

## **Transporty do Niska nad Sanem. První deportace evropských Židů**

Mečislav Borák

V parku poblíž sídla Krajského úřadu v Ostravě stojí nenápadný pomník, z něž vystupuje do popředí reliéf sedmiramenného svícnu. Západní část parku byla kdysi městským židovským hřbitovem a pod příkrovem hlíny, trávníku a květin tu dodnes spočívají kosti ostravských Židů. Pomník však připomíná osudy téměř osmi tisíc Židů z města a jeho okolí, jejichž kosti roznesla válka po celém světě, i osudy těch, kteří žádné hroby nemají, protože zmizeli v pecích likvidačních táborů. Jen kousek odtud, v někdejší ostravské Jízdárně, se už v říjnu 1939 na příkaz gestapa shromáždili Židé k vůbec prvnímu transportu v historii holocaustu. Vyjel z Moravské Ostravy na východ porobeného Polska a nechvalně tak zapsal město do povědomí světové veřejnosti. Ostravští Židé měli v Nisku nad Sanem postavit pod dohledem stráží SS koncentrační tábor, k němuž směřovaly další transporty z Ostravy, Vídně a Katovic.

Začátek války dal nacistům nové možnosti k „očistění“ Německé říše od Židů, k jejich vysídlení do oblastí nepovažovaných za součást Říše. Už 21. září 1939 sděloval šéf bezpečnostní policie a bezpečnostní služby Heydrich svým podřízeným, že Vůdce schválil plán na vysídlení Židů z území připojených k Německé říši. Další porady u Heydricha upřesnily, že deportace Židů budou směřovat na východ bývalého Polska, kde měla v oblasti kolem Lublinu vzniknout jakási židovská „rezervace“. Jako první požádal o vysídlení Židů z Horního Slezska župní vedoucí Wagner v Katovicích. Šéf gestapa Müller vydal 6. října 1939 nařízení o odsunutí 70 – 80 tisíc Židů z katovického obvodu na východ, a podle dochovaného záznamu k nim měli být přibráni i Židé z okolí Moravské Ostravy. Na poradě Heydricha s Hitlerem 7. října se rozhodlo ještě o vysídlení vídeňských Židů. Koordinací celé akce byl pověřen Adolf Eichmann, který hned osobně zahájil přípravu transportů z Katovic, Vídně i z Ostravy. Za pouhých deset dnů byl první transport připraven k odjezdu.

Židé si měli koncentrační tábor sami vybudovat a měli si zaplatit i náklady na své věznění. Židovští inženýři z Ostravy pod dohledem nacistů zhotovili plány tábora, židovské firmy dodaly stavební materiál a potraviny, židovské obce předaly gestapu potřebné finanční prostředky. Před veřejností měla tato akce gestapa vypadat jako dobrovolná iniciativa židovských obcí, jež posílají své členy na pracovní „přeškolení“. Ostrahu tábora však

zajišťovala strážní jednotka SS, a vedoucím prvního transportu z Ostravy byl šéf ostravské služebny gestapa komisař Gerhard Wagner.

Židé z okolí Ostravy a Frýdku byli pod hrozbou postihu svoláni na 17. října 1939 do ostravské Jízdárny. Deportace se prozatím týkaly jen mužů, ale budoucí vysídlení židovských žen a dětí se předpokládalo. Němečtí lékaři uznali za schopné transportu i osoby přestálé a nemocné. Při osobní prohlídce budoucích vězňů jim byly zabaveny cenné předměty, zvláště ze zlata a stříbra. Odvezli je pak autobusem na nákladní nádraží v Ostravě-Přívoze, kde již stála vlaková souprava osobních vagonů. Nákladní vagony naložené dřevem a dalším materiálem byly přichystány již předem. Vlak stál na nádraží až do příštího rána, ale nikdo už nesměl vystoupit.

