

Hřebečský rodák Josef Horák.



Vysloví-li se jméno Lidice, jaksi podvědomě se spoustě lidí vybaví jména Horák a Stříbrný. Kdo vlastně byli tito muži a jaké byly jejich osudy? Je málo známou skutečností, že první z nich, Josef Horák, se narodil 24. června 1915 právě v naší obci, v domě svých prarodičů. Vyrůstal však v sousedních Lidicích a do školy chodil v nedalekém Buštěhradě. Po odmaturování krátce pracoval jako úředník, ale to nebylo povolání, po kterém toužil. Proto dobrovolně nastoupil vojenskou dráhu, i přes jistý odpor svých rodičů. Nejprve byl pěšákem u 35. pěchotního pluku, ale zanedlouho se stal žákem školy pro důstojníky letectva v záloze v Prostějově, kterou zdárně absolvoval v roce 1937. Právě letectví se stalo jeho životním posláním. Praktické zkušenosti získal jako desátník aspirant u 5. pozorovací letky leteckého pluku Dr. Edvarda Beneše. Ve studiu pokračoval na vojenské akademii v Hranicích na Moravě, kterou zdárně ukončil v roce 1938 s hodností poručíka. Následně ještě absolvoval aplikační kurz v Prostějově. Jeho první destinací se stává slovenská Žilina, kde je zařazen k 15. pozorovací letce 3. leteckého pluku generála - letce M. R. Štefánika. Zde působí jednak jako pozorovatel a jednak jako zpravodajský důstojník. Přichází však březen 1939 a s ním zánik samostatné Československé republiky a vznik Protektorátu Čechy a Morava. Jako všichni je i Horák demobilizován a nucen vrátit se k úředničtině do Nejvyššího úřadu cenového v Praze, stejně jako jeho kamarád z Lidic, Josef Stříbrný. Ani jeden z nich se nehodlá smířit s okupací Československa a rozhodnou se odejít bojovat do zahraničí. Domluví se ještě s dalším kamarádem z nedalekých Hostivic, Václavem Študentem. Z Lidic odcházejí 29. prosince 1939 a putují nejprve přes Slovensko a Maďarsko do Jugoslávie. Právě zde se přihlašují do řad Československé zahraniční armády. Následně pokračují dále přes Řecko, Turecko, Sýrii a Libanon, a odtud po moři do francouzské Marseille, kam dorazí

8. února 1940. Horák spolu se Študentem míří do řad letectva, Stříbrný k pěchotě. Horák je nejprve registrován v Agde, kde jsou shromážděni příslušníci československé zahraniční armády, odtud putuje do výcvikového střediska v Bordeaux - Mérignac. Vývoj válečných událostí je překotný a Francie kapituluje, a tak nestačí výcvik dokončit a zasáhnout do bojů. Jako jednomu z mála československých letců se mu podaří opustit Francii s letadlem a přistát společně s dalšími spolubojovníky ve Velké Británii v Hendonu. Vstupuje, jako ostatní do RAF Voluntary reserve v hodnosti Pilot Officer s číslem 82 603. Přes československé letecké depo v Cosvordu se dostává v červenci 1940 k 311. československé bombardovací peruti. Zde je zařazen jako palubní střelec a nalétá úctyhodných 200 hodin během 35 náletů na nepřátelské území. Na rozdíl od řady svých kamarádů tuto první „túru“ přežije bez úhony a je vyznamenán dvakrát Československým válečným křížem a také medailí Za chrabrost nad nepřítelem a následně povýšen do hodnosti nadporučíka. Mimo operační odpočinek tráví částečně jako žák pilotní školy nejprve ve Watchfieldu a poté v Schelingfordu. Pilotní výcvik ukončí v Brize Nortonu. Splní se mu jeho dávný sen, stát se pilotem. Není bez zajímavosti, že během pilotního výcviku se setkává se svým kamarádem Václavem Študentem. Následuje návrat k 311. peruti a opět rutinní nálety na nepřítele. Tato peruť v té době mění své působiště, je přeřazena od Bomber Command (bombardování velitelství) ke Coastal Command (velitelství pobřežního letectva). To znamená, že jejím revírem se stává Biskajský záliv, kde znepríjemňuje život německé Kriegmarine. V prosinci 1941 se ožení s Winifred Mary New a má s ní dva syny, Václava a Josefa. Není bez zajímavosti, že Josef Horák mladší měl za kmotra tehdejšího exilového prezidenta Československé republiky Dr. Edvarda Beneše, a druhorozenému Václavovi byly za kmotry ministr obrany exilové vlády Jan Masaryk a československý letecký maršál Karel Janoušek. Po absolvování 40 operačních letů je odeslán k RAF Staff College v Gerrard's v Buckinghamshiru, což je vysoká vojenská škola. Po jejím úspěšném absolvování působí jako styčný důstojník u Flying Training Command.

