

CHATA ERIKA, SPOMIENKY NA CHATÁROV

Asi pred piatimi rokmi sa traja starí horolezci a lyžiari - Micu Varga, Julo Csontó [Gaston], Vlado Kováč, rozhodli napísať spomienky na chatárov, ktorí pôsobili v Zádielskej doline a na Lajoške. Myslíme, že turistická komunita to kladne prijala, ale vyskytli sa aj hlasy - o chatároch na Erike nenapíšete? Tak skúsime ešte trochu si pospomínať, pozbierať čo sa dá a dať to na papier.

Trochu pomohli spomienkami aj priatelia turisti, čo voľakedy navštevovali Eriku, aj nejaká fotka sa našla. Poďakovanie patri Viere Veidner, Eve Dučaiovej, Alexandrovi Czarichovi, Jurajovi Tóthovi, Milanovi Brannovi.



Chata Erika patri k trojici chát najviac navštevovaných Košičanmi a svojou nadmorskou výškou má už taký punc vysokohorskej chaty.

Dlhé roky sme na Kojšovskú hoľu chodili hlavne na lyžiach. Začiatkom šesťdesiatych rokov bola to paráda, tiché, kludné miesto, nerušené hlukom áut, lanami sedačiek a vlekov. Meteostanica na vrchole ešte nestála, to až neskôr, niekedy v osemdesiatych rokoch ju začali stavať. Hrebeň na západ smerom na Kloptaň bol krásny zalesnený, ideálna bežecká trať. Hore na hrebeni pri auto ceste bol pomníček s delom, neskôr tam bol mínomet (delo je teraz v Zlatej Idke, mínomet v Prakovciach), neďaleko pomníčka je odbočka vpravo na skalnú vyvýšeninu, označenú ako Apáthi pihenő, obľúbené vyhliadkové a odpočinkové miesto Apáthiho, legendárneho gelnického lesníka.



Pripomeňme si - Apáthi Vilmos pôsobil ako lesník v gelnických lesoch od roku 1898. Počas 25 rokov služby sa výrazne pričinil o ich zveľadenie. Okrem toho mal zásluhy aj na rozvoji turistiky ako predseda gelnickej pobočky Karpathenvereinu. Uvedenú vyhliadku, aj keď už bol v penzii, často navštevoval. V tom čase tam bol nádherný rozhľad. Keď som tam zabľúdil niekedy v 60-tych rokoch, boli tam vysoké stromy a iba mála stará

smaltovaná smerová tabuľka pripomínala odbočku k vyhliadke. Preto časom to miesto upadlo do zabudnutia, málokto o tom vedel.

Na liatinovej tabuli pripevnenej na brale vyhliadky je ale uvedené Apáthi, nevieme dôvod, v literatúre je všade Apáthy - napr. Schermann Szilard: Kassai hegyek kalasza, Budapest 1944. [foto tabule je z archívu E. Dučaiovej]. Spomienkové miesto na Apáthiho bolo v 2019 upravené pri príležitosti celoslovenského zrazu turistov.

Neskôr, už v roku 1995, na hrebeni smerom na Kloptan Metropol postavil lyžiarsky bežecký areál, jeho vznik popisuje známy košický lyžiar, pretekár Juraj Tóth majiteľ Bistra Bankov. [výňatok z výročnej správy TJ Metropol je v prílohe] [1].



Juraj Tóth, Diva veža 1965

Chatu Erika postavila gelnická pobočka Karpathenverein v r.1926, bola viackrát prestavaná a za vojny vyhorela, podrobnejšie o histórii nájdeme napr. na stránke KETURIST. Keď sme tam chodili my, chata nemala ešte prístavbu, ktorú začala stavať VSŽ až v osemdesiatych rokoch.



V našich spomienkach sú iba traja chatári:

VASIL SADIV [1907 - 1983]. Pôsobil pred r. 1955, podrobnosti nevieme, to sme tam ešte veľmi nechodili. Vieme iba toľko, že tam bol asi dva roky a potom išiel na Lajošku. Vlastne sa v r. 1955 s Gizou Lebenskou vymenili, ona bola chatárkou na Lajoške a potom prevzala po Sadivovi Eriku.

So spomienkami pomohol môj starý kamarát CZARICH - bol malý chlapec, ešte dával prednosť Sunaru pred pivom, keď s rodičmi viackrát celý týždeň boli ubytovaní na Erike [2], bolo to za Sadiva, ale aj za čias Giziky. Iba hmlisto si spomína na zvonce kráv, ktoré sa pásli blízko chaty, na chatára Sadiva, chodil pešo do Kojšova pre mäso, a jeho otec zase do Zlatej Idky pre chleba, keď už sa minul. Aj pamätá ako sa im raz nejaký lesný robotník dobíjal do izby a oni mali strach.

foto A. Jiroušek, fotka je z Lajošky.



