

LENKA KRÁTKÁ

# VZLETY A PÁDY

POHLED DO HISTORIE  
ČESKOSLOVENSKÝCH AEROLINIÍ  
V LETECH 1923–1993



## Vzlety a pády

Pohled do historie Československých aerolinií  
v letech 1923–1993

**Lenka Krátká**

---

Recenzovali:

PhDr. Miroslav Šabol, Ph.D.

Mgr. Martin Štefek, Ph.D.

Na obálce použita fotografie ČSA, linka Praha–Bagdád,  
letadlo IL-18 (ČTK/Finda Jiří)

Kniha je výsledkem řešení výzkumného projektu Grantové agentury  
České republiky GA19-09594S – Problematika pracovních cest  
z Československa do zahraničí v letech 1945–1989.

Vydání publikace finančně podpořila Akademie věd České republiky.



**Akademie věd  
České republiky**

Vydaly

Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum

Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i.

Praha 2022

Redakce Veronika Ptáčková

Grafická úprava Jan Šerých

Sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Vydání první

© Univerzita Karlova, 2022

© Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i., 2022

ISBN 978-80-246-4143-0 (Karolinum)

ISBN 978-80-7285-279-6 (Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i.)

ISBN 978-80-246-5541-3 (pdf, Karolinum)

ISBN 978-80-7285-281-9 (pdf, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i.)



Univerzita Karlova  
Nakladatelství Karolinum

[www.karolinum.cz](http://www.karolinum.cz)  
[ebooks@karolinum.cz](mailto:ebooks@karolinum.cz)



Ústav pro soudobé dějiny AV ČR



# OBSAH

Krátké zastavení na vzletové dráze (úvod a poděkování)	7
<b>„Vzduch je naše moře.“ Od počátků československého civilního letectví k obtížným časům druhé světové války (1919–1944)</b>	<b>13</b>
<b>„Malému národu musí růsti křídla.“ První úspěchy i selhání československého civilního letectví po druhé světové válce (1945–1948)</b>	<b>42</b>
<b>„Není v moci podniku, aby za stávajících poměrů zlepšil plnění plánu.“ Letecká doprava ve službách výstavby socialismu (1949–1955)</b>	<b>102</b>
<b>„ČSA se staly z letecké společnosti evropského významu světovou leteckou společností.“ Postupný rozvoj Československých aerolinií v průběhu druhé pětiletky (1956–1960)</b>	<b>147</b>
<b>„Výsledky národního podniku nemohou být trvale ztrátové a nelze trvale spoléhat na státní dotace.“ Pokusy o modernizaci ČSA (1961–1969)</b>	<b>198</b>
<b>„V září přepravoval letoun ČSA jednu z nejcennějších známek světa, modrého mauritia.“ Provoz Československých aerolinií v první „normalizační“ dekádě (1970–1979)</b>	<b>306</b>
<b>„Naše budoucnost bude velmi záležet na obchodním umu pracovníků ČSA.“ Snahy o překonání krize a přiblížení se světovým trendům (1980–1989)</b>	<b>361</b>
<b>„Na pracovištích panuje nervozita, větší problémy v zajišťování leteckého provozu však nejsou.“ Vstup ČSA do tržního prostředí (1990–1993)</b>	<b>396</b>
<b>Jak moc o. k. byly lety s OK? Aneb několik postřehů o službách, které Československé aerolinie poskytovaly cestujícím</b>	<b>416</b>
<b>„Byl to kus našeho života“ (závěr)</b>	<b>441</b>
<b>„Vedoucí útvarů nemají pro běžné sledování vývoje hospodaření příslušné podklady“ (tabulkové přílohy)</b>	<b>450</b>

Výsledky hospodaření a výkon aerolinií v letech 1923–1993	<b>451</b>
Přehled zahraničních tratí ČSA v období od 50. do 80. let dvacátého století a výčet zahraničních zastoupení	<b>454</b>
Nehodovost letadel Československých aerolinií (1949–1989)	<b>458</b>
Vývoj zaměstnanosti v letech 1945–1993	<b>461</b>
Počty pracovníků/pracovnic ČSA v letech 1946–1993	<b>462</b>
Letadlový park Československých aerolinií	<b>463</b>
<hr/>	
Bibliografie	<b>471</b>
Soupis vyobrazení	<b>495</b>
Summary	<b>499</b>
Zkratky a vysvětlivky	<b>503</b>
Rejstřík	<b>506</b>

# KRÁTKÉ ZASTAVENÍ NA VZLETOVÉ DRÁZE (ÚVOD A PODĚKOVÁNÍ)

„Předkládám shora zmíněnou kroniku a žádám, aby závodní výbor  
moji svědomitou práci věcně posoudil a vynaloženou námahu,  
čas a pevnou vůli podle zásluhy přiměřeně ohodnotil.“<sup>1</sup>

Na počátku této knihy bylo více než sto tisíc dobových dokumentů, tisíce a tisíce slov, vzešlých z činnosti národního leteckého dopravce Československých aerolinií. Tento nezměrně bohatý materiál společně s dalšími pramennými zdroji byl přetvořen v ucelený příběh o historii ČSA, jednoho z nejznámějších dopravních podniků v Československu, posléze v České republice. Z badatelského hlediska se jedná o velmi atraktivní téma, a to nejen s ohledem na očekávaný zájem publika, ale také kvůli mnohovrstevnatosti příběhu. Ať již je to odraz studenoválečného světa a více či méně intenzivní potřeba prostupování tzv. železnou oponou v každodenní činnosti aerolinií, neustálé vyjednávání mezi politickými a ekonomickými zájmy podniku a vládnoucí garnitury, anebo osobní dramata či příběhy splněných dětských snů o létání.

