

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut komunikačních studií a žurnalistiky

Katedra mediálních studií



Bakalářská práce

2020

Adam Smeták

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut komunikačních studií a žurnalistiky

Katedra mediálních studií

Mediální obraz katastrofy lodi Patria v dobovém tisku

Bakalářská práce

Autor práce: **Adam Smeták**

Studijní obor: **Mediální studia**

Vedoucí práce: **doc. PhDr. Barbora Osvaldová**

Rok obhajoby: **2020**

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne ...

Adam Smeták

Bibliografický záznam

SMETÁK, Adam. *Mediální obraz katastrofy lodi Patria v dobovém tisku*. Praha, 2020. 59 stran. Bakalářská práce (Bc). Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut komunikačních studií a žurnalistiky. Katedra mediálních studií. Vedoucí diplomové práce doc. PhDr. Barbora Osvaldová.

Rozsah práce: 65 477 znaků s mezerami

Anotace

Bakalářská práce s názvem „Mediální obraz katastrofy lodi Patria v dobovém tisku“ se věnuje zkoumání mediálních sdělení o daném tématu ve třech vybraných dobových periodikách. V práci jsou sémiotické analýze podrobeny texty publikované v Českém slově a Národní politice v období od listopadu 1940 do května 1945 a texty v Lidových novinách v období od listopadu 1940 do dubna 1945.

Cílem práce je zkonstruovat mediální obraz katastrofy lodi Patria, která se odehrála 25. května 1940 u pobřeží Palestiny, a to v rámci tří vybraných médií, která vycházela na území takzvaného Protektorátu Čechy a Morava. V práci jsou jednotlivá mediální sdělení porovnávána.

Součástí práce je také popis historických události katastrofy parníku Patria, a to včetně očitých svědectví dvou Čechoslováků, kteří byli na palubě lodi v inkriminované době, respektive sledovali její zkázu. Bakalářská práce se dále okrajově věnuje také informování o dané události mimo sledované období, a to pro dokreslení způsobu, jakým se tuzemská veřejnost o katastrofě v průběhu let dozvíдалa.

Annotation

The bachelor's thesis „Media image of the Patria ship disaster in the periodical press“ deals with the examination of media reports on the topic in three selected periodicals. The texts published in České slovo and Národní politika in the period from November 1940 to May 1945 and the texts in Lidové noviny in the period from November 1940 to April 1945 are subjected to semiotic analysis.

The aim of the work is to construct a media image of the catastrophe of the ship Patria, which took place on May 25, 1940 off the coast of Palestine, within three selected media, which was published in the so called Protectorate of Bohemia and Moravia. In this work, individual media messages are compared.

Part of the work is also a description of the historical events of the disaster of the steamer Patria, including eyewitness accounts of two Czechoslovaks who were on board the ship at the time, or watched its destruction. The bachelor's thesis is also marginally devoted to informing about the event outside the period under review, to illustrate the way in which the domestic public has learned about the disaster over the years.

Klíčová slova

Parník Patria, Alija Bet, migrace, mediální obraz, sémiotická analýza

Keywords

Steamer Patria, Alija Bet, migration, media image, semiotic analysis

Title

Media image of the Patria ship disaster in the periodical press

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval paní doc. PhDr. Barboře Osvaldové za rady, podklady a pomoc při tvorbě mé práce.

Úvod	1
Hypotézy	3
TEORETICKÁ ČÁST	4
1 Židovská migrace do Britského mandátu Palestina	4
1.1 Organizace Mosad le-alija Bet	5
1.2 Britská blokáda	6
1.3 Katastrofa lodi Struma	8
2 Katastrofa lodi Patria	10
2.1 Židovská podzemní organizace Hagana	11
2.2 Munya H. Mardor jako přímý účastník odbojové akce na parníku Patria	12
2.2 Deportace pasažérů Atlanticu na Mauricius	15
3 Příběhy československých svědků katastrofy lodi Patria	17
3.1 Jiří Poláček jako pasažér lodi Milos	17
3.2 Anina Korati jako pasažérka lodi Atlantic	20
PRAKTICKÁ ČÁST	24
4 Charakteristika zkoumaných médií	24
4.1 České slovo	24
4.2 Lidové noviny	25
4.3 Národní politika	25
5 Metodologie	27
5.1 Sémiotická analýza	27
6 Analýza dat	28
6.1 Lidové noviny	28
6.2 Národní politika	29
6.3 České slovo	30
6.4 Srovnání výsledků analýzy	30
6.5 Zmínky v ostatních titulech	31
Závěr	33
Summary	36
Použitá literatura	37
Seznam příloh	45
Přílohy	46

Úvod

Dne 25. listopadu 1940 došlo po výbuchu u palestinských břehů k potopení parníku Patria. Naloděno na něm bylo cirká 1 800 židovských migrantů prchajících z nacisty okupované Evropy. Katastrofa si vyžádala 267 obětí na životech a po dalších 17 let nebylo známo, kdo za ni byl odpovědný. Pravda vyšla najevo až v roce 1957 spolu s vydáním autobiografie Muniyi Mardora, člena podzemní židovské organizace Hagana, který hrál v potopení lodi aktivní roli.

Důvodem potopení lodi byla snaha zabránit plánované deportaci židovských migrantů na ostrov Mauricius. Mardor ve své knize popisuje, jak na loď byla umístěna výbušnina, která měla způsobit jen takové škody, aby se deportace oddálila. Krom získání času mohl v potopení lodi hrát roli i fakt, že dle tehdy platné mezinárodní konvence měl Britský mandát Palestina povinnost vpustit na pevninu trosečníky.¹

Emigranti na parníku Patria byli židovští uprchlíci z Evropy, kteří ke břehům Palestiny dopluli na lodích Milos, Pacific a Atlantic.

Následně byli nuceni postupně přejít na palubu Patrie, která je měla odvézt na Mauricius. Nejednalo se o ojedinělý pokus o emigraci do Britského mandátu Palestina. Proběhla jich celá řada a tato ilegální migrace vzešla ve známost pod názvem Alija Bet.

Alija je název pro židovskou migraci do Palestiny, která probíhala v několika vlnách. Alija Bet se vyznačuje tím, že šlo o ilegální pokusy. První alijská migrace proběhla už v letech 1881–1914 jako následek protižidovských pogromů v Rusku. Následovaly další vlny migrace především z východní Evropy či některých arabských zemí. S nástupem nacismu a fašismu poté začala i stále výraznější migrace ze zemí západní Evropy.²

Mezi pasažéry potopeného parníku Patria byli i Židé z takzvaného Protektorátu Čechy a Morava. Tato práce mapuje osudy některých z nich a pomocí analýzy vybraného protektorátního tisku ilustruje, do jaké míry byl tehdejší občan takzvaného Protektorátu

¹ Potopení lodi Patria. *Paměť národa*. [online]. [cit. 16. května 2020]. Dostupné z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/potopeni-lodi-patria-2>

² Modern Zionist Aliyot to Israel. *The Jewish Agency for Israel*. [online]. 13. listopadu 2014 [cit. 16. května 2020]. Dostupné z: <http://archive.jewishagency.org/historical-aliyah/content/28841>

Čechy a Morava o neštěstí informován a jakou váhu mu tehdejší režim přikládal.

Součástí práce je také náhled na informování o tragédii v tuzemských médiích v období po konci druhé světové války. Cílem je ilustrovat rozsah povědomí o katastrofě lodi Patria v souvislosti s proměnami mediální krajiny na našem území.

