



Cíleným záměrem nacistického okupačního aparátu po 15. březnu 1939 bylo plné začlenění Čech a Moravy do struktur Třetí říše a omezení vazeb na sousední, dosud neokupované území Polska a Slovenska. Tento úkol nové nacistické správy byl však těžko realizovatelný, neboť za dvacet let existence Československé republiky (ale i Rakouska-Uherska) se vytvořily rozsáhlé osobní a hospodářské vazby po obou stranách nové protektorátní hranice.

Od počátku okupace vzrůstala nespokojenost českého obyvatelstva s novou nacistickou mocí, což mnozí, v tradicích prvního odboje z let 1914–1918, řešili odchodem do emigrace. Tento zprvu neorganizovaný a živelný odchod probíhal mimo struktury vznikající národní odbojové vojenské organizace Obrana národa.

Na východní Moravě sousedící jak s Polskem, tak se Slovenskem, se v průběhu jara 1939 konstituovaly dvě krajské organizace Obrany národa. Na severu to byla organizace ostravská, v čele s Edmundem Klimkem, a na jihu uherskohradištská, vedená Vladimírem Štěrbou. Již od konce jara 1939 bylo zřejmé, že dalším cílem nacistické agrese bude Polsko. V tom byla spatřována i naděje pro český odboj, neboť s vypuknutím válečného konfliktu mělo dojít k porážce nacistického Německa a obnovení Československa. Tyto úvahy byly i důvodem, proč proud českých uprchlíků směřoval zprvu na jaře a v létě 1939 do Polska. Obě krajské organizace Obrany národa byly záhy postaveny před úkol podchytit živelnou emigraci a vytvořit únikové trasy do zahraničí tak, aby tento proces probíhal bezpečně a efektivně. Takto vytvořené trasy, dobově označované jako linky, sloužily také k cestám zpět do Protektorátu. Zájem o vybudování těchto tras mělo i ústředí Obrany národa, neboť připravovalo k odchodu stovky osob, zvláště vojenských specialistů, především letců, jež měli působit ve vytvářených zahraničních jednotkách, ale i ohrožených politiků, jakými byli například Ing. Jaromír Nečas, Ladislav Feierabend nebo Bohumil Laušman.

Únikové trasy do Polska

Z hlediska budovaných únikových tras do Polska největší tíže tohoto nového úkolu padala na okresní organizace Obrany národa v Moravské Ostravě, Frýdku, Valašském Meziříčí a Rožnově pod Radhoštěm. Poslední zmíněná organizace v Rožnově pod Radhoštěm působila zprvu samostatně, ale v létě 1939 se stala součástí většího celku se sídlem ve Valašském Meziříčí. Zde organizaci převaděčské sítě připravovali Vilém Facek z Rožnova a Cyril Mach z Hutiska. Trasa přes Horní Bečvu, Solanec, Bílý Kříž na polské území, patřila zpočátku k těm nejbezpečnějším. Již 29. května 1939 ji využila skupina někdejších vojáků, vedená Karlem Mrázkem, stejnou cestou postupovala i skupina uprchlíků, v níž byl František Fajtl, letec, známý z jeho knihy *Sestřelen*. O několik dní dříve, 20. 5. 1939, tímto prostorem přešel nejúspěšnější československý letec v polských službách Josef František. Tato trasa byla používána i po porážce Polska v září 1939, ale ve směru na Slovensko. Existence trasy měla však omezenou

životnost, neboť v únoru 1940 ostravské Gestapo o ní získalo již dostatek informací, a do hostince Bedřicha Zabloudila v Rožnově, kde byla výchozí přepážka, se dostavil konfident vystupující jako člen Obrany národa s platným přístupovým heslem. Krátce nato byly osoby podílející se na převádění do zahraničí pozatýkány.