Zvláště tématu samotného létání a „lidí kolem něj“ již byla věnována řada prací – populárně-naučných,<sup>2</sup> memoárových,<sup>3</sup> encyklopedických<sup>4</sup> – a také několik obrazových publikací vydaných samotným podnikem.<sup>5</sup> Příspěvky k poznání tématu československé civilní letecké dopravy přinášejí i student-

- 
- 1 Státní oblastní archiv v Praze, fond Československé aerolinie (dále SOA Praha, f. ČSA), karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji čs. civilního letectví a ČSA 1918–1961, 18. 10. 1962, s. 2.
  - 2 Například: Ladislav Keller: *Nehody dopravních letadel v Československu, 1918–1939*, Cheb 2009; Ladislav Keller – Václav Kolouch: *Nehody dopravních letadel v Československu, 1945–1960*, Cheb 2009; Ladislav Keller – Václav Kolouch: *Nehody dopravních letadel v Československu, 1961–1992*, III. *Přistová a turbovrtulová letadla*, Cheb 2011; Ladislav Keller – Václav Kolouch: *Nehody dopravních letadel v Československu, 1961–1992*, IV. *Proudová letadla*, Cheb 2011; Ladislav Keller – Bohdan Koverdynský: *Únosy dopravních letadel v Československu 1945–1992*, Cheb 2012.
  - 3 Například: Miloš Krč: *O sobě a létání. O skutečných událostech, které se staly u ČSA*, Cheb 2014; Miloš Kvapil: *Dálkovky. Zlatá éra ČSA*, Cheb 2018; Josef Lehanka: *Na křídlech ČSA*, Cheb 2003; Václav Lorenz: *Jak jsem se učil pilotem*, Cheb 2016; Jiří Půbal: *Cesta za snem*, Cheb 2006; Miroslav Sedlák: *Letecké příhody i nehody*, Cheb 1999; Eva Zárubová: *Létavice. Příběhy o létání z pohledu letušky ČSA*, Cheb 2016; Ladislav Žemla: *Život mezi nebem a zemí*, Cheb 2008.
  - 4 Například: Václav Němeček: *Československá letadla*, Praha 1958; Jaromír Strejček a kol.: *Léta létání*, Praha 1979.
  - 5 Například: *České aerolinie: 80 let ve vzduchu jako doma 1923/2003*, Praha 2003.

ské kvalifikační práce<sup>6</sup> anebo široké veřejnosti přístupné populárně-naučné články publikované v prostředí internetu.<sup>7</sup> Pomineme-li čistě faktografické, obrazové a encyklopedické knihy, všechny zmiňované publikace, studie a především vzpomínkové práce o Československých aeroliniích se nějakým způsobem dotýkají úpadku, případně likvidace známé a prestižní značky ČSA, pomyslného rodinného stříbra, které bylo ztraceno, znehodnoceno. ČSA v tomto kontextu reprezentují jednu z významných a bolestivých ztrát, jež po listopadu 1989 přinesla ekonomická transformace. Následující vyprávění o Československých aeroliniích je proto vedeno také metaforickou otázkou, „jak moc stříbrné toto rodinné stříbro bylo“. Zároveň se kniha snaží přinést co nejplastičtější obraz „života“ a fungování aerolinií.

Celý příběh začíná v roce 1923, kdy byly Československé (státní) aerolinie založeny. O poznání méně jednoznačné bylo určení druhého milníku, momentu, ve kterém bude vyprávění končit. Nabízelo se využít například sté výročí založení ČSA v roce 2023. Čím více se však v příběhu blížíme k přítomnosti, tím silněji snaha o seriózní bádání prozatím naráží na nedostatek relevantních a spolehlivých pramenů. Další významný milník, jenž mohl vyprávění rámovat, je samozřejmě rok 1989, který otevřel cestu k transformaci jak ČSA, tak především celé společnosti. Tím bychom se však připravili o možnost nahlédnout do života podniku v nových podmínkách tržního hospodářství. Proto nakonec jako dělicí časová hranice posloužil rok 1993, kdy se k názvu země začalo přidávat adjektivum „bývalé“ – bývalé Československo, a z Československých aerolinií se staly aerolinie české, tedy reprezentující jen jednu část bývalé federace. Tento proces měl několik fází a završen byl po změně obchodního jména podniku na České aerolinie, která byla zapsána do obchodního rejstříku na sklonku roku 1994. Rok 1993 tak představuje symbolický milník propojující historii aerolinií s historií samostatného Československa.

Text si neklade za cíl přinést vyčerpávající pohled na historii Československých aerolinií, už jenom kvůli množství nejrůznějších pohledů a přístupů k uchopení tématu, ať již z perspektivy dějin letectví a dopravy či technologického pokroku, ale také dějin kulturních, sociálních, ovšem i politických, nebo naopak z mikroperspektivy, se zaměřením na studium každodennosti, jak ji zažívali zaměstnanci a zaměstnankyně ČSA. Tato kniha zprostředkovává zejména pohled hospodářských dějin, potažmo dějin podniků a podnikání s dílčími přesahy do jiných disciplín a k dalším badatelským pohledům, jak

6 Například: Rudolf Vladimír Andraschko: *Československé aerolinie v 70. a 80. letech z pohledu zaměstnanců podniku*, diplomová práce, Filozofická fakulta, Univerzita Karlova 2016; Tereza Hejnová: *Československé aerolinie ve 2. polovině 20. století*, diplomová práce, Filozofická fakulta, Univerzita Karlova 2016.

7 S velkou znalostí tématu publikuje relevantní texty Miroslav Jindra, zejména prostřednictvím webu iDnes.cz – Technet.



byly výše nastíněny. Širší rámec textu poskytuje historie mobilit, přičemž se předkládaná práce ztotožňuje s pojetím mobility nejen ve vztahu ke způsobům přemístování lidí a věcí, ale také jako jedné z možností, jak přemýšlet o širších společenských souvislostech.<sup>8</sup> Publikace svým zaměřením doplňuje výše uváděné knihy, soustředěné především na dvě klíčová témata – letadla a letce, o další perspektivy fungování Československých aerolinií. A zároveň se řadí k tematicky příbuzným knihám a studiím, v nichž se historici teprve v nedávné době začali soustředěněji věnovat dějinám dopravních oborů.<sup>9</sup>

Především je však kniha prvním pokusem o ucelený pohled na historii národního leteckého dopravce napříč několika desetiletími, ve snaze postihnout kontinuity i diskontinuity tohoto vývoje a zároveň nabídnout široký rámec pro další konkrétně zaměřená bádání k nejrůznějším aspektům historie jak samotných aerolinií, tak čs. civilní letecké dopravy. Celkový koncept knihy významným způsobem ovlivnila pramenná základna, rozsáhlý podnikový fond uložený ve Státním oblastním archivu v Praze, který právě kvůli své bohatosti tvoří hlavní zdroj poznání v této práci, což s sebou nese jak výhody, tak určitá omezení.

