

Posudek diplomové práce

Monika Brettlerová: *Počátky motorismu a létání v Ústí nad Orlicí a jejich sociální a kulturní dopad očima Karla Bíny a pamětníků*, Hradec králové 2016.

Práce o rozsahu 111 stran si klade za cíl zachytit jak pronikaly do života menšího českého města a jak tento život ovlivňovaly od konce 19. století významné technické novinky spjaté s druhou průmyslovou revolucí – automobil a letadlo. Tím je také určena specifická struktura práce – její rozdělení kromě společného úvodu (s. 9-12) a závěru (s. 82 - 85) na dvě uzavřené a výrazněji nepropojené části – část věnovanou vývoji motorismu (s. 13-36) a část věnovanou aviatice (s. 37- 81). Dále práce obsahuje Seznam pramenů a literatury (s. 86-93), Seznam příloh (s. 94-96) a vlastní přílohy (s. 97- 111). Postrádám alespoň stručný osobní rejstřík, který by obsahoval jména průkopníků a organizátorů ústeckého automobilismu a letectví.

V **Úvodu** se autorka zabývá metodikou práce a jejím uspořádáním a celkovým cílem výzkumu – charakterizovat osoby, které do města nové technické trendy přinášely, dále charakterizovat organizační struktury, v nichž se nové fenomény automobilismus a letectví vyvíjely, a nakonec ukázat jejich vliv na sociální strukturu a vůbec život obyvatel města v podstatě až do konce 20. století.

Součástí Úvodu je dále charakteristika použitých pramenů – především městských kronik ze SOkA Ústí nad Orlicí a dále pramenů orall-history –výpovědi ještě žijících pamětníků a jejich konfrontace s údaji různých hlavně regionálních periodik uložených v knihovně Městského muzea v Ústí nad Orlicí a deníky zesnulého průkopníka obou disciplín – Karla Bíny.

Žel velmi stručně je charakterizována – v podstatě jen výčtem - literatura k zpracovávaným tématům. Podrobnější charakteristiku by si zasloužily především práce ústeckého amatérského historika Josefa Havla, které pro zpracování hlavně letecké části práce jsou důležité zvláště pokud jde o faktografické údaje.

Oddíl motoristický:

Oddíl věnovaný automobilismu je rozdělen na dvě části- jedna věnovaná počátkům ústeckého automobilismu (s. 13-18) a druhá (s. 19-36) historii dvou organizací Ligy československých motoristů a Autoklubu Ústí nad Orlicí.

První část jen velmi stručně uvádí, že automobily ve městě poprvé vlastnili majitelé textilních továren (uveden bez bližších údajů Florián Hernych a Jaroslav Jandera), kteří je používali i v souvislosti s provozem svých firem. Z prvních majitelů motocyklu je uveden jen soudní vykonavatel Snítíl. Z odkazu na paměti učitele Weisse se zdá, že těch vlastníků bylo přece jen ve městě více (s. 14).

Hlavní informační přínos této části se týká problémů výstavby silnic v ústeckém okrese.

Pokud jde o pojednání o automobilových a motocyklistických organizacích, není zcela přehledné. Dozvídáme se zde o činnosti Ligy československých motoristů v Ústí nad Orlicí od roku 1928, její vznik v celostátním měřítku případně návaznost na ještě rakouské organizace není příliš osvětlen. Za důležité považuji v této části informaci o význačných představitelích ústeckého motorismu – Otakarovi Weisovi, Karlu Bínovi, jehož deníkových záznamů je v práci využito, který se postupně z mlynáře změnil v prodejce motocyklů a veškerého motopříslušenství, ovšem do ústí nad Orlicí přišel až ve 20. letech 20. století. Rovněž je věnována pozornost organizační činnosti Ligy – např.. organizování kurzů první pomoci při silničních nehodách, či zajištění snížení povinného pojištění pro své členy. Závěr kapitoly na s. 29 se jen stručně zmiňuje o ukončení činnosti motoristických klubů počátkem II. světové války, ale bez bližšího zdůvodnění.

