

Zadržování přepravy válečného materiálu přes Československo do Polska v letech 1919-1920

(Sprawa tranzytu kolejowego materiałów wojennych przez Czechosłowację do Polski w latach 1919-1920)

Mečislav Borák, Slezský ústav Opava (Instytut Śląski Opawa)

In: *Śląsk Cieszyński u zarania polskiej i czechosłowackiej neipodległości 1918-1920*. Pod red. K. Nowaka. Cieszyn, Polskie Towarzystwo Historyczne, Oddział w Cieszynie 1999, s. 86-95.

Otázka zadržování dodávek zbraní, střeliva a dalšího válečného materiálu, jež projížděly v železničních transpotech přes území Československa a které Polsko právě v letech 1919-1920 naléhavě potřebovalo, úzce souvisí též se sporem o Těšínské Slezsko. Stala se proto předmětem zájmu historiků obou zemí. V polské historiografii ji už před válkou připomněl např. Stanisław Kasprzak, nověji např. Alina Szklarska-Lohmannowa nebo Jerzy Wiechowski.¹ Ti označují za původce bojkotu dodávek zbraní "český proletariát" nebo "komunistické organizace v ČSR", příp. uvádějí, že jde o projev Benešovy vstřícnosti vůči sovětskému Rusku. Zároveň zaznamenávají, že Beneš akcí železničářů dovedně využil k nátlaku na Polsko v těšínské otázce. Mnohem větší odezvu našlo toto téma u českých historiků. Pro poválečnou marxistickou historiografii šlo zprvu o příklad internacionálního vystoupení proletariátu na obranu sovětského Ruska proti "polskému imperialismu"². V širším kontextu se touto otázkou podrobně zabývala Věra Olivová, jež vycházela především z dokumentů pražských ministerstev zahraničních věcí, vnitra a národní obrany, a některé dokumenty publikovala. Následoval ji Jaroslav Valenta, který výzkum doplnil zejména o materiály z pražského a varšavského ministerstva zahraničních věcí.³ Náš příspěvek si klade za cíl stručně shrnout uvedenou problematiku s využitím některých méně známých pramenů, např. těch, jež jsou uloženy ve varšavském ústředním vojenském archivu.⁴

Nejprve si připomeneme základní dohody, jež se převozu zbraní týkaly, a také nejvýznamnější akce bojkotu dodávek zbraní v chronologickém pořadí. Už v lednu 1919 zahájil jménem polské vlády diplomatická jednání ohledně povolení průjezdu transportů s válečným materiálem přes ČSR generál Nowotny, vojenský zástupce na polském vyslanectví ve Vídni. První polský transport odjel 18. ledna 1919 přes Nové Zámky a Žilinu do Krakova spolu s vlakem francouzské vojenské mise, jež měla připravovat polskou armádu k intervenci proti sovětskému Rusku.

Další dodávky přerušil československý pokus o násilné obsazení celého Těšínského Slezska, který byl po zákroku Dohody zastaven. Při podpisu dohody o nové demarkační čáře 3. února 1919 se vedoucí francouzské vojenské mise v Budapešti plukovník Vix obrátil na tamní československou vojenskou misi s žádostí o povolení dalších transportů zbraní a munice. Ujistil, že zbraně nebudou použity proti Československu, ale výhradně proti sovětskému Rusku. Československá vláda s návrhem souhlasila a oficiálně zaručila nerušenou přepravu transportů přes území republiky. Vzhledem k neklidné situaci na Těšínsku však žádala odklon přepravy přes východní Slovensko. Obě vlády pak 26. března 1919 ve Vídni uzavřely smlouvu o konkrétních podmínkách přepravy. Po souhlasu ministra Beneše z dubna 1919 byl na přání Dohody dokonce zahájen přímý prodej československých zbraní a munice do Polska. Polská vláda se zavázala dodávat Československu jako kompenzaci za válečný materiál petrolej, benzin a dehtový olej. Zprávy o prodeji zbraní do Polska byly z obav před veřejným míněním utajovány, ze stejného důvodu byl volen i průjezd transportů přes méně frekventované trati na východním Slovensku. V srpnu 1919 se však zprávy o prodeji zbraní objevily v tisku a železničáři zadrželi několik polských transportů, v nichž byly nalezeny zbraně.⁵ Pražské ministerstvo národní obrany vyzvalo důvěrným listem redakce větších listů, aby o tomto tématu raději neinformovaly. Vlaky byly záhy propuštěny. V říjnu 1919 československá vláda znovu potvrdila svůj souhlas s průjezdem transportů a povolila denně ještě dva dodatečné vlaky s válečným materiálem pro Polsko.

Dohoda byla bez dalších incidentů dodržována. V lednu 1920 dokonce československá vláda souhlasila i s žádostí, aby transporty do Polska byly propouštěny volně bez jakékoliv kontroly. V březnu 1920 byla ratifikována smlouva o kompenzačních dodávkách polské nafty a petroleje za průjezd válečných transportů.