Nespornou výhodou je možnost komplexního vyprávění a srovnávání napříč jednotlivými etapami vývoje podniku. Je to příběh, který aerolinie vyprávějí samy o sobě. Ovšem – s ohledem na povahu materiálu – příběh oficiální, prezentovaný především těmi, kteří měli moc (a povinnost) zprávy podávat, navrhopvat řešení, kontrolovat, počítat a v ideálním případě také předkládat vize budoucího rozvoje. Na druhé straně se v příslušném archivním fondu zachovaly některé dokumenty méně oficiální povahy, tudíž se „běžný“ život z příběhu nevytrácí. K tomu napomáhají také osobní svědectví – orálně-historické rozhovory s bývalými zaměstnanci a zaměstnankyněmi ČSA, jak byly v nedávné době zaznamenány a uloženy do sbírek Centra orální historie Ústavu pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i.

Důležitým úkolem do budoucna ovšem stále zůstává rozšíření pohledu na dějiny národního leteckého dopravce „zdola“, prostřednictvím přímých aktérů dění, těch, kteří v aeroliniích pracovali. S využitím memoárové literatury, příspěvků na nejrůznějších internetových platformách i zmiňované sbírky rozhovorů můžeme dnes získat již poměrně dobrý přehled o zkušenostech

---

8 Massimo Moraglio: Seeking a (New) Ontology for Transport History, *The Journal of Transport History* 38, č. 1 (2017), s. 6.

9 Například: Tomáš Nigrin: *The Rise and Decline of Communist Czechoslovakia's Railway Sector*, Budapest – Vienna – New York 2022; Jan Štemberk – Ivan Jakubec – Bohuslav Šalanda: *Automobilismus a česká společnost*, Praha 2020; Lenka Krátká: *Domovský přístav Praha. Československá námořní plavba v letech 1948 až 1989*, Praha 2016; Miroslav Sabol: *Dejiny dopravy na Slovensku 1938–1948 (1950)*, Bratislava 2015; Ivan Jakubec: *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války: se zvláštním zřetelom na železnici a labskou plavbu (1945/1949–1989)*, Praha 2006.

a zážitcích mužů i žen, již tvoří pomyslnou tvář podniku a z hlediska vnímání většinovou společností jsou těmi nejzajímavějšími „lidmi v aerolinkách“, tedy pilotů a stevardek, případně stevardů. Ti však tvořili vždy zhruba jen 10–20 % všech lidí pracujících v ČSA a pro značku ČSA. Navazující výzkumy a studie by tudíž měly zachytit zkušenosti i dalších lidí, kteří vykonávali nejrůznější běžná povolání a vytvářeli zázemí pro několik stovek těch, kdo nakonec mohli vzlétnout.

Stejně tak zakotvení výzkumu primárně v podnikovém archivním fondu zužuje pohled „shora“, reflektuje postoj podniku, ale nezachycuje v plné šíři názory a rozhodnutí nadřízených složek a tvůrců politik. Při bližší analýze jednotlivých typů dokumentů však toto omezení není tak limitující, jak by se mohlo zdát. Jednak všechny dokumenty související s organizací a rozvojem aerolinií pracují se stanovisky nadřízeného resortního ministerstva dopravy, jednak zmiňovaný fond obsahuje v kopiích materiály předkládané k projednání vládě, potažmo příslušným ústředním orgánům komunistické strany. Text sice nezachycuje detailní diskuse týkající se civilní letecké dopravy, potažmo fungování ČSA na nejvyšších místech, ale výsledky těchto rozhodnutí (a jejich důsledky) jsou jasně patrné v samotném vývoji aerolinií a v navazujících interních dokumentech.

Na rozdíl od některých obdobných prací, jež se věnují tématu dopravy či cestování v období lidovědemokratického a posléze socialistického Československa, v knize nejsou explicitně reflektovány materiály z provenience státobezpečnostních složek, z fondů Archivu bezpečnostních složek. Relevantní objektové svazky se zaměřují na dvě hlavní oblasti zájmu: jednak problematiku ochrany (letištních objektů, letadel, státního tajemství i čs. občanů před nežádoucími vlivy ze zahraničí), která souvisela se strategickým postavením letecké dopravy; jednak – a to velkou měrou – tyto svazky zahrnují poznatky o létajícím personálu, jeho stycích se zahraničím a především o nejrůznějších formách obchodů, nedovolených převozů zahraniční měny a zboží. První skupina dokumentů je napříč jednotlivými kapitolami u relevantních témat zastoupena prostřednictvím sekundárních zdrojů (typicky práce Ladislava Kellera a Miroslava Jindry<sup>10</sup>). Poznatky spíše „osobního“ charakteru zůstávají cenným materiálem pro budoucí rozšíření výzkumného záběru o detailnější pohled právě na jednotlivé postavy, které historii aerolinií utvářely, na

---

10 Jejich práce, ať již v knižní podobě, nebo – zejména v případě Miroslava Jindry – ve formě populárně-naučných článků zveřejňovaných prostřednictvím internetu, nejsou standardními odbornými texty, typickým nedostatkem jsou chybějící či poddimenzované odkazování na příslušné zdroje, nedostatečné metodologické reflexe a někdy nevyvážené interpretace. Texty jsou však zpracovány s vysokou odbornou erudicí, znalostí tématu, někdy s využitím zdrojů jiným způsobem nedostupných. Proto představují neocenitelnou součást znalostní báze této knihy, zvláště tam, kde prameny selhávají, případně zůstávají laickému pohledu hůře uchopitelné (typicky problematika leteckých nehod).

podmínky pro výkon povolání nebo třeba odměny či nejrůznější výhody, jež mohli zaměstnanci a zaměstnankyně v ČSA čerpat. Množství a pestrost těchto témat nastiňuje mimo jiné i závěr knihy, který se tak stává pomyslným začátkem nového vyprávění.