Po skončení války se společně se svoji manželkou a oběma syny vrací do Československa, kde se shledává se svoji sestrou Annou, která jako jediná z rodiny přežila lidickou tragédii. Chce se zde natrvalo usadit a nadále se věnovat vojenské kariéře. Musí však spolu se svým spolubojovníkem Josefem Stříbrným spolknout hodně hořkou pilulku. Přeživší lidické ženy oba obviňují z lidické tragédie. Že jde o naprostý nesmysl, omluvitelný jen

zoufalstvím těchto žen v důsledku ztráty svých nejbližších a jejich domova, je jasné. Situace jde tak daleko, že pro tyto dva letce nejsou v nových poválečných Lidicích postaveny domy.

Josef Horák (již jako štábní kapitán) stejně jako Josef Stříbrný absolvuje VŠV a pracuje jako referent 1. oddělení velitelství letectva hlavního štábu. V říjnu 1945 je povýšen do hodnosti majora. Přichází však únor 1948 a pro nový režim je jako řada dalších letců, kteří bojovali na západní frontě, nepřijatelný. Je ještě z ministerstva obrany přemístěn do leteckého učiliště v Prostějově, ale je mu jasné, že jej zanedlouho čeká nejen vyhazov z armády, ale možná i kriminál. Není na co čekat a tak ilegálně, již podruhé ve svém životě, opouští svou vlast. Kam jinam by měl odjet, než za svou manželkou a syny do Velké Británie? Opět vstupuje do řad RAF. Smyslem jeho života je stále létání, které se mu však necelý rok po jeho emigraci stává osudným. Nový režim jej po opuštění republiky následně degraduje na prostého vojína a odejme mu veškerá vyznamenání, bez ohledu na jeho zásluhy v boji.

18. ledna 1949 při rutinním cvičném letu na stroji typu Dominie vlivem nepříznivého počasí havaruje 1,5 kilometru severně od Chippingsbury a nehodu nepřežije. Jeho ostatky jsou uloženy na hřbitově Withwort Road Cemetery ve Swindonu do hrobu rodiny jeho manželky.

O jakého vojáka se jednalo, nejlépe prozradí přehled jeho vyznamenání, kterými byl během své kariery dekorován.

Československé:	3x Čs. válečný kříž 1939, Čs. medaile Za chrabrost proti nepříteli, Čs. medaile Za zásluhy 1. stupně, Pamětní medaile čs. zahraniční armády se štítkem F a VB, Kříž obrany státu - toto vyznamenání převzal za svého otce 8. 5. 2012 jeho syn Josef Horák.
Britské:	The 1939 - 1945 Star with Atlantic Claps, Air Crew Europe Star, Defence Medal, War Medal.

Plné rehabilitace se mu dostává až po roce 1989, kdy je mu navrácena jak hodnost, tak i všechna vyznamenání. In memoriam je povýšen do hodnosti plukovníka. Jeho jméno nese i jedna z lidických ulic.

Nyní se i Hřebeč připojí k těm místům, kde je trvale umístěna na rodném domě významné osobnosti pamětní deska. Že Josef Horák patří mezi významné osobnosti našeho druhého odboje, není třeba pochybovat.

Josef Horák (druhý zprava) sedí na bombě před letounem Vickers Wellington jako člen posádky 311. perutě, které velel Josef Bernát DFM (čtvrtý zprava).



Josef Horák.

