



## *Z letových zápisníků rotmistra lelectva Eduarda Šimka (1903–1957)<sup>1</sup>*

DAVID MAJTENYI

**ABSTRACT: Flight Sergeant Eduard Šimek's (1903–1957) flight record books**

This study came about on the occasion of the sixtieth anniversary of Eduard Šimek's death. Last year, ANM managed to acquire a number of unique materials about his person for digitisation from his son, PhD. Eduard Šimek, CSc's personal archives. These include, e.g., fully preserved flight record books from 1924 to 1939 and a number of unique period photographs. Using this basis, along with records from VÚA–VHA in Prague, a colourful picture of this First Republic pilot has been produced. He was born on 17 March 1903 in Veselí nad Moravou, and after training as an ironworker, he volunteered to become a military pilot. He underwent pilot training in the Military Flying School in Cheb between 1924 and 1925. He then served in the General M R Štefánik 3rd Aviation Regiment at the airport in Košice, and in the Dr Edvard Beneš 2nd Aviation Regiment in Olomouc. In 1928, he graduated from fighter plane school and worked in subsequent years within the TGM 1st Aviation Regiment in Prague. In summer 1937 he was transferred to the Military Technical and Aviation Institute (Vojenský technický a letecký ústav – VTLÚ), where he first worked as an aviation photographer, and from July 1938 as a test pilot. Until the country's occupation in March 1939, Flight Sergeant Eduard Šimek had recorded information on 5139 flights in his flight record books, during which time he had flown 1610 hours and 10 minutes. Between 1939 and 1945, he held a clerical position at the District Office in Pelhřimov's Economics Department. Following the country's liberation, he did not return to the army and was transferred to the reserve forces. He worked for the district government in Pelhřimov until 1948 when he was moved and worked within the Benešov district government administration, and from 1951 worked as an ironworker in Benešov's armoury. He died as a consequence of previous health issues on 19 August 1957.

**KEY WORDS:** Flight Record Books – Czech Air Force – Military Technical and Aviation Institute

**CONTACTS:** Bc. David Majtenyi, Národní muzeum – Archiv Národního muzea, Na Zátorách 6, 170 00 Praha 7; e-mail: david\_majtenyi@nm.cz

Na sklonku minulého roku se šťastnou shodou okolností dostala k zapůjčení do Archivu Národního muzea pozůstalost bývalého prvorepublikového pilota Eduarda Šimka. Na zdejším pracovišti došlo k její digitalizaci a uložení v elektronické podobě na archivní úložiště.<sup>2</sup> Součástí tohoto poměrně unikátního dobového materiálu je především šest kompletně zachovaných letových zápisníků, které postihují období let 1924–1939, ale i průkazky a řada písemností, jež dokumentují jeho vojenskou službu, a doprovodné fotografie, z nichž jsou mnohé unikátní, raritní, zachované v poměrně slušně kvalitě.

1 Tato práce vznikla za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci institucionálního financování dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumné organizace Národní muzeum DKRVO, IČ 00023272, 2017/23.

2 K zapůjčení a digitalizaci všech těchto materiálů došlo s laskavým svolením syna rotmistra Eduarda Šimka, pana PhDr. Eduarda Šimka, CSc., dlouholetého odborného a vědeckého pracovníka numismatického oddělení a ředitelství Národního muzea v Praze.

Šedesáté výročí úmrtí Eduarda Šimka se jeví jako vhodná příležitost ke zveřejnění těchto materiálů.

Eduard Šimek se narodil 17. března 1903 v jihomoravském městečku Veselí nad Moravou (*Wessely an der March*) poblíž Hodonína. Na svět přišel jako čtvrté a nejmladší dítě po sestřích Marii (\*1893) a Anně (\*1901) a bratru Josefovi (\*1896) v železničářské rodině (železničářem byl i jeho dědeček) traťmistra rakouských drah (*k. k. privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft*) Eduarda Šimka (\*1866) a Johanny (Jany) roz. Kunzové (\*1872), která byla v domácnosti. V letech 1909–1914 navštěvoval ve svém rodišti obecnou školu, po přestěhování rodiny pak měšťanskou školu v letech 1914–1917 v Ústí nad Orlicí (*Wildenschwert*) v podhůří Orlických hor, poté následovala dvouletá rolnická škola v nedalekém Vysokém Mýtě. Konečně po absolvování Odborné pokračovací školy pro „živnosti kov zpracující“ v Pardubicích byl 26. června



Obrázek 1 – Šimek v uniformě s límcovými výložkami příslušníků III. pluku Stráže svobody. Zúčastnil se jako mladistvý skutečně bojů na Slovensku v roce 1919?

1922 s hodnocením *výtečný* prohlášen tovaryšem konstrukčního zámečnictví. Souběžně se školou získával odbornou praxi u firem Rainberg v Pardubicích (1920–1922) a Kaplan v Horním Jelení (1922–1923).<sup>3</sup> Vzhledem k získané kvalifikaci pro černé řemeslo není překvapující, že technicky nadaného tovaryše zaujala po první světové válce velice razantně se rozvíjející a stále ještě poměrně mladá zbraň – letectvo. Prakticky jedinou reálnou možností realizace tohoto snu představovala v té době armáda.

Je ale docela možné, že armáda mu protmula život již o několik let dříve. V rodině se tradovala historka, že se též ještě jako mladistvý záhy po vzniku republiky účastnil bojů na jihu Slovenska. Dokladem toho by mohla být fotografie Eduarda Šimka, na které je zachycen v uniformě s límcovými výložkami příslušníků III. pluku Stráže svobody.<sup>4</sup> Také v chronologickém

3 Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv (dále jen VÚA–VHA), Praha, krátký osobní spis Eduarda Šimka; dokumenty úřední povahy, které jsou uloženy v osobním archivu PhDr. Eduarda Šimka, CSc.

4 Takzvané pluky Stráže svobody, které byly složené převážně ze členů Sokola a dělnických tělovýchovných jednot, vznikly celkem čtyři. 1. pluk Stráže svobody v prosinci 1918 v Praze, 2. pluk v Českých Budějovicích, 3. pluk v listopadu 1918 v Brně a konečně 4. pluk v lednu 1919 v Plzni. Rudolf SANDER, *Organizační a dislokační vývoj československé armády v letech 1918–1939*. In: Sborník archivních prací, 35, č. 1/1985, s. 5. Za pomoc s identifikací uniformy náleží autorův dík kurátorovi uniforem VHÚ v Praze Zdeňkovi Špitálníkovi.



Obrázek 2 – Mezinárodní pilotní průkaz (F.A.I.) Eduarda Šimka z 13. listopadu 1924, č. 217.

ději nechtěl tento svůj „prohřešek“ připomínat. Zatím můžeme jen konstatovat, že se jedná o pouhé indicie, byť zřejmě nepostrádající reálné jádro.<sup>5</sup>

Dne 4. května 1923 Eduard Šimek předstoupil před Okresní vojenské velitelství ve Vysokém Mýtě, byl uznán *schopným bez vady* a odveden.<sup>6</sup> Již v průběhu řízení si podal dobrovolnou přihlášku k letectvu. Základní prezenční službu nastoupil tradičně 1. října téhož roku papírově u Leteckého pluku 1 TGM, ve skutečnosti ale v Chebu. Jelikož byl po absolvování předchozích lékařských zkoušek a splnění příslušných přísných zdravotních kritérií uznán způsobilým, zahájil v průběhu března 1924 teoretickou i praktickou přípravu na tamní letecké škole.<sup>7</sup> Jeho prezenční služba měla původně trvat 14 + 4 měsíce činné služby.<sup>8</sup> Nejprve absolvoval spolu s ostatními tradiční

5 Rozhovor s PhDr. Eduardem Šimkem, CSc., 7. dubna 2017; blíže ke genezi tohoto vojenského konfliktu například Dušan TOMÁŠEK, *Nevyhlášená válka – boje o Slovensko*, Praha 2005.

6 VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek.

7 Letecká škola v Chebu působila na zdejším starém letišti ještě z dob rakousko-uherské monarchie, za války zde sídlila výcviková rota *Flek 16*. Při vzniku ČSR šlo o jediné stálé vojenské letiště v českých zemích. O nutnosti a zřízení letecké školy bylo rozhodnuto již krátce po vzniku Československa, když byla v Praze 10. ledna 1919 ustanovena tzv. Pilotní škola. V říjnu téhož roku bylo rozhodnuto o jejím přesunutí do Chebu. V první fázi se vžil její používaný název Ústřední škola pro vzduchoplavectvo, který následoval po prvotním Velitelství čs. leteckých škol. S ubíhajícími lety se později změnil na ustálené Vojenské letecké učiliště (VLU). Současně se začaly projevovat nedostatky chebské lokace, především blízkost státní hranice s Německem, ale i zastarávající zázemí. Bylo proto rozhodnuto o vybudování zbrusu nového výcvikového areálu i s odpovídajícími prostorami v moravském Prostějově. Souběžně s tím, jak kulminovaly dokončovací práce na jeho výstavbě, se sem postupně v druhé polovině dvacátých let začaly přesunovat jednotlivé školy z Chebu. Jiří RAJLICH – Jiří SEHNAL, *Vzduch je naše moře*, Praha 2002, s. 20–21; Hana FRAJTOVÁ, *Historie Leteckého učiliště v Prostějově 1925–1959*, Brno 2012, s. 15–23. Diplomová práce na MUNI v Brně, vedoucí práce František Čapka.

