

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
FILOZOFICKÁ FAKULTA  
HISTORICKÝ ÚSTAV

DIPLOMOVÁ PRÁCE

JAROSLAV MAŇÁK – PROFESOR V OBLACÍCH

Vedoucí práce: doc. PhDr. Bohumil Jiroušek, Dr.

Autor práce: Martin Mlčák

Studijní obor: Kulturní historie

Ročník: 5.

2009

Prohlašuji, že svoji diplomovou 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 diplomové 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. července 2009

.....

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu diplomové práce panu doc. PhDr. Bohumilu Jirouškovi, Dr. za jeho odborné vedení, cenné rady a připomínky. Dále bych rád poděkoval PhDr. Jiřímu Petrášovi za jeho ochotu zpřístupnit mi archivní fondy v Jihočeském muzeu. Můj dík patří také pracovníkům SOKA České Budějovice, kteří mi ochotně vycházeli vstříc. V neposlední řadě děkuji své rodině, která mě neustále podporovala.

## ANOTACE

*Jaroslav Maňák – profesor v oblacích*, diplomová práce.

Historický ústav Filozofické fakulty Jihočeské univerzity, České Budějovice 2009,  
77 stran textu, 12 stran obrazových příloh.

Předkládaná diplomová práce se zabývá životem a veřejnou činností středoškolského profesora Jaroslava Maňáka. Svou aktivitou a pílí se zasloužil o vzkvétání spolkového života v Českých Budějovicích. Dále mu vděčíme za rozvoj sportovního letectví v jižních Čechách.

Práce je, kromě úvodu a závěru, rozdělena do pěti hlavních kapitol. První kapitola stručně pojednává o celém životě Jaroslava Maňáka. Druhá kapitola popisuje stav středoškolského školství ve městě a pedagogické působení pana profesora. Následuje nejobsáhlejší kapitola věnovaná letectví. Člení se do šesti podkapitol a přibližují zde oblast největšího zájmu Jaroslava Maňáka. Další kapitola si všímá meteorologických pozorování a rekapituluje stav pozorování ještě před Maňákovým působením. Poslední pátá kapitola pojednává o působnosti profesora Maňáka v méně významných spolcích ve městě. Každému spolku je věnována samostatná podkapitola.

Po závěru, který rekapituluje životní osud a činnost osobnosti, následuje seznam použitých pramenů, literatury a prezentace příloh.

## THE ANNOTATION

*Jaroslav Maňák - professor in the clouds*, graduation thesis.

Institute of History of the Faculty of Philosophy of the University of South Bohemia, České Budějovice 2009, 77 pages, 12 pages of pictures in supplements.

Presented graduation thesis is focused on the life and public activity of the teacher at the secondary school Jaroslav Maňák. By his activity and sedulity he had merit in prosperity of club life in České Budějovice. We owe him to the development of amateur flying (sporting aviation) in South Bohemia.

The thesis is divided into five main chapters except the oddments. The first chapter shortly deals with the whole life of Jaroslav Maňák. The second chapter describes level of secondary education in the town and his pedagogic activity. The most extensive chapter devoted to aviation follows this part. It is divided into six subchapters and I introduce the field of the greatest interest of Jaroslav Maňák. The next chapter deals with the meteorologic observation and it also resumes level of observation before Maňák's activity. The last fifth chapter deals with Maňák's activity in lesser-known associations in the town. Each association has got its separate subchapter.

The Epilogue, which recapitulates the career and activity of personality, is followed by the list of used sources, literature and presentation of supplements.

## OBSAH

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Úvod</b>  | <b>7</b>  |
| <b>1. Životní osudy Jaroslava Maňáka</b>   | <b>11</b> |
| <b>2. Pedagogické působení</b>   | <b>18</b> |
| <b>3. Letectví jako celoživotní láska</b>  | <b>25</b> |
| 3. 1. Vývoj letectví v jižních Čechách do roku 1948  | 25        |
| 3. 2. Jaroslav Maňák v předsednictvu Aeroklubu České Budějovice<br>v letech 1931-1934            | 30        |
| 3. 3. Výstavba letiště v Plané u Českých Budějovic   | 34        |
| 3. 4. Plachtařská činnost místní skupiny Masarykovy letecké ligy pod<br>vedením Jaroslava Maňáka | 41        |
| 3. 5. Letecké modelářství ve školách   | 50        |
| 3. 6. Letecká linka mezi Prahou a Českými Budějovicemi   | 52        |
| <b>4. Meteorologická pozorování pana profesora</b>   | <b>57</b> |
| <b>5. Osoba Jaroslava Maňáka v jiných spolcích</b>   | <b>63</b> |
| 5. 1. Jihočeská astronomická společnost  | 63        |
| 5. 2. Svaz pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod                                | 67        |
| 5. 3. Jihočeský autoklub   | 72        |
| <b>Závěr</b>   | <b>76</b> |
| <b>Použité prameny a literatura</b>  | <b>78</b> |
| <b>Seznam příloh</b>   | <b>81</b> |
| <b>Přílohy</b>   | <b>83</b> |

## ÚVOD

Tato diplomová práce se zabývá životními osudy Jaroslava Maňáka, středoškolského profesora a propagátora letectví v jižních Čechách. Při prvním seznámení se s tímto tématem nic nenasvědčovalo, že se bude jednat o tak pozoruhodnou a zajímavou osobu, o které by stálo napsat nějaký příspěvek či dokonce diplomovou práci. Nicméně během dalšího bádání a odkrývání jednotlivých souvislostí jsem došel k názoru, že tato osobnost by si skutečně zasloužila větší pozornost badatelů.

Jaroslav Maňák se svou aktivitou a pílí zasloužil o vzkvétání spolkového života v Českých Budějovicích a to hlavně v období mezi světovými válkami. Vždyť tomuto muži, mimo jiné, vděčíme za rozvoj letectví v jižních Čechách. Podílel se i na vybudování letiště v Plané, hvězdárny v Českých Budějovicích, dokonce se zajímal o ochranu čistoty vody v řece Vltavě. Výčet jeho aktivit je mnohem delší, ale už jen výše uvedené jsou natolik zajímavé, že stojí za to se Jaroslavem Maňákem zabývat. Bohužel se tak zatím nestalo. O jeho životních osudech vzniklo pouze několik drobných článků, které se převážně týkaly letecké činnosti Jaroslava Maňáka. Monografie však zcela chybí.

Na druhé straně je nutno podotknout, že do současné doby byl Jaroslav Maňák ve stínu svého syna Jiřího, válečného letce z druhé světové války, který je i v dnešní době považován za válečného hrdinu. Toto může být jeden z mnoha faktů, proč badatelé upřeli svou pozornost na syna Jiřího a nikoliv na otce Jaroslava.

Právě určité opomenutí a zajímavé aktivity Jaroslava Maňáka mě zaujaly natolik, že jsem se rozhodl napsat tuto práci. Maňákovy činnosti mě však inspirovaly ještě v něčem jiném. Při hledání názvu diplomové práce. Proto jsem práci nazval *Jaroslav Maňák – profesor v oblacích*. Domnívám se, že tento název naprosto přesně vystihuje jeho osobnost.

Jelikož o Jaroslavu Maňákovi nevznikla dosud žádná práce, musel jsem získat základní informace o jeho životě v literatuře, která se věnuje synovi Jiřímu. Jiřím Maňákem se zabýval Bohuslav Trnka a Jiří Rajlich.<sup>1</sup> Více literatury k osobnímu životu Jaroslava Maňáka není bohužel k dispozici. Z tohoto důvodu jsem využil diplomovou

---

<sup>1</sup> Bohuslav TRNKA, *Jihočeský letec Jiří Maňák*, České Budějovice 1996 a Jiří RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu: válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940-1945 I-IV*, Cheb 2002.

práci Kamila Dřevíkovského,<sup>2</sup> který se v několika kapitolách zmiňuje o jeho životě a činnosti.

Pro pochopení problematiky středního školství v Českých Budějovicích v období dvacátých let minulého století mi výborně posloužily práce od Miroslava Novotného<sup>3</sup> a Daniela Kováře.<sup>4</sup> V kapitole zabývající se letectvím jsem vycházel především z prací Jiřího Petráše<sup>5</sup> a Bohuslava Trnky.<sup>6</sup>

Heuristický základ celé diplomové práce spočívá v archivním výzkumu. Konkrétně v osobním fondu Jaroslava Maňáka. Tento fond je uložený ve Státním okresním archivu v Českých Budějovicích a obsahuje 5 kartonů.<sup>7</sup> Ve fondu se nacházejí prameny písemné povahy – dokumenty, korespondence, rukopisy. Zastoupení pramenů osobní povahy je velmi malé. Jedná se pouze o poznámky, koncepty nebo osobní výpisky. Chybějící prameny osobní povahy, mám namysli hlavně osobní korespondenci, jsem získal z fondu Regionálně letecko–historické společnosti, kde se nachází další část pozůstalosti Jaroslava Maňáka.<sup>8</sup> Navíc tento fond obsahuje dvě osobní výpovědi synů Jaroslava Maňáka. Jedná se o syny Jiřího a Josefa. Tyto výpovědi byly velmi důležité pro dokreslení rodinného života Maňákových. Protože výpovědi vznikly nezávisle na sobě, mohl jsem je konfrontovat mezi sebou a ověřit si tak věrohodnost uvedených faktů. Dílčí nesrovnalosti jsem objasnil za použití dalších pramenů.

Spolková činnost Jaroslava Maňáka byla tak různorodá a rozsáhlá, že již zmíněné fondy mi nebyly schopny odpovědět na všechny mnou kladené otázky. Z tohoto důvodu jsem musel využít další fondy. Jednalo se hlavně o fondy středních škol, kde učil Jaroslav Maňák. Konkrétně jsem využil školní kroniky, výroční zprávy a osobní spisy učitelů. Tyto fondy mi pak přinesly i pohledy druhých osob na Jaroslava Maňáka a jsou uloženy ve Státním okresním archivu v Českých Budějovicích.

---

<sup>2</sup> Kamil DŘEVIKOVSKÝ, *Aeroklub a Masarykova letecká liga v Českých Budějovicích*, Diplomová práce, Pedagogická fakulta Jihočeské univerzity, České Budějovice 1996.

<sup>3</sup> Miroslav NOVOTNÝ a kol., *Dějiny vyššího školství a vzdělanosti na jihu Čech od středověkých počátků do současnosti*, České Budějovice 2006.

<sup>4</sup> Daniel KOVÁŘ, *Přehled vývoje nižšího a středního školství v Českých Budějovicích*, České Budějovice 2002, nestránkováno (interní pomůcka).

<sup>5</sup> Jiří PETRÁŠ, *Sportovní letectví v jihočeském regionu*, České Budějovice 1998. Jiří PETRÁŠ a kol., *Letiště pod Kletí*, České Budějovice 1992.

<sup>6</sup> B. TRNKA, *Jihočeský letec*. Bohuslav TRNKA, *Třistadvanáctá peruť RAF a jižní Čechy*, České Budějovice 2000.

<sup>7</sup> Fond uspořádal a opatřil inventářem v roce 2000 Daniel Kovář.

<sup>8</sup> Tento fond je uložen v Jihočeském muzeu a obsahuje i pozůstalosti synů Jiřího a Josefa.



Dále jsem bádal ve fondech zájmového spolku Svaz pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod a Archivu města České Budějovice, zde se nachází v manipulaci z roku 1928-45 dokumenty institucionální povahy, které se zabývají Jihočeskou astronomickou společností. Fondy Svazu a Archivu města se nachází ve Státním okresním archivu v Českých Budějovicích. Prameny k Jihočeskému autoklubu jsem pak získal ve Státním oblastním archivu v Třeboni, konkrétně se jednalo o fond Národohospodářského sboru jihočeského.

Dalšími prameny byly novinové články. Jednalo se především o články, které vyšly v Jihočeských listech<sup>9</sup> a nejčastěji se zmiňovaly o leteckých a meteorologických událostech na Českobudějovicku.

Vzhledem k povaze archivního materiálu mého tématu a záměru mé práce jsem použil metodu biografickou, konkrétně individuální biografii. Kvůli maximálnímu využití pramenné základny jsem použil i metodu komparativní. Teprve kombinace těchto metod mi podala uspokojivé odpovědi na mnou kladené otázky.

Po formální stránce je práce rozdělena kromě úvodu a závěru do pěti kapitol. Kapitoly nejsou řazeny chronologicky, ale tématicky. Domnívám se, že v tomto případě se jedná o přehlednější způsob řazení.

První kapitola se nazývá *Životní osudy Jaroslava Maňáka*. V této kapitole mapuji celý život. Začínám narozením Jaroslava Maňáka a volně přecházím ke stručnému popisu získaného vzdělání. Větší pozornost věnuji až okolnostem, které dovedly Jaroslava Maňáka do Českých Budějovic. Velká část této kapitoly se zabývá pedagogickou činností Maňáka, ale nezabíhám do velkých podrobností, protože další kapitola se samostatně věnuje této činnosti. Samozřejmě v tomto základním nástínu života nezapomínám ani na válečná léta, kdy strádá celá rodina Jaroslava Maňáka. Hlavním úkolem této kapitoly je stručně seznámit čtenáře s celým životem Jaroslava Maňáka. Další kapitoly se podrobně zabývají pouze jeho zájmovou činností.

Kapitola nazvaná *Pedagogické působení* se věnuje profesní kariéře Jaroslava Maňáka. Kapitola začíná drobným úvodem, který slouží k seznámení se se stavem středního školství za první republiky v Českých Budějovicích. Píši zde o příchodu Maňáka do Českých Budějovic, kde pokračoval ve své pedagogické činnosti

---

<sup>9</sup> Jednalo se o nepolitické noviny, které byly vydávány v letech 1895 až 1941. Přinášely zprávy především z Českých Budějovic a jejich okolí. Viz Daniel KOVÁŘ, *Jihočeské listy*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 198.

na středních školách. V této kapitole také zdůrazňuji, že Maňák stál u zrodu nového školského ústavu v Českých Budějovicích.

Kapitola *Letectví jako celoživotní láska* je rozdělená na šest podkapitol. Tato kapitola tvoří hlavní část mé práce, a proto je nejrozsáhlejší. V této části se snažím přiblížit, jak napovídá název kapitoly, oblast největšího zájmu Jaroslava Maňáka. Popisuji zde, jaký měl vztah Maňák k letectví, co pro něj letectví znamenalo. První podkapitola je zaměřená na obecný vývoj letectví v jižních Čechách do roku 1948. V další podkapitole připomínám působení Maňáka v leteckých organizacích. Následuje část, kde píše o výstavbě letiště v Plané a dále se věnuji Maňákovi, jako propagátorovi letectví v jižních Čechách. V závěru tohoto bloku o letectví se zmiňuji o letecké lince mezi Prahou a Českými Budějovicemi.

Ve čtvrté kapitole *Meteorologická pozorování pana profesora* se začínám zabývat další „zálibou“ Maňáka. Hned v úvodu kapitoly stručně připomínám stav meteorologických pozorování ještě před působením pana profesora, kdy se jim věnoval Franz Weyde.<sup>10</sup> V další části kapitoly píše o přestěhování meteorologické stanice na Maňákův letní byt a o tom, jaké souvislosti měla meteorologická pozorování s letectvím. V této části také připomínám nejnižší naměřenou teplotu na území bývalého Československa, kterou právě naměřil Jaroslav Maňák.

Celou práci uzavírá kapitola *Osoba Jaroslava Maňáka v jiných spolcích*. Kapitola přibližuje činnosti Maňáka v méně významných, leč přesto velmi zajímavých spolcích. Každému spolku je věnována jedna podkapitola. V první podkapitole se zmiňuji o Jihočeské astronomické společnosti, která se zasloužila o vybudování hvězdárny v Českých Budějovicích. Popisuji zde, jak Jaroslav Maňák vedl jednání o výstavbě hvězdárny. Další podkapitola se týká Svazu pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod. Zvláštní zřetel kladu především na regulaci toku a na zprávy o stavu čistoty řeky, které vyhotovil Maňák. Tato problematika jednoznačně ukazuje, jak pokrokovou osobností byl, když se tímto tématem zabýval. Poslední podkapitola se zaměřuje na Jihočeský autoklubu. V této části se věnuji dopravní obslužnosti jižních Čech, které se Maňák věnoval a představil několik návrhů na řešení tohoto problému.

Cílem této diplomové práce je co nejvíce přiblížit život Jaroslava Maňáka. Život, který se odehrál mezi zemí a nebem a byl neobyčejně bohatý na události.

---

<sup>10</sup> Franz Weyde (1839-1924) absolvoval v Praze kurz pro středoškolské učitele. Jeho prvním působištěm se stal v roce 1865 Český Krumlov. V roce 1870 se přestěhoval do Českých Budějovic, kde od roku 1880 prováděl meteorologická pozorování. Viz František VAVRUŠKA, *Podnebí Českých Budějovic*, České Budějovice 1990, s. 8.

## 1. ŽIVOTNÍ OSUDY JAROSLAVA MAŇÁKA

Jaroslav Maňák se narodil 8. března 1881 ve Stádlci u Tábora. Rodina zde vlastnila neveliké venkovské stavení.<sup>11</sup> V místě svého rodiště navštěvoval malý Jaroslav obecnou školu, a protože byl velmi zvědavý, tak rodiče Josef a Anna Maňákovi poslali syna studovat dál. Po ukončení obecné školy se tak Jaroslav dostal na vyšší gymnázium do Tábora. Toto gymnázium absolvoval v roce 1900 s vynikajícími výsledky. Mezi jeho nejoblíbenější předměty patřila matematika a fyzika. Tato „láska“ se projevila i při jeho dalším směřování, kdy v roce 1901 započal Jaroslav Maňák studia matematiky a fyziky na Filozofické fakultě české Karlo-Ferdinandovy univerzity v Praze. Studia úspěšně dokončil v roce 1906.<sup>12</sup>

Hned po studiích zamířil Jaroslav Maňák, ač nerad, jako suplent na učitelský ústav do Plzně. Překvapil tak celou rodinu, která očekávala, že se jejich milovaný syn vrátí zpět do svého rodného kraje. Jaroslav totiž vždy toužil po návratu do jižních Čech, které si tak zamiloval. Nakonec v Plzni strávil téměř 6 let a jako suplent nepůsobil jen na učitelském ústavu, ale později i na C. k. gymnáziu v Plzni.

Zcela nečekaně dostal v roce 1911 Jaroslav Maňák od tehdejšího ředitele C. k. české školy reálné v Českých Budějovicích dr. Františka Faktora nabídku, aby šel učit na tento ústav matematiku a fyziku.<sup>13</sup> Jaroslav Maňák s potěšením tuto nabídku přijal a konečně se mohl vrátit do milovaného kraje. V koutku duše sice snil o návratu do Tábora, ale nabídku z Českých Budějovic bral jako novou výzvu a vlastně i vysvobození. Navíc ani netušil, jak osudným městem se mu České Budějovice stanou a že zde stráví zbytek svého bohatého života.

Nedlouho po svém příchodu se v Českých Budějovicích Jaroslav Maňák oženil s Marií Stecherovou.<sup>14</sup> Nutno podotknout, že tento sňatek byl pro pana profesora

---

<sup>11</sup> Rodina Maňáková vlastní tuto nemovitost dodnes. Rodinný dům s č.p.: 33 patří v současné době Janu Maňákovi. Viz Český úřad zeměměřický a katastrální <http://www.cuzk.cz> (ke dni 8. 3. 2009).

<sup>12</sup> Blíže Státní okresní archiv České Budějovice (dále jen SOKA České Budějovice), Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 1, sign. I/1, kart. 1, Vlastní životopis a Anna ŠTÍCHOVÁ, *Nedožitě výročí. Pokroky matematiky, fyziky a astronomie*, Praha 1967, s. 123-124. Podrobnější údaje lze dohledat v katalogu posluchačů v Archivu Univerzity Karlovy.

<sup>13</sup> Historie C. k. české školy reálné v Českých Budějovicích sahá již do roku 1884, tehdy se nazývala Česká reálná škola. Ke změně názvu školy na C. k. česká škola reálná došlo v roce 1897. Blíže k tomu D. KOVÁŘ, *Přehled a SOKA České Budějovice, Výroční zprávy, Dvacátá osmá roční zpráva C. k. české vyšší reálky v Č. Budějovicích za školní rok 1911-1912*, s. 12-13.

<sup>14</sup> Marie Stecherová byla dcerou známého českobudějovického živnostníka Antonína Františka Stechera (1863-1927) a Josefy Stecherové. Rodina přišla do Českých Budějovic ze Sedlčanska na konci 19. století. Během krátké doby získala ve městě značný majetek včetně bývalé parketárny v Litvínovicích, kterou dříve vlastnil Adalbert Lanna. Později nechal Antonín František Stecher udělat z bývalé parketárny mlýn

Jaroslava Maňáka velmi důležitý. Nejenže konečně „zapustil kořeny“, ale mohl se plně věnovat své profesorské i zájmové činnosti. Rodina Stecherů byla velmi dobře situována a vlastnila nemalý majetek ve městě a jeho okolí. Jaroslav Maňák žil se svou ženou Marií v domě jejich rodičů, který byl znám u obyvatel města jako „Stecherův dům“ a nacházel se na rohu ulice Divadelní a Široké.<sup>15</sup>

A právě v tomto domě založil Jaroslav Maňák se svou ženou početnou rodinu. Celkem se jim narodilo šest čiperných dětí. První přišel na svět syn Jaroslav, nedlouho poté se narodil i druhý syn Jiří. Další přírůstky na sebe nenechaly dlouho čekat a po třetím synovi Josefovi se narodily dcery Marie a Jarmila. Benjamínkem celé rodiny se pak stal poslední syn Jan. Středoškolský profesor svým dětem už odmala vštěpoval správné chování a kázeň. Navíc se neubráníl, aby dětem nepředával své nadšení k létání a rychlým strojům.

Proto před domem rodiny Maňáků nikdy nesměl chybět nějaký ten motocykl. Právě pomocí motocyklu otec Jaroslav rozvážel své děti do školy. Nejhumornější byla situace vždy ráno, kdy všech šest dětí nasedlo najednou na motocykl Indian Chief.<sup>16</sup> Dva nejstarší synové seděli společně s otcem na motocyklu a zbylé děti se poskládaly jako „Maňásci“ do dvojsedadlové sajkáry. Tato scéna byla zanedlouho známa po celém městě a lidé při projetí motocyklu plného „Maňásků“ hned věděli, že děti pana profesora jedou do školy.

Velký zlom v životě středoškolského profesora znamenal rok 1923, kdy začal učit na pobočném reformě-reálném oddělení České státní vyšší reálky, které sídlilo v České ulici.<sup>17</sup> Profesora Jaroslava Maňáka si vybral zatímní správce pracoviště Václav Tibitanzl. Důvody jeho volby byly zcela zřejmé. Jaroslav Maňák si během několika let, co působil jako středoškolský profesor v Českých Budějovicích, vybudoval značné renomé. Byl považován za člověka spravedlivého, čestného, cílevědomého a houževnatého. Proto nikdy nikoho neudivovalo, že když se profesor Maňák nadchnul

---

na požívatinu. Viz Jan SCHINKO, *Stecherův mlýn drží až dodnes mrazivý rekord*, Českobudějovické listy ze dne 19. 5. 2007, s. 9.

<sup>15</sup> Rodina Stecherů získala tento klasicistní dům v roce 1899, kdy ho odkoupila od záložny, která se přestěhovala na náměstí. Dům byl vystavěn již v roce 1840 městským stavitelem Josefem Sandnerem a dnes stojí na rohu ulice Široké a Dr. Stejskala. Nutno doplnit, že ulice Dr. Stejskala tehdy neexistovala. Vznikla až v roce 1945, kdy byla ulice Divadelní přejmenována na ulici Dr. Stejskala. Blíže Jan SCHINKO, *Stecherův dům*, Českobudějovické listy ze dne 25. 2. 2006, s. 16 a Daniel KOVÁŘ – Pavel KOBLASA, *Ulicemi města Českých Budějovic*, Jelmo 1998, s. 102.

<sup>16</sup> Motocykl Jaroslava Maňáka je dnes k vidění v Jihočeském motocyklovém muzeu. Značka Indian pochází z USA, kdy na počátku 20. století patřila k největším a nejlepším výrobcům motocyklů na světě.

<sup>17</sup> Reformě-reálné oddělení vzniklo k 1. 9. 1923 a jednalo se o osmitřídní chlapecké reformní reálné gymnázium typu B. Viz D. KOVÁŘ, *Přehled*.

pro věc, tak jí dokázal dovést až ke zdárnému konci. Přesně takovouto osobnost nově vznikající oddělení potřebovalo a Václav Tibitz si toho byl plně vědom. Profesor Jaroslav Maňák se tak stal, svým způsobem, spoluzakladatelem nově vznikajícího oddělení, které se postupem času zcela osamostatnilo.

Ovšem rokem 1923 nejsou změny v životě Jaroslava Maňáka zdaleka u konce. Právě naopak, celá 20. léta znamenají pro život středoškolského profesora neuvěřitelný „vpád“ do spolkového života v Českých Budějovicích. Jaroslav Maňák se začal naplno věnovat své největší vášni, kterou bylo letectví. Zájmem o letectví byla vlastně „postížena“ celá jeho rodina. Tuto svou největší vášň dával nepokrytě najevo i jako profesor na Českém reformním reálném gymnáziu. Když v roce 1926 v Praze vznikla Masarykova letecká liga (MLL) jako celonárodní dobrovolná sportovně-letecká organizace a její místní skupina vznikla i v Českých Budějovicích, tak profesor Maňák našel své pedagogické uplatnění i v této organizaci. Stál totiž u zrodu většiny letecko-modelářských kroužků MLL na středních školách<sup>18</sup> a později dokonce vedl jihočeskou župu MLL jako její předseda.

Dále působil v Aeroklubu České Budějovice. Tato organizace byla velmi podobná MLL. V důsledku náhlého úmrtí dosavadního předsedy generála Stanislava Čečky<sup>19</sup> musela valná hromada volit nové předsednictvo. Protože Maňák byl místopředsedou, bylo velmi pravděpodobné, že se stane i novým předsedou Aeroklubu. Ale pár dní před volbou poslal Maňák dopis Františku Radovi, jednateli Aeroklubu, že z časových důvodů nebude kandidovat na žádný post. O to bylo větší překvapení, když se Jaroslav Maňák stal 29. května 1931 novým předsedou Aeroklubu.<sup>20</sup> Ve své funkci navázal na činnost zesnulého Stanislava Čečky. Především se jednalo o výstavbu civilního letiště v obci Planá u Českých Budějovic, které citelně chybělo pro další rozvoj sportovně-civilního letectví.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> V roce 1922 vznikl Masarykův letecký fond. Tento fond měl sloužit pro osvětu širokých mas obyvatelstva na poli sportovně-leteckém. V březnu 1926 byl tento fond přejmenovaný na Masarykovu leteckou ligu, známou pod zkratkou MLL. Ta popularizovala letectví mezi veřejností například tím, že pořádala modelářské kroužky nebo přednášky na školách. Blíže k tomu Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL, *Vzduch je naše moře*, Praha 2002, s. 41.

<sup>19</sup> Stanislav Čeček se narodil v roce 1886, jako legionář se zúčastnil bojů na ruské frontě. Do Českých Budějovic přišel v roce 1928 jako velitel vojenské posádky a nedlouho poté se stal předsedou Aeroklubu České Budějovice.

<sup>20</sup> Blíže kolektiv autorů, *Aeroklub České Budějovice 1923–1988*, České Budějovice 1988, s. 3.

<sup>21</sup> Komise Ministerstva veřejných prací projednávala návrh zřízení letiště na pozemcích v katastru obce Planá již v roce 1930. Veškeré práce na výstavbě nového letiště se rozběhly až za předsednictví Jaroslava Maňáka v Aeroklubu České Budějovice (AČB), který v roce 1931 nahradil v předsednictvu AČB generála Stanislava Čečka. Viz Tamtéž.

Se svými syny absolvoval Jaroslav Maňák dokonce plachtařské kurzy. Ovšem nebyl to otec, kdo první z rodiny získal pilotní výcvik, nýbrž nejstarší syn Jaroslav. Jako svého zástupce pro získání výcviku si Jaroslava vybrala jihočeská župa MLL. Ten byl tak vyslán v létě roku 1931 do Chomýže pod Hostýnem,<sup>22</sup> kde se konal plachtařský kurz. V srpnu se již mladý Jaroslav, bohužel ne nadlouho, pyšnil získaným pilotním výcvikem se zkouškou typu A. Hned na podzim totiž Jaroslav zemřel na zánět slepého střeva. Pod tíhou této události se v roce 1932 rozhodl otec Jaroslav se svými syny, že absolvují také plachtařský kurz. Přihlásili se na kurz, který se konal v Přestavlkách nedaleko Čerčan. V kurzu bylo zapsáno 14 účastníků a Jaroslav Maňák byl ve svých jedenapadesáti letech jednoznačně nejstarším účastníkem a spolu se svými syny skutečně získal pilotní výcvik se zkouškou typu A.

Nejenže byl profesor Maňák nadšeným propagátorem letectví v jižních Čechách, ale aktivně se zapojil do práce i v jiných významných spolcích. Například v roce 1928 se podílel na vzniku Jihočeské astronomické společnosti, která se zasloužila o vybudování hvězdárny v Českých Budějovicích. Během jednání, kam ve městě umístit hvězdárnu, se Maňák sešel u jednoho stolu s osobnostmi jako byli Adolf Träger<sup>23</sup> a František Matouš.<sup>24</sup> Maňák dále působil ve Svazu pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod. Pro Svaz vyhotovoval nejrůznější zprávy o stavu ochrany a čistoty toku, které uveřejňoval i v místním tisku. Aby toho nebylo málo, tak krátkou dobu předsedal Maňák motosekci Jihočeského autoklubu.

Od roku 1920 vedl Státní meteorologickou stanici, kterou převzal od německého profesora Franze Weydeho. Ten vedl stanici už od roku 1880. Maňák meteorologickou stanici přestěhoval na svůj letní byt ve Stecherově mlýně v Litvínovicích u Českých Budějovic. Z tohoto místa pochází dosud platná nejnižší naměřená teplota na území bývalého Československa. Profesor Maňák zde naměřil 11. února 1929 teplotu – 42,2 °C.<sup>25</sup> Od roku 1925 zároveň spravoval meteorologický sloup u pošty.

---

<sup>22</sup> Chomýž pod Hostýnem se nachází nedaleko Přerova. Plachtařský kurz zde pořádala olomoucká župa MLL. Letiště pro sportovní letectví funguje dodnes.

