaným na linkách ČSA se stalo letiště Bratislava-Vajnory.⁶⁹ Na toto místo vedla první linka z Kbel. Slavnostní zahájení letem 28. října 1923 odstartovalo úspěšný provoz Československých státních

58 Tamtéž, s. 103–120.

59 Tamtéž, s. 121.

60 Tamtéž, s. 111.

61 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 5.

62 M. T. BECKMAN, *Airports in Architectural Competitions*, s. 457–494.

63 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 5.

64 Letiště Černovice bylo zrušeno roku 2000, kdy proběhl převod vojenských pozemků na město Brno, které na místě letiště vybudovalo průmyslovou zónu. Více: MIROSLAV MINÁŘÍK a kol., *Křídla nad Brnem*, Brno 2001, s. 131–134.

65 F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 77.

66 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 6.

67 F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 77.

68 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 6.

69 Letiště Vajnory bylo využíváno k letecké dopravě do roku 1951, kdy bylo dokončeno letiště Ivánka. Posléze ve Vajnorech působil místní aeroklub a Slov-Air. Dne 7. února 2007 bylo zrušeno z důvodu blízkosti letiště Bratislava-Ivanka, pozn. aut.



Obr. 4. Moderní budovy nového letiště Ruzyně. V levé části DC-2 Československé letecké společnosti⁷⁰

aerolinií.⁷¹ Letiště o přistávací ploše 66 ha se nacházelo přibližně 8 km severovýchodně od Bratislavy v katastru obce Vajnory.⁷² Spojení letiště s Bratislavou zajišťoval autobus ČSA, jelikož nádraží ve městě se nacházelo 10 km od letiště. Druhou možností bylo využít železniční zastávku v obci Vajnory vzdálenou od letiště 1 km.⁷³ Do vybavení letiště proudily vysoké státní subvence. Roku 1936 se na letišti nacházely tři rozměrné hangáry s plochou skoro 2 200 m², dílny, skladiště, podzemní nádrže leteckých pohonných hmot o kapacitě 40 000 l. Stejně jako v případě Kbel a Černovic zde působil paralelně civilní i vojenský provoz. Z tohoto důvodu bylo reálné celoroční využívání ploch s možností nočního létání. Letiště rovněž poskytovalo celní služby.

Druhým slovenským hlavním veřejným letištěm pro vnitrostátní leteckou dopravu se staly Košice. Letiště vzniklo již roku 1920 jako vojenské. Od 5. května 1924 bylo letiště využíváno ČSA, jelikož došlo k prodloužení linky z Bratislavy. Toto leti-

70 MIROSLAV JINDRA, Před 80 lety zahájilo provoz letiště Ruzyně. Bylo bez smogu a vojáků, *idnes.cz*, 4. 4. 2017, https://www.idnes.cz/technet/technika/pred-80-lety-zahajilo-provoz-letište-ruzyne-bylo-bez-smogu-a-vojaku.A170403_105219_tec_technika_mla [24.06.2021] (upraveno).

71 Více viz následující část, pozn. aut.

72 SOA Praha, f. ČSA. k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 6.

73 F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 77.

ště o ploše pouhých 30 ha se nacházelo ve vojenském areálu cca 3 km jižně od středu města v místech současné Južné triedy a železniční tratí.⁷⁴ Doprava do centra byla možná autobusem ČSA nebo elektrickou tratí vedoucí těsně podél areálu.⁷⁵ Na letišti, které mělo severoseverozápadní orientaci vzletů a přistání, bylo vybavení pro celoroční provoz a hangár Masarykovy letecké ligy (MLL).⁷⁶ O košické letiště přišla Československá republika po Vídeňské arbitráži roku 1938.

Dne 3. května 1929 bylo do provozu schváleno letiště Užhorod na Podkarpatské Rusi,⁷⁷ čímž skončila kompletace sítě hlavních dopravních letišť mezi nejvýznamnějšími centry Československa.⁷⁸ K slavnostnímu otevření za přítomnosti zástupců ministerstev, místní samosprávy, ČSA a dalších organizací došlo o den později.⁷⁹ Letiště se nacházelo tři kilometry severozápadně od středu Užhorodu v katastru města s přistávací plochou o rozloze 60 ha se severní orientací, jelikož zde převažovalo severní proudění. Letiště umožňovalo celoroční provoz, noční létání, pasovou a celní kontrolu,⁸⁰ jelikož odtud pokračovaly některé linky ČSA do zahraničí, např. do Moskvy.⁸¹ Spojení s městem

74 Po druhé světové válce již nevyhovovalo potřebám moderního letectví, jak vojenského, tak civilního. Počátkem 50. let bylo vybudováno nové letiště za městskou částí Barca. Více: História, *Košice International Airport*, <https://www.airportkosice.sk/sk/o-letisku/historia> [24.06.2021].

75 F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 79.

76 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 10–11.

77 K výstavbě letišť na Podkarpatské Rusi v meziválečném období více: MICHAL PLAVEC, *Československá letiště na Podkarpatské Rusi (1919–1939)*, in: *Čtvrtstoletí spolu. Československo a Podkarpatská Rus*, ed. David Hubený, (v tisku).

78 Tamtéž, s. 81.

79 Slavnostní otevření letiště v Užhorodě, *Letectví*, 6/1929, s. 209.

80 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 7.