GIZA LEBENSKA [1916 - 1990], rod Makayova, pôsobila v rokoch 1955 - 1973. Bola tam 18 rokov, stala sa takou legendou. Už sme o nej písali z obdobia, keď bola chatárkou na Lajoške. Po skončení na Erike, pracovala ešte v Thurzovských kúpeľoch pri Gelnici, neskôr v kaviarni Slávia v Košiciach.



foto, archiv K. Rosszayho

Často sme na Eriku v zime chodili aj na noc. Štartovanie agregátu dole pod kopcom v strojovni bolo už pravidlom, petrolejky na izbách, veľký sneh, krásna Kojšovská hoľa, nádherne lyžiarske túry smerom na Kloptaň a telemarky na Matzovych lúkach, taká bolo vtedy Erika.

A to štartovanie agregátu nebolo vždy také jednoduché, motor bol jednovalec naftový SLAVIA a ten v zime nebol vždy ochotný, bolo treba ho ručnou kurbľou dlhšie točiť. Odmena nás potom čakala - čajík s rumom. A večer sme si obyčajne dali nejakú polievku. Giza síce varila, ale my sme boli ešte študenti, nemohli sme si veľa dovoliť. Obvykle sme si na stravovanie nosili klasiku - chlieb, saláma, paštéka, slanina. V tom čase to bolo normálne. Pivo asi nebolo v ponuke.

Začiatkom decembra zvyklo byť na Erike už veľa snehu, tradične tam zvykli orientační bežci z TJ Slávia VŠT oslavovať Mikuláša s rôznymi srandičkami, bolo veselo.

Oproti chate severným smerom je krásny nezalesnený svah, na mape označený Palenice. Svojho času tam bol salaš. Keď bol raz čerstvý prašan, zašli sme tam z Gastonom zalyžovať, celý svah sme pokreslili oblúkmi telemarku a potom sme to po návrate na chatu obdivovali.



Ale to miesto je spojené aj so smutnejšou udalosťou. 13.7.1938 tam havarovalo čsl. vojenské lietadlo, ktoré štartovalo zo Spišskej N. Vsi. Pre poruchu motora pri snahe núdzovo pristáť, narazilo do svahu, zapálilo sa a dvojčlenná posádka zahynula. Podrobnejšie o tom písali Listy Košické, šéfredaktorka Eva Hajdu, rok 2003 ? [3,4].
Také sú moje spomienky na tie časy.

Snáď ešte krajšie spomienky na Eriku ma VIERA VEIDNER [t. č. Kanada], Giza bola jej teta a tak tam trávila šťastne detstvo [už to bolo uvedené pri Lajoške, iba opakujem]:

Ďakujeme za krásne fotky a pripomenutie našej krásnej mladosti, strávenej na Erike, v Turzove a na Lajoške. Vďaka tete Gizi Makayovej, ktorá milovala prírodu a turistiku, sme mali najlepšie detstvo v košickom chotári. Zážitky sú obrovské z tých čias. Menila by som neraz za tie kludné bezprostredné časy, keď z kuchyne šla vôňa sáčkovej polievky s ryžou a majoránkou (ktorú si doteraz pamätám - obľúbená) a v jedálni hralo rádio, sobotná relácia: "Maratóóón" bola naša obľúbená. Hranie sa na indiánov za chatou, nosenie uhlia do izieb (topilo sa pecou), naplňovanie lámp petrolejom, príprava izieb a postelí pre hostí, zahrabávanie mäsa v snehu (chladničky neboli), rúbanie dreva, prechádzky po okolí, spievanie, poľovníci, turisti, pes a dobrá nálada. V noci obloha plná hviezd, ticho, pokoj a v diaľke lesy, lúky - pastviny. Neskôr bol aj agregát, ktorý chrčal, ale to nikomu nevadilo. Karty sa mastili stále.

Viera Veider, ešte ako dieťaťko s otcom, nad nimi jej brat Jiří, zľava Gabi Branna, Vierina mama Beaufortova a turista Wili [z albumu K. Rosszayho].



V tých rokoch bola Kojšovská hoľa malo známou. Chatu Erika väčšinou navštevovali turisti - "stammgasti", ich kamaráti a príbuzní. Z videnia sa aj poznali. Spomínam na jedného turistu - stammgasta Wiliho, dlhé roky chodil v sobotu na Eriku a druhý deň peši domov až na Bankov, zvyčajne mal nejakého parťáka. Na Lajoške si vždy dali občerstvenie, čo bol čaj s rumom a vždy viac ako jeden. Chatár Sadiv sa bál, aby mu tam nevystrájali, tak ten náš, čsl. rum pred nimi skrýval a ponúkal iba drahý kubánsky rum, ten si už veľmi nemohli dovoliť. Tak sa mi raz Sadiv zdôveril.