8 Délka vojenské základní služby se v průběhu trvání první republiky několikrát měnila a pro lepší názornost není na škodu si průběh těchto změn připomenout. Původně byla na základě branného zákona č. 193/1920

přehledu jeho vzdělání a zaměstnání je nápadná pauza mezi dokončením rolnické školy 19. 7. 1919 a nástupem do odborné pokračovací školy 1. 10. 1920. Zůstává nezodpovězenou otázkou, proč tuto svou vojenskou kapitolu nikdy nevedl do žádných úředních záznamů. Možným důvodem by mohl být fakt, že uvedl jiný věk narození, aby se takzvaně udělal starším a později nechtěl tento svůj „prohřešek“ připomínat.

přijímač a poté v rámci letecké školy prodělal od 16. června do 16. září teoretický kurs a zároveň i praktický pilotní výcvik.<sup>9</sup> V rámci praktického výcviku absolvoval přibližně šest a půl hodiny létání se dvojím řízením spolu se svým učitelem, zkušeným praporčíkem, polním pilotem letcem Karlem Janhuberem.<sup>10</sup> Svůj první samostatný let, neboli takzvané sólo, uskutečnil Eduard Šimek 11. července 1924, když se strojem Letov Š-10.26 (stroje tohoto typu sloužily v Chebu k elementárnímu výcviku) vykonal tradiční okruh nad chebským letištěm. Oba kurzy, teoretický i praktický, neboli tzv. „elementárku“, zakončil podle velitele školy kpt. p. let. Františka Tomšovského se závěrečným hodnocením *dobrý* dne 25. září 1924 s celkovým počtem 189 letů a náletem 22 hodin 34 minut.<sup>11</sup> První základní část pilotního výcviku měl již za sebou, po něm následovala Pokračovací škola dvousedadlová, neboli tzv. „pokračovačka“. V té již žáci se svými instruktory zkoušeli řízení těžších a i na pilotáž složitějších strojů. Eduard Šimek v ní absolvoval dalších 136 letů v úhrnné době 18 hodin 57 minut. Pokračovací školu dokončil 24. ledna 1925. Velitelem školy špkt. Josefem Novákem byl klasifikován závěrečnou známkou dobrou a s hodnocením „*svéhlavý, občas dohled a vedení nutné, jinak však pracovitý*“.<sup>12</sup> Současně se zavázal setrvat v další činné službě dva roky počínaje dubnem 1925. Poté byl ze stavu VLU přemístěn k Leteckému pluku 3 *Generála-letce M. R. Štefánika*, konkrétně k jeho letce č. 7 (pozorovací). Letka (7/3.) byla v té době dislokována na letišti v Košicích a ve výzbroji měla víceúčelové stroje typu Letov Š-2, které byly motorovou variantou legen-

---

Sb. z. a n., který vyhlášoval všeobecnou brannou povinnost, navrhována vojenská služba v délce dvou let, ale pouze pro přechodné tříleté období stabilizace. Po následné další tři roky mělo dojít k redukci na 18 měsíců a po uplynutí těchto přechodných stabilizačních období (6 let) se měla ustálit na konečných 14 měsících. V dalších letech však došlo ke změnám, které opět upravovaly délku prezenční služby. Především na naléhání hlavního štábu, který by jinak nebyl schopen garantovat dostatečnou úroveň vojenského výcviku, bylo zákonem č. 51/1927 Sb. z. a n. rozhodnuto o zachování osmnáctiměsíční základní vojenské služby. Z toho vyplývalo, že branci, kteří byli odvedeni v roce 1926 a později, sloužili stejně dlouho jako odvedenci z „přechodných“ stabilizačních let 1923–1925. Délku služby pak opět redukoval, tentokrát na 14 měsíců, zákon č. 66/1932 Sb. z. a n. Od počátku bylo jasné, že tato redukce nebude mít dlouhého trvání. Již o dva roky později došlo vzhledem k mezinárodní situaci k prodloužení prezenční vojenské služby na 24 měsíců. Změna byla v platnost uvedena zákonem č. 267/1934 Sb. z. a n.. Karel STRAKA – Tomáš KYKAL, *Historie československé armády 2. – Československá armáda v letech budování a stabilizace 1918–1932*, Praha 2013, s. 60–61; Karel STRAKA, *Historie československé armády 3. – Československá armáda, pilíř obrany státu z let 1932–1939*, Praha 2007, s. 44–45.

9 VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek; Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 1 (1924–1927), osobní archiv PhDr. Eduarda Šimka, CSc.; kopie, které jsou zdigitalizovány, jsou uloženy v Archivu Národního muzea (dále jen ZKANM).

10 Karel Janhuber (\* 18. 5. 1897 – † 1961), který později začal používat příjmení v počestné podobě jako Janhuba, byl zkušený pilot a veterán c. a k. letectva již ze světové války, kdy bojoval v rámci *Fliku 6* a poté *Fliku 64F* nad Albánií, Černou Horou a Dalmácií. Celkem podnikl za I. světové války dohromady 2027 letů s náletem 663 hodin, za což obdržel celou řadu vojenských vyznamenání včetně Zlaté medaile za statečnost (GTM). Nepřekvapí, že se po vzniku republiky stal významnou postavou našeho letectví a v jeho rámci proslul jako dlouholetý a rovněž tak i vysoce ceněný učitel praktického létání, který vchoval velkou řadu našich letců. Službu v naší armádě ukončil až v září roku 1953. Jiří RAJLICH, *Na křídlech světové války: Epizody ze života českých aviatiků v rakousko-uherském letectvu*, Cheb 2014, s. 137; Jiří RAJLICH, *S indiánem na letounu. Stíhací pilot Otto Hanzlíček (1911–1940)*, Cheb 2016, s. 27.

11 VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek; Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 1 (1924–1927), ZKANM.

12 Tamtéž.





Obrázek 3 – Eduard Šimek jako četař

dárních prvních sériově vyráběných letounů československé provenience Letov Š-1 s motory Maybach Mb-IVa a Aera A-12, doplněné jedním exemplářem Avie B-11.<sup>13</sup> Dne 1. června 1925 zde byl Eduard Šimek na základě plukovního rozkazu a po splnění všech náležitých podmínek jako desátník jmenován polním pilotem letcem a na sklonku roku i povýšen do hodnosti četaře. Již po podepsání prvního závazku se před ním začala pomalu otevírat možnost kariéry gážisty neboli dělesloužícího poddůstojníka čs. armády. V únoru 1926 změnil místo své domovské posádky a byl přeložen k Leteckému pluku 2 *Dr. Edvarda Beneše* na letiště v Olomouci k pozorovací letce 1 (1/2. letce) a později k 3/2. letce. Zde uskutečňoval lety na jemu již dobře známých Aerách A-12 a dále si zdokonaloval své pilotní dovednosti. Geometrickou řadou zvyšoval počet letů a nálet hodin.<sup>14</sup>

Při zvyšování své kvalifikace absolvoval v polovině roku 1927 i kurs nočního létání, který si odbyl v rámci Leteckého pluku 1 *TGM*. V září roku 1928 se dočkal mety většiny letců, když byl vybrán a zařazen do stíhacího výcviku. Ten kladl na nové adepty poměrně značné nároky, mimo jiné i v tom, že museli opět projít ještě přísnější zdravotní prohlídkou. Praktické absolvování výcviku probíhalo v případě čet. Šimka, v té době již pětadvacetiletého, v Pilotní škole stíhací v Chebu. V jejím rámci jako součást výcviku pilotoval pestrou škálu pro něj nových typů letadel, jako například Avii B-9, B-10, B-17, B-21, B-22 nebo Aero A-18 či Letov Š-20, z nichž některé patřily mezi standardní stíhací letouny, které byly ve výzbroji československé armády.

Přestože šlo o výcvik, nebylo o dramatické okamžiky nouze. Dokladem toho je i událost, ke které došlo 5. listopadu 1928. Eduard Šimek vykonával tohoto dne cvičný okruh kolem chebského letiště s Avii B-17.<sup>19</sup> Ve vzduchu byla v téže době i tříčlenná skupina Avii B-21 od 31. letky (dřívější 34. letka), jejímž vedoucím byl škpt. Jaroslav Heřmanský. Tato skupina přistávala těsně před ním. Naneštěstí jedna z Avii, v jejímž kokpitu seděl svob. Jaroslav Šnobl<sup>15</sup>, zůstala na pokyn řídicího provozu rtm.

