

JINDŘICH KOSTRBA

(1883–1926)



8 sestřelů

Jindřich Kostrba bojoval jako letec od samotného začátku první světové války. Patřil mezi několik prvních pilotů stíhacích Eindeckerů, kterými c. a k. letectvo disponovalo, a dosáhl na něm tří sestřelů. Dalších pět přidal za řízení dvoumístných strojů a koncem roku 1916 byl nejúspěšnějším rakousko-uherským stíhačem. Jeho neustálá kritika velení letectva ale nakonec vedla až k jeho přeložení k pěchotě.

Jindřich Kostrba se narodil 22. října 1883 v Kutné Hoře do rodiny nižší české šlechty Kostrbů ze Skalice. V Praze vystudoval vinohradské reálné gymnázium. Jeho spolužáky zde byli i budoucí piloti Rudolf Holeka a Karel Hupner. Po dokončení studií se Kostrba rozhodl pro kariéru profesionálního vojáka. Poté, co v roce 1903 absolvoval kadetní školu, nastoupil k 57. pěšímu pluku v Haliči. Do května 1911 dosáhl hodnosti nadporučíka a byl přeložen k 73. pěšímu pluku v Praze. Tam se také setkal se svým bývalým spolužákem z gymnázia Rudolfem Holekou, který již stihl absolvovat pilotní výcvik a stal se prvním Čechem v letectvu c. a k. monarchie vůbec. Holekovo vyprávění o létání Kostrbu velmi zaujalo, a nastoupil proto



Jindřich Kostrba
na poválečném snímku

k pozorovatelskému výcviku, který se mu podařilo ukončit ještě před začátkem první světové války. Na žádost svého přítele poté Kostrba nastoupil k jednotce *Flik 8*, dislokované u hranic s Ruskem. Jednotka byla zformována na polním letišti Žurawica v pevnosti Přemyšl teprve v červenci 1914 a okamžitě se zapojila do bojů v Haliči.

Letcem nad Haličí

První bojový let absolvoval Kostrba 14. srpna 1914 jako pozorovatel právě s Rudolfem Holekou. Nedopadl však nejlépe – porouchala se jim benzinová pumpa motoru a Holeka musel se strojem DFW. B.I nouzově přistát u obce Dachnow. Oběma letcům se však naštěstí nic nestalo. Při dalších letech, většinou na strojích Knoller-Albatros B.I a DFW B.I, se Kostrba projevil jako nanejvýš schopný pozorovatel. Dne 26. srpna 1914 zahájila ruská vojska svou ofenzivu v Haliči a do listopadu postupovala dále do nitra Rakouska-Uherska. Muži z *Fliku 8* se v tomto období účastnili bitvy u Komarowa. Neustále podávali cenná hlášení velitelství 4. armády o postavení nepřátelských jednotek. Za své úspěchy byl Kostrba 7. září 1914 i se svým přítelem nadporučíkem Holekou vyznamenán Záslužným vojenským křížem III. třídy s válečnou dekorací – „*Za statečné chování před nepřítelem a za vynikající úspěchy letce v průzkumné službě*“.

V září utrpěla c. a k. vojska sérii porážek a byla donucena ustupovat. To se změnilo až začátkem podzimu, kdy se fronta několikrát pohnula na východ i na západ. V té době však panovalo velice špatné, až neletové počasí. Více se začalo létat až v lednu. Tehdy na sebe Kostrba upozornil nebezpečným letem do obklíčené pevnosti Přemyšl, kterou Rusové obléhali již od 5. listopadu předchozího roku. Pevnost se nacházela už hluboko za frontou a na přelomu let 1914 a 1915 začaly její posádce docházet zásoby. Nadporučík Alfred Schinder společně



Jindřich Kostrba a jeho spolužák a dobrý přítel Rudolf Holeka v kabině Albatrosu B.I na začátku první světové války

s Kostrbou jako pozorovatelem museli v pevnosti 3. února 1915 přistát, když jim během průzkumu vypověděl službu motor jejich Aviatiku B.I. Český pozorovatel zde musel zůstat čtyři dny, než jej jiný pilot dopravil zpět k jednotce. Při obléhání Přemyšlu carskou armádou sem piloti *Fliku 8* vykonali mnoho poštovních a zásobovacích letů. Přistávali nejprve na polním letišti Žurawica a později, když se dostalo pod palbu ruských děl, na nově zřízených letištích Hurko a Buszkowice. Pevnost se sice ruské armádě nepodařilo dobýt přímým útokem, ale 22. března 1915 se musela vzdát kvůli nedostatku zásob.

