

Důstojník Haškova pluku u c. a k. letectva

Kapitán Ludvík Purm (1885–1953)

Jiří Rajlich

Většina pojednání o účasti vojáků z českých zemí na frontách 1. světové války se obvykle redukuje na Čechy a české Němce. A také na jejich – často rozdílné – osudy a postoje, které během konfliktu i po jeho skončení zaujímali. Jistě jde o zcela legitimní pohled, nelze však pominout, že do určité míry i poněkud zjednodušený. V jejich stínu totiž tak trochu zůstávají příslušníci ostatních etnik a pak také ti, kteří se pohybovali takřkajíc na pomezí – národnostním, jazykovém i náboženském. A to se všemi důsledky, které to pro ně mělo znamenat v následujících desetiletích. Nebylo jich zrovna málo.

Mezi takové náležel i kapitán (dobově setník) Ludwig (Ludvík) Purm. Původně autenticky dvoujazyčný aktivní důstojník c. a k. armády ze severních Čech se – po jazykové stránce – subjektivně považoval spíše za Němce. V meziválečném období však nepatřil mezi příslušníky německé iredenty. Identifikoval se s Československou republikou, ctil zdejší demokracii a respektoval prezidenta Masaryka. Podle nacistických norimberských zákonů se ovšem stal „polovičním Židem“. A po následující válce, kterou se mu – na rozdíl od mnoha příbuzných – podařilo přežít, se vlastní volbou stal Čechem stejně jako někteří jeho potomci či příbuzní, kteří holocaust přežili. Dějiny, které se několikrát přehnalý poválečným Československem, pak způsobily, že tito a jejich potomci dnes žijí nejen v České republice, ale také v USA, Velké Británii, Austrálii, Brazílii i v Německu.

Transformace identit pod vnějším tlakem je sama o sobě dobrým námětem na biografickou studii. Jistě bude i dobrou látkou k zamyšlení nad osudy původně německojazyčného obyvatelstva židovského původu českých zemí. V Purmově případě je však ještě o několik důvodů více. Za 1. světové války, která skončila před sto lety, se totiž stal poměrně významným důstojníkem rakousko-uherského letectva. V její druhé



Velitel Fliku 9J Hptm. Fp. Ludwig Purm v kabině svého stíhacího „Bergu“ 101.12 na letišti Ospedaletto v Suganském údolí (Val Sugana).

FOTO: sbírka autora via V. Palán

polovině postupně velel několika leteckým setninám a na jejím sklonku se dokonce stal velitelem stíhací eskadry, jedné z pouhých pěti, které c. a k. letectvo vůbec mělo. Jeho barvitě životní osudy se navíc – tu více, tu méně – protnulý s řadou dalších významných osobností z řady oblastí. Patřili mezi ně významní letečtí velitelé (například Nádherný či Bárta), proslulá letecká esa (např. Brumowski či Linke-Crawford), letečtí konstruktéři (Petróczy a Priesel), příslušníci české zemské šlechty (Kolowrat-Krakowský či Bechinie z Lažan) či významní textilní průmyslníci, z nichž někteří byli současně průkopníky motorismu (Liebieg) nebo alternativního životního stylu (Schnitzer). Navzdory tomu jeho osobnost dosud unikala přiměřené pozornosti i rakouských badatelů a v tuzemské odborné literatuře byla poprvé připomenuta teprve před čtyřmi lety, a navíc jen krátce.¹

Důstojníkem u Haškova pluku

Ludwig Purm se narodil 24. června 1885 v severočeském, tehdy převážně německojazyčném Rumburku. Pocházel ze středostavovské rodiny, která měla německé, české i židovské kořeny. Jeho otcem byl Wenzel (v dobových záznamech uváděn někdy jako Václav) Purm

1 Jiří RAJLICH, *Na křídlech Světové války. Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*. Svět křídel, Cheb 2014, s. 422–424 a 489–490, Jiří RAJLICH, *Britští stíhači mezi Adíží a Piavou. Epizody ze soumraku rakousko-uherského letectva*. 2. část. Hobby Historie č. 30 (2015), s. 54–70.



FOTO: via M. Podlešák

Vídeň, prosinec 1917. Hptm. Purm po dekoraci Řádem železné koruny 3. třídy s válečnou dekorací a meči. V té době vykonával funkci velitele *Waffen-Abteilung* u *Fliegerarsenal* ve Fischamendu.



Odznak leteckého pozorovatele.



Odznak polního pilota.



FOTO: via M. Podlešák



Rodiče Ludvíka Purma za mlada, Wenzel Purm (* 1. 10. 1852, Velká Borovnice, okr. Trutnov, † 27. 5. 1909, Plzeň) a Anna Purmová, rozená Freundová (* 21. 7. 1860, Nový Bydžov, † 16. 9. 1915, Plzeň).

(1852–1909), původem z Velké Borovnice, tehdy převážně německojazyčné obce na Trutnovsku, povoláním c. k. celní úředník. Matka Anna rozená Freundová (1860–1915) pocházela z česko-německé rodiny židovského původu z Nového Bydžova, ale byla konvertitka. Oba rodiče, kteří byli sezdáni v roce 1880 v Rumburku, se při pravidelném sčítání obyvatelstva hlásili k německé obcovací řeči a byli římskokatolického vyznání.²

V životopisných črtách jde obvykle jen o „povinný“ biografický údaj, uváděný často bez hlubšího smyslu. Ovšem zde je třeba předznamenat, že původ i deklarovaná řeč, a především vyznání mělo, jak se ve vzdálené budoucnosti ukázalo, sehrát významnou roli, a to nejen v případě osoby, již je věnována tato biografická studie.

Wenzel/Václav a Anna Purmovi měli celkem pět dětí. Nejstarší byl Rudolf (* 31. 1. 1881, Rumburk), následovala dcera Anna (* 12. 4. 1882, Rumburk) a tři synové – Josef (* 5. 7. 1883, Rumburk), Ludwig/Ludvík (* 24. 6. 1885, Rumburk) a Wilhelm/Vilém (* 13. 1. 1893, Kraslice). Obě jazykové verze – před lomítkem, i za ním – zde neuvádíme náhodou. V tomto případě nejde jen

o varianty uváděné jednotlivými úředními místy, ale v průběhu doby i samotnými nositeli těchto jmen.

Jako celního oficiála, později celního inspektora, překládalo zemské finanční ředitelství Wenzela Purma z místa na místo. A s ním pochopitelně i celou jeho rodinu. Nejprve v roce 1892 z Rumburka do Prahy a odtud roku 1908 do Plzně. Jak bylo tehdy zvykem, na každém z těchto nových působišť nabývala rodina z téhož důvodu i domovského práva.³

Jako c. k. úředník patřil otec Wenzel Purm k vrstvě, kterou Robert Musil charakterizoval jako „nejlepší byrokracii Evropy“, která „tuto zemi spravovala osvíceně, skoro nepostřehnutelně, způsobem, jenž opatrně ulamoval všechny hroty“.⁴ Přestože byl takříkajíc „pod penzí“, nebylo snadné z úřednické gáže zajistit početné rodině náležitý standard a dětem přiměřenou budoucnost. Dcera Anna, která se vyučila dámskou krejčovou, se později provdala za českolipského židovského obchodníka Oskara Altschula. Tři ze čtyř synů čekala vojenská dráha důstojníků z povolání. Jako první vstoupil do armády nejstarší syn Rudolf, po něm následoval Josef a pak Ludwig, budoucí letec.

2 SOA v Litoměřicích, sign. L135/69. Traumatrik der Stadt Rumburg 1867–1881, f. 178.

3 VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma; Archiv hlavního města Prahy, MHMP I./Referát IV, popisní, Soupis pražského obyvatelstva 1830–1910 (1920), Pražští příslušníci, Purm Václav, 1852, k. 237.

4 Robert MUSIL, *Muž bez vlastností* (I). Odeon, Praha 1980, s. 31.

Ovšem nežli přišel k letectvu, prožil Ludvík Purm dvanáct roků u pěchoty. Po pěti třídách reálného gymnázia absolvoval čtyřletou pěchotní kadetku (*Infanterie-Kadettenschule*) v Praze. Sídliila v právě dokončeném komplexu na Mariánských hradbách na Hradčanech, kde se dnes nachází Ministerstvo obrany ČR. Počet frekvenciantů „kadetky“ zpravidla nepřekročil tři stovky a odpovídal potřebám vojenského doplňování obvodu celých Čech. Kadeti zde absolvovali teoretický a praktický výcvik, osvojovali si povelovou techniku, studovali vojenské předpisy, učili se jazykům a velký důraz se zde kladl rovněž na to, aby si osvojili stavovsky přiměřené vystupování ve společnosti. Po absolvování studia byli vyřazeni v hodnosti praporčík a zařazováni k plukům, kde zpravidla veleli četě.

Podobně tomu bylo i v případě Ludwiga Purma. Slavnostně vyřazen v hodnosti praporčíka (*Fähnrich*) byl 8. srpna 1904. Na dalších dvanáct roků se mu stal domovem c. a k. 91. pěší pluk (IR 91),⁵ jehož nejslavnějším příslušníkem se nakonec ovšem stal bytostný nevoják, jistý Jaroslav Hašek.

Pluk sice nesl čestný název podle svého „majitele“ – „*Freiherr von Czibulka*“, ale neoficiálně byl nazýván „*Papagairegiment*“ – podle papouškově zelených výložek na uniformách. Nebo také „*Synové Šumavy*“ („*Böhmerwald's Sohne*“). Byl totiž doplňován mužstvem převážně z Česko-budějovicka, Česko-krumlovska a Prachaticka. Podle toho také vypadalo složení jeho mužstva: 54 % bylo německé a 45 % české národnosti.

Pluk původně sídlil v Českých Budějovicích celý, ale nemělo tomu tak být natrvalo. Štáb pluku se třemi



FOTO: VHU

Pražská „kadetka“ na snímku z roku 1898. Vstup do jejího areálu z dnešní ulice Mariánské hradby. Komplex budov vznikl v místech původního bastionu č. XV (Všech svatých). Podle projektu architektů Františka Eckerta a Josefa Bertla jej v letech 1895–1900 vystavěla karlínská stavební firma Václav Nekvasil. Areál disponoval veškerým tehdejším komfortem a jeho součástí byla i rozlehlá jízdárna.



FOTO: VHU

Dnes zde sídlí Ministerstvo obrany ČR.

prapory se totiž již dlouho před válkou přestěhoval do Prahy (byl kasernován ve Ferdinandových kasárnách v Karlíně a v Josefských kasárnách na dnešním Náměstí Republiky), zatímco IV. prapor společně s kádrem záložního praporu zůstal v Českých Budějovicích (Mariánská

⁵ VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma.



Důstojnický sbor I./91 praporu v posádce v Tivatu u Kotoru v jižní Dalmácii v říjnu 1912. Čerstvě povýšený *Oblt.* Ludwig Purm stojí druhý zprava.

Sedící zleva *Oblt.* Otto Petzelt, *Rgts.Arzt.* Dr. Ludwig Dvorszky (lékař), *Hptm.* Rudolf Ritter von Schlachta, *Hptm.* Carl Niedereder, *Mjr.* Hugo Dörfler (velitel I./91 praporu), *Hptm.* Joseph Kremžar, *Hptm.* Johann Ujmann, *Hptm.* Anton Graf, *Oblt.* Ludwig Leber, stojící *Lt.* Johann Krista, *Lt.* Ottokar Gnán, *Oblt.* Carl Navrátil, *Lt.* Franz Kitlar, *Lt.* Carl Bernačik, *Oblt.* Friedrich Glanz, *Oblt.* Heinrich Fügner (pobočník velitele praporu), *Oblt.* Ludwig Purm (velitel kulometného oddílu) a *Lt.* Maximilian Soucha.



FOTO: via J. Ciglbauer



Důstojnický oběd na břehu kotorské zátoky. *Oblt.* Purm označen křížkem.

FOTO: via M. Podlěšák



FOTO: sbírka autora

Mírová idylka v předvečer katastrofy. Důstojníci I./91 praporu v jihodalmatském Kotoru 16. 6. 1914, krátce před sarajevským atentátem. *Oblt.* Ludwig Purm je stojící třetí zprava. První zprava Lt. František Fiala, rovněž budoucí letec.



Zatímco otec Wenzel/Václav zemřel ještě před válkou († 27. 5. 1909, Plzeň), matka Anna šest roků po něm († 16. 9. 1915, Plzeň). Z jejího smutečního oznámení, uveřejněného v *Prager Tagblatt*, je zřejmé, že všichni čtyři synové tehdy sloužili v armádě. Nejstarší Rudolf byl v té době již ženatý s Maruškou roz. Němečkovou z Plzně, Josef s Olly roz. Fuchsovou z Mladé Boleslavi a sestra Anny byla provdaná za židovského obchodníka Oskara Altschula. Za nacistické okupace se stala obětí holocaustu.

vzdáleně. Nasnadě je zde známý bonmot o tom, že „*statistika je správné sčítání nesprávných čísel*“. Důvodem je fakt, že přípustné kvalifikační minimum znělo „*dostačující ke služební potřebě*“ (*zum Dienstgebrauch genügend*), což obvykle představovalo jen minimální znalost, omezenou na určité množství rozkazů a povelů v dané řeči. Ve skutečnosti tedy jen málokterý důstojník, zejména Neček či Neslovan ovládal češtinu skutečně slušně (a totéž se týká i polštiny, srbochorvatštiny, rumunštiny,

italštiny aj.). V armádní praxi se důstojníci většinou se svými vojáky dorozumívali směsicí vět a slov z různých slovanských jazyků; říkalo se tomu také „*Armee-Slawisch*“ (armádní slovanština).¹¹ O Purmově dobré znalosti češtiny však netřeba pochybovat, jak ostatně vyplývá z dalšího. Pokud jde o zmiňovanou srbochorvatštinu a italštinu, je ovšem na místě předpokládat, že je ovládal jen na oné úrovni „*dostačující ke služební potřebě*“, v případě francouzštiny šlo o znalost na úrovni její výuky na kadetce.

Prvních osmnáct měsíců války, od 28. července 1914 do 12. února 1916, *Oblt.* Purm bojoval u pěchoty na řadě bojišť. Nejprve to byla ofenziva proti Černé Hoře a brzy proti Srbsku. Jako velitel kulometného oddílu v rámci I./91. praporu se zde zúčastnil známého násilného přechodu Driny a dalších bojů až k Valjevu,¹² v nichž *Papagaireregiment* i celá c. a k. armáda utrpěly šokující ztráty. Autenticky drsným a syrovým způsobem je zachytil „*zuřivý reportér*“ Egon Erwin Kisch ve své knize *Vojákem pražského sboru*.¹³ Již při zářijovém chaotickém ústupu zpátky za Drinu utrpěl vážné zranění i sám velitel pluku, plukovník Hermann Eccher ab Echo Edler von Marienberg. Ve funkci ho musel vystřídat plukovník Alexander de Brunfaut.

Za statečnost, kterou prokázal v bojích na srbské frontě, byl *Oblt.* Purm 1. března 1915 vyznamenán Bronzovou vojenskou záslužnou medailí (BMVM), známou spíše jako Bronzové Signum laudis. Brzy nato, v květnu 1915, se přesunul na nově otevřenou italskou frontu, kde se s I./91. praporem zúčastnil 1., 2. a 3. bitvy na Soči, které byly neméně krvavé.¹⁴ Zůstal tam až do počátku následujícího roku přičemž byl mezitím, 1. července 1915, povýšen na setníka (*Hauptmann*).¹⁵

10 *Militärstatistisches Jahrbuch für das Jahr 1904*. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1905, s. 146, István DEÁK, *Beyond Nationalism*, s. 99–102.

11 Jan GALANDAUER, *Generál Jaroslav Kunz. Příběh českého vojenského právníka*. HaV 2014, č. 3, s. 81.

12 VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma. Přihláška do čs. armády (Mladá Boleslav, 16. 8. 1919).

13 Egon Erwin KISCH, *Vojákem pražského sboru*. Nakladatelství politické literatury, Praha 1965.

14 VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma. Přihláška do čs. armády (Mladá Boleslav, 16. 8. 1919).

15 Tamtéž.

Tab. č. 1 Zjištění příslušníci IR 91, kteří sloužili u rakousko-uherského letectva

příjmení	jméno	hodnost	odbornost nebo funkce	jednotka nebo zařízení	poznámka
Baloun	Jaroslav	<i>Lt. i.d.Res.</i>	správní a proviantní důstojník	<i>Fliegerarsenal (Fischamend)</i>	
Bauer	Franz	<i>Korp.</i>	pilotní žák		
Beer	Josef Karl	<i>Gefr.</i>	pilotní žák		
Benesch	Friedrich	<i>Feldw.</i>	pilot		
Bittner	Eduard	<i>Lt. i.d.Res.</i>	letecký pozorovatel	<i>Flik 21, Fliegerarsenal</i>	
Brabsche	Johann	<i>Zugsf.</i>	pilotní žák		
Braunbart	Josef	<i>Gefr.</i>	pilotní žák		
Dolzer	Franz	<i>Korp.</i>	palubní střelec	<i>Flik 103G</i>	
Draxler	Franz	<i>Korp.</i>	pilot	<i>Feldfliegerschule Neumarkt (Egna)</i>	zahynul 1. 9. 1918 při zřícení během cvičného letu jako frekventant <i>FflgSch</i> Neumarkt
Duda	Václav	<i>Inf.</i>	pilotní žák		
Fiala	František	<i>Oblt.</i>	letecký pozorovatel	<i>Flik 13, Flik 50</i>	
Fischer	Wilhelm	<i>Gefr.</i>	pilotní žák		
Flatz	Ernst	<i>Oblt.</i>	pilot		zahynul 20. 6. 1914 nad Fischamendem, když se svým dvouplošníkem Farman HF.20 narazil do vojenské vzducholodi M.III (Körting). Zahynulo všech devět členů obou osádek (dva v letounu a sedm na palubě vzducholodi). Tato tragédie učinila konec vojenského používání vzducholodí v Rakousku-Uhersku
Geyer	Gustav	<i>Lt. i.d.Res.</i>	letecký pozorovatel technický důstojník, technický úředník	<i>Flik 29</i> <i>Fliegeretappenpark 8 (Igalo, Kotor), velitelství Luftfahrtruppen</i>	zraněn 27. 9. 1916 v leteckém boji na ruské frontě jako příslušník <i>Flik 29</i>
Gotthard	Franz	<i>Inf.</i>	pilotní žák		
Grametbauer	Wilhelm	<i>Korp.</i>	pilot		
Haas	Franz	<i>Gefr.</i>	palubní střelec	<i>Flik 5, Flik 34, Flik 69</i>	
Halberstadt	Ernst	<i>Oblt. i.d.Res.</i>	materiální důstojník	<i>Fliegerarsenal (Videň)</i>	
Heim	Emil	<i>Oblt. i.d.Res.</i>	technický důstojník (?)	<i>Fliegerarsenal, Fliegeretappenpark 9</i>	
Hoffory	Wilhelm	<i>Mjr.</i>	balonový pozorovatel letecký pozorovatel	velitelství <i>Luftschifferersatztruppe</i> (velitel balonového materiálního depa ve Vídni) <i>Flik 10</i>	těžce zraněn 20. 2. 1916 v leteckém boji u Lucku na ruské frontě jako příslušník <i>Flik 10</i> , zemřel 22. 2. 1916
Hofmann	Johann	<i>Korp.</i>	pilotní žák		
Janda	Franz	<i>Korp.</i>	pilotní žák		
Kappl	Johann	<i>Gefr.</i>	pilotní žák		
Kašpar	Ferdinand	<i>Fähn. i.d.Res.</i>	technický důstojník	<i>Flik 3, Fliegeretappenpark 5 (Stryj), Fliegerarsenal</i>	
Keist	Eduard	<i>Gefr.</i>	palubní střelec	<i>Flik 49, Flik 69</i>	
Klissenbauer	Josef	<i>Gefr.</i>	pilot		
Kneifel	Karl	<i>Oblt.</i>	polní pilot	<i>Flik 48, Flik 55, Flik 24, Flik 9</i>	zahynul 1. 6. 1918 při zřícení letounu během přeletu poblíž Pergine
Kordik	Heinrich	<i>Inf.</i>	pilotní žák		
Kubita	Alois	<i>Oblt.</i>	letecký pozorovatel	<i>Flik 44</i>	zajat 27. 2. 1918 po nouzovém přistání u Mogliano Veneto, poté co byl sestřelen protiletadlovou palbou při nočním náletu na arzenál v Benátkách
Kuchta	Gustav	<i>Obstlt.</i>	letecký pozorovatel velitel letectva (Stoluft)	<i>Flik 1, Flik 16</i> 5. armáda (sočská fronta)	jako vyšší důstojník od 24. 1. do 30. 3. 1916 absolvoval výcvik leteckého pozorovatele u <i>Flik 1</i> , kde létal i operačně (ruská fronta), od 3. 4. do 21. 10. 1916 velitel letectva (Stoluft) 5. armády, kde vykonal několik operačních letů v rámci <i>Flik 16</i> (italská fronta), 21. 10. 1916 přemístěn k <i>IR 18</i>
Lackinger	Gustav	<i>Korp.</i>	pilot		
Lajos	Franz	<i>Lt. i.d.Res.</i>	polní pilot	<i>Flik 41</i>	
Macho	Josef	<i>Zugsf.</i>	palubní střelec	<i>Flik 52, Flik 74</i>	
Meindl	Adolf	<i>Zugsf.</i>	pilotní žák		
Mertl	Josef	<i>LSS</i>	palubní střelec	<i>Flik 67</i>	
Mugrauer	Josef	<i>Feldw.</i>	polní pilot	<i>Flik 11, Flik 13, Fliegeretappenpark 7, Flugstation Aspern</i>	
Nader	Franz	<i>Inf.</i>	pilotní žák		
Neubauer	Karl	<i>Inf.</i>	pilotní žák		
Niedermayer	Franz	<i>Inf.</i>	pilotní žák		

příjmení	jméno	hodnost	odbornost nebo funkce	jednotka nebo zařízení	poznámka
Niedermayer	Josef	Korp.	pilot		
Ondrák	Bohumír	Lt. i.d.Res.	technický důstojník a vojenský přejímací orgán	Fliegerarsenal (Aspern, Campofornido)	
Passler	Josef	Oblt. i.d.Res.	technický důstojník	Fliegerarsenal, Flugmotorenwerkstätte 8 (velitel)	
Popper	Josef	Inf.	pilotní žák		
Prinz	Josef	Zugsf.	pilotní žák		
Prommer	Matthias	Inf.	pilotní žák		
Purm	Ludwig	Hptm.	letecký pozorovatel polní pilot	Flik 22 Fliegerersatzkompagnie 14 (velitel), Flik 23 (velitel), Fliegerarsenal (velitel Waffen-Abt. Fischamend), Flik 41 (velitel), Flik 9 (velitel), JG d. 6. Armee (velitel)	
Říha	Petr	Feldw.	pilot	Flik 55	zahynul 12. 8. 1918 jako příslušník Jagdfliegerschule Pergine při cvičném letu na stroji, kterému se za letu zborčila levá polovina horního křídla
Schaffelhofer	Wenzel	Gefr.	palubní střelec	Flik 45	
Schaffhausen	Franz	Inf.	pilotní žák		
Schwarz	Josef	Feldw.	polní pilot	Flik 23, AFLK	13. 9. 1918 odeslán do Jagdpilotenschule b.HGK Erzh.Josef
Schwinger	Johann	Korp.	pilotní žák		
Siegmund (též Sigmund)	Rudolf	Feldw.	polní pilot	Flik 46	
Sigmund	Rudolf	Korp.	pilotní žák		
Spiroch	Franz	Inf.	pilotní žák		
Stanislav	Antonín	Oblt. i.d.Res.	technický důstojník a konstruktér	Fliegerarsenal	
Stegbauer	František	Mil. tech. Akz.	vojenský technický úředník	Fliegerarsenal (Aspern)	
Steibichler	Heinrich	Korp.	pilotní žák		
Steinecker	Josef	LSS	palubní střelec	Flik 55	
Švec	Johann	Korp.	pilotní žák		
Tragau	Felix	Korp.	pilot	Flik 65	těžce zraněn 23. 3. 1918 při zřícení letounu, zemřel 24. 3. 1918 v záložní nemocnici Belluno
Traxler	Josef	Gefr.	palubní střelec	Flik 65	
Turek	Karl	Feldw.	polní pilot	Flik 38, Flik 52, Flik 67	
Wiesner	Maxmilián	Oblt.	letecký pozorovatel	Flik 17	
Wopatek	Franz	Inf.	pilotní žák		
Zelenka	Cyril	Zugsf.	polní pilot	Flik 65, Flik 2, Flik 68, Flik 26	



Hptm. Ludwig Purm v počátcích své služby u k.u.k. Luftfahrtruppen.

K.u.k. Infanterieregiment Nr.91
Krsatzbataillonkommando.

STUNDE AUS DEM BANG - VOM BEZUGSVERZEICHNIS

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Bemerkung in der 1. Spalte 2. Spalte 3. Spalte 4. Spalte 5. Spalte 6. Spalte 7. Spalte 8. Spalte 9. Spalte 10. Spalte 11. Spalte 12. Spalte		Anwesenheit Abwesenheit Urlaub Verschiedenes		Bemerkung Anmerkungen Bemerkungen Anmerkungen		Bemerkung Anmerkungen Bemerkungen Anmerkungen		Bemerkung Anmerkungen Bemerkungen Anmerkungen		Bemerkung Anmerkungen Bemerkungen Anmerkungen	
1. Feb 1915 25 1. Mai 1915 30 1. Juli 1915 18		Purm 1909		1915 1909		M.F.N. 5. XI - 2. K.P. Besatzung 1. K.P.		2.		auserhalb des Truppenkorps	

Linien 2. Spalte am 29. 1. 1916
 J. Purm
 J. Purm

Příloha k Purmově žádosti o zařazení k letectvu z 29. 1. 1916.

Bývalý velitel roty IR 91 Alois Kubita (* 25. 1. 1892, Horní Bobrová, okr. Nové Město na Moravě, † 6. 7. 1954, Říčany u Prahy), na snímku již jako kapitán Leteckého pluku 1 TGM v Praze. Nakonec se stal jedním z pouhých čtyř českých důstojníků, kteří za války sloužili u c. a k. letectva a později získali československou generálskou hodnost.

K letectvu přešel po třech letech bojů na černoohorské, srbské a italské frontě a po třech válečných zraněních. V letech 1917–1918 bojoval jako letecký pozorovatel u *Fliku* 44F (v lednu 1918 přeznačen na *Flik* 44D) na rumunském a italském bojišti. Při nočním náletu na arzenál v Benátkách 27. 2. 1918 byl jeho Hansa-Brandenburg C.I (U) 69.79 sestřelen protiletadlovou obranou a npor. Kubita se vrátil z italského zajetí domů až v září 1919. Po válce vstoupil do čs. armády, absolvoval pilotní výcvik a dále si zvyšoval leteckou i vojenskou kvalifikaci. U čs. letectva zastával několik velitelských funkcí na úrovni letky a perutě, v letech 1927–1931 byl historicky prvním čs. vojenským a leteckým přidělcem v Londýně. Po nacistické okupaci odešel jako podplukovník do zahraničního exilu a v letech 1940–1945 se podílel na organizování čs. letectva ve Francii a ve Velké Británii: 1941 náčelník štábu Inspektorátu čs. letectva, 1941–1942 čs. styčný důstojník u *Bomber Command*, 1942–1943 u *Coastal Command* a 1943–1945 u *Transport Command*; navzdory věku se příležitostně zúčastňoval operačních letů (na *Liberatorech* nad Atlantikem). Po návratu do vlasti v hodnosti brigádního generála (povýšen 1. 5. 1945) byl v letech 1946–1947 přednostou V. (letecko-technického) odboru MNO, 1947–1949 vrchním ředitelem Československých státních aerolinií, 1949–1950 velitelem leteckého týlu, poté byl z politických důvodů penzionován.



FOTO: sbírka autora

Bývalý velitel roty IR 91, *Obt.* František Fiala (* 16. 8. 1891, Brandýs nad Labem, domov. přísl. Záryby, okr. Brandýs nad Labem, † 7. 4. 1930, Praha). V letech 1917–1918 sloužil jako letecký pozorovatel na ruské frontě u *Fliku* 13D a pak na italském bojišti u *Fliku* 50D, kde současně vykonával funkci zástupce velitele setniny. Když byla vyhlášena čs. samostatnost, nacházel se právě v Praze na dovolené a současně v nemocničním ošetřování. Díky tomu se počátkem listopadu 1918 stal jedním z prvních důstojníků Leteckého sboru v Praze. Současně se stal i pobočníkem velitele Leteckého sboru setníka Jindřicha Kostrby (1883–1926) a posléze i zástupcem jeho nástupce ve funkci, setníka Karla Huppnera (1884–1956). Je prakticky neznámé, že právě on byl jedním z konstruktérů spolehlivého čs. padáku F.P.S. (škpt. Fr. Fiala – kpt. Popelák – Ing. Svoboda), který měl nahradit nebezpečné válečné padáky Heinecke. Po úspěšných zkouškách s figurínou v roce 1927 došlo 26. 4. 1928 ke zkušebním seskokům z letounu Aero A-24. Prováděl je rtm. Alois Vrecl a dopadly rovněž úspěšně. Následně pak tyto spolehlivé padáky pod označením PAK vyráběla stejnojmenná firma Jana Popeláka v Přístavní ulici v Praze-Holešovicích. Vedle čs. vojenského letectva je dodávala rovněž do zahraničí, především do Finska a Turecka. Mjr. Fiala (nezaměňovat za plk. Vlastimila Fialu), naposledy velitel technické letky Leteckého pluku 1 TGM, zemřel ve věku pouhých 38 roků na následky nemoci.

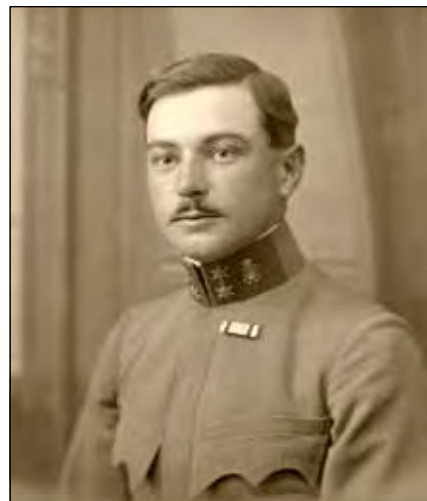


FOTO: sbírka autora

Na tomto místě jen doplníme, že v téže době, ale na jiných frontách, bojovali i tři jeho bratři. Nejstarší Rudolf (jenž se mezitím oženil s Maruškou Němečkovou z Plzně), také jako setník, u c. k. 7. zeměbranceckého pluku, Josef (jenž si vzal Olly Fuchsovou z Mladé Boleslavi), tehdy již rovněž jako setník, u mladoboleslavského c. a k. 36. pěšího pluku, a nejmladší Wilhelm, jenž krátce před vypuknutím války složil maturitní zkoušku, jako jednoroční dobrovolník-četař u pražského c. a k. 8. těžkého houfnicového oddílu.¹⁶

K letectvu

Dnes již pravděpodobně nezjistíme, co Ludwiga Purma přivedlo k letectvu – zdali se mu zprotivilo válčení na zemi, nebo to byla jeho záliba v technice či snad volání letectva po náhradě vysokých ztrát, utrpených již v prvních měsících války. Nelze ovšem vyloučit, že iniciační moment byl staršího data, neboť v době předválečného působení I./91 praporu v Kotoru se jeho příslušníci dostali do kontaktu se zdejšími pevnostními balonovým oddílem. Nejspíše v tom svou roli sehrály všechny tyto okolnosti.

Na tomto místě snad stojí za odbočení, že od „Jedenadevadesátého“ nebyl ani prvním, a zdaleka ani

posledním důstojníkem, kterého zlákaly výšiny. Bylo jich více a jejich seznam spolu s dalšími příslušníky IR 91, kteří přešli k letectvu, ukazuje tabulka. Zmíňme na tomto místě alespoň dva: *Leutnant* František Fiala (1891–1930) a *Leutnant* Alois Kubita (1892–1954), oba české národnosti. S Purmem, který byl o několik roků starší, se znali již z předválečných dob, kdy jako mladí důstojníci I./91 praporu sloužili v Tivatu u Kotoru. Konkrétně Fiala tam působil v roce 1913, dva roky po svém slavnostním vyřazení ze Lvovské kadetky, Kubita v letech 1913–1914, tedy rok po ukončení královopolské kadetky. Také oni se zúčastnili srbského tažení, za které byli rovněž vyznamenáni, a pak přešli na italskou frontu – stejně jako Purm.¹⁷ Oba k letectvu nastoupili v průběhu roku 1917. Později se stali významnými příslušníky čs. letectva.¹⁸

Oproti nim se fyzicky a služebně starší *Hptm.* Purm dostal k c. a k. letectvu (*k.u.k. Luftfahrtruppen*) již o rok dříve. Příslušnou přihlášku vyplnil 29. ledna 1916 v Brucku. V následujícím měsíci byla příznivě vyřízena.¹⁹

Jak bylo obvyklé, prodělal nejprve dvouměsíční výcvik leteckého pozorovatele ve *Fliegeroffizierschule (Flosch)* ve Vídeňském Novém Městě. Následujících téměř šest měsíců pak v této funkci strávil na ruské frontě v řadách

¹⁶ Prager Tagblatt, 18. 9. 1915.

¹⁷ Všichni tři jmenovaní se pochopitelně zúčastnili i řady společných bojových akcí. Například 8. 11. 1914 se Lt. Kubita vyznamenal, když se svou prořídou četou pronikl do srbských zákopů pod kótou 813 u Milenkova a přinutil tak Srby vyklidit pozice. Právě tento útok podporoval „oddíl strojních pušek“ v čele s jeho velitelem *Obt.* Purmem.

¹⁸ VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listiny Františka Fialy a Aloise Kubity.

¹⁹ ÖStA–KA, Wien, LFT, PA, k. 36 – *Hptm.* Ludwig Purm.



FOTO: sbírka autora

Tivat u Kotoru, 1913. Příslušníci I./91 praporu Lt. František Fiala a Fähnr. Alois Kubita, oba budoucí letci.



Dvumístný letoun Hansa-Brandenburg C.I na italské frontě. V Německu, zemi svého vzniku prakticky nepoužívané, se v Rakousku-Uhersku staly doslova symbolem jeho leteckých sil. Vždyť s téměř 1260 oficiálně přejatými kusy řady sérií, vzniklými většinou v licenční produkci továren Phönix a UFAG, šlo o vůbec nejrozšířenější letouny v celé monarchii.

právě zformované 22. letecké setniny (*Fliegerkompagnie 22*, zkráceně *Flik 22*). Nastoupil k ní 25. března 1916 a nebyl sám. Jedním z těch, kteří přišli z téhož pozorovatelského kurzu k *Fliku 22*, byl tehdy ještě prakticky neznámý dragounský důstojník, *Oblt.* Frank Linke-Crawford (1893–1918), po otci Čech, po matce Angličan, budoucí legenda s 30 leteckými vítězstvími na kontě. Do čela setniny byl postaven zkušený předválečný pilot, *Hptm.* Fp. Béla von Losonczy.