K zásadnímu zlomu došlo až na jaře roku 1920, ve změněné mezinárodní i vnitropolitické situaci. Na nádraží v Moravské Ostravě-Přívoze byl 2. dubna zadržen vlak z Vídně do Krakova, v jehož 29 uzamčených vagoncích měly být podle nákladních listů součástky strojů, ale byly tam granáty a střelivo. I když se k nákladu přihlásili projíždějící italští vojáci, velitelství vojenské divize v Ostravě ani v Opavě o tom nic nevěděla, takže vlak byl odstaven do Bohumína a posléze vrácen do Rakouska. Je zajímavé, že tehdy se ještě o mezinárodní solidaritě proletariátu nehovořilo, důvodem bojkotu byly podle tisku obavy, že granáty skončí "v rukou polských teroristů na Těšínsku" a že zbraně mohou být použity k tomu, "aby byl vyrván slezský uhelný revír Čechům".⁶

Další vlak s municí a automobily byl zadržen 22. dubna v Břeclavi, i když po intervenci v Praze měl být jeho průjezd povolen. Železničáři hrozili stávkou, ministerstvo železnic se vmlouvalo na "vis maior" a na nedostatek lokomotiv. Podle zprávy Hlavního velitelství polské armády stály počátkem května 1920 transporty s municí a střelným prachem v Bohumíně, Přerově a v Břeclavi, další transport se chystal odjet z Vídně. Byl vydán příkaz k okamžitému převodu 5 milionů korun, jež mělo polské vyslanectví v Praze vyplatit ministerstvu železnic jako zálohu za převoz transportů. Transport s ženíjním materiálem na stavbu pontonových mostů byl zadržen dělníky ve Frýdku 7. května, jeho eskorta byla vyvezena do Cieszyna a ostrahu vlaku museli převzít francouzští vojáci. Byl uvolněn teprve po oficiální nótě ministerstva zahraničí z Varšavy. O zadržování transportů se hovořilo i na československo-polské dorozumívací konferenci v Krakově (konala se od 29. dubna do 1. května 1920), z níž vzešlo jednání obou delegací na nádraží v Bohumíně 14. a 15. května. Tam byla navržena nová dohoda, podle níž mělo Československo umožnit prozatímní průjezd alespoň jednoho transportu za dva až tři dny. I když usnesení konference potvrdil Beneš 26. května, jeho realizace se stále protahovala. Polská armáda naléhavě potřebovala především transport s municí zadržovaný v Břeclavi, což podle zprávy jejího armádního velitelství ze 27. května "może się fatalnie odbić na naszych operacjach na Wschodzie". Téhož dne železničáři v Břeclavi, kteří k tomu účelu ustavili zvláštní výbor železničních zřízenců, zadrželi další čtyři polské transporty. Přes zákroky z ministerstva železnic nebyl až do počátku června propuštěn z Břeclavi ani jeden transport. Ty, které Břeclaví projely, byly opět zadrženy v Přerově, jak se stalo např. u vlaku se střelivem 3. června.⁷

Nová vlna zadržování dodávek zbraní začala 5. července, kdy vstoupili do stávky železniční zřízenci na Košicko-bohumínské dráze. V Bohumíně a v Ostravě vyhlásili bojkot veškeré dopravy do Polska. Akci řídili a organizovali zástupci marxistické levice v sociální demokracii jako podporu sovětskému Rusku, v Bohumíně k tomu přidali i protest proti posledním akcím polských bojůvek na Těšínsku. Mezitím se 10. července ve Spaa zástupci Polska i ČSR zavázali, že se podřídí rozhodnutí velmocí ohledně Těšínska, což znamenalo souhlas s arbitráží. Beneš při jednání s ministrem Grabským přislíbil, že zařídí propouštění polských transportů přes území ČSR. Stávku železničářů se však podařilo potlačit s pomocí vojska až v polovině července, Polsko mezitím v odvetu zastavilo dodávku nafty do ČSR, pohrozilo přerušením hospodářských styků a několikrát intervenovalo u zástupců Dohody. Rostoucí neklid v zemi vedl až k vyhlášení stanného práva na Slovensku a Podkarpatské Rusi. Právě tam šlo snáze zajistit podmínky pro nerušený průjezd polských transportů. Trať přes Marmarošskou Sihot' do

průsmyku Jablonica byla proto ještě ponechána pod rumunskou správou, čímž ČSR mohla splnit své závazky vůči Polsku a zároveň se zbavit odpovědnosti. Trať se však nacházela příliš blízko fronty, takže Poláci se zástupci Dohody požadovali průjezd z Maďarska přes Slovensko po trati na Łupków nebo Orłów a znovu též přes Břeclav a Bohumín. Tady ale železničáři ještě průjezd vlaků bojkotovali, jak o tom svědčí zpráva polského ministerstva vojenských záležitostí ze 23. července o zadržování transportu s municí v Moravské Ostravě. Dohoda uzavřená v Bohumíně a Těšíně 21. července mezi zástupci železničářů a polskými představiteli sice předpokládala obnovení dopravy zboží z ČSR do Polska a naopak, ale transportu zbraní a střeliva se netýkala.⁸

