

Statečný válečný letec



Jan Kostohryz, DSO

* 23. 8. 1911 Praha

† 25. 1. 1978 Praha

Wing Commander, podplukovník letectva (plukovník)

Letec – palubní telegrafista a pilot, příslušník a velitel 311. bombardovací peruti, která byla založena 29. července 1940 a byla jednou z perutí, které během druhé světové války bojovaly na straně Spojenců, v tomto případě jako československá složka v rámci britského vojenského letectva Royal Air Force.

Dům s obchodem U Kozlů v Masarykově ulici proti Infocentru je vzorně udržován a upoutá kolemjdoucí zajímavou fasádou. Málokdo z dnešních Hluchočáků ale tuší, že v něm před sto lety bydlela rodina malíře pokojů Bohumila Kostohryze. Právě jeho zásluhou získal dům svůj výjimečný vzhled.

Rodičům Kostohryzovým se narodili dva synové. Jeden z nich se stal válečným hrdinou. Jan Kostohryz bojoval za druhé světové války v leteckých bitvách o Atlantik – jako pilot a velitel 311. československé bombardovací peruti RAF.

Zásluhou iniciativy paní Marie Čermínové, se souhlasem současných majitelů domu a díky městu Hluboká, bude na dům, ve kterém Jan Kostohryz prožil dětství a mládí, umístěna pamětní deska. Bude připomínat, že jeden z hlubockých občanů získal v Anglii **Řád za vynikající službu**, což je vojenské vyznamenání, jež je ve Velké Británii udělováno pouze za zásluhy v boji a vynikající službu důstojníkům ozbrojených sil v době války. Další významné řády získal Jan Kostohryz i z rukou prezidenta Edwarda Beneše.

Bohužel, po válce a komunistickém puči v roce 1948, jako mnoho dalších statečných Čechů, kteří nasadili život za svou vlast, doplatil na politický teror padesátých let. Byl odsouzen, uvězněn a degradován. Následky nesl po celý zbytek života.

Zděšení Britové se o hrdinech bitvy o Británii, kteří se vrátili zpátky do své vlasti, dozvídali zpoza železné opony už jen útržkovitě. Stateční muži, krásní chlapi, letci a odborníci dalších profesí, jedni z nejlepších synů svého národa, se dočkali za éry komunismu nejen nevděku, ponížení, ale také těžkých žalářů a zničeného zdraví, které mnohým zkrátilo život.

Vojenský životopis

Syn malíře pokojů Bohumila Kostohryze a Růženy, roz. Kubešové. Domovskou příslušnost měl v Hluboké nad Vltavou, kde vychodil obecnou i měšťanskou školu. Po maturitě na reálném gymnáziu v Českých Budějovicích narukoval 1. 10. 1932 k p. pl. 1 Mistra Jana Husi. V průběhu vojenské prezenční služby absolvoval ŠDPZ při p. pl. 29 plukovníka Josefa Jiřího Švece v Jindřichově Hradci a příslušnou praxi pak od 1. 6. do 14. 9. 1933 prodělal ve funkci velitele kulometné čety I. praporu p. pl. 1 v Kaplici, kde v závěru dosáhl hodnosti čet. asp. Poté si zvolil dráhu důstojníka z povolání. Dne 15. 9. 1933 tedy zahájil studium na VA v Hranicích, odkud byl slavnostně vyřazen 1. 7. 1935 jako por. pých.

Zřejmě již na akademii se začal více zajímat o vojenskou radiotelegrafii, neboť hned poté nastoupil službu jako velitel spoj. čety u 3., později u 11. roty p. pl. v Michalovicích. Specializaci si pak doplnil tříměsíčním kurzem na spojovací důstojníky zbraní ve Vojenském telegrafním učilišti v Turnově a 10. 11. 1937 se stal velitelem školní

tel. roty u tel. prap. 4 v Prešově. Působil zde 5 měsíců než se vrátil do své bývalé funkce v Michalovcích, kde působil rovněž ve funkci spoj. důstojníka.