Hypotézy

V rámci bakalářské práce si stanovuji tři hypotézy, které vyvrátím, nebo potvrdím provedením kvalitativní analýzy třech vybraných dobových periodik:

Hypotéza 1: V rámci dobových podmínek budou informace publikované ve třech zkoumaných dobových periodikách podobné.

Hypotéza 2: Zprávy o katastrofě parníku Patria se budou v jednotlivých zkoumaných listech lišit v rámci jejich rámování.

Hypotéza 3: Uveřejněné informace budou u některých textů z části nebo zcela nepravdivé.

TEORETICKÁ ČÁST

1 Židovská migrace do Britského mandátu Palestina

Po pádu Osmanské říše na začátku 20. století vznikl na části jejího bývalého území Britský mandát Palestina. Dne 2. listopadu 1917 byla přijata Balfourova deklarace, v níž Spojené království vyjadřuje svůj kladný postoj k vytvoření židovské národní domoviny v oblasti historické Palestiny. V návaznosti na tento příslib a na zhoršující se poměry v Evropě rostla prostřednictvím imigrace populace židovské menšiny na tomto území.³

Mezi lety 1919 až 1929 do Britského mandátu Palestina emigrovalo přibližně 352 tisíc Židů.⁴ Narůstající počet židovské populace, a s tím související nárůst jejího politického a ekonomického vlivu, vedl k arabskému odporu, který se v čase stupňoval. Ve dnech 23. a 24. srpna roku 1929 došlo po sporu o náboženské využívání Západní zdi v Jeruzalémě k takzvanému hebronskému masakru. Během něj dav Arabů připravil o život 67 Židů. Krveprolití nezabránilo ani nasazení britské policie či pomoc od Arabů, kteří se do násilností nezapojili.⁵

Dne 30. ledna 1933 se stal německým kancléřem Adolf Hitler. Konsolidoval moc v zemi do svých rukou a začal přijímat zákony namířené proti osobním svobodám židovského obyvatelstva v Německu. Podmínky v Evropě vedly k ještě intenzivnější migraci do Britského mandátu Palestina a zároveň s tím ke stupňování arabského odporu.

V roce 1936 vypuklo arabské povstání v Palestině, které se britské mandátní správě podařilo zastavit až po třech letech. Následovala jednání mezi židovskými, arabskými a britskými předáky, jehož výsledkem mělo být uklidnění situace v zemi. Byla ustanovena Peelova komise, která navrhla rozdělení země na arabský stát, židovský stát a části

³ ZIEDENBERG, Gerald. Blockade: The Story of Jewish Immigration to Palestine 1933-1948. Vyd. 1. AuthorHouse, 2011

⁴ Modern Zionist Aliyot to Israel. *The Jewish Agency for Israel* [online]. 13. listopadu 2014 [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <http://archive.jewishagency.org/historical-aliyah/content/28841>

⁵ The Hebron Massacre of 1929. *Jewish Virtual Library*. [online]. [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <https://www.jewishvirtuallibrary.org/the-hebron-massacre-of-1929>

s britskou nadvládou.⁶

Židovští zástupci v čele s budoucím izraelským premiérem Davidem Ben Gurionem návrh přijali. Arabská strana ale stála neoblomně proti. Nakonec byla ustanovena nová komise, z níž vzešla takzvaná MacDonaldova bílá kniha. Šlo o nařízení, která značně limitovala možnost odkupu půdy Židy od arabského obyvatelstva. Především ale byla zavedena kvóta na židovskou migraci do Britského mandátu Palestina. Ta stanovila, že po dobu pěti let od přijetí nařízení se smí v zemi usídlit nejvýše 75 000 osob židovského původu. Po uplynutí stanovené doby mělo rozhodování o přijímání nových migrantů přejít do rukou arabské většiny. Nařízení bylo přijato 17. května 1939.

Britský ministr Neville Chamberlein tehdy shrnul postoj mandátní správy v jedné větě: „*Pokud se musíme dotknout jedné strany, raději se dotkneme Židů než Arabů.*“ Přijatá nařízení měla za následek snahu přistěhovalce do země dostat ilegální cestou a vedla k sérii útoků na mandátní správu vykonanou židovskými podzemními organizacemi.⁷

1.1 Organizace Mosad le-alija Bet

Po Hitlerově nástupu k moci v roce 1933 probíhala migrace Židů na území Palestiny ve třech fázích. První je ohraničena rokem 1936. Do té doby mohly do země legálně přijíždět desítky tisíc osob. Druhá fáze následovala po arabském povstání, které vedlo k radikálnímu snížení migrace a ustanovení námořní blokády, jež měla zamezit ilegální migraci. Třetí fáze probíhala od konce druhé světové války až do založení samostatného státu Izrael.

Především druhá vlna migrace v daném období je poznamenána tragickými okolnostmi a neúspěšnými pokusy prolomit britskou blokádu. Pro tajnou migraci Židů do Palestiny se používalo kódové označení Alija Bet. Od roku 1939 byla zastřešena organizací

⁶ British Palestine Mandate: Text of the Peel Commission Report. *Jewish Virtual Library*. [online]. [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <https://www.jewishvirtuallibrary.org/text-of-the-peel-commission-report>

⁷ ZIEDENBERG, Gerald. Blockade: The Story of Jewish Immigration to Palestine 1933-1948. Vyd. 1. AuthorHouse, 2011

Mosad le-alija Bet, která byla součástí podzemního uskupení Hagana, jež na území Britského mandátu Palestina podnikalo operace snažící se podnítit vznik samostatného židovského státního útvaru.

Organizace získávala prostředky pro svoji činnost od Amerického židovského spojeného distribučního výboru. Fungovat začala oficiálně od 29. dubna 1939 a vedl ji budoucí první ředitel izraelské zpravodajské služby Liškat ha-kešer Ša'ul Avigur. V prvních letech svých aktivit dokázala skupina přes moře na 50 lodích dostat na území Palestiny cirka 20 tisíc židovských uprchlíků.⁸

Její aktivity byly nakonec kvůli začátku druhé světové války téměř zastaveny. Obnoveny byly po skončení války a probíhaly až do založení státu Izrael. V průběhu let 1945 až 1948 přijelo do Palestiny dalších 64 lodí, které přivezly cirka 70 tisíc židovských imigrantů.⁹

1.2 Britská blokáda

Uprchlíci, kteří připlouvali do Palestiny v období britské blokády, většinou vyplouvali na lodích z přístavů u Černého moře, jakými byly například Constanza a Tulcea v Rumunsku. Do těch se dopravovali na lodích po Dunaji.

V tomto období se musel každý člověk cestující po Evropě prokazovat pasem a vízem do své cílové destinace. Nacistický režim je na počátku války Židům uděloval. Snad s cílem zaplavit Palestinu velkým počtem imigrantů, což by mělo za následek eskalaci napětí na území a další problém pro nepřítele v podobě Velké Británie. Britové ale blokádu kolem Palestiny neuvolnili, naopak ji upevnili a využívali veškerého diplomatického tlaku, aby zabránili vypravování dalších lodí.

