Leaving for exile – the so-called southern route and the Middle East

Odchod do zahraničí – tzv. jižní cesta a Střední Východ

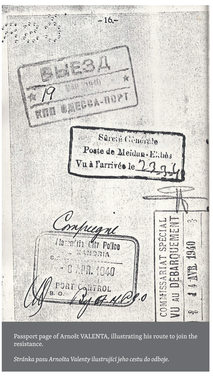
After the attack on Poland, those who were leaving to exile to fight for the freedom of Czechoslovakia were forced to use the so-called southern route. It meant to pass through the Slovak state, former part of Czechoslovakia, and Hungary, representatives of which did not like the escapees and the reasons why they were leaving. When being arrested, they were risking jail and extradition back to the Protectorate, which meant being handed over to the Gestapo and sometimes killed. The first safe country along the route was Yugoslavia. From there, they would continue via Turkey, Libanon and other Middle East countries to France. Prisoners from the Soviet Union, who were interned there after withdrawing from defeated Poland, would be also sent via the Middle East. After the fall of France, those who were in Beirut were transported to Palestine. The first members of the Czechoslovak unit in Palestine were recruited from among these people. The southern route itself was cut off by the German invasion of Yugoslavia and Greece.

Po napadení nezbývalo těm, kteří odcházeli do zahraničí bojovat za svobodu Československa, než odejít tak zvanou jižní cestou. Znamenalo to projít Slovenským státem, někdejší součástí Československa, a Maďarskem, jejichž představitelé nebyli uprchlíkům, ani důvodu, proč odcházejí do zahraničí, nakloněni. Při zadržení jim hrozilo vězení, vydání zpátky do Protektorátu, což znamenalo vydání gestapu a popřípadě smrt. První bezpečnou zemí na této trase byla až Jugoslávie. Z ní pokračovali exulanti přes Turecko, Libanon a další země Středního Východu do Francie. Přes Střední Východ byli odesíláni i vězni Sovětského svazu, kteří tam byli internovaní po ústupu z poraženého Polska. Po pádu Francie byli ti, kteří se nacházeli v Bejrútu, odvezeni do tehdejší Palestiny. Československá jednotka v Palestině začala vznikat právě z těchto osob. Jižní cesta jako taková byla přerušena německým vpádem do Jugoslávie a Řecka.

Stop in Belgrade. / Zastávka v Bělehradu.
From the left on the picture: / *Na fotografii zleva:* Václav BROŽEK (Parachutist instructor in the USSR / VSSR instruktor parašutistů), Vladimír NEDVĚD, Václav ŽIŽMAL (KIA 29th June 1944 / *čer*vna 1944), Ladislav KOCOUŘEK (KIA 17th March / 17. března 1943), Josef OTISK (commander of the Wolfram paratroop unit, awarded the Order of the British Empire / velitel výsadku *Wolfram*, držitel řádu MBE). *Archiv Tomáše Jamborа.*

Beirut, 5th February 1940. At the top Rudolf HUSÁR (radar operator of 68 Night Fighter Squadron) and Josef JUŘÍČEK (fitter, 310 (Czechoslovak) Squadron); standing: Jaroslav LANČÍK (air gunner, 311 (Czechoslovak) Squadron, KIA, July 5th, 1942), Rudolf MAŠEK (air gunner, 311 (Czechoslovak) Squadron, KIA, January 15th, 1943), unknown, Archive of Tomáš Jamborа.

Bejrút, 5. února 1940. Nahoře Rudolf Husár (radarový operátor 68. noční stíhací peruť) a Josef Juříček (dřevěný 310. čs. stíhací peruť), stojící: Jaroslav Lančík (palubní střelec 311. čs. bombardovací peruť, KIA 2. července 1943), Rudolf Mašek (palubní střelec 311. čs. bombardovací peruť, KIA 15. ledna 1942), neznámý. Archiv Tomáše Jamborа.



Passport page of Arnošt VALENTA, illustrating his route to join the resistance.

Stránka pasu Arnošta Valenty ilustrující jeho cestu do odboje.

The members of the Czechoslovak military unit in the Middle East took their first oath already on 28th July 1940. However, in September of the same year, volunteers who enrol in the newly established Czechoslovak squadrons in RAF in Great Britain left it. There were twenty five of them. They sailed on 10th September 1940, i.e. exactly on the day of the first combat mission of 311 (Czechoslovak) Squadron.

První přísahu složili příslušníci československé vojenské jednotky na Středním Východě již 28. července 1940, ale v září jí opustili dobrovolníci, kteří se přihlásili do Velké Británie, do nově vznikajících československých perutí v RAF. Bylo jich dvacet pět a odpluli 10. září 1940, tedy přesně v den první bojové operace 311. čs. bombardovací perutě.