V srpnu železničářská kontrola transportů do Polska pokračovala. I když bylo 9. srpna vydáno vládní prohlášení o neutralitě ČSR v polsko-sovětském konfliktu, úřední předpisy železničních a vojenských orgánů povolovaly průjezd vlaků s válečným materiálem do Polska, pokud byly řádně deklarovány podle ustanovení o přepravě střeliva a třaskavin; sporné případy se měly řešit v součinnosti ministerstva železnic a vlády. Olomoucké ředitelství železnic vydalo několik příkazů k utužení služební kázně železničních zřízenců a za každý pokus politické agitace hrozilo trestním oznámením. Opatření však nebylo účinné, zadržování transportů neustávalo. V Přerově byl 18. srpna sice propuštěn vlak, který přepravoval do Polska kůže, ale např. v Praze byl 20. srpna zadržen vlak s municí, stejně jako 23. srpna v Brně a v Břeclavi. Vzhledem k tomu, že zásilky zbraní a střeliva byly často deklarovány jako zásilky potravin, rozhodli se železniční zřízenci bojkotovat i veškeré zásilky potravin a životních potřeb do Polska. V polovině září bylo zadrženo několik válečných transportů v Přerově, Břeclavi a Bohumíně. Po zasedání ministerské rady 17. září 1920 byl vydán výnos, jenž umožňoval postih za omezování vývozu či průvozu zboží. Unie železničních zřízenců se vzdala vedení bojkotu a marxistická levice vydala 4. října svou poslední výzvu k pomoci sovětskému Rusku. Ve změněné vnitropolitické situaci pak dílčí akce železničářů záhy ustaly.⁹

Úplnou bilanci zadržených transportů do Polska lze sotva sestavit, neboť základní pramen - politické materiály ministerstva železnic, byl údajně v roce 1947 skartován. Z nepřímých relací vojenských, policejních a diplomatických a ze zpráv dobového tisku lze vysledovat několik desítek konkrétně určených transportů, přičemž celkový počet zadržených transportů byl bezesporu mnohem vyšší. K nim je nutno připočítat i transporty, jejichž vypravení se kvůli očekávaným či skutečným průtahům (např. stávka, absolutní zákaz přepravy, nebezpečí prodlení aj.) pozdrželo či vůbec neuskutečnilo. Je zřejmé, že to mohlo vojenskou situaci Polska značně zkomplikovat. Při hledání důvodů, které vedly

československou stranu k takovému postupu, musíme vzít v úvahu několik hledisek, o nichž se aspoň v krátkosti zmíníme.

V první řadě jde o souvislosti mezinárodní politiky. Československo i Polsko měly zcela rozdílné vztahy ke svým nejbližším sousedům. ČSR se obávala sblížení Polska s Maďarskem, zvláště poté, co byla na začátku roku 1920 nabídnuta polské vládě maďarská pomoc v přípravách proti sovětskému Rusku. Již tehdy se hovořilo o společné maďarsko-polské hranici a podpora slovenské iredenty ze strany Polska tuto hrozbu ještě zvětšovala. Podobnou hrozbu jistě cítilo Polsko nad československou podporou ukrajinské iredenty proti Polsku. Zásadním střetem byl poměr vůči sovětskému Rusku. V případě ČSR navazoval na staré slavjanofilské a rusofilské tradice, naopak pro Polsko šlo o tradiční nepřátelství vyplývající z hrozby velkoruského šovinismu, jenž vznikem sovětů nezmizel. Beneš počítal s možnou prohrou Polska ve válečném konfliktu se sovětským Ruskem a nechtěl podílem na intervenci ztratit výhodu spřáteleného státu. V tomto smyslu také sovětská vláda 31. května 1920 protestovala v Praze proti propouštění válečných transportů do Polska. Beneš sice chtěl vycházet co nejlépe s Dohodou, a především s Francií, ale zároveň pokračoval i v jednáních se Sověty. O přízeň Francie soupeřil právě s Polskem a rivalita se promítala i do představ o uspořádání střední Evropy, z jejichž formací jeden soupeř druhého obvykle vylučoval. Tento stav poznamenal i podobu Malé dohody.