Na konci března 1915 se *Flik 8* přesunul z východní fronty na letiště Jasieni u města Brest, kde zůstal až do května 1915. Kostrba do té doby vykonal 69 letů včetně 35 dálkových průzkumů a dočkal se i povýšení na kapitána. V polovině května 1915 se *Flik 8* přesunul na letiště

u přístavního města Pula na Jadranu. Už 18. dubna 1915 byl Kostrba navržen velitelem jednotky Gustavem Studeným k udělení Medaile za zásluhy se zdůvodněním: „*Od počátku války nalétal přes 10 000 kilometrů jako důstojník pozorovatel. Dne 19. března 1915 provedl úspěšný nálet na vykládku nepřátelského vojenského materiálu a posíl východně od Tarnówa. 2. dubna při průzkumném letu pro dělostřelectvo nouzově přistál u Ropy s hořícím letounem Albatros B.I 23.08 řízeným četařem Rudolfem Štolbou. Dne 10. dubna 1915 velice přesné bombardování železniční stanice Mezölaborcz. Podnikl řadu vzdušných letů. Je zkušený, zábavný důstojník.*“ Návrh byl sice úspěšně schválen, ale samotné vyznamenání obdržel až 12. června 1915. Ve stejné době si mohl připnout i Pruský Železný kříž II. třídy.

Pilotem Eindeckeru

Počátkem května vypověděla Itálie smlouvu Trojspolku a tříadvacátého vyhlásila válku Rakousku-Uhersku. V reakci na to začalo c. a k. velení posílat své jednotky na nově vzniklou frontu a mezi nimi byl i *Flik 8*, který se přesunul do severovýchodní Itálie, konkrétně na letiště Altura. Z něj Kostrba startoval prakticky každý den na průzkumné mise a 8. června 1915 se podílel na pronásledování italské vzducholodi *Cittá di Ferrera*. Na italské frontě působil až do konce července, kdy byl na vlastní žádost přijat do pilotního výcviku a 1. srpna nastoupil k cvičné jednotce *Flek 8*. Výcvik dokončil 28. října 1915. Přes své skvělé výsledky ale opustil leteckou školu s negativními posudky. Major Deutelmoser totiž označil Kostrbovo zapojení do velení jako nežádoucí, přestože sám konstatoval, že proti němu nemůže uvést žádné konkrétní stížnosti.

S čerstvým pilotním diplomem v kapse Kostrba odjel na sočskou frontu k *Fliku 4* pod velením kapitána Mathiase Bernátha. Jednotka sídlila na letišti Heidenschaaft a měla ve výzbroji německé stroje



Rakousko-uherská stíhačka Fokker A.III patřící 4. letecké setnině, letiště Heidenschaft, únor 1916

Fokker B.I. Do 11. prosince již Kostrba odlétal několik misí a byl jmenován zástupcem velitele. U jednotky už v té době létalo i několik moderních stíhaček Fokker E.I a ještě novějších E.III. Nesměly být ale nasazeny nad nepřátelským územím, protože jejich kulometry byly vybaveny synchronizací pro střelbu okruhem vrtule. A ta se kvůli utajení nesměla dostat do rukou nepřítele. Přelétl-li však italský stroj na území Rakušanů, okamžitě proti nim piloti Eindeckerů startovali.

Fokker E.I Eindecker

Tento letoun zkonstruoval na základě průzkumného jednoplošníku A.III původem nizozemský konstruktér Anthony Fokker v dubnu 1915. Šlo o jednoplošník nijak oslnivých výkonů.

