

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
FILOZOFICKÁ FAKULTA
HISTORICKÝ ÚSTAV

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

MĚSTO POLNÁ JAKO DĚJIŠTĚ LETECKÉ VÁLKY (1939-1945)

Vedoucí práce: PhDr. et PaedDr. Jiří Dvořák, Ph.D.

Autor práce: Jan Rousek

Studijní obor: Historie

2009

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění, souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

České Budějovice, 20. dubna 2009

Poděkování

Můj největší dík patří rodičům, kteří mě během studií bezmezně podporovali a PhDr. et PaedDr. Jiřímu Dvořákovi, Ph.D. za odborné vedení.

Miladě a Jiřímu Kislingerovým z Polné děkuji za pomoc při hledání pamětníků. Stejně tak panu Janu Prchalovi z Klubu za Historickou Polnou a panu Miroslavu Votavovi. Panu Janu Mahrovi děkuji za poskytnutí informací a polenském Liberatoru.

Rovněž i svým přátelům a kolegům vyjadřuji svůj dík za ochotnou pomoc a inspiraci. Bc. Vítězslav Brož, Jiří Šašek, Tomáš Novotný, Ing. Miroslav Růžička, Mgr. Jan Vladař, Ing. Jan Zdiarský Ph.D..

Na závěr mile rád děkuji pamětníkům, kteří se podělili o svoje vzpomínky. Jan Krátký (†), Antonín Půža, Horace R. Simms, Stanislav Šimek a František Vacek.

Anotace

Bakalářská práce Město Polná jako dějiště letecké války se zabývá problematikou letecké války na vymezeném území okolo historického města Polná. Zaměřuje se především na četné havárie letadel německé Luftwaffe. K nehodám docházelo především v roce 1944 v souvislosti s působením jednotky SG 102 na letišti v Německém Brodě. Snaží se nastínit i působnost hloubkových stíhačů v okolí a závěrem pak útok sovětských bitevníků na náměstí v Polné 9. května 1944. V druhé části se pak zabývá havárii amerického čtyřmotorového bombardéru B-24 Liberator dne 16. prosince 1944. Pokouší se též objasnit osudy sestřelených letců, důvody jejich havárie a jejich cestu do zajetí.

Annotation

The bachelor work *Town Polná as stage of air war* deals with problems of air war on restricted space around historical town Polná. Above all it focuses itself on numerous crashes of German Luftwaffe planes. Air crashes occurred above all in 1944 in the context of operation of group SG 102 on airport in Německý Brod. It also tries to outline activity of fighter-bombers in the surroundings and lastly attack of soviet fighters on square in Polná on the 9. May 1944. In the second part it is concerned with the crash of american four-engined bomber B-24 Liberator on the 16. December 1944. It tries to cast light upon the fate of shot down flyers, reasons of their crash and their way into captivity.

Obsah

Úvod.....	7
1.1. Válka začíná.....	9
1.2. První válečná léta.....	11
1.3. Luftwaffe.....	12
1.3.1. Štohanzlova chalupa.....	14
1.3.2. Věžnice.....	15
1.3.3. Brzkov.....	17
1.3.4. Kamenná.....	18
1.3.5. Polná – Nové Dvory.....	19
1.3.6. Dobronín.....	19
1.3.7. Smilov.....	19
1.4. Spojenci přilétají.....	21
1.5. V posledním roce války.....	25
1.6. Sovětská letadla.....	27
2.1. Bílá holubice z nebes.....	29
2.1.1. Pád.....	29
2.1.2. Zajetí posádky.....	32
2.1.3. Po válce.....	35
2.2. Cíl „Brüx“.....	40
2.2.1. Mise.....	40
2.2.2. Cíl.....	40
2.2.3. Posádka Liberatoru „O’Reilly’s Datter“.....	41
Seznam pramenů a literatury.....	49
Seznam zkratk.....	52
Seznam příloh.....	53
Obrazové přílohy.....	55

Úvod

Po Mnichovu a následně 15. březnu získala nacistická Říše nejen celé československé letectvo, ale i veškerý letecký průmysl. V leteckých továrnách jako byly Aero, Letov, Avie byly nejdříve dopracovány již započaté československé série letadel. Podniky pak pod vedením říšského ministerstva letectví zavedly výrobu vlastních typů. Z počátku se u nás nevyráběla klíčová bojová letadla, ale jen cvičná, spojovací atd. Neplatilo to jen pro velké letecké továrny, ale i menší „neletecké“ podniky byly často zapojeny do výroby třeba i jen komponentů do letadel. K dalším klíčovými potenciálům českých zemí patřily uhelné sloje s vhodným obsahem dehtu s možností využití pro výrobu syntetického paliva. Rafinérie, právě z toho účelu vybudované okupační mocí, se tak staly další municí pro německý válečný stroj. Nemluvě o dalších zbrojních továrnách např. plzeňské Škodovce. Nelze zapomenout ani na klidné zázemí protektorát, které posloužilo pro výcvikové jednotky německé Luftwaffe. Ne náhodou bylo v Praze umístěno až do listopadu 1944 velitelství 3. Flieger – Schuldivision spadající do působnosti Luftlotte 10, která se starala o všechny výcvikové a doplňovací záležitosti Luftwaffe. S vývojem války byla i u nás nakonec zavedena výroba bojových typů letadel. Rafinérie a zbrojní průmysl byl soustavně napadán strategickým letectvem a i „klidná“ letiště se dočkala návštěv spojeneckých letadel.¹

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části. V první části je popsána letecká válka v Polné od obsazení německou armádou až do samotného osvobození. Pozornost jsem zde zaměřil především na rozličné nehody a nouzová přistání německých letadel, na které bylo polenské okolí bohaté kvůli nedalekému letišti v Německém Brodě. Věnuji se zde i aktivitě spojeneckých letadel, tj. přeletům bombardovacích svazů a amerických stíhaček, které mohli polenští občané pozorovat. Závěrem pak samotnému osvobození za účasti sovětských bitevníků. Držel jsem se zde chronologického řazení událostí. Pokud nebylo možné vzpomínku narátora datovat, užil jsem pravděpodobného časového vymezení.

V druhé části se pak zabývám popisem pádu amerického bombardéru 16. 12. 1944. Část má dvě podkapitoly, v první se pokouším přiblížit pohled svědků ze země. Popisuji dobu od pádu bombardéru až po nedávnou minulost, kdy došlo k objasnění tohoto případu. Události jsem řadil opět chronologicky, ale tentokrát

¹ Jiří RAJLICH, *Mustangy nad Protektorátem. Operace britského a amerického letectva nad českými zeměmi a německá obrana*, Praha 1997, s. 1-8.

pohledem pamětníka. V druhé podkapitole jsem se naopak snažil zrekonstruovat události, jak je prožili letci amerického bombardéru. Celá druhá část bakalářské práce má indukativní charakter a nakonec vše zařazuje do širších souvislostí.

V práci jsem se snažil použít co nejvíce vzpomínek narátorů, které práci dodávají individuální rozměr. Bohužel téma je příliš úzké, aby mohlo být zpracováno převážně na základě oralhistorického výzkumu. Přistoupil jsem proto k tématu z jiného úhlu. Vymezil jsem tři nestejněměrné okruhy pramenů. Prvním okruhem byli již zmínění narátoři a písemné vzpomínky převážně Američanů. Druhým pak písemné prameny úřední povahy a třetím zápisy v pamětní knize – kronice. Narátoři poskytovali osobní zaujetí a postřehy, které ostatní prameny opomíjely. Prameny úřední povahy, zvláště pak četnická hlášení, poskytují naopak pohled úředního aparátu v protektorátu českými četníky. Naopak z kroniky dopisované po válce je zřetelný nádech vlasteneckého zaujetí. Z amerických pramenů jsem využil především dokument Missing Air Crew Report (dále jen MACR), nepřiliš obsáhlé osobní složky letců a pak vzpomínky pilota letadla McMinna, za jejichž poskytnutí vděčím panu Janu Mahrovi. V neposlední řadě pak děkuji za poskytnutí svých válečných pamětí panu Horace R. Simmsovi z USA. Všechny okruhy pramenů jsem považoval za rovnocenné. Snažil jsem se je co nejvíce citovat a zároveň je porovnávat. Citáty jsou ponechány kvůli autentičnosti v původním znění tj. především se specifiky nářečí a mluveného slova.

V celé práci jsem nepoužíval popis obecných dějin letecké války. Díky kvalitativnímu pojetí jsem to považoval pro práci za přítěžující. Kde jsem ale narazil na událost, která si zasloužila náležitý komentář, stručně jsem jej uvedl a poznámkovým aparátem odkázal na další literaturu. Základní literaturou pro poznání letecké války nad českými zeměmi je práce Jiřího Rajlichy *Mustangy nad Protektorátem*, i když dnes je již poněkud zastaralá, poskytuje základní fakta k operacím spojeneckých letadel u nás. Jinak nevyšla žádná souhrnná práce o letecké válce, pouze dílčí studie. O nehodách letadel v okolí Polné nevyšla doposud kompletní studie, pouze dílčí útržky (srov. dále).

1. Pod protektorátním nebem

1.1. Válka začíná

Definovat začátek války z pohledu svědka dějinné události v Polné potažmo v celém protektorátu je obtížné. Jednalo se o událost, na kterou bylo obyvatelstvo připravováno. V Polné jednak cvičením vojenských záloh, kde se polenští záložáci, kteří prošli i první světovou válkou učili zacházet s novou výzbrojí a výstrojí. Dále pak vznikem Masarykovy letecké ligy, při které byl v Polné určen k výcviku kluzák Z-23 „Honza“. Obyvatelé byli samozřejmě zmítáni i událostmi první a druhé mobilizace, Mnichovem, po kterém do oblasti Polné zavítalo obyvatelstvo z odtržených částí Československa.

Kdy tedy vidí počátek války člověk, který to prožil? Napadením Polska 1. září 1939? Dosti živou vzpomínku zanechal pan Jan Krátký, který vnímal počátek válečného střetnutí již v březnu 1939: *„Pro nás polenský kluky začala [válka] vlastně 15. března 1939, kdy přes noc byla velká vichřice, chumelenice a napadlo tolik sněhu, že my kluci desetiletý jsme ho měli nad kolena. Ráno, když odešel otec do práce, po šesti hodinách, vrátil se asi za půl hodiny a sdělil nám, že jsme zabraný Němcema, a že Němci jedou do Polný. Ty Němci z okolních vesnic. Polná bylo místo čtrnáct kilometrů vzdálený od Jihlavy. Jihlavu úplně ovládali Němci za republiky, tam bylo víc Němců než Čechů a okolních jedenáct vesnic, byly vesnice německý. Těch Němcích na saních s koňma, samozřejmě vožralý, jeli na Polnou, práskali bičema. Dojeli na náměstí. Sháněli po Polný Židy, vyháněli je z baráků a honili je po náměstí. My jsme už nešli, my jsme šli do školy pozdějc, protože jsme jako kluci na to dívali tam od zámku, aby tam na nás Němci tam nemohli. Byly zamčený vrata. Přišli jsme do školy a tam nám hned paní učitelka sdělila, že jsme byli ukradení Německem, že tak jako kdyby nám někdo vlezl do baráku a ukradl půl baráku a zahrádku. Tak že dopadla Republika, a že z toho nic pěknýho nebude, že z toho bude válka. To se teda později podařilo. Přimo to bylo zabraný. My jsme samozřejmě celej den potom se srukovali ty děcka na sáňkách. To jsme tam sáňkovali, lyžovali a tak dál a nic jinýho nebylo naší zábavou, než jenom, jak to bude. Jestli z nás budou nebo nebudou Němci. Samozřejmě jsme se rozešli zmrzly a mokry k večeru domů a tím pro nás začal Protektorát.*

Potom oficiálně začátek války jsme zase prožili podobným způsobem. To bylo prvního září 39. Byl krásnej den slunečnej. [...] Nám jeden z učitelů řek, že začala válka. My jsme tenkrát jako kluci šli pást kozy a husy na Pohled. Tam se to vždycky honilo na tu pastvu a tam jsme běhali, já to říkám schválně, po silnici, která ještě tenkrát byla prašná. Toho prachu bylo na silnici tak pět až deset centimetrů. To jsme nabírali do starých hrnců ze smetiště a rozhazovali jsme ten prach a řvali jsme „je válka, jdem bojovat“. To byl pro nás oficiálně kluky začátek války. Prostě z toho dětského pohledu takhle jsme to viděli jako kluci. Hráli jsme si a měli jsme radost z toho, že bude válka.“²

Vzpomínka pan Krátkého je velice konkrétní, ostatní pamětníci vzpomínali dosti neurčitě. Pan Stanislav Šimek: *„Nijak nevzpomínám na začátek války. Já jsem chodil normálně do školy jako jindy. Byl Protektorát Böhmen und Mähren. Slováci, ti si myslím, udělali samostatný stát ne? Ti to táhli s Němcama asi. Copak nikdo nám neubližoval, nějak. Akorát, že to bylo všechno na lístky, potravinový. Tady nám nikdo neubližoval. Pokud jsme neměli nějakou protistátní činnost, proti Němcům.“³*

² Archiv autora (dále AA), rozhovor s Janem Krátkým, vedl J. Rousek, České Budějovice, 30. 10. 2008.

³ AA, rozhovor se Stanislavem Šimkem, vedl J. Rousek, Polná, 13. 9. 2008.

1.2. První válečná léta

V prvních válečných letech byla letecká válka nad Polnou prakticky známá jen z doslechu. Ke kumulaci došlo, stejně tak v celém protektorátu, až v roce 1944. První léta si narátoři takřka nevybavují. Kronika zmiňuje v této souvislosti pouze například bombardování Londýna známé z novin nebo rozhlasu. Jediným aspektem, který se dotkl přímo obyvatel Polné, bylo zatemňování města za účelem ochrany před hrozbou náletu, případně co nejvíce znesnadnit orientaci britských letadel, která útočila výhradně v noci.⁴ Záměrně vynechávám různé oběžníky a nařízení, jež se týkala civilní protiletecké ochrany. Jejich výpověď shrnuje pouze praktické činnosti a postupy. Oběžníky nevypovídají však nic o válečných prožitcích obyvatel Polné. Kronika zatemňování zmiňuje v roce 1940: „31. 3. Další nepříjemnou věcí jsou hlídky CPO [Civilní protiletecká ochrana] zavedené spolu s omezeným osvětlováním ulic. Je vidno, že se naši ochránci necítí dosti bezpečnými. Zakázali proto i pálení čarodějnic.“⁵ Až o tři roky později se kronika vrátila k tématu: „Jinak žijeme ve znamení zvýšení protiletecké ochrany. Je jisté, že Němci se necítí dosti bezpečnými, a to jak v Říši, tak v zemích jich se zmocnili. Jsme stále znovu a znovu upozorňováni na možné letecké přepadení a poučováni, jak zatemněním a bezpečnostními opatřeními chrániti svůj příbytek i město, jak rozeznávat poplašné signály, kde hledat úkryt, jak si počínat v domě, jak venku atd. Jsou kurzy protiletecké ochrany a je zostřena dohledací služba četnictva i hlídek.“⁶ Pan Josef Kislinger na to vzpomínal: „Tady se nemohlo svítit. Světla musely bejt to, někde pouliční, nebo chodili hlídky [...], když bylo nějaký světýlko, jsme dávali deku tehle před okno, musel dát deku, aby ani světýlko nebylo.“⁷

⁴ K nejbližšímu nočnímu došlo 12. 10. 1944 na letiště Německý Brod. Srov. Jiří RAJLICH, *Útok kanadských Mosquit na česká letiště 12. Října 1944*, HPM 2005, č. 8, s. 18-23.

⁵ Státní okresní archiv (dále SOka) Jihlava, Archiv města Polná, inv. č. 270, Pamětní kniha města Polná, s. 249.

⁶ SOka Jihlava, Archiv města Polná, inv. č. 270, Pamětní kniha města Polná, s. 328.

⁷ AA, rozhovor s Josefem Kislingrem, vedl J. Rousek, Polná, 22. 2. 2009.

1.3. Luftwaffe

Na polenském nebi se začala objevovat letadla s černými kříži. Létala především z letiště v Německém Brodě, které bylo 15. března obsazeno německou armádou. Byla zde zabráná především bombardovací letadla Aera MB-200 a četnická Avie B-534⁸. Následně došlo k dokončení stavebních prací, protože letiště nebylo zcela hotovo a po nich byl někdy v létě 1940 zahájen letový provoz. Byla zde umístěna letecká škola Flugzeugführerschule A/B 113. Písmena A a B značí elementární a pokračovací výcvik. Letiště sloužilo jako jedna z výcvikových ploch brněnské výcvikové základny. Na letišti se nacházely i opravárenské dílny na letadla.⁹ Situaci v Německém Brodě je zaznamenána v hlášení železniční stanice Německý Brod: *„Ihned po vojenském obsazení zdejšího města zmocnili se Němci též letiště místní československé letecké posádky. Budovy, hangáry, letadla, výzbroj a munice, jakož i technické zařízení a sklady, byly Němcům našimi důstojníky z povolání odevzdány v naprosto bezvadném a kompletním stavu, takže Němcům se naskytla jedinečná příležitost obdivovati se přesnosti naší vojenské administrativy.*

Němci se ihned na letišti zařídili po svém a používali ho za války pro výcvik vlastních letců. Byli tam cvičeni postupně letci bitevní, stíhací, bombardovací pro lety střemhlav na známých strojích „Stucka“ a tak ve válečných letech bylo tam vycvičeno na sta, ba tisíce letců připravených k bojovému použití.