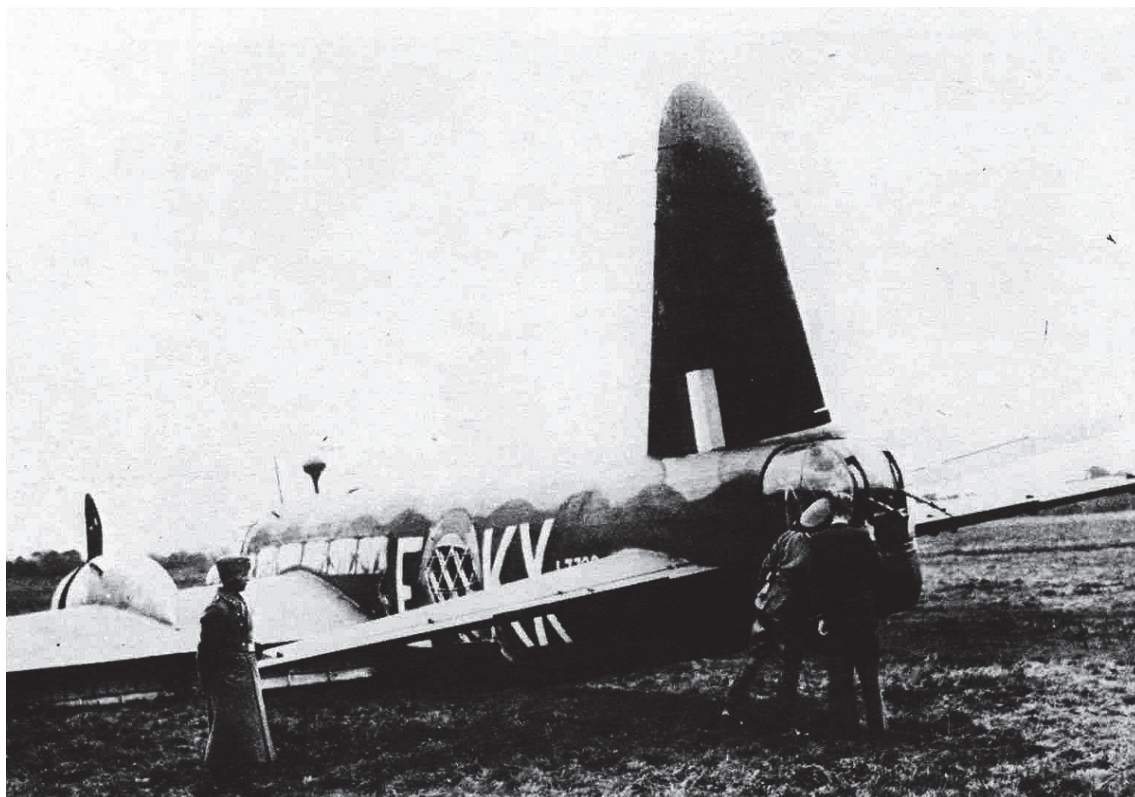


Letoun Consolidated B-24 Liberator, který měla ve výzbroji 311. squadrona během své služby u Coastal Command.

Předešlá stránka: letouny Vickers Wellington Mk Ic, které tato squadrona používala během svého působení u BomberCommand a zpočátku i u Coastal Command.

Dole ještě jednou posádka Josefa Bernáta.





I takto někdy končil bojový let československých letců v RAF.



Oficiální znak 311. československé bombardovací perutě s mottem:
"Na množství nehleďte" ("Never regard their numbers").

Poznámka autora na závěr: Co museli prožívat letci bombardérů, názorně ukazuje slavný film „Nebeští jezdci“, natočený dle předlohy Filipa Jánského. Je nesporné, že právě 311. squadrona utrpěla ve srovnání s ostatními stíhacími perutemi největší lidské ztráty. Pokud byl sestřelen „Wellington“, přišla o 6 mužů, pokud B-24 Liberátor, bylo to hned 11 mužů. V lepším případě padli do zajetí, v tom horším je čekala smrt. Budme konkrétní. Během druhé světové války ztratila celkem 284 letců, z toho 250 zahynulo a 34 skončilo v zajetí. Mezi nejčastější cíle letounů této peruti patřil Kolín, Mannheim, Hamburk, Brémy a samozřejmě Berlín. Její letouny bombardovali i další cíle v zemích okupovaných nacisty nebo jejich spojenců. Mezi ten nejvzdálenější patřil italský Janov. Právem patřila mezi elitu bombardovacích perutí RAF. U bombardovacího velitelství odlétala 5 200 operačních hodin, při nichž shodila na nepřátelské cíle 2,5 milionu liber tříštivých bomb a 93 000 zápalných pum. U pobřežního letectva odlétala 2 102 bojových letů, při nichž zaútočila na 35 ponorek, na čtyři hladinová plavidla a ve vzdušných soubojích sestřelila 21 nepřátelských letadel.