Knihy je členěna chronologicky, časové milníky oddělující jednotlivé kapitoly souvisejí s historií ČSA, ale odrážejí také důležité politické, mezinárodněpolitické, hospodářské či společenské události na domácí i zahraniční scéně. V rámci jednotlivých kapitol nejsou konkrétní historické momenty a souvislosti zachyceny vyčerpávajícím způsobem, což ani není cílem této práce, ale jsou nastíněny jako určité rámce, jež mají napomoci lepšímu porozumění některým událostem a změnám v podniku samotném. Jednou ze zajímavých linek celého příběhu je pak neustálé vyjednávání mezi fungováním aerolinií v centrálně řízené ekonomice a vlastním provozem ČSA v mezinárodním prostoru, včetně dravého tržního prostředí západních společností.

Úvod knihy zachycuje období od vzniku samostatného Československa do konce druhé světové války, jež bylo charakteristické prvními kroky nové republiky na mezinárodní scéně a zapojením se do mezinárodních struktur důležitých pro další rozvoj civilního letectví. Vedle toho se úvodní kapitola věnuje založení Československých aerolinií a jejich postupnému rozvoji; částečně je věnována také konkurenčnímu podniku, Československé letecké společnosti. Následuje kapitola pokrývající poměrně krátký úsek tří let, 1945–1948, kdy ČSA zaujaly výlučné postavení jediné čs. letecké společnosti v poválečném Československu a zároveň se vyrovnávaly s politicky motivovanými problémy, které nepříznivě dopadaly na provoz i bezpečnost letů. Období padesátých let je zpracováno v rámci dvou kapitol – oč méně aktivní byly aerolinie v letecké činnosti, zejména z důvodů vyostřené studené války v první polovině dekády, o to rozsáhlejší byly změny organizační a změny koncepce budoucího fungování podniku a jeho úkolů. Polovina padesátých let je v této souvislosti vnímána jako důležitý milník, jelikož v návaznosti na zmírnění studenoválečného napětí po ženevských jednáních představitelů světových mocností končí nejhorší období stagnace a omezování provozu aerolinií. Rozsáhlá kapitola pokrývá období šedesátých let, charakterizovaných snahou o změnu, experimentálním ověřováním ekonomické reformy a nakonec invazí vojsk Varšavské smlouvy do Československa, která přerušila jak reformní proces, tak slibně se rozvíjející obchodně-provozní činnost aerolinií.

Z čistě kvantitativního hlediska se rozsah následujících kapitol postupně zmenšuje, což není záměr ani důsledek opomenutí či nedostatečného zpracování tématu. Odráží se zde stav aerolinií v období tzv. normalizace, kdy vnější okolnosti, jednak změněná vnitropolitická situace omezující cestování, jednak ropné šoky a následně globální krize, vedly ke stagnaci čs. civilní letecké dopravy – omezovaly se některé spoje, opožďovala se modernizace letadlové-

ho parku, chyběly prostředky na rozvoj a zlepšování služeb. Do transformačního období tak Československé aerolinie vstupovaly jako podnik s dlouhou tradicí, disponující zkušenostmi i vyškoleným personálem, zejména pro zajišťování samotné letecké činnosti, ale také jako podnik oslabený návyky z dob centrálně řízené ekonomiky a leckdy nuceného sladování zájmů aerolinií s „vyššími“ zájmy „strany a vlády“. Vývoj podniku v tržní ekonomice je s ohledem na dostupné prameny v závěru knihy pouze načrtnut a zůstává výzvou pro další bádání.

Předkládaná práce je výsledkem dlouholetého rozsáhlého výzkumu, a ještě rozsáhlejší podpory, bez níž by kniha nemohla vzniknout. Chtěla bych proto poděkovat za podporu institucionální, a to nejen Ústavu pro soudobé dějiny Akademie věd ČR, v. v. i., a Grantové agentuře České republiky, ale také nakladatelství Karolinum a zejména Státnímu oblastnímu archivu v Praze, jehož pracovnice a pracovníci mi při studiu pramenů vycházeli vstříc. Neocenitelnou pomocí a podporou v průběhu několika let bádání a následně při zpracování publikace byly diskuse s nejbližšími spolupracovníky a spolupracovnicemi z Centra orální historie Ústavu pro soudobé dějiny AV ČR, v. v. i. Zvláštní poděkování patří Pavlu Mückemu za odborné komentáře a Davidu Weberovi za logistickou podporu. A rozhodně by kniha nevznikla bez podpory těch nejbližších, kterým patří obrovský dík.

# „VZDUCH JE NAŠE MOŘE.“

## OD POČÁTKŮ ČESKOSLOVENSKÉHO CIVILNÍHO LETECTVÍ K OBTÍŽNÝM ČASŮM DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY (1919–1944)

„My, v našem státě nemáme na vybranou. Poprvé v dějinách lidstva se nám dostává náhradou za moře příležitosti rozjeti se do oceánu, který je největší a nejširší a je přístupný z každého místa zemského. Je to vzduch.

Jan Antonín Baťa.“<sup>11</sup>

Výrok „vzduch je naše moře“ dnes již neodmyslitelně patří k počátkům letecké dopravy v Československu. Poprvé jej měl pronést v roce 1929 Ing. Jan Bervida po svém nástupu do funkce šéfa odboru civilního letectví ministerstva veřejných prací, kam tato agenda spadala.<sup>12</sup> Často bývá citovaný výrok nesprávně přisuzován také Tomáši G. Masarykovi,<sup>13</sup> pravděpodobně v souvislosti s jeho zájmem o rozvoj čs. letectví a s jeho osobní angažovaností v něm.<sup>14</sup> Jak napovídá motto kapitoly, dalšími významnými propagátory letectví byli továrníci Jan Antonín Baťa i Tomáš Baťa, kterému se létání nakonec stalo osudným, když v roce 1932 při vážné letecké havárii zahynul.<sup>15</sup> Již tento výčet osobností politického a podnikatelského života první republiky ukazuje, jak významné budování civilní letecké dopravy bylo pro nový stát, a to jak z hlediska hospodářského, tak z hlediska prestiže.

