

Ladislav KUDRNA

Českoslovenští letci v sovětské internaci za 2. světové války¹

Abstract: The Czechoslovak airman in the Soviet internation during the World War II

This article described the story of the Czechoslovak airmen who fell into the Soviet captivity of autumn 1939. After the occupation of the Czech lands almost 700 members of flying personnel escaped to Poland. Most of them were transported to France but 190 airmen remained in Poland. After outbreak the War 115 airmen were captured by the Red Army. These men went through several internment camps. The life conditions inside these lagers were horrors. The leadership of Czechoslovak foreign action deals with the Soviet authorities about releasing airmen. During the years of 1940 and 1941 were airmen transported to France and England. The last group came to England in the spring of 1942.

Key words: Czechoslovak airmen – foreign resistance – World War II – Poland – Germany – Soviet Union – internation – Red Army – repatriation

Začneme citátem:
 „[...] zajali nás přes dva tisíce. Byli mezi námi i civilisté, ženy a několik dětí. Dvoudenní pochod o hladu a žízni, děsně nás vysílil. Ženy a děti byly vezeny na povozech. Později naložili na povozy též několik starých mužů, jež padli únavou. Ostatní šli jsme celou cestu pěšky. Tak jsme zároveň s Poláky okusili trochu dědičné nenávisti, kterou si ti Poláci s Rusy již po dlouhé doby spláceli. [...] Mladí [Rusové] již v Boha nevěřili. Když jsme jim řekli, že my věříme, dívali se na nás jako na zaostalé a naše odůvodnění snažili se porazit výroky z učení Marxova, Engelsova a Leninova, jež většina z nich bezvadně ovládala. V internaci žili jsme velmi skrovně, poněvadž též celý národ žije velmi skrovně. Na prvý pohled je vidět dlouholeté strádání. [...] Velmi by se však možná zmýlil ten, kdo by si myslel, že takový [sovětský] režim musí se rozpadnout. Vůdcové tohoto režimu dovedli podchytit již velkou většinu generace mladé a ta na starou nikdy nic nedá. Jejich armáda je též přesvědčena, že bojuje pro věčné blaho aspoň budoucích pokolení a zdá se, že je to pro ně zadostiučiněním.“²

1 Na dané téma jsem napsal článek *Českoslovenští letci v sovětském zajetí 1939–1941*, Fakta & svědectví, 2/2010, s. 28–31. Následující (nepublikovaný) text vznikl na základě studia ve Vojenském ústředním archivu, v Archivu bezpečnostních složek a citovaných materiálech.

2 Vojenský ústřední archiv Praha (dále jen VÚA), Československé letectvo ve Velké Británii (dále jen ČSL-VB I.), signatura (dále jen sign.) Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva rotmistra letectva Jaroslava Taudyho ze dne 16. 7. 1941.

Stručně k metodě a pramenné základně

Název studie předjímá její obsah. Je zřejmé, že upadnutí několika desítek Čechoslováků do sovětské internace není a nikdy nebude *Historikerstreit*, jako je tomu v případě nacistických zločinů. Díky základnímu výzkumu jsem předložil svědectví o doposud málo známé stránce našich novodobých dějin. Tak, jako při každém bádání, jsem byl konfrontován s fragmentací archivních pramenů, úskalím osobních deníků a později zveřejněných pamětí. Nicméně se domnívám, že i přes tato omezení, je možné předložit „příběh“ mužů, jejichž cílem se stal ozbrojený odpor proti nacistickému Německu. K operační činnosti na Západě se ale dostali po mnoha strastích, často riskující vlastní život.

Na rozdíl od některých kolegů se ale nedomnívám, že „vyprávění“³ je překonaný *modus operandi*, náležející do hájemství krásné literatury. Slovy Roberta Darntona: chtěl jsem ukázat konkrétnost jedné epizody dlouhé války, nikoliv sepsat teoretické pojednání o tom, jak by se měla psát.⁴ Postupoval jsem chronologicky, po časové ose. Předmětem výzkumu se stalo následující: cesta do zajetí, počty internovaných, průběh zajetí, kroky politických a vojenských elit, směřující k propuštění letců, soužití jednotlivých stavovských skupin v konfrontačním lágrovém prostředí, vliv a rezonance komunistické ideologie na internované, pokusy o útěk a repatriace.

Hlavní pramennou základnou se staly zprávy sepsané samotnými protagonisty po jejich návratu ze zajetí. Hlášení byla sepsána vzápětí po příjezdu do Francie, respektive Velké Británie. Nebyla tedy *ex post* ovlivněna průběhem válečných (poválečných) událostí, kdy vzrostla prestiž a obdiv k výkonům (nejen) Rudé armády. Informace jsou strážlivé a mnohdy kritické vůči sovětské realitě, již tito Čechoslováci poznali z první ruky. Totéž platí o denících, které jsem měl k dispozici. Nevýhodou je neúplnost dané matérie (zprávy nebyly sepsány všemi navrátilci), sociální „nereprezentativnost“ deníků, ale především absence archiválií z druhé strany.

Zajatci Rudé armády

Po okupaci českých zemí směřovala vojenská i civilní emigrace do sousedního Polska. Před vypuknutím války se zde nacházelo takřka 700 československých letců, což nebyla zanedbatelná vojenská síla. Nicméně většina z nich byla lodními transporty přepravena

3 Mezi má oblíbená „vyprávění“ náleží monumentální díla švédského historika Englunda, zejména jeho *Nepokojná léta* (Peter ENGLUND, *Nepokojná léta. Historie třicetileté války*, Praha 2000).

4 Robert DARNTON, *Velký masakr koček a další epizody z francouzské kulturní historie*, Praha 2013, s. 13.

do Francie, jelikož polské orgány zpočátku o naše vojáky nestály.⁵ Na polském území nakonec zůstalo 190 příslušníků leteckého personálu.⁶

K jejich rozhodnutí přispěly informace o povinném vstupu do francouzské cizinecké legie,⁷ stejně jako osobní sympatie či antipatie vůči vlastním spolubojovníkům či polským kolegům. Na další letce zapůsobil apel vojenského a politického vedení zahraniční akce, žádající, aby vstoupili do řad polského letectva.⁸

Po napadení Polska ze západu a východu upadlo (dle mého výzkumu) do zajetí 115 členů leteckého personálu. Štábní kapitán letectva Bohumil Liška velel skupině 72 letců, dorazivších 30. srpna 1939 na letecké učiliště Dęblin (asi 80 km jihovýchodně od Varšavy), kde se již nacházelo 24 letců: „*Samotným Dęblinem jsme zklamáni. Naproti tomu budovy a zařízení letiště jsou vzorné. Pro Polsko jest snad příznačné, že mezi největší bídou působí přímo kontrastně nejmodernější vymoženosti posledních desetiletích.*“⁹

Po vypuknutí války postihl základnu mohutný nálet *Luftwaffe*,¹⁰ který otrásl morálkou oddílu.¹¹ Po dalším bombardování nařídil Liška přesun do Rudy Pulawské. Devadesát tři letců vyrazilo na namáhavý pochod 6. září,¹² během něhož se k jednotce připojili důstojníci,¹³ opustivší Dęblin po leteckém útoku. V polovině měsíce vyčerpaní muži dosáhli Novošulky, kde je zastihla zpráva o sovětském útoku. Zpočátku naivně předpokládali, že Rudá armáda přispěchala na pomoc zoufale se bránící polské armádě. Realita je záhy přiměla pokusit se probít do sousedního Rumunska, čemuž ale zabránilo ozbrojené povstání tamní ukrajinské menšiny.