Aby si každý mohl udělat představu o "běžné operační akci" 311. squadrony RAF, dovoluji mi na tomto místě použít osobní vzpomínku jednoho z pilotů této perute z doby, kdy tato peruť operovala v rámci Bomber Command:

„A opět je tu večer - a opět start. Je to asi šestý let proti nepříteli - a může být poslední. Začátkem února je tam daleko doma už předjaří, zde v Anglii je nevlídné a sychravé počasí. Ostatně všechno, co je doma, se zdá neskutečně krásné. Jenže nad domovem se vznáší zlověstný stín. Je rok čtyřicet dva, rok, kdy velkoněmecká říše ukončí vítězně svou svatou válku, vždyť vítězí na všech frontách v Evropě, nacistický rozhlas to alespoň přesvědčivě hlásal. Německo je ještě fašistické, vítězné a zpupné. Konec války je ještě daleko, a kdyby měl člověk věřit Goebelsově propagandě, musel by si rovnou hodit smyčku na krk.“

Ne, nebylo to radostné. 311. československá bombardovací peruť měla těžké ztráty. Místnosti, kde spaly posádky, byly den ze dne prázdnější. Objevovaly se nové tváře, ale ne na dlouho. Několik nočních náletů hluboko do nepřátelského území a opět musely přijít nové posádky.

6. února 1942 v 17.35 SEČ startuje na letišti East Wretham dvoumotorový bombardovací Vickers Wellington 2021 poznávací značky W jako William, plně naložený bombami k náletu na Brest. Všichni jsou na svých místech, ale start je zatím pouze záležitostí obou pilotů.

Navigátor a střelci si přijdou na své později a nejtěžší úkol bude mít možná radiotelegrafista. Až se budou vracet, bude to záležet na něm. Jestli naváže spojení se základnou, jestli zachytí mezi nesčetnými poruchami a klamným vysíláním správný údaj. Zpátky totiž musí letět jinou trasou, aby vracující se letadla neletěla proti vlastním.

Za prvním pilotem se radiotelegrafista Leo Hřebačka sklání nad malým stolečkem s lampičkou. Mohl by se otočit a domlouvat se s navigátorem, ale zatím nemá o čem. Je tedy sám se svými myšlenkami. Čím to je, že člověk prožívá každý let jako svůj poslední, ačkoliv nejhorší byl vlastně ten první. První let nad Německem! Tenkrát nevěřil, že je vůbec možné uniknout z té palby a ze sítě světlometů. Tenkrát? Vždyť to bylo sotva před měsícem! Tehdy také vybuchl granát vlevo od nich a Hřebačka byl raněn do ruky.

A ještě před tím? 8. srpna 1939 opustil takzvaný protektorát, to už byly hranice silně střeženy, schylovalo se k válce s Polskem, pak následoval dramatický ústup přes Sovětský svaz do Anglie... Jak je to už dávno!

A dnes letí znovu. Kolikrát ještě poletí? To nikdo neví, ani Hřebačka ne. Jsou dny, přesněji řečeno noci, kdy si člověk uvědomí, že je složen mimo jiné hlavně z nervů, kdy každý stín má podobu nočního stíhače a když se pak noční stíhač skutečně objeví a zaútočí na svou oběť zesponu proti světlejší obloze, bývá mnohdy už pozdě. To už také prožil.

Na pilotním sedadle se uvelebil mladičká Danielka, ten kluk to má pěkně v ruce, Hřebačka to může posoudit, má sice tady sluchátka na uších a prst na telegrafním klíči, ale tam doma absolvoval před válkou kompletní výcvik radiotelegrafisty a navigátora.

Náhle jeho cvičené ucho zaslechne něco divného v chodu motorů. Odstartoval před půl hodinou, motory by měly stejnoměrně basově zvučet, neboť Wellington W jako William přestal stoupat a letí v horizontu. Opravdu letí v horizontu? Meteorkář varoval před nebezpečím námrazy. Nad cílem je ovšem jasno, žádné obavy. Jde tedy jen o to, dostat se nad cíl, to jest proletět hustými přechlazenými mraky. A Hřebačka poslouchá stále podivnější hřmot motorů, Wellington jde na plný plyn, ale to hučení, to není obvyklé uklidňující obtékání vzdušných mas kolem křidel a trupu, to je něco zlověstného a temného. Ne, hádat nemusí, vědí to už asi všichni, námraza. A Hřebačka ani nepotřebuje moc fantazie, aby si dovedl představit, jak se deformují náběžné hrany křidel vrstvou ledu, jak se snižuje účinnost vrtulí, jak se Wellington neodvolatelně proměňuje ve svou vlastní zledovatělou

karikaturu. O kolik tun váží ta bedna víc? Klesají, nezadržitelně klesají, každý to pozná podle tlaku v uších. Wellington jde rychle dolů a zbývá jediné - odhodit bomby, protože nouzák s bombami je zaručená sebevražda, při které se navíc ušetří za rakev, neboť není co sbírat.