Byl vzduch „naše moře“? Podařilo se čs. letecké dopravě kompenzovat chybějící přímý přístup k mořskému pobřeží, tak důležitý pro exportně orientovanou čs. ekonomiku? A podařilo se vybudovat moderní letecký podnik, v mezinárodním měřítku konkurenceschopný? Zpočátku tomu tak jistě nebylo, obzvláště v letecké dopravě nákladní, jelikož letadla byla schop-

11 Jan Antonín Baťa: Potřebujeme silnou leteckou dopravu, *Letectví* 17, č. 7 (1937), s. 280.

12 Miroslav Jindra: Vzduch je naše moře: Jak vypadaly počátky létání v Československu?, *100+1 zahraniční zajímavost* (online), 6. 10. 2018.

13 Možná úplně první, kdo tuto metaforu použil, byl vojenský letec Ing. Vlastimil Fiala (1893–1947), plukovník generálního štábu, když v roce 1922 pro svou knihu „o významu vzduchoplavby pro republiku“ použil název *Náš vzduch – naše moře* (Praha, Svaz československého důstojnictva). Blíže k jeho osobě: Jiří Fidler – Václav Sluka: *Encyklopedie branné moci Republiky Československé 1920–1938*, Praha 2006, s. 214–215.

14 Masarykův letecký fond (1923–1926), následně Masarykova letecká liga (1926–1939); organizace zaměřené na propagaci letectví, výcvik v létání, včetně vydávání odborných publikací s tematikou letectví.

15 Například: Baťovské letectví, Informační centrum Baťa, *Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně* (online), <http://tomasbata.org>; Letecké oddělení, *Batastory.net* (online), <https://batastory.net>.

ná přepravovat jen omezený objem zásilek. O to důležitější byl symbolický význam letecké dopravy, což odrážela i skutečnost, že první československé aerolinie byly podnikem státním, s přímou kapitálovou účastí státu. V tom se nová republika vydala odlišnou cestou než jiné evropské země, kde v drtivé většině aerolinie vznikaly jako společnosti komerční.<sup>16</sup> Výjimku tvořily vládou založené belgické aerolinie Sabena (1923) a polské LOT (1928).<sup>17</sup>

Československo své národní, státem vlastněné a provozované aerolinie – Československé státní aerolinie (ČSA) – založilo v roce 1923. Napojení podniku na stát znamenalo také nutnost realizovat obchodní politiku v souladu se státními zájmy, v období po první světové válce to znamenalo především orientaci na státy Malé dohody.<sup>18</sup> Proto mimo jiné první letecké spoje z Prahy vedly jednak na východ republiky (Bratislava, poté Užhorod), jednak dále na Balkán. Ačkoliv z hlediska obchodního by bylo výnosnější rozvíjet leteckou síť směrem do západní Evropy. Zároveň se v ČSA prosazovaly vlivy jednotlivých zájmových skupin napojených na vládní kruhy, typicky při výběru letadlové techniky, což znamenalo především povinnou orientaci na domácí výrobce. V neposlední řadě se tento státní podnik vyznačoval poměrně složitou řídicí strukturou, která mnohdy komplikovala jeho efektivní řízení.

16 Nejstarší letecká společnost, holandská KLM, byla založena již v roce 1919 konsorciem osmi investorů; britské aerolinie byly vybudovány jako soukromé komerční aerolinie Imperial Airways v roce 1924; aerolinie Swissair vznikly spojením několika podniků, pod hlavičkou Swissair začaly fungovat v roce 1931. Air France byly vytvořeny jako spojení soukromé společnosti CIDNA s dalšími čtyřmi francouzskými leteckými podniky na začátku třicátých let, francouzsko-rumunská letecká společnost pro leteckou přepravu CNFR (1920), později CIDNA (1925), patří k nejstarším evropským aeroliniím, založena byla s využitím soukromého kapitálu; obdobně Finnair (dříve Aero Oy) byly vybudovány malým okruhem finančníků v roce 1923; Lufthansa, dříve Deutsche Lufthansa, začala svou činnost v roce 1926 jako Deutsche Luft Hansa po spojení dvou německých společností Deutscher Aero Lloyd a Junkers Luftverkehr s dalšími německými podniky; španělské aerolinie Iberia vznikly spojením čtyř soukromých společností; dánské národní aerolinie, operující od roku 1920, založil jako komerční společnost sochař Willie Wulf a poručík John Ekman (v roce 1946 byl dánský podnik jedním ze zakládajících členů SAS / Scandinavian Airlines System).

Zdroje informací: History of KLM, *KLM Royal Dutch Airlines* (online), <https://www.klm.us>; Benedikt Meyer: The Rise and Fall of Swissair, 1931–2002, *The Journal of Transport History* 38, č. 1 (2017), s. 88–105; The History of Air France, *Musée Air France* (online), <https://museeairfrance.org>; Imperial Airways, *Century of Flight* (online), <https://web.archive.org>; The History of Finnair, *Finnair* (online), <https://company.finnair.com>; Deutsche Lufthansa AG History, *Funding Universe* (online), <http://www.fundinguniverse.com>; Linnea Ahlgren: Merged Under A Dictatorship: The History of Iberia, *Simple Flying* (online), 28. 10. 2021, <https://simpleflying.com>.

17 Sabena vznikla v roce 1923 po převzetí předchozích belgických národních aerolinií Syndicat Aeriens pour l'Etude des Transports Aeriens. Polské aerolinie LOT (Linje Lotnicze LOT Sp. z o. o.) byly založeny v roce 1928 namísto dosavadních soukromých leteckých společností jako samosprávný státní podnik (Sabena World Airlines, *Sabena* /online/, <http://www.sabena.com>; LOT History, *Polish Airlines LOT* /online/, <https://corporate.lot.com>).

18 Blíže například: Zdeněk Sládek: *Malá dohoda 1919–1938: její hospodářské, politické a vojenské komponenty*, Praha 2000.

V období konjunktury druhé poloviny dvacátých let pak do odvětví letecké dopravy vstoupil i soukromý kapitál, a to v podobě Československé letecké společnosti, kapitálově propojené se Škodovými závody. Právě díky své majetkové podstatě i stykům koncernu s partnery ve vyspělé západní Evropě získala ČLS pevné místo mezi moderními leteckými společnostmi tehdejší doby. Osudy obou leteckých podniků od jejich založení do doby druhé světové války přibližuje následující kapitola, a to od okamžiku vyjednávání o důležitých mezinárodních smlouvách, které s rozvojem aerolinií úzce souvisejí.