Ještě v roce 1939 se několika lodím s ilegálními migranty podařilo proplout až na pobřeží Palestiny. Loď Parita s přibližně 700 polskými Židy prorazila britskou blokádu

⁸ Early Operations of Israeli Intelligence. *The Jewish Agency for Israel*. [online]. 29. srpna 2005 [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <http://archive.jewishagency.org/secret-service/content/25347>

⁹ Lexicon of Zionism. *Israel Ministry for Foreign Affairs*. [online]. 22. září 2003 [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <https://mfa.gov.il/MFA/AboutIsrael/History/Zionism/Pages/Lexicon%20of%20Zionism.aspx>

a 23. srpna 1939 připlula až ke břehu u Tel Avivu. Na místě migranty čekaly davy lidí, mezi něž se zamíchali a od nichž si vzali oblečení na převlečení. Dalším příkladem jsou lodě Gepo II a Katina, které vyrazily z Vídně v zimě roku 1939. Na obou se plavilo cirka 700 židovských migrantů. První jmenovaná loď se potopila ve Středozemním moři. Pasażéři byli ale zachráněni lodí Katina, které se podařilo doplout až k pláži Netanya a vyhnout se britské blokádě.

Zlomovým okamžikem bylo připlutí lodi Sakarya, která plula pod neutrální tureckou vlajkou. Britskými silami byla zastavena a převezena do přístavu v Haifě i se všemi 2 176 uprchlíky na palubě. Řada z nich měla víza vystavená do destinací jako Bolívie, Libérie nebo Čína a asi tisíc pasažérů nemělo víza vůbec. Nikdo z nich nevlastnil přístupová víza do Britského mandátu Palestina. Všichni pasažéři byli nakonec na jeho území vpuštěni a umístěni na dobu nezbytnou pro vyřízení úředních záležitostí do koncentračního tábora Atlit.

Reakcí Britského impéria bylo zavedení přísné kontroly všech lodí směřujících do Palestiny. Přestože šlo o porušení námořního práva, Britové jej omlouvali tvrzením, že mezi řadou uprchlíků se mohou skrývat nacističtí agenti, případně že loď veze nepovolený náklad, jenž by mohl být zneužit k válečným účelům nepřátelskou stranou.

Británie dále prostřednictvím diplomatického tlaku přiměla Jugoslávii, aby pasy Židů plujících na jejich lodích označovala velkým červeným písmenem „J“. Panamská, liberijská a paraguayská vláda byly tlačeny k ukončení registrací lodí, pod jejichž vlajkami často Židé směřovali do Britského mandátu Palestina. Tlak byl vyvíjen i na židovské organizace ve Velké Británii a Spojených státech amerických, aby přestaly migraci do Palestiny finančně podporovat.

Cesta do Palestiny se pro židovské uprchlíky do značné míry uzavřela. Velké lodě byly vraceny do přístavů, z nichž vypluly, a blokádu bylo takřka nemožné prolomit. Židovští uprchlíci v některých případech volili ještě riskantnější variantu a do Palestiny vyráželi na plachetnicích. Přesto se i v tomto období podařilo na půdu Britského mandátu Palestina dostat některým uprchlíkům z velkých lodí.¹⁰ Dva nejznámější případy tohoto

¹⁰ ZIEDENBERG, Gerald. Blockade: The Story of Jewish Immigration to Palestine 1933-1948. Vyd. 1. AuthorHouse, 2011, s. 27 –31

období ale skončily katastrofou.

1.3 Katastrofa lodi Struma

V lednu roku 1941 se Rumunsko zapojilo do druhé světové války jako spojenec nacistického Německa. V těchto podmínkách se zoufalí Židé z bohatých a středních vrstev snažili dostat pryč ze země za jakoukoli cenu. Podařilo se jim smluvit s Aristotlem Pandelisem zapůjčení jeho lodi, která měla vyplout z přístavu ve městě Constanța do Palestiny. Cirka 800 lidí bylo přepraveno vlakem z Bukurešti a nalodilo se na Strumu.

Lod', která do té doby převážela pouze dobytek, čemuž odpovídal její stav, vyplula 12. prosince 1941. O tři dny později byla nucena zastavit v Istanbulu, kde strávila dva měsíce v karanténě. Turecko bylo postaveno do složité situace. Němci zaminovali přístavy a úžiny Dardanel ve snaze zabránit Rusům v přístupu k pomoci přes Černé moře. Rusové na druhou stranu nechtěli, aby Němci získali chrom, surovinu dostupnou pouze v Turecku. Černé moře tak kontrolovali v ponorkách. Britové mezitím stále trvali na blokadě kolem Palestiny.

Dne 16. února 1942 rozhodla britská vláda o vydání přístupových víz do Palestiny pro všechny děti ve věku od 11 do 16 let. Turecko ale odmítlo jejich přípuštění na své území, přes nějž by se do Palestiny dostali po souši. Struma zároveň měla nefunkční lodní motor. Turci určili datum, kdy musí Struma opustit jejich přístav, na 16. února 1942. Do té doby se ale situace nevyřešila, a tak byla loď odtažena 12 mil na otevřené moře a ponechána osudu i se stovkami svých pasažérů.

Ráno dne 24. února 1942 se k lodi Struma přiblížila ruská ponorka. Její posádka následovala Stalinova nařízení namířená i proti neutrálním stranám války. Kvůli zmiňovanému chromu, jakožto klíčové surovině využitelné v ozbrojování, nebylo žádné plavidlo v těchto vodách žádoucí. Rusové tedy na Strumu zaútočili torpédem.

Výbuch zničil oba dva záchranné čluny a v ledové vodě se utopili všichni pasažéři Strumy až na jednoho. Z ledových vod vyvázl jako jediný osmnáctiletý David Stoliar. Po šesti týdnech věznění se nakonec dostal přes Sýrii do Palestiny. Potopení lodi Struma a smrt jejích pasažérů stála za intenzivnějším tlakem židovských podzemních organizací na

britskou mandátní správu.¹¹

¹¹ ZIEDENBERG, Gerald. Blockade: The Story of Jewish Immigration to Palestine 1933-1948. Vyd. 1. AuthorHouse, 2011

2 Katastrofa lodi Patria

Dne 20. srpna 1938 byla ve Vídni založena Ústředna pro židovské vystěhovalectví pod velením jednoho z hlavních organizátorů holocaustu Adolfa Eichmanna, jejímž hlavním úkolem bylo vystěhování Židů z anektovaného Rakouska.¹²

S emigrací Židů asistoval nacistům obchodník z Vídně Berthold Storfer. Tomu se za finanční pomoci Amerického židovského spojeného distribučního výboru podařilo vypravit tři lodě – Milos, Atlantic a Pacific. Na Atlantic se mělo nalodit cirká 1 800 lidí, na Pacific 1 000 a na Milos 700. Následovat měla další loď Rosita, která by uvezla 1 200 emigrantů.

Trojici lodí Storfer sehnal v Řecku. Odtud byly dopraveny do přístavu Tulcea v Rumunsku, kde u ústí Dunaje čekaly na pasažéry, kteří vypluli z Vídně na začátku září roku 1940. Za asistence nacistů bylo Židům umožněno opustit zemi, nalodit se na trojici připravených lodí a vyplout na nich směrem do Palestiny pod panamskou registrací, která byla získána podplacením odpovědných osob ze Španělska a Panamy v Bukurešti.

Britský konzulát v Bukurešti o záležitosti věděl a vyvíjel tlak na to, aby vyplutí lodí co nejvíce zkomplikoval. V důsledku toho bylo potřeba vyměnit posádku, což vyústilo v odložení plavby. Na přeplněné lodě nastoupilo více než 3 500 Židů, mezi nimiž bylo několik bývalých vězňů z koncentračních táborů Buchenwald a Dachau a cirká 100 dětí. Šlo převážně o muže a ženy z židovských komunit ve Vídni, Gdaňsku a Praze.