81 První zahraniční linka ČSA vedla od roku 1930 z Bratislavy do Záhřebu. Na tyto dlouhé tratě bylo nutné zakoupit zahraniční dopravní letouny, které splňovaly požadavky na dolet a celkovou bezpečnost provozu. Právě roku 1930 zakoupily ČSA jeden letoun Ford 5-AT-C, dva stroje Fokker F-VIIa a pět licenčně vyrobených Fokkerů postavených v Avii pod označením F-VIIb/3m. Později byla linka prodloužena do Sušaku (Rijeka), což zajišťoval hydroplán Saro Cloud (trup po druhé světové válce sloužil legendárnímu motocyklovému závodníkovi Františkovi Šťastnému jako hausbót, dnes je vystaven v expozicích Leteckého muzea Kbely). Od 11. září 1933 se otevřela nová pravidelná linka ve směru Praha–Kluž–Bukurešť, čímž došlo k propojení hlavních měst obou malodohodových spojenců. V návaznosti na podpisy spojeneckých smluv mezi Československem a SSSR vznikla také linka do Moskvy. Od 2. září 1936 na lince působily letouny Airspeed AS-6 Envoy (např. OK-BAO), které zdolaly trať s pěti mezipřistáními o délce 2 440 km za deset hodin. Od roku 1937 se také na palubách letounů Savoia Marchetti SM-73 začaly objevovat stevardky. Mezinárodní rozvoj ČSA dosáhl vrcholu roku 1938, kdy začaly fungovat pravidelné spoje do Paříže, Říma, Budapešti a Bruselu. K celkovému rozvoji ČSA na mezinárodních linkách více např. JAN PIŠTA, *Československé aerolinie. 1923–1973*, Praha 1973; J. ŠOFFER, *Civilní letecká doprava Československa*, s. 53–116.

zajišťovaly autobusy ČSA.⁸² V průběhu mnichovské krize využívalo letiště především vojenské letectvo jako základnu pro obranu proti maďarským útokům. V důsledku Vídeňské arbitráže došlo k evakuaci vojenských jednotek především na slovenská letiště a k přeložení linky ČSA na letiště ve Slatinských Dolech.⁸³ Evakuace užhorodského letiště skončila 6. listopadu 1938.⁸⁴ Na letišti ve Slatinských Dolech⁸⁵ probíhal omezený zimní provoz ČSA až do poloviny března 1939. Dne 16. března 1939 došlo k evakuaci zaměstnanců do Rumunska, kteří se přes Jugoslávii a Vídeň vrátili do své domoviny.⁸⁶

Prvním letištěm mimo standardní linky, spojující významná centra nové Československé republiky, se staly Mariánské Lázně. Letiště se využívalo pro nepravidelnou leteckou dopravu od počátku 20. let 20. století. Jako hlavní veřejné letiště bylo uvedeno do provozu 3. listopadu 1927.⁸⁷ Celý areál s výstavbou hlavní budovou⁸⁸ se nacházel šest a půl kilometru jižně od středu Mariánských Lázní v katastru obcí Chotěnov, Holubín a Sláre s přistávací plochou o rozloze 35 ha se severozápadní orientací.⁸⁹ Na letišti probíhal pouze civilní provoz v průběhu letní sezóny, čemuž odpovídaly plánované linky ČSA od května nebo června do září, maximálně počátku října.⁹⁰ Letiště bylo koncipováno především pro vnitrostátní provoz, ale pasová kontrola byla případně k dispozici na předchozí vyžádání.⁹¹ Letiště v Mariánských Lázních přestaly československé instituce využívat po odstoupení československého pohraničí po mnichovské krizi.

Tzv. lázeňská linka do Mariánských Lázní se koncem 20. let prodloužila do Karlových Varů. Letiště Karlovy Vary se nacházelo přibližně tři kilometry jihovýchodně od okraje města. Letiště o rozloze 40 ha mělo západní orientaci vzletů a přistání. Provoz stejně jako v Mariánských Lázních ovlivňovala především lázeňská sezóna. Vybavení letiště ale umožňovalo celoroční pro-

82 F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 82–83.

83 Slatinské Doly, dnes Solotvina je městem ve východní části tehdejší Podkarpatské Rusi na hranicích s Rumunskem. Více k městu: VLADIMÍR KUŠTEK, Slatinské Doly. Město podkarpatských horníků, *Podkarpatská Rus. Časopis Společnosti přátel Podkarpatské Rusi*, 4/2008, s. 5.

84 M. PLAVEC, *Československá letiště*, s. 50–52 konceptu.

85 Plocha, zázemí a umístění letiště Slatinské Doly bude předmětem dalšího výzkumu, pozn. aut.

86 BOHUMÍR KUDLIČKA, Václav Mareš a konec ČSA na Slovensku v roce 1939, in: *Od balonu k transatlantickým letům*, ed. M. Plavec, Praha 2014, s. 141–152.

87 F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 80.

88 Dnes již velmi zchátralou, pozn. aut.

89 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 8–9.

90 Více viz následující kapitola.

91 F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 80.

voz.⁹² Roku 1932 byly Karlovy Vary upřednostněny před Mariánskými Lázněmi a přesunula se sem celní a pasová kontrola s tím, že zde mohly přistávat letouny cizích dopravních společností, především Deutsche Lufthansa A. G. při letech mezi Saskou Kamenicí a Mariánskými Lázněmi.⁹³ Spojení s městem zabezpečovaly autobusy jednotlivých domácích i zahraničních společností.⁹⁴ Letiště v Karlových Varech, stejně jako Mariánských Lázních, přestaly československé orgány využívat v důsledku odstoupení pohraničí Německu po mnichovské krizi.