V sovětsko-polském konfliktu byly dodávky zbraní a střeliva pro Polsko životně nezbytné. Kromě již zmíněných příkladů lze uvést třeba vyjádření polského ministra zahraničí Stanisława Patka ve Spaa v době, kdy počátkem července 1920 Poláci s těžkými ztrátami ustupovali před bolševiky, jak o tom informoval český tisk: "Kdyby prý bylo dosti munice, nemuseli by se Poláci ničeho obávat. V zájmu Evropy jest, dodal Patek, aby se tedy munice Polsku dostalo."¹⁰ Podobně argumentoval vicepresident polské delegace na mírové konferenci v Paříži Erazm Piltz těsně před arbitrážním rozhodnutím o Těšínsku, tedy v době, kdy se bolševická vojska již blížila k Varšavě: "Polsko bude bojovat za integritu své vlasti do posledního muže... Mám naději, že stát československý přes dočasnou neshodu na Těšínsku povolí provoz materiálu a střeliva."¹¹ V sázce byl osud celého státu, a v tomto zorném úhlu se otázka Těšínska stávala druhořadou. Je ostatně třeba mít na paměti, že nešlo jen o Těšínsko, velmoci chtěly získat souhlas Polska s řešením všech dosud sporných otázek jeho hranic. Týkalo se to např. volného přístupu k moři v Gdaňsku, i tady však Polsko prohrálo. Československo bylo ve Spaa v mnohem výhodnější pozici a dovedlo této příležitosti vhodně využít. Polsko naopak promeškalo svou příležitost již v dubnu 1920, kdy přestalo věřit v plebiscitní vítězství a nedokázalo se rychle rozhodnout

pro arbitráž, ač ji samo navrhlo a Beneš k ní opatřil souhlas vlády i parlamentu. Arbitráž by v té době zcela jistě pro Polsko, hýčkané Dohodou jako obránce Evropy před bolševismem, dopadla mnohem příznivěji, než tomu bylo v době hrozící katastrofy o tři měsíce později.

V úvahu je třeba vzít i vnitropolitickou situaci Československa. Ke klidu rozhodně nepřispívalo lavírování obou zemí s podporou či vzápětí s odmítáním plebiscitu na Těšínsku, kde sílil bratrovražedný boj teroristických bojůvek. Ještě na konci května 1920 se v tisku v souvislosti se zadržením válečného transportu v Břeclavi uvádělo, že Dohoda dodává střelivo Polákům, "kteří pak tohoto střeliva mohou používat proti nám".¹² V této souvislosti je zajímavá zpráva ze 21. července 1920, jež vyznívá zcela opačně. Podle ní právě odjel z Těšína vlak s municí na frontu do Haliče, přičemž se prý jednalo o zásoby z polského Národního domu, původně určené pro polské bojůvky na Těšínsku.¹³ Kromě neklidu na Těšínsku rostlo v zemi i sociální napětí a projevy bolševismu s blížící se sovětskou frontou zjevně sílily. Nebezpečí hrozícího revolučního výbuchu mělo omezit stanné právo, zavedené na východě republiky. V létě 1920 byla již vnitropolitická situace natolik napjatá, že to vládě do jisté míry svazovalo ruce v řešení konfliktu s železničáři ohledně zadržování transportů. Také vládní prohlášení o neintervenci a neutralitě v polsko-sovětském konfliktu bylo touto situací nepochybně aspoň zčásti ovlivněno. Obavy Beneše z levice a z jejího vlivu v parlamentu byly možná přehnané, ale rozhodně ne liché.

Bojkot zbraní pro Polsko se netýkal jen Československa, ale též např. Anglie, Francie, Německa, Belgie, Norska, Itálie, Rakouska, Rumunska, Holandska. První výzva Sovětů s žádostí o pomoc světového proletariátu proti Polsku vyšla již 24. dubna 1920. Rezoluce II. kongresu komunistické internacionály z července 1920 po dělnících všech zemí požadovala, aby "ani jediný vlak, ani jediný voják, ani jediná loď s potravinami nebo zbraněmi nebyla poslána do Polska".¹⁴ A levicovní dělníci tento pokyn brali vážně už dávno před tím, než byl vydán. Už na počátku dubna 1920 zakázaly dělnické rady ve Vídni dodávky zbraní do Polska. Koncem května vyhlásili zákaz dopravy munice do Polska dělníci v Norsku. Deputace dělníků z Anglie v Rusku zaslala počátkem června jiskrovou depeši do Londýna, v níž odmítá polské tažení a protestuje proti podpoře polské vlády Anglií. V téže době byl na Severním nádraží ve Vídni zadržen komunisty transport se střelivem, který měl odjet do Krakova. Italští železničáři dokonce zadrželi v Gorici transporty československých legionářů v domnění, že jedou pomáhat Polákům v intervenci proti sovětskému Rusku. Zabavili jim zbraně a jejich zástupci odjeli do ČSR, aby si úlohu legionářů sami ověřili. Podobně v Hamburku zabránili dělníci v odjezdu do vlasti transportu československých legionářů, o nichž se domnívali,