Neskôr, v roku 1968 a trocha potom, bolo na Erike veľmi zaujímavé obdobie. Nechodili sme tam, lebo pod vrcholom zo Z strany v tom sedielku, mali Sovietski vojaci zemľanku a naťahané antény, zrejme to boli spojári.

Boli tam dosť dlho, možno niekoľko mesiacov. Údajne chodili na chatu pre proviant a možno tam aj boli ubytovaní, ale to nemáme overene. Celkovo to bola taká nepríjemná doba. Kamarát Czarich tam bol neskôr, v r. 1970 keď už zemljanka bola opustená.



Pozostatky zemljanky sovietskych vojakov v 1970, archiv Czarich.

MICU VARGA spomína na jeden lyžiarsky zážitok z Eriky

Na Eriku som chodil často a veľmi rád lyžovať, bola to moja obľúbená túra. V jeden pekný deň, niekedy v polovicike päťdesiatich rokov, som sa tam vybral s kamarátom Vladom Szaniszlom. V sobotu poobede z Košíc cez Jahodnú na Lajošku, kde sme prespali. Na druhý deň sme pokračovali na Eriku. Na obed sme sa pohli na spiatočnú cestu do Košíc. Na zjazdovke Golgota, niečo powyše miesta, kde je dnes koniec sedačkovej lanovky, v tom strmšom úseku, sme začuli volanie o pomoc. Na kraji lesa bol doslova zapichnutý do snehu lyžiar, nevedel sa z toho dostať sám a údajne si zlomil ruku. Sneh bol hlboký, s tvrdou kôrou. Vyhrabali sme ho zo snehu a zistili, že ma vyklbené rameno na ľavom pleci. Mal veľké bolesti. Ruku sme zafixovali priviazaním o hrudník pružným obvazom. Batoh sme mu zobrali a začali pomaly stúpať späť na chatu, išlo to pomaly, trvalo nám to veľmi dlho.

Tam sa ho hneď ujala chatárka Gizike, deka, horúci čaj a množstvo rumu - vraj aj 2 deci. Medzi hosťami bol aj lekár a pomohol mu dať kĺb do pôvodnej polohy. Medzitým volala chatárka sanitku do Zlatej Idky, čiže zraneného bolo treba ešte dopraviť dolu po autoceste. Ako stúpalo množstvo rumu, bolesť predstavala a z uboleného nešťastníka sa stal odvážny lyžiar. Nasadil také tempo, hoci jednu ruku mal priviazanú, že sme mu ledva stačili. Dole už čakala sanitka a keď vodič videl, že zranený je dosť opitý, tak vyhlásil že ožranov neberie. Po dlhšom vysvetľovaní a prosení ho nakoniec zobral, ale nás nechcel, aj keď v sanitke bolo dosť miesta. Ja nie som taxík, povedal.

V krčme nám povedali, že v nedeľu už nejde žiadny autobus do Košíc. Tak sme sa pekne vrátili na hrebeň cez Zlatoidské lúky, na Bankov a domov, mesiačik pomohol svietiť na cestu.

Keď sa tak zamyslím, dnes by takáto záchranka trvala pár hodín a večer by už každý sedel doma pri telke.

MILAN BRANNA, pôsobil v rokoch 1973 - 1981, za ním chatu už prevzali VSŽ - údržba ako podnikovú rekreačnú chatu. Tak vlastne Erika skončila ako klasická turistická chata.



Milana som poznal z horolezeckých kruhov, v tom čase bol vedúcim reštaurácie v kaštieli v Jaklovciach. Potešili sme sa, keď sme ho objavili ako chatára na Erike, dobre varil, hral na gitare a vytvoril na chate výbornú atmosféru. Aj herec Julio Satinský ho chválil, keď tam raz zavítal ako turista [5]

Mal na chate krásneho bernardína, počúval na meno Vili. S obľubou ležal pri vstupných dverách a vzbudzoval rešpekt. Raz sme s nim, s Gastonom aj Milanom boli lyžovať smerom na Kloptaň. Bol to nevšedný zážitok, cítili sme sa ako na Aljaške, Vili mal veľké laby a napriek váhe sa veľmi nezabáral, keď bežal za nami v stope. Žiaľ, nejaký neprajník ho neskôr otrávil.

Milan mal hneď za chatou malý, asi 100 m dlhý vlek s elektromotorom, lano bolo nízko pri zemi, stačilo ho správne chytiť, alebo mať hák a vytiahlo nás to hore. To ešte za čias Giziky postavil jeden nadšenec, pracoval dole v Zlatej Idke na vleku Hutných stavieb, mal prezývku Yeti. Na tom svahu za chatou sme raz aj usporiadali oddielové lyžiarske preteky o Zlomenú lyžu.