Dne 1. července 1931 bylo schváleno pro civilní provoz také letiště v Hradci Králové.⁹⁵ Letiště se vzletovou a přistávací plochou o rozloze 60 ha se nacházelo čtyři a půl kilometru severoseverovýchodně od Hradce Králové v katastru obcí Pouchova, Ruseku a Věkoší. Letiště bylo využíváno sezónně s možností celoročního provozu, jelikož zde sídlila vojenská posádka.⁹⁶ Stejně jako letiště Hradec Králové bylo v druhé polovině 30. let krátký čas využíváno vojenské letiště v Piešťanech, které se nacházelo přibližně tři kilometry severně od centra a mělo severoseverovýchodní orientaci.

Velmi dlouho tradici mělo létání v Liberci. Již před první světovou válkou začalo být jako letiště využíváno dostihové závodiště ve Starých Pavlovicích; až do roku 1934.⁹⁷ Z roku 1927 je archivně doložená žádost zastupitelů Jablonce nad Nisou o nutnosti stavby letiště a vzniku linky z Prahy do Jablonce. V odpovědi byla tato myšlenka zavržena, jelikož Jablonec neposkytoval vhodnou plochu⁹⁸ pro vznik hlavního veřejného letiště,⁹⁹ umožňujícího působení dopravních letadel a již probíhala realizace projektu letiště v Růžodole. Koncem roku 1928 rozhodla městská zastupitelstva Liberce, Jablonce a Železného Brodu o stavbě letiště a stavba skončila roku 1934.¹⁰⁰ Letiště bylo schváleno

92 SOA Praha, f. ČSA, kart. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 8

93 Historie letiště, *Airport Karlovy Vary*, <https://www.airport-k-vary.cz/cs/historie-letiste/> [25.06.2021].

94 F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 81.

95 Tamtéž, s. 78–79.

96 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, *Civilní letiště RČS*, s. 8.

97 VLADIMÍR NOVÁK, *Armáda v Liberci a Libereckém kraji. Vojenské posádky, vojenské útvary, vojenská zařízení, vojenské školy*, Liberec 2008, s. 42.

98 Národní archiv Praha, f. Ministerstvo veřejných prací, Praha (1918–1942), k. 1295, inv. č. 2303, sign. 170 d, Jablonec – připojení na leteckou linku.

99 Po druhé světové válce se nacházelo jablonecké sportovní letiště na hřebenu Jizerských hor. Více: VOJTĚCH HÁJEK, *Aeroklub Jablonec nad Nisou a letiště Královská výšina 1947–1952*, *Fontes Nissae* 1/2017, s. 2–17.

100 OLDŘICH SOUČEK, JAN HAVLÍK, *Letiště v Libereckém kraji*, Liberec 2008, s. 11–13.

pro letecký provoz 23. dubna 1934.¹⁰¹ Letiště s vzletovou a přistávací plochou o rozměru 30 ha se nacházelo přibližně dva a půl kilometru západně od centra Liberce v katastru obce Růžodol I.¹⁰² Vzletová a přistávací dráha měla orientaci jihovýchodním směrem, podél Ještědsko-kozákovského hřbetu. Ostašovské nádraží se nacházelo jeden kilometr a růžodolské dva kilometry s tím, že do jednoho kilometru byla dostupná i stanice tramvaje.¹⁰³ Stejně jako u letišť v Mariánských Lázních a Karlových Varech přestaly liberecké letiště československé orgány využívat po zaboru pohraničí roku 1938.

Pouze jeden rok, vlastně pouhé čtyři měsíce roku 1937, probíhala letecká doprava na letišti v Dolním Benešově u Moravské Ostravy,¹⁰⁴ dnes označované jako Zábřeh u Opavy. Letiště vznikalo od roku 1928 severně od obce Zábřeh a mělo západní orientaci.¹⁰⁵ K ukončení civilního provozu je k dispozici několik zajímavých vysvětlení. V tomto období postupně rostlo mezinárodní napětí a v československém pohraničí vznikalo pohraniční opevnění, které procházelo nedaleko letiště v Dolním Benešově. Právě tlak na utajení výstavby opevnění patřil mezi hlavní důvody, který vedl ke zrušení letiště. Při prověřování všech informací policejním ředitelstvím v Moravské Ostravě bylo dokonce zjištěno, že letiště nevyhovovalo předpisům o minimální vzdálenosti od státní hranice. Posledním a z našeho pohledu důležitým problémem se staly stížnosti na značnou a komplikovanou vzdálenost od centra Ostravy, jelikož cestující museli absolvovat cca čtyřicetiminutovou cestu z centra města.¹⁰⁶

Pravidelná vnitrostátní letecká doprava v meziválečném Československu

První světová válka přinesla velký technologický skok v mnoha oborech lidské činnosti. Jedním z těchto odborů byla i letecká doprava. Po skončení Velké války postupně v Evropě a USA začaly vznikat zárodky leteckých společností s často vyřazenými vojenskými letouny, pro které již nebylo využití.¹⁰⁷ Došlo k překotnému vzniku mnoha malých leteckých společností, které postupně za-

