



Plukovník Tomáš Kruml



Penrhos, leden 1941, v pozadí Hurricane Mk.I V7066 DU-I.

*Osudy československých válečných hrdinů se pomalu propadají do hlubin zapomnění. Zachovejme jejich památku, naplňme jejich vlastenecký odkaz!*

**MOTTO**

*Never in the history of human conflict was so much owed by so many to so few!  
Nikdy v historii lidských konfliktů nevděčilo tak mnoho (lidí), tak málo (letců RAF),  
za tak mnoho!*

*Winston Spencer Churchill, srpen 1940*

Ing. Miroslav Kopecký

# **Plukovník Tomáš Kruml**

stíhací pilot československého, francouzského a britského letectva

\* 6.3.1911 Holásky, + 28.1.1994 Brno

**Pamětní tisk**  
vydaný k 25. výročí úmrtí





122. britská squadrona City of Bombay Hornchurch květen 1943

# Tomáš Kruml

se narodil v obci Holásky<sup>1</sup>, v domě číslo popisné 29 (nyní Na návsi 28). Jeho otec Tomáš Kruml<sup>2</sup> (1877–1953) pocházel z Holásek, v Brně pracoval jako textilní dělník. Matka Josefa Krumlová (1888–1971), rozená Samková, se narodila ve vesnici Vítochov<sup>3</sup>. Do Holásek přišla ve čtrnácti letech a pracovala v zemědělství na Krumlově statku. Rodiče byli oddáni v neděli 19. září 1909 ve farním kostele Panny Marie v trní v Tuřanech. Zpočátku rodina bydlela v Holáskách 29, během první světové války<sup>4</sup> se přestěhovala do nového domu číslo popisné 80 (nyní Rolencova 32). Jeho dostavbu zajišťovala matka, protože otec bojoval v rakousko-uherské armádě ve Velké válce. Tomášova mladší sestra se jmenovala Blažena (1913–1953). Tomáš v rodišti vychodil pět tříd obecné školy (1917 až 1922), poté absolvoval tři roky měšťanské školy v Brně-Tuřanech a čtvrtý ročník v Brně. V moravské metropoli také čtyři roky studoval na České vyšší textilní škole<sup>5</sup>. Maturitní zkoušku s vyznamenáním vykonal v červnu 1930. Ovládal německý, anglický a částečně francouzský jazyk. Nastoupil do strakonické fezárně<sup>6</sup>, v níž pracoval jako vzorkař.

Začátkem října 1930 nastoupil prezenční vojenskou službu v Olomouci u 63. letky leteckého pluku 2. Byl přijat do školy pro důstojníky letectva v záloze (četa pozorovatelů) ve Vojenském leteckém učilišti v Prostějově, kterou ukončil 24. června 1932. Začátkem července 1932 byl jmenován pozorovatelem-letcem. Následovalo přidělení k 8. letce leteckého pluku 2 v Olomouci, v níž plnil úkoly leteckého pozorovatele. Domů se vrátil 1. dubna 1933 jako četař aspirant v záloze. Během hospodářské krize nenašel zaměstnání.

Vrátil se proto k letectvu, ke kterému byl přijat 1. ledna 1934 v hodnosti podporučíka v záloze. V letech 1934 až 1936 absolvoval Vojenskou akademii v Hranicích. Po vyřazení 1. srpna 1936 v hodnosti poručíka působil v letech 1936 až 1937 u 2. pozorovací letky Leteckého pluku 1<sup>7</sup> na letišti Praha-Kbely, poté u 44. stíhací letky III/1 perutě (pozdější 32. letka) dislokované v Praze a Hradci Králové. Prvního dubna 1938 byl jmenován polním pilotem-letcem. Částečná mobilizace v květnu 1938 ho zastihla na letišti v Josefově<sup>8</sup>. Protože průzkumné německé letouny narušovaly státní hranice z rakouského území, byla peruť III/1 přemístěna do Brna-Slatiny, kde udržovala několik letounů v hotovosti. Když v pátek 23. září 1938 po dvaadvacáté hodině byla rozhlasem vyhlášena mobilizace, nečekal na konec hlášení a vydal se na letiště<sup>9</sup>. Po Mnichovské dohodě<sup>10</sup> jednotka krátce působila v Milovicích, poté byla přemístěna na letiště v Košicích a Užhorodě, odkud stíhací pilot Tomáš Kruml bránil území republiky před maďarskou agresí. Po první vídeňské arbitráži<sup>11</sup> se obě města stala součástí Maďarska, a tak se stíhací letky přesunuly na polní letiště Ňaršany u Sabinova, odkud několikrát vzlétly proti maďarským dvouplošníkům. V této době byl Tomáš Kruml pobočníkem podplukovníka letectva Vojtěcha Michalce, velitele perutě III/3. Ta se koncem listopadu vrátila do Hradce Králové. Začátkem roku 1939 byl převelen k Vojenskému technickému leteckému ústavu (VTLU), k letce majora Jána Ambruše<sup>12</sup>. Po německé okupaci torza českých zemí (15. března 1939) Němci lákali letce od VTLU do Lufthansy i Luftwaffe, ale s nacisty odmítli všichni jakoukoliv spolupráci. K 31. březnu byl Tomáš Kruml z VTLU propuštěn, přijel do Holásek a opět marně hledal zaměstnání. Vrátil se do Prahy, kde 1. května 1939 nastoupil na místo pomocníka ředitele u firmy Popelák, zabývající se dodávkou padáků.

Z Protektorátu uprchl 16. května 1939<sup>13</sup>, hranice Polska ilegálně překročil u Morávky<sup>13</sup>. Do zahraničního odboje odešel společně s poručíkem letectva Vlastimilem Veselým<sup>14</sup> a nadporučíkem letectva Janem Klánem<sup>15</sup>. Do zahraniční armády se registroval 18. května 1939 na stále fungujícím československém konzulátu v Krakově. Ubytoval se v Domě Turystycznem na Rynku Glownem. Podmínkou přijetí ve Francii bylo podepsání předběžného závazku pětileté služby ve francouzské Cizinecké legii (Légion étrangère), ale tato skupinka

československých letců ho podle vzpomínek Tomáše Krumla nepodepsala. Sebevědomé Polsko, které zneužilo Mnichovskou dohodu, a vynutilo si na Československu odstoupení značné části území, nemělo zájem o nabídnutou pomoc československých vojáků. Také proto Tomáš Kruml 22. května 1940 odjel z Krakova rychlíkem do Gdyně, odkud odplul lodním transportem do Francie<sup>17</sup>.

Skupina letců podepsala závazek k pětileté službě v legii, a po lékařské prohlídce 2. srpna 1939 v Bureau de Recrutement de la Seine, obdržela Livret individuel – vojenskou registrační knížku legionáře. Odpoledne 6. srpna odjela rychlíkem z pařížského nádraží Gare de Lyon do Marseille, do tamního střediska legie v pevnosti Saint Jean. Druhý den byli letci zaevidováni jako seržanti, fotografováni, opět prošli lékařskou prohlídkou a obdrželi základní uniformu. Pak nastoupili na dopravní loď 8. srpna, a po páté hodině odpoledne vypluli. Ve středu 9. srpna časně ráno se vylodili v alžírském Oranu, odkud si to 21 bývalých důstojníků československého letectva namířilo do kasáren legie. Kvečer odjeli lokálkou do Sidi Bel Abbès, výcvikového střediska legie. Také Tomáš Kruml se stal příslušníkem 1. pluku Légion étrangère za denní žold 1 frank a 80 centimů. Koncem srpna 1939 Francie a Velká Británie částečně mobilizovaly, schylovalo se k vypuknutí druhé světové války<sup>18</sup>.

Již 30. srpna 1939 pověřenec 5. letecké armády v Alžíru seznámil československé letce s rozkazem, podle kterého byli z legie uvolněni a přiděleni po skupinkách na letecké základny Francouzského válečného letectva (Armée de l' Air) v severní Africe a Sýrii<sup>19</sup>. Tomáš Kruml odjel 2. září 1939 vlakem ze Sidi-bel-Abbès do Oranu a přes alžírský Orleansville (nyní Chlef) do Alžíru, kde přestoupil na vlak jedoucí do Blidy, sídla letecké základny Base Aérienne No 201. Navečer se 30 letců hlásilo na letišti u školicího střediska (École Centre d'Instruction). Byli zařazeni ke cvičné letce (Escadre d'Instruction), která měla starší školní letouny. Kolem 20. září byli všichni piloti soustředěni na letišti v Blidě u 131. francouzského bombardovacího pluku. Bohužel, i na této základně byla úroveň školení nízká<sup>20</sup>. Tomáš Kruml odjel s poslední skupinou letců z Blidy do Alžíru, 27. listopadu 1939 přijeli lodí do Marseille. Z jihofrancouzského přístavu cestovala skupina přes Paříž na výcvikovou základnu stíhačů (Centre d'Instruction de Chasse No 6) v Chartres, kde už bylo asi sto československých pilotů. Mezitím byl také Tomáš Kruml odveden 2. října 1939 v Paříži do československého zahraničního vojska (národnost: moravská, mateřská řeč: česká, náboženství: římskokatolické, stav: svobodný, odvodní ročník: 1931, čs. hodnost: poručík letectva z povolání, osobní číslo: Z; L-68)

Prvních dvacet pilotů bylo odveleno k bojovým jednotkám 2. prosince 1939. Tomáš Kruml zahájil přecvičování na pomocném letišti Druard. Prvního května 1940 byl povýšen do československé hodnosti nadporučík letectva, byla mu přiznána francouzská hodnost Sous-Lieutenant (Sous Lt). Pilotní výcvik na letišti Druard ukončil 17. května 1940 a ještě téhož dne byl přidělen ke stíhací skupině Groupe de Chasse I/3<sup>21</sup>(GC III/3), umístěné od 10. dubna 1940 na letišti Beauvais-Tille a vyzbrojené letouny Morane-Saulnier M.S.406.