Gaston nad parkoviskom, preteky o Zlomenú lyžu, foto Kováč.

Občas Milanovi s chatárčením pomáhal Fredy Sciranka, už sme ho spomínali v súvislosti s Fredyho bukom na Lajoške. Bol to Milanov kamarát, trocha sa motal okolo horolezcov, ale jeho záľubou bola chata, pomáhal s údržbou aj nosil zásoby, keď napadal veľký sneh. Bol neobyčajne silný, ani nevieme, či ešte žije.



Fredy Sciranka, foto Kováč

Po 8 rokoch chata Erika skončila, VSŽ ju kúpili ako rekreačnú chatu pre svojich zamestnancov. Po stavebnej úprave a prístavbe dostala už ten dnešný tvar. Bolo tam aj rehabilitačné centrum, masér, vodoliečba, fyzioterapia. Treba ale poznamenať, že VSŽ umožnilo turistom používať jedáleň a mali pre nich vyhradenú jednu 6 - posteľovú izbu na prípadné prenocovanie.

Milan ešte potom asi 7 rokov pracoval, ale iba cez zimu, v lyžiarskej chatke Katka na konci vlekov, často sme sa tam radi zastavili na kus reči a pivko. Zvlášť na Silvestra, vtedy tam bol "základný tábor" pred výstupom na Kojšovku a oslavou Silvestra.

Jún 2025, Vlado Kováč

25 rokov ŠZTJ Metropol Košice - pokračovanie

Práca trénerov sa rozrástla na profesionálnu úroveň od novembra roku 1987 kedy profesionálne začal pracovať p. Juraj Tóth do roku 1996, kde ho v profesionálnej práci vystriedal p. Štefan Rácz, ale naďalej úzko spolupracovali až do roku 2002, keď obaja zmenili svoje pôsobiská v inej sfére hlavného zamestnania. P. Tóth stále pracuje ako tréner, ale už iba na úväzok.

Špatné snehové podmienky začiatkom deväťdesiatich rokov nás vytlačili hľadať sneh vo vyšších nadmorských výškach, preto sme začali postupne budovať bežecké trate na Kojšovskej holi. V roku 1995 sme mali sprevádzkovanú trojkilometrovú trať a v roku 2000 sme už mali vybudovaný 5 km okruh, ktorého profil mal medzinárodnú úroveň. V máji r. 2000 trať bola zameraná geodetom, zamerané parametre sú vynikajúce, na trať bol vydaný certifikát Slovenským lyžiarskym zväzom a v dňoch 3. a 4. marca 2001 sa na spomínaných tratiach konali Majstrovstvá Slovenska dospelých a dorastu za účasti našich najlepších lyžiarov bežcov (Bátory, Bajčičák, Bukvajová). Bežecké trate sa využívali ešte v zime roku 2002 kedy sa konali preteky v behu na lyžiach Košická lyža, ako SKP žiactva oblasť Východ a Olympiada zamestnancom U.S.S. pre ktorých usporiadávame preteky od roku 1998 ako VSŽ a od r. 2001 ako U.S.S. V marci roku 2002 bola chata Erika predaná a zatvorená pre verejnosť, takže sa už nadali robiť v tejto oblasti aktivity bežeckého lyžovania. Ďalšie ročníky pretekov v behu na lyžiach sme usporiadali v obci Hnilec, kde sme premiestnili aj jeden lyžiarsky vlek Tatrapoma P s Kavečian. Lyžiarsky vlek bol daný do prevádzky až v roku 2004, pretože sme bojovali s legislatívou a pozemkami. Preteky v behu na lyžiach sme usporiadali v rokoch 2003, 2004 a 2005 v Hnilci, kde máme k dispozícii aj pásové vozidlo Lavína 1000. Lesné behy sme organizovali do roku 2000 v Kavečanoch, ale keď bolo 28.4.2000 Lyžiarske stredisko v Kavečanoch odstavené (konkurz). Lesný beh v roku 2001

[1] Správa o výstavbe bežeckej trate



[2]Alexander Czarich s rodičmi, to je ten malý chlapec vedľa dievčatka

ZO ZABUDNUTEJ MINULOSTI OKOLIA KOŠÍC/V. TRAGÉDIA NA KOJŠOVSKÉJ HOLI

Medzi dokumentmi archívneho fondu Letecký pluk 3 „Generála letca M. R. Štefánika“ uloženými v depozíte Vojenského historického archívu v Trnave je zaznamenaný aj tragický prípad leteckej katastrofy vojenského lietadla patriaceho letke 13, ktorá sa stala v júli 1938.