101 F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 82.

102 SOA Praha, f. ČSA, k. 23, inv. č. 158, Civilní letiště RČS, s. 8.

103 F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 82.

104 SOA Praha, f. ČSA, k. 7, inv. č. 42, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1935, s. 4.

105 TOMÁŠ NITRA, *Ostravská letiště se zaměřením na letecký vývoj*, Ostrava 2010, s. 14–16.

106 Tamtéž, s. 17–18.

107 Jednalo se např. o Vickers Vimy, Farman F.60 Goliath, Airco D.H.4 nebo Breguet Br.14. Více k tématu např. VINCENTE SERGELES, *Ilustrované dějiny letectví*, díl 1, Bratislava 1993, s. 40–43.

nikaly nebo se slučovaly do větších celků.¹⁰⁸ Tento trend se také objevil v nově vzniklém Československu. Již v roce 1920 vznikly letecké společnosti např. pod názvy Ikarus¹⁰⁹ a Falco,¹¹⁰ které položily základ pro Československou leteckou akciovou společnost z roku 1922, jež plánovala letecké spojení mezi Prahou, Drážďanami, popřípadě Berlínem. K faktické realizaci nedošlo pro finanční potíže a zákaz přeletů nad německým územím.¹¹¹ Právě tato společnost iniciovala vývoj prvního československého dopravního letounu Aero A-10,¹¹² jehož služby již nestihla využít. Roku 1920 vznikla Francouzsko-rumunská letecká dopravní společnost La Compagnie Franco-Roumanie de Navigation Aérienne, ve které měla Falco pětinový podíl. Tato letecká společnost od konce března 1921 přepravovala pasažéry a poštu mezi Paříží, Štrasburkem, Prahou, o rok později létala již přes Budapešť a Bukurešť do Istanbulu.¹¹³

Počátkem roku 1923 oficiálně zanikla Československá letecká akciová společnost, aniž by realizovala linkovou leteckou dopravu. Tato událost iniciovala jednání mezi MNO a MVP o zřízení Vojenské dopravní skupiny,¹¹⁴ jejíž organizací byl pověřen Rudolf Holeka.¹¹⁵ Tato vojenská jednotka měla za úkol ověřit reálné možnosti provozu vnitrostátní letecké linky na trase Praha–Bratislava–Košice a zahájila činnost již 1. března 1923.¹¹⁶ Na této lince působila Vojenská dopravní skupina půl roku a zabezpečovala přepravu

108 Po skončení války takto například vznikly roku 1924 britské Imperial Airways, roku 1926 německá Lufthansa nebo 1933 Air France. Více: RICARDO NICCOLI, *Historie letectví. Od létajícího stroje Leonarda da Vinci po dobytí vesmíru*, Čestlice 2003, s. 66–67.

109 K počátkům letecké dopravy více: PAVEL KUČERA, *Počátky letecké dopravy a linka firmy Aero*, in: *Od balonu k transatlantickým letům*, ed. M. Plavec, Praha 2014, s. 79–98.

110 Letecké společnost Falco, která sídlila v Mariánských Lázních, byla spojená s jménem Julia Arigiho, rakousko-uherského stíhacího esa. Více k Arigimu např. JIŘÍ RAJLICH, *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*, Cheb 2014, s. 623–662. K Arigio činnosti v letecké dopravě více: ZDENĚK BUCHTELE, RICHARD ŠVANDRLÍK, *Velká Hledsebe v historii*, Mariánské Lázně 2008, s. 68–71.

111 L. DUDÁČEK, *Dopravní letiště* s. 42.

112 VÁCLAV NĚMEČEK, *Československá letadla 1948–1945*, Praha 1983, s. 65–66. K letounům společnosti Aero více: PAVEL KUČERA, *Aero. Továrna letadel 1919–1945 a její letadla*, Nevojitice 2020.

113 PETER ŠVÍK, *Civil Aviation and the Globalization of the Cold War*, London 2020, s. 27–28.

114 JIŘÍ SEHNAL, JIŘÍ RAJLICH, *Vzduch je naše moře. Československé letectví 1918–1939*, Praha 2020, s. 37–38.

115 Rudolf Holeka (1883–1946), stal historicky prvním vojenským pilotem české národnosti v rakousko-uherském letectvu, úspěšným velitelem za první světové války i po ní, v rámci československého letectva. Jeho vzpomínky vyšly později knižně: JAN ZAHÁLKA, *Rudolf Holeka. Kronika prvního vojenského letce národnosti české*, Praha 1997.

116 L. DUDÁČEK, *Dopravní letiště*, s. 48–49.

pošty a osob. Těžkopádnost polovojenského provozu a řízení skupiny dvěma ministerstvy iniciovalo jednání mezi ministerstvy o zřízení Československých státních aerolinií.¹¹⁷ Na základě dohod mezi MNO a MVP byl dne 6. října 1923 vydán souhlas s faktickým zřízením aerolinií pod záštitou MVP.¹¹⁸ Řízením podniku byl pověřen původní velitel Vojenské dopravní skupiny Karel Hupner. Od Vojenské dopravní skupiny přešli k nově vzniklé společnosti piloti i pozemní personál, přičemž domovským letištěm zůstaly nadále Praha-Kbely. Hlavním úkolem ČSA se stala vnitrostátní doprava¹¹⁹ s příležitostnými mezinárodními lety,¹²⁰ které prozatím zajišťovala zmiňovaná francouzská letecká společnost.¹²¹