„Podivná válka“<sup>22</sup> skončila 10. května 1940, kdy německá armáda zahájila rozsáhlou ofenzívu na západní frontě (Fall Gelb), jejímž cílem bylo především obsazení Francie. Již 5. června 1940 zahájila druhou fázi útoku na Francii (Fall Rot), překročila řeku Sommu, obešla Maginotovu linii<sup>23</sup> a pronikla do Francie. Tomáš Kruml svůj první operační let uskutečnil 18. května 1940, zažil i nouzové přistání u Brentuil. V neděli 19. května 1940 dosáhl Sous Lt prvního vítězství<sup>24</sup>. Z letiště Beauvais-Tille se skupina GC III/3 přesunula do Cormeilles-en-Vexin. Byl nejvyšší čas přejít na výkonnější letouny, a tak i Tomáš Kruml odletěl 3. června 1940 z Cormeilles-en-Vexin na letounu Morane-Saulnier M.S.406 s francouzskými piloty pro nové Dewoitiny D.520 přímo do výrobního závodu v Toulouse-Francazal. Jednotku čekaly neustálé přesuny: na polní letiště u

poté na letiště Vimory, na základnu Bourges a 14. června 1940 se skupina GC III/3 přemístila do Givraix. Na letišti Perpignan-La Salanque se Tomáš Kruml setkal s dalšími československými příslušníky GC III/3<sup>25</sup>. Skupina stíhacích pilotů přeletěla 20. června 1940 na alžírské letiště Bona (později Bône, nyní Annaba), odkud 22. června 1940 přeletěla na letiště Relizane. Z něj uskutečnil poslední dva lety v rámci francouzské anabáze<sup>26</sup>. Z místního nádraží odjela skupina 5. července 1940 vlakem do marocké Casablanky, kam přijela následující den. V obchodě na hlavní třídě si Tomáš Kruml zakoupil fotoaparát značky Leica, kterým pak nafotil řadu jedinečných snímků. Z Casablanky byl také Tomáš Kruml evakuován<sup>27</sup> do Velké Británie.

Po třídenním pobytu (karanténě) v Cholmondeley Parku<sup>28</sup>, ukončilo 9. srpna 1940 asi 40 letců svůj pobyt v táboře a pod velením štábního kapitána Josefa Dudy<sup>29</sup> se přesunulo k Československé výcvikové a náhradní jednotce letectva do Cosfordu (hrabství Shropshire), kde byl také Tomáš Kruml 17. srpna 1940 přijat do Dobrovolnické zálohy Královského letectva (Royal Air Force Volunteer Reserve). Byl zaregistrován pod služebním číslem 83229, obdržel nejnižší důstojnickou hodnost Pilot Officer, složil přísahu věrnosti britskému panovníkovi<sup>30</sup> a vyměnil tmavomodrou uniformu Armee de l'Air za britskou šedomodrou leteckou uniformu s ramenní domovenkou CZECHOSLOVAKIA. Pro hrdý Albion přestal být příslušníkem „malého neznámého národa kdesi ve střední Evropě“.

Jako pilot byl 19. září 1940 přidělen k 310. československé stíhací peruti dislokované na letecké základně RAF Duxford (hrabství Cambridgeshire). Jednotka společně s 242. kanadskou a 19. britskou stíhací perutí tvořila vyšší jednotku stíhacího letectva – wing. Od 5. září 1940 se v Duxfordu formovala 312. československá stíhací peruť. Jednotce byla svěřena v Bitvě o Británii přímá ochrana přístavního města Liverpool. Skupina čtyř důstojníků včetně Tomáše Krumla a sedmi poddůstojníků posílila právě tuto jednotku<sup>31</sup>. Ta se 26. září 1940 přesunula na letiště Speke u Liverpoolu, do prostoru 12. stíhací letecké skupiny. Velitelem 312. perutě byl jmenován S/Ldr Ján Ambruš a od 2. října jednotka držela každodenní bojovou hotovost. Na svůj první operační let (Scramble – start na poplach) vzlétl Tomáš Kruml 13. listopadu 1940 na Hurricanu Mk.I V6810 DU-T. Let trval 25 minut a předcházelo mu celkem 32 cvičných vzletů na stíhačce tohoto typu. V následujících dnech čekala jednotku intenzivní ochrana námořní dopravy v Irském moři před německými letouny, které pronikaly ze severozápadu k anglickým přístavům s cílem napadat britská plavidla a klást miny. Na místo velitele 312. perutě 18. prosince 1940 nastoupil S/Ldr Evžen Čížek<sup>32</sup>. Novým domovem letky B, u které byl Tomáš Kruml, se 22. prosince 1940 stalo letiště Penrhos (župa Gwynedd). Přesun na velšskou základnu RAF byl uskutečněn ve třech sledech. První sestával z devíti Hurricanů Mk.I, druhá skupina pilotů odletěla letounem Armstrong Whitworth Whitley Mk. I upraveným pro přepravu osob. Tomáš Kruml velel třetímu (pozemnímu) sledu, který převážel asi čtyřicet mechaniků, různých specialistů a potřebný materiál k zabezpečení provozu na novém letišti. Velitelem letky B se v té době stal Alois Vašátko<sup>33</sup>.

Tomáš Kruml byl povýšen do britské hodnosti Flying Officer (F/O) 27. prosince 1940. V lednu 1941 udržovala letka B jeden roj v hotovosti a jeden v záloze. Na výzvu chránila ve vymezeném prostoru Irského moře spojenecké konvoje. Plánovanou ochranu narušovaly velmi časté sněhové vánice, silné deště a vichřice. Jednotka se opět přemístila, na základnu Jurby na ostrově Man<sup>34</sup>, letka B přelet uskutečnila 20. dubna 1941. Znovu se hlavní činností stalo hlídkování nad konvoji, přitom zvláštní důraz byl kladen na North Channel, kterým proplouvala v té době většina konvojů z USA do Liverpoolu. 312. peruť se v květnu 1941 přemístila do prostoru 11. stíhací letecké skupiny, na základnu RAF Kenley (hrabství Surrey<sup>35</sup>). Pátého června 1941 došlo ke



změně na postu velitele 312. peručě. S/Ldr Jan Klán, který již delší dobu překonával zdravotní problémy, byl nahrazen S/Ldr Aloisem Vašátkem. Velmi dramatické chvíle F/O Tomáš Kruml zažil 23. června, kdy po srážce letadel musel použít padák<sup>36</sup>. Tím se stal členem Housenčího klubu (Caterpillar Club)<sup>37</sup>.

Jednotka byla 20. července 1941 přesunuta na letiště Martlesham Heath (hrabství Suffolk), kde vystřídala 310. československou stíhací peručě. Z této základny zajišťovala 312. peručě zejména ochranu lodních konvojů, směřujících ze severu kanálem La Manche do londýnských doků a zpět. Denně tam připlouvalo až tisíc lodí různých velikostí, seskupených do několika konvojů<sup>38</sup>. V srpnu 1941 byla zvažována možnost přeměny 312. stíhací peručě na stíhací bombardovací peručě, k čemuž nakonec nedošlo. Jednotka se přestěhovala na základnu RAF Ayr ve Skotsku, kde měla být přezbrojena. Tam také 1. září 1941 zastihlo Tomáše Krumla povýšení do hodnosti Flight Lieutenant. Z pověření velitele peručě S/Ldr Aloise Vašátka, přednesl F/Lt Tomáš Kruml ve čtvrtek 2. října 1941 pro britské letecké kadety u řízení leteckého provozu (Air Traffic Control) v Ayru přednášku o bojové činnosti československých jednotek ve Francii a Velké Británii. Alois Vašátko, kamarád přezdívaný „Amos“ (v civilním povolání byl učitel), již tehdy si všiml pedagogických schopností Tomáše Krumla.

Letka A byla 8. října 1941 přemístěna na základnu RAF Turnhouse (Skotsko), kde bylo dokončeno přezbrojení letky na Spitfiry Mk.VB. Na Nový rok 1942 se 312. peručě přesunula na letiště Fairwood Common do jižního Walesu. Už 23. ledna 1942 se letka A stěhovala na satelitní letiště Angle (hrabství Pembroke), ležící na vysokých útesech skalnatého západního pobřeží. Také 16. února 1942 vyslala letka A sedm sekcí jako ochranu konvoje. Krátce před osmou hodinou odstartovala i dvojice F/Lt Tomáš Kruml (vedoucí sekce) ve Spitfiru Mk.VB BL470 DU-J a P/O Otmar Kučera<sup>39</sup> v letounu BL381 DU-L. Ten asi po půlhodině letu zjistil u Linney Head přítomnost německého letounu Junkers Ju 88 a se svolením svého velitele na něj zaútočil. Střelba z palubních zbraní byla přesná a hořící letoun nepřítele pohltilo moře. Tomáš Kruml nalétal u britského Královského letectva za rok a půl celkem 340 hodin a 10 minut, z toho 240 hodin bylo operačních. Z důvodu pooperačního odpočinku své působení u 312. peručě 27. února 1942 ukončil.