V Ostravě – Michálkovicích Obrana národa využívala místní důlní trať. Tato průmyslová železnice spojovala jednotlivé doly ostravsko-karvinského revíru a mezi železničními stanicemi Michálkovice a Petřvald překračovala novou hranici mezi Protektorátem a územím, zabraným v říjnu 1938 Poláky. Drážní zaměstnanci byli Češi, pro převádění zcela spolehliví. Podobně jako v Rožnově výchozí přepážkou pro kontakt s převaděči byla ostravská restaurace Blaník, nebo ještě známější restaurace Elektra ve středu města. Na nádraží v Michálkovicích důlní vlak vždy čerpal vodu, a jakmile byl rozeznán systém kontrolní činnosti německé pohraniční stráže u vyjíždějících vlaků do Polska, bylo využito časové prodlevy k průniku uprchlíků do již zkontrolované části vlaku. Blízkost šachty umožňovala uprchlíkům také případný bezpečný úkryt. Jakmile vlak přešel po 1,5 km jízdy hranici, strojvůdce zapískal a uprchlíkům již zbývalo jen z vlaku vyskočit. Za lesem čekalo obvykle smluvené auto, které je odvezlo dál. Touto cestou 23. 7. 1939 uprchli bývalí ministři Rudolf Bechyně, později Jan Šrámek a jeho tajemník František Hála, kteří krátce předtím našli úkryt v ženském klášteře ve Frýdlantu nad Ostravicí. Tato akce byla připravována již v Praze. Zmíněný přechod lidoveckých politiků byl o to složitější, neboť Janu Šrámkovi bylo v době útěku již 69 let.

Stejným způsobem byla využívána i poněkud jižněji ležící železniční trať mezi Kunčicemi a Šumbarkem (dnes součást Havířova), kde byl na tehdejší dobu velký provoz nákladních vagónů (denně kolem 500 železničních vozů v obou směrech) dovážejících uhlí z Poláky zabraného Karvinska. V Kunčicích kontrolovali Němci odjíždějící vagóny z můstku stojícího u kolejí, proto byli uprchlíci usazeni ke stěně směrem k můstku, kam nebylo vidět. U vysokostěnných vozů na uhlí typu Vut mohlo u přilehlé stěny sedět až 20 osob. Ze známých osobností využil této trasy nejdříve v červnu 1939 pplk. Ludvík Svoboda se škpt. Klvaňou. Po příjezdu do kavárny Opera se však oba prokazovali heslem, jež mělo být použito gen. Sergějem Ingresem, což samozřejmě vedlo k jisté počáteční nejistotě převaděčů. Oba přešli hranici v brzdové budce vagónu společně s dalšími uprchlíky. Na akci se podíleli místní členové Obrany národa Vladislav a Otakar Martinkovi, Rudolf Kučera, kunčický přednosta stanice Jan Zrůnek a Václav Frýbort, ale také celní deklaranti Maceška, Cihlář, Nierychla a Biersa. Na druhé straně hranice pomáhal polský přednosta stanice Šumbark Jan Michalik. Tato spolupráce umožňovala také nekontrolovaný převoz písemností.

O několik dní později touto trasou přešel do Polska gen. Sergěj Ingr, představitel ústředí Obrany národa, pozdější ministr národní obrany exilové vlády, ale také poslanec dr. Uhlíř a senátor Vojta Beneš. V tomto prostoru byly do zahraničí převedeny také rodiny příslušníků Moravcovy zpravodajské skupiny, která jako první, již 14. 3. 1939, odletěla do Velké Británie. Prameny uvádí, že touto cestou odešlo do zahraničí kolem 1 800 osob. Záložní trasou byla linka na trati Moravská Ostrava – Bohumín. Oba tyto směry byly používány do 26. 8. 1939, kdy polskou hranici obsadilo německé vojsko. Na tomto směru měla samostatné přechodové trasy do Polska i ilegální KSČ.