Dne 28. října 1923 se uskutečnil první slavnostní let na lince Praha–Bratislava. Po zimní přestávce začaly ČSA od 1. května 1924 létat do Košic. Za první celý rok své činnosti nalétaly ČSA 1 545 hodin a přepravily 426 cestujících.¹²² Dne 29. října 1923 se uskutečnil první let z Prahy do Bratislavy s prvním cestujícím. Pilot Karel Brabenec přepravoval v letounu Aero A-14 redaktora *Lidových novin* Václava Königa. Vzdálenost 320 km letoun překonal za tři hodiny letu.¹²³ Cestování letadlem počátkem 20. let nebylo nijak příjemnou záležitostí. Letoun Aero A-14 neměl překryt kabiny, takže pilot i cestující seděli v otevřeném prostoru, vydání na pospas povětrnostním podmínkám. Po příjezdu na letiště byl pasažér nejprve zvážen, aby bylo určeno, zda není potřeba další letoun pro zavazadla. Posléze byl cestující oblečen do kombinézy, teplých bot a všech důležitých částí oblečení pro let v otevřené kabině. Pilot létal často v nízkých letových hladinách, aby se mohl v případě zhoršeného počasí orientovat pomocí železnice. Právě počasí bylo nejčastější příčinou toho, že letoun nedosáhl určené destiace. Pokud přistál v terénu, musel cestující dále po železnici. Zprvu málokdo nasedal do provozních dopravních letadel z potřeby. První cestující tak činili především z touhy po dobrodružství.¹²⁴ Toto pionýrské období poloviny 20. let postupně skončilo. Již od zavedení typu Aero A-10 cestující seděli v uzavřené kabině,

117 O počátcích státní letecké dopravy podrobněji MICHAL DUB, *Počátky státní letecké dopravy v Československu*, in: *Od balonu k transatlantickým letům*, ed. M. Plavec, Praha 2014, s. 99–124.

118 L. DUDÁČEK, *Dopravní letiště*, s. 49.

119 J. SEHNAL, J. RAJLICH, *Vzduch je naše moře*, s. 38–39.

120 Mezinárodní letecké přepravě se věnovala především Československá letecká společnost, pozn. aut.

121 J. SEHNAL, J. RAJLICH, *Vzduch je naše moře*, s. 38.

122 SOA Praha, f. ČSA, k. 7, inv. č. 42, *Výroční zpráva ke 31. prosince 1924*.

123 J. SEHNAL, J. RAJLICH, *Vzduch je naše moře*, s. 39.

124 J. STREJČEK a kol., *Léta létání*, s. 102–105.

což výrazně zlepšilo komfort cestování. Na druhou stranu pilotní prostor do počátku 30. let zůstával otevřený vnějším vlivům, aby dle tehdejších zvyklostí mohl lépe vnímat proudění okolo letounu. Stejně tak se z důvodu nasazení modernějších typů na linkách zvyšovala bezpečnost a rychlost letecké přepravy.¹²⁵

V roce 1924 došlo k zmiňovanému prodloužení linek do Košic a posléze do Užhorodu. Lety nejprve zajišťovaly československé letouny Aero A-14 a Aero A-10, které již od počátku činnosti byly provizorním řešením. Z tohoto důvodu začaly být v roce 1925 postupně nahrazovány britskými modernějšími typy De Havilland DH.50 a francouzským typem Farman F-60 Goliath, jenž se licenčně vyráběl v československých továrnách Letov a Aero. Česky zvaný Goliáš vznikl v závěru první světové války jako bombardovací letoun, který však do konfliktu již nezasáhl. Roku 1924 zakoupilo MVP jeden vzorový kus a výroba začala o dva roky později. V druhé polovině 20. let 20. století se jednalo již o zastaralý a provozně drahý letoun, který vyžadoval velmi kvalitní vzletové a přistávací dráhy.¹²⁶ Podstatně úspěšnější licenční výrobou byl typ De Havilland DH.50 vyráběný v továrně Aero v celkovém počtu sedmi kusů, které kvalitně sloužily až do počátku 30. let.¹²⁷ Rok 1928 znamenal první rozšíření linek mimo stávající směr mezi nejdůležitějšími městy republiky. V období od 1. června do 15. září létaly letouny ČSA na trati Praha – Mariánské Lázně.¹²⁸ Zájem o tuto linku potvrdily již první pokusy Arigiho společnosti Falco. Jednalo se především o přepravu lázeňských hostů, což bylo vedle spojování politických a hospodářských center první republiky, druhým velmi důležitým úkolem Československých státních aerolinií.¹²⁹

125 Více: JAN PIŠTA, *Československé aerolinie: 1923–1973*, Praha 1973

126 V. ŠOREL, *Letaadla československých pilotů*, s. 216.

127 Tamtéž, s. 215.

128 SOA Praha, f. ČSA, k. 7, inv. 42, *Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1928*, s. 7.

129 Vedle Mariánských Lázní byly později letecký obsluhovány Karlovy Vary a Piešťany, pozn. aut.



Obr. 5. Letoun Aero A-38 na letišti v Mariánských Lázních roku 1933¹³⁰

Československé státní aerolinie se staly také prostředkem k budování národní prestiže. Stejně jako velká část velkých leteckých společností té doby byly i ČSA dotované státem, v tomto případě prostřednictvím MVP. V začátcích své činnosti nedosahovaly tržby výše ani jednoho procenta provozních nákladů, tato situace se postupně zlepšovala do konce 30. let, avšak státní dotace společnost využívala v celém meziválečném období.¹³¹ Po komplikovaných mezinárodních jednáních se společnost roku 1929 stala členem Mezinárodní sdružení leteckých dopravců, označovaného jako IATA.¹³² S tím samozřejmě sílil tlak na dodržování uznávaných provozních a bezpečnostních postupů, které musela československá letiště dodržovat.¹³³ Od února roku 1929 přestala československá letadla požívat dosavadní poznávací značky L (a čtyři písmena)

130 Mariánské Lázně – letiště 1933. Dostupné online: <http://fotohistorie.cz/FullFoto.aspx?photo-ID=58492> [24.06.2021].

131 K jednotlivým aspektům financování činnosti ČSA se po jednotlivých rocích věnuje J. ŠOFER, *Civilní letecká doprava Československa*.

