



Josef Pišarčík podává Martě Uhlíkové dcerku Evu. Vedle stojí malý Václav Uhlík a v bílém kostýmu Libuše Cloud.

František Uhlík a Tank svobody

Ivo Pejšoch

Pětatvacátý únor 1948 byl studený a sychravý den, nevlídné počasí přimělo Klementa Gottwalda, promlouvajícího k davům z balkonu nad Staroměstským náměstím, aby si od svého soupeřníka Vlado Clementise vypůjčil teplou kožešinovou čepici. Málokdo tušil, že nastálá situace předznamenala dlouhé čtyři desítky let, které pod taktovkou Komunistické strany zemi očekávaly. Mráz z Kremle ostatně spálil i ochotného Clementise, kterého jeho dřívější přítel poslal v rámci Slánského procesu na popraviště. Bývalá oáza demokracie ve střední Evropě se velmi rychle stala těsnou a nebezpečnou pro celé skupiny obyvatelstva, nad nimiž se začal vznášet Damoklův meč nesvobody a politických procesů. Zpočátku bylo možné zemi opustit relativně bez problémů, politické vedení však chtělo zabránit úniku pracovních sil do zahraničí a především zamezit v úniku politickým odpůrcům, od nichž hrozilo vytvoření opozičních center v emigraci. Z toho důvodu postupně vylepšovalo ozbrojenou ostrahu státní hranice a omezovalo možnosti legálního vycestování ze země. Před politickou i ekonomickou emigrací tedy stála

možnost pokusit se proniknout nelegálně stráženým pásmem a přejít potají do západní okupační zóny Německa.

První dva roky po Únoru uprchlíci hojně využívali služeb převaděčů, většinou bývalých pašeráků z let první republiky, dokonale obeznámených s terénem v hustých šumavských hvozdech. K těmto útěkům se váže celá řada legend, o dramatických průchodech oblastí rašelinových močálů, o celonočních pochodech přes zalesněné hory i obětavosti řady převaděčů, převádějících emigranty nezištně z morálního přesvědčení.

Realita však byla prozaičtější, převaděči ve skutečnosti hazardovali především pro finanční zisk a emigranty vedli po nejkratších možných stezkách, prošlapaných jelení zvěří – ti nejlepší dokázali s fyzicky zdatnými uprchlíky „prosprintovat“ lesem do Bavorska za necelou hodinu. Tyto skutečnosti sami uvádějí dosud žijící „Králové Šumavy“, stejně jako do říše bajek odkazují pochody po tajných stezkách rašeliníšti. Jejich struktura se totiž mění po každém dešti a myšlenka na stabilnější pevnou stezičku, která by se v tomto prostředí udržela byt jen několik měsíců, je podle těchto zkušených rutinérů absurdní.

Bezpečnostní a vojenské složky se snažily přírodní hranici s Německem a Rakouskem uzavřít, proto postupně reorganizovaly systém její ostrahy, zvyšovaly počet strážců a zdokonalovaly jejich technické zabezpečení. Klasický útěk „přes kopečky“ se stával stále riskantnějším, někteří převaděči padli v divokých přestřelkách s příslušníky Pohraniční stráže. Dopadené čekaly drakonické tresty komunistických soudů. Zabezpečnou hranici bylo možné překonat již jen s obtížemi.

Státní bezpečnost zároveň nasadila do boje s převaděči agenty provokatéry, kteří umožnili některé z nich dopadnout a usvědčit, stejně jako zájemce o nelegální emigraci.

1. ledna 1949 oficiálně vzniká Pohraniční stráž, prakticky přesně o dva roky později zahajuje tato ozbrojená složka takzvané vojenské střežení státní hranice a přechází na kvalitativně nový obranný systém. Upouští od dosavadního výhradního pochůzkového střežení a buduje systém drátěných zátarasů, zpravidla ve třech řadách na neohroženějších úsecích. Do roku 1957 v některých lokalitách zesilovaly obranyschopnost drátových uzávěr nášlapné a protitankové miny, až do roku 1964 byly ostnaté dráty napá-

jeny životu nebezpečným napětím 220 voltů ze střídavého zdroje. Uvolnění v polovině 60. let vedlo k odpojení napájení a mezi ochrannými dráty již byly vedeny jen nízkonapěťové signální vodiče se stejnosměrným napájením. V sedmdesátých letech dochází k zdokonalování vidových hlásek (strážních věží), na exponovaná místa jsou instalovány bloky reflektorů, takzvané světelné stěny, spouštěné senzory (intenzivní osvit měl uprchlíka vyvést z rovnováhy a zahnat zpět na státní území).