Přechody na Slovensko

Po porážce Polska v září 1939 se těžiště převaděčské činnosti přesunulo jižněji, do prostoru

uherskohradištské krajské organizace Obrany národa. V jejím rámci vznikla speciální skupina vedená Stanislavem Janečkou z Vlachovy Lhoty, Jaroslavem Hlubíkem z Hrubé Vrbky a dr. Tomášem Maňákem, soudcem u Uherského Hradiště. Celá organizace přechodů však byla připravována v hloubi protektorátního týlu v Přerově, Brně, Praze, Plzni, nebo Hradci Králové, tak aby prchající měli cestu na hranici připravenou již z těchto míst. Teprve vlastní organizace konkrétního přechodu na Slovensko, byla v režii uherskohradištské krajské organizace, která delegovala další postup na nižší články řízení. Dne 8. srpna 1939 na Holubyho chatě na Javořině se uskutečnila koordinující schůze se zástupci slovenského národního odboje, přičemž byl stanoven přesný koordinační program, čímž se systém převodů v této části protektorátní hranice stal mnohem efektivnější a bezpečnější.

Na slovenské straně byly vytvořeny záchytné body na Myjavě, v Staré Turé, Senici, Novém Městě nad Váhom, Zlatovcích a Trenčíně. Nejsevernější trasou uherskohradištské krajské organizace Obrany národa byl přechod v Horní Lidči, kde se v této činnosti angažovali železničáři, především pak Metoděj Fojtek a Pavel Opravil. V poněkud jižněji ležícím Vlárském průsmyku bylo převedeno přibližně 800 osob, opět za pomoci železničářů z místních strojových a vlakových čet. Pozemní trasa vedla před Nedašov a druhá přes Štítnou nad Vlárrou. Této cesty využil například pozdější parašutista Josef Valčík, rodák z blízké Smoliny. Ze zdejších bylnických převaděčů je třeba uvést především Josefa Mišáka a Jana Fojtíka.

Záchytné středisko pro uprchlíky se vytvořilo také v Bojkovicích. Zde byli prchající vybaveni cizími valutami, falešnými doklady. Autodopravci z Bojkovic dováželi uprchlíky téměř až na hranici, nejčastěji do obce Žitková. Zde se na převodech podíleli jedinci v téměř každé obci. Zde je třeba vzpomenout na MUDr. Lumíra Emmera, Františka Hrnčáře, Josefa Jančaříka, Emila Hřiba, železničního zaměstnance Adolfa Klimečka, v Pitíně Marii Dolinovou a Vojtěcha Nakládala, v Březové Aloise Vápeníka a Františka Gabrhela, na Vápenici Bohumila a Antonína Hrnčářovy, v Krhově Viktora Miklíčka, ve Vyškovci Ondřeje Juříčka a Ludvíka Buriána. V prostoru hraničního vrchu Javořina působily dvě převaděčské skupiny Obrany národa ze Strání – Květné. Menší skupinu vedl Josef Janíček a větší Vilém a Jan Götzovi. Zde na Uherskobrodsku se přístupovými přepážkami staly poštovní úřady. Z nich byli uprchlíci převáženi k hranici autodopravci Zdeňkem Möllem z Uherského Brodu a Antonínem Zerzáněm ze Starého Města u Uh. Hradiště. Středisko Obrany národa ve Strání mělo spojení s ústředními centry odboje v Praze a v Brně, odkud byly odsunované osoby posílány vlakem do některé stanice na trase Brno – Trenčianská Teplá. Hlavním přístupovým bodem k únikovým trasám v tomto prostoru bylo Veselí nad Moravou. Odtud byli prchající rozváženi také Miladou Kovalčíkovou do míst při hranici, nejčastěji do Lipova. Zde byli přebíráni zmíněným učitelem Jaromírem Hlubíkem, v Javorníku obdobnou úlohu plnili Jan a Martin Pavlincovi. V jižněji položené Velké nad Veličkou pracovala tzv. „generálská linka“, kterou byly převáděny vojenské osoby, posílané z Brna nebo z Prahy. Velení zemské organizace z Brna využívalo k dopravě na hranice vozidla Karla Paprskáře, ten vysadil uprchlíky ve Velké a sám přešel jako obchodní cestující na slovenskou stranu do Myjavy. Uprchlíci byli převedeni nejčastěji učitelem Františkem Jagošem a Karel Paprskář je na slovenské straně převzal a odvezl buď na polskou, nebo na maďarskou hranici. Po svém zatčení v létě 1940 se Karel Paprskář stal konfidentem brněnského Gestapa. Tímto prostorem, ale nezávisle na Paprskářovi, přecházela dle pramenných podkladů se zprávami pro zahraničí Inka Bernášková.