Letka 13 (veliteľ major letectva Robert Goldberger) bola organizačne začlenená do II. perute (velením bol v tom čase poverený veliteľ letky 13). Organizáciu II. perute tvorili veliteľstvo a tri poľné letky, z toho dve pozorovacie (12 a 13) a jedna stíhacia (49). Všetky letky perute boli dislokované na letisku v Spišskej Novej Vsi. Perut bola priamo podriadená veliteľovi Leteckého pluku 3 „Generála letca M. R. Štefánika“ (plukovník letectva Gustav Studený).

V polovici roku 1938 bola organizačná štruktúra pluku zložená z veliteľstva (štáb, technická správa, hospodárska správa, letecká správa), z náhradnej perute (náhradná letka a cvičná letka), z technickej letky a zo štyroch leteckých perutí s veliteľstvami (I.-IV.), ktoré mali spolu 12 poľných letiek. Z nich bolo šesť pozorovacích (9, 10, 12, 13, 15 a 16), päť stíhacích (37, 38, 39, 45 a 49) a jedna zvedná (prieskumná, dobový názov) letka (64). Okrem toho bola veliteľovi pluku podriadená letecká strelnica Nový Dvôr (dnes Kuchyňa). Sídlo veliteľstva pluku sa nachádzalo na letisku v Piešťanoch. Z hľadiska počtu poľných letiek a ďalších sídiel bol pluk najväčším vojenským telesom vtedajšieho česko-slovenského vojenského letectva.

K tragickej udalosti došlo v stredu, 13. júla 1938. V tento deň okolo 10,40 hod odštartovala dvojčlenná osádka lietadla Letov Š-328 (trupové číslo 9) zo spišskonovoveského letiska na bežný cvičný let. V jeho rámci mala plniť určené úlohy na trati Spišská Nová Ves – Gelnica – Košice (medzipristátie) – Budimír – Lemešany – Kendice – Prešov – Chminianska Nová Ves – Hrabkov – Kluknava – Krompachy – Spišské Vlachy – Markušovce – Spišská Nová Ves. Osádku Š-328 tvorili podporučík pechoty v ďalšej dobrovoľnej činnosti službe Antonín Maňák a slobodník Josef Šebesta. Podľa francúzskych zásad nebol veliteľom lietadla pilot, v tomto prípade poddůstojník, ale důstojník, letecký pozorovateľ. Nikto z osádky vtedy ani len netušil, že je to ich osudný, posledný let.



Ppor. pech. v d.d.č.sl.
Antonín Maňák

Antonín Maňák sa narodil 9. augusta 1917 v Louke, okres Uherské Hradiště. Vyštudoval obchodnú akadémiu. Po dobrovoľnom odvode do brannej moci 15. októbra 1935 bol zaradený do 9. roty Pešieho pluku 27 v Uhorskom Hradišti na vykonanie dvojročnej prezenčnej služby. Zároveň ho tým istým dňom ako absolventa strednej školy s maturitou premiestnili do školy na důstojníkov pechoty v zálohe (dobový názov) 7. divízie v Olomouci. Zaradili ho do 1. školnej (dobový názov) roty a priznali mu charakter aspiranta. Školu ukončil po ôsmich mesiacoch 15. júna 1936. Rozkazmi veliteľa Pešieho pluku 27 bol postupne vymenovaný za strelca z pušky, za strelca 1. triedy z pušky a za úderníka. Prvého marca 1936 ho povýšili do hodnosti slobodníka aspiranta a 16. júla 1936 desiatnika aspiranta. Skúšku na důstojníka v zálohe zložil 4. septembra 1936. V čase od 15. septembra do 14. októbra



1936 bol premiestnený do 2. roty Hrančiarskeho práporu 7 vo Frývaldove (dnes Jeseník) a zaradený na funkciu zástupcu veliteľa čaty. Dňom 15. októbra 1936 ho preložili do Hrančiarskeho práporu 6 „Sibírskech úderníkov“ v Domažliciach, kde najprv (do 15. novembra 1936) vykonával v 3. rote funkciu zástupcu veliteľa čaty a neskôr (od 6. januára 1937) pôsobil ako cvičiteľ v poddůstojníckej škole. Prvého decembra 1936 bol povýšený do hodnosti čatára aspiranta. V čase od 7. januára do 7. mája 1937 absolvoval vo Vojenskom leteckom učilišti v Prostějove štvormesiatny kurz pre pozorovateľov letectva (II. pozorovateľský kurz).