-
- 5 Polská vláda na jaře a v létě roku 1939 stále vyjednávala s Německem o vyřešení sporných otázek. Výstavba československých jednotek na jejím území by diplomatické iniciativě nepřidala.
 - 6 Ani to nebyl bezvýznamný počet. Po vypuknutí války sloužilo v polském letectvu 93 československých letců, později, v bitvě o Francii a Británii, 110 (na hlavní evropské frontě), respektive 89.
 - 7 Podrobněji k polskému pobytu a vojenské/civilní emigraci z jara a léta 1939 Ladislav KUDRNA, *Odhodláni bojovat. Vlastenectví československých letců v průběhu druhé světové války na pozadí válečných a politických událostí*, Praha 2010, s. 24–57.
 - 8 Ladislav KUDRNA, *Českoslovenští letci v polské kampani 1939. Ti, kteří zůstali v Polsku*, Fakta & svědectví, 1/2010, s. 26–27.
 - 9 Benignus STEFAN, *Osobní deník*. Kopie v držení autora.
 - 10 Německé bombardování začalo dopoledne (v 10:45 hod) a pokračovalo (v menších časových intervalech) až do 18:30 hod. Josef KOUKAL, *Polská cesta*, in: Jan Rail – Josef Vaňa (eds.), *Českoslovenští letci v polské obranné válce 1939*. Ministerstvo obrany České republiky, Praha 2003, s. 41.
 - 11 Při bombardování Dębline zahynuli nadporučík Štěpán Kurka, poručík Zdeněk Rous a poručík Ondrej Šándor. Posledním padlým letcem v Polsku se stal četař aspirant Václav Pěšička, jehož 8. 9. 1939 omylem zastřelili polští četníci.
 - 12 Během přesunu bylo několik pilotů skupiny využito pro přelétávání strojů do zázemí.
 - 13 Jeden z letců hovořil o 13 mužích. VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde nedatovaná zpráva Bohuslava Héží.

Takřka 100 československých letců upadlo 23. září 1939 do zajetí.¹⁴ Stalo se tak v prostoru mezi městy Toporov a Zločov. Zbývající počet zajatců doplnili jednotlivci sloužící přímo v polském letectvu a dále ti, kteří se nacházeli v *Legiónu Čechů a Slováků*,¹⁵ jemuž při ústupu velel podplukovník Ludvík Svoboda.¹⁶

Vybraná svědectví o cestě do sovětského zajetí¹⁷

Celkem 73 letců sepsalo zprávu o svém pobytu v Polsku, potažmo Sovětském svazu.¹⁸ Zatímco některé jsou velmi stručné až bodové, jiné naopak podrobné a značně emotivní. Ústup československých vojáků před německou a následně Rudou armádou přinášel takřka permanentní strádání.

Německé a sovětské letecké údery na polské jednotky a kolony civilistů se nevyhnuly ani Čechoslovákům. Hruzy a následky bombardování zažili většinou poprvé v životě. Děs nahánějící zvuk střemhlavých Stuk si přeživší nesli po celý život. Nedostatek potravin, vody (bylo parné léto), spánku a informací o skutečné situaci na frontě se musel odrazit na jejich duševním i fyzickém rozpoložení.

Poddůstojník Leo Hřebačka se nedopatřením ocitl ve vojenském vězení nedaleko základny Dęblin, jelikož byl považován za německého špiona: „*Druhý den [jsem byl] zanechán v prudkém bombardování ve vězení (vězení hrozně).*¹⁹ *Ve vězení utrpěl jsem jak tělesně, tak duševně. Následky toho cítím na sobě do dnešní doby (nastydnul jsem na levou stranu těla).* *Ve vězení [jsem byl] nalezen v hrozném duševním stavu československými letci.*“²⁰

Četař Jaroslav Dobrovolný byl jedním z pilotů, majících za úkol přelétávání strojů před postupující frontou. Přežil jak německý tankový, tak posléze sovětský letecký útok, aby 17. září 1939 upadl do zajetí Rudé armády. Vzápětí si do deníku poznamenal: „*Den začí-*

14 Několika jednotlivcům se podařilo utéct. Například desátník letectva Jaroslav Barnet byl zajat Rudou armádou za Tarnopolem, ale již 25. 9. 1939 uprchl a dostal se do Rumunska. Tamtéž, zde nedatovaná zpráva desátníka Jaroslava Barneta.

15 Polský prezident Mościcki vydal 3. 9. 1939 dekret o utvoření *Legiónu Čechů a Slováků* na polském území, který měl 960 příslušníků. Edvard Beneš pověřil velením československých jednotek v Polsku armádního generála Lva Prchalu.

16 L. KUDRNA, *Českoslovenští letci v polské kampani 1939*, s. 28–29; TÝŽ, *Českoslovenští letci v sovětském zajetí 1939–1941*, s. 29.

17 Některá svědectví jsem publikoval ve výše uvedených článcích a monografii, další prameny byly otištěny v publikaci J. RAIL – J. VÁŇA (eds.), *Českoslovenští letci*. V této studii předkládám zejména nepublikované vzpomínky. Pokud se některé části přesto opakují, důvod je ten, že je považuji za klíčové k danému tématu.

18 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR.

19 Četař Jelen podotkl, že Hřebačka se nacházel na místě, jež bylo bombardováním nejvíce postiženo. Tamtéž, zde nedatovaná zpráva četaře Rudolfa Jelena.

20 Tamtéž, zde zpráva desátníka Leo Hřebačka z 29. 3. 1941.

ná strašně. Praží slunce, starší nemohou vydržet hlad, žízeň a námahu celonočního pochodu, padají únavou. Děti křičí a volají o pomoc. Kdo padne, toho strílejí, některé probodávají bodáky, jiní prostě zůstávají ležet. [...] Je to pochod hrůzy a utrpení. [...]

Mám hlad a strašnou žízeň. Nemohu se dívat na tu strašnou podívanou. Rty mi praskají a krvácejí. Snažím se jít dopředu, musím to vydržet, vždyť jsem neopustil svou zem jen proto, abych tady padl bez boje! [...] Za námi jsou mrtvolky těch, kteří nevydrželi. Poznáváme zkrátka druhou válečnou hrůzu: první od Němců, tuhle od Rusů. Přichází Rudla Jelen a prosí o pomoc. ‚Kluci, prosím vás, zabte mne, já už nemůžu vydržet tu bolest a tu hrůzu!‘ [...] Žízeň je tak strašná, že pijeme močůvku.²¹

Po odchodu skupiny štábního kapitána Lišky do Dęblinu zůstalo ve vojenském táboře v Malých Bronowicích 72 členů leteckého personálu. Jejich (dočasným) velitelem²² byl určen poručík letectva, inženýr Antonín Brejcha, zanechavší pohnuté svědectví na polskou anabázi: „*Budiček 3. září byl již o půl páté ráno a připravujeme se k odchodu, ale stále čekáme na zprávu z konsulátu. Nové nálety, rozbitá krakovská radiostanice, most Pilsudského; je již nařízena evakuace z Krakova a my stále marně čekáme.*“²³

Během dopoledne byl dovozen do tábora písemný materiál z krakovského konsulátu, zatímco na příjezd samotného konzula čekalo osazenstvo marně. Následovalo několik vypjatých scén a poté padlo rozhodnutí vyrazit za skupinou podplukovníka Svobody.²⁴ Seřazení po četách se vydali letci na strastiplný pochod: „*vpředu vlajka, lidé tleskají našemu zpěvu a děti přinášejí květiny. Konec průvodu tvoří několik furmanek, na nichž byli jedním nemocní (měli jsme několik případů krvavé úplavice) a těžká zavazadla.*“²⁵

Za tmy dorazil oddíl k naprosto zdemolovanému krakovskému nádraží, kde s krajními obtížemi vyjednal přistavení vagónů, což se neobešlo bez podplacení železničářů. Všichni trpěli hladem a byli vystaveni přímému bombardování trati. Panika, neustálé revolty a nesouhlas mužstva s postupem znamenaly nápor na nervy pro všechny zúčastněné. Dne 5. září, na trati před Tarnowem, ve stanici Bogumilowice, postihl skupinu další letecký útok.

Jedna nevinná příhoda mohla stát československé životy: „*Po jednom z náletů bylo přivedeno k našim vagónům sedm hochů z našeho transportu, vedeni polskými vojáky, s bo-*

21 Jaroslav DOBROVOLNÝ, *Ukázka z válečného deníku*, in: J. Rail – J. Váňa (eds.), *Českoslovenští letci*, s. 67.

22 Kromě aviatiků se v bronowickém táboře nacházelo 110 pěšáků a šest vojenských specialistů. Posléze celému oddílu (18 důstojníků, 28 poddůstojníků a 142 členů mužstva) velel kapitán četnictva František Divoký. L. KUDRNA, *Českoslovenští letci v polské kampani 1939*, s. 28

23 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva poručíka letectva Ing. Antonína Brejchy ze dne 20. 3. 1941.