## MEZINÁRODNÍ DOHODY UMOŽŇUJÍCÍ ROZVOJ LETECKÉ DOPRAVY

Klíčovým dokumentem pro budování letecké dopravy po skončení první světové války byla Úmluva o úpravě mezinárodního letectví, podepsaná na pařížské mírové konferenci 13. října 1919,<sup>19</sup> již ratifikovalo 33 států, mezi nimi také Československo. Výkonným orgánem úmluvy se stala mezinárodní letecká komise CINA (Commission internationale de navigation aérienne); v jednom z odborů komise v prvním funkčním období zasedli také tři letečtí odborníci nové republiky – Ing. František Stočes, pozdější ředitel Československých aerolinií, Ing. Zdenko Janák, vrchní rada ministerstva veřejných prací, člen správní komise ČSA, a Ing. Hugo Berounský, zástupce leteckého odboru ministerstva veřejných prací.<sup>20</sup> Na základě zmiňované úmluvy byly mimo jiné letadlům zemí jednotlivých signatářů přiděleny značky státní příslušnosti v letecké dopravě – Československo získalo jako národní kód písmeno L a jako další imatrikulační značku písmeno B. Ratifikační listiny byly složeny 23. listopadu 1923; podle čl. 43 pro Československou republiku nabyla úmluva mezinárodní působnosti 1. ledna 1924.<sup>21</sup> Následně bylo nutné upravit dosavadní, nikterak propracované, vnitrostátní předpisy – k tomu došlo přijetím zákona o letectví v červenci 1925.<sup>22</sup>

Velmi záhy se začali spojovat i letečtí dopravci. Již v srpnu 1919 se v Haagu sešlo dvanáct mužů, reprezentantů šesti leteckých společností (z Velké Británie, Dánska, Německa, Nizozemí, Norska a Švédska), kteří zde podepsa-

19 The 1919 Paris Convention, *The Postal History of ICAO* (online), <https://applications.icao.int>.

20 Státní oblastní archiv v Praze, fond Československé aerolinie (dále SOA Praha, f. ČSA), karton 26, Masopustovy letecké letopisy, s. 2; Jiří Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, Praha 2019, s. 21. Ve čtyřicátých letech navázala na činnost CINA International Civil Aviation Organization (ICAO), která řeší otázky letecké dopravy dodnes.

21 35/1924 Sb., Úmluva o úpravě letectví ze dne 13. října 1919 (online), <https://www.noveaspi.cz>.

22 172/1925 Sb., zákon ze dne 8. července 1925 o letectví. Drobné úpravy tohoto předpisu přinesl zákon č. 48/1930 Sb., zákon ze dne 2. dubna 1930, jímž se mění některá ustanovení zákona ze dne 8. července 1925, č. 172 Sb. z. a n., o letectví.

li krátký dokument ustanovující Mezinárodní asociaci leteckých dopravců (IATA / International Air Traffic Association). Hlavním cílem této organizace byla vzájemně prospěšná spolupráce při přípravě a organizaci mezinárodní letecké dopravy.<sup>23</sup> K asociaci posléze přistoupily Československé státní aerolinie (1929<sup>24</sup>) i Československá letecká společnost (1927<sup>25</sup>).

Jak se mezinárodní letecká doprava dále rozvíjela, otevíraly se nové otázky a problémy, které bylo nutné řešit vzájemnou domluvou jednotlivých společností. V říjnu 1929 se proto uskutečnilo ve Varšavě setkání zástupců všech členských leteckých podniků IATA. Výsledkem jejich jednání bylo přijetí Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, kterou 12. října 1929 podepsali zástupci třinácti států.<sup>26</sup> Tato úmluva zaváděla jednotné podmínky pro dopravu osob i zboží, jednotné mezinárodně platné doklady (letenky, nákladní listy) a nově také povinné pojištění cestujících, zavazadel a nákladu.<sup>27</sup> Právě sjednocení podmínek na straně jedné a úprava komerční stránky letecké dopravy na straně druhé jsou těmi důvody, proč lze konferenci ve Varšavě vnímat jako jeden z dílčích milníků rozvoje civilního letectví.<sup>28</sup>

S varšavskou konferencí souvisí mimo jiné přijetí novelizace mezinárodních leteckých předpisů pro rádiový provoz (od roku 1930) a v návaznosti na tuto novelizaci přidělení nové mezinárodní poznávací značky OK pro československá civilní letadla (namísto dosavadního značení L-B). Dnes celosvětově užívaný termín o. k. (oukej) jako zkratka pro cokoli, co „dobře dopadne“, „je v pořádku“, má samozřejmě velkou symbolickou hodnotu (neoficiální prameny někdy dokonce zmiňují, že je dnes tím nejcennějším, co ČSA vlastní). Přidělení značky OK doprovází „legenda“, že československá delegace dorazila na jednání pozdě a písmena CS, o něž se chtěla ucházet, již získali Portugalci, kteří o ně usilovali údajně na počest krále Carlose – Karla I. Portugalského, 1889–1908.<sup>29</sup> Reprezentanti čs. zájmů tak měli narychlo požádat o značku podle iniciál jména jednoho z delegátů, Otakara Koudelky.<sup>30</sup>

23 Camille Allaz: *The History of Air Cargo and Airmail*, London 2004, s. 53. Skutečnost, že se jednání účastnily nejen čtyři neutrální státy, ale také Velká Británie a Německo ještě před podpisem Versailleské mírové smlouvy, je vnímána jako příklad velkého vizionářství zakladatele a hlavního propagátora této iniciativy Sira Seftona Branckera. Činnost organizace byla ukončena v roce 1939.

24 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva Československých státních aerolinií za rok 1933, s. 16.

25 SOA Praha, f. ČSA, karton 8, V. Šoch: *Československé aerolinie v letech 1923–1951 (přehledový materiál zpracovaný v 50. letech)*, s. 2.

26 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Komerční manuál ČSA – Varšavská úmluva, 11. 12. 1948.

27 Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, IATA (online), <https://www.iata.org>.

28 Československo úmluvu ratifikovalo 17. listopadu 1934 a vyhlásilo ve Sbírce zákonů 9. února 1935 (15/1935 Sb., Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě).