13 Tamtéž; J. RAJLICH – J. SEHNAL, *Vzduch*, s. 174.

14 Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 1 (1924–1927), ZKANM.

15 Jaroslav Šnobl (\* 26. 4. 1908 – † ?) byl absolventem Školy pro odborný dorost letectva (1925–1926), nejprve čtyři roky působil v rámci zmiňované 31/1. letky v Chebu, po roce 1932 se přesunul do Prahy, kde se mimo jiné stal instruktorem v plukovní poddůstojnické škole, následně absolvoval Školu pro rotmistry pěchoty v Levoči. Po návratu do Prahy byl přidělen 44/1. letce a po dalších dvou letech, 15. 4. 1936 k 32/4. letce do Hradce Králové. Jako pilot měl v té době výbornou pověst, a byl proto zařazen do výběru reprezentačního družstva

Františka Nováka po přistání stát. Novák později argumentoval, že tak učinil z důvodů, že viděl blízcího se Šimka a stojící stroj považoval v té chvíli za menší nebezpečí než stroj rolující. Přistávající Šimek, který byl navíc oslněn sluncem, o tento letoun, kterého si všiml až na poslední chvíli, zachytil levou spodní plochou svého stroje, načež došlo ke srážce obou strojů. Následky našťastí nebyly tragické, oba hlavní aktéři vyvázli bez vážnějších zdravotních komplikací. Během následného vyšetřování pak sám vylíčil celý průběh nešťastné události.

*„Dne 5. listopadu t. r. jsem startoval na rozkaz velitele pilotní školy s letounem B.17-19 v 15.37 hod. směrem jihozápadním k cvičnému okruhu kolem letiště. Po první zatáčce vlevo ve vzdálenosti asi 500 m viděl jsem letoun B.21, který se přiřadil do okruhu z pravé strany přede mně a přistával rovněž přede mnou. Já v uvedené vzdálenosti letěl jsem za tímto letounem, a jelikož byla proti slunci dosti špatná viditelnost do letiště, před poslední zatáčkou prohlédl jsem si přistávací plochu, která byla úplně volná, a dával jsem pozor na přede mnou přistávající letoun. Tento po přistání odroloval na moji pravou stranu do neutrálního pásma, já pro jistotu podíval jsem se ještě jednou do prava a pak jsem klidně přistával. Mezi tímto letounem a mnou neviděl jsem žádný letoun na letišti, ani jiný přistávati a proto byl jsem velice překvapen, když v posledním momentu uviděl jsem před sebou po levé straně státi jeden letoun typu B.21. V tomto posledním okamžiku vyšlápl jsem ještě směrové kormidlo do prava a motor jsem vypnul, avšak pro malou vzdálenost a moji výšku (byl jsem asi půl metru nad zemí) zachytil jsem mojí levou spodní plochou za pravou horní plochu letounu B.21 přede mnou stojícího. Tímto nárazem se jeho letoun otočil proti směru přistání a trup přišel pod můj letoun. Když můj letoun zůstal státi na hlavě, ihned jsem se odvázal, vystoupil z letounu a běžel jsem k letounu, do kterého jsem narazil, jelikož jsem se domníval, že pilot ve druhém letounu je zraněn.“<sup>16</sup>*

Ve svém zápisníku letů přešel Eduard Šimek celou záležitost pouhým stručným konstatováním: *„Při přistání zachytil jsem za letoun, který se nezařadil do okruhu, čímž jsem jej neviděl a oba letouny havarovaly.“<sup>17</sup>* Ještě později tuto epizodu v kruhu rodiny komentoval lakonicky a s nadhledem i jistou dávkou humoru: *„O nic vlastně*

---

pilotů Avii B-534 pro mezinárodní závody v Curychu v roce 1937. Po okupaci republiky v březnu 1939 se nerozhodl pro odchod do exilu a zůstal v protektorátě. Od roku 1943 byl továrním pilotem v letňanském Letovu, jehož původní oficiální název Vojenská továrna na letadla se za okupace změnil na Flugzeugwerke „Letov“ A. G. Jaroslav Šnobl se zde podílel nejprve na záletech vojenských transportních strojů Junkers W 34, Ju 52/3m a Ju 86, které zde procházely opravami, a pak také na záletech zde masově produkovaných cvičných Arad Ar 96B. V květnových dnech roku 1945 se aktivně zúčastnil Pražského povstání a tvrdých bojů přibližně v prostoru dnešních Chaber, Kobylis a Letňan. Po ukončení války ještě nějakou dobu zůstal ve své předchozí profesi v letňanském Letovu. Chtěl se vrátit do armády, ale přijímací komise MNO se po zvážení jeho činnosti za nacistické okupace nerozhodla pro jeho opětovné přijetí do služebního poměru a Jaroslav Šnobl tak byl přeložen do výslužby. Jeho další osudy ani datum úmrtí nejsou známy. Za zprostředkování informací k osobě Jaroslava Šnobla a rovněž tak i za další cenné rady a konzultace je autor zavázán vojenskému leteckému historikovi PhDr. Jiřímu Rajlichovi z VHU v Praze.

16 VÚA–VHA, Praha, fond MNO – letecký odbor (1928), sign. 27 48/137. Protokolárně zaznamenaná výpověď, která byla sepsána Eduardem Šimkem ve věci havárie z 5. listopadu 1928 za přítomnosti velitele stíhací školy kpt. Eduarda Seidla.

17 Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 2 (1927–1930), s. 106–107, ZKANM.

nešlo, jen jsme jeden vylitli předem a jeden zadem.“<sup>18</sup> Ovšem že to zase až taková legrace nebyla a že bylo prakticky pouhým zázrakem, že oba vyvázli nezraněni, je patrné jak z pořízených fotografií, tak i z následného šetření technické komise. Ta u B-17.19 mimo jiné konstatovala, že „pravý podélník trupu je prasklý, zadní část trupu až po čtvrtou výztuhu uražena, dýha na trupu na mnoha místech proražena a vytrhána, stabilizační plocha, výškové a směrové kormidlo demolováno, spodní levá a pravá plocha úplně rozbitá, obě mezi plošné vzpěry vytržené z kování a zdeformovány, podvozok úplně rozbit, oba vodní chladiče zdeformovány, vrtule rozštípnuta, benzínová nádrž proražena.“<sup>19</sup> To ve své podstatě znamenalo, že celý drak letounu musel být odepsán a jediné, co, se z letounu podařilo zachovat, byl demontovaný motor Hispano-Suiza 8 Fb výr. č. 201465.<sup>20</sup> Přes to všechno nebyla havárie v té době považována za něco výjimečného, navíc když její následky nebyly fatální. Eduard Šimek, který podle závěrečné zprávy nebyl vinen havárií letounu,<sup>21</sup> další let absolvoval již následující den na stroji stejného typu. Stíhací školu úspěšně dokončil 22. března 1929 se závěrečným prospěchem dobrým. Během několika měsíců jejího absolvování si zvýšil nálet o dalších 158 letů v celkovém trvání 31 letových hodin.<sup>22</sup>

Po přeškolení u cvičné letky byl v dubnu 1929 zařazen k stíhací 35/2. letce a posléze k 39/2. letce, které byly obě dislokované na letišti v Olomouci. Ve výzbroji měly stíhačky domácí provenience Letov Š-20, které znal již ze stíhací školy.<sup>23</sup> V říjnu téhož roku se dočkal přeložení k 31/1. stíhací letce, která měla svou domovskou základnu v jemu dobře známém Chebu. Jako již zkušený pilot se pak zúčastnil v rozmezí února a března 1930 Instruktorského kurzu praktického létání, který zvládl se závěrečným hodnocením *výborný*. Kurz se na rozdíl od předchozích konal již v nových prostorách leteckého učiliště v Prostějově a po jeho ukončení byl Šimek povýšen do hodnosti rotného. Po návratu k letce pak usedal nejčastěji do kokpitu stíhacích Avii B-21, popřípadě její odlehčené cvičné verze B-22.<sup>24</sup> V únoru roku 1931 byl v rámci plukovní výměny zařazen k 61/1. letce, která sídlila na letišti Praha-Kbely.<sup>25</sup> Zde zpočátku pilotoval již zmiňované stíhací Avie, které pomalu dosluhovaly, poté i modernější Avie

18 Rozhovor s PhDr. Eduardem Šimkem, CSc., 7. dubna 2017.

19 VÚA–VHA, Praha, fond MNO – letecký odbor (1928), sign. 27 48/137. Komisionální přehled škody sepsaný Technickou správou Leteckého pluku 1 v Praze 22. listopadu 1928.