24 Jednotka v počtu 623 československých dobrovolníků odjela 30. 8. 1939 z Bronowic (pod Svobodovým vedením) na severovýchod Polska do výcvikového tábora Leśna u Baranowicz.

25 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva poručíka letectva Ing. Antonína Brejchy ze dne 20. 3. 1941.

dáky za zády. Z těchto sedmi byli dva poručíci. Byla velmi přísně prověřována jejich totožnost a Poláci byli velmi rozezleni. Tito hoši stáli již u zdi, a jelikož byli považováni za špehy, měli být odstřeleni. Pobíhali po bombardovaných polích, a ježto byli oblečeni v bílé košile a trenýrky, Polákům se zdálo, že dávají Němcům znamení, kam mají bombardovat.²⁶

Téhož večera přečkali utečenci dva přímé útoky na vlak. Za úplné tmy byl vydán rozkaz k pochodu. V Tarnově zůstali pouze vážně nemocní. Až ve Francii vešlo v známost, že všichni byli Poláci odvezeni do bezpečí. Celý transport se začal dělit na menší skupinky, což bylo zapříčiněno hledáním stravy, často i pouhé vody: „Program se mění každou chvíli a žijeme z hodiny na hodinu. [...] Během této noci se přiblížily německé jednotky pouze na několik kilometrů od nás. [...] Vidíme vystěhované lidi v polích, pozabíjený dobytek, rozbité povozy na křižovatkách a tentokráte Němci shazují místo bomb letáky a vyzývají veškeré obyvatelstvo, aby zůstalo na svých místech, a starostové obcí že ručí za každý můstek, silnice, apod.“²⁷

Za úmorného vedra, bez vody a jídla, pokračovali letci písčnou krajinou. Každému se navíc trhaly boty a většina byla již bosa. V Rozvadově se jim podařilo dostat se do rychlíku, směřujícího do Lublinu. Dne 9. září byl vlak ostřelován německými stíhači: „... převržená lokomotiva, shořelá skladiště, celý tankový vlak s benzinem v plamenech, byly výjevy, které jsme zde viděli. Jsme u Lublinu, který je pekelně rozbitý. Za svítání přicházíme do města, kde dostáváme nové bombardování. Zde byl zabit též strážmistr Leskota²⁸“²⁹

Oddílu se nakonec podařilo dosáhnout tábora Lešna, kde se jeho zklamaní muži dozvěděli, že jednotka podplukovníka Svobody odjela pozdě večer 11. září 1939. Při pochodu na východ zažili další letecké útoky, mnohdy jakoby zázrakem přečkané bez újmy na životech. Procházeli hořícími vesnicemi, lemujícími jejich putování, projeli i památným Zborovem.³⁰ Toho dne, kdy Rudá armáda vpadla do zad bojujícím Polákům, se přiblíži-

26 Tamtéž.

27 Tamtéž.

28 Četnický závodčí František Leskota byl zabit 9. 9. 1939 při druhém náletu na Lublin. VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva štábního kapitána četnictva Františka Divokého ze dne 3. 5. 1941. Při obraně nádraží Hluboczek Wielki byl 15. 9. 1939 smrtelně raněn člen Svobodovy skupiny, četař aspirant JUDr. Vítězslav (Siegfried) Grünbaum. Po zranění a převozu do tarnopolské nemocnice zemřel svobodník Josef Peipler. Něco mezi 25 až 27 československými vojáky bylo od skupiny převeleno k protiletecké obraně Tarnopolu, kde měli sestřelit dva německé letouny. L. KUDRNA, *Českoslovenští letci v polské kampani 1939*, s. 28. Václav Ondráček uvedl, že Josef Neuman a N. Farkaš, sloužící jako dobrovolníci u 6. roty, 49. pěšího pluku, byli při ústupu pravděpodobně zabiti při přestřelkách s Ukrajinci. VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva vojína Václava Ondráčka ze dne 29. 3. 1941.

29 Tamtéž, zde zpráva poručíka letectva Ing. Antonína Břejchy ze dne 20. 3. 1941.

30 Poté, co 13. 9. 1939 projížděla skupina podplukovníka Svobody Zborovem, mnoho vojáků vyskákalo z vlaku a nasbíralo si hrst hlíny z pole podél trati. Zdeněk DAVID, *Vzpomínky na Legion – ruská anabáze*, in: J. Rail – J. Váňa (eds.), *Českoslovenští letci*, s. 63.

li k rumunským hranicím: „*Jaké byly naše pocity, když jsme viděli vysoko nad námi přesně od východu 21 ruských bombardovacích letadel. Za nimi „mušky“³¹ ukázaly, co dovedou při náletech na blízké letiště. Rusové válčí, s kým, proti komu?*“³²

Vysílení Čechoslováci se snažili stůj co stůj dostat do sousedního Rumunska. Naneštěstí v daném prostoru vypuklo ukrajinské povstání proti polské civilní i vojenské správě. Policie a vojenské útvary přestaly zajišťovat bezpečnost svých obyvatel. Všichni s obavami vyhlíželi příchod Sovětů. Rabování, střílení na ulicích a přepadávání bylo na denním pořádku: „*Chtěl jsem využít ustupujícího polského vojska do Rumunska a náhodou zachytil jeden autobus obsazený polskými vojáky jedoucí do Kút. Na blatníku tohoto vozu jsem dojel ještě s poručíkem Štastným do vesnice Oslavy Bialé, kde jsme byli přepadeni a málem zabiti. Byli jsme o všechno oloupeni a jen zázrakem, snad díky našemu civilnímu oděvu, jsme utekli ze shluku lynčovaných polských vojáků. Skrývajíce se po lesích, dostali jsme se zpět do Delatyna. Hlavní skupina prošla šťastně do Rumunska [...] Sám jsem byl v Delatyně zajat Rusy.*“³³

Českoslovenští vojáci se ocitli v trojím ohni. Za zády měli postupující německou armádu, před sebou sovětskou a ve „středu“ ozbrojené ukrajinské nacionalisty „*vyhledávající srážku s každým, kdo byl v polské uniformě*“.³⁴ Zatímco několik důstojníků chtělo táhnout na pomoc Varšavě, odhodláni bojovat „*s každým i s Ukrajinci a Rusy*“,³⁵ jiní hledali v bezvýhodné situaci ochranu u Rudé armády.

Poručík letectva Benignus Stefan si vedl v rozmezí let 1939–1940 podrobný deník. Přechkal strašlivé bombardování základny Dęblin i martýrium nekonečných přesunů před blížící se frontou. Uvedl, jak se 16. září, po čtrnácti dnech, poprvé, k smrti vyčerpán, vyspal v posteli. Vzpomínal na to, jak se sedmi kamarády unikal Němcům, vzbouřeným Ukrajincům, aby se nakonec 24. září nechali dobrovolně internovat Sověty ve Zloczowě: „*Byl by to trpký život mezi čtyřmi zdmi s jedním zamřížovaným oknem a s jedněmi okovanými dveřmi, které se otevírají jen několikrát za den. Doufáme, že v nejbližších dnech opustíme tento náš provizorní útulek a konečně se dostaneme k slovu. Dnes odjel transport asi 200 osob do Ruska a 200 nás tu ještě čeká. Celou tu dobu jsme odříznuti od světa [...]*“³⁶

Uvěznění, stejně jako přesun, k němuž došlo v polovině října 1939 do Zborova, se podepsaly na vzájemných vztazích: „*Ovzduší, jaké panuje mezi námi, je velmi nezdravé a při*

31 Jednalo se o stíhačku Polikarpov I-16, která si ve španělské občanské válce vysloužila přezdívku „Mosca“ (muška).

32 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva poručíka letectva Ing. Antonína Břejchy ze dne 20. 3. 1941.

