

Generálplukovník Ján Ambruš

*15. 1. 1899 Gerna-Mitropolita (Bulharsko)

† 12. 1. 1994 Chicago

PERSONÁLIE

„.... Když se nemohou rozloučit se svými spolupracovníky, dělám to touto cestou a přeji Vám všem v další práci mnoho úspěchů. Děkuji zároveň všem gázistům i mužstvu za podporu a za úspěšnou spolupráci v prvních dnech našeho státu. Loučím se s Vámi, neboť ten, kdo miloval letectvo jako já, se s ním nikdy nerozloučí. Letectvo potřebuje silných, nadšených a nebojácných mužů, kterých má slovenský národ dostatečně. Proto se neobávám o slovenské letectvo a věřím, že jeho budoucnost bude skvělá. Přeji Vám všem upřímné Letu zdar!“

Tak se rozloučil se svými podřízenými tehdejší podplukovník letectva Ján Ambruš, neboť dnem 1. srpna 1939 odcházel na vlastní žádost do výslužby, a to znamenalo i odchod z funkce velitele letectva samostatného Slovenského štátu, respektive tehdy již Slovenské republiky.

Pocházel ze slovenské menšiny v Bulharsku. Základní vzdělání získal na slovenské evangelické škole v Nadlaku (1910), poté absolvoval čtyři třídy maďarské střední školy v Nagy St. Mikós. Za první světové války studoval čtyřletou dělostřeleckou kadetku v rakouském Traiskirchenu. Důstojníkem z povolání se stal po 28. říjnu 1918 a působil v nižších funkcích u dělostřeleckých jednotek čs. armády; tehdy také absolvoval Vojenskou akademii v Hranicích, jednoroční aplikační školu dělostřelectva v Olomouci, aby krátce poté změnil „zbraň“.

V roce 1925 totiž přešel k letectvu; poté se zúčastnil řady mezinárodních soutěží - např. 1936 mu vyslovil ministr národní obrany „Pochvalné uznání“ za účast v mezinárodní soutěži letecké akrobacie o „Cenu národů“ v Berlíně, pořádané při XI. olympijských her „za jejich vynikající výkony, které zaznamenal veškerý světový tisk a kterým jasně prokázali vysokou úroveň československého letectví, jakož i dík za skvělé uhájení prestiže československého vojenského letectví na mezinárodním fóru“. V následujícím roce se pak stal držitelem světového rekordu v letu z Prahy do Chartúnu bez mezipřistání; tehdy již působil (od 1934) jako velitel pokusné letky leteckého zkušebního oddílu ve Vojenském technickém a leteckém ústavu v Praze.

V hodnocení z roku 1938 podplukovník K. Mareš uvedl, že major Ambruš je „svědomitý, pilný, iniciativní, odpovědnosti se nevyhýbá. Přísný v názorech, někdy umíněný, společenského vystupování bez vady... vynikající letec. Má velké zkušenosti ve zkoušení prototypů letounů a hodí se velmi dobře pro reprezentační úkoly“.

Po vzniku samostatného Slovenského štátu byl Ambruš ustanoven velitelem letectva slovenské armády; 10. května 1939 byl jmenován členem smíšené slovensko-německé komise, která měla projednávat otázky vyplývající z ustanovení německo-slovenské smlouvy z 23. března 1939 a také vyřešit otázky související s obsazením části slovenského území německou armádou.

Mezitím ovšem navázal spojení s ilegálním hnutím v protektorátu Čechy a Morava, zvláště v Praze, kam služebně často dojížděl kvůli rozdělení výzbroje po československé armádě.



Tyto jeho aktivity ale nezůstaly utajeny před slovenskými bezpečnostními orgány, a proto se rozhodl rezignovat ... S pomocí jugoslávského generálního konzula v Bratislavě dr. Šimici opustil 13. září Slovensko a již 15. října 1939 začal pracoval v leteckém odboru vojenské správy Československého národního výboru v Paříži; podílel se mimo jiné i náborové činnosti pro československou armádu v zahraničí, v níž „*docílil velmi dobrých výsledků svojí propagační činností*“.