Uprchlíci, toužící po svobodě, nemohli v padesátých letech využít prakticky nejčastější cestu z komunistického gheta, legální cestu za hranice, z níž již nebylo návratu. Proto stovky lidí pokoušely osud a snažily se přejít přes stále lépe střeženou pohraniční linii, kde při tom riskovaly úplně vše. V souvislosti se zlepšováním ochrany státní hranice začali utíkající volit dokonalejší a překvapivější prostředky k přechodu železné opony. Snažili se ji překonat vzduchem – letadly, balony i vírníky, podplavat v oblasti Dyje nebo proniknout po zemi. V tomto případě nejednou riskantním způsobem proráželi zátarasy přímo na hraničních přechodech osobními nebo nákladními automobily, objevily se však tři případy, kdy technicky zdatný emigrant potají sestrojil obrněné vozidlo, které jej mělo uchránit před smrtící palbou pohraničnicků.

Tato oblast je mimořádná, zvláště proto, že se jedná o světový unikát. V desetiletích po druhé světové válce sice vojenská historie zaznamenala celou řadu více či méně úspěšných pokusů o vyrobení obrněnce v nouzových podmínkách, každá z těchto prapodivných kuriozit však vždy sloužila jako bojový prostředek, postavený za účelem podpory vlastních sil. Podobné stroje se objevují zejména v občanských válkách a lokálních konfliktech zemí Afriky a Jižní Ameriky (snad nejkurioznějším byl opancéřovaný vysokozdvizný vozík salvadorských povstalců na počátku 90. let), výjimku představovaly stroje vzniklé za krvavých bojů na Balkáně v polovině minulého desetiletí (mezi těmi pak vynikaly obrovské obrněné automobily chorvatských dobrovolnických jednotek, důmyslně přestavěné z těžkých silničních tahačů – silně opancéřované vozy pojaly na tři desítky bojovníků speciálních sil s plnou výzbrojí). Československé stroje však jsou výjimečné tím, že nebyly určeny k ofenzivním akcím a likvidaci živé síly protivníka, nýbrž měly své tvůrce a osádky v jedné osobě dovézt přes pásma drátěných překážek a minových polí za svobodou na západ od hranic tehdejšího komunistického státu.

Vyvlastňování všech, i drobných živnostníků po únoru 1948 připravilo tisíce lidí o poctivé

a těžko nabytý majetek, na jehož vybudování obětovali řadu let života. Znechucení nad ztrátou živnosti, obavy z perzekucí a zhroucení z prohlubující se nesvobody byly mnoha odvážlivcům impulsem k útěku za státní hranici. Jedním z nich se stal do té doby neznámý automechanik z Plzeňska.

František Uhlík byl majitelem autoopravny ve vesnici Líně u Plzně, po jejím znárodnění jej okolnosti donutily pracovat na svážení dřeva v pohraničním pásmu. Tento bývalý drobný živnostník se však nehodlal se svou situací smířit a začal uvažovat o ilegálním odchodu za hranice i se svou rodinou, ženou Martou a dvěma dětmi. Shodou okolností se roku 1950 s Uhlíkovými setkala paní Libuše Cloud ze Stodu, jejímž snem bylo rovněž uniknout z komunistického Československa do Spojených států.