Další oddíl této části pojednání o ústeckém motorismu má název Autoklub Ústí nad Orlicí. Pojednání začíná naprosto nesprávným údajem o tom, že v dubnu 1938 byla německými orgány zakázána činnost Československého autoklubu (s. 26). V dubnu 1938 přece nemohli Němci nic takového udělat-to bylo Československo ještě plně samostatné. A pak najednou autorka přechází k poválečnému období a obnově činnosti Autoklubu (s. 26). Na s. 28 uvádí autorka najednou údaj, že Autoklub vznikl v Ústí v roce 1936, ale zprávy o něm jsou až z roku 1946 a první valná hromada se konala až v roce 1947, kdy se předsedou stal místní lékař Velebil. Tato fakta by vyžadovala nějaké bližší doložení, alespoň vzpomínky pamětníků. Na dalších stránkách pak autorka informuje o důsledcích Února 1948 pro automobilismus a persekuci některých jeho příslušníků (to, že nový předseda Autoklubu Brůžek byl ředitelem gymnázia- s.30, neodpovídá skutečnosti) Dále následují údaje o začlenění Autoklubu do Svazarnu .

Cenné jsou v této části kapitoly údaje o závodech pořádaných v Ústí nad Orlicí a jejich organizátorech a aktivních závodnících (závody O šít města Ústí nad Orlicí , motoskiing, závody do vrchu, závody motokár). Informace o vývoj motoristické organizace v Ústí nad

Orlicí od roku 1960 do počátku 90. let jsou velmi stručné a ne vždy dosti přehledné (spojení organizačních změn probíhajících po roce 1968 se změnami po roce 1989), zde postrádám alespoň stručnou zmínku o motoristické činnosti pro děti, která byla v této době v Ústí velmi populární – závody tzv. minikár .

Oddíl letecký

Oddíl věnovaný letectví v Ústí nad Orlicí je rozsáhlejší a přináší více údajů než část motoristická. Je tématicky rozdělen do čtyř částí.

Úvod tohoto oddílu časově zařazený především do přelomu 19. a 20. století se zabývá v historickém přehledu prvními pokusy o létání a vztahem českých průkopníků letectví Jana Kašpara a Eugena Čiháka k Ústí nad Orlicí. Je zde vyvrácena tradice, že v roce 1912 předvedl první let v Ústí legendární Jan Kašpar, ale tím prvním „úteckým“ letcem byl jeho bratranec Čihák.

Další část leteckého oddílu nazvaná *První pokusy létat a konstrukce letadel* pojednává zajímavě o prvním, i když výsledkem neúspěšném, pokusu z roku 1909 konstruovat v Ústí „letadlo“ - kluzák spjatém s učitelem Augustinem Weisem a realizovaném v dnešní části města Kerharticích (možná, že by bylo lepší popis tohoto prvního ústeckého létání spojit s obecným úvodem o problematice létání a Čihákovým vystoupením v Ústí).

Dále tato část leteckého oddílu pojednává o jiném propagátoru létání a konstruktéru letadel již zmíním propagátoru automobilizmu Karlu Bínovi , který své první pokusy se stavbou letadel konal v Litomyšli a do Ústí nad Orlicí přišel až v roce 1929. Zde se potom věnoval od počátku 30. let stavbě nevelkého motorového letadla zvaného „nebeská blecha“, které poprvé na počátku 30. let úspěšně zkonstruoval Francouz Henri Mignet. Bínovi se podařilo letadélko tohoto typu plně dokončit po mnoha pokusech a problémech hlavně s nalezením vhodného motoru až v 2. polovině 30.let. Cestu ke vzniku tohoto amatérsky postaveného letadla autorka dokumentuje řadou zajímavých údajů ze zachovalého Bínova deníku. V závěru této části jsou osudy Bínovy „nebeské blechy“ zachyceny až do roku 1968, kdy skončila ve sbírkách Národního technického muzea

Z koncepčního hlediska nepovažuji za nejšťastnější spojení pokusu Weissova s prvním kluzákem a Bínovu konstruktéřskou činnost, která probíhala již v zcela jiných technických i společenských podmínkách. Bylo by logičtější Bínovu konstruktéřskou činnost, spojit i s jeho

činnosti organizátorskou a osobními ne vždy radostnými osudy až v dalších částech leteckého oddílu pojednávajících o letectví v Ústí nad Orlicí za I. republiky a po roce 1945.