Velitelství 13. stíhací letecké skupiny rozhodlo využít zkušeností Tomáše Krumla ve výuce nových spojeneckých pilotů, proto byl 27. února 1942 přemístěn k 56. operačně výcvikové jednotce (No 56 Operational Training Unit, OTU) do Sutton Bridge (hrabství Lincolnshire). Protože jednotka ještě nové Spitfiry neměla, nastoupil již 16. března 1942 na základně RAF Llandow v jižním Walesu u 53. OTU, vyzbrojené Spitfiry Mk.I a Mk.II.<sup>40</sup> Necelý týden působil jako instruktor u letky X, poté dva týdny u letky C. Již 5. dubna 1942 mu bylo nabídnuto místo velitele letky D, které přijal a v této pozici byl velmi úspěšný. Vycvičil 97 stíhacích pilotů spojenců, a byl oceněn písemným jmenováním v rozkaze krále Jiřího VI. Dostal lukrativní nabídky, které však odmítl, protože se chtěl vrátit k bojové činnosti u některé britské peručě<sup>41</sup>.

Tomáš Kruml byl na vlastní žádost 16. října 1942 přemístěn k britské 66. stíhací peručě<sup>42</sup> (No 66 Squadron RAF) na základnu Zeals (hrabství Wiltshire). Den před Štědrým dnem se 66. peručě přemístila na základnu RAF Ibsley (hrabství Hampshire). Odtud byl Tomáš Kruml 11. ledna 1943 přeložen k britské 131. stíhací peručě (No 131 Squadron County of Kent) na základnu RAF Westhampnett (hrabství West Sussex). Jednotka, vyzbrojená Spitfiry Mk.VB a Mk.VC, byla po tvrdých bojích nad Německem okupovaným kontinentem stažena na letiště Castletown ve Skotsku, aby se zotavila. Letecká činnost na severu Britských ostrovů se omezovala pouze na cvičné lety, pobřežní hlídky a držení hotovosti. Proto Tomáš Kruml byl opět na vlastní žádost 23. února 1943 přemístěn k britské 122. stíhací peručě (No 122 Squadron City of Bombay), kde se stal velitelem letky A.



Jednotka od 19. května 1942 působila na základně RAF Eastchurch (hrabství Kent), od 1. června 1942 na letišti Bognor Regis (hrabství Sussex) a od 1. července 1942 na další bázi RAF Kingsnorth (hrabství Kent). Tomáš Kruml půlroční působení u „*slavné City of Bombay*“ ukončil 25. srpna 1943. Ve svém druhém operačním turnusu uskutečnil 101 bojových letů v délce 149 hodin a 40 minut.

Od 1. září 1943 pracoval Tomáš Kruml na Inspektorátu československého letectva v Londýně a na Velitelství stíhacího letectva na základně RAF Northolt (tehdy hrabství Middlesex, nyní část Velkého Londýna). Podílel se na programu budování poválečného československého letectva. Již 15. listopadu 1943 se stal zpravodajským důstojníkem, byla mu přiznána hodnost Acting<sup>45</sup> Squadron Leader, 15. března 1944 byl povýšen do hodnosti Temporary Squadron Leader<sup>46</sup>. Od 5. července 1944 působil v hodnosti Acting Wing Commander (A/W/Cdr, britská hodnost odpovídala československé hodnosti podplukovník letectva) na britském ministerstvu letectva (Air Ministry) v Londýně-Kingsway jako vedoucí československé skupiny pro studium výcvikových metod, zejména taktiky a organizace stíhacího letectva. Tuto šanci mu britské ministerstvo letectva poskytlo proto, že ho dobře znalo již od jeho působení u britských jednotek, a také jako projev naprosté důvěry k němu a jeho schopnostem.

Od 21. do 26. ledna 1945 byl Tomáš Kruml u 1. ofenzivního podpůrného wingu (No 1 Offensive Support Wing), kde působil v rámci pokračovacího kurzu pro vyšší důstojníky (Senior Course). V polovině února 1945 odjel k 91. velitelství (No 91 Group Headquarter) a o týden později k 21. OTU na základnu RAF Moreton-in-Marsh (hrabství Gloucestershire), odkud byl 9. března 1945 přeložen k 7. velitelství (No 7 Group Headquarter) a o pět dní později k 1653. přeškolovací jednotce (No 1653 Conversion Unit) v Chedburghu (hrabství Suffolk). Začátkem května 1945 nastoupil u Ústřední stíhací správy (Central Fighter Establishment, CFE) při Air Ministry, kde měl mimo jiné možnost vyzkoušet různé typy německých a britských letadel<sup>47</sup>. Mezi nimi byl i nový britský proudový letoun se dvěma motory Gloster Meteor MK. II., se kterým vzlétl 16. června 1945. Byl první ČS, i zahraničním pilotem, který testoval tehdy tajný proudový letoun. Jeho přidělení u CFE bylo ukončeno 16. července 1945 a o dva dny později byl přemístěn k Československé výcvikové a náhradní jednotce letectva v Cosfordu a současně přidělen na Ministerstvo národní obrany (MNO). Tato více než rok trvající stáž na Air Ministry pro něj byla jedinečnou zkušeností, které si vysoce považoval, a byla mu velkou motivací do další práce na MNO v osvobozené vlasti. Službu u Královského letectva ukončil v britské hodnosti Squadron Leader. Obdržel válečná vyznamenání<sup>48</sup>.

Do vlasti se vrátil 19. července 1945 jako pasažér na palubě dopravního letounu Douglas D-47 v československé hodnosti štábní kapitán letectva (povýšen 28. října 1943). Čekala ho nadějná kariéra u československého poválečného letectva, v pilotní brašně měl onu příslovečnou maršálskou hůl. O čtyři dny později byl v Holáskách slavnostně přivítán rodinou i spoluobčany. Jeho rodiče zatklo Gestapo<sup>49</sup> v září 1942 v rámci Akce E<sup>50</sup>. Matka byla 17. září 1942 deportována do internačního tábora ve Svatobořicích. Otec byl vězněn v brněnských Kounicových kolejích a ve vězení Pod Kaštany, odkud byl ve velmi zuboženém stavu převezen do Svatobořic. Rodiče se domů vrátili 14. dubna 1945, Tomáš Kruml starší však s podlomeným zdravím. Při slavnostním přivítání se letec Tomáš Kruml svým rodičům omluvil za to, že jeho vinou prožili krušná léta v internačním táboře. Jeho otec na to jen mávl rukou ...

Oženil se v neděli 28. října 1945 ve Fryštáku na Zlínsku. Jeho manželkou se stala Dobromila Suchardová (1920–1971), která pocházela z obce Zvole (okres Žďár nad Sázavou). Seznámili se v Londýně,

kde pracovala jako úřednice na československém ministerstvu sociální péče. V Praze se manželům narodily dcery Jiřina (\*1946) a Iva (\*1948).

Tomáš Kruml pracoval u hlavního štábu MNO jako přednosta výcvikové skupiny 1. oddělení. Do československé hodnosti major letectva byl povýšen 1. srpna 1945, do hodnosti podplukovník letectva 1. března 1946, do hodnosti plukovník letectva pak 1. března 1948. Své sociální cítění projevil vstupem do Československé sociálně demokratické strany 1. dubna 1946<sup>51</sup>. Tato strana se však v roce 1948 sloučila s Komunistickou stranou Československa, což pro něj znamenalo velké dilema. Přesto neunikl poúnorovým čistkám. Hlavní štáb musel opustit k 31. lednu 1949. Bylo mu dovoleno – jako uznávanému leteckému expertovi – vyučovat na Vojenské technické akademii v Brně<sup>52</sup>, ale bez nároku na povýšení. V letech 1959 až 1963 absolvoval VAAZ v Brně a dosáhl akademického titulu inženýr. Do výslužby odešel 1. října 1967. Od ledna 1968 do března 1969 byl pověřen výukou taktiky vojenských letců v Egyptě. Ve svém důchodovém věku byl aktivní v osvětové činnosti, často přednášel o druhém československém zahraničním odboji<sup>53</sup>. Vystupoval vždy skromně a nenápadně. V posledních letech svého života psal knihu s pracovním názvem „*Vzpomínky na cestu do neznáma*“. Tomáš Kruml zemřel ve věku 82 let. Na pohřbu, který se konal 8. února 1994 v Krematoriu města Brna, se s ním přišli rozloučit také jeho kamarádi-letci. Nekrolog přednesl plukovník ve výslužbě JUDr. Jan Buchta<sup>54</sup>, bývalý radiotelegrafista 311. československé bombardovací perutě. Za holasecké občany se rozloučil Jan Jochman (1924–2011), dlouholetý předseda místního Sboru dobrovolných hasičů. Ostatky Tomáše Krumla jsou uloženy v rodinném hrobě na hřbitově v Brně-Tuřanech, kde odpočívá spolu s matkou, otcem a manželkou, (skupina II, číslo hrobu 261 a 262).