<sup>23</sup> Adolf Träger se narodil roku 1888 v Českých Budějovicích. Patřil mezi nejvýznamnější představitele jihočeského malířství. Vystudoval v Praze Akademii výtvarných umění. Po návratu do rodného města krátce učil na středních školách. Träger byl členem i celé řady spolků. Například založil Klub za staré Budějovice, který se věnoval památkářské činnosti. Viz Jiří KROPÁČEK, *Adolf Träger*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 565.

<sup>24</sup> František Matouš (1895-1975) byl historikem umění. Od roku 1930 se stal ředitelem Městského muzea, které celé reorganizoval. Zabýval se především o středověké umění jižních Čech. Po skončení druhé světové války působil na Ministerstvu školství a osvěty. Blíže Karel PLETZER, *František Matouš*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 285.

<sup>25</sup> Viz F. VAVRUŠKA, *Podnebí*, s. 8-9.

Ve všech těchto časově náročných činnostech mu byla hlavní oporou jeho velká rodina. Proto není divu, že úmrtí nejstaršího syna Jaroslava v roce 1932 na zánět slepého střeva, byla pro profesora Maňáka a celou jeho rodinu obrovská tragédie. Bohužel to nebyla poslední krutá rána osudu. V roce 1937 zažívá Jaroslav Maňák jednu z mála radostných chvil v tomto období. Podařilo se mu po dlouhých letech práce slavnostně otevřít nové civilní letiště v Plané u Českých Budějovic. K tomuto okamžiku se váže historika, kdy se měl Jaroslav Maňák vsadit o své vousy se zástupcem Ministerstva veřejných prací ing. Jaromírem Najbrtem.

V sázce šlo o to, že bude-li letiště v Plané uvedeno do provozu už v roce 1935, tak si profesor Maňák oholí svou bradku, což se ovšem tak nestalo, protože letiště se podařilo zprovoznit až v roce 1937. Přes toto zpoždění se stejně jednalo o obrovský úspěch. Hlavně po problémech, které samotnou výstavbu doprovázely a opožďovaly.<sup>26</sup>

Další rány osudu na sebe nenechaly dlouho čekat. Velmi vážné problémy nastaly už v roce 1939 a týkaly se osobního života profesora Maňáka. Od začátku roku 1939 se totiž proslýchalo, že již tento rok bude penzionován. Není nic horšího, než když středoškolský profesor musí po 34 letech pedagogické praxe odejít do penze. Toto si samozřejmě uvědomoval i Jaroslav Maňák. A skutečně, 1. května odešel profesor Českého státního reformního reálného gymnázia do penze.<sup>27</sup> Tato smutná událost však nebyla v tomto roce poslední. Syn Jiří se totiž rozhodl v roce 1939, že jako poručík letectva opustí naší okupovanou zem, než bude ještě hůř. Po rozmluvě s rodiči se tak rozhodl 26. června a spolu s dalšími československými letci se vlakem dostal do Polska a lodí dále do Francie.<sup>28</sup> Jaroslav Maňák cítil obrovské napětí a strach, že by během krátké doby mohl navždy ztratit již druhého syna. Přesto mu v tomto rozhodnutí nebránil.

Celá série špatných událostí v tomto roce vyvrcholila 1. září, kdy byl Jaroslav Maňák za svou oddanost národu zatčen a vyslýchám gestapem. Nedlouho poté byl poslán do koncentračního tábora v Buchenwaldu.<sup>29</sup> Zde se však příliš dlouho nezdržel,

---

<sup>26</sup> K největším problémům došlo v roce 1933, kdy město nemělo dostatek finančních prostředků, aby mohlo samo dál financovat takto nákladnou stavbu. Po příslibení finančních prostředků z Ministerstva veřejných prací se objevil nový problém. Starosta města chtěl po získání peněz zadat práci, ale ministerstvo požadovalo vyhlášení veřejné soutěže. Z tohoto důvodu došlo k další časové prodlevě ve výstavbě letiště a tedy k dalšímu oddálení dokončení celé stavby.

<sup>27</sup> Odchod profesora Jaroslava Maňáka do pedagogického důchodu měl značný ohlas v tehdejších novinách. Viz Jihočeské listy 29. 4. a 15. 5. 1939.

<sup>28</sup> Blíže k tomu Jiří MAŇÁK, *Vlastní životopis*, Praha 1988.

<sup>29</sup> Koncentrační tábor Buchenwald byl založen v létě 1937. Nacházel se ve středním Německu u Výmaru ve spolkovém státě Durynsko. Během fungování tábora prošlo jeho branami na 8 tisíc Čechů a jedním z nich byl i Jaroslav Maňák.

protože si jej českobudějovické gestapo vyžádalo zpět. Ovšem Jaroslav Maňák nezamířil do Českých Budějovic, ale rovnou do věznice v Praze na Pankráci. Zde byl vyšetřován po udání svého bývalého studenta za pomoc při útěku syna Jiřího ze země. V roce 1942 se Jaroslav Maňák opět stěhoval, tentokrát i s celou jeho rodinou. Na základě rozkazu K. H. Franka se totiž rozběhla akce E - Emigrant.<sup>30</sup> Během této akce došlo k zatýkání všech příslušníků rodin, jejichž některý člen uprchl do zahraničí. Okamžiky štěstí při shledání rodiny tak byly velmi rychle vystřídány obavami, co bude dál.

Rodina Maňáková, ve složení otec Jaroslav, matka Marie a děti Josef, Jan, Marie a Jarmila, putovala vlakem do internačního tábora ve Svatobořicích u Kyjova.<sup>31</sup> V tomto táboře se celá rodina zdržovala skoro až do konce války a propuštění se dočkala až v dubnu roku 1945. Všichni pak společně odcestovali zpět do Českých Budějovic. Po válce se situace velmi rychle mění k lepšímu. Jaroslav Maňák byl hned po válce reaktivován jako středoškolský profesor, aby pomohl k obnově školství v Českých Budějovicích. Učil na Zátkově státním reálném gymnáziu.<sup>32</sup> Syn Josef dostudoval po válce vysokou školu. Jen o synovi Jiřím neměla rodina zatím žádné zprávy.

Celá rodina se sešla v Českých Budějovicích až 25. srpna, kdy syn Jiří přijel vlakem z Prahy. V Praze byl už o den dříve, neboť zde přistál s 311. perutí. K oficiálnímu přivítání válečného hrdiny došlo až 22. září 1945 na ploše letiště v Plané, přičemž na letiště přiletěla bývalá 312. československá stíhací peruť RAF (Royal Air Force).<sup>33</sup> Mezi členy této perute, kteří přistáli na letišti, byl i syn Jiří Maňák v uniformě majora letectva. Po šestiletém odloučení se teď mohl Jiří Maňák přivítat s celou svou rodinou na ploše letiště. Symbolické bylo, že uvítací výbor vedl a řeč četl jeho otec Jaroslav Maňák.

---

<sup>30</sup> Celá akce byla vyvrcholením represálií, které byly způsobeny atentátem na zastupujícího říšského protektora v Čechách a na Moravě Reinharda Heydricha.

<sup>31</sup> Dne 17. září 1942 byl zřízen ve Svatobořicích u Kyjova v bývalém starobinci města Brna internační tábor pro příbuzné (manželky, rodiče, sourozence) osob české národnosti, které za války uprchly do zahraničí. Průměrně zde bylo vězněno kolem 1200 osob. Celkem táborem prošlo 3500 vězňů a z toho bylo 99% Čechů. Viz Jan KUX, *Internační tábor Svatobořice*, Svatobořice-Mistřín 1995, s. 56.

<sup>32</sup> Zátkovo státní reálné gymnázium je pouze jiný název pro C. k. českou školu reálnou, kde profesor Jaroslav Maňák zahájil svou pedagogickou činnost v Českých Budějovicích. V roce 1923 se od této školy oddělilo Reformě-reálné oddělení. Z tohoto oddělení se v roce 1928 stala plnohodnotná škola s názvem: České státní reformní reálné gymnázium. Za války tato škola pohltila svůj bývalý zakládající ústav. V roce 1945 ovšem došlo opět k rozdělení a z Českého státního reformního gymnázia se vyčlenilo Zátkovo reálné gymnázium. Srov. D. KOVÁŘ, *Přehled* a M. NOVOTNÝ a kol., *Dějiny*, s. 141.

<sup>33</sup> B. TRNKA, *Jihočeský letec*, s. 52 a B. TRNKA, *Tristadvanáctá peruť*, s. 12.



Na podzim, když se situace v rodině vrátila po dlouhých letech strádání zpět do normálních kolejí, začal profesor Maňák opět pilně pracovat. Znovu získal své funkce ve spolcích, kde působil již před válkou. Na výsledky jeho obnovené činnosti se nemuselo příliš dlouho čekat. V tomto poválečném období se totiž zasloužil o zavedení pravidelné letecké linky Československých aerolinií mezi Prahou a Českými Budějovicemi.<sup>34</sup>

Na sklonku života, když byl Jaroslav Maňák již v důchodovém věku, působil ještě ve zlepšovatelské dílně továrny Koh-i-noor a později pracoval v Jihočeských energetických závodech. Kde se věnoval nejrůznějším měřením prašnosti v důsledku jejich provozu. Samozřejmě ani v pokročilém věku se Jaroslav Maňák nevzdal svých meteorologických měření a pozorování, které prováděl až do roku 1958. V tomto období svého života se navíc Jaroslav Maňák dočkal mezinárodního ocenění. Na kongresu Mezinárodní letecké federace FAI byl v roce 1963 oceněn čestným diplomem „*The Paul Tissandier Diploma*“ za celoživotní přínos a propagaci letectví.<sup>35</sup>

Jaroslav Maňák zemřel 11. července 1965 v Českých Budějovicích bez většího zájmu veřejnosti. Přitom spolkový život ztratil jednu z nejvýraznějších postav období prvních let samostatného československého státu. Ostatky Jaroslava Maňáka jsou pochovány v rodinném hrobě ve Stádlci u Tábora.

K prvnímu připomenutí této osobnosti, po několika desítkách let zapomnění, dochází v roce 1996. V tomto roce byla z iniciativy Jihočeského muzea a Regionálně letecko-historické společnosti odhalena pamětní deska Jaroslava a Jiřího Maňákových na bývalém Stecherově domě, kde Jaroslav a Jiří žili.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> České Budějovice mohly mít civilní leteckou linku již v roce 1920, kdy Československá dopravní společnost nabízela městu zavedení letecké linky dvakrát denně do Prahy a zpět. Bohužel město muselo tuto nabídku odmítnout, protože nebylo schopné vybudovat potřebné letiště. Náklady na výstavbu byly příliš vysoké. Město se tak dočkalo civilní letecké linky až v létě 1947. Linka spojovala Č. Budějovice s Prahou. Létalo se dvakrát denně tam a dvakrát zpět. Doba letu trvala zhruba 40 minut a cena lístku byla 400 Kčs. Viz Práce ze dne 3. 2. 1949 a František RADA, *Když se psalo T. G. M.*, České Budějovice 1992, s. 172.

<sup>35</sup> Mezinárodní letecká federace FAI (Fédération Aéronautique Internationale) byla založena v roce 1905. Jedná se o nevládní a neziskovou mezinárodní organizaci, jejímž základním cílem je podporování leteckých a kosmických aktivit na celém světě. FAI má v současné době kolem 100 členských zemí. Další informace <http://www.fai.org/awards/TissandierDiploma.asp?id1=31> (ke dni 5. 4. 2009).

<sup>36</sup> Pamětní desku navrhl pracovník Jihočeského muzea Jan Török ve spolupráci s historikem Jiřím Petrášem. Odhalena byla 20. září 1996 na rohovém domě v ulici Dr. Stejskala č. 11. Blíže Daniel KOVÁŘ, *Příběhy budějovických pomníků*, České Budějovice 2006, s. 468.

## 2. PEDAGOGICKÉ PŮSOBENÍ

Jako mnoho jiných oblastí veřejného života ve městě, bylo i budějovické školství rozděleno na německé a české. Tento systém dostal vážné trhliny až po roce 1918, kdy školský systém převzal nově vznikající československý stát. V letech 1918-1923 došlo ve městě postupně k redukci německých škol. Některé školy se sloučily, jiné byly zcela zrušeny. Uvolněné školní budovy byly postupně předány jednotlivým českým školám, kterým neustále rostl počet studentů.

Celé meziválečné období se vyznačovalo velkou proměnou školství ve městě, největší změny se pak odehrály na poli středních škol. Nejen, že se obrátil poměr v počtu německých a českých škol ve prospěch těch českých, ale celé českobudějovické školství „proslulo“ svým velkým počtem středních škol. Celkem jich bylo ve městě čtrnáct<sup>37</sup> a jen Praha s Brnem se mohly pochlubit větším počtem středních škol.

Profesor Jaroslav Maňák studoval v letech 1901-1906 matematiku a fyziku na Filozofické fakultě české Karlo-Ferdinandovy univerzity v Praze. Když v roce 1906 úspěšně dokončil studia, zamířil jako suplent na učitelský ústav do Plzně. Maňák vždy snil, že jednou bude učit v jeho rodném kraji. Bohužel žádná konkrétní nabídka zatím nepřišla.

V Plzni Maňák působil pro něj dlouhých šest let. Nebyl zde pouze na učitelském ústavu, ale také na C. k. gymnáziu v Plzni. Jaroslav Maňák již nevěřil v brzký návrat do jižních Čech, avšak v roce 1911 dostal, zcela nečekaně, nabídku od tehdejšího ředitele C. k. české školy reálné v Českých Budějovicích dr. Františka Faktora,<sup>38</sup> aby šel na tuto školu učit matematiku a fyziku. Jaroslav Maňák tuto nabídku s potěšením přijal. Nebyl taky jediný důvod, proč tuto nabídku nepřijmout. Vrátil se zpět do jižních Čech a navíc C. k. česká škola reálná se těšila dobrému jménu mezi školami v Českých Budějovicích.

Doposud suplující učitel Jaroslav Maňák byl 20. června 1911 ustanoven skutečným učitelem při ústavě z výnosu c. k. ministerstva kultu a vyučování.<sup>39</sup> Jaroslav Maňák se tak oficiálně stal c. k. profesorem C. k. české školy reálné v Českých Budějovicích. V profesorském sboru nahradil velmi oblíbeného a schopného

---

<sup>37</sup> Blíže F. RADA, *Když se psalo T. G. M.*, s. 95.

<sup>38</sup> Dr. František Faktor byl ředitelem školy v letech 1908-1911. Blíže k tomu D. KOVÁŘ, *Přehled a M. NOVOTNÝ a kol., Dějiny*, s. 141.

<sup>39</sup> Viz SOKA České Budějovice, Výroční zprávy, Dvacátá osmá roční zpráva C. k. české vyšší reálky v Č. Budějovicích za školní rok 1911-1912, s. 12.

pana profesora Františka Hrubého, který učil fyziku, matematiku a rýsování. Protože znal pověst profesora Hrubého, měl zpočátku určité obavy, zda dokáže plně nahradit tohoto dlouholetého a váženého člena profesorského sboru.

Profesor Maňák přebíral po profesorovi Hrubém veškeré jím vyučované předměty a správu nad kabinetem matematicko-fyzikálních pomůcek.<sup>40</sup> Jedinému, čemu se zpočátku profesor Maňák „vyhnul“, bylo třídnictví. Ředitel školy dr. František Faktor byl totiž toho přesvědčení, že se nový pan profesor musí napřed seznámit s novým prostředím školy a celým systémem fungování, než dostane tuto zodpovědnou funkci. Pro profesora Maňáka toto platilo dvojnásob, protože nové bylo nejen prostředí školy, ale i město, kde nyní působil.

V říjnu, krátce po zahájení nového školního roku 1911-1912, zcela nečekaně zemřel ředitel školy dr. František Faktor. Pro celou školu to byla obrovská tragédie a šok, protože za vynikajícím jménem a fungováním školy stála právě osoba dr. Faktora. Tato tragédie významně postihla i profesora Maňáka, který vděčil dr. Faktorovi za nabídnutou šanci učit na škole.

Po volbě nového ředitele školy a celkovém uklidnění atmosféry se všichni členové profesorského sboru pustili do práce. Profesora Maňáka se nedotkly žádné změny, které přišly s novým vedením školy, a tak se s chutí jemu vlastní pustil do vyučování.

V novém školním roce dostal profesor Maňák již na starosti třídnické povinnosti. Dostal jednu z nejlepších tříd, která byla na škole. Jednalo se o III. A. Profesor Maňák si tuto třídu skutečně nemohl vynachválit, žáci byli velmi pozorní, chápaví a zvědaví. I z tohoto důvodu pan profesor vyprávěl velmi často na závěr svých hodin nejrůznější postřehy a novinky z oblasti letectví a meteorologie.<sup>41</sup> Tématicky to nikterak nevybočovalo z hodin fyziky ani matematiky. Ba naopak, bylo to skvělým zpestřením vykládané látky. Profesor Maňák moc dobře věděl, že tyto obory mají před sebou budoucnost, a proto se je snažil zařadit tímto způsobem do vyučování. Navíc letectví pro něj bylo doslova srdeční záležitostí a sledoval v tomto mladém oboru veškeré dění.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> Profesor František Hrubý odešel v roce 1911 do Prahy a stal se zde profesorem gymnázia na Novém Městě. Jaroslav Maňák učil po profesorovi Hrubém celkem 18 hodin týdně. Tamtéž, s. 13.

<sup>41</sup> Dále SOKA České Budějovice, Fond Zátkovo státní reálné gymnázium České Budějovice, Knihy úřední, inv. č. 1, kniha č. 1, Pamětní kniha 1883-1918.

<sup>42</sup> Ve svém životopise se Jaroslav Maňák zmiňuje o letectví, jako o oboru s velkou budoucností. Dále pokračuje, že letectví musí úzce spolupracovat s meteorologií. Více SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 1, sign. I/1, kart. 1, Vlastní životopis. Nutno zmínit, že před první

V tomto období se navíc profesor Maňák definitivně usadil ve městě a bydlel se svou manželkou ve „Stecherově domě“. Shodou okolností v tomto domě, dříve než ho získala rodina Stecherů, měla C. k. česká škola reálná v letech 1884-1893 pronajaté místnosti pro výuku svých žáků. Nastala tak zajímavá situace, kdy profesor Maňák bydlel v místech, kde kdysi sídlila škola, ve které učil.

V období první světové války se podmínky obecně ve školství rychle zhoršovaly a válečná doba těžce dolehla i na C. k. českou školu reálnou. V části budovy školy, která se až do konce roku 1939 nacházela v Haasově ulici,<sup>43</sup> se ubytovalo vojsko. Některé místnosti dokonce fungovaly jako provizorní sklady vojenského materiálu. Celý profesorský sbor se musel neustále přizpůsobovat novým a novým situacím, které však byly zcela nestandardní. Sbor na tyto situace reagoval tím, že například zavedl polodenní střídavé vyučování z nedostatku kapacity zbylých tříd. Profesor Maňák tuto situaci řešil po svém a prořídle třídy žáků si vodil k sobě domů, kde normálně probíhalo vyučování fyziky či matematiky. V postatě „přesunul“ část školy tam, kde kdysi sídlila.

Hmotné poměry se neustále zhoršovaly a konec války byl stále v nedohlednu. Jaroslav Maňák, který byl vždy nad věcí, teď sám pociťoval velmi složitou situaci. Učil své žáky doma, podílel se na válečných maturitách a do těchto nelehkých let, které zažíval profesor Maňák, se mu v roce 1915 narodil první syn Jaroslav.

Obnova v poválečných letech znamenala mnoho práce pro profesora Jaroslava Maňáka i pro celý profesorský sbor. Vše se postupně vracelo do starých kolejí, a tak se škola konečně nemusela dělit o svou budovu s vojskem apod. Ovšem hmotné poměry učitelů a profesorů se po skončení války nikterak nezlepšily, spíše bylo vše ještě horší. Proto učitelské organizace vyhlásily 13. února 1919 dvouhodinovou stávku, která měla upozornit na neutěšené podmínky.<sup>44</sup> Do stávky vstoupilo ve městě celkem osmdesát profesorů, ale profesor Maňák se stávky nezúčastnil. Nemyslel si, že stávka něco vyřeší, a byl spíše zastáncem tvrdé práce, která pomůže obnovit školství v mladé republice.

---

světovou válkou bylo letectví teprve na svém začátku. Velký rozvoj zaznamenalo letectví až po vypuknutí první světové války. Blíže k tomu J. RAJLICH – J. SEHNAL, *Vzduch*, s. 9.

<sup>43</sup> Haasova ulice změnila poprvé název v roce 1921, kdy byla přejmenována na ulici Dra. Augusta Zátky. V roce 1963 byla z politických důvodů opět přejmenována, tentokrát na ulici Fráni Šrámka. Tento název je platný dodnes. D. KOVÁŘ – P. KOBLASA, *Ulicemi*, s. 111.

<sup>44</sup> Blíže k tomu F. RADA, *Když se psalo T. G. M.*, s. 91.

Během roku 1919 se opět zkompletoval profesorský sbor na České státní vyšší reálce,<sup>45</sup> vrátili se i páni profesori, kteří museli plnit službu v armádě. Profesor Maňák obnovoval po celý školní rok vybavení matematicko-fyzikálního kabinetu, které bylo během války rozkradeno a poškozeno. Navíc od roku 1919 vedl profesor Maňák na škole ombro-meteorologickou stanici,<sup>46</sup> která byla škole na krátký čas svěřena. V profesorském sboru skutečně nebyl asi nikdo větším odborníkem na meteorologii než profesor Maňák. Spravováním stanice byl naprosto nadšen, a jak jen to bylo možné, využíval stanici během vyučování jako učební pomůcku. Co více si mohl přát, když po válce mu v kabinetu učebních pomůcek nezbylo téměř nic. Protože se profesor Maňák jako meteorologický pozorovatel osvědčil, převzal v lednu 1920 tuto stanici již oficiálně. Z kapacitních důvodů musel později profesor Maňák ombro-meteorologickou stanici přesunout na svůj letní byt ve Stecherově mlýně, kde pokračoval dál ve svých meteorologických pozorování a ani po jejím přestěhování nepřestal stanici využívat jako učební pomůcku. Když bylo třeba žákům něco názorně vysvětlit a ukázat, vzal je formou exkurze na Stecherův mlýn, který se nacházel kousek za městem.

Školní rok 1922-1923 byl posledním, který strávil profesor Maňák na České státní vyšší reálce. Po válce došlo ke změně návštěvnosti žáků v českých a německých školách ve městě. Zatímco české školy byly přeplněné, tak německé školy zely prázdnotou. Tento nevyhovující stav se řešil slučováním německých škol a uprázdněné budovy byly dány českým školám, které tam zřizovaly tzv. pobočná oddělení jednotlivých škol. Tímto způsobem řešila kapacitní problémy i Česká státní vyšší reálka. Ze svého profesorského sboru vybrala tři zástupce, kteří se podíleli na vzniku pobočného oddělení. Mezi těmito vybranými zástupci byli profesor Julian Svoboda, který byl zároveň ředitelem Reálky, dále profesor Václav Tibitzl a profesor Jaroslav Maňák.<sup>47</sup> Zatímtním správcem pobočného oddělení se stal profesor Václav Tibitzl.

Profesor Jaroslav Maňák učil na pobočném oddělení stejné předměty, jako na předchozí škole. Jednalo se o fyziku, matematiku a rýsování. Na nové škole zřizoval

---

<sup>45</sup> Stále se jedná o C. k. českou školu reálnou, ale v roce 1918 došlo k proměně názvu školy na Česká státní vyšší reálka. Více D. KOVÁŘ, *Přehled*.

<sup>46</sup> Tuto stanici měl původně ve správě profesor Franz Weyde, který ji umístil ve svém domě v Gymnaziální ulici. V roce 1919 ovšem profesor Weyde oznámil, že s oficiálním meteorologickým pozorováním končí. Stanice, včetně celého vybavení, se na krátký čas přesunula do budovy České státní vyšší reálky. Viz F. VAVRUŠKA, *Podnebí*, s. 8.

<sup>47</sup> Viz SOKA České Budějovice, Výroční zprávy, První výroční zpráva pobočného oddělení Reformního reálného gymnázia České státní reálky v Č. Budějovicích za školní rok 1923-1924, s. 11 a SOKA České Budějovice, Fond Státní reálné gymnázium České Budějovice, Knihy úřední, inv. č. 1, kniha č. 1, Školní kronika 1923-1938.

a později i spravoval kabinet matematicko-fyzikálních pomůcek. Vlastně se dá říct, že se pro Jaroslava Maňáka skoro nic nezměnilo. Jen v prvním školním roce na pobočném oddělení mu byly prominuty třídnické povinnosti, protože časové vytížení při zřizování a rozjezdu pobočného oddělení bylo velmi vysoké.

V roce 1924 byla v křídle budovy pobočného oddělení České státní vyšší reálky zřízena radiotelefonická stanice. Tuto stanici dostal na starost profesor Jaroslav Maňák. Toto rozhodnutí mělo hned několik důvodů. První důvod byl, že na minulé škole už v prostorách budovy školy spravoval meteorologickou stanici a druhý důvod, že vyučoval předměty, které s touto problematikou úzce souvisely. Pro samotného pana profesora mělo umístění radiotelefonické stanice ve škole jednu velkou výhodu. Veškeré jím naměřené a zjištěné meteorologické údaje na meteorologické stanici mohl hlásit meteorologické stanici v Praze přímo z budovy školy. Samozřejmě, že tuto stanici využíval i při vyučování k demonstraci fungování jednotlivých přístrojů a vše doprovázel svým výkladem pro žáky.

Profesor Jaroslav Maňák pořádal velmi často pro žáky všech tříd nejrůznější odborné přednášky a exkurze. Díky panu profesorovi mohli žáci navštívit například i vojenské letiště ve Čtyřech Dvorech, kde viděli zázemí letiště. Žáci vyšších tříd pod vedením pana profesora také zhlédli fungování mlýnského zařízení ve Stecherově mlýně. Zcela běžné pak byly odborné exkurze do československých průmyslových podniků. Mezi nejzajímavější přednášky, které přednášel profesor Maňák, patřily přednášky *O sluneční soustavě*<sup>48</sup> a *Lze předpovídat počasí?*. Ovšem nejvíce přednášek věnoval profesor Jaroslav Maňák letectví. Přednášku *Československé letectví* dokonce doprovázel filmovým materiálem.

Školní rok 1930-1931 se stal pro profesora Maňáka jedním z nejnáročnějších a zároveň nejsmutnějších. Protože působil v celé řadě zájmových spolků, tak hned na začátku školního roku požádal vedení školy o snížení počtu vyučovacích hodin z důvodu velkého časového vytížení.<sup>49</sup> Vedení školy tomuto požadavku vyhovělo, i když profesor Maňák patřil mezi nejzkušenější členy profesorského sboru. Přesto mu nebránilo v jeho dalších aktivitách.

---

<sup>48</sup> Přednáška *O sluneční soustavě* byla vytvořena u příležitosti zatmění Slunce. Zatmění Slunce se odehrálo 12. 11. 1928 a žáci pozorovali tento úkaz z chodeb školy. Více SOKA České Budějovice, Fond Státní reálné gymnázium České Budějovice, Tamtéž.

<sup>49</sup> Úvazek mu byl snížen na pouhých 12 vyučovacích hodin týdně a z tohoto důvodu byly zrušeny i fyzikální cvičení, protože je neměl kdo vyučovat. Více SOKA České Budějovice, Výroční zprávy, Osmá výroční zpráva Státního reformního reálného gymnázia v Č. Budějovicích za školní rok 1930-1931, s. 5.

V tomto náročném období navíc onemocněl profesorův nejstarší syn Jaroslav, student VII. třídy Českého státního reformního reálného gymnázia.<sup>50</sup> Dne 18. září 1930 byl Jaroslav hospitalizován s podezřením na zánět slepého střeva, bohužel jeho stav byl natolik vážný, že 29. září podlehl komplikacím spojeným se zánětem. Pohřeb se uskutečnil 2. října za účasti profesorského sboru a žáků VII. a VIII. tříd. Pro Jaroslava Maňáka a celou jeho rodinu to byla obrovská tragédie. Celý profesorský sbor se po dobu jednoho týdne ponořil do hlubokého smutku, aby vyjádřil úctu a pokoru jednomu z nejnadanějších studentů na škole a zároveň i jeho otci, který na škole učil. Krátce po této události požádal profesor Maňák školního radu o udělení osobního volna. Samozřejmě mu v této záležitosti bylo zcela vyhověno.

Po osobním volna, které se nakonec protáhlo na celý školní rok, se profesor Maňák pustil v novém školním roce do organizace leteckých modelářských kurzů ve škole. Profesor Maňák byl touto dobou již členem výboru Masarykovy letecké ligy,<sup>51</sup> a tak měl zájem, aby modelářské kurzy byly pořádány pod záštitou Masarykovy letecké ligy. Stal se z něj jakýsi prostředník při vyjednávání těchto kurzů mezi ředitelem školy Václavem Tibitanzlem a jednatelem Masarykovy letecké ligy Františkem Radou. Nakonec došlo k dohodě a kurzy se pořádaly jednou týdně ve večerních hodinách v učebnách školy. Na kurzech nepřednášel pouze profesor Maňák, ale celá řada odborníků z Masarykovy letecké ligy.

Aniž by profesor Jaroslav Maňáka tušil, školní rok 1938-1939 byl pro něj na dlouhou dobu poslední. Úřady, které byly ovlivněny politickými okolnostmi z roku 1938 a z jara roku 1939, začaly považovat osobu Jaroslava Maňáka za nespolehlivou. Situaci zhoršil ještě fakt, že Jaroslav Maňák byl znám jako osoba oddaná národním zájmům. Hlavně z těchto důvodů byl profesor Jaroslav Maňák 1. 5. 1939 poslán do předčasného pedagogického důchodu.<sup>52</sup> Není nic horšího, než když středoškolský profesor musí ze dne na den ukončit svou pedagogickou praxi. Toto si samozřejmě uvědomoval i Jaroslav Maňák a byl tímto rozhodnutím zklamán a zaskočen.

---

<sup>50</sup> Jedná se o nový název pobočného oddělení České státní vyšší reálky, protože v roce 1928 získalo toto oddělení úplnou samostatnost odtržením od této školy. Více M. NOVOTNÝ a kol., *Dějiny*, s. 141.

<sup>51</sup> Tato letecká organizace byla v roce 1926 založena za účelem propagace letectví mezi širokou veřejností. Modelářské kroužky ve školách byly jedním ze způsobů této propagace.