132 Tamtéž, s. 48.

133 K jednotlivým mezinárodním pravidlům více např.: F. SEKANINA (ed.), *Letecká příručka*, s. 67–75.

tak začala využívat kód OK (a tři písmena).¹³⁴ Rok 1929 také znamenal prodloužení hlavní linky Praha–Brno–Bratislava–Košice až do Užhorodu.¹³⁵

Vedle nepřilíši úspěšného provozu „Goliášů“ a poměrně úspěšného licenčního typu DH.50 se ve službách ČSA v druhé polovině 20. let objevil také německý letoun Junkers F-13.¹³⁶ Na domácích tratích dlouhou dobu dominovaly letouny domácí výroby, např. Aero A-10, A-14 a Letov Š-19 roku 1926. Roku 1928 ČSA zakoupily sedm kusů¹³⁷ Aero A-23.¹³⁸

Od počátku své existence ČSA obsluhovaly linky jen na vnitrostátních tratích mezi významnými zemskými městy. Jedinou výjimkou byla linka do Mariánských Lázní, která byla roku 1931 prodloužena do Karlových Varů, což podtrhlo lázeňský charakter této letní letecké linky.¹³⁹ Přelomovým rokem se stal rok 1930, kdy ČSA začaly působit i na mezinárodních linkách, čímž se společnost stala v mnoha ohledech konkurencí pro Československou leteckou společnost.¹⁴⁰

Vedle zmiňovaných Fordů,¹⁴¹ Fokkerů¹⁴² a dalších typů továren Aero¹⁴³ a Letov¹⁴⁴ byl roku 1931 zakoupen i italský letoun Caproni Ca 97. Další rozvoj vnitrostátních linek nastal až roku 1935. Vznikla nová „lázeňská“ linka

134 Okolo státní poznávací značky, lidově řečeno imatrikulace, „OK“ existuje poutavý příběh spojený s osobou Otakara Koudelky, zastupující RČS na mezinárodní konferenci. Delegace dorazila pozdě na sjezd IATA a zjistila, že již nebylo možné zažádat o dopředu vybrané označení CS, jenž si zvolili Portugalci na počest krále Carlose. K přidělení samotné poznávací značky OK existují dvě možné verze příběhu. V první verzi vybral Otakar Koudelka své iniciály a v druhé neporozuměl položené otázce a odpověděl pouze „oukey“. J. ŠOFFER, *Civilní letecká doprava Československa*, s. 57.

135 SOA Praha, f. ČSA, kart. 7, inv. 42, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1929, s. 4–5.

136 PETR UZSÁK, Junkers F.13ci v ČSA, in: *Od balonu k transatlantickým letům*, ed. M. Plavec, Praha 2014, s. 125–132.

137 SOA Praha, f. ČSA, kart. 7, inv. 42, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1928, s. 10.

138 V. NĚMEČEK, *Československá letadla*, s. 89–90.

139 SOA Praha, f. ČSA, kart. 7, inv. 42, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1931, s. 3.

140 J. ŠOFFER, *Civilní letecká doprava Československa*, s. 53.

141 K provozu Fordu 5-AT-C poznávací značky OK-FOR a jeho havárie více: MICHAL DUB, MILOŠ SEDLÁŘ, *Průkopník letecké dopravy Josef Sedlář (1898–1930). Budování pravidelné státní letecké dopravy v Československu*, Cheb 2017.

142 Jednalo se o Fokkery F-VIib/3m a F-IX D stavěné licenčně v Avii. Více: V. ŠOREL, *Letadla československých pilotů*, s. 224–225.

143 Jednalo se o typy Aero A-35 a A-38. Více: V. ŠOREL, *Letadla československých pilotů*, s. 222–223.

144 Zde se jedná především o Letov Š-32, Tamtéž, s. 226.

z Piešťan přes Brno do Vídně a zpět realizovaná pouze v období mezi 1. červnem a 31. červnem.¹⁴⁵ Druhá linka zřízená roku 1935 se odlišovala od předchozích. Spojení Praha – Hradec Králové – Opava (Moravská Ostrava – letiště Benešov)¹⁴⁶ v období 1. června až 5. října¹⁴⁷ se stalo prvním výraznějším pokusem propojit moravskoslezský region, popř. vzdálenější průmyslové a hospodářsky silné regiony, s hospodářskými a politickými centry republiky. Tato linka bohužel vydržela pouze jeden rok. Počátkem roku 1936 proběhlo „vyjmutí letiště Benešov – Moravská Ostrava z veřejného užívání“.¹⁴⁸ Dále jej využívaly Četnické letecké hlídky.¹⁴⁹