že jsou to francouzské vojenské oddíly na pomoc Polsku. V červenci odmítli přístavní dělníci v Gdaňsku vyložit munici pro Polsko z holandského parníku Triton, v srpnu byl parník Juno s nákladem munice vyzván, aby zůstal na širém moři. V Berlíně zabavili železničáři zásilku zbraní pro Polsko; teprve na zákrok Francie byly transporty propuštěny a přes Opolí a Bohumín dojely do Polska. V anglickém Manchesteru odmítli tesaři a truhláři pracovat na válečných dodávkách do Polska. V Belgii byl zadržen náklad 800 koní z Francie, i když v Polsku měly údajně sloužit jen k zemědělským účelům.¹⁵ Z Belgie však pochází i jeden z mála tehdejších příkladů podpory Polska: v Antverpách protestovali v srpnu významní obchodníci u vlády proti zákazu průjezdu transportů s válečným materiálem pro Polsko. Následující porada ministerské rady v Bruselu rozhodla průvoz střeliva do Polska povolit a když s tím ministr spravedlnosti Vandervelde nesouhlasil, byl donucen k demisi. Snad stojí za zmínku, že k podpoře Polska se v srpnu 1920 přidal i Vatikán, neboť papež jmenoval patronem protibolševiků a ochráncem před škodami bolševismu a socialismu svatého Josefa.¹⁶

Je jistě zajímavé sledovat, jak se k válce s bolševiky stavěli polští socialisté. Prohlášení Polské socialistické strany PPS z července 1920 k socialistickým a dělnickým organizacím celého světa vysvětlovalo, že se strana svou podporou Polska nezpronevěřila vlasti ani mezinárodní dělnické solidaritě. Naopak to vůdci ruských sovětů "ustoupili imperialistickému militarismu a staré zásady svobody nahradili výzvou k anexi území". PPS požádala mezinárodní dělnické organizace, aby "přestaly překážeti dovozu munice do Polska, které chrání svoji nezávislost".¹⁷ Podobně, i když umírněněji, vystupovala i PPS na Těšínsku. Např. organizaci PPS ve Fryštátě bylo vytýkáno, že sice vyzývala dělnictvo do třídního boje, ale opatrnicky odmítala zaujmout jasné stanovisko k polsko-sovětské válce. Proti místnímu listu PPS Robotnik Śląski stál Głos Robotniczy polských sociálních demokratů PPSD w Czechoslowacji, kteří se v březnu 1920 odtrhli od obvodního výboru PPS v Těšíně. Jejich list vycházel v Ostravě a informoval též o činnosti třinecké levicové frakce, která vystupovala internacionalisticky a kolportovala na 500 výtisků levicového listu Świt z Vídně.¹⁸ Společně s politickým spolkem Naprzód uspořádali členové PPSD 17. května 1920 schůzi v Polském domě v Moravské Ostravě, na níž protestovali proti polské intervenci v sovětském Rusku a žádali solidaritu dělnictva "proti nezodpovědnému počínání polské šlechty a kléru".¹⁹

Ještě rozhodněji vystupovali proti válce se sovětským Ruskem polští komunisté, jejichž sjezd se konal 17.-18. května 1920 v Krakově. Z Moskvy podle zpráv tisku přijel posel bolševického komisaře Marchlewského, aby tu organizoval pomoc sovětskému Rusku. Doporučoval například, aby komunisté

hromadně vstupovali do polské armády a rozkládali tam morálku. Navrhl prý rovněž vyslat komunisty na Těšínsko, aby tam vyvolali česko-polský vojenský konflikt, který by pomohl odlehčit bolševické frontě. Český zástupce marxistické levice slíbil, že doma napnou síly ke znemožnění průvozu střeliva určeného pro Polsko.²⁰

Zcela neznámým faktem byla až donedávna přímá účast jednoho z čelných funkcionářů kominterny Valtra Germanoviče Krivického²¹ na organizaci akcí bojkotu dodávek zbraní do Polska přímo v Bohumíně. Podle jeho vzpomínky se mohlo jednat o velkou stávkou z července 1920. Sám o tom uvedl m.j.:

"Organizoval jsem úspěšnou železničářskou stávkou na české uzlové stanici Oderberg, kde jsem přesvědčil železničáře, aby se rozešli a nepřispívali k vybavení Piłsudského Polska válečnou výzbrojí, vyrobenou v továrně Škoda. - Železničáři!, psal jsem v letáku. Vozíte po své dráze děla, která vraždí vaše ruské bratry, dělníky!"²²

Možná jen ve zdánlivém rozporu s tímto svědectvím je dopis polského generálního konzula Leona Malhomma z Moravské Ostravy z 9. února 1935.²³ Uvádí v něm, že "twierdzenia czeskie o rzekomym sabotażu ze strony komunistów, o wstrzymaniu transportów broni do Polski na skutek presji i terroru komunistycznego są sprzeczne ze stanem faktycznym i są świadomem kłamstwem". Získal prý od důvěryhodných polských železničářů z Bohumína a okolí svědectví, že zadržování transportů se dělo na přímý rozkaz československých vládních představitelů. Na nádraží tenkrát pracovalo hodně Čechů a Šlonzáků, kteří patřili do závodní organizace národně socialistické strany, tedy "**do partji min. Benesza**", jak ve zprávě zdůraznil Malhomme. Dispozice ohledně zadržení transportů přicházely telefonicky z Národního výboru z Moravské Ostravy, případně z Ředitelství železnic v Olomouci.