Časem byli však k výcviku přidělováni vojáci slabších kvalit a také cvičná letadla byla stavěna z podřadnějšího materiálu, takže počátkem roku 1944 docházelo k velmi častým haváriím v okolí města a stávalo se, že některý den se zřítila dvě až tři letadla. Mrtvoly zabitých letců byly pak obyčejně z trosk letadel vybírány lopatami a ukládány do rakví, jež zde byly podávány k přepravě a odesílány do všech koutů Říše na adresy pozůstalých. Později bylo od odesílání těchto pozůstatků zahynuvších letců Jednalo se o stíhačku Avia B-534 (imatrikulace OK-PDA), která se do Německého Brodu přesídlila z Moravské Ostravy v důsledku opuštění pohraničí. z důvodů úspornosti železničních vozů upuštěno a mrtvoly byly pohřbívány na místním hřbitově.“¹⁰

⁸ Jednalo se o stíhačku Avia B-534 (imatrikulace OK-PDA), která se do Německého Brodu přesídlila z Moravské Ostravy v důsledku opuštění pohraničí. Aleš JANDA – Tomáš PORUBA, *Messerschmitt Bf 109s of JG 52 v Deutsch Brod*, Hradec Králové, 2004. Citováno dle českého překladu dostupného on-line http://www.japo.eu/download/hb_cz.pdf, staženo 16. 4. 2009, s. 1.

⁹ A. JANDA – T. PORUBA, *Messerschmitt*, s. 2.

¹⁰ AA, hlášení stanice Německý Brod. Za poskytnutí výpisu z Národního archivu v Praze, z fondu Ministerstva železnic, děkuji Mgr. Janu Vladařovi.

Pan Krátký na toto období vzpomínal: „...místo našich vojáků tam nastoupil Wehrmacht a měli tam potom velkou leteckou základnu, cvičili tam piloty. Zvláště cvičili na Siebly. To byl takový lehký bombardér, nebo pro dvanáct lidí takovej lehký dopravaček to byl. To byly výborný letadla a potom tam byl hlavní výcvik, tam dělali na Stuky. To byla, jako novinka pro nás, jsme před tím neviděli. A oni cvičili v celým tom prostoru Brodu, teda okresu. No, a lítali třeba až na Polnou. Teď tam cvičili ty stukkampfy dolů a to jsme vždycky počítali, když letěli tři, kterej to nevybere a kterej se rozseká. To jsme taky viděli několikrát.“¹¹

Pan Krátký dále pokračoval vzpomínkou na první přistání německého letadla, cvičného Arada, dne 27. května 1943 na poli „V rovinách“¹² mezi Polnou a Zábornou: „Tak třeba první německý letadlo, který jsem viděl na zemi, který jsem si jako mohl ochmatat. To bylo jednou v sobotu, kdy nad Polnou zakroužilo letadlo a byla takhle mlha jako včera skoro tak. A teď jsem viděl, že za kostelem jde dolů a jen si sedá. Tak já jsem byl tam venku, tak jsem tam běžel. Přistálo tam Arado cvičný za Polnou. To bylo poprvé. Byl tam mladej kluk, ten z výcviku, prostě spletl si zpětný přistání. Místo v Brodě přistál za Polnou.“¹³

Jak podotkl zápis ve staniční kronice železniční stanice Německého Brodu, k nehodám docházelo především v roce 1944. Sejně tak i pan Krátký vzpomněl pouze jednu nehodu před rokem 1944. Odpověď se nabízí sama. Pilotní škola Flugzeugführerschule A/B 113 byla v druhé polovině září 1943 nahrazena střežhlavou bombardovací St.G. (Sturzkampfgeschwader) 102¹⁴ s výzbrojí Ju-87 Stuka, která ještě v roce 1943 byla přejmenovaná na Schl.G. 102 (Schlachtgeschwader) a v lednu 1944 na SG 102.¹⁵ Začalo se projevovat zrychlené tempo výcviku pilotů, při kterém byly nehody opravdu na denním pořádku. Jednotka byla v únoru 1945 rozpuštěna. Na začátku března přilétla z Chebu směsice různých typů letadel Ruské osvobozené armády generála Vlasova. Svůj letový konec zažila na brodském letišti i slavná frontová Jagdgeschwader 52 s Messerschmitty Bf 109.¹⁶

¹¹ AA, rozhovor s Janem Krátkým, vedl J. Rousek, České Budějovice, 30. 10. 2008.

¹² AA, dopis, autor Jan Krátký, České Budějovice, 2004, nestránkováno.

¹³ AA, rozhovor s Janem Krátkým, vedl J. Rousek, České Budějovice, 30. 10. 2008.

¹⁴ Základní jednotkou Luftwaffe byla Geschwader, jejíž účel a číslo bývalo označeno za lomítkem. Římská číslice před lomítkem značila Gruppe. Jedna Geschwader měla obvykle tři Gruppe. Pokud by byla číslovka arabská, jednalo by se o Staffel, nejnižší část Geschwader o síle cca 9 letounů. Jedna Gruppe měla 3-4 Staffel.

¹⁵ A. JANDA – T. PORUBA, *Messerschmitt*, s. 1; J. RAJLICH, *Mustangy*, s. 14.

¹⁶ A. JANDA – T. PORUBA, *Messerschmitt*, s. 2.

Zmapovat všechny havárie německých letadel, nejen těch v okolí Polné, je ale poměrně nesnadné, ne-li dokonce nemožné. Zatímco havárie spojeneckých letadel nad územím Československa, jsou až na několik detailů vyřešené, pátrání v pramenech a i v terénu po německých letadlech, a zvláště těch co se zřítily, aniž se zapojila do některé z leteckých bitev, před několika lety. Prameny jsou často skoupé, německé záznamy mezerovité, hodně se jich ztratilo. Právě zde je nezastupitelná úloha narátora, který často zůstává jediným pramenem dosvědčujícím nehodu či nouzové přistání letadla. I když jsou četnická hlášení často mezerovitá, přesto poskytují vekou oporu v hledání přesnějších údajů o nehodách.

Pro všechny nehody ke kterým došlo v okolí Polné a na něž vzpomínali pamětníci, vyjma nehody Siebla 204 v roce 1945 a již vzpomínané nehody Arada v roce 43, se mi podařilo najít i písemný záznam. Nehody uvádím v chronologickém pořadí.

1.3.1. Štohanzlova chalupa

První nehoda, o které se zmiňuje četnické hlášení je nehoda Ju- 87 Stuka havlíčkobrodské Schl.G. 102 u Štohanzlovy chalupy: „9. 1. 1944 14:30 hodin nouzově přistál na poli u města Polná, okres Jihlava následkem poruchy motoru jednomotorový jednoplošník typu Ju-87, motor č. 62, dvojmístný, řízený a obsazený Unteroff.¹⁷ Karlem Kurekem, domovského letiště Německý Brod.

*Letadlo se postavilo při nouzovém přistání následkem měkké země na vrtuli a zůstalo tak stát. Vrtule a skříň stroje jsou rozmláceny. Pilot je nezraněný.*¹⁸

Pan Jan Krátký o nehodě napsal: „Válka nás také seznámila s tím, jak může dopadnout slavná německá Luftwaffe. A to teď míním dvojsmyslně, tedy „dopadnout i dopadnout“. Za Štohanzlovou chalupou stojící u novodvorské silnice přistávala slavná „Štuka“ – JU 87. Při letu střemhlav letadlu vysadil motor a stroj se při dojezdu zapíchl do brambořiště. Nikomu se nic nestalo.“¹⁹ Naopak pan Půža si pamatoval přesněji okolnost nehody a potvrdil tak četnické hlášení: „Ta chtěla přistát, ale skončila na nose, tam zase něco, bylo to rozbahňené pole a co tak, tak skončil takhle na nose. Přímo takhle zůstal.“²⁰

¹⁷ Veškeré hodnosti, jak německé tak americké armády a letectva uvádím, podle zvyku z odborných publikací v původním znění. Při překladech dochází často k nesrovnalostem českých a zahraničních hodností. V příloze pak čtenář najde orientační tabulku hodností.

¹⁸ Moravský zemský archiv (dále MZA) Brno, B 72 Zemské četnické velitelství, inv. č. 445. IV, kart. 121.

¹⁹ Jan KRÁTKÝ, *Můj klukovský život na Zámku v Polné VII*, Polná 2002, s. 23.

²⁰ AA, rozhovor s Antonínem Půžou, vedl J. Rousek, Polná, 28. 2. 2009.

1.3.2. Věžnice

Další nehodou, kterou uvádějí četnické záznamy je nehoda u Věžnic pan Půža na ní, jako jediný vzpomínal: „*Co jsem byl ještě se strejdou svědkem, tady za Věžnicema spadli Němci. To bylo taky výcvikový letadlo [...], ale to jsme byli svědkem jenom zvuku a pak jsme se to dozvěděli od věžnickejch. Byli jsme se strejdou tady v Obecníku, jsme tam vytahovali s koňma dřevo a přišla vánice, ale hrozná vánice, jak bývaly tokový ty k jaru vánice veliký, tak chytli jsme koně a schovali jsme se k nim, protože oni byly tokový přeháňkový. Jako jak jde bouřka, tak tohle byla sněhová bouřka [...]. Slyšeli jsme hukot letadla a po pár minutách byla taková dutá rána a klid. A tak jsme si říkali [...] spolu, co to je kde to je, co to je tohens to. A poslouchali jsme, jestli se objeví ten zvuk dál a už se neobjevil a tím to prostě skončilo. To byla sobota. V neděli původně šla nějaká služka, protože tenkrát byly služby ne? Do Brzkova. Tou cestou [...] a údajně tam měla slyšet nějaký hluk, že jako hluk, volání! Jenomže dostala strach a bylo to všechno zavátý sněhem celá trať, kdoví, co to je tak prostě se o tom vůbec nezminila, až v pondělí je tam našli. No údajně měli zpřerážený nohy, protože to letadlo nešlo přímo, to šlo jako skluzem a narazilo, jak byly meze, že tam bouch, že měli zpřerážený nohy, ale snad ještě v neděli tam bylo slyšet volání.*“²¹

K havárii, jež se udála 5. 2. 1944, se dochovalo velice obsáhlé četnické hlášení, které uvádí i několik podrobností a svědectví: „*5. února 1944 okolo 15 hodiny zřítilo se z neznámých důvodů dvoumotorové vojenské letadlo Mk. „B V N F, 68“ výrobního čísla 1997 letecké školy Křižanov, domácího letiště Brno, ve kterém byli nalezeni 4 vojáci a sice Unteroff. Bober, dále Gefr. Schwarz, Menz a Striegler.*

Letadlo je ponecháno bez nějakých předběžných stop rozrytých na zemi, přičemž 4 cestující zemřeli a letadlo bylo rozbito.

Letadlo se zřítilo na katastru obce Věžnice, okres Jihlava, asi 1400 až 1500 m, na poli zvaného „U suchých luk“, východně od obce Věžnice, 150 m před vysokým smrkovým lesem obce Věžnice.

[...]

Pilot ztratil patrně v silné sněhové bouři, která právě byla, orientaci, narazil s letadlem na měkkou zem pole zemědělce Josefa Jaroše z Věžnice č. 10 a motorem na tvrdou zvýšenou mez louky zemědělce Karla Štohanzla z Věžnic č. 33, při tomto silném nárazu se letadlo rozbilo a posádka zahynula.

²¹ AA, rozhovor s Antonínem Půžou, vedl J. Rousek, Polná, 28. 2. 2009.

Po informování letiště v Německém Brodě, odstartovalo uvedené letadlo 5. 2. 1944 ve 14.32 hodin z letiště Německý Brod a ačkoliv pilot Unteroff. Bober čekal, neměl v takových sněhových bouřích startovat. Čekal na start a protože měl rozkaz ke startu, opustil letiště Německý Brod.

Ke zřícení mohlo dojít tak 10 minut po startu. Občan Johann Mühlefeit z Věžnice č. 22 udal, že 5. 2. 1944 okolo 15 hodiny v době silné sněhové bouře, slyšel letět přes obec Věžnice letadlo. Krátce na to neslyšel dále pracovat motor a v ten samý okamžik slyšel náraz, jako by se za obcí něco zřítilo. Když sněhová bouře přestala, šel hned ven na pole, odkud je dobrý výhled na vzdálenost od 500-700 m, ale neviděl nic podezřelého a proto šel opět domů.

7. 2. 1944 šel zemědělec Franz Altrichter ze Šachotína č. 6 po polní cestě vzdálené přibližně 100 m od letadla. Viděl sice letadlo ležet na zemi, ale protože je to zde normální stav a domníval se, že je to nouzové přistání, nešel vůbec blíže. Prvně šel domů, přemýšlel o tom, že u letadla nikoho neviděl a ve 14 hodin 7. 2. 1944 se vrátil k letadlu. Když k němu přišel blíže uviděl, že je letadlo zničené a uviděl 3 mrtvé muže.

Po tomto zjištění oznámil událost 7. 2. 1944 v 15 hodin na četnické stanici Šlapanov.

[...]

8. 2. 1944 ve 12.30 hodin převezli vojáci letiště Německý Brod zesnulou posádku letadla [...].

V přípisu hlášení je dále uvedeno: „...půlka rozbitého letadla ležela na místě neštěstí a čtyři smrtelně zranění mladí muži seděli s rozbitými hlavami a zlomenými těly v letadle na svých místech.“²²

Jednalo se o Focke Wolf 58C-2 (W. Nr. 1997),²³ jenž byl poškozen z 90 %, pocházející z Křižanova, což byla výcviková plocha brněnské školy FFS B 32.²⁴ Letci byli Gefr. Helmut Menz (narozen 27. 7. 1924 v Steinbach),²⁵ Gefr. Hartmut Striegler (narozen 29. 6. 1923 v Bodenbach),²⁶ Gefr. Hans Schwarz a Uffz. Rudolf Bober.²⁷

²² MZA Brno, B 72 Zemské četnické velitelství, inv. č. 445.IV, kart. 121.

²³ W. Nr. – Werknummer – výrobní číslo.

²⁴ AA, e-mail, autor Jiří Šašek, 9. 4. 2009.

²⁵ Databáze válečných hrobů Lidového spolku péče o německé válečné hroby (Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge). Dostupná online <http://www.volksbund.de/>, staženo 9. 4. 2009.

²⁶ TAMTÉŽ.

²⁷ AA, e-mail, autor Jiří Šašek, 9. 4. 2009.

1.3.3. Brzkov

Nedlouho po tragické události ve Věžnici bylo postiženo polenské okolí další hrůznou scénou. K havárii došlo v nedalekém Brzkově dne 18. 2. 1944. Kronikářka paní Tesařová zapsala do Pamětní knihy města Polná: „*Dnes havarovalo nad obcí Brzkovem velké německé letadlo. Bylo to letadlo vojenské. Již zde nad městem byl jeho let nízký a nejistý. Nešťastnou náhodou dopadlo na statek Jana Musila a zapálilo jej. Telegrafista a pozorovatel včas seskočili padáky a tím se zachránili. 2 piloti uhořeli. Případ vyvolal zde velký rozruch. Ač hasiči Bukovští, zdejší i jiní se činili, seč byli, oheň se rychle rozmohl a ze statku je spáleniště.*“²⁸ Při nehodě byl zničen dům č. 47 a dům č. 26 v Brzkově byl zasažen požárem.²⁹

Pan Krátký při rozhovoru vzpomínal: „*To zas byla sobota myslím. To bylo pod mrakem taky. Zahučelo to nad Polnou směrem severním, přes Polnou bylo vidět, že letí letadlo, z kterého se dýmy a jako záblesky bylo vidět. No a najednou zmizelo v tý mlze v těch mracích jako směrem [...] k severu tam na Brzkov jako. No my jsme se dozvěděli, nevím už jak, že spadlo letadlo v Brzkově. Tak 3-4 kilometry [...] a skutečně tam spadlo. Já teď nevím, jestli to byl 88 Junkers, ale myslím, že jo. Zřejmě jo. To letadlo spadlo skoro přímo do vsi na poslední barák ve vsi. Letělo po takový stráni lesem, tu udělalo průsek, utrhalo křídla. A ten trup spadl za ten statek. Byli tam natažený z těch pilotů taky střeva na stromech a dokonce se říkalo, že jejich játra měli Musilovi na okýnku ve špajsce. Jak to tam spadlo, až na tu zed' tak to tam rozsekalo ten břeh, to byl statek toho Musila.*“³⁰

Pan Krátký vzpomínal přesně, jednalo se opravdu o Junkers 88 A, s imatrikulací F1+JS³¹ od III./KG 76³² a její 8. Staffel. Ojedinelá nehoda v okolí Polné. Kampfgeschwader 76 byla elitní bombardovací jednotka prošlá snad veškerými evropskými bojišti druhé světové války.³³ V době nehody byla III. Gruppe na letišti v Horschingu u Linze.³⁴ Na začátku května 1945, vyzbrojená již proudovými stroji Arado 234, provedla i poslední bombardovací nálet.³⁵

I pan Jan Vítek si dobře pamatoval hrůznou scénu: „*Ona tady byla taková vánice, že on [pilot] jestli se chtěl dostat zřejmě do Brodu tak tady v tý vánici nějak*

²⁸SOKA Jihlava, Archiv města Polná, inv. č. 270, Pamětní kniha města Polná, s. 359.

²⁹MZA Brno, B 72 Zemské četnické velitelství, inv. č. 445.IV, kart. 121.

³⁰AA, rozhovor s Janem Krátkým, vedl J. Rousek, České Budějovice, 30. 10. 2008.

³¹Písmeno S označuje Staffel a písmeno J konkrétní letoun.

³²MZA Brno, B 72 Zemské četnické velitelství, inv. č. 445.IV, kart. 121.

³³http://en.wikipedia.org/wiki/Kampfgeschwader_76#cite_ref-0, staženo dne 6. 4. 2009.

³⁴Na letišti se nacházela 24. 11. 1943 do 9. 3. 1944.

³⁵http://en.wikipedia.org/wiki/Kampfgeschwader_76#cite_ref-0, staženo dne 6. 4. 2009.

*zabloudil. Tak někteří vyskákali, ale někdo v tom ještě zůstal, protože dokonce v tom Brzkově jsme se tam jeli podívat a tam ještě visely střeva na stromě. To urazilo, takovej lesejček [...], motory s tím trupem letěly do toho statku Musilovýho a ten statek taky vyhořel. Při týhleť katastrofě.*³⁶

Na padáku se zachránil Oblt. Matzat. Podle vysoké hodnosti nadporučíka by mohl být i velitelem Staffel. Druhým, jenž se zachránil pod vrchlíkem padáku, byl Uffz. Söhner, který se těžce zranil – zlomil si nohu.³⁷ Ve vraku letadla našel smrt Oberfeldwebel Rudolf Karmann.³⁸ Podle databáze válečných hrobů³⁹ Volskbund narozený (6. 1. 1915) St. Ingbert a pochovaný tamtéž.⁴⁰ Druhým letcem, který zahynul, byl Uffz. Georg Johann Bally⁴¹ narozený (3. 2. 1921) v Marloffstein a pochovaný dle Volskbundu v Brzkově. Nejspíše místo posledního odpočinku bylo do databáze vloženo podle místa úmrtí.