<sup>52</sup> SOKA České Budějovice, Výroční zprávy, Šestnáctá výroční zpráva Státního reformního reálného gymnázia v Č. Budějovicích za školní rok 1938-1939, s. 3.

Profesorský sbor se rozloučil s profesorem Jaroslavem Maňákem 8. května v kavárně U Volbrechtů.<sup>53</sup> Hlavní slovo si vzal profesor Josef Lomský, který společně s profesorem Maňákem patřil mezi nejstarší členy profesorského sboru. Profesor Lomský hlavně ocenil, s jakou chutí a odhodláním profesor Maňák učil, a že dokázal přiblížit školu potřebám běžného života. Dále vyzdvihl jeho vášeň pro letectví, kterou vštěpoval svým žákům pomocí nejrůznějších přednášek a kurzů. Později profesor Lomský přímo řekl: „*Jaroslav Maňák nikdy neměl lehký život, proto nevychoval své žáky měkce, ale vždy dokázal ocenit zájem, píli a oddanost*“.<sup>54</sup>

Po válce se na chvíli profesor Maňák vrátil k pedagogické činnosti. V tomto období byl totiž obrovský nedostatek středoškolských profesorů. Proto byl pan profesor Maňák tzv. reaktivován, aby vypomohl rozvrácenému školství. Od roku 1945 do roku 1950 učil matematiku a fyziku na Zátkově státním reálném gymnáziu.

Vrátil se vlastně tam, kde v roce 1911 zahájil svou pedagogickou činnost v Českých Budějovicích. Po ukončení této výpomoci odešel pan profesor definitivně do důchodu.

---

<sup>53</sup> V Kněžské ulici dříve bývala secesní kavárna U Volbrechtů, která byla důležitým společenským a kulturním centrem budějovických Čechů. Dnes v této budově sídlí Filozofická fakulta Jihočeské univerzity. Viz Daniel KOVÁŘ, *Kavárny*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 219.

<sup>54</sup> Feuilleton, *Profesoři se loučí s kolegou Maňákem*, Jihočeské listy ze dne 15. 5. 1939, s. 2.



### 3. LETECTVÍ JAKO CELOŽIVOTNÍ LÁSKA

#### 3. 1. VÝVOJ LETECTVÍ V JIŽNÍCH ČECHÁCH DO ROKU 1948

První seznámení obyvatel Českých Budějovic s aviatikou se uskutečnilo v roce 1874, kdy ve městě vystoupili vzduchoplavci. Lidé tak mohli poprvé vidět na vlastní oči let balonem, který trval asi osm minut a uskutečnil ho Francouz Henri Beudet.<sup>55</sup>

Skutečnou senzací pak bylo vystoupení ing. Jana Kašpara s jeho letadlem.<sup>56</sup> O tuto událost ve městě se zasloužil Aviatický klub. Tento klub vznikl v roce 1910 díky místnímu Sokolu a pozval právě pana inženýra do města na leteckou produkci. Let ing. Kašpara se uskutečnil 9. října 1910 na vojenském cvičišti ve Čtyřech Dvorech. Zájem obyvatel byl obrovský a do města se sjeli lidé ze širokého okolí. Počet návštěvníků byl odhadován na dvacet tisíc! Celkem provedl ing. Kašpar čtyři lety, ale vždy se jednalo pouze o lety nízké a krátké doby trvání. Žádný z výkonů nepřesáhl dobu něco málo přes jednu minutu.<sup>57</sup>

V příštím roce zamířil do Českých Budějovic letec Evžen Čihák,<sup>58</sup> který byl Kašparovým bratrancem. Předvedl několik velmi dobrých letů a ve vzduchu pobyl téměř půl hodiny. V tomto období se ve městě uskutečnila ještě jedna letecká produkce. Jednalo se o vystoupení německého pilota Oswalda Kahna, který byl pozván zdejšími Němci.

Po první světové válce zaznamenalo letectví obrovský pokrok a rozvoj. Rozsáhlá průmyslová výroba způsobila, že se letectví stalo mnohem běžnější záležitostí. Jenže v tomto období Aviatický klub v Českých Budějovicích už neobnovil svou činnost a navíc lidé měli úplně jiné starosti než rozvíjet regionální letectví. Z tohoto důvodu se další letadlo objevilo nad městem až v roce 1919, kdy na louce vedle staroměstského

---

<sup>55</sup> Henri Beudet předváděl 27. září v Praze společně s dalším francouzským vzduchoplavcem vzlety horkovzdušných balonů spojené s akrobacií. Toto představení se později přesunulo i do Českých Budějovic.

<sup>56</sup> Ing. Jan Kašpar (1883-1927) se narodil v zámožné pardubické rodině. Stal se průkopníkem letectví v českých zemích. Vystudoval obor strojního inženýrství a v roce 1911 podnikl dálkový let z Pardubic do Prahy v letadle vlastní konstrukce. Viz *Encyklopedie Diderot 2*, Praha 1997, s. 421.

<sup>57</sup> Terén byl podmáčený po vytrvalém dešti a vzletové podmínky byly velmi obtížné. Z tohoto důvodu letoun nabral malou vzletovou rychlost a „zůstal“ tak ve vzduchu krátkou dobu. Blíže František RADA, *Když se psalo c. k.*, České Budějovice 1965, s. 226-227.

<sup>58</sup> Evžen Čihák (1885-1958) se zařadil mezi průkopníky letectví, když v roce 1912 vykonal let z Mělníka do Prahy na letadle vlastní konstrukce. Viz *Encyklopedie Diderot 1*, Praha 1996, s. 485.

hřbitova přistál český letec Jaroslav Samek<sup>59</sup> s pilotkou Libuší Lepařovou. Za sebou již měli strastiplný let z Lublaně a v Českých Budějovicích uskutečnili pouze mezipřistání s jednodenní přestávkou. Hned druhý den letěli dál do Prahy.

Ve městě se začala rozvíjet činnost, která souvisela s letectvím, až v roce 1923. Skupina místních nadšenců měla zájem navázat na tradici Aviatického klubu. Proto se členové této skupiny rozhodli, že ve městě založí aeroklub. Nejprve museli navázat kontakt s pražským Aeroklubem Republiky československé a jeho předsedou pplk. Viplerem. Na základě úspěšných jednání o zřízení pobočky Aeroklubu v Českých Budějovicích a příslibení pomoci byl ustanoven přípravný výbor. Tento výbor se pod vedením majora v. v. Huga Betky sešel 27. července 1923 v kavárně U Volbrechtů,<sup>60</sup> kde se konala ustavující schůze tohoto výboru. Poté následovalo podání žádosti o schválení stanov klubu Okresní politické správě. Veškerý schvalovací proces byl ukončen 23. srpna, a tedy k tomuto datu oficiálně vznikl Aeroklub České Budějovice. Prvním předsedou byl zvolen major v. v. Hugo Betka.

První akci, kterou pořádal nově vzniklý Aeroklub, byla přednáška šéfkonstruktéra leteckých závodů Aero ing. Antonína Husníka.<sup>61</sup> Ta se konala v sále českobudějovické Besedy a byla zaměřena na populární výklad letecké problematiky. I z tohoto důvodu se setkala s velkým úspěchem a řada nových zájemců se okamžitě přihlásila do Aeroklubu. Bohužel další činnost českobudějovického Aeroklubu byla značně omezena, protože v této době ještě nevladnil žádné letadlo ani letiště.

V roce 1923 se v Českých Budějovicích konal první poválečný letecký den. Ovšem tento den nebyl organizován českobudějovickým Aeroklubem, jak se dalo čekat, ale Sportovním klubem, který dokázal zajistit účast dvou letadel. Českobudějovičtí občané tak měli poprvé možnost letět letadlem, protože jedno ze dvou letadel byl dopravní dvouplošník Aero A-10<sup>62</sup> Československých státních aerolinií. Cena letenky byla 70 Kč. Druhé letadlo předvádělo leteckou akrobacii a součástí tohoto představení

---

<sup>59</sup> Český pilot Jaroslav Samek sloužil za první světové války v rakouském letectvu. Po skončení války letěl 12. prosince z Lublaně do Prahy. Cestou měl několik mezipřistání a jedno z nich bylo i v Českých Budějovicích. Více F. RADA, *Když se psalo T. G. M.*, s. 173.

<sup>60</sup> Obsáhlejší popis založení českobudějovického Aeroklubu se nachází v *Aeroklub České Budějovice*, s. 2.

<sup>61</sup> Slavný československý předválečný letecký konstruktér, který žil v letech 1894-1948. S dalšími nadšenci založil Kroužek přátel české aviatiky a na jeho základech později vznikly další letecké organizace. Více Pavel BENEŠ, *Naše první křídla*, Praha 1955, s. 17.

<sup>62</sup> Jednalo se o dopravní letoun, který mohl pojmout 4 cestující a 2 členy posádky. Blíže K. DŘEVIKOVSKÝ, *Aeroklub*, s. 129.

byl i seskok Antonína Ježka.<sup>63</sup> Při seskoku se však Ježkovi neotevřel padák a na místě zemřel. Diváci, kterých se sešlo několik tisíc, tak viděli, že letectví může být i velmi nebezpečnou záležitostí. Bohužel to nebyla poslední tragédie ve městě spojená s letectvím.

Na vojenském cvičišti ve Čtyřech Dvorech se v letních měsících pravidelně objevovali vojenští letci, aby se zde zúčastnili každoročního vojenského cvičení. Právě během jednoho cvičení, které se konalo 18. července 1924, došlo k leteckému neštěstí. Letci npor. Křečan a por. Vondrášek uskutečnili nouzové přistání v polích nedaleko Českých Budějovic. Ovšem při přistávacím manévru „škrtlo“ křídlo letadla o zem, vyšlehly plameny a následně vybuchla nádrž s palivem.<sup>64</sup> Oba letci uhořeli na místě. Jednalo se tehdy o první letecké neštěstí v celé republice.

Velké změny na poli letectví nastaly v roce 1926. Ve městě byla založena další letecká organizace, konkrétně se jednalo o odbočku Masarykovy letecké ligy. V přípravném výboru této organizace stál ing. Jaroslav Zmrzlý, který byl zároveň předsedou českobudějovického Aeroklubu. K této situaci došlo z toho důvodu, že samo vedení Aeroklubu se podílelo na snahách o založení místní skupiny MLL v Českých Budějovicích. Vedení se totiž domnívalo, že tato celostátní organizace bude mít více možností, jak působit na co největší počet obyvatel a popularizovat mezi nimi letectví. Ustavující valná hromada se konala 24. října 1926 a proběhla zde i volba nového předsedy českobudějovické místní skupiny MLL. Prvním předsedou se stal Josef Tomka. Ihned po založení této letecké organizace se její členové pustili do práce a zcela zdarma zajišťovali propagační přednášky, výstavy, soutěže a závody. Vydávali odbornou literaturu, periodika atd. Po této masivní propagaci ovšem nastala nová situace. Nejenže se do místní skupiny MLL začal hlásit velký počet nových zájemců o letectví, ale dokonce se hlásili i někteří stávající členové Aeroklubu. Odliv členů Aeroklubu byl tak veliký, že musela být postupně utlumována činnost a klub začal upadat. Vzkříšení upadajícího Aeroklubu se povedlo až v roce 1929, kdy byl zvolen nový předseda generál Stanislav Čeček.

V průběhu 20. let se ve městě neustále řešila otázka výstavby nového letiště. Město mohlo mít letiště již v roce 1920, kdy Československá dopravní společnost nabízela zavedení letecké linky mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Podmínkou

---

<sup>63</sup> Antonín Ježek se v československém letectví zabýval využitím padáků pro záchranu letců. Pomocí leteckých představení demonstroval využití padáku, ale zároveň si touto činností i přivydělával, aby mohl pokračovat v dalším vývoji a vylepšování padáků.

<sup>64</sup> Tuto událost velmi podrobně popisuje F. RADA, *Když se psalo T. G. M.*, s. 174.

bylo, že město vybuduje odpovídající přistávací plochu. Město nakonec tuto nabídku muselo odmítnout, protože finanční náklady na její výstavbu byly příliš vysoké.

Na počátku roku 1929 byla znovu otevřena otázka výstavby civilně-sportovního letiště v Českých Budějovicích. Po dohodě Ministerstva veřejných prací s městem byla utvořena komise pod vedením profesora Jaroslava Maňáka, která postupně jednala ve vytypovaných lokalitách s majiteli pozemků o jejich prodeji pro budoucí výstavbu. Nakonec se letiště začalo stavět v roce 1931 v katastru obce Planá u Českých Budějovic. Výstavba se v průběhu let několikrát zpozdila a k oficiálnímu otevření a zprovoznění letiště došlo až v roce 1937.

Během 30. let došlo ve městě k dalším leteckým dnům, které se snažily stále propagovat letectví mezi obyvateli. Dále v roce 1932 vznikl ve spolupráci Aeroklubu a místní skupiny MLL plachtařský odbor pod vedením profesora Maňáka. Tento odbor zahájil výcvik pilotů bezmotorového létání a výcvik byl nejprve prováděn na vojenském cvičišti ve Čtyřech Dvorech.

Slibný vývoj leteckých organizací ve městě byl v průběhu roku 1938 postupně utlumován.<sup>65</sup> Během květnové a zářijové mobilizace nastoupili piloti jako záložníci do vojenských posádek a sportovní provoz na letišti v Plané byl omezen. Teď tu startovala stíhací a bombardovací letadla, určená k ochraně vzdušných hranic Československa.

Za nacistické okupace zastavily svou činnost letecké organizace úplně a letadla jim byla zabavena. Letečtí nadšenci se tak sdružovali v době okupace pouze v letecko-modelářských klubech a své modely vystavovali ve výlohách obchodů. Na letišti v Plané, obsazené německými okupanty, probíhal výcvik německých vojenských pilotů.<sup>66</sup>

Po květnových událostech v roce 1945 byl okamžitě zajištěn veškerý majetek bývalé nacistické organizace. Na letišti v Plané zůstalo i několik provozuschopných motorových letadel. Během léta došlo k obnově plachtařské činnosti ve městě, kterou opět vedl Jaroslav Maňák. Situace se postupně vracela do období před válkou a veškerá letecká činnost na území Československa byla nově koordinována Českým národním aeroklubem a jeho odbočkami.

---

<sup>65</sup> Celkovou situaci vývoje v letectví kolem roku 1938 velmi podrobně popisuje Miloslav JOHN, *Československé letectvo v roce 1938*, Praha 1996.

<sup>66</sup> Více *Aeroklub České Budějovice*, s. 7-8.

K dalším významným změnám došlo v letech 1947 až 1948. České Budějovice se v létě 1947 dočkaly tolik očekávané letecké linky, která spojovala město s Prahou a létalo se dvakrát denně tam a zpět. Bohužel tato civilní letecká linka neměla dlouhého trvání a za necelý rok byla pro neefektivnost zrušena. Podobný osud v těchto letech potkává celý systém letecké organizace,<sup>67</sup> který je pro údajnou nekoncepčnost a neefektivnost zcela měněn.

---

<sup>67</sup> Veškeré změny v letectvu vycházely z tehdejší vojenské doktríny československého státu, která předpokládala další ohrožení ze strany Německa do 15-20 let. Více Miroslav IRRA, *České Budějovice a československé vojenské letectvo v letech 1945-1950*, České Budějovice 2006, s. 30.

### 3. 2. JAROSLAV MAŇÁK V PŘEDSEDNICTVU AEROKLUBU ČESKÉ BUDĚJOVICE V LETECH 1931-1934

Na přelomu 20. a 30. let zažíval českobudějovický Aeroklub jedno ze svých nejhorších období. Činnost Aeroklubu upadala, počet členů se neustále snižoval a bylo jen otázkou času, kdy Aeroklub zanikne a veškeré letecké dění ve městě převezme místní skupina MLL.

Zániku Aeroklubu zabránil až jeho nový předseda generál Stanislav Čeček.<sup>68</sup> Jednalo se o významnou osobnost v oblasti letectví, a tak ihned po jeho zvolení došlo k navázání kontaktů mezi českobudějovickým Aeroklubem a Aeroklubem Republiky československé. Byl vytvořen program pro nejbližší činnost Aeroklubu. Vypadalo to, že už nic nemůže stát v cestě rozvoji, ovšem opak byl pravdou.

Na jaře roku 1930 vážně onemocněl generál Čeček. Bohužel smrt na sebe nenechala dlouho čekat a 29. května 1930 generál Stanislav Čeček zemřel.<sup>69</sup> Ve funkci předsedy Aeroklubu byl necelý rok.

V tomto nelehkém období se musel urychleně najít nový předseda Aeroklubu, protože další zpoždění ve vývoji bylo už neudržitelné. Hledala se místní osobnost, která by byla schopná dál navázat na Čečkovu činnost a zároveň měla znalosti v oboru.

Volba nakonec padla na II. místopředsedu Aeroklubu profesora Jaroslava Maňáka. Tato osoba přesně splňovala požadované podmínky pro nového předsedu. Dne 29. května 1931 se pořádala valná hromada AČB, kde byl profesor Maňák zvolen předsedou.<sup>70</sup> V tento okamžik nastala naprosto unikátní situace, kdy letectví ve městě „vládl“ jeden muž. Jaroslav Maňák totiž v této době stál i v čele místní skupiny MLL.

Hned po svém zvolení se pustil, celkem překvapivě, do tvrdé kritiky fungování leteckých organizací v jižních Čechách. První výtky směřovala na malé počty členů v organizacích. Některé aerokluby dokonce měly tak malý počet členů, že ani nedokázaly obsadit všechny potřebné funkce k plnému fungování svých klubů. Maňák

---

<sup>68</sup> Volba generála Čečka do předsednictva Aeroklubu neprobíhala zcela bez problémů. Generál Čeček byl osloven představiteli AČB, zda by nepřijal funkci předsedy, ale generál si začal klást podmínky, se kterými vedení AČB nemohlo souhlasit. Mezi nejspornější podmínku patřilo připojení AČB pod místní odbočku MLL. Generál nakonec ze svých radikálních postojů ustoupil a domluvila se pouze spolupráce obou organizací. Viz Jihočeské listy ze dne 23. 2. 1929.

<sup>69</sup> Generál Stanislav Čeček zemřel ve věku 44 let. Pohřeb proběhl 2. června za účasti ministra národní obrany dr. Viškoského, generála Syrového, který s Čečkem bojoval v bitvě u Zborova a mnoha dalších. Více Jihočeské listy ze dne 31. 5. 1930, s. 2.

<sup>70</sup> Ihned po smrti generála Čečka převzal vedení AČB I. místopředseda ing. Keller, který byl ve funkci až do řádné valné hromady klubu. Více *Aeroklub České Budějovice*, s. 3.

zdůraznil, že: „*Tato doba je velmi příznivá pro získávání nových členů, kteří přinášejí nové podněty pro omrzelé funkcionáře*“.<sup>71</sup> Dále neopomněl připomenout, jak je důležité mít rozdělené úkoly a pravomoci mezi jednotlivými leteckými organizacemi.

Po této kritice se zaměřil na vytyčení cílů, které by rád splnil během svého funkčního období. Hlavním cílem bylo konečně zahájit výstavbu nového letiště, kterou se snažil prosadit již minulý předseda Aeroklubu.<sup>72</sup> K dalším významným cílům ještě patří začlenění českobudějovického Aeroklubu pod křídla Aeroklubu Republiky československé (ARČS) a získání letecké techniky.

Jednou z prvních činností nového předsedy byla snaha o zřízení navigátorského kurzu pro budoucí letecký provoz. Protože Aeroklub měl nedostatek vlastních finančních prostředků, požádal Ministerstvo veřejných prací o finanční příspěvek na tento kurz. Odpověď ministerstva byla zamítavá a na žádný kurz navigátorů nepřišlo, jelikož Aeroklub do této chvíle nemohl vykázat žádnou leteckou činnost a neměl tudíž na příspěvek nárok.<sup>73</sup>

Jaroslav Maňák napsal 17. září 1932 žádost ARČS, zda by mohl být českobudějovický Aeroklub zařazen pod tuto organizaci. Doufal, že tímto krokem se mu podaří získat potřebnou podporu pro činnost klubu a jeho projekty. Odpověď ARČS však Maňáka nemile překvapila, protože Aeroklub České Budějovice nesplnil podmínky přijetí ani v této záležitosti.<sup>74</sup> V podstatě byla přislíbena pouze morální pomoc při budování zázemí Aeroklubu.

Maňák tak po těchto nezdarech obrátil svou pozornost jiným směrem. Vzpomněl si, že se kdysi seznámil na leteckém dnu v Praze s předsedou Západočeského Aeroklubu ing. Oldřichem Hallerem,<sup>75</sup> který v tu dobu řešil podobné problémy s činností tamního Aeroklubu. Zaslal oficiální dopis Správnímu výboru Západočeského Aeroklubu, ve kterém nastínil problémy se začleněním českobudějovického Aeroklubu

---

<sup>71</sup> SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 5, sign. III/1, kart. 1, Co chybí jihočeskému letectví II.

<sup>72</sup> Tématem výstavby letiště se v této kapitole nezabývám. Toto téma je natolik obsáhlé a komplikované, že mu věnuji samostatnou kapitolu.

<sup>73</sup> SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 37, sign. IV/10, kart. 2, Dopis Ministerstva veřejných prací profesoru Maňákovi ze dne 26. 1. 1931.

<sup>74</sup> Největší nedostatek shledal ARČS v nedostavěném letišti v obci Planá, protože Aeroklub bez letiště nemůže vykazovat činnost. Tamtéž, Dopis ARČS správnímu výboru ze dne 27. 9. 1932.

<sup>75</sup> Ing. Haller předsedal Západočeskému Aeroklubu na přelomu 20. a 30. let. Radí se mezi průkopníky letectví a zabýval se konstrukcí letadla se svislým vzletem. V roce 1919 zkonstruoval lehký cvičný dvouplošník Bohemia B-5. Více P. BENEŠ, *Naše první křídla*, s. 10.

do oficiálních struktur.<sup>76</sup> Ing. Haller na Maňákův dopis skutečně odpověděl a přislíbil mu pomoc v této záležitosti.

Ještě v roce 1933 začal Jaroslav Maňák, na rady ing. Hallera, shánět leteckou techniku. Jelikož AČB měl nedostatek vlastních finančních prostředků, snažil se o vytvoření společné motorové letky s místní skupinou MLL. I když byl v místní skupině MLL v nejužším vedení, nepodařilo se mu tento krok prosadit.<sup>77</sup> Neúspěch Maňáka však neodradil od shánění jakékoliv provozuschopné letecké techniky.

Na jaře nového roku se na stole objevila nabídka na nákup letadla. Tato nabídka obsahovala letadlo Letov Š-10 OK-LTL, které se nacházelo na letišti ve Kbelích. Patřilo místní odbočce MLL a letadlo stálo 5 500 Kč. Cena se zdála Maňákovi za tento typ letadla příliš vysoká a navíc časem vyvstaly další pochybnosti o původu tohoto stroje.<sup>78</sup> Proto nakonec od této nabídky ustoupil a obrátil se na Ústředí MLL, zda by mu nemohli nabídnout nějaké jiné letadlo k odkoupení. Nabídky přišly z místních skupin MLL v Praze, Hradci Králové a Prostějově. Nejlepší nabídka byla ta z Prostějova, zdejší předseda dr. František Kovařík nabízel Maňákovi letadlo Aero A-15 OK-ILN jen za 3 000 Kč. Problémem ovšem bylo to, že stroj stál celý rok ve zdejším hangáru a zprovoznění tohoto stroje by přišlo na dalších 1 500 Kč.<sup>79</sup> Opět tedy z koupě sešlo.

Další šance na nákup letadla se objevila, když Ministerstvo veřejných prací chtělo modernizovat letecký park v aeroklubech a místních organizacích MLL.<sup>80</sup> Samozřejmě, že i Jaroslav Maňák vycítil šanci konečně získat letadlo do „svého hangáru“. Zpočátku pověřil II. místopředsedu Aeroklubu ing. Jindřicha Kellera, aby zjistil podrobnosti o přidělování těchto letadel. Zjištění bylo takové, že nové letadlo může získat aeroklub, který již prováděl nějakou leteckou činnost. Bohužel tuto podmínku českobudějovický Aeroklub nesplňoval a nezískal tedy žádný stroj. Nepomohla ani intervence Jaroslava Maňáka na Ústředním výboru MLL.

Od této chvíle se Maňák vzdal možnosti na brzké získání letecké techniky a vrhl veškeré své síly na dobudování letiště v Plané u Českých Budějovic. Výstavba letiště

---

<sup>76</sup> SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 4, sign. II/1, kart. 1, Správnímu výboru Západočeského Aeroklubu.

<sup>77</sup> Nejvyšší orgány AČB a místní MLL si v roce 1932 rozdělily oblasti působnosti. Motorové létání tak spadalo pouze do působnosti AČB. Maňák toto rozdělení působností znal, sám se na něm podílel. Přesto doufal, že pro takto nákladný projekt najde podporu na obou stranách.

<sup>78</sup> Toto letadlo bylo hlášeno pod imatrikulační značkou OK-LTL, ale žádné československé letadlo tuto značku nemělo. Viz K. DŘEVIKOVSKÝ, *Aeroklub*, s. 28.

<sup>79</sup> SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 4, sign. II/1, kart. 1, Dopis dr. Františka Kovaříka prof. Maňákovi.

<sup>80</sup> Ministerstvo objednalo deset kusů sportovního hornoplošníku Letov Š-39 s motorem Walter Polaris II o výkonu 55 kW. Blíže K. DŘEVIKOVSKÝ, *Aeroklub*, s. 29.



se neustále prodlužovala, ale přitom se jednalo o klíčový moment v dalším vývoji Aeroklubu. Později se přidaly problémy i uvnitř Aeroklubu. I. místopředseda ing. Karel Moudrý se rozhodl podat rezignaci na svůj post. Karel Moudrý byl Maňákův dlouholetý přítel a spolupracovník, který se nemalou měrou podílel na fungování Aeroklubu. Proto se Maňák snažil za každou cenu zabránit jeho odchodu. Naštěstí se mu to podařilo a ing. Moudrý svou rezignaci stáhl zpět a zůstal ve funkci do konce svého volebního období.

Na další řádné valné hromadě, která se konala 31. ledna 1934 v kavárně U Volbrechtů, proběhla volba nového předsedy Aeroklubu. Profesor Jaroslav Maňák byl ve své pozici vystřídán ing. Janem Koutkem<sup>81</sup> a na delší dobu se vytratil z předních pozic Aeroklubu.<sup>82</sup>

Aeroklub České Budějovice zaznamenal pod vedením profesora Maňáka patrný vzestup a byla dokončena jeho reorganizace. Ovšem objevily se i neúspěchy a nesplněné cíle. Mezi ty hlavní neúspěchy se dá zařadit nezískání letecké techniky pro Aeroklub.

---

<sup>81</sup> Viz. *Aeroklub České Budějovice*, s. 4.

<sup>82</sup> Od této chvíle byl profesor Maňák pouze řadovým členem Aeroklubu a do čelní pozice se vrátil až v roce 1945, kdy se stal I. místopředsedou a podílel se na obnovení činnosti Aeroklubu po válce. Více Tamtéž, s. 8.

### 3. 3. VÝSTAVBA LETIŠTĚ V PLANÉ U ČESKÝCH BUDĚJOVIC

Pro další rozvoj letectví, ale i města a jeho okolí, bylo nezbytné vybudovat oficiální letiště. Jeho absenci nejvíce pociťovaly obě letecké organizace ve městě. V průběhu 20. let se Aeroklub věnoval pouze propagaci letectví, protože na další činnost zatím neměl dostatek finančních prostředků. O důležitosti letiště se Aeroklub přesvědčil až na přelomu 20. a 30. let, kdy se snažil začlenit do oficiálních struktur ARČS. Ovšem toto začlenění nebylo možné bez prokazatelné letecké činnosti Aeroklubu, ale k této činnosti zatím nedošlo.

Ve Čtyřech Dvorech na vojenském cvičišti se sice nacházelo letiště, které sloužilo už od roku 1923, ale jednalo se o letiště nouzové a jen pro vojenské letouny.<sup>83</sup> Českobudějovický Aeroklub a místní skupina MLL tuto letištní plochu využívaly, ale ve skutečnosti zde pořádaly pouze letecké dny ve spolupráci s armádou. Samostatnou leteckou činnost na tomto letišti provádět nesměly.<sup>84</sup>

Na valné hromadě v roce 1929 se členové Aeroklubu rozhodli, že pro další rozvoj klubu bude nezbytné v co nejkratší době vybudovat nové civilně-sportovní letiště. Předseda klubu generál Stanislav Čeček využil své dlouholeté kontakty na Ministerstvu veřejných prací (MVP) a na Ministerstvu národní obrany (MNO), a tak získal pro výstavbu nového letiště podporu na nejvyšších místech.

V samotném Aeroklubu měl zřízení letiště na starosti jeho I. místopředseda profesor Jaroslav Maňák. Zpočátku byl v neustálém kontaktu s generálem Čečkem, který mu dokonce vyjednal několik schůzek u ministra veřejných prací Jana Dostálka a ministra národní obrany Josefa Viškovského.<sup>85</sup>

Generál Čeček ještě před svou smrtí stihl se zástupci Československých státních aerolinií, MVP a MNO vyjednat vyslání komise, která by schválila nejvhodnější lokalitu pro nové letiště. MVP si dalo nečekaně podmínku, že výstavbu letiště má převzít Městský úřad České Budějovice. Z tohoto důvodu se Jaroslav Maňák obrátil

---

<sup>83</sup> Podle leteckého zákona z roku 1925 se jednalo pouze o nouzové letiště, protože starty a přistání se mohly uskutečnit jen ve dvou směrech (podle zákona jsou požadovány minimálně tři směry). Blíže František CHVÁTAL, *Letecký zákon a úmluva a sbírka národních a mezinárodních leteckých předpisů, nařízení apod.*, Praha 1937, s. 23. Dalším nedostatkem byl příliš zvlněný terén letištní plochy.

<sup>84</sup> Během léta sídlil na letišti detachment 1. leteckého pluku československé armády. Blíže kolektiv autorů, *Vojenská letiště v Čechách a na Moravě po roce 1918*, České Budějovice 1997, s. 21 a Jiří PETRÁŠ a kol., *Letiště pod Kletí*, České Budějovice 1992, s. 9.

<sup>85</sup> SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 11, sign. IV/1, kart. 1, Letiště Planá.

na starostu města dr. Albína Dlouhého,<sup>86</sup> zda město podpoří tento projekt a následně ho i celý převezme. Starosta s tímto návrhem souhlasil, a tak ve vzájemné spolupráci města a Aeroklubu byla zřízena pracovní skupina, kterou schválilo městské zastupitelstvo. Skupinu vedl za město stavební rada dr. ing. Jindřich Keller a za Aeroklub jeho místopředseda profesor Jaroslav Maňák. Od této chvíle bylo započato oficiální hledání vhodné lokality pro výstavbu letiště.