33 Tamtéž.

34 Tamtéž, zde zpráva kapitána letectva Vladimíra Fišera ze dne 29. 3. 1941.

35 Tamtéž.

36 Benignus STEFAN, *Osobní deník*. Kopie v držení autora.

nejbližší příležitosti bych se pustil vstříc příští budoucnosti sám. [...] Ve vězení jsme se domnívali, že nás nic horšího nemohlo potkat, a nyní teprve vidíme, jak se nám tam vedlo dobře. Všichni jsme ubytováni (pokud se to tak dá vůbec nazvat) v malém domku o čtyřech místnostech. Je to úplně nechutný obrázek.³⁷ Ale to nejhorší na poručíka Stefana a ostatní letce stále čekalo.

Internace

Po upadnutí do zajetí se českoslovenští letci ocitli na různých místech. Skupina štábního kapitána Lišky byla rozmístěna v Šepetovce, malém městě na západní Ukrajině, po ukrajinských vesnicích a obcích (např. Českém Kvasilově, Kupičově) a ve Lvově. Mnozí z leteckého personálu našli útočiště u Volyňských Čechů. Jednotka podplukovníka Svobody byla internována v Kamenci Podolském, v jihozápadní Ukrajině, kam dorazila 22. září 1939 po celodenních únavných pochodech, takřka bez možnosti stravování.³⁸ Následně vystřídal několik internačních lágrů.³⁹

Bohumil Liška se v průběhu podzimu a zimy 1939 marně pokoušel připojit k Svobodovým oddílům. Tento záměr se podařilo uskutečnit teprve 23. března 1940. Na konci téhož měsíce byli Čechoslováci transportováni do lágru Oranki poblíž Nižního Novgorodu a následně do nového sběrného tábora, nacházejícího se v suzdalském klášteře,⁴⁰ kam dorazili 1. dubna 1940.⁴¹ Jednotlivci, kteří upadli do zajetí s polskými kolegy či po malých skupinkách, skončili v neblaze proslulých táborech, ležících často až za polárním kruhem. Další otročili v uhelných dolech.

Několik desítek letců našlo dočasný azyl v obcích Kupičov⁴² a Kowel. Jedním z obyvatel vesnice byl tehdy jedenáctiletý Václav Kytl, který mi laskavě předal svědectví letců i místních.

Svobodník letectva Lubomír Volka se do první z obcí dostal v okamžiku polské kapitulace. Zatímco se svými druhy probíral kudy dál, šel okolo nich poručík Miloš Štěpánek,

37 Tamtéž.

38 VÚA, ČSL-VBI., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva nadporučíka letectva Antonína Lišky ze dne 22. 3. 1941.

39 Do Kamence Podolského se jednotka dostala 22. 9. 1939, v polovině října se přemístila ke kolchozu u Verchovic (6 km severně od Husiatynu) a 5. listopadu do internačního tábora v Jarmolincích.

40 Suzdal je vyhledávaným turistickým cílem (od roku 1992 je na listině Světového dědictví UNESCO), ale pro naše letce to bylo nevládné, deprese vyvolávající místo.

41 Dle následujícího zdroje měl být časový pobyt v internačních táborech následující: Jarmolinky (6. 11. 1939 – 23. 3. 1940), Oranki (3. 4. 1940 – 18. 6. 1940), Suzdal (20. 6. 1940 – říjen 1941), Oranki (21. 10. 1941 – leden 1942). Michal GELBIČ, *Český a slovenský legion (1939–1942)*, in: <<http://www.czechpatriots.com/legioncz.php>> [cit. 2013-05-16].

42 Kupičov (Kupiczów) a Kowel (Kovel) od sebe leží přibližně 40 km.

zraněný při útoku na děblinské letiště. Proděravěný ušní bubínek ukončil jeho kariéru operačního pilota. Zanedlouho si skupinky utečenců všiml český sedlák, který je na povozu odvezl do Kupičova. Příchod Čechoslováků⁴³ se záhy roznesl po celé vsi. Sověti právě začali s okupací východní části Polska, když si jednotlivé rodiny vzaly letce pod svá „křídla“, a jak Volek uvedl, „chovaly [se k nám] jako k členům rodiny. Já jsem byl přijat do rodiny Chvalovských, jejichž syn byl dirigentem pěveckého sboru, a já, jsa též muzikant, s ním jsem si dobře rozuměl. Krajané si tam postavili Národní dům, kde pořádali zábavy a tance za vyhrávání jejich vlastní dechovky, a já jsem se stal jejich kapelníkem. Několikrát jsem hrál na piáno a doprovázel houslistu, kterým byl místní lékárník Mojše Kahan.“⁴⁴

Pro obyvatele Kupičova se život ve stalinském Rusku nevyvíjel příliš radostně. Příchod rodáků vnesl do každodenní rutiny vítané pozdvižení. Záhy vytvořili kabaretní skupinu, s níž se dostali do křížku se sovětskými orgány, když nadšeně zpívali *Hej Slované*. Místní dále vzpomínali na to, jak „na přelomu let 1939–40, když byli letci v Kupičově, pracovala tam také německá přesídlovací komise. Letci a všichni čechoslovenští občané měli nařídáno neukazovat se jim a vůbec se s nimi nepouštět do řeči. Oni naši hoši, jakmile je zahlédli, tak již „pěnil““. To nařízené chování bylo v zájmu sovětsko-německého paktu o neútočení a věčném přátelství, jak to tehdy Sověti tvrdili.“⁴⁵

Zatímco pobyt na Volyni se stal přijatelným „zajetím“, zcela jinak tomu bylo v případě internace v Kamenci Podolském, Jarmolinkách, Orankách a Suzdale. Neutěšené poměry byly velkým náparem na psychiku i morálku čechoslovenských vojáků: „*Jsmo ubytováni na různých místech, plní vši a svrabu. Skleslí na duchu, zničení fyzicky, sedíme na hadrech u roztlučených oken, kudy fíčí studený podzimní vzduch promísený deštěm a mlhou, bosí a nahatí. [...] Ráno se probouzelo a vyšel-li člověk na dvůr, viděl kolem sebe zoufale vysokou zeď, ostnaté dráty a nad nimi v budce armijec s bodákem na pušce.*“⁴⁶

Kasárna v Kamenci působila šokujícím dojmem: nehygienické záchody, mizerná a nedostatečná strava, pasivita, nedostatek zpráv, nejistý výhled do budoucna. Čechoslováci (na rozdíl od Poláků) se sice mohli volně pohybovat v nejbližším okolí, ale kvůli nedostatku rublů si stejně nemohli zakoupit nic k přilepšení. Přesun do Jarmolinek se stal pro

43 Skupinu, kterou do vesnice dovedl Josef Ledvina, tvořili následující: poručík Miloš Štěpánek (velitel) svobodník Lubomír Volka, četař aspirant Václav Jelínek, desátník Jaroslav Vyhnis, Alois Stoček, Robert Procházka, Václav Nykl, slovenský voják Rudolf Valientka a Karel Hrkal, dělník, dobrovolně se přihlásivší na práci do Německa, který následně přeběhl do Polska. Mezi civilní emigrací byl i pražský žid Artur Steinhauser, pražský Žid, znající mnoho písní Jaroslava Ježka a skečů Voskovce a Wericha. Realita Sovětského svazu pro ně znamenala rychlé vystřízlivění. Materiál poskytnutý autorovi panem Kytlem ze dne 24. 3. 2010.

44 Tamtéž.

45 Tamtéž.

46 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde nedatovaná zpráva neznámého letce.

mnohé z nich očištěm: „Drobně přšelo a měli jsme před sebou cestu 3 km dlouhou. Nešťastné Rusko! Tolik bláta jsem ještě nikdy pohromadě neviděl. První krok z nádraží znamenal zapadnout do půl lýtka do bláta. A taková byla celá cesta. Však v noci ze 7. na 8. listopad padlo nejvíce nadávek na tento pozemní ráj. Když jsme se konečně dostali do vlastních Jaromolinců, byli jsme zklamáni. Asi 30 % lidí přišlo na boso, protože střevíce zůstaly v blátě.“⁴⁷

Nedobrovolná přítomnost v tamním polorozbořeném klášteře znamenala zhoršení životních podmínek, jelikož studená klášterní místnost s pryčnami na spaní neskýtala žádný komfort. Tuhá zima posléze eskalovala strádání. Oblečení a boty mnohých vojáků byly v zoufalém stavu. Stejně jako na předchozím místě, i zde scházela voda, která se musela pracně dopravovat z města. Morální stav jednotky se přiblížil ke kritické hranici. Hádky, politické rozpory a ponorková nemoc patřily ke všednímu koloritu nuceného pobytu v Sovětském svazu. Pro důstojníky bylo mimořádně obtížné zvládnout na 600 zanedbaných mužů.