Hřebačka si uvědomuje, že nemůže nic dělat, nemůže pomoci pilotovi, který si možná stírá studený pot, nemůže vysílat signály, neměly by smysl, je odsouzen k nečinnosti a je ve svém koutku sám. Není teď vlastně každý sám? Sám v celém necitelném vesmíru? Kdy už Wellington nadskočí po odhození bomb? A Hřebačka má náhle stisknuté hrdlo: Vždyť nemohou a nesmí odhodit bomby...startovali před hodinou a jsou tedy ještě nad Anglií! Nemohou shodit bomby na ty, které chrání.

Po chvíli nesnesitelného napětí se pod levým křídlem náhle rozsvěcuje řada světel. Spásná řada světel, polní letiště! Znamená to, že signály "Mayday" byly zachyceny.

Ale je to opravdu v poslední chvíli a páni! To není letiště, je to miniatura, dětská hračka pod vánoční stromeček, tam se přece nedá přistát! Nedá? Bohužel musí, nic jiného tu není. A nelze ani opakovat okruh, námraza je tlačí dolů, nelze ani správně odhadnout klouzání, všechno je změněné, přistávací klapky zamrzly, jako by je elektricky svařil, vyvážení se nehne - to bude pekelná rychlost! A už se jim řada světel řítí naproti, už jsou na finále, dá-li se to tak vůbec nazvat, a zbývají jen vteřiny. Ozve se na konci výbuch? Má člověk vůbec čas myslet? Jde to úděsně rychle, podvozek tvrdě brnknu, nezamrzl tedy aspoň ten, bedna běží, běží, rychlost snad ještě roste, a je tu náraz na něco, jsou na konci letiště, levé kolo ulétlo jako ustřelené a letoun klesá s praskotem na levý bok. Pravý motor ještě běží, připomíná to raněné zvíře, ale honem pryč od tohoto hrozného skladiště trhavin, než přijde výbuch... Už, už tu musí být, ale strašná exploze nenastává. Jsme všichni, Wellington je v troskách, ale nehoří... Lidi, je to vůbec možné? Někdy člověk pozná i při vší bídě, co je štěstí.“

(Použito z L+K č.4/1971 Zdeněk Formánek - Nepředvídaný boj)

Jak je patrné, každý let znamenal doslova ruskou ruletu, kdy každý člen posádky vsadil svůj život proti velmi nejisté výhře. Každý let mohl být ten poslední. Jak musela trpět psychika každého letce je pro nás asi jen stěží představitelné. Co museli prožívat oba Josefové, když se navíc dozvěděli o osudu své vesnice? Tak to snad nejde ani slovy popsat. Utěšovali se jen vědomím, že se mohli za všechny lidické občany alespoň oni pomstít a

oplatit fašistům stejnou měrou. Na pláštích bomb, které svrhávala 311. peruť na nepřátelské cíle, bylo někdy napsáno "za Lidice" jako výraz pro odplatu za bezprecedentní čin nacistické zlovůle.

Tolik jen pro představu čím vším si musel hřebečský rodák Josef Horák projít, než se mohl v srpnu 1945 spolu s ostatními přeživšími vrátit zpět do své vlasti, za kterou dlouhých pět let nasazoval život. Jak se mu, stejně jako stovkám dalších, odvděčila, dnes už víme. I kdyby věděl, co ho v cizině čeká, určitě by neváhal v prosinci 1939 spolu se svými dvěma kamarády odejít. Jinou cestu, jak osvobodit svoji vlast, neznal. Byl to voják a přísaha byla pro něho svatá. Osobnost tohoto nebeského jezdce nám bude připomínat pamětní deska na domě č.p. 103 v Palackého ulici.

Evžen Jedlička

Zdroje :

Vojenské osobnosti Československého odboje.

Letectví + kosmonautika roč. 1971.

Jiří Rajlich – Na nebi hrdého albionu.

Miroslav Ivanov – A hořel snad i kámen.

Soukromý archiv autora.

Internet.



Josef Horák

Čs. válečný kříž 1939

Tímto vyznamenáním byl Josef Horák dekorován celkem 3x
(lipová větvička na stuze vyjadřuje opakované udělení)