Tomáš Kruml prožil válku jako stíhací pilot a instruktor, který závěrem „přistál“ na Air Ministry. Po návratu do vlasti ho čekala skvělá kariéra, avšak vinou totalitního režimu bylo vše jinak. Téměř zázrakem zůstal u letectva, ovšem za diskriminačních a ponižujících podmínek. Studenti vojenské akademie oceňovali jeho odborné i lidské vlastnosti tichého a skromného vojáka, jehož jediným cílem bylo sloužit své zemi.

K počtě plukovníka letectva Ing. Tomáše Krumla se konaly tyto vzpomínkové akce:

V neděli 24. dubna 2005 byla Tomáši Krumlovi na jeho rodném domě v Holáskách, Na návsi 28 odhalena pamětní deska, jejímž autorem je akademický sochař Josef Šafařík (\*1977). Pamětní desku odhalovaly obě dcery paní Jiřina Kolářová a Iva Fajtová, a plukovník Emil Boček<sup>55</sup>. Na slavnosti promluvili za holásecké občany pan Jan Jochman, místostarostka městské části Brno-Tuřany paní Marie Stehlíková, plukovník Hugh Purcell, velitel British Military Advisory Training Team Czech Republic (BMATT) ve Vyškově, historik prof. Jaroslav Procházka, Mgr. Miloš Weidenhöfer a poručík Jan Kodras z 21. letecké základny v Čáslavi. O slavnosti byl vydán pamětní tisk.

Ke stému výročí narození Tomáše Krumla, a k osmaosmdesátým narozeninám plukovníka Emila Bočka se v neděli 13. března 2011 konalo v Orlovně na ulici Rolencova slavnostní shromáždění, za přítomnosti obou dcer Tomáše Krumla a manželky Emila Bočka paní Evy Bočkové. Projevy měli starosta městské části Brno-Tuřany Aleš Jakubec, místostarostka Vlasta Hrdlíková, plukovník Andrew Cuthbert, velitel British Military Advisory Training Team Czech Republic ve Vyškově, historik PhDr. Jiří Mikulka, podplukovník Ing. Milan Simr, z 22. letecké základny v Náměšti nad Oslavou, podplukovník Ing. Slavomír Med Ph.D. z Univerzity obrany v

Brně, plukovník v.v. Oldřich Rampula, předseda Svazu letců České republiky, Mgr. Miloš Weidenhöfer a Ing. Miroslav Kopecký, spoluautor knihy "Letci z Holásek a Tuřan ve II. světové válce". Na shromáždění zatančil Národopisný soubor Ferdinanda Volka z Tuřan, a závěrem zahrála místní skupina Hučáci.

V sobotu 26. ledna 2019 se na tuřanské radnici konala pietní vzpomínka k 25. výročí úmrtí plukovníka Ing. Tomáše Krumla. Přítomné přivítal starosta pan Radomír Vondra, shromáždění zahájil předseda Klubu RAF generála Emila Bočka Ing. Arnošt Šebela. Osobní vzpomínky na Tomáše Krumla přednesl generálmajor Emil Boček, krátké přiblížení osobnosti Tomáše Krumla připojil Ing. Miroslav Kopecký, autor tohoto pamětního tisku. Na svého přítele vzpomenu Mgr. Miloš Weidenhöfer, bývalý ředitel školy v Starém Lískovci. Přítomny byly dcery Tomáše Krumla paní Jiřina Kolářová a Iva Fajtová s manželem, obě s vnuky. K důstojnosti akce přispěla účast zástupců Univerzity obrany a uniformovaných členů Klubu vojenské historie, kteří v předsálí uspořádali výstavku vybavení československé armády. Slavnost se konala pod vlajkami Československa a Velké Británie. Na podnět Emila Bočka byla položena kytice na hrob Tomáše Krumla, jeho rodičů a manželky. Přítomní uctili památku dalších příslušníků britského Královského letectva u jejich hrobů (kenotafů) na tuřanském hřbitově – majora letectva in memoriam Josefa Drčky (1913-1941), plukovníka in memoriam Jaroslava Rolence (1915-1941), plukovníka letectva in memoriam Leopolda Šroma (1917-1968) a armádního generála Ludvíka Krejčího (1890-1972).



Pietní vzpomínka k 25. výročí úmrtí, sál radnice Brno-Tuřany, 26. ledna 2019.

Zleva: vlajkonoš Jiří Hofmann, starosta Radomír Vondra, armádní generál v.v. Emil Boček, vlajkonoš Viktor Windner.

# Vyznamenání udělená Tomáši Krumlovi v letech 1940 – 1947

## ČESKOSLOVENSKÁ

Československý válečný kříž 1939 (udělen čtyřikrát)

Československá medaile Za chrabrost před nepřitelem (udělena dvakrát)

Československá medaile Za zásluhy I. Stupně

Československá vojenská pamětní medaile za službu v československé armádě v zahraničí se štítkem F, VB

## FRANCOUZSKÁ

Croix de Guerre avec Palme Bronze (Válečný kříž s bronzovou palmou)

## BRITSKÁ

1939 - 1945 Star with Clasp Battle of Britain (1939-1945 Hvězda se sponou za účast v Bitvě o Británii),

Air Crew Europe Star

Defence Medal (Hvězda evropských leteckých osádek)

Defence Medal (Medaile za obranu)

War Medal (Válečná medaile)

Mention in Dispatches (Jmenování v rozkaze)



Československý válečný kříž 1939



Hvězda se sponou za účast v Bitvě o Británii



Válečný kříž s bronzovou palmou



Prezident Edvard Beneš vyznamenává Tomáše Krumla  
Československým válečným křížem 1939 dne 7.října 1941



# NEKROLOG který pronesl plukovník JUDr. Jan Buchta dne 8.2.1994

Vážení přítomní,

v duchu mi defilují hrdé řady našich bratří - z nichž někteří jsou zde mezi námi - kteří se vrátili z poražené Francie, kde zaznamenali první vavříny Československa na válečném poli a z Velké Británie, kde defilovali před naším milovaným prezidentem Benešem. S jedním z nich, s bratrem inženýrem Tomášem Krumlem, válečným stíhačem 312. československé, 66. britské, 131. a 122. perutě, nositelem titulu „Zasloužilý letec český“ jsme se přišli rozloučit.

Je třeba zvážit válečné i mírové dílo našeho bratra Tomáše. Dovolte mi, abych vyzvedl jeho zásluhy.

Pocházel z celkem nuzných poměrů. Jeho otec byl textilní dělník, matka zemědělská dělnice, a s ní se Tomáš podílel na dobývání denního chleba. To říkám ne proto, abych mával jeho třídním původem, ale proto, že se to v jeho životě citelně a zvláště projevilo. Také proto, aby veřejnost viděla, že tento tehdy chlapec nebyl zatížen kvůli tomu, že ho republika nechovala ve vatě, ale když přišlo do tuhého, než přišel mobilizační rozkaz, skokem do prázdna se vydal do boje za svobodu této republiky. Prošel Polskem, přišel do Francie, která tehdy ještě nebyla ve válce a spolu s dalšími vstoupil do cizinecké legie. Po krátkém výcviku přišel začátek války, byl převelen a poprvé měl příležitost zvednout zbraň proti nacistické Luftwaffe. Kampaň to byla krátká. Ne naší vinou. Naši letci v ní tak čestně obstáli, že Britové nad tím užasli.

Proto byli tak slavně a s radostí přivítáni na půdě Velké Británie, která tenkrát byla ve válečném konfliktu sama. Došlo k založení našich perutí a zanedlouho vzplála Bitva o Británii. Snad jste měli příležitost přečíst si fakta o tomto období, do kterého bratr Tomáš čestně zasáhl.

Po absolvování prvního bojového turnusu ho Britové, už v důstojnické hodnosti, přeložili do výcvikového střediska pro stíhače. V krátké době vycvičil přes 90 pilotů. Co znamenalo 90 mužů v kokpitech Spitfirů, to ocenili uznáním „Mention of patches“ a nabídli mu post Chief Line instruktora. Tomáš to však ve své skromnosti a vojenské jadrnosti odmítl a odešel k bojovým perutím. Byly to britské 66., 131. a 122. perutě, s nimiž nalétal další turnus s úspěchy v ofenzivních akcích. Vzhledem k jeho zkušenostem jej přeložili na inspektorát, ke styčnému důstojníkovi našeho letectva, kde již měl dopředu pracovat na budování poválečného československého letectva.