Dominantou obce Oranky byl někdejší klášter, sloužící za internační tábor NKVD⁴⁸: „Nebyli jsme vězni, ale nebyli jsme ani svobodní. Tábor, strážovaný ozbrojenými vojáky, zákaz pohybu mimo klášterní objekt bez propustky a ještě některá další opatření, to vše nás v takovém názoru utvrzovalo.“⁴⁹

Na povrch se draly frustrace z pokračující internace: „Dny se táhly den za dnem a my byli čím dále tím zoufalejší. Vítězství Německa, smlouva Rusko – Německá, nám nedodaly nálady. Vznikaly nechutné aféry, důstojník se mstil důstojníkovi. Utěšující slova odnikud, české knihy nebylo, mužstvo propadalo místy zoufalství, místy k tiché rezignaci. Ruským náznakům o situaci jsme nechtěli rozumět. Hleděli jsme z oken do nekonečných ruských plání pokrytých sněhem, po kterých vítr žalostně hvízdal, jakoby se vysmíval našemu zoufalství.“⁵⁰

Benignus Stefan se svými druhy ocitl na konci října 1941 v sovětském pohraničním městečku Voločisk. Na cestu do nového místa určení, stejně jako na pobyt, zanechal suggestivní svědectví: „V úterý večer [...] ve 20 hodin jsme vyšli s vojenskou eskortou na zborovské nádraží, kde jsme byli asi o půlnoci navagonováni a zavřeni. Bylo nás 48 lidí v jednom vagonu a tak jsme v polosedě – polostoje čekali na odjezd. Teprve ve středu, po 14. hodině, odjíždíme.“⁵¹

47 Benignus STEFAN, *Osobní deník*. Kopie v držení autora.

48 Narodnyj komissariat vnutrennich děl (Lidový komisariát vnitřních záležitostí, 1934–1946) měl ve své gesci vnitřní bezpečnost, strážení hranic, evidenci obyvatel, věznic, pracovní tábory a v neposlední řadě rozvědku a kontrarozvědku.

49 Jaroslav VYHNIS, *Zahájil jsem leteckou válku*, Praha 2002, s. 179.

50 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde nedatovaná zpráva neznámého letce.

51 Benignus STEFAN, *Osobní deník*. Kopie v držení autora.

Cíle dosáhli o půlnoci a následně putovali 5 km po „nemožně rozblácené cestě“ do místního statku, kde byli ubytováni ve stájích. Následně byli zapsáni do seznamu vojenských zajatců, ale u velitele tábora se jim podařilo dosáhnout toho, že byli vedeni jako zvláštní skupina českých emigrantů, což ale mělo pramalý vliv na každodenní zajatecký život: „*Poměry v táboře se nedají vůbec popisovat a takové prostředí jsem ještě doposud neviděl.*“⁵²

Ke konci října 1939 byla skupinka československých letců transportována do Kamence Podolského: „*Jednotka je však úplně demoralizována a vedení se vymklo velitelům z rukou. Opravdu jsme se těšili na návrat k naší skupině, ale nyní jsme strašlivě zklamáni. V skupině je řada rozvratníků, která se na sovětském území chtěla odtrhnout a zůstat zde. [...] Dokonce i mezi důstojníky se našli šířitelé krásných hesel, kteří však je nemohou a nesmí realizovat.*“⁵³

Desátník letectva Imrich Gablech patřil mezi nešťastníky, ocitnuvší se v neblahých gulazích. Tábor číslo 19, ležící v Autonomní sovětské socialistické republice Komi, se mu měl stát „domovem“ na dobu pěti let.⁵⁴ Je vysoce pravděpodobné, že četař aspirant letectva Karel Kubánek zemřel v roce 1941 v jednom z nejsevernějších lágrů, rozmístěných až za řekou Pečorou.⁵⁵

Nadporučík letectva Antonín Liška rozhořčeně dodal: „*Byli jsme po stovkách smětnáni v nevelkých místnostech, jejichž mokré stěny byly pokryty plísní, ležíce na holých prknech, polonazi vystaveni třeskutým ruským mrazům, neustále zavšivení, mnohdy hladoví, trpíce nemocemi a různými infekcemi, plni vředů následkem nedostatečné a jednostranné stravy. A přitom v neutěšeném psychickém ovzduší, v neustálém boji proti vnitřnímu rozkladu ze strany podvratných živlů, sdruživších se v komunistické skupině.*“⁵⁶

Politické rozbroje mezi tzv. „hvězdáři“ (příznivci či členy komunistické strany) a (ne)jen důstojnickým sborem kulminovaly tím více, čím déle se internace protahovala. Poručík letectva Arnošt Valenta zaznamenal, že přibližně 200 „hvězdářů“ chtělo v Sovětském svazu zůstat. Rovněž popsal dehonestující plakát vylepený v Jarmolinkách: „*Neposlouchejte buržoazní důstojníky, chceme pracovat a oni – kariéristé a dobrodruzi – nás drží proti naší vůli. Jsou to nepřátelé Sovětského svazu a dělnictva.*“⁵⁷

Podobné výjevy nechyběly ani v českých vesnicích na Volyni: „*Kromě letců byl v Kupičově také interbrigadista kapitán Miloš Brožík, který hodnost získal ve Španělsku. Nechtěl mít nic společného s Československým odbojem navazujícím na předválečnou ČSR. Plně*

52 Tamtéž.

53 Tamtéž.

54 Imrich GABLECH, *Hallo, airfield-control, go ahead! Spomienky vojnového pilota*, Bratislava 2005.

55 J. RAIL – J. VÁŇA (eds.), *Českoslovenští letci*, s. 111–117.

56 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva nadporučíka letectva Antonína Lišky ze dne 22. 3. 1941.

57 Z. DAVID, *Vzpomínky na Legion*, s. 65.

spolupracoval s orgány sovětské moci. Jako celkem šikovný malíř psal a maloval různé plakáty. Tehdy jeho plakát na téma: ‚Nedopustíme, aby cizí prase rylo v naší zahradě‘ byl sověty velice obdivován.⁵⁸

Je nabíledni, že pobyt na východě Českoslováky ovlivnil. Po repatriaci do Anglie přednesl rotmistr letectva Jaroslav Taudy návrh konkrétního sociálního programu (po válce byl částečně uveden v život, a to s dopady, o nichž nemohl mít ani tušení): ‚Pro dobu přítomnou myslím, že nejlepším zřízením je demokracie, jež byla u nás, a s ještě většími sociálními opatřeními. Studie a udržování na školách bezplatné. Do vyšších škol a různých oborů vybírat podle potřeby skutečně jen ty nejlepší z nejlepších, neboť jen tak dostaneme na vedoucí místa lidi opravdu nejvyšších kvalit, lidi žádoucí. [...] Banky, doly a těžký průmysl zestátnit. Nejvyšší možnou výši nemovitého majetku určit a tím vyrovnat zbylé ještě třídní rozdíly. Nedopustit, aby hýbaly světem necitelné kartely, ale rozumní politikové z lidu.⁵⁹ Mladý pilot se nenechal svázat malým československým prostorem, když doporučil: ‚Zřídít spojené státy [evropské], ve kterých by nebylo žebráků a nezaměstnaných, jež by měly společnou armádu a pracovaly ve společné dohodě. Odstranit historii, jež zbytečně štvě jeden národ proti druhému, a ve školách vychovávat lidi k lásce a sblížení všech národů. Boha nezavrhovat, rozhodně však nepřipustit, aby církve zasahovaly do věcí státních. Snažit se však zavést do všech států zákony tak dobré a spravedlivé, jako bible sama.⁶⁰

Nevím sice, jaké se Taudy dočkal odezvy od svých nadřízených, nicméně předpokládám, že žádné (pokud se nemýlím, nebyl Inspektorátem československého letectva v Londýně požádán o doplňující informace ke svému pobytu na území Polska a Sovětského svazu).