Domnívám se, že obě relace se vzájemně nevylučují, neboť se zřejmě týkají každá jiného období. O podílu levice na stávce v Bohumíně je dostatek dobových zmínek, stejně jako o výrazně protipolském zaměření části železničních zřízenců. Je také z jiných míst známo, že národní socialisté se někdy skutečně stavěli na podporu sovětského Ruska proti intervenci, jak tomu bylo např. na veřejné schůzi v Opavě 30. května 1920.²⁴

Bylo též popsáno, jak Beneš využíval obtížné situace Polska při diplomatických jednáních, kdy nebyl ani proti nepřiliš čistým zákulisním tahům. V době po tzv. bohumínské konferenci v květnu 1920 potvrdil sice dohodu o alespoň minimálním průvozu transportů, vzápětí však z Paříže do Prahy sdělil, že se rozhodl dělat v této věci "co největší potíže", aby si Poláci uvědomili, že jsou na nás závislí. Neměl tedy nic proti zadržování vlaků ani proti tomu, když se z této

věci po stížnosti Poláků stane "mezinárodní aféra". Dokonce navrhoval: "Bylo by snad možno aranžovat protesty a radikální resoluce v Bohumíně, příp. po celé trati, a mít výmluvu, že nemůžeme nechat vlaky projíždět, jelikož byly násilně zadrženy". To se již zřetelně podobá líčení Malhommových svědků z Bohumína. Otázku zadržování polských transportů Beneš využil k diplomatickému nátlaku i před závěrečným jednáním ve Spa, jak o tom svědčí jeho telegram ze 26. července 1920, v němž se doslova uvádí: "Sdělte panu prezidentovi, že souhlasím rozhodně o nepropouštění munice a že mi šlo jen o to, abych to měl v Praze potvrzeno a zde bych toho mohl použít."²⁵ Podobný pohled na Beneše dává relace vyslance Alfreda Wsockého z Prahy ze 21. července 1920 o rozmluvě Beneše s tajemníkem Leszkiem Malczewskim, nebo jiné jeho hlášení o rozmluvě s Benešem z 9. srpna 1920.²⁶ To navíc nasvědčuje, že Beneš se nevzdal svého argumentu ani v době, kdy o osudu Těšínska již bylo rozhodnuto. Do podivného světla se v této souvislosti dostala i osoba prezidenta Masaryka, který o motivech zadržování polských transportů nepochybně věděl.

Lze ještě dodat, že podobný argument související s průjezdem železniční tratě použila svého času i polská strana, i když v mnohem menším rozsahu. Dohoda ze 26. února 1919 stanovila, že Košicko-bohumínskou trať není možné využívat k přesunům vojsk. V době maďarského bolševického vpádu na Slovensko tak byla československá armáda odkázána jen na vedlejší trať přes Vlárský průsmyk, která však měla nevhodnou kapacitu. Když ji povodně poškodily, muselo se prostřednictvím zástupců Dohody vymoci na polské vládě svolení k převozu vojska v zaplombovaných vagoněch, což platilo až do arbitrážního rozdělení Těšínska. Právě v nejkritičtějších dnech nepřítelů úspěšných bojů československého vojska s Maďary činila těšínská Rada Narodowa všemožné obtíže tranzitu a stále častěji se hovořilo o vyřešení těšínského problému zákrokem polského vojska a povstáním místního obyvatelstva.²⁷ I generál Latinik později litoval, že vláda ve Varšavě této příležitosti nevyužila.²⁸ Jiným zjevem bylo "odvetné" zadržování transportů českých zajatců, kteří se vraceli ze Sibiře. Tak bylo např. v červnu 1920 zadrženo na nádraží v Osvětimi 72 Čechů vracejících se z Ruska, kteří měli být internováni v táboře v Dembu u Krakova. Teprve po hrozbě, že československé úřady zabaví zásilku střeliva dopravovaného přes ČSR, byli propuštěni. Podobně bylo o den později zadrženo v Dědicích 113 československých polních četníků, kteří se vraceli ze Sibiře.²⁹

Zadržování transportů s dodávkami válečného materiálu pro Polsko v letech 1919-1920 mělo tedy své vnitropolitické a především mezinárodně politické příčiny a bylo využíváno i k ovlivnění výsledku sporu o Těšínské Slezsko.