Libuši Cloud (roz. Hrdonkovou) vedly k emigraci osobní důvody. Krátce po osvobození Plzeňska jednotkami US Army totiž poznala desátníka Leonarda Clouda. Mladí lidé navázali známost a uvažovali o sňatku. Cloud byl sice koncem roku odvelen, ale s milou udržoval vztah a roku 1948 se do Československa vrátil. Svatbu měli 26. listopadu 1949 v plzeňském kostele svatého Bar-

toloměje, ovšem státní orgány začaly klást Cloudově pobytu na našem území překážky. Skončilo mu vízum a oficiální místa mu nabídla pouze žádost o čs. občanství. V případě jejího kladného vyřízení měl muž nastoupit základní vojenskou službu. Proto odcestoval zpět do USA, kam však československé úřady jeho manželku odmítaly pustit.¹⁾

Uhlíkovi se s Cloudovou spřátelili a plánovali útěk společně, jako určitou devizu vnímali její dobrou znalost angličtiny a manželství s občanem USA.

První plán jim nevyšel, za podvečerního šera dojeli vypůjčeným nákladním automobilem k hraničnímu pásmu, které chtěli přejít pěšky, ovšem Uhlík při předběžném průzkumu zjistil, že u hranice se pohybují vojáci, budující do té doby neexistující drátěné zátarasy. Uhlík se však myšlenky na únik nevzdal, uvědomoval si ovšem, že k překonání bariér z pletiva a ostnatého drátu musí použít odolné a motoricky výkonné vozidlo, které by dokázalo zátarasy prorazit.

Štěstí se na něj usmálo během lesních prací, když objevil vrak ohořelého kolopásového transportéru původně rakouské výroby. O tomto vozidle prakticky všechny zdroje uvádějí, že šlo o britský Bren Carrier (známý



Josef Písařík opouští přepravní prostor.

Tank svobody vystavený v USA.



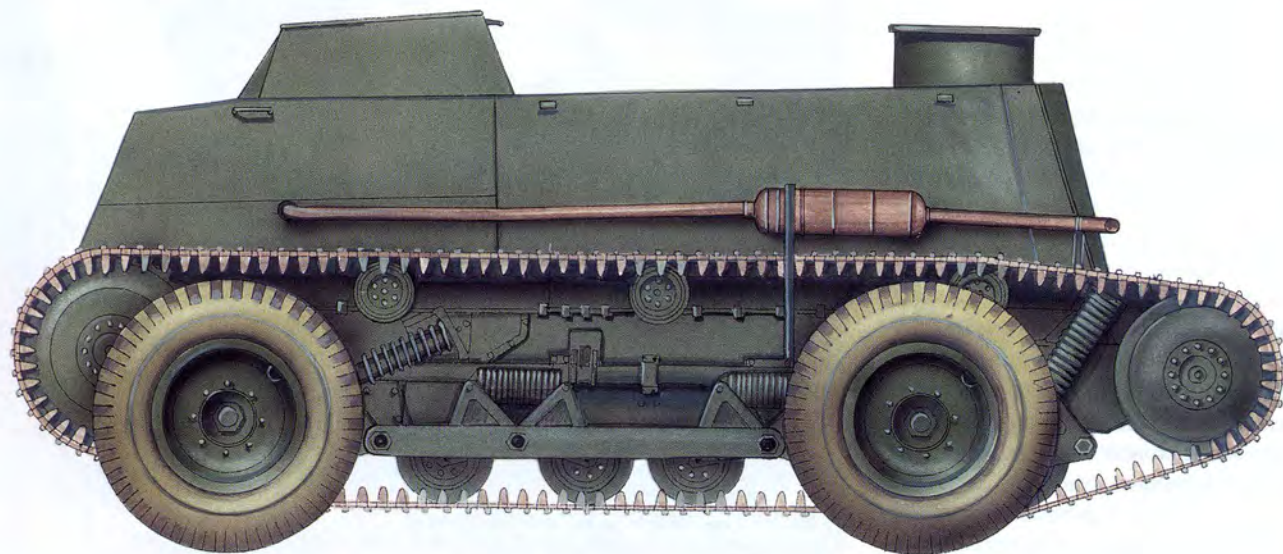
i jako Universal Carrier), ovšem fotografie jasně ukazují, že jde o omyl. Konstrukce podvozku je naprosto charakteristická pro rakouský Saurer RR-7, vyvinutý jako dělostřelecký tahač pro armádu našeho jižního souseda, ovšem produkovaný až pro potřeby Wehrmachtu po anšlusu Rakouska roku 1938 pod názvem SdKfz. 254. Podivuhodné vozidlo mělo vnější kolový a vnitřní pásový podvozek, které bylo možné v krátkém čase podle potřeby zaměnit. V těžkém terénu, na rozmoklém blátě či ve sněhu se vozidlo po-