20 Tamtéž.

21 Tamtéž. Zpráva o příčině havárie sepsaná v Praze 22. listopadu 1928. Celá záležitost byla i po formální stránce definitivně uzavřena 17. prosince 1928.

22 Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 2 (1927–1930), s. 120–121, ZKANM.

23 Tamtéž.

24 Zmiňovaný stíhací letoun Avia BH-21 (armádní označení B-21), pod jehož konstrukcí je podepsána proslulá dvojice Pavel Beneš – Miroslav Hajn, patřil mezi chloubu československého letectva druhé poloviny dvacátých let, které jich v letech 1925–1928 obdrželo na tu dobu neuvěřitelných 137 kusů. Stíhačka poháněná motorem HS 8Fb a vyzbrojená dvojicí synchronizovaných kulometů Vickers vykazovala dobrou rychlost a ovladatelnost spolu s neobyčejnou obratností. Stroj byl velice úspěšný i z hlediska exportu, když byl licenčně vyráběn v Belgii. U našeho letectva byly až v průběhu třicátých let nahrazovány modernějšími typy. J. RAJLICH – J. SEHNAL, *Vzduch*, s. 61; Jan KRUMBACH – Jiří VRANÝ – Zdeněk HURT, *Avia BH-21, Jak-15, -17 a -23, Supermarine Spitfire Mk. IX. a Mk. XVI*, Praha 1986.

25 VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek; Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 3 (1930–1931), s. 61, ZKANM.



Obrázek 4 – Rotný Eduard Šimek v uniformě gážísty československé armády vz. 30.

žáků, ale začal se také věnovat leteckému fotografování. V rámci zvyšování své odborné kvalifikace absolvoval v rozmezí května a srpna 1935 kurs létání za noci a podle přístrojů, během kterého absolvoval 55 letů v trvání 22 hodin a tři minut. Kurs byl uskutečněn u Leteckého pluku 5 a jeho velitelem byl kpt. Josef Schejbal.<sup>26</sup> Úměrně k odslouženým létům se spolu s nalétanými hodinami zvyšoval i počet typů letadel, která měl možnost pilotovat. Dne 15. ledna 1936 má ve svém letovém zápisníku zaznamenáno pět premiérových letů na stíhačce Avia B-534.<sup>29</sup> Není bez zajímavosti, že v témže roce během své činnosti v rámci plnění povinností u letky uskutečnil řadu letů mimo jiných i s tehdejšími poručíky Jaroslavem Hladěm a Stanislavem Fejfarem, pozdějšími velkými osobnostmi našeho zahraničního odboje.<sup>30</sup> Od října 1936 do dubna 1937 byl Eduard Šimek prezentován u 66/1. letky na letišti v Milovicích, současně též absolvoval školu pro rotmistry a byl v červenci 1937 povýšen na rotmistra letectva a zároveň se zavázal setrvat v další činné vojenské službě po dobu 6 let od dne jmenování rotmistrem letectva z povolání.<sup>31</sup>

26 Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 4 (1931–1934), s. 2, ZKANM.

27 Tamtéž, s. 208.

28 Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 5 (1934–1938), s. 73, ZKANM.

29 Tamtéž; Elegantní stíhací letoun Avia B-534 pocházel z konstrukční dílny Ing. Františka Novotného, v roce 1934 zvítězil v konkurzu na nový stíhací letoun naší armády. Až do okupace republiky v březnu 1939 tvořily „Pětsetřicetčtyřky“ páteř stíhací obrany Československa. Šlo o vůbec nejvyroběnější a nejrozšířenější letoun domácí produkce, vzniklo jich celkem 566 kusů všech verzí. Po okupaci republiky jich byla část dále využívána německým, bulharským a slovenským letectvem. J. RAJLICH – J. SEHNAL, *Vzduch*, s. 123–126; Jiří VRANÝ, *Avia B-534*, 1994.

30 Tamtéž; blíže k osobnosti Jaroslava Hladě (\* 8. 5. 1913 – † 21. 1. 1990) Jiří RAJLICH, *Generálmajor in memoriam Ing. Jaroslav Hladě (1913–1990)*, *Historie a vojenství* č. 3/2005, s. 83–103 a k osobě Stanislava Fejfara (\* 25. 11. 1912 – † 17. 5. 1942) Jiří RAJLICH, *Esa na obloze*, Praha 1995, s. 96–99.

31 VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek.



Několik týdnů pak opět setrval u své předchozí 61/1. letky ve Kbelích, které stále velel mjr. let. Jan Drobny, než byl na počátku srpna přeložen do Vojenského technického a leteckého ústavu (VTLÚ)<sup>32</sup>, který sídlil na letišti v Praze-Letňanech, ovšem nikoliv jako pilot, jak by se předpokládalo, ale jako letec-fotograf. Po úspěšném absolvování školy pro rotmistry byl Eduard Šimek nečekaně ze skupiny výkonných letců propuštěn. Na otázku proč nám archivní záznamy nedávají jednoznačnou odpověď. Šimek sám to nesl těžce a snažil se dosáhnout změny rozhodnutí a svého zpětného zařazení, nemalou roli mohla hrát samozřejmě i finanční stránka celé věci. Argumentoval mimo jiné tím, že úspěšně absolvoval lékařské testy, a je tedy další služby způsobilý. Zároveň s tím dokládal i hodnocení, které na něj vypracoval 15. září 1937 jeho bývalý nadřízený, zástupce velitele 61/1. letky por. let. Josef Dekastello, jenž jeho opětovné zařazení doporučoval. Mimo jiné se v něm dočítáme: „*Velmi dobrý, klidný a rozvážený denní i noční pilot. Velmi rád létá. Výtečné schopnosti projevil zvláště při výškovém fotografování.*“<sup>33</sup> Rovněž při orientaci v noci je výtečný. Jeho žádost velmi doporučuji.“<sup>34</sup> Že důvodem přesto mohly být zdravotní problémy, by mohl naznačovat fakt, že o několik let později udával rok 1937 jako počátek svých problémů s nemocným srdcem.<sup>35</sup> Samo umístění k VTLÚ nebylo samozřejmě žádnou „degradací“, ale naopak projevem uznání jeho schopností ze strany nadřízených. Vždyť Eduard Šimek byl velice zkušený pilot s velkým počtem nalétaných hodin i pilotovaných typů letadel.<sup>36</sup> Oblíben byl i mezi svými leteckými kolegy, jak je zřejmé mimo jiné z pohlednice, kterou mu v červenci 1937 zaslali jeho kamarádi, přímí účastníci IV. mezinárodního leteckého mítinku, který se konal v Curychu ve dnech 23. července až

32 Pozdější Vojenský technický a letecký ústav (VTLÚ) byl zřízen v květnu 1922 ještě pod označením Vzduchoplavecký ústav výnosem Ministerstva národní obrany. Hlavním důvodem byla potřeba centralizace a zvědečnění leteckého výzkumu ve vztahu k budování civilního i vojenského letectva spolu s domácím leteckým průmyslem. Ústav původně sídlil ve Střešovicích, na Pohořelci a v Karlíně, než se přestěhoval do nově vystavěných prostor v Letňanech, souběžně s tím došlo v listopadu 1927 k jeho přejmenování na Vojenský letecký ústav studijní (VLÚS). V roce 1933 došlo k jeho sloučení z organizačního hlediska s Vojenským technickým ústavem (VTÚ) a nově vzniklá instituce začala používat již zmiňovaný název VTLÚ. J. RAJLICH, *S indiánem*, s. 101–102.

33 Je to zřejmá narážka na řadu pozoruhodných výškových letů, které v uplynulém období absolvoval, jako například ten z 11. září 1936, když na stíhací Avii B-534.6 dosáhl maximální výšky 8200 m. Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 5 (1934–1938), s. 147, ZKANM.

34 Žádost Eduarda Šimka o zpětné přeřazení do skupiny vojenských letců z 15. září 1937, jejíž součástí je i hodnocení od zástupce velitele 61/1. letky por. let. Josefa Dekastella. Eduard Šimek v ní udává, že sice věděl o svém přeřazení do VTLÚ ve funkci fotografa, ale myslel si, že ji bude moci vykonávat souběžně se svou předchozí činností. ZKANM.

35 VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek. V dodatku o tzv. „Osvědčení o nemoci“ z 13. června 1953, ve kterém jsou souhrnně sepsány lékařské záznamy, je údaj, že z důvodů lékařského nálezu je od 31. července 1937 další letecké služby neschopen, vyhotoveno velitelem 61/1. letky mjr. Drobny. Tento záznam je ale v rozporu se starším osvědčením o zdravotní způsobilosti z 29. února 1937, kterým se Eduard Šimek snažil dosáhnout odvolání svého vyřazení ze skupiny výkonných letců.