P o z n á m k y

- 1/ S. Kasprzak: Stosunek Czech do Polski (1914-1921), Warszawa 1936; A. Szklarska-Lohmannowa: Polsko-czechoslowackie stosunki dyplomatyczne w latach 1918-1925, Wrocław-Warszawa-Kraków 1967; J. Wiechowski: Spór o Zaolzie 1918-1920 i 1938, Warszawa 1990.
- 2/ Z. Eis: K boji českého a slovenského proletariátu na obranu Sovětského svazu r. 1920. "Historie a vojenství" 1953, č. 3, s. 98-106; M. Hauserová: Boj československého lidu na obranu a za uznání Sovětského Ruska v letech 1917-1922. "Sovětská historie" 1954, č. 1; K. Gajan: Z bojů marxistické levice za uznání Sovětského Ruska. "Sovětská historie" 1954, č. 6; V. Soják: Československá zahraniční politika v letech 1918-1923. In: O československé zahraniční politice 1918-1939. Sborník statí, Praha 1956, s. 27-122; Týž: K vývoji československo-polských vztahů mezi dvěma světovými válka. In: K otázkám dějin Slezska, Ostrava 1956, s. 191-205; Š. Bartošová - J. Bieberle: Boje moravských železničářů v roce 1920. "Časopis Matice moravské" 1956, č. 1-2, s. 85-97; Š. Bartošová a kol.: Boj komunistů Olomouckého kraje na obranu Sovětského svazu v letech 1917-1945. Olomouc 1957; Š. Bartošová - J. Bieberle - Z. Filip: Za obranu SSSR. Z bojů komunistů, demokratů a antifašistů za obranu Sovětského svazu v letech 1917-1945 na střední a severní Moravě. Olomouc-Přerov-Prostějov-Šumperk-Bruntál 1967; J. Příkryl: Z historie československo-sovětských vztahů v Severomoravském kraji. In: Internacionální tradice československo-sovětských vztahů v Severomoravském kraji. Sv. 2 (Dokumenty), Ostrava 1973, s. 7-82, 125-132.
- 3/ V. Olivová: Československo-sovětské vztahy v letech 1918-1922. Praha 1957; J. Valenta: Dějiny Těšínského Slezska v letech 1919-1920 v konspektu "Historia Śląska". In: K otázkám dějin Slezska, Ostrava 1956, s. 145-150; Týž: Česko-polské vztahy v letech 1918-1920 a Těšínské Slezsko, Ostrava 1961.
- 4/ Centralne Archiwum Wojskowe Warszawa (dále jen CAW), zespół zbiorowy "Teki Baczyńskiego", sign. I 476.1.107, s. 13-94. Jde o soubor ověřených opisů dokumentů Ministerstwa Spraw Wojskowych a Ministerstwa Spraw Zagranicznych ve Varšavě, jež se týkají dodávek zbraní do Polska, a o rukopisnou studii Stanisława Baczyńskiego "Czeska polityka zagraniczna w stosunku do Polski (1914-1931)".
- 5/ V. Olivová: op. cit., s. 81-86; CAW, sign. cit., S. Baczyński: op. cit., s. 50. Autor uvádí, že v Bohumíně bylo zadrženo 1000 vagonů, což je značně nadsazeno. Skutečnosti neodpovídá ani tvrzení, že již v té době "Czesi rozpoczęli systematycznie szykanowanie transportów".
- 6/ Moravskoslezský deník, 3. 4. 1920.
- 7/ V. Olivová: op. cit., s. 200-201, 211-212; CAW, sign. cit., s. 13-47.
- 8/ V. Olivová: op. cit., s. 221-228; CAW, sign. cit., s. 76; Ostravský deník, 22. 7. 1920, článek "Doprava z Bohumína do Haliče a zpět opět normální".
- 9/ Š. Bartošová - J. Bieberle: op. cit., s. 93-94; V. Olivová: op. cit., s. 270-273.
- 10/ Ostravský deník, 9. 7. 1920.
- 11/ Ostravský deník, 27. 7. 1920.
- 12/ Moravskoslezský deník, 27. 5. 1920.
- 13/ Ostravský deník, 21. 7. 1920.
- 14/ Š. Bartošová - J. Bieberle: op. cit., s. 86-87.