Ôsmeho mája 1937 nastúpil do Leteckého pluku 3 „Generála letca M. R. Štefánika“ v Piešťanoch. Prvého júla 1937 ho vymenovali za pozorovateľa letca. Na základe jeho žiadosti bol dňom 1. októbra 1937 prijatý do ďalšej dobrovoľnej činnosti služby a o deň neskôr vymenovaný do hodnosti podporučíka pechoty v zálohe. Vo februári a v marci 1938 vykonával v poddůstojníckej škole II. peruti pluku v Spišskej Novej Vsi funkciu druhého inštruktora. Dvadsaťo ôsmeho júna 1938 uskutočnil ako veliteľ lietadla Š-328 (výrobné číslo 232) posledné zaznamenané služobné rokovanie na veliteľstve VII. zboru v Košiciach, svoj predposledný let.

Josef Šebesta sa narodil 23. januára 1914 v Polanke nad Odrou, okres Břilovec. Vyučil sa za strojného zámočníka. Po vykonaní hlavného odvodu do brannej moci 28. marca 1936 bol vybraný pre Peší pluk 34 v Opave. Prvého októbra 1936 ho povolali na výkon prezenčnej služby a zaradili do 4. roty Hrančiarskeho práporu 10 v Trebišove. Tam vykonal najprv (do 15. novembra 1936) výcvik jednotlivca a ne-



Slobodník Josef Šebesta (1938)

skôr (do 30. decembra 1936) výcvik v guľometnom roji. Na základe žiadosti o prijatie do leteckého výcviku bol dňom 31. decembra 1936 premiestnený do Leteckého pluku 3 „Generála letca M. R. Štefánika“. Pridelili ho do letky 9 v Piešťanoch. Po náročnej lekárskej prehliadke a psychotechnickej skúške, ktorými prešiel v januári 1937, bol zaradený do pilotného výcviku. V čase od 1. februára do 20. novembra 1937 absolvoval Pilotnú školu II v Nitre. Od 1. do 27. decembra 1937 v detašmáne náhradnej letky pluku v Nitre dokončil pilotný výcvik a do 17. februára 1938 absolvoval v cvičnej letke pluku vo Vajnoroch pilotný bojový výcvik. Dňom 16. januára 1938 ho povýšili do hodnosti slobodníka a 28. februára 1938 bol pridelený do letky 13 v Spišskej Novej Vsi ako pilot pozorovacieho lietadla.

Letov Š-328 bol jednomotorový dvojmiestny dvojplátnik určený ako pozorovacia a ľahká bombardovacia lietadla. Dosahoval maximálnu rýchlosť 328 km/h¹, dostup 7 200 m a dolet 1 250 km (s leteckými bombami) – 1 280 km (s fotopristrojom). Taktický dolet mal 700 km. Bol vyzbrojený dvomi pevnými leteckými guľometmi (vz. 30) kalibru 7, 92 mm v dolnom

[3] Havária lietadla

krídle (v nábojovom páse každého guľometu bolo uložených 400 ks nábojov) strieľajúcimi mimo okruh vrtule, ktoré ovládal pilot. Na obranu zadnej polsféry mal letecký pohyblivý dvojguľomet (vz. 30), ktorý obsluhoval pozorovateľ (k dispozícii mal 12 bubnových zásobníkov, každý s kapacitou 70 ks nábojov). Pod dolné krídlo bolo možno zavesiť rôzne kombinácie leteckých bômb do maximálnej hmotnosti 500 kg. Väčšina Š-328 bola vybavená hviezdicovým deväťvalcovým motorom Walter Pegas II-M2. Stroje neskorších výrobných sérií mali výkonnejší motor Walter Pegas III-M2.

Pozornosť si určite zaslúži skutočnosť, že na motoroch Š-328, najmä typoch Walter Pegas II-M2 sa v rokoch 1937-1938 vyskytovalo množstvo závad (napr. na plavákových komorách karburátorov, na zapalovacích sviečkach typu Meta 18 a pod.), ktoré mali za následok celý rad núdzových pristátí alebo havárií lietadiel Š-328. Okrem toho nedôsledné hustenie olejovo-pneumatických tlmičov pevného podvozku sa stávalo častou príčinou praskania zvarov závesov elektrónových palivových nádrží lietadiel Š-328. Lietadlo nebolo dokonale ani po stránke pilotáže (napr. malo nevhodné letové vlastnosti vo vývrtke).