Další vzpomínka pana Krátkého se již váže na hledání kulometu z brzkovského letadla. Vydala se ho hledat parta kluků, kteří již věděli, že letci z letounu něco vyhodili: *„My jsme šli tenkrát [...], ale to jsme nebyli jenom my, to tam byl myslím taky Honza Kristlů, Pepek Bentů myslím, z Nový ulice to byli kluci, ty jsme jako nebyli v naší partě, ale šli tenkrát nějak s náma [...]. Tam byl zamrzlej kus potoka ještě a byla v ledu krásně vidět [díra ...], a ten kulomet tam byl, dyť kluci ho myslím nesli četníkům potem. Co je potom z toho Hrbova, jak je tam brzkovskej mostek, tak mezi tím mostkem to bylo takhle k tomu lesíku. Lesík tam byl menší. Tak v tom rozšířenej takhle tak ten kulomet tam byl.*⁴²

1.3.4. Kamenná

Na další nehodu zaznamenanou v četnických spisech si žádný z narátorů nevzpomněl: *„23. 2. 1944 nouzově přistálo na katastru obce Kamenná u Einschüchtova „Waldhäser“ jednomotorové letadlo Ju označené VKFO řízený Gefr. Friedrichem Vaterem. Letadlo letělo z Německého Brodu ve skupině 2 jiných letadel a muselo kvůli poruše motoru přistát. Letadlo je silně poškozené, pilot nebyl zraněn.*⁴³ Letadlo bylo

³⁶ AA, rozhovor s Janem Vítkem, vedl J. Rousek, Polná, 31. 1. 2009.

³⁷ MZA Brno, B 72 Zemské četnické velitelství, inv. č. 445.IV, kart. 121.

³⁸ TAMTÉŽ.

³⁹ <http://www.volksbund.de/>, staženo 9. 4. 2009.

⁴⁰ Stadtfriedhof, Grab 66.

⁴¹ MZA Brno, B 72 Zemské četnické velitelství, inv. č. 445.IV, kart. 121. V četnickém hlášení uvedený jako Balli.

⁴² TAMTÉŽ.

⁴³ TAMTÉŽ.

skutečně „Ju“ jak uvádí hlášení. Junkers 87B-1 (W. Nr. 474) označený VK+FO a byl poškozen z 65%.⁴⁴

1.3.5. Polná – Nové Dvory

Severně od silnice na Nové Dvory přistálo nouzově po ztrátě orientace 3. 4. 1944 ve 14.45 letadlo Junkers 86 s imatrikulací CA+KS,⁴⁵ domovského letiště Vídeň – Nové Město. Pilotovi Gefr. Schafferovi a 3 dalším mužům se nic nestalo. Letadlo bylo těžce poškozeno.⁴⁶ Pan Půža na událost vzpomínal: „*Přistáli na bříše taky Němci, dvojmotorák, ale ten přistál normálně na bříše tam a potom ho na těch vzduchovějch polštářích nadzvedli, rozebrali to tam a odvezli ho. Ten přistál jenom na bříše.*“⁴⁷

1.3.6. Dobronín

V Schützendorfu jak byl tehdy Dobronín nazýván, došlo rovněž k smrtelné nehodě. Četnické hlášení uvádí místo nehody jeden kilometr východně od Dobronína. Junkers 87/B-2 RP+BN (W. Nr. 5820)⁴⁸ z domovského letiště Německý Brod od SG 102, byl řízen Obfhr. Hans-Gerhard Paukstadtem,⁴⁹ který při nehodě zahynul. K nehodě došlo 28. 4. 1944 v 6 hodin večer.⁵⁰ Jan Krátký o události napsal: „*Další Štuka skončila u Dobronína, kdy se při střemhlavém letu zabořila do kompostu v poli. Z kompostu zbyl kráter, v něm hromada plechu a v tom plechu zbytek pilota. Jeho pozůstatky vyťahali vojáci z německobrodského letiště dlouhými tříprstovými vidlemi a uložili je do malé dřevěné bedýnky.*“⁵¹ Pilot Obfhr. Hans-Gerhard Paukstadt se narodil 28. 8. 1924 v Elberfeldu, a je pohřben na vojenském hřbitově v Kassel.⁵²

1.3.7. Smilov

V nedalekém Smilově zažili příklad chyby pilota od SG 102 s tragickým následkem. Nehoda to byla již poměrně vzdálená a tak si na ní žádný narátor nevzpomínal. Četnické hlášení je ale obsáhlé a událost popisuje dosti přesně: „*Hlásím, že se zřítilo 21. 11. 1944 asi okolo 9.30 hodin 1 motorové říšskoněmecké vojenské*

⁴⁴ AA, e-mail, autor Jiří Šašek, 9. 4. 2009.

⁴⁵ V četnickém hlášení imatrikulace uvedena jako CAK-S.

⁴⁶ MZA Brno, B 72 Zemské četnické velitelství, inv. č. 445.IV, kart. 121.

⁴⁷ AA, rozhovor s Antonínem Půžou, vedl J. Rousek, Polná, 28. 2. 2009.

⁴⁸ J. RAJLICH, *Příspěvek k letecké archeologii*, HPM, 1999, č.5, s. 23.

⁴⁹ V četnickém hlášení jméno zkomoleno na Paukstat.

⁵⁰ MZA Brno, B 72 Zemské četnické velitelství, inv. č. 445.IV, kart. 121.

⁵¹ J. KRÁTKÝ, *Můj klukovský život*, s. 23.

⁵² Kassel-Hauptfriedhof /Soldatenfriedhof, Blok 57, hrob 466. <http://www.volksbund.de/>, staženo 31. 3. 2009.

letadlo čís. 37, typu Ar – 96, domovské letiště Německý Brod, okres. Humpolec, 1 km západně obce Smilov, okres Jihlava, z neznámých příčin. Cestující Lt. Lauterbach byl těžce zraněn a odvezen sanitkou letiště Německý Brod do letecké nemocnice v Německém Brodě. Letadlo, které je těžce poškozené, bylo hlídáno dobrovolnými hasiči obce Smilov pod dozorem četnické stanice Šlapanov.

Zvuk upozornil Anny Altrichter ze Smilova č. 25 a kočího Josefa Tobiase ze Smilova č. 25, uviděli ve vzdálenosti asi 1 km v směru západním od Německého Brodu 2 letadla, která letěla zcela nízko při zemi. Na místě, kde došlo k nehodě, chtěla se letadla otočit před lesem v oblouku.

První letadlo se otočilo, druhé letadlo, které bylo řízeno poručíkem Lauterbachem, za sebou nechalo v poli rýhu, patrně narazil křídly na zem, letěl v rychlosti o 30 m dále, kde s motorem narazil do polního příkopu a dopadl v olšovém lese, přičemž se utrhnul motor a letadlo bylo rozbito.

Altrichter sem přivolal nedaleko bydlicího starostu Rudolfa Altrichtera ze Smilova č. 47, s jeho pomocí a pomocí jeho ženy Franzisky osvobodil Lt. Lauterbacha z trosek letadla. V té samé době přiblížil se svým vozem zemědělec Wenzel Langauer ze Smilova č. 22, který hned převezl poručíka Lauterbacha do svého bytu, kde mu byla poskytnuta první pomoc.

V 11 hodin přijela do Smilova sanitka letiště Havlíčkův Brod, s kterou byl zraněný poručík Lauterbach do Německého Brodu převezen.⁵³

⁵³ MZA Brno, B 72 Zemské četnické velitelství, inv. č. 445.IV, kart. 121.

1.4. Spojenci přilétají

V roce 1944 se začala na protektorátním nebi objevovat čím dál častěji letadla nesoucí bílou hvězdu. Německá Luftwaffe přecházela do defenzívy a naopak spojenci získávali postupně převahu. Bitva o palivo („Battle of Fuel“)⁵⁴ a ničení leteckých továren⁵⁵, jim k tomu mělo být nápomocno. Dobytí jižní Itálie znamenalo i otevření jihoitalských základen. Vývoj letecké techniky umožnil bombardérům vzlétnout ze svých základen v Itálii nebo Anglii, bombardovat svůj cíl daleko v Evropě a vrátit se zpět na základnu pod ochranou doprovodných stíhaček. Především pod legendárními P-51 Mustang. Prostor bývalého Československa se tak dostal do dvojího krytí amerických leteckých sil. V menší míře 8. Air Force startující z Anglie a 15. Air Force startující z Itálie. Méně se objevovala na nočním nebi i letadla Jejeho Veličenstva, startující rovněž z domovské Anglie případně z Apeninského poloostrova.

„28. 9. 1944. Stále častěji slyšíme přenos pumových zásahů. Kdo by řekl jak daleko čistý podzimní vzduch a půda přenášejí exploze. Vždyť je to vzdáleno celé stovky kilometrů. Je to snad kdesi u Vídně. Vídeň je často takovým způsobem postižena. A hladu je tam také dost - ovoce války! Na ně plynou ze rtů slova hymny dnes zpívané: Nedej zahynouti nám ani budoucím, svatý Václave!“⁵⁶ Uvádí pamětní kniha města Polná. Bombardování se za nedlouho přiblížilo velice blízko, v kronice je k tomu uvedeno: „15. 11. [1944] Dnes již dopoledne bylo slyšet silnou detonaci. Nálet byl někde blízko. 16. 11. Nálet byl blíže než jsme mysleli. Byl na Něm. Brod. Několik pum dopadlo v blízkosti tamní školy, jež je tím značně poškozena. Horší však je, že náletu padly za oběť 4 děti, žáci obstarávající právě sběr papíru. Ubohé děti!“⁵⁷

Jednalo se o akci „Lone Wolf“ 15. Air Force. Akci, během níž byly menší skupinou bombardérů za špatného počasí nebo v noci podnikány rušivé nálety. Tehdy byl cílem Linz a Innsbruck. Pravděpodobně kvůli chybnému určení cíle byla bombardována místa v českých zemích. První bombardování zažila Praha, stejně tak i Havlíčkův Brod a několik dalších míst.⁵⁸

Jak polenská pamětní kniha, tak i pamětníci vzpomínali často na létající svazy letadel a jak po nich zůstávaly v lesích „staniolové proužky“. Jednalo se o systém, který

⁵⁴ Zahájena 12. 5. 1944 náletem mimo jiné. i na rafinérii v Záluží u Mostu.

⁵⁵ Srov. Karel FOUČEK – Jiří KOLOUCH – Vladislav KRÁTKÝ – Jan VLADAŘ, *Operace Argument. Sestřelení amerického bombardéru u Horšovského Týna, Nepomuku a Lhenic v únoru 1944*, b. m., 2004.

⁵⁶ SOKA Jihlava, Archiv města Polná, inv. č. 270, Pamětní kniha města Polná, s. 372.

⁵⁷ TAMTÉŽ, s. 376.

⁵⁸ J. RAJLICH, *Mustangy*, s. 73.

shazováním tenkých aluminiových proužků z letadel pomáhal mást německé radary.⁵⁹ Pan Krátký si na to pamatoval: „*To jsme našli kolikrát jenom hrst, ale jednou měli kluci balík úplně takovej, jak házeli proti radarům německejm. Oni letěli a takhle za tím pruhy. Co to je? A oni krásně, jak se dává na vánoční stromky. Přesně to kvůli tomu se právě chodilo sbírat po lese. Ono to zůstalo viset na stromkách, nebo hrst jich byla slepenejch ještě [...]. A ona tenkrát na to byla nějaká vyhláška, že se to muselo odevzdávat, on to byl vlastně cín čistej, hliník. Prostě se to sbíralo, muselo se to odevzdávat. Měli to vlastně v otýpkách takhle a někde se to nerozdělalo.*“⁶⁰

Vzpomínal i na svaz bombardéru, který se otáčel nad Polnou: „*Jednou letělo a to byl ten ohromnej nálet tenkrát myslím na Vídeň. To bylo přes tisíc letadel. Když jsem spal u zámku a koukal na kostel, tak za Polnou takhle z toho horizontu letěly letadla ohromný velice. Jedno vedle druhýho pruh na pruhu a za tím jo za Ovčínem zas už letěly za horizont. To prostě jedna silnice letadel, z toho utrhlo jich takhle devět nebo dvanáct, člověče takhle pomalu to prolítly jako kolem Polný a letěly zpátky jako od Záborný přes Polnou. Nízko bylo číst pěkně hvězdy vidět na tom a ty se utrhly a sházely to v Kolíně tadyhledsta devítka nebo dvanácka. A tyhle ty letěly na Vídeň [...]. To se jich odpojilo a ještě se někde odpojilo na Moravě tenkrát myslím v Prostějově to pustily, nebo na Brno. Taky, ale dvacítká taková. A to začaly lítat ty Lightningy ty dvojtrupy tenkrát stíhačky a to se mihá. A teď, je viděli, [...] bomby, lítaj bomby! A oni zatím odhazovaly ty nádrže od benzínu.*“⁶¹

Pozoruhodná je i vzpomínka pan Krátkého na využití přídavných nádrží, které odhazovaly americké stíhačky. „*A ty spadly taky někde tam právě mezi Hrbovem a Brzkovem tam v tom prostoru. A dokonce jak se jmenoval? Skočdopol z Nový ulice, co tam měl pole tak doufám, že jemu padl, on že ho měl doma tu nádrž americkou. To dovezl domů [...]. Po válce my jsme je kradli v Brodě na letišti a dělali jsme z toho lodičky na Polnou, tři jsme měli. V jedný se topil kluk Pavlíčků. Ponorku jsme taky dělali, měli jsme. Ještě mám, já nevím kde lístek, jak jsem platil padesát korun za trup letadla. Dělali jsme z toho ponorku.*“⁶²

Před závěrem roku, 28. prosince 1944, byly opět v hledáčkách pumových zaměřovačů cíle na území Čech – Pardubice, Kolín, Roudnice nad Labem, Kralupy nad

⁵⁹ Tzv. „Window“ byl systém vyvinutý Brity v roce 1942 jako účinné opatření proti síti pozemních radiolokátorů Funkmessgerät FuMG 65 Würzburg. Systém byl dále zdokonalován a účinně použit i proti dalším německým radarům.

⁶⁰ AA, rozhovor s Janem Krátkým, vedl Jan Rousek, České Budějovice, 30. 10. 2008.

⁶¹ TAMTÉŽ.

⁶² TAMTÉŽ.

Vltavou. Počasí se však nezdařilo a proto byly napadeny i cíle alternativní – nádraží ve Veltrusech, železniční most v Nymburku, železniční uzel Světlá nad Sázavou a rakouský Zwettl. Útočila opět 15. Air Force a silně poškodila pardubickou Fantovku a rafinérii v Kolíně.⁶³ Doprovodné stíhačky se začaly nerušeně věnovat hloubkovým útokům. Dá se říci, že v tento den došlo k největšímu hloubkovému útoku v prostorách současného kraje Vysočina. Nejblíže u Polné byl napaden vlak v Ronově u Přibyslavi. Pamětnice paní Hajná z Polné k tomu napsala: „*Nálet na vlakovou soupravu stojící v nádraží Ronov u Přibyslavi. Naletěla 4 letadla proti stráni po výstražné salvě, aby cestující mohli z vlaku vystoupit. Bylo několik raněných, mezi nimi i Jarka Veselá-Lázničková, o smrtelném případě nevím*“.⁶⁴ Při útoku kotlářů byli zraněni čtyři lidé těžce a šest lehce.⁶⁵ Při útoku byla ve vzdálenějším okolí Polné napadena Jihlava, Kostelec u Jihlavy, Luka nad Jihlavou. Dále pak vlaky v Středočeském, Pardubickém a Jihočeském kraji.⁶⁶

V poválečných letech prováděl Vojenský historický ústav mapování letecké války. V praxi to znamenalo, že služebnám SNB nebo posádkovým velitelstvím byly zaslány dotazníky s otázkami na leteckou válku. V jednom z nich z 16. září 1948 se uvádí: „*Dne 28. 12. 1944 o 12.15 hod. nad obcí Luka n/Jihl. došlo k střeleckému boji 1 německého a 1 anglického nebo amerického letadla. Německé letadlo bylo zasaženo a u Polné, okr. Havlíčkův Brod nouzově přistálo.*

Při tomto boji byly poškozeny domky Františka Čermáka čís. 369 a Viktora Puži čís. 364 v Lukách n/Jihl. Škoda činila asi 18.000 Kčs. Tento boj trval jen několik vteřin a z českého obyvatelstva nebyl nikdo zraněn.“⁶⁷ Bohužel nic dalšího se mi k nouzovému přistání poškozeného letadla u Polné nepodařilo zjistit. Historik Jiří Rajlich uvádí, že žádný z Američanů nenárokoval sestřel.⁶⁸ V Lukách nad Jihlavou byla napadena lokomotiva Říšských drah.⁶⁹

⁶³ J. RAJLICH, *Mustangy*, s. 87.

⁶⁴ AA, písemná vzpomínka paní Hajné, b. m., b. d.

⁶⁵ MZA, B 301 Inspektor neuniformované protektorátní policie na Moravě, kart. 1.

⁶⁶ http://www.hlobkari.cz/utoky/utoky_datum.php?q=1944-12-28, staženo 12. 4. 2009.

⁶⁷ Vojenský historický archiv, Letecká válka nad územím Československa 1939-1945, inv. č. 129, kart. 4.

⁶⁸ J. RAJLICH, *Mustang*, s. 87.

⁶⁹ http://www.hlobkari.cz/utoky/utoky_datum.php?q=1944-12-28, staženo 12. 4. 2009.