Ve středu 18. října asi v půl deváté ráno vyjel z Ostravy první transportní vlak ve směru Bohumín, Dziedzice, Osvětim, Krakov, Tarnów, Rzeszów a Przeworsk do cílové stanice Nisko nad Sanem. Bylo v něm 901 Židů. Přestože akce byla před veřejností utajována, došlo podle hlášení nacistických úřadů při odjezdu vlaku u ostravského nádraží k protestům židovských žen a místních obyvatel. První transport z Katovic odjel ráno 20. října a mělo v něm být 1029 Židů z okolí Katovic, Chorzowa a Bílska, soustředěných před odjezdem do tělocvičny v blízkosti nádraží. Podle jiných pozdějších hlášení však s transportem odjelo jen 875 Židů. Ostravská židovská obec k vlaku dodala několik vagonů s nákladem dřeva a jiného materiálu. První transport z Vídně vyjel z nádraží Aspangbahnhof 20. října ve 22 hodin a bylo v něm nejméně 912 Židů. Také k tomuto vlaku v Ostravě přidali vagony se dřevem, potravinami a výstrojí.

Za týden vyjely druhé transporty. Vlak z Ostravy odjel 26. října večer a bylo v něm asi 400 Židů, především vězni polského původu dodaní gestapem z Brna, uprchlíci z Rakouska a Německa a Židé z Ostravy, kterým se podařilo vyhnout prvnímu transportu. Jejich vlak byl v Katovicích připojen k místnímu transportu, v němž mělo být asi tisíc Židů z Horního Slezska. Byli mezi nimi i Židé z Těšínského Slezska, které sváželi do Bílska. Tam byli naloženi do uzavřených nákladních vagonů a připojeni k transportnímu vlaku, který dojel do Niska 27. října pozdě večer. Druhý transport z Vídně byl vypraven také 26. října a bylo v něm nejméně 669 osob.

Třetí transport odjel již pouze z Ostravy. V deseti nákladních vagoněch cestovalo 322 vězňů, dodaných především z Prahy. Byli to většinou Židé polského původu, již dlouho pobývajících v policejní vazbě, takže transport měl pro ně být jakýmsi trestem. Vlak vyjel z Ostravy ráno 1. listopadu, ale do Niska nikdy nedorazil. Rozvodněný San totiž strhl

provizorní most, jediný přístup k táboru, proto byl vlak cestou odkloněn do Sosnowce na Horním Slezsku. Vězni byli dáni do péče místní židovské obce a byl pro ně zřízen improvizovaný koncentrační tábor. Měli být dopraveni do Niska hned, jak to situace dovolí, ale už k tomu nedošlo.

Podle hlášení gestapa činil celkový počet Židů deportovaných do Niska nad Sanem asi pět tisíc osob. V táboře v obci Zarzecze u Niska nad Sanem jich ale zůstalo jen asi pět set, tedy zhruba jedna desetina přivezených vězňů. Strážce SS ponechaly na místě jen stavební odborníky, lékaře a řemeslníky důležité pro táborový provoz, většinou z prvního ostravského transportu. Brzy byly postaveny vězeňské baráky, skladiště, hospodářské budovy i velitelství pro táborové strážce. I když byl tábor obehnan plotem s ostnatým drátem a střežili jej příslušníci SS, nebyly zaznamenány případy likvidace vězňů a ukrutnosti, jimiž se nacistické koncentrační tábory vyznačovaly. Jeden z velitelů tábora, který zavedl ostřejší režim a toleroval šikanování vězňů, byl na základě stížnosti táborové samosprávy i se svým mužstvem odvolán. Vězni pracovali na výstavbě tábora, při opravách mostů přes San a při úpravě cest, a zajišťovali chod tábora včetně palivového dříví a pitné vody. Měli možnost poštovního styku s domovem a díky dodávkám z Ostravy netrpěli ani nedostatkem potravy, oblečení nebo zdravotní péče.

Koncem března 1940 rozhodlo velitelství SS a policie v Krakově o zastavení stavby tábora a o jeho zrušení, zbylí vězni se měli vrátit domů. Podle úřední zprávy se po likvidaci tábora vrátilo 13. dubna 1940 zpátky celkem 516 osob, z toho 301 osoba do Ostravy, 18 osob na Těšínsko a v cestě do Vídně pokračovalo 197 osob. Evidence ostravské židovské obce uváděla asi 450 navrátilců z Niska, neboť zachytila i z tábora vyhnané vězně, kteří se vrátili domů na vlastní pěst. Navrácení vězni byli pak nasazováni na nucené práce v okolí Ostravy. Spolu s ostatními ostravskými Židy byli až na výjimky v září 1942 odvezeni do ghetta v Terezíně a skončili v plynových komorách v Osvětimi. Likvidaci uniklo jen asi šedesát osob, většinou ze smíšených manželství. Už počátkem roku 1940 byl rozpuštěn i tábor v Sosnowci, kde byli vězněni účastníci třetího transportu z Ostravy. Asi šedesát vězňů bylo propuštěno k rodinám do Krakova, asi 250 vězňů se dostalo na Slovensko do sběrného tábora ve Vyhne. Některým z nich se ještě podařilo odejít do emigrace, ostatní se stali obětmi deportací do vyhlazovacích táborů nebo zůstali v táboře, který změnil v tábor pracovní. Teror po potlačení Slovenského národního povstání přežili jen nemnozí z nich.