Setnina se formovala ve Vídeňském Novém Městě a ve Strasshofu a.d. Nordbahn u Vídně, kde převzala svou první výzbroj – po čtyřech dvumístných strojích Aviatik B.III série 33 a Albatros B.I série 22. S nimi pak nová setnina na konci března 1916 dorazila do východní Haliče, kde byla zařazena do sestavy c. a k. 1. armády. Její první základnou se stalo polní letiště u městečka Michalówka, jihozápadně od města Rudnia. Setrvala tam do 16. června 1916, kdy došlo k jejímu přesunu do Lvova a bezprostředně nato, 24. června, na polní letiště Witków Stary na Volyni, kde setrvala celý rok. Odtud společně s dalšími čelila červnové Brusilovově ofenzivě. Namísto původní výzbroje postupně přebírala Brandenburgy B.I série 05, dovezené z Německa, a licenční Brandenburgy C.I (Ph) série 26,²⁰

V řadách *Fliku 22* setrval *Hptm.* Purm do 6. září 1916. Do té doby vykonal celkem 31 bojových letů – dva v dubnu, šest v květnu, třináct v červenci, devět v srpnu



FOTO: sbírka autora

Velitel *Fliku 22*, *Hptm.* Fp. Béla von Losonczy (* 1886, domov. přísl. Fehérgyarmat, Uhry). Setnině velel od jejího založení 15. 3. 1916 do 10. 6. 1917.



FOTO: sbírka autora

Hptm. Ludwig Purm v době své služby u *Fliku 22* na ruské frontě.

a jeden na počátku září 1916. Jejich skladba byla pestrá – od průzkumných přes bombardovací akce až po rádiem řízenou střelbu vlastního dělostřelectva.²¹ Bohužel, mnoho bližšího o jeho aktivních leteckých začátcích nevíme. Lze považovat za jisté, že je zachytil ve svých denících, které si za války vedl. Po jeho smrti podlehl bohužel zkáze, jak ještě bude uvedeno.

Uprostřed svého působení v roli leteckého pozorovatele u *Fliku 22*, konkrétně 5. července 1916, požádal o zařazení do pilotního výcviku.²² Po svém záříjovém stažení do zázemí, k *Fliegersatztruppe*, absolvoval

20 ÖStA–KA, Wien, NL, B2072/4, Einteilungslisten der k.u.k. Fliegerkompagnien 1914–1918, ÖStA–KA, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens, Kriegseinteilungslisten der Fliegerformationen 1914–1918, ÖStA–KA, NL, B944 – Frank Linke-Crawford.

21 ÖStA–KA, Wien, LFT, k. 184, Monatsberichte d. Flik 22, VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma.

22 ÖStA–KA, LFT, PA, k. 36 – *Hptm.* Ludwig Purm.

tříměsíční pilotní výcvik. Po jeho zdárném dokončení se ovšem hned na frontu nevrátil.

Dnem 1. prosince 1916 byl totiž jmenován prvním velitelem právě ustavené 14. náhradní letecké setniny (*Fliegerersatzkompanie* 14). Tato *Flek* 14 byla oficiálně zřízená 6. listopadu 1916 na letišti Rajlovac u Sarajeva v Bosně. Měla charakter elementární pilotní školy. V průběhu svého působení v jejím čele byl – s ohledem na svou předchozí bojovou činnost – jmenován 6. ledna 1917 polním pilotem (*Feldpilot*).²³

„Do formování *Flek* 14 vložil svou neúnavnou píli a velký smysl pro povinnost,²⁴ dozvídáme se z pochvaly, kterou mu udělil velitel *Fliegerersatztruppe* u příležitosti jeho odchodu z funkce. Po více než pěti měsících předal Purm 14. dubna 1917 velení *Flek* 14 svému nástupci. Stal se jím *Obt. Fp.* Bruno Bechinie svobodný pán z Lažan (1886–1948). Ten pak setnině velel prakticky až do konce války.²⁵

Z Bosny pak *Hptm.* Purma přemístili na italské bojiště, kde byl ustanoven do další velitelské funkce. Stal se příslušníkem *Fliku* 23, kterému od 14. dubna do 28. července 1917 velel na sočské frontě. Podléhal c. a k. 5. armádě, tj. pozdější c. a k. Sočské armádě generálplukovníka Svetozara Boroevíce von Bojna (1856–1920). Se svými dvoumístnými *Brandenburgy* C.I různých sérií operoval z letiště Divacca (Divača), ležícího východně od Terstu.²⁶

Na tomto místě jen doplníme, že v čele leteckých jednotek této klíčové 5. armády tehdy (od 21. října 1916) stál hodnostně nejvýše postavený aviatik z českých zemí, přední balistický expert, původně dělostřelec, plukovník dělostřeleckého štábu (*Oberst des Artilleriestabes*) Leo Nádherný (1870–1933). Jeho funkce se nazývala *Stabsoffizier der Luftfahrtruppen* (zkráceně *Stoluft*) a své velitelské stanoviště měl postupně v Haidenschafu (Ajdovščina), Wippachu (Vipava) a pak ve městečku Sesana (Sežana).²⁷

23 VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma. Verwendung im Kriege (chronologisch geordnet); ÖStA–KA, LFT, PA, k. 36 – *Hptm.* Ludwig Purm,

24 ÖStA–KA, Wien, LFT, k. 13, k.u.k. Fliegerersatztruppe Tagesbefehl Nr. 108 am 14. Mai 1917.

25 ÖStA–KA, NL, B2072/4, Einteilungslisten der k.u.k. Fliegerkompagnien 1914–1918, ÖStA–KA, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens, Kriegseinteilungslisten der Fliegerformationen 1914–1918,

26 ÖStA–KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 6, folio 1–108, N–P, ÖStA–KA, LFT, k. 26/2 – Offizierskarthotek J–P, ÖStA–KA, LFT, k. 184, Monatsberichte d. *Flik* 22, k. 184, Monatsberichte d. *Flik* 23, VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma. Verwendung im Kriege (chronologisch geordnet).

27 Velitel letectva c. a k. 5. armády (od 24. 5. 1917 c. a k. Sočské armády), plukovník Leo (Lev) Nádherný (1870–1933), jenž se narodil v Německu (dnes Havlíčkově) Brodě, byl původně dělostřelec. V době svého působení u letectva ovšem nebyl žádný „Büroflieger“ a přes svou vysokou hodnost, funkci i věk (46 roků) se aktivně zúčastnil bojových letů, dokonce získal jeden potvrzený sestřel a byl sám dvakrát sestřelen. Až do svého druhého sestřelení podnikl nejméně 26 bojových letů a s platností od 4. 8. 1917 byl také oprávněn nosit odznak polního leteckého pozorovatele. Jako pozorovatel *Brandenburgu* C.I (U) 61.18 od *Fliku* 24 (pilotovalo ho budoucí eso, *Korp.* Julius Kowalczyk z Moravské Ostravy) získal 14. 10. 1916 potvrzený sestřel italského Farmanu, který se zřítíl v plamenech poblíž letiště Pergine. Ovšem při jiné příležitosti, 25. 11. 1916 měl namále naopak on. Letěl na *Radioflug* zhruba v prostoru vymezeném přímořským městem Monfalcone a náhorní plošinou Schönpass (italsky Sambasso, slovinšsky Šempas) na zadním sedadle *Brandenburgu* C.I (U) 68.19, který pilotoval tehdejší příslušník *Fliku* 12, později proslulý *Obt.* Godwin Brumowski. Cestou je napadl italský stíhací *Nieuport* 11 (pravděpodobně od 77^a *Squadriglia da Caccia*) a nemířil špatně. Nakonec byli oba rádi, že zkušený Brumowski dokázal s těžce poškozeným strojem úspěšně nouzově přistát na vlastním území východně od Gorice (Görz). O několik měsíců později, 14. 8. 1917, však *Obersta* Nádherného válečné štěstí opustilo. V ranních hodinách, při velké odvetné bombardovací akci armádního a námořního letectva proti arzenálu v Benátkách, nařizené AOK jako odvěta za italský nálet na Pulu, byl sestřelen. Jeho dvoumístný *Hansa-Brandenburg* C.I (Ph) 29.72, v němž letěl opět jako letecký pozorovatel, inkasoval dva zásahy flakem přímo nad Benátkami. Pilot, jimž byl předválečný aviatik a velitel *Fliku* 34, *Hptm. Fp.* Bruno Schonowsky (rodák z Laškova na Prostějovsku), obrátil stroj směrem k otevřenému moři, ale nakonec s ním musel nouzově přistát ve vlnách 20 km jihovýchodně od Benátek. Oběma letcům se podařilo přežít těžký náraz na vodu, při němž utrhli různá zranění a málem se utopili. Nakonec je italský torpédový člun vylovil a zajal. Z italského zajetí, kde onemocněl, se domů vrátil až 9. 2. 1919. Po sedmadvaceti letech služby nyní již neexistující monarchii pak podal přihlášku do čs. armády. Učinil tak necelý měsíc po návratu z italského zajetí, již 4. 3. 1919 ve Vídni, kde také následně před čs. zplnomocněncem složil přísahu věrnosti nové republice. Dne 13. 4. 1920 pak nastoupil činnou službu v čs. armádě v hodnosti plukovníka. Téměř rok pak působil jako přednosta 13. (vzduchoplaveckého) oddělení MNO v Praze, konkrétně v kasárnách na Pohořelci. Na tomto postu, který převzal od mjr. Roberta Schwarze (1884–1949), byl nadřízeným orgánem Velitelství čs. vojenského letectví, v jehož čele stál francouzský mjr. Jean Bordages (jehož zástupcem byl mjr. Otto Jindra). Přestože plk. Nádherný byl – funkčně i hodnostně – nejvyšším důstojníkem čs. letectva, nebyl ušetřen vleklých kompetenčních sporů s leteckými důstojníky Francouzské vojenské mise, mjr. Bordagesem a pak i s jeho nástupcem pplk. Gérardem. Z tohoto důvodu několikrát nabídl svou rezignaci. Ta byla nakonec přijata a k 31. 3. 1921 byl ve věku 50 roků přeložen do výslužby (funkci po něm převzal mjr. ruských legií Ing. Vlastimil Fiala). Poté působil několik roků jako úředník Union Banky v Praze. Bydlel v Roztokách nad Vltavou a na penzi se usadil v Prunéřově u Kadaně, kde zemřel ve věku 62 roků na následky mrtvice. Pohřben byl tamtéž. VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listina L. Nádherného; VÚA–VHA, MNO 1920 IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, k. 9706/7. inv. č. 355, sign. 14 1/1 1. Poměr důstojníků fr. voj. mise k čs. velitelům, čj. 349521; VÚA–VHA, MNO 1920, IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, k. 9706/7, inv. č. 371, sign. 16 2/1 16. Návrh 13. odd. MNO na obsazení uvolněných vyšších velitelských míst u voj. letectva; VÚA–VHA, MNO 1920, IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, k. 9706/7, inv. č. 374, sign. 16 2/1 21. Žádost plk. Ing. Lva Nádherného, přednosta 13. oddělení MNO, o zproštění funkce z důvodu zasahování 3. aeronautické skupiny G5 (fr. pplk. Gérard) do kompetence 13. oddělení MNO; VÚA–VHA, Praha, MNO 1920, IV. odbor technický – Vzduchoplavecké oddělení, k. 9706/7. inv. č. 410, sign. 28 6/1 12. Skandální poměry ve voj. letectvu – informace o člancích v tisku, vysvětlení přednosta 13. odd. MNO – otázka nákupu letadel v zahraničí a zavedení vlastního voj. letadla; ÖStA–KA, Wien, LFT, PA, k. 32 – *Oberst* Leo von Nadherny, PA, k. 166 – *Hptm.* Godwin Brumowski, ÖStA–KA, NL, B1031. Nachlass Brumowski, LFT, ÖStA–KA, LFT, k. k. 26/2 – Offizierskarthotek J–P, k. 26/3 – Offizierskarthotek Qu–Z, ÖStA–KA, LFT, k. 387. Operatives Luftkampf, Gruppe Id. *Hptm.* B. Schonowsky am das k.u.k. Kriegsmi-nisterium in Wien, 4. 6. 1918, ÖStA–KA, NFA, k. 1594, 5. Armee (HGK Boroevic), *Stoluft* Kisa, Bericht über die Flugtätigkeit vom 1. bis 15. 7. 1917, vom 16. bis 31. 7. 1917, vom 1. bis 15. 8. 1917, ÖStA–KA, NFA, k. 1594, 5. Armee (HGK Boroevic), *Flieger* 1917, K.u.k. Flottenkommando, Res. Nr. 887/Op. v. 4. 8. 1917. Abwehrflieger nach Salvore, NFA, k. 1594, 5. Armee (HGK Boroevic), *Flieger* 1917, Kisa (Gstbs.-Abt.) Op. Nr. 12/102 v. 10. 7. 1917. Weiterleitung auf Gesuch des Obst. Nadherny, ÖStA–KA, LFT, k. 181, Frontlage Meldungen, Luftkampf 1917–1918, ÖStA–KA, LFT, k. 17–22, k.u.k. Luftfahrtruppenkommando Tagesbefehle 1915–1918, ÖStA–KA, NL, B2072/4, Einteilungslisten der k.u.k. Fliegerkompagnien 1914–1918, ÖStA–KA, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens, Kriegseinteilungslisten der Fliegerformationen 1914–1918, ÖStA–KA, Wien, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1917–1918 (vč. přehledů zpětně na roky 1914–1916); *Schematismus für Das k.u.k. Heer und für Die k.u.k. Kriegsmarine für 1914*. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1914, *Ranglisten der k.k. Heeres*. K.k. Hof- und Staatsdruckerei, Wien 1916–1918, Karl MEINDL, *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 4. Italienische Front 1915–1916*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2003; Michal PLAVEC, *Rudolf Polanecký a další průkopníci letectví ze Slánska*. In: Armáda, Slaný a Slánsko ve 20. století. Vlastivědné muzeum ve Slaném, 2009, s. 7–37; J. RAJLICH, *Na křídlech Světové války*, s. 220; Jiří RAJLICH, *Letci československých legií v Itálii*. 1. část. Historie a plastikové modelářství č. 10/2008, s. 30–42, 2. část. Historie a plastikové modelářství č. 11/2008, s. 18–27; Jiří RAJLICH, *Major polní pilot Otto Jindra (1886–1932). Nejúspěšnější český letec Velké války a velitel československého Leteckého sboru*. 2. část. HaV 2009, č. 3, s. 4–31; Prager Tagblatt. Morgen Ausgabe. Nr. 224. Donnerstag 16. August 1917; záznam vzpomínek Borise Negodnoffa (adoptivní vnuk plk. L. Nádherného) z 1. 6. 2010.

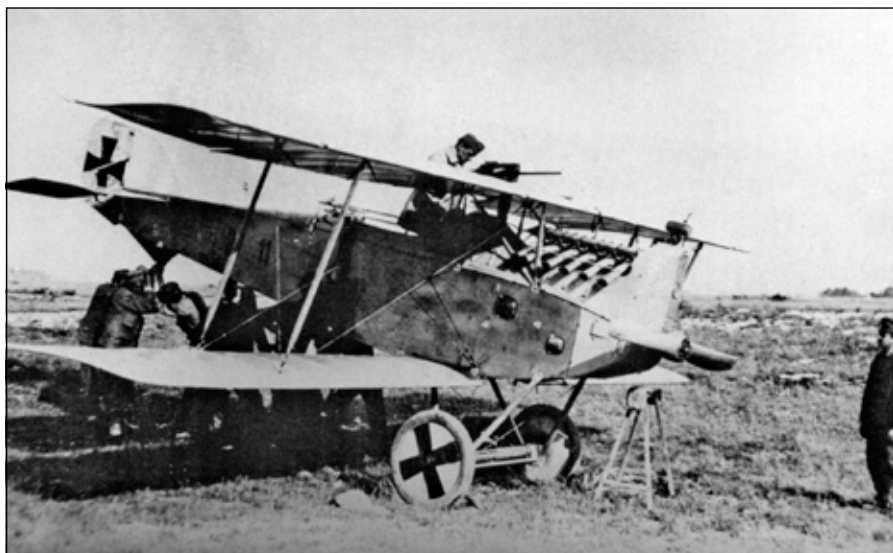


FOTO: sbírka autora



FOTO: sbírka autora

Na sklonku Purmova působení u *Fliku 23D*, který dosud operoval s *Brandenburgy C.I*, začaly přicházet do jeho výzbroje i první stroje *Aviatik C.I* (Berg). Na snímku, pořízeném na letišti Divacca, je jeden z nich, který měl *Flik 23D* ve stavu – stroj 37.11 – během přípravy na nastřelování nesynchronizovaného kulometu *Schwarzlose*.

Hptm. Purm po dekoraci Řádem železné koruny 3. třídy s válečnou dekorací a mečí. Vysoké vyznamenání obdržel v provincii 1917, kdy působil u *Fliegerarsenalu*.



FOTO: via M. Podlešák

Dvoumístný *Aviatik C.I* (Berg) 37.40 z výzbroje *Fliku 23D*, zachycený již na jihotyrolském letišti Gardolo.



FOTO: sbírka autora via B. Negodnoff



FOTO: sbírka autora via B. Negodnoff

Plukovník *Lev Nádherný* (* 31. 10. 1870, Německý Brod (dnes Havlíčkův Brod), domov. přísl. Praha, † 5. 3. 1933, Prunéřov (dnes součást Kadaně) jako přednosta 13. (vzduchoplaveckého) odd. MNO v Praze v roce 1920.



FOTO: sbírka autora via A. Kustan

Velení *Fliku 23D* předával *Hptm. Purm* 28. 7. 1917 *Rittm. i.d.Res. Fp. Vilémovi hraběti Kolowratovi-Krakowskému-Liebštejnskému* (* 14. 3. 1888, Rychnov nad Kněžnou, † 11. 12. 1965, Coihayque, Chile).

Purmův nadřízený plukovník *Leo Nádherný* (s ovázanou hlavou), někdejší velitel letectva c. a k. Sočské armády, v italském důstojnickém zajateckém táboře ve *Sperone* u *Janova* na podzim 1917. Vedle něj někdejší velitel *Fliku 34D*, *Hptm. Fp. Bruno Schonowsky* (* 24. 12. 1886, Laškov, okr. Prostějov). Společně byli sestřeleni 14. 8. 1917 při velké společné bombardovací akci armádního a námořního letectva proti arzenálu v *Benátkách*, nařízené *AOK* jako odvěta za italský nálet na *Pulu*.

V čele *Fliku* 23 vydržel *Hptm.* Purm tři a půl měsíce. Za tu dobu podnikl dalších 28 bojových letů. S předchozím působením u *Fliku* 22 jich tedy měl celkem 59.²⁸ Dne 28. července 1917 předal velení *Fliku* 23D *Rittm. i.d.Res. Fp.* Vilémovi hraběti Kolowratovi Krakovskému Libštejnskému (1888–1965). Pak byl opět stažen do zázemí.

Fliegerarsenal ve Fischamendu

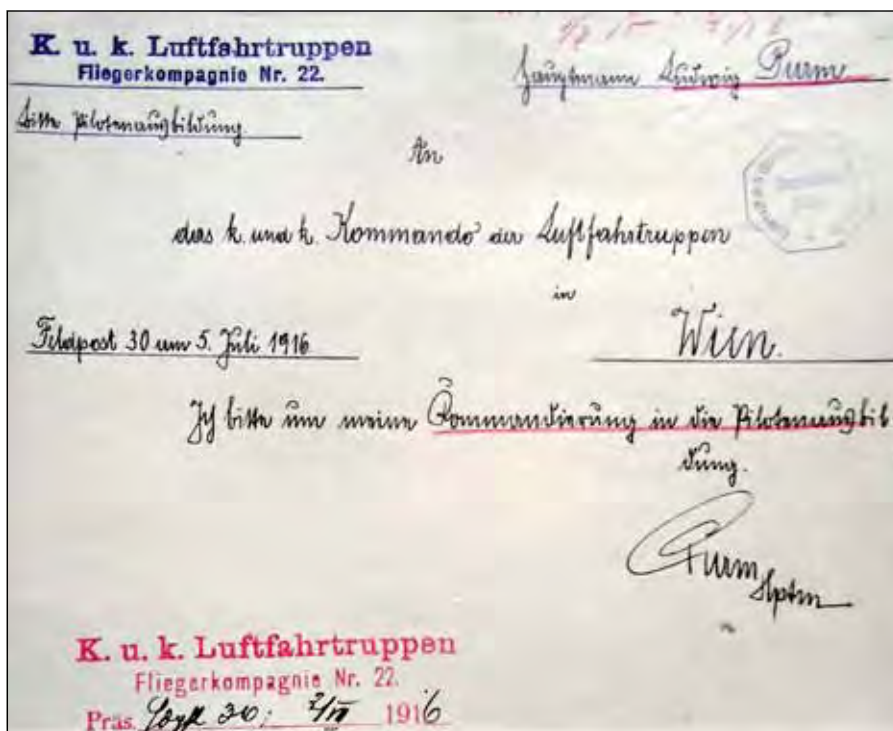
Jako organizačně i technicky zdatný odborník poté nastoupil službu u *k.u.k. Fliegerarsenal* ve Fischamendu. Byl tam odeslán výnosem AOK P. Nr. 250/1163 z 28. července 1917. Následujících bezmála osm měsíců, počínaje srpnem 1917, zde velel oddělení zbraní (*Waffen-Abteilung*).²⁹

O tom, co měl tehdy v referátu, dobře vypovídá složení jeho oddělení. Členilo se na skupinu kulometů (*M.G. Gruppe*), skupinu kanonů (*Geschützgruppe*), skupinu bomb (*Bombergruppe*), mechanickou dílnu (*Mechanik-Werk*) a leteckou setninu pro zbraňové pokusy (*Waffenversuchs-Fliegerkompagnie*). Vše rovněž ve Fischamendu.³⁰

Spektrum odborných problémů, které se zde tehdy prakticky řešily, bylo tedy poměrně široké: palubní zbraně a jejich instalace, střelivo, pumová výzbroj, závěsníky, zaměřovače, synchronizátory, jejich praktické zkoušky atd.

Mnoho detailů o Purmově tamní osmiměsíční činnosti neznáme. Fotodokumentace dochovaná u jeho potomků ovšem naznačuje, že byl tehdy v úzkém styku s *Oblt. i.d.Res.* Guido Prieselen. Ten byl příslušníkem *Waffenversuchs-Fliegerkompagnie* ve Fischamendu, tedy u složky, podřízené Purmově *Waffen-Abteilung*. Dnes jde již o zapomenuté jméno. Přesto však stojí alespoň za krátké připomenutí, a to nejen proto, že spolupracoval s Purmem, ale také proto, že i on pocházel z Čech.

Guido Priesel (1890–1918) byl synem véhlasného vrchlabského zednického mistra a pro aviatiku se nadchl již před válkou. Létajících



Hptm. Purm, letecký pozorovatel *Fliku* 22 žádá 5. 7. 1916 o umožnění pilotního výcviku.



Mezi prosincem 1916 a dubnem 1917 byl *Hptm.* Purm prvním velitelem nově zformovaného *Fleku* 14 na letišti Rajlovac u Sarajeva. Jak se dozvídáme z popisky na rubu této fotografie, je na ní zachycena „česká parta“, sloužící v posledním válečném roce právě u této náhradní letecké setniny. Skupina aviatiků pózuje u obstarožního cvičného stroje Rumpler B.I 02.08. Na přídí nese nápis „Kacir“.

28 VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma. Verwendung im Kriege (chronologisch geordnet). Srov. ÖStA–KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 6, folio 1–108, N–P.

29 ÖStA–KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 6, folio 1–108, N–P, VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma. Verwendung im Kriege (chronologisch geordnet).

30 ÖStA–KA, Wien, AOK – Op.–Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917–1918, K.u.k. Flars, Organisation des k.u.k. Fliegerarsenals, April 1918. Srov. ÖStA–KA, LFT, k. 22–24, K.u.k. Fliegerarsenal, Tagesbefehle Nr. 82–260, April – Oktober 1918.



FOTO: sbírka autora

Hptm. Ludwig Purm jako velitel *Waffen-Abteilung* u.k.u. *Fliegerarsenal*.



FOTO: via M. Podlešák

Lehký stíhací letoun KEP čili *Kampf-Einsitzer-Priesel* na fotografii nesoucí datum 5. 3. 1918. Jeho tvůrce, *Oblt. i.d.Res.* Guido Priesel, se však jeho záletu, k němuž došlo 6. 4. 1918, již nedožil, neboť dva týdny předtím zahynul při zkušebním letu na jiném stroji.



FOTO: KA

Oblt. i.d.Res. Guido Priesel (* 15. 7. 1890, Vrchlábí, † 20. 3. 1918, Fischamend), jeden ze zapomenutých leteckých průkopníků ze severních Čech. Vedle němčiny (která byla jeho mateřštinou) ovládal i češtinu. Jako absolvent techniky narukoval 10. 10. 1913 k c.k. 11. zeměbranceckému pěšímu pluku (LIR 11) do Jičína, kde absolvoval školu jednoročních dobrovolníků. S ním pak jako velitel čtyři bojoval na ruské frontě až do 15. 12. 1914, kdy utrpěl průstřel ruky. Po zotavení se pak 30. 1. 1915 na ruskou frontu nakrátko vrátil, tentokrát jako velitel lyžařského oddílu LIR 11. Již o měsíc později bylo však konečně vyhověno jeho žádosti o přemístění do *Fliegerarsenal*. Zpočátku zde byl zařazen jako meteorologický důstojník, brzy nato jako přejímací důstojník a od 1. 7. 1915 byl provozním vedoucím zkušebního oddílu (*Versuchsabteilung*). Působil na letištích Aspern, Vídeňské Nové Město a Fischamend, odkud podnikal školní, zkušební a přejímací lety. V nemalé míře se věnoval zbraňovým inovacím (pumové závěsníky, synchronizační zařízení a oběžný kruh pro kulometry vlastního patentu) a postavil i málo známý lehký stíhací letoun vlastní konstrukce (KEP). Poslední půlrok svého života byl Purmovým podřízeným. Bezprostředně před svým návratem na frontu Priesel zahynul ve Fischamendu při zkušebním letu na letounu Fokker B.I 03.15. Hrob má v rodném Vrchlábí.



FOTO: via M. Podlešák

Prieselův oběžný kruh s kulometem Schwarzlose na Brandenburg C.I při zkouškách ve *Fliegerarsenal*. Ke kompenzaci hmotnosti zbraně byly použity dvě ocelové pružiny. Pokud se zbraň nepoužívala, byla ukryta ve výrezu v zadní části trupu.

aparátů tehdy sestrojil více, prý nejméně dva, ale do-ložen je zatím jen jediný skutečně postavený a zaléta-ný. Šlo o motorový jednoplošník, jehož přesnou podobu ovšem dosud neznáme. S jeho stavbou, která probíhala ve vrchlabské karosárně synů Ignáce Theodora Pete-ry, mu pomáhal jiný budoucí válečný letec, o pět roků mladší student Otto Schrimpl, syn vrchlabského staros-ty. Za „letišť“ tehdy Prieselovi sloužila travnatá plocha ve Vejsplachách, kde postavil i malou dílnu a plátěný hangár. K záletu došlo v roce 1914, ale mezitím vypukla válka a oba aviatičtí nadšenci postupně narukovali do armády.³¹

Po vyléčení zranění, které utrpěl na ruské fron-tě, se Priesel v roce 1915 dostal na vlastní žádost do k.u.k. Luftfahrtarsenal (od roku 1916 k.u.k. Fliegerar-senal), kde i nadále uplatňoval své technické nadání a smysl pro inovace. V dubnu 1917 obdržel povolení postavit jednomístný lehký stíhací dvouplošník vlast-ní konstrukce, známý jako KEP (Kampf-Einsitzer-Prie-sel). Poháněl ho motor Hiero o výkonu 145 k. Lehká stíhačka zpočátku vznikala za příspěvní zmíněné malé Peterovy firmy. Pro ni však šlo o finančně příliš náročný projekt, takže Priesel byl nakonec donucen spojit své síly s továrníkem Karlem Hoierem z Fischamendu. Ten na oplátku získal práva na některé Prieselovy paten-ty. K záletu došlo u Fliegerarsenal v Aspern 6. dub-na 1918, ale následné testy v aerodynamickém tunelu nedopadly uspokojivě. Fliegerarsenal proto v srpnu požadoval celou řadu konstrukčních změn i výměnu motoru za rotační, ale tyto plány se již nerealizovaly (po skončení války, kterou Priesel nepřežil, byl letoun v roce 1920 nabízen letectvu Československé republiky, ale to o něj neprojevovalo zájem).³²

Priesel se ovšem věnoval i jiným pracím, které uplat-nění nalezly. Pomineme-li jeho podíl na konstrukci pumových závěsníků a schránek II VK pro nesynchroni-zované kulometry, pak jeho nejdůležitějším výtvo-rem se stalo synchronizační zařízení pro letecké kulometry Schwarzlose (Priesel-Steuerung). Jeho první praktické testy proběhly v říjnu 1917 a skončily úspěšně. Proto-že se ukázalo jako lepší než dosavadní synchronizační zařízení od Daimlera, od následujícího roku se stalo standardní výbavou stíhacích letounů Albatros D.III (Oef).³³

Vedle toho ve Fischamendu vyvinul nový oběžný kruh pro obranný kulomet pro dvoustupňové letouny. Jeho po-dobu zachycuje i snímek, dochovaný v Purmově pozůs-talosti, který zde zveřejňujeme vůbec poprvé. Při jeho

konstrukci se Priesel do jisté míry nechal inspirovat an-glickým Scarffem. Po zkouškách u Fliegerarsenal nako-nec vznikly dvě verze Prieselova kruhu, vyrobené firmou Sollux. První o průměru 1062 mm pro Brandenburgy C.I, druhý o průměru 890 mm pro letouny Phönix C.I a UFAG C.I. Přestože jejich zkoušky dopadly úspěšně, na frontu se již nedostaly, protože první byly vyrobeny až v lednu 1919.³⁴

Oblt. i.d.Res. Guido Priesel se konce války nedo-žil. Dne 20. března 1918 zahynul ve Fischamendu při zkušebním letu na letounu Fokker B.I 03.15.³⁵ „...Letecká zbraň v něm ztrácí mimořádně talentovaného odbor-níka a tvůrce nesmírně cenných vynálezů a inovací na poli letectví,“³⁶ dočítáme se v denním rozkaze velitele Fliegerarsenal.

Prieselova smrt se téměř kryje s datem Purmova odcho-du z Fliegerarsenal zpátky na frontu. „Mužná povaha, rytířský charakter, energický, rozvážný, pracuje z vnitř-ního přesvědčení,“ těmito pochvalnými slovy se s ním po půl roce loučil velitel Fliegerarsenal, proslulý Major Stephan Petrůczy von Petrůcz (1874–1957). „Jako velitel Waffen-Abteilung u Fliegerarsenal pracoval obzvlášť obezřetně a s vynikajícím osobním příkladem. Nyní je toto oddělení nastaveno a zorganizováno tak, že může automaticky pokračovat v práci.“³⁷

Fliegerkompagnie Nr. 9 Jagd

Další cesta Hptm. Purma vedla opět na italské bojiš-tě. Od Fliegerarsenal byl 18. března 1918 přemístěn ke slavnému stíhacímu Fliku 41J, kterému po dobu ne-přítomnosti Hptm. Brumowského od 29. března 1918 dočasně velel. Vyzbrojen Albatrosy D.III (Oef) operoval z letiště Portobuffolè na piavské frontě.³⁸ Šlo o dočas-né opatření, trvající jen dva týdny, co byl Brumowski na dovolené (byl na ní od 27. března do 9. dubna 1918). Po-dle jedněch podkladů Hptm. Purm u Fliku 41J skončil 11. dubna,³⁹ podle jiných až 23. dubna 1918.⁴⁰ Počet bo-jových letů, které zde vykonal, není znám. S ohledem na to, že šlo jen o dočasné přidělení, je dosti pravděpodob-né, že zde nevykonal žádný.

Jisté je, že dnem 4. května 1918 dostal natrvalo jinou, vlastní stíhací setninu. Byl totiž jmenován velitelem Fliku 9D, který přebíral po Vídeňákovi Hptm. i.d.Res. Dr. E-u-genovi Macherovi. Šlo o původně průzkumnou setni-nu, která po uzavření brestlitevského míru ukončila své působení na ruské frontě. Na přelomu března a dubna 1918 se přesunula z východní Haliče na jihotyrolskou

31 ÖStA–KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 6, folio 1–108 (Oblt. i.d.Res. Guido Priesel); ÖStA–KA, LFT, PA, k. 36 (Oblt. Guido Priesel), ÖStA–KA, Luft-fahrtruppen, k. 26/2 – Offizierskarthotek (Oblt. Guido Priesel); Počátky létání ve Vrchlabí. <http://kavr.cz/wp-content/uploads/2017/04/Historie-do-45.pdf>; Antonín TICHÝ, „Sprung der spinennen Flieger“. <http://www.freiheit.cz/6-schlaraffia--umeni-pratelstvi-humor/540-sprung-der-spinennen-flieger.html>.

32 Peter GROSZ – George HADDOW – Peter SCHIEMER, *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*. Flying Machines Press, Mountain View 1993, s. 366–369.

33 Tamtéž, s. 531–532.

34 Tamtéž, s. 526–527.

35 ÖStA–KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 6, folio 1–108 (Oblt. i.d.Res. Guido Priesel).

36 ÖStA–KA, Wien, LFT, k. 22, K.u.k. Fliegerarsenal, Tagesbefehl Nr. 91 vom 12. April 1918; ÖStA–KA, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahr-truppen Nr. 11, Wien, 30. April 1918.

37 VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma. Vormerkblatt für die Qualifikationsbeschreibung für die Zeit vom 1. 9. 1917 bis März 1918; ÖStA–KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 6, folio 1–108, N–P.

38 ÖStA–KA, Wien, LFT, k. 186, Monatsberichte d. Flik 41. Blíže k personálnímu složení, dislokaci, výzbroji a bojové činnosti Fliku 41J např. J. RAJLICH, *Na křídlech Světové války*, s. 471–622, Peter SCHIEMER, *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*. W. Weishaupt Verlag, Graz 1984, s. 76–85.

39 ÖStA–KA, Wien, LFT, k. 26, k.u.k. Fliegerersatztruppe Tagesbefehl Nr. 90 vom 11. April 1918.

40 ÖStA–KA, Wien, LFT, k. 26, k.u.k. Fliegerersatztruppe Tagesbefehl Nr. 100 vom 23. April 1918.



FOTO: sbírka autora via T. Kopanský



FOTO: sbírka autora

Do svých počátků dostal *Flik 9J* zánovní Albatrosy D.III (Oef) série 153, které toho měly vesměs mnoho za sebou. Patřil k nim i tento 153.87. Původně, od října 1917, sloužil u *Fliku 55J* v Pergine (kde byl pořízen jeho snímek), kde také těžce havaroval. Po opravě přešel k *Fliku 9J*, kde na něm létal mj. *Feldw. Johann Pinkalsky*.

Technický důstojník *Fliku 9J*, Lt. i.d.Res. Johann Schraml (* 1892, Gmunden, Horní Rakousy).



FOTO: via M. Podlešák

Hptm. Purm (uprostřed) při obědě v důstojnické jídelně nepočteného důstojnického sboru *Fliku 9J* v Ospedalettu. Oproti vojákům v první linii žili příslušníci c. a k. letectva, zvláště důstojníci, v relativním luxusu.