V tento den nouzově přistál v městských sadech v Pelhřimově 2/Lt William C. Margetts od 317. Sq. 325. FG . 15. Air Force. Zranil se při nouzovém přistání na hlavě a musel být hospitalizován v nemocnici a zbytek války strávil v zajetí.⁷⁰

⁷⁰ Zdeněk BIČÍK, *Příspěvky k letecké válce ve východních Čechách 1942-1945*, Zprávy Klubu přátel Pardubicka, 1978, č. 1, s. 6-7; <http://www.hloubkari.bloguje.cz/tema-13-vysocina.php>, staženo 19. 4. 2009.

1.5. V posledním roce války

První zmínka kroniky v posledním válečném roce se váže k náletu na Prahu: „14. Únor je zlým dnem pro Prahu. Zažila velký nálet. Jak hrozné následky nese válka. I nad naším krajem přeletělo několik letadel. Na stromech jsou zachyceny staniolové proužky, jež eroplany shazovaly. Horší by bylo, kdyby shazovaly třaskoviny.“⁷¹ V noci na 14. únor a během dne proběhl nálet především na Drážďany, smutný milník letecké války. V současné době se soudí, že Praha byla bombardována navigační chybou, kdy byla zaměněna právě za Drážďany.⁷²

6. února byla mezi spojenci podepsána dohoda „No Bombing Line“, která přetínala naše území na dvě poloviny. Začínala ve Štětíně, pokračovala přes Berlín, Ruhland, Drážďany, Brno, Vídeň a končila v Zábřehu. Vymezovala působnost spojeneckého a sovětského letectva.⁷³ Polná ležela těsně na hranici, spíše ke spojeneckému prostoru.⁷⁴

Polná měla pouze krátkou železniční přípojku na trať Německý Brod – Jihlava. Díky tomu se jí vyhnul i fenomén hloubkových útoků amerických letadel tzv. kotlářů, který vládl na jaře 1945 v Čechách. „Cizí letadla brázdí denně oblohu a detonace, ku podivu jasně slyšitelné i zde, hlásí nám dříve než rozhlas a tisk, že „kotláři“ napadli zase některou továrnu, nádraží, vlak. Hlásí, že se sovětská vojska razí si cestu k Moravě, že překročila již její hranice, že postupují k Brnu, že je oblehají, dobývají, vítězí.“⁷⁵ vzpomíná na duben kronika.

Na ojedinělé setkání přímo s americkými hloubkaři či jejich stíhači vzpomínal Jan Krátký. Americké stíhačky P-38 Lightning donutily přistát německého Siebla za Janovicemi: „...bylo v 45. roce v březnu nebo v únoru. Ještě byl sníh, ale už byly fleky beze sněhu velký. V sobotu zase jsme byli u lesa Špitálu a najednou hluk. Přiletělo letadlo. Zas byl to tenhle Siebl z Brodu takovej a za ním dvě americký letadla. Stíhačky. Tam po něm dali dávku a on si sedl na louku. Nic bez podvozku prostě si sedl na drážku na louku. Zůstalo to stát, ty odlítly. My jsme, ale neviděli z toho nikoho vystupovat, páč

⁷¹ SOKA Jihlava, Archiv města Polná, inv. č. 270, Pamětní kniha města Polná, s. 391.

⁷² Srov. Peter KAŠÁK – Michal PLAVEC, *Největší nálet na Prahu*, HPM, 2007, č. 3, s. 20-27.

⁷³ J. RAJLICH, *Mustangy*, s. 90.

⁷⁴ Přesto docházelo ke střetům sovětských a spojeneckých letadel. V prostoru Vysočiny došlo k sestřelu sovětského Petljakov Pe-2 Capt. Williamem J. Dillardem od 308. squadrony 31. FG, který jej zaměnil za Messerschmitt Bf-110. Stalo se tak 25. března v den útoku na Prahu. Američtí stíhači měli během bombardování volnou ruku a dostali se až do prostoru Prostějova a Olomouce. Při katastrofě zemřeli u Kožlí tři sovětské letci. <http://www.b24polna.bloguje.cz/649762-hvezda-proti-hvezde.php>, staženo 12. 4. 2009.

⁷⁵ SOKA Jihlava, Archiv města Polná, inv. č. 270, Pamětní kniha města Polná, s. 395.

jsme byli poměrně daleko od toho přistání. Viděli jsme přistání to krásně, ale ti lidi ne, oni museli vystoupit druhou stranou nějak a šli kolem lesa. My jsme to zase obíhali celý druhý strany. Do toho jsme vlezli do toho letadla, protože když jsme přišli k tomu, tak nikde nikdo. Tak jsme do toho vlezli, byli jsme akorát tři [...], ti bráši a já. Tak jsme si ho pěkně mohli prohlídnout. Akorát jsme měli malér, že Vašek, teď už si nevzpomenu už to jméno, tak zmáčkl jakousi nášlapku a vyjela s ním střelecká věž taková z toho a on zůstal zapasovanej v tom a teď šli tam četníci zase. Tak nás potom z toho vyhnali. Tam pak přijeli, rozdělali vojáci z letiště a odvezli.“⁷⁶ Pan Krátký se nejspíše zmýlil, když uváděl, že se jednalo o stroj Siebel. Siebly Si 204 neměly střelecké věže, muselo se jednat o jiný německý letoun.

Určit přesné datum operace amerických letců je poměrně nesnadné. Od 22. února byla zahájena operace CLAIRON s cílem paralyzovat německou dopravní síť. Američtí stíhači se na českém nebi zabydleli a jejich činnost byla na denním pořádku. Nelze ani vyloučit, že se jednalo o ono přistání neznámého letounu 28. 12. 1944.

⁷⁶ AA, rozhovor s Janem Krátkým, vedl J. Rousek, České Budějovice, 30. 10. 2008.

1.6. Sovětská letadla

Až 7. května začala německá posádka opouštět Polnou, zařazovala se do německých kolon směřujících od Moravy. V okolí Polné bylo dislokováno okolo 600 německých vojáků včetně 21. policejního pluku SS, jenž měl dohlížet na plynulý odsun německého vojska. V noci na 9. května došlo ke kumulaci uprchlíků směřujících ke Štokům:⁷⁷ „Náhle se vozy jedoucí Sezimovým náměstím zastavují, ba některá se snaží proniknout zpět. Jsou to ponejvíce motorky.

Zprvu nechápeme, co to znamená a jsme velmi překvapeni, když vojáci na několika vozech vytahují české červenobílé prapory a vztyčují i prostírají je nad sebou. Je zřejmé, že se chtějí skrýt za naše národní barvy, proč však?

Nad městem krouží ruští hloubkoví letci a útočí. Kam se podíváš všude chaos, chvat a děs. Nestačí již sledovat, kam se ukryl uprchlík, jenž se před několika minutami dožadoval úkrytu, není času sledovat co se děje s Němci na motorkách a vozech, myslíme na vlastní záchranu. Lidé vyhledávají nejbližší úkryt, spěcháme do sklepů a nad městem prší zatím střely ruských letců. Kosí Němce.

Hlavní útok byl veden na střed města, tož na Husovo nám. Tam v blízkosti soudu stálo několik aut. Rusové si je vzali na mušku a věru že mířili dobře. Hrozný výbuch, po němž se vysypaly téměř všechny okenní tabule na celém náměstí a který byl slyšet i ve sklepech, byl způsobem pumou, která zasáhla auto naložené municí. Hořelo, rozstříkujíc obaly třaskavin a plnic vzduch těžkým dýmem. Dvě auta tak shořela, ale hořel i soud. I ten byl zasažen. Nejprv chytila věž, pak vrch celé budovy. Dva z Němců přišli v té chvíli o život, třetího odnášelo několik dalších vojáků do sklepa Brabencova domu. Umíral.

Kryjíce jej, kryli i sebe, neb útok hloubkových letců pokračoval. Byl zasažen a z části poškozen dům Hlaváčův, Hladíkův a puma dopadla i na dům pí. Vomelové, nevybuchla však. Zásahem utrpěl také dům p. K. Müllera v Komenského ulici a domek Humplův na Vývoze, který vyhořel. Plný zásah dostala bednárna Procházkovy pily na Podhoře a rovněž zjištěny následky zásahů u zahradníka Radouše a v márnici svatobarborského hřbitova i j.

⁷⁷ KOLEKTIV, *Polná 1242 – 1992*, Polná 1992, s. 155-156; Jan PRCHAL, *Z historického kalendáře*, Polenský zpravodaj, 2005, č. 5. Citováno dle http://www.mesto-polna.cz/vismo/dokumenty2.asp?u=12549&id_org=12549&id=82124&p1=28689, staženo 15. 4. 2009.

Když nálet skončil a my vyšli, nebyla již německá vozidla viditelná. Odjela a skryla se, těžko však říci kdy, kde a jak. Auta před soudem ještě čadila a hořel i soud. Dlažba chodníků byla plná skla a lidé, již se pomalu vynořovali z domů, by pomohli hasit těm několika odvážlivým, - kteří se dali do hašení, když od sv. Barbory zněla střelba, - hleděli s obavami na dům Vomelův. Že tam puma dopadla se ví, neví se však, jak se uhnízdila a bude-li ji možno vyzvednouti, aniž by došlo k výbuchu. V domě pí. Brabencové plného zásahu sice není, ale střepiny muničních obalů vletěly okny do místností prvního poschodí a poškodily tam některé předměty. V přízemí jsou trhliny.

To vše budí náš zájem a pozornost, brzy však jsou tu dojmy nové. Kdosi běží městem a volá: „Rusové jedou, Rusové jedou!“⁷⁸

K útoku došlo přibližně o půl desáté ráno a byla napadena i vojenská kolona sahající až k Janovicím. Ještě po válce bylo u silnice na Zábornou vidět zničenou německou techniku. Při útoku zemřeli tři němečtí vojáci. Okolo 11. hodiny dorazily první jednotky Rudé armády.⁷⁹

V Polné probíhaly střety s ustupujícími Němci ještě do druhého dne 10. května, před polednem bylo město již definitivně obsazeno 53. armádou II. ukrajinského frontu, pod velením generálporučíka I. M. Managarova.⁸⁰

Narátoři si samozřejmě na bombardování náměstí pamatovali, ale nepřiliš konkrétně. Zcela logicky byli v tu dobu ukryti. Přesto se k tomu váže vzpomínka pana Stanislava Šimka z posledních dnů války: „Potom si pamatuju akorát, když byl konec války, nebo jestli už byl, to už nevím kolikátýho to bylo, že tady na Nový Dvory po silnici jeli ti Němci s těma koňma. Vozejčky takový malý měli a tam měli všelijakej takovej matriál naloženej na tom jo a nevím, jestli tenkrát letadla nějaký letěly, nebo něco, že oni od toho utekli. Nechali to na silnici stát a utekli od toho. Všechno to tam nechali. Lidi to tam rozkrádali. Tam nějaký chlap lítal „nechte to, je to národní majetek“ a lidi si nevšimli, co se komu hodilo tak si to odnesli.“⁸¹

⁷⁸ SOKA Jihlava, Archiv města Polná, inv. č. 270, Pamětní kniha města Polná, s. 412-413.

⁷⁹ J. PRCHAL, *Z historického kalendáře*.

⁸⁰ KOLEKTIV, *Polná*, s. 157.

⁸¹ AA, rozhovor se Stanislavem Šimkem, vedl J. Rousek, Polná, 13. 9. 2008.

2. Havárie amerického bombardéru B-24 Liberator

2.1. Bílá holubice z nebes

2.1.1. Pád

Dne 16. prosince 1944 spadl znenadání na pole vedle Polné americký čtyřmotorový bombardér B-24 Liberator. Pramenná základna je k tomuto případu skoupá, z pramenů domácí provenience máme k dispozici pouze četnická hlášení. Kroniky o této události mlčí.

Polenské četnické hlášení uvádí dobu havárie na 13:20 asi jeden kilometr severozápadně od Polné: „...americký 4 motorový bombardér „Liberator“ se zřítil hoře ve vývrtce. Letadlo se roztříštilo při dopadu a vyhořelo. Munice palubních zbraní byla zničena při požáru. Místo dopadu bylo okamžitě uzavřeno a ohledání nemohlo být provedeno kvůli explodující munici z palubních zbraní. Po vyrozumění letiště v Německém Brodě, zasáhla v 17.00 hodin komise německého letiště a stanovila pevně, že letadlo je zničené z 98% a nevezlo si žádné bomby.“⁸²

Letoun dopadl do polí po levé straně silnice na Nové Dvory nedaleko „Ovčina“, což bývala poslední budova v zástavbě v Polné. Pouze pan Půža jako jediný z narátorů, a jeden z mála polenských obyvatel vůbec, viděl přímo náraz bombardéru do pole. Bydlel v domě, který měl přímý výhled na místo dopadu: „*Tohlendsto prostě ten hluk nebyli jsme na to akorát zvyklí, že jo? Jenomže tohlendsto co bylo to americký tak to byl úplně jinej zvuk. Já jsem byl tam na dvorku, tam ten barák stojí ještě u pumpy ne? Když to, tak jsem prolítl přes [dům] do kuchyně a tam byl okno směrem k tý Štohanzlový chalupy.*⁸³ *A ono bylo pod mrakem a tam se jenom prostě v ten moment objevilo letadlo směrem dolů. Celý. To byl mžik, to by prostě ani foťák nechytl [...]. A v tu ránu pochopitelně exploze, to začlo hořet, ten zbytek těch [...] a tak co jsme jako kluci, protože mně bylo čtrnáct, ideální věk že jo? Tak jsme tam letěli. Jenom jsme se daleko nedostali, protože jak to hořelo tak [...] výzbroj kulky a to svištělo. Jsme zalehli a nemohli jsme prostě k tomu, protože to bylo nebezpečný tam přijít [...]. A tak jsme se k tomu tak nedostali a netrvalo to dlouho a přijeli tam Němci a ti už to potom*

⁸² MZA Brno, B 72 Zemské četnické velitelství, inv. č. 445.IV, kart. 121.

⁸³ Štohanzlova chalupa, samota stojící u silnice na Nové Dvory.

ošancovali a prostě k tomu nebyl přístup, až to potom opustili, bylo přesně vyznačený, kde byly motory, kde byl kokpit, kde končily křídla, protože to byla škarpa udělaná [...], když jsme tam potom ještě mohli tak se hledalo, jestli tam je nějaký člověk nebo zbytky něčeho jo? Ale byla tam na půl spálená kombinéza nebo respektive kombinéza, bunda! Asi měli nějaký ty teplotní bundy, protože to nebylo žádný ty letadla, aby jim tam měli topení. To byly ty pevnosti, jak tomu říkali a co jsme se pak dozvěděli.“⁸⁴

Z jiného pohledu sledoval událost pan Jan Krátký: „V době jeho pádu jsem se vracel ze zemědělské školy, bylo pod mrakem, zastavil jsem se u brány do zámku a poslouchal zvuk leteckých motorů, který šel od kostela a od kopce „Bechyňovi lipky“. Zvuk prudce sílil a pod mraky se vynořil ohnivý ocas letící směrem k Zápeklí, zalétl za budovu muzea a v zápětí bylo slyšet silnou ránu. Bylo mně jasné, že letadlo spadlo. Hodil jsem domů aktovku a „běžel!“ jsem po hrázi, dál k „Ovčínu“ kdy byl již viděn kouř. Kus za „Ovčínem“ ležely v poli trosky letadla a bylo tam již několik lidí a sbíhali se další. V zemi bylo pět velkých jam, ze kterých se kouřilo, vybuchovala drobná munice, válely se tam i oranžové barely benzinu⁸⁵ a úlomky plexiskla. V jedné jámě se hrabal mezi vybuchující municí František Šípek, náš spolužák z Nových Dvorů a sbíral munici. Osobně jsem si sebral několik kousků plexiskla, které když hořelo, smrdělo po česneku. To už tam byl velký dav lidí a kradlo se všechno možné. Hledali jsme mrtvolu letců, ale nic jsme nenašli.“⁸⁶

O skutečném času příchodu četníků, nebo míře zásahu lze spekulovat. U narátorů je časová prodleva různá. Četníci ale sami uváděli okamžité uzavření místa. Lze tomu těžko věřit. Musela zde být alespoň částečná prodleva nebo benevolence. Z četnických hlášení je cítit jistá korektnost, aby se neprotivila nadřazeným orgánům, možný důvod toho, proč to hlášení uváděla. Ostatně i v kronice se píše, že četníci neviděli, neslyšeli, „byli naši“ po dobu okupace.⁸⁷ Naopak uváděnému času příjezdu německých vojáků z letiště v Německém Brodě v 17. hodin lze věřit: „*Tak hned jsem tam letěl a to už to tam bouchá, to už jsme do toho vlezli [...]. A to právě tam litaly kusy železa. No, právě bylo to tam o hubu [...]. Zajímavý nikomu se nic nestalo [...]. Ještě pamatuju, že tam byly ty plochy, ty směrovky to si pamatuju, že tam taky byly*

⁸⁴ AA, rozhovor s Antonínem Půžou, vedl J. Rousek, Polná, 28. 2. 2009.

⁸⁵ Nejspíše se nejednalo o barely benzinu, ale o kyslíkové láhve pro dýchání ve vysokých výškách. Byly uloženy v trupu. Od nich vedl rozvod ke každému členu posádky. Láhve byly vyrobeny z pevného materiálu, který odolával vysokému tlaku a tak jsou častým artefaktem muzeí leteckých bitev druhé světové války.

⁸⁶ AA, dopis, autor Jan Krátký, České Budějovice, 31. 3. 2005, s. 1-3.

⁸⁷ SOKA Jihlava, Archiv města Polná, inv. č. 270, Pamětní kniha města Polná, s. 412-413.

vyškrábnutý nějak to, že ty kusy ty jsem viděl, že byly dvojě⁸⁸. To si taky mám ještě v palici, že to bylo vidět. No, a co se hrabalo? Hledaly se kulometry [...]. Trvalo strašně dlouho, než přišli četníci a potom teprve ještě přijeli z Brodu, začali to tam vojáci šacovat, vyhnali nás úplně.⁸⁹

„...nadávali nám, že tam je nebezpečno a my jsme utekli na silnici a byli jsme rádi, že nám neprohlíželi kapsy.“⁹⁰

Co se ale dělo s vrakem letadla?