Hlavní osobou, která měla z počátku vše na starosti, se stal profesor Maňák.<sup>87</sup> Pro něho tato činnost nebyla úplně neznámá, protože ještě jako řadový člen Aeroklubu se myšlenkou hledání vhodné lokality pro nové letiště zabýval. Ve svém soukromém návrhu uvažoval o lokalitě v Českém Vrbném,<sup>88</sup> která se mu zdála v tu dobu nejvhodnější. Maňák si byl vědom, že kdyby předložil ministerské komisi pouze tuto variantu, tak by s největší pravděpodobností neuspěl. Proto urychleně začal s hledáním dalších vhodných lokalit poblíž města a lokalita České Vrbné se stala pouze jednou z uvažovaných.

Komise na posouzení lokality přijela do Českých Budějovic 10. ledna 1930 ve složení ing. Jaromír Najbrt – zástupce MVP, ing. Jan Urban – zástupce MNO a za Československé státní aerolinie dorazil jejich ředitel ing. František Stočes. Komise si prohlédla pouze dva návrhy, více se Maňákovi a jeho spolupracovníkům nepodařilo do této doby předložit. Jednalo se o louku nedaleko Českého Vrbného a Českého Vráta. Komise po předložení těchto lokalit byla značně zklamaná a jednání vzápětí ukončila. Výsledkem bylo pouze to, že až dojde k vytypování dalších lokalit, tak je má pracovní skupina zakreslit do katastrálních map a vše odeslat na MVP. Až poté bude rozhodnuto o další návštěvě komise.

Městská pracovní skupina tedy začala opět usilovně hledat vhodné lokality. Po tomto nezdaru se rozhodl Jaroslav Maňák přizvat k jednáním i obce, v jejichž katastrálních územích se navrhované lokality nacházely. Maňák tak učinil proto, že během hledání prvních dvou lokalit se pracovní skupina setkala s neuvěřitelnými obstrukcemi a spekulacemi se zemědělskou půdou. Typické to bylo hlavně pro německé obyvatelstvo, které k této aktivitě bylo nabádáno svými politickými zástupci. Maňák

---

<sup>86</sup> Více Daniel KOVÁŘ – Pavel KOBLASA, *Purkmistři a starostové*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 451.

<sup>87</sup> Generál Čeček, který celou záležitost ohledně výstavby letiště v Plané u Č. Budějovic započal, se dočkal pouze prvního příjezdu ministerské komise, kterou sám zajistil. Jeho smrtí přišlo město při stavbě letiště o pomoc armády při terénních úpravách letištní plochy, kterou měl generál Čeček příslibenou z MNO.

<sup>88</sup> SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 11, sign. IV/1, kart. 1, Maňákův článek do novin „U dřevěného přednosty“.

si od tohoto kroku sliboval, že se zabrání do budoucna těmto spekulacím a ostudě, která se stala při první návštěvě ministerské komise ve městě. Městská pracovní skupina nakonec vybrala k předchozím dvěma lokalitám dalších pět.<sup>89</sup> Návrh pak byl odeslán dr. ing. Kellerem na MVP a Jaroslav Maňák se poté snažil celý proces výběru lokality co nejvíce urychlit.

Proto poslal dopis ing. Stočesovi, zda by se druhá návštěva ministerské komise mohla uskutečnit ještě v průběhu měsíce července. Zdůvodňoval to především tím, že již byly vybrány nové lokality na posouzení. Ing. Stočes reagoval na Maňákovu prosbu dopisem 18. července, kde mu vysvětlil, že člen komise ing. Najbrt je na dovolené, a protože se jedná o přednostu oddělení výstavby letišť na MVP, tak se komise bez něj neobejde.<sup>90</sup> Ing. Stočes pouze přislíbil, že jakmile se komise domluví na termínu návštěvy, tak okamžitě bude kontaktovat profesora Maňáka.

V průběhu letních měsíců se opět začaly množit případy spekulací se zemědělskou půdou a Maňák se obával, že nastane situace, kdy z předjednaných výkupů pozemků sejde ještě dřív, než přijede ministerská komise. Proto se rozhodl neztrácet čas a začal hledat další vhodné lokality pro výstavbu letiště. Těsně před příjezdem ministerské komise objevil Maňák vhodné pozemky v katastru obce Planá. Ihned tuto zprávu napsal ing. Stočesovi a nezapomněl zmínit, že výkupní cena pozemků je skoro dvakrát nižší než v ostatních uvažovaných lokalitách,<sup>91</sup> které již pracovní skupina odeslala v oficiálním návrhu na MVP.

Po dlouhých jednáních ministerská komise přijela do Českých Budějovic 16. srpna 1930 ve stejném složení jako při první návštěvě. Po prohlédnutí všech zamýšlených lokalit komise rozhodla, že nejvhodnější pro stavbu letiště je lokalita v katastru obce Planá.<sup>92</sup>

Jaroslav Maňák na oficiální schválení pozemků pro výstavbu letiště dost pospíchal a 12. října napsal dopis ing. Stočesovi, aby proběhl celý schvalovací proces co nejrychleji. Měl totiž už od sedláků podepsané výhodné nabídky na koupi

---

<sup>89</sup> Jednalo se o vojenské cvičiště ve Čtyřech Dvorech, Nové Hodějovice, Suché Vrbné, Haklovy Dvory a Světlíky. Více *Vojenská letiště*, s. 26.

<sup>90</sup> SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 11, sign. IV/1, kart. 1, Dopis Československých státních aerolinií váženému panu prof. Maňákovi ze dne 18. 7. 1930.

<sup>91</sup> Tamtéž, Dopis prof. Maňáka ing. Stočesovi ze dne 12. 10. 1930.

<sup>92</sup> Komise jednal vycházela z Maňákových argumentů, které napsal v dopise ing. Stočesovi, ale také z případu nouzového přistání civilního letadla v roce 1927 v této lokalitě, na pravidelné lince Berlín - Drážďany - Praha - Vídeň. Viz *Vojenská letiště*, s. 27.

pozemků.<sup>93</sup> Dočkal se až 22. listopadu, kdy MVP oficiálně poslalo dopis, že vše bylo schváleno a může dojít k odkupu jednotlivých pozemků.<sup>94</sup>

Ovšem samotný výkup pozemků přesunul až na začátek nového roku, aby mohl veškeré náležitosti s tím spojené v klidu připravit.

Domluvil termín jednání o výkupu pozemků mezi vlastníky a městem na sobotu 28. března 1931, aby se mohli všichni osobně zúčastnit. Toto datum oznámil i leteckému odboru MVP a zároveň požádal, zda by mohl odbor kvůli výkupu pozemků vyslat do města své zástupce. Jenže ministerstvo s tímto termínem nesouhlasilo a 25. března telefonicky oznámilo, že tento termín nepřichází v úvahu a členové leteckého odboru dorazí do města až v pondělí 30. března.<sup>95</sup> Přednosta oddělení výstavby letišť ing. Najbrt, který se jednání měl také zúčastnit, dorazil se svou ženou do Českých Budějovic už během sobotního večera.<sup>96</sup> Příští den se Najbrtovi setkali s rodinou Maňákových a během neoficiálního posezení obou rodin byl probrán, mimo jiných témat, i zítřejší průběh jednání o výkupu pozemků. Ing. Najbrt navíc přislíbil plnou podporu v budování letiště i do budoucna.

V pondělí byli konečně všichni zástupci z leteckého odboru na místě a mohlo dojít k jednání o výkupu pozemků mezi městem a jejich majiteli. Po pětihodinovém jednání nakonec došlo ke všeobecné shodě a byly podepsány všechny smlouvy potřebné k získání pozemků.<sup>97</sup> Jaroslav Maňák během těchto jednání zastupoval i zájmy Aeroklubu a místní skupiny MLL. Pozemky byly k dispozici až na podzim po sklizni úrody, kvůli průtahům totiž sedláci už zaseli novou úrodu. Město tak muselo počkat, jinak by ještě zaplatilo za zničenou úrodu.

Na druhé straně tato nečekaná časová prodleva přišla Jaroslavu Maňákovi vhod. Městské zastupitele totiž teprve jednání o vyčlenění rozpočtu na výkup pozemků čekalo a nejednalo se zrovna o malou částku. Na výkup pozemků s prvními terénními úpravami bylo třeba zajistit z rozpočtu města minimálně 2 000 000 Kč. Maňák si byl moc dobře vědom, že tuto spíše politickou záležitost může jen těžko ovlivnit, a tak čekal na výsledek jednání.

---

<sup>93</sup> SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 11, sign. IV/1, kart. 1, Dopis prof. Maňáka ing. Stočesovi ze dne 15. 10. 1930.

<sup>94</sup> Tamtéž, Dopis MVP Městskému úřadu České Budějovice ze dne 22. 11. 1930.

<sup>95</sup> Tamtéž, Dopis MVP Městskému úřadu České Budějovice ze dne 24. 3. 1931.

<sup>96</sup> Tamtéž, Dopis ing. Jaromíra Najbrta prof. Maňákovi ze dne 25. 3. 1931.

<sup>97</sup> Vykupovaly se pozemky o celkové výměře 50 ha a jeden strych byl oceněn na 8 000 Kč. Tamtéž, Prohlášení ze dne 30. 3. 1931.

Městské zastupitelstvo nakonec z rozpočtu vyčlenilo „pouhých“ 500 000 Kč a zbývající část peněz se měla zajistit z půjčky u Českobudějovické záložny.<sup>98</sup> Během doby, kdy o rozpočtu jednalo zastupitelstvo, byl profesor Maňák na celorepublikové valné hromadě MLL v Bratislavě, kam byl vyslán delegáty zdejší skupiny MLL.<sup>99</sup>

Po návratu se nestačil divit, co všechno se v průběhu jeho nepřítomnosti událo. Půjčka sice byla v městském zastupitelstvu schválena, ale na závěr celého procesu musel půjčku schválit ještě Zemský úřad. Ale to už Maňák tušil, že prosadit půjčku přes Zemský úřad nebude vůbec lehké. Úřad totiž podporoval financování projektů, které jsou pouze ziskové, ale tuto podmínku projekt výstavby letiště v Plané nesplňoval.<sup>100</sup> Proto se ihned po svém návratu Maňák vložil do vyjednávání o schválení půjčky. Okamžitě se snažil využít své kontakty na ministerstvech, aby pro letiště získal výjimku.

V červenci nejprve oslovil poslance dr. Františka Lukavského, zda by se jako místopředseda poslanecké sněmovny mohl přimluvit u Zemského úřadu. Maňák mu zdůraznil, že koupě pozemků byla připravena a čekalo se pouze na schválení půjčky. Nejvíce se obával, aby nedošlo po dlouholeté tvrdé práci k pozastavení, či dokonce k úplnému zastavení výstavby letiště. Poslanec dr. Lukavský, díky pádným Maňákovým argumentům, přislíbil pomoc při jednání se Zemským úřadem. Protože Maňák neoponechal nikdy nic náhodě, napsal v průběhu července dopis div. gen. ing. Jaroslavu Fajfroví, ve kterém ho také žádal o podporu při jednání se Zemským úřadem. Generál Fajfr si byl vědom, že sama armáda nemá dostatek finančních prostředků, aby na jihu Čech postavila pouze vojenské letiště. Proto i on vyjádřil projektu plnou podporu a Maňákovi v dopise doslova napsal: „*Ministerstvo národní obrany bude žádat, aby při projednávání tohoto případu byl brán zřetel na mimořádnou důležitost budování*

---

<sup>98</sup> Jednalo se o hypoteční půjčku na 1 500 000 Kč. Doba splácení byla stanovena na 40 let při úroku 6% a ročně město splácelo téměř 90 000 Kč. Tamtéž, Dopis prof. Maňáka poslanci dr. Františku Lukavskému ze dne 7. 7. 1931.

<sup>99</sup> Na valnou hromadu MLL do Bratislavy letěl Maňák společně s ing. Jaromírem Najbrtem leteckou linkou ČSA. Maňák oslovil ing. Najbrta, zda by bylo možné letět do Bratislavy letadlem. Najbrt Maňákovi ihned zajistil místo v letadle. Jinak by Maňák jel do Bratislavy svým soukromím automobilem Tatra 12. Tamtéž, Dopis prof. Maňáka ing. Jaromíru Najbrtovi ze dne 25. 4. 1931.

<sup>100</sup> Podle smlouvy s MVP bude ministerstvo platit městu za roční pronájem pozemků přibližně 60 000 Kč, ale město platilo Českobudějovické záložně za poskytnutí hypotečního úvěru roční splátku necelých 90 000 Kč. Tudíž chybělo v rozpočtu celých 30 000 Kč na každý splácený rok. Tamtéž, Protokol z jednání.

*letecké základny pro budoucí rozvoj státu a jeho obrany*“.<sup>101</sup> Teď už nezbývalo Jaroslavu Maňákovi než čekat na konečný verdikt Zemského úřadu.

Vynaložená námaha se vyplatila. Dne 14. září obdržel Maňák od poslance dr. Lukavského dopis, že Zemský úřad schválil městu půjčku. Výsledek tak věděl o den dříve, protože oficiální dopis od Zemského úřadu obdržela městská rada až 15. září. Samozřejmě i tento dopis obsahoval zprávu o kladném vyřízení půjčky, ale s jednou podmínkou pro město.<sup>102</sup>

Definitivní tečku za schválením půjčky udělalo v prosinci městské zastupitelstvo, které všechno bez sebemenších problémů schválilo. Navíc Maňák měl už předběžně od MVP, konkrétně od ing. Najbrta, příslibenou částku 900 000 Kč na další terénní úpravy letiště. Jedinou podmínkou pro získání této částky bylo, že město musí mít půjčku na vykoupení pozemků schválenou do konce roku 1931. Což se nakonec s určitými problémy podařilo splnit a vše konečně nasvědčovalo, že je vybudování letiště na nejlepší cestě.

V průběhu roku 1932 se skutečně začalo s terénními úpravami letištní plochy, ale na konci roku nepřišla zbývající část peněz z MVP. Navíc si Maňák přečetl v novinách, že ministerstvo má v tomto roce seškrtnat své výdaje. Právem se tak začal obávat, že tento důvod mohl za neposlání zbývající části peněz. Ihned tak napsal ing. Najbrtovi, aby zjistil, co je na této informaci pravdivé. Ing. Najbrt v podstatě obratem odpověděl a sdělil mu, že o žádné peníze nepřišli. Došlo totiž pouze k přesunu peněz do tzv. Investičního programu, který se bude teprve schvalovat. Proto zatím nepřišla zbývající část již příslibených peněz.

Peníze skutečně přišly se zpožděním, ale pokryly výdaje na terénní práce jen do léta 1933. Pak byly veškeré práce pozastaveny. Jaroslav Maňák se snažil získat další finanční zdroje z MVP, nebo u celorepublikové letecké organizace MLL, ale nikde se nesetkal s kladnou odpovědí. Zorganizoval tak už jen prohlídku nedokončené letištní plochy pro členy městského zastupitelstva a doufal, že se mu je podaří vyburcovat k větší aktivitě ve shánění peněz pro dokončení výstavby letiště.<sup>103</sup>

---

<sup>101</sup> Tamtéž, Dopis div. gen. ing. Jaroslava Fajfra prof. Maňákovi ze dne 25. 7. 1931.

<sup>102</sup> Podmínkou bylo, že město bude mít na rok 1931 vyrovnaný a stabilizovaný rozpočet. Tamtéž, Dopis Zemského úřadu Městskému úřadu České Budějovice.

<sup>103</sup> Městské zastupitelstvo nakonec získalo finanční prostředky za pomoci Ministerstva financí, které schválilo nájemní smlouvu mezi MVP a městem. Ihned po podpisu smlouvy bylo vyčleněno 750 000 Kč na další úpravy letištní plochy. Pozemní úpravy letištní plochy byly zkolaudovány 15. 11. 1935 a po jejich skončení se začalo s výstavbou zázemí letiště. Ještě během těchto prací začal od léta 1935 využívat letištní plochu AČB. Jaroslav Maňák se jako předseda AČB snažil letecký provoz klubu

Když Jaroslav Maňák vyčerpal své možnosti ve shánění peněz, tak se pomalu stáhl do ústraní. Od této chvíle se už naplno věnoval své profesi a svým předsednictvím v českobudějovickém Aeroklubu a místní skupině MLL. Ve výstavbě letiště figuroval už jen jako „poradce“ pro letecké záležitosti a jako předseda leteckých organizací mohl řadu věcí připomínkovat. Nejvíce tuto svou pravomoc využil při stavbě hangárů pro letecké organizace, během níž musel řešit celou řadu připomínek a problémů.

---

přesunout na letiště co nejdříve, protože to značně šetřilo klubový rozpočet. K oficiálnímu otevření letiště došlo 27. června 1937, při příležitosti leteckých slavností. Více J. PETRÁŠ, *Sportovní letectví*, s. 16-18.



### 3. 4. PLACHTAŘSKÁ ČINNOST MÍSTNÍ SKUPINY MASARYKOVY LETECKÉ LIGY POD VEDENÍM JAROSLAVA MAŇÁKA

Otázka významu plachtění v Československu a konkrétní program činnosti byl vypracován 25. září 1930, kdy byla schválena první schůze, jíž se zúčastnili zástupci MLL, ARČS a Svazu československých letců a továren. Už v roce 1931 se objevily první výsledky tohoto setkání. Byly uspořádány dva výcvikové kurzy bezmotorového létání, první v Chomýži na Moravě a druhý v Praze. Po ukončení těchto kurzů se účastníci rozjeli do svých domovských leteckých organizací, kde povětšinou zakládali nové plachtové odbory. V tomto roce bylo u nás šest odborů, které měly již dvacet vycvičených plachtařů se zkouškou typu A a deset se zkouškou typu B.

Zpočátku všechny plachtové odbory využívaly pro výcvik svých pilotů kluzák typu Skaut, který byl dílem československého konstruktéra ing. Šlechty. Plachtové odbory si tento kluzák nejprve stavěly svépomocí, protože státní podpora byla v počátcích plachtění minimální.

V Českých Budějovicích byl založen plachtový odbor až v roce 1932 českobudějovickým Aeroklubem a místní skupinou MLL. Nejvážnějším kandidátem na post předsedy byl profesor Jaroslav Maňák,<sup>104</sup> ale kvůli velkému časovému vytížení během výstavby letiště v Plané tuto funkci prozatím nepřijal. Vedením plachtového odboru tak byl zvolen ing. Jan Koutek.<sup>105</sup>

Ještě v roce 1932 začal nově utvořený plachtový odbor hledat vhodný terén pro svahové létání. Výběrem byl pověřen profesor Maňák, který jakožto zkušený meteorolog na základě měření síly větrů vytypoval dvě vhodné lokality poblíž města. Jednalo se o Dlouhý vrch nedaleko Dubičného a o Šelemberk. Nakonec doporučil vedení plachtového odboru Dlouhý vrch.<sup>106</sup>

Po výběru lokality se výbor MLL v čele s Maňákem vrhl do shánění vhodné letecké techniky pro svahové létání. Na začátku června zakoupil výbor za 5 000 Kč kluzák Skaut, který byl postaven pražským plachtovým odborem MLL. Kluzák byl po získání ihned uskladněn v prostorách vojenského cvičiště ve Čtyřech Dvorech.

<sup>104</sup> Prof. Maňák byl od 24. března 1931, kdy se konala valná hromada místní skupiny MLL, členem výboru. Proto mohl být navržen i na tuto funkci. Více K. DŘEVIKOVSKÝ, *Aeroklub*, s. 32.

<sup>105</sup> Bohuslav TRNKA, *K 70. výročí vzniku Masarykovy letecké ligy v jižních Čechách*, Výběr 33, 1996, č. 3, s. 202.

<sup>106</sup> Dlouhý vrch se nacházel asi 5 km od města. Relativní převýšení nad terénem bylo 100 – 150 m a reliéf západního svahu umožňoval účelové starty z kteréhokoliv místa na svahu. Převládalo zde silné západní proudění větrů, které dávalo předpoklad vzniku silných vzestupných proudů, potřebných pro plachtění. Viz *Vojenská letiště*, s. 24-25.

Než se mohla naplno rozjet plachtařská činnost, musel napřed někdo získat pilotní zkoušku typu A, aby mohl vést zdejší plachtařské kurzy.

Na plachtařský kurz pražského plachtového odboru MLL, který se konal v Přestavlkách u Čerčan, se přihlásil Jaroslav Maňák se svými syny Jiřím a Josefem.<sup>107</sup> Celý kurz a pobyt si hradili ze svých zdrojů, protože českobudějovický plachtový odbor zatím měl jen minimální finanční prostředky. Po úspěšném absolvování kurzu získali vysvědčení, že absolvovali pilotní výcvik se zkouškou typu A.<sup>108</sup>

Krátce po svém návratu se Maňák se syny zúčastnil slavnostního otevření plachtařského letiště na Dlouhém vrchu, které se uskutečnilo 25. září 1932. Při této příležitosti se odehrál i křest prvního kluzáku Skaut.<sup>109</sup> Později se veškeré dění přesunulo na samotný svah, kde proběhlo zalétávání kluzáku. První se ujal této role instruktor plachtového létání ing. Ludvík Elsnic a hned po něm letěl jeho kolega Felix Zettl. Na závěr celého představení letěl teprve šestnáctiletý syn profesora Maňáka Jiří. Bohužel kvůli neukázněným divákům, kterých se na svahovém letišti sešlo skutečně mnoho, musel svůj let předčasně ukončit, aby nedošlo ke zraněním.<sup>110</sup> Přes tyto problémy byl let úspěšný a otec mohl být na svého syna patřičně hrdý.

Na schůzi plachtového odboru MLL 10. října 1932 se členové rozhodli, že ještě tento rok začne výcvik pilotů a skončí na jaře roku příštího. Celý tento kurz byl veden Jaroslavem Maňákem. Zúčastnilo se ho šest žáků a začal 27. listopadu.<sup>111</sup> Létalo se nejčastěji o sobotách a nedělích, aby se mohli všichni osobně zúčastnit.

Na začátku nového roku, když se během zimy nelétalo, se byl Maňák podívat v dílnách plachtového odboru MLL v Praze, aby se seznámil s výrobou kluzáků Skaut a zjistil, co je k vlastní výrobě kluzáků zapotřebí. Předpokládal, že časem nebude jeden kluzák stačit a plachtový odbor si bude muset pořídit další.

Po svém návratu opět vedl rozběhnutý plachtařský kurz a v dubnu ho úspěšně ukončila první pětice zapsaných žáků s plachtařskou zkouškou typu A. Byli to první absolventi kurzu na jihu Čech. Na závěr tohoto kurzu však došlo k první vážnější

---

<sup>107</sup> Výcvik začal 31. srpna a vedl ho ing. Ludvík Elsnic. Účastníci kurzu měli k dispozici 5 letadel. Z toho tři byly kluzáky typu Skaut. Více K. DŘEVÍKOVSKÝ, *Aeroklub*, s. 35.

<sup>108</sup> Pro získání pilotní zkoušky typu A musel pilot letět přímým směrem nejméně 30 vteřin a poté hladce přistát.

<sup>109</sup> Od této chvíle nesl kluzák označení MAJA 18. Jednalo se o počáteční písmena Jaroslava Maňáka ml. On byl první, který získal pilotní zkoušku typu A v roce 1931, ale poté náhle zemřel. Více B. TRNKA, *Jihočeský letec*, s. 9.

<sup>110</sup> Let Jiřího Maňáka trval přibližně 30 vteřin. Kluzáky v tomto období, kdy plachtové létání bylo teprve na začátku, létaly nízko nad zemí. Hrozilo, že 75 kg vážící letadlo někoho srazí.

<sup>111</sup> SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 5, sign. III/1, kart. 1, Plachtění v jižních Čechách, České Budějovice 1934, s. 1.

nehodě, kdy byl poškozen jediný kluzák, který byl ve vlastnictví plachtového odboru. Protože nebylo čím létat, tak se musel další připravený kurz předčasně zrušit. Maňák začal vážně řešit otázku, kde a za kolik sežene další nové kluzáky.

Během tohoto období, kdy nevedl žádný kurz, stihl se svými syny absolvovat instruktorský kurz. Výcvik chtěli absolvovat v Praze, kde již v minulém roce podobný kurz probíhal pod záštitou místního plachtového odboru. Ale tentokrát to nebylo možné, protože nebyly vypsané celostátní instruktorské kurzy.<sup>112</sup> Maňák tak musel hledat kurz na jiných místech. Vstříc mu vyšel až plachtový odbor MLL v Olomouci, kde sice už měli instruktorský kurz ukončen, ale v tomto případě učinili výjimku.

V Olomouci nestartovali s kluzáky ze svahu, jak byli zvyklí, ale pomocí tzv. autostartů.<sup>113</sup> Ke konci července se mohl profesor Maňák se syny těšit z úspěšně složené zkoušky typu B<sup>114</sup> a úspěšně složeného instruktorského kurzu.

Když se Maňák vrátil zpět z kurzu, začal shánět nové kluzáky pro plachtový odbor. Nejprve napsal konstruktérovi Janu Hrbkovi do Olomouce, se kterým se seznámil na instruktorském kurzu, za jakých podmínek by mu obstaral kluzák typu Zögling.<sup>115</sup>

Jan Hrbek byl schopný dodat tento typ kluzáku až před Vánoci za cenu 5 000 Kč.<sup>116</sup> To byla pro Jaroslava Maňáka příliš dlouhá doba, jelikož ještě během podzimu chtěl trénovat autostarty a měl se rozběhnout další plachtařský kurz.

Pozornost tak obrátil na místní skupinu MLL ve Zlíně. Ta mu na stejný požadavek zaslala návrh 18. září 1933, ve kterém nabídla ke koupi kluzák typu Zlín Z-I za 5 800 Kč a plány k jeho stavbě za 250 Kč.<sup>117</sup> Profesor Maňák se snažil cenu kluzáku „uhádat“ na baťovskou cenu 4 999 Kč. Zdůvodňoval to tím, že celou polovinu ceny bude muset zaplatit ze své kapsy, protože plachtový odbor byl teprve na začátku své činnosti a tolik vlastních finančních prostředků nemá.<sup>118</sup> Nakonec objednávka dopadla

---

<sup>112</sup> Tamtéž.

<sup>113</sup> V okolí Olomouce nebyl pro svahové létání vhodný terén. Proto kluzáky roztahoval automobil pomocí 500 m dlouhého lana. Kluzák neměl vlastní podvozek a byl umístěn na speciálně upraveném vozíku.

<sup>114</sup> Pro splnění zkoušky typu B musel pilot absolvovat tři lety, dvě pravoúhlé zatáčky za letu a přistát na předem určeném místě. Blíže Jihočeské listy ze dne 25. 10. 1933, s. 2.

<sup>115</sup> SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 22, sign. IV/5, kart. 2, Dopis prof. Maňáka Janu Hrbkovi ze dne 29. 7. 1933.

<sup>116</sup> Tamtéž, Dopis místní skupiny MLL Olomouc prof. Maňáku ze dne 14. 9. 1933.

<sup>117</sup> Tamtéž, Dopis místní skupiny MLL Zlín prof. Maňáku ze dne 18. 9. 1933.

<sup>118</sup> Tamtéž, Dopis prof. Maňáka místní skupině MLL ve Zlíně ze dne 25. 9. 1933.

úplně jinak a Maňák objednal ze Zlína dva kluzáky. Kluzák Zlín Z-I za konečnou cenu 4 800 Kč a druhý kluzák Zlín Z-II stál 3 900 Kč.<sup>119</sup>

V průběhu jednání o koupi kluzáků ze Zlína napsal 21. října profesor Maňák dopis Janu Antonínu Baťovi,<sup>120</sup> ve kterém se dotazoval, zda by jako dík za poskytnutí výhodné koupě kluzáků, mohl jeden z nich na leteckém dnu pokřtít na jméno BAŤA. Zároveň pozval J. A. Baťu na tento letecký den, který se konal 28. října odpoledne na Dlouhém vrchu u Dubičného.<sup>121</sup>

Reakce na sebe nenechala dlouho čekat a 24. října se Maňák dočkal odpovědi. Kancelář J. A. Bati vyjádřila souhlas s pojmenováním kluzáku, ale osobní Baťovu účast nepotvrdila, protože J. A. Baťa byl v zahraničí.<sup>122</sup>

Profesor Maňák rychle uhradil cenu kluzáků v následujících dnech, aby je měl k dispozici na leteckém dnu, který pořádal. Během leteckého dne měly být kluzáky slavnostně představeny a zároveň s nimi měl být zahájen nový plachtařský kurz.

Nakonec dorazil na letecký den pouze jeden kluzák a ten byl smontován těsně před zahájením samotného leteckého dne. Tudíž nemohl být ani představen v akci, jelikož nebyl zalétán. Druhý kluzák vůbec nedorazil, což Maňáka mrzelo, protože měl být vystavený na náměstí Svobody<sup>123</sup> v Českých Budějovicích na propagaci letectví.<sup>124</sup>

Celá situace kolem druhého kluzáku dopadla tak, že Jaroslav Maňák urychleně psal místní skupině MLL ve Zlíně, aby kluzák zatím vůbec neposílali. Kluzák měl být k dispozici především pro letecký den, to se už nepodařilo stihnout, a teď by ho nebylo kam uskladnit.

---

<sup>119</sup> Z ceny prvního kluzáku byla placena nakonec částka jen 4 000 Kč, protože zbylých 800 Kč bylo věnováno Leteckému fondu Jaroslava Maňáka ml. Tento fond byl spravován českobudějovickým plachtovým odborem. Více Tamtéž, Dopis prof. Maňáka místní skupině MLL ve Zlíně ze dne 23. 10. 1933.

<sup>120</sup> Jan Antonín Baťa (1898-1965) byl český podnikatel a ekonom. Po smrti nevlastního bratra Tomáše v roce 1932 převzal firmu a zasloužil se o její rozkvět. Dne 13. března 1939 opustil území Československa a odletěl do Británie, později do Ameriky. Byl však obviněn ze spolupráce s nacisty. Po válce se marně pokoušel očistit své jméno, v této snaze byla úspěšná až jeho rodina v roce 2007, kdy soud definitivně uznal Jana Antonína Baťu nevinným. Blíže *Encyklopedie Diderot 1*, Praha 1996, s. 220.