First transport of volunteers, future RAF members. Standing: first from the left Metoděj ŠEBELA (pilot, 311 (Czechoslovak) Squadron, KIA, 18th November 1943), sixth from the left Jan ČEKAL (pilot, 311 (Czechoslovak) Squadron), eight from the left Milan MALÝ (pilot, 312 (Czechoslovak) Squadron), tenth from the left Karel ŠTEPÁNEK (mechanic, later a pilot, 311 (Czechoslovak) Squadron), eleventh from the left Stanislav TOCAUER (pilot, 310 (Czechoslovak) Squadron), sitting: fourth from the left František HAMBÁLEK (mechanic, 311 (Czechoslovak) Squadron)

První transport dobrovolníků, budoucích příslušníků RAF. Stojící: první zleva Metoděj Šebela (pilot 311. čs. bombardovací peruť, KIA 18. listopadu 1943), šestý zleva Jan Čekal (pilot 311. čs. bombardovací peruť), osmý zleva Milan Malý (pilot 312. čs. stíhací peruť), desátý zleva Karel Štěpánek (mechanik, později pilot 313. čs. stíhací peruť), jedenáctý zleva Stanislav Tocauer (pilot 310. čs. stíhací peruť), sedící: čtvrtý zleva František Hambálek (palubní mechanik, 311. čs. bombardovací peruť).

Czechoslovak soldiers, together with Poles, were initially guarding German and Italian POW.

Českoslovenští vojáci spolu s Poláky hlídali zpočátku německé a italské zajatce.

More than two months later the Czechoslovak Infantry Battalion No 11 East was founded. Until March 1941, its soldiers were in training, after which they were transported to a suburb of Alexandria where they were, together with Polish units, guarding German and Italian prisoners of war.

O více než dva měsíce později 28. října 1940 vznikl Československý pěší prapor 11 – Východní. Až do března roku 1941 byli jeho vojáci ve výcviku, pak se přesunuli na předměstí Alexandrie, kde spolu s polskými jednotkami střežili německé a italské zajatce.

In May of the same year, the unit was sent to the front, however, it was mostly performing guard services. It was not until June when it became involved in combat and successfully fought in Syria with the French Foreign Legion. When the fight ended, some of the Czechoslovak legionaries from the French Foreign Legion transferred to the Czechoslovak Infantry Battalion No 11 East. Prior to our soldiers being sent to the besieged Tobruk in October 1941, they were, once again, engaged in a guard service. Once in Tobruk, they fought alongside Poles and Australians until April 1942, when the Czechoslovak Infantry Battalion No 11 East was withdrawn.

V květnu stejného roku byla jednotka poslána na frontu, ale vykonávala spíše strážní službu. Do bojů se zapojila až v červnu, kde v Sýrii vítězně bojovala s Francouzskou cizineckou legií. Po ukončení bojů přešli někteří z československých legionářů z Francouzské cizinecké legie do Československého pěšího praporu 11 – Východního. Než byli v říjnu 1941 naši vojáci odesláni do obleženého Tobruku, vykonávali opět strážní službu. V Tobruku bojovali spolu s Poláky a Australany do dubna 1942, kdy byl Československý pěší prapor 11 – Východní stažen.

Tobruk Harbour, 1941. Zdeněk Hurt collection / *Přístav Tobruk roku 1941. Foto pořízeno čs. vojáky. Sbírka Zdeňka Hurta.*

Christmas Eve dinner menu of the Czechoslovak field kitchen in Tobruk, 24th December 1941 / *Štědrovečerní jídelní lístek československé polní kuchyně v Tobruku, 24. prosince 1941*

A month later, it was dissolved and reorganized into the Czechoslovak 200 Light Anti-aircraft Regiment, which was protecting the ports and crude oil refinery in Palestine and Lebanon. On 24th June 1942, the Czechoslovak Military Mission published an appeal to join the Czechoslovak Air Force units in Great Britain. Upon a decision of the test committee, 171 of volunteers sailed in October of that year. This group arrived to Great Britain on 1st January, 1943. After training, most of its members were sent in various positions to Czechoslovak squadrons. Those who stayed with the Czechoslovak 200 Light Anti-aircraft Regiment returned to Tobruk on New Year's Eve of 1942. At the end, the Czechoslovak 200 Light Anti-aircraft Regiment was dissolved on 12th June, 1943 and most of its members sailed to Great Britain, where they became members of various Czechoslovak ground forces.

Nevertheless, the stated routes were not the only routes Czechoslovak citizens were using in order to join the exile army. Some of them were mobilized, while others were employed abroad even prior to the beginning of World War II, not only in France and Great Britain, but also in some very exotic countries. One of the companies that was intentionally sending its employees to join the resistance was Bata. Jewish escapees were joining the military units as well. Yet other members of the (Czechoslovak) squadrons RAF were recruited from the Czechoslovak ground forces in Great Britain. Former members of the international brigades in Spain as well as escapees from the so-called Governmental Army also served in RAF. The Governmental Army was an army that the Nazis permitted to be established in the Protectorate of Bohemia and Moravia. However, the Nazis did not trust its members and they move them to Italy, where they used them for labour and from where some of them would escape to join the resistance.