FOTO: via M. Podlešák

Kanzlei-Offizier (administrativní důstojník) Lt. a.D. Johann Veith. Purm si jej k *Fliku 9J* přetáhl od *Brumowského Fliku 41J*, kde svého času oba sloužili.

frontu, do podřízenosti c. a k. 11. armády. Jejím novým domovem se zde stalo letiště Ospedaletto východně od Borga v Suganském údolí. Zde došlo k její transformaci a přejmenování na stíhací *Flik 9J* (oficiálně k 1. 6. 1918).⁴¹

Nová stíhací setnina *Flik 9J* se rodila jen velmi ztuhá a nečekaly ji dobré vyhlídky. V první polovině května 1918, v době počátku její transformace, ji – vedle stávajícího pozemního personálu – tvořili zatím jen tři důstojníci: velitel *Hptm. Fp. Ludwig Purm*, administrativní

⁴¹ Z celkem osmi desítek postavených *Fliků* všech taktických určení byla stíhacích (*J-Flik*) jen čtvrtina, nadto polovina z nich vznikla až v posledním roce války. Z nich jedenáct bylo v letech 1917–1918 postaveno zcela nově (šlo o *Fliky 41J, 42J, 51J, 55J, 56J, 60J, 61J, 63J, 68J, 72J* a *74J*) a zbylých devět bylo v průběhu roku 1918 transformováno z původně „dvoumístných“ setnin (*Flik 1J, 3J, 7J, 9J, 13J, 14J, 20J, 30J* a *43J*). Z těchto dvaceti setnin bylo vinou vysokých ztrát a nedostatku materiálu a personálu na konci války v operační službě pouze čtrnáct *J-Fliků* (*Flik 1J, 3J, 7J, 9J, 13J, 14J, 30J, 41J, 42J, 51J, 56J, 61J, 63J* a *74J*). Zbylých šest (*Flik 20J, 43J, 55J, 60J, 68J* a *72J*) se nacházelo „v záloze“. To byl zpravidla eufemistický výraz pro to, že buď již byly personálně vybité, případně, že už nedisponovaly žádnými letouny, nebo nestačily dokončit stíhací výcvik. ÖStA-KA, Wien, K.u.k. AOK zu Luft Nr. 193, Chef des Luftfahrwesens, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918; Reinhard DESOYE, *Die k.u.k. Luftfahrtruppe. Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918*. Hamburg 2000, s. 131; P. SCHIEMER, *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 68.



FOTO: sbírka autora

Veterán od *Kaiser-Staffel*, tj. *Fliku* 55J, *Feldw. Fp. István Kirják* v roce 1918. Byl jedním z hrstky zkušených pilotů, přidělených k *Fliku* 9J. Ve skutečnosti se u něj nijak neprosadil, protože většinu času strávil po nemocnicích.



FOTO: via M. Podlešák

Ospedaletto, červen 1918. První šestičlenná *Kette* reformovaného *Fliku* 9J před startem. Druhý letoun v řadě je Albatros D.III (Oef) 153.240. V průběhu června na něm doložitelně bojově létali např. *Feldw. Johann Pinkalsky* (tři bojové lety na 153.240), *Lt. Stanislaw Bogusz* (čtyři). Osudným se však nakonec stal *Zugsf. Oswaldovi Bierlotterovi*. Když se 7. 7. 1918 po přesné dávce z italského *Hanriotu* ocitl v plamenech, nešťastný pilot z něj raději vyskočil...



Městečko Borgo, ležící na řece Brentě v Suganském údolí. Snímek z posledního roku války.

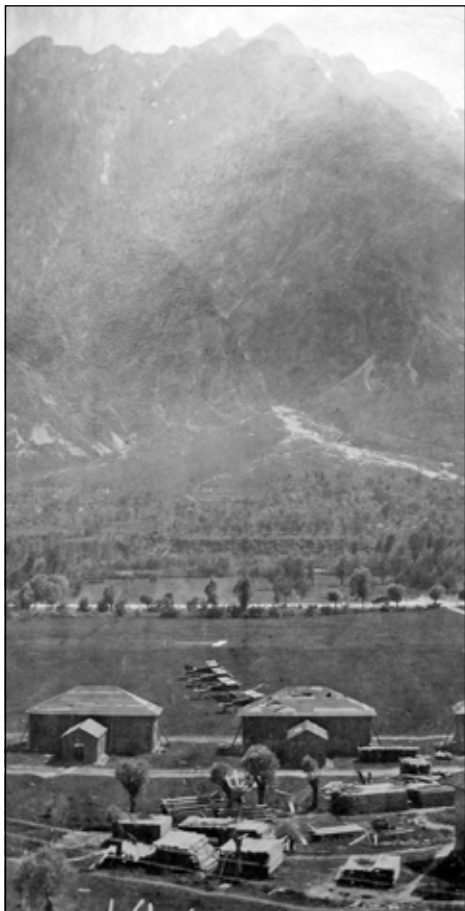


FOTO: via M. Podlešák

Částečný pohled na základnu *Fliku* 9J, polní letiště Ospedaletto, ležící asi 5 kilometrů východně od městečka Borgo v Suganském údolí (Val Sugana). Uprostřed lze identifikovat čtyři stíhačí Albatrosy D.III (Oef).



... a ze současnosti.



FOTO: sbírka autora

Predestinovaný šéfpilot, tj. zástupce velitele *Fliku 9J* (a další bývalý příslušník *IR 91* u letectva) *Oblt. Fp. Karl Kneifel* (* 16. 9. 1890 Trutnov, † 1. 6. 1918, u Pergine). Zahynul jako pasažér při zřícení letounu *Hansa-Brandenburg C.I (Ph) 329.27*.

Kneifelovo smuteční oznámení.



FOTO: KA



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák

Do výbavy každé letecké setniny patřily i automobily, i když jejich počty stabilně zaostávaly za předepsanými tabulkovými stavy – podobně jako tomu bylo u letadel. Snímky ukazují vozy *Fliku 9J*, z nichž lze identifikovat výrobky firem *Puch* a *Saurer*. Za volantem „*Chauffeur*“ svobodník (*Gefreiter*) *František Skácel*.

Purmův nadřízený, velitel letectva c. a k. 11. armády, rytmistr polní pilot (*Rittmeister Feldpilot*) Vojtěch Bárta (* 30. 9. 1879, Velim, okr. Kolín, domov. přísl. Poděbrady, † 1. 12. 1922, Praha). Původně důstojník c. a k. 11. hulánského pluku byl odvelen k letectvu 10. 9. 1915. Držitel pilotního diplomu FAI-Rakousko č. 559 z 15. 12. 1916, polním pilotem jmenován 17. 3. 1917. Dlouhodobě velel průzkumnému *Fliku 15/Fliku 15F* na jihočtyrské frontě (28. 2. 1917–20. 5. 1918). Získal dvě vzdušná vítězství nad stíhacími *Nieuporty* (19. 4. 1917 a 16. 9. 1917, přičemž ve druhém případě byl sám zraněn). Pak velitel letectva na grappském úseku fronty (*Gruppenkommandant der Flieger an der Grappa-Front*) a nakonec velitel letectva (*Sto-luft/Kafl*) c. a k. 11. armády. Vícekrát vyznamenán, jeden z hrstky letců, kteří se stali nositeli Stříbrné medaile za statečnost I. tř. pro důstojníky. Po válce, od 15. 1. do 15. 6. 1919, již jako major osobní pobočník zemského velitele na Slovensku gen. Františka Schöbla, pak od 1. 7. 1919 velitel spojených eskadron v Praze-Vrsovicích, od 1. 1. 1920 velitel Ústřední kvintační školy jízdy v Pardubicích. V následujícím roce ze zdravotních důvodů penzionován a záhy zemřel ve věku pouhých 43 roků. Pohřben na Vinohradském hřbitově v Praze.



FOTO: sbírka autora



FOTO: via M. Podlešák

Ospedaletto, počátek června 1918. Před prvními boji. Vlevo technický důstojník Lt. Schraml, vpravo velitel setniny *Hptm.* Purm, uprostřed v letecké výstroji Lt. Bogusz. Za nimi jeden z *Albatrosů D.III* (Oef) série 153.

důstojník (*Kanzlei-Offizier*) Lt. a.D. Johann Veit (jenž byl předtím leteckým pozorovatelem) a technický důstojník Lt. i.d.Res. Hans Schraml.⁴²

Důvodem byl fakt, že nové specializaci musel být přizpůsoben i výběr nového personálu. V první řadě došlo k přesunu důstojníků-leteckých pozorovatelů, kteří byli u stíhací setniny nadbyteční, k jiným, vesměs „dvoumístným“ *Flikům*. Také většina stávajících, rovněž „dvoumístných“ poddůstojníků-pilotů odešla k jiným průzkumným setninám. Namísto nich počínaje druhou polovinou května 1918 přicházeli jiní. Ovšem stíhací výcvik nebo nějaké zkušenosti se stíhacími letouny měli jen někteří. Tato hrstka relativně zkušených přicházela od *Fliku 48D*, *Fliku 21D* a *Fliku 24D*. Zbytek představovali piloti po ukončení výcviku, nežádka bez dostatečné průpravy včetně střelecké. V naprosté většině šlo o mladé poddůstojníky. Proto mezitím procházeli zaškolením především v Pergine u *Fliku 55J*, který se po předchozích těžkých ztrátách stal fakticky neoperační jednotkou, působící v roli stíhací školy.

Pokud jde o národnostní složení pilotů *Fliku 9J*, bylo stejně rozmanité, jako tomu bylo i u jiných c. a k. leteckých setnin: většinou Němci ze všech koutů monarchie, Maďari společně s několika málo Poláky, Čechy či Chorvaty. Bližší ukazuje tabulka.

Nově organizovaný *Flik 9J* dostal do své výzbroje záporní *Albatrosy D.III* (Oef) série 153 zčásti pocházející také z někdejší výzbroje *Fliku 55J*. Od července pak přebíral také *Phönixy D.II* a *D.IIa*, vesměs bývalé stroje rozbitého *Fliku 60J*. V ojedinělých exemplářích se u *Fliku 9J*

objevil i typ *Aviatik D.I* (Berg) série 101 a 115, pocházející z licenční produkce u firem *Thöne & Fiala* a *Lohner*.⁴³

Tabulkově měl každý *J-Flik* disponovat osmnácti bojeschopnými stíhacími letouny, členěnými do tří rojů (*Kette*) po šesti strojích.⁴⁴ Tím měl zhruba dosáhnout úrovně početně srovnatelných německých (*Jasta*) nebo britských jednotek (*Squadron*). Tomuto počtu letounů byl pochopitelně tabulkově přizpůsoben i počet pilotů a dalšího personálu. Kromě velitele (*Kommandant*) mělo být pilotů *J-Fliku* také osmnáct. Šest z nich bylo důstojníků (*Offizierspiloten*), zastávajících funkce velitelů rojů (*Kettenführer*) a jejich zástupců (*Stellvertreter*), a dvanáct bylo poddůstojníků (*Unteroffizierspiloten*).

K bezprostřední pozemní obsluze letounů byl určen technický důstojník (*Technischer Offizier*), dále dílenský mistr čili šéfmechanik (*Werkmeister*), osmnáct leteckých mechaniků (*Apparaturwärter* nebo *Flugzeugwärter*), osmnáct pomocných leteckých mechaniků (*Flugzeughilfswärter*), čtyřiapadesát mužů pomocného leteckého personálu (*Flugzeughilfsmannschaften*), dále šéfbrojíř (*Waffenmeister*) s osmi zbrojíři (*Waffenwärter*), šestatřicet mužů pomocného mužstva (*Hilfsmannschaft*) atd.

Celkově měla mít každá *Jagd-Fliegerkompagnie* 10 gážístů, z toho devět důstojníků (kromě osmi již uvedených byl devátým administrativní důstojník – *Kanzlei-offizier*) a onoho dílovedoucího, a 227 poddůstojníků a mužstva různých profesí z řad pilotů, mechaniků, zbrojířů a řemeslníků (zámečník, truhlář, tesař, klempíř, krejčí, švec, sedlář aj.), kancelářského, týlového a dalšího

42 ÖStA-KA, LFT, k. 182, Monatsberichte d. Flik 9. Maibericht, 15. 5. 1918.

43 Jan ZAHÁLKA – Petr A. TESAŘ – Zdeněk SKOLIL, *Aviatik D.I & D.II*. JaPo, Hradec Králové 2002.

44 Letecké setniny jiného taktického určení měly počty nižší. Podle téhož předpisu měl mít průzkumný *D-Flik* či *F-Flik* operující na italské frontě celkem 5 průzkumných a 5 doprovodných stíhacích letounů (na jiných frontách pouze 4+4), bombardovací *G-Flik* měl disponovat 12 bombardovacími a 4 stíhacími letouny.



FOTO: sbírka autora

Nízký průlet Albatrosu D.III (Oef) 153.151 od *Fliku* 9J. Patřil mezi první stíhací Oefffagy, které setnina převzala, v tomto případě od *Fliku* 21D, která stroj používala již od ledna 1918. V boji s britskými Camely 9. 6. 1918 byl za jeho řízením smrtelně zraněn zkušený *Feldwebel* Fp. Lajos Telessy.



FOTO: KA

Telessyho smuteční oznámení. Byl prvním padlým pilotem reformovaného *Fliku* 9J. Zdaleka však ne posledním.

Telegram o Telessyho těžkém zranění a havárii poblíž Marteru.



FOTO: KA

pomocného personálu, k němuž náleželi také důstojníci sluhové, řidiči, kočí, vozkové, telefonisté, strážní, skladníci, kuchaři atd. Tabulkově celkem 237 osob.⁴⁵

Za daného neutěšeného stavu *k.u.k. Luftfahrtruppen* však šlo jen o čistou teorii. Není známo, že jakýkoli *J-Flik* těchto předepsaných počtů vůbec někdy dosáhl. Důvodem byla chronická nemoc rakousko-uherského leteckého průmyslu i letectva jako celku, tj. nedostatek letounů i vycvičeného personálu – létajícího, pozemního i pomocného. Na konci války se stavy *J-Fliků* pohybovaly zpravidla jen mezi čtyřmi až deseti bojeschopnými piloty.⁴⁶ A *Flik* 9J neměl představovat výjimku.

V pekle nebeských výšin

Narychlo transformovaný *Flik* 9J nepatřil k úspěšným stíhacím setninám. A za tehdejších podmínek možná ani patřit nemohl. Přestože nebyl nejhůře vyzbrojen, úroveň jeho pilotů (jichž byl navíc nedostatek) byla různá a do sehrané jednotky měl ještě daleko. Přesto musel být vržen do červnové ofenzivy na Piavě. Nebylo tedy divu, že v utkáních s daleko ostřílenějšími protivníky utrpěl vážné ztráty, a to bez ohledu na to, jestli ve

vzduchu narazil na Brity, nebo na Italy. Za tři měsíce, od 9. června do 20. září 1918, dokázal získat jen jedno vítězství, ale zato přišel o deset pilotů, z nichž devět padlo.

Již první bojová ztráta, k níž došlo jen několik dní před zahájením piavské ofenzivy, byla citelná. Obětí se totiž stal jeden z mála skutečně zkušených pilotů *Fliku* 9J, *Feldw.* Fp. Lajos Telessy, rodák z Prešpurku (dnešní Bratislava) s domovskou příslušností v obci Dolný Lieskov u Trenčína. Přestože mu bylo pouhých dvaadvacet let, patřil k ostříleným válečníkům. Byl na svém jubilejním 80. bojovém letu a na svém kontě měl pět uznaných leteckých vítězství.

45 ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 390. Operatives Stände, Gruppe Ic. Systemisierung von Personal und Trainstände einer Fliegerkomp. K, F, J und G. AOK Op. Nr. 99.800, Baden, 24. 8. 1918.

46 R. DESOYE, *Die k.u.k. Luftfahrtruppe*. (2. Auf.). Bd. 2 (Anhang), s. 192.



FOTO: C. Owers via B. Cigić



FOTO: via J. Guttman

Kanadán *Captain* William George Barker (* 3. 11. 1894, Dauphin, Manitoba, Kanada † 12. 3. 1930, Ottawa) byl jedním z nejnebezpečnějších soupeřů, na kterého mohli c. a k. aviatci na italské obloze narazit. Dlouhá byla řada těch, pro něž se první utkání s ním stalo i posledním. Nelze vyloučit, že to byl právě on, kdo 9. 6. 1918 vypálil kulku, která smrtelně zranila Lájose Telessyho od *Fliku* 9J. Po tomto boji hlásil své 33. a 34. vítězství.

Barkerovi, pózujícímu u jedné ze svých rakousko-uherských obětí, je oficiálně přisuzováno celkem 50 dosažených leteckých vítězství, z nichž naprostou většinu dobyt na italské frontě: v rozmezí pouhých deseti měsíců, konkrétně mezi 29. 11. 1917 a 18. 9. 1918 jich zde získal celkem 43 (z toho devět připadalo na upoutané pozorovací balony). Všechny tyto úspěchy získal výhradně za řízení svého proslulého Camelu B6313, a to v průběhu pouhých 26 vzdušných bojů. Tím se současně stal králem střelců celé italské fronty, neboť tak předstihl jak nejúspěšnějšího Rakušana Gdovina Brumowského (39 vítězství, z nichž ale první tři dobyt ještě na ruské frontě jako pozorovatel), tak i nejlepšího Itala Francesca Baraccu (34 oficiálně uznaných vítězství).

Lt. Gerald Alfred „Gerry“ Birks (* 30. 10. 1894, Montreal, † 26. 5. 1991, Toronto), eso 66. peruti RAF. V boji s *Flikem* 9J dopoledne 9. 6. 1918 v okolí města Levico nárokoval sestřel „Albatrosu D.V“, což bylo předposlední z jeho celkových dvanácti vítězství. Šlo o velmi pozoruhodný sled úspěchů, uvážíme-li, že na frontu přišel před necelými třemi měsíci.

100 W. 10442/M1082, 200a. 11/18. C.P., Ltd. Form W3542Z

Pilots available 21 **WAR FLYING.** No. 66 Squadron

Aeroplanes { S 18
U nil. } **SQUADRON RECORD BOOK.** Date 9th June 1918.

Type and Number	Pilot and Observer	Duty	Hour of—		Time in air. H. M.	Remarks
			Start	Return		
Sopwith Camel:						
D. 8101	Lt. W. M. MacDonald.	No. 6 O.P.	4-40	7-0	2. 20.	Eastern Patrol. Patrolled at 15,000 ft. No
D. 1913	Lt. A. B. Baker.	"	4-40	7-0	2. 20.	E.A. seen. Weather good. Visibility bad.
B. 5190	Lt. H. K. Goode.	"	4-40	7-0	2. 20.	A.A. fire normal and accurate.
B. 1918	Capt. H. B. Bell.	Escort.	5-0	6-30	1. 30.	Escort to Eastern Reconnaissance. Reconnaiss
D. 9406	Lt. F. S. Symonds.	"	5-0	6-45	1. 45.	same abandoned owing to bad visibility.
B. 8180	Lt. A. J. Yates.	"	5-0	6-30	1. 30.	No E.A. seen. Weather good. Visibility bad.
B. 5212	Lt. H. N. E. Row.	"	5-0	6-30	1. 30.	A.A. fire normal and accurate.
B. 2500	Lt. H. K. Boyson.	"	5-0	6-30	1. 30.	
B. 9329	Lt. C. McEvoy.	"	5-0	6-30	1. 30.	
B. 7387	Capt. P. Carpenter.	No. 8 O.P.	5-45	7-40	1. 55.	Western Patrol. Patrolled at 15/17,000 ft.
D. 9408	Lt. C. W. Maud.	"	5-45	7-40	1. 55.	One Albatross D.V. observed at 7-10 a.m. at
D. 9390	Lt. R. G. Reid.	"	5-45	7-40	1. 55.	14,000 ft over S. SEBASTIANO. This E.A. was
						shot down in flames by Capt. Carpenter (See
						combat report). Weather good. Visibility
						bad. A.A. fire normal and accurate.
D. 9406	Lt. F. S. Symonds.	No. 12 O.P.	8-25	10-45	2. 20.	Western Patrol. Patrolled at 14,000 ft. No
B. 2500	Lt. C. McEvoy.	"	8-25	10-45	2. 20.	E.A. seen. Weather good. Visibility fair.
B. 5212	Lt. H. N. E. Row.	"	8-25	10-45	2. 5.	A.A. fire above normal and very accurate.
						Lt. Row returned 7-15 with broken flying wire
						and left again 7-30 to rejoin patrol.
B. 6313	Capt. W. G. Barker.	No. 13 O.P.	8-30	10-50	2. 20.	Eastern Patrol. Patrol engaged six E.A.
D. 8101	Lt. G. A. Birks.	"	8-30	10-50	2. 20.	Scouts (Mixed Berge & D.V.'s) and one E.A.
D. 1913	Lt. W. M. MacDonald.	"	8-30	10-50	2. 20.	2-seater at 14,000 ft over LEVICO at 10-20
						a.m. Captain Barker shot down two Berge
						and Lt. Birks shot down one D.V. in flames.
						(See combat report). Patrolled at 15,000 ft.
						Weather good. Visibility poor. A.A. fire
						normal and accurate.
B. 7387	Capt. P. Carpenter.	No. 15 O.P.	10-0	12-20	2. 20.	Western Patrol. Patrolled at 15,000 ft. No
B. 7283	Lt. N. D. Salthouse.	"	10-0	12-20	2. 20.	E.A. seen. Weather good. Visibility poor.
D. 9390	Lt. R. G. Reid.	"	10-0	12-20	2. 20.	A.A. fire normal and accurate.
					42. 45.	

FOTO: NA Kew

Record Book 66. peruti RAF se strohým záznamem o vítězném utkání s *Flikem* 9J dne 9. 6. 1918.



FOTO: via M. Podlešák

Hptm. Purm měl příležitost osobně se seznámit s protivníkovým stíhacím letounem Sopwith Camel i jinak než přímo v leteckém boji. Zde pózuje v kabině ukořistěného Camelu B2455 od 28. peruti RAF, donuceného dopoledne 11. 5. 1918 nouzově přistát na rakousko-uherském polním letišti Feltré.



FOTO: via M. Podlešák



FOTO: via M. Podlešák

Tentýž Sopwith Camel B2455 („bílé X“), ale ještě s výsostnými znaky RAF. Snímek byl pořízen právě 11. 5. 1918 na polním letišti Feltré, bezprostředně po jeho ukořistění po souboji se stíhačkami Aviatik D.I (Berg) od známého *Fliku* 60J. Příčinou nouzového přistání bylo prostřelení dvou motorových válců. Nezraněný pětadvacetiletý pilot *Lieutenant* George Ernest Forder, sloužící u 28. peruti RAF, byl zajat (* 1893, Dorsetshire, † 25. 2. 1919, Elmswell, Anglie, při nehodě na Camelu H3997 od 75. peruti). Vítězství bylo přičteno na konto slavného velitele *Fliku* 60J (a *Purmova* někdejšího spolubojovníka od *Fliku* 22 na ruské frontě), *Oblt. Fp.* Franka Linke-Crawforda (* 18. 8. 1893, Krakov, † 31. 7. 1918, Guia), který si tak připsal již 26. ze svých finálních 30 potvrzených vítězství. Na skupinovém snímku je to ten obrácený zády ve svých proslulých nepředpisových bílých kalhotách. V pozadí dva *Phönixy* D.I *Fliku* 60J s trupovými rychloidentifikačními označeními, odkazujícími na jejich uživatele: na stroji s velkým písmenem *B* létal *Oblt. Fp.* Friedrich Baur (jenž 20. 5. 1918 přešel k *Fliku* 14J), na *Phönixu* D.I 328.02 s písmenem *J* (zde částečně zakrytým) *Oblt. i.d.Res. Fp.* Fritz Jansky z Vídně.



FOTO: sbírka autora



FOTO: sbírka autora

Ráno 9. června 1918 spolu s pěti dalšími piloty *Fliku 9J* doprovázel dvoumístný průzkumný *Phönix C.I 121.20* od *Fliku 15F*, když byli atakováni nepřátelskými stíhačkami *Sopwith Camel*. Přestože útočníci byli jen tři, těžko říci, jestli rakousko-uherská piloti mohli narazit na nebezpečnější protivníky. Faktem totiž je, že šlo o sebranou trojici es 66. peruti RAF, kterou tvořili *Capt. William G. Barker* (jako obvykle pilotoval svůj proslulý *Camel B6313*), *Lt. Gerard A. Birks* (D8101) a *Lt. William M. MacDonald* (D1913).

Šestici rakousko-uherských stíhaček, kterou identifikovali jako „*mix Bergů a Albatrosů D.V*“, doprovázejících průzkumníka, zaregistrovali v 10.20 ve výšce 4700 metrů nad městem Levico. Zaútočili okamžitě a po pětiminutovém boji byli přesvědčeni, že sestřelili tři protivníky: dva „*Bergy*“ nahlásil „*Bill*“ *Barker* – prvního v 10.20, druhého v 10.25, oba v prostoru Levico. Jeden „*Albatros D.V*“ údajně sestřelil v plamenech „*Gerry*“ *Birks* v 10.20 rovněž v prostoru Levico.

Oba Kanaďané jako obvykle hodnotili výsledek boje příliš optimisticky, protože rakousko-uherská strana přišla právě jen o jediného pilota. Telesyho vážně zranila kulka, těžko říci, zdali vypálená z kulometů *Barkera* nebo *Birkse*. Faktem zůstává, že se svým pošramoceným *Albatrosem D.III* (*Oef*) 153.151 ještě dokázal nouzově přistát u městečka *Marter*, ležícího v *Suganském údolí* na řece *Brentě*, asi 7 kilometrů od *Levika*. Svému těžkému zranění ale následujícího dne podlehl v nemocnici.⁴⁷

Nebyl to dobrý začátek, ale mělo být ještě hůř. Doslova katastrofou skončil přehrazovací let (*Sperrflug*) *Fliku 9J* do prostoru *Brentatal–Asticot* (*Val Brenta–Val d’Astico*), podniknutý pátého dne *piavské ofenzivy*, dopoledne 19. června 1918.

Šestici *Albatrosů D.III* (*Oef*) do akce vedl *Hptm. Purm* osobně. *Zhruba* nad *Planinou* sedmi obcí (německy *Hochfläche von Sieben Gemeinden*, italsky *Altopiano dei Sette Comuni*) došlo ke střetnutí s britskými *Camely* od 45. peruti RAF, které byly na své obvyklé *Close Patrol*. Rakušané odhadli jejich počet na čtyři, ve skutečnosti byly jen tři. Naopak podle Britů mělo jít na nepřátelské straně o celkem devět *Albatrosů „z části D.V, z části D.III“*, jak se dozvídáme z britského hlášení. Početní převahy se sebevědomí stíhači *Britského impéria* rozhodně nezalekli; vrhli se na ni bez rozpaků a s velkou dávkou agresivity. A přestože byl *Flik 9J* ve dvojnásobné převaze, dostal tvrdou lekci. O tom, jak k tomu došlo, částečně vypovídá i původní bojové hlášení – suše věcně, leč dosud nikdy nepublikované:

„V průběhu *Close Patrol* nad *plošinou Asiago* v 9.35 dopoledne letělo odhadem asi 9 nepřátelských letounů v sevřené formaci. Byly spatřeny nad našimi liniemi v okolí *Tresche* ve výšce 16 000 stop. *Capt. Howell* vedl patrolu směrem k nepřátelské formaci, a to tak, že zvolna stoupal a měl slunce v zádech. Pak mezi nepřátelskými letouny vybuchlo 5 nebo šest černých „*Archie*“ [výbuchů granátů protiletadlového dělostřelectva], což nepřátele rozptýlilo a zahnilo směrem k liniím, které přelétly v okolí *Asiaga*. Tam narazily na [naši] patrolu, letící ve výšce 16 500 stop, a ta okamžitě zaútočila.

Lt. E. H. Masters se střemhlav vrhl na *D.V* a jeden *D.III* naopak okamžitě napíkoval na *Lt. Masterse*, ale byl odehnán *Capt. Howellem*.



FOTO: sbírka autora

Hptm. Fp. Ludwig Purm jako velitel *Fliku 9J*. Jak je zřejmé i z jiných jeho snímků z té doby, patřil k výjimkám v tom smyslu, že na uniformě nenosil svá vyznamenání – ani *in natura*, ani ve formě stužek. Většina letců je nosila i na bojové lety.

Lt. J. H. Dewhirst pak zaútočil na *D.III*, který unikal v piké. *Lt. Dewhirst* vypálil dlouhou dávku a *D.III* havaroval v okolí *Mt. Verena* (potvrzeno *Capt. Howellem*).

Jeden *D.V* pak ve střemhlavém letu zaútočil na *Lt. Dewhirsta*, který ho po dlouhém boji zapálil, a stroj pak havaroval ve *Val d’Assa* poblíž *Mt. Verena*.

Mezitím *Capt. Howell* atakoval *D.III* a po jeho dlouhé dávce stroj přešel do nekontrolovatelného letu. *Lt. Masters* ho spatřil havarovat poblíž *Camporovere*.

Lt. Masters měl dlouhý boj s *D.V* a nakonec ho z výšky 5 000 stop donutil havarovat poblíž *Gallio*. Spatřeno *Lt. Dewhirstem*.

Přibližně ve stejné době *Capt. Howell* zaútočil na *D.V* nad *Val d’Assa*. Pronásledoval tento stroj 4 000 stop neustále manévruje a nakonec ho donutil k havárii na svahu údolí poblíž *Mt. Meatta*. *Lt. Dewhirst* potvrzuje, že tento stroj pozoroval bez kontroly, a *Capt. Howell* potvrzuje jeho havárii.

Capt. Howell pak zaútočil na *D.V* a za neustálého manévrování ho pronásledoval dolů. Na chvíli ho ztratil, ale pak ho atakoval *Lt. Dewhirst*, který na něj vypálil přesnou dávku z malé vzdálenosti. Stroj pak přešel do kolmého střemhlavého letu, vycházela z něj velká stuha dýmu a pak se mu složila křídla. Stroj havaroval přímo v *Asia-gu* nebo kousek od něj. Potvrzeno *Capt. Howellem*.

Lt. Masters v utkání s *D.V* atakoval *D.III* a po vypálení dávky do něj pozoroval, jak jde dolů bez kontroly v okolí lokality *Costa*. Potvrzení tohoto stroje je požadováno od balonových nebo protiletadlových jednotek.⁴⁸

Sečteno a podtrženo trojice *Camelů* v průběhu několika minut kolem 09.35 „*papírově*“ dosáhla jednoznačného

47 ÖStA–KA, LFT, k. 182, Monatsberichte d. Flik 9, ÖStA–KA, LFT, k. 3, Koluft 11. AK, Bericht über die Flugtätigkeit, vom 1. bis 15. Juni 1918; NA, Kew, AIR 1/1575/204/80/77. 14th Wing RAF, Squadron Record Book No 66 Squadron. 1st April to 31st October 1918; P. SCHIEMER, *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 165, Christopher SHORES – Norman FRANKS – Russel GUEST, *Above the Trenches. Supplement*. Grub Street, London 1996, s. 64 a 76.

48 NA, Kew, AIR 1/1786/204/151/1. No 45 Squadron RFC Combat Reports, 1 October 1916 to 30 November 1918, NA, Kew, AIR 1/1788/204/15/7. No 45 Squadron, *Combats in the Air, 1917–1918*,

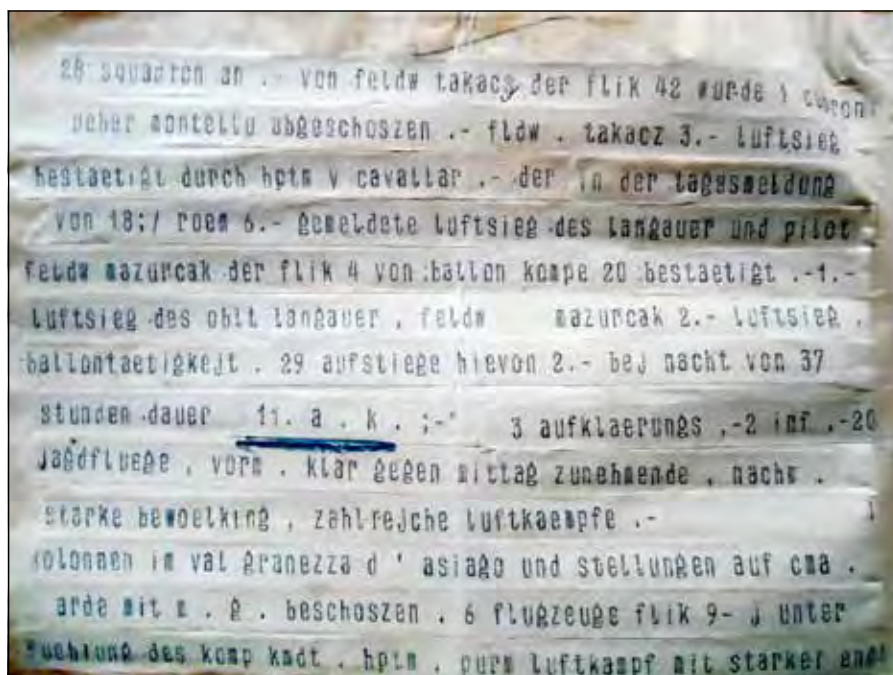


FOTO: KA



FOTO: KA

Denní operační svodka s hlášením o debaklu *Fliku 9J*, který utřil 19. 6. 1918. Do bojové akce nad Planinou sedmi obcí vyrazil se šesti Albatrosy, ale vrátily se jen čtyři – všechny poškozené...

vítězství. Aniž utřila jedinou ztrátu, po návratu nahlásila šest nepřátel jako „zničených“ a sedmého jako „out of control“.⁴⁹ Konkrétně Angličan 2/Lt James H. Dewhirst (D1910) si připsal tři D.III, velitel hlídky Australan Capt. Cedric E. Howell (D9394) dva „D.V“ a další Angličan Lt. Ernest H. Masters (D1974) také dva „D.V“, z toho jeden „out of control“.⁵⁰

Výsledky utkání ve skutečnosti značně nadhodnotili, ostatně letounů měl *Flik 9J* ve vzduchu jen šest, tedy méně, než nárokovali piloti RAF vítězství. Faktem ovšem zůstává, že více nebo méně zasaženy byly všechny, z toho dva smrtelně:

Dosud úspěšný dunajský Šváb *Feldwebel Fp. Michael* (Mihály) Meissner z Györu (Raab), který byl na svém již 55. bojovém letu a měl na kontě tři letecká vítězství, byl zasažen přímo do hlavy. Jeho neovládaný Albatros D.III (Oef) 153.47 dopadl v plamenech na sever od Osteria del Ghertele, ležící severozápadně od Asiaga. Triadvacetiletý pilot zahynul.

Podobně truchlivě, ale trochu dále, v obci Canove (Roana) na jihozápad od Asiaga, skončil i nezkoušený *Zugsführer Flgzf. František Čurda*. Tento šestadvacetiletý Čech z Nové Vsi nad Popelkou na Semilsku byl naopak na svém vůbec prvním bojovém letu. Vrak jeho 153.71 navíc na zemi ještě rozstřílelo italské dělostřelectvo.

Také zbylí čtyři piloti si zpátky do Ospedaletta přivezli řadu průstřelů ve svých strojích, nejvíce byl patrně poškozen 153.187, který pilotoval Lt. i.d.Res. *Fp. Alfred Heissenberger*, rodák z Vídeňského Nového Města. Žádný z nich však neutrpěl zranění a všichni se bez dalších příhod vrátili na vlastní letiště. Britové vyvázli bez jediné ztráty.⁵¹

Otázkou zůstává, zdali příčinou debaklu *Fliku 9J*, který šel do boje

49 Termín „driven down out of control“ (doslova sražen dolů bez kontroly) byl jednou z kategorií, která se za 1. světové války uznávala u RFC/RAF jako letecké vítězství – vedle méně problematických kategorií, jako bylo zničení (*destroyed*), donucení k přistání (*forced to land*), ukořistění, resp. zajetí (*captured*), aj. Problematickost tohoto termínu spočívala především v tom, že byla závislá zpravidla jen na subjektivním dojmu útočícího pilota, tedy že napadený stroj se mu jevil „bez kontroly“. Přitom mohlo jít (a velmi často také šlo) o pouhý únikový manévr pronásledovaného letce, jenž pak stroj nízko nad zemí vybral a vrátil se na základnu – často se zcela nepoškozeným strojem. Bližší k problematice přiznávání úspěchů v leteckém boji u RFC/RAF za 1. světové války viz Christopher SHORES – Norman FRANKS – Russel GUEST, *Above the Trenches. A Complete Record of the Fighter Aces and Units of the British Empire Air Forces 1915–1920*. Fortress Publications, Stoney Creek, Ontario 1990, s. 6–10.