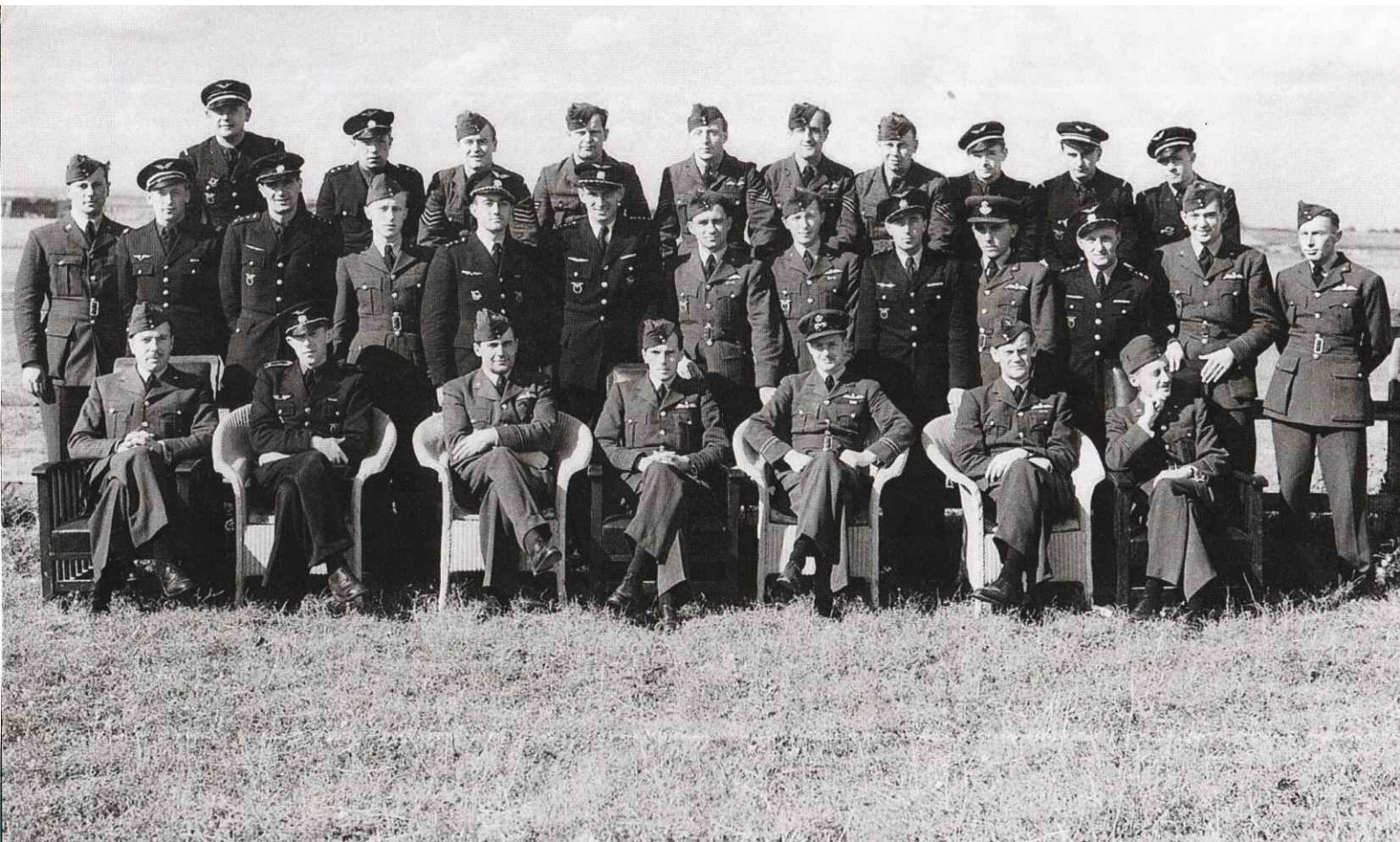
Britové si jeho kvality ověřili a zakrátko byl přeložen na Air Ministry, kde byl začleněn do skupiny, která studovala taktiku a organizaci stíhacího letectva. To už byla válka v pokročilém stavu a nakonec díky všem spojencům (včetně tehdejšího Sovětského Svazu), byla válka přivedena ke zdárnému konci.

Spolu s dalšími bratry se vrátil, aby provedl to, k čemu měl stoprocentní předpoklady. Ovšem poměry nabyly jiné podoby, politika se vyvíjela jiným směrem, než jsme předpokládali. Přišlo k čistce, kdy převážná většina našich bojovníků byla vyhozena a mnozí skončili ve vězení. Tu se vracím k tomu bodu, o kterém jsem se zmínil dříve: došlo k rentgenování Tomášovy minulosti. Tehdejší kádrováci zjistili jeho - pro ně příznivě znějící - kádrový původ, přišli také na to, jaké znalosti posbíral a zvážili jeho získané znalosti. A tak jedno k druhému způsobilo, že jej považovali za tak zvaného Usefull - Innocent. Ponechali ho sloužit. Jaká to byla služba si my, jeho spolubojovníci, dovedeme představit, když ho nechali 20 let sedět na stejné hodnosti, ačkoliv mezitím za 3 měsíce nadělali z desátníků generály. Tomáš ve své skromnosti sloužil a mlčel. Jak jsem ho poznal, musím potvrdit, že s tak skromným a mlčenlivým člověkem jsem se nesetkal. Oženil se, vychoval dvě zdárné dcery, ještě stačil vystudovat Vysokou školu a dosloužil v roce 1967. Vrátil se k osvětové činnosti a s bratrem plukovníkem Zadrobílkem a dalšími se snažil předat svého ducha naší mládeži. Ovšem minulá léta se podepsala na jeho zdravotním stavu.

Ještě bych chtěl na závěr říct několik skutečností, které si zapamatujte: Českoslovenští piloti byli v boji bez mobilizačního rozkazu od první rány až do konce. Za druhé, dočkali se takového vděku, jakého se dočkali. Jejich služba měla dvojí hodnotu. Jednak vojenskou - a ta byla prokazatelná a hrdinská, - jednak politickou. Svým bojem, viditelným bojem, podporovali naši exilovou vládu a jejího prezidenta v jeho vážené a uznávané činnosti. Dosáhli toho, že v novodobých dějinách nemáme bílá místa, že jsou vyplněny činy tak, jak to dělal náš bratr Tomáš Kruml.

Dnešní den je tečkou za pozemským životem našeho bratra Tomáše. Bratře Tomáši, Tvá pozemská cesta je skončena; ať v mozaice vítězného boje zůstane Tvůj kamínek vždycky čistý a jasný, tak jak vskutku byl! Kéž bys našel pokračovatele ve svém boji a ve své práci pro tuto zemi!

Plk. JUDr. Jan Buchta, radiotelegrafista 311. čs. bombardovací perutě v RAF



Příslušníci 312.československé stíhací perutě v RAF, Duxford, září 1940.

Horní řada zleva: Václav Šlouf, Josef Keprt, Karel Pošta, Bohumil Votruba, Josef Stehlík, Jan Truhlář, František Chábera, Josef Janeba, Vojtěch Smolík, Stanislav Peroutka.

Střední řada zleva: Antonín Brejcha, Jan Klán, Jan Čermák, Stanislav Krejčík, Josef Jaške, Alois Vašátko, Jindřich Bartoš, Bedřich Dvořák, Tomáš Vybíral, Tomáš Kruml, Adolf Vrána, Josef Burger, Antonín Navrátil.

Spodní řada zleva: H.C. Black, Josef Duda, Ján Ambrož, F.H. Tyson, D.E. Gyllam, Alois Hlobil, G. Philips.



## VYSVĚTLIVKY

<sup>1.</sup> Od roku 1848 samostatná obec, k Brnu byla připojena 1. července 1960. Od 24. listopadu 1990 je součástí samosprávné městské části Brno-Tuřany. V Holáskách žije přibližně 1 200 obyvatel.

<sup>2.</sup> Narodil se 18. prosince 1877 v domě číslo popisné 27 (dle starého číslování domů v obci), nyní Na návsi 29.

<sup>3.</sup> Část města Bystřice nad Pernštejnem (kraj Vysočina); v roce 2003 ve Vítochově žilo 132 obyvatel.

<sup>4.</sup> Do roku 1939 název pro První světovou válku, globální válečný konflikt probíhající od roku 1914 do roku 1918. Válka propukla mezi dvěma koalicemi: Trojdohodou a Ústředními mocnostmi. Dohodovými mocnostmi byly při vypuknutí války Francie, carské Rusko a celé Britské impérium, které se do války zapojilo v důsledku německého vpádu do Belgie. K Dohodě se postupně připojila Itálie (1915) a Spojené státy americké (1917). Ústředními mocnostmi byly Německo a Rakousko-Uhersko, ke kterým se přidaly Osmanská říše a Bulharsko (1915). Na konci války zůstaly v Evropě neutrální pouze Španělsko, Švýcarsko, Nizozemsko a státy Skandinávie. Za Světové války se v Evropě bojovalo na několika frontách. Na západní frontě boje probíhaly do značné míry v zákopech. V letech 1914 až 1918 bylo mobilizováno přes 60 milionů vojáků.

<sup>5.</sup> Škola byla založena v roce 1860 jako Vyšší tkalcovská škola se sídlem Fabriksgasse (nyní Úzká), v roce 1896 byla zahájena stavba nové budovy na třídě Františka Josefa (nyní Francouzská). V roce 1889 byla škola přejmenována na c. k. Odborný ústav pro textilní průmysl, v roce 1899 na c. k. Odborné učiliště pro textilní průmysl. Po vzniku Československa nesla název Česká vyšší textilní škola v Brně. V roce 1966 změnila název na Střední průmyslová škola a Vyšší odborná škola textilní, v roce 2006 na Vyšší odborná škola oděvního designu a managementu a Střední uměleckoprůmyslová škola textilní, Brno, Francouzská 101, v roce 2012 na Vyšší odborná škola oděvního designu a managementu a Střední uměleckoprůmyslová škola textilní. Od roku 2015 nese název Střední škola umění a designu a Vyšší odborná škola Brno, příspěvková organizace.