O měsíc později byl zrušen a reorganizován na 200. čs. lehký protiletadlový pluk, který chránil přístavy, respektive ropnou rafinerii v Palestině a Libanonu. Dne 24. června 1942 uveřejnila československá vojenská mise výzvu ke vstupu do československého letectva ve Velké Británii. Po verdiktu zkušební komise odplulo v polovině října toho roku 171 dobrovolníků. Do Velké Británie připlula tato skupina 1. ledna 1943. Většina jeho příslušníků byla v různých odbornostech po absolvovaném výcviku odeslána k československým perutím. Ti, kteří zůstali vojáky 200. čs. lehkého protiletadlového pluku, se na Silvestra 1942 do Tobruku vrátili a byli tam až do konce 12. června 1943. Posléze byl 200. čs. lehký protiletadlový pluk byl poté zrušen a většina jeho příslušníků odplula do Velké Británie, kde se stala vojáky tamních československých pozemních jednotek.

Uvedené cesty ale nebyly jediné, kterými se Čechoslováci dostávali do exilové armády. Někteří byli mobilizováni, jiní byli ještě před vypuknutím druhé světové války zaměstnáni v zahraničí, ať už ve Francii, Velké Británii, nebo velmi exotických zemích. Mezi firmy, které vysílaly své zaměstnance cíleně do odboje, byla firma Bata. Do armády se hlásili i židovští uprchlíci. Další příslušníci československých perutí RAF byli získáni od československých pozemních jednotek ve Velké Británii. Rovněž v RAF sloužili bývalí bojovníci mezinárodních brigád ve Španělsku, popřípadě uprchlíci z tzv. Vládního vojska. To byla armáda, kterou nacisté povolili zřídit v Protektorátu Čechy a Morava. Nicméně jejím příslušníkům nedůvěřovali a proto je odsunuli do Itálie na práci, odkud utíkali do odboje.

Milan Malý, defender of Tobruk, later a pilot with 312 (Czechoslovak) Squadron. Archive of Tomáš Jamborа.

Milan Malý, obránce Tobruku, později pilot 312. čs. stíhací perutě. Archiv Tomáše Jamborа.

Czechoslovak pilots on their way to Great Britain were often a subject of interest of journalists. The Gestapo was certainly pleased about it, since it was thus able to identify names of other escapees. The article says: "Aviation heroes. A group of Czechoslovak pilots, now temporarily in the capital, after they gallantly fought overseas, especially in the memorable battle of Tobruk, where they heroically contributed to the defeat of the Nazi air force. In the group we can see air force lieutenants: Ladislav ŠNÍDAL (navigator, RCAF and 311 (Czechoslovak) Squadron), Vladimír VAŇK, Vilém KAUDERS (navigator, 311 (Czechoslovak) Squadron), Bohumír KŘEŽEK (navigator RCAF and 311 (Czechoslovak) Squadron), Eduard WICHTA (navigator, RCAF and 311 (Czechoslovak) Squadron), Miroslav SOBOTA (navigator, 311 (Czechoslovak) Squadron), Konrád ŠMAHEL, Karel ŠTĚPÁN (navigator 311 (Czechoslovak) Squadron), Robert KOBLOVSKÝ (navigator 311 (Czechoslovak) Squadron), Josef HOŘEJŠÍ (pilot, 311 (Czechoslovak) Squadron) a Arnošt ŠVERMA (pilot, 311 (Czechoslovak) Squadron)." Archive of Ludomír Úlehla.

Českoslovenští letci na cestě do Velké Británie bývali častým zájmem novinářů. Jistě k velké potěše gestapu, které si tak mohlo zjistit další jména uprchlíků. V článku se píše: „Hrdinové letectví. Skupina československých letců, v současnosti přechodně v metropoli, poté co v zámoří udatně bojovali, zejména pak v památné bitvě u Tobruku kde hrdinně přispěli k porážce nacistického letectva. Ve skupině vidíme poručíky letectví Ladislava Šnídala (navigátora RCAF a 311. čs. bombardovací peruť), Vladimíra Vaňka, Viléma Kauderse (navigátora 311. čs. bombardovací peruť), Bohumíra Křežka (navigátora RCAF a 311. čs. bombardovací peruť), Eduarda Wichtu (navigátora RCAF a 311. čs. bombardovací peruť), Miroslava Sobotu (navigátora 311. čs. bombardovací peruť RAF), Konráda Šmahela, Karla Štěpána (navigátora 311. čs. bombardovací peruť), Roberta Koblovského (navigátora 311. čs. bombardovací peruť), Josefa Hořejšího (pilota 311. čs. bombardovací peruť) a Arnošta Švermu (pilota 311. čs. bombardovací peruť)." Archiv Ludomíra Úlehly.

75th anniversary of the formation of most Czechoslovak squadrons in RAF

75. výročí založení většiny československých perutí v RAF