„Napůl se rozkradlo a napůl odvezli. Tam přišlo, to je těžký dneska, stovka lidí nejmíň to tam bylo po Polný, kluci hlavně ty mladší a hned jsme kradli. Co ukrad, tak se to hned nosilo pryč, tam ty plechy celý, láhve nosili z toho. Franta těch Šípků, to byl kamarád z Novejch Dvorů, ten bohužel na to zahynul. Ten tam z díry od toho vyhazoval šrapnelů velký a potom doma to už bylo pozdějc [...]. Pamatuju, jak tam se v tom hrabal a pak jsem se dozvěděl, že ho zabil doma granát, když ho řezal pilkou. A tak co byly větší kusy, to všechno odvezli Němci, vojáci. Ty motory ještě tam kopali. No kopali, byly skoro zasypaný, to byly takový jámy, co to padlo. A takový ty drobnosti to prostě vysbírali. My jsme tam ještě dlouho po válce chodili si ty plexiskla vždycky, protože když se to zapálilo tak to smrdělo krásně a to zas jsme používali na ty naše lotroviny různý. A ted', co takovejch šroubů tam všelijakejch si chlapi nesli tam odsad', nejty prostě, co bylo každému dobrý. A oni to právě obklíčili, obrali, rozdělali a ty drobnosti, nebo když šli vždycky pryč tak tam našli, co se mu ještě hodilo tak to ukrad. No tak oficielně to odvezli jako ti z letiště.“⁹¹

Přesněji si na odklizení vraku vzpomínal pan Půža: „Od Klusáčků ty měli [...] Ovčín, tam bylo velký hospodářství. Ten to tam koňma svázel potom do dvora pod dozorem Němců [...] všechny ty zbytky a oni to tam odtad' lifrovali jako šrot. Já myslím, že se snažili z toho něco [...], protože tenkrát říkali, že se snažili ten jeden motor vydolovat. Údajně ho měli vydolovat, jestli tam ještě zůstalo potom v tý lounce. To nechali, protože to byla placka ňáká [...]. Já jsem měl z toho akorát [...] a dlouhou dobu, tam v baráku v cihelně, kleštičky takový jo? To jsme tam pak našli. Našli jsme tam a to měl brácha, našli jsme tam kus vrtule ještě, kam to potom přišlo to vůbec nevím.“⁹²

⁸⁸ Consolidated B-24 Liberator měl dvě směrová kormidla.

⁸⁹ AA, rozhovor s Janem Krátkým, vedl J. Rousek, České Budějovice, 30. 10. 2008.

⁹⁰ AA, dopis, autor Jan Krátký, České Budějovice, 31. 3. 2005, s. 3.

⁹¹ AA, rozhovor s Janem Krátkým, vedl J. Rousek, České Budějovice, 30. 10. 2008.

⁹² AA, rozhovor s Antonínem Půžou, vedl J. Rousek, Polna, 28. 2. 2009.

Zajímavé jsou i vzpomínky na všestranné využití zbytků letadla. Pan Krátký uvedl, když jsem se ho ptal na výrobu vrtulek do praček z hliníku: „*Jo a do praček a dělali z toho taky vařiče, žehličky. Žehličky elektrický z toho dělali a vařiče. A teď já nevím, jak to dělali, ale měli to zkoušet prvně Cihlářovi v tý dílně elektronický, co měli. A u toho vařiče to snad brali, z toho plechu dělali ten podstavec takovej hranatej s vyříznutým kolečkem a on někde, já nevím, kde zas kradl ty spirály. U těch elektrických žehliček, ty z toho taky dělali nějakej ten spodek. Tuhle. To víš, to já jsem už zapomněl úplně. No, to bylo víc, co toho lidi říkali. Já vím, že třeba těma šroubama, že [...] z toho taky něco dělali chlapi.*“⁹³

Pan Stanislav Šimek, měl údajně vyrábět podrážky z gumy, kterou našel na místě dopadu: „*No jo. Já jsem měl tátu ševcem. Já jsem to nevyráběl z toho. Jsem si to vzal, myslel jsem si, že to táta použije na to, na podrážky na boty, ale ono to bylo moc dost silný jo, že to na tom to nešlo přibit. On tam dával slabší jenom gumy na boty. To jsem si to jenom vzal jako kluk, že jsem si myslel, že to náhodou půjde. Takovej kus gumy jsem si dones no, ale jinak to nebylo k ničemu.*“⁹⁴

Podle vzpomínky pana Krátkého bylo místo urovnáno a následně bylo navštěvováno při orbě ještě dlouho po válce. Kluci zde hledali drobné úlomky nebo plexisklo. V rozhovoru na to vzpomínal i pan František Vacek,⁹⁵ který byl malý a na místo dopadu se tedy vůbec nedostal. Pan Kislinger, který v té době byl v učení, se o nehodě dozvěděl až následně a přisuzoval ji spíše nouzovému přistání.⁹⁶

2.1.2. Zajetí posádky

Narátoři nebyli přímými svědky událostí, když docházelo k pochytní a zatknutí letců. Většina narátorů na otázku pouze uvedla, že letci byli pochytní, vzdali se. Jako příklad mohu uvést opět pana Krátkého: „*Bylo jich dvanáct, jedenáct nebo deset jich bylo černochoů, jeden byl běloch [...]. Oni spadli, vyskákali z toho a zaneslo je to zkrátka, až tam někde za tu Kamennou a oni šli po silnici [...]. Zkrátka všichni se tam shromáždili, dokonce kolik z nich si neslo padáky přes rameno. A vedl že je nějaký poručík a ten, že měl v hubě doutník, a že na ně dělali zátah tam Němci některý z těch vesnic, jak byla ta, to nabyla ta lidová garda, to bylo, jak oni měli ještě jednu tu složku takovou. Ti na ně dělali zátah, do toho přijeli prej gestapáci z Brodu autem a ještě*

⁹³ AA, rozhovor s Janem Krátkým, vedl J. Rousek, České Budějovice, 30. 10. 2008.

⁹⁴ AA, rozhovor se Stanislavem Šimkem, vedl J. Rousek, Polná, 13. 9. 2008.

⁹⁵ AA, rozhovor s Františkem Vackem, vedl J. Rousek, Polná, 31. 1. 2009.

⁹⁶ AA, rozhovor s Josefem Kislingrem, vedl J. Rousek, Polná, 22. 2. 2009.

z letiště. Šli je honit a oni maširovali do Brodu se přihlásit tahle parta celá. To jediný o nich vím [...] takhle to co mně vykládali kluci, který tam byli právě za tou Kamennou a to. A kam přišli to nevím.“⁹⁷

Vzpomínka pana Krátkého je v konfrontaci s četnickým hlášením celkem přesná, i když jak sám vypověděl, je to svědectví jen z doslechu. Černocho uvedli i ostatní narátoři,⁹⁸ kteří měli informace opět zprostředkovaně. V posádce však žádný černocho nebyl. Dá se to přisoudit jistému stereotypu Američana v té době.

Podle vzpomínek pilota došlo i k pokusu o lynčování amerických letců, ale bylo tomu zabráněno příslušníky německého letectva.⁹⁹ Událost to nebyla neobvyklá. V oblastech s německým obyvatelstvem, které bylo často zfanatizováno propagandou o „angloamerických teroristech“ a mělo na paměti vybombardované domovy v městech, v nichž žili i jejich příbuzní. Často došlo k lynči s tragickým koncem. Naopak nutno podotknout, že docházelo i k případům ryze opačným, kdy němečtí civilisté amerického letce schovávali. Narátoři na pokus o lynč přímo nevzpomínali, ale z doslechu se to po Polné traduje.

Četnické hlášení dále pokračuje: *„Posádka nepřátelského letadla vyskočila z havarovaného letadla pomocí padáků, a když vál silný severozápadní vítr, byli hnáni s padáky přes obce Pozovice, Kamennou, Věžnice v okrsku četnické stanice Dobronín a Šlapanov okres Jihlava a měli tamtéž rozptýleně přistát.*

Z četnických stanic Dobronín, Šlapanov a Štoky byla zahájena se spolupůsobením zemědělců těchto obcí a Říšské pracovní služby Kamenná a Štoky pátrací akce a pátrání po vysazené posádce, podařilo se, tytéž v počtu 8 mužů zajmout, a sice 3 muži v okrsku četnické stanice Štoky a 5 mužů v okrsku četnické stanice Německý Dobronín, které k dalšímu odvodu převzalo komando RAD ve Štokách a Kamenné. Kterí byli na obec a místo dostaveným Gestapem z Jihlavy, s předáním zatknuté posádky na RAD domluveni a byli titíž od komanda letiště Německý Brod prostřednictvím automobilů odvezeni, kde se teď nacházejí.

17. 12. 1944 ve 14. hodin byl ještě zastižen 9tý člen nepřátelského a zničeného letadla v okrsku Kamenné v zemědělské stodole zemědělce Franze Niedermertela z Kamenné číslo 11 - držel padák v ruce – a starosta obce v Kamenné podal v předstihu varování. Dohled téhož přijali 2 četníci, kteří RAD tábor v Kamenné hlídali.

⁹⁷ AA, rozhovor s Janem Krátkým, vedl J. Rousek, České Budějovice, 30. 10. 2008.

⁹⁸ Pan Vítěk a pan Kislinger.

⁹⁹ AA, rukopis knihy Jana Mahra, b. m., b. d., nestránkováno.

*Četníci Německého Dobronína dohodli se ihned s Gestapem v Jihlavě a zadržování byli po tomto nařízení do převzetí stranou letiště Německý Brod tamtéž přijati.*¹⁰⁰

Jak je patrné došlo k výskoku dvou skupin. Liberator letěl po přímce Pozovice, Kamenná, Nové Dvory a Polná. Nejdříve došlo k výskoku pěti členů posádky, kteří dopadli v obvodu obce Štoky ležící jihozápadně od Polné. Druhá část posádky vyskočila o něco později a přistála v obvodu obce Dobronín. Letoun pokračoval dále v letu. Nad Polnou se stočil doprava, oblétl ji od severovýchodu, vzepjal se a následně spadl do vývrtky. Nejpozději vyskočil pilot letounu, který jako velitel opouštěl letoun jako poslední. Vyskakoval v době těsně před pádem letadla.¹⁰¹ Svědkové vzpomínali, jak přistál u Panského lesa.¹⁰² Pan Votava, který není sice pamětníkem oněch událostí, ale již v sedmdesátých letech vyslechl pamětníka, který byl svědkem přistání velitele letounu: „...od toho pana, tuším se taky jmenoval Půža,¹⁰³ z Věžnic, kterej dokonce vezl na saních, tadyhletoho kapitána toho McMinna, který se potom vzdal Němcům, protože tam pomáhali, sundávat [McMinna] někde z borovice, který vyskakoval asi, určitě poslední a protože vezl tenhle ten pan Půža notáře ke svému umírajícímu otci. Uměl ten notář nějak dost slušně anglicky. Takže [se] domluvili, dokonce jim [McMinn] něco daroval [...]. Oni si mysleli, že jsou skutečně někde za frontou. Oni si dokonce mysleli, že jsou někde nad Francií severní, kde už byla, jakoby v té době snad měla být částečně vyčištěná od Němců, a byli překvapení, že teda spadli takhle dost severně, ale pravděpodobně teda měli ty přístroje nějak nefunkční, rádio, kompas a asi bylo i zataženo a ta orientace opravdu byla nějak špatná a protože letěli určitě na tři nebo na dva motory.“¹⁰⁴

Když přistoupíme k této vzpomínce kriticky, nutno uznat, že je to již svědectví zprostředkované. Podle vzpomínek velitele letounu byl devátým členem nalezeným v Kamenné co-pilot Humes.

Letci byli převezeni vojáky na letiště Německý Brod, odkud byla podána zpráva podle Ženevských konvencí Červenému kříži. Zpráva se dostala až k Američanům a je součástí dokumentu MACR a uvádí seznam posádky a stav havarovaného letadla. Zničení z 98 % se shoduje s rozhodnutím komise, která se dostavila z letiště Německý

¹⁰⁰ MZA Brno, B 72 Zemské četnické velitelství, inv. č. 445.IV, kart. 121.

¹⁰¹ AA, rukopis knihy Jana Mahra, b. m., b. d., nestránkováno.

¹⁰² AA, rozhovor s Antonínem Půžou, vedl J. Rousek, Polná, 28. 2. 2009.

¹⁰³ Jedná se o jiného pana Půžu, než který je narátorem.

¹⁰⁴ AA, rozhovor s Miroslavem Votavou, vedl J. Rousek, Polná, 26. 10. 2008.

Brod, jak uvedl četnický záznam. Popisuje letadlo bez označení s pouze jedním viditelným číslem 2990.

2.1.3. Po válce

Místo havárie bylo po orbě lákadlem pro místní kluky.¹⁰⁵ Pan Vacek například vzpomínal, kolik měl součástek z letadla. Atmosféru doby, která nastala, popsal pan Jan Krátký, člen Klubu Za historickou Polnou: *„Tehle ten případ byl naprostý tabu. Vlastně se odevřel až v roce 90. První kdo se snažil o tom něco získat tak byl Miroslav Votava z Polný, kterej to má jako konička, letadla druhý světový války. Tak ten se skupinou svých přátel od jinud se o to začal zajímat, napsal nám článek do Polenska, který jsme vytiskli [...]. A vlastně teda až v druhý polovině devadesátech let se o tom případu začalo více psát, více zajímat lidí, ale nevybavuji si, že by v průběhu těch šedesátých až osmdesátých let se to v Polný nějak ventilovalo. Vůbec ne. Občas padla nějaká zmínka sice, že tady za války spadly letadla, že jo, ale to bylo vždycky jenom krátkou větou ne, ale nějak se o tom podrobně nemluvílo, nikdo to nerozebíral, to byl jen takovej všeobecněj údaj.“*¹⁰⁶

Pan Miroslav Votava vzpomínal na počátky zájmu o americký letoun. *„Takže když já jsem do Polný přišel v roce 1972, když jsem se sem oženil. Tak samozřejmě, protože mě bavily vždycky letadla, pocházím z toho letiště, že jo? Mám k tomu blízko, a protože jsem dělal modely a dělal jsem makety a občas v práci jsem o tom mluvil, tak mě tam někdo naukl, pan Holzman to byl, ten je už taky nebožtík, kterej říkal „Votavo tady spadlo americký letadlo“, no a to byl takovej první impuls, když jsem začínal schytávat ty nitky svědectví různějch. A skutečně třeba i ten pan Půža, kterej dělal toho vedoucího, byl patnáctiletěj kluk, kterej bydlel přímo tam proti tý pumpě [...]. No a potom, když jsem tady vedl teda ten kroužek modelářskej, tak samozřejmě ti kluci o to projevovali velkej zájem a našel jsem tam už potom ty trosky těch letadel. Toho letadla přímo teda ty úlomky, ale to nebyly úlomky po dopadu, to byly úlomky stažený Němcema už k tomu Ovčínu. Tam jak jsme to hledali přece u tý zdi, kde se to odváželo někam do Jihlavy [...]. Nohou jsem to tam vyhrábl [...]. No a Ti kluci z toho kroužku, zas některý, který v tom některý taky v tý době žili, to bylo někdy tak v roce 75, 74, 75,*

¹⁰⁵ Hlavním lákadlem pro kluky byly především zbraně a munice, s kterou si často „hráli“. Bohužel se to stalo pro několik polenských dětí osudným.

¹⁰⁶ AA, rozhovor s Janem Prchalem, vedl J. Rousek, Polná, 24. 1. 2009.

76, který zase pocházeli, třeba dědečka měli ve Věžnicích a tak se o tom bavili a tam sehnali svědectví [...].

Pak další svědectví bylo takový významný zase po x letech toho pana Laštovičky z Novejch Dvorů, kterému bylo v té době šestnáct nebo sedmnáct let, kterej jel zrovna na kole mezi Polnou a Novejma Dvorama a ten uviděl přímo to letadlo, jak letí. S tím kolem se zastavil. To letadlo udělalo jako by ten oblet, a viděl všechno včetně i toho dopadu na to místo. Takže ten byl taky jeden z prvních. Ono se samozřejmě asi hned tam nešli, možná jenom malí děti. To svědectví takovejch různějch lidí tady za ty desetiletí prostě člověk slyšel hodně, ale nikdy jsem nebyl schopnej se dopátrat jako přesnějšího místa. To bylo všechno tak plus minus já nevím tři sta metrů. Každěj ti řekl „hele tady byli takhle mezičky, takhle mezičky, já kdyby to bylo jako tenkrát před kolektivizací, tak bych ti řekl přesně, kde to bylo, jenže v tom velkém láně...“ Spíš to všichni posazovali zhruba, ten kurz byl dobrej, ta vzdálenost jako by osově byla dobrá, ale posazovali to tak o dobrejch sto metrů dál k tomu poli. Jakoby tam směrem na tu benzinovou pumpu. No a v té době vlastně veškerý snažení končilo, protože o to nikdo neměl zájem. Každěj ti řekl, mělo to bílou hvězdu tím pádem nemělo smysl se o tom, ani půlka lidí třeba, kterých jsem se chtěl zeptat tak řekli jako, že o tom neví. Pro ně to bylo jako kompromitující. Nikdo se o tom bavil a nikdo by do toho nešel, kdybych řekl, tohle já tady chci začít kopat. Tak vůbec by mě nikdo nebral v potaz a pro každého by to bylo jenom jako. Kdyby to mělo hvězdu červenou samozřejmě, to kopali už Ledče, že jo? To byl ten sestřelenej, to péčko, nebo co to bylo. Ale kdyby to byl Rus, ale prostě tohleto ne! Věděly se dvě verze. Bylo to padesát na padesát, ale já jsem byl přesvědčenej, že to byla sedumnácka.¹⁰⁷ To jako. To bych každému tvrdil, podle toho, protože ten [...] rádius je jasně jednoznačně. Jako by ti kruhovej průřez trupu naznačoval, no a vidíš ono jestli ty rádiusy. Jestli to bylo někde víc zepředu, pravděpodobně, pravděpodobně ne. To byl velkej omyl, v kterým jsem žil prakticky až do té doby, kdy to začli ti chomutováci tady kopat a kdy teda přišli jasně s tím, že to byla bé dvacetčtyřka, že to nebyla sedumnácka, ale to jako bylo za zhruba pětadvacet let mého snažení všechno.“¹⁰⁸

Pan Votava zažil v souvislosti s letadly i jednu nepříjemnou událost, která hodně vypovídá o situaci, v níž se nacházela tehdejší společnost: „No jo, částečně v souvislosti s tím letadlem, že jo a s tím, že jsem tady vedl modelářskej kroužek, jsme dělali určitou výstavku modelů, která byla někde u fotografie tady vystavená. V takový tý výkladní

¹⁰⁷ Bombardér B-17 Flyng Fortress.