50 NA, Kew, AIR 1/1788/204/151/6. No 45 Squadron RFC & RAF, Squadron Record Book 1st January 1918 to 23rd January 1919; Ch. SHORES – N. FRANKS – R. GUEST, *Above the Trenches*, s. 131–132; J. RAJLICH, *Na křídlech Světové války*, s. 422–424 a 489–490; J. RAJLICH, *Britští stíhači mezi Adíží a Piavou*. 1. část. Hobby Historie č. 29 (2015), s. 4–21, 2. část, Hobby Historie č. 30 (2015), s. 54–70.

51 ÖStA–KA, Wien, LFT, k. 180/5. Front-Tagesmeldg. Gen. Inspektor, Juni 1918, ÖStA–KA, Wien, LFT, k. 181/8. Frontlage Meldungen, Luftkampf, Juni 1918; ÖStA–KA, LFT, k. 3, Koluft 11. AK, Bericht über die Flugtätigkeit, vom 16. bis 30. Juni 1918; ÖStA–KA, LFT, k. 182, Monatsberichte d. Flik 9; ÖStA–KA, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1918; P. SCHIEMER, *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 153.



FOTO: KA

O první opravdu velkou porážku *Fliku 9J* se 19. 6. 1918 postaraly nad Planinou sedmi obcí stíhačky Sopwith Camel od 45. peruti RAF. Zde zachyceny na letišti Istrana (západně od Trevisa) počátkem roku 1918.

v dvojnásobné převaze, byla pouze větší zkušenost a taktická vyspělost britských útočníků, nebo nedostatky na vlastní straně. Pro to druhé by svědčilo to, že krátce nato byl degradován a zpátky k pěchotě (IR 16) odeslán chorvatský pilot *Zugsf. Fp. Josef Szimon*, jenž měl za sebou již 58 bojových akcí. Důvod: „zbabělost před nepřitelem...“⁵²

V průběhu června 1918 vykonal *Flik 9J* celkem 77 bojových letů (z toho Purm osm). Větší část, celkem 48, připadala na druhou polovinu měsíce, tedy ve prospěch podpory ofenzivy na Piavě, zahájené před úsvitem 15. června.⁵³ Setnina však zaplatila draze a v červenci nemělo být lépe.

Dalším neúspěšným dnem byl 7. červenec 1918, kdy se šestičlenný roj (*Kette*) Albatrosů D.III (Oef) vydal na doprovodný let po trase Ospedaletto–Col del Rosso–Asiago–Cima Ecker–Monte Bertiaga. Nad italskými liniemi poblíž La Montagnola se utkal se „čtyřmi Sopwithy“, ve skutečnosti však s italskými Hanrioty HD.1 od 76^a *Squadriglia da Caccia*. Přestože i v tomto případě byl *Flik 9J* v početní převaze, vzhledem k charakteru úkolu neměl volnost manévru a utrpěl dvě ztráty.

Korp. titl. Zugsf. Flgzf. Oswald Bierlotter, který byl na svém teprve osmém bojovém letu, se pokoušel útočit a po boji mu bylo uznáno jedno letecké vítězství (jediné, figurující na oficiálním kontě *Fliku 9J*).⁵⁴ Ve skutečnosti Italové vyvázli beze ztrát, zato Bierlotter to zaplatil strašnou smrtí. Jeho zhoubece, slavný *Tenente Silvio Scaroni*,

52 ÖStA–KA, Wien, AOK – Op.-Abt., k. 639, Chef des Luftfahrwesens 1918, Pers. Nr. 250/2429 – 250/2430 v 2. 7. 1918 u. 3. 7. 1918, Zgfr. F.P. Josef Szimon (*Flik 9J*), Zgfr. Flzfr. Alfred Buchberger (*Flik 11F*) – Degradierung zu Soldaten ohne Chargengrad.

53 ÖStA–KA, LFT, k. 182, Monatsberichte d. *Flik 9*.

54 Karl MEINDL, *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 8. Italienische Front 2. Teil 1918*. Selbstverlag, Wien 2007, s. 117.

Army Form W, 3548

Combats in the Air.

239
No. 156
257

Squadron: 45 Date: June 19th, 1918.

Type and No. of Aeroplane: 3 Sop. Camel, Type: 9, 25, 1, 1.

Armament: 3 Vickers mach. Locality: A.I.G.O.

Pilot: Capt. C.W. Howell, R.C. Duty: Close Patrol.

Observer: Result: Destroyed..... 6
Driven down out of control..... 3
Driven down..... 3

Height: 16,000 ft.

Remarks on Hostile Aircraft:—Type, armament, speed, etc.

(D.V's and D.III's.)

Narrative.

While on Close Patrol over ADLPH Plateau at 9.30 A.M., a number of H.A. flying singly singly and estimated at 9, were seen over our lines in the vicinity of VERONA at a height of 16,000 ft. Climbing slightly, and with his gun behind him, Capt. Howell led the patrol towards the enemy formation, 3 or 6 bursts of black "arabes" were then seen among the H.A. who immediately scattered and once towards the Idnee, which they crossed in the vicinity of 10.1.00, where they were met by 2 Sop. Camel. The patrol at 16,000 ft. immediately attacked.

Ident. Masters dived on a D.V. and a D.III immediately dived on Ident. Masters but was driven off by Capt. Howell.

Ident. J.A. Dowling then attacked a D.III which dived away. Ident. Dowling put in a loop turn and the D.III crashed in vicinity of St. Vincent. (Confirmed by Capt. Howell.)

A D.V. then dived on Ident. Dowling, who, after a long fight put in his in flames and the machine crashed in VAD D'ARSA, close to VERONA.

Capt. Howell meantime attacked a D.III and put in a loop turn, the machine went out of control and was seen to crash by Ident. Masters near CAMPORVENE.

Ident. Masters had a long fight with the D.V. and finally crashed his near VAD D'ARSA from a height of about 3,000 ft. seen by Ident. Dowling.

Capt. Howell at about this time attacked a D.V. over the VAD D'ARSA. This machine followed for some 4,000 ft. continually manoeuvring and finally crashed his on the side of the valley near ST. MARTA. This machine was seen out of control by Ident. Dowling and was seen to crash by Capt. Howell.

Capt. Howell then attacked a D.V. and followed him down for some distance continually half rolling, lost him for a moment, and was driven off by a loop turn and put in a loop turn at close range.

Ident. Dowling then dived vertically with a large volume of smoke coming from his and the wings folded back. The machine crashed on or near ST. MARTA. (Confirmed by Capt. Howell, Ident. Masters having disposed of the D.V. attacking a D.III and putting a burst into his, was seen out of control in vicinity of 10.1.00. Confirmation of this result is noted from witnesses on both sides.)

(Sigs) C.W. Howell, Capt., R.C. 45. Squadron, I.A.S. 45.
Ident. J.A. Dowling, Capt., R.C. 45. Squadron, I.A.S. 45.
Commanding Officer, Squadron.

FOTO: NA, Kew

Bojové hlášení 45. peruti RAF z 19. 6. 1918, zachycující debakl *Fliku 9J* z pohledu britské strany.



FOTO: sbírka autora

Jedním z pilotů Camelů 45. peruti RAF, kteří měli 19. 6. 1918 podíl na debaklu Purmova Fliku 9J, byl teprve devatenáctiletý Angličan Lt. Ernest H. Masters (* 1899, Oldbury, Worcestershire, Anglie). Připsal si při tom své třetí a čtvrté z pozdějších osmi vítězství. Zahynul krátce po skončení války, 24. 12. 1918, poté co v severní Francii se svým Camelem C54 kolidoval ve vzduchu s jiným letounem.



FOTO: via J. Benda

Český příslušník Purmova Fliku 9J, Zugsf. František Čurda (* 1892, Nová Ves nad Popelkou, okr. Semily, Čechy, † 19. 6. 1918, Canove di Roana u Asiaga). Oběť britských Camelů nad Planinou sedmi obcí.

Příjmení a jméno	František Čurda
Hodnost a pluk	vojín p. pl. 44
Datum a místo narození <small>(poliř. okres, země)</small>	1892 Nová Ves nad Popelkou, Čechy
Příslušnost <small>(poliř. okres, země)</small>	Čechy
Datum a místo úmrtí <small>(poliř. okres, země)</small>	19/VI 1918 Canove di Roana, Itálie
Datum pohřbu	20/VII 1938
Označení hřbitova a místo <small>(poliř. okres, země)</small>	Comunhitekt o Asiago, Itálie
Oddělení, číslo hrobu	
Opsáno podle	matulky jm. p. pl. 22
Úmrtí kniha: tom., fol.	II. 149
Tiskárna MNO. — 1193—30.	

FOTO: VUA-VHA

Po nešťasném Františku Čurdovi zbyl jen lístek v kartotéce padlých (s nesprávným datem úmrtí)...



FOTO: Michal V. via V. Štrupl

... a jméno na pomníku padlým z let 1914–1918 v jeho rodné Nové Vsi nad Popelkou na Semilsku.



FOTO: sbírka autora a M. Podlešák



FOTO: sbírka autora a M. Podlešák

Lt. i.d.Res. Alfred Heissenberger (* 1. 11. 1895, Vídeňské Nové Město) byl rád, že z bitvy 19. 6. 1918 vyvázl jen s poškozeným Albatrosem D.III (Oef) 153.187 – stejně jako všichni tři zbylí přeživší příslušníci *Fliku* 9J. Na druhé fotografii pózuje již v kabině Phönixu D.II. Patrně šlo o stroj ze stavu fakticky již vybitého *Fliku* 60J, kde s ním pravděpodobně létal *Stabsfeldwebel* Albin Heidl (* 23. 2. 1897, Prachomety, okr. Město Teplá, dnes část Toužimi, okr. Karlovy Vary).



FOTO: via R. Gentilli

Letiště Casoni, rok 1918. Hanriot HD.1 No 519 of 76^a *Squadriglia da Caccia*. Létal na něm *Tenente* Giuseppe Retino. Ze snímku je zřejmé, že splést si Hanrioty se Sopwithy bylo velmi snadné. Na první pohled se lišily jen různým vzepětím křídel.



FOTO: via P. Varriale

Další těžkou ránu uštedřily *Fliku* 9J mrštné italské Hanrioty HD.1 od 76^a *Squadriglia da Caccia*. Slavný italský stíhač *Tenente* (poručík) Silvio Scaroni (* 12. 5. 1893, Brescia, † 16. 2. 1977, Miláno) v kabině svého Hanriotu HD.1 č. 7517. Pilotoval ho i v boji 7. 7. 1918, kdy sestřelil průzkumný Brandenburg C.I a jednu z doprovodných stíhaček, Albatros D.III (Oef) od *Fliku* 9J. Scaroni vzpomínal, jak nešťastný pilot než aby uhořel, raději zvolil skok do hloubky pod sebou...

K. u. k. Luftfahrtruppen
Fliegerkompagnie Nr. 9

Verzeichnis B

über die im Monate Juni 1918 durchgeführten Flüge.

Flugzeugführer: Obstl.-i. Res. Alfred ZUGSDF. BIERTLOTTER

Nummer	Datum	Wahr	Ordnung	Zweck	Beiläufige Route	Apparat Nr.	Flöhe	Anmerkungen
1	19.	04 ^h	.		Vaher die 2-ten Flieger- kompanie zwischen Brenner- und Aste- gottal	153107	ja	Leistung 153.240
2	21.	45 ^h	.		Ospedaletto-Montebelluna-Flieger- kompanie-Orient-Perugia-Ospedalet- to	153107	ja	
3	22.	48 ^h	.		Ospedaletto-Montebelluna-Flieger- kompanie-Orient-Perugia-Ospedalet- to	153107	ja	

FOTO: KA

Heissenbergerova *Feindflugliste* za červen 1918 se záznamem o „leteckém boji se 4 Sopwithy“ 19. 6. 1918. Vrátil se z něj s poškozeným Albatrosem D.III (Oef) 153.187. Jak je ale zřejmé, po opravě s ním již o dva dny později mohl startovat do další akce.

jenž jeho sestřelením získal své již 27. vítězství, s hrůzou pozoroval, jak se marně pokouší uniknout plamenům, které po jeho přesné dávce zachvátily jeho stroj 153.240. Než aby uhořel zaživa, vztyčil se zoufalý Bierlotter v kokpitu a vypadl ven vstříc svému truchlivému konci. První pilotní padáky měly k c. a k. leteckým setninám přijít až v následujícím měsíci...

Jeho zkušenější kolega *Zugsf. Fp. Franz Pensl* měl více štěstí. Zasáhl ho druhý mrštný Hanriot, za jehož řízením seděl *Sergente Romolo Ticconi* (jeho 4. vítězství). Zraněn na rameni se však dokázal odpoutat z boje a nakonec nouzově přistál v Ospedalettu. Ovšem c. a k. stíhačům se nepodařilo ani ubránit doprovázený *Brandenburg C.I (U) 169.98* od *Flik 45D*, který měl tehdy základnu rovněž v Ospedalettu. Zasažený *Scaroni* (jeho 26. vítězství) se v plamenech zřítíl jižně od 1312 m n. m. vysoké hory Monte di Val Bella (jedno z památných míst tehdejších bojů čs. legionářů v Itálii). Jeho osádka, *Stabsfeldwebel Flgzf. Adalbert von Geller* a *Oblt. i.d.Res. Otto Haas* zahynula.

A k dovršení všeho italská útočníci dokázali donutit k přistání na letišti Casoni ještě *Phönix D.I* od spolupracujícího *Flik 14J*. Sotva totiž *Scaroni* přistál, zpozoroval, jak v nízkém průletu nad Bassanem pronásleduje jedna stíhačka druhou. Odstartoval tedy okamžitě znovu, ale zpočátku nebylo jasné, která stíhačka je spojenecká a která nepřátelská. Odpověď dostal vzápětí, když jedna z nich vypálila po jeho Hanriotu Hd. 7517. Dávce se mu podařilo uhnout přiškrcením plynu, takže protivník podletěl pod ním. Ostřílený *Scaroni* nezaváhal ani na okamžik. Vypálil dvě série a patrně dost přesně, neboť soupeř vzápětí havaroval poblíž letiště Casoni. Tímto třetím úspěchem dne *Scaroni* zvýšil své skóre na 28 vítězství.

Bylo těžko k uvěření, že nepřátelský pilot, *Zugsf. Fp. József Laczkó*, se z trosk *Phönixu* vyškrábal jen s lehkým zraněním. Po přistání vyšlo najevo, že oním druhým pilotem, který

FOTO: KA

FOTO: KA

Metrio, Zugsf. Berger der Flik 26 wurden am 5./7. im Raume des 2. Korps
gehört. Insessen und Flugzeug 329-48 verbrannt. -- Ballontätigkeit :
aufstiege in der Dauer von 1 1/2 Stunden. -- 11. a. k. :
13 aufklärungs- und foto. -- 14 Jagd. -- 1 radio. -- 1 fotoeinsitzer. -- inf
flug. -- frueh beobachtet. vora. klar. nach. beobachtet. -- flik 45 d.
flugzeug 169.68. pilot st. fubl. von geller. -- beobachter oblt. haas mit
begleitkette der flik 9 J luftkampf mit 4 fdl. kampffliegern. --
flugzeug 169.68 suedi. val bella brennend. abgestuertzt. -- von
begleitfliegern. -- flugzeug 53.240. pilot zugsf. bierlotter im gleichen
luftkampf hinter fdl. linie brennend abgestuertzt. -- begleitflugzeug
153.98. pilot zugsf. pensl oberarschuss im heimatshafen statt gelandet
auf la montagnola niedergebunden. -- bestaetigung ausstaendig. --
flik 55 J. -- flugzeug 122.22. pilot oblt. leiner mit stehendem propeller

gehörteten oblt. metrio. Zugsf. Berger der flik 26 wurden am
6/7 im raume des 2 korps gehört. Insessen und flugzeug 329-48
verbrannt. ballontätigkeit : 7 aufstiege in der dauer von 1 1/2
stunden. -- 11. a. k. : 13 aufklärungs- und foto. -- 14 jagd. -- 1 radio.
1. fotoeinsitzer. 1. inf. flug. -- frueh beobachtet vora. klar. nach.
beobachtet. -- flik 45 d. -- flugzeug 16968. pilot st. fubl. von geller
beobachter oblt. haas mit begleitkette der flik 9 J luftkampf mit
4 fdl. kampffliegern. -- flugzeug 16968 suedi. val bella brennend
abgestuertzt. -- von begleitfliegern flugzeug 53240 pilot zugsf. bierlotter
im gleichen luftkampf hinter fdl. linie brennend abgestuertzt. --
begleitflugzeug 15398 pilot zugsf. pensl oberarschuss im heimatshaf
oblt. gelandet. nach meldung der 3pt mess. komp 38 ein fdl. kampfflugze
auf la montagnola niedergebunden. -- bestaetigung ausstaendig. --
flik 55 J. -- flugzeug 122.22 pilot oblt. leiner mit stehendem
propeller vermutlich flaktraffer wegen eigene linie beglitten. -- 50/

Telegram s hlášením o pohřšování Albatrosů D.III (Oef) *Zugsf. Bierlottera* a zranění *Zugsf. Pensla* od *Fliku 9J*, jakož i o sestřelení jimi doprovázeného *Brandenburgu C.I 169.68* od *Fliku 45D*. Ve všech případech šlo o oběti italských Hanriotů.



FOTO: sbírka autora

Josef Laczkó (* 1896, Budapešť), pilot kooperujícího *Fliku 14J*, na snímku ještě jako desátník (*Korporal*). Bezprostředně po námi popisovaném boji *Fliku 9J* dne 7. 7. 1918 havaroval poblíž italského letiště Casoni a skončil v zajetí.

Maďara pronásledoval, byl *Sergente Raimondo Di Loreto*. Otřesený, ale celý Laczkó padl do zajetí. Byl to však zřejmě „nejlepší způsob, jakým pro něj za daných okolností mohla válka skončit“, jak mu Scaroni při osobním setkání neopomněl sdělit.⁵⁵

Velké umírání *Fliku 9J* pak pokračovalo i nadále. O další dva piloty přišel o pouhých jedenáct dní později, 18. července 1918. Trojice *Camelů* od 66. peruti RAF krátce po osmé hodině ranní v okolí Monte Baldo napadla hlídku *Albatrosů D.III* (Oef), která jako obvykle prováděla doprovod průzkumného stroje. Dva nováčci to zaplatili vlastními životy, aniž by *Camely* utrhly ztrátu.

Feldw. Flgzf. Walter Langthaler (byla to jeho teprve 6. bojová akce) byl naposledy spatřen kdesi nad Asiagem. Jeho truchlivý osud potvrdil až nález mrtvoly u vraku *Albatrosu D.III* (Oef) 153.252 poblíž lokality Monte Baldo. Jen o málo zkušenější *Korp. Flgzf. László Harangozó* (jeho 10. bojová akce) dokázal s hořícím strojem 153.180 ještě nouzově

⁵⁵ ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 3, Koluft 11. AK, Bericht über die Flugtätigkeit, vom 1. bis 15. Juli 1918; ÖStA-KA, LFT, k. 180/6. Front-Tagesmeldg. Gen. Inspektor, Juli 1918; ÖStA-KA, LFT, k. 182, Monatsberichte d. *Flik 9*; Roberto GENTILLI – Antonio IOZZI – Paolo VARRIALE, *Gli Assi dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*. Aeronautica militare, Ufficio storico, Roma 2002, s. 446 a 455.

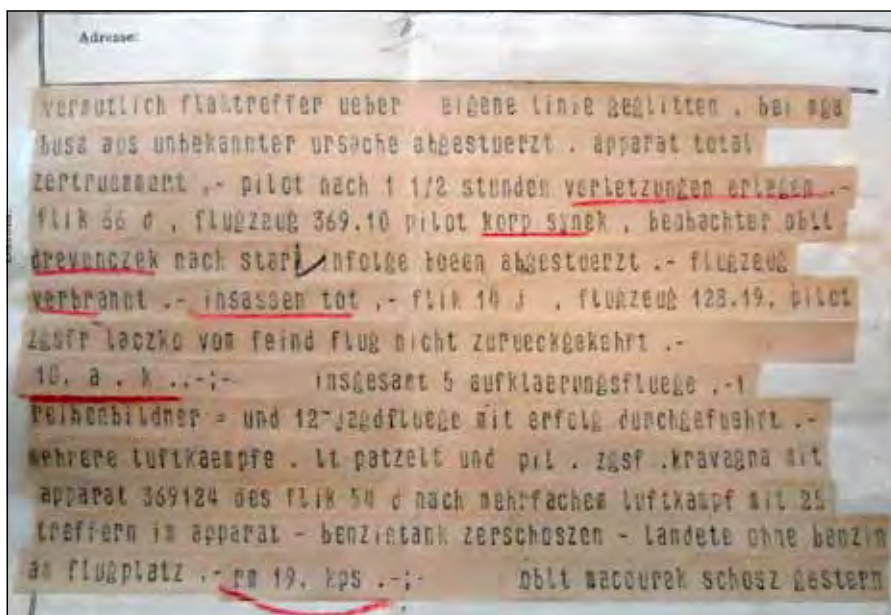


FOTO: KA

Telegram zmiňující mj. pohřešování *Zugsf. Laczka* a jeho *Phönixu D.I 128.19*.



FOTO: via F. Selinger

Sergente Raimondo Di Loreto pózuje u vraku *Laczkova Phönixu D.I 128.19*.



FOTO: via F. Selinger

Z hrozného havárie svého *Phönixu D.I 128.19* vyvázl *Laczkó* jen s lehkým zraněním. Nepříliš kvalitní, zato však raritní snímek jej – s ovázanou hlavou – zachycuje ve společnosti *Raimonda di Loreta*.



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák

Od března 1918 přicházely do výzbroje frontových stíhacích setnin první stroje Phönix D.II (dodáno celkem 45 kusů s motory Hiero o 200 k) a o dva měsíce později také Phönix D.IIa (48 kusů s motory Hiero o 230 i 200 k). Oproti předchozím Phönixům D.I se vyznačovaly především odlehčenou konstrukcí, díky níž se zlepšila stoupavost a maximální rychlost mírně stoupla na 180 km/h (u verze D.IIa vzrostla na 185 km/h). Také už byly vybaveny křídélky nejen na horní, ale i na spodní nosné ploše, což vynikajícím způsobem zlepšilo jejich manévrační schopnosti. Necelá stovka těchto stíhaček ovšem celkovou mizerii c. a k. stíhacího letectva vyřešit nemohla. Navíc většina pilotů stejně preferovala létání na poněkud rychlejších a spolehlivějších Albatrosech D.III (Oef) série 253, obecně považovaných za nejlepší stíhačky rakousko-uherského letectva.

Snímky zachycují pilota *Fliku 9J Lt. i.d.Res. Alfreda Heissenbergera* v Ospedalettu. Přestože jeho stroj má evidentně motor Hiero o 200 k, charakteristický pro Phönixy D.II sérií 122, 222 a 322, je dost možné, že jde o verzi D.IIa série 422. Pro ty sice byly určeny výkonnější Hiero o 230 k, ale v důsledku jejich nedostatku měl každý asi pátý vyrobený kus původní motory o výkonu 200 k. Někteří autoři se domnívali, že v tomto případě by mohlo jít o stroj 422.04, bližší studium této kvalitnější fotografie však ukazuje spíše na 422.31. Přestože stroj má původní trupové písmeno H nahrazeno písmenem T, na horní ploše křídla zůstalo. Snímek byl pořízen po nařízené změně výstavního označení v srpnu 1918. Jak je ovšem zřejmé, nové trámové kříže, navíc v nepředpisové (leč u *Fliky 9J* nikoli ojedinělé) podobě, jsou aplikovány zatím jen na směrovce, zatímco na křídlech zůstaly původní kříže.



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák



FOTO: sbírka autora via V. Palán

Polní letiště Ospedaletto, asi 35 kilometrů východně od Tridentu, červen nebo červenec 1918. Purmův stíhací Aviatik D.I (Berg) 101.12 („bílá 19“), pocházející z licenční produkce u nejmenšího rakouského leteckého producenta, vídeňské továrny Thöne & Fiala. K zajímavostem tohoto stroje patří méně obvyklá čtyřlístá vrtule Jaray (jejíž listy obvykle svíraly úhel 70°/110°) a také Purmův talisman, plyšový medvídek, uchycený na mezi-křídelní vzpěže, známý i z jeho Phönixu D.II.



FOTO: sbírka autora via V. Palán

Velitel *Fliky 9J, Hptm. Purm* v kabině svého „Bergu“ 101.12. Za pozornost stojí nestandardní velitelská „vymoženost“, teleskopický zaměřovač, pravděpodobně kořistního původu.



FOTO: via M. Podlešák

Ospedaletto, červenec 1918. Velitel *Fliku 9J*, *Hptm.* Purm (v důstojnické čepici) u svého stíhacího „Bergu“ 101.12. Muž se skeptickým výrazem v tváři a v letecké kukle s brýlemi je jeden z mála opravdu ostřílených polních pilotů *Fliku 9J*, důstojnický zástupce (*Offiziersstellvertreter*) Richard Müller. Z předchozího více než dvouletého působení průzkumného a stíhacího pilota u *Fliku 15/Fliku 15F* na srbské, černohorské, albánské a italské frontě (2. 10. 1915–7. 7. 1918) měl na kontě devět vítězství, z nichž čtyři byla potvrzena. U *Fliku 9J* však působil jen necelý měsíc a po vykonání pouhých tří bojových letů přešel 25. 7. 1918 k *Fliku 24D*.



FOTO: VHU-VHA

Stabsfeldwebel Richard Müller (* 1891, Unzmarkt, okr. Judenburg, Štýrsko), budoucí příslušník Purmova *Fliku 9J*, na kresbě z doby, kdy ještě sloužil u průzkumného *Fliku 15F*.



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák

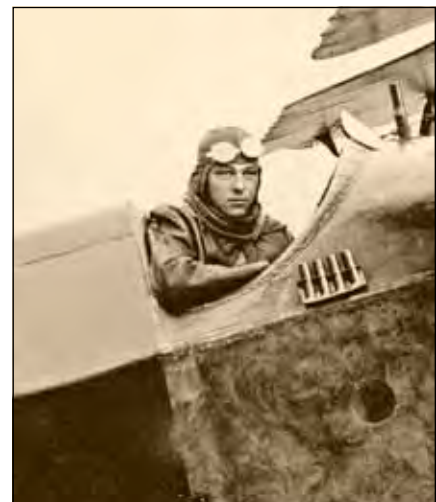


FOTO: sbírka autora via V. Palán

Korp. tit. Zugsf. Karl Linner (* 1896, Vídeň) s mechaniky a v kabině svého *Phönixu D.II 122.01* označeného osobním rychloidentifikačním písmenem. Letoun původně patřil do stavu *Fliku 60J*, u něhož údajně sloužil jako rezervní letoun slavného *Oblt. Fp.* Linke-Crawforda, jenž však preferoval létání na lehčím „Bergu“. Tato verze stíhacího *Phönixu* je od předchozí *D.I* na první pohled rozpoznatelná absencí opěrky hlavy pilota. Za pozornost stojí logo vídeňské firmy *Phönix-Flugzeugwerke A.G.* na směrovce a držák signálních raket na vnější straně kabiny v dosahu pilota. V troskách tohoto stroje nalezne Linner 8. 8. 1918 smrt v boji s britskými „*Brisfity*“ 139. peruti RAF nad městečkem Levico.



FOTO: sbírka autora

Bristol F.2B Fighter D.8084, který se 8. 8. 1918 tak neblaze zapsal do beztak krvavé historie *Fliku 9J*. Osádka 139. peruti RAF ve složení pilot *Captain Sydney Dalrymple* a jeho pozorovatel *2/Lt H. Baldwin* s ním během několika okamžiků sestřelila *Phönixy Korp. Linnera* a *Feldw. Pinkalského*, kteří letecky kryli návštěvu císaře v Pergine. Oba Vídeňáci zahynuli. Letiště Villaverla (severně od Vicenzy), léto 1918.



FOTO: Gavin Conroy

K. u. k. Luftfahrtruppen
Fliegerkompanie Nr. 9

Verzeichnis B

über die im Monate August 1918. durchgeführten Flüge.

Flugzeugführer: Vizefeldwebel J. Haška

Nummer	Datum	Uhrzeit	Wetter	Zweck	Beiläufige Route	Apparat Nr.	Verbleib	Anmerkung
1	8.	14.00	—	Sperrflug	Gewalttätig - Kainburg - Aarts - Wald - Grotte - Hof - Gumpoldsdorf - am Ort	72217	10	
2	8.	—	—	Sperrflug	Gewalttätig - Kainburg -	72217	10	4. 8. 1918. 10.00 Uhr auf dem Weg zum Ort Kainburg

J. Haška

FOTO: KA

Jeden z pouhých tří dodnes letuschopných historických „Brisfitů“ shodou okolností nese právě marking Dalrympleova stroje D.8084. Již několik roků je v majetku proslulého režiséra sira Petera Jacksona (mj. *Pán prstenů* a *Hobit* natočené podle románu J. R. R. Tolkiena). Létá na Novém Zélandu z letiště Hood ve městě Masterton. Oproti své historické předloze má však dvoulistou, nikoli čtyřlístou vrtuli. Pohání ji originální motor Rolls-Royce Falcon č. 1173, který pochází z jiného „Brisfitu“ téže 139. peruti, stroje D8075, ukořistěného Rakušany 22. 8. 1918 po nouzovém přistání na letišti Casarsa (psali jsme o tom ve studii *Velká válka, Arigiho „Brisfit“ a Pán prstenů*. HaV 2011, č. 4, s. 101–115).

„V leteckém boji se čtyřmi dvoustupňovými Brisfity smrtelně sestřelen“ („tödlich abgeschossen“). Pinkalského *Feindflugliste* se záznamem jeho posledního bojového letu 8. 8. 1918.



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák

Z pohřbu *Korp. Linnera a Feldw. Pinkalského* na hřbitově města Borgo.



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák

Rakve *Linnera* a *Pinkalského* s vystavenými dekoracemi. Oba byli *post mortem* vyznamenáni Zlatými medailami za statečnost.



FOTO: sbírka autora via V. Paláš



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák

Ospedaletto, léto 1918. Prvním letounem v řadě je Purmův Aviatik D.I (Berg) 101.12. Zbývají jsou zánovní Albatrosy D.III (Oef) série 153, převzaté od Fliku 55J.

přistát u obce Gallio nedaleko od Ronchi. Letoun na místě shořel. Těžce zraněného maďarského pilota jeho krajané odtransportovali na polní obvažiště c. a k. 101. pěšího pluku, ale tam brzy nato skonal.

Tentokrát byly nároky pilotů RAF poměrně přesné. Po jednom sestřeleném Albatrosu D.III hlásili Angličan Lt. Harry K. Goode, který pilotoval Camel B2363 (v 08.05 v prostoru Monte Baldo), a Kanadán Capt. William C. Hilborn na Camelu D8101 (v 08.07 v prostoru Stocaredo). Goode, jehož obětí se podle všeho stal nešťastný Langthaler, tak dosáhl svého prvního z celkových patnácti vítězství, Hilborn pátého ze šesti. Kromě toho ovšem třetí pilot, 2/Lt Geoffrey T. C. May (Camel D9414) hlásil sestřel dvoumístného Brandenburgů. Podle jeho hlášení měl v 08.07 havarovat v lese u Monte

Mosciagh. Mayovo jediné vítězství však rakouské záznamy vylučují, protože v tomto případě se svěřenec Fliku 9J dostal domů v pořádku.⁵⁶

Následkem těchto těžkých ztrát měl Flik 9J na konci července jen šest službyschopných pilotů plus jednoho v nemocnici.⁵⁷ Byl tedy na třetině tabulkových počtů a potřeboval doplnění. Po faktickém rozbití Linkeho Fliku 60J a smrti jejího velitele na konci července převzal Flik 9J část jeho zbylých pilotů i s jejich Phönixy D.II. Ty nyní doplňovaly klesající počet Albatrosů D.III (Oef). Přestože létal na lehčím Aviatiku (Berg) D.I (Th). Toho se tehdy u setniny vyskytoval jediný kus (později k němu přibyl ještě jeden nebo dva). Šlo o stroj č. 101.12 s raritní čtyřlístou vrtulí, který zachycuje i několik z příložených snímků.

56 ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 181/9. Front-Tagesmeldg. an LFT Kdo, Juli 1918; ÖStA-KA, LFT, k. 180/6. Front-Tagesmeldg. Gen. Inspektor, Juli 1918; ÖStA-KA, LFT, k. 3, Koluft 11. AK, Bericht über die Flugtätigkeit, vom 16. bis 31. Juli 1918; ÖStA-KA, LFT, k. 182, Monatsberichte d. Flik 9; P. SCHIEMER, *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 169–175, Christopher SHORES – Norman FRANKS – Russel GUEST, *Above the Trenches. A Complete Record of the Fighter Aces and Units of the British Empire Air Forces 1915–1920*, s. 171–172 a 194–195.

57 ÖStA-KA, LFT, k. 182, Monatsberichte d. Flik 9; Karl MEINDL, *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 8. Italienische Front 2. Teil 1918*, s. 47; P. SCHIEMER, *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 61.



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák

Fotografie, z nichž na jedné je technický důstojník, Lt. i.d.Res. Hans Schraml, nám dává nahlédnout do poměrně skromného materiálního vybavení technického personálu *Fliku 9J*.

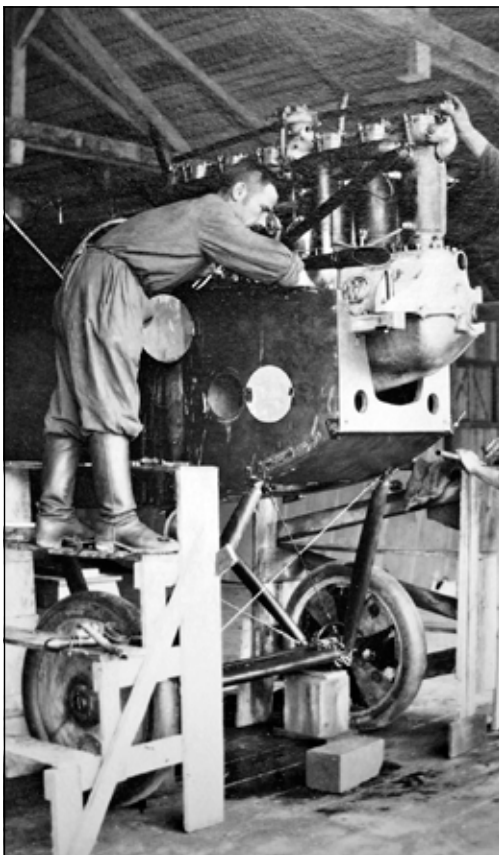


FOTO: sbírka autora via M. Podlešák

Usazování motoru Hiero z produkce vídeňské továrny Warchalowski, Eissler & Cie do motorového lože stíhacího Phönixu *Fliku 9J* v Ospedalettu. Šlo o poměrně delikátní záležitost, náročnou na přesnost a také na náležité vybavení správnými upínacími šrouby (často nedostatkovými), neboť právě u Phönixů bylo zaznamenáno několik případů nebezpečného uvolňování pohonné jednotky z lože za letu.

Důstojníci *Fliku 9J* v pohotovosti v Ospedalettu. *Hptm.* Purm uprostřed.



FOTO: sbírka autora

O logistickou podporu *Fliku 9J* a dalších leteckých setnin c. a k. 11. armády se staral *Fliegerpark 7* v Pergine. Přes něj putovaly na frontu nové letouny převzaté *Fliegerarsenalem* a prováděly se u něj i větší opravy, na něž nestačily technické prostředky polních setnin. Na snímku příslušníci *Flihu 7* při opravě stíhaček Aviatik D.I (Berg).



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák



FOTO: sbírka autora via V. Palán



FOTO: sbírka autora

Smišená výzbroj stíhacího Fliku 9J, zachycená v srpnu 1918 na jihotyrolském letišti Ospedaletto (asi 35 kilometrů východně od Tridentu). Vpravo Phönixy D.II, vlevo Albatrosy D.III (Oef).