<sup>121</sup> SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 22, sign. IV/5, kart. 2, Dopis prof. Maňáka J. A. Baťovi ze dne 21. 10. 1933. Bylo počítáno i s variantou, že by mohl na letecký den J. A. Baťa přiletět, a proto bylo připraveno nouzové vojenské letiště ve Čtyřech Dvorech. Nakonec se přilet podnikatele nekonal.

<sup>122</sup> Tamtéž, Dopis kanceláře J. A. Bati ze dne 24. 10. 1933.

<sup>123</sup> V období první republiky se dnešní náměstí Přemysla Otakara II. nazývalo náměstí Svobody. Více D. KOVÁŘ – P. KOBLASA, *Ulicemi*, s. 69.

<sup>124</sup> SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 22, sign. IV/5, kart. 2, Dopis prof. Maňáka místní skupině MLL ve Zlíně ze dne 5. 11. 1933.

Proto ještě během podzimu musel začít Maňák řešit otázku, kam s nimi? Všechny kluzáky zatím byly provizorně uschovány v upravené stodole Plonerova statku, který se nacházel u vojenského cvičiště ve Čtyřech Dvorech. Dokonce psal i div. gen. ing. Jaroslavu Fajfrovi, jestli by nebyl ochoten zajistit propůjčení části hangáru na cvičišti pro českobudějovický plachtový odbor. Bohužel pro tři kluzáky tam už místo nebylo.

Od tohoto okamžiku začal profesor Maňák zvažovat stavbu provizorního hangáru, než bude dokončeno letiště v Plané, kde měl stát nový hangár plachtového odboru. Poptal se nejbližších leteckých organizací v Písku a Plzni, jak tento problém vyřešily. Obě odpovědi byly velmi podobné. V Písku a Plzni získaly provizorní hangáry od obchodních společností, které již dané objekty nepotřebovaly ke svému provozu, ale hlavně objekty měly zajištěny dříve, než samotnou leteckou techniku.<sup>125</sup>

Jaroslav Maňák vyslovil organizacím uznání, že si se situací takto poradily, a na jejich rady kontaktoval ing. Pavla Crhu. Jednalo se o profesora I. státní průmyslové školy, který měl se svými žáky postavit českobudějovickému plachtovému odboru menší přemístitelný hangár.<sup>126</sup> A to z důvodu, že se jednalo pouze o provizorní řešení, než se veškerá letecká technika přesune na letiště v Plané. Naštěstí tato varianta dopadla na výbornou a před zimou byly kluzáky pod střechou.

Na podzim se vyostřil spor mezi Jaroslavem Maňákem a Janem Vondrysem, který stavěl kluzáky nejrůznějších typů v nedalekých Strakonících. Neustále nabízel Maňákovi kluzáky své výroby a nemohl pochopit, že zakoupil hned dva kluzáky typu Zlín Z. Vondrys dokonce před samotnou koupí kluzáků ze Zlína varoval, aby je nekupoval, protože je dělají „jako boty“.<sup>127</sup> I přes určité neshody nabídl Maňák Janu Vondrysovi alespoň spolupráci na opravách kluzáků českobudějovického plachtového odboru. Po určitém váhání nakonec Vondrys souhlasil a už během podzimu se podílel na generální opravě kluzáku Skaut.

Na začátku roku 1934 navštívil profesor Maňák zlínské dílny, kde se vyráběly kluzáky, aby získal nové poznatky o výrobě. Zároveň při této příležitosti objednal další leteckou techniku. V průběhu března dorazil ze Zlína již třetí kluzák Zlín Z-III a vzápětí

---

<sup>125</sup> SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 23, sign. IV/6, kart. 2, Dopis prof. Maňáka místní skupině MLL v Písku ze dne 11. 12. 1933 a Západočeskému aeroklubu v Plzni ze dne 19. 10. 1933. Obě letecké organizace vlastnily dřevěné hangáry, ty dříve sloužily jako sklady obchodním společnostem.

<sup>126</sup> Tamtéž, Dopis prof. Maňáka ing. Pavlu Crhovi.

<sup>127</sup> SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 22, sign. IV/5, kart. 2, Dopis Jana Vondryse prof. Maňákovi ze dne 30. 11. 1933.

přišel i čtvrtý kluzák Zlín Z-IV. Do leteckého dne, který se konal 17. června, stihl Maňák vyjednat se správní radou Českého akciového pivovaru<sup>128</sup> a s městskou radou Českých Budějovic<sup>129</sup> jména na křest obou kluzáků. V průběhu leteckého dne tak byl kluzák Zlín Z-III pokřtěn na „České Budějovice“ a Zlín Z-IV na „Budvar“. Zároveň došlo i k slavnostnímu vyřazení šesti absolventů plachtařského kurzu se zkouškou typu A, vedoucím instruktorem kurzu byl Jaroslav Maňák.

Celkem v roce 1934 vycvičil plachtový odbor jedenáct nových pilotů se zkouškou typu A. Také se znova otevřela otázka stavby hangárů na letišti v Plané. Maňák v této souvislosti jednal s mjr. Josefem Štofem a ten přislíbil, že MNO vypomůže při výstavbě a poskytne finanční podporu. Ale byl v tom jeden háček. MNO si představovalo, že se vybuduje jeden velký hangár pro všechna letadla, všech leteckých organizací. S tím ovšem profesor Maňák nesouhlasil a dočasně přerušil veškerá jednání mezi oběma stranami.<sup>130</sup>

V březnu se profesor Jaroslav Maňák dočkal významného ocenění od Ústředního výboru MLL. Obdržel čestnou stříbrnou rozetu za svou neúnavnou činnost v MLL.<sup>131</sup>

Popularita plachtění neustále stoupala a kluzáky začali stavět i letečtí nadšenci. Mezi takové patřili i bratři Pátkové z Hluboké nad Vltavou. Sami si postavili kluzák a požádali profesora Maňáka, aby jim ho zalétal. Prosbě bylo vyhověno a společně se syny přijel 19. května na Hlubokou.<sup>132</sup> Kluzák nečekaně zalétával syn Josef a hned po startu, na rady otce, držel malou výšku. Přece jenom kluzák byl postaven leteckými nadšenci a mohlo se kdykoliv něco přihodit. Ještě, že rady vyslyšel, protože během letu se odlomilo levé křídlo kluzáku.<sup>133</sup>

Celá tato událost způsobila velký rozruch a Maňák musel psát zprávu o nehodě kluzáku Ústřednímu plachtovému odboru MLL. Ústřední plachtový odbor se totiž domníval, že se jednalo o oficiální akci místního plachtového odboru, jelikož lidé

---

<sup>128</sup> Český akciový pivovar v Českých Budějovicích, dnes známý pod jménem Budějovický Budvar, n. p., byl založen 1895 předními českými měšťany. Více Ivo HAJN, *Budějovický Budvar*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 52-55. Hlavním Maňákovým argumentem bylo, že letadlo s tímto pojmenováním bude dělat reklamu výrobku při svých letech. Tamtéž, Dopis prof. Maňáka správní radě Českého akciového pivovaru ze dne 1. 6. 1934.

<sup>129</sup> Tamtéž, Dopis prof. Maňáka městské radě České Budějovice ze dne 1. 6. 1934.

<sup>130</sup> SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 23, sign. IV/6, kart. 2, Dopis prof. Maňáka správním výborům Aeroklubu a místní skupině MLL ze dne 22. 9. 1934.

<sup>131</sup> Toto ocenění získal i odborný učitel František Rada, další člen místní skupiny MLL v Českých Budějovicích. Viz Jihočeské listy ze dne 19. 3. 1935, s. 4.

<sup>132</sup> Jihočeské muzeum, Fond Regionálně letecko–historická společnost, Pozůstalost Jiřího Maňáka, Josef MAŇÁK, *Životopis naší rodiny*, s. 4.

<sup>133</sup> Celý kluzák byl navíc potažen nevyhovujícím materiálem, a to balícím papírem. Tamtéž.

při této nehodě viděli na místě známou osobu pana profesora Maňáka. Nakonec se celá událost vysvětlila a vyřešila.

V létě Maňák zvažoval, zda by také nezkusil výcvik na motorová letadla. Poptal se několika aeroklubů po republice, ale bez úspěchu. Kurzy byly buď plné nebo už ukončené. Přesto se v létě zúčastnil leteckého kurzu, ne jako účastník, nýbrž jako vedoucí plachtařské výpravy. Jednalo se o plachtařský kurz na Rané u Loun,<sup>134</sup> kde sídlila Ústřední plachtařská škola MLL. Kurz se konal od 31. července do 20. srpna. Společně s profesorem Maňákem vyrazili na Ranou jeho dva synové a další tři členové českobudějovického plachtového odboru. Než vyrazili na dlouhou cestu, museli ještě narychlo vyrobit speciální vozík pro přepravu kluzáku. Vymysleli přívěs, který se dal připojit za motocykl a tímto způsobem dopravili kluzák Zlín Z-II na Ranou.<sup>135</sup>

Skupinka českobudějovických plachtařů pod vedením profesora Maňáka dorazila na Ranou až pozdě večer, po celodenním cestování. Namáhavá cesta se projevila první den, kdy plachtaři létali velmi špatně a Maňák doslova napsal: „*Naši plachtaři první den kurzu létali jako telata*“.<sup>136</sup> Nakonec museli kurz opustit už 12. srpna, protože na delší pobyt jim nestačily finanční prostředky. Celý kurz si totiž hradili ze svého. Na druhou stranu, kurz se neobyčejně vydařil, jelikož synové splnili na Rané plachtařskou zkoušku typu C<sup>137</sup> a zbylí účastníci splnili zkoušku typu B.

Po návratu do Českých Budějovic pokračoval profesor Maňák ve výuce plachtařského kurzu, který započal již na jaře. Kurzu se zúčastnil i pan František Sobola, díky němuž se dostal do sporu se správním výborem místní skupiny MLL.

Když způsobil pan Sobola 23. září už třetí nehodu kluzáku, tak ho instruktor Maňák vyřadil z kurzu.<sup>138</sup> Zcela nečekaně se za pana Sobolu postavil správní výbor

---

<sup>134</sup> Kopec Raná byl jako vhodný pro létání objeven už v létě 1932. Tehdy zaujal členy studentského spolku Německé techniky v Praze. Ještě týž rok se z holého hřbetu se třemi vrcholky vznesl první stroj. Historické plachtění na Rané, nejnižším kopci Českého středohoří, začalo 2. září roku 1932 prvním startem. První, jen několik minut trvající let uskutečnil Erwin Primavesi. Po čtyřech letech praktické činnosti byla v roce 1936 na Rané oficiálně otevřena Ústřední plachtařská škola MLL. Další informace <http://www.lkra.cz/aeroklub/historie.html> (ke dni 7. 4. 2009).

<sup>135</sup> Vzdálenost cesty mezi Českými Budějovicemi a Ranou u Loun byla přibližně 230 Km. Největší rozruch jejich cesta způsobila v Praze, kde byla manipulace s desetimetrovým vozíkem v městském provozu velmi náročná. Více SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 5, sign. III/1, kart. 1, Naši plachtaři na Rané.

<sup>136</sup> Tamtéž.

<sup>137</sup> Po základním výcviku následuje „pokračovací výcvik“, jehož účelem je naučit pilota létat v termických prouděch, které umožňují lety na větší vzdálenost.

<sup>138</sup> Podle pravidel plachtového odboru mohl být žák vyloučen již za dva vážné přestupky či nehody. Blíže SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 38, sign. IV/10, kart. 2, Dopis prof. Maňáka generálnímu tajemníkovi MLL Františku Syneckému ze dne 12. 9. 1935.

a rozhodl se udělit mu výjimku. Díky této výjimce mohl pan Sobola pokračovat dál v kurzu.

Správnímu výboru vůbec nevadilo, že při první nehodě přerazil trup kluzáku, během druhé nehody urval vzpěru křídla a na závěr poničil přední část kluzáku o pařez stromu.

Profesor Maňák vytkl správnímu výboru jejich špatné rozhodnutí s tím, že vůbec neznají pravomoci leteckého instruktora. Navíc jim připomněl podobný případ, který se už jednou řešil a kdy žák byl po dvou vážných nehodách ihned vyloučen z kurzu.

Celý spor se dostal až před Ústředí MLL v Praze a to rozhodlo, aby byla vytvořena speciální komise na prošetření celého sporu. Avšak ani tato komise nic nevyřešila. V jeden okamžik dokonce zvažoval Maňák podání celé záležitosti k soudu. To se nakonec nestalo a celý spor v místním plachtařském odboru se podařilo uklidnit až díky Františku Radovi, který obě zneprátelené strany usmířil.<sup>139</sup>

Na podzim musel profesor Maňák řešit ještě jeden nečekaný problém. Vloupání do hangáru ve Čtyřech Dvorech, kdy neznámý pachatel ukradl nástroje na opravy kluzáků a zároveň při své loupeživé akci poničil právě opravený kluzák Skaut.<sup>140</sup> Naštěstí škody nebyly nějak velké a celý incident znovu otevřel otázku rychlé dostavby hangáru na letišti v Plané.

V tomto období se také Maňákovi podařilo zaznamenat úspěch na poli propagace letectví, protože celý podzim četl cyklus přednášek „*O rozvoji plachtění v Budějovicích*“ v Československém rozhlasu v Českých Budějovicích.<sup>141</sup> Tyto přednášky měly velký ohlas a význam pro teprve se rozvíjející sportovní odvětví.

Ke konci 30. let zaznamenalo plachtění obrovský rozvoj a během těchto let vedl profesor Maňák velmi početné plachtařské kurzy. Dokonce při dokončení jednoho kurzu v roce 1936 bylo vycvičeno 15 nových pilotů a instruktor Maňák musel žádat ing. Pospíšila z Ústředí MLL, aby mu dodatečně zaslal další sérii tiskopisů na udělení vysvědčení o pilotní zkoušce typu A.

Na průmyslových školách žáci dokončili první českobudějovický větroň typu Elsnic El-2M.<sup>142</sup> Profesor Maňák opět získal funkci I. místopředsedy v místní skupině

---

<sup>139</sup> Tamtéž, Dopis Františka Rady prof. Maňákovi ze dne 2. 9. 1935.

<sup>140</sup> Kromě poničených zámek a ukradeného náradí se vlastně nic dalšího neztratilo. Tamtéž, Dopis prof. Maňáka místní skupině MLL ze dne 18. 9. 1935.

<sup>141</sup> Tamtéž, Dopis Československého rozhlasu v Č. Budějovicích prof. Maňákovi ze dne 6. 9. 1935.

<sup>142</sup> Letoun měl typové označení „Šedý vlk“, členové místní skupiny MLL jej později pojmenovali „Šumava.“ Více K. DŘEVIKOVSKÝ, *Aeroklub*, s. 83.



MLL a krátce na to se stal i předsedou plachtového odboru. Na letišti v Plané byly v roce 1937 dokončeny hangáry a vše fungovalo, jak mělo.

Bohužel toto úspěšné období bylo příliš krátké a rok 1938 rychle vše změnil. Doslova přes noc začaly z letiště v Plané místo kluzáků startovat vojenská letedla, určená k ochraně vzdušných hranic Československa. Při mobilizaci nastoupili piloti jako záložníci do vojenských posádek. A bylo ještě hůř. Rok 1939 znamenal totální zánik letecké činnosti v Českých Budějovicích, německé okupační orgány zabavily veškerou leteckou techniku.

Hlavní instruktor Jaroslav Maňák byl vězněn v internačním táboře na Moravě a tento osud vlastně stihl většinu osob z vedoucích funkcí leteckých organizací, ale nejen je. Jediné, co připomínalo zašlou leteckou činnost, bylo letecké modelářství, ke kterému se museli letečtí fandové a nadšenci uchýlit. Jiná činnost spojená s letectvím byla přísně zakázána.

Plachtařská činnost byla obnovena až 28. srpna 1945, kdy odbor bezmotorového létání vedl profesor Jaroslav Maňák.<sup>143</sup> Pod dozorem zkušeného instruktora se pomalu vracelo bezmotorové létání k životu. Navíc se mu podařilo prosadit myšlenku zřízení plnohodnotného plachtařského letiště na Dlouhém vrchu u Dubičného, kde nedlouho poté začala také sídlit Jihočeská plachtařská škola. Vše navazovalo na předválečnou tradici bezmotorového létání.

I když se Jaroslavu Maňákovi podařilo velmi rychle po válce opět „nastartovat“ jihočeské letectví, on sám postupně kvůli stáří omezoval svou činnost a opouštěl své funkcionářské pozice. Jako poslední funkce se vzdal svého předsednictví v odboru pro bezmotorové létání v roce 1947.

Ovšem plachtění si Jaroslav Maňák neodpustil ani ve svých šedesáti osmi letech a ještě v letních měsících roku 1949 plachtil na milovaných kluzácích nad jihočeskou krajinou.

---

<sup>143</sup> Po válce byla veškerá letecká činnost soustředěna pod Český národní aeroklub (ČNA), který měl po republice jednotlivé odbočky. Odbor bezmotorového létání se stal novým odborem odbočky ČNA v Českých Budějovicích a nahradil už neexistující plachtový odbor MLL. Více *Aeroklub České Budějovice*, s. 8.

### 3. 5. LETECKÉ MODELÁŘSTVÍ VE ŠKOLÁCH

Profesor Jaroslav Maňák se snažil prosadit do školního vyučování na středních školách letecké modelářství, protože soustavná modelářská činnost učila žáky poznávat vlastnosti materiálu, základy aerodynamiky a konstruktérství.<sup>144</sup> Navíc jako instruktor bezmotorového létání vyzoroval, že žáci, kteří se již před plachtařským kurzem věnovali této činnosti, byli velmi často lepšími piloty kluzáků než ostatní.

K prosazení leteckého modelářství do škol měl nejlepší předpoklady. Byl dlouholetým profesorem Reformního reálného gymnázia a zároveň členem výboru místní skupiny MLL, která měla v náplni své činnosti i podporu leteckého modelářství ve školních kroužcích.

Není tedy divu, že právě profesor Maňák dokázal ve školním roce 1931-1932 na „své“ škole prosadit první hodiny leteckého modelářství. Zpočátku to nebylo nic velkého, jednalo se pouze o jednu hodinu týdně a ještě ve večerních hodinách. Celý kurz pak trval dva měsíce. Přesto se tento kroužek začal rychle těšit oblibě mezi žáky.

Po kladné odezvě mezi žáky a veřejností se Maňák rozhodl pro další modelářský kroužek. Tentokrát se celý kurz odehrál během čtyř týdnů, protože hodiny byly dvakrát týdně ihned po skončení vyučování na škole. Ke zrychlení kurzu byl v podstatě přinucen nečekaně velkým zájmem o modelářství ze strany samotných žáků.<sup>145</sup>

Veškerý spotřební materiál pro stavbu modelů zajistil profesor Maňák u místní skupiny MLL. Jelikož vše objednal hromadně na začátku kurzu, stál materiál pro jednoho žáka pouze 10 Kč.<sup>146</sup>

Po těchto opatrných a skromných začátcích se snažily zřídit modelářské kroužky i další školy ve městě. Ovšem tato snaha narážela na problém s nedostatečným počtem odborných učitelů, kteří by mohli tuto odbornou činnost vést.

Proto se Jaroslav Maňák snažil na tuto situaci reagovat a na valné hromadě místní skupiny MLL, která se konala 3. března 1935, prosazoval zřízení výukového kurzu leteckého modelářství pro středoškolské učitele. Právě nově vyškolení učitelé měli začít rozšiřovat počty modelářských kroužků na školách.

---

<sup>144</sup> SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 5, sign. III/1, kart. 1, Co chybí jihočeskému letectví IV, České Budějovice 1934, s. 1.

<sup>145</sup> Druhý kurz vlastně probíhal dvakrát rychleji, než ten první. Bylo to z toho důvodu, že počet žáků v jednom kroužku byl značně omezen z důvodů časových a kapacitních. Proto se prof. Maňák rozhodl zkrátit cyklus pořádání nových modelářských kroužků.

<sup>146</sup> SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 32, sign. IV/8, kart. 2, Dopis prof. Maňáka „Milý příteli“ ze dne 16. 10. 1934.

Tento záměr byl nakonec schválen a první instruktorský kurz pro učitele se uskutečnil v neděli 28. dubna 1935.<sup>147</sup> Kurz začínal už v osm hodin ráno a byl zcela zdarma. Zúčastnilo se ho patnáct odborných učitelů a na úvod k nim měl proslov profesor Maňák. Na závěr celého kurzu dostal každý z učitelů materiál na stavbu jednoho modelu a knížku o stavbě modelů.<sup>148</sup>

Zároveň s tímto kurzem pro učitele byl pořádán modelářský kurz pro žáky měšťanských škol ve věku 8-15 let. Tohoto kurzu se zúčastnilo 40 žáků a sám profesor Maňák přiznal, že to byl až příliš početný kurz.

Aby mohli účastníci těchto dubnových kurzů uplatnit získané dovednosti a zkušenosti v praxi, uspořádal jim profesor Maňák spolu s místní skupinou MLL 23. června soutěž. Ta se konala celý den na vojenském cvičišti ve Čtyřech Dvorech.<sup>149</sup>

Všechny tyto akce měly za následek, že byl zaznamenán velký nárůst členské základny dorostu v místní skupině MLL. Žáci vstupovali do této letecké organizace prostřednictvím svých škol.<sup>150</sup>

Během války byla veškerá veřejná činnost zakázaná, a tak ani modeláři neušli tomuto zákazu. Nemohli pořádat žádné výstavy ani soutěže a své modely vystavovali např. ve výlohách obchodů. K „vysvobození“ leteckých modelů z výloh došlo až po válce.

Jaroslavu Maňákovi se podařilo, díky jeho neúnavné snaze, prosadit letecké modelářství do vyučování na budějovických středních školách. Tento jeho krok znamenal velký posun kupředu ve vnímání letectví mezi žáky a celý tento mladý obor dokázal zpopularizovat.

---

<sup>147</sup> Tamtéž, Dopis prof. Maňáka Ústřední modelářské komisi MLL ze dne 25. 3. 1935.

<sup>148</sup> Tamtéž, Dopis prof. Maňáka Ústřední modelářské komisi MLL ze dne 14. 5. 1935.

<sup>149</sup> Více Jihočeské listy ze dne 8. 6. 1935.

<sup>150</sup> Žáci, kteří byli členy místní skupiny MLL platili roční příspěvek 2 Kč. Například nejvíce žáků v MLL bylo z řad Reformního reálného gymnázia. Ve školním roce 1937-1938 bylo členy MLL 478 žáků. Blíže B. TRNKA, *K 70. výročí*, s. 202 a SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 5, sign. III/1, kart. 1, Co chybí jihočeskému letectví IV, České Budějovice 1934, s. 2.

### 3. 6. LETECKÁ LINKA MEZI PRAHOU A ČESKÝMI BUDĚJOVICEMI

Československo pro svou výhodnou zeměpisnou polohu ve středu Evropy mělo ideální předpoklady stát se zemí, kde bude provozována letecká doprava. Vzestup letecké dopravy na našem území však byl velmi postupný, protože hospodářská situace země po první světové válce zatím neumožňovala vznik domácí letecké dopravní společnosti.

K prvnímu spojení Československa s okolními státy pomocí letecké dopravy došlo 15. října 1920, kdy byl zahájen pravidelný letecký provoz na lince Paříž – Štrasburk – Praha a tato linka byla v roce 1921 dokonce prodloužena až do Varšavy.<sup>151</sup>

Od roku 1920 sice v Československu existovalo několik soukromých leteckých společností,<sup>152</sup> ale k provozování letecké dopravy měly daleko. To hlavně z důvodu používání zastaralé válečné letecké techniky, která nebyla schopna provozu na dopravních linkách. Navíc tato technika byla velmi poruchová a letecké nehody nebyly nějak výjimečné, což na důvěře v tuto dopravu moc nepřidalo.

Společnost, která do letectví na našem území přinesla spolehlivost, přesnost a nové stroje, vznikla až v roce 1923. Jednalo se o Československé státní aerolinie (ČSA).<sup>153</sup> Hlavním cílem této dopravní společnosti bylo vytvoření pravidelné letecké dopravy na území Československa. První let této společnosti se uskutečnil symbolicky 28. října 1923 na kbelském letišti v Praze a směřoval z Prahy do Bratislavy.

Od 30. let byl zaznamenán velký rozvoj naší civilní letecké dopravy, a tak pro zajištění fungování letecké dopravy bylo třeba vybudovat celou řadu bezpečnostních systémů. To si uvědomoval i profesor Maňák, a jelikož doufal, že jednou „doletí“ civilní letecká linka i na letiště v Plané, začal v roce 1928 s budováním tzv. letecké hlídky.

Leteckou hlídku umístil ve Stecherově mlýně, kde se zároveň nacházela i meteorologická stanice. To bylo pro samotnou funkci letecké hlídky velmi důležité, protože její činnost spočívala v tom, že pravidelně čtyřikrát denně podávala zprávy

---

<sup>151</sup> Linku provozovala francouzská letecká společnost CIDNA. Tato linka ve své konečné podobě létala navíc ještě do Budapešti, dále do Bukurešti a Cařihradu. Létalo se letadly typu Spad 46 a Potez IX. Blíže k tomu J. RAJLICH – J. SEHNAL, *Vzduch*, s. 36.

<sup>152</sup> Mezi největší letecké podniky této doby můžeme zařadit pražský FALCO, první český letecký podnik BOHEMIA nebo podnik IKARUS z Brna. Tamtéž, s. 37.

<sup>153</sup> Tato společnost vznikla z vojenského dopravního oddílu 6. října 1923. Vedením byl pověřen Karel Hupner a nadřízeným orgánem se stalo Ministerstvo veřejných prací. Tamtéž, s. 38.

o meteorologické situaci v jejím okolí.<sup>154</sup> Údaje shromažďovalo kbelské letiště a předávalo je dál pilotům na mezinárodních leteckých linkách.<sup>155</sup>

Zabezpečování letecké dopravy na jihu Čech neskončilo tím, že se vybudovala letecká hlídka. Hlídka totiž představovala jen jeden ze stupňů zabezpečí leteckých linek. Dalším takovým zařízením byla tzv. goniometrická stanice, neboli zaměřovací stanice.<sup>156</sup>

V roce 1932 se Ministerstvo pošt a telegrafů rozhodlo, že do Českých Budějovic umístí jednu ze zaměřovacích stanic. Dne 12. června přijel do města zástupce Ministerstva pošt a telegrafů dr. Raus, aby našel v okolí vhodné místo pro umístění vysílače.

Při této misi ho doprovázel předseda českobudějovického Aeroklubu profesor Maňák, který jako znalec místních poměrů vytypoval několik míst poblíž budovaného letiště v Plané.<sup>157</sup> Nakonec byl vysílač umístěn v hostinci nedaleko Stecherova mlýna. Samotná stanice pak byla umístěna v českobudějovické hvězdárně.<sup>158</sup> Po zřízení těchto základních bezpečnostních opatření mohla konečně začít jednání o zavedení letecké linky do Českých Budějovic.

První vážná jednání se odehrála v roce 1937 při příležitosti konání leteckých slavností na letišti v Plané. Na letiště přiletěl 23. června tehdejší ministr veřejných prací ing. Dostálek, přednosta dopravního odboru ing. Syrovátka, vládní rada ing. Vrbický a vrchní ředitel ČSA ing. Stočes.<sup>159</sup>

Ihned po přiletu si začala delegace prohlížet zařízení letiště a zajímat se o výsledky činnosti místní skupiny MLL a Aeroklubu. Po celou dobu jejich návštěvy se jim věnoval profesor Jaroslav Maňák, který musel delegaci zodpovídat celou řadu otázek ohledně stavu jihočeského letectví.

---

<sup>154</sup> Každý pilot tak získal před svým startem údaje o počasí v této lokalitě. Mimo pravidelné zprávy byly zasílány ještě mimořádné, které aktuálně informovaly např. o postupující bouři a náhlé vichřici. Blíže k tomu SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 42, sign. V/2, kart. 2, Novinové výstřižky, *Litvínovický maják v letecké dopravě*, Jihočeské slovo ze dne 29. 5. 1934.

<sup>155</sup> Údaje z litvínovické letecké hlídky byly používány na mezistátních leteckých linkách Praha – Vídeň a Praha – Mnichov. Tyto linky vedly přes území jižních Čech. Blíže K. DŘEVÍKOVSKÝ, *Aeroklub*, s. 57.

<sup>156</sup> Goniometrická stanice sloužila k zaměření letadel ve vzduchu. Zařízení je velmi důležité, pokud je snížena viditelnost, jinak by bylo navádění letadel velmi složité. Více SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 4, sign. II/1, kart. 1, Rychlost zajišťování letecké dopravy.

<sup>157</sup> Najít místo pro vysílač bylo celkem obtížné, protože v jeho okolí se nesmělo nacházet žádné elektrické vedení, které způsobovalo odchylky vzdáleností. Tamtéž, O leteckém zaměřovači v Plané.

<sup>158</sup> Protože hvězdárna začala být budována až v roce 1931 a hrubá stavba byla dokončena v roce 1933, zpozdila se i výstavba samotné stanice, která se měla nacházet uvnitř v pronajaté místnosti.

<sup>159</sup> Z Prahy do Č. Budějovic letěli dopravním letounem ČSA Airspeed Envoy OK-BAL. Cesta trvala necelých 44 minut. Více *Vojenská letiště*, s. 28.

Druhý den se celá delegace přesunula na radnici, kde jednala se zástupci města a Aeroklubu o podmínkách zřízení pravidelné letecké linky mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Při těchto jednáních připomněl profesor Maňák, že letiště v Plané má vůbec jedny z nejlepších podmínek pro provozování osobní letecké dopravy v zemi. Jako by tato slova delegace vyslyšela, když v závěrečné řeči ing. Dostálek zdůraznil, že se již brzy obě města dočkají leteckého spojení.<sup>160</sup>

Plán ČSA byl takový, že v roce 1938 proběhne zkušební provoz na této lince a v roce 1939 bude zahájena pravidelná linka mezi Prahou a Českými Budějovicemi, která měla spojovat města dvakrát denně.<sup>161</sup> Bohužel začátek druhé světové války všechny snahy zmařil a posunul zřízení linky do daleké budoucnosti.

Na druhé straně právě válka ukázala, jak velký význam má letectví jako takové a vlastně zapříčinila další prudký rozvoj tohoto oboru lidské činnosti.