¹⁰⁸ AA, rozhovor s Miroslavem Votavou, vedl J. Rousek, Polná, 26. 10. 2008.

skříní a v té době to byly letadla Kovožavodu Prostějov. Většinou nějaké Lavočky a nějaké tam byly Avie a takovýchle věci, ale byl tam první v té době Siebl a jeden ten chlapec ho udělal v německém zbarvení a zrovna to byl někdy rok 76 nebo 77. A v tom období, jak se to střídalo, zrovna byl povolenej i podle Letectví hákovéj, byla to kamufláž z Letectví a kosmonautiky s hákovým křížem bílým na směrovkách. No a stalo se to, že jsem byl z nás, jakoby v souvislosti s tímhle tím předvolanej na Národní výbor vysvětlit, protože si stěžovali lidi, určitý obyvatelé Polný, na to, že já vedu děti k propagaci fašismu. Takže tam vlastně byl přítomen předseda národního výboru, náčelník SNB tehdejší, a vlastně se mě ptali, co jako tím sleduju, že prostě tihleti lidi si stěžujou na to, že tak, že je vychovávám v propagaci k tomu fašismu. Když jsem mu teda vysvětlil stav věci, že polytechnická výchova mládeže je v tom, že se snaží napodobit skutečnou realitu věci a historický fakta věci. No a tím pádem, že nebyly jenom teda sovětský letadla popřípadě britský a americký, ale že byli fašisti, že to byli Němci, že to byli vlastně ti protivníci ten nepřítel, že pokud tuhleto historii studujeme, tak musíme to dělat tak jak je, a že jestli chtějí, že jim ukážu přesně Letectví a kosmonautiky starý asi 4 měsíce, kde byla přesná ta kamufláž toho letadla vytištěná s veškerou historií co se jí týkalo. No a skončilo to tak, že jsme si to vyjasnili a mně podali jsme si ruce a rozešli jsme se velice v dobrým a nikdy jsem s tím tedy samozřejmě neměl žádné patálie.“¹⁰⁹

Po revoluci v roce 1989 došlo k uvolnění společenských poměrů a tím i nastala vysloveně nová vlna zájmu o spojenecké letouny. V místech pádu amerických letadel se začínaly objevovat pomníčky. Pořádaly se pietní akce a vydávaly se publikace. Polná je malou výjimkou. Na rozdíl od většiny havárií amerických letadel se jednalo i o ojedinělý pád, který nebyl součástí žádné letecké bitvy. Pomníček nebyl potřeba – posádka přežila. První, co o tomto případě bylo napsáno, je publikace Polná 1242 – 1992,¹¹⁰ mapující historii Polné. Poprvé jsou zde uvedena jména členů posádky. Zdrojem těchto informací byl pan Juraj Rajnivec z Trenčína, který se jako jeden z mála¹¹¹ zabýval leteckou historií ve vztahu k Američanům i v dobách komunistické vlády. Měl kontakt i na americké archivy a tak poprvé vnesl světlo do tohoto případu. Jinak se zde informace opíraly především o četnická hlášení a kroniku.

¹⁰⁹ AA, rozhovor s Miroslavem Votavou, vedl J. Rousek, Polná, 26. 10. 2008.

¹¹⁰ KOLEKTIV, *Polná 1242 – 1992*, Polná 1992.

¹¹¹ Nelze zde nezmínit pana Zdeňka Bičíka, pardubického archiváře, který měl činnost podobnou. Až s údivem lze dneska sledovat práci, jež dovedl od šedesátých let vykonat. Podařilo se mu zachránit mnoho materiálu. Dodnes většina knih s touto tematikou u nás nějakým způsobem na něho navazuje.

5. 9. 1998 došlo k vyzdvižení trosk Severočeským leteckým archivem z Chomutova vedeným panem Svatoplukem Vyvážilem.¹¹² Navštívili několikrát pana Votavu a vykopali zbytky letadla¹¹³ a odvezli je. Dodnes se část toho co našli, nachází v muzeu v Jirkově pojmenovaném po poručíkovi Wilsonovi, který se zřítíl ve stíhačce Mustang P-51 při stejné misi jako polenský Liberator.

Pan Votava na to vzpomínal: „*To bylo v roce 98. Bylo to v září. Kopali to někdy zhruba okolo 12., 15. září. Byli jsme na dovolený v Řecku. Oni za mnou byli předtím. Pak ale oni dokonce říkali, že ten termín mají a bohužel byl jsem na dovolený a vím, že když to kopali, že [...] pršelo. Oni mně ukazovali videokazetu z toho. Takže určitý [...] části té konstrukce a toho měli, že si něco odváželi na nákladním autě, ale ty úlomky byly víceméně taky už takový trosky. Co bylo duralový, to bylo hodně zoxidovaný. Měli poměrně dost patron. Měli asi dva kulometry. Měli i nějaký válce z motoru, z těch skříní, svíčky. Takovou prostě už jenom padrt', která skutečně šla do té hloubky no. Nějaké přístroje, nebo nějaký spíš jen ciferníky z přístrojů, nějaký ty ventily a takový věci, co bylo takový kompaktnější [...] i, ale jako konkrétnějšího, já jsem si furt myslel, že třeba ten motor, by tam mohl trošku v nějakým celku. To se rozmetlo úplně na padrt', ale ty válce jako, ty zůstávali, jako takový celý, to tam měli. To asi to čistili, to tam bylo vidět, ale z té konstrukce taky jenom prabídná změt', prostě zkroucenej, zoxidovanejch trubek a nosníků nějak, z těch křídel z těch asi nic. Ty křídla musely zůstat na vrchu, to tam nešlo samozřejmě. Já jsem si pořád myslel, že třeba by tam mohla jít ta střelecká věž nějak. Protože to bylo částečně nějaký masivnější, že tam bylo nějaký dvojče, asi ne. Nebo to tam třeba ještě je někde. To bylo těžký.*“¹¹⁴

Pamětník události pan Vacek byl též při výkopu letadla. „*Ti nevytáhli všechny motory. Já myslím, že vytáhli dva nebo tři. Já jsem pak odjel [...]. A ti měli autojeřáb a to mělo díru vyhrabanou, říkám od stropu sem, v takový hloubce ty motory byly. Picli kanón, ten vytáhli, jako bakule všeho to nakládali hnedka a pak to zase zahrnuli. Já jsem, když to bylo vyhrabaný, jsem si tam vzal akorát jednu kulku takhle prohnutou, jak to střílelo tak ta jedna tu druhou provalila a jednu nábojnici. Tak to jako je jediné co do teďka mám. Jinak tam těch nábojnic a všeho bylo na vrchu jako dost, když to vyhrnuli. Oni o to jako nestáli. Jim šlo o ty motory a o ty ostatní věci.*“¹¹⁵

¹¹² AA, email, autor Svatopluk Vyvážil, 8. 10. 2005.

¹¹³ Jeden kulomet Browning cal.50, dva vrtulové reduktory, část jednoho motoru, karburátor a drobnosti. AA, email, autor Svatopluk Vyvážil, 2005.

¹¹⁴ AA, rozhovor s Miroslavem Votavou, vedl J. Rousek, Polná, 26. 10. 2008.

¹¹⁵ AA, rozhovor s Františkem Vackem, vedl J. Rousek, Polná, 31. 1. 2009.

Rok poté napsal článek pan Votava do Polenska,¹¹⁶ který shrnul vše, co se doposud vědělo.

V roce 2005 jsem havárii prezentoval na výstavě „Final Destination Czechoslovakia“, která se konala v Praze Letňanech. V minulém roce se nám podařilo s Klubem za historickou Polnou vykonat poslední výkop a dohledání zbytků letadla, které jsou určené pro výstavu k 65. výročí ukončení druhé světové války. K této příležitosti by měla vyjít i publikace o této události. O událost se zajímal i pan Jan Mahr, který připravuje knihu o spojencích nad Moravou, jejíž součástí bude i Polná.

¹¹⁶ Miroslav VOTAVA, *Pád amerického bombardéru v roce 1944 u Polné*, Polensko 7, 1998, č. 2, s. 23-24.

2.2. Cíl „Brüx“

2.2.1. Mise

Bombardér B-24 Liberator, který havaroval u Polné, patřil do sestavy 15. Air Force sídlící v Itálii, přesněji do 304. Bomb Wing, 456. Bomb Group, 747. Bomb Squadron. V tento den vzlétlo celkem 669 bombardérů (49., 55., 304. a 5. BW) a 330 stíhačů (305. a 306. FW), aby bombardovaly rafinérii v Záluží u Mostu. Dalších 143 Liberátorů bez stíhací ochrany letělo napadnout nádraží v Innsbrucku.¹¹⁷

Posádky 456. Bomb Group se začaly po sedmé hodině ranní usazovat ve svých strojích a již v 7.45 vzlétl první z nich z letiště Stornara. Po startu se Bomb Group 304. Bomb Wing¹¹⁸ zformovaly do tzv. combat boxů a letem přes Jugoslávii, Rakousko a Bavorsko se dostaly nad území Protektorátu. Celá 456. Skupina byla utvořena do šesti boxů. Jeden box se skládal z 6-7 letadel.¹¹⁹ Polenský Liberator letěl v boxu, kterému velel Capt. Burgess. Svaz se dostal k bodu IP (Initial Point), bodu, po kterém se posádky začaly připravovat k odhozu pum. Pro cíl – Most - byl IP obec Hroznětín (Lichtenstadt.). V 12.27 dosáhl svaz cílového prostoru těžce chráněného 256 děly flaku.¹²⁰

Nad cíl Most se dostalo celkem 115 bombardérů B-17 a 205 B-24 jejichž pumovnice opustilo celkem 675,25 tun bomb od 12.13 do 13.17. Pro různé problémy napadly bombardéry alternativní cíle. U nás Plzeň a Ústí nad Labem. Po bombardování se celý svaz otočil k návratu na jihoitalské základny. Celkem bylo ztraceno deset letadel. Z toho dvě u nás.¹²¹ U obce Perštejn na Chomutovsku se zřítila stíhačka P-51 B Mustang sériového čísla 43-24898 „Mildred“ pilotovaná 2/Lt. George F. Wilsonem Jr., který pád nepřežil. Jednalo se o jeho vůbec první bojový let. Letěl v sestavě 308. Fighter Group, 31. Squadron.¹²²

2.2.2. Cíl

16. prosince 1944 zažil Hydrierwerk Sudetenländische Treibstoffwerke AG (STW, dnešní Chemopetrol Litvínov) v pořadí jedenáctý nálet.¹²³ Již 9. října 1939 byla

¹¹⁷ AA, rukopis knihy Jana Mahra, b. m., b. d., nestránkováno.

¹¹⁸ 455., 456., 454. a 459. skupina.

¹¹⁹ Skupina 43 Liberatorů a dva náhradníky.

¹²⁰ AA, rukopis knihy Jana Mahra, b. m., b. d., nestránkováno.

¹²¹ AA, rukopis knihy Jana Mahra, b. m., b. d., nestránkováno.

¹²² Martin VESELÝ, *Hvězdy nad Krušnohořím. Letecká válka nad severozápadními Čechami (1944-1945)*, Praha 2005, s. 66.

¹²³ Radovan HELT, *Mostecký benzín hoří. Úvod k historii letecké války nad Mostem 1939 – 1945 pohledem svědků ze země*, Cheb, 2005, s. 243.

založena chemička na výrobu syntetického benzínu STW v Záluží u Mostu.¹²⁴ Na stavbě probíhající už od samotného obsazení pohraničí¹²⁵ pracovalo až 32 tisíc dělníků, válečných zajatců a nuceně nasazených. Výroba benzínu mohla být započata v prosinci 1942¹²⁶. První nálet na chemičku proběhl 12. května 1944, kdy se na nebi objevila křídla 8. Air Force. Závod postihlo celkem 17 větších náletů¹²⁷. V prosinci 1944 byl často napadaný cíl aktivně chráněn Flakgruppe Brück, kterou tvořil 88. protiletadlový pluk – složen z 153. těžkého, 351., 336. a 405. protiletadlového oddílu a 279. protiletadlového železničního oddílu. Flakgruppe Brück byla podřízena Luftgaukommando III. (Dražďany).¹²⁸ Pasivně byl chráněn zamlžovacím zařízením. Právě jednoty této Flakgruppe přispěly k zániku Liberatoru u Polné.

Po několika neúspěšných pokusech v první polovině prosince, zapříčiněných špatným počasím, byl napaden mostecký „hydrák“ 16. 12. 1944, v den německé ofenzivy v Ardenách. Letecký poplach byl vyhlášen v 11.30 hod. a trval přibližně do 14.00 hod. Na chemičku dopadlo 330 pum a do jejího okolí dalších 700. STW a doly Julius II a III zasáhl požár. Celkové škody byly vyčísleny na 5 miliónů Říšských marek. Výrobní syntetických paliv byla těžce poškozena, na následky náletu zemřeli dva lidé.

2.2.3. Posádka Liberatoru „O'Reilly's Datter“

Na základnu se již nikdy nevrátil Liberator B-24 verze H-20-DT vyrobený v závodě Douglas v Tulse,¹²⁹ registrovaný v USAAF pod číslem 41-28964,¹³⁰ označený písmenem I a přezdívaný „O'Reilly's Datter“.¹³¹ Svůj osud zakončil v Polné.

Do hlášení o pohřešované posádce uvedl Capt. Burgess, velitel boxu v kterém letěl Liberator, jenž se zřítíl u Polné: *„Toto je potvrzení, že jsem naposledy viděl posádku Lt. McMinna při náletu nad Mostem. Jeho letadlo pozvolna opouštělo formaci, protože mělo potíže s motorem. Po opuštění prostoru cíle jeho letadlo zaostávalo za formací. Volal o radu a bylo mu řečeno, aby letěl za formací, protože bylo mnoho doprovodných stíhačů. Deset minut po opuštění cílového prostoru jsem naposledy slyšel jeho posádku (severozápadní Československo). Volal a sděloval, že ztratil jeden motor*

¹²⁴ TAMTÉŽ, s. 17.

¹²⁵ TAMTÉŽ, s. 15.

¹²⁶ TAMTÉŽ, s. 47.

¹²⁷ TAMTÉŽ, s. 293.

¹²⁸ J. RAJLICH, *Mustangy*, s. 17.

¹²⁹ http://home.att.net/~jbaugher2/b24_16.html, staženo 20. 3. 2009.

¹³⁰ U.S. National Archives and Record Administration (dále US NARA) College Park, MACR 10610. Získáno s pomocí Ing. Jana Zdiarského Ph.D..

¹³¹ AA, rukopis knihy Jana Mahra, b. m., b. d., nestránkováno.

*a u druhého přestal fungovat kompresor a rychle ztrácí výšku. Lt. Reeder můj bombometčík uvedl, že krátce potom slyšel McMinna hlásit, že nechává vyskočit posádku.*¹³²

Osádka Lt. McMinna letěla teprve na svoji čtvrtou misi. Na podzim roku 1944 připlula z USA do Itálie, kde prodělala obměnu.¹³³ Dne 16. 12. 1944 letěla posádka ve složení:

Pilot	1st/Lt. Truman Lee McMinn
Co-pilot	2d/Lt. Robert Johnson Humes
Bombometčík	2d/Lt. John Lawrence Hartnett
Palubní mechanik, střelec	S/Sgt. Raymond Samuel Parke
Střelec zadní věže	Sgt. Paul Bernard Moore
Střelec horní věže	Cpl. Elvin Charles Hodge
Střelec dolní věže	Cpl. Harold Leikoy Keen
Střelec přední věže	Cpl. Raymond Franklin Martin
Radiooperátor, střelec	Cpl. Jack Lobdell . ¹³⁴

V roce 1983 vzpomínal na svůj osudový let velitel letounu Truman L. McMinn: *„Jakákoliv válka je vždy zapříčiněná maniaky a je strašnou věcí. Je brutální, barbarská a v civilizovaném světě zavrženíhodná. Není na ní nic působivého a je nejlepší cestou ke smrti lidských bytostí. Většina z nás ji odsuzovala a šla bojovat proti zlu, které ji způsobilo.*

Stejně jako tisíce mladých mužů i já jsem se přihlásil k letectvu a stal se pilotem těžkého čtyřmotorového bombardéru B-24, abych se svou osádkou odešel po výcviku do Evropy.

16. prosinec 1944 byl dnem mojí třetí¹³⁵ mise; běžný den zasvěcený bojovému letu. Vzbudili nás ve tři hodiny ráno a po snídani jsme se dostavili k předletové přípravě, která proběhla za přítomnosti velitele naší perutě Capt. Phillipse, zpravodajského důstojníka, meteorologa a několika dalších. Dozvěděli jsme se o naší

¹³² US NARA, MACR 10610.

¹³³ AA, rukopis knihy Jana Mahra, b. m., b. d., nestránkováno.

¹³⁴ US NARA, MACR 10610.

¹³⁵ Jedná se o omyl. Podle dokumentu MACR se šlo o čtvrtou misi. První byla vedena na Graz 6. 12. 1944, druhá a třetí na Linz 9. 12. 1944, 15. 12. 44 a čtvrtá na Brüx (Most) 16. 12. 1944.

účasti na bombardování rafinerie a nádraží v Mostu, Československo. Meteorolog nás ujistil, že předpověď počasí je příznivá; bude jasno s dobrou viditelností a s nepatrnou oblačností. Pro nás to ovšem nebyla dobrá zpráva, neboť, jak nás hned ujistil zpravodajský důstojník, Most je jednou z nejlépe střežených oblastí s velkým počtem protiletadlových děl všech ráží. Myslím, že po této informaci se z mnoha ateistů stali věřící!