Tři plavidla byla nákladními loděmi s nedostatečnou výbavou, neorganizovanou posádkou a byla přeplněna do té míry, že jejich pasažéři museli v některých případech spát vestoje. Na toaletu se stály fronty několik hodin. V takovém prostředí se rychle šířily průjem, tyfus a další nemoci.

Nejobsazenější Atlantic zakotvil 7. října 1940 v Istanbulu, kde doplnil zásoby a zamířil na Krétu. Tam doplnil uhlí. Britové o lodi a jejím cíli věděli, a tak ji poblíž Kypru zadrželi. Mezitím Itálie 29. října 1940 vyhlásila válku Řecku, kvůli čemuž se východní

¹² Establishment of the Central Office For Jewish Emigration in Vienna. *Jewish Virtual Library*. [online]. [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <https://www.jewishvirtuallibrary.org/establishment-of-the-central-office-for-jewish-emigration-in-vienna-august-1938>

část Středozemního moře stala válečnou zónou. Z toho důvodu byl Atlantic i se svými pasažéry eskortován do Haify ke břehům Palestiny. Na místo dorazili 15. listopadu.

Další dvě lodě Pacific a Milos dorazily pod dohledem britského námořnictva ke břehům Palestiny ještě před příjezdem Atlanticu. Už v té době ale Britové měli rozhodnuto, jak s nimi naloží. Místo azylu v Britském mandátu Palestina měli být umístěni na velkokapacitní parník a odvezeni na ostrov Mauricius, kde by byli internováni v uprchlickém táboře až do konce války.

Pro tento účel byl zvolen parník Patria, který Britové zabrali u francouzského města Vichy poté, co Francouzi neustáli německou invazi. Šlo o 27 let starou loď o 12 tunách, která si vyžadovala posádku o 130 členech. Původně byla určena pro 800 lidí, ale Britové zvýšili úpravami její kapacitu až na 1 800 možných pasažérů. Počet záchranných člunů ale zůstal pro původní množství, a téměř tři dekády staré plavidlo s ocelovým trupem bylo již značně opotřebené a řada nýtů v trupu byla uvolněná.¹³

Pasažéři z lodí Milos a Pacific na parník Patria byli postupně přesouváni, zatímco se čekalo na příplutí lodi Atlantic s dalšími stovkami emigrantů. V tu chvíli se do věci vložila židovská podzemní organizace Hagana, pro níž bylo umožnění migrace Židů do Britského mandátu Palestina prvořadým cílem.

2.1 Židovská podzemní organizace Hagana

Hagana byla podzemní židovskou organizací, která začala na území Britského mandátu Palestina operovat už ve 20. letech minulého století. Její aktivity a počty členů ale významně narostly až spolu s hebronským masakrem a arabským povstáním, kdy se organizace rozšířila do několika větví a krom obrany židovského národa pracovala i na odboji proti Britům a nařízením, která stála proti utvoření samostatného židovského státu.

V reakci na vydání MacDonalldovy Bílé knihy v roce 1939, která značně omezovala imigraci Židů do Palestiny, organizovala Hagana protestní akce, pomáhala Židům dostat se

¹³ PALDIEL, Mordecai. Saving One's Own: Jewish Rescuers During the Holocaust [online]. Ilustrované vyd. University of Nebraska Press, 2017. [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: https://books.google.cz/books/about/Saving_One_s_Own.html?id=AZRPDgAAQBAJ&redir_esc=y

na území země a vykonávala útočné akce namířené proti britským cílům.¹⁴

Členem tohoto organizovaného odporu byl i Munya H. Mardor, který ve své knize *Strictly Illegal* v roce 1957 popsal ideologii Hagany a jednotlivé akce, do nichž se jako její člen zapojil.¹⁵ Jakožto přímý účastník popsal i tragické potopení parníku *Patria*, které měla Hagana na svědomí.

2.2 Munya H. Mardor jako přímý účastník odbojové akce na parníku *Patria*

Mardor ve své autobiografii uvádí, že případný odsun Židů na Mauricius by podle něj hrál zlomovou roli. Úspěšné vyhoštění Židů by dle jeho názoru bylo signálem vítězství antiimigrační politiky a porážkou sionistů, pro něž byla židovská migrace do Palestiny klíčovým prvkem k vybudování samostatného židovského státu.

Z toho důvodu se vedení podzemní organizace rozhodlo, že je třeba zabránit vyplutí parníku *Patria*. Měl být poničen takovým způsobem, aby bylo nezbytné jej ponechat po několik dalších týdnů v přístavu, během nichž by Židé získali další čas pro politické akce, jež by mohly vést ke změně britského postoje. Padlo rozhodnutí parník poškodit umístěním miny. Podle Mardora Hagana chtěla na lodi způsobit takové škody, aby nebyl zmařen žádný lidský život.

První ideou židovské podzemní organizace bylo sestrojít minu, která by sestávala z dřevěného soudku naplněného výbušninami. Ten by byl přivázán k betonovému bloku a ponořen pod vodu takovým způsobem, aby plaval necelé dva metry pod hladinou. Do přístavu měl výbušné zařízení přes kontroly propašovat předák stavební společnosti *Solel Bone*, z jehož kanceláře by si ji převzali dva ženisté s falešnými doklady a uprostřed noci by doplávali k lodi a umístili ji pod vodu poblíž kormidla a vrtule *Patrie*.

Kvůli přísným kontrolám a neustálé přítomnosti námořní policie v těsné blízkosti

¹⁴ A Concise History of the “Hagana“. *The Hagana*. [online]. [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: http://www.irgon-haagana.co.il/show_item.asp?itemId=56&levelId=60321&itemType=0

¹⁵ MARDOR, Munya M. *Strictly Illegal*. 1. vydání ve Velké Británii v anglickém jazyce. The Trinity Press, 1964.

lodi ale z plánu sešlo a členové Hagany přišli s novým plánem, který prodiskutovali dne 18. listopadu 1940 v restauraci na ulici Arlosoroff v Haifě. Do přístavu byl na druhý den poslán Munya H. Mardor, který se nechal zaměstnat u muže jménem Leibel, jenž byl taktéž členem Hagany.

Náhoda jim hrála do karet, neboť jim byla přidělena práce v přepravě materiálů, které měly být dovezeny na Patrii. Šlo o materiál sestávající převážně z cihel a pytlů s pískem, který měl být využit k opravě pecí na parníku. Mardor po konzultaci s vedením Hagany došel k rozhodnutí propašovat na palubu lodi minu a předat ji smluvenému kontaktu mezi pasažéry, který ji na parníku ukryje a načasuje.

Jen na Patrii ale hlídkovalo cirka 200 ozbrojených policistů a každý převoz materiálu byl kontrolován. Mardor tak s kontaktem z lodi, kterým byl Hans Wendel, musel komunikovat prostřednictvím náznaků a posunků během práce na opravě pecí.

„S policistou stojícím jen pár stop od nás nebylo jednoduché zapojit se do konverzace. I to nejmenší podezření by vzbudilo pozornost hlídače. Hans, který byl kousek ode mě s jakousi dívkou, tedy předstíral hovor s ní a zvýšil přitom nepatrně hlas. Jeho slova byla určena mně. Před ústy měl slupku od pomeranče a předstíral, že ji okusuje, aby hlídač neviděl, jak hýbe rty. Pomohl i hluk lodi a našich nástrojů při práci. Já jsem předstíral, že ho vůbec nevnímám. Nejsem příliš dobrý zpěvák, ale začal jsem si k práci zpívat. Slova, která jsem si zpíval, byla pro Hansovy uši. Tak jsme si předali sdělení,“ popisuje ve své knize.