hybovalo na pásech, slibujících vysokou průchodivost, ovšem za cenu snížené rychlosti a zvýšené spotřeby paliva. Na silnici bylo ovšem vhodnější sklopit čtyři kola automobilového typu, čímž se zvedla světlá výška a pásy se ocitly nad vozovkou. Na kolech se pak stroj pohyboval jako automobil, poměrně vysokou rychlostí, přičemž výrazně nižší spotřeba umožňovala citelné prodloužení akčního rádia. RR 7 byl unikátní jako jediné sériově produkované vozidlo kolopásového typu, jiné konstrukce (například českoslo-

venské kolohousenky KH-50, 60 a 70) zůstaly jen v prototypovém stádiu. Důvod je nasnadě, podvozek sice sliboval skloubení vlastností kolových a pásových vozidel, byl ovšem příliš složitý, náročný na výrobu a provoz, proto se konstruktéři snažili spojit rychlost s průchodivostí levnějším způsobem.

Pozůstatek po německé okupaci Uhlík zapřáhl a odtáhl na dvůr svého domku v Líních. Paní Cloud vzpomíná, jak ji hrdě ukazoval hromadu ohořelého a zrezivělého že-

Stroj nesl na všech plochách tmavě zelený vojenský odstín.



leza a ona nemohla uvěřit, že by je tento zničený šrot měl odvézt za svobodu. Uhlík jako talentovaný technik a zkušený autoopravář však věděl, že časem dokáže transportér uvést do chodu a dokonce vylepšit. Jen podobný těžký vojenský stroj byl totiž schopen překonat terén v lesním porostu hraničního pásma a prorazit uměle vytvořené zábrany. Transportér opravoval bez jakéhokoli utajení na dvorku a na případné dotazy odpovídal, že stroj bude výborný na svážení dřeva z nepřístupných svahů, kam se traktory ani nákladní automobily nemohou dostat. V roce 1951 se k němu přidal pomocník, kterého zasvětil do celého plánu.

Walter Hora pocházel z nedaleké vesničky a Uhlík se s jeho rodinou dobře znal. V době práce na projektu únikového tanku zrovna sloužil v prezenční službě na vojenském letišti v Líních a obrněný transportér chodil pomáhat stavět dokonce v uniformě! Po vynucené zimní přestávce na jaře stavba pokračovala svižným tempem, protože Uhlík dostával práci v blízkém okolí domovské obce. Největším problémem se stalo shánění náhradních dílů, přesto se v létě začal průlomový tank rýsovat a Uhlík s ním zahájil první jízdni zkoušky. Stroj pracoval nečekaně dobře a bývalý automechanik jej začal používat i při svážení dřeva, přičemž v nesnadném terénu testoval, co obrněnec vydrží.

Uhlík s Horou neponechali nic náhodě a na podvozku postavili zcela novou pancéřovou nástavbu vlastní konstrukce. Přední maska částečně vycházela z německého obrněného transportéru SdKfz 254, ovšem kabina a celá

zadní partie s přepravním prostorem byly domácím dílem. Uhlík sehnal odolné ocelové plechy neznámé tloušťky a z nich vyvářil důmyslnou nástavbu se vstupními dvířky v zadní stěně. Po stranách interiéru umístil jednoduché lavice, na nichž uprchlíci seděli během cesty k hranici. Vzadu pro jistotu vytvořil dva výstřelné otvory, pro případ, že by bylo nutné sáhnout po zbraních a palbou zastavit přibližující se pohraničníky. Stropní díl nesl v zadní části komín kruhového průřezu, sloužící zřejmě k větrání vydýchaného interiéru. Současně se stavbou podnikal duchovní otec útěku výpravy do pohraničního pásma, kde mapoval terén a plánoval trasu přejezdu.