Cesta do severního Československa a zpět trvala okolo osmi hodin letu, což byla doba, na kterou stačilo 2.400 galonů paliva tankovaných do nádrží Liberátorů. Když se čas letu z nějakého důvodu prodloužil, obvykle přistávaly naše bombardéry na nejbližších letištích v trase letu. V horších případech osádky použily padáky. Starty letounů a sestavování formací byla rutina. Bývalo úděsné pozorovat na obloze stovky a stovky letadel mířících přes Jaderské moře dále na sever!

Po zhruba čtyřech hodinách letu jsme dosáhli výchozí bod [IP], nad nímž se formace připravovaly na odhoz bomb. Nad tímto bodem přestal pracovat našemu Liberátoru motor č. 1, takže jsme se dostali nad cíl jen se třemi motory a svržením deseti pětisetliberních vysoce explozivních bomb jsme stroji ulehčili. Hned po odletu z cílové oblasti jsme pozorovali exploze granátů nebezpečně blízko naší formace. Třetí granát explodoval pod námi a jeho střepiny zasáhly turbodmychadlo motoru č. 2, který okamžitě ztratil tah. S dvěma motory se nemohl letoun udržet ve formaci; začali jsme zaostávat a ztrácet výšku. Přes rádio jsem se spojil s velitelským strojem a hlásil naše potíže. Velitelova slova „...synku, udělej to nejlepší co můžeš...“ mne příliš neuklidnila. Zůstali jsme sami hluboko nad nepřátelským územím a bez stíhacích Lightningů, které nás opustily již nad IP. Vysunul jsem klapky na 9° pro větší účinnost proudění vzduchu, úplně posunul trim pravého kormidla a s co-pilotem jsme sešlápli pedály řízení pravého kormidla, abychom udrželi přímý a vodorovný let naší O'Reillyho dcery. Ale i tak jsme ztratili 14.500 stop výšky a stále jsme klesali. Mechanik, který stál v pilotní kabině za námi, mně povzbudivě křikl do ucha: „...poručíku, myslím, že v téhle situaci máme jednu útěchu. Dnes určitě nepotřebujeme všechno palivo....“ Bylo 12.27 hodin, když jsem osádce vydal příkaz opustit palubu.“ Rozdíl v čase oproti četnickému hlášení je nepatrný asi 10 minut, což je prakticky zanedbatelné.

„Před tím, než jsem i já vyskočil bombovou šachtou, přepnul jsem řízení na autopilota a dal plný plyn oběma běžícím motorům. Letoun se krátce nato vzepjal a ve spirále se zřítíl na zem, kde explodoval. Hned po výskoku jsem zatáhl za uvolňovač padáku, který se však neotevřel. Ihned mne napadly podivné myšlenky člověka, kterého

v příštích okamžicích čeká smrt. Leč padák se přece jen nalil a snesl se se mnou k zemi. Přistál jsem však pod vrcholem vysoké borovice, do které se padák zamotal, a dalo mně obrovskou námahu dostat se dolů. Na zemi již čekali Němci, kteří mne pozorovali a hned mne zajali.“

Jak uváděl pan Votava, jednalo se nejspíše o pana Půžu, který vezl právníka ke svému umírajícímu otci. Pochopitelně velitel McMinn asi nerozeznal, že se jedná o Čechy.

V dokumentu MACR uvedl poručík McMinn po návratu ze zajetí informace o výskoku jednotlivých členů posádky: *„Moore a Lobdell vyskočili vstupním poklopem. Humes, Hodge, a Parke mechanik vyskočili pumovnicí. Martin a Hartnett vyskočili předními dveřmi. Všichni vyskočili ve výšce okolo 7500 stop, 90 mil východně od Prahy na rozkaz velitele letadla.“*

McMinn dále vzpomíná: *„Kromě Roberta Humese nás všechny okamžitě zadržela domobrana, která by nás podle všeho lynčovala, kdyby včas nezasáhli příslušníci německého letectva. Můj co-pilot unikal o něco déle, neboť našel úkryt v chlívkou plném slepic, ale i tam ho nakonec dopadli.“*

Jak uvádí četnické hlášení, jednalo se o stodolu Franze Niedermertela v Kamenné. McMinn dále pokračuje vzpomínkou o transportu do Německého Brodu a nedlouho poté i do výslechového centra v Oberursel u Frankfurtu nad Mohanem, do tzv. Dulag Luft (Durchgangslager der Luftwaffe) v tomto případě West:¹³⁶ *„Pozdě v noci šest z nás převezli Němci do neznámého města a během transportu jsme spolu nesměli mluvit. Seděl jsem vedle radisty, s nímž jsem se domlouval morseovkou, kterou jsme si vyřukávali na kolena. Tímto způsobem mně sdělil, že kromě mého padáku viděl všechny ostatní přistát na zem. To bylo poprvé, co jsem se dozvěděl o záchraně celé osádky. Druhý den brzy ráno přivezli Němci zbývající tři letce, takže jsme byli opět kompletní.“*

Byli jsme separováni a zavřeni na samotkách, malých zatuchlých celách s nedostatkem potravy, slyšíce nářky zraněných a nedostatečně ošetřených kamarádů, kde rychle ztratíte přehled o čase a kde přemýšlíte o sebevraždě. Viděl jsem muže, kteří byli nemocní, zranění nebo popálení. Naštěstí jsme zde nepobyli dlouho a 31. 12. 1944 nás převezli do zajateckého tábora Stalag Luft I. v Barthu na pobřeží Baltu. Naším

¹³⁶ US NARA, MACR 10610.

jediným vlastnictvím zůstalo prádlo, které jsme měli na sobě. Všechno ostatní nám Němci sebrali; peníze, hodinky, jednoduše všechno, co mělo nějakou hodnotu.

Budoucí spoluvězeň z druhého patra postele v zajateckém táboře Horace R. Simms na transport vzpomínal (byl transportován z druhého tábora Dulag Luft – Wetzlar, u Frankfurtu n. M.): *„Byli jsme naloženi do čekajícího vlaku s kupé v kontinentálním stylu, do kterých se vchází ze strany. Byli tam dva ozbrojení strážci na vagon - starší muži typu, které jsme v nadcházejících měsících viděli často. Vypadali celkem znuděně a unaveni světem, hledíc na nás s nezájmem. Namačkání, osm v kupé, nezbyla nám žádná jiná pozice, než zůstat sedět. Horko z páry, ze začátku vítané, se stalo brzy mučivým, a brzy jsme měli naše oděvy, jako saka a kabáty, uložené v policích nahoře.*

Nebylo nic moc co dělat, než čekat. Okna byla zatarasená a skla natřená tmavě modrou, takže bylo nemožné vidět ven. Nějací smělí vězni v jednom z předchozích transportů dokázali vyrýt zprávu "Victory 1945." do barvy, čímž dovolili světlu pronikat dovnitř. Strážný přidělený do našeho kupé si všiml nápisu a přečetl ho nahlas. Vyslovil slovo "Victory" jako "Victoria", takže jsem předpokládal, že nemluví anglicky. Konečně se vlak začal pohybovat, a tím začala pětidenní cesta.

Jeden z vězňů v kupé byl Brit a od něj jsme měli nějaké náznaky, kam asi jedeme. "Chlapi", oznámil, "vsadím se, že jedeme do Barthu".¹³⁷

McMinn dále pokračuje: *„V táboře se tísnilo okolo deseti tisíc amerických a britských letců a letců z některých spojeneckých zemí a dokonce dva ruští vojáci. Zajatci byli rozděleni do několika celků po dvou až třech tisících mužích a tyto celky byly obehnány dvojitým plotem s ostnatými dráty. Každých padesát metrů stála vysoká věž s kulometem a reflektorem a šest metrů od plotu byla zóna označená nataženým drátem, za který se nesmělo vstoupit. Kdo tak učinil, stal se legitimním terčem pro hlídky na strážních věžích. Kromě toho trvale patrolovaly ozbrojené hlídky po obou stranách plotu a večer stráže vypouštěly psy.*

Umístili mě do jednoho baráku a do jedné malé místnosti společně s Robertem Humesem a s dalšími dvaadvaceti muži. Téměř pravidelně nám Němci zabavovali potravinové balíčky od Červeného kříže, na nichž jsme byli velmi závislí. Všichni zde hladověli a po pěti měsících svého pobytu v táboře jsem zhubl o pětadvacet kilo. V květnu 1945 válka skončila a tábor osvobodily jednotky ruské armády.“

¹³⁷ Horace R. SIMMS, *Indelibly etched. Some Memories of W.W.II*, b.m., 2001, s. 64. Rukopis věnovaný Seanovi Simmsovi Brighamovi.

Horace R. Simms po létech vzpomínal na spoluvězně McMinna: „*Nebylo to neobvyklé během těchto měsíců slyšet po ránu přednes poezie nebo citáty od Chaucera nebo Shakespeara od našeho domácího literárního experta Trumanna McM[inna]. Naším oblíbeným byl Wordsworthův *The Daffodils*.*¹³⁸ McM[inn] byl na kavalci pode mnou a vždy si dopřával první ranní cigaretu, její silná vůně kouřila nahoru.

„*Já putoval, sám jak mrak.....*“ *Krásný jambický čtyřstopý verš básně přinášel vizi pole zlatých květin. „A poté se mé srdce plní nadšením a tančí s narcisy.“ Nebyl to špatný začátek dne.*¹³⁹

Podle záznamů amerického Národního archivu byli dva členové posádky, palubní mechanik Raymond S. Parke a radista Jacka Lobdell, umístěni v táboře Dulag Luft v Grosstychowo, dnešní Tychowo v Polsku.¹⁴⁰ Ve skutečnosti by se ale muselo jednat o Stalag Luft IV. Záznamy jsou, ale nepřesné, je tedy možné, že byli umístěni jako ostatní v zajateckém táboře Stalag Luft I. (Stammlager Luft) v Barthu, Prusko. Život válečného zajatce trávili v sekci Sever 3. Důstojníci McMin, Humes a Hartnett byli ve stejném baráku i místnosti – barák číslo 5 (blok 305) místnost 3. Střelec zadní věže Paul Moore byl v baráku číslo 1 (blok 301) místnost 10 a střelci Martin a Keen v baráku číslo 8 (blok 308) místnost 11.¹⁴¹ U Elvina Hodgeho se mi nepodařilo určit místnost.¹⁴²

Všichni se setkali po osvobození ve sběrném táboře Lucky Strike u Le Havre ve Francii odkud odepluli zpět do USA.

¹³⁸ Narcisy.

¹³⁹ Horace R. SIMMS, *Indelibly etched*, s. 94.

¹⁴⁰ <http://aad.archives.gov/aad/record-detail.jsp?dt=466&mtch=1&cat=&tf=F&q=Jack+Lobdell&bc=,sl,sd&rpp=10&pg=1&rid=87913>, staženo 19. 3. 2009.; <http://aad.archives.gov/aad/record-detail.jsp?dt=466&mtch=1&cat=&tf=F&q=Raymond+S.+Parke&bc=,sl,sd&rpp=10&pg=1&rid=101377>, staženo 19. 3. 2009.

¹⁴¹ <http://www.mercki.com/north3.htm>, staženo 19. 3. 2009.

¹⁴² <http://aad.archives.gov/aad/record-detail.jsp?dt=466&mtch=1&cat=&tf=F&q=Elvin+C.+Hodge&bc=,sl,sd&rpp=10&pg=1&rid=75895>, staženo 19. 3. 2009.

Závěr

Letecká válka se projevila nad Polnou především rozličnými nehodami jak Luftwaffe, tak i jednoho amerického bombardéru, v samém závěru války pak i útokem sovětských bitevníků na kolonu německý vozidel. Při haváriích Luftwaffe zemřelo sedm mladých Němců. Vyjma nehody v Brzkově, kde havaroval letoun Kampfgeschwader 76, příslušely všechny letouny výcvikové jednotce SG 102. Ve třech případech se mi nepodařilo jednotku identifikovat – přistání Arada v roce 1943, neznámého letounu v prosinci 1944 a nucené přistání neznámého německého letounu americkými stíhačkami u lesa Špitálu, ale nelze vyloučit, že poslední dva případy jsou jeden a ten samý. Během ústupu německých jednotek, na něž byl proveden útok sovětskými hloubkaři, zemřeli další tři němečtí vojáci. Letecká válka si sice nevyžádala žádné oběti z řad polenských občanů, přesto kvůli ní umírali lidé.

Když srovnám všechny tři základní okruhy pramenů, tj. četnická hlášení, kroniku a vzpomínky pamětníků, musím konstatovat své pozitivní překvapení nad lidskou pamětí. Vše, čemu byli nárátoři bezprostředně přítomni, si pamatovali naprosto přesně. Když vzpomínali na události, o kterých věděli pouze z doslechu, bylo jejich vzpomínání pochopitelně místy nepřesné. Nepřipadala zde ani možnost, že by nárátor měl tendenci informace zastírat nebo měnit. Jednalo se o nekonfliktní téma, které ho nemohlo nijak poškodit. Nárátoři vzpomínali na dobu svého dětství nebo mládí, které je všeobecně považováno za nekonfliktní. Badatel ale musí mít na paměti, a přistupovat tak k pamětníkovi, že od něj nezjistí přesné informace o datech, letadlech, letcích. Naopak bude odměněn silou osobního pohledu a prožitku. Bohužel užití pouze jen orální historie je v takto úzkém tématu prakticky nemožné – pamětníků je velice málo.

K doplnění přesnějších dat posloužila výborně četnická hlášení. Bohužel byla také někdy zkomolená nebo nepřesná. Z hlášení jsem měl pocit, že byla psána, aby se neprotivila vrchnímu velení v Brně. Hlášení psali čeští četníci a ti i „kryli“ počínání občanů. Záznam v kronice nám to potvrzuje - četnická stanice byla po celou dobu války „naše“ neviděla, neslyšela, jak uvádí.

Písemné prameny získané z amerických archivů dopisní formou byly naopak naprosto strohé. Většinou pouze vyplněné tabulky poskytující ale důležitá data. Naopak kronika byla literárně zajímavá a využil jsem ji k dokreslení dobové nálady a letecké války. Bohužel se dala použít jen omezeně k získání přesnějších údajů. Pád amerického

letadla kronika nepostihuje vůbec, přestože to byla pro Polnou významná událost. Základním pramenem se ale stala v případě sovětského útoku, kvůli nepřístupnosti ruských archivů také jediným.

Na začátku bádání jsem ke všem pramenům přistoupil se stejným respektem. Každý pramenný zdroj měl svůj potenciál a využití všech tří základních okruhů se ukázalo být pro téma ideálním, ostatně jak je doporučováno samotnými oralhistoriky.

Bakalářská práce je prvním pokusem o kompletní zpracování letecké války v „mikroregionu“ Polenska. Snažil jsem se zde ukázat, jak se letecká válka dokázala dotknout i města bez jakýchkoliv vojenských priorit v okupovaném protektorátu. Doufám, že bude přínosem při objasnění nejen válečných dějin Polné, ale poslouží i k širšímu pochopení letecké války nad územím Československa.

Seznam pramenů a literatury

Nevydané prameny

Archiv autora

Korespondence autora.

Rozhovor s Josefem Kislingrem, Polná, 22. 2. 2009.

Rozhovor s Janem Krátkým, České Budějovice, 30. 10. 2008.

Rozhovor s Janem Prchalem, Polná, 24. 1. 2009.

Rozhovor s Antonínem Půžou, Polná, 28. 2. 2009.

Rozhovor se Stanislavem Šimkem, Polná, 13. 9. 2008.

Rozhovor s Františkem Vackem, Polná, 31. 1. 2009.

Rozhovor s Janem Vítkem, Polná, 31. 1. 2009.

Rozhovor s Miroslavem Votavou, Polná, 26. 10. 2008.

Rukopis knihy Jana Mahra, b. m., b. d.,

Moravský zemský archiv Brno

Fond B 72 Zemské četnické velitelství.

Fond B 301 Inspektor neuniformované protektorátní policie na Moravě.

National Personnel Records Center St. Louis, USA

Hartnett John I.

Hodge Elvin

Humes Robert J.

Keen Harold L.

Lobdell Jack

Martin Raymond F.

McMinn L. Trumann

Moore Paul B.

Státní okresní archiv Jihlava

Fond Archiv města Polná, inv. č. 270, Pamětní kniha města Polná.

U. S. National Archives and Record Administration College Park, USA

Missing Air Crew Report 10610.

Vojenský historický archiv Praha

Fond Letecká válka nad územím Československa 1939-1945.

Literatura

BEKKER C.: *Výška útoku 4000*, Plzeň 1995.

BRZOBOHATÝ D. – HORÁK L. – BAČA M. – HAVLÍN V.: *Letecká bitva nad Slavičínem*, Slavičín 2004⁴.

FOUD K. – KOLOUCH J. – KRÁTKÝ V. – VLADAŘ J.: *Operace Argument. Sestřelení amerického bombardéru u Horšovského Týna, Nepomuku a Lhenic v únoru 1944*, b. m. 2004.

FOUD K. – KRÁTKÝ V. – VLADAŘ J.: *Poslední akce. Operace amerického a britského letectva nad územím Čech v dubnu a květnu 1945*, Plzeň 1997.

GROEHLER O.: *Letecká válka 1939-1945*, Praha 1981.

HELT R.: *Mostecký benzín hoří. Úvod k historii letecké války nad Mostem 1939 – 1945 pohledem svědků ze země*, Cheb 2005.

CHANT CH.: *Letouny druhé světové války*, Praha 2000.

JANDA A. – PORUBA T.: *Messerschmitt*

KOLEKTIV: *Polná 1242 – 1992*, Polná 1992.

KRÁTKÝ J.: *Můj klukovský život na Zámku v Polné VII*, Polná 2002.

PIEKALKIEWICZ J.: *Letecká válka 1939-1945*, Plzeň 1995.

RAJLICH J.: *Mustangy nad Protektorátem. Operace britského a amerického letectva nad českými zeměmi a německá obrana*, Praha 1997.