Tento rozvoj v letectví stál i za obnovením předválečné myšlenky na zřízení letecké dopravní linky mezi Prahou a Českými Budějovicemi. V úterý 1. července 1947, po dlouhých deseti letech od prvních jednání, přiletělo na letiště v Plané z Liberce přes Prahu první letadlo ČSA se zástupci této společnosti.<sup>162</sup>

Splnil se tak letitý sen profesora Jaroslava Maňáka, který byl asi největším propagátorem zavedení pravidelné letecké linky do Českých Budějovic. Zástupci ČSA byli pozváni na českobudějovickou radnici, kde je slavnostně uvítal předseda městského národního výboru a došlo k slavnostnímu zahájení pravidelné letecké linky mezi Libercem – Prahou – Českými Budějovicemi. Prvními cestujícími této linky se stali českobudějovický továrník Matouš a poslanci dr. Neumann s ing. Tondlem.

Na lince se létalo dvakrát denně tam a zpět mimo neděli.<sup>163</sup> Letenka z Českých Budějovic do Prahy stála 400 Kčs a zpáteční, která platila čtrnáct dní, pak stála 720 Kčs. Letenka do Liberce stála 720 Kčs a zpáteční 1 350 Kčs.<sup>164</sup>

---

<sup>160</sup> Viz SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 42, sign. V/2, kart. 2, Novinové výstřižky, *Plány letecké dopravy Praha-Č. Budějovice*, Hlas lidu ze dne 2. 7. 1947.

<sup>161</sup> SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 5, sign. III/1, kart. 1, Dopis prof. Maňáka Ministerstvu dopravy a techniky-letecké oddělení.

<sup>162</sup> Úplně přesně to bylo v 9.35 hod. Více k tomu SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 42, sign. V/2, kart. 2, Novinové výstřižky, *Jihočeský kraj v letecké dopravě*, Slovo jižních Čech.

<sup>163</sup> Letový řád dopoledních linek vypadal takto: odlet z Liberce byl v 7.50, přilet do Prahy v 8.10, odlet z Prahy v 8.20, přilet do Č. Budějovic v 9.00 hod. Odlet z Č. Budějovic byl v 9.10, v 9.50 přilet do Prahy, odkud v 10.00 byl odlet do Liberce. V Liberci bylo letadlo v 10.20 hod.

Odpolední linka měla tento letový řád: Letadlo odlétalo z Liberce v 15.50, přiletělo do Prahy v 16.10, odlet z Prahy v 16.30 a přilet do Č. Budějovic v 17.10. Návrat z Č. Budějovic byl v 17.20 a přilet letadla v Praze byl stanoven na 18.00 hod. Odlet z Prahy v 18.10 a přilet do Liberce v 18.30 hod. Tamtéž.

V průběhu roku byla zavedena na letišti v Plané další letecká linka. Jednalo se o linku Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice – Brno – Bratislava – Košice – SSSR, která fungovala během letních měsíců pro spojení s lázněmi v Karlových Varech.

V roce 1947 se letiště v Plané stalo náhradním letišťem pro Ruzyňské letiště v Praze. Pražské letiště bylo často zahaleno v mlze, což znemožňovalo přistání letadlům. Ta se pak musela vracet zpět na letiště odkud vzlétla. Ministerstvo dopravy usilovně hledalo alternativní letiště pro tyto případy. Uvažovalo se o letišti v Chebu nebo Plzni, ale ani jedno nesplňovalo přísná kritéria pro civilní leteckou dopravu.

Až profesor Maňák upozornil příslušné úřady, že letiště v Plané splňuje veškeré podmínky a je dostatečně velké, aby zvládlo případný nápor veškerého leteckého provozu. Navíc se v budoucnu mohlo ještě rozšířit, kdyby kapacitně nestačilo. Ale hlavní důvod byl, že podle meteorologických pozorování profesora Maňáka, mělo letiště v Plané pouze 65 dní s mlhou v roce, kdežto v Ruzyni jich bylo 144 za rok.<sup>165</sup>

Po prvním roce fungování letecké linky Liberec – Praha – České Budějovice skončily výsledky této linky mírně za očekáváním samotného vedení ČSA. Na lince se uskutečnilo celkem 100 letů. Mezi Prahou a Českými Budějovicemi bylo přepraveno 473 cestujících a linka tak byla využita ze 46%.<sup>166</sup>

V roce 1948 byl o leteckou linku mezi cestujícími větší zájem než předešlý rok. Mezi Prahou a Českými Budějovicemi se přepravilo 1096 cestujících a opět jako v roce minulém se fungování linky obešlo bez nehody.<sup>167</sup>

Pro další rozvoj ale bylo nutné rozšířit stávající zázemí letiště. Jednalo se hlavně o vybudování nového hangáru a budovy pro letecký personál ČSA. Bohužel se letiště tímto směrem neubíralo, a protože linka byla nerentabilní, došlo 1. února v roce 1949 ke schválení úsporného programu na této lince.<sup>168</sup> Lévalo se tak pouze jednou denně tam a zpět. Ráno z Českých Budějovic do Prahy a večer opačným směrem.

---

<sup>164</sup> Pro zajímavost uvádím, že jízdenka druhé třídy v rychlíku z Č. Budějovic do Prahy stála 350 Kčs, ale cesta rychlíkem trvala tři a půl hodiny a letadlem pouze 40 minut. Tamtéž.

<sup>165</sup> Letiště v této době neměla dostatečné vybavení na to, aby letadla mohla přistávat i za mlhy. Chybělo hlavně kvalitní nasvícení přistávací plochy za těchto podmínek a byla stížená i samotná navigace.

<sup>166</sup> Zbývá část linky mezi Prahou a Libercem byla využívanější. V roce 1947 se na tomto úseku přepravilo 749 osob a využitelnost této linky byla téměř 72%. Více Civilní letectví 1, 1946, č. 10, s. 238.

<sup>167</sup> Tamtéž, s. 284.

<sup>168</sup> Domluvili se na tom společně zástupci města, ČSA, Aeroklubu a armády. Více SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 42, sign. V/2, kart. 2, Novinové výstřižky, Letecká doprava jižních Čech v letošním roce.

Profesor Maňák nabádal vedení ČSA, aby se neukvapilo ve svých závěrech, jelikož i automobilová doprava měla kdysi podobné problémy a dnes by se bez ní nikdo neobešel.<sup>169</sup> Tato výzva k trpělivosti ovšem vyšla naprázdno a v průběhu roku 1949 byla zastavena veškerá letecká činnost na letišti. V letech 1949 až 1952 proběhla na letišti kompletní přestavba a byla zde vybudována základna protivzdušné obrany státu. Toto rozhodnutí způsobilo úplný zánik osobní letecké dopravy na letišti Planá.

---

<sup>169</sup> Tamtéž, *Před zahájením letecké dopravy v jižních Čechách*, Práce ze dne 3. 2. 1949.



#### 4. METEOROLOGICKÁ POZOROVÁNÍ PANA PROFESORA

První soustavná meteorologická měření a pozorování v Českých Budějovicích se uskutečnila v první polovině 19. století. Bývalá c. k. Vlastenecko-hospodářská společnost založila v roce 1818 po celých Čechách síť meteorologických stanic, kterou odborně vedl ředitel hvězdárny v Praze – Klementinu P. Alois David.

Součástí této sítě byla i budějovická stanice, která prokazatelně prováděla první meteorologická měření už v letech 1828-1831.<sup>170</sup> Pozorování vedl hejtman Jüttner.

V roce 1850 byl ve Vídni založen c. k. Ústřední ústav pro meteorologii a zemský magnetismus. Prvním ředitelem tohoto ústavu byl Karl Kreil, který se zasloužil o další rozvoj povětrnostní služby v českých zemích. Díky jeho snaze byla od roku 1861 obnovena i meteorologická stanice v Českých Budějovicích.

První měření obnovené stanice byla prováděna v dominikánském klášteře<sup>171</sup> a od roku 1864 se na krátký čas přesunula do německé reálky na Lannově třídě.<sup>172</sup> Zdejší meteorologická pozorování vedl ředitel reálky Johann Pastor, bohužel pouze do roku 1867.

Vedle meteorologických pozorování se v 70. a 80. letech 19. století na území Čech začalo rozšiřovat tzv. srážkoměrné pozorování, jeho hlavním iniciátorem byl dr. František Josef Studnička. V Českých Budějovicích se toto pozorování začalo rozšiřovat kolem roku 1875.<sup>173</sup>

Pro rozvoj meteorologie ve městě měli největší zásluhy jiní dva pozorovatelé. První z nich byl profesor německé reálky Franz Weyde, který začal s meteorologickým pozorováním a měřeními v roce 1880. Zpočátku byla pozorování nepravidelná

---

<sup>170</sup> Existují i určité indicie, že se mohlo první meteorologické pozorování uskutečnit již v roce 1818, ale nelze to zcela potvrdit. Viz F. VAVRUŠKA, *Podnebí*, s. 7.

<sup>171</sup> Dominikánský klášter se začal budovat kolem roku 1265 a iniciátorem stavby byl Přemysl Otakar II. Součástí areálu je i klášterní kostel Obětování Panny Marie. Více Jan MÜLLER – Petr PAVELEC – Jan ROYT – Juraj THOMA, *Dominikánský konvent*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 105.

<sup>172</sup> Ulice spojující Nádražní třídu s ulicí Na Sadech, dříve měla názvy jako Stará silnice nebo třída Maršála Malinovského. Současný název je pak podle českobudějovického podnikatele Adalberta Lanny. Přibližně v polovině třídy se nacházela německá reálka, v dnešní Jeronýmově ulici. Blíže Karel PLETZER, *Lannova třída*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 258.

<sup>173</sup> Měření ve městě prováděl Josef Soběslavský v Gymnaziální ulici. Srážky se také měřily v německé rolnické škole na Čtyřech Dvorech, první údaje odtud pocházejí již z druhé poloviny 60. let. V okolí města vznikla na přelomu 19. a 20. století celá řada srážkoměrných stanic s různou kvalitou měření. Byla to např. stanice v Nedabyli, která fungovala jen mezi léty 1887-1895. Další stanice se nacházely na místech jako jsou: Hosín, Zliv, Hluboká nad Vltavou atd. Vždy se ale jednalo o přerušovaná meteorologická pozorování na různých místech, a proto jejich vypovídací hodnota není tak vysoká. Viz F. VAVRUŠKA, *Podnebí*, s. 7.

a s nedokonalými přístroji, ale od roku 1886 byla již natolik kvalitní, že byla jeho stanice zařazena do sítě vídeňského ústavu.

Stanici umístil Weyde ve svém vlastním domě v Gymnaziální ulici,<sup>174</sup> tedy v samotném centru města. Na svou dobu byla stanice velmi dobře vybavena a obsahovala veškeré nutné meteorologické přístroje. Za zmínku stojí především profesionální Fortinův barometr vídeňské firmy Kappeller, který byl umístěn v přízemí budovy.<sup>175</sup> Výsledky svých měření zveřejňoval dlouhou dobu v tehdejších novinách *Budweiser Zeitung* a *Budweiser Kreisblatt*.<sup>176</sup>

U budějovické veřejnosti byl znám především jako populární *Wettermacher*, jehož povětrnostní prognózy byly signalizovány pomocí vyvěšených praporů různé barvy na ochozu Černé věže.<sup>177</sup>

Po téměř čtyřicetileté činnosti oznámil profesor Franz Weyde v roce 1919 tehdejšímu nově budovanému Státnímu meteorologickému ústavu v Praze, že má v úmyslu zanechat pozorování. Soukromě ale prováděl nejrůznější měření až do své smrti v roce 1924.

Stanice byla na krátkou dobu, po skončení Franze Weydeho ve vedení, umístěna v objektu české reálky v Haasově ulici, kde jí obsluhoval profesor české reálky Jaroslav Maňák. Protože se v této činnosti osvědčil, bylo mu nabídnuto, aby k 1. lednu 1920 převzal řízení meteorologické stanice oficiálně. Tuto nabídku profesor Maňák skutečně přijal a postupem času se stal druhou významnou osobností meteorologie ve městě.

Dokud byla stanice umístěna v budově školy, byly zachovány stejné podmínky pro měření meteorologických údajů. Profesor Maňák prováděl tak měření současně s profesorem Weydem a tím byla získána celá řada souběžných údajů z pozorování, které pak byly využívány pro ověření správnosti měření.

---

<sup>174</sup> Tento název získala ulice v roce 1875, jelikož v ní sídlilo Jirsíkovo gymnázium. To se v roce 1903 přestěhovalo do nové budovy a za pár let došlo i k přejmenování ulice Gymnaziální na ulici Skuherského, který je platný dodnes. Blíže D. KOVÁŘ – P. KOBLASA, *Ulicemi*, s. 214.

<sup>175</sup> Na severní straně pak měl pan profesor umístěnou schránku s teploměry – suchým, vlhkým, maximálním a minimálním. Srážkoměr pak stál v zahradě u domu. Na střeše domu se ještě nacházely větrné směrovky. Viz F. VAVRUŠKA, *Podnebí*, s. 8.

<sup>176</sup> Jednalo se po několika desetiletí o nejdůležitější německé noviny v Českých Budějovicích. Počátky těchto novin nutno hledat již v roce 1852. Podrobněji D. KOVÁŘ, *Noviny*, s. 350-351.

<sup>177</sup> Farní věž – volně stojící hlásná a strážná věž sloužící jako zvonice i reprezentační symbol města. Postavena byla v letech 1549-1577. Viz Juraj THOMA, *Černá věž*, in: *Encyklopedie Českých Budějovic*, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 73.

Ale k 1. červenci 1921 přemístil Jaroslav Maňák stanici na Stecherův mlýn a to z důvodu špatné obsluhy v budově školy. Doslova uvádí: „*Obsluha stanice a její kontrola byla v budově školy obtížná*“.<sup>178</sup>

Ve Stecherově mlýně zajišťoval, v době nepřítomnosti profesora Maňáka, záznam pozorování personál mlýna,<sup>179</sup> který k tomu byl od pana profesora vyškolen. Zaznamenávat meteorologické údaje se chodilo třikrát denně<sup>180</sup> za každého počasí a získané údaje se zasílaly na meteorologický ústav v Praze.

Dále dovybavil meteorologickou stanici na takovou úroveň, že byla evidována jako stanice I. řádu.<sup>181</sup> To znamenalo, že lépe byly vybaveny už jen meteorologické observatoře.

Jelikož profesor Maňák přestěhoval stanici do Stecherova mlýna, utrpěla tím homogenita pozorovací řady, protože toto nové místo mělo odlišné mikroklimatické poměry. Jednalo se o komplex několika mlýnských budov, které ležely v rovině u řeky Vltavy, asi půl kilometru od městské zástavby.

Tato odlišnost míst se skutečně projevovala a např. v roce 1929, kdy byla naměřena 11. února nejnižší teplota – 42,2 °C na stanici ve Stecherově mlýně, tak v centru Českých Budějovic bylo – 36 °C.<sup>182</sup>

Jaroslav Maňák ale nepřestěhoval stanici bezdůvodně. V budoucnu počítal, že bude sloužit i jako tzv. letecká hlídka, která poskytuje informace o počasí pilotům letícím nad územím jižních Čech. Tato myšlenka získala reálné obrysy v roce 1927, kdy byla stanice skutečně zapojena do letecké služby.<sup>183</sup>

---

<sup>178</sup> Viz Jaroslav MAŇÁK, *Půl století meteorologických pozorování v Litvínovicích – Českých Budějovicích*, Jihočeské listy ze dne 4. 1. 1936, s. 2.

<sup>179</sup> V jednom článku profesor Maňák dokonce zmiňuje osoby, které se staraly o záznamy pozorování. Jednalo se o Vojtěcha Pokorného, Augusta Půlpytla a Františka Sedláčka. Nezapomněl zmínit ani své syny Jaroslava a Jiřího. Blíže Jaroslav MAŇÁK, *Meteorologická pozorování v Litvínovicích*, Technický jih 9, 1936, č. 8, s. 62.

<sup>180</sup> Pozorování se provádělo podle místního času v 7, 14 a 21 hodin. Tak to bylo předepsáno a místní čas byl zpožděn o 2 minuty proti středoevropskému.

<sup>181</sup> K vybavení stanice, kromě standardních přístrojů, patřily i registrační přístroje jako je barograf, termograf, hygrograf, ombrograf, heliograf a staniční tlakoměr. Cena teploměru s příslušnými certifikáty pak činila něco málo přes 300 Kč a ostatní ceny šly do tisíců. Blíže Jan KOUTEK, *Letectví na českém jihu*, Technický jih 9, 1936, č. 6, s. 54. Velmi podrobné informace o základním vybavení stanic, jeho rozdělení a funkce se nachází v knize Karel KRŠKA – Ferdinand ŠAMAJ, *Dějiny meteorologie v českých zemích a na Slovensku*, Praha 2001, s. 207-209.

<sup>182</sup> Dalším příkladem může být i srážková činnost, kdy 25. srpna 1925 spadlo v Litvínovicích 85 mm srážek za 24 hodin a v Českých Budějovicích to bylo 124 mm za stejný časový úsek. Blíže J. MAŇÁK, *Půl století*, s. 3.

<sup>183</sup> V roce 1938 tuto funkci převzala nově zřízená meteorologická stanice na nedalekém letišti v Plané, která mj. zabezpečovala zahraniční lety podél Dunaje. Více K. KRŠKA – F. ŠAMAJ, *Dějiny*, s. 222.

Předpověď počasí se vytvářela tak, že profesor Maňák třikrát denně zapisoval teplotu, tlak a vlhkost a měřené údaje pomocí pravidelné denní telegrafické linky oznamoval Státnímu meteorologickému ústavu v Praze, který pak vydal předpověď počasí a ta se šířila pomocí rádia dál.<sup>184</sup>

11. únor 1929, to je den, kdy profesor Jaroslav Maňák naměřil v Litvínovicích u Českých Budějovic na stanici tehdejšího Státního meteorologického ústavu teplotu – 42,2 °C, což je do dnešní doby platný rekord nejnižší naměřené teploty vzduchu na našem území.

Profesor Maňák k této naměřené teplotě tehdy napsal v tisku: „*Mezi záznamy z února se nacházejí čtyři dny, kdy teplota vzduchu klesla pod – 30 °C. Tím se také vylučuje pochybnost, že rtuťový teploměr je v tomto případě nevhodný*“.<sup>185</sup>

Reagoval tak na zpochybnění naměřené nejnižší teploty ze strany Státního meteorologického ústavu. Teplotu nakonec úřad uznal, ale až po přezkoumání správnosti oceňování teploměrů.<sup>186</sup> V této době se měřilo jen na několika místech v republice, a tak není vyloučené, že jinde mohl být mráz ještě větší.

Ověřit platnost naměřených hodnot v Litvínovicích byl i dr. Václav Hlaváč, úředník Státního meteorologického ústavu a inspektor staniční sítě. Ve své zprávě pak potvrdil správnost naměřených hodnot.

V roce 1934 zažádal profesor Maňák Ministerstvo národní obrany, zda by mu udělilo povolení ke zkušebnímu povětrnostnímu letu. Svou prosbu zdůvodňoval tím, že má zájem nejen o povětrnostní poměry působící na počasí, ale i na bezpečnost letecké dopravy. Proto chtěl poznat poměry ve vyšších vrstvách atmosféry.

Zkušební lety chtěl vykonat s I. pražským vojenským leteckým plukem, který měl na konci srpna přiletět do Českých Budějovic, resp. do Čtyř Dvorů na vojenské letiště.

Odpovědi z ministerstva se Jaroslav Maňák dočkal 22. srpna 1934 a byl mu udělen zcela výjimečně souhlas. Mohl vykonat 3 až 5 letů na vojenských letadlech

---

<sup>184</sup> Dříve se zveřejňovala předpověď počasí pomocí tzv. synoptických map se zakresleným počasím po celé Evropě. Více J. MAŇÁK, *Půl století*, s. 2.

<sup>185</sup> Viz Budweiser Zeitung ze dne 13. 3. 1929.

<sup>186</sup> Kvůli určitým nepřesnostem přístrojů nelze trvat přesně na teplotě – 42,2 °C, ale lze považovat za prokázané, že rekordní mrazy pod – 40 °C na území města České Budějovice a jeho okolí skutečně byly. Velmi nízké teploty byly i na dalších místech v jižních Čechách. Uvedu jen některé, v Písku byla 11. února 1929 teplota – 36 °C, v Třeboni – 41,5 °C atd. Průměrná teplota měsíce února činila – 13,9 °C a byla o – 12,9 °C nižší, než činil dlouhodobý normál. Více Jaroslav MAŇÁK, *Podnebí města Českých Budějovic I.*, České Budějovice 1932, s. 3-7.

leteckého pluku. To vše se mohlo uskutečnit pouze pod podmínkou, že podepíše revers, ve kterém se při nehodě či dokonce úmrtí vzdává on i jeho rodina veškeré náhrady.<sup>187</sup>

Lety se nakonec uskutečnily 28. a 29. srpna a Maňák se zajímal hlavně o tvar a druh mraků v závislosti na výšce, dále se zajímal o směr a sílu větrů, včetně tepelného proudění v atmosféře.<sup>188</sup>

Kolem budovy hvězdárny, na konci roku 1936, byla zřízena další meteorologická stanice. Velký podíl na jejím vzniku měl Jaroslav Maňák, který uvažoval o její výstavbě již na začátku 30. let. Protože se výstavba hvězdárny a úprava botanické zahrady v Krumlovských alejích zpozdila, došlo k realizaci až na podzim roku 1936.

Od této chvíle se opět začala provádět souběžná meteorologická pozorování a to na stanici ve Stecherově mlýně a v budově hvězdárny. Mohlo tak dojít k srovnání podnebí v otevřené krajině a ve městě.

Při této příležitosti se nezapomněl Jaroslav Maňák zmínit, že meteorologická služba byla dosud dobrovolná a skoro nehonorovaná,<sup>189</sup> ačkoliv tato služba získávala čím dál tím víc na významu. A to především v hospodářské oblasti, dopravě a výstavbě letišť a měst.

V období německé okupace, od září 1939, byl Jaroslav Maňák internován v koncentračních táborech a o chod stanice se starala jeho manželka Marie Maňáková. Ovšem ne dlouho, protože v roce 1942 byla zatčena i ona se zbylými členy rodiny. Potom až do konce války vedl a zpracovával meteorologické záznamy na Stecherově mlýně Rudolf Jelínek, ředitel škol ve výslužbě.

Po válce a návratu rodiny zpět do Českých Budějovic se opět profesor Maňák ujal vedení stanice, ale kvůli majetkovým sporům se nepodařilo udržet stanici ve mlýně a musel jí co nejdříve přestěhovat. Naštěstí rychle našel nové stanoviště a od prosince 1945 byla stanice umístěna na městské vodárně. Pozorování zde zajišťovala nepřetržitá služba vodárny.

Přestěhováním byla opět narušena homogenita záznamů. Vodárna se nacházela na okraji města a klimatické podmínky se pohybovaly někde mezi oběma předchozími stanovišti.

---

<sup>187</sup> Veškeré tyto náležitosti byly sepsány 24. 8. 1934 v Prohlášení. SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 8, sign. III/2, kart. 1, Prohlášení ze dne 24. 8. 1934.

<sup>188</sup> Tento Maňákův zájem vyplýval z jeho plachtařské činnosti. SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 9, sign. III/3, kart. 1, Žádost o povolení zkušebních povětrnostních letů ze dne 12. 8. 1934.

<sup>189</sup> Roční odměna činila 150 Kč. Blíže F. RADA, *Když se psalo T. G. M.*, s. 153.

Přístrojové vybavení zůstalo téměř stejné, tedy na vysoké úrovni, přesto v roce 1949 došlo k částečné modernizaci přístrojů.<sup>190</sup>

V roce 1958 se profesor Jaroslav Maňák definitivně vzdal meteorologických měření a spravování stanice. Vedení převzal dr. Václav Hlaváč,<sup>191</sup> který zachoval stanici na dosavadním místě a pokračoval dál ve vedení řady meteorologických pozorování.

---

<sup>190</sup> Největším přínosem byl modernizovaný přístroj heliograf, který zaznamenával sluneční svit. Viz *Práce* ze dne 13. 1. 1949.

<sup>191</sup> Václav Hlaváč (1899-1987) pocházel z Týna nad Vltavou a vystudoval Přírodovědeckou fakultu na Karlově univerzitě. Poté se stal expertem na klimatologii a do roku 1948 pracoval jako vědecký pracovník ve Státním meteorologickém ústavu v Praze. Od roku 1948 působil v jižních Čechách a vedl zde meteorologickou stanici v Jivně u Českých Budějovic. Blíže F. VAVRUŠKA, *Podnebí*, s. 10.

## 5. OSOBA JAROSLAVA MAŇÁKA V JINÝCH SPOLCÍCH

### 5.1. JIHOČESKÁ ASTRONOMICKÁ SPOLEČNOST

V Českých Budějovicích působila celá řada amatérských astronomů, kteří pozorovali hvězdné nebe pomocí nejrůznějších přenosných dalekohledů. Mezi nejznámější amatérské astronomy ve městě patřili profesor Franz Weyde, profesor Jaroslav Maňák nebo dr. Karel Vodička. Právě tito nadšenci snili o tom, že jednou i v Českých Budějovicích bude vybudována veřejná hvězdárna.

Sen se začal plnit v říjnu 1928, kdy byl ve městě konečně založen spolek, který sdružoval zájemce o astronomii. Nazýval se Jihočeská astronomická společnost a prvním předsedou se stal ředitel Jirsíkova gymnázia dr. Karel Vodička, který kolem sebe soustředil za pomoci profesora Jaroslava Maňáka další spolupracovníky.

Předseda dr. Vodička si nevybral profesora Maňáka náhodou do nejužšího vedení spolku. Oba dva se znali již pěknou řádku let ze školního prostředí, kde se často setkávali při nejrůznějších poradách apod.

Během první valné hromady byly vytvořeny stanovy spolku, ve kterých se doslova psalo: „*Cílem spolku je sdružit všechny přátele vědy astronomické a věd příbuzných i z kruhů laických ke vzájemné podpoře v pěstování vědy*“.<sup>192</sup> Spolek mohl splnit tento svůj hlavní cíl jen tehdy, když ve městě nebo jeho okolí postaví hvězdárnu. Profesor Jaroslav Maňák navíc prosadil, aby se upustilo od vybudování hvězdářské kopule jako nástavby na škole či jiné veřejné budovy, jak se dělo na ostatních místech v republice.

Tento jeho záměr získal podporu i v nejužším vedení spolku, ve kterém byl mimo jiných i místní stavitel Antonín Kubíček a ten předložil první konkrétní plány pro výstavbu hvězdárny na „zelené louce“.

Profesor Maňák dostal za úkol, od předsedy dr. Vodičky, najít vhodnou lokalitu pro umístění hvězdárny. Hledání mu netrvalo příliš dlouho a za nejvhodnější místo označil nově vzniklou lokalitu u soutoku řeky Vltavy a Malše. Vznikla při regulaci těchto řek a podle profesora Maňáka měla hned několik výhod.

---

<sup>192</sup> SOKA České Budějovice, Fond Archiv města Č. Budějovice, Manipulace 1928-1945, sign. J/6, kart. 11, Stanovy Jihočeské astronomické společnosti k roku 1931.

Nově vzniklá lokalita byla blízko samotného centra města, vanuly zde od západní strany čisté větry ze Šumavy a nacházela se na okraji Krumlovských alejí,<sup>193</sup> a ty pak napomáhaly k odstínění světelného znečištění z města.

Po dlouhých debatách se nakonec nejužší vedení shodlo na této předložené lokalitě u soutoku řek. Předseda Jihočeské astronomické společnosti tak mohl zaslat městské radě dopis, ve kterém žádal o poskytnutí pozemků v této lokalitě pro stavbu hvězdárny.

Městský úřad se začal zabývat touto záležitostí 21. května 1930, ale zároveň musel upozornit členy spolku, že tyto nově vzniklé pozemky prozatím nebyly ve vlastnictví města,<sup>194</sup> a tudíž mohlo dojít ke zpoždění celé výstavby.

Jihočeská astronomická společnost alespoň získala čas na shánění dostatečných finančních prostředků pro plánovanou výstavbu hvězdárny. Její členové pořádali přednášky, filmová představení a během hvězdných večerů a nocí umístili na náměstí Svobody stojan s hvězdářským dalekohledem. Za malý poplatek pak mohli lidé pozorovat oblohu i s odborným výkladem, který ochotně podávali členové společnosti.<sup>195</sup>

V roce 1931 zahájila Jihočeská astronomická společnost, prostřednictvím profesora Maňáka, jednání s Vlastivědnou společností, která byla zastupována dr. Františkem Matoušem.

Společná jednání se týkala lokality u soutoku řeky Vltavy a Malše, o kterou obě uskupení usilovala. Nejenže se v tomto prostoru měla vybudovat hvězdárna, ale Vlastivědná společnost<sup>196</sup> zde zároveň usilovala o založení botanické zahrady. Nakonec se obě společnosti dohodly na vzájemné spolupráci, která vyústila získáním pozemků od města v této lokalitě v průběhu roku.

Ještě před samotnou výstavbou hvězdárny se objevil problém v podobě napadnutí vzhledu budovy. Když Jihočeská astronomická společnost podala žádost Městskému úřadu České Budějovice na schválení plánů výstavby, byl ve schvalovací

---

<sup>193</sup> Více Josef ALBRECHT - Zdeněk KLETEČKA, *Parky a zahrady*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 390.

<sup>194</sup> Čekalo se, až celý proces převedení pozemků do vlastnictví města schválí Zemský úřad. SOKA České Budějovice, Fond Archiv města Č. Budějovice, Manipulace 1928-1945, sign. J/6, kart. 11, Dopis Městského úřadu České Budějovice Jihočeské astronomické společnosti (dále jen JAS) ze dne 30. 5. 1930.

<sup>195</sup> Blíže F. RADA, *Když se psalo T. G. M.*, s. 192.

<sup>196</sup> Celý název zněl: Vlastivědná společnost jihočeská při městském muzeu v Českých Budějovicích.



komisi zastoupen i Klub za staré Budějovice,<sup>197</sup> který nesouhlasil jak se vzhledem tak i s umístěním budovy hvězdárny. Jeho předseda profesor Adolf Träger doslova řekl: „*Stavba hvězdárny by hyzdila pohled na vodní hladinu soutoku*“<sup>198</sup> a raději navrhoval umístit budovu na Schillerův ostrov. I přes tuto námitku byl nakonec původní návrh výstavby hvězdárny schválen a městský úřad vydal 7. dubna 1931 stavební povolení ke stavbě hvězdárny v Krumlovských alejích.