Důstojníci i poddůstojníci se vzácně shodli na zásluhách podplukovníka Svobody, díky jehož aktivnímu přístupu nedošlo k naprostému morálnímu rozkladu zajatého vojska. Štábní kapitán Liška doslova uvedl: ‚Je to muž čistého, obětavého srdce a ryzího charakteru. Byl to náš ‚bílý generál‘.⁶¹ Poručík Stefan si do deníku poznamenal: ‚Obdivuji se veliteli skupiny, že se propůjčil k tomu, aby vedl s sebou takovou teroristickou bandu, jejíž příslušníci zapomněli, co v Krakově slibovali.⁶²

Útěky

Drtivá většina úspěšně realizovaných útěků se odehrála ještě na polském území, tedy v průběhu září a října 1939. Totalitární prostředí Sovětského svazu, stejně jako vzdále-

58 Materiál poskytnutý autorovi panem Kytlem ze dne 24. 3. 2010.

59 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva rotmistra letectva Jaroslava Taudyho ze dne 16. 7. 1941.

60 Tamtéž.

61 Tamtéž, zde hlášení štábního kapitána letectva Bohumila Lišky ze dne 7. 8. 1941.

62 Benignus STEFAN, *Osobní deník*. Kopie v držení autora.

nosti do nejbližší neutrální země, činily úniky z internace krajně obtížnými a navíc vyvolávaly represe ze strany strážných.

Četař Josef Koukal upadl do zajetí v Sarně, společně s poručíkem Václavem Kiliánem. Poté, co měli s polskými zajatci (vojáky i civilisty) nastoupit do připravených vagonů, jeden z Poláků vydešeně řekl Koukalovi: „*Proše pana Siberia*“.⁶³ Český pilot si ihned vymohl slyšení u poručíka Rudé armády, dohlízejícího na transport. Legitimoval se diplomem československého dopravního pilota a proslovem o bratřech Slovanech, toužících po službě v sovětské armádě. Vzápětí obdrželi kartičku potvrzující, že prošli zajetím a jsou na cestě do místa svého bydliště. Opustili Sarny a po 50 kilometrech došli do Kvasilova, kde již bylo ubytováno více jak padesát československých letců. O další hladové krky nebyl zájem. Padlo rozhodnutí probít se na Západ. Nejprve ale bylo nutné dostat se do Rumunska.

Večer 9. října 1939 podnikli odvážný přechod (v doprovodu malíře Fraňka) přes řeku Dněstr, silně bráněnou sovětskými vojáky: „*Čekali jsme, až strážný přejde, a vkročili do vody. Ve vzdálenosti 10 metrů od břehu vypálili Rusové rakety a začali po nás střílet z kulometů a pušek. Franěk byl zasažen a padl do vody. Jak jsme se později dozvěděli, byl Rusy vytážen a odvezen, co se s ním pak stalo, nevíme.*“⁶⁴

Následně byli rumunskými četníky odesláni do věznice v Černovicích, kde strávili jeden měsíc za ilegální překročení hranic. V káznici se setkali s četaři Jozefem Káňou a Oldřichem Kestlerem. Statečný a ochotný polský konzul jim opatřil advokáta a vystavení pasu. Po odpykání trestu a trpkém třídním pobytu na policejní stanici (bez jídla) byli eskortováni do civilního tábora v Buzau, odkud podnikli riskantní útěk do Bukurešti, kde jim vstřícný konzul opatřil veškerá potřebná víza a poslal je do Balčíku. Po absolvování nervy drásajících pasové kontroly odpluli do Bejrútu, kde se přihlásili u českého konzula. Dne 13. ledna 1940 přistáli u vytoužených břehů Francie.⁶⁵

Rovněž skupince poručíka Brejchy se zdařil únik ze zajetí. S poručíkem Šťastným se nejprve dostali Šniatyna, kde se náhodou setkali s dalšími dvěma uprchlíky z děblinské skupiny. Jednalo se o nadporučíka Procházku a poručíka Janotu. Celý týden se skrývali po lesích před sovětskými vojáky. Počasí již nebylo zdaleka letní a obstarávání potravy jednoduchou záležitostí. Na konci září přeplavali řeku Prut do sousedního Rumunska, čímž jejich anabáze neskončila. Po zadržení putovali do koncentračního tábora u Jassy, odkud se jim podařilo uprchnout a dostat se do Bukurešti. Díky velkorysému polskému pomo-

63 J. KOUKAL, *Polská cesta*, s. 43. Četař Vyhnis vzpomínal na to, jak se svými druhy stanul tvář v tvář popravčímu komandu Rudé armády. J. VYHNIS, *Zahájil jsem leteckou válku*, s. 133–139.

64 VŮA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva poručíka letectva Václava Kiliána ze dne 3. 2. 1940.

65 J. KOUKAL, *Polská cesta*, s. 45–46.

ci získali pasy a vycestovali do Jugoslávie, odkud směřovali přes Sýrii do Francie (Janota zůstal v Záhřebu u své sestry).⁶⁶

Dalším, komu se podařilo utéci ze sovětského zajetí, byla zmíněná dvojice četařů Kestler a Káňa. Prvně jmenovaný jej sice popsal strohými slovy, jež ale nezmírnila tragické drama: „*Dne 16. října 1939 přeplavali jsme řeku Prut na polsko – rumunské hranici v Kutách, přičemž byli zabiti střelbou z kulometů dva polští důstojníci, kteří s námi přecházeli.*“⁶⁷ Následná cesta do Francie měla společné rysy jako u předchozích letců. Po zadržení rumunskou stráží zamířili do Černovic, na konci října do Buzau, odkud 4. listopadu uprchli. V hlavním rumunském městě obdrželi od polské ambasády pasy, na něž vzápětí vycestovali do Francie.⁶⁸

Poslední útěk se předešlým vymyká, jelikož byl uskutečněn z Jarmolinek. Letec Josef Hořejší uprchl v noci z 22. na 23. února 1940 společně s pěšáky Bartošem a Pechou. O útěk z téhož tábora se před nimi pokusili dva letci a čtyři pěšáci,⁶⁹ ale jejich úmysl byl prozrazen. Následně museli podplukovníkovi Svobodovi slíbit, že se o podobný čin již nepokusí, což ale následující noci dva z nich porušili.⁷⁰ Trojice úspěšných útékářů strávila tři a půl měsíce v rumunském vězení. Zásluhou polského konzula vycestovali do Istanbulu a poté na Střední východ.⁷¹

Cesta na Západ

Jak štábní kapitán Liška, tak podplukovník Svoboda vzápětí po internaci usilovali o propuštění svých mužů. Třebaže sovětské činitelé oba důstojníky ujistili, že Čechoslováky nepovažují za zajatce, jejich nucený pobyt se protáhl na nečekaně dlouhou dobu. Štěstím v neštěstí bylo, že Sověti měli pramalý zájem na našich vojácích. V porovnání se zajatými Poláky jich byla hrstka a Sovětský svaz neokupoval ani píd' české či slovenské země. Oproti tomu se Stalin nikdy nemínil vzdát dobytého polského území. Moskva neměla prozatím vůči okupovaným českým zemím, potažmo Slovenské republice žádné územní požadavky. Svolením k vycestování necelé tisícovky zajatých Čechoslováků tak mohla do budoucna získat politické body.

66 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva poručíka letectva Ing. Antonína Břejchy ze dne 20. 3. 1941.

67 Tamtéž, zde zpráva četaře letectva Oldřicha Kestlera ze dne 16. 3. 1941.

68 Tamtéž.

69 Ondřej Kacíř (letec), Jaroš Daněk (letec), Robert Pavlík, Konrád Šmahel, Gustav Duda a Stanislav Kraus. *J. RAIL – J. VÁŇA* (eds.), *Českoslovenští letci*, s. 135.

70 Šmahel a Svoboda. *Tamtéž.*

71 *Tamtéž*, s. 134–135.