<sup>6.</sup> Výroba fezů ve Strakonících započala v roce 1812 z iniciativy židovského obchodníka Wolfa Fürtha. Fez je orientální pokrývka hlavy, je spjatá s islámem a muslimským náboženstvím. Kolébka výroby fezů je v zemích severní Afriky, nejznámější je pak marocké město Fez.

<sup>7.</sup> V období od 20. února 1930 do 24. září 1938 s čestným názvem Letecký pluk Tomáše Garrigue Masaryka.

<sup>8.</sup> Josefov je východočeské historické pevnostní město, od roku 1948 součást města Jaroměř.

<sup>9.</sup> Ihned se předsunuté sledy letek přemístily na polní letiště v Měnině a Sokolnicích, kam za svítání přelétlo na 60 stíhacích letounů, z nichž 12 bylo uvedeno do ostré bojové hotovosti. Na kóťe 355 (kopec Výhon u Židlochovic) byla umístěna radiová pojítka. Zbývající piloti spolu s mechaniky maskovali stíhačky a pomáhali s kopáním stanovišť protiletadlových kulometů.

<sup>10.</sup> Označována také jako Mnichovská zrada či Mnichovský diktát byla dohoda mezi Německem, Itálií, Francií a Velkou Británií o odstoupení pohraničních území Československa Německu. Byla dojednána 29. září 1939 v Mnichově a podepsána 30. září 1938 zástupci čtyř zemí. Velkou Británii zastupoval Neville Chamberlain (1869–1940), Francii Édouard Daladier (1884–1970), Německo Adolf Hitler (1889–1945), Itálii Benito Mussolini (1883–1945). Bylo dohodnuto, že Československo musí do 10. října 1938 předat pohraniční území obývané Němci (Sudety) Německu. Mnichovská dohoda byla završením činnosti Sudetoněmecké strany Konráda Henleina (1898–1945) a vyvrcholením snah Adolfa Hitlera rozbit demokratické Československo, což bylo jedním z jeho postupných cílů k ovládnutí Evropy.

<sup>11.</sup> Konala se 2. listopadu 1938 ve vídeňském Belvederu. Ukončila arbitrážní jednání o maďarsko-československé hranici. Oficiálním důvodem jednání bylo „vyřešení postavení polské a maďarské menšiny v Československu“. Na základě arbitrážního rozhodnutí ministrů zahraničí Německa Joachima von Ribbentropa (1893–1946) a Itálie Gian Galeazzo Ciana (1903–1944), bylo rozhodnuto, že Československo odstoupí určitá území ve prospěch hortyovského Maďarska, podobně jako byly odstoupeny Sudety nacistickému Německu. Podle protokolu o vídeňské arbitráži, podepsaného zástupci Německa, Itálie, Maďarského království a Československa, musel společný stát Čechů a Slováků ve dnech 5. až 10. listopadu 1938 odstoupit Maďarskému království značnou část území jižního a východního Slovenska, kterou získal v roce 1920 v důsledku Trianonské smlouvy a také jihozápadní část Podkarpatské Rusi (celkem 11 927 km<sup>2</sup> s více než milionem maďarských obyvatel).

<sup>12.</sup> Generálplukovník Ján Ambruš (1899–1994) byl mezi světovými válkami vynikající letecký akrobat a sportovní letec. Za druhé světové války příslušník československého letectva ve Francii a Velké Británii. U Royal Air Force velel 312. československé stíhací peruti. Je jediný československý pilot slovenské národnosti, který se zúčastnil Bitvy o Británii.

<sup>13.</sup> Z pražského Wilsonova nádraží odjeli 15. května 1939 v 21 hodin rychlíkem do Frýdku-Místku, odkud ráno 16. května 1939 pokračovali autobusem směrem na Morávku. Z vesnice Vyšní Lhoty až k demarkační čáře je převedla jedna dívka, kde přešli k turistické chatě Prašiva, nacházející se tehdy na polské straně. Dál pokračovali přes Komorní Lhotku do osady Koputy. Odtud odjeli taxíkem do Těšína a pak do Katovic, kde přespávali v místní továrně i v soukromí. Stravovali se zdarma v židovském dobročinném spolku. Ve čtvrtek 18. května 1939 odjeli autobusem do Krkova.

<sup>14.</sup> Generálmajor ve výslužbě Vlastimil Veselý (1913–2001), DFC, AFC, byl příslušník československého letectva ve Francii a Velké Británii.

<sup>15.</sup> Plukovník in memoriam Jan Klán (1911–1986) byl příslušník československého letectva ve Francii, Velké Británii a v Sovětském svazu, účastník bojů ve Slovenském národním povstání v roce 1944. U Armée de l'air se stal stíhacím esem, u Royal Air Force velel 312. československé stíhací peruti (od 27. května do 5. června 1941), od 25. ledna do dubna 1945 byl náčelník štábu 1. československé smíšené letecké divise. V exilu po roce 1948 přijal jméno John Kent.

<sup>16.</sup> Šlo o východní části československého Těšínska (Zaolzie) a poté i Polskem dříve požadovaného území na Oravě a Spiši. Po své porážce



v roce 1939 však Polsko o tato území přišlo – zabrané území na Těšínsku bylo přičleněno k Německu, zabrané území na Oravě a Spiši bylo přičleněno ke Slovenskému štátu. Po druhé světové válce se hranice Československa vrátily do předmnichovské podoby.

<sup>17.</sup> V lodním transportu bylo přepraveno 109 československých vojáků (z toho 23 letců). Polský námořní parník Batory odjel 23. května 1939 z Gdyně, byl na obvyklé cestě do New Yorku, kam jezdil kolem Skotska. Mimořádně však zamířil do kanálu La Manche a 26. května zakotvil u Cherbourgu. Menší loď pak přepravila vojáky do přístavu. Luxusní parník měl výtlač 14 287 BRT a na začátku války (pod britským ministerstvem dopravy) převážel do Kanady polská umělecká díla, zlato, valuty a cenné papíry.

<sup>18.</sup> Německá invaze do Polska byla zahájena 1. září 1939, od 17. září pak byla podpořena útokem Sovětského svazu z východu. Německo, Slovensko a Sovětský svaz během jediného měsíce zlikvidovaly Polsko. Západní spojenci, kteří v reakci na německou agresi vyhlásili Německu válku, nebyli ochotni ani schopni Polsku významnější pomoci. Vsledkem bylo rozdělení polského území mezi Německo, Sovětský svaz, Litvu a Slovensko.

<sup>19.</sup> Závazek k pětileté službě ve Francouzské cizinecké legii pro československé vojáky přestal platit od vstupu Francie do válečného stavu proti Německu (3. září 1939).

<sup>20.</sup> Většinou přednášeli jen poddůstojníci, kteří výuku odbyli nebo se vůbec nedostavili. Letounů bylo málo a navíc byly poruchové. Rovněž francouzští instruktoři s nedostatečnými zkušenostmi a svým laxním přístupem k létání nenadchli. Život letců ztrpčoval také nedostatek peněz a řada jiných potíží, například nepořádek na hygienických zařízeních, kterým zanechávali francouzští poddůstojníci.

<sup>21.</sup> K jednotce GC I/3 bylo převeleno dvanáct československých pilotů: František Běhal (1912–1941), Jindřich Beran (1906–1940), Jan Čermák (1911–1987), Evžen Čížek (1904–1942), Josef Hubáček (1909–1988), Josef Keprt (1910–1976), Bedřich Krátkoruký (1913–1943), Tomáš Kruml (1911–1994), Karel Miloslav Kuttelwascher (1916–1959), Josef Novák (1912–1940), Josef František Stehlík (1915–1991), Václav Šlouf (1911–1976).

<sup>22.</sup> Označení pro počáteční fázi druhé světové války, která skončila až s vypuknutím Bitvy o Francii. Svoje jméno získala podivná válka podle vojenské pasivity Francie a Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku na evropském válečném území. V Anglii převládá název Phoney War, německy Sitzkrieg – válka vsedě, polsky dziwna wojna a francouzsky drôle de guerre – směšná válka.

<sup>23.</sup> Maginotova linie byl pevnostní systém vybudovaný Francií v letech 1929 až 1940. Linie, pojmenovaná podle André Maginota (1877–1932), ministra války v letech 1929 až 1932, který prosadil její financování, chránila hranice s Belgií, Lucemburskem, Německem, Švýcarskem, Itálií a také některé oblasti ostrova Korsika ve Středozemním moři. Potenciálně nepřátelskými státy bylo pouze Německo a Itálie, kde byla opevnění nejsilnější, u hranic se zbývajícími státy však hrozil německý útok přes jejich území. Oproti původním plánům však byly některé úseky linie vybudovány ve výrazně skromnější podobě, především pokud jde o jejich vybavení dělostřelectvem, což se negativně projevilo při bojích v roce 1940. V dobovém tisku linie byla prezentována jako nedobytná, což vyvolávalo mylný dojem, že by měla ubránit hranice bez pomoci dalších složek armády.