Členové Hagany pro tuto příležitost vyrobili malou bombu, která se Mardorovi vešla do kožené brašny mezi sendviče a pomeranče. Šlo o malý látkový balíček naplněný výbušninami a několika detonátory napojenými na pojistku. Výbuch měl spustit budík s baterkou. Bombu se Mardorovi podařilo dostat přes kontrolu a ukryl ji do pytle s pískem, který následně propašoval na loď.

Po předchozí dohodě s Hansem Wendelem počkal na moment, kdy do prostor, kde pracoval na opravě pecí, vstoupí najednou větší množství pasažérů lodi, kteří tímto odlákali pozornost britských policistů, a Mardor mohl své spojce předat koženou brašnu s výbušninou. Wendel bombu dle domluvy načasoval a umístil do prostor co nejdále od

pasážerů parníku. Výbušnina ale selhala a k explozi nedošlo.

Hagana tedy rozhodla o výrobě nového druhu výbušného zařízení, které neselže. Tentokrát šlo o výbušninu s knotem dlouhým zhruba 1,5 metru. Jeho konec byl připojen k rozbušce a druhý měl hlavičku ze síry, která se dala zapálit, podobně jako sirky, třením. Celý mechanismus byl součástí bomby, která sestávala z látkové tašky naplněné granulovanými výbušninami. Délka knotu byla dlouhá tak, aby muž, který jej zapálí, měl cirká 90 vteřin na únik. Aby se mechanismus dal propašovat na loď, ukryli jej do kusu dřeva s vydlabanou dutinou.

Tentokrát se domluvili s jedním z předáků pracujících na přístavišti, který odlákal pozornost lidí prohledávajících nově příchozí a Mardor s kusem dřeva ukrytým v kabátu proklouzl do přístavu bez prohlídky. Dřevo propašoval na loď, na toaletě jej předal Wendelovi a vysvětlil mu, jak s ním zacházet.

Domluvili se že druhý den v 9 hodin ráno, kdy mají všichni migranti povinnost shromáždit se na palubě, zatímco jsou jejich kajuty podrobeny prohlídce, několik lidí skočí naráz do vody. V tu samou chvíli mělo dojít k detonaci výbušniny.

„Několik minut po deváté hodině jsem slyšel tupý zvuk výbuchu bomby. Znělo to, jako by přicházel z dálky. Jenže pak se Patria začala potápět. Zvuk křičících sirén ohlušil přístav. Desítky veslic a člunů okamžitě vyrazily k místu, kde se loď ležící na boku potápěla. I já jsem vyrazil na člunu směrem k Patrii. Lodě křižovaly vodu všude kolem parníku. Ti, kdo byli výbuchem odhozeni do vody, byli z ní vytahováni do bezpečí. Každý, kdo byl přítomen, od britské policie přes vojáky, Araby, Židy či pracovníky přístavu, se zapojil do záchrany životů. Pracovníci z přístavu se snažili udělat díry do boku lodi, aby se dostali k lidem uvězněným uvnitř. Okénka ale byla příliš malá na to, aby se jimi dospělý člověk vysoukal ven. Podařilo se mi dostat dovnitř bokem lodi. Snažil jsem se ze všech sil, abych zachránil těch pár, ke kterým jsem se mohl dostat. Ale hrůzu toho dění raději uchovám jen ve své paměti,“ popisuje Mardor ve svých pamětech.

Hans Wendel, který bombu umístil, potopení parníku nepřežil. Ihned po explozi vyrazil pomoci lidem uvězněným v lodním podpalubí. Podařilo se mu je dostat ven, ale sám už se na souš živý nedostal. Výbuch nakonec poškodil loď násobně více, než členové

Hagany předpokládali, což vedlo k úmrtí 267 lidí na palubě.

Přeživší byli posláni do koncentračního tábora Atlit na území Haify v Palestině. Z rozhodnutí britské mandátní správy je čekal imigrační proces, na jehož konci jim bylo umožněno zůstat v Britském mandátu Palestina. Židé, kteří se nestihli nalodit na Patrii a byli v době katastrofy stále na lodi Atlantic, byli v koncentračním táboře drženi odděleně. Pro ně nadále platil scénář s deportací na ostrov Mauricius.

2.2 Deportace pasažérů Atlanticu na Mauricius

I přes protesty Židovské agentury a židovské obce v Americe i na území Palestiny, obklíčila 9. prosince 1940 policie a armáda britské mandátní správy koncentrační tábor Atlit a hodlala Židy internované za účelem převozu na Mauricius vyvézt a nalodit. Ti se ale rozhodli k protestu, nezabalili si své věci, svlékli se a nazí leželi na postelích v očekávání příchodu britských jednotek. Vojáci a policisté je za pomoci donucovacích prostředků jednoho po druhém nakonec přiměli nastoupit do připravených nákladních vozů. Mnozí migranti byli zbiti obušky a nazí dovedeni do aut.

Mezi těmito uprchlíky bylo cirká 600 žen a 100 dětí. Po dovezení k přístavu byli ještě nuceni projít celní kontrolou, během níž jim byly zabaveny osobní statky i cenné předměty včetně fotoaparátů, břitev, šperků, hodinek a dokonce i hrnků. Některé zabavené předměty měly pro imigranty vysokou osobní hodnotu, přesto byly následně vydraženy v aukci.

V přístavu byli znovu naloděni na více než 70 let starou loď Atlantic a přepraveni na ostrov Mauricius. Kvůli nevhodným podmínkám propukla na lodi epidemie tyfu, které po cestě na ostrov podlehló více než 40 migrantů. Na ostrově pak bylo 1 580 Židů drženo v zajetí tábora za ostnatým drátem. Konkrétně šlo o 849 mužů, 635 žen a 96 dětí. Poměrově šlo ze dvou čtvrtin o Židy rakouského původu, z jedné čtvrtiny Poláky a ze čtvrtiny o Čechoslováky. Tři národnostní skupiny byly drženy samostatně.

Navzdory protestům československé exilové vlády, židovských organizací a dokonce i německé vlády, která neměla informace o židovském původu zadržovaných, bylo lidem držným v táboře na ostrově Mauricius umožněno odjet do Palestiny až v roce

1945. Více než 80 % Židů držených na území ostrova se rozhodlo po válce emigrovat do Palestiny.¹⁶

¹⁶ MARDOR, Munya M. Strictly Illegal. 1. vydání ve Velké Británii v anglickém jazyce. The Trinity Press, 1964.

3 Příběhy československých svědků katastrofy lodi Patria.

3.1 Jiří Poláček jako pasažér lodi Milos

Jedním z přeživších katastrofy lodi Patria byl Jiří Poláček. Narodil se 29. března 1913 v Praze, ale dětství strávil v Kolíně. V roce 1935 vstoupil do vojenské služby a o tři roky později se zúčastnil mobilizace. V rámci svého výcviku a odhodlání účastnit se bojů proti nacismu, se rozhodl přihlásit do organizovaného transportu na Blízký východ. Nedostal se na něj, byl propuštěn z práce a začal pracovat jako dělník ve Štěchovicích.