Ministr národní obrany Slovenské republiky generál F. Čatloš mu dnem 1. listopadu 1940 „*správným opatřením na podklade rozhodnutia predsednictva vlády*“ odňal hodnost podplukovníka letectva v. v.

V polovině dubna 1940 major Ambruš odešel na *Base Aérienne Chartres*, kde absolvoval výcvik na francouzských stíhacích letounech. Po jeho ukončení byl koncem května přemístěn k stíhací polní peruti, u níž nalétal celkem šest operačních hodin. Po kapitulaci Francie odjel s transportem majora A. Hesse 19. června do velké Británie, kde po přecvičení na základně v *Sutton Bridge* byl zařazen k československé 310. stíhací peruti. Krátce poté, 2. září, se stal prvním velitelem československé 312. stíhací peruti, u níž nalétal celkem dvanáct operačních hodin. Podle vyjádření velitele Inspektorátu československého letectva ve Velké Británii generála RNDr. K. Janouška se ve funkci velícího důstojníka osvědčil „*výtečně*“, avšak v důsledku tragického omylu – sestřelení britského bombardovacího letounu Blenheim – byl z funkce odvolán. Sestřelil jej tříčlenný roj 312. peruti pod vedením majora Ambruše 13. října 1940 v 18,05 hodin.

Letoun po zásahu „*... přešel do klouzavého letu, chytil a spadl do moře. Posádka utonula. Výška útoku: 15 000 stop. – Z letounu byla vystřelena identifikační raketa až po útoku, kdy letoun byl již zasažen*“.

Ve válečném deníku peruti je uveden následující popis události: „*V 17,50 startoval tříčlenný roj na hlášení ... Ve výši 10 000 stop spatřil roj dva letouny, které byly ve výši 16-18 000 stop. Ježto v tomto prostoru létají většinou nepřátelské letouny, zaútočil celý roj s důrazem, jsa přesvědčen, že v této výšce nemohou být vlastní letouny. Při útoku letoun byl zasažen a zřítíl se v plamenech do moře ... Při vyšetřování se zjistilo, že roji nebyla doručena zpráva, že v nařízeném prostoru budou létat dva vlastní letouny ... Je škoda této nešťastné náhody, která jistě hodně uškodila naší dobré pověsti, avšak v zápalu boje a ve snaze docílit co nejlepších výsledků, je to omluvitelné.*“

Major Ambruš měl tehdy odlétáno celkem na 2200 hodin.

Po několika měsíčním působení na Inspektorátu československého letectva byl v červnu 1941 jmenován, i vzhledem ke svému „*bezzvadnému společenskému vystupování, houževnatosti, pracovitosti*“, členem Československé vojenské mise v Kanadě. Nepochybně k tomu přispěla i skutečnost, že plynně hovořil pěti cizími jazyky – německy, maďarsky, anglicky, francouzsky a polsky. Mise prováděla „nábor československých příslušníků usedlých v Kanadě a osob československého původu z jiných zemí podle mezivládní dohody o náboru Čechoslováků v USA a v Kanadě pro československou armádu v zahraničí.“

Velitel mise plukovník Č. Kudláček-Hutník později konstatoval, že podplukovník Ambruš je „*inteligentní a přísný důstojník, ale sebeovládající, zdravě ctížádostivý, v práci iniciativní a samostatný, bezzvadného vystupování. Řídil úspěšně záležitosti letecké a zastupoval velitele mise. Vnější činnosti mezi krajany zasloužil se o posílení idey československé*“. Po zrušení mise v roce 1943 byl Ambruš jmenován československým vojenským a leteckým atašé v Kanadě.