Osudy více než čtyř tisíc vězňů deportovaných do Niska nad Sanem a vyhnaných z tábora byly rovněž tragické. V táboře zůstaly jen tři stovky českých a dvě stovky

vídeňských Židů, většinou z prvního transportu. Všechny ostatní hnaly stráže SS z tábora na sever k Lublinu a k nové východní hranici Říše se Sovětským svazem. Tam byli vězni ponecháni svému osudu. Návrat do tábora či zpátky k domovu byl přísně zakázán, přesto se mnozí pokusili vrátit. Jiní se snažili uchytit v Lublinu a okolních městech a vesnicích, kde však byly velmi těžké životní podmínky. Nejvíce vězňů proto ilegálně přešlo přes řeku Tanew do Sovětského svazu, jak je k tomu stráže SS nutily. Vysílení namáhavou cestou v nehostinné krajině, často oloupení o veškerý majetek, hledali možnost usídlení v Lvově a v jeho okolí. Mnoha z nich se to podařilo, ale od června 1940 byli v několika vlnách spolu s místními obyvateli deportováni na Sibiř. Jiní byli zatčeni hned po přechodu hranice a odsouzeni k několika letům trestních pracovních táborů, nebo byli jako špioni a nepřátelé sovětského režimu uvězněni. Pro většinu z nich, především pro starší a nemocné osoby, znamenal pobyt v gulagu jistou smrt. Jen asi 350 Židů z ostravských transportů vyvázlo díky amnestii z gulagů a přihlásilo se v roce 1942 do československé jednotky v SSSR. Prošli pak krvavými boji na východní frontě a návratu domů se dožilo jen 123 z nich, z toho 90 vojáků se vrátilo do Ostravy. Počty navrátilců v řadách polského vojska byly ještě nižší. Židé z vídeňských transportů podobnou možnost záchrany neměli, takže většinou zahynuli v gulazích, do roku 1957 se jich domů vrátila jen necelá stovka. Ti z účastníků niských transportů, kterým se podařilo deportacím na Sibiř a gulagům vyhnout, byli po dobytí Ukrajiny Němci téměř beze zbytku povražděni, tak jako ti, kteří zůstali v okolí Lublinu.

Historici dodnes diskutují o tom, co vlastně vedlo k zastavení transportů do Niska a jaká byla úloha Niska v historii holocaustu. Už v předvečer odjezdu prvního transportu z Ostravy, 17. října 1939, se konala u Hitlera porada, která zásadně změnila původní plán přesídlovacích akcí. Nešlo o zastavení deportací, pouze o změnu priorit. Při vysídlování Židů a Poláků do Generálního gouvernementu dostaly přednost nové říšské župy, Vartská a Západopruská, kam měli přijíždět etničtí Němci z Balkánu a východní Evropy. Deportace Židů z Říše, protektorátu a Rakouska byly dočasně zastaveny, mělo je nahradit vytváření městských ghett. Transporty do Niska vlastně vůbec neměly vyjet, ale akce se nakonec uskutečnila, aby nedošlo k ohrožení prestiže státní policie. Eichmann, Brunner a další organizátoři prvních deportací Židů tak získali cenné zkušenosti, jež mohli zanedlouho využít při realizaci skutečných likvidačních transportů.

I když na počátku války neměly ještě záměry nacistů vůči Židům genocidní charakter, případ Nisko dokládá, že se již snažili využít metodu „Vernichtung durch Aussiedlung“ (zničení vysídlením). Naprostá většina deportovaných byla vyhnáním zbavena možností další

existence, když byla bez potravy a přístřeší záměrně ponechána napospas v nehostinném, ba nepřátelském prostředí. Obrovské oběti z řad účastníků transportů do Niska tento názor potvrzují.