36 Na sklonku roku 1938 měl ve svém zápisníku letů uvedeno již číslo 5107 letů v úhrnném trvání 1601 hodin a 54 minut. Mezi letadla, za jejichž řízení usedal, patřila celá plejáda typů, například: Letov Š-328 a Š-528, Fokker F-VIIb a F-IX, Aero A-100, Praga E-241 a další. Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 6 (1938–1939), s. 10–15, ZKANM.

1. srpna 1937.<sup>37</sup> Na tomto mezinárodním měření sil právě naši letci dosáhli značných úspěchů.<sup>38</sup>

Ve VTLÚ svůj první let podnikl 27. srpna 1937 ve dvojici s pilotem rtm. Duchelem na stroji Letov Š-328.76. Jejich úkolem byla zkouška fotomateriálu ve výšce 1500 metrů. Tento typ letů úzce související s leteckým fotografováním převažuje v Šimkově letovém zápisníku i v následujícím roce, mění se pouze typy letounů, doprovázející osoby a technické parametry fotografování spolu s lokacemi. Od druhé poloviny tohoto roku došlo ke změně a ve svém zápisníku má již uvedenu většinu letů nikoliv ve funkci fotografa jako u letů předchozích, ale ve funkci pilota. Zdá se tedy, že jeho odvolání měla smysl a dosáhl přehodnocení svého stavu z roku 1937.<sup>39</sup>

Polovina třicátých let však nepřinesla do Šimkova profesního života jen tyto změny. Dne 7. srpna 1935 mu bylo uděleno povolení k uzavření sňatku s Vilemínou Fröhlichovou-Sedlickou (\* 1. 9. 1902 – † 1. 12. 1966) – 24. srpna 1935 se po několikaleté známosti oženil a dne 22. února 1936 se jim narodil syn Eduard Otto.<sup>40</sup>

Nadřízeným Eduarda Šimka zůstával velitel Leteckého zkušebního oddílu u II. odboru VTLÚ pplk. let. Karel Mareš.<sup>41</sup>

Ponurý rok 1938 je spojený především s mnichovskými událostmi a zářijovou mobilizací. U jaké jednotky ji rtm. Šimek strávil, nevíme, archivní záznamy k tomu mlčí. Nabízí se tedy poměrně logická varianta, že to mohlo být v rámci VTLÚ. Poslední

---

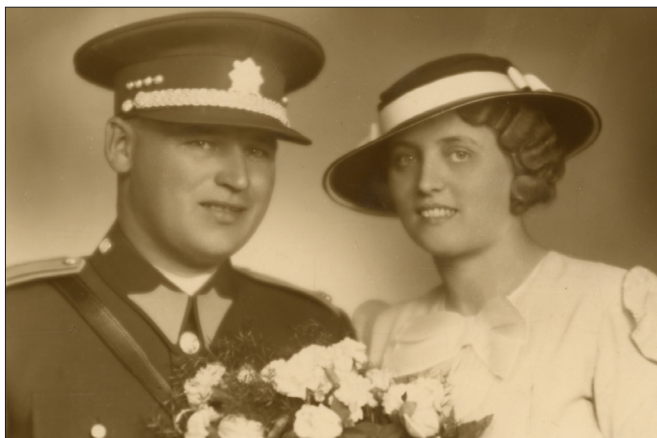
37 Pohlednice je datována 30. července 1937 a lze na ní identifikovat podpisy aktérů, konkrétně jmenovce čet. Jaroslava Šimka, por. Jaroslava Hlad'a, rtm. Josefa Hubáčka, por. Petra Širokého, čet. Františka Peřiny, čet. Rudolfa Motyčky, čet. Jaroslava Taudyho, šrtm. Františka Výborného, kpt. Stanislava Englera a rtm. Jaroslava Šnobla. V případě posledně jmenovaného se jedná o téhož Jaroslava Šnobla, se kterým měl Šimek popisovanou leteckou nehodu ve stíhací škole v Chebu 5. listopadu 1928. ZKANM.

38 Bližší k tomuto mezinárodnímu leteckému podniku například Jiří RAJLICH, *Curych 1937. Českoslovenští vojenská letci na mezinárodních závodech*, Válka Revue, listopad 2013, s. 26–30; Jiří RAJLICH, *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945* (nové rozšířené vydání), Cheb 2008, s. 247–257.

39 Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 5 (1934–1938), s. 181–197; Žádost Eduarda Šimka o zpětné přefazování do skupiny vojenských letců z 11. dubna 1938. ZKANM; VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek, v dodatku o tzv. „Osvědčení o nemoci“ z 13. června 1953, ve kterém jsou souhrnně sepsány lékařské záznamy, je údaj, vypracovaný přednostou II. odboru VTLÚ plk. Bucháčkem, že od 1. června 1938 se rtm. Eduard Šimek zařazuje do výcvikové skupiny vojenských letců pro letouny dvoumístné.

40 VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek; VÚA–VHA, Praha, krátký osobní spis Eduarda Šimka.

41 Karel Mareš (\* 3. 11. 1898 – † 18. 6. 1960) patřil mezi velice zkušené letce, již v průběhu dvacátých a třicátých let úspěšně reprezentoval Československo v řadě mezinárodních leteckých soutěží. Od září 1936 zastával zmíněný post v rámci VTLÚ. Po okupaci se zapojil do hnutí odporu v rámci Obrany národa. V dubnu 1940 unikl na poslední chvíli před hrozícím zatčením do exilu. Ve Francii, kde začal používat krycí jméno Toman, se stal velitelem naší letecké skupiny v Agde. Po evakuaci do Velké Británie se stal jako jeden ze služebně nejstarších i nejkzkušenějších letců prvním velitelem 311. čs. bombardovací peruté a zúčastnil se i jejích prvních útoků na okupovanou Evropu a Německo. Obdržel vysoce ceněné vyznamenání DFC a byl povýšen na plukovníka. V druhé polovině roku 1941 odplul do SSSR, kde se stal členem československé vojenské mise. Po návratu do osvobozené vlasti působil ve velitelských funkcích, od roku 1947 v generálské hodnosti. Na počátku padesátých let byl degradován a jako ostatní letci ze západu nucen žít v postavení druhořadého občana. Rehabilitace se za svého života nedočkal. Teprve dlouho po jeho smrti a změně poměrů mu byla v dubnu 1990 navrácena hodnost brigádního generála. Bližší k jeho osobě např. Jiří RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách britského letectva 1940–1945 I. část (1940)*, Praha 1999, s. 185–191.



Obrázek 5 – Svatební fotografie Eduarda Šimka a jeho ženy Vilemíny Fröhlichové-Sedlické.

let před všeobecnou mobilizací vykonal 22. září, kdy na stroji Letov Š-328.61 podnikl průzkum povětrnostních podmínek; následný let byl až o onen týden později, konkrétně 29. září na stroji Aero A-100.1 za účelem odzkoušení pohonné jednotky.<sup>42</sup>

Ještě před mobilizací se v rámci VTLÚ mimo jiné podílel na leteckém fotografování a filmování X. všesokolského sletu, který se konal v létě v Praze.<sup>43</sup> Smutný byl z pohledu následného vývoje i počátek roku následujícího, vrcholící tragickým 15. březnem a okupací republiky. Ani ten však ještě v první fázi neznamenal pro rtm. Eduarda Šimka definitivní konec létání jako pro valnou část našich letců. Ten byl oddálen skutečností, že působil v rámci VTLÚ a nikoliv u ryze armádní jednotky. V následujících měsících tak ještě stále létal, přestože se vesměs jednalo pouze o krátké několikaminutové lety. Poslední pěticí letů absolvoval během jediného dne 8. června 1939 na stroji Avia B-71.<sup>44</sup> spolu s pplk. Karlem Marešem a rtm. Jaroslavem Taudym<sup>45</sup>. Účelem těchto zkušebních letů bylo *zkoušení vlastností draku při vodorovném letu a plném plynu a cvičení startu a přistání*. Na tomto datu a finálním čísle 5139 letů

42 Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 5 (1934–1938), s. 195, ZKANM.

43 Slet nebyl první významnou událostí, na které mohl uplatnit své nesporné kvality fotografa. Již v září 1937 se podílel na fotografickém zdokumentování pohřbu TGM. V rámci pohřbu pak byl dokonce 20. září 1937 od 5.30 do 6 hodin ráno určen spolu s mjr. Václavem Graulichem, por. let. Juliem Trnkou, mjr. Josefem Formanem, rtm. Josefem Petříkem a por. let. Hlavatým jako člen čestné stráže u prezidentovy rakve. Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 5 (1934–1938), s. 188–190. ZKANM.