Liškovi se podařilo navázat spojení s Benešem, bývalým vyslancem v Moskvě Fierlingerem a v neposlední řadě podplukovníkem Svobodou. Rovněž rozeslal se svými důstojníky žádosti na všechny možné úřady s prosbou, aby mohli opustit Sovětský svaz. Ludvík Svoboda odeslal již v září telegram Fierlingerovi a bývalému vyslanci v Polsku Slávikovi do Černovic, v němž je informoval, že se *Légion Čechů a Slováků* nachází u Kamence Podolského. Důstojníci žádali instrukce, jak dostat vojáky na Západ.

Ke konci listopadu 1939 obdržel Svoboda dopis od Lišky. Obsah byl stručný, ale jasný. Kvasilovská skupina poslala telegraf Benešovi a Osuskému. Dále navázala spojení s Fierlingerem, což se Svobodově skupině, navzdory odeslanému telegrafu, doposud nepodařilo.

Beneš zajatcům vzápětí sdělil, že nejsou zapomenuti a o jejich propuštění se jednalo, díky čemuž mnozí upustili od myšlenky riskantního útěku do Rumunska. Štábní kapitán Liška a jeho důstojníci podali žádosti na rozličné úřady s jedinou prosbou: získat povolení k opuštění Sovětského svazu. Jejich snahy byly korunovány neúspěchem. Samotný Liška vedl ve volných chvílích kroniku a štípal dříví. S vědomím bývalého velvyslance Fierlingera si vypůjčil 10 000 zlotých na ošacení členů skupiny.

Koncem listopadu 1939 byl podplukovníkem Svobodou ustanoven velitelem všech Čechoslováků žijících na západní Ukrajině. Začátkem ledna 1940 odjel do Lvova, kde chtěl pro své muže zajistit nelegální přechod hranic. Již 6. ledna byl ale na nejmenované Lvovské ulici zatčen. Následovalo hotové martyrium, zachycené ve stručných zápisech: „*Dne 22. března v noci byl jsem převezen do Rovného. Dne 9. srpna byl jsem převezen do Kyjeva. Dne 22. září odvezli mě přes Moskvu do Ivanova. V Kyjevě jsem poznal způsoby NKVD. Dne 6. prosince 1940 převezli mě do Suzdalů. V domněnce, že mně obstará NKVD nové působiště, řekl jsem čtyřem lidem vše, co se se mnou dělo. [...] Dne 15. února 1941 byl jsem ustanoven velitelem transportu, kterým jsem byl až do příjezdu do Glasgowa.*“⁷²

Zvěsti z bojišť, proniknuvší skrz zdi lágrů (šeptandou, povoleným tiskem, dopisy, apod.), nadále prohlubovaly duševní krizi internovaných. Čechoslováci věděli o sovětsko-finské válce, mobilizačním rozkazu ve Francii, vytvoření Československého národního výboru, odchodu prvních letců na frontu, německém útoku na Dánsko, Norsko a posléze samotnou Francii. Válečné události a byrokraticko/špionážní přístup sovětských činitelů ale celý proces repatriace bolestivě protahovaly.

První transport 17 letců odplul 17. března 1940 z Oděsy přes Istanbul a Bejrút do Marseille, kam dorazil o měsíc později. Druhý, s 33 letci, vyrazil na cestu 26. června a 27. října 1940 přistál v Liverpoolu. Nejpočetněji zastoupený byl třetí s 59 letci, který odplul

72 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde hlášení štábního kapitána letectva Bohumila Lišky ze dne 7. 8. 1941.

z Oděsy až 22. února 1941 a 12. července téhož roku přistál v Glasgow. Některé z lodních transportů se staly předmětem útoku italského letectva.⁷³

Je pochopitelné, že pobyt v internačním táboře se zdál býti nekonečným, zvláště pokud mezi prvním a posledním transportem byla takřka roční mezera, znamenající, že dotyční přečkali v zajetí předlouhých 18 měsíců. Frustrace zesílily po německé ofenzivě na západ (10. května 1940). O pět dní později vypukla mezi internovanými hladovka, s jediným cílem: urychlit odjezd do Francie. Není třeba dodávat, že porážka země, k níž se upínaly veškeré naděje svobodného světa, měla na zadržované Čechoslováky skličující dopad.

V Sovětském svazu zůstalo dočasně šest letců.⁷⁴ Jeden z nich se v roce 1942 dostal z Murmanska do Anglie.⁷⁵ Zbýlých pět bylo získáno pro zpravodajskou činnost v protektorátu. V březnu 1941 byli zatčeni a odsouzeni k trestu smrti.⁷⁶ Nadále pak na východě působili letci, kteří uletěli z protektorátu, nebo tam dorazili po prohrané španělské občanské válce.

Plukovník letectva Josef Berounský vyplul v září 1941 z Anglie do Sovětského svazu. Jednalo se o velmi dobrodružnou plavbu. Měl pověření vyjednat podmínky pro vznik tamních československých leteckých jednotek. Sovětská paranoia ale podobným snahám vůbec nepřála. Berounský se měl po neúspěchu mise vrátit i se zbývajícími letci.⁷⁷

Skupinu tvořili kapitán Jaroslav Hlaďo, nadporučík Jan Šťastný, podporučík Jiří Mikulecký, rotný Jan Ferák, rotný Bohuslav Zikmund, rotný Josef Návěšník a četař Vratislav Laštovička. Z murmanského přístavu vypluli 28. dubna 1942, ale již o dva dny později byl jejich křižník *HMS Edinburgh* dvakrát atakován německými ponorkami, přičemž ten dru-

73 Poručík František Dittrich odplul ve druhém transportu, který byl po dva dny bombardován italskými letouny. Četař Jelen upřesnil, že k náletu došlo ve Středozemním moři a měl (s přestávkami) trvat celých šest hodin. Tamtéž, zde nedatovaná zpráva četaře Rudolfa Jelena.

74 Benignus Stefan ve svém deníku píše o smrti desátníka Langerera z tzv. kvasilovské skupiny, který zahynul při železničním neštěstí 27. března 1940. Benignus STEFAN, *Osobní deník*. Kopie v držení autora

75 Jednalo se o poručíka letectva Jana Šťastného, který 17. října 1939 opustil v Kvasilově ostatní letce. Bohumil Liška uvedl, že „odešel k Rusům jako přesvědčený komunista, nesouhlasící s odbojem vedeným prezidentem Dr. Edvardem Benešem“. VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde hlášení štábního kapitána letectva Bohumila Lišky ze dne 7. 8. 1941.

76 Byli to letci Vladislav Bobák, Miloslav Hůla, Jaroslav Lonek, Radoslav Selucký a Jan Vycpálek. František KAVAN, *Komando statečných*, Praha 1970. Podle nadporučíka Antonína Lišky měli tyto muži zběhnout od východní skupiny. VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva nadporučíka Antonína Lišky ze dne 22. 3. 1941.

77 Na území sovětského svazu zůstal poručík Imrich Lenc, který se boju v Polsku zúčastnil jako letecký pozorovatel. Lenc nevyužil možnosti repatriace na Západ. Později se zúčastnil tvrdých bojů u Sokolova, Kyjeva, Bílé Cerkve, na Dukle a Slovensku. Do vlasti se vrátil v hodnosti podplukovníka generálního štábu. Z neznámého poručíka Lence se po později stal ministr národní obrany, již pod jménem Bohumír Lomský. J. RAIL – J. VÁŇA (eds.), *Českoslovenští letci*, s. 98.

hý se stal pro plukovníka Berounského osudným. Navzdory nemalému poškození se posádce podařilo plavidlo stabilizovat a zamířit zpět do přístavu. Loď byla znovu napadena a tentokrát potopena 2. května 1942. O přeživší se podělily minolovky, které je dopravily opět do Murmanska.