<sup>24.</sup> Z letiště Beauvais-Tille vzletlo celkem deset Moranů od GC III/3. V kabinách seděli také Capitaine Evžen Čížek, Sergent Josef Stehlík a dalších sedm Francouzů. V prostoru Grand Rozoy sestřelili osamělý letoun Henschel Hs 126 od jednotky taktického průzkumu. Letoun Hs 126 se zřítíl a jeho trosky dohořely u Le Quesnoy. Sestřel byl přičten všem deseti pilotům (podle britských hledisek pak každému 1/10).

<sup>25.</sup> Podle vzpomínek Tomáše Krumla se sešlo jedenáct stíhacích pilotů: František Běhal (1912–1941), Jan Čermák (1911–1987), Evžen Čížek (1904–1942), Josef Keprt (1910–1976), Karel Korber (1917–1940), Bedřich Krátkoruký (1913–1943), Tomáš Kruml (1911–1994), Karel Miloslav Kuttelwascher (1916–1959), Josef František Stehlík (1915–1991) a Václav Šlouf (1911–1976).

<sup>26.</sup> V zápisníku letů (Carnet individuel des services aeriens) má od 17. května 1940 zapsáno 52 letů v délce 57 hodin a 25 minut, z toho na 12 bojových letů připadlo 12 hodin a 10 minut.

<sup>27.</sup> Britská loď Royal Scotsman odjela z Casablanky 9. července 1940 a po několika hodinách plavby zakotvila poblíž Gibraltaru. Již 17. července se českoslovenští letci spolu se skupinou Poláků a Belgičanů nalodili na britskou nákladní loď David Livingstone, která se 21. července zařadila do velkého konvoje směřujícího k západu. Až 3. srpna 1940 do-sáhl konvoj Severního průlivu (North Channel) a poté se postupně dělil do několika sledů. První směřoval do skotského přístavu Glasgow, druhý do západoanglického přístavu Liverpool a třetí sled, jehož součástí byla i loď David Livingstone, dorazil do velšského přístavu Cardiff 5. srpna 1940.

<sup>28.</sup> Sběrný (záchytný) tábor československé zahraniční armády zbudovaný v zámeckém parku Cholmondeley Castle (hrabství Cheshire), asi 320 kilometrů na severozápad od Londýna. Od 7. července do poloviny října 1940 v něm tábořilo na čtyři tisíce československých vojáků, kteří byli v červnu 1940 evakuováni z Francie do Velké Británie. V parku je umístěn pomník, připomínající pobyt československé armády. Svislý kámen byl vztyčen 7. července 1940, ležatý kámen byl položen 7. července 1999. Pomník je dílem sochaře Františka Bělského (1921–2000), příslušníka československých pozemních jednotek ve Francii a Velké Británii. V červenci 1990 se v Cholmondeley Parku uskutečnilo velké shromáždění válečných veteránů z Československa a Velké Británie u příležitosti 50. výročí jejich příchodu do Anglie.

<sup>29.</sup> Brigádní generál letectva in memoriam Josef Duda (1905–1977), CBE, byl vychovatel československého leteckého vojenského dorostu, příslušník československého letectva ve Francii a Velké Británii. Od 15. června 1943 do 7. března 1945 byl československým stýčným důstojníkem při Velitelství stíhacího letectva (Fighter Command).

<sup>30.</sup> Jiří VI. (1895–1952) byl král Spojeného Království a britských dominií v letech 1936 až 1952. Byl posledním císařem Indie (do roku 1947) a posledním králem Irsku (do roku 1949) a první hlavou Commonwealthu.

<sup>31.</sup> Příslušníky 312. perutě v září 1940 se stali: Ján Ambruš (1899–1994), Jindřich Bartoš (1911–1941), H. C. Black, Antonín Brejcha (1909–1985), Josef Burger (1917–1975), Jan Čermák (1911–1987), Josef Duda (1905–1977), Bedřich Dvořák (1912–1973), Denys

Edgar Gillam (1915–1991), Alois Hlobil (1906–1981), František Chábera (1912–1999), Josef Janeba (1915–1942), Josef Jaške (1913–2001), Josef Keprt (1910–1976), Jan Klán (1911–1986), Stanislav Krejčík (1912–2001), Tomáš Kruml (1911–1994), Antonín Navrátil (1910–1994), G. Phillips, Stanislav Peroutka (1916–2003), Karel Pošta (1914–1960), Vojtěch Smolík (1914–1991), Josef Stehlík (1915–1991), Václav Šlouf (1911–1976), Jan Truhlář (1914–1973), F. H. Tyson, Alois Vašátko (1908–1942), Bohumil Votruba (1914–1941), Adolf Vrána (1908–1997), Tomáš Vybíral (1911–1981).

<sup>32.</sup> Plukovník letectva in memoriam Evžen Čížek (1904–1942) byl československý armádní důstojník a vojenský letec. Byl příslušník československého letectva ve Francii a Velké Británii. U Armée de l'air se stal stíhacím esem.

<sup>33.</sup> Generálmajor in memoriam Alois Vašátko (1908–1942), DFC, byl příslušník československého letectva ve Francii a Velké Británii. Se čtrnácti jistými a čtyřmi pravděpodobnými vzdušnými vítězstvími je třetím neúspěšnějším československým stíhacím pilotem ve druhé světové válce.

<sup>34.</sup> Ve svých vzpomínkách Tomáš Kruml uvedl: „*Krátce po přesunu na Isle of Man přišel k naší peruti mechanik Emil Boček z Tuřan, takže mám nablízku někoho alespoň ze sousední vesnice.*”

<sup>35.</sup> Základna předtím sloužila 302. polské stíhací peruti a 312. peruť od ní převzala výkonnější Hurricane Mk.IIB. Jednotka byla zařazena do svazku elitního Kenleyského wingu, složeného ještě z 1. a 258. perutě, se kterými se zapojila do letecké ofenzivy.

<sup>36.</sup> 312. peruť zajišťovala doprovod dvanácti bombardérů Bristol Blenheim, letících na Bethune ve Francii. Došlo ke kolizi dvou Hurricaneů a letoun Tomáše Krumla (Z3436) při ní byl značně poškozen, stal se neovladatelným a shořel ještě ve vzduchu. Druhému účastníkovi kolize, Sgt Jozefu Menšíkovi (1917–1943), se podařilo nouzově přistát.

<sup>37.</sup> Továrna, která vyráběla padáky, si pečlivě vedla seznam všech letců zachráněných na padáku, udělila zachráněným legitimaci a malou zlatou připínací housenku s vyrytým jménem a hodností.

<sup>38.</sup> Jednotka měla být nasazena k ofenzivní činnosti proti menším pozemním a námořním cílům, silně chráněným malorážními protiletadlovými prostředky. Pro tyto úkoly měly být použity stíhací letouny Hurricane Mk.I. 312. peruť měla poskytnout jednoho pilota pro výcvik ve střemhlavém bombardování. F/O Tomáš Kruml se dobrovolně přihlásil, neboť před válkou obdobné zkoušky prováděl na střelnici v Malackách. Tomáš Kruml v Duxfordu (hrabství Cambridgeshire) absolvoval zkoušky, ale nakonec bylo rozhodnuto, že 312. peruť zůstane stíhací.

<sup>39.</sup> Generálmajor ve výslužbě Otmar Kučera (1914–1995), DFC, byl příslušník československého letectva ve Francii a Velké Británii. U Royal Air Force velel 313. československé stíhací peruti (od 15. listopadu 1944 do DD.MM.1945).

<sup>40.</sup> Pilotní žáci ve věku 19 až 20 let přicházeli k jednotce ze zemí Britského společenství, z Francie i USA. Během působení Tomáše Krumla u letky D dokončilo výcvik 97 spojeneckých pilotních žáků. Bylo to v pěti kurzech s pořadovými čísly 16 až 20, poslední z nich byl ukončen 15. října 1942. Tomáš Kruml u 53. OTU nalétal 210 hodin a 50 minut. Úkol splnil na výtečnou, jednotka pod jeho velením postoupila v konečném hodnocení výcvikových jednotek ze sedmého na místo druhé. Za tuto záslužnou činnost dostal od britského panovníka krále Jiřího VI. ocenění Mentioned in Dispatches (Jmenování v rozkaze).

<sup>41.</sup> Koncem září 1942 bylo Tomáši Krumlovi nabídnuto místo vedoucího leteckého výcviku (Chief Flying Instructor) u 53. OTU a 3. října mu G/Cpt Evžen Čížek nabídl funkci velitele letky u 313. nebo 312. československé stíhací perutě.

<sup>42.</sup> U jednotky sloužili dva českoslovenští stíhači: F/Lt Tomáš Kruml (16.10.1942–11.1.1943), F/Sgt František Kotiba (24.6.1943–11.8.1943).

<sup>43.</sup> U jednotky sloužili tři českoslovenští stíhači: F/Lt Tomáš Kruml (11.1.1943–21.2.1943), P/O Jaroslav Hladě (19.1.1943–4.3.1943), Otto Smik (15.3.1943–2.3.1943).

<sup>44.</sup> Jednotce velel S/Ldr Donald Kingaby, DFM and two Bars, stíhací eso z Bitvy o Británii. Ve výzbroji měla Spitfiry Mk.IXC a v rámci elitního Hornchurchského wingu podnikala útočné akce nad kontinentem. Její hlavní operační náplní se staly doprovody amerických a britských bombardérů nad letiště a přístavy v severní Francii, Belgii a Nizozemsku.