44 Avia B-71 je československé označení pro sovětský střední bombardér Tupolev SB-2. Na základě smlouvy z března 1937 uzavřené mezi vládami ČSR a SSSR z důvodů modernizace našeho letového parku bylo do republiky dodáno 61 hotových letounů SB-2 a v továrnách Avie, Aera a Letovu mělo být licenčně vyrobeno dalších 161 kusů. Výroba se ale rozbíhala pomalu, a tak první stroje z továrny Avia opustily její brány až po 15. březnu 1939. Přesto patřily stroje dodané ze SSSR v době mnichovské krize k nejmodernější části našeho letectva. J. RAJLICH – J. SEHNAL, *Vzduch*, s. 130.

45 Jaroslav Taudy (\* 30. 7. 1909 – † 26. 1. 1999), výtečný pilot a akrobat, jeden z přímých účastníků leteckého klání v Curychu v roce 1937, se již záhy poté rozhodl k odchodu do exilu. Po pádu Polska se dostal do sovětské internace a poté po dobrodružné plavbě takřka přes půl světa do Velké Británie. Zde byl přijat do RAF a vzhledem ke svým zkušenostem byl předurčen pro roli instruktora a zalétávacího pilota. Dobrovolně se ale přihlásil k operační činnosti a začal létat jako noční stíhač. Do osvobozené vlasti se vrátil ověnčen mnoha vyznamenáními, mimo jiné obdržel i britský vysoce ceněný řád AFC. Začal působit v nově konstituovaném Vědeckém leteckém ústavu, kde mohl uplatnit své bohaté zkušenosti. Po únoru 1948 se podobně jako ostatní letci naší západní armády stal obětí ústrků a šikany. V rámci polistopadových rehabilitací byl 28. října 1990

se jeho letecká kariéra po 15 letech zastavila. Jistě si v té chvíli nepřipouštěl, že by to mohla být tečka definitivní.<sup>46</sup>

Tak jako před valnou většinou našich letců, i před ním stálo nelehké rozhodnutí co dál. S pocity zklamání i deziluzí se nabízely v podstatě dvě varianty. Odejít do exilu, nebo zůstat v protektorátu, přijmout nabízené místo například u správních úřadů a popřípadě se zapojit do domácího hnutí odporu. Při promýšlení těchto eventualit mohlo hrát roli vícero faktorů, v nichž nakonec převažovala tzv. rodinná stránka. Z toho důvodu měli lehčí rozhodování svobodní, kteří nemuseli v tak velké míře tuto skutečnost zohledňovat. Na druhou stranu ti, kdo měli rodinu a děti, museli vážít velice důkladně, zda poslechnout hlas srdce a odejít vstříc nejisté budoucnosti a rodinu zanechat osamocenou a v nejistotě, nebo hlas rozumu a zůstat. V podobné situaci se nacházel i Eduard Šimek. Rozhodnutí mu jistě ztěžoval i fakt, že mnozí z jeho bývalých kolegů a kamarádů od pluku a VTLÚ včetně jeho posledního velitele se rozhodli pro odchod. On se rozhodl neodejít a zůstal v okupované vlasti, učinil tak podle vlastních slov na žádost činovníků, kteří organizovali odchody našich letců. Tak své tehdejší dilema vysvětloval s odstupem let: „*Hned v roce 1939 jsem si jako rotmistr se vzděláním 2 leté hosp. školy uvědomil, že pro nastávající dobu bude nutné pracovati i případně bojovati v zahraničí a k těmto službám jsem se dal k dispozici Svazu letců pro odjezd do zahraničí. Tehdejší sekretář p. Josef Malý,<sup>47</sup> který odjezd organizoval, poznamenal si mojí adresu a řekl mě, že bude-li mě tam potřeba, budu zavolán. Jinak mám zůstat zde, neb i zde nás bude nutná potřeba. Zavolán jsem po celou dobu nebyl a ani žádných pokynů jsem neobdržel, ač podle zahraničního rozhlasu bylo zřejmé, že spojení je.*“<sup>48</sup>

Po propuštění z armády mu byla nejprve udělena tzv. dovolená do odvolání. Současně absolvoval praktický kurs živnostensko-obchodní pro důstojníky-rotmistry. Následně přijal nabízené místo, byl přidělen na administrativní pozici k politickým správním úřadům, konkrétně k Okresnímu úřadu v Pelhřimově (*Bezirksbehörde in Pilgrams*).<sup>49</sup> Zde působil u hospodářsko-technické služby pro záležitosti chovu drob-

---

povýšen na plukovníka ve výslužbě. Blíže k jeho osobě např. Jiří RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu*, s. 443–452.

46 V zápisníku letů se údaje o jejich počtu zastavily na čísle 5139 a údaji o 1610 hodinách a 10 minutách, které zahrnovaly jeho souhrnnou činnost v VTLÚ od srpna 1937. Zápisník letů Eduarda Šimka číslo 6 (1938–1939), s. 15, ZKANM.

47 Tajemník Svazu letců RČS, tehdejší čet. v zál. Josef Malý (\* 14. 12. 1898 – † 13. 6. 1967) patřil spolu s pplk. let. Josefem Hamšíkem, pplk. gšt. Vítězslavem Rosíkem, kpt. let. v zál. Vladimírem Černým, čet. v zál. Rudolfem Daleckým, kpt. v zál. Janem Popelákem, brig. gen. Ing. Aloisem Vicherkem, plk. gšt. Jaroslavem Vedralem a mjr. gšt. Jaroslavem Hájíčkem ke klíčovým postavám, které se podílely na organizování odchodů našich letců do zahraničního odboje. Sám Malý uprchl a unikl tak zatčení 2. května 1940. Blíže k organizaci odchodu našich letců např. Jiří RAJLICH, *Na nebi sladké Francie. Válečný deník československých letců ve službách francouzského letectva 1939–1945*, Cheb 2008, s. 16–48.

48 VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek, Dotazník k uvedení své činnosti v letech 1939–1945 sepsaný Eduardem Šimkem 13. května 1946.

49 Na základě Hitlerova výnosu z 16. března 1939 o vytvoření protektorátu Čechy a Morava došlo k vytvoření tzv. dvojkolejnosti veřejné správy. Na jedné straně tak existovaly protektorátní orgány autonomní správy a na druhé orgány říšské správy v čele s říšským protektorem. Ona dvojkolejnost byla samozřejmě pouhou iluzí. Za své pak definitivně vzala po nástupu Reinharda Heydricha do funkce zastupujícího říšského protektora. Jim uskutečňované správní reformy vedly k definitivní likvidaci oněch zbytků samosprávy obsažených



ného domácího zvířectva od 1. října 1939 až do května 1942, následně byl přidělen k hedvábnickému ústavu se sídlem v Hradci Králové, u něhož zastával funkci hedvábnického inspektora pro Moravu se sídlem v Kyjově. Poté byl od 1. dubna 1944 opětovně zařazen k Okresnímu úřadu v Pelhřimově pro záležitosti živočišné výroby.<sup>50</sup>

Vypuknutí povstání a osvobození republiky v květnu 1945 zastihlo Eduarda Šimka v Pelhřimově a podle svých slov se podílel na obsazování nedalekého letiště v Jiříčkách.<sup>51</sup> „Podle příkazu podzemního hnutí v Pelhřimově bylo zde možno zasáhnouti teprve 9. května 1945 v ranních hodinách, kdy s por. let. Oldřichem Němcem a p. Kolářem Jaroslavem z Pelhřimova jeli jsme zajistiti letiště Jiříčky, na kterém jsme byli první, přes silné německé kolony. Materiál letiště byl však již zničen a proto jsme se vrátili zpět do Pelhřimova, kde byla již skupina ruských tanků, velké množství zajatců apod., a proto byl jsem povolán zpět do úřadu, abych organizoval přísun dobytka pro stravování těchto armád.“<sup>52</sup>

Znova před ním stálo rozhodnutí co dál. Byl aktivován u místního posádkového velitelství v Pelhřimově. Podobně jako mnozí další z letců, kteří strávili válku v okupované vlasti, musel nejprve vyplnit žádost k přijímací komisi u MNO a teprve na základě jejího kladného vyřízení by mohl dále setrvat v další činné službě. V případě Eduarda Šimka rozhodla komise 13. srpna 1945, že vzhledem k tomu, že se nezúčastnil odbojové činnosti, se nepřijímá do opětovné vojenské služby. Eduard Šimek se proti tomuto rozhodnutí okamžitě odvolal. Šlo mu však spíše o jakousi morální rehabilitaci, protože vzhledem ke svému zdravotnímu stavu by ani jeho další služba v armádě pravděpodobně nebyla možná. Věc pokračovala tak, že mu bylo vydáno potvrzení o odbojové činnosti, které komisi doložil. Na základě žádosti ONV v Pelhřimově byl poté uvolněn pro opětovnou práci u úřadu na svém referentském místě, majícím v kompetenci živočišnou výrobu. Ačkoliv dosáhl obratu ve věci zamítnutí své další vojenské služby ve smyslu rozhodnutí komise ze srpna 1945, 3. června 1946 podal definitivní žádost o přeložení do zálohy. Bylo mu vyhověno a současně obdržel

---

ve zmiňované dvojkolejnosti. Změny se týkaly jak činnosti protektorátní vlády a jejích ministerstev, tak i reorganizace v nižších instancích. Více k tématu např. Zdeňka HLEDÍKOVÁ – Jan JANÁK – Jan DOBEŠ, *Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost*, s. 402–417.