Za deset dnů se letci nalodili na palubu lehkého křižníku *HMS Trinidad*, který se 15. května 1942 ocitl v zorném poli německého bombardéru. Ferák, Návěsník, Zikmund a Laštovička zahynuli. Pouze Hlaďo, Šťastný a Mikulecký přistáli 19. května ve skotském přístavu Greenock.⁷⁸

Po návratu ze sovětské internace převlád u některých pocit, že nejsou vítanou posilou zahraničního odboje: „*Kladu si otázku, proč nebyli jsme zasazeni někam jinam, když teď naše účast v Polsku je považována za zbytečnou. Přišli jsme přece všichni za společným cílem pomáhat vlasti a byli jsme k dispozici po celou dobu pro účast kdekoliv. Proč dívají se na nás nyní skrz prsty? Mohli jsme přece zůstat doma, tam jsme mohli být též vlastní prospěšní. Proč jsme se tak dlouho potloukali světem a strádali za zděnou ohradou? Takové a podobné myšlenky honí se mi hlavou a uklidňuje mě jen pohled na armádu anglickou.*“⁷⁹

Četař Rudolf Jelen stroze ohlásil: „*Co se vše odehrálo v Rusku, nemohu se zmiňovat, což mě prominete, sdělím po návratu do vlasti. Děkuji jen našemu panu prezidentovi dr. Benešovi, který nás neopustil ani v zajetí, a zásluhou jeho, což mně bylo sděleno úředníkem ruského zahraničního úřadu panem Orlovem, jsme byli propuštěni ze zajetí.*“⁸⁰ Poručík Arnošt Valenta si poznamenal do deníku: „*Rusko zůstalo za námi. Máme šest měsíců zkušeností z pobytu v komunistickém státě a vycházíme odtud s trapnými pocity, snad všichni, bez rozdílu – zklamáni.*“⁸¹

Nemálo mužů si následky sovětského zajetí neslo po celý život. Zničené zdraví jim v několika případech znemožnilo návrat k aktivní letecké službě.⁸² Smutnou tečkou za internací bylo rozhodnutí ministerstva národní obrany, že jim nebude vyplacena finanční náhrada za dobu jejich věznění.⁸³

Ke konci srpna 1940 se v internaci nacházelo přes 600 (zejména) vojenských osob,⁸⁴ nepočítaje v to desítky nešťastníků z řad civilních osob, které byly po ilegálním překro-

78 Jiří RAJLICH, *Na nebi hrdého Albionu. Válečný deník československých letců ve službách královského letectva. 3. část (1942)*, Cheb 2001, s. 241–242, 281–282.

79 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva rotmistra letectva Jaroslava Taudyho ze dne 16. 7. 1941.

80 Tamtéž, zde nedatovaná zpráva četaře Rudolfa Jelena.

81 Z. DAVID, *Vzpomínky na Legion*, s. 63.

82 Například Gablechovi, Sehnalovi, Štěpánkovi a jiným.

83 L. KUDRNA, *Odhodláni bojovat*, s. 183–187.

84 VÚA, ČSL-VB I., sign. Inspektorát čs. letectva 177/CII/1/103; Osobní zprávy čs. letců o cestě a pobytu v Polsku a SSSR, zde zpráva četaře letectva Václava Smrčky ze dne 28. 9. 1941.

čení hranic odeslány do věznic a gulagů. Po vstupu Sovětského svazu do války se právě tyto muži a ženy stali základem československé pozemní jednotky na východní frontě, jejíž praporek vstoupil do historie 8. března 1943 v krvavé řeži u Sokolova.

Post scriptum

Je obdivuhodné, jaké bylo odhodlání letců pokračovat v boji za svoji vlast. Po útrapách, jimiž prošli, vstoupila většina z nich do operační služby ve Francii či na britských ostrovech. Namátkou uvedu osud alespoň některých z nich.

Arnošt Valenta upadl v únoru 1941, jako příslušník proslulé 311. československé bombardovací perutě, do německého zajetí. Stal se jedním z hlavních organizátorů legendárního Velkého útěku.⁸⁵ Patřil mezi 50 spojeneckých letců zavražděných gestapem, k čemuž došlo na základě Hitlerova přímého rozkazu. Valenta byl popraven 31. března 1944. Václav Kilián, příslušník téže perutě, upadl do zajetí již v září 1940. Navzdory odsouzení k trestu smrti za pozvednutí zbraně proti Říši se dožil osvobození.⁸⁶ Josef Koukal, příslušník 310. československé stíhací perutě, byl v bitvě o Británii sestřelen s vážnými popáleninami. Oldřich Kestler zahynul 7. dubna 1941 jako příslušník 605. britské stíhací perutě. Benignus Stefan padl 8. března 1943 nad Francií, jako příslušník 313. československé stíhací perutě. Rudolf Jelen zahynul 10. ledna 1945 v řadách 311. perutě. Antonín Liška, příslušník 312. československé stíhací perutě, utrpěl při bojovém letu 29. června 1942 těžká zranění. Po válce napsal famózní román z prostředí válečných letců *Jak se plaší smrt*.⁸⁷ Osobnosti Ludvíka Svobody sice bylo věnováno nemálo studií, přesto bych rád odkázal alespoň na některé z jeho prací.⁸⁸

Mottem 312. peruti se stala slova *Non multi sed multa* (Ne mnozí, ale mnoho). Domnívám se, že vzletné latinské rčení se dá vztáhnout i na protagonisty našeho příběhu.

85 Ladislav KUDRNA, *Českoslovenští letci v německém zajetí 1940–1945*, Praha 2005, s. 269–285.

86 L. KUDRNA, *Českoslovenští letci v německém zajetí 1940–1945*, s. 34–47.

87 Antonín LIŠKA, *Jak se plaší smrt*, Praha 1983.

88 Ludvík SVOBODA, *Cestami života I*, Praha 1971; TÝŽ, *Cestami života II*, Praha 1992; TÝŽ, *Deník z doby válečné*, Praha 2008.

Zusammenfassung

Tschechoslowakische Flieger in der sowjetischen Internierung während des Zweiten Weltkriegs

Nach der Okkupation der böhmischen Länder flüchteten 700 tschechoslowakischer Flieger ins benachbarte Polen. Es handelte sich um keine geringfügigen Elitekämpfer. Im Bezug darauf, dass die zuständigen polnischen Behörden zuerst an unseren Soldaten kein Interesse hatten (man führte immer noch diplomatische Verhandlungen mit dem nationalsozialistischen Deutschland), wurden die meisten von ihnen nach Frankreich verlegt. Hundert neunzig Mitglieder vom Flugpersonal blieben jedoch in Polen. Während der Kriegsoperationen wurden 115 davon von der Roten Armee gefangen genommen. In der Sowjetunion durchliefen sie einige Internierungslager, in denen miserable Lebensbedingungen herrschten. Das Offizierskorps kämpfte um die Entlassung der Männer und die Genehmigung in den Westen zu gehen. Lange Internierungszeit, Untätigkeit sowie schlechte Nachrichten von den europäischen Schlachtfeldern bedeuteten eine große Strapaze für den moralischen Zustand der Gefangenen. Sechs Fliegern ist es noch auf dem polnischen Gebiet gelungen, aus der Gefangenschaft zu flüchten und nach Frankreich zu

gelangen. Aus der östlichen Gefangenschaft gelang die Flucht wahrscheinlich nur einem einzigen Flieger und zwei Infanteristen. Zum Glück schaffte es die Leitung der ausländischen Aktion, die sukzessive Repatriierung der Flieger nach Frankreich und später nach England zu erreichen. Der erste Transport fuhr am 17. März 1940 ab, der zweite am 26. Juni 1940 und der dritte, am meisten belegte, erst am 22. Februar 1941. Die letzte Gruppe Flieger kam auf den britischen Inseln am 19. Mai 1942 an. Gegenüber den zehntausenden polnischen Gefangenen waren die tschechoslowakischen Häftlinge knapp ein tausend. Stalin erhob zu dieser Zeit keine Gebietsansprüche gegen die damalige Tschechoslowakei und mit einer entgegenkommenden Geste konnte er sich für die Zukunft politische Punkte bei der von Beneš organisierten ausländischen Aktion sichern. Obwohl die Sowjetunion mit dem nationalsozialistischen Deutschland vertraglich verbunden war, spielte er seine eigene diplomatische Initiative, die auch Geheimkontakte mit dem tschechoslowakischen Widerstand einschloss.