Na jaře roku 1934 byla hrubá stavba dokončena a předseda dr. Vodička požádal stavební odbor městského úřadu o kolaudaci hvězdárny.<sup>199</sup> Samotná kolaudace proběhla 11. července za účasti Jaroslava Maňáka, Karla Vodičky, stavitele Antonína Kubíčka a za stavební odbor byl přítomen Antonín Libienfeld.<sup>200</sup>

Byl shledán pouze malý nedostatek v podobě nedokončeného zábradlí na hlavním schodišti, který byl však odstraněn hned v následujícím týdnu.

Aby mohla Jihočeská astronomická společnost vybavit hvězdárnu nejrůznějšími astronomickými přístroji, potřebovala získat další finanční zdroje. Proto profesor Maňák navrhl, že by se mohlo začít spolupracovat s Komitétem pro udržování Háječku.<sup>201</sup>

Ten totiž pořádal v parku Háječek nejrůznější kulturní akce pro obyvatele města, a tak bližší spolupráce by mohla zajistit nové finanční zdroje pro prázdnou pokladnu Jihočeské astronomické společnosti.

Celý tento Maňákův návrh na spolupráci byl skutečně prosazován a nebránil se mu ani Komitét. Nakonec to dopadlo tak, že spolky se ke konci roku 1934 sloučily a veškerou činnost Komitétu převzala Jihočeská astronomická společnost.<sup>202</sup>

Na podzim roku 1934 se uskutečnila první astronomická výstava pro veřejnost v budově hvězdárny. Bohužel na tuto výstavu dlouho nenavázala další podobná činnost, protože se vedení Společnosti rozhodlo vrhnout veškeré své síly a finanční prostředky na získání přístrojového vybavení pro hvězdárnu, které bylo nutné pro její další rozvoj.

---

<sup>197</sup> Tento klub vznikl v roce 1912 a původně se nazýval Klub přátel Českých Budějovic. Největší vliv na rozvoj města měl Klub po roce 1918, kdy jeho předsednictvu stál v čele Adolf Träger. Více Karel PLETZER, *Klub přátel Českých Budějovic*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 225.

<sup>198</sup> SOKA České Budějovice, Fond Archiv města Č. Budějovice, Manipulace 1928-1945, sign. J/6, kart. 11, Jihočeský zpravodaj – Proč nedošlo letošního roku ke stavbě hvězdárny v Č. Budějovicích?

<sup>199</sup> Dr. Karel Vodička v dopise oznámil, že stavba bude dokončena v polovině května. Tamtéž, Dopis JAS Městskému úřadu České Budějovice ze dne 27. 3. 1934.

<sup>200</sup> Tamtéž, Dopis Městského úřadu České Budějovice JAS ze dne 31. 7. 1934.

<sup>201</sup> Park Háječek se nachází dodnes v prostoru bývalého Krumlovského rybníka, který byl v roce 1802 vypuštěn a vysušen. Více J. ALBRECHT – Z. KLETEČKA, *Parky*.

<sup>202</sup> Splynutím těchto dvou spolků se zabýval Městský úřad České Budějovice a konkrétně dr. Mencl, který se znal velmi dobře s prof. Maňákem. SOKA České Budějovice, Fond Archiv města Č. Budějovice, Manipulace 1928-1945, sign. J/6, kart. 11, Zpráva o splynutí JAS s Komitétem pro udržování Háječku ze dne 13. 4. 1934.

Během tohoto složitého období se začaly navíc v tisku množit útoky na Jihočeskou astronomickou společnost a její členy, a to hlavně ze strany Klubu za staré Budějovice. Ten nejvíce vytykal samotné umístění hvězdárny a dále pak malou osvětu na poli astronomickém ze strany členů Společnosti.

V důsledku této kritiky začaly vznikat problémy i uvnitř samotné Společnosti a dokonce se zde objevily hlasy některých členů, které mluvily o neschopnosti dokončení celé hvězdárny.

Přes všechny tyto neshody a problémy byla stavba, včetně interiérů a přístrojového vybavení, úspěšně dokončena a 14. listopadu 1937 mohla být Lidová hvězdárna Štefánikova v Českých Budějovicích slavnostně otevřena. Stalo se tak za obrovské účasti místních obyvatel, kteří se chtěli podívat do útrob jedné z prvních hvězdáren na území Československa.

Hvězdárna se mohla chlubit zrcadlovým dalekohledem typu Cassegrain,<sup>203</sup> který patřil mezi největší dalekohledy u nás a byl umístěn v kopuli o průměru 5 metrů na střeše hvězdárny. V budově bylo také zřízeno astronomické muzeum<sup>204</sup> a velký přednáškový sál. Celkové náklady na výstavbu hvězdárny včetně vybavení se vyšplhaly přibližně na 500 000 Kč.

Jihočeská astronomická společnost tak konečně zahájila činnost ve vlastních prostorách a její členové se mohli začít naplno věnovat popularizaci astronomie ve městě.

Krátce po okupaci republiky, v polovině roku 1939, byla hvězdárna obsazena německým letectvem, které využívalo veškeré vybavení pro plánování svých leteckých akcí na jihu Čech. Během války bylo z velké části zničeno vnitřní zařízení a některé cenné přístroje se ztratily úplně.

Na podzim roku 1945 obnovila Jihočeská astronomická společnost svou činnost, ovšem ve značně proměněném složení vedení. Předseda dr. Karel Vodička ani profesor Jaroslav Maňák se po válce již nevrátili do svých předchozích funkcí.

Nezbývalo tedy nic jiného, než na podzim roku 1945 svolat mimořádnou valnou hromadu, na které se zvolilo nové vedení. Předsedou spolku se stal profesor Bohumil Polesný, ten navázal na činnost předchozího vedení a započal další část historie českobudějovické hvězdárny.

---

<sup>203</sup> Jednalo se o zrcadlový dalekohled typu Cassegrain 310/4000 mm na paralaktické montáži s elektrickým synchronním motorem z dílny ing. Viktora Rolčíka z Prahy. Více Jana TICHÁ, *Astronomie mezi Vltavou a Malší*, Říše hvězd 73, 1992, č. 12, s. 20.

<sup>204</sup> Sběrka patřila papírníkovi Janu Zinkovi, který vyučoval astronomii. Tamtéž.

## 5. 2. SVAZ PRO OCHRANU ČISTOTY VODY VLTAVY A JINÝCH VEŘEJNÝCH VOD

Před založením tohoto spolku existovala tzv. Jednota povltavská,<sup>205</sup> která vznikla už v roce 1902 a zabývala se splavněním středního toku řeky Vltavy z Českých Budějovic do Prahy. Mimo této hlavní činnosti se Jednota zabývala i stavem znečištění vody v řece. Právě v této činnosti na Jednotu povltavskou navázal Svaz pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod.

Svaz byl založen 1. července 1932 v kavárně U Volbrechtů. Prvním předsedou byl zvolen dr. Karel Chochola<sup>206</sup> a místopředsedou se stal dr. Vlastislav Zátka.<sup>207</sup> Po volbě nejužšího vedení byly stanoveny hlavní cíle Svazu.

Jednalo se především o zavedení stálé kontroly čistoty řeky Vltavy. Podle dr. Zátky měli kontrolu čistoty zajišťovat tzv. důvěrníci, kteří by se pohybovali na předem vytipovaných místech podél břehu řeky.<sup>208</sup>

Během podzimní schůze Svazu byl do správního výboru navržen i profesor Jaroslav Maňák, o jehož členství velmi stál předseda dr. Chochola. O profesoru Maňákovi bylo totiž známo, že se již řadu let věnuje soukromému pozorování čistoty vody v řece.<sup>209</sup>

Po přijetí kandidatury ze strany pana profesora už nic nebránilo jeho zvolení do správního výboru, byl zvolen 17. října 1932. Ihned po svém zvolení poděkoval členům výboru za vyjádření důvěry v jeho osobu a zároveň přislíbil poskytnutí svých údajů o stavu čistoty řeky ve prospěch Svazu. V průběhu této volby ještě stihl předseda

---

<sup>205</sup> Více Jiří DVORÁK, *Vzpomínka na devadesáté výročí „projížďky po Vltavě z Českých Budějovic do Prahy v květnu 1903“*, Jihočeský sborník historický 62, 1993, s. 220-221.

<sup>206</sup> Karel Chochola (1893-1942) byl český architekt, který působil jako profesor na Stavební průmyslové škole v Českých Budějovicích. Byl představitelem jihočeské funkcionalistické architektury, který soustředil svou činnost ve 20. a 30. letech 20. století na oblast bydlení a veřejných staveb. Jako účastník protinacistického odboje byl v roce 1942 popraven. Více Radko CHODURA, *Chochola Karel*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 183. Dále SOKA České Budějovice, Fond Svaz pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod, Knihy, inv. č. 1, kart. 1, Kniha zápisů schůzí výboru, nestránkováno.

<sup>207</sup> Vlastislav Zátka (1887-1962) syn Augusta Zátky, politický činitel v Českých Budějovicích. Vystudoval právnickou fakultu pražské univerzity. Byl také předsedou správní rady Městského muzea. Blíže Leoš NIKRMAJER, *Zátkové*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 634.

<sup>208</sup> Zpočátku byly vytipované lokality v okolí Vyššího Brodu, Českého Krumlova a Českých Budějovic. Viz SOKA České Budějovice, Fond Svaz pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod, Knihy, inv. č. 1, kart. 1, Kniha zápisů schůzí výboru, nestránkováno.

<sup>209</sup> Tato jeho aktivita souvisela s tím, že matka manželky vlastnila Stecherův mlýn, který byl závislý na vodě z řeky Vltavy. Jak ve smyslu zdroje energie, tak užití vody v samotném provozu mlýna.

Svazu oznámit, že pro oblast Českého Krumlova byl již vybrán první důvěrník pro stálou kontrolu čistoty vody.

Na začátku roku 1933 se členové Svazu pustili do práce a během jarních měsíců provedli na horním toku Vltavy projížďku na lodi, kvůli hledání vhodných lokalit pro úřední měření hodnot znečištění v řece.

Byl tu ale ještě jeden drobný problém. Aby mohl začít sběr dat o znečištění řeky, potřeboval Svaz získat přístup do tzv. vodních knih.<sup>210</sup> Tímto úkolem byl pověřen profesor Maňák, který záhy zjistil, že přístup k údajům ve vodních knihách je velmi komplikovaný. Knihy totiž nebyly volně přístupné veřejnosti. Proto se obrátil na komisaře Okresního úřadu v Českých Budějovicích ing. Rubína, který zároveň vykonával funkci vodohospodářského státního technika pro několik okresů najednou a měl tak přístup k vodním knihám těchto okresů.

Po vyřešení problému se získáním potřebných údajů z vodních knih se členové Svazu konečně pustili do měření škodlivých látek v řece. První výsledky byly velmi znepokojivé. Ve sledovaném úseku mezi Frymburkem a Českými Budějovicemi splňoval pouze jeden dílčí úsek limity stanovené pro znečištění vody. Jednalo se o část řeky mezi Frymburkem a Lipnem. Zbylá část řeky byla již silně znečištěna, a to především v oblasti papírny bratří Poráků v Loučovicích a papírny Spiro, která se nacházela kousek od Českého Krumlova. Ve zprávě Svazu pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod se doslova píše: „*V těchto místech lze řeku Vltavu definovat spíše jako kanál odvádějící odpadní vody z přilehlých papíren*“.<sup>211</sup> Toto znečištění se dokonce projevovalo ještě v Českých Budějovicích, které byly vzdáleny od zdroje znečištění přibližně 30 km. Ale i samotné České Budějovice patřily mezi největší znečišťovatele vody v řece.<sup>212</sup>

Po těchto prvních zjištěních se členové Svazu rozhodli na schůzi, která se konala v květnu 1934, že musí rychle zareagovat na tuto vážnou situaci. Profesor Maňák vystoupil během schůze se dvěma návrhy. První se týkal navázání kontaktu s místním

---

<sup>210</sup> Vodní knihy byly zřizovány v návaznosti na zemský vodní zákon č.71 s.z. ze dne 28. 8. 1870 u vodoprávních, tj. okresních úřadů. Byly v nich vedeny vodoprávně udělená práva k užívání vody a schválené úpravy toků. Jejich součástí byly rejstříky, sbírka listin a přehledná mapa příslušného povodí. Vodní knihy nepatřily mezi veřejné knihy, byly pouze orientační pomůckou. Více Ústřední archiv zeměměřičství a katastru.

<sup>211</sup> Viz SOkA České Budějovice, Fond Svaz pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod, Knihy, inv. č. 1, kart. 1, Kniha zápisů schůzí výboru, nestránkováno.

<sup>212</sup> V této době měly České Budějovice již něco kolem 60 tisíc obyvatel, kteří znečišťovali řeku díky splaškovým a odpadním vodám. Blíže Jan HONNER – Josef GRULICH, *Obyvatelstvo*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 365.

rybářským spolkem, který mohl Svazu poskytnout další doplňující informace o stavu znečištění řeky, a druhý návrh se pak týkal zveřejnění zjištěných informací o stavu znečištění řeky. Dokonce profesor Maňák navrhl, že sám napíše několik článků do novin, aby se lidé dozvěděli, jaký je stav znečištění vody ve Vltavě.<sup>213</sup> Všechny tyto návrhy byly na schůzi schváleny.

V průběhu roku se navíc rozhořel spor mezi Svazem a Zemským úřadem, konkrétně oddělením vrchního rady dr. Raddy. Svaz totiž po květnové schůzi začal ihned jednat a na prokazatelně největšího znečišťovatele řeky, papírnu Spiro, uvalil tzv. vodoprávní řízení. To znamenalo, že Zemský úřad měl učinit takové kroky, aby se zabránilo dalšímu zamořování vody v řece škodlivými látkami.

Toto řízení probíhalo velmi pomalu a profesor Maňák si v jeho průběhu na příliš pomalý postup úřadu několikrát stěžoval. Přesto nic nezmohl a prvních výsledků se dočkal až v roce 1936.

Z rozhodnutí Zemského úřadu měla být vybudována v Pečkovském mlýně, kde sídlila papírna Spiro, nádrž na zachytávání odpadní vody z výroby celulózy. Chemicko-technologický znalec papíren s tímto rozhodnutím souhlasil. Nicméně Svaz pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod se vyjádřil k tomuto rozhodnutí značně skepticky, protože nádrž byla příliš malá a navíc vůbec neřešila problém s vypouštěním odpadních vod z ostatních provozů v papírně.<sup>214</sup> Problém tak zůstal i nadále nevyřešen.

V dubnu 1936 došlo ke změně ve vedení Svazu, protože novým předsedou se stal profesor Jaroslav Maňák. Krátce po svém zvolení naznačil směr dalšího ubírání Svazu a jeho hlavním cílem bylo vytvoření publikace, ve které by se zveřejnila svazová činnost.

Tento plán se mu podařilo zrealizovat v dalším roce, kdy Svaz vydal ze svých prostředků publikaci: „*Studie o znečištění vody horní Vltavy*“.<sup>215</sup> Publikace byla nabízena za libovolnou peněžitou částku nejhrůznějším institucím a podnikům, které měly nějakou spojitost s Vltavou.

---

<sup>213</sup> Prof. Maňák skutečně napsal několik článků do novin a časopisů, např. Jaroslav MAŇÁK, *O zdravý vzduch a zdravou vodu*, Jihočeské listy ze dne 28. 1. 1931 nebo Jaroslav MAŇÁK, *Ochrana vody Vltavy*, Technický jih 9, 1936, č. 7, s. 50.

<sup>214</sup> Viz SOkA České Budějovice, Fond Svaz pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod, Valné hromady, inv. č. 3, kart. 1, Zpráva o činnosti přednesená na valné hromadě 19. 3. 1937.

<sup>215</sup> Celkem bylo v roce 1937 vydáno 500 ks této studie a celkové náklady činily 20 736 Kč. Více SOkA České Budějovice, Fond Svaz pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod, Kniha, inv. č. 1, kart. 1, Kniha zápisů schůzí výboru, nestránkováno.

V tomto období se navíc Svaz snažil zlepšit své přístrojové vybavení, které bylo již zastaralé. Profesoru Maňákovi se podařilo najít výhodnou koupi přístroje na měření kyselosti vody v řece. Přístroj zakoupil pro Svaz u pražské firmy Čížek za 600 Kč a zkušební měření provedl na Stecherově mlýně.

Tímto však činnost Svazu nekončila. Začal totiž spolupracovat s Ministerstvem zemědělství na projektu, který se týkal zřízení retenční nádrže na horní Vltavě. Nádrž měla být vybudována někde mezi Frymburkem a Loučovicemi a sloužila by k zadržení každoročních jarních záplav.<sup>216</sup>

Svaz se také podílel na stavbě Trilčova jezu<sup>217</sup> v Českých Budějovicích, který byl postaven kvůli regulaci řeky Vltavy ve městě. Na jeho stavbě se podílel ing. Trilč a dr. Karel Chochola, jenž byl architektem celého díla. Oba dva byli zároveň členy správního výboru Svazu.

Poslední předválečná valná hromada Svazu pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod se uskutečnila 3. března 1939, kde bylo usneseno, že činnost Svazu bude po dobu politické nejistoty dočasně pozastavena.

Svaz obnovil svou činnost až po osmi letech. Důvodem obnovení bylo, že obce z oblasti horní Vltavy si začaly opět stěžovat na nadměrné znečištění řeky kaly, chlórem, louhem a sírou. Situace byla tak vážná, že i českobudějovická vodárna, která stála na břehu Vltavy, čerpala raději vodu z řeky Malše pomocí 1 km dlouhého potrubí. Obdobné problémy měl i Český Krumlov.

Profesor Jaroslav Maňák vyslyšel hlasy obcí a na 16. února 1947 svolal valnou hromadu Svazu, kam pozval všechny dřívější členy. Na valné hromadě se shrnula předválečná činnost a bylo zde také vzpomenuo jméno dr. Karla Chocholy, prvního předsedy Svazu, který za války zemřel. Následně byly provedeny volby do správního výboru. Předsedou byl opět zvolen profesor Maňák. Ten ihned po skončení jednání zaslal dopis Úřadu národní bezpečnosti v Českých Budějovicích, kde nahlásil složení výboru a obnovení činnosti Svazu. Mezi nejvýznamnější členy nově zvoleného výboru patřil ing. Rambousek, který byl zároveň ředitelem Českého akciového pivovaru v Českých Budějovicích.

---

<sup>216</sup> Dalším důvodem vybudování nádrže byl i předpokládaný zdroj elektrické energie. Ve 30. letech se inženýři Zemského úřadu zabývali projektem nádrže, která měla být umístěna do prostoru osady Lipno. Druhá světová válka však plány na výstavbu překazila a teprve v roce 1948 vznikla nová studie, která byla základem pro projekt celého vodního díla. Jeho stavba byla zahájena v roce 1952. Blíže Václav DOLEJŠÍ, *Elektrárna Lipno – dílo druhé pětiletky – slaví 40 let*, MF Dnes ze dne 6. 11. 1999.

<sup>217</sup> Viz Jiří HEŘMAN, *Jezy*, in: Encyklopedie Českých Budějovic, České Budějovice 2006<sup>2</sup>, s. 189.

Po obnovení činnosti nezačal Svaz řešit problémy na řece Vltavě, jak se podle stížností dalo očekávat, ale na řece Malši. Profesor Maňák se tak rozhodl, protože Malše patřila ještě před válkou mezi čisté řeky. Během válečného období se však mnohonásobně zvýšila výroba ve strojírenském podniku Motor Union ve Velešíně a tento podnik se stal hlavním nebezpečím pro čistotu vody v řece.

Proto bylo ze strany Svazu na podnik uvaleno vodoprávní řízení a to donutilo vedení podniku zasednout k jednacímu stolu, kde se měla celá situace vyřešit. Výsledkem řízení byla taková opatření, která měla výrazně snížit vypouštění odpadních vod do řeky, aniž by se musela snížit výroba.<sup>218</sup>

Na začátku roku 1949, těsně před novou volbou vedení Svazu, zvažoval profesor Maňák, že již nebude kandidovat na post předsedy kvůli svému stáří. Nakonec na tuto funkci kandidoval, protože se nenašel nikdo další, kdo by jí chtěl zastávat. V květnu tak byl profesor Maňák zvolen předsedou na další rok.

V tomto období vykazuje Svaz jen minimální činnost a vše vyvrcholí v roce 1951, kdy se konala 4. února valná hromada. Byla vlastně poslední, protože předseda Maňák navrhl u této příležitosti rozpuštění Svazu pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod. Důvod tohoto rozhodnutí byl zcela zřejmý, úkoly Svazu totiž postupně přebíral Krajský národní výbor v Českých Budějovicích, konkrétně vodohospodářský referát.

Členové valné hromady se skutečně usnesli na rozpuštění a zbylé jmění spolku bylo převedeno na Poříční svaz rybářský pro povodí Vltavy a Malše, který úzce spolupracoval se Svazem již před válkou.<sup>219</sup>

Na závěr celé schůze pak přítomní členové poděkovali profesoru Maňákovi za jeho dlouholeté vedení Svazu.

---

<sup>218</sup> Bohužel se mi nepodařilo zjistit, o jaká konkrétní opatření se mělo jednat. Ve fondu Svazu pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod se nenachází výsledek těchto jednání.

<sup>219</sup> Jednalo se o 800 Kčs. Viz SOkA České Budějovice, Fond Svaz pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod, Valné hromady, inv. č. 3, kart. 1, Dopis prof. Maňáka Poříčnímu svazu rybářskému pro povodí Vltavy a Malše ze dne 30. 3. 1951.

### 5. 3. JIHOČESKÝ AUTOKLUB

Jihočeský autoklub byl založen v roce 1925 a jeho hlavním posláním bylo sdružit majitele motorových vozidel na jihu Čech.<sup>220</sup> Dále zajišťoval rozvoj a dobrý stav silnic pro neustále se rozšiřující počty automobilů.

Necelý rok po založení Autoklubu vznikla i tzv. motosekce, která sdružovala pouze majitele motocyklů.<sup>221</sup> Hlavním iniciátorem vzniku motosekce byl profesor Jaroslav Maňák, sám velký motocyklový nadšenec. Není proto divu, že byl i předsedou této sekce a I. místopředsedou byl Maňákův dlouholetý přítel ing. Karel Moudrý.

Hned od svých počátků v klubu vyvíjel Jaroslav Maňák velké úsilí na zlepšení okresních silnic. Nejvíce mu vadilo, že při rozvoji okresních silnic byla dána přednost středočeským a severočeským oblastem, a to přesto, že v jižních Čechách prokazatelně zaznamenal automobilismus obrovský rozvoj a silnice nestačily jeho růstu. Navíc úprava silnic, když už nějaká byla, směřovala směrem od Prahy k hranicím. Maňák se však domníval, že postup by měl být zcela opačný a zdůvodňoval to takto: „*Cizinci ze sousedních států pak nebudou odrazení špatným stavem komunikací.*“<sup>222</sup>

Proto Jaroslav Maňák usiloval o vytvoření zvláštní komise, do které by se přizvali odborníci a ti by se starali o další rozvoj komunikací v kraji. Především navrhoval spolupráci Jihočeského autoklubu s Národohospodářským sborem jihočeským<sup>223</sup> a Technicko-hospodářskou jednotou.

První společná porada těchto organizací se konala 20. února 1932 v hotelu Zvon v Českých Budějovicích.<sup>224</sup> Za Jihočeský autoklub se porady zúčastnil jeho předseda dr. Hartman a motosekci zastupoval profesor Maňák. Národohospodářský sbor jihočeský zastupoval poslanec Beran a za Technicko-hospodářskou jednotu byl přítomný ing. Bernard.

---

<sup>220</sup> Autoklub sídlil v Českých Budějovicích, ale měl i své odbočky v Jindřichově Hradci, Vodňanech a Pelhřimově. Od roku 1931 měl ustálený počet svých členů na čísle 243. Viz Věstník Jihočeského autoklubu 5, 1932, č. 1, s. 1.

<sup>221</sup> Za členství v Autoklubu se platilo ročně 200 Kč a v motosekci činil poplatek 75 Kč ročně. Více Tamtéž.

<sup>222</sup> Více SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 5, sign. III/1, kart. 1, Poměry v jihočeském motorismu.

<sup>223</sup> Toto hnutí navazovalo na některé pozůstatky ještě z doby před první světovou válkou. Jednalo se hlavně o spolek pokrokové mladé inteligence pro kraj Písecký – Prácheň. Od roku 1907 byl zřízen národohospodářský odbor a v roce 1911 byl odbor přeměněn v Národohospodářský sbor jihočeský. Hlavním úkolem sboru byl hospodářský rozvoj jižních Čech. Podrobněji Jiří DVOŘÁK, *K problematice vzniku, vývoje a zániku Národohospodářského sboru jihočeského (1925-1941)*, Jihočeský sborník historický 63, 1994, s. 133.

<sup>224</sup> Blíže Věstník, s. 3.



Jednání se zúčastnili i zástupci města v podobě samotného starosty dr. Dlouhého a celou vyjednávací skupinu pak uzavíral přednosta správy okresních silnic ing. Doskočil.

Z programu jednání bylo zřejmé, že největší důraz byl kladen na rozvoj automobilové dopravy a stávajících komunikací na jihu Čech, díky němuž mělo dojít i ke zlepšení samotného hospodářství. Na závěr jednání pak byl zvolen předseda této komise a tím se stal starosta dr. Albín Dlouhý.

Nastala tak zvláštní situace, kdy hlavním organizátorem v Jihočeském autoklubu byl člen, který ani nebyl v nejužším vedení spolku. Předseda Autoklubu tak několikrát nabízel profesoru Maňákovi místo v nejužším vedení, ale ten vždy s díky odmítl a zůstal pouze ve vedení motosekce Autoklubu.

Velký problém, který musel řešit Jihočeský autoklub a tedy i Jaroslav Maňák, byla dopravní situace v Českých Budějovicích. V roce 1931 bylo v českobudějovickém okrese 1084 automobilů<sup>225</sup> a téměř všechny jezdily v Českých Budějovicích. Obrovský nárůst automobilové dopravy ve městě měl za následek zablokování mnohých ulic a celou řadu nehod. Oběťmi nehod byli velmi často i chodci, a proto se profesor Maňák rozhodl vychovávat řidiče automobilů i chodce, aby se nehodám předcházelo. Pořádal se svými spolupracovníky nejrůznější přednášky a filmová představení<sup>226</sup> a na nich ukazoval modelové dopravní situace. Zdůrazňoval, že automobil je: „*Přepychový moderní dopravní prostředek stříkající bezohledně bláto na chodce, a proto se musí umět ovládat*“.<sup>227</sup>

Orientaci v samotném automobilismu pak komplikoval fakt, že rok co rok docházelo k velkým změnám v zákonech a nařízeních, ve kterých se i odborníci těžko vyznali.

Když se Jaroslav Maňák stal v roce 1931 předsedou českobudějovického Aeroklubu, začal díky svému členství v Jihočeském autoklubu prosazovat zlepšení litvínovické silnice, která se měla stát hlavní spojovací komunikací mezi městem a zamýšleným letištěm v Plané. Celá rekonstrukce měla být hotova do dvou let,

---

<sup>225</sup> V roce 1931 bylo v okrese České Budějovice 1084 automobilů, v roce 1933 jich bylo 1475 a v roce 1938 již na 2100. Více Státní oblastní archiv Třeboň (dále jen SOA Třeboň), Fond NSJ, 174, IV A - 1a, kart. č. 37, Doprava – Všeobecné a společné záležitosti komunikační 1926-1939, Jihočeský dopravní plán, Počet motorových vozidel podle stavu.

<sup>226</sup> První filmové představení bylo v roce 1932 v kině Hvězda v Českých Budějovicích. Viz Věstník, s. 25.

<sup>227</sup> Blíže SOKA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 11, sign. IV/1, kart. 1, Automobil na kozách.

což se bohužel nepodařilo z důvodu nedostatku financí. Rekonstrukce byla dokončena až v roce 1936.

Jaroslav Maňák vyvíjel tuto činnost, protože předpokládal, že se letecká doprava v blízké budoucnosti stane jednou z hlavních složek dopravy kvůli své spolehlivosti a rychlosti.

Maňák nebyl pouze předsedou motosekce, ale zároveň stál i v čele sportovní komise Jihočeského autoklubu. Organizoval tak nejrůznější sportovní akce a závody. První závod, který byl jím organizován, se konal v roce 1928 a jednalo se o vytrvalostní jízdu automobilů a motocyklů po jižních Čechách.<sup>228</sup> Během tohoto závodu byl Maňák hlavním sportovním komisařem a časoměřičem. Závod měl hlavně propagační účely.

To samé platí i o Zimní soutěži, kterou opět pořádal Jihočeský autoklub v čele s Jaroslavem Maňákem v roce 1932. Jednalo se o závod do vrchu a zvítězil ten, kdo nejrychleji vyjel na Hlincovu horu.<sup>229</sup> Po skončení soutěže se závodníci se svými automobily přesunuli do Českých Budějovic, kde na náměstí Svobody vystavovali své závodní stroje.

Zimní soutěž byla poslední věcí, kterou organizoval Jaroslav Maňák jako předseda sportovní komise. V dubnu 1932 se totiž vzdal této funkce z rodinných důvodů. Ve vedení ho pak nahradil ing. Jan Koutek, který ihned po svém zvolení poděkoval Jaroslavu Maňákovi za odvedou práci pro komisi a zároveň vyslovil přání, aby se někdy v budoucnu vrátil zpět.

To se ovšem už nikdy nestalo a Jaroslav Maňák postupně utlumoval svou činnost v Jihočeském autoklubu. Hlavním důvodem bylo jeho předsednictví v Aeroklubu, kterému se věnoval opravdu naplno.

Přesto se účastnil nejrůznějších soutěží pořádaných Jihočeským autoklubem, ale už jen jako závodník. Dokonce ještě v roce 1947 ve svých šedesáti šesti letech

---

<sup>228</sup> Start závodu byl 23. 9. 1928 v 10 hodin v Písku a závod pokračoval dále po trase Strakonice, Vimperk, Lenora, Volary, Prachatice, Vodňany, České Budějovice, Třeboň, Jindřichův Hradec, Pelhřimov, Tábor a končil v Písku. Více SOA Třeboň, Fond NSJ, 174, IV A - 1a, kart. č. 37, Doprava – Všeobecné a společné záležitosti komunikační 1926 – 1939, Jihočeský dopravní plán, Automobilový sport – závody.