Do vlasti se vrátil v hodnosti plukovníka až v létě 1945, aby převzal funkci zástupce velitele letectva 4. vojenské oblasti. Na jaře následujícího roku byl jmenován do první generálské hodnosti; po volbách se stal poslancem Slovenské národní rady za Demokratickou stranu, což nepochybně přimělo generálního sekretáře Ústředního akčního výboru Národní fronty A. Čepičku, aby již 29. února požadoval generálovo propuštění z armády.

Následné rozhodnutí ministra národní obrany gen. L. Svobody mu, ale již nemohlo být doručeno, protože od 21. března byl „nezvěstný“. Podle zpráv českého vysílání BBC byl 5. dubna v Londýně, odkud společně s dr. Lettrichem a jeho bratrem kapitánem J. Lettrichem odletěl do USA, kde se uplatnil jako konstruktér. Stáří prožil v domově pro přestarlé Bohemian Home for Aged v Chicagu.

Již 21. května Poverenictvo vnútra SNR uveřejnila následující zprávu: „Orgány státní bezpečnosti v minulých dnech odhalily rozsáhlou špiónážní skupinu, jež byla ve službách jiných zahraničních mocností ... Zjistilo se, že tato skupina zahájila činnost již v roce 1946 po vítězství své strany. Organizace prováděla vojenskou, politickou a hospodářskou špiónáž a byla řízena několika předními členy bývalé Demokratické strany, a to dr. Lettrichem, dr. Hodžou, dr. Zibrínem, Fraštackým a generálem Ambrušem, jimž se podařilo na počátku vyšetřování utéci do zahraničí. Skupina byla řízena a financována za zahraničí jistými mocnostmi, nepřátelsky naladěnými vůči SSSR a jeho spojencům.“

I proto mohl být výnos o odnětí hodnosti Jánů Ambrušovi zrušen až po společenských změnách v Československu, protože podobně jako mnoho jiných účastníků druhého odboje měl upadnout v zapomnutí. V roce 1991 byl pak povýšen do hodnosti generálplukovníka ve výslužbě a při oslavách 8. května 1992 mu prezident republiky udělil Řád M. R. Štefánika.

Příloha č. 1:

Zpráva o vojenských zkušenostech získaných na Slovensku majora J. Ambruše, sepsaná po jeho příchodu do Francie.

Vojenská německá mise, která přišla na Slovensko počátkem května snažila se v první řadě provést přípravy na nástup německé armády proti Polsku. Jako velitel letectva na Slovensku pracoval jsem s německou leteckou komisí a získal jsem tyto zkušenosti a informace:

Velitelem německé letecké mise byl plukovník Kruger, starý válečný letec, poslední dobou velitel bombardovací školy (Kampfschule) v Bavorsku. V bombardovací škole měl 180 důstojníků a 1200-1500 žáků. Škola trvala 4 měsíce. Při výcviku byl kladen důraz na praktické školení a zejména na létání podle přístrojů a pomocí goniometrického zaměřování. Dlouhé lety museli žáci konat za každého počasí. Německé bombardovací letectvo je podle získaných informací velmi dobře vycvičeno v létání na dlouhých tratích podle přístrojů a pomocí goniometrického zaměřování.

Členové německé mise provedli prohlídku všech letišť na Slovensku za mého doprovodu. Po seznání těchto letišť, kterých je poměrně málo a jsou malá, poznamenal plukovník Kruger, že ani jedno z nich nevyhovuje plně požadavkům německým. Přiznal se, že teprve nyní věří, že tvrzení německé propagandy o tom, jako by ČSR byla leteckou bází pro ruské letectvo, nebylo pravdivé.

Němci položili požadavek, aby na východě Slovenska v prostoru Vranov – Humenné – Trebišov bylo zřízeno 5-7 letištních ploch pro jejich potřebu. Stavbu měli provést Němci z vlastních prostředků. Pozemky měla zaplatit také německá vojenská správa. Pro krátkost času nebyla však práce zahájena.