Tentýž motiv, ale z druhé strany. Phönixy D.II si ponechaly rychloidentifikační trupová písmena, používaná u předchozího uživatele, Fliku 60J. Na prvním stroji s trupovým písmenem E v červeném pruhu létal Hptm. Purm. Následují stroje s písmenem M a R (Lt. Rodlauer).



FOTO: sbírka autora

Albatrosy D.III (Oef) obdržel Flik 9J od Fliku 55J, který je označoval bílými čísly na kýlovce. Pro lepší orientaci ve vzduchu se toto číslo opakovalo i na horní straně vodorovné ocasní plochy.

Lt. Bogusz u jednoho z Albatrosů D.III (Oef), na němž je patrné umístění taktického čísla (v tomto případě „bílá 11“) na svislé i vodorovné ocasní ploše.



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák

Polský příslušník *Fliku 9J*, Lt. Fp. Stanislaw Ritter von Bogusz (* 29. 7. 1895, Kobylanka, okr. Gorlice, Halič, domov. přísl. Lvov, † 16. 3. 1936, Lvov). Po maturitě na reálce byl 15. 2. 1915 povolán do armády, absolvoval školu jednoročních dobrovolníků a pak od 1. 9. 1915 do 15. 6. 1917 bojoval na ruské frontě na Volyni v řadách krakovského c. k. 46. polního houfnicového pluku (k.k. FHR 46). Na frontě se nechal 1. 11. 1915 aktivovat a 1. 8. 1916 zde byl povýšen z praporčíka (*Fähnrich*) na poručíka (Lt.). V červenci 1917 přešel dobrovolně k letectvu a absolvoval dvouměsíční kurz leteckých pozorovatelů u *Fliegeroffizierschule* ve Videňském Novém Městě. Od září 1917 pak bojoval na italském bojišti v Jižních Tyrolích v řadách *Fliku 48D*, vyzbrojeného převážně dvoumístnými stroji Hansa-Brandenburg C.I série 129 a 329. Zpočátku na nich létal jako pozorovatel, ale brzy jako pilot, neboť přímo na frontě absolvoval pilotní výcvik. Z celkem 23 bojových letů, které od 3. 9. 1917 do 13. 5. 1918 u *Fliku 48D* vykonal, podnikl jako pozorovatel 3 a zbylých 20 jako pilot, přičemž posledních šest (18. 2.–13. 5. 1918) dokonce jako stíhací pilot na doprovodných stíhačkách Albatros D.III (Oef) 53.38 a Phönix D.I 128.18 a 328.03. Po válce (formálně již od 1. 11. 1918) se stal aktivním důstojníkem polského letectva. Létal zde jak na francouzských stíhačkách SPADech S.7, tak i na dvoumístných Salmsonech Sal. 2. Avšak 19. 8. 1920 se na vlastní žádost ze zdravotních důvodů vrátil zpátky k dělostřelectvu a 1. 12. 1921 odešel do zálohy. Stal se statkářem v haličské obci Kowalówka u města Buczacz v tarnopolském vojvodství. O patnácti letech později zemřel ve Lvovské nemocnici ve věku pouhých 40 let. Portrétní snímek pochází ještě z dob jeho služby pilota u „dvoumístného“ *Fliku 48D*. Vedle odznaku polního pilota má na blůze dekorace, které obdržel většinou ještě jako dělostřelec. Zleva: *Bronzene Signum Laudis*, *Silberne Tapferkeitsmedaille 2. Klasse*, *Bronzene Tapferkeitsmedaille* (udělena dvakrát) a *Karl-Truppen-Kreuz*. Později přibyl ještě *Militär-Verdienstkreuz 3. Klasse mit Kriegsdekoration u. Schwertern*.



FOTO: sbírka autora via J. Butkiewicz



Stanislaw Bogusz již po válce jako důstojník polského letectva před stíhacím SPADem S.7.

FOTO: sbírka autora via J. Butkiewicz

Lt. Stanislaw Ritter von Bogusz ve svém Phönixu D.II 222.04 v Ospedalettu. Snímek lze datovat krátkým, asi třítydenním obdobím, mezi 21. 8. 1918, kdy Bogusz opět nastoupil službu po návratu ze čtyřtydenní dovolené (mezitím byly na počátku srpna zavedeny zde dobře viditelné nové trámové kříže), a 13. 9. 1918, kdy byl od *Fliku 9J* přemístěn na velitelství Skupiny armád polního maršála Boroeviče. Dosud nikdy nepublikované snímky jsou zajímavé ze dvou dalších důvodů. V první řadě popírají dlouho tradované tvrzení, že žádné stíhací Phönixy nenosily kamufláž typu lozence (tovární potisk potahového plátna šestiúhelníky ve třech nebo čtyřech tluměných pastelových barvách). Tyto snímky však hovoří jasnou řečí. Navíc v dosavadní literatuře se uvádělo, že Phönixy této série 222 byly poháněny motory Hiero o výkonu 200 k (147 kW) výhradně z produkce budapeštské továrny Ganz-Fiat (zkratka Fi). Zde dobře viditelná zkratka Bd však svědčí jasně o tom, že tento šestiválec ve skutečnosti vyrobila pražská Akciová společnost strojírna, dříve Breitfeld, Daněk & spol. (Maschinenbau A.G. vorm. Breitfeld, Daněk & Co.). Zde jen doplníme, že motory Hiero pocházely z dílny Ing. Otto Hieronima (1879–1922), slavného automobilového závodníka a někdejšího šéfkonstruktéra automobilky Laurin & Klement v Mladé Boleslavi.



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák

Tento Phönix D.II 122.05 označený hvězdou a půlměsícem původně sloužil u *Fliku 55J* v Pergine. Létal tam na něm mj. český Němec *Korp. Fp. Otto Kullas*. Po faktické přeměně kdysi proslulé „*Kaiser-Staffel*“ ve školu pro stíhací piloty v půli července 1918 s ním pak Kullas přešel jako posila k operačnímu *Fliku 9J* do Ospedaletta. (dole)



FOTO: sbírka autora via V. Palán

Ani po částečném doplnění stavu pilotů a výzbroje však neměl *Flik 9J* mnoho štěstí. Již 8. srpna 1918 před polednem se trojice jeho Phönixů D.II preventivně hlídkující nad rakouskými letišti v průběhu návštěvy císaře Karla I. na letišti Pergine, dostala do boje s trojicí dvoumístných Bristolů F.2B Fighter od 139. peruti RAF. Přestože byly vyrovnané, konečný výsledek tohoto *Sperrflugu* byl opět tristní.

Trojice obávaných „Brisfitů“ byla dobře seštrhaná nejen jako roj, ale i v jednotlivých osádkách. Vedl ji stroj D8084 („S“) s osádkou ve složení pilot *Captain* Sydney Dalrymple a jeho pozorovatel *Second Lieutenant* H. Baldwin. V boji, který se nad Levikem rozpoutal, sestřelil třiatřicetiletý australský pilot Phönix D.II 122.01 („L“), který řídil dvaadvacetiletý *Korporal Fp.* Karl Linner (byl na své 59. bojové akci). Takřka ve stejném okamžiku zasáhl pozorovatel téhož „Brisfitu“ čtyřiaadvacetiletého *Feldwebela Fp.* Johanna Pinkalského



FOTO: sbírka autora via T. Kopanski

Korp. Otto Kullas (kmenový příslušník te-rezinského IR 42), bývalý příslušník *Fliku* 55J („Kaiser-Staffel“), nastoupil k *Fliku* 9J dne 16. 7. 1918.



FOTO: sbírka autora via T. Kopanski

Zugsf. Wilhelm Holzer představoval další posilu od „Kaiser-Staffel“.



FOTO: sbírka autora

Příslušník *Fliku* 9J *Feldw. Fp.* Josef Schreier společně se svým mechanikem pózuji u stíhacího Phönixu D.II 122.12 na letišti Ospedaletto. Čtenář se nesmí nechat zmýlit datem uvedeným na snímku – 10. 9. 1918. V té době již Schreier u *Fliku* 9J nebyl, neboť v předcházejícím měsíci se vrátil k *Fliku* 55J. Snímek byl tudíž pořízen nejdříve a současně nejpozději v srpnu, neboť letoun již nese novou podobu výsostných znaků, platnou od počátku srpna 1918. Stopy po starých znacích jsou na horní ploše křídla ještě zřetelné.



FOTO: sbírka autora via M. Podlešák

Jedním z posledních důstojníků, kteří k *Fliku 9J* nastoupili, byl *Oblt. Fp. Josef Kretz* (* 15. 8. 1895, Zalaszd Hunyad, domov. přísl. Budapešť, Uhry). Původně sloužil u c. a k. 6. pěšího pluku (IR 6), který měl mužstvo z doplňovacího obvodu Novi Sad (Újvidék) ve Vojvodině, takže jej z 27 % tvořilo mužstvo srbochorvatské národnosti, 47 % německé a 32 % ostatních národností, hlavně maďarské. Než absolvoval pilotní a stíhací výcvik a nastoupil k *Fliku 9J*, měl za sebou téměř dva roky na frontě u pěchoty (kde byl dvakrát zraněn) a další téměř dvouleté působení v roli leteckého pozorovatele u *Fliku 31*, *Fliku 48* a *Fliku 40D* na rumunské, italské a ruské frontě. Pilotní výcvik zahájil ještě „v poli“ u *Fliku 48* (učitele létání mu tam dělal *Zugsf. Fp. Michael/Mihály Meissner*, který později padne v řadách *Fliku 9J*). V následujícím roce pak Kretz získal pilotní diplom FAI-Uhry č. 326. Po dokončení bojového stíhacího výcviku nastoupil k *Fliku 9J* dne 19. 9. 1918 a zůstal u něj až do zhroutení fronty. Po skončení války, kterou se mu podařilo přežít, si změnil jméno na *József Mátyásffy* (k podobnému procesu „nacionalizace“ jmen tehdy docházelo i v poválečném Polsku a Československu). Brzy mu bylo dáno bojovat znovu, tentokrát jako příslušník 4. *Vörös Repuloszárad* (4. rudý letecký oddíl) letectva Maďarské republiky rad. Často se uvádí, že 15. 6. 1919 měl dosáhnout sestřelu československého dvoumístného Bréguetu 14 od escadrilly BRE 590, s nímž se utkal v souboji nad Györem. Ve skutečnosti k jeho utkání s „Pepiky“ došlo již o den dříve, 14. 6. 1919, a o sestřelu maďarské dobové záznamy explicitně nehovoří. Uvádějí, že Mátyásffy odstartoval na stroji Aviatik (Berg) D.I proti letounu, který házel bomby na jeho mateřské letiště Győr, svedl s ním souboj a po návratu hlásil, že soupeř po krátkém utkání klouzal za druhou stranu Dunaje. Čs. záznamy souboj se stíhačkou, mylně identifikovanou jako Fokker D.VII, nepopírají, ale Bréguet se vrátil v pořádku na své letiště a francouzsko-česká osádka vyvázla bez zranění – tvořili ji por. François Fogues (Francouz) a kpt. Robert Ellner (Čech, bývalý velitel stíhacího *Fliku 56J*). Jediným oficiálním sestřelem, dosaženým ve vzdušném boji letectvem Maďarské republiky rad, tak zůstává dvoumístný rumunský UFAG C.I 161.156 (původně maďarský, ukořistěný Rumuny), sestřelený 12. 6. 1919 v prostoru Sajószöged (asi 20 km jihovýchodně od Miškolce) dvojicí Fokkerů D.VII (MAG), které pilotovali příslušníci 8. *Vörös Repuloszárad* László Újváry (bývalý stíhač *Fliku 56J* a *Fliku 42J*) a Géza Keisz (ex *Flik 42J*).



FOTO: Ch. Reiterer via M. Zelený

Přestože *Flik 9J* je spojen především s používáním Albatrosů D.III (Oef) a Phönixů D.II, postupně měl ve svém stavu několik kusů stíhaček Aviatik D.I (Berg). Patřil k nim i stroj 115.01, na němž u *Fliku 9J* na konci války létal *Oblt. Josef Kretz*. Z fotografie (pořízené ještě před předáním 115.01 do užívání této setnině) je patrná pověstná křehkost této konstrukce z dílny Julia von Berga.

Purmův nástupce ve funkci velitele *Fliku 9J*, *Oblt. i.d.Res. Fp. Stefan Stec* (* 25. 11. 1889, Lvov, † 11. 5. 1921, Varšava-Mokotów), jedna z legend polského letectva. Původně záložní důstojník sapérů před nástupem k *Fliku 9J* sloužil dva a půl roku u letectva na ruské frontě (u „dvoumístného“ *Fliku 3* jako letecký pozorovatel) a pak na italské (u transformovaného stíhacího *Fliku 3J* jako pilot). V barvách habsburské monarchie podnikl kolem 200 bojových letů a získal tři potvrzená letecká vítězství. Další dvě přidal v polsko-ukrajinské válce. Jednou z jeho tehdejších obětí se měl stát ukrajinský Nieuport, který shodou okolností pilotoval Franz Rudorfer (* 29. 8. 1897, Vídeň, † 13. 11. 1919, Turín), známé rakouskou-uherské eso od bývalého *Fliku 51J*, létající po válce v ukrajinských službách. Ve skutečnosti však 29. 4. 1919 v okolí Lvova sestřelen nebyl. Rudorfer v souboji se Stecem (který pilotoval hornoplošný Fokker D.VIII) předstíral bezvládný pád, v němž pronásledovatel zmlkl ve vrstvě nízké oblačnosti, což Stece utvrdilo, že jej „dostal“. Rudorfer ale nakonec s námahou stroj vyrovnal nízko nad zemí a nezraněn nouzově přistál v blízkosti města Krasne (asi 35 km východně od Lvova). Pro nás je zajímavé, že o čtyři týdny později, 25. 5. 1919, Rudorfer na tomto svém Nieuportu 23 č. 3598 uletěl z Ukrajiny do Československa. Zatímco on sám se po krátké internaci vrátil do Vídně, jeho letoun se dostal do inventáře čs. letectva.



FOTO: sbírka autora via J. Burkiewicz

Tab. č. 2 Důstojníci, piloti a letečtí mechanici *Fliegerkompagnie 9J*

funkce	hodnost a jméno	původ	kmenový útvar	příchod [^]	odkud	odchod	kam
důstojníci							
<i>Kommandant – Feldpilot</i>	<i>Hptm.</i> Ludwig Purm	český Němec	IR 91	23. 4. / 4. 5. 1918	<i>Flik 41J / Flars</i>	15. 9. 1918	<i>Kmdt. d. JG d. 6. Armee</i>
<i>Kommandant – Feldpilot</i>	<i>Oblt. i.d.Res.</i> Stefan Stec	Polák	SB 52	? 9. 1918	<i>Flik 3J</i>		
<i>Technischer Offizier</i>	<i>Oblt.</i> Josef Kirchner		IR 69	15. 10. 1916	<i>Flek 1</i>	16. 6. 1918	<i>Flik 15F</i>
<i>Technischer Offizier</i>	<i>Lt. i.d.Res.</i> Johann Schraml	Hornorakušan	FHR 14	8. 5. 1918	<i>Koluft 11. AK</i>	8. 10. 1918	studijní dovolená
<i>Kanzlei Offizier</i>	<i>Lt. a.D.</i> Johann Veith	český Němec ?	Sch.R. 6	8. 5. 1918	<i>Koluft 11. AK</i>		
<i>Chefpilot – Feldpilot</i>	<i>Oblt.</i> Karl Kneifel	český Němec	IR 91	? 5. 1918	<i>Flik 24D</i>	1. 6. 1918	formálně přidělen k <i>Fliku 9J</i> , ale zahynul při let. nehodě při přeletu ještě u <i>Fliku 24D</i>
<i>Feldpilot</i>	<i>Lt. i.d.Res.</i> Stanislaw Ritter von Bogusz	Polák	FHR 146	29. 5. 1918	<i>Flik 48D</i>	13. 9. 1918	<i>Luftschutzoffizier b. HGKmdo</i> Boroevic, (dovolená 23. 7. – 20. 8. 1918)
<i>Feldpilot</i>	<i>Lt. i.d.Res.</i> Alfred Heissenberger	Dolnorakušan	TKJR 4	? 6. 1918	<i>JagdFlgSch.</i>	? 9. 1918	nemocnice (1.–24. 8. 1918)
<i>Feldpilot</i>	<i>Lt. i.d.Res.</i> Alois Rodlauer	Hornorakušan	IR 12	9. 7. 1918	<i>Flik 60J</i>	? 10. 1918	zraněn při havárii , odvezen do nemocnice v Borgo (dovolená 26. 8. – 28. 9. 1918)
<i>Feldpilot</i>	<i>Oblt.</i> Josef Kretz	Maďar	IR 6	19. 9. 1918	<i>Koluft 11. AK</i>		
poddůstojníci – piloti/pošní piloti							
<i>Feldpilot</i>	<i>Feldw.</i> Lajos Telessy	hornozezemský Maďar	IR 34	? 5. 1918	<i>Flik 21D</i>	10. 6. 1918	zemřel na následky zranění z 9. 6. 1918
<i>Feldpilot</i>	<i>Korp. tit. Zugsf.</i> Karl Linner	Vídeňák	FJB 14	? 5. 1918	<i>Flik 24D</i>	8. 8. 1918	Padl
<i>Feldpilot</i>	<i>Feldw.</i> Michael Meissner	dunajský Šváb		30. 5. 1918	<i>Flik 48D</i>	19. 6. 1918	Padl
<i>Feldpilot</i>	<i>Zugsf.</i> Franz Pensl		IR 4	? 5. 1918	<i>Flik 48D</i>	7. 7. 1918	zraněn, 22. 9. 1918 k <i>Flet</i>
<i>Feldpilot</i>	<i>Feldw.</i> István Kirják	Maďar	IR 51	? 5. 1918	<i>Flik 55J</i>	23. 7. 1918	<i>Flet</i> (k <i>Flik 9J</i> přidělen formálně, t. č. v nemocnici)
<i>Feldpilot</i>	<i>Zugsf.</i> Josef Szimon	Chorvat	IR 32	30. 5. 1918	<i>Flik 48</i>	5. 7. 1918	IR 16 (od 27. 6. v nemocnici č. 1608 v Borgu, degradace, přemístění k pěchotě)
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Korp. tit. Zugsf.</i> Oswald Bierlotter	Štýřan ?	FKR 9	25. 6. 1918	<i>Flik 55J</i>	7. 7. 1918	Padl
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Zugsf.</i> László Harangozó	Maďar	SB 12	? 6. 1918	10. AK	18. 7. 1918	Padl
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Korp.</i> František Čurda	Čech	IR 74	? 6. 1918	<i>Flet</i>	19. 6. 1918	Padl
<i>Feldpilot</i>	<i>Feldw.</i> Johann Pinkalsky	Vídeňák	IR 4	? 6./26. 7. 1918	<i>Flet</i>	8. 8. 1918	Padl
<i>Feldpilot</i>	<i>Offzstv.</i> Richard Müller	Štýřan	IR 27	7. 7. 1918	<i>Flik 15F</i>	25. 7. 1918	<i>Flik 24D</i>
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Feldw.</i> Walter Langthaler	slezský Němec ?	IR 100	10. 7. 1918	<i>Flik 55J</i>	18. 7. 1918	Padl
<i>Feldpilot</i>	<i>Zugsf.</i> Wilhelm Holzer	Teršťan	IR 97	16. 7. 1918	<i>Flik 55J</i>	? 7. 1918	<i>Flik 55J</i> , pak <i>Flik 24D</i>
<i>Feldpilot</i>	<i>Zugsf.</i> Josef Schreier		IR 84	16. 7. 1918	<i>Flik 55J</i>	? 8. 1918	<i>Flik 55J</i>
<i>Feldpilot</i>	<i>Zugsf.</i> Otto Kullas	český Němec	IR 42	16. 7. 1918	<i>Flik 55J</i>	? 8. 1918	<i>Flik 55J</i>
<i>Feldpilot</i>	<i>Feldw.</i> Franz Wiesmayer		IR 59	5. 9. 1918	<i>FFISch. Pergine (Flik 55J)</i>		
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Offzstv.</i> Vinzenz Gyengye		IR 46	5. 9. 1918	<i>FFISch. Pergine (Flik 55J)</i>		
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Korp.</i> Otto Kästner			5. 9. 1918	<i>FFISch. Pergine (Flik 55J)</i>		
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Zugsf.</i> Walter Priebsch		FAR 108	5. 9. 1918	<i>FFISch. Pergine (Flik 55J)</i>		
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Zugsf.</i> Eusebius Tonigar		IR 41	5. 9. 1918	<i>FFISch. Pergine (Flik 55J)</i>		
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Offzstv.</i> Rudolf Seifert		GAR 2	? 9. 1918	<i>FFISch. Pergine (Flik 55J)</i>		
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Feldw.</i> Ruppert Schwabl		FAR 3	? 9. 1918	<i>Flik 55J</i>		
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Feldw.</i> Viktor Nittner			? 9. 1918	<i>Flik 55J</i>		
<i>Flugzeugführer</i>	<i>Korp.</i> Josef Tomola		ElektroErsAbt	? 9. 1918		20. 9. 1918	zahynul při cvič. Letu
poddůstojníci a mužstvo – letečtí mechanici							
<i>App.Wart.</i>	<i>Zugsf.</i> Franz Adam		LFT				
<i>App.Wart.</i>	<i>Zugsf.</i> Demeter Konfederat		LFT				

funkce	hodnost a jméno	původ	kmenový útvar	příchod ^A	odkud	odchod	kam
App.Wart.	Korp. tit. Zugsf. Ladislaus Mozga		LFT				
App.Wart.	Korp. tit. Zugsf. Rudolf Emich		LFT				
App.Wart.	Korp. tit. Zugsf. Gottfried Kainich		LFT				
App.Wart.	Korp. Franz Vlk		LFT				
App.Wart.	Korp. Josef Mattern		LFT				
App.Wart.	Lst. Korp. Franz Ruban		LFT				
App.Wart.	Korp. Emanuel Moser		LFT				
App.Wart.	Gefr. tit. Korp. Emil Erdmann		LFT				
App.Wart.	Lst. Gefr. tit. Korp. Johann Uher		LFT				
App.Wart.	Gefr. Andreas Szilagyi		LFT				
App.Wart.	Lst. Gefr. Otto Pirker		LFT				
App.Wart.	Lst. Gefr. Josef Hofmann		LFT				
App.Wart.	L.S. tit. Gefr. Max Reschner		LFT				
App.Wart.	L.L.S. tit. Gefr. Franz Glanner		LFT				
App.Wart.	L.S. Max Azmann		LFT				
App.Wart.	L.S. Gustav Rücker		LFT				
App.Wart.	L.L.S. Josef Andrassy		LFT				

Pramen: ÖStA-KA, Wien, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens, Kriegseinteilungslisten der Fliegerformationen 1914–1918; ÖStA-KA, LFT, k. 182, Monatsberichte d. Flík 9; ÖStA-KA, LFT, k. 22, Tagesbefehle der k.u.k. Luftfahrtruppen Nr. 1–53, 1. 1. – 30. 9. 1918; ÖStA-KA, LFT, k. 22, Chef des Luftfahrwesens Befehl Nr. 1–3, 1.– 19. 10. 1918, LFT, k. 14–15, k.u.k. Fliegerersatztruppe Tagesbefehle 1917–1918, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 1–9, LFT, sign. 26/1-26/3 – Offizierskarthotek, sign. 56/1-56/3 – Mannschaft-Evidenz, LFT Personalakten, k. 1–52, LFT, k. 2, Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen 1917–1918, NL, B2072. Einteilungslisten der k.u.k. Fliegerkompagnien 1914–1918, Verlustlisten. K.u.k. Kriegsministerium, Wien 1917–1919; NA, Kew, AIR 1/2128/207/81/1. Summaries and Reports of Operations of British Force in Italy, 14th Wing and Air Intelligence, December 1917 to November 1918; Peter SCHIEMER, Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen, s. 73–75.

Pozn.: A) Datum příchodu (a často i odchodu) k setnině je třeba brát jako orientační. Obvykle je uvedeno datum vydání příslušného rozkazu, které se však od data faktického nástupu k setnině zpravidla lišilo. Rozkaz byl obvykle vydáván se zpožděním, někdy dokonce v době, kdy dotyčný již k jednotce nastoupil, nebo dokonce u ní již padl. Pokud tedy bylo autorovi známo datum faktického nástupu k jednotce (zpravidla podle příslušného měsíčního hlášení setniny nebo z dalších spolehlivých zdrojů), je tedy přednostně uvedeno, neboť má větší vypovídací hodnotu nežli datum vydání rozkazu.

Zkratky:

AK – Armeekommando (velitelství armády), App.Wart. – Apparaturwärter (letecký mechanik), FAR – Feldartillerieregiment (polní dělostřelecký pluk), FFISch. – Feldfliegerschule (polní letecká škola), FHR – Feldhaubitzenregiment (polní houfnicový pluk), FJB – Feldjägerbataillon (prapor polních myslivců), FKR – Feldkanonenregiment (polní kanonový pluk), Flars – Fliegerarsenal (letecký arsenal), Flek – Fliegerersatzkompagnie (letecká náhradní setnina), Flep – Fliegeretappenpark (letecký etapní park), Flet – Fliegerersatztruppe (letecké náhradní oddíly), Flgzf – Flugzeugführer (pilot), polním pilotem (Fp.) se stával zpravidla až po úspěšném absolvování deseti bojových letů (Feindflüge), Flík – Fliegerkompagnie (letecká setnina), Flip – Fliegerpark (letecký park), Fp – Feldpilot (polní pilot), i.d. Res. – in der Reserve (v záloze), IR – Infanterieregiment (pěší pluk), Koluft – Kommandant der Luftstreitkräfte (velitel letectva, zpravidla na úrovni armády), od září 1918 KafI – Kommandant der Armeeflieger, LFT – Luftfahrtruppen (letecké oddíly, letectvo), Lst. – Landsturm (domobrana), SB – Sappeurbataillon (sapérský prapor), Sch.R – Schützenregiment (střelecký pluk), TKJR – Tiroler Kaiserjägerregiment (pluk tyrolských císařských myslivců)

Tab. č. 3 Ztráty pilotů Flík 9J

datum	letoun	pilot	osud	místo nebo prostor	příčina
9. 6. 1918	Albatros D.III (Oef) 153.151	Feldw. Fp. Lajos Telessy	padl	Marter, Suganské údolí	těžce zraněn v leteckém boji s Camely od 66. peruti RAF, zemřel 10. 6. 1918 v nemocnici v Leviku
19. 6. 1918	Albatros D.III (Oef) 153.47	Feldw. Fp. Michael Meissner	padl	Val d'Assa	sestřelen v plamenech v leteckém boji s Camely 45. peruti RAF
19. 6. 1918	Albatros D.III (Oef) 153.71	Zugsf. Flgzf. František Čurda	padl	Asiago	sestřelen v plamenech v leteckém boji s Camely 45. peruti RAF
7. 7. 1918	Albatros D.III (Oef) 153.240	Korp. tit. Zugsf. Flgzf. Oswald Bierlotter	padl	Monte di Val Bella, nepř. území	sestřelen v plamenech v leteckém boji s Hanrioty od 76. Squadriglie
7. 7. 1918	Albatros D.III (Oef) 153.98	Zugsf. Fp. Franz Pensl	zraněn	Monte di Val Bella	zraněn na rameni v leteckém boji s Hanrioty od 76. Squadriglie, nouzově přistál v Ospedalettu
18. 7. 1918	Albatros D.III (Oef) 153.252	Feldw. Flgzf. Walter Langthaler	padl	Monte Baldo, nepř. území	sestřelen v leteckém boji s Camely 66. peruti RAF
18. 7. 1918	Albatros D.III (Oef) 153.180	Korp. Flgzf. László Harangozo	padl	Ronchi, nepř. území	sestřelen v plamenech v leteckém boji s Camely 66. peruti RAF, s hořícím letounem nouz. přistál u Gallia a podlehl svým zraněním
8. 8. 1918	Phönix D.II 122.01	Zugsf. Fp. Karl Linner	padl	Levico	sestřelen v plamenech v leteckém boji s Bristoly F.2B Fighter od 139. peruti RAF
8. 8. 1918	Phönix D.II 222.12	Feldw. Fp. Johann Pinkalsky	padl	Levico	sestřelen v plamenech v leteckém boji s Bristoly F.2B Fighter od 139. peruti RAF
20. 9. 1918	Aviatik (Berg) D.I (Th) 101.01	Korp. Flgzf. Josef Tomala	padl	Ospedaletto	zřícení letounu při cvičném letu v důsledku zborcení křídla
?. 10. 1918		Lt. i.d.Res. Fp. Alois Rodlauer	zraněn	Ospedaletto	zřícení letounu na vlastním letišti



FOTO: sbírka autora via V. Palán

Velitel *Fliku 9J*, *Hptm.* Ludwig Purm, před svým *Phönixem D.II* (pravděpodobně jde o stroj 122.16) s písmenem E na trupu. Význam písmene E není objasněn, protože u *Fliku 9J* (ani u *Fliku 60J*, kde stroj předtím sloužil) nelétal žádný pilot s příjmením začínajícím na E. Nelze ovšem vyloučit souvislost s nějakým dívčím jménem. Každopádně i u tohoto stroje nacházíme na vzpěře Purmův osobní talisman, plyšového medvídka. Snímek byl pořízen na letišti Ospedaletto v červenci nebo v srpnu 1918. Letoun přežije boje a – stále s písmenem E na trupu, ale již s novou podobou výsostných znaků – na počátku listopadu 1918, jej po skončení bojů italští vojáci naleznou mezi rakousko-uherskými letouny, zanechanými v Brixenu.



Ospedaletto, přelom července a srpna 1918. Bývalý pilot Linkeho *Fliku 60J Lt. i.d.Res. Fp.* Alois Rodlauer, jenž k *Fliku 9J* nastoupil 9. 7. 1918, pózuje před *Phönixem D.II* označeným na trupu osobním identifikačním písmenem R.



FOTO: sbírka autora via V. Palán



(jeho 23. bojová akce) za řízením stroje 222.12. Piloti – v obou případech to byli Vídeňáci – našli v troskách svých strojů smrt. Když se to císař Karel I. dozvěděl, udělil oběma Zlaté medaile za statečnost (GTM) – samozřejmě *post mortem*.

Všechny tři „Brisfity“ se pak bezpečně vrátili na základnu. Dalrymple, jenž za války dosáhl celkem pěti oficiálně potvrzených sestřelů (z toho čtyři nad Itálií), získal tehdy nově zaváděný Záslužný letecký kříž (DFC).⁵⁸

⁵⁸ NA, Kew, AIR 1/1562/204/80/30. Squadron Record Book of Z-Flight No 34 Squadron and No 139 Squadron, 25 June 1918 to 25 January 1919, AIR 1/1574/204/80/74, 14th Wing RAF Squadron Record Book No 139 Squadron, 13 July 1918 to 29 January 1919; ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 388, Luftsieg 1915–1918 (1. 8. – 28. 10. 1918); ÖStA-KA, LFT, k. 181/10. Front-Tagesmeldg. an LFT Kdo, August 1918, LFT, PA, k. 35 – Johann Pinkalsky; ÖStA-KA, LFT, k. 182, Monatsberichte d. Flik 9; *Verlustliste Nr. 707 ausgegeben am 3. 1. 1919*, s. 35 a 48; Jon GUTTMAN, *Bristol F 2 Fighter Aces of World War 1*. Osprey Aircraft of the Aces 79. Osprey, Oxford 2007, s. 72–73; Ch. SHORES – N. FRANKS – R. GUEST, *Above the Trenches*, s. 131–132; J. RAJLICH, *Na křídlech Světové války*, s. 667–669; Jörg C. STEINER, *Heldenwerk 1914–1918. Die Träger der Goldenen Tapferkeitsmedaille und der Goldenen Tapferkeitsmedaille für Offiziere im Ersten Weltkrieg*. Herausgegeben vom Institut für Auszeichnungswesen und Uniformkunde Wien – Frankfurt – Znaim 2010; Jan ZAHÁLKA – Petr A. TESÁŘ – Sigmund TYRLIK, *Phönix D.I – D.III*. JaPo, Hradec Králové 2005, s. 36.

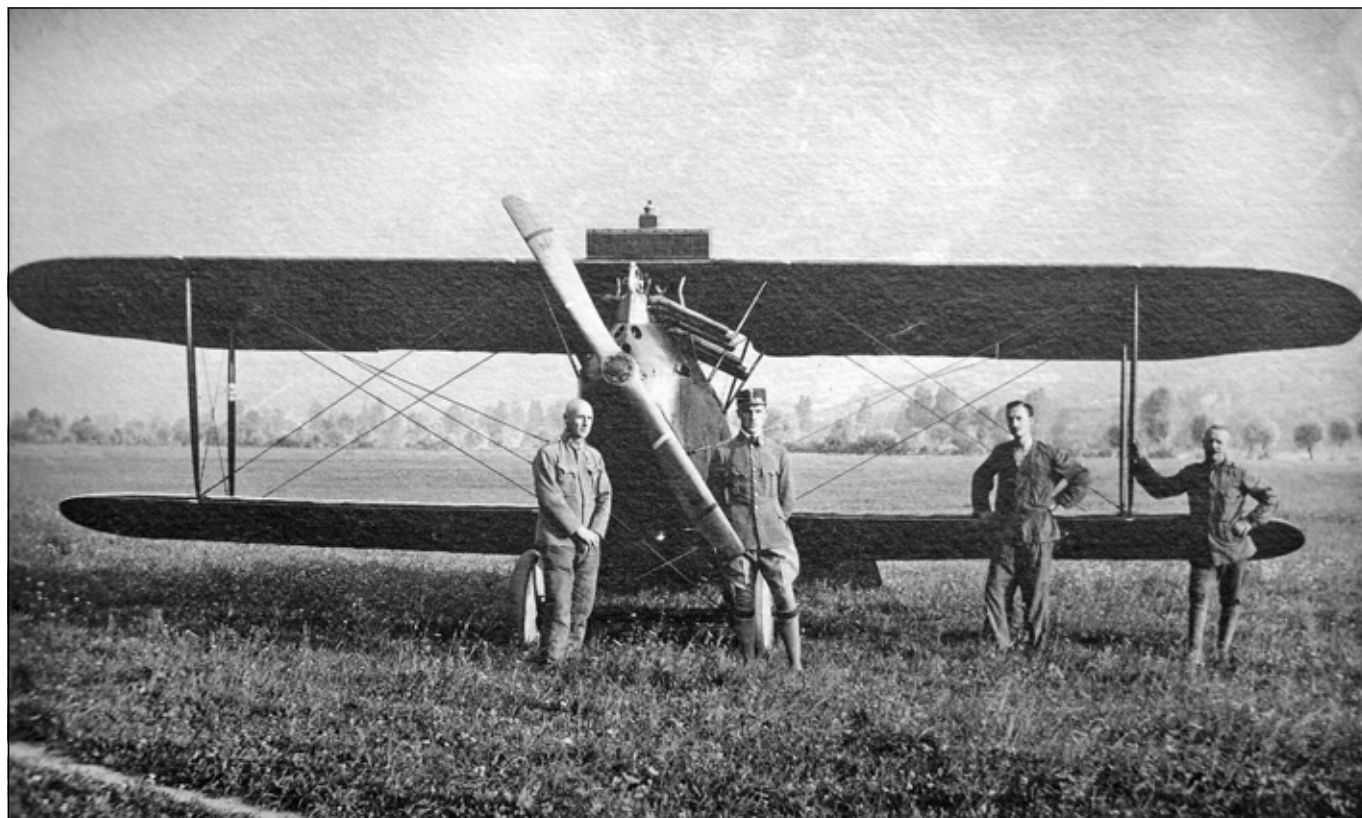


FOTO: sbírka autora via M. Podlěšák

Lt. Rodlauer se svými mechaniky před svým Phönixem D.II, na němž létal u Fliku 60J i u Fliku 9J. Ospedaletto, přelom července a srpna 1918.