Približne o 11,25 hod sa lietadlo so zjavne počutelnou poruchou motora objavilo nad horským hrebeňom patriacim do masívu Kojšovskej hole (kóta 1 246 m n. m.) nachádzajúcej sa v severovýchodnej časti Volovských vrchov. Podľa spomienok pamätníkov priletelo zo smeru od Prakoviec a stále klesalo. Pozorovalo ho približne 15 - 20 ľudí. Väčšinou išlo o koscov a hrabácky z neďalekej obce Kojšov, pretože v tom ročnom období sa na svahoch hole kosiť a sušiť tráva. Okrem nich sa tam nachádzali aj pastieri dobytky a oviec, ktorí strážili svoje pasúce sa stáda a criedy. Evidentne bolo vidieť, že pilot lietadla sa usiloval niekde núdzovo pristáť, hľadal na to vhodnú plochu. Pod ním sa však rozprestieral iba zalesnený kopcovitý terén. Zostane asi navždy záhadou, prečo sa osádka nepokúsila opustiť poškodené lietadlo na padáčkoch. Podľa názoru očitých svedkov si pilot na núdzové pristátie vybral nezalesnenú vrcholovú časť Kojšovskej hole. V tak náročnej a zložitej situácii, v ktorej sa poškodené lietadlo nachádzalo, to zrejme považoval za najpriateľnejšie riešenie. Rýchlo klesajúci stroj sa však stával čoraz viac neovládateľným. Keď pilot zistil, že zvolené miesto už v žiadnom prípade nedosiahne, rozhodol sa pristáť na nezalesnený západný svah výrazného hrebeňa vybiehajúceho z masívu hole severným smerom k obci Kojšov. S maximálnym vypätím síl sa pokúsil lietadlo stočiť doľava a sadnúť s ním na uvedený svah. Počas manévru však stroj zachytil krídlom o protisvah a prudko narazil na zem (severovýchodne od turistickej chaty Erika). V ten moment bolo približne 11,30 hod. Okamžite po náraze vy-

buchli palivové (benzínové) nádrže lietadla, ktoré začalo celé horieť.

Slobodníkovi Šebestovi sa podarilo z planúcich trosiek vyskočiť, napriek tomu, že jeho letná letecká kombinéza, ako aj odkryté časti tela postriekané palivom horeli ako fakľa. Pokúšal sa ohnivé plamene uhasiť kotúľaním sa dolu svahom, neustále volajúc o pomoc. V tom čase už začala v horiacom lietadle explodovať munícia. Podporučík Maňák bol po dopade stroja na skalnatý povrch so všetkou

Zničený vrak havarovaného lietadla Š-328, zvyšky leteckého výstroja, výzbroje a silne poškodený motor typu Walter Pegas III-M2 (výrobné číslo 372) boli pozbierané vyslanou skupinou 36 príslušníkov letky 13. Za pomoci miestnych povozníkov ich postupne dopravili do Kojšova, kde boli preložené na dva vojenské nákladné automobily typu Tatra 27 a Wikov (výrobca Wichterle - Kovářík - pozn. aut.) a prevezené na letisko do Spišskej Novej Vsi.

Posledná rozlúčka príslušníkov II. perute s podporučíkom Maňákom sa uskutočnila v sobotu, 16. júla 1938 o 10, 00 hod. v Spišskej Novej Vsi. Po skončení rozlúčky a vykonaní cirkevných obrádov bola truhla s telesnými pozostatkami naložená do krytého železničného vozňa a dopravená do moravského Lipova. Odtiaľ potom do jeho rodnej obce Louka, ležiacej juhovýchodne od Veselí nad Moravou, kde bol pochovaný. Na poslednej ceste ho sprevádzali zástupcovia letky 13 na čele s pobočníkom veliteľa II. perute porúčikom leteckva Josefom Charvátom.

Truhla s telesnou schránkou nebožehého slobodníka Šebestu bola ešte 15. júla 1938 vypravená z Krompách po železnici do jeho rodnej obce Polanka nad Odrou, kde bol na miestnom cintoríne pochovaný. Na pohrebe sa zúčastnila delegácia letky 13 vedená porúčikom leteckva Jánom Prháčkom (je priam symbolické, že on sám sa stal o niekoľko dní jedným z prvých obetí vierolomnej agresie horthyovského Maďarska proti samostatnému Slovensku a 24. marca 1939 hrdinsky padol počas Malej vojny na východe štátu).

Stojí za povšimnutie, že drevená (bandážovaná a okovaná) dvojlistová nestaviteľná vrtula lietadla Š-328 (s priemerom 3 550 mm) sa nejakou náhodou zachovala a záhadným spôsobom sa dostala do turistickej chaty Lajoška na Prednej holi (kóta 947 m n. m.) nachádzajúcej sa severozápadne nad obcou Vyšný Klátov. Podľa spomienok niektorých pamätníkov bola zavesená na stene starej jedálne chaty. S najväčšou pravdepodobnosťou však bola zničená počas vypálenia Lajošky ustupujúcimi nemecko-maďarskými vojskými jednotkami. K tejto smutno známej udalosti došlo na Silvestra, v pondelok, 31. decembra 1944. Odvtedy sa stopy po vrtuli strácajú.