Za mobilizace, konkrétně od 15. 9. 1938 zastával funkci zprav. důstojníka pluku a v této funkci jej v březnu 1939 zastihl rozpad společného státu. Ze Slovenska byl 22. 3. 1939 repatriován do protektorátu a 30. 6. byl propuštěn z vojenské služby. Po likvidaci čs. armády se stal nejprve úředníkem firmy Jawa v Praze a pak dostal umístěnku na Okresní úřad v Kolíně. Pracoval zde do 10. 2. 1940. Již následujícího dne ilegálně překročil hranice a pak následovala dvouměsíční anabáze: přes Slovensko a Maďarsko (18. 2. 1940 se ohlásil na fr. konzulátu v Budapešti) se dostal do Jugoslávie a odtud přes Sýrii do Francie. Nejprve byl 24. 4. 1940 zařazen do funkce pobočníka velitele 3. pěšího pluku v Agde, ale krátce před fr. kapitulací, 15. 6. 1940, byl na vlastní žádost zařazen k letecké skupině, s níž odplul z přístavu Port Vendres na lodi Apapa přes Gibraltar do Liverpoolu (7. 7. 1940). Po krátkém pobytu ve shromažďovacím táboře Cholmondeley Park u Chesteru se přesunul na základnu Cosford, kde byl přijat do řad RAF VB v hodnosti Pilot Officer a zakrátko se stal jedním ze zakládajících příslušníků 311. čs bombardovací peruti, která se začala formovat v Honingtonu. Zprvu byl u ní zařazen jako palubní střelec, ale vzhledem ke své předchozí vojenské kvalifikaci byl přeřazen na nedostatkovou funkci palubního radiotelegrafisty. Po příslušném doplňovacím kurzu byl 14. 9. 1940 zařazen do operačního výcviku v osádce P/O Jindřicha Brejtnetla (rovněž pozdějšího velitele 311. peruti). V rámci svého prvního, byť nedokončeného operačního turnusu, vykonal mezi prosincem 1940 a květnem 1941 na Wellingtonech celkem 32 nočních bombardovacích náletů (v celkovém čase 168 operačních hodin). O tom, že si přitom vedl dobře, svědčí i to, že 1. 3. 1941 mohl být povýšen na npor. a již 28. 10. 1941 na kpt. Mezitím, konkrétně 20. 7. 1941, nastoupil do vytouženého pilotního výcviku. Po teoretickém školení prodělával elementární výcvik u 3. EFTS ve Watchfieldu a později u 28. EFTS ve Wolherhamptonu a pokračovací pilotní výcvik od 3. 1. 1942 na letišti Brize Norton u 2. SFTS. Dne 2. 3. 1942 pak odplul do Kanady, kde 30. 3. nastoupil do pokračovací pilotní školy 33. SFTS v Carberry, kterou ukončil 29. 12. 1942 a odplul zpátky do Británie. Vlastní operační výcvik pak zahájil 5. 1. 1943 u Czech Flightu při 6 (C) Otu v Sillothu a ukončil jej po 3 měsících. Druhý operační turnus, tentokrát jako pilot – kapitán letounu, zahájil opět u 311. peruti, k níž se oficiálně vrátil dnem 13. 4. 1943. Jednotka se svými Wellingtony nyní operovala ze základny Talbenny v sestavě 19. skupiny Coastal Command. Jejím hlavním úkolem byla protiponorková hlídková činnost nad Biskajským zálivem.

Plně se při ní osvědčil, již 23. 8. 1943 byl jmenován velitelem A letky a povýšen na Squadron Leadera. 28. 10. 1943 byl povýšen na škpt. let. To již byla jednotka přezbrojena na výkonné čtyřmotorové Liberatory, s nimiž operovala nejen nad čím dál vzdálenějšími oblastmi Atlantiku, ale v průběhu spojeneckého vylovení ve Francii hlídkovala i nad přístupy do Lamanšského průlivu. Po vyřazení některých německých základen v záp. Francii se ponorky začaly stěhovat do Norska a za nimi i jejich pronásledovatelé. Mezi nimi nescházela ani 311. peruť. Po svém přesunu do skotského Tainu tedy nyní operovala nejen nad severním a norským mořem, ale některé akce vedly až za polární kruh. Dnem 1. 9. 1944 byl Jan Kostohryz povýšen do hodnosti Wing Commander a po odcházejícím W/Cdr Josefu Šejblovi byl ustanoven posledním válečným velitelem 311. peruti (na majora byl povýšen 7. 3. 1945 a na pplk 1. 8. 1945). V této funkci zvláště proslul zejména při přípravách a vlastním provedení ofenzivních operací Chilli I. a Chilli II., které ve druhé polovině března 1945 proběhly v Baltu v okolí ostrova Bornholm. Krátce poté po odlétání celkem 75 bojových misí v celkovém čase 592 operačních hodin – byl navržen k udělení britského DSO, který obdržel jako jediný čs. bombardovací letec.

Řád za vynikající službu (Distinguished Service Order - DSO) je vojenské vyznamenání, jež je ve Velké Británii, a dříve též v zemích Commonwealthu, udělováno za zásluhy či vynikající službu důstojníkům ozbrojených sil v době války, nejčastěji za zásluhy v boji. DSO bylo zavedeno 6. září 1886 královnou Viktorií a poprvé uděleno 25. října 1886. Zpravidla bývá udělováno důstojníkům v hodnosti majora či vyšší, ale v určitých případech může být uděleno i obzvláště udatným nižším důstojníkům. - pozn. redakce

Po skončení války poprvé přiletěl do ČSR 25. 7. 1945, aby připravil podmínky pro přesun čs. letectva, na němž 311. peruť participovala až do prosince 1945. Do vlasti se vrátil se svou anglickou manželkou Robertou Cochrane, roz. Muirovou, s níž se oženil 10. 3. 1945 (již 12. 7. 1945 však bylo manželství rozvedeno).

Od září 1945 do července 1946 studoval III. ročník VŠV v Praze a 1. 4. 1946 byl přeložen ze skupiny důstojníků letectva do skupiny důstojníků gšt. (pplk.gšt) a 16. 8. 1946 byl jmenován velitelem Leteckého pluku 2 (později nesl čestný název Atlantický). Jako jeden z organizačních nástupců 311. peruti byl zformován na letišti Havlíčkův Brod a později působil z letiště Plzeň – Bory.

Pro svou další kariéru byl ochoten slevit ze svých zásad a 13. 1. 1948 vstoupil Jan Kostohryz do KSČ. Dne 30. 9. 1948, kdy čistky u letectva byly v plném proudu, byl sice odvolán z funkce vel. pl., ale povýšil, neboť se stal náčelníkem oper. skupiny velitelství letectva hl. štábu v Praze a 1. 10. 1949 byl povýšen na plk. gšt.

V rámci postupného odstraňování potencionálně nespolehlivých důstojníků byl 16. 6. 1950 přemístěn na VVU jako starší učitel na zdejší katedře letectva, kde setrval tři roky. Následně byl však zatčen a na základě vykonstruovaných obvinění z velezrady a vyzvědačství 3. 2. 1954 Vyšším vojenským soudem v Praze odsouzen

na 16 let žaláře (a degradován na vojína). Následujících bezmála 7 roků strávil v uranových dolech na Jáchymovsku a ve věznici v Leopoldově. Na svobodu se dostal až v květnu 1960 na základě amnestie.

Po propuštění pracoval nejprve rok jako betonář u n. p. Konstruktiva Praha, poté dva roky jako horník na dole Gotwald v Ostravo-karvinském revíru a nakonec šest let jako topič, později technik u Pražských tepláren, topil na pražské Julisce a především v hotelu International.

V té době již trpěl řadou zdravotních neduhů – nejprve žaludečními vředy, poté přišel o žlučník a nakonec se přidaly srdeční potíže a ateroskleróza. Následkem toho odešel roku 1969 do předčasného důchodu ve věku 57 roků. Krátce poté byl rozsudkem Vyššího vojenského soudu v Příbrami z 29. 5. 1969 rehabilitován a roku 1970 mu byla navrácena hodnost plukovníka. Jeho zdravotní stav se neustále zhoršoval. Následkem arteriosklerózy postupně přišel o obě nohy, ale konec to jen oddálilo. Zemřel v Praze ve věku 67 let.

Vyznamenání:

4 x československý válečný kříž, 1939. Československá medaile Za chrabrost před nepřitelem, 1941. Československá medaile Za zásluhy I. stupně. Československá vojenská pamětní medaile. Československý vojenský řád bílého lva Za vítězství, 1948. Distinguished Service Order, 1945. The 1939-1945 Star, Air Crew Europe Star, Atlantic Star, Defence Medal. Ordenpartyzanske zvezde II. Reda, 1946.

Prameny: VÚA – VHA, plus literatura, k dispozici v redakci HZ.

Letic Jan Kostohryz, DSO, Wing Commander, plukovník letectva, palubní telegrafista a pilot, příslušník a velitel 311. bombardovací peruti v Británii

1932 Maturita na reálném gymnáziu v Českých Budějovicích

1932 Škola na důstojníky pěchoty v záloze v Jindřichově Hradci

1933 Vojenská akademie v Hranicích

1935 povýšen na poručíka pěchoty

1938 zpravodajský důstojník pluku

1939 propuštěn z vojenské služby (okupace Československa Německem)

1940 ilegální přechod hranic

1940 přijat do RAF v hodnosti Pilot Officer – jeden ze zakladatelů 311. bombardovací peruti

1940-1941 –32 nočních bombardovacích náletů (168 operačních hodin)

1941 postupně povýšen na nadporučíka, poté na kapitána

1941-1943 pilotní výcvik

1943 kapitán letounu u 311. peruti velitelem A-letky povýšen na Squadron Leader a na štábního kapitána letectva

1944 povýšen na Wing Commander ustanoven velitelem 311. peruti

1945 povýšen postupně na majora, poté podplukovníka, udělení britského DSO (řád za významné služby), který získal jako jediný čs. bombardovací letec, návrat do vlasti

1946 velitelem Leteckého pluku 25 v Havlíčkově Brodě (později v Plzni)

1948 vstoupil do KSČ, odvolán z funkce velitele pluku

1949 povýšen na plukovníka generálního štábu

1950 přemístěn na Vysoké vojenské učiliště jako starší učitel na zdejší katedře letectva

1954 odsouzen na 16 let žaláře na základě vykonstruovaných obvinění

1954-1960 věznice Leopoldov, uranové doly na Jáchymovsku

1960 propuštěn na svobodu na základě amnestie

1960-1961 betonář u n. p. Konstruktiva Praha

1961-1963 horník na dole Gottwald na Ostravsku

1963-1969 topič, později technik u Pražských plynáren

1969 odchod do předčasného důchodu na základě četných zdravotních potíží

1969 částečně rehabilitován

1970 navrácena hodnost plukovníka

www.totalita.cz

Na poli lidských konfliktů nikdy nevděčilo tolik za tak mnoho tak málu. « *Winston Churchill, 20. srpna 1940, Bitva o Británii*

311. československá bombardovací perut' RAF

No 311 (Czechoslovak) Squadron RAF



Země: Spojené království

Existence: 29. července 1940 až 15. února 1946

Vznik: RAF Honington

Zánik: 15. února 1946

Typ: bombardovací peruť

Funkce: noční bombardování, námořní hlídkování

Motto: »Na množství nehleďte!«

Nadřazené jednotky: RAF Bomber Command (1940–1942) a RAF Coastal Command (1942–1945)

Přísaha československých letců ve Velké Británii v roce 1940

Přisaháme při všem, co je nám svato a v plné shodě se svým svědomím a přesvědčením, že budeme poslušni presidenta a vlády Republiky Československé a všech svých velitelů presidentem a vládou ustanovených, přísaháme, že budeme bez odmluvy plniti jejich nařízení vždy a všude, i v nebezpečí, bez váhání a odporu, že svých vojsk neopustíme, ale i životy své ochotně dáme na ochranu vlasti a její svobodu, přísaháme, že budeme druh druhu milovati, k sobě věrně státi, v nebezpečí se neopouštěti, ale až do konce se brániti tak, jak nám káže čest a vědomí povinností občanských.

Tak přísaháme!

311. československá bombardovací peruť RAF (anglicky: № 311 (Czechoslovak) Bomber Squadron) byla založena 29. července 1940 na letecké základně Honington a byla jednou ze čtyř perutí československého letectva v rámci britského královského letectva Royal Air Force. Jako jediná z nich byla bombardovací, přičemž zbylé tři perute byly stíhací. Zpočátku peruť patřila k bombardovacímu velitelství (Bomber Command), později byla převedena k pobřežnímu velitelství (Coastal Command). K činnosti perute v prvních letech patřily (zejména noční) nálety na německá, nizozemská, belgická a francouzská města a přístavy. V rámci činnosti u pobřežního velitelství se peruť zaměřovala především na hlídkové lety proti německému loďstvu, zejména proti ponorkám, nad Atlantikem, Biskajským zálivem a Severním mořem.

Naši bombardéři útočili průměrně každý čtvrtý den na nejrůznější cíle v Německu a v okupované Evropě, což bylo velice nebezpečné, protože je na trase čekala různá úskalí, od špatného počasí, nebezpečné ledové námrazy, záchytné sítě nočních stíhačů Luftwaffe, těžké protiletadlové palby, světlomety nad cílem a pak mnohdy museli dotáhnout poškozený stroj dlouhou trasou zpátky na základnu.

... V rámci Coastal Command se třístajedenáctka zapojila do bitvy o Atlantik a začala provádět hlídkové a protiponorkové patroly ze základny Talbenny, které zpočátku směřovaly do prostoru Biskajského zálivu. Pro suchozemce, jakými českoslovenští letci bezesporu byli, nebylo snadné létat mnoho hodin nad mořem, snažit se objevit a případně zničit nepřátelské plavidlo. Kdo nepřiletěl z moře hned po skončení operace, už se nikdy nevrátil. Vody Biskaje a Atlantiku jsou nelítostné, bohužel, to byla pravdivá slova pamětníků.

Operační činnost perute byla ukončena 4. června 1945, poté zajišťovala leteckou přepravu z Británie do osvobozeného Československa, kde se její příslušníci spolu s ostatními západními letci 21. srpna 1945, zúčastnili slavnostní přehlídky na Staroměstském náměstí v Praze. Peruť byla oficiálně rozpuštěna k 15. únoru 1946.

Britové jsou vděční dodnes. Čechoslováci, kteří bojovali v řadách Royal Air Force (RAF), jsou pro ně pořád hrdinové. Kdyby tehdy Češi a Poláci nepomohli Royal Air Force, nevyhráli bychom bitvu o Británii, říkají, a také historici se shodují, že příchod tisíců československých a polských letců byl v pro Velkou Británii obrovskou posilou. Zvláště když se jednalo o vycvičené a mimořádně motivované piloty, kteří měli s nacisty nevyvízené účty a do bojů nastupovali s obrovským entusiasmem a odvahou.

Po únorovém převratu 1948 v Československu a zejména po vzniku politických strojených procesů se pozornost stranických a soudních činitelů soustředila i na účastníky odboje na západní frontě, zde pak ve velké míře na

bývalé příslušníky RAF. Propuštění z armády, postih rodiny (včetně vyhození z bytu a propuštění manželky ze zaměstnání) a pozdější perzekuce dětí (např. při přijímání ke studiu ap.) patřily ještě k těm nejmenším postihům. Mnoho příslušníků západního odboje bylo uvězněno, vyslýcháno (nejčastější obvinění bylo špionáž pro západní mocnosti), a odsouzeno k žaláři; ve vězení došlo často k mučení.

Až po roce 1989 se zásluhy západního odboje pro osvobození Československa dostaly opět do popředí, a po mnoha liknavých reakcích došlo k rehabilitaci postižených.

Velitelé

W/Cdr Karel Mareš (červenec 1940 až 19. 3. 1941)

W/Cdr Josef Schejbal (19. březen 1941 až 3. červenec 1941)

W/Cdr Josef Ocelka, DFC (3. červenec 1941 až 20. duben 1942)

W/Cdr Josef Šnajdr, DFC (20. duben 1942 až 1. únor 1943)

W/Cdr Jindřich Brejtner, DFC (1. únor 1943 až 21. srpen 1943)

W/Cdr Vladimír Nedvěd, MBE, DFC (21. srpen 1943 až 3. únor 1944)

W/Cdr Josef Šejbl, DFC (3. únor 1944 až 1. září 1944)

W/Cdr Jan Kostohryz, DSO (1. září 1944 až do konce války)

Používané stroje

Vickers Wellington, od srpna 1940, verze Mk.I, Mk.IA, Mk.IC, Mk.III, Mk.X

Consolidated Liberator, od května 1943, verze GR Mk.III, GR Mk.V, GR Mk.VI

Ztráty létajícího personálu: padlých: 250, zajatých 35

Základny

Honington, Suffolk (29. 7. 1940 - 16. 9. 1940)

East Wretham, Suffolk (16. 9. 1940 - 28. 4. 1942)

Aldergrove, Antrim (28. 4. 1942 - 10. 6. 1942)

Talbenny, Pembrokeshire (10. 6. 1942 - 26. 5. 1943)

Beaulieu, Hampshire (26. 5. 1943 - 23. 2. 1944)

Predannack, Cornwall (23. 2. 1944 - 9. 8. 1944)

Tain, Highland (9. 8. 1944 - 4. 6. 1945)

Zdroj: Wikipedie