V říjnu 1952 se spolu se svojí skupinou pokusil o přejezd hranic. Kromě něj a jeho ženy s dvěma dětmi ji tvořila paní Cloud, Walter Hora a nejmenovaný muž, který se s nimi později pro osobní spor s Uhlíkem rozešel. Vnitřní prostor vozu obložili polštáři, jednak jako prevenci před otřesy, jednak ochranu před kulkami. Jako výzbroj s sebou měli samopal (pravděpodobně ZB vz. 26), který Hora odcizil v kasárnách, kde sloužil. Po setmění vyjeli směrem k hranici, projeli několik vesniček směrem na Klenčí a Výhledy. K hranici se blížili na kolech po silnici. Vozidlo jelo rychle a díky pneumatikám celkem potichu. Pak Uhlík sjel na vedlejší cestu a začal stoupat k horizontu. V tu chvíli začal motor vynechávat, až nakonec zhasl úplně. Důvodem bylo zřejmě velké stoupání v pohraničních kopcích, které stará pohonná jednotka nezvládla s velkým zatížením pan-

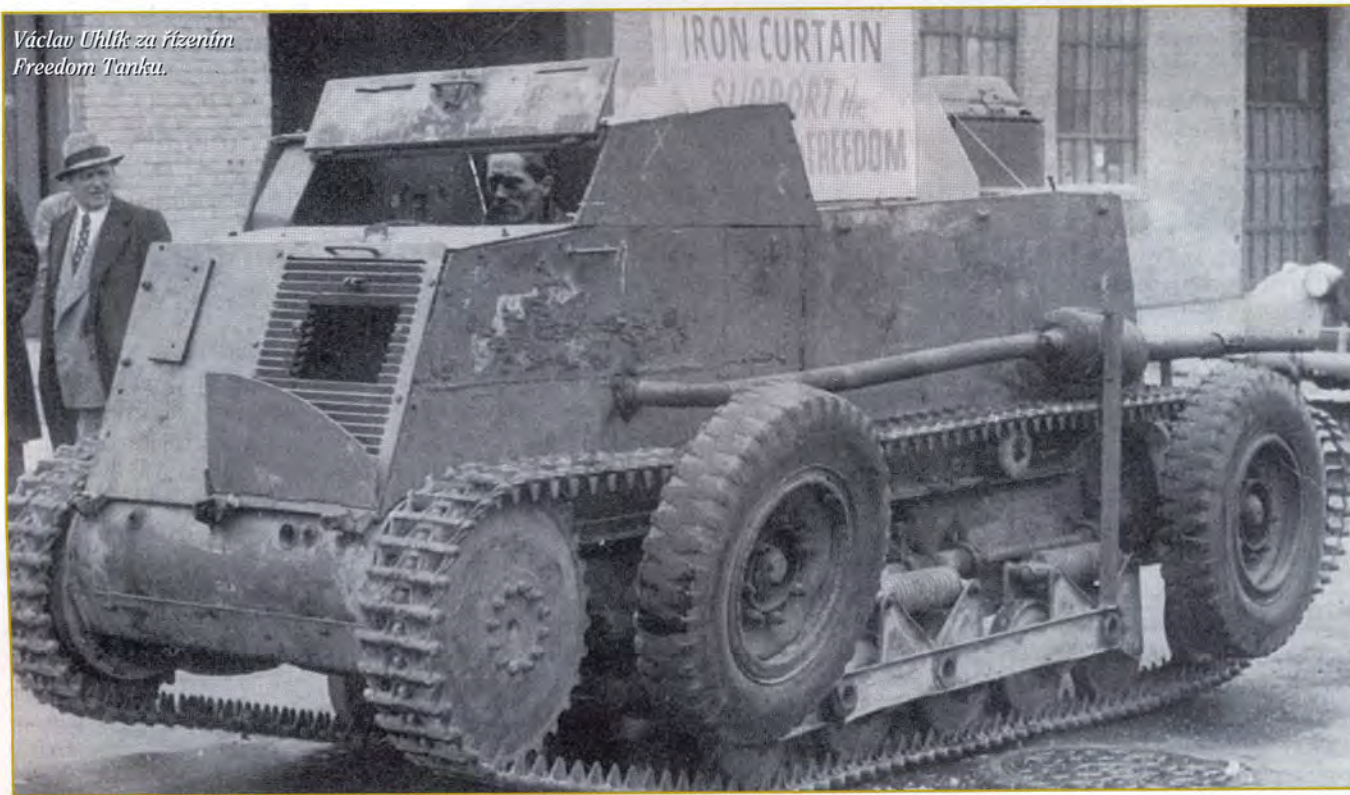
céřového vozidla, plného lidí. Uhlíkovi se naštěstí podařilo neposlušný motor opět uvést do chodu a obrátit stroj na cestu zpět. Nezdařený pokus zůstal utajen, všichni aktéři se ještě v noci dostali v pořádku domů a Hora stačil nepozorovaně vrátit samopal do kasáren.