Autor ďakuje za poskytnuté dôležité údaje očitým svedkom tragickej udalosti, ešte dnes žijúcim v Kojšove alebo v Košiciach. Poďakovanie patrí najmä zástupcovi starostu obce Kojšov PhDr. Andrejovi Petrovovi, bez ktorého pomoci by nebolo možno vykonať podrobnú rekonštrukciu osudových okamihov pádu lietadla a nešťastnej osádky v tragický deň 13. júla 1938 v masíve Kojšovskej hole.

pplk. Dr. Petr Švanda, CSc.
(Autor je riaditeľom Vojenského historického archívu v Trnave)

Foto: súkr. archív B. Súdny a VHA Trnava



mladí piloti letky 13 na jar roku 1938 (zľava doprava: slobodníci Jaromír Vodička, Pavel Salatný, Josef Šebesta, Ladislav Gavora, Michal Berko, Antonín Škach)

pravdepodobnosťou faľzo ranený a v smrtiacich plameňoch bez pomoci uhorel.

Neďaleko od miesta havárie lietadla sa nachádzal prístrešok pre pastierov (senník). Práve preto ako prvý dobehol k nešťastnému pilotovi pastier oviec Michal Gajdoš. Vylial na neho vedro vody a tak sa mu podarilo uhasiť horiacu pilotovu kombinézu. Vzápätí pribehlo niekoľko ďalších mužov, koscov, medzi nimi Peter Jenčuš a Ján Pinčák. Obkolesili ležiaceho pilota a pokúšali sa mu nejakým spôsobom pomôcť. Slobodník Šebesta mal viditeľne poranenú hlavu a veľmi silné popáleniny, zreteľné najmä na nechránených častiach tela. Chvilami kričal od bolesti. Muži pilotovi ponúkali mlieko, vodu a dokonca aj trochu pálenky. Napokon ho uložili na voz, ktorý poskytol jeden z dedičanov. Po horských cestách sa ho podarilo dopraviť na ošetrovanie k najbližšiemu lekárovi do okresného mesta Gelnica. Odtiaľ bol prevezený do vtedajšej Krajskej nemocnice v Krompachoch. Napriek poskytnutej lekárskej starostlivosti nešťastník na následky zranenia a popálenín v noci zo 14. na 15. júla 1938 zomrel. Zuhoriatené telo nebožehého pozorovateľa bolo vyprostené z trosiek lietadla, dopravené do Kojšova a do príchodu vyšetrovacej komisie ponechané v márnici na miestnom cintoríne. Po uložení do truhly ho previezli do Spišskej Novej Vsi.

Na miesto leteckej katastrofy sa ešte v ten istý deň v popoludňajších hodinách dostavila vyšetrovacia komisia na čele s veliteľom letky 13, ktorého sprevádzal veliteľ letky 49 (kapitán leteckva Václav Kanta). Členovia komisie museli pešo prekonať viac ako dvanásťkilometrovú vzdialenosť v náročnom horskom teréne.

TREDA, 24. júla 1974

10

KÚPELE ŠTÓS • LASTOVIČÍ VRCH • KLOPTAŇ •
CHATA „ERIKÁ“ NA KOJŠOVSEJ HOLI (1 246 m)

Km: 25	CHÓDZA
Hod.: od 7.00 do 16.00	SPOLU:
Noc: IZBA Č. 5 NA KOJŠOVSEJ HOLI	9.00 HOD.

Skoro ráno ideme okolo spiaceho stanového tábora v lese – Česi idú opačným smerom od Košíc našu trasu.

Červená značka je vyrúbaná. Blúdime len 10 min. Únavné stúpačky a klesačky na Kloptaň.

Nikde voda. Blížime sa však k poslednej zastávke – k chate Erika na Kojšovskej holi.

Keď sme stúpali na Kloptaň, prešlo nám vľavo obrovské stádo divých sviň. Sú veľké a chrochcú dosť strašidelne. Keď sa po chvíli ukázala aj matka s malými, Gaston dostal do tváre čudnú zeleň. Schmatol som bakuľu.

Okolo štvrtej sme prišli do chaty Erika. Chatár BRANNA – konečne chatár a chata, aká má byť – nás ubytoval. Bolo lečo, bolo víno, bol bývalý krajský prokurátor JUDr. GRAJCIAR z Košíc – značkár a veľký turista. Dlho do noci sme sa rozprávali bez elektriky – pri sviečke. BRANNA je horolezec. S Gastonom si vymenili tabaky do fajky.

Ráno nás odprevádza hodný kus cesty a ukazuje nám lyžiarske vleky – sčasti jeho dielo.

Pes LUPL.

Záložáci na Holi.