Nakonec se mu podařilo 2. září 1939 o desáté hodině večer nastoupit na Masarykově nádraží na transport s cílem v Britském mandátu Palestina. Jiří Poláček se na něj dostal namísto muže, který cestu odřekl. Vlákem se dopravil s dalšími 700 Židy do Vídně, kde se nalodili na parník Melk, který převážel cirká 2 000 osob. Spolu s dalšími zhruba 100 muži po cestě založili vojenskou skupinu, které velel kapitán Grégr, budoucí otec ministra Grégra.

Cílem plavby byl přístav Tulcea v Rumunsku, odkud měli směřovat dále do Palestiny. *„Teprve později po letech jsme přišli na to, proč vůbec tento transport se uskutečnil. V té době Němci hlásali, aby se všichni Němci vrátili zpátky do vlasti a v Rumunsku v Besarábii byla velká skupina Němců, kteří chtěli zpátky do vlasti. A jediná cesta, jak je tam dostat, byla parníkem po Dunaji. A aby lodě byly využité, aby nejeley prázdné, tak je naložili těmito lidmi, kteří chtěli emigrovat, odvezli je až do Rumunka a pak se o ně už nemuseli starat,“* popisuje Poláček v rozhovoru pro Paměť národa.

V Rumunsku na Poláčkovu skupinu z parníku Melk čekala loď Milos, která je měla dovézt ke břehům Palestiny. Během nástupu se ale začala potápět, a tak museli židovští emigranti opět na břeh. Zaopatřili si pytle s pískem, jimiž ucpali díry v lodi, která už tak byla v žalostném stavu. Když se jim to podařilo, rumunské úřady pasažéry parníku Melk na loď nahnali a postavili ji doprostřed Dunaje, přičemž je odmítli nadále vpustit na pevninu. Uprchlíci si tak museli vodu na vaření nabírat z Dunaje.

Po několika dnech čekání se nalodili tři muži – kapitán, strojník a sluha kapitána. Kapitán zadal instrukce k přípravě lodi a následně vyrazili přes Černé moře. Po několika dnech plavby dorazili k Řecku, kde potřebovali doplnit zásoby uhlí a potravin. *„Brambory jsme museli vařit v mořské vodě a přidělovat dvě brambory na osobu. Naštěstí ještě každý měl schovanou nějakou zásobu jídla. Kapitán lodi rozdělával ze svých zásob kousek čokolády nebo ovoce. Řídil loď tak, že na přídi museli být ti nejvíce vážící pasažéři. A podle toho, jak se loď nakláněla, vždycky říkal: ‘Andere seit, please’. A my jsme museli vyrovnávat loď tímto způsobem,*“ uvedl dále Poláček.

Do přístavu Pireus nebyla jejich loď vpuštěna. Jednak museli mít spuštěnou žlutou vlajku značící přítomnost nakažlivé nemoci na lodi, jednak se v té době Řecko připravovalo na válku s Albánií. A jelikož byl Pireus vojenský přístav, nebylo jim povoleno zakotvit.¹⁷ *„Situace byla taková, že už skutečně nebylo co jíst. Nebyla voda, nebylo uhlí. Do žádného přístavu nás nechtěli pustit, poněvadž v ty dny vypukla válka řecko-albánská a do těch přístavů, například do Pireusu, nás nechtěli pustit, poněvadž tam byly válečné lodě a tam jsme my neměli co dělat,*“ vzpomíná Poláček v dokumentu Příběh Trosečníků Patrie od Pavla Štingla.¹⁸ Štěstí měli až na ostrově Lesbos, kde se jim podařilo pořídit několik metráků uhlí. Na nákup se složili lidé z lodi.

„Pak jsme vypluli. Situace byla skutečně zoufalá, hlavně pokud jde o jídlo a další uhlí. A nikam nás nechtěli do žádného přístavu pustit a tak kapitán počkal až se setmělo, až byla tma, a zajel s námi do přístavu Lavrion,“ popisuje Poláček. Na místě jim pomohly dobročinné spolky, které jim doručily chléb a zeleninu. Uhlí jim ale poskytly jen v takovém množství, že s ním mohli vystačit pouze do další zastávky na Krétě.

Poláček spolu se svými přáteli z nově vybudované vojenské jednotky zaslal z Lavrionu telegram do Londýna určený prezidentu Benešovi, ve kterém se hlásil do vojenské služby. Další zastávka byla na Krétě v Heraklionu, kde od dobročinných spolků dostali uhlí, které bylo ale natolik nekvalitní, že byli nuceni přitápět dřevem z lodi. Jako palivo používali dřevěné zábradlí či zbourané záchody.

¹⁷ WAGENEN, Kateřina Van. (Paměť národa). Audionahrávka *Praha?*, 05.02.2003 rozhovoru s Jířím Poláčkem. Dostupné z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/polacek-jiri-1913>

¹⁸ *Příběh trosečníků Patrie* [film na DVD]. Scénář a režie Pavel ŠTINGL. K2 Ltd., 2006.

Když dorazili na Kypr, byli opět v zoufalé situaci s nedostatkem potravin. „*Udělal se sbírka. Peníze už jsme neměli. Kdo měl nějaké prstýnky, náramky a takové věci. Za to jsme nakoupili hlavně potraviny a potřebné uhlí. Než jsme vypluli, tak bylo velké gesto obchodníka z Kypru, se kterým se jednalo. Vrátil všechny snubní prstýnky. Ženy dostaly zpět snubní prstýnky,*“ vypráví Poláček.

Po vyplutí z přístavu k lodi dorazil britský člun, který parník Milos obsadil a ten musel plout dle jeho pokynů. Plavba skončila před haifským přístavem, kde byli nuceni zakotvit. „*Viděli jsme, že je tam velký zaoceánský parník, který se jmenoval Patria a nevěděli jsme, co bude. Pak jsme se dozvěděli, že nás na Patrii budou překládat, že zatím nemáme povolený vstup na Střední východ. Asi za dva dva dni nás převezli na Patrii,*“ říká v podrobném rozhovoru pro Paměť Národa Jiří Poláček. Brzy byli na parník překládáni i další uprchlíci z lodí Atlantic a Pacific.

Poláčka a jeho vojenskou skupinu už od prvního dne na lodi navštěvoval československý důstojník major Petr. Ten jim prozradil, že britské úřady migrantům z parníku Milos nepovolily vstup do Palestiny. Všichni migranti měli být posláni na ostrov Mauricius na lodi Patria. Jejich vojenská skupina měla být ale po cestě vyloďena v Suez, kde fungoval u Alexandrie československý výcvikový tábor.

„*25. listopadu asi v 10 hodin dopoledne najednou rána. Loď se začala naklánět na bok. Já osobně, protože my už jsme žili vojenským životem, měl dozor nad úklidem jako dozorčí desátník. Takže jsme byli na spodku v tom bunkru. A dva nebo tři kluci uklízeli a já jsem tam byl s nimi. A jak se loď nakláněla, tak začaly padat z poliček všechny možné věci, ale nás to celkem nerozčílovalo, protože jsme byli zvyklí z Milosu, že se to naklání na jednu stranu a na druhou, ta jsme předpokládali, že se to zase vyrovná. Ale nevyrovnalo. Naopak pak byl křik. Něco se nahoře dělo. Tak jsme si řekli, že musíme nahoru. Tam byly takové úzké schody do mezipalubí, tak jsme se snažili dostat po schodech do podpalubí. Tam jsme si už netroufali, protože loď byla tak nakloněná, že kdo se nedržel, tak sklouznul a sjel někam do strojovny, a to se ukázalo, že byl konec. V jeden okamžik jsem nabral sílu a skočil jsem. Tam bylo takové zábradlí, po něm jsme se vyšplhal o patro výš a po něm zase výš a když jsme se dostal nahoru, tak už loď byla tolik nakloněná, že jsem prakticky skočil do vody. Měl jsem zafixováno, že když se loď potápí, že se udělá vír a že to stáhne ty lidi kolem dolů. Tak jsem plaval od loď co nejdál a plaval jsem až na molo, kde jsem se*

svléknul, protože jsem byl v šatech. Tam jsem si šaty složil, skočil jsem zpátky do vody, už jsem byl trochu uklidněný a plav jsem zpátky a pomáhal jsem, jak se dalo,“ popisuje Poláček tragický konec parníku Patria.