Častým prostorem útěku do zahraničí byly únikové trasy na Strážnicku. Jedna z nich vedla přes lesy v katastru Radějova, jiná přes osadu Mlýnky, další přes vinohrady Sodoměřice. Navíc zde byla k útěkům využívána železniční trať Veselí nad Moravou – Kúty. Železničáři

zpomalovali jízdu vlaku u Sudoměřic, odkud byl kousek k hranici. K překonání hranice pomáhali stroj mistr Adolf Baška, řidič motorových vozů Jan Zemek a strojvedoucí Eduard Černý. Nejjižnějším bodem moravsko-slovenské hranice byl Lanžhot, kde prostřednictvím železnice uprchl poštovní úředník z Brna, lanžhotský rodák Antonín Bartoš, později velitel výsadkové skupiny Clay. Samozřejmě mnohé únikové trasy zde uvedeny nejsou. Tato činnost byla však v tomto prostoru tak rozsáhlá, že mezi odbojáři se vžilo dobové označení Jihomoravský Čedok. Bezpečnost uprchlíků bylo třeba zajistit i na Slovensku, i když tam byly možnosti Obrany národa již omezené. Přesto bratislavská skupina Obrany národa, vedená bývalým ruským legionářem Josefem Dřímalem, zajišťovala přechod další slovensko-maďarské hranice. Na této hranici byla opět vytvořena centra, v mnoha případech evangelické fary, která umožňovala překonat další překážku. Takovými záchytnými body byly Pustý Fedýmeš, Podunajské Biskupice, Miloslavov, Senec, Zlatovce, Turá Lúka, Slatina.

Do Rakouska

V mnohem menší míře byla brněnskou krajskou organizací Obrany národa využívána úniková trasa ve směru do okupovaného Rakouska mezi obcemi Bratčice a Ledce na Brněnsku. Zde uprchlíci nasedli na autobusovou linku směrem do Vídně a pak pokračovali do dubna 1941 do Jugoslávie. Této trasy využil zřejmě gen. Josef Petřík, který byl později zatčen ve Vídni. Počátkem roku 1940 byly tyto únikové trasy použity i členy narušeného ústředního politického orgánu domácího odboje Politického ústředí (PÚ), např. ministry protektorátní vlády Feierabendem a Nečasem, některé trasy převzala do svých rukou nová tvořící se nástupnická organizace Ústřední vedení odboje domácího (ÚVOD) a v některých případech také Petičního výboru věrni zůstaneme (PVVZ).

Rizika

Přes popisované úspěchy nešlo o činnost, která by byla bez rizika. V hlášení brněnské úřadovny Abwehru za měsíc červen 1940 se uvádí, že jen v části moravsko-slovenské hranice Vsetín–Uherské Hradiště bylo zadrženo 164 osob, další nebezpečí se skrývala na slovensko-maďarské, nebo maďarsko-jugoslávské hranici, případně přímo v Maďarsku, kde v ústřední věznici Tolonczház v Budapešti byly vězněny stovky českých uprchlíků. Například Bedřich Rathouský z Uherského Ostrohu překonal první dvě hranice, ale byl zastřelen maďarskými pohraničníky při pokusu o přechod do Jugoslávie, Josef Ott z Nedakonic byl ve stejných místech zatčen, předán německým orgánům a zahynul 7. 1. 1942 v Dachau. Stejný osud potkal Lubomíra Baštáře z Prostějova, chyceného 17. 1. 1940 na slovenské hranici, který zahynul až v závěru války 10. 3. 1945 v koncentračním táboře Dora.