Lt. i.d.Res. Fp. Alois Rodlauer (* 5. 7. 1897, Urfahrt u Lince, Horní Rakousy, † 26. 4. 1975, Lince). Původně příslušník komárenského c. a k. 12. pěšího pluku (IR 12 „Parmann“), jehož mužstvo bylo z 58 % maďarské, 31 % slovenské a 11 % ostatních národností. Po ukončení stíhacího výcviku nastoupil 17. 3. 1918 službu u Fliku 60J ve Feltre. Již o deset dní později, 27. 3. 1918, však těžce havaroval u obce Marter v Suganském údolí (Val Sugana). Došlo k tomu v průběhu přeletu nového letounu Aviatik D.I (Berg) 115.32 (Lo) z Fliegerparku 7 v Pergine k jeho Fliku 60J. Příčinou byla porucha motoru, po níž následoval pokus o nouzové přistání, kterému se ve finále postavila do cesty terénní překážka. Z úplně rozbitého stroje sice Rodlauer vyvázl živý, ale z ošetřování v nemocnicích v Leviku a v Krnově (Jägerndorf) se mohl k jednotce vrátit až v květnu. O další dva měsíce později pak nastoupil k Fliku 9J, u něhož pak v říjnu 1918 opět havaroval, tentokrát poblíž vlastního letiště Ospedaletto. Po anšlusu bude v roce 1939 povolán do německé *Luftwaffe*, kde bude záhy povýšen na kapitána (*Hauptmann*). S ohledem na věk se již nezúčastní aktivní bojové činnosti. Nejprve bude sloužit jako styčný a cenzurní důstojník *Luftwaffe* v Krakově v okupovaném Polsku, pak jako pobočník generálního komisaře průmyslu v srbském Bělehradě, v roce 1943 se dočká povýšení na majora. V dobových rakousko-uherských záznamech není zmiňováno žádné vítězství, které by mu bylo za 1. světové války oficiálně přiznáno. V roce 1942 (!) však v dopise adresovaném *Zweigstelle Wien* uvede, že jich získal pět. V rámci prověřování tohoto údaje bude osloven i Purm, který tuto možnost nevyloučí. I díky Purmovu svědectví tedy Rodlauer dodnes figuruje na seznamu rakousko-uherských leteckých es, i když pochybnosti o tom patrně již nikdy nevymizí.

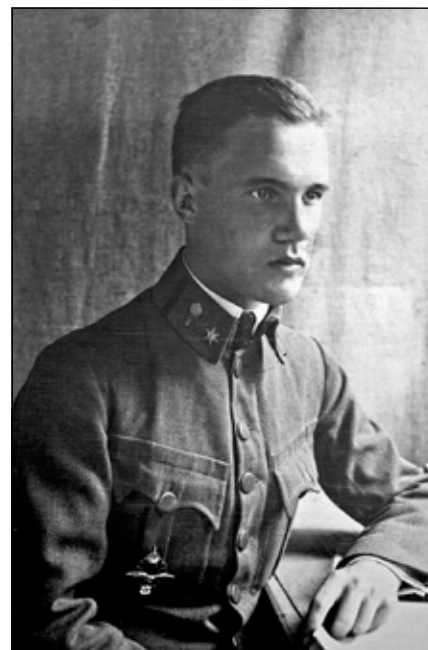


FOTO: sbírka autora

Soumrak c. a k. stíhacího letectva

Následkem uvedených ztrát se stav službyschopných pilotů Fliku 9J ztenčil tentokrát na pouhých pět,⁵⁹ tedy méně než třetinu předepsaných stavů. Následujících pět týdnů tedy byla setnina vyřazena z operační činnosti, aby doplnila ztráty a docvičila piloty. Potřebovala se

vzpamatovat také morálně, protože mezi piloty nepanovala zrovna dobrá atmosféra. „Těžké personální ztráty vedly k nárůstu napětí mezi velitelem a jeho podřízenými, kteří ho obviňovali ze zmateného velení a dokonce ze zbabělosti,“ píše Karl Meindl, jeden z rakouských badatelů. „Každopádně ztráty personálu i materiálu byly vysoké.“⁶⁰ Oproti tomu dnes již zesnulý

59 ÖStA-KA, LFT, k. 182, Monatsberichte d. Flik 9; Karl MEINDL, *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 8. Italienische Front 2. Teil 1918*. Selbstverlag, Wien 2007, s. 47.

60 Johannes HEUBEL – Karl MEINDL, *Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 7. Italienische Front 1. Teil 1918*. Selbstverlag Karl Meindl, Wien 2005, s. 8.



FOTO: sbírka autora via V. Palán



FOTO: sbírka autora via V. Palán

Hptm. Purm v pilotní kabině dvoumístného Brandenburgu C.I (U) 269.170. Také tento snímek byl pořízen na polním letišti Ospedaletto. Z konfigurace okolí je zřejmé, jak obtížné a nebezpečné bylo startovat a přistávat v údolí, ohraničeném vysokými a strmými skalami.



FOTO: Aeronautica Militare Italiana via P. Varriale

Němí svědkové zániku. V prvních listopadových dnech roku 1918 našli vítězští Italové v Brixenu (Bressanone) větší množství rakousko-uherských letounů. Pro různá poškození již nebyly letuschopné, jejich zkázu pak dovršili lovci suvenýrů. Vedle tří Phönixů D.II šlo především o nejméně šest Albatrosů D.III (Oef), z nichž některé zachycuje tento snímek. Je velmi pravděpodobné, že pocházely právě ze stavu Fliku 9J, který byl v Brixenu oficiálně rozpuštěn.

Dr. Martin O'Connor Hptm. Purma charakterizuje jako „dobrého pilota a skvělého velitele.“⁶¹

Přesto čísla hovoří jasně. Z celkem dvaceti pilotů, kteří k Purmově setnině přišli v rozmezí od května do srpna 1918, jich devět padlo, jeden utrpěl v boji zranění a další tři s různými onemocněními skončili v nemocnici, přičemž jeden z nich byl pro zbabělost degradován a odeslán zpátky k pěchotě. Celkově ztratil Flik 9J 65 % svých pilotů.

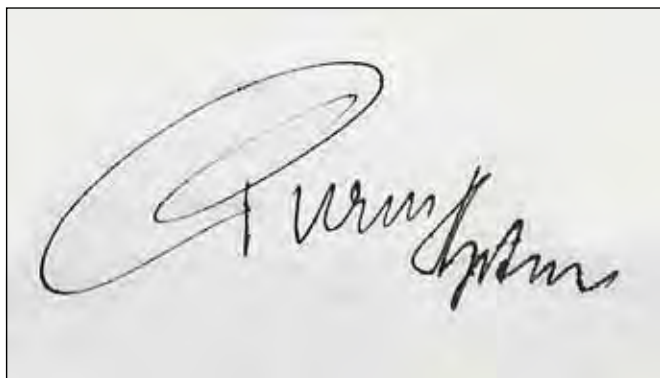
Šlo tedy o ztráty těžké, a to zvláště pokud uvážíme, jakým personálním nedostatkem c. a k. stíhací

letectvo, čelící přesile protivníků, v posledním válečném roce trpělo. Vynikne to i ve srovnání s některými jinými J-Fliky (které se na rozdíl od Fliku 9J navíc mohly pochlubit poměrně výraznými úspěchy ve vzdušných bojích). Například velitel Fliku 3J, Oblt. Friedrich Navratil (1893–1947), ztratil za tři měsíce „pouze“ sedm pilotů.⁶² Jiný bývalý odchovanec Fliku 41J, Oblt. Frank Linke-Crawford (1893–1918), jenž velel Fliku 60J, ztratil svých pilotů jedenáct, ale za sedm měsíců.⁶³ A Hptm. Godwin Brumowski (1889–1936), velitel Fliku

61 Martin O'CONNOR, *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914–1918*. Champlin Fighter Museum Press 1986, s. 213.

62 ÖStA–KA, Wien, LFT, k. 182, Monatsberichte d. Flik 3.

63 ÖStA–KA, Wien, LFT, k. 187, Monatsberichte d. Flik 60.



41J, na ztrátu stejného počtu, jedenácti pilotů, kteří zahynuli v bojích či při haváriích nebo byli zajati, potřeboval dvojnásobek času než Linke – čtrnáct měsíců, konče Brumowského odvoláním z fronty koncem června 1918.⁶⁴

Příčin takového neúspěchu *Fliku 9J* bylo patrně více nežli subjektivní stránka věci, k nimž možná patřila snížená bojovost některých pilotů, jak bylo již naznačeno. V tomto případě však nešlo jen o problém této setniny. Na nízkou bojovou kuráž některých svých poddůstojníků si svého času stěžoval například i velitel *Fliku 41J*, *Hptm.* Brumowski.⁶⁵ U jiných *J-Fliků* muselo dojít k zákroku dokonce i proti důstojníkům.⁶⁶

Dr. Peter Schiemer vysoké ztráty (a minimální úspěchy) vydával za důsledek charakteru akcí, které *Flik 9J* na svém jihotyrolském či grappském frontovém úseku musel vykonávat. Většinou šlo o akce víceméně pasivního charakteru – obranné lety (*Abwehrflüge*), přehrazovací lety (*Sperrflüge*), a především ochranné doprovodné lety (*Begleitenschutz*) ve prospěch vlastních průzkumných strojů, navíc obvykle podnikané ve výškách, v nichž byli favorizováni nepřátelští stíhači, kteří měli v rukách iniciativu. A dává to do přímého kontrastu s jinou jihotyrolskou setninou, podstatně úspěšnějším Navratilovým *Flikem 3J*. Podobně jako *Flik 9J* patřil k setninám, které byly na stíhací transformovány také nedávno. Avšak podnikal především volné stíhání (*Freie-Jagdflüge*), v němž měl podstatně větší možnost volit si sám podmínky boje a mohl si počínat daleko útočněji.⁶⁷

Převažující defenzivní charakter tehdejších akcí *Fliku 9J* dokládají i dochované měsíční přehledy operačních letů (*Feindflugliste*) některých jeho příslušníků (*Purmo*va *Feindflugliste* se bohužel nedochovala).⁶⁸

Stejně o věci soudil i Dr. Martin O'Connor: „*Služba pilota u Fliku 9J byla v mnoha ohledech nevďěčná a nebezpečná. Drtivou většinu misí setniny představovaly doprovody dvoumístných průzkumných letounů od jiných jednotek na tomto úseku. Nezbytnost létat v takto*

v podstatě defenzivní roli u pilotů Fliku 9J minimalizovala využití jednoho z největších aktiv stíhacích pilotů, agresivity. Během působení v Ospedalettu byla u setniny dosažená vítězství jen velmi vzácná, zato ovšem ztráty neobyčejně vysoké...“⁶⁹

Jistě by šlo také dodat, že *Flik 3J* byl exkluzivně vyzbrojen Albatrosy D.III (Oef) včetně těch z nejnovější a nejvýkonnější série 253, zatímco *Flik 9J* měl zpočátku jen starší a olétané stroje předešlé série 153 a pak Phönixy D.II, které co do výkonů a pověsti za „Oefffagy“ zaostávaly (o několika jednotlivých kusech stíhacích „Bergů“ ani nemluvě).

Vedle shora uvedených okolností ovšem k příčinám neúspěchu *Fliku 9J* patřilo jeho personální složení. Ve srovnání s většinou ostatních byl chvatně transformovaný *Flik 9J* nápadný velmi malým množstvím relativně zkušených důstojníků-pilotů, zato však velkým množstvím poddůstojníků-pilotů, většinou mladých, a především bez bojových zkušeností. Přicházeli ze škol zpravidla jen s chatrným výcvikem a bez přiměřené taktické a střelecké přípravy. *Purma* měl sice pověst zdatného organizátora, ale na rychlé docvičení nováčků neměl dost času, protože setnina musela být použita na podporu červnové ofenzivy na Piavě. A tam se stávající nedostatky doháněly tím nejhorším způsobem, tedy přímo v boji se zkušenými a nemilosrdnými britskými a italskými protivníky. Ostatně jména úspěšných spojeneckých střelců jako Scaroni, Barker, Birks, Goode, Howell či Masters, která v souvislosti se zmíněnými utkáními již zazněla, hovoří za vše.

V posledním roce války, zvláště pak po nezdařené piavské operaci, musela nadřízená místa vydávat opakované důrazné rozkazy, aby velitelé létali v čele svých jednotek – pro utužení disciplíny a pozdvižení klesající morálky podřízených.⁷⁰ Ovšem pokud jde o *Hptm.* *Purma*, ten se bojovým letům rozhodně nevyhýbal. Od června do konce srpna 1918 podnikl v čele *Fliku 9J* celkem 16 bojových akcí: v květnu (kdy setnina ještě procházela transformací) žádnou, v červnu osm, v červenci pět a v srpnu tři. Tím celkový počet jeho bojových letů dosáhl čísla 75.⁷¹ Nelze ovšem vyloučit, že mohl být ještě vyšší, ale za poslední dva měsíce války se již příslušné přehledy nedochovaly.

Velitelem stíhací eskadry na Piavě

Flik 9J, jemuž velel čtyři měsíce, sice utřil vážné ztráty, na pověsti schopného a energického velitele to však *Hptm.* *Purmovi* v očích nadřízených nijak neubralo. Naopak, na sklonku války dokonce funkčně povýšil. V polovině září velení nad setninou předal svému nástupci (stal se jím Polák, *Oblt. i.d.Res.* Stefan Stec). A *Purmovi* svěřili velení vyšší jednotky, stíhací eskadry (*Jagdgeschwader*).

64 ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 186, Monatsberichte d. Flik 41.

65 „...Zůstal jsem sám proti osmi, protože ostatní rytíři neměli chuť bojovat,“ líčil *Hptm.* Brumowski svému příteli *Oblt.* Linke-Crawfordovi, veliteli *Fliku 60J*, jedno z utkání v únoru 1918, v němž ho část podřízených nechala „ve štychu“. „Dostal jsem 26 zásahů – nádrž, výtužné dráty, motor kaput...“ Mezi svými piloty jsem si musel udělat pořádek. Zůstali pouze Kaszala s Richterem. Pěti z těch nově přichozích jsem se musel okamžitě zbavit...“ Cit. dle ÖStA-KA, Wien, NL, B944 – Frank Linke-Crawford.

66 ÖStA-KA, Wien, NFA, k. 365, Kaf 10. AK, Pers. Nr. 250/91/I v. 27. 9. 1918. Ein Fliegeroffizier, Feldpilot einer Jagdkompagnie wurde mit 10. AK Kaf Pers. Nr. 250/9 zur Einrückung zum Stammtruppenkörper beantragt, da seine Ambitionslosigkeit.

67 P. SCHIEMER, *Die Albatros (Oeffag)-Jagdflugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppen*, s. 73.

68 ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 5 (Lt. i.d.Res. Stanislaus v. Bogusz), PA, k. 17 (Lt. i.d.Res. Alfred Heissenberger), PA, k. 35 (Feldw. Johann Pinkalsky).

69 Martin O'CONNOR, *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914–1918*, s. 213–214.

70 ÖStA-KA, Wien, NFA, k. 365, Koluft 10. AK, K.u.k. AOK, Op. Nr. 98.971 v. 31. 7. 1918, Feindflüge der Komp. Kmdt., Koluft 10. AK, Kaf 10. AK, Op. Nr. 2 v. 22. 9. 1918. Feindflüge der Komp. Kmdt.

71 ÖStA-KA, LFT, k. 182, Monatsberichte d. Flik 9.

Tab. č. 4 Bojová sestava rakousko-uherských stíhacích setnin (Jagd-Fliegerkompagnien) k 15. 10. 1918
Italská fronta

Skupina armád polního maršála v. Boroeviče (Heeresgruppe FM. v. Boroevič)	stanoviště	velitel	Výzbroj	poznámka
C. a k. Sočská armáda (K.u.k. Isonzoarmee)	San Vito al Tagliamento	<i>Kafl (Kommandant der Armeeflieger): Oblt. Georg Prinz zu Schwarzenberg</i>		
Jagdgeschwader der Isonzoarmee	Fossabiuba	<i>Hptm. Godwin Brumowski</i>		
<i>Flik 41J</i>	Portobuffolè	<i>Oblt. Emanuel Streicher</i>	–	bez letounů
<i>Flik 43J</i>	Fossabiuba	<i>Oblt. August Domes (?)</i>	Albatros D.III (Oef) s. 153 Aviatik (Berg) D.I s. 238	ve výcviku
<i>Flik 51J</i>	Ghirano	<i>Lt. i.d.Res. Franz Rudorfer</i>	Albatros D.III (Oef) s. 253	
<i>Flik 61J</i>	Motta di Livenza	<i>Oblt. i.d.Res. Ludwig Hautzmayer</i>	Albatros D.III (Oef) s. 253	
<i>Flik 63J</i>	Portobuffolè	<i>Oblt. Fritz Huber</i>	Albatros D.III (Oef) s. 253	
C. a k. 6. armáda (K.u.k. 6. Armee)	Vittorio	<i>Kafl: Maj. Artur Bogay de Várbogya et Nagymád</i>		
Jagdgeschwader der 6. Armee	Pianzano	<i>Hptm. Ludwig Purm</i>		
<i>Flik 42J</i>	Pianzano	<i>Oblt. Georg Kenzian Edler von Kenzianshausen</i>	Albatros D.III (Oef) s. 253	
<i>Flik 56J</i>	Pianzano	<i>Hptm. Eugen Oancea</i>	Albatros D.III (Oef) s. 253	
<i>Flik 68J</i>	Godega di San Urbano	<i>Oblt. i.d.Res. Julius Koczor von Muraszombat (ad interim)</i>	–	de facto rozpuštěna
<i>Flik 72J</i>	San Fior di Sopra	<i>Oblt. i.d.Res. Dr. Josef Hoffmann Ritter von Ostenhof</i>	–	de facto rozpuštěna
<i>Flik 74J</i>	San Fior di Sopra	<i>Oblt. Roman Schmidt</i>	Aviatik (Berg) D.I s. 138, 338	
C. a k. Armádní skupina Belluno (K.u.k. Armeegruppe Belluno)	Belluno	<i>Kafl: Hptm. zuget. Gltb Anton Sieber</i>		
Jagdgeschwader der Armeegruppe Belluno	San Giustina (?)	<i>Rittm. Wedige von Fforeich</i>		
<i>Flik 14J</i>	San Giustina	<i>Ldst-Oblt. Rudolf Stanger</i>	Phönix D.II Phönix D.IIa s. 422	
<i>Flik 30J</i>	San Giustina	<i>Oblt. i.d.Res. Hans Fischer</i>	Phönix D.II s. 122 Phönix D.IIa s. 422	
<i>Flik 60J</i>	San Giustina	<i>Oblt. Karl Tilscher</i>	–	de facto rozpuštěna
Skupina armád genplk. arcivévody Josefa (Heeresgruppe GO Erzherzog Joseph)	Levico	<i>Kafl: Hptm. Oskar Zeidner</i>		
Jagdgeschwader der 11. Armee	Vittorio (?)	<i>Hptm. Josef Bendik</i>		
<i>Flik 9J</i>	Ospedaletto	<i>Oblt. i.d.Res. Stefan Stec</i>	Albatros D.III (Oef) s. 153, 253 Phönix D.II s. 122, 222	neoperační, ve výcviku
<i>Flik 20J</i>	Neumarkt (Egna)	<i>Oblt. Josef Bratmann</i>	Aviatik (Berg) D.I (MAG) s. 92	ve výcviku
<i>Flik 55J</i>	Pergine	<i>Oblt. i.d.Res. Eduard Ritter von Hebra</i>	Albatros D.III (Oef) s. 253	
C. a k. 10. armáda (K.u.k. 10. Armee)	Trient	<i>Kafl: Hptm. Alfred Eccher ab Echo Edler von Marienberg</i>		
Jagdgeschwader der 10. Armee		<i>Oblt. Friedrich Navratil (ad interim)</i>		
<i>Flik 3J</i>	Romagnano	<i>Oblt. Friedrich Navratil</i>	Albatros D.III (Oef) s. 253	
<i>Flik 7J</i>	Gardolo	<i>Oblt. Max Schossleitner (ad interim)</i>	Aviatik (Berg) D.I (MAG) s. 92	

Prameny: ÖStA–KA, Wien, LFT, K.u.k. AOK zu Luft Nr. 193, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918; Karl MEINDL, Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 8. Italienische Front 2. Teil 1918, s. 205–213; Paolo VARRIALE, Austro-Hungarian Albatros Aces of World War 1. Osprey, Oxford 2012, s. 21–22.

Albánská fronta

Skupina armád polního maršála v. Boroeviče (Heeresgruppe FM. v. Boroevič)	stanoviště	velitel	Výzbroj	poznámka
Armádní skupina Albánie (Armeegruppe Albanien)	Tirana	<i>Kafl: Maj. Vilém Dvořák</i>		
<i>Flik 1J</i>	Igalo	<i>Oblt. i.d.Res. Béla Macourek</i>	Aviatik (Berg) D.I s. 338 Aviatik (Berg) D.I (MAG) s. 92	
<i>Flik 13J</i>	Kavaja (Kavajë)	<i>Oblt. i.d.Res. Jakob Stowasser (ad interim)</i>	Aviatik (Berg) D.I (MAG) s. 92	

Tab. č. 5 Letecká vítězství získaná piloty Jagdgeschwader d. 6. Armee v průběhu října 1918

datum	jednotka	vlastní letoun	hodnost a jméno (poř. č. vítězství)	Původ	místo nebo prostor boje	nepř. letoun
4. 10. 1918	<i>Flik 56J</i>	Albatros D.III (Oef) 253.	<i>Oblt.</i> Karl Tilscher (-)	brněnský Němec	Montello	stíhací Sopwith (Camel), oficiálně nepotvrzeno
4. 10. 1918	<i>Flik 56J</i>	Albatros D.III (Oef) 253.	<i>Korp.</i> Josef Potpetschan (1.)	český Němec	Montello	stíhací Sopwith (Camel)
6. 10. 1918	<i>Flik 56J</i>	Albatros D.III (Oef) 253.	<i>Korp.</i> Josef Podpetschan (2.)	český Němec	Montello	stíhací Sopwith (ve skutečnosti Hanriot)
6. 10. 1918	<i>Flik 56J</i>	Albatros D.III (Oef) 253.	<i>Korp.</i> Berthold Pozdena (-)	český Němec (?)	Montello	stíhací Sopwith (ve skutečnosti Hanriot), oficiálně nepotvrzeno
22. 10. 1918	<i>Flik 42J</i>	Albatros D.III (Oef) 253.11	<i>Lt. i.d.Res.</i> Ladislaus Ujvári (4.)	uherský Němec	u San Fior di Sopra	stíhací Sopwith (Camel)
24. 10. 1918	<i>Flik 56J</i>	Albatros D.III (Oef) 253.	<i>Oblt.</i> Friedrich Weinlich (-)	český Němec	u Virago, nepř. území	jednomístný Sopwith, oficiálně nepotvrzeno
24. 10. 1918	?	?	?	?	u Noventa di Piave	Sopwith Camel
27. 10. 1918	<i>Flik 74J</i>	Aviatik D.I	<i>Oblt.</i> Roman Schmidt (6.)	Chorvat	v horách mezi Vittorioem a Bellunem, vlastní území	ital. bombardovací Caproni
27. 10. 1918	<i>Flik 42J</i>	Albatros D.III (Oef) 253.	<i>Lt. i.d.Res.</i> Ladislaus Ujvári (5.)	uherský Němec	ostr. Papadopoli na Piavě	jednomístný Sopwith (Camel)
		Albatros D.III (Oef) 253.	<i>Zugsf.</i> Tone Aussitz (6.)	Slovinec		
27. 10. 1918	<i>Flik 56J</i>	Albatros D.III (Oef) 253.	<i>Oblt. i.d.Res.</i> Stefan Horváth (1.)	Maďar	Refrontolo	ital. bombardovací Caproni

Prameny: ÖStA-KA, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917–1918, Tagesberichte des Luftstreitkräfte vom 26. – 28. Oktober 1918; ÖStA-KA, LFT, k. 388, Luftsiege 1. 8. – 28. 10. 1918; AUSAM, Řím, 1^a GM, Serie Primodori, b. 38, f. 426. Rapporto Riepilogativo dell'attività giornaliera 2. ottob. – 4. nov. 1918; Karl MEINDL, Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 8. Italienische Front 2. Teil 1918, s. 188–196.

Slučování leteckých setnin do vyšších jednotek stejného taktického určení, eskader (*Geschwader*), začalo u c. a k. letectva v srpnu 1918,⁷² tedy prakticky na sklonku bojů a nejméně s ročním zpožděním za spojeneckými i protivníkovými letectvy. Do stíhacích, průzkumných, bitevních a jedné bombardovací eskadry (*Jagdgeschwader*, *Aufklärungsgeschwader*, *Schlachtgeschwader* a *Grossflugzeuggeschwader*) byly zahrnuty vždy setniny téhož taktického určení v rámci konkrétní armády nebo armádní skupiny – v té době samozřejmě jen na tehdy hlavní, tedy italské frontě. Počet setnin v eskadře byl proměnlivý – minimálně dvě, maximálně šest – podle toho, kolik jich měla konkrétní armáda aktuálně dispozici. Po jedné stíhací, průzkumné a bitevní eskadře měly k dispozici velitelství Sočské armády (Kisa), 6., 10. a 11. armády (6., 10. a 11. AK). Početně slabší Armádní skupina Belluno (Armeegruppe Belluno) měla jen stíhací a průzkumnou eskadru. A jedinou bombardovací eskadrou disponovalo přímo velitelství Skupiny armád polního maršála Boroeviče (HGK Boroevic). Je však třeba předeslat, že na průběhu letecké války na italském bojišti to již nic nezměnilo. Po velkých ztrátách při červnové piavské ofenzivě se c. a k. letectvo nacházelo již v úpadku a většina setnin, a tudíž i eskader měla už jen minimum letounů i personálu.

Z pěti zformovaných stíhacích eskader byl *Hptm.* Purm 15. září 1918 jmenován do čela *Jagdgeschwader der 6. Armee*. Velitelství měla v Pianzanu, ležícím jihojiho-východně od Vittoria. Sestávala z pěti stíhacích setnin – *Flik 42J* (letiště Pianzano), *Flik 56J* (Pianzano), *Flik 68J* (Godega di San Urbano), *Flik 72J* (San Fior di Sopra) a *Flik 74J* (San Fior di Sopra). Ovšem stejně jako většina ostatních byly i tyto notně oslabené, některé existovaly už jen na papíře.⁷³ To byl případ *Fliku 68J* a *Fliku 72J*, které na sklonku války již neměly ani piloty, ani letouny. Avšak zbylé tři – přes veškeré svízele – bojovaly prakticky až do posledních dnů války.⁷⁴ Svá poslední vítězství dokázaly získat ještě v průběhu závěrečné spojenecké ofenzivy na Piavě na konci října 1918, která do italských vojenských dějin vešla jako vítězství v *Battaglia di Vittorio Veneto*.

Pak už následoval jen chaotický ústup k hranicím fakticky již neexistující monarchie. Jako hmotná památka na prohranou válku zůstala *Hptm.* Purmovi prakticky jen vyznamenání. Ke dvěma již zmíněným dekoracím, které získal ještě před válkou, přibýlo v jejím průběhu ještě pět dalších: Vojenský záslužný kříž 3. třídy (MVK. 3), Stříbrná Vojenská záslužná medaile 3. třídy (SMVM. 3), Bronzová Vojenská záslužná medaile (BMVM) a nejvyšší, Řád železné koruny 3. třídy (EKO. 3) – všechny čtyři s válečnou dekorací a meči (m. KD u. Schw.). Kromě toho obdržel ještě Karlův vojenský kříž (KTK).⁷⁵

72 ÖStA-KA, Wien, NFA, k. 365, Koluft 10. AK, AOK, Op. Nr. 100.000 u. 100.000/v. 20. 8. 1918. Gliederung der Fliegerformationen einer Armee. Beilage 1. Neue Gliederung der Fliegerkräfte bei einer Armee mit 5 Frontkorps, AOK, Op. Nr. 100.000/1 v. 19. 8. 1918. Neuregelung der Dienstverhältnisse bei Luftstreitkräfte einer Armee, AOK, Beilage zu Op. Nr. 100.000/1. Stab und Ressortrieneinteilung beim Kmdten der Armeeflieger, ÖStA-KA, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917–1918, Erlass vom 10. September 1918, Abt. 5/L., Nr. 12000.

73 ÖStA-KA, LFT, K.u.k. AOK zu Luft Nr. 193, Einteilung und Standorte der Feldformationen der Luftstreitkräfte, 15. 10. 1918.

74 ÖStA-KA, AOK – Op.-Abt., k. 644, Chef des Luftfahrwesens 1917–1918, Tagesberichte des Luftstreitkräfte vom 26. – 28. Oktober 1918; ÖStA-KA, Wien, LFT, k. 388, Luftsiege 1. 8. – 28. 10. 1918; AUSAM, Řím, 1^a GM, Serie Primodori, b. 38, f. 426. Rapporto Riepilogativo dell'attività giornaliera 2. ottob. – 4. nov. 1918; Karl MEINDL, Luftsiege der k.u.k. Luftfahrtruppen. Band 8. Italienische Front 2. Teil 1918, s. 188–196.

75 VÚA-VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma. Vormerkblatt für die Qualifikationsbeschreibung. ÖStA-KA, Wien, LFT, PA, k. 36 – Hptm. Ludwig Purm; ÖStA-KA, LFT, sign. 26/2 – Hptm. Ludwig Purm; ÖStA-KA, Wien, LFT, Flieger Arsenal Offiziere, k. 6, folio 1–108, N-P.

Po válce

Podobně jako většina dalších důstojníků zanikajícího c. a k. letectva zvažoval třiatřicetiletý Purm po válečné porážce a rozpadu monarchie co dál. Protože byl důstojníkem z povolání, bylo jen logické, že chtěl ve službě pokračovat. Podle deníku někdejšího velitele *k.u.k. Luftfahrtruppen*, generálmajora Emila (Milana) Uzelace (1867–1954), se Purm v první polovině listopadu 1918 zdržoval ve Vídni.⁷⁶ Stejně jako všichni ostatní v tehdejší nejasné situaci, kdy staré zanikalo a nové se teprve konstituovalo, stál před dilematem. Měl zvolit mezi podstatně zredukovaným pokračovatelem původní armády, nebo ozbrojenými silami nového československého státu. A stejně jako mnozí jiní měl brzy seznat, že nic už nebude jako dříve.

Jako důstojník z povolání, který byl v Čechách nejen narozený, ale především tam měl domovskou příslušnost, se hlásil do Leteckého sboru, který se začal konstituovat na přelomu října a listopadu 1918 v Praze. Dlouho však u něj nezůstal. Již v prosinci 1918 byl předán zpátky ke svému kmenovému 91. pěšímu pluku.⁷⁷ O pravých důvodech se můžeme dohadovat. Jediná dochovaná úřední zmínka v deníku Leteckého sboru z té doby hovoří o tom, že „několik důstojníků, kteří s mužstvem špatně zacházeli [a za války] se vydávali za Němce, [bylo] od [Leteckého] sboru předáno doplňovacím velitelství, mezi nimi setník Purm [...] a jiní“.⁷⁸ Kvalifikační listina neuvádí ani to.

Naznačené důvody mohou být pravdivé, ale dost možná, že jen částečně. Je jisté – a c. a k. armáda tím byla proslulá –, že hluboká, navíc mnoha nadřízenými uměle podporovaná kastovní a sociální propast mezi důstojnickým sborem a mužstvem byla realitou (a pochopitelně se nevyhýbala ani Čechům). A pokud jde o identifikaci s určitým etnikem, šlo o problém, který byl nejzřetelnější právě především u aktivních důstojníků, výběrem profese vychovaných a integrovaných do stávajícího systému a s dalšími odslouženými

⁷⁶ ÖStA–KA, Wien, NL, B1269 – Emil Uzelac. Tagebücher 31. 10. 1918 bis 18. 12. 1918.

⁷⁷ VÚA–VHA, Praha, MNO 1919, IV. odbor technický – Vzduchoplanecké oddělení, Letecký sbor – osobní správa, čj. 305 dův. (opis pův. čj. 247 dův.). Seznam důstojníků Leteckého sboru k 20. 7. 1919 (v činné službě i v neaktivitě).

⁷⁸ VÚA–VHA, Praha, Letecký sbor 1919. Deník od 28. 10. 1918 do 14. 8. 1919, dodatečně sepsaný (dle důvěrného rozkazu č. 25 ze dne 17. 8. 1919, výnos MNO čj. 1946/19-II).

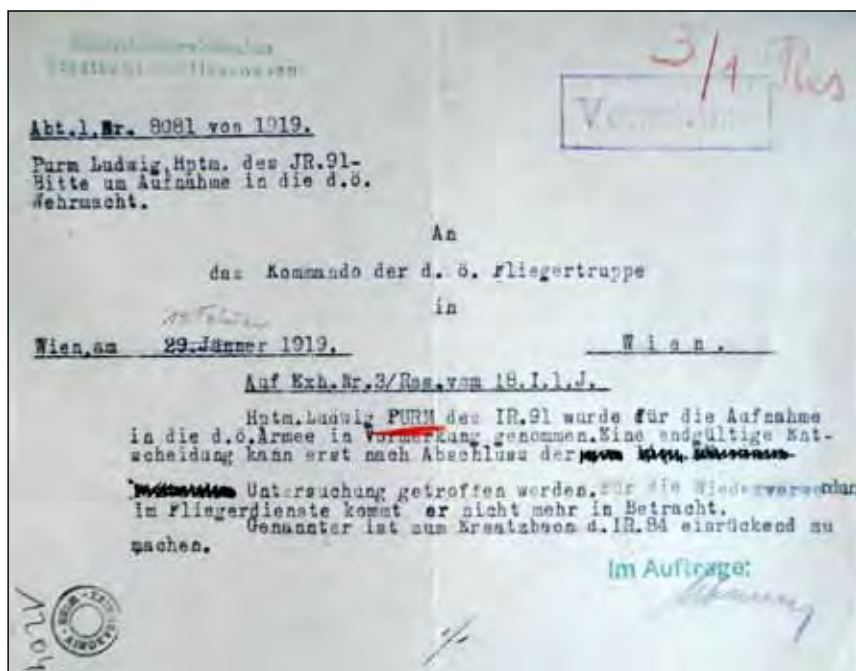


FOTO: KA

Po skončení války nejevil o Purmovy služby valný zájem ani Státní úřad pro vojenství (Staatsamt für Heerwesen) Německého Rakouska – rozhodně ne u letectva (d. ö. Fliegertruppe). Maximálně byl schopen uvažovat o jeho zařazení k náhradnímu praporu vídeňského 84. pěšího pluku.