Z Poláčkovy vojenské skupiny se tehdy utopilo 14 mužů. Po konci záchranných akcí se Poláček vrátil ke břehu, kde si zanechal všechny doklady a oblečení. Na místě ale zjistil, že mezitím vše zmizelo. Spolu s dalšími trosečníky byli shromážděni ve velké hale, kde dostali čaj, nové oblečení a večer začali být svázeni do internačního tábora Atlit. Tam byli umístěni do baráků a museli čekat na výsledky vyšetřování příčin potopení parníku Patria.

V táboře strávili dalších 9 měsíců. Muže s vojenskou zkušeností včetně Poláčka hned na druhý den po propuštění poslali na frontu do Sýrie. Na Blízkém východě se Jiří Poláček v následujících letech zúčastnil bojů u Tobruku, absolvoval letecký výcvik v Británii, USA a Kanadě a od roku 1943 působil jako letec-telegrafista. Po válce se vrátil do Československa, kde kvůli komunistické perzekuci dosáhl jen na zaměstnání kopáče, které vykonával až do důchodu. Skonal v roce 2008.¹⁹

3.2 Anina Korati jako pasažérka lodi Atlantic

Anina Korati rozená Vohryzková se dostala ke břehům Palestiny v roce 1940 na lodi Atlantic. Na rozdíl od Jiřího Poláčka se nedočkala nalodění na parník Patria, který ji měl spolu s ostatními emigranty z Polska, Rakouska a takzvaného protektorátu Čechy a Morava odvézt do detence na ostrově Mauricius. Ještě před plánovaným přemístěním byla Patria potopena. Anina Korati se tak stala přímým svědkem katastrofy, po níž byla převezena do koncentračního tábora Atlit na území Palestiny. Navzdory protestům byla spolu s dalšími Židy, kteří nebyli na parníku Patria během jeho zkázy, převezena na ostrov Mauricius, kde zůstala až do konce války.

¹⁹ WAGENEN, Kateřina Van. (Paměť národa). Audionahrávka *Praha?*, 05.02.2003 rozhovoru s Jiřím Poláčkem. Dostupné z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/polacek-jiri-1913>

Anina Korati se narodila v roce 1921 do rodiny židovského advokáta. Její rodiče byli sionisté, a tak pro ni cesta do Palestiny byla přirozeným cílem. Krátce po začátku druhé světové války se rozhodla, že se do ní vydá sama. Její bratr byl poslán do Švédska. Aby mohla opustit zemi, musela před odjezdem navštívit pražskou Ústřednu pro židovské vystěhovalce a vyřídit si potřebnou dokumentaci.

„Trvalo to hodiny, nesmělo se nic, ani mluvit, jen stát a čekat. Vevnitř bylo schodiště, na tom schodišti stáli na několika schodech gestapáci. Pamatuji si na jeden z mých nejhorších zážitků života. Seshora na schodišti, asi první patro, jeden gestapák táhnul takového pána jako můj tatínek, slušně oblečený s kloboukem. Křičel na něj: ‚Sau Jude‘ a kopal, že on spadnul. Ten klobouk mu spadnul z hlavy a kutálel se dolů. Kopal ho, aby spadnul, a já jsem cítila, co jsem zatím v životě necítila, strach. Já si pamatuji, možná, že jsem si to vymyslela, ale cítím to velice silně a řekla jsem si, že až jednou budu mít děti, tak ty tento strach nepoznají. Musím najít život, kde tenhle strach neexistuje,“ popsala Anina Korati své pocity pro Paměť národa.

Její dokumenty byly vystaveny na vystěhování do Panamy, kde měla pracovat jako zemědělský dělník. Gestapo o pravém účelu cesty vědělo, díky tehdejší politice nacistického Německa jí přesto byl povolen výjezd ze země. Ten nadešel 10. prosince 1939. V ten den odjela s dalšími migranty z Masarykova nádraží do Vídně. Na perónu tehdy naposledy viděla své rodiče. Její maminka zemřela v ghettu v Lodži a její otec v Osvětimi.

Dalších 9 měsíců po odjezdu z Prahy strávila v Bratislavě. Židovské organizace zodpovědné za převoz Židů do Palestiny nemohly sehnat loď. Až 5. září 1940 se mohli nalodit na německý parník Helios. Ten je dovezl do rumunského přístavu Tulcea, kde na ně už čekaly parníky Atlantic, Milos a Pacific. Anna se dostala na největší z nich – Atlantic.

„Myslím, že to je nejpříšernější den mého života. Vidím zblízka Atlantic, starou, hodně poškozenou, špinavou, malou, stále nakřivo stojící loď. Je záplatovaná přibitými, nenatřenými prkny. Kluci už tam jsou, hledají místa. Nemohu se odhodlat, jít tam. Sedím na skoro prázdné palubě Heliosu a dívám se úplně zoufale na tento vrak, na tuto loď sebevrahů, na níž je vezpáno přes osmnáct set lidí. Ta nás má vézt mořem, které je samo dost nebezpečné, natož dnes, kdy je jevištěm války. Jsem si úplně jista, že vstoup na tuto loď

je odsouzením k smrti jisté a bezmocné. Maminko, tatínku, jsem tak zoufalá, proč musím vstoupit do tohoto příšerného, řvoucího pekla?“ píše 14. září 1940 ve svém deníku.

Z přístavu vypluli na lodi Atlantic 7. října 1940. Na přeplněném plavidle v zoufalém stavu se rozšířily nemoci a kvůli odmítavému postoji přístavů po cestě se jim nedařilo doplnit zásoby uhlí. Podobně jako migranti na lodi Milos, i lidé na Atlanticu tak začali jako palivo používat dřevěné součásti lodi, které nebyly nezbytně nutné. Topilo se židlemi, zábradlím, můstky, sloupy i podlahami.

Atlantic byl nucen ve vodách nedaleko Kypru začít signalizovat SOS. *„Dva tisíce Židů bez uhlí na vraku – SOS – dva tisíce bezvýznamných zoufalých čeká na záchranu – SOS – nevíme, kde jsme, loď už zas stojí, kotle prý mohou každým okamžikem prasknout – SOS – což není záchrana pro nás?“* píše Anina Korati ve svém deníku.

V těchto vodách je zajalo britské námořnictvo, které jim pomohlo doplnit zásoby a doprovodilo je až před haifský přístavu Britského mandátu Palestina. Zde už na ně čekal parník Patria, na který měli být naloděni a převezeni na ostrov Mauricius.