Jiní, kteří měli více štěstí, jako Bohumil Hvižd' z tehdejších Německých Knínic, byl zatčen na slovenské hranici 5. 1. 1940 a v koncentračním táboře byl osvobozen až 30. 4. 1945. Stejně tak, a snad ještě více, byli ohroženi místní převaděči, z nichž mnozí zaplatili za tuto ilegální činnost svými životy nebo dlouholetým vězněním. Uprchlíci se mohli v Maďarsku spolehnout pouze na neoficiální pomoc francouzského konzulátu, který českým uprchlíkům zajišťoval falešné doklady, s nimiž mohli Maďarsko opustit.

Se stále intenzivnějšími zásahy německých bezpečnostních složek proti Obrance národa slábala i

účast Obrany národa na této činnosti, ale přebíraly ji jiné odbojové sítě, především pak ÚVOD. V této době nešlo pouze o útoky za hranice, ale odbojová činnost získávala na kvalitě, šlo již také o převoz zpráv, radiomateriálu, a případně destruktivního materiálu vybudovanými únikovými trasami zpět do Protektorátu. Únikové trasy se tak staly trasami kurýrními. Z důvodu prostoru jen krátký přehled některých kurýrů, jejichž činnost představuje zcela samostatnou kapitolu odboje. Na polském směru to byli Milan Bayer, Rudolf Grochol, František Kaláb, na balkánském směru původně převaděč Jan Zemek, dále např. Vojtěch Vrňata, Jiří Zeman, Jan Karel, ale také pozdější konfident a ještě později odbojový dubler Karel Paprskář.

Průniky agentů

Nejbližší oficiální, ale již exilovou, československou složkou byla v Bělehradě diplomatická část v čele s vyslancem Lípou, od konce roku 1939 také Předsunutá agenturní ústředna (PAU), vedená mjr. Alexandrem Fritscherem. Nelegální vojenskou část představovala skupina, napojená na F. Hiekeho, která za britské materiální pomoci uskutečňovala v zájmovém prostoru diverze proti německé dopravě. Zatímco vnitřní protektorátní prostor byl od počátku doménou Gestapa, v zahraničí byl hlavním protivníkem (i uprchlíků) Abwehr. Nikoliv v tom směru, že by proti uprchlíkům vystupoval, ale snažil se do těchto únikových tras „vložit“ své agenty. Již v létě 1939, tedy v době činnosti Obrany národa, se to podařilo vídeňské úřadovně Abwehru, která pronikla do trasy mezi Bratislavou, Budapeští a Bělehradem agentkou dr. Jaroslavou Papežovou. Ta převzala roli doručovatelky pošty mezi zahraničním a domácím odbojem. Jinému agentovi vídeňského Abwehru se podařilo odhalit činnost rezidenta československé neoficiální vojenské skupiny z Bělehradu v Budapešti na francouzském vyslanectví M. Bondyho. Tyto nacistické aktivity vedly k zatýkání většího množství osob, které nakonec vedly až k pražskému primátorovi dr. Otakarovi Klapkovi, pozdějšímu korunnímu svědkovi proti gen. Eliášovi. Jinou zpravodajskou cestou byly únikové trasy „narušovány“ Sicherheitsdienstem (SD) v osobě nacistického agenta J. Diviše. Také na někdejších polských únikových trasách se dařilo agentovi SD Oskarovi Glazowskemu. Ten se vydával za zpravodaje Varšavského kurýru a důvěru si získal tím, že pro uprchlíky v Praze a v Brně zajišťoval britské libry. Přitom nenápadně asistoval při zatýkání uprchlíků v Brně, ale také si získal důvěru správce pražského hotelu Zlatá husa, kde se tiskl významný ilegální časopis V boj! Touto cestou se podařilo nacistickým bezpečnostním složkám získat přehled o činnosti nejen první, ale i druhé redakční skupiny. Jak ukazuje tento příspěvek, dílčí fragment počáteční odbojové činnosti – budování únikových tras – měl mnohvrstevnou strukturu s mnoha netušenými kauzálními, časovými a prostorovými souvislostmi, která ať v kladném, nebo záporném smyslu ovlivnila osudy tisíců československých domácích a zahraničních odbojářů. Většinou se o těchto osudech a osobách již dnes mnoho neví.

Ing. Petr Kopečný □