Maximální rychlost činila jen 130 km/h a do dvou kilometrů letoun stoupal 20 minut. Neměl ještě křídélka a boční náklon se prováděl pomocí ohýbání konců křídel, což značně snižovalo jeho manévrovací schopnosti. Převratná ale byla jeho výzbroj kulometem Parabellum LMG 14 se synchronizačním zařízením. S jeho pomocí tak mohl pilot mířit celým letounem a pálit vpřed skrz točící se vrtuli. Do výzbroje byl letoun přijat pod označením Fokker E.I - na frontu dorazily první kusy v létě 1915. Němci s jejich pomocí vybojovali nad západní frontou naprostou vzdušnou převahu, kterou dokázaly zvrátit až první Nieuporty 11 a britské D.H.2 na začátku příštího roku. Celkem 13 kusů dodali Němci svým c. a k. spojencům a ti je nasadili na začátku roku 1916 na Italské frontě. V rakousko-uherské armádě létaly pod označením Fokker A.III. Dlouho šlo o jediné stíhačky podunajské monarchie.



Létající replika stíhacího Fokkeru E.III Eindecker

První bombardovací ofenziva

Dne 11. ledna 1916 provedly rakousko-uherské hydroplány bombardovací nálet na Rimini. O dva dny později se Italové pokusili kontrovat náletem osmi třímotorových strojů Caproni Ca.1, ale kvůli špatnému počasí se do cílového prostoru dostal pouze jediný z nich. Vypracovat další plán a realizovat ho dostal za úkol podplukovník Alfredo Barbieri. Náletu se mělo účastnit deset bombardérů. Dne 18. února 1916 v 7.30 jich skutečně deset odstartovalo, tři se však musely vrátit kvůli technickým problémům. Sedm Caproni od 4. bombardovací letky italského královského letectva ale zamířilo k cíli, kterým bylo město Laibach vzdálené 65 kilometrů za rakousko-uherskými liniemi. Při přeletu fronty je však zahlédly rakousko-uherské hlídky a na letišti *Fliku 8* se rozdrnčel telefon. Po vyhlášení poplachu začali mechanici nahazovat motory a v 8.20 šly letouny do vzduchu. Jednalo se o jeden



Kapitán Kostrba (vpravo) u svého letounu Hansa-Brandenburg (1916)

dvoumístný víceúčelový Hansa-Brandenburg C.I a dva stíhací Fokkery. Jeden z nich pilotoval právě Jindřich Kostrba.

S italskými stroji se setkali po patnácti minutách letu severovýchodně od města Aisovizza. Ihned poté, co je spatřili, vrhli se Rakušané do útoku. Jeden ze zmíněných bombardérů pronásledoval Kostrba spolu se svým velitelem Bernathem celých patnáct minut. Český pilot do něj vyprázdnil všech 500 nábojů svého kulometu. Jeho velitel si poté nepřátelský stroj ve výšce 1 800 metrů „převzal“, ale vzpříčila se mu nábojnice v závěru kulometu. Jejich přesně mířená palba však zabila pozorovatele italského letounu a velitele celé akce, podplukovníka Alfreda Barbieriho. Pilot, kapitán Luigi Bailio, utřžil zranění hlavy. Ani to mu však nezabránilo v tom, aby se svým prostříleným strojem doletěl na vlastní území, kde nouzově přistál na letišti Gonars. Za to byl později vyznamenán nejvyšším italským vyznamenáním – Zlatou medailí za statečnost v boji. Kostrbu mohl těšit první uznání sestřel.

Tím ale tato akce ani zdaleka nekončila. C. a k. piloti se rychle vrátili na letiště, doplnili vystřílenou municí a spotřebované palivo a ihned opětovně startovali, aby zachytili vracející se bombardéry. Do akce vyrazili i piloti z *Fliků 2, 4, 8 a 19*. I tentokrát se piloti dostali do tvrdého boje, což Kostrba popsal i ve svém hlášení: *„Nad Občinou jsem se dostal do souboje s jedním Caudronem, na kterého jsem asi ze vzdálenosti 40 metrů vystřelil 200 střel, ten se okamžitě dal střemhlav směrem na Monfalcone. Vzhledem k tomu, že jsem byl v silné palbě a na horizontu se objevily Caproni, které se vracely z náletu na Laibach, nemohl jsem pokračovat ve sledování Caudronu. V 9 hodin 50 minut dopoledne jsem dosáhl výšky 2 700 metrů a narazil na jednoho Caproniho, který letěl asi ve výšce 2 600 metrů a vystřelil jsem na něho asi 150 střel ze vzdálenosti asi 80 metrů. Obrátil se na mě a střílel zepředu a nahoru kulometem (rozstřílené žebro a vyztužení v letounu 03.51). Pak jsem spatřil pozorovatele u tlačného motoru a slyšel jsem jednotlivé střely, vystřelil jsem zbytek munice asi ze vzdálenosti 40 metrů do zádi letadla.*