„Byla jsem s mojí přítelkyní už na malé motorové lodičce, která nás z Atlanticu měla převést na Patrii. My už jsme seděly na té lodičce, dívám se na Patrii a vidím tam na druhém patře jednu známou, Gerty, která byla známá plavkyně z Brna. Já jsem jí tak dělala znamení, ať nám tam drží dobrý místo na té Patrii. Moje privátní vzpomínka, otočila jsem hlavu, abych řekla přítelkyni Ruty, že Gerty nám bude na Patrii držet místo. Jak jsem měla otočenou hlavu, tak jsem slyšela silné bouchnutí. Vrátím hlavu a Gerty tam nebyla a ta loď tam nebyla,“ popisuje Korati momenty potopení parníku Patria.²⁰

Spolu s trosečníky pak bylo veškeré židovské osazenstvo lodi Atlantic internováno v koncentračním táboře Atlit. Zde byli drženi odděleně a na rozdíl od osob již naloděných na Patrii jim nebyl udělen azyl a bylo jim oznámeno, že budou deportováni na Mauricius. Tak se i přes veškeré protesty stalo.

Na ostrově byli odvezeni do tábora, kde byly ženy ubytovány v domcích z vlnitého plechu a muži ve vojenské pevnosti. Anině Korati mohla pracovat jako ošetřovatelka

²⁰ MORAVEC, Hynek. (Paměť národa). Audionahrávka *Kfar Ruppín, Izrael, 06.04.2014* rozhovoru s Aninou Korati. Dostupné z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/polacek-jiri-1913>

v nemocnici. V táboře později začala fungovat i škola a skautský oddíl. Do Palestiny se Korati dostala až po téměř šesti letech – v srpnu roku 1945. Provdala se zde za Kurta Tramera, kterého potkala během plavby na Mauricius.²¹

²¹ Do Palestiny přes pólku světa. *Skautský institut*. [online]. [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/uploads.mangoweb.org/shared-prod/skauskynstitut.cz/uploads/2015/01/Osobnosti_AKorati_02.pdf

PRAKTICKÁ ČÁST

4 Charakteristika zkoumaných médií

V této části bakalářské práce představím tři vybraná tištěná média působící v době takzvaného Protektorátu Čechy a Morava, na jejichž člancích o tragédii parníku Patria provedu komparativní kvalitativní analýzu. Konkrétně se jedná o tituly České slovo a Národní Politika, jejichž texty o katastrofě parníku Patria budu zkoumat v období od listopadu 1940 do května 1945. Následně pak Lidové noviny, které budu zkoumat v období od listopadu 1940 do dubna 1945. Tedy od období, kdy se odehrála katastrofa parníku Patria po konec Protektorátu Čechy a Morava, respektive konec vydávání daného média v určeném období.

4.1 České slovo

České slovo vzniklo v roce 1907 původně jako deník národně socialistické strany. Jeho vydávání bylo zastaveno 9. května 1915 a obnoveno 15. listopadu 1919. List vycházel i v období takzvaného Protektorátu Čechy a Morava. Od srpna roku 1944 začal kvůli mobilizaci a nedostatku papíru vycházet jako týdeník.

Vydával jej Melantrich a jednalo se stranický list. Přispívali do něj navíc populární výtvarníci jako Josef Lada nebo karikaturista František Bidlo. Jednalo se o jeden z nejčtenějších ranních deníků v zemi. V roce 1938 vycházel v průměrném nedělním nákladu 258 000 výtisků.²²

Během Protektorátu uveřejňovalo České slovo antisemitské texty. Jejich autory byli mimo jiných Jindřich Bartoš, Vladimír Dejmek či Karel Lažnovský. Poslední jmenovaný se jakožto otevřený kolaborant s nacistickou mocí stal šéfredaktorem Českého slova. Po

²² KONČELÍK, Jakub, Pavel VEČEŘA a Petr ORSÁG. Dějiny českých médií 20. století. Praha: Portál, 2010. ISBN 978-80-7367-698-8.

jeho smrti jej v roli šéfredaktor nahradil další aktivistický novinář PhDr. Václav Crha.²³

4.2 Lidové noviny

Lidové noviny byly příkladem nezávislého tisku. Založil je Adolf Stránský a první číslo vyšlo 16. prosince 1893 v Brně. Za první republiky se list pod vedením šéfredaktora Arnošta Heinricha dostal do povědomí jako seriózní deník určený především inteligenci. Zahrnoval jak aktuality, tak komentáře většinou sympatizující s Hradem a kladl vyšší důraz na kulturu.

Jeho působení za takzvaného Protektorátu Čechy a Morava bylo značně odlišné. Tisk podléhal přísné cenzuře a byl kontrolován nacisty. Šéfredaktor Karel Z. Klíma byl v červnu roku 1941 přinucen nacisty k odchodu a nahradil jej Leopold Zeman, který kolaboroval s nacistickou mocí.

V Lidových novinách za První republiky působili špičkoví žurnalisté jako Karel Zdeněk Klíma, Josef a Karel Čapkovi, Ferdinand Peroutka, Zdeněk Smetáček, Rudolf Těsnohlídek či Karel Poláček. Deník zároveň disponoval sítí zahraniční zpravodajů. Za Protektorátu se situace dramaticky změnila. Řada autorů skončila v zajetí a byla umučena, někteří odešli do exilu a zapojili se do zahraničního odboje.

Lidové noviny byly jedním z 12 deníků, které v takzvaném Protektorátu Čechy a Morava fungovaly i na konci druhé světové války. V roce 1938 byl průměrný náklad Lidových novin 78 000 výtisků.

4.3 Národní politika

Deník Národní politika byl založen v polovině 80. let 19. století a v první polovině 20. století se stal komerčně nejúspěšnějším vydávaným listem. Svým obsahem inklinoval k pravici. Podporoval Československou národní demokracii a následně Národní

²³ VÁVROVÁ, Pavlína. Antisemitismus v denících Venkov, České slovo a Večerní České slovo v období 1939 – 1941 [online]. Praha, 2016 [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/152929>. Bakalářská práce. Karlova univerzita, Fakulta sociálních věd. PhDr. Mgr. Petr Bednařík, Ph.D.

sjednocení. Výrazný byl svým aktuálním, zeširoka pojatým zpravodajstvím a často využívanou inzertní přílohou Malý oznamovatel.²⁴

Národní politika přetrvávala i během Protektorátu Čechy a Morava. Jako ostatní deníky se musela podrobovat nacistické cenzuře. V jejím čele stál jako šéfredaktor od roku 1938 aktivistický novinář PhDr. Václav Crha. Obdobně jako České slovo, i Národní politika tak během Protektorátu publikovala antisemitské texty.²⁵

Národní politika byla v roce 1938 nejčtenějším raníkem. V neděli měla průměrný náklad 380 000 výtisků. Tedy o 122 000 výtisků než druhý nejčtenější raník – České slovo. Deník ukončil svoji činnost v květnu roku 1945.²⁶

²⁴ KONČELÍK, Jakub, Pavel VEČEŘA a Petr ORSÁG. Dějiny českých médií 20. století. Praha: Portál, 2010. ISBN 978-80-7367-698-8.

²⁵ BEDNAŘÍK, Petr, Jan JIRÁK a Barbara KÖPPLOVÁ. Dějiny českých médií: od počátku do současnosti. Praha: Grada, 2011. Žurnalistika a komunikace. ISBN 978-80-247-3028-8.

²⁶ KONČELÍK, Jakub, Pavel VEČEŘA a Petr ORSÁG. Dějiny českých médií