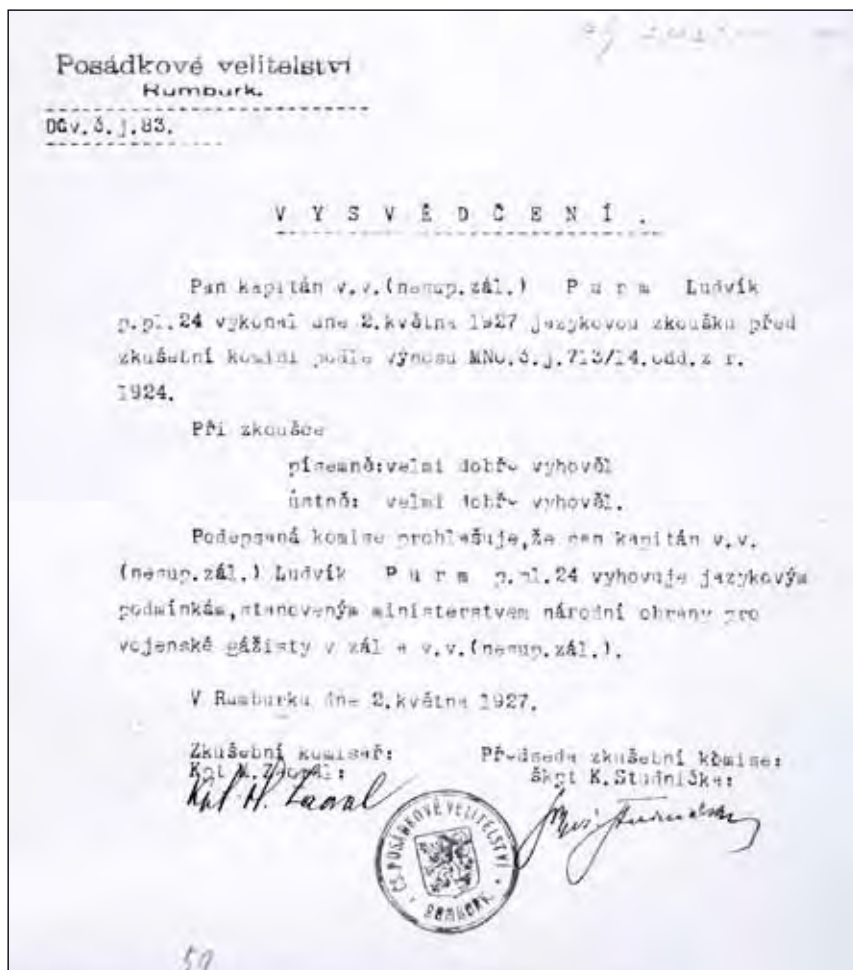


FOTO: VHU–VHA

Vysvědčení o jazykové zkoušce, které se podrobil 2. 5. 1927 na Posádkovém velitelství Rumburk. Kapitán Ludvík Purm patřil k těm důstojníkům, kteří vedle mateřské němčiny velmi dobře ovládali i češtinu. Komisionální zkouška ze služebního jazyka byla nezbytným předpokladem k ponechání důstojnické hodnosti – i když v tomto případě v záloze.

roky zpravidla cítících spíše „rakousky“ a mluvících nejčastěji německy, služebním jazykem společně c. a k. armády i předlitavské c. k. zeměbrany a c. k. domobrany. Takoví tvořili jeden z mála skutečných svorníků monarchie, kde národní sebeidentifikace ustupovala dominující loajalitě ke koruně a císaři, a tím i k „širší rakouské vlasti“. Slovy Ištvána Deáka byl důstojnický sbor „etnicky slepý“.⁷⁹ Příklon k němčině (nikoli však nutně k německu) pak byl o to snažší právě u takových, kteří pocházeli ze smíšených manželství stejně jako Ludwig/Ludvík Purm. Teprve konec války, rozpad monarchie a vznik nástupnických států urychlil národnostní diferenciaci aktivních důstojníků, v jejichž myslích začalo opět etnicky „svítat.“ Někteří však měli s vlastní národnostní sebeidentifikací potíže dokonce ještě dlouho po válce.

Vedle těchto důvodů zde však byly i jiné a patrně pádnější. Důstojníků a pilotů měl totiž tehdejší Letecký sbor nadbytek (na rozdíl od letounů a dalšího materiálu). Navíc kariérní vyhlídky byly poměrně nevalné a za dané atmosféry panující v poválečné společnosti krajně nejisté. V té době se zcela vážně uvažovalo – a to i na úrovni samotného ministra národní obrany – o zavedení miličního systému, který z podstaty věci vyžadoval podstatně menší počet důstojníků z povolání než u stálé armády. O to napjatější vztahy panovaly v tradičně vysoce konkurenčním prostředí důstojnického sboru Leteckého sboru. Z různých důvodů nakonec vyústily v řadu vynucených odchodů buď od letectva k původním zbraním (byl to i případ samotného zakladatele a prvního velitele Leteckého sboru, setníka Jindřicha Kostrby), nebo z armády vůbec.

Čísla v tomto směru hovoří jasně. S výjimkou jediného majora (byl jím čerstvě povýšený nový velitel LS Karel Huppner), což byla v polovině roku 1919 u Leteckého sboru nejvyšší šarže, měl tehdejší LS celkem 45 důstojníků v hodnosti kapitána (tehdy ještě setníka, resp. rytmistra).⁸⁰

Ovšem aktivní službu jich konalo jen 21.⁸¹ Zbylých 24 bylo již mezitím odesláno buď k původním kmenovým tělesům, nebo rovnou postaveno mimo aktivní službu. Z valné části šlo o německojazyčné důstojníky, ale v nezanedbatelných počtech i o Čechy.⁸² U nižších důstojnických hodností



Portréty rodičů Marthy Purmové: Moritz Schnitzer (* 20. 7. 1861, Nový Bydžov, † 4. 9. 1939, Varnsdorf), významný textilní továrník (a současně známý propagátor přírodního léčitelství a vegetariánství), a Agnes Schnitzerová (roz. Winklerová).



Ludvík Purm (* 24. 6. 1885, Rumburk, † 12. 8. 1953, Varnsdorf) a Martha Purmová (* 4. 10. 1894, Varnsdorf, † 6. 2. 1985, Nagel, SRN). Datum pořízení snímků není známo, pravděpodobně 30. léta.

⁷⁹ Ištván DEÁK, *Beyond Nationalism. A Social and Political History of the Habsburg Officers Corps, 1848–1918*. Oxford University Press, New York – Oxford 1992, s. 185.

⁸⁰ České názvosloví vojenských hodností bylo kodifikováno Přílohou k rozkazu č. 4. Zemského vojenského velitelství v Praze z 11. 1. 1919 (Vojenské osoby podle skupin, šarží a služebního poměru – Personen des Heeres nach den Standesgruppen, Chargegrades und Dienstverhältnissen). Původní hodnost setník (resp. rytmistr) byla přejmenována na kapitána dnem 1. 10. 1919.

⁸¹ Byli to setníci (resp. rytmistři) polní piloti Rudolf Holeka, Josef Smetana, Robert Ellner, Robert Schwarz, Jan Polívka, Otto Jindra, Rudolf Vaniček, Gustav Studený, polní pozorovatelé Hugo Oldřich Betka, František Kabeláč, vůdci balonu Jindřich Ržehorž a Kazimír Churý, techničtí důstojníci Ing. Alois Lacina, Jindřich Martinek, Rudolf Dvořák, Karel Procházka, Ferdinand Dědek, kancelářští důstojníci Alfons Pekárek, pilotní žáci Otto Zapletal, Václav Novák a šéflékař Dr. Antonín Mareček.

⁸² Byli to setníci (resp. rytmistři) polní piloti Jindřich Kostrba, Vojtěch Bárta, Robert Baar, Augustin Knirsch, Antonín Grössler, Karel Malý, Ludvík Purm, Arno Albrecht, Jan Durda, Koloman Fischer, polní pozorovatelé Stanislav Novák, Jiří Hon, Bohumil Mázel, Karel Stauber, František Liška, vůdci balonu František Gallé a Jindřich Klein, techničtí důstojníci Josef Peterka, Augustin Regal, administrativní důstojníci Dr. Jan Fanst, Karel Fišer a bez leteckého výcviku František Skála, Jaroslav Betka a Antonín Záčpal.



FOTO: via J. Němec



FOTO: via J. Němec

„Nepostradatelný pro každou továrnu i obchod.“ Inzerát v Reichenberger Zeitung z 21. 4. 1925 na osobní i nákladní Chevrolety, jednu z četných amerických značek, kterou tehdy zastupoval. Chevroletů, zejména nákladních a autobusů, se mu podařilo prodat poměrně velké množství.

V meziválečném Československu patřil Ludwig Purm a jeho firma Elma k poměrně významným dealerům motorových vozidel převážně americké proveniencí. Zde reklama na dnes již ikonické motocykly Indian.

tomu bylo obdobně.⁸³ A to je třeba připomenout, že ve všech případech šlo o bývalé „rakušáky“. S příchodem leteckých legionářů, byť jich byla menšina, dostaly stávající konkurenční boje docela jiný rozměr.

Pokud jde o setníka Purma, sondoval tedy možnost svého uplatnění v jiném nástupnickém státě. Dne 18. ledna 1919 podal žádost o přijetí do ozbrojených sil Německého Rakouska, nejlépe u jeho letecké složky (*deutsch-österreichisch Fliegertruppe*).⁸⁴ Podobně učinila i celá řada dalších aktivních důstojníků, někteří dokonce ryze českého původu. S ohledem na válečnou porážku a očekávanou redukci rakouské armády zde však byly vyhlídky ještě méně nadějně. „K opětovnému použití k letecké službě není zvažován,“ psal 14. února 1919 vídeňský *Staatsamt für Heerwesen* ve svém přípisu na velitelství d. ö. *Fliegertruppe*. Vzhledem k tomu, že se jeho původní kmenový c. a k. 91. pěší pluk stal součástí čs. armády, mohlo se předběžně uvažovat pouze o Purmově eventuálním zařazení k některému útvaru na území zbytkového rakouského státu. V jeho případě šlo o náhradní prapor vídeňského 84. pěšího pluku. Navíc k tomu mělo dojít až po vyjasnění jeho domovské příslušnosti (dosud ji měl v Čechách) a potažmo po zjištění jeho předpokládané státní příslušnosti.⁸⁵

Ludvík Purm tedy zůstal v Československu, ale o další setrvání v aktivní vojenské službě mimo rámec letectva příliš nestál. Formální přihlášku do čs. armády, ale jen coby gázista ve výslužbě, podal 16. srpna 1919 u 10. střeleckého pluku v Mladé Boleslavi. Čs. armáda na jeho další aktivní službu nakonec nerefletovala. S ohledem na přípravu nové branné legislativy však trvalo ještě celý rok, než Osobní a stížnostní komise MNO, která přihlášky posuzovala, jeho žádost 9. září 1920 doporučila příznivě vyřídit a předala ji nadřízeným instancím. Teprve o další rok později, 30. října 1921, byl přeložen do výslužby a dán do kmenového počtu Pěšího pluku 24 ve Znojmě. S ohledem na to, že překročil již 40 roků věku, jej pak o čtyři roky později, 31. prosince 1925 přeložili z I. do II. zálohy a o dalších

deset let později, po dovršení 50 roku věku, na Nový rok 1936, byl formálně přeložen ze zálohy do výslužby.⁸⁶

Vůně benzínu v „severočeském Manchesteru“

Po patnácti letech aktivní vojenské služby, v níž všechno mělo svůj řád a kde každý znal svoje místo, odešel Ludvík Purm do civilního života. Zpočátku se v něm orientoval jen nesnadno. Jeho jediným vzděláním byla předválečná vojenská kadetka a válečná pilotní škola, jedinou praxí vojenská služba. To nebyla zrovna ideální výchozí pozice na to, aby úspěšně začal nový, občanský život v zemi, která se právě vzpamatovávala z války a na bývalé důstojníky namnoze hleděla jako na spoluviníky prožitého zla.

Ludvíkovi Purmovi, působícímu navenek jako výrazná, nepřehlédnutelná osobnost, zůstalo v civilu vojenské držení těla, péče o elegantní zevnějšek, sportovní a hudební nadání, smysl pro pořádek (a „krásné modré oči,“ jak dodává dcera Anna). Ale to zdaleka nestačilo.

Zpočátku začal podnikat se svým bratrem Vilémem. Ve Frýdlantu zahájili výrobu dřevěných hraček, ale příliš neuspěli. Rumburský rodák nakonec své další osobní i profesní osudy spojil s nedalekým, tehdy rovněž převážně německojazyčným Varnsdorfem.⁸⁷ Město bylo již z předválečných dob proslulé svým velice rozvinutým textilním průmyslem, který dodával látky do celé někdejší monarchie. Ne náhodou se mu říkalo „severočeský Manchester“.

Také o změnu Purmova životního kurzu se postaral jeden ze zdejších textilních průmyslníků. Byl jím Moritz Schnitzer (1861–1939), vzdálený příbuzný z matčiny strany. Vedle hospodářských dějepisců jeho jméno dnes rezonuje spíše mezi přívrženci přírodního léčitelství a vegetariánství, jehož byl tehdy předním a radikálním propagátorem, známým po celé Evropě (ne náhodou měl Varnsdorf ryze vegetariánskou restauraci, první svého druhu v celých Čechách). Schnitzerovo jméno není neznámé ani mezi „kafkology“, neboť svými názory nakazil i jistého tělesně slabého úředníka dělnické

83 VÚA–VHA, Praha, MNO 1919, IV. odbor technický – Vzduchoplanecké oddělení, Letecký sbor – osobní správa, čj. 305 dův. (opis pův. čj. 247 dův.). Seznam důstojníků Leteckého sboru k 20. 7. 1919; VÚA–VHA, MNO 1920, IV. odbor technický – Vzduchoplanecké oddělení, k. 9703/4, inv. č. 268, sign. 61 7/1. Seznam gázistů konajících činnou službu u Velitelství čs. vojenského letectví a podřízených jednotek, 26. 2. 1920.

84 ÖStA–KA, LFT, PA, k. 36 – Hptm. Ludwig Purm. Deutschösterreichischer Staatsamt für Heerwesen, Abt. 1, Nr. 8081 von 1919, Wien, am 14. Februar 1919. Purm Ludwig, Hptm. des JR.91 – Bitte um Aufnahme in die d. ö. Wehrmacht.

85 ÖStA–KA, LFT, PA, k. 36 – Hptm. Ludwig Purm. Deutschösterreichischer Militär Anwalt in Wien, 5445/19, Wien, am 16. Mai 1919.

86 VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma.

87 Podle sčítání obyvatelstva v roce 1930 žilo ve Varnsdorfu celkem 21 633 obyvatel (plus 988 cizinců). Z nich se 19 963 hlásilo k německé národnosti, 1617 k české (resp. československé) a minimální počty k jiným národnostem. K židovské národnosti se hlásilo pouze 31 osob, ale k izraelskému vyznání již 226 obyvatel Varnsdorfu. *Sčítání lidu v Republice československé ze dne 1. prosince 1930*. Díl I. Státní úřad statistický, Praha 1934, s. 31 a 92–93.

úrazové pojišťovny. Když neduživý mladý literát v roce 1911 v rámci služební cesty do tohoto svého úředního obvodu navštívil jeho poradnu (dnes na adrese Jiřího z Poděbrad čp. 1413), shledal Schnitzer v jeho těle, v míše a v mozku nahromaděné jedy. Vytkl Franzi Kafkovi nezdravý způsob života a současně varoval před léky a metodami oficiální medicíny. Vedle důsledného vegetariánství mu doporučil spát při otevřeném okně, pobyt na slunci, fyzickou práci na zahradě, členství ve spolku přírodní léčby a odebírání spolkového časopisu *Reformblatt für Gesundheitspflege* (Reformní časopis pro péči o zdraví), vydávaného ve Varnsdorfu od roku 1897.⁸⁸

Pro nás je ovšem podstatnější, že Moritz Schnitzer byl především zámožným fabrikantem, který Purmovi poskytl zaměstnání v jednom ze svých textilních podniků.⁸⁹

Tam se také seznámil se Schnitzerovou dcerou Marthou (1894–1985). Byla téměř o devět roků mladší než Ludvík, ale ve svých 27 letech byla již vdovou s malým dítětem, tříletým Hansem Benirschkou (1918–2012). Jeho otec a její první manžel, Moritz Benirschka (1892–1918), se z narození syna těšil jen necelé dva měsíce: zemřel půl roku před koncem války jako důstojník 2. pluku tyrolských císařských myslivců ve vojenském lazaretu v Uhrách.

V září 1921 byli Martha a Ludvík Purmovi oddáni a založili rodinu ve Varnsdorfu, v domě věnovaném Marthiným otcem (domovského práva ve Varnsdorfu nabyl Purm v roce 1932). Dům v tehdejší varnsdorfské Falkengasse 1847 (dnes roh Prašné a Kostelní ulice) je dodnes známý jako „Purmhaus“ a jeho potomci v něm žijí dodnes. Zde se jim narodily tři dcery: Hana (Johanna, * 18. 6. 1922), Anči (Anna, * 1. 11. 1924) a Markéta (Gretel/Margarete, * 2. 10. 1926).⁹⁰ Poslední dvě dodnes žijící – Anna ve Varnsdorfu a Markéta až v Austrálii.

„V rodině se čtyřmi dětmi se snažil být dobrým otcem, ale moc se mu to nedařilo,“ vzpomíná prostřední dcera Anna. „Nevlastního syna i tři vlastní dcery chtěl stále vychovávat ve vojenském stylu, a to příliš nefungovalo. Přísnost a stát si za slovem, být konsekventní, nebylo všelékem. Měl tedy dost komplikovaný život.“⁹¹

S asketickým Moritzem Schnitzerem neměl bonvivánsky založený Ludvík Purm podle všeho ty nejlepší vztahy. Po určité době se tedy raději osamostatnil. Rozhodl se profesionálně věnovat své velké vášni, automobilismu (jeho první automobil, starší americký Buick Model 10 Flint, je doložen v jeho držení v roce 1924). Stal se prodejcem osobních i užitkových automobilů, a to zahraničních, především amerických značek.

Jeho firma Elma G.m.b.H. (Elma, Gesellschaft für technische Industrie m. b. H.)⁹² měla sídlo ve Varnsdorfu čp. 606 (dnes Karoliny Světlé čp. 2706, učiliště), v areálu varnsdorfské *Schnitzers Fabrik*, tedy strojní průmyslové Maxe Schnitzera, který vlastnil příbuzný August Schnitzer. Kromě těchto garáží (*Garagierung von Autos*) se zde nacházela ještě prádelna firmy Anton Hampel a autodílny a garáže (*Automobil-Werkstätte und Garage*), jejichž majitelkou byla formálně Martha Purmová.⁹³

Ze začátku se Ludvík Purm zabýval prodejem automobilů firmy Adler se sousedního Německa a pak FrossBüssing z Rakouska. Brzy se však stal i dealerem dalších značek, mezi nimiž dominovaly americké. Od roku 1925 obchodoval s automobily Chevrolet, od roku 1926 rovněž Oakland atd. Podle *Continental Handbuch für Kraftfahrer 1932/33* v té době obchodoval s automobily značek Adler, FrossBüssing, Ford, Cadillac, Chevrolet, La Salle, Oakland a Pontiac.⁹⁴ Dalším prodejním artiklem firmy Elma byly ikonické motocykly Indian.

Nyní měl Ludvík Purm konečně povolání hodné bývalého stíhacího pilota „ve výslužbě“. Ostatní většina tehdejších aviatiků začínala právě u automobilismu. Vedle toho se nejpozději v roce 1924 stal členem Severočeského svazu automobilistů (Nordböhmischer Kraftfahrerbund) v rodném Rumburku, jedné z nejagilnějších motoristických organizací v Československu, která měla tradici sahající již do předválečných dob. Jako její člen se zúčastnil i několika soutěží. Například 14. srpna 1926 se na šestiválcí Oakland zúčastnil jízdy pravidelnosti do Karlových Varů, kterou pořádal právě tento spolek.⁹⁵

Ve svém obchodování s automobily byl Purm poměrně úspěšný – přinejmenším zpočátku. Podle historika automobilismu Jana Němce byla tehdejší motorizace severních Čech americkými značkami do určité míry především jeho zásluhou a vedle něj také W. Krause a R. Köglera z Rumburku, resp. Krásné Lípy.⁹⁶

Na počátku 30. let ovšem firma přestala prosperovat a Purm se dostal do finančních potíží. Na vině nebyla jen hospodářská krize, i když i v tomto směru byl její vliv zřejmý. Elegantní Purm, který varovné signály nezachytil, si i nadále žil nad poměry a důsledkem bylo zadlužení – tak trochu ve stylu archetypů bývalých důstojníků někdejší monarchie, kteří se do nové, stále turbulentnější doby nehodili.

Další důvody a okolnosti naznačuje dcera Markéta Purmová, provdaná Podlešáková: „Otcův účetní nebyl příliš poctivý a nejednal v zájmu firmy. Dlouho nedával

88 Milena MASÁKOVÁ, *Franz Kafka a Moritz Schnitzer*. In: Ročenka Kruhu přátel muzea Varnsdorf. Kruh přátel muzea Varnsdorf (1998–1999) [vyd. 1999] s. 42–43; Milan ŠEBEK, *Moriz Schnitzer*. In: Almanach ke 130. výročí povýšení Varnsdorfu na město. Kruh přátel muzea Varnsdorf, 1998, s. 36–39; Milan ŠEBEK, *Také Varnsdorf patřil do služebního obvodu Franze Kafky*. In: Mandava. Vlastivědné čtení z Varnsdorfu, Šluknovského výběžku a saského příhraničí. Ročenka kruhu přátel muzea Varnsdorf. Kruh přátel muzea Varnsdorf (2009–2010 [vyd. 2010]), s. 138–143.

89 Zhruba se stejné době přišli do Varnsdorfu i oba jeho bratři, Vilém a Rudolf Purmovi. Od roku 1921 oba bydleli v domě na adrese Varnsdorf, Schlosshofstrasse 843 (dnes Plzeňská ul.). Rudolf se stal vedoucím místní pobočky pojišťovny Assicurazioni Generali, Vilém pracoval jako inženýr v továrně na armatury Julia Winklera čp. 1216 (Šafaříkova ul.). SOKA Děčín. Sčítání obyvatelstva 1921 – Varnsdorf. Varnsdorf 821–900, f. 108; přípis Mgr. Jana Němce (SOKA Děčín) z 6. 12. 2016.

90 VÚA–VHA, Praha, kvalifikační listina Ludvíka Purma. Vzpomínky Anny Langrové, roz. Purmové, Markéty Podlešákové, roz. Purmové, a Michaela Podlešáka (27. 11.–18. 12. 2016).

91 Vzpomínky Anny Langrové, roz. Purmové, z 15. 12. 2016.

92 Podle jiných zdrojů jednatelem firmy Elma, založené již v roce 1919, byl Ing. Anton Hild (* 28. 7. 1884), svobodný zednář ze Žitavy. Firma Elma šla do likvidace za krize r. 1932. *Freimauerloge „Friedrich August zu den drei Zirkeln“ i. D. Zittau Nr. 265*. http://www.3zirkel.de/index.php?option=com_content&view=article&id=54&Itemid=62; přípis Mgr. J. Němce z 6. 12. 2016.

93 *Vzpomínky 58 – Max Schnitzer*. <http://www.tosvarnsdorf.cz/cz/o-spolecnosti/historie/vzpominky/clanky/vzpominky-58-max-schnitzer.html>

94 *Continental Handbuch für Kraftfahrer 1932/33*. https://www.familia-austria.at/images/inhalte/datensammlung/oeffentlich/Continental_Handbuch_fuer_Kraftfahrer_1932_1933.pdf, *Vzpomínky 58 – Max Schnitzer*. <http://www.tosvarnsdorf.cz/cz/o-spolecnosti/historie/vzpominky/clanky/vzpominky-58-max-schnitzer.html>

95 Přípis Mgr. Jana Němce (SOKA Děčín) z 6. 12. 2016.

96 Přípisy Mgr. Jana Němce (SOKA Děčín) z 18. 11. a 6. 12. 2016.

Společná fotografie rodinného klanu Schnitzerů u Purmova domu přibližně kolem roku 1938, v době, kdy se rodina, ohrožená antisemitismem, rozhodovala co dál.

Stojící zleva: Hermann Eger (syn Josepha Egera, manžela Josephiny, dcery Moritze Schnitzera), Hannah Purmová (dcera Ludvíka a Marthy Purmových), Carla Schnitzerová (druhá manželka Moritze Schnitzera), Irene Sperlichová (dcera Anny Sperlichové), Adalbert Schnitzer (syn Moritze Schnitzera a manžel Gerti), Moritz Schnitzer, Anna Sperlichová (sestra Moritze Schnitzera ze Zhořelce), Martha Purmová (dcera Moritze Schnitzera a manželka Ludvíka Purma), Gerti Schnitzerová (manželka Adalberta Schnitzera), Joseph Eger (manžel Josephine Egerové, dcery Moritze Schnitzera), Martin Eltis (manžel Marie Eltisové, dcery Moritze Schnitzera), Ludvík Purm (manžel Marthy Purmové, dcery Moritze Schnitzera). Dole zleva: Irmgard Eltisová (dcera Martina a Marie Eltisových), Anna Purmová (dcera Ludvíka a Marthy Purmových), Walter Eltis (syn Martina a Marie Eltisových) a Maria Eltisová (dcera Moritze Schnitzera).



FOTO: via M. Podlešák

REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL 27113
FICHA CONSULAR DE QUALIFICAÇÃO

Esta ficha, expedida em duas vias, será entregue à Polícia Marítima e à Imigração no porto de destino

Nome por extenso Vilém Purm
Admitido em território nacional em caráter temporario
(temporario ou permanente)
Nos termos do art. 25 letra B do dec. n. 3010, de 1938
Lugar e data de nascimento Kraslice, CSR / 13/I / 1893
Nacionalidade tcheco-slovaca Estado civil casado
Filiação (nome do Pai e da Mãe) Václav Purm, pai
Anna Freundová, mãe Profissão engenheiro
Residência no país de origem Brno Tcheco-Slovaquia

NOME	IDADE	SEXO
FILHOS MENORES DE 18 ANOS		

Passaporte n. 1268/39 expedido pelas autoridades de Polícia em Brno Tcheco-Slovaquia na data 19 de Janeiro de 1939 visado sob n. 41

ASSINATURA DO PORTADOR:
Vilém Purm

SELO SECO CONSULAR

FOTOGRAFIA
(busto)
7 x 5
fundo branco

O retrato deverá ser COLADO,
evitando-se o uso dos grampos

Consulado
do Brasil
em Praga Tcheco-Slovaquia
26 de Abril de 1939
Vice-Consul
Thodorobabal

NOTA—Esta ficha deve ser preenchida á máquina pela autoridade consular, sendo as duas vias em original.

FOTO: Geni

Bratr Vilém Purm patřil k těm rodinným příslušníkům, jimž se před rasovým pronásledováním podařilo ještě uniknout do emigrace. Na jaře 1939 odplul do Brazílie. Jeho potomci tam žijí dodnes.

najevo, že se firma dostává do finančních potíží. A otec tedy stále žil na vysoké noze, ve vrstvě jeho klientely. Firma také ztrácela tím, že se zákazníkům nabízelo až moc do protiúčtu za jejich staré automobily. Korunu všemu pak nasadila jedna automobilová nehoda, při níž zaměstnanec firmy přišel o život. Stála firmu velké peníze,

protože pro takový případ nebyla pojištěná. Před zhroutením firmy se naše rodina považovala za docela zámožnou a podle toho také žila. Pak už to bylo horší. Zatímco dvě nejstarší děti, Hans (Benirschka) a Hanna, dostaly všechno, my dvě mladší, já a Anna, jsme se musely smířit s tím, co jsme zdědily po těch dvou starších."⁹⁷

⁹⁷ Vzpomínky Markéty Podlešákové, roz. Purmové, z 15. 12. 2016.



FOTO: NA Praha

Sestra Anna Purmová, provdaná Altschulová (* 12. 4. 1882, Rumburk), žila s rodinou v Praze, kde ji zastihla nacistická okupace. V roce 1942 se stala obětí holocaustu.



FOTO: NA Praha



FOTO: NA Praha

V nacistických plynových komorách skončili i oba její synové, Petr Altschul (* 12. 5. 1921, Praha, † 23. 9. 1942, Majdanek) a Osvald Altschul (* 23. 3. 1920, Praha, † 7. 8. 1942, Majdanek).

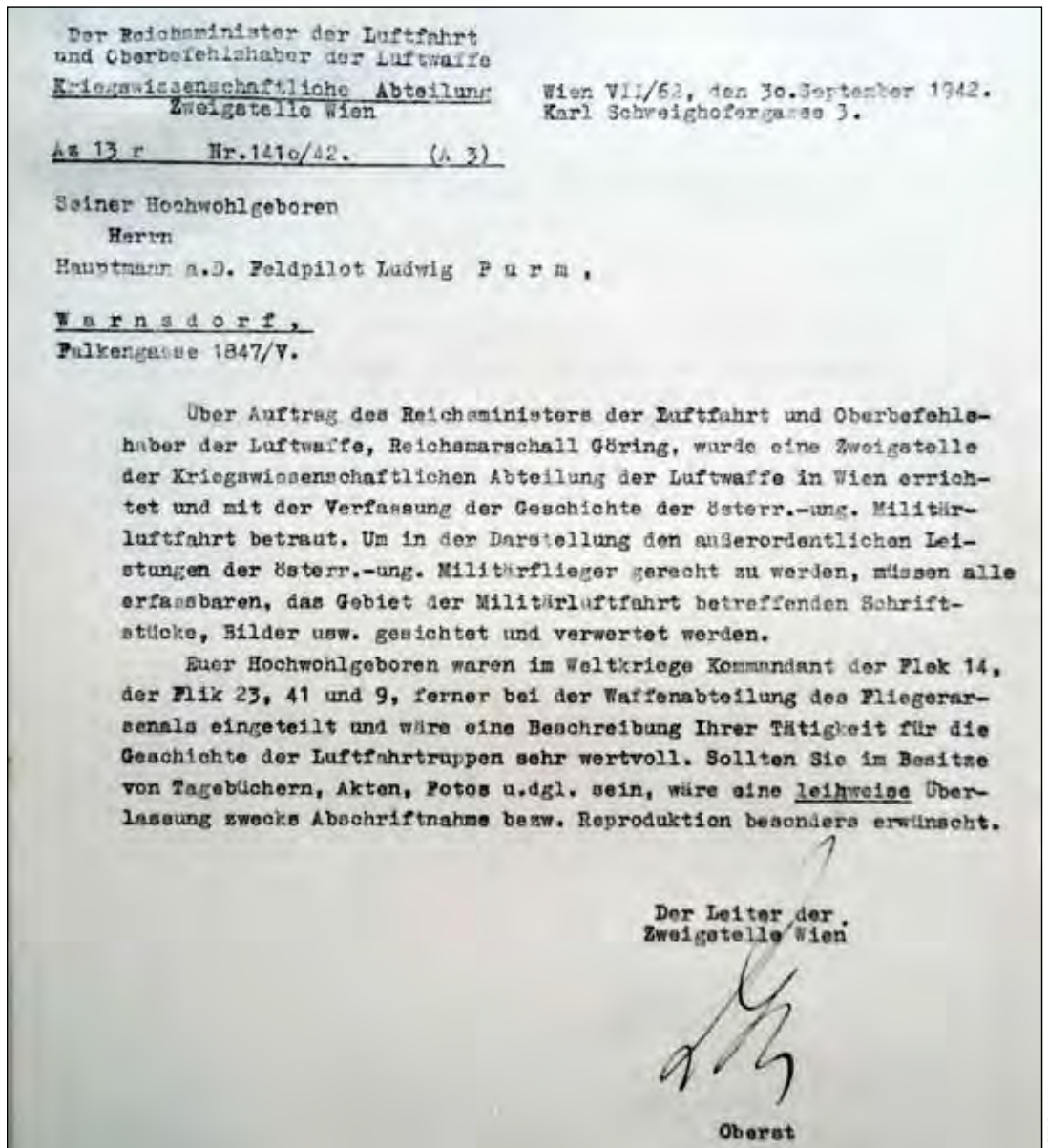


FOTO: KA

Jako někdejšího významného důstojníka rakousko-uherského letectva Purm v roce 1942 kontaktovali pracovníci vídeňské pobočky oddělení válečných dějin letectva s žádostí o vzpomínky, dobové dokumenty, deníky a fotografie. V jiném přípise žádali též o dodatečné svědectví ve věci Rodlauerových leteckých vítězství.



FOTO: via M. Podlešák

Ludvík a Martha před jejich varnsdorfským domem čp. 1847. Datum pořízení fotografie není známo.



FOTO: via M. Podlešák

Dnešní podoba Purmova domu na varnsdorfské adrese Kostelní 1847.

Ve službách Liebiegovy textilky

Zhruba ve stejné době, kolem roku 1932, se otec Marthy Purmové, jedenasedmdesátiletý Moritz Schnitzer, stáhl z podnikání. Firmu předal svému synovi Adalbertovi Schnitzerovi a zeti Josefovi Egerovi. Aby mohla Ludvíkova rodina splatit dluhy jeho firmy, poskytl Adalbert Schnitzer sestře Marthě ve svém podniku prostory, v nichž provozovala partiový obchod se střížným zbožím z bratrovy textilky. Na rozdíl od Ludvíka byla Martha Purmová ve svém podnikání velice úspěšná. Nakonec měla velkoobchod a postupně se jí za bratrovy pomoci podařilo celý Ludvíkův dluh splatit.

Také Ludvík byl nakonec poměrně úspěšný. Po krachu svého automobilového podnikání získal místo u velké textilní továrny Liebieg v Liberci. Šlo o známost z jeho předchozího automobilového působení. Textilní velkopodnikatel Theodor von Liebieg (1872–1939) byl totiž velice významným automobilistickým průkopníkem v Čechách již z předválečných dob. Už v roce 1893 se stal vlastníkem vozu Benz Victoria, takže je považován za vůbec prvního automobilistu v Čechách a pravděpodobně třetího v celém Předlitavsku. O něco později, v roce 1897, se také značnou měrou zasloužil o uskutečnění stavby legendárního automobilu NW Präsident, prvního sériově vyráběného automobilu na území Rakouska-Uherska (vyráběla ho továrna Nesseldorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft A.G. v Kopřivnici, dnešní Tatra). Díky jeho přátelství totiž věhlasný konstruktér prvního benzínového automobilu Karl Benz svolil, že do Kopřivnice dodá jeden ze svých dvouválcových motorů, jenž pak byl do vozu Präsident instalován.⁹⁸ Náruživým motoristou pak Liebieg zůstal i v pokročilém věku, podnikl mnoho dálkových jízd a zúčastnil se řady automobilových závodů.

U Liebiegovy textilky byl Purm zaměstnán jako obchodní zástupce. Měl na starost klientelu v Čechách a na Moravě a později i na Slovensku. A vedl si velice úspěšně. V jeho prospěch hovořily životní zkušenosti (i ty neúspěšné z vlastního podnikání, z něhož se dostatečně poučil), uhlašený zevnějšek, dobré společenské vystupování a výborná znalost českého i německého jazyka.

Rodinný rozpočet se tedy postupně zotavoval a Purmovi mohli opět žít skoro tak jako dřív. Již od dob svého mládí, ještě když jako mladý poručík vojákoval v Dalmácii, si Ludvík Purm zamiloval slunce a moře. Rád proto jezdil s Marthou do Crikvenice, oblíbeného přímořského letoviska na břehu Jadranu. Také miloval koně, rád na nich podnikal dlouhé vyjízdky a Martha, v tomto ohledu nezkušená, se naučila jezdit také. K úrazu přitom nepřišla – na rozdíl od Ludvíka. Při jedné jízdě z koně spadl a noha mu zůstala viset ve třmeni tak nešťastně, že si poškodil kolenní kloub. Ve stáří pak musel chodit o holi.

Lásku ke koním zdědily i dcery, zvláště pak nejmladší Markéta, která nosila jezdecké boty a kalhoty po matce. Ráno, ještě před odchodem do školy, chodila do stáje koně hřebelcovat, aby na nich pak za odměnu mohla jezdit.

Rodina také pilně muzicírovala. S mladšími dcerami Annou a Markétou hrál Ludvík komorní hudbu. Ludvík hrál na cello, Anna na křídlo a Markéta na housle. Občas se přidala i Martha, která byla velmi dobrou pianistkou.⁹⁹

Starosvětská idylka však neměla trvat věčně. Firmu Liebieg zastupoval Ludvík Purm i po rozpadu Československa, vzniku Protektorátu Čechy a Morava a vyhlášení samostatného Slovenského štátu. Ale tehdy nastaly těžké časy.

⁹⁸ Präsidentů bylo vyrobeno celkem 36 kusů. Jeden originální (ale s pozdějšími úpravami) je vystaven v expozici NTM v Praze na Letné. Plně funkční replika v původní podobě vyrobená v roce 1977 se nachází ve sbírkách Technického muzea v Kopřivnici.

⁹⁹ Vzpomínky Anny Langrové, roz. Purmové, a Markéty Podlešákové, roz. Purmové.

Konec starých časů ve Šluknovském výběžku

Ludvík Purm se podle všeho cítil spíše jako Ludwig Purm, tedy jako český Němec. Spíše však v onom starorakouském duchu, který se však mezi jeho krajany začínal pomalu vytrácet ve prospěch toho velkoněmeckého. I v rodině se hovořilo převážně jen německy – přinejmenším do konce války. Je dost pravděpodobné, že po 2. světové válce by jej i s rodinou patrně postihl poválečný odsun většiny německojazyčného obyvatelstva z Československa – v tomto případě nejspíše do sovětské zóny rozděleného Německa. A pravděpodobně by k tomu došlo i bez ohledu na to, že si s iredentistickým či nacistickým hnutím, tolik rozšířenými mezi sudetskými Němci, nijak neangažoval.¹⁰⁰

Rozhodující roli v jeho dalších osudech totiž sehrál jeho židovský původ, neboť, jak již bylo uvedeno, jeho zesnulá matka byla konvertitka, která přestoupila z židovské na římskokatolickou víru. On sám ani jeho sourozenci svým židovským kořenům nikdy nepřikládali velkou váhu. Při sčítání obyvatelstva uváděl německou národnost a římskokatolické náboženství. Na tomto místě ovšem dodejme, že současně byl rovněž loajálním občanem Československa a – na rozdíl od mnoha jiných bývalých německojazyčných důstojníků někdejší monarchie – zastáncem demokracie plným respektem k prezidentovi T. G. Masarykovi.¹⁰¹

Jeho původ mu ovšem velice důrazně připomněly tzv. norimberské zákony, zavedené po Mnichovu i v tzv. Sudetech a později rovněž v protektorátu. Jako tzv. poloviční Žid (*Halbjude*) podle nich náležel do kategorie tzv. míšenců prvního stupně (*Mischling ersten*



FOTO: via M. Podlešák

Ludvík a Martha Purmovi již jako prarodiče na ateliérovém snímku z roku 1948 nebo 1949. Vlevo dole vnuk Ludvík Podlešák, syn dcery Markéty. Vpravo dole vnučka Anička Langrová, dcera dcery Anny.



FOTO: via M. Podlešák

Svatba Markéty Purmové a Josefa Podlešáka 3. 4. 1949. Vlevo Martha Purmová s vnučkou Annou Langrovou, vpravo Ludvík Purm s vnukem Ludvíkem Podlešákem. Vedle Ludvíka Purma sedí Emílie Podlešáková (matka ženicha). Stojící zleva Josef Podlešák (otec ženicha), Markéta Purmová (nevěsta), Josef Podlešák (ženich), svědek Adalbert Schnitzer (bratr Marthy Purmové, jenž přežil nucené nasazení u Todtovy organizace v okupované Francii).

Grades). Ti nebyli nacistickým režimem bezprostředně tolik ohroženi na životě jako ti, kteří měli oba rodiče židovského původu (*Volljuden*). Jejich občanská práva však byla omezena (měli například předepsáno, s kým smějí uzavírat manželství, aby nedocházelo k „hanobením

100 *Kdo byl kdo v říšské župě Sudety. Biografická příručka A–Z.* SOA v Litoměřicích 2008.

101 Vzpomínka Anny Langrové, roz. Purmové z 18. 12. 2016.



FOTO: via M. Podlešák

Rodinné shromáždění v Purmově domě, odhadem kolem roku 1950. Zleva v přední řadě, Anna Langrová, Josef Podlešák, Markéta Podlešáková, Martha Purmová, Tomáš Podlešák, Ludvík Purm. Děti v pozadí zleva, Jaroslav Langr ml., Anna Langrová ml., Ludvík Podlešák. Pozorný čtenář nalezne vpravo vzadu za Purmem model stíhacího letounu typu Albatros D.III (Oef), stejného, na kterém létal za 1. světové války.

rasy“), nesměli vykonávat žádné veřejné funkce, bylo jim odíráno vyšší vzdělání apod. Značná část z nich byla předurčena k odeslání do pracovních táborů a podle záměrů nacistů měli být nakonec vyhlazeni i oni.

Antisemitské výpady nacistů v sousedním Německu i jejich henleinovské odnože v Československu však nešly přehlédnout již před Mnichovem. Už tehdy se sešla rozvětvená varnsdorfská rodina Schnitzerů k poradě, co dál v případě toho nejhoršího. Většina se klonila k emigraci. A ta lépe finančně situovaná část tak po Křišťálové noci, kdy v ulicích vypuklo antisemitské násilí, nakonec skutečně učinila. Emigrovali hlavně do Anglie. Ale v případě rodiny Ludvíka Purma k tomu nedošlo kvůli nedostatku peněz. Zůstala ve Varnsdorfu vydána na milost a nemilost nacistů.

Stejně nebezpečí pochopitelně hrozilo i Ludvíkovým sourozencům, tedy bratrům Vilémovi a Rudolfovi, kteří bydleli ve Varnsdorfu, respektive v Liberci, i sestře Anně, provdané do Prahy. Mladší



FOTO: via M. Podlešák

Ludvík Purm kolem roku 1950 na své zahradě u dětské houpačky, vyrobené z odhozené letecké 300litrové přídavné palivové nádrže německého původu.



FOTO: via M. Podlešák

Vnoučata Ludvíka Purma na houpačce u Purmů. Zleva, Jaroslav Langr ml., Anna Langrová ml., Ludvík Podlešák.



FOTO: via M. Podlešák

Ludvík Purm s vnukem Tomášem Podlešákem. Kolem roku 1951.

bratr, Vilém Purm, který v meziválečném období pracoval jako inženýr ve varnsdorfské továrně na armatury Julia Winklera čp. 1216 (dnes Šafaříkova ul.), dlouho neváhal. Ještě v dubnu 1939 stačil emigrovat do Brazílie spolu se synem Petrem. Jeho potomci tam žijí dodnes.¹⁰²

Válku se podařilo přežít i prostřednímu bratrovi Rudolfovi Purmovi (1881–1949), jenž byl před válkou vedoucím varnsdorfské pobočky pojišťovny Assicurazioni Generali, než se za války přestěhoval do Liberce. S manželkou Maruškou, rozenou Němečkovou (která však zemřela již před válkou), měl jedinou dceru Hildu, která později emigrovala do USA. Provdala se tam za Carla Alberta Carlstena, s nímž měla tři děti – Kennetha, Lynnu a Larse.

Jiní sourozenci však dopadli tragicky. Byl to případ rodiny mladšího bratra Josefa Purma, manžela Olgy Purmové, rozené Fuchsové, s níž měl dva syny, Ottu

a Viléma (Wilhelma). Olga s Ottou zahynuli v nacistickém koncentračním táboře. Vilémovi se tomuto osudu podařilo uniknout pod falešnou identitou a válku přežil. Teprve po mnoha letech se zbytku rodiny podařilo navázat s ním spojení. Žil v západním Německu s manželkou Christel a třemi dětmi – Annemarie, Michaelem a Ingeborg.¹⁰³

Podobně tragicky dopadla i rodina sestry Anny Purmové. V září 1920 se provdala za židovského obchodníka Oskara Altschula (což ji podle norimberských zákonů řadilo mezi Volljude). Rodina se usadila v Praze, kde se narodili tři potomci – dcera Ruth a synové Oswald a Petr, kteří zdědili otcovo vyznání. Po smrti Oskara Altschula žili v Praze XII na Vinohradech v Budečské ul. 35 (za okupace Humboldtova), kde je zastihla nacistická okupace. Přestože si nechali vystavit cestovní pasy, nikam se již nedostali. Šedesátiletá Anna Altschulová, dvaadvacetiletý Oswald a jedenadvacetiletý Petr Altschul byli 24. dubna 1942 deportováni do Terezína a bezprostředně nato transportem Aq do vyhlazovacích táborů v okupovaném Polsku. O několik měsíců později byli povražděni v Majdanku na předměstí Lublinu.¹⁰⁴ Jako jediná přežila dcera Ruth Altschulová (1919–2002). Zůstala v Terezíně a dočkala se osvobození. Její syn PhDr. Petr Šmolka je dnes známým pražským manželským poradcem.¹⁰⁵

Pokud jde o Ludvíka Purma a jeho rodinu žijící stále ve Varnsdorfu, přes veškeré hrozby a šikanování období nacistické okupace nakonec přežili. Ludvík i nadále vykonával svou práci obchodního cestujícího s textilem. Větší část těch temných dob strávil na služebních cestách, hlavně po protektorátu a ještě častěji na Slovensku.

Tato skutečnost je doložena nejen vzpomínkami rodinných příslušníků, ale paradoxně to víme díky korespondenci, která je dochována ve vídeňském *Kriegsarchivu* a týká se historie někdejšího c. a k. letectva.¹⁰⁶ Stojí alespoň za krátkou zmínkou.

Nic netušíce o potížích Ludvíka Purma a jeho rodiny jej totiž v průběhu roku 1942 oslovili pracovníci někdejšího vídeňského *Luftfahrtarchivu* (patřícího pod *Kriegsarchiv*), kteří se již od meziválečných dob zabývali shromažďováním podkladů k historii rakousko-uherské aviatiky (po *anslusu* se tato skupina, tvořená vesměs bývalými rakousko-uherskými důstojníky, změnila na pobočku oddělení válečných dějin letectva – *Kriegswissenschaftliche Abteilung der Luftwaffe – Zweigstelle Wien*).¹⁰⁷ Největší potíže měli právě s mapováním posledních měsíců a týdnů rakousko-uherského letectva, z nichž se v Rakousku písemnosti dochovaly jen v torzech. Za této situace tedy pracovníci instituce oslovovali i někdejší aktéry. Žádali je o poskytnutí jejich vzpomínek, deníků, dokumentů, fotografií, nebo alespoň kontaktů na někdejší spolubojovníky. A jedním z takto oslovených byl i Purm.

102 Vilém Purm in Brazil, Rio de Janeiro, Immigration Cards, 1900–1965. Vilém Purm. <https://www.geni.com/people/Wilhelm-Purm/6000000045607158995>, Pedro Purm recebe homenagem em memória do seu pai. <https://ccssp2013.wordpress.com/2015/05/06/pedro-purm-recebe-homenagem-em-memoria-do-seu-pai/>, přípis Mgr. Jana Němce (SOka Děčín) z 6. 12. 2016.

103 Vzpomínka Anny Langrové, roz. Purmové z 18. 12. 2016.

104 NA, Praha, Policejní ředitelství, 1941–1950, sign. A 307/12. Altschulová Anna; Anna Altschulová. <http://www.holocaust.cz/en/database-of-victims/victim/74770-anna-altschulova/>; Peter P. Altschul. <http://www.holocaust.cz/en/database-of-victims/victim/74811-petr-p-altschul/>; Oswald Altschul. <http://www.holocaust.cz/en/database-of-victims/victim/74808-oswald-altschul/>

105 Vzpomínka PhDr. Petra Šmolky z 27. 11. 2016.

106 ÖStA–KA, LFT, PA, k. 36 – Hptm. Ludwig Purm, k. 38 – Lt. i.d.Res. Alois Rodlauer.

107 Michael HOCHEDLINGER, *Doppeladler oder Hakenkreuz. Das „Heeresarchiv Wien“ 1938–1945*. Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs Band 54/2010, s. 221–284.

Žadatele patrně příliš nepotěšil. Odpověděl, že na sepsání vzpomínek a vyhledání dalších materiálů je v současnosti příliš pracovně zaneprázdněn, protože jako zástupce dvou velkých textilk je neustále na cestách a po většinu času pobývá v protektorátu a na Slovensku.¹⁰⁸

Zdali si nakonec čas nalezl, o tom si z torza korespondence nelze udělat solidní úsudek. Lze o tom spíše pochybovat. Jisté ale je, že právě díky korespondenci mezi ním a *Zweigstelle Wien* mohl být na seznam leteckých es rakousko-uherského letectva nakonec ex post zařazen poručík Alois Rodlauer (1897–1975), někdejší příslušník Linkeho *Fliku* 60J a pozdější Purmův podřízený u *Fliku* 9J. Jeho pět leteckých vítězství (považovaných dnes za všeobecně uznávané kvalifikační kritérium), o nichž se Rodlauer ve svém přípisu *Zweigstelle Wien* zmiňoval, se v průběhu roku 1942 stalo předmětem šetření. V jeho rámci byli osloveni někteří pamětníci včetně Purma, Veitha a dalších. V případě prvních tří mělo jít o vítězství, na nichž se měl Rodlauer podílet u *Fliku* 60J někdy mezi březnem a červnem 1918, tedy v období, kdy platilo pravidlo, že vítězství bylo připisováno jen jedinému vítězi (obvykle veliteli nebo pilotovi, který měl ve skupinovém boji největší zásluhu na vítězství). Měla mu být dodatečně dopočítána. Zbylá dvě měl dosáhnout v řadách *Fliku* 9J v posledních týdnech října 1918, z nichž se dobová hlášení jednotky nedochovala, a to právě na základě dodatečného svědectví Purma, svého někdejšího velitele.¹⁰⁹

Přestože Purmovo dodatečně podané svědectví může zavánět účelovostí (v říjnu 1918 už v čele *Fliku* 9J totiž nestál), zůstává faktem, že zvláště v posledních týdnech války bylo rakousko-uherskými stíhači prokazatelně sestřeleno, či alespoň těžce poškozeno několik italských a britských letounů, ale dobová c. a k. hlášení absentují, takže ztotožnit konkrétní protivníky je prakticky nemožné. Každopádně se zdá jisté, že nebyť Purmova dodatečného, byť nepřilíš konkrétního svědectví, Rodlauerovo jméno by dnes patrně nikdo neznal.

Zpátky však k Purmovým okupačním osudům. Zatímco on sám pobýval na dlouhodobých služebních cestách po protektorátu a na Slovensku, manželka Martha se třemi dcerami zůstala ve Varnsdorfu (syn Hans Benirschka z prvního manželství, nedostudovaný medik, musel za války narukovat do *Wehrmachtu* jako sanitář). Dcery Markéta a Anna byly nuceně nasazeny na práci ve výrobě válečné munice. Markéta musela určitý čas pracovat také na německém statku. Na nucené práce v Todtově organizaci až ve Francii byl nasazen i Ludvíkův švagr, Adalbert Schnitzer.



FOTO: via M. Podlešák

Neděle 9. 8. 1953. Ludvík Purm, tři dny před svým skonek, s vnukem Michaellem Podlešákem ve Varnsdorfu pod Hrádkem.

Martha Purmová jako poloviční Židovka žila v neustálých obavách z toho, co bude zítra. A na sklonku války to skutečně vypadalo, že nakonec bude deportována i ona, dokonce kvůli tomu musela i na lékařskou prohlídku. Naštěstí válka skončila dříve. Ludvík Purm se ze Slovenska natrvalo vrátil do Varnsdorfu na konci roku 1944. Ze strachu pak raději ani nevycházel z domu až skoro do konce války.¹¹⁰

V poměrně velkém domě nezůstali Purmovi dlouho sami, jak vzpomíná Ludvíkova dcera Anna Langrová, která ve Varnsdorfu bydlí dodnes. „Za války se u nás v domě postupně sešla velmi pestrá společnost s neméně pestrými osudy. Nejprve nám úřad přidělil mladý německý pár s dítětem. Byli ze sousedství a hrozila možnost, že by k nám do domu mohl být přidělen někdo jiný, méně sympatický. Potom k nám dali německého vojáka, který byl nasazený na ruskou frontu. Později přišla také jeho žena ze Stuttgartu s malým synem, když byli vybombardováni. Pak přibyla bavorská milenka od syna Hanse Benirschka, se kterou se oženil na ruské frontě, kde sloužil jako medik v německé armádě. Byla už těhotná, ale ne s Hansem, nýbrž s ženatým německým důstojníkem. Porodila u nás v domě. Později byla z domu vyhoštěná kvůli poměrům s jinými muži ve Varnsdorfu. A na konci války k nám přišel Jaroslav Langr, český komunista, který byl nasazen na nucenou práci ve Varnsdorfu v té samé firmě, co jsem pracovala i já. Stal se mým manželem a od té doby žil s námi v ‚Purmhausu‘.

Otec Ludvík Purm mě v tomto sňatku podporoval. Viděl v tom výhody rodinného zabezpečení v nejisté poválečné době, kdy panovaly obavy z blízké přítomnosti sovětské komandatury, hrozil odsun na nucené práce nebo vyhoštění ze stran nemajetných Čechů, kteří se

108 ÖStA–KA, Wien, LFT, PA, k. 36 – Hptm. Ludwig Purm.

109 ÖStA–KA, Wien, LFT, PA, k. 38 - Lt. i.d.Res. Alois Rodlauer, Martin O'CONNOR, *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914–1918*, s. 213–214 a 328.

110 Vzpomínky Markéty Podlešákové, roz. Purmové, z 15. 12. 2016.



FOTO: via M. Podlešák



FOTO: via M. Podlešák

Hrob Ludvíka Purma na varnsdorfském hřbitově. První záběr z roku 2014 ukazuje poškozený náhrobní kámen se jmény obou manželů Marthy Purmové, Moritze Benirschky (jenž zemřel jako důstojník v roce 1918 ve vojenském lazaretu v Uhrách) a Ludwiga Purma. Později byl náhrobní kámen upraven na „Familie Purm“ a náhrobní kámen Marthy Purmové přiložen dole.

hrnuli do pohraničí a zabírali domy Němců. Potomci naší rodiny žijí v „Purmhausu“ dodnes.

Ludvíkův nevlastní syn a můj bratr Hans Benirschka se po válce vrátil domů a pak šel do Prahy, aby dokončil studia medicíny. Namísto toho však byl uvězněn (údajně na Pankráci) a poslán do pracovního tábora, kde životnost vězňů byla kolem dvou měsíců. Na štěstí s přimluvou jednoho českého známého se naší rodině podařilo Hanse z tohoto tábora dostat ven. Jako člověk, který pevně věřil na československou demokracii, pak Hans s pocitem zklamání a znechucení odešel do Bavorska. Scházel mu asi jeden rok medicínských studií, která dokončil v Mnichově.

Také otec Ludvík držel s Masarykem a jeho názory. Jako dítě si pamatuji, že už tenkrát často mluvil o tom, že si myslí, že potřebujeme spojené státy evropské. Podotýkám, že to říkal v době, kdy v Evropě bylo ještě všechno vzhůru nohama a vůbec nic nenasvědčovalo tomu, že by k něčemu takovému někdy mohlo dojít.

Maminka Marta ho velice milovala. Jeho nedostatky tolerovala, protože věděla, že za mlada neměl příležitost vyrůst v té správné rodinné atmosféře a v pohodě. Byl vojákem z povolání a neměl možnost se vzdělat v jiném civilním oboru. Byl jen důstojník, sportovec a letec tělem i duší – zkrátka gentleman. O svém vojenském životě se nikdy nezmiňoval. Vzpomínám si ale, že doma na půdě byly dvě kované truhly, kde skladoval své vojenské deníky. Můj manžel Jaroslav Langr je ale bohužel později spálil.“¹¹¹

Důsledky 2. světové války a nacistické okupace, které dolehly na Československo, byly dalekosáhlé – politické, hospodářské, národnostní i psychologické. V pohraničí dvojnásob. Ani postavení rodiny Ludvíka Purma

v poválečném Československu nebylo snadné. Jako poloviční Židé žili za války v neustálých obavách z toho, co přijde zítra, dcery byly nuceně nasazeny v muničkách a část Ludvíkových sourozenců a jejich dětí skončila v nacistických plynových komorách. Přes toto všechno se k nim po skončení války a okupaci úřady i lidé chovali do značné míry stejně nebo podobně jako k ostatním Němcům.

Značná část z československých německojazyčných Židů či židovských míšenců byla určena do odsunu. Aby se mu vyhnuli, museli osvědčovat státní spolehlivost a dokazovat, že se nikdy neprovinili proti českému nebo slovenskému národu (při zlé vůli úředníka ovšem za projev „germanizace“ bylo možno považovat např. i podporu německé školy, hasičů či ochotnického spolku v německy mluvící obci). Je logické, že zde vznikl poměrně velký a jen těžko kontrolovatelný prostor pro vyřizování osobních i politických účtů, protekcionismus a korupci.

Zařazení do odsunu hrozilo i Purmově rodině. Ale po Ludvíkově odvolání z roku 1946 byli nakonec z odsunu vyňati a mohli v Československu zůstat. Jak vyplývá z dokumentace ONV Varnsdorf, ONV Rumburk a ZNV, největší roli v tom sehrál jejich židovský původ a bezúhonné chování za války.¹¹²

V této souvislosti jistě stojí za poznámku, jak se jednotliví příslušníci Purmovy rodiny po válce národnostně (či spíše jazykově) identifikovali. Přestože doma se z praktických důvodů i nadále používala nejčastěji němčina, tak nakonec každý různě. Otec Purm, který beztak češtinu ovládal dokonale, projevil příklon k češtví a začal používat výhradně českou verzi jména – Ludvík, namísto někdejšího Ludwiga. Oproti tomu matka Martha, která

¹¹¹ Vzpomínka Anny Langrové, roz. Purmové z 18. 12. 2016.

¹¹² SOkA Děčín, f. ONV Varnsdorf, k. 9, inv. č. 96. Seznamy osob, kterým bylo povoleno vynětí z tzv. odsunu, f. ONV Rumburk, státněobčanská agenda, dosud nezprac. Za poskytnutí dokumentů jsem zavázán Mgr. Janu Němcovi.

s češtinou spíše zápasila, se hlásila k německé národnosti. A tři dcery se nakonec každá hlásila jinak: Hana k židovské, Anna k české a Markéta k německé národnosti. Důvody a okolnosti ozřejmuje poslední z nich:

„U nás doma se mluvilo německy už jen proto, že naše matka česky nemluvila. Žili jsme v německém městě a i starousedlíci ve Varnsdorfu na veřejnosti nemluvili česky, všechno bylo německy.

Po válce, když byli skoro všichni Němci odsunutí a lidé, kteří se sem po Němcích velmi rádi nastěhovali, chtěli, aby se mluvilo česky. A v tom se náš otec Ludvík snažil babičce Martě pomáhat. Snažil se ji naučit česky, ale protože ona s tím tak bojovala, nakonec se mluvilo spíše německy... My tři sestry jsme se hlásily každá jinak, a tak jsme to také měly uvedeno na legitimacích, které nám vystavili. Hanna se hlásila jako Židovka, protože měla tolik židovských přátel a cítila se s nimi dobře. Anča byla hlášena jako Češka, když si brala Jardu, a já jako Němka. Já nejsem žádný ‚obraceč kabátů‘. Žila jsem s němčinou, mám samé německé přátele, i moji židovští příbuzní mluvili německy. Tak jsem si myslela, že se za ty dobré přátele a příbuzné nestydím a patřím k nim...“¹¹³

Ne všichni však zůstali ve Varnsdorfu a v Československu natrvalo. Dcera Hana Purmová (1922–2001), která se mezitím přestěhovala do Prahy, odešla již na přelomu let 1947/1948 do Velké Británie. Tam se později provdala za zámožného židovského podnikatele Edwarda Rosena, s nímž měla dvě děti, Michaela (1952) a Catherine (1954).

Anna Purmová (1924) se, jak již bylo uvedeno, provdala za Jaroslava Langra. Měli tři děti: Annu (1947), Jaroslava (1948) a Romana (1955). Po rozvodu s manželem se Anna v roce 1976 sama vystěhovala do Německa. Usadila se v Mnichově, kam později také emigroval její nejmladší syn Roman se svou ženou. Od roku 2015 ale Anna Langrová, rozená Purmová, opět žije v rodném Varnsdorfu. V době dokončování této studie jí bylo 93 roků.

Dodnes žije, ale na opačném konci světa, její jen o dva roky mladší sestra, Markéta Purmová (1926). V roce 1949 se ve Varnsdorfu vdala za Josefa Podlešáka a měla s ním tři syny: Ludvíka (1946), Tomáše (1949–1983) a Michaela (1952). Krátce po invazi vojsk Varšavské smlouvy do Československa roku 1968 odešla celá rodina z ČSSR do exilu. Markéta a manželem Josefem a syny Tomášem

a Michaelem emigrovali do Austrálie. Nejstarší syn Ludvík opustil ČSSR také v roce 1968. Nejprve však zůstal v SRN, kde dostudoval ve Stuttgartu. Pak přijel se svojí finskou manželkou a první dcerou za zbytkem rodiny do Austrálie.¹¹⁴

Vraťme se však zpátky k osudům Ludvíka Purma. Po válce žil ve svém varnsdorfském domě s manželkou Marthou a rodinou dcery Anny, provdané Langrové. Martha i nadále provozovala svůj velkoobchod s textilem, ale rok 1948 znamenal konec jejímu podnikání. Přišla o něj. Ani Ludvík Purm nezůstal u své profese obchodního zástupce, protože většina severočeských textilek spadala po roce 1945 pod znárodnovací dekrety, a ty ostatní, menší, to čekalo jen o několik málo roků později.¹¹⁵ Byl sice již v penzijním věku, ale protože mu byl vyměřen příliš malý důchod, stále pracoval. Byl zaměstnán jako pomocník v úctárně strojírenské firmy Raupach a později v Armaturce (obě později skončily v široké náruči n. p. TOS Varnsdorf). Žil jen pro svou rodinu, těšil se z vnoučat a občas – již o holi – vyrážel s Marthou na procházky.

Nikdy nechodil k lékaři, a to se mu patrně stalo osudným. Ráno 12. srpna 1953 ušel v kanceláři na židli, náhle zakašlal a zhroutil se. Spolupracovníci se zpočátku domnívali, že jen omdlel. Naložili ho do osobního automobilu; cestou do nemocnice jeho hlava spočívala na klíně jeho dcery Anny, tehdy rovněž zaměstnané v Armaturce. Lékař, který ho ohledával, jej však ihned prohlásil za mrtvého. Osmášedesátiletý Ludvík Purm, bývalý velitel Stíhací eskadry c. a k. 6. armády na Piavě, totiž zemřel již na svém pracovišti. Příčinou byla mozková mrtvice. Hrob má ve Varnsdorfu, kde později spočinuly i ostatky jeho manželky, která jako posrpnová emigrantka zemřela v SRN.¹¹⁶

Za cenné konzultace a další pomoc, které se mi při přípravě této biografické studie dostalo, jsem zavázán následujícím badatelům nebo rodinným příslušníkům. Jsou to (v abecedním pořadí): Dipl. Ing. Jerzy Butkiewicz (Varšava), Jan Ciglbauer (České Budějovice), Dr. Anna Hájková (Coventry), Anna Langrová, roz. Purmová (Varnsdorf), Mgr. Jan Němec (SOKA Děčín), Michael Podlešák, Ph.D. (Austrálie), Markéta Podlešáková, roz. Purmová (Austrálie) a PhDr. Petr Šmolka (Praha).

113 Vzpomínka Markéty Podlešákové, roz. Purmové z 28. 12. 2016.

114 Vzpomínky Anny Langrové, roz. Purmové, Markéty Podlešákové, roz. Purmové, Michaela Podlešáka.

115 Se znárodnovacím procesem, který se týkal i severočeských textilek, souvisí události, spojené s dnes již poněkud zapomenutou varnsdorfskou stávkou, která proběhla 5. 3. 1947. Šlo o spor o továrnu německojazyčného majitele židovského původu Emila Beera, který po německém záboru pohraničí v říjnu 1938 musel pod tlakem okolností svou továrnu prodat (ovšem hluboko pod tržní cenou) a odejít do Anglie. Po válce se vrátil z emigrace a usiloval o navrácení vlastnických práv. Jakmile však okresní soud počátkem března 1947 rozhodl, že mu továrna bude vydána (protože měla méně než 500 zaměstnanců, nespádala do znárodnění), komunisty ovládané odbory vyhlásily ve městě onu generální stávku, které se zúčastnilo 10 000 lidí. Pod tlakem stávkujících a po dohodě s úřady soud nakonec původní rozhodnutí o restituci zrušil a továrnu prohlásil za zkonfiskovanou. Vzal přitom v potaz, že Emil Beer (jemuž bylo ovšem již přes 60 roků) se nezúčastnil aktivně odboje, nikdy se před válkou nepřihlásil k české národnosti, vždy jen k německé či židovské, v úředním styku používal němčinu a byl členem židovské obce, která používala německý jazyk (*Varnsdorfská stávka*. Komise regionálních dějin OV KSČ a Okresní muzeum v Děčíně. Varnsdorf 1987). Aféra, kterou komunisté využili k ohlášení veřejného útoku na soukromý majetek jako takový, brzy přerostla hranice okresu. Jednaly o ní stranické sekretariáty, šetřila ji komise Ministerstva vnitra i Národního shromáždění. Nakonec ale vyzněla do ztracena, neboť ji přehlušily únorové události 1948, které svým způsobem předznamenala („Není možné tvrdit, že by si okresní soudce počínal nezákonně. On se jen řídil dogmaticky starým právním nazíráním a odmítal nové,“ napsal v Rudém právu 15. 3. 1947 tehdejší předseda ÚRO Antonín Zápotocký. „Jeho nazírání byl zájem soukromníka bližší než zájem národa a veřejnosti... Tento starý právní názor se ocitá v rozporu s právním názorem novým, a proto vznikla ve Varnsdorfu spontánní stávka“). Tehdejší varnsdorfské události se staly námětem pro román Václava Rezáče (1901–1956) *Bitva* (1954), zachycující události v severočeském pohraničí v roce 1947. V duchu doby i žánru budovatelského románu ovšem problematiku pojal velmi schematicky, jako boj mezi komunistickými a reakčními silami o dosídlované pohraničí, který zákonitě musel skončit vítězstvím dělnické třídy, vedené KSČ. Na její motivy pak Jiří Sequens (1922–2008) natočil celovečerní film *Kronika žhavého léta* (1972), který patří k vrcholným filmovým počínům rané normalizace. Děj knihy i filmu je však zasazen na Kadaňsko a na místo továrníka Beera je dosazena postava bombardovacího pilota RAF kapitána Viktora Püchlera (ztvárnil ho Rudolf Jelínek), usilujícího o restituci textilní továrny po svých židovských předcích.

116 Nedlouho po odchodu dcery Markéty Podlešákové a její rodiny z Československa do Austrálie v roce 1968 emigrovala i vdova Martha Purmová, tehdy 74letá. Zamířila do Západního Berlína, kde její jediný syn z prvního manželství, Hans Benirschka (1918–2001), pracoval jako úspěšný lékař a ortoped. Pořídil jí byt a staral se o ni až do jejího skonu v roce 1985 ve věku 90 roků.

Austro-Hungarian Air Force Officer from Jaroslav Hašek's Regiment Captain Ludvík Purm (1885–1953)

By Jiří Rajlich

The present biographical study explores the professional as well as private life of Captain Ludwig (Ludvík) Purm – a distinguished and often decorated officer and commander of the Austro-Hungarian Air Force during First World War.

Initially, Purm served as an officer at the same regiment as Jaroslav Hašek [the author of *The Good Soldier Švejk*] – *K.u.k. Infanterieregiment Nr. 91*. Prior to the outbreak of First World War he served gradually in its ranks at various garrisons in Bohemia (1904–1908) and Dalmatia (1908–1914). During the War, he fought in its ranks as a machine-gun detachment commander in Montenegro, Serbia and Italy where he was repeatedly decorated for bravery.

In early 1916, he volunteered for service in Austro-Hungarian Air Force (*K.u.k. Luftfahrtruppen*). After graduating from the *Fliegeroffizierschule* in Wiener Neustadt, he fought between March and September 1916 in the ranks of 22nd Flying Company (*Fliegerkompagnie 22*) on the Russian Front as an air observer. He then volunteered for a three-month long pilot training programme. From December 1916 to April 1917 he served as the first commander of the newly formed 14th Flying Replacement and Training Company (*Fliegerersatzkompagnie 14*) in Rajlovac near Sarajevo, Bosnia. Subsequently, he returned to combat at the Italian Front where he again served as a commander. Between April and July 1917, he was the commander of *Fliegerkompagnie 23* at Isonzo Front. Subsequently, he returned to the rear. As an organisationally and technically capable expert he served between July 1917 and March 1918 at *Fliegerarsenal* in Fischamend as Weapons Department (*Waffen-Abteilung*) commander.

In March 1918 he returned back to the Italian Front. Initially, he briefly commanded the famous 41st Fighter Flying Company (*Fliegerkompagnie 41-Jagd*) that fought at the Piave Front. In early May 1918, he became the commander of the reformed 9th Fighter Flying Company (*Fliegerkompagnie 9-Jagd*) in South Tyrol. Nonetheless, at the time the Austro-Hungarian Air Force

had been already driven into a desperate defence and suffered from a lack of high-quality airplanes and insufficient numbers of trained pilots. *Flik 9J* under Purm's command therefore suffered heavy losses without achieving any noteworthy success. At the end of the War, Captain Purm was appointed to a newly established position of the 6th Army's *Jagdgeschwader* commander at Piave. He was in charge of five Fighter Flying Companies that were however so badly weakened that only few were combat-ready.

Following the end of First World War, Captain Purm returned to Czechoslovakia. Initially he applied to Czechoslovak Flying Corps (*Letecký sbor*) and subsequently he probed the possibilities of joining the Austrian Air Force (*deutsch-österreichisch Fliegertruppe*). Nonetheless, he was not accepted to either of them. He remained in Czechoslovakia and retired from the active service. In 1921 he moved to Varnsdorf, Northern Bohemia where he became an important car dealer specialising mostly in American brands. Later he became a sales representative of a large textile factory owned by Theodor Liebieg – a business tycoon and one of former motoring pioneers in Bohemia during the times of Habsburg Monarchy.

Ludwig/Ludvík Purm hailed from Northern Bohemia from a family with German, Czech and Jewish roots. He spoke fluently in both German and Czech and like many others, for long time he subjectively identified himself as a Bohemian German. In contrast to a large part of the German-speaking population in the inter-war period, he however identified with the Czechoslovak Republic, of which he was a loyal citizen who observed its democratic principles and honoured the president T. G. Masaryk. The Nazi anti-Semitic Nurnberg Laws, which were – after the 1938–39 breakup of Czechoslovakia – enforced also in the Sudetenland and in the Protectorate, however classified him as a half Jew, which put him and his family in great danger. Unlike many members of his broader family who perished in the Holocaust, he was lucky enough to survive the Nazi rule.

After the end of Second World War, Purm's family was excluded from the transfer of German speaking population and was allowed to stay in Czechoslovakia. Purm himself then endorsed Czech ethnicity, his Jewish wife German and each of their three daughters a different one: Czech, German and Jewish. Towards the end of his life, Ludvík Purm worked as an assistant accountant in Varnsdorf where he died at the age of 68 years.



PhDr. Jiří Rajlich (1964)

vystudoval historii na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy v Praze. Od roku 1991 pracuje ve Vojenském historickém ústavu, kde zastává funkci ředitele historicko-dokumentačního odboru. Zabývá se především dějinami obou světových válek, historií československé armády, letectva a leteckých operací. Je autorem

nebo spoluautorem šedesáti knižních publikací a více než 500 článků a studií publikovaných v řadě domácích i zahraničních odborných periodik.

Jiří Rajlich (born 1964)

Graduated in History at the Faculty of Arts of Charles University in Prague. Since 1991 employed at the Military History Institute, Prague, currently as the Director of the History Documentation Department. His field of interest covers the history of the both World Wars, Czechoslovak Army, Air Force and aerial operations. Author and/or co-author of sixty books and over 500 essays, features and articles, published in domestic and international journals.