SIMMS R. H.: *Indelibly etched. Some Memories of W.W.II*, b.m., 2001.

VANĚK M. – MÜCKE P. – PELIKÁNOVÁ H.: *Naslouchat hlasům paměti. Teoretické a praktické aspekty orální historie*, Praha 2007.

VANĚK M.: *O orální historii s jejími zakladateli a protagonisty*, Praha 2008.

VESELÝ M.: *Hvězdy nad Krušnohořím. Letecká válka nad severozápadními Čechami (1944-1945)*, Praha 2005.

Periodika

Historie a plastikové modelářství 1999, 2005, 2007

Polenský zpravodaj 2005

Polensko 1998

Zprávy Klubu přátel Pardubicka 1978

Internetové stránky

<http://aad.archives.gov>

<http://www.b24polna.bloguje.cz>

<http://www.hlobkari.cz>

http://home.att.net/~jbaugher2/b24_16.html

<http://www.merkki.com>

<http://www.mesto-polna.cz>

<http://www.volksbund.de>

<http://en.wikipedia.org>

Seznam zkratek

AA	archiv autora
Ar	Arado
b. d.	bez data
b. m.	bez místa
BG	Bomb Group
BS	Bomb Squadron
BW	Bomb Wing
CPO	civilní protiletectká ochrana
FG.	Fighter Group
FFS	Flugzeugführerschule
HPM	Historie a plastikové modelářství
IP	Initial Point
Ju	Junkers
KG	Kampfgeschwader
MACR	Missing Air Crew Report
MZA	Moravský zemský archiv
RAD	Reich Arbeitsdienst
SG	Schlachtgeschwader
Schl.G.	Schlachtgeschwader
SOka	Státní okresní archiv
Sq.	Squadron
St.G.	Sturzkampfgeschwader
STW	Sudetenländische Treibstoffwerke AG
US NARA	U. S. National Archives and Record Administration
W. Nr.	Werknummer

Seznam příloh

Obrazové přílohy

1. Junkers Ju-87D. http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Bundesarchiv_Bild_183-J16050,_Flugzeuge_Junkers_Ju_87.jpg, staženo 13. 4. 2009.
2. Junkers Ju-88. http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:Bundesarchiv_Bild_101I-417-1766-03A,_Flugzeug_Junkers_Ju_88.jpg, staženo 13. 4. 2009.
3. Junkers Ju-86. http://en.wikipedia.org/wiki/File:Bundesarchiv_Bild_141-2400,_Flugzeug_Junkers_Ju_86.jpg, staženo 13. 4. 2009.
3. Focke Wulf Fw-58. http://en.wikipedia.org/wiki/File:Focke_Wulf_Fw58.jpg, staženo 13. 4. 2009.
4. Arado Ar-96. http://en.wikipedia.org/wiki/File:Arado_Ar-96.jpg, staženo 13. 4. 2009.
6. Náměstí v Polné 9. května 1945 v 9 h. a 30 minut. Archiv Klubu za historickou Polnou.
7. – 8. Soud na náměstí v Polné a zničená německá technika. Archiv Klub za historickou Polnou.
9. – 11. Zničená německá technika. Archiv Klub za historickou Polnou.
12. Consolidated B-24 Liberator. <http://en.wikipedia.org/wiki/File:B-24J-55-CO.jpg>, staženo 13. 4. 2009.
13. Fotografie posádky B-24 41-28964. Archiv Jana Mahra.
14. Předek letounu B-24H 41-28964 s malbou.
<http://www.b24bestweb.com/oreillysdatter1.htm>, staženo 13. 4. 2009.
15. Instrukce na rybaření ze záchranného člunu amerického bombardéru, nalezené v Polné. Archiv Klubu za historickou Polnou.

Ostatní příloha

Srovnávací tabulka vojenských hodností. Přejato z RAJLICH J.: *Mustangy nad Protektorátem. Operace britského a amerického letectva nad českými zeměmi a německá obrana*, Praha 1997, s. 158-159.

Obrazové přílohy



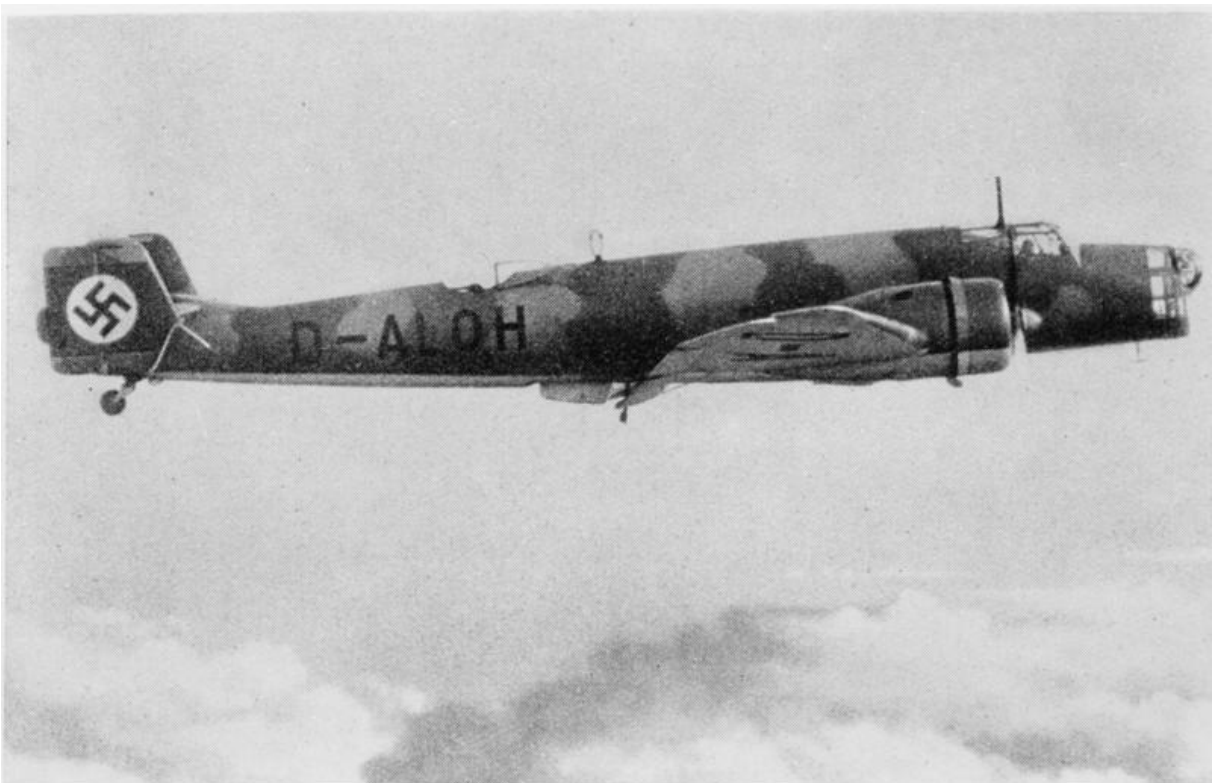
Bundesarchiv, Bild 183-J16050
Foto: Karmath | Oktober 1943

Obr. č. 1 - Junkers Ju-87D



Bundesarchiv, Bild 1011-417-1786-03A
Foto: Ellerbrock | 1942 ca.

Obr. č. 2 - Junkers Ju-88



Bundesarchiv, Bild 141-2400
Foto: o.Ang. | o.Dat.

Obr. č. 3 - Junkers Ju-86



Obr. č. 4 - Focke Wolf Fw-58



Obr. č. 5 - Arado Ar-96



Obr. č. 6 - Náměstí v Polné 9. května 1945 v 9 h. a 30 minut



Obr. č. 7 - Soud na náměstí v Polné a zničená německá technika



Obr. č. 8 - Soud na náměstí v Polné a zničená německá technika



Obr. č. 9 - Zničená německá technika



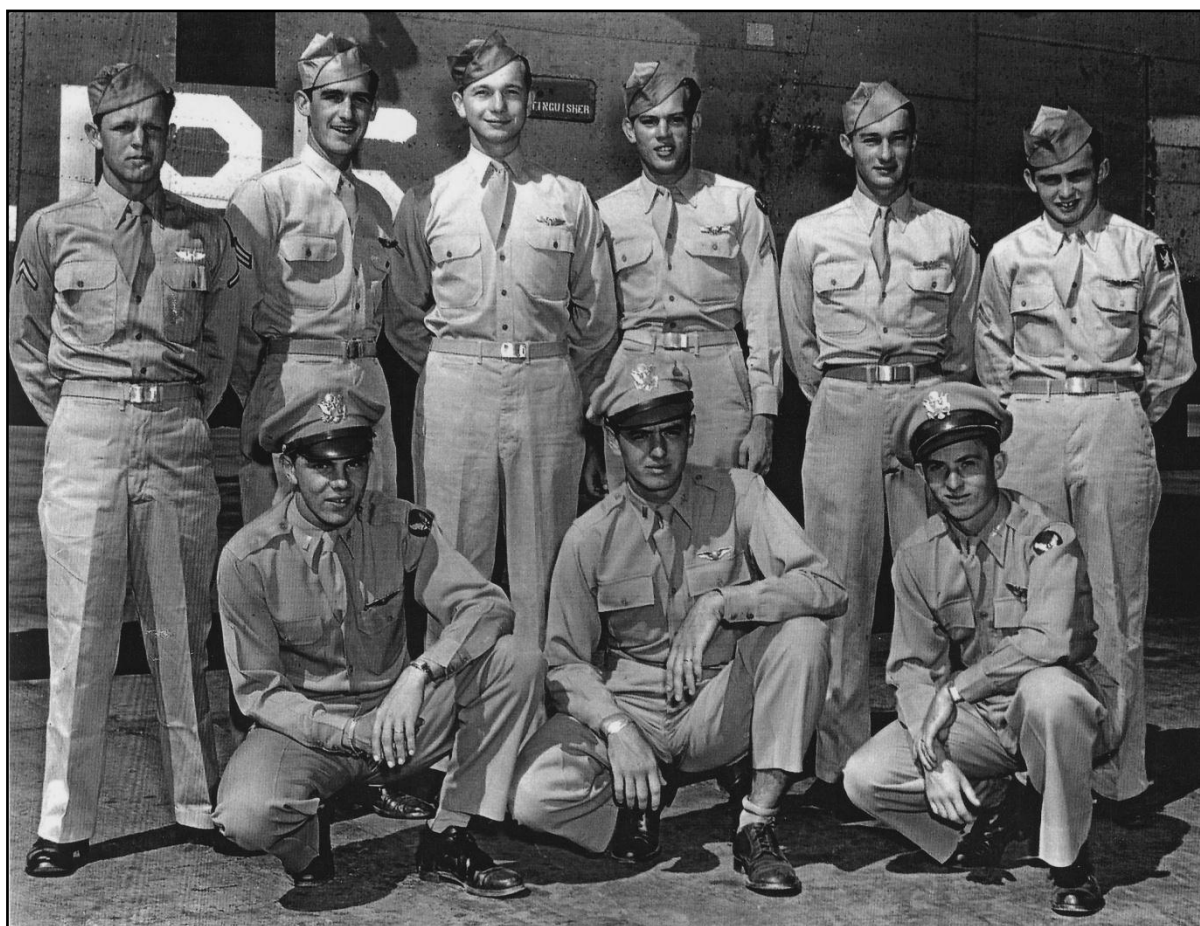
Obr. č. 10 - Zničená německá technika



Obr. č. 11 - Zničená německá technika



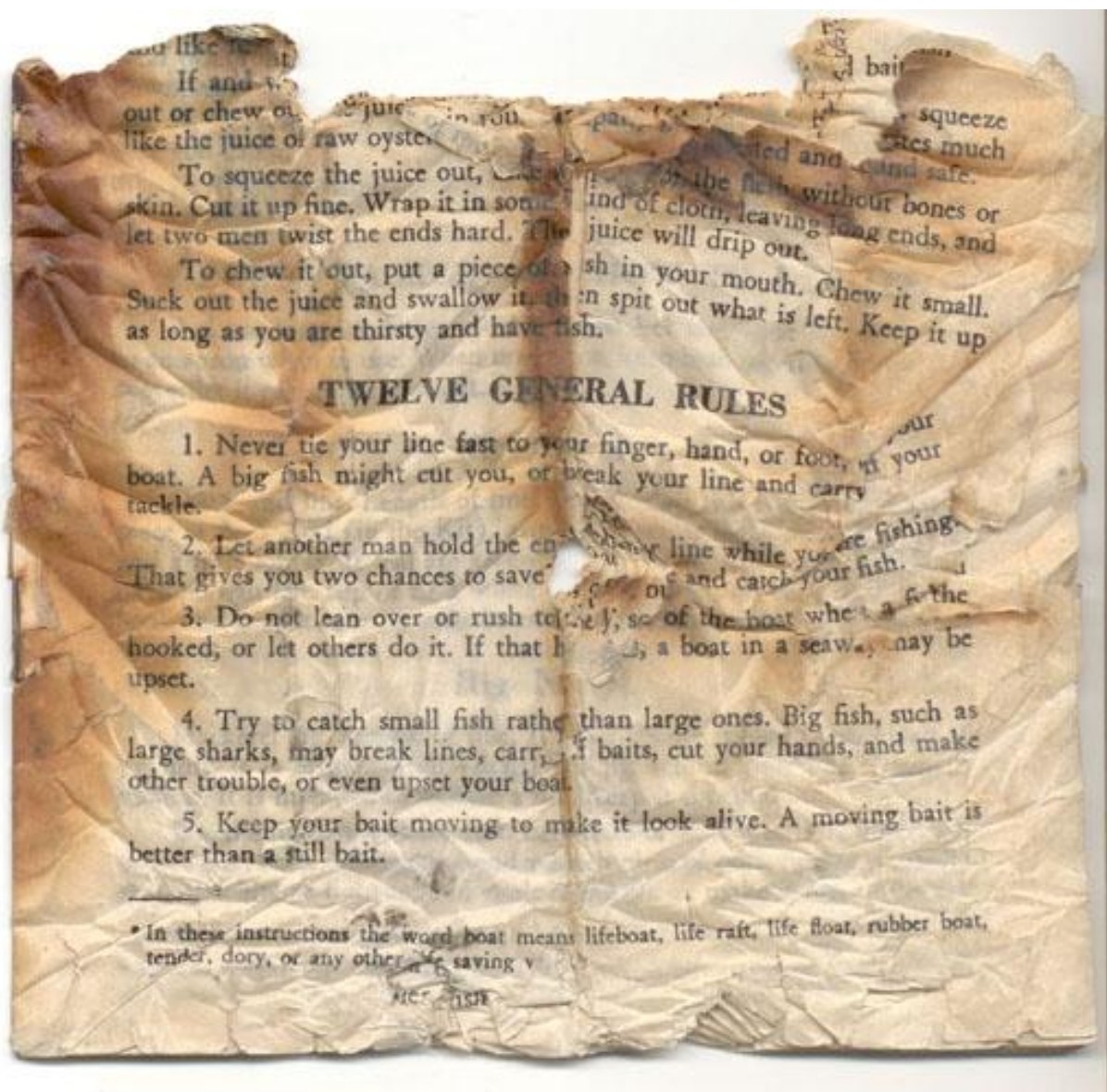
Obr. č. 12 - B-24J



Obr. č. 13 - Původní posádka fotografovaná po ukončení výcviku v USA. Zleva stojí přední střelec P1C. Raymond F. Martin, mechanik Cpl. Denver P. Ingram, horní střelec P1C. Elvin C. Hodge, radista Cpl. Arthur R. Bauch, zadní střelec P1C. Chalmer C. Mohr a spodní střelec Cpl. Harold L. Keen. Přední řada co-pilot 2/Lt. Robert J. Humes, pilot 1/Lt. Truman L. McMinn a bombometčík F/O Robert E. Nicholson



Obr. č. 14 - Předek letounu B-24H 41-28964 s malbou



Obr. č. 15 - Instrukce na rybaření ze záchraného člunu amerického bombardéru, nalezené v Polné

Armáda ČR

vojín (voj.)

svobodník (svob.)

desátník (des.)

četař (čet.)

rotný (rt.)

rotmistr (rtm.)

nadrotmistr (nrtm.)

praporčík (prap.)

nadpraporčík (nprap.)

podporučík (ppor.)

poručík (por.)

nadporučík (npor.)

kapitán (kpt.)

major (mjr.)

podplukovník (pplk.)

plukovník (plk.)

generálmajor (genmjr.)

generálporučík (genpor.)

generálplukovník (genplk.)

armádní generál

USAAF

Private 2nd Class (P2C)

Private 1st Class (P1C)

Corporal (Cpl)

Sergeant (Sgt)

Staff-Sergeant (S/Sgt)

Technical-Sergeant (T/Sgt)

Master-Sergeant (M/Sgt)

Flight Officer (F/O)

Second-Lieutenant (2nd/Lt)

First-Lieutenant (1st/Lt)

Captain (Capt)

Major (Maj.)

Lieutenant-Colonel (Lt.Col.)

Colonel (Col.)

Brigadier-General (Brig.Gen.)

Major-General (Maj.Gen.)

Lieutenant-General (Lt.Gen.)

General (4 star)

General (5 star)

Luftwaffe

Flieger (Flg.)

Gefreiter (Gefr.)

Obergefreiter (Ogefr.)

Hauptgefreiter (Hptgefr.)

Unteroffizier (Uffz.)

Unterfeldwebel (Ufw.)

Feldwebel (Fw.)

Oberfeldwebel (Obfw.)

Hauptfeldwebel (Hptfw.)

Stabsfeldwebel (Stfw.)

Fähnrich (Fhr.)

Oberfähnrich (Obfhr.)

Leutnant (Lt.)

Oberleutnant (Oblt.)

Hauptmann (Hptm.)

Major (Maj.)

Oberstleutnant (Obstlt.)

Oberst (Obst.)

Generalmajor (Genmaj.)

Generalleutnant (Genlt.)

General der Flieger

(Gen. der Flg.)

Generaloberst (Genobst.)

Generalfeldmarschall (GFM)

Reichsmarschall (RM)