Především o organizační stránce letectví v Ústí nad Orlicí pojednává další část leteckého oddílu I nazvaná *Masarykova letecká liga* (s.51-69). Zde najdeme nejprve nejprve informace o historii jejího vzniku v roce 1926, cílech zaměřených vybudování silného národního letectví, které zvláště od 30. let mělo sloužit i obraně státu. V atmosféře rostoucího nebezpečí válečného konfliktu s Německem věnuje Liga velkou pozornost různým branným akcím. V této atmosféře byl v roce 1935 zřízen přípravný výbor k založení odbočky Masarykovy letecké ligy v Ústí nad Orlicí, které pak bylo plně realizováno v roce 1936. U jejího vzniku kromě jiných jako jeden z nejaktivnějších činitelů stál i výše zmíněný Karel Bína. Téměř třetinu členů tvořili učitelé místních škol. Prvním veřejným ústeckým vystoupením Masarykovy letecké ligy byl letecký den 12-13. září 1936. Záhy potom byl získán kluzák od firmy Sodomka ve Vysokém Mýtě, aby odbočka Masarykovy ligy mohla provádět výcvik pilotů- plachtařů. 15. května 1938 v napjaté politické situaci se konal na ústeckém náměstí „Štefáníkův den“, kdy byl vystaven získaný cvičný kluzák i svépomocí postavený další kluzák typu Zögling a rovněž již zmíněná Bínova „nebeská blecha“. Při této slavnosti získali plachtařské průkazy absolventi prvního výcviku.

Závěr této části leteckého oddílu je věnován událostem podzimu 1938 a březnové okupaci zbytku Československa v roce 1939. Z hlediska letecké tematiky jsou zajímavé údaje o smrti ústeckého letce, člena četnické letecké hlídky Bohumila Dostála u Mladé Boleslavi 23. 9. 1938, dále údaje o tom, že Mnichovem, v jehož důsledku byla zabráná rozsáhlá území v těsném sousedství města, kde dříve probíhaly letecké akce, byla další činnost Masarykovy letecké ligy prakticky znemožněna. 16. 3. 1938 hned po okupaci byla činnost této organizace zastavena a veškerý majetek od tehdejšího předsedy Václava Sochora převzat okupační správou. Na závěr se autorka ještě zmiňuje od odchodu ústeckých občanů –letců do Polska v létě 1939.

O situaci ve městě za okupace a o osudech těch, kdo budovali Masarykovu leteckou ligu a byli průkopníky letectví a automobilizmu v této těžké době zde není, žel, žádná zmínka.

Poslední část leteckého oddílu se nazývá *Aeroklub v Ústí nad Orlicí*. (s. 70-81) je rozdělena do dvou částí- první pojednávajících o letech 1945-1948 a druhá o letech 1948- 90. léta 20.století

V části pojednávající o letech 1945-1948 je zmíněn osud ústeckého letce Václava Pánka, který zahynul jako pilot RAF a jemuž bylo 13. 6. „in memoriam“ uděleno čestné občanství. Dále je připomenuta smrt jiného průkopníka letectví Josefa Kantora v koncentračním táboře. Pak se zde objevuje dosti nesmyslná věta „*při odsunu (ten byl přece až po válce) byl v prvních válečných dnech zastřelen Němci Otakar Weis (s. 70)*“, když na jiném místě práce je uvedeno (s. 21), že *Otakar Weis byl 12. května 1944 zatčen a později popraven v Dráždanech*. Jak to tedy je ??