Těžký dvumotorový Italský bombardér Caproni Ca.1. Právě s tímto typem se Kostrba utkal ve slavném souboji 18. února 1916.

V tom momentě na něho zaútočil také poručík Hautzmayer a začal střílet. Nepřátelský bombardér Caproni ztratil ve boji se mnou asi 1 000 metrů výšky. Držel jsem se po jeho pravém boku a zamezil mu ve změně kurzu. Teprve nad Pravčinou si jej přebrala jiná letadla Fokker a Albatros. Tento stroj přistál u Merny.“

Porážka italských bombardérů

Kostrbův popis tohoto boje byl velice přesný a Italové přišli jak o zmíněný Caudron G.IV, tak i o bombardovací Caproni Ca.1. Rakouští letci bojovali velmi odhodlaně a na obrovské italské bombardéry vedli palbu piloti svou vpřed pálící zbraní a také jejich pozorovatelé ze svých pohyblivých kulometů. Jedna vítězná posádka rakouského dvoumístného Albatrosu B.I letky *Flik 4* se rozhodla přistát vedle poraženého

nepřítele. Tehdy šlo o poměrně rozšířený zvyk, nebo spíše zlozvyk, protože přistávat mimo letiště přímo do terénu samozřejmě znamenalo velké nebezpečí. To se potvrdilo i tentokrát. Pilot letounu, desátník Franz Neumann, si přistání špatně propočítal, při dojezdu narazil pravým křídlem do vrby a svůj stroj těžce poškodil.

Po návratu z akce se mezi piloty a pozorovateli, rovněž disponujícími pohyblivým kulometem, strhla bouřlivá diskuse ohledně přiznání jednotlivých sestřelů. Věc musel nakonec rozhodnout major Deutelmoser ze štábu letectva. Kostrbovi byly nakonec uznány tři sestřely, jeho veliteli Benáthovi dva a dvěma dalším pilotům a dvěma pozorovatelům dvojmístných strojů po jednom sestřelu. Právě na základě tohoto boje vstoupilo 19. září 1916 v platnost nové nařízení týkající se uznávání vítězství: *„V leteckých bojích, na kterých se podílí více letadel a protivníka zasáhnou, se nedá nikdy jednostranně zjistit, která střela způsobila pád nepřátelského letadla nebo ho donutila k nouzovému přistání. Zásluha patří spíše všem letadlům, která ostře zaútočila na protivníka.“*

Nálet způsobil v Laibachu jen minimální materiální škody, jednalo se prakticky pouze o rozbitá okna několika domů. Zahynul jeden malý chlapec a zranění utržili čtyři vojáci. Oficiální tisková zpráva o náletu referovala takto: *„Včerejší činnost italské letecké eskadry měla žalostný průběh. Většina letadel byla ještě nad frontou přinucena k návratu. Tři stroje dosáhly Laibachu a svrhly bomby blízko tamní nemocnice a několika obcí, nicméně bez úspěchu. Během návratu napadli nepřítel naši letci a jedno velkoletadlo Caproni poslali k zemi.“* Italské velení však věc vidělo mnohem optimističtěji a průběh akce do hlášení popsalo následujícími větami: *„Od vypuknutí války již nepřítel několikrát porušil lidská práva, a proto naše eskadra letadel Caproni podnikla nálet na Laibach. Odvážní letci, kteří byli soustavně vystavováni palbě ze země i útokům nepřátelských letců, dosáhli cíle. Skrže roztrhanou oblačnost se snesli níž nad město a shodili bomby a několik tuctů ručních granátů. Jeden*