Roku 1937 byla upravena druhá lázeňská trať do Piešťan. Letecké spojení s Vídní se ukázalo jako nerentabilní, tudíž nově linka vedla na trase Brno–Zlín–Piešťany v poměrně širokém časovém období mezi 3. květnem a 2. říjnem.¹⁵⁰ Ke změně trasy pravděpodobně vedla nutnost přizpůsobit linky vznikajícímu mezinárodnímu napětí a optimalizovat napojení východomoravského „baťovského“ centra na ústřední síť spojů. Po zrušení linky do Moravské Ostravy se výrazně snížila obsazenost letů do Hradce Králové. Od roku 1937 se již linka Praha – Hradec Králové neprovozovala.¹⁵¹ Novinkou se stala linka mezi Prahou a Libercem,¹⁵² centrem severočeské průmyslové oblasti. Na této lince se uplatnil již málo využívaný letoun Airspeed AS-6 Envoy,¹⁵³ který původně létal do Moskvy. Rok 1937 byl pro Československé státní aerolinie rokem velkých změn. Aerolinie nakoupily moderní italské třímotorové dolnoplošníky Savoia Marchetti SM-73,¹⁵⁴ které se staly nosným

145 SOA Praha, f. ČSA, kart. 7, inv. 42, *Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1935*, s. 4.

146 Je myšleno letiště označované jako Dolní Benešov. Více k letišti: T. NITRA, *Ostravská letiště se zaměřením na letecký vývoj*, s. 10–20.

147 SOA Praha, f. ČSA, k. 7, inv. č. 42, *Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1935*, s. 4.

148 Tamtéž, *Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1936*, s. 9.

149 T. NITRA, *Ostravská letiště*, s. 18. K Četnickým leteckým hlídkám více: JAKUB FOJTÍK, *Policejní letadla. Od Četnických leteckých hlídek až k prezidentské letce*, Praha 2010, s. 15–50; JINDŘICH MAREK, *Vzdušní donkichoti. Četnické letecké hlídky 1935–1939. Čs. letci u 280. a 544. perutě RAF*, Cheb 2001.

150 SOA Praha, f. ČSA, k. 8, inv. 43, *Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1937*, s. 6.

151 Tamtéž, s. 7.

152 Tamtéž, s. 9.

153 V. ŠOREL, *Letadla československých pilotů*, s. 229.

154 Tamtéž, s. 231.



Obr. 6. Savoia Marchetti SM-73 Československých státních aerolinií¹⁵⁵

typem na mezinárodních linkách.¹⁵⁶ Vedle každoročních úprav vnitrostátních i mezinárodních linek skončila dlouholetá výstavba nového pražského letiště – Ruzyně.

Právě rok 1937 znamenal příznačný vrchol letecké vnitrostátní dopravy v meziválečném Československu. V následujícím roce logicky klesl počet letů, jelikož všechny vnitrostátní linky byly ukončeny všeobecnou mobilizací 23. září 1938. K obnovení provozu došlo 12. října na linkách Praha–Brno–Bratislava (do 30. listopadu) a Brno–Zlín (do 30. října).¹⁵⁷ Do 15. března 1939¹⁵⁸ ČSA nalétaly již pouze 107 letů s letouny SM-73,¹⁵⁹ na zahraničních linkách a na lince Praha – Slatinské Doly. Od 15. března 1939 byl uzavřen vzdušný prostor nad Čechami a Moravou a v následujícím měsíci vstoupilo v platnost německé

155 M. JINDRA, *Před 80 lety zahájilo provoz letiště Ruzyně*.

156 SOA Praha. f. ČSA, kart. 8, inv. č. 43, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1937, s. 13.

157 SOA Praha. f. ČSA, k. 8, inv. č. 43, Výroční zpráva a závěrečné účty Československých státních aerolinií za rok 1938, s. 7.

158 J. ŠOFFER, *Civilní letecká doprava Československa*, s. 105.

159 SOA Praha. f. ČSA, k. 8, inv. č. 43, Jahresbericht und Abschlussrechnungen der Aerolinien für das Jahr 1939. – Výroční zpráva a závěrečné účty Aerolinií za rok 1939, s. 1–5.

letecké právo. Byl zastaven veškerý provoz a pouze Deutsche Lufthansa provozovala linku Praha–Berlín–Vídeň a zpět. Dne 19. července došlo k likvidaci ČSA jako organizační jednotky.¹⁶⁰

Závěr

V průběhu meziválečného období se letecká doprava etablovala jako respektovaný způsob přepravy osob a nákladu. První pokusy s bombardéry z první světové války vystřídaly pravidelné letecké linky s moderními a v mnohém ohledu bezpečnými dopravními letouny. Prim v tomto ohledu měly USA, kde vznikly tehdy nejdokonalější dopravní stroje DC-2 a DC-3, na což československý i evropský průmysl již do počátku války nedokázal zareagovat. Letiště se proměnila z nepřítliš zabezpečených prostor na okraji měst v moderně koncipované a v Československu také státem subvencované letecké přístavy s nejmodernějším možným vybavením, což se projevilo ve zvýšení bezpečnosti provozu. Meteorologické stanice, majáky, gonio, radiostanice a další výdobytky 30. let umožnily zvyšovat pravidelnost, rychlost, bezpečnost a snižovat náklady na přepravu. Československé státní aerolinie vedle celé řady dopravních letounů provozovaly množství autobusů nebo jiných pozemních dopravních prostředků, které vozily cestující z městských sídel na letiště, pokud to neumožňovala blízká tramvajová nebo vlaková trať.

Důležitou roli v tomto ohledu hrál čas. Dopravní letadlo v příhodných podmínkách překonávalo jakékoli pozemní nebo námořní prostředky v rychlosti přepravy cestujících nebo nákladu. Již před první světovou válkou se objevily urbanistické koncepty začleňující letiště se vzletovými a přistávacími plochami integrálně do městského prostoru. Jako jistý pomyslný vrchol se jevila snaha umístit vzletové a přistávací plochy na již vybudovaná vlaková nádraží či jiné budovy v centrech měst. Tyto myšlenky často narážely na praktické problémy, především z pohledu bezpečnosti leteckého provozu a strukturální náročnosti plánované konstrukce. Převážil již zavedený koncept s letištěm na okraji města, který sice neposkytoval možnost přímého napojení z centra, ale zato skýtal mnoho bezpečnostních, architektonických i urbanistických možností rozvoje letiště. Obecně vzato se československá letiště nacházela proporcionálně stejně daleko od městských center jako ta evropská.

160 SOA Praha, f. ČSA, k. 19, inv. č. 140, Letecká síť v roce 1939, s. 1–2.



Obr. 7. Slavné přistání československého vrtulníku HC-2 na obchodním domě Bílá Labuť roku 1957. V pozadí je vidět Stalinův pomník na Letné.¹⁶¹

Opětovný pokus o proniknutí letiště do města se objevil ve druhé polovině 50. a 60. letech 20. století a byl spojen s rozvojem používání vrtulníků v centrech měst. Již od roku 1953 probíhal provoz vrtulníků na krátkých trasách zabezpečovaný belgickou leteckou společností SABENA, která spojila Brusel s Paříží, Lille, Antverpami a dalšími městy. K ukončení jejich provozu došlo v polovině 60. let pod tlakem vysokých finančních nákladů.¹⁶² Výrazný impuls pro využití vrtulníků v civilní dopravě symbolizovala mezinárodní výstava EXPO 58 v Bruselu, kde zmiňovaná belgická letecká společnost¹⁶³ přepravovala návštěvníky pomocí vrtulníků z mezinárodního letiště do areálu výstavy a zpět. Všechny tyto pokusy skončily v průběhu ropné krize počátkem 70. let. V Československu se vrtulníky v centrech měst v rámci letecké přepravy osob

161 KAREL ŠINDELÁŘ, Snímky HC-2, *Křídla vlasti* 5/1957, vnitřní strana přebalu.

162 VÁCLAV SVOBODA, *Vrtulníky*, Praha 1979, s. 188–189.

163 Více např.: GUY VANTHEMSCHÉ, *La Sabena. L'Aviation commerciale belge, 1923–2001. Des origines au crash*, Bruxelles 2002.

neobjevily. V 50. a 60. letech bylo přistání na městské zástavbě v Praze velkou raritou. Jednou z nich bylo přistání československého vrtulníku HC-2¹⁶⁴ na obchodním domě Bílá labuť roku 1957.¹⁶⁵

Summary

Czechoslovak Cities in the Air Transport Networks of the Interwar Period

Vojtěch Hájek

After the end of the First World War, a new segment of civil transport, aviation, gradually developed in the countries of the West. Like other modes of transport, a network of routes was gradually established between important locations. The first part of the paper focuses on the issue of airports in interwar Czechoslovakia and the construction of airports in Prague, which formed the basis for further development. Initially, airports were perceived as marginal facilities, without the need for significant technical equipment. However, by the end of the 1930s, they had become cleverly designed and with high-quality technical equipment. Airports in the late 1930s were built in accordance with many urban planning, geographical, meteorological and safety rules. This approach was reflected, for example, in the construction of Ruzyně Airport.

The second part of the paper focuses on attempts to solve one of the most problematic issues in air transport – locating airports as close as possible to the city centre. The first ideas of integrating airports into urban development appeared before the First World War. French and Italian architects sought to incorporate airports into their futuristic city plans. Such plans formed the basis of ideas to locate airports on large buildings in city centres. Railway stations which provided sufficient space were considered ideal for this purpose. One proposed location was Masaryk Railway Station in Prague. However, from a practical point of view, these ideas brought with them many urban planning, architectural and safety problems and were therefore eventually shelved.

The following parts of the paper concentrate on the development of the domestic air transport network under the auspices of Czechoslovak State Airlines. From

164 K vrtulníku HC-2/102 více např.: VOJTĚCH HÁJEK, Vývoj a využití vrtulníku HC-2/HC-102, *Východočeské listy historické* 38/2017, s. 7–26.

165 Československý filmový týdeník 1957 (645/2379). Dostupné online: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/1130615451-ceskoslovensky-filmovy-tydenik/207562262700036/> | 15.06.2021|.

the beginning of its activities in 1923, there was an effort to connect the most important administrative centres in Czechoslovakia. Gradually, the lines were extended to the east, and, from 1929, there were even flights from Prague to Uzhhorod in Subcarpathian Ruthenia. Some airports combined military and civil operations, and, in addition to the basic routes, Czechoslovak Airlines gradually connected other important cities of the republic, such as the air routes to the spa towns of Mariánské Lázně and Karlovy Vary. Along with the domestic development, Czechoslovak Airlines began flying abroad, which was reflected in the significant modernization of its fleet and retroactive improvement of domestic routes. In the context of interwar Czechoslovakia, the location of airports in relation to cities, their layouts, equipment and the establishment of regular transport routes is a relatively unexplored topic. This paper aims to analyse these networks and identify the rules of the relationship between the airport and the city.