Dále je v této části připomenuta ustavující schůze Československého národního aeroklubu 9. 7. 1945, který navazoval na Masarykovu leteckou ligu. V jeho rámci nejprve začali pracovat letečtí modeláři, po opravě německého kluzáku i plachtaři. Později Aeroklub získal především s finanční podporou Karla Bíny též motorové letadlo Piper, začalo se budovat letiště a hangár u Pánova kříže, několik členů v čele s Karlem Bínou prošli výcvikem motorového létání v Vysokém Mýtě. První veřejnou akcí nově založeného Aeroklubu byl letecký den 14. září 1947.

Druhá část oddílu o letectví věnovaného Aeroklubu je nazvána pro odbornou práci ne zcela vhodně *Komunismus a aeroklub*. Lépe bylo toto období v souladu s označením předchozí části označit lety 1948-1968, kde měl být přehledně shrnout organizační vývoj bývalého Aeroklubu v rámci Svazarmu a ukázat jeho vtažení do politického „socialistického“ života i snahu o změnu situace v roce 1968. Na základě toho je ukázán odraz celkové politické situace v letectví v Ústí nad Orlicí – omezování létání, odevzdávání vrtule bezpečnostním orgánům, politické prověřování zájemců o létání. Sem by bylo také nejvhodnější umístit zmínky o pronásledování Karla Bíny i některých dalších členů bývalého Aeroklubu zvláště pro jejich živnostenský původ..

Další část tohoto oddílu (není samostatně vyčleněna) by mohla být v souladu s obsahem označena letopočty 1969-1989. Zabývá se tím jak ovlivnila vývoj letectví doba normalizace. Zde považuji za velmi cenné uvedení obecně málo známých údajů o nechtěném či chtěném přeletu hranice na západ některým členem klubu a jaké to mělo negativní politické důsledky pro ostatní důsledky (omezení možnosti létání, zákaz létání pro některé členy).

Zcela na závěr „letecké části“ mohla být alespoň několika větami charakterizována dnešní situace v letectví a leteckého sportu v Ústí nad Orlicí.

V *Závěru* autorka přehledně shrnuje poznatky, k nimž v práci dospěla. zde je hlavně zaměření na „leteckou“ část, údaje o automobilismu jsou zde jen určitým doplňkem. Postrádám stručné shrnutí, co se podařilo v práci vyřešit a naopak jaké otázky zůstávají ještě otevřené:

Závěr:

Kladem předložené diplomní práce je zjištění mnoha údajů z historie letectví a motorismu ve městě opírající se často o oral history a některé soukromé písemné vzpomínky a deníky. Určité výhrady mám ke způsobu zpracování. Především problematiku vývoje motorismu a letectví, která by propojila obecnější znalosti s konkrétní situací ve městě, považuji za zpracovatelsky velmi náročnou a myslím, že bylo vhodnější věnovat se jen jedné z těchto problematik. Jsem si vědom, že k jejich spojení zřejmě autorku vedlo to, že regionální protagonisté obou oblastí jsou často totožní.

Rozdělení kapitol na dobu počátků (zlom 19. a 20. století), dobu I. republiky a potom dobu po roce 1945 považuji za správné. Ovšem uvnitř kapitol by bylo třeba dodržovat zásadu zachycení širšího rámce vývoje a potom přechod k regionální situaci. Tato zásada není vždy dodržována, což někde dělá výklad méně přehledným a logickým. Příliš podrobné zaměření na biografie některých protagonistů bez vztahu ke zkoumané problematice, považuji za nadbytečné. V několika případech, jak upozorněno výše, se objevily některé nejasné údaje (německý zásah v dubnu 1938, osudy Otakara Weisse).

Hradec králové 30. 5. 2016

prof. PhDr. František Musil, CSc.

Návrh hodnocení: