

ních městech jednotlivých částí říše. Kolkovní úřad pro Čechy sídlil v Praze a vydával kolky v hodnotách 2, 3 a 15 krejcarů, které byly opatřeny razítkem s českým lvem. Pro hodnotu 60 krejcarů určil úřad krásné razítko s královskou korunou. Brněnský úřad pro Moravu používal moravskou orlici, opavský pro Slezsko pak orlici slezskou.

Za vlády Marie Terezie byly ve velké oblibě kalendáře vydávané v knižní podobě. Císařovna tedy povolila roku 1748 stavům v českých zemích vybírat formou kolku kalendářní daň. Takové kolky byly jiné než ty, které se tiskly na listiny, a kalendáře se jimi opatřovaly na titulní straně. V roce 1762 byla zavedena daň hrací, kdy byly kolky opatřovány hrací karty. V roce 1789 pak ještě přibývá daň z novin, periodických publikací a kramářských písní vydávaných tiskem, díky které se objevuje kolek novinový.

Výstava nejvýznamnějších exponátů ze sbírky Ladislava Hanuse poskytla svým návštěvníkům nejen zajímavou podívanou, ale zároveň je poučila o systému kolkování v rakouské monarchii. Sbíрка jako taková je evropským unikátem. Nemá jinde v Evropě obdoby.

Vladislava Barhoňová

## Osmdesáté výročí vzniku Československé republiky a československého letectví

10. vernisáž, 13. 10. – 1. 11. 1998, přednáškový sál.

Dějiny československého vojenského a civilního letectví se datují od vzniku samostatné Československé republiky. Již 29. října 1918 byly položeny základy československého letectví v rámci 3. odboru ministerstva národní obrany, 30. října byl vytvořen 1. československý letecký



sbor a během dalších čtrnácti dnů i Svaz československých pilotů, pozdější Svaz letců. Ještě v téže roce vzniká podnik Letecký arsenál (později Hlavní letecké dílny, resp. Letov), hned poté Aero s hlavními konstruktéry Vlasákem a Husníkem a firma Avia, kde byla vyrobena jedna z nejrychlejších stíhaček své doby – BH 1. V roce 1923 vznikají Československé státní aerolinie a 29. října je zahájen provoz na lince Praha–Bratislava.

Úspěšný vývoj československého letectví byl přerušěn v momentu okupace českých zemí nacistickým Německem. V Protektorátu Čechy a Morava byla veškerá letadla konfiskována (vojenská ve prospěch Luftwaffe, ostatní převzala německá dopravní společnost Luft-hansa) a český letecký průmysl se stal součástí německých leteckých koncernů pracujících pro Říši. Tehdy však nastává slavná kapitola československých letců, zapojených do protinacistického odboje. Část letců odchází bojovat do Polska, další do Francie a po její kapitulaci do Velké Británie, stíhací perut vznikla v Sovětském svazu. Britský ministerský předseda ocenil československé letce slovy: „V dějinách lidstva ještě nikdy neděkovali tak mnozí tak malému počtu lidí za tak mnohé.“ Jmenujme ze seznamu těchto

osobností alespoň kpt. F. Fajtla, kpt. J. Maňáka a por. O. Smika, kterým se dostalo zvláštního ocenění v podobě jmenování do velitelských funkcí v britských perutích. Kromě účasti československých letců v britských jednotkách se ve Velké Británii zformovalo 5 rze českých perutí (3 stíhací, 1 bombardovací a 1 noční stíhací).

Po druhé světové válce byl na sklonku roku 1945 letecký průmysl znárodněn, po únoru 1948 proběhl velký počet reorganizací. Hrdinové zahraniční armády jsou označováni za zrádce dělnické třídy a agenti imperialismu. Začíná období teroru a persekuce, které v různých formách vydrželo až do 17. listopadu 1989. Mezi postižené patří i velká část letců působících v britské RAF. Ti, kteří se nezachránili včasným odchodem do emigrace, jsou vyhazováni z armády, zaměstnání i bytů. Desítky letců jsou vazebně stíhány, vězněny v táborech nápravných prací – TNP, nebo končí ve věznicích pro nejtěžší zločince. Nová výrobní linie je usměrněna dle potřeb Sovětského svazu. Přesto i v této době vznikají kvalitní letecké prototypy, které však bohužel nikdy nebyly vyráběny sériově.

V dnešní době se naše letectví nachází v krizi. Vznikají sice zajímavé projekty – např. v Aeru Vodochody, avšak armádě se nedostává finančních prostředků k tomu, aby obnovila a zmodernizovala svůj letecký park. Právě z těchto důvodů lze ohodnotit snahu Národního muzea připomenout slavné momenty našeho letectví, a to právě v souvislosti s výročním vznikem Československa.

Kolektiv autorů výstavy o československém letectví – Zbyněk M. Duda, Otto Poláček, Ludvík Klímek, Jiří Míčka a Jaroslav Tvrdý – se zaměřil jak na technické úspěchy československých letec-

kých konstruktérů, tak i na úspěchy letců samých. Značná a dokumentačně unikátní část byla věnována letcům v československém protinacistickém odboji – objevily se zde dokumenty, fotografie a osobní předměty z pozůstalosti takových osobností, jako byl armádní generál letectva a Air-Vice Marschal RAF RNDr. Karel Janoušek, K. C. B., škpt. let. Josef Duda, velitel čsl. letectva sborový generál Ing. Alois Vicherek, genmjr. let. Jan R. Irving či genmjr. let. Miroslav J. Mansfeld, velitel letky B 68. britské noční stíhací squadrony. Vedle fotografické a obrazové dokumentace a modelů letadel byly vystaveny uniformy, odznaky, výstroj, vyznamenání, palubní deníky ap., byl zde k vidění i originální letecký motor firmy Walter. Jako oživení pak působily obrazy F/Lt. Karla Janšty, střelce a střeleckého důstojníka 311. squadrony, inspirované právě zážitky z RAF. Nebylo však zapomenuto ani na civilní letectví či sportovní úspěchy československých letců a leteckých akrobatů.

Výstava byla obsáhlá a poměrně různorodá. Snažila se zmapovat rozsáhlé téma a lze říci, že se jí to s úspěchem povedlo. Jejím hlavním přínosem pak bylo přispění k rehabilitaci československých válečných letců, ale i samotného letectví jako takového.

*Hedvika Novotná*

### **Výstava „Vrba a Velikonoce“ v Okresním muzeu v Lounech**

(23. března – 2. května 1999)

Poutavě uspořádaná výstava Vrba a Velikonoce, na které se autorsky podílely pracovnice Okresního muzea v Lounech, přírodovědec Ing. Milena Poláková