Jednalo se o tzv. „E“ Hafen (Eisatzhafen), které mají Němci zřízeny v pásmu pohraničním. Při zřizování těchto letišť řídí se těmito zásadami:

Velikost letištních ploch má být podle možností 1200x800 m. Plocha je dokonale srovnána a zasetá různou trávou o různém zbarvení. Toto různé zbarvení trávy způsobuje, že se shora vypadá jako by plocha byla zasetá obilím.

V nejbližším okolí letiště nesmí být žádná budova. Letiště spravuje civilní správce, který bydlí buď ve vesnici anebo v domě, který je postaven ve stylu hospodářských budov. V domě může být ubytována také nejnужnější obsluha báze.

Na letišti jsou vybudovány jedna nebo dvě podzemní benzínové cisterny tak, aby nad zemí nic nevyčnívalo. Každá cisterna má 9 hadic s možností plnit současně 9 letounů. Pro pumpy je vybudováno podzemní skladiště a to pro každou peruť – po třech letkách – 135 pum.

Každé podobně vybudované letiště je tajné a může býti v míru použito jen výjimečně. Pro každou bombardovací peruť mají být podle možnosti aspoň dvě letiště. Též potřebné podzemní telefonní kabaly pro velitelskou potřebu hláskou službu jsou již v míru položeny.

Měl jsem příležitost poznat, jakou velkou důležitost přikládá německé letectvo dokonalému spojení. Na Slovensku organizoval spojení podplukovník německého letectva Schwartz, který byl ve Španělsku během celé občanské války. Spojení, které německé letectvo na Slovenku používalo bylo: telefon, telegraf, radiotelegrafie a radiotelefonie. Velký důraz kladou na radiotelefonii a radiotelegrafii, která umožňuje dokonale ovládat bojové letectvo i ve vzduchu.

Jsem přesvědčen, že dosažení úspěchu německé armády v Polsku v tak krátké době, bylo umožněno z velké části dokonale organizovanou spojovací službou a že tato má velký podíl na tomto úspěchu.

Důležitost a výhoda dokonalé pozemní organizace zvláště v operačním pásmu je chápána německým letectvem takto: Letiště vybavená podle německého požadavků umožňují rychlé plnění a vyzbrojení letounů, což zvyšuje bezpečnost letectva. Letectvo je nejzranitelnější v době zásobování benzinem, a proto je třeba tuto dobu zkrátit na minimum. Umožňuje v případě potřeby zasadit bojové letectvo vícekrát, Němci tvrdí, že v době ofenzívy umožní dobře vybavené letiště provést bojovému letectvu o jednu, případně o dvě akce více než letiště nedostatečně vybavené. Dokonalé spojení umožní pak soustředit podle potřeby letectvo a takticky jej dobře použít. Dále dává veliteli možnost řídit přistání jednotlivých perutí a v době letu na letiště, která nejlépe vyhovují příštím úkolům a jsou bezpečná. Při zvýšeném výkonu německých letců a pomocného personálu dokonalá organizace německého letectva umožňuje v případě potřeby podat německému letectvu takové výkony, že i menším počtem dosáhnou značných úspěchů.

Toto je charakteristika organizace a výcviku německého letectva. Jak dalece uplatní Němci tyto zásady v praxi, nemohu posoudit, ježto v Polsku neměli rovnocenného protivníka.

Podle spolehlivých zpráv německé protiletadlové dělostřelectvo nemůže se rovnat čs. výrobě. Jeden německý důstojník prohlásil, že kdyby střeleli z německého kanónu tak rychle jako 7,5 cm kanónu Škoda, byla by jeho hlaveň velmi rychle zničena.

Generál Sngelerecht, velitel divize v Malackách, přiznal se, že rekogniscaci cest v úseku, který mu byl přidělen při obsazování ČSR, provedl již před dvěma roky.

PhDr. Zdeněk Vališ