- 15/ Moravskoslezský deník, 3. 4. 1920, 1. 6. 1920, 4. 6. 1920, 6. 6. 1920, 8. 8. 1920; V. Olivová: op. cit., s. 199; Š. Bartošová - J. Bieberle: op. cit., s. 88; Ostravský deník, 27. 7. 1920, 12. 8. 1920, 21. 8. 1920.
- 16/ Ostravský deník, 11. 8. 1920, 23. 8. 1920; Moravskoslezský deník, 25. 8. 1920.
- 17/ Ostravský deník, 15. 7. 1920.
- 18/ V. Badura: Poznámky a materiály ke zpracování dějin dělnického hnutí na Třinecku do založení KSČ. "Studie o Těšínsku", Sv. 4, Český Těšín 1976, s. 448-455.
- 19/ J. Přikryl: op. cit., s. 27, 128-129.
- 20/ Moravskoslezský deník, 23. 6. 1920.
- 21/ Vlastním jménem Samuil Ginsburg. Narodil se 28. 7. 1899 na západní Ukrajině v Podwołoczyskách. Od roku 1919 pracoval jako agent sovětské vojenské rozvědky v týlu bělogvardějských vojsk. V roce 1920 působil v týlu nepřítele ve Varšavě, Lvově, v německém a českém Slezsku s úkolem organizovat diverze a sabotáže a shromažďovat informace vojensko-politického charakteru. Později absolvoval vysokou školu pro rozvědky a byl vyslán do Německa. Působil též v Rakousku, získal plány italské ponorky a kódy japonských diplomatických šifer. Koncem 30. let řídil sovětskou rozvědku v západní Evropě a včas se mu podařilo vyhnout se stalinským represím. V roce 1937 přešel do služeb francouzské vlády a odhaloval Západu metody a cíle sovětské špionáže. Pobýval v USA, Anglii, odkrýval sovětské agenturní síť. Následovala sovětská pomsta - 10. února 1941 byl hotelovém pokoji ve Washingtonu zavražděn. Zanechal po sobě vzpomínkovou práci "On Stalin's Secret Service", vydanou v USA v roce 1939 a v témže roce přetištěnou v Londýně pod názvem "I was the Stalin's Agent". Úryvky z knihy viz V. G. Krivozercov: Ja byl agentom Stalina. "Voprosy istorii", 1992, č. 1, s. 81-100. Informace čerpány z článku A. V. Starkov: Sud'ba Valtera Krivickogo. "Voprosy istorii", 1991, č. 11, s. 82-93.
- 22/ V. G. Krivozercov: op. cit., s. 83.
- 23/ CAW, sign. cit., s. 95.
- 24/ V. Olivová: op. cit., s. 202.
- 25/ Text dokumentů viz Tamtéž, s. 516-517, 526.
- 26/ Oba dokumenty viz CAW, sign. cit., s. 70-75, 83-89.
- 27/ J. Valenta: op. cit., s. 147; Z. Ježek: Účast dobrovolců v bojích o Slovensko a Těšínsko v letech 1918-1919. Praha 1937, s. 307.
- 28/ F. Latinik: Walki o Śląsk Cieszyński w r. 1919. Cieszyn 1934, s. 8.
- 29/ Moravskoslezský deník, 15. a 16. 6. 1920.

Streszczenie

Zadržování přepravy válečného materiálu přes Československo do Polska v letech 1919-1920.

Mečislav Borák, Slezský ústav Opava.

V letech 1919-1920 došlo na území Československa k několika desítkám případů zadržení železničních transportů s válečným materiálem pro Polsko, jenž se nacházelo v ozbrojených konfliktech se svými sousedy a dodávky zbraní a střeliva nutně potřebovalo. Zatímco první bojkot válečných dodávek z léta 1919 byl záhy zažehnán, od jara roku 1920 bylo zadržování vlaků stále častější a trvalo až do podzimu téhož roku. I když československá vláda potvrdila dohody o umožnění průjezdu transportů do Polska a umožnila též vývoz v Československu vyráběných zbraní a munice, v praxi byla nařízení ministerstva železnic proti organizované kampani železničních zaměstnanců neúčinná. Stávku na Košicko-bohumínské dráze se podařilo potlačit až s pomocí vojska, průjezd vlaků do Polska byl pak veden přes Slovensko a Podkarpatskou Rus. Opoždování dodávek zbraní a střeliva komplikovalo situaci Polska především na frontě s bolševiky, kdy byl v sázce osud celého státu.

Zadržování vlaků s dodávkami válečného materiálu pro Polsko mělo řadu příčin. Souviselo s vnitropolitickým vývojem tehdejší Československé republiky, kde rostoucí sociální napětí hrozilo výbuchem a výrazně posilovalo pozice levice, stejně jako s mezinárodní akcí solidarity na pomoc sovětskému Rusku, jež účinně ovlivňovala celou západní Evropu. Zástupci kominterny se dokonce podíleli na organizování bojkotu dodávek zbraní přímo v Bohumíně. Československo bylo až na konci řetězu této celoevropské blokády, právě přes Bohumín směřovaly vlaky na Krakov a přímo na východní frontu. Je třeba vzít v úvahu též zcela rozdílné vztahy Československa a Polska ke svým nejbližším sousedům a rozdílné priority zahraničně politických zájmů obou zemí. Svůj význam měla i nejistota ohledně osudu Těšínského Slezska a napětí kolem zamýšleného plebiscitu, v němž se dodávky zbraní do Polska mohly jevit jako potenciální hrozba pro Československo. Je však nesporným faktem, že v diplomatických jednáních o řešení těšínského sporu ministr zahraničních věcí Edvard Beneš využíval tranzitu dodávek zbraní do Polska též jako účelového argumentu., jak o tom svědčí řada dochovaných dokumentů.