Nezlomný Uhlík se však nevzdal a usilovně pracoval na vylepšení svého vozidla. Především mu šlo o získání novějšího a výkonnějšího motoru, který do šasi zabudoval na jaře následujícího roku. Typ motoru je bohužel neznámý, zřejmě šlo o pohonnou jednotku z některého tehdejšího těžkého nákladního automobilu. S ním amatérský konstruktér, doprovázený věrným Horou podnikl několik zkušebních jízd, během nichž zkoušeli i přerážení kmenů slabších stromů. Obrněnec fungoval na výtečnou, ovšem neuspěl při ostřelovací zkoušce.

Uhlík na trup vystřelil z revolveru a kulka pronikla ocelovým plátem, kde se ještě několikrát křížem krážem odrazila. Ukázalo se, že zásahu ručních zbraní nemůže vozidlo odolat, proto oba muži zesílili jeho odolnost novými tlustšími pláty. Další vylepšení se týkalo pneumatik, Uhlíkovi se totiž podařilo pod rukou získat bezdušové, které by měly zajistit alespoň určitou funkčnost při prostřelení.

Během úprav se rozšířila skupina usilujících o útek. Vedle Václava a Marty Uhlíkových a jejich dětí Václava a Evy ji nyní tvořili Libuše Cloud, Walter Hora, jeho přítel Václav Krejčřík, se kterým sloužil na vojně a konečně Josef Písařík. Šlo o již staršího muže,

Václav Uhlík za řízení
Freedom Tanku.





Václav Uhlík při předvádění Freedom Tanku v USA.

původně sedláka, který po Únoru strávil několik let v komunistickém kriminálu jako politický vězeň.

Na cestu vyrazili v noci 24. července 1953, Uhlík řídil a Hora s Krejčříkem seděli vzadu u střílny, ozbrojeni odcizenými samopaly a připraveni k boji. Kdyby byli dopadeni na našem území, čekal by je totiž jako vojenské zběhy trest smrti a tak tito dva mladí muži hráli o všechno. Jízdu ztemnělými vesnicemi na kolové části podvozku se transportér, jehož osádka se dusila vedrem a vydýchaným vzduchem, blížil ke státní hranici.

Za svítání 25. září spatřila přibližující se vozidlo pohraniční hlídka vojína Košťálka z 10. roty Poběžovické brigády na silnici Lískován-Nemanice. Vojenskou zelení natřené vozidlo jelo na kolech ze směru Černá řeka a řidič reagoval na výzvu k zastavení. Před velitelem hlídky řidič zpomalil a choval se, jako by chtěl zastavit, pak však zařadil vyšší rychlostní stupeň a vysokou rychlostí odjížděl směrem na Nemanice. Asi 250 metrů od Lískové, v místě nejbližší hranici, spustil Uhlík stroj na pásy, i když měl s mechanismem problémy, a sjel ze silnice do lesního

terénu. Držel transportér pod plným plynem a kolmo narazil do prvního pásma drátěných zátarasů. Ohromná kinetická energie rychle jedoucím obrněncem je okamžitě roztrhala, stejně jako o chvíličku později zátarasy druhé a třetí linie. Uprchlíci byli na vytoužené svobodě! Ve strachu z reakce pohraničnicků však Uhlík najel na silnici a v rychlém tempu mizel do hloubky západoněmeckého území. Pohraničníci jej naposledy spatřili, jak projíždí obcí Hoschl a míří na západ. Obránci hranic se nevzmohli na nic, kromě oznámení události nadřízeným. Byli tak konsternováni, že je ani nenapadlo sundat z ramenou zbraně a vystřelit.²⁾