<sup>45.</sup> Acting – před britskou vojenskou hodností označovalo toto slovo (písmeno A) její aktivní udělení v daném období pro příslušnou

funkci, která tuto hodnost vyžadovala.

<sup>46.</sup> Temporary – před britskou vojenskou hodností označovalo toto slovo (písmeno T) její prozatímní udělení. Později byla hodnost potvrzena definitivně.

<sup>47.</sup> Testoval německé letouny Messerschmitt Bf 109, Focke Wulf Fw 190 a 4. června 1945 také britský proudový letoun Gloster Meteor Mk.II. se kterým vzlétl ze základny RAF Tangmere (hrabství West Sussex). Stal se tak nejen prvním československým, ale i prvním nebritským pilotem, který testoval britský proudový letoun.

<sup>48.</sup> Československý válečný kříž 1939 (udělen čtyřikrát), Československá medaile Za chrabrost před nepřitelem (udělena dvakrát), Československá medaile Za zásluhy I. stupně, Československá vojenská pamětní medaile za službu v československé armádě v zahraničí se štítkem F, VB; francouzská: Croix de Guerre avec Palme Bronze (Válečný kříž s bronzovou palmou); britská: 1939–1945 Star with Clasp Battle of Britain (Hvězda 1939-1945 se sponou za účast v Bitvě o Británii, Air Crew Europe Star (Hvězda evropských leteckých osádek), Defence Medal (Medaile za obranu), War Medal (Válečná medaile), Mention in Dispatches (Jmenování v rozkaze).

<sup>49.</sup> Geheime Staatspolizei (zkráceně Gestapo, česky *Tajná státní policie*) vzniklo přeměnou tajné pruské státní policie v květnu 1933. Gestapo založil Hermann Göring (1893–1946), v roce 1934 se dostalo pod vedení SS (Schutzstaffel, česky *Ochranný oddíl*). V roce 1939 bylo převedeno pod RSHA (Reichssicherheitshauptamt, česky *Hlavní úřad říšské bezpečnosti*). Obávanou zbraní Gestapa se stalo právo kohokoli zatknout a uvěznit, třeba i v koncentračním táboře, bezsoudního procesu. Zaměstnanci Gestapa se nikdy neprokazovali legitimací s fotografií, nýbrž jen odznakem. Po druhé světové válce bylo Gestapo prohlášeno za zločineckou organizaci.

<sup>50.</sup> Akce E (*Aktion E - Emigranten*) – byla zahájena na příkaz státního tajemníka Úřadu říšského protektora Karl Hermann Franka (1898–1946) 17. září 1942. Šlo o hromadné zatýkání příbuzných exilových činitelů a příslušníků československé armády v zahraničí. Na základě kartotéky emigrantů (E) vytvořené Gestapem za pomoci údajů od české policie a četnictva bylo zatčeno asi 1 100 osob v Čechách a 800 na Moravě. Zatčeny měly být manželky emigrantů, děti nad 17 let, rodiče do 70 let věku a sourozenci, pokud žili ve společné domácnosti. Zatčení byli jako rukojmí a zároveň jejich zatčení mělo znemožnit podporu činnosti dalších parašutistů v protektorátu, jak Gestapo vědělo z předchozích vyšetřování, českoslovenští parašutisté hledali často pomoc u svých příbuzných. Zatčení byli internováni v táboře ve Svatobořicích nedaleko Kyjova, kterým prošlo celkem asi 3500 osob.

<sup>51.</sup> Sloučení s Komunistickou stranou Československa fakticky znamenalo likvidaci v té době nejstarší československépolitické strany. Z 380 000 jejich členů přešla ke komunistům asi jedna třetina.

<sup>52.</sup> Vojenská technická akademie (VTA) byla založena 15. srpna 1951. Základem školy bylo personální i materiální vybavení Vysoké školy technické Dr. Edvarda Beneše v Brně (dnešní Vysoké učení technické v Brně), která byla 2. října 1951 zrušena. V době založení tvořilo VTA sedm fakult: dělostřelecká, tanková, letecká (strojní), ženíjní (stavební), elektrotechnická, chemická a železniční. Po vzoru sovětských vojenských akademií v roce 1954 získala název Vojenská technická akademie Antonína Zápotockého (VTA AZ). Po reorganizaci vojenských vysokých škol v roce 1958 došlo k jejímu sloučení s Vojenskou akademií Klementa Gottwalda v Praze a název byl změněn na Vojenská akademie Antonína Zápotockého (VA AZ). Po roce 1990 bylo z názvu školy odstraněno jméno komunistického prezidenta Antonína Zápotockého. Škola zanikla v roce 2004 sloučením s Vysokou vojenskou školou pozemního vojska ve Vyškově a Vojenskou lékařskou akademií Jana Evangelisty Purkyně v Hradci Králové. Tak vznikla Univerzita obrany. Bývalá Vojenská akademie se stala základem Fakulty vojenských technologií Univerzity obrany v Brně.

<sup>53.</sup> Besed se účastnil často se svým dlouholetým přítelem Ladislavem Zadrobílkem (1916–2002), bývalým stíhacím pilotem 310. perutě, s nímž se znal již od doby svého působení v Hradci Králové.

<sup>54.</sup> JUDr. Jan Buchta (1917–2004) byl příslušník československých pozemních jednotek ve Francii, Velké Británii

<sup>55.</sup> Armádní generál Emil Boček (\*1923), příslušník československých pozemních jednotek ve Francii a Velké Británii, příslušník 310. československé stíhací perutě v RAF, nositel řádu Bílého lva.





Přivítání v rodných Holáskách, na ulici Rolencové č.32 dne 23. července 1945.  
Zleva nahoře je sestra Blažena, provdaná Feltlová, maminka Josefa, štb. kpt. Tomáš Kruml,  
otec Tomáš, pod ním v kroji je Alena Kratochvílová, nalevo od ní je synovec Jiří Feltl.  
Pod sestrou je v kroji Ludmila Krumlová a Jan Kruml.



# PAMĚTNÍ TISK

vydaný k 25. výročí úmrtí plukovníka letectva Ing. Tomáše Krumla  
a pietní vzpomínce, konané dne 26.ledna 2019  
na radnici MČ BRNO – TUŘANY

Zpracoval: **Ing. Miroslav Kopecký**, za pomoci členů RAF klubu  
generála Emila Bočka Brno

Vydal: **Úřad Městské části Brno-Tuřany**

Grafická úprava: **Ing. Jan Kruml**

DTP: **Radomír Vondra**

Tisk: **Litera Brno**

Počet výtisků: **300 ks**

**Hlavní zdroje:** Archiv RAF Klubu Emila Bočka, databáze VHA,  
Miroslav Kopecký, Tomáš Jambor

Václav Kolesa: LETCI Z HOLÁSEK A TUŘAN VE II. SVĚTOVÉ VÁLCE

**Fotografie:** z archivu Tomáše Krumla a Jana Krumla

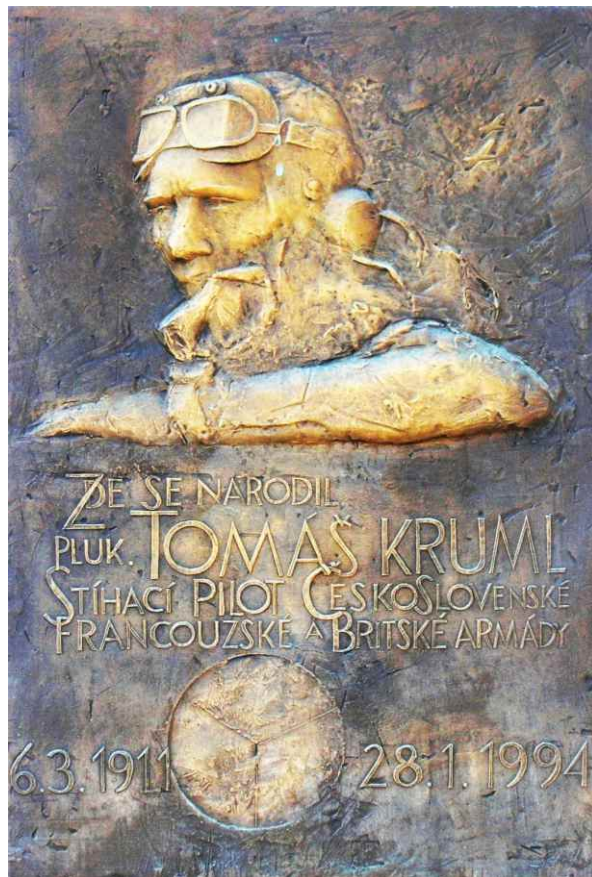
Vydání pamětního tisku se uskutečnilo s finanční podporou Městské části Brno-Tuřany



**Městská část Brno-Tuřany**



Fotografie, která sloužila jako předloha pro pamětní desku



Autor: Akademický sochař Josef Šafařík



Slavnostní odhalení pamětní desky naq rodném domě v Holáskách, Na návsi č. 28.  
Desku odhalil plk. Emil Boček, dcery Jiřina Kolářová, paní Iva Fajtová dne 25. dubna 2005





Tuřany, hrob rodiny Krumlov