29 Kvůli jménu Carlos někdy bývá chybně uváděno, že se jednalo o delegaci španělskou (španělská civilní letadla však nesou značku EC).

30 Jiná legenda dokonce říká, že Otakar Koudelka ve chvíli, kdy byl dotázán, jakou imatrikulaci



Důvod přidělení písmen OK pro československá letadla je však mnohem prozaičtější – vycházelo se ze značek radiotelegrafních, ze skupiny písmen OGA–OMZ, která „spolu se skupinami HAA–HFZ a UOA–UZZ patřila Rakousku-Uhersku“. V roce 1920 pak musel dr. Otto Kučera, ministerský rada, který se v odborných kruzích těšil velké vážnosti, zajistit volací značku pro radiostanici námořní lodi Legie;<sup>31</sup> požádal proto o její přidělení Mezinárodní telegrafní unii ve Švýcarsku. Následně obdržel odpověď: „Réservons à Tchécoslovaquie indicatifs OKA jusqu'à OKZ.“<sup>32</sup> Tedy že Československu byly vyhrazeny skupiny písmen OKA–OKZ. O devět let později při jednáních ve Varšavě byla využita první dvě písmena z této skupiny pro československá civilní letadla. Je dílem náhody, že značka odpovídá iniciálám jména dr. Otto Kučery. Na pozadí všech těchto událostí se odehrávalo pomyslné první dějství rozvoje civilního letectví v Československu.

## CIVILNÍ LETECTVÍ PŘED ZALOŽENÍM ČESKOSLOVENSKÝCH STÁTNÍCH AEROLINIÍ

Bezprostředně po vzniku republiky zajišťoval leteckou přepravu Vojenský dopravní oddíl v gesci ministerstva obrany, v té době organizovaný kapitánem Holekou.<sup>33</sup> V září 1919 pak Rudolf Holeka získal koncesi na provozování pravidelné letecké přepravy v tuzemsku, koncese na lety za hranice mu poskytnuta nebyla. Kvůli byrokratickým a finančním podmínkám ministerstva pošt a telegrafů se mu navíc nepodařilo zavést službu letecké pošty. Koncese nakonec propadla a 11. dubna 1920 byla ministerstvem obchodu kapitánu Holekovi odňata.<sup>34</sup> Rudolf Holeka se poté vrátil k vojenskému letectvu, v roce 1935 obdržel hodnost generála.<sup>35</sup>

K dalším provozovatelům civilní letecké dopravy v prvorepublikovém Československu patřil Josef Gürtl z Liberce, o jehož aktivitách nejsou k dispozici bližší informace, a také vojenský pilot Julius Arigi (jím založená společnost, později vedena jako První český letecký podnik Icarus, v letech

---

by si Československo přálo, byl zabrán do studia podkladů, dobře nerozuměl otázce a odpověděl jen „ou kej“, což bylo zapsáno jako OK (J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 57).

31 Jedná se o první československou námořní loď, kterou zakoupila Legiobanka v roce 1920 pro jednorázovou přepravu 16 700 tun zboží z Vladivostoku do Evropy a se záměrem jejího dalšího využití. Po počátečních letech provozu bylo využívání lodi čím dál tím ztrátovější; banka Legii prodala v roce 1933 (L. Krátká: *Domovský přístav Praha*, s. 30–33).

32 Josef Daneš: *Za tajemstvím éteru*, Praha 1985, s. 32–33.

33 Rudolf Holeka (1883–1946), brigádní generál letectva, „v říjnu 1911 se stal prvním vojenským pilotem české národnosti“. V listopadu 1918 přešel do československé armády, od března 1919 působil jako zástupce velitele Leteckého sboru (J. Fidler – V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 252).

34 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 13–14.

35 J. Fidler – V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 252.



**Obrázek 1:** Generál letectva  
Rudolf Holeka, 6. 3. 1939

1919–1925 bez nehody přepravila více než pět tisíc pasažérů). V Praze dále vznikl První pražský letecký podnik Falco, v čele s ředitelem, dříve amatérským pilotem dr. Zdeňkem Lhotou; Falco podobně jako Icarus prováděl především lety pro obecnost či shazování reklamních letáků, měl však v nabídce i výcvik zájemců v létání.<sup>36</sup> Ke dni 2. května 1922 se spojením podniků Falco a Icarus ustavila Československá Letecká Akciová Společnost, která měla zájem o zřízení letecké linky mezi Prahou a Vídní a také o povolení dovozu vhodných dopravních letadel. Ministerstvo národní obrany se však postavilo proti jmenování některých navrhovaných vedoucích představitelů zakládané firmy, tudíž společnost založena nebyla.<sup>37</sup> Letecké spojení v této době zajišťovaly i továrny zabývající se stavbou letadel: firma Aero na trati Praha – Mariánské Lázně (do doby, než linku začaly obsluhovat ČSA), a stroje továrny Avia letecky spojovaly Prahu a Liberec.<sup>38</sup>

36 SOA Praha, f. ČSA, kartaon 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 11–12.

37 Jiří Šoffer spojuje snahy o založení této společnosti s aktivitami kapitána Holeyky, bohužel bez dalších podrobností a uvedení zdroje, tudíž takové propojení nelze spolehlivě potvrdit (J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 14).

38 J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 15.

Pravidelnou leteckou dopravu nad územím Československa nakonec zahájili Francouzi; i z toho důvodu, že zodpovědní čs. činitelé usilovali o navázání tohoto leteckého spojení, jelikož Francii v nově budované Evropě vnímali jako strategického partnera (Francouzi se mimo jiné podíleli na budování československého vojenského letectva a školení československých vojenských letců).<sup>39</sup> Československý stát proto zakoupil jednu pětinu akcií francouzsko-rumunské společnosti CIDNA (v roce 1933 sloučena s jinými společnostmi do Air France<sup>40</sup>)<sup>41</sup> a finančně subvencoval letecký provoz mezi Prahou a Paříží. Na základě smlouvy uzavírané vždy na období jednoho roku činila subvence čs. státu 2000 franků za každý let Paříž–Praha a zpět, pokud byli v letadle cestující nebo pošta.<sup>42</sup> Letecká doprava byla zahájena 14. září 1920 pokusnými a technickými lety na trati Paříž–Štrasburk–Praha. Od 15. února 1921 již byly provozovány lety pravidelné; tehdy trvaly sedm až dvanáct hodin, především v závislosti na počasí.<sup>43</sup> Zároveň tato francouzská společnost s podílem čs. kapitálu zahájila provoz na trati Praha–Varšava. O tři měsíce později (v květnu 1922) byla linka Paříž–Praha prodloužena do Vídně, dále do Budapešti a Bělehradu a v říjnu přes Bukurešť do Cařihradu.<sup>44</sup> Zcela nová éra historie československého civilního letectví pak začala o rok později založením národních aerolinií.