50 Později k tomuto svému působení dodával, že se z titulu své funkce také podílel na odbojové činnosti, která měla konkrétně spočívat v tom, že jako hospodářský pracovník napomáhal v zatajování dodávek obilí a dobytka a na jaře 1945 zařídil dodávku vepřů k zásobování partyzánů. VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek, Dotazník k uvedení své činnosti v letech 1939–1945 sepsaný Eduardem Šimkem 13. května 1946; soubor dokumentů z pozůstalosti Eduarda Šimka, ZKANM.

51 Letiště Jiříčky, původně nazývané podle nedaleké obce Senožaty, se jako pomocné letiště, které je nutno urychleně dobudovat, nachází již ve zprávě MNO z 29. listopadu 1938. Za války bylo okupačním velitelstvím v Německém Brodě používáno jako výcvikové. Na samém sklonku války sem 27. dubna 1945 přiletělo sedm průzkumných stíhacích strojů Messerschmitt Bf-109G-10/U-1 od I./NAGr. 14, na kopci u letiště bylo postavení flaku. Po osvobození republiky přešlo na podzim 1945 letiště nejprve pod Ministerstvo národní obrany a od podzimu 1945 pod Ministerstvo dopravy. Následně bylo používáno především Svazarmem, a to až do svého zrušení v roce 1955. V roce 1998 bylo částečně obnoveno pro provoz ultralehkých letadel. Jiří RAJLICH – Stanislav KOKOŠKA – Aleš JANDA, *Luftwaffe over Czech territory 1945*, Hradec Králové 2001, s. 107–111 a 132–133; <http://historievyklantice.wgz.cz/rubriky/z-historie-regionu/letiste-senozaty>.

52 VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek, Dotazník k uvedení své činnosti v letech 1939–1945 sepsaný Eduardem Šimkem 13. května 1946 v Pelhřimově.



Obrázek 6 – Eduard Šimek na civilním snímku z první poloviny padesátých let.

s účinností od 1. srpna 1945 hodnost štábního rotmistra letectva v záloze.<sup>53</sup> Jediným jeho pojištěním s letectvím tak do budoucna zůstávalo jeho obnovené členství ve Svazu letců Republiky Československé.<sup>54</sup>

V roce 1948 byl jako člen sociálně-demokratické strany<sup>55</sup> v rámci očisty podniknuté z podnětu akčního výboru Národní fronty již 25. února na základě usnesení mimořádné schůze předsednictva okresní odborové rady s okamžitou platností suspendován z funkce předsedy závodní skupiny ONV a na základě rozhodnutí Zemského národního výboru z 21. dubna 1948 pak přeložen k ONV v Benešově.<sup>56</sup> Zde pracoval opět v rámci administrativy, a to až do 15. března 1951, kdy byl propuštěn. Po armádní linii byl 1. října 1951 povýšen na podporučíka letectva v záloze.<sup>57</sup> Hodnocení v jeho kádrovém profilu však

nedávalo mnoho nadějí do budoucna pro případ vojenské reaktivace, mimo jiné se v něm dočítáme: „Po stránce oddanosti k lid. demokratickému zřízení, straně a spojencům, neprojevil jmenovaný nikdy zvláštní náklonnost a z jeho chování i jednání tato nikterak nevysvítala. V masových ani jiných organizacích politických nepracuje, ježto je nemocný.“<sup>58</sup> Eduard Šimek poté pracoval v dělnické funkci jako zámečník ve Zbrojovce Vlašim, respektive v její benešovské pobočce. Po prodělaném infarktu mu byl v září 1952 přiznán invalidní důchod. Po zlepšení svého zdravotního stavu nadále pracoval do března 1956 jako účetní v n. p. Služba TOS v pražských Vršovicích a posléze až do své smrti v hotelu Nová Rabyně. Eduard Šimek zemřel 19. srpna 1957 na následky cévní mozkové příhody a pohřben byl na hřbitově v Praze-Libni.<sup>59</sup>

53 VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek.

54 Eduard Šimek měl svazovou legitimaci číslo 604 a v jeho pozůstalosti se zachovaly všechny průkazky zahrnující období 1946–1951. ZKANM.

55 Členem sociálně-demokratické strany se Eduard Šimek stal v roce 1945, v roce 1946 se stal předsedou její okresní organizace v Pelhřimově. Uvnitř strany se řadil mezi stoupence tzv. Majerova křídla, které bylo považováno za nepřítel sovětizace ČSR a rovněž odpůrce sloučení ČSSD s KSČ, ke kterému došlo 27. června 1948. Rozhovor s PhDr. Eduardem Šimkem, CSc., 7. dubna 2017.

56 K přeložení došlo v souladu se zákonem 213/1948 Sb. § 1 – opatření akčních výborů, která směřovala k ochraně nebo k zabezpečení lidové demokratického zřízení nebo k očistě veřejného života. ZKANM.

57 VÚA–VHA, Praha, krátký osobní spis Eduarda Šimka; VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek; ZKANM.

58 VÚA–VHA, Praha, sbírka kvalifikačních listin – Eduard Šimek. Služebně politická charakteristika ppor. v zál. Eduarda Šimka z roku 1951 vypracovaná předsedou MNV v Benešově.

59 VÚA–VHA, Praha, krátký osobní spis Eduarda Šimka; VÚA–VHA, Praha, sbírka Vojenských kmenových listů (1750–1910) – Eduard Šimek; ZKANM.

Průběh letu číslo letu	Datum	Část	Letadlo (typ a číslo)	Pilot Pozorovatel, bojovník	Účel, sídlo letu	Start a přistání	Doba letu	Popis letu, provedení úlohy	Potvrzení velitele části
1	11. 7.		S-10 1026		Škola let samostatný	19 32 19 38	0:05	Okružní letiště, Start a přistání okružní, na stříbrném papradu.	
2						19 38 20 03	0:05		
3						20 03 20 08	0:05		
4						20 08 20 14	0:06		
5						20 14 20 30	0:06		
6						20 30 20 36	0:06		
7	11/2					4 02 4 13	0:06		
Celkem:						0:39			

Obrázek 7 –

(letový zápisník) Dochované zápisníky letů Eduarda Šimka dokládají mnohdy stručné, ale vždy ucelené svědectví o jeho letecké službě. Během „elementárky“ absolvoval řadu letů, kdy mu dvojitý řízení dával zkušený učitel létání prap. Karel Janhuba, letecký veterán z předchozí války. Těchto letů, většinou na stroji Letov S-10, bylo celkem 70 v celkovém trvání 6 hodin a 24 minut. Svůj první sólový let, okruh nad chebským letištěm, vykonal na toméž typu stroje 11. července 1924.

Průběh letu číslo letu	Datum	Část	Letadlo (typ a číslo)	Pilot Pozorovatel, bojovník	Účel, sídlo letu	Start a přistání	Doba letu	Popis letu, provedení úlohy	Potvrzení velitele části
Ukončení pro ukončení výcviku na pokrač. let. školy dvousedadlové. Vykonal celkem 135 letů v ukončené době 18 hod. 57 minut. Pro velitele: <i>Josef Novák</i>									
LETECKÉ UČILIŠTĚ Pokračovací let. škola jedno a dvousedadlová. Velitel pokračovací let. školy jedno a dvousedadlové, kpt. Novák Josef.									
Celkem:									

Obrázek 8 –

(letový zápisník) Ukončení Pokračovací letecké školy jedno a dvousedadlové v Chebu podepsané jejím velitelem kpt. Josefem Novákem. Po jejím absolvování měl k 11. lednu 1925 dokladováno celkem 136 letů v úhrnné době 18 hodin a 57 minut.



Poradové číslo letu	Datum	Čas	Letadlo (číslo a typ)	Pilot	Účel, složka letu	Start a přistání	Doba letu	Popis letu, provedení úlohy	Potvrzení velitele části
113	5/11	17-19	B	Šimk	Průběh	15-23	0-25'	Start a let normální. Při přistání zachytil jsem se křídlem. Křídlo se zlomilo a obě stroje se převrhly. Start a přistání normální. Křídlo startu a přistání.	
114	6/11	17-9	B	~	~	15-22	0-25'	~	
115	~	~	~	~	~	15-22	0-25'	~	
116	~	~	~	~	~	15-22	0-25'	~	
117	7/11	21-20	B	~	akrobatic	14-21	0-22'	Start a přistání normální. Účelem 4 přeletů 4 sekundy nad 20 metry a 2 na pozici 4. Účelem je posílení.	
118	8/11	20-11	B	~	Průběh	8-26	0-25'	Start, let a přistání normální. Křídlo startu a přistání.	
119	~	~	~	~	~	8-25	0-25'	~	
Celkem						24-25'			

Obrázek 9 – (letový zápisník) Záznam o havárii z 5. listopadu 1928 na chebském letišti, která se stala během Šimkova stíhacího výcviku. Událost je podrobně popsána v textu straně 69–69.