Následné vyšetřování komisí Pohraniční a vnitřní stráže MNB³⁾ zjistilo mnohé nedostatky – v zátarasech nebyl zapnut proud, vojín Rozsívál nezajišťoval svého velitele Košťálka, hranice nebyla dostatečně ženině zabezpečena a jak jinak, mužstvo nebylo dostatečně bojově a politicky připraveno. Byla doporučena řada zlepšení včetně umístění protitankových ježků a padly i tresty domácího vězení. Velitel 10. roty poručík Dušek dostal 20 dní za špatnou politickou přípravu,

velitel 3. praporu kapitán Huml 20 dní za nedostatečné organizování obrany hranice, náčelník štábu 3. praporu kapitán Svoboda výstrahu za malou ostražitost, velitel 2. praporu nadporučík Ircing 15 dnů za slabou kontrolu dosaženého stupně pohraniční přípravy a morálně politického stavu, konečně náčelník operačního oddělení 9. brigády nadporučík Martínek pět dnů za slabou kontrolu rozkazu velitele PS o hraničním režimu.⁴⁾

Vraťme se však k hrdinům příběhu. Uhlík ujížděl Německem, až se za jeho vozidlo pověsily hlídky německých celníků a příslušníků americké armády. Zastavil svůj výtvar po více než 30 kilometrech jízdy německým územím a požádal o azyl. Největší pozornosti se dostalo paní Cloud, která projevila dobrou znalost angličtiny, a prokázala, že její muž je Američan a bývalý voják. Celou skupinu i s jejich vozem přepravili do města Cham, kde prošli pohovory s příslušníky CIC, kteří prověřovali jejich totožnost a zkoumali okolnosti útěku. Všichni požádali o možnost vystěhování do Spojených států, což se jim splnilo.

V západním světě byl případ oslavován v novinách a Uhlíkův stroj publicisty pokřtěn Freedom Tank. Uhlíkova rodina a ostatní se postupně přemísťovali do USA, paní Cloud se po letech konečně setkala s manželem 18. září na letišti v Sioux City. V nové vlasti byli všichni po nějaký čas středem zájmu novinářů, jejich útek se objevil na stránkách řady novin. Uhlíkova osádka se naposled setkala na slavnostní večeři v New Yorku v prosinci 1953, pak se jejich cesty navždy rozešly. Manželům Uhlíkovým se v Americe narodily další dvě děti, Uhlík pracoval až do své smrti v sedmdesátých letech jako řidič lesní mechanizace u města Fresno v Kalifornii, jeho žena byla naživu ještě počátkem 90. let. Paní Cloud prožila svůj život v Sioux City, narodily se jí tři děti a pracovala u společnosti prodávající kancelářské potřeby. Odvověla v roce 1983 a byla jedinou účastnicí útěku, která o něm podala zprávu po pádu komunistického režimu. Josef Písařík pracoval jako zahradník ve Springfieldu, stát Massachusetts, zemřel v šedesátých letech. Waltr Hora pracoval až do odchodu do důchodu v automobilce Chevrolet, jeho přítel Krejčřík žil určitý čas ve stejném městě, pak se odstěhoval neznámo kam.⁵⁾

Jaký byl osud němeého hrdiny tohoto podivuhodného příběhu? Uhlík svůj Tank svobodou předváděl na výstavách, dokonce i v populárním televizním Ed Sullivan Show. Pak jej věnoval Fordovu muzeu v USA, v jehož depozitáři byla pozoruhodná památka naší nedávné historie uložena desítky let. Později ji získal soukromý sběratel z Michiganu, který ji vlastní dodnes.