## ČESKOSLOVENSKÉ STÁTNÍ AEROLINIE V MEZIVÁLEČNÉM OBDOBÍ (1923–1938)

### ORGANIZAČNÍ STRUKTURA

Ministerská rada dne 19. července 1923 (intim. č. j. 1790/23 ze dne 21. července 1923) svým usnesením schválila návrh ministerstva veřejných prací na zřízení státního podniku s názvem Československé státní aerolinie „pro provoz pravidelné a periodické vzdušné dopravy pošty, balíků, novin a osob na trati Praha–Bratislava–Košice–Užhorod“. Podle tohoto usnesení byl výnosem

39 SOA Praha, f. ČSA, karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 6.

40 Původně založena v roce 1920 jako Compagnie de Navigation Franco-Roumaine. The History of Air France, *Musée Air France* (online), 21. 7. 2022, <https://museeairfrance.org>.

41 SOA Praha, f. ČSA, karton 26, Masopustovy letecké letopisy – Historie vývoje civilní letecké dopravy, rukopis z fondu ČSA z konce 60. let, s. 3.

42 SOA Praha, f. ČSA, karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 12; J. Šoffer: *Civilní letecká doprava Československa*, s. 13.

43 SOA Praha, f. ČSA, karton 26, Masopustovy letecké letopisy – Historie vývoje civilní letecké dopravy, rukopis z fondu ČSA z konce 60. let, část Praha–Paříž, s. 2.

44 SOA Praha, f. ČSA, karton 113, Václav Mareš – Kronika o vzniku a vývoji ČSL, civilního letectví a ČSA, 1918–1961, s. 12–13.

ministerstva veřejných prací dne 6. října 1923 zřízen státní podnik Československé státní aerolinie.<sup>45</sup>

Správu podniku vykonávalo ministerstvo veřejných prací prostřednictvím ředitelství a správní komise. Komisi tvořil předseda – ministr veřejných prací, a třináct členů, jednak zástupců ministerstva veřejných prací, jednak dalších ministerstev: národní obrany, pošt a telegrafů, financí, obchodu, železnic. Ze svého středu pak členové správní komise volili šestičlenné ředitelství, takže i samotné řízení podniku bylo svěřeno zástupcům jednotlivých ministerstev, nikoliv pouze leteckým odborníkům, případně profesně zdatným manažerům. Po založení ČSA tvořili ředitelství ministr veřejných prací a další vysoký úředník téhož ministerstva (s ohledem na resortní příslušnost aerolinií), dále dva zástupci ministerstva národní obrany, ministerský rada z ministerstva financí a ministerský tajemník z ministerstva pošt a telegrafů.<sup>46</sup> Prvním předsedou ředitelství ČSA byl zvolen generál Ing. František Kolařík,<sup>47</sup> kterého záhy vystřídal generál Stanislav Čeček.<sup>48</sup>

Celkově tedy bylo na řízení tohoto státního podniku zainteresováno šest různých ministerstev, což znamenalo vysokou byrokratickou zátěž, nepružnost řízení, v konečném důsledku komplikace při samotném provozu aerolinií. Dopravní personál, včetně mechaniků a pomocných sil, zpočátku pro ČSA zajišťovalo ministerstvo národní obrany (které například dodávalo také pohonné hmoty); ostatní zaměstnanci, zejména pro „komerční službu“, mohl doplňovat podnik sám.<sup>49</sup> Výkonnými vedoucími úředníky aerolinií byli od roku 1923 komerční ředitel Josef Žilka a technický ředitel,<sup>50</sup> polní pilot major Karel Hupner.<sup>51</sup> Po odchodu Karla Hupnera do vedení Československé letecké

45 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva Československých státních aerolinií k bilanci za období od 1. října 1923 do 31. prosince 1924, s. 1-2.

46 Ibid.

47 MontDr. Ing. František Kolařík (1881-1950), divizní generál. Do vedení ČSA byl jmenován z funkce přednosty Leteckého odboru ministerstva národní obrany. „V létě 1924 na něj padlo podezření z korupce v rámci tzv. benzinové aféry a byl skandalizován částí levicového tisku.“ Proto se vzdal funkce a byl vyslán na studijní pobyt do Francie a Itálie. Po návratu byl plně očištěn, v říjnu 1925 „se stal velitelem nově vytvořeného Vojenského technického ústavu a v prosinci 1932 velitelem Vojenského technického a leteckého ústavu“ (J. Fidler - V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 337-338).

48 Stanislav Čeček (1886-1930), divizní generál, působil v ruských legiích, do vlasti „se vrátil v generálské hodnosti jako poslední vyšší legiónářský velitel“. Po absolvování École Supérieure de guerre „byl v říjnu 1923 jmenován přednostou Vojenské kanceláře presidenta republiky“. Od listopadu 1924 do února 1927 navíc zastával funkci přednosty Leteckého odboru ministerstva národní obrany (J. Fidler - V. Sluka: *Encyklopedie branné moci*, s. 82).

49 SOA Praha, f. ČSA, karton 7, Výroční zpráva Československých státních aerolinií k bilanci za období od 1. října 1923 do 31. prosince 1924, s. 2-3.

50 Ibid.

51 Karel Hupner, v některých pramenech se uvádí Huppner (1884-1956), major vzduchoplavectva. V průběhu první světové války působil nejdříve na ruské, poté na italské frontě, dosáhl hodnosti setníka vzduchoplavectva. V listopadu 1918 vstoupil do čs. armády a „byl jmenován leteckým referentem Vrchního velitelství branné moci v Praze“; v březnu 1923 se stal velitelem Vojenské-