Obrázek 10 a–c – Série fotografií dokládající leteckou nehodu z 5. listopadu 1928, které byl přímým aktérem. Na prvních snímcích je zřejmé fatální poškození obou strojů Avia B-17 a B-21. Na třetí fotografii je druhý z účastníků Jaroslav Šnobl, zde v uniformě svobodníka československé armády.





Popř. číslo letu	Datum letu - typ a číslo	S kým let vykonán pilot (popř. posádkou)	Účel letu a jeho provedení	Doba letu Převážně	Potřezání většiny letů vykonány
49	2/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
50	2/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
51	2/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
52	2/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
53	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
54	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
55	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
56	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
57	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
58	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
59	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
60	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
61	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
62	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
63	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
64	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
65	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
66	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
67	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
68	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
69	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
70	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
71	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
72	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
73	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
74	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
75	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
76	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
77	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
78	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
79	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
80	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
81	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
82	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
83	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
84	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
85	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
86	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
87	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
88	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
89	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
90	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
91	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
92	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
93	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
94	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
95	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
96	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
97	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
98	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
99	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'
100	3/9	Šimek	letěl na hradě	1:10:00	50'

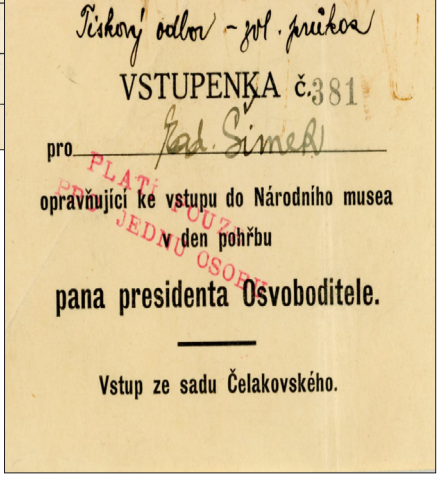
Obrázek 11 a 11a – (letový zápisník) Určitou změnu od běžné a mnohdy i unavující rutiny, kterou představovalo létání v rojích, přelety letadel nebo hlídková činnost, znamenaly i výškové lety. Jeden z nich absolvoval rotný Eduard Šimek 11. září 1936. Na stihacím stroji Avia B-534.6 vystoupal během letu trvajícím 22 minut až do letové hladiny 8200 m.



Popř. číslo letu	Datum letu - typ a číslo	S kým let vykonán pilot (popř. posádkou)	Účel letu a jeho provedení	Doba letu Převážně	Potřezání většiny letů vykonány
101	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
102	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
103	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
104	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
105	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
106	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
107	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
108	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
109	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
110	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
111	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
112	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
113	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
114	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
115	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
116	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
117	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
118	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
119	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
120	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
121	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
122	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
123	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
124	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
125	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
126	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
127	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
128	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
129	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'
130	26. 6	Šimek	Fotografování	0:10:00	60'

Obrázek 12 – (letový zápisník) Záznamy z přelomu června a července 1938 dokládají, že se tehdy Eduard Šimek v rámci VTLÚ zúčastnil filmování a fotografování X. všesokolského sletu v Praze.

Obrázek 13 – Vzhledem ke své všestrannosti a nespornému fotografickému nadání se Eduard Šimek zúčastnil fotografování pohřbu prvního československého prezidenta T. G. Masaryka. Zde je povolenka, která mu byla za tímto účelem vystavena a která mu umožňovala volný pohyb v prostorách Národního muzea dne 21. září 1937.





Obrázek 14 a–c – Pilotní výcvik absolvoval Eduard Šimek v letech 1924–1925 ve Vojenském leteckém učilišti v Chebu. Zde měl možnost se seznámit s pestrou plejádou strojů, které zde byly používány k výcviku, i s řadou instruktorů, kteří svůj výcvik absolvovali ještě v rámci rakousko-uherské armády. Tuto kapitolu z jeho života dokládá i trojice fotografií z jeho alba.  
a) Skupina žáků před letounem typu Hansa-Brandenburg B. I. Za povšimnutí stojí letová výstroj, která jako by evokovala vzpomínky na romantickou éru létání.

b) Instruktor prap. Karel Janhuba (uprostřed) se svými žáky Eduardem Šimkem (první zleva), Josefem Prokešem, Břetislavem Burešem a Josefem Fialou před letounem typu Letov Š-10 (jednalo se o československou variantu stroje Hansa-Brandenburg).



c) Šimek již po povýšení na četaře a přidělení k polní letce (sedící druhý zprava) se svými kolegy a velitelem před strojem pravděpodobně typu Letov Š-2.



*Obrázek 15 a–c – Další trojice unikátních dobových snímků. Eduard Šimek je na nich zachycen spolu se stíhačkou Avia B-21. První dva snímky byly pořízeny v zimním období s největší pravděpodobností na letišti v Chebu (na druhém je druhý zprava). Třetí pak na blíže nespecifikovaném polním letišti během manévru (stojící první zprava).*





Obrázek 16 a–c – Počátek třicátých let. Na první ze dvou fotografií je zvětšen Eduard Šimek (uprostřed v koženém plášti a na druhém snímku druhý zleva) po absolvování instruktorského kursu ve společnosti dolnoplošné „bosky“ Avie B-9 nebo 11.



Třetí snímek (na kterém je stojící první zprava) pak spolu s ním zachycuje vyrovnanou řadu letadel, mezi nimiž lze identifikovat stroje typu Aero A-32, Aero A-11 nebo Avia B-21. Bílý obdélník opatřený černým lemováním značí jejich příslušnost k Vojenskému leteckému učilišti a velký bílý obdélník za ním, kterým je zamalováno identifikační číslo, je dokladem, že se jednalo o nějaké cvičení.





Obrázek 17 – Pozdrav z mezinárodního leteckého mítinku v Curychu 30. 7. 1937, který svému kolegovi zaslali z místa konání jeho kamarádi.



Obrázek 18 – Posledním „leteckým“ působištěm Eduarda Šimka se stal Vojenský technický a letecký ústav v Praze-Letňanech. Na snímku je zachycen kompletní personál VTLÚ (v druhé řadě odshora stojící první zleva).

**REVOLUČNÍ ODBOROVÉ HNUTÍ**  
**OKRESNÍ ODBOROVÁ RADA**  
SEKRETARIÁT PELHŘIMOV

ADRESA ODESÍLATELE:  
OKRESNÍ ODBOROVÁ RADA, PELHŘIMOV, SOLNÍ ULICE ČÍSLO 855/1

Eduard Šimek  
úředník ONV  
Pelhřimov.

**ROW**

PELHŘIMOV,  
SOLNÍ 855/1


Voše značky      Váš dopis z      (Uveďte v adrese)  
Naše značky      520/48/L/ch      25.2.1948

Věc: Odvolení z funkce předsedy ZS.

Na základě usnesení mimořádné schůze před-  
sednictva OOR suspendujeme Te s okamžitou  
platností z funkce předsedy závodní skupiny  
ONV. Předěj ihned veškerou agendu předsedy  
s. J. Kortánovi, který je pověřen až do  
konečného uspořádání funkcí předsedy závodní  
skupiny ONV.

Za:

Josef Málek  
předseda

  
 František Lavička  
obv. tajemník

Vyřizuje	Sifra
----------	-------

TELEFON  
123

BEŽNÝ ÚČET:  
pro poukazy příspěvků PSP Praha 76.101\*10

Obrázek 19 – Projevem nedůvěry ze strany nastupujícího režimu bylo usnesení mimořádné schůze okresní odborové rady ROH v Pelhřimově s datací 25. února 1948 reagující na podnět akčního výboru Národní fronty, na jehož základě byl Eduard Šimek s okamžitou platností suspendován z funkce předsedy závodní skupiny ONV v Pelhřimově.

Obrázek 20 a–b – Symbolická a zároveň i definitivní tečka za dlouhou kariérou letce Eduarda Šimka. Legitimace Svazu letců republiky Československé (SLRČS) s pořadovým číslem 604 platná pro roky 1950 a 1951.

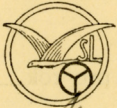
**LEGITIMACE**  
čís. 604.

Pan Šimek Eduard

jest činným členem

**SVAZU LETCŮ RČS.**

Praha, dne **1.1.1950.**

  
 Švarc  
úř. tajemník

Stálek  
předseda



  
 Platí pro rok 1950/51.  
 R. ČS.