Autor děkuje za pomoc při doplnění materiálu Mgr. D. Státníkovi (archiv MV) a P. Tomkovi (ÚDV).

Poznámky:

- 1) Josef Pek, *Kronika šumavských hvozdů*, Vimperk 1998, s. 254–287
- 2) ASU 00474/Ah-98 č.j. PS10880711-08-53, Zpráva
- 3) ASU 0474/Ah-98 kronika Poběžovické brigády
- 4) 3) ASU 0474/Ah-98 doplňující zpráva.
- 5) Josef Pek, *Kronika šumavských hvozdů*, Vimperk 1998, s. 254–287

Seznam pramenů:

Archivy

Archiv ministerstva vnitra - Fondy

ASU-405/AK-99

ASU-00474/AK-98

Soukromý archiv Josefa Dlouhého

Literatura:

Doyle Hillary L., *German tanks of WW II* – London 1988

Mc Kaughan Jeff, *Czech Built Hommade Armored Car to Freedom* – Museum Ordnance – November 1994

Le Rue John, *SdKfz 254* – Hamburg 2001

Pejčoch Ivo, *Pejz O., Obrněná technika 5* – Praha 2004

Pejskar Jožka, *Útěky za železnou oponu* Praha 1992

Pek Josef, *Kronika šumavských hvozdů* – Vimperk 1998

Pulec Martin, *Nástín organizace a činnosti ozbrojených pohraničních složek v letech 1948–1951* – Sborník ÚDV 2004

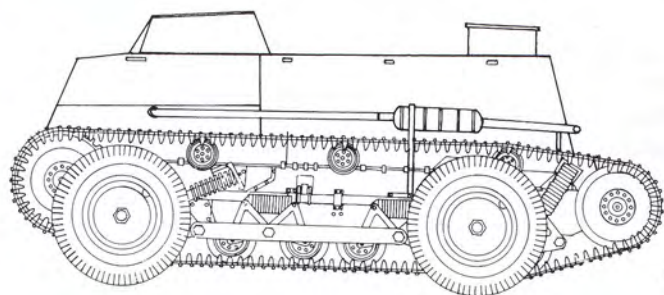
Vavroušek Josef, *Zelení dragouni* – Praha 2002



Dobře viditelné stopy, které zanechal na statní hranici Tank svobody na své cestě do Bavorska.

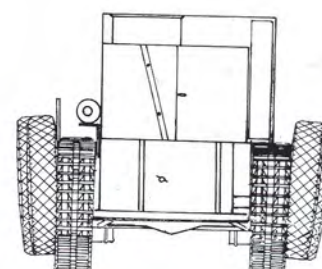
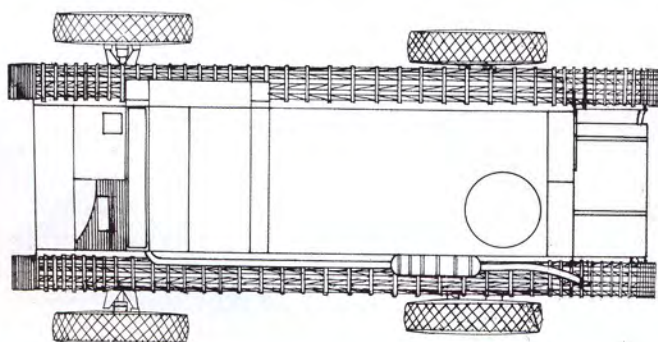
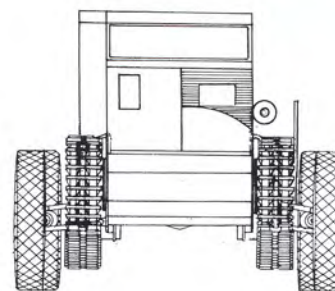


Poslední setkání celé posádky v New Yorku v prosinci 1953. Zleva Václav Krejčřík, Marta Uhlíková s dětmi Evou a Vašíkem, Václav Uhlík, Josef Písařík, Waltr Hora a Libuše Cloud.



Freedom Tank

M 1:50



Výkres Ivo Pejčoch