<sup>229</sup> Závodu se zúčastnila vozidla s cizími závodníky, ale bohužel se nikde nedochovala startovní listina nebo alespoň nějaký seznam účastníků závodu. Hlincová Hora je obec ležící necelých 6 km východně od Českých Budějovic a na západ od vesnice se nachází stejnojmenný kopec Hlincová hora.

závodil v jednodenním závodě kolem Českých Budějovic se startovním číslem devět na soukromém motocyklu Jawa Robot.<sup>230</sup>

---

<sup>230</sup> Jawa 100 byla představena v roce 1937 na Pražském veletrhu. Propagační oddělení Jawy mělo zajímavý nápad, vypsát pro návštěvníky veletrhu soutěž na jméno malého motocyklu. Porota se nakonec rozhodla pro název Robot. Jawa Robot měla vzduchem chlazený jednoválcový dvoutaktní motor o objemu 98,8 cm<sup>3</sup>. První rok výroby stál Robot 2 790 Kč. Blíže Alois PAVLŮSEK, *Jawa*, Brno 2007, s. 123.

## ZÁVĚR

Tato diplomová práce si kladla za cíl přiblížit osobnost Jaroslava Maňáka, proto jsem se snažil na předešlých stránkách vytvořit a předložit první ucelený obraz této osobnosti, jelikož se dodnes nedočkala žádné celistvé publikace.

Mnoho lidí zná nejnižší naměřenou teplotu na našem území – 42,2 °C, ale že jí naměřil Jaroslav Maňák, ví už málokdo.

Ovšem to není jediná věc, o kterou se zasloužil. Nejenže se zabýval meteorologií, v dnešní době čím dál tím víc skloňovanou vědou, ale nesmíme opomenout jeho neúnavnou propagátorskou činnost na poli leteckém, která vyústila výstavbou letiště v Plané u Českých Budějovic. Dále bychom neměli zapomenout na jeho zásluhy během výstavby českobudějovické hvězdárny a nebyla mu cizí ani ochrana přírody.

Jaroslav Maňák totiž podnikl skutečně první kroky k moderní ochraně čistoty vody v řece Vltavě. Dnes bychom řekli, že se zabýval ekologickou problematikou.

Troufám si tvrdit, že jen z tohoto krátkého nastínění hlavních zájmů je zřejmé, o jak univerzální osobnost se jednalo. Důležité ale je, že tento široký zájem o nejrůznější problematiku nebyl na škodu, spíše naopak. Jaroslav Maňák dokázal řešit problémy z univerzálního pohledu, který nám dnes mnohdy chybí.

O jeho profesionalitě svědčí mnoho odborných příspěvků v Technickém jihu, ale i celá řada novinových článků v regionálním tisku. Vždy se totiž snažil o zapojení veřejnosti do řešení problémů.

Jediné vědecké dílo, které za celý svůj život Jaroslav Maňák napsal, se zabývá problematikou podnebí v Českých Budějovicích a jeho okolí.<sup>231</sup> Zde vidíme, jak současnou problematikou se autor zabýval, navíc se v dnešní době tato problematika stává čím dál tím víc aktuální. Musíme si ale uvědomit, že Jaroslav Maňák se tímto tématem zabýval již v roce 1932.

V první řadě jsem se musel vypořádat s početným omezením pramenů osobní povahy, z tohoto důvodu je soukromému životu v práci věnována menší část a hlavní část práce spočívá v bohaté veřejné činnosti Jaroslava Maňáka.

Podobný problém vyvstal v průběhu mého bádání i během psaní kapitoly *Letecká linka mezi Prahou a Českými Budějovicemi*. V této části jsem se musel

---

<sup>231</sup> Jaroslav MAŇÁK, *Podnebí města Českých Budějovic, Část I. a II.*, České Budějovice 1932.

vyrovnat s faktem, že v průběhu mého bádání bylo uzavřeno Národní technické muzeum z důvodu dlouhodobé rekonstrukce a další nedostatek spatřuji v poměrně malém množství literatury, která by se touto problematikou zabývala.

Tento problém se mi však podařilo do značné míry odstranit díky studiu archivních materiálů. Pro doplnění tématu jsem využil i novinové články, ovšem ty skrývaly řadu nebezpečí, a proto jsem je musel podrobit přísné kritice.

Troufám si tvrdit, že tato práce by se mohla stát určitým východiskem ke studiu spolkového života za první republiky v Českých Budějovicích, protože osoba Jaroslava Maňáka nám pomocí svého členství nabízí přístup do celé řady spolků.

Zároveň ale přináší i mnoho zajímavých a dosud velmi málo probádaných témat, jako jsou dějiny meteorologie a ekologie. Z tohoto důvodu by mohly na tuto práci navázat studie, které by se meteorologií a ekologií zabývaly z komplexního hlediska.<sup>232</sup>

Jsem si plně vědom, že diplomová práce plně nevyčerpala a ani nemohla zcela vyčerpat možnosti tématu. Je především prvním pokusem o vytvoření obrazu života a veřejné činnosti Jaroslava Maňáka, člověka zcela zaujatého moderní technikou, zároveň však muže usilujícího o udržení kvality krajiny a života v ní.

---

<sup>232</sup> V současné době existuje pouze jediné komplexní dílo, které se zabývá dějinami meteorologie. Karel KRŠKA – Ferdinand ŠAMAJ, *Dějiny meteorologie v českých zemích a na Slovensku*, Praha 2001.

## POUŽITÉ PRAMENY A LITERATURA

### PRAMENY ARCHIVNÍ

#### Státní oblastní archiv Třeboň

Fond Národohospodářský sbor jihočeský

#### Státní okresní archiv České Budějovice

Fond Archiv města Č. Budějovice, Manipulace 1928-1945

Fond Státní reálné gymnázium České Budějovice

Fond Svaz pro ochranu čistoty vody Vltavy a jiných veřejných vod

Fond Zátkovo státní reálné gymnázium České Budějovice

Osobní fond Jaroslava Maňáka

Výroční zprávy – C. k. česká vyšší reálka v Č. Budějovicích 1911-1912

– Státní reformní reálné gymnázium v Č. Budějovicích 1923-1924,  
1930-1931, 1938-1939

#### Archiv Jihočeského muzea

Fond Regionálně letecko–historická společnost

### PRAMENY VYDANÉ

#### Dobový tisk

Budweiser Zeitung 1929

Civilní letectví 1946

Hlas lidu 1947

Jihočeské listy 1929-1931, 1933, 1935-1936, 1939

Jihočeské slovo 1934, 1939

Práce 1949

Slovo jižních Čech 1947

Technický jih 1936-1937

Věstník Jihočeského autoklubu 1932

## ENCYKLOPEDIIE

*Encyklopedie Českých Budějovic*, České Budějovice 2006<sup>2</sup>.

*Encyklopedie Diderot 1*, Praha 1996.

*Encyklopedie Diderot 2*, Praha 1997.

## LITERATURA

*Aeroklub České Budějovice 1923 – 1988*, České Budějovice 1988.

BENEŠ, P., *Naše první křídla*, Praha 1955.

DOLEJŠÍ, V., *Elektrárna Lipno – dílo druhé pětiletky – slaví 40 let*, MF Dnes ze dne 6. 11. 1999.

DŘEVIKOVSKÝ, K., *Aeroklub a Masarykova letecká liga v Českých Budějovicích*, Diplomová práce, Pedagogická fakulta Jihočeské univerzity, České Budějovice 1996.

DVOŘÁK, J., *K problematice vzniku, vývoje a zániku Národohospodářského sboru jihočeského (1925-1941)*, Jihočeský sborník historický 63, 1994, s. 132-150.

DVOŘÁK, J., *Vzpomínka na devadesáté výročí „projíždky po Vltavě z Českých Budějovic do Prahy v květnu 1903“*, Jihočeský sborník historický 62, 1993, s. 220-222.

CHVÁTAL, F., *Letecký zákon a úmluva a sbírka národních a mezinárodních leteckých předpisů, nařízení apod.*, Praha 1937.

IRRA, M., *České Budějovice a československé vojenské letectvo v letech 1945-1950*, České Budějovice 2006.

JOHN, M., *Československé letectvo v roce 1938*, Praha 1996.

KOVÁŘ, D., *Přehled vývoje nižšího a středního školství v Českých Budějovicích*, České Budějovice 2002.

KOVÁŘ, D., *Příběhy budějovických pomníků*, České Budějovice 2006.

KOVÁŘ, D. – KOBLASA, P., *Ulicemi města Českých Budějovic*, Jelmo 1998.

KRŠKA, K. – ŠAMAJ, F., *Dějiny meteorologie v českých zemích a na Slovensku*, Praha 2001.

KUX, J., *Internacní tábor Svatobořice*, Svatobořice-Mistřín 1995.

MAŇÁK, J., *Podnebí města Českých Budějovic I.*, České Budějovice 1932.

MAŇÁK, J., *Vlastní životopis*, Praha 1988.

NOVOTNÝ, M. a kol., *Dějiny vyššího školství a vzdělanosti na jihu Čech od středověkých počátků do současnosti*, České Budějovice 2006.

- PAVLŮSEK, A., *Jawa*, Brno 2007.
- PETRÁŠ, J., *Sportovní letectví v jihočeském regionu*, České Budějovice 1998.
- PETRÁŠ, J. a kol., *Letiště pod Kletí*, České Budějovice 1992.
- RADA, F., *Když se psalo c. k.*, České Budějovice 1965.
- RADA, F., *Když se psalo T. G. M.*, České Budějovice 1992.
- RAJLICH, J. – SEHNAL, J., *Vzduch je naše moře*, Praha 2002.
- SCHINKO, J., *Stecherův mlýn drží až dodnes mrazivý rekord*, Českobudějovické listy ze dne 19. 5. 2007.
- SCHINKO, J., *Stecherův dům*, Českobudějovické listy ze dne 25. 2. 2006.
- ŠTÍCHOVÁ, A., *Nedožitá výročí. Pokroky matematiky, fyziky a astronomie*, Praha 1967.
- TICHÁ, J., *Astronomie mezi Vltavou a Malší*, Říše hvězd 73, 1992, č. 12, s. 20-22.
- TRNKA, B., *Jihočeský letec Jiří Maňák*, České Budějovice 1996.
- TRNKA, B., *K 70. výročí vzniku Masarykovy letecké ligy v jižních Čechách*, Výběr 33, 1996, č. 3, s. 202-207.
- TRNKA, B., *Třistadvanáctá perut' RAF a jižní Čechy*, České Budějovice 2000.
- VAVRUŠKA, F., *Podnebí Českých Budějovic*, České Budějovice 1990.
- Vojenská letiště v Čechách a na Moravě po roce 1918*, České Budějovice 1997.

## **INTERNETOVÉ ODKAZY**

<http://www.cuzk.cz>

<http://www.fai.org/awards/TissandierDiploma.asp?id1=31>

<http://www.lkra.cz/aeroklub/historie.html>



## SEZNAM PŘÍLOH

- Obr. 1: *Rodiče Josef a Anna Maňákovi* (Jihočeské muzeum, Fond Regionálně letecko–historická společnost, Pozůstalost Jiřího Maňáka)
- Obr. 2: *Portrét Jaroslava Maňáka* (Jihočeské muzeum, Fond Regionálně letecko–historická společnost, Pozůstalost Jiřího Maňáka)
- Obr. 3: *Manželka Marie Maňáková, rozená Stecherová* (Jihočeské muzeum, Fond Regionálně letecko–historická společnost, Pozůstalost Jiřího Maňáka)
- Obr. 4: *Rodný dům Jaroslava Maňáka* (foto: Martin Mlčák)
- Obr. 5: *Otec se syny – zleva Jiří Maňák, profesor Jaroslav Maňák a Jan Maňák* (Jihočeské muzeum, Fond Regionálně letecko–historická společnost, Pozůstalost Jiřího Maňáka)
- Obr. 6: *Jaroslav Maňák se syny a modelem letadla* (Jihočeské muzeum, Fond Regionálně letecko–historická společnost, Pozůstalost Jiřího Maňáka)
- Obr. 7: *Otec se všemi svými dětmi na motocyklu Indian Chief* (Jihočeské motocyklové muzeum v Českých Budějovicích)
- Obr. 8: *Maňákův motocykl Indian Chief* (foto: Martin Mlčák)
- Obr. 9: *Shledání celé rodiny v roce 1945 na letišti v Plané* (Jihočeské muzeum, Fond Regionálně letecko–historická společnost, Pozůstalost Jiřího Maňáka)
- Obr. 10: *Jaroslav Maňák během čtení slavnostního proslovu při přeletu bývalé 312. československé stíhací perutě RAF* (Jihočeské muzeum, Fond Regionálně letecko–historická společnost, Pozůstalost Jiřího Maňáka)
- Obr. 11: *Karikatura Jaroslava Maňáka* (Jihočeské večerní slovo ze dne 11. 5. 1939)
- Obr. 12: *Pilotní průkaz Jaroslava Maňáka ml.* (SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 2, sign. I/2, kart. 1, Kursy bezmotorového létání)
- Obr. 13: *Jaroslav Maňák s žáky na závodech leteckých modelů v roce 1935* (Jihočeské muzeum, Fond Regionálně letecko–historická společnost, Pozůstalost Jiřího Maňáka)
- Obr. 14: *Let kluzáku typu Zögling* (SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 42, sign. V/2, kart. 2, Novinové výstřižky)
- Obr. 15: *Vlečení větroně České Budějovice za automobilem* (Jihočeské muzeum, Fond Regionálně letecko–historická společnost, Pozůstalost Jiřího Maňáka)
- Obr. 16: *Jaroslav Maňák během příprav k letu na kluzáku* (SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 42, sign. V/2, kart. 2, Novinové výstřižky)

Obr. 17: *Slavností foto k přeletu prvního dopravního letounu na letiště v Plané* (Jihočeské muzeum, Fond Regionálně letecko–historická společnost, Pozůstalost Jiřího Maňáka)

Obr. 18: *Plánek okolí Českých Budějovic* (Miroslav IRRA, *České Budějovice a československé vojenské letectvo v letech 1945-1950*, České Budějovice 2006, s. 195.)

Obr. 19: *Jaroslav Maňák na meteorologické stanice ve Stecherově mlýně* (Archiv ČHMÚ České Budějovice)

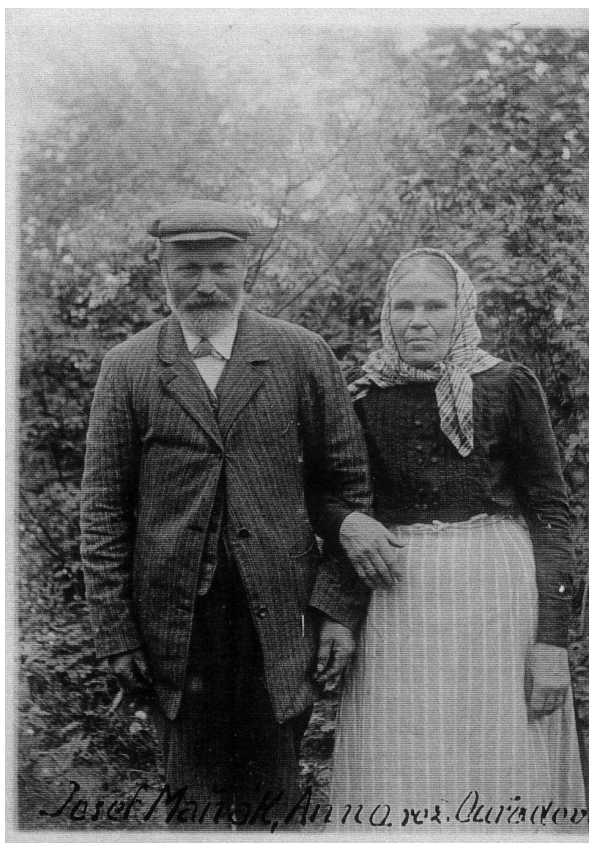
Obr. 20: *Záznam naměřené teploty – 42,2 °C* (SOkA České Budějovice, Osobní fond Jaroslava Maňáka, inv. č. 44, sign. VII/1, kart. 3, Denní záznamy meteorologických pozorování)

Obr. 21: *Pohled na hvězdárnu v roce 1937* (SOkA České Budějovice, Fond Archiv města Č. Budějovice, Manipulace 1928-1945, sign. J/6, kart. 11)

Obr. 22: *Diplom „The Paul Tissandier Diploma“ za celoživotní přínos a propagaci letectví* (<http://www.fai.org/awards/TissandierDiploma.asp?id1=31>)

Obr. 23: *Hrob ve Stádlci u Tábora, kde je pohřben Jaroslav Maňák* (foto: Martin Mlčák)

Obr. 24: *Pamětní deska Jaroslava a Jiřího Maňákových v ulici Dr. Stejskala* (foto: Martin Mlčák)



Obr. 1: Rodiče Josef a Anna Maňáková

Obr. 2: Portrét Jaroslava Maňáka





Obr. 3: Manželka Marie Maňáková, rozená Stecherová



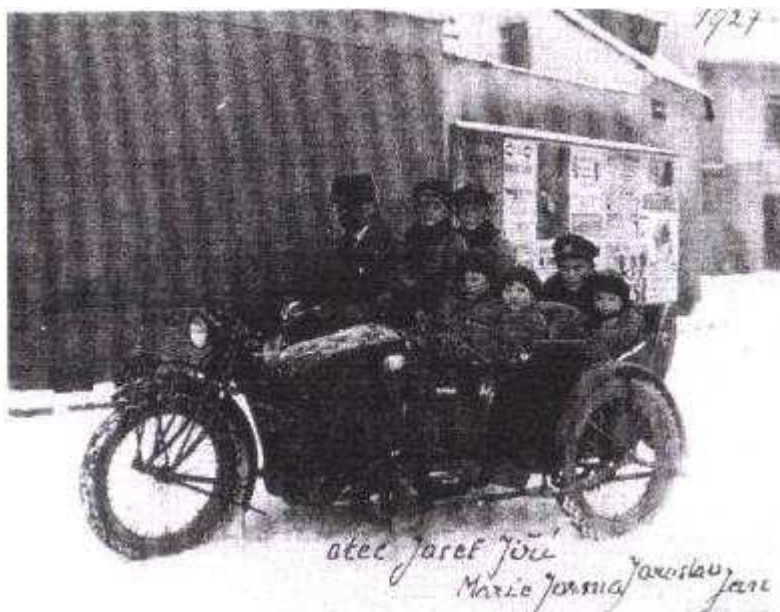
Obr. 4: Rodný dům Jaroslava Maňáka



Obr. 5: *Otec se syny*  
– zleva Jiří Maňák,  
profesor Jaroslav  
Maňák a Jan Maňák



Obr. 6: *Jaroslav Maňák se syny a modelem letadla*



Obr. 7: Otec se všemi svými dětmi na motocyklu Indian Chief



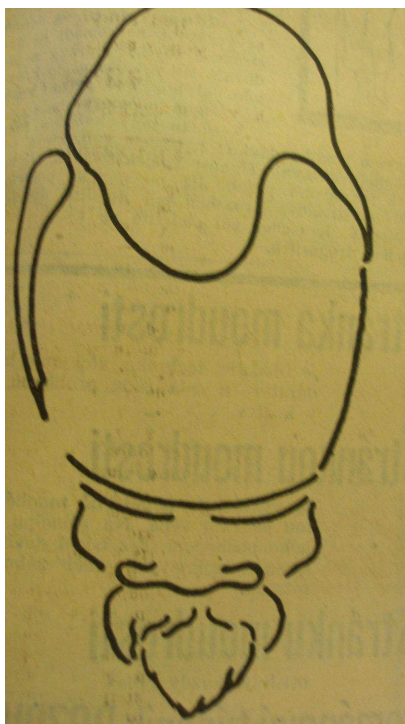
Obr. 8: Maňákův motocykl Indian Chief



Obr. 9: Shledání celé rodiny  
v roce 1945 na letišti  
v Plané

Obr. 10: Jaroslav Maňák během  
čtení slavnostního proslovu při  
příletu bývalé 312. československé  
stíhací perutě RAF





Obr. 11: *Karikatura Jaroslava Maňáka*

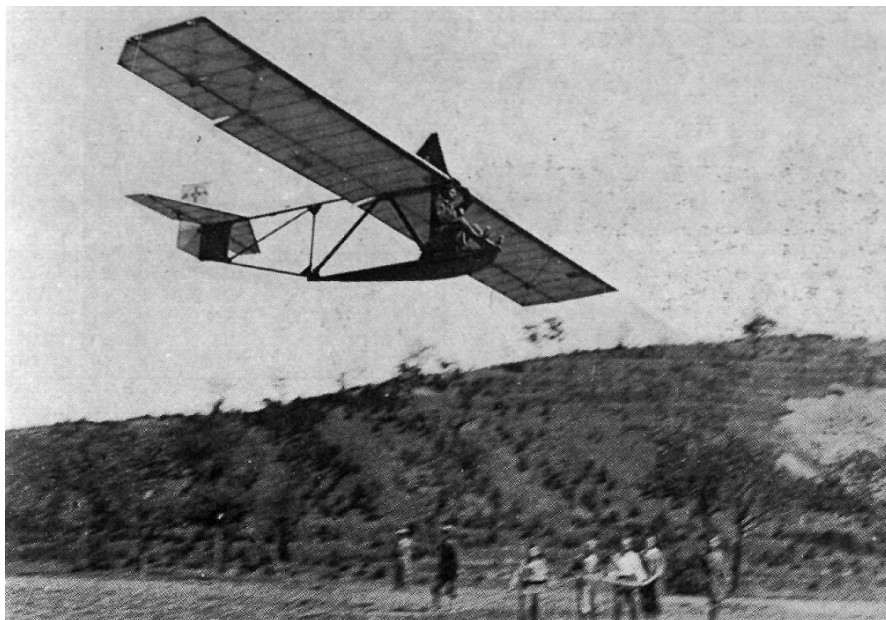


Obr. 12: *Pilotní průkaz Jaroslava Maňáka ml.*





Obr. 13: *Jaroslav Maňák s žáky na závodech leteckých modelů v roce 1935*



Obr. 14: *Let kluzáku typu Zögling*



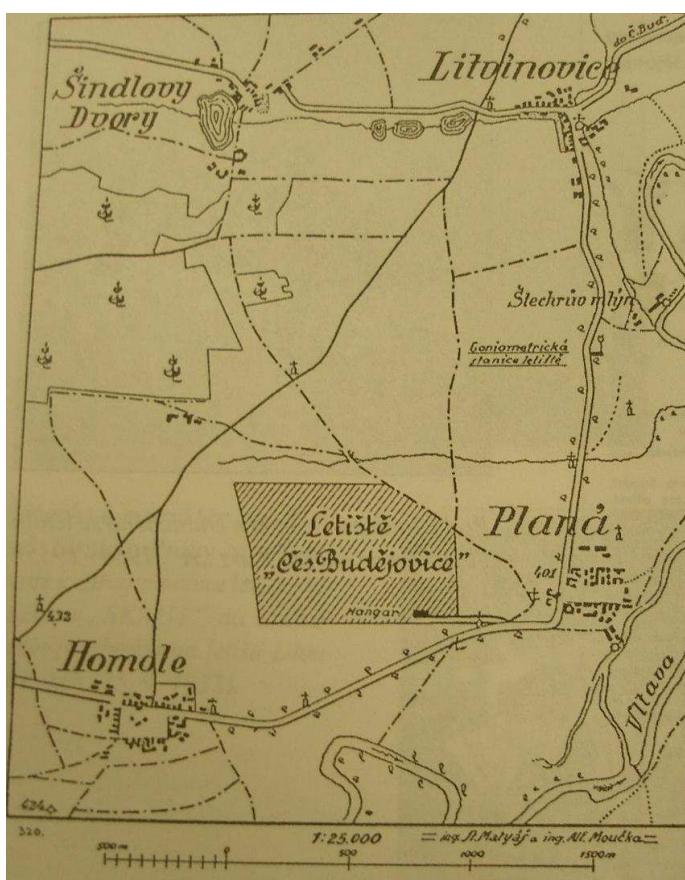
Obr. 15: Vlečení větroně České Budějovice za automobilem



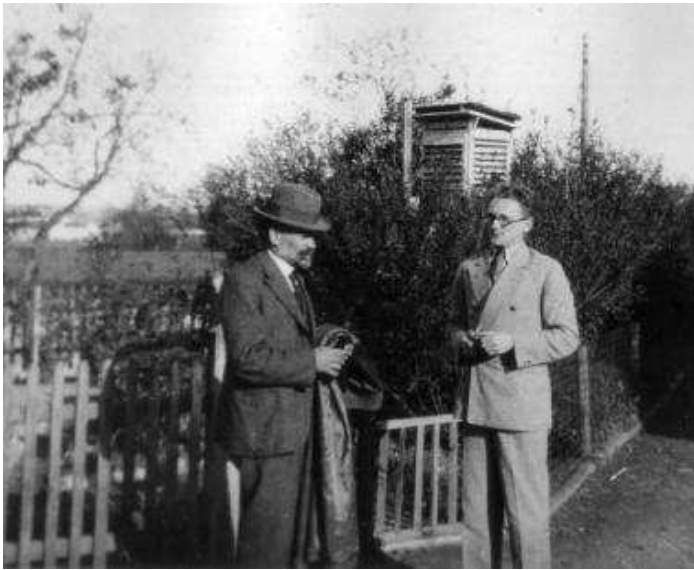
Obr. 16: Jaroslav Maňák během příprav k letu na kluzáku



Obr. 17: Slavnostní foto k přeletu prvního dopravního letounu na letišti v Plané



Obr. 18: Plánek okolí Českých Budějovic



Obr. 19: Jaroslav Maňák na meteorologické stanice ve Stecherově mlýně

| Den  | Teploměr na tlakoměru | Stav tlakoměru | Suchý teploměr       | Vlhký teploměr a hygrometr | Směr a síla větru | Oblačnost atmosférické úkazy | Průběh počasí |
|--|-----------------------|----------------|----------------------|----------------------------|-------------------|------------------------------|---------------|
| 10   | 86                    | 308            | -21.0                | -21.4                      | 41                | 21.0                         |               |
| 14h (odpo.)  | 85                    | 300            | -14.5                | -14.6                      | 44                | 1'                           |               |
| 21h (večer)  | 81                    | 302            | -31.8                | -32.2                      | 30 <sup>2</sup>   | 1'                           |               |
| 7h (ráno)  | Srážky                |                | 21h Teplota nejvyšší |                            | -43.2 °C          |                              |               |
| 14h (odpo.)  | mm                    |                | Teplota nejnižší     |                            | -23.0 - 31.8 °C   |                              |               |
| 21h (večer)  | mm                    |                | Teplota nejvyšší     |                            | -20.2 °C          |                              |               |
|  | mm                    |                | Teplota nejnižší     |                            | -41.2 - 42.2 °C   |                              |               |
| Poznámky:  |                       |                |                      |                            |                   |                              |               |
| -18.8 - 3.27 T26<br>-15.0 - 21.8 ráno<br>(-23.4) večer *00026<br>29805 11719 00000 52731 01200 075 |                       |                |                      |                            |                   |                              |               |
|  | 7 h (ráno)            | 14 h (odpo.)   | 21 h (večer)         |                            |                   |                              |               |
| Oblaky tvar  |                       |                |                      |                            |                   |                              |               |
| Oblaky tah (odkud)   |                       |                |                      |                            |                   |                              |               |
| Viditelnost  | km                    | km             | km                   |                            |                   |                              |               |

| Den  | Teploměr na tlakoměru | Stav tlakoměru | Suchý teploměr       | Vlhký teploměr a hygrometr | Směr a síla větru | Oblačnost atmosférické úkazy | Průběh počasí |
|--|-----------------------|----------------|----------------------|----------------------------|-------------------|------------------------------|---------------|
| 11   | 63                    | 314            | -41.2                | -41.2                      | 1                 | 10 <sup>2</sup>              |               |
| 14h (odpo.)  | 59                    | 289            | -20.8                | -21.0                      | 87 <sup>2</sup>   | 2°                           |               |
| 21h (večer)  | 62                    | 274            | -32.7                | -33.2                      | 45-78             | 1                            |               |
| 7h (ráno)  | Srážky                |                | 21h Teplota nejvyšší |                            | -20.2 °C          |                              |               |
| 14h (odpo.)  | mm                    |                | Teplota nejnižší     |                            | -41.2 - 42.2 °C   |                              |               |
| 21h (večer)  | mm                    |                | Teplota nejvyšší     |                            | -20.2 °C          |                              |               |
|  | mm                    |                | Teplota nejnižší     |                            | -41.2 - 42.2 °C   |                              |               |
| Poznámky:  |                       |                |                      |                            |                   |                              |               |
| -36.4 - 20.0<br>-20.2 - 39.7 *00026<br>30716-18899-20300-63911-01180-094 |                       |                |                      |                            |                   |                              |               |
|  | 7 h (ráno)            | 14 h (odpo.)   | 21 h (večer)         |                            |                   |                              |               |
| Oblaky tvar  |                       |                |                      |                            |                   |                              |               |
| Oblaky tah (odkud)   |                       |                |                      |                            |                   |                              |               |
| Viditelnost  | km                    | km             | km                   |                            |                   |                              |               |

Obr. 20: Záznam naměřené teploty - 42,2 °C



Obr. 21: *Pohled na hvězdárnu v roce 1937*

The screenshot shows the FAI website interface. At the top left is the FAI logo, a white eagle on a globe. To its right is the text "Fédération Aéronautique Internationale" and "The worlds Air Sports Federation". Below this is a banner with a globe and the words "Air Sport", "Ambition", "Heroism", "Pioneer Spirit", "Rigour", and "Determina".

The main content area is titled "FAI Awards received by Jaroslav MANAK (Czechoslovakia)". Below the title is a paragraph: "This page presents a chronological summary of all the FAI awards received by Jaroslav MANAK (Czechoslovakia). Click on an award's name in the list below to get more information about that particular FAI Award." Below this is a link: "[ [click here to go back to the Awards Page](#) ]".

Underneath, there is a section for "Year 1963" with a highlighted entry: "The Paul Tissandier Diploma".

On the right side, there are navigation options: "Go to the FAI Home Page", "FAI Web Site Directions :", "Air sports:" with a dropdown menu, "Technical Commissions:" with a dropdown menu, and "Other sections of the Web Site:" with a dropdown menu.

At the bottom right, there is a section for "FAI World Grand Prix" with a description: "An international aerobatic competition open to solo pilots, formation teams, piston-engine, turbo-jet and jet aircraft flying to music." Below this is the "HAUTE VOLTIGE" logo, which features a stylized eagle with wings spread, holding a globe, with the text "HAUTE VOLTIGE" and "FAI" on it.

Obr. 22: *Diplom „The Paul Tissandier Diploma“ za celoživotní přínos a propagaci letectví*



Obr. 23: Hrob ve Stádlci u Tábora, kde je pohřben Jaroslav Maňák



Obr. 24: Pamětní deska Jaroslava a Jiřího Maňákových v ulici Dr. Stejskala