

DIVIZNÍ GENERÁL ING. JAROSLAV FAJFR

* 5. 3. 1883 Louny

† 8. 8. 1974 Praha



Generál ing. Jaroslav Fajfr jako dlouholetý přednosta III. (leteckého) odboru Ministerstva národní obrany před druhou světovou válkou pozitivně ovlivnil výstavbu československého vojenského letectva jak po stránce vojensko-taktické a výcvikové, tak po stránce materiální.

Maturoval na lounské reálce a poté studoval na Vysoké škole technické v Praze, kde v roce 1923 vykonal státní geometrovskou zkoušku. Za první světové války nastoupil službu v rakousko-uherské armádě u dělostřeleckého pluku 28 jako záložní důstojník. V červnu 1916 byl zajat na ruské frontě u Olyky a ihned se hlásil do československých legii v Rusku, ve kterých se stal jedním z organizátorů dělostřelectva. Brzy se stal

velitelem 3. baterie II. dělostřelecké brigády, začátkem roku 1919 pak velitelem 1. divisionu téže brigády a v květnu byl už jmenován velitelem 1. pluku lehkého dělostřelectva. Do vlasti se vrátil v roce 1920 v hodnosti podplukovníka.

Absolvoval vyšší dělostřelecký taktický kurz v Metách ve Francii, následující rok informační kurz pro generály v Paříži-Versailles. Tehdy jako plukovník zastával funkci velitele 1. polní dělostřelecké brigády. Krátce po svém jmenování do hodnosti brigádního generála se začal věnovat tehdy moderní složce dělostřelectva, protiletadlovému dělostřelectvu. Jeho organizaci studoval ve Velké Británii i ve Francii. Po ukončení informačního kurzu pro generály v Praze byl ustanoven velitelem dělostřelectva Zemského vojenského velitelství v Košicích a v roce 1927 pak

přednostou III. odboru Ministerstva národní obrany. Následující rok byl povýšen do hodnosti divizního generála.

V nové funkci mohl plně uplatnit jak osobní vlastnosti, tak své bohaté zkušenosti a znalosti vojensko-odborné i technické. O vážnosti, s jakou se nového úřadu ujal, svědčí skutečnost, že se sám podrobil pilotnímu výcviku a vykonal zkoušky předepsané pro jmenování polním pilotem letcem. Ve své funkci šéfa (velitele) československého letectva kladl vždy zvláštní důraz na pečlivý odborný výcvik leteckého personálu, na studium a uplatňování nejmodernějších technických novinek.

V září 1938 působil jako velitel letectva u hlavního velitele československé branné moci na Moravě a zúčastnil se také jednání v Moskvě o sovětské letecké pomoci Československu.

Když se ve tři hodiny v noci 15. března 1939 dozvěděl o rozhodnutí k německé okupaci a rozkazu prezidenta Dr. Emila Háchy předat veškerý materiál bez odporu německé okupační armádě, jednal s brigádním generálem Aloisem Vicherkem o situaci na letištích, zda by bylo možné zařídit ještě něco k eventuálnímu odletu i proti danému rozkazu. „Zjistili jsme,“ vzpomínal později generál Fajfr, „bohužel, že v důsledku povětrnostní situace, prudkých větrů, je start na všech letištích již absolutně vyloučen. Všechna letiště pak byla již o osm hodině ranní dne 15. března 1939 obsazena Němci pomocí tanků a pancéřových vozů, ale rovněž ani jedno německé letadlo během 15. a 16. v důsledku povětrnostních poměrů nepřiletělo. Pamatuji se, že dne 16. března 1939 podařilo se toliko dvěma československým letadlům z letiště v Akně Slatině, odstartovat do Rumunska, přičemž před odletem ostřelovala maďarské postupující vojsko. Tito letci byli však po přistání v Satu Mare odzbrojeni a pod eskortou vráceni zpět na československé území, odkud se jim podařilo prchnouti do ciziny...“

Později připomínal, že tehdy „byl spíše připraven na to, že dojde k boji, než na rozhodnutí, které jsme se v poslední chvíli dověděli. Z toho důvodu také byla nařazena pohotovost a do poslední chvíle se čekalo na příkaz nadřízených míst k akci. Pokud je mně známo, poslední stroj, který se ještě za přijatelných povětrnostních podmínek mohl vznést, byl anglický dopravní velkoletoun, který se vznesl někdy v odpoledních hodinách 14. března 1939 z Ruzyňského letiště a který měl zařízeno radiospojení s několika evropskými stanicemi za účelem vedení letu. Těchto možností ovšem postrádala naše letadla vojenská, nehledě k tomu, že povětrnostní podmínky se po odletu tohoto letadla zhoršily do té míry, že znemožnily jakýkoliv start vůbec.“

Od prvních dnů nacistické okupace působil v domácím odboji, v němž koordinoval odchod českých letců do zahraničí. Zapojil se pochopitelně i do činnosti Obrany národa a v květnových dnech 1945 se zúčastnil Pražského povstání u velitelství letectva.

Byl potom sice povolán do činné služby a formálně přidělen k hlavnímu štábu velitelství letectva, ale současně mu byla udělena dovolená s tím, že 1. září 1945 ho přeloží do výslužby.

Jako vojenský důchodce byl 12. dubna 1949 zatčen a rozsudkem Státního soudu v Praze z 3. srpna 1949 odsouzen pro zločin neoznámení trestného činu podle § 35, odstavec 2 zákona č. 231/48 Sb. k trestu odnětí svobody na tři roky,

dále k peněžitému trestu 10.000,- Kčs a ke ztrátě čestných práv občanských na pět let. Ve vazbě, respektive ve výkonu trestu, byl od 12. do 16. dubna 1949 a od 16. června 1951 do 18. března 1953, kdy byl propuštěn na základě rozhodnutí prezidenta republiky o udělení milosti.

Při obnově trestního řízení byl Ing. Fajfr rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 17. prosince 1964 v celém rozsahu zproštěn původní obžaloby a plně rehabilitován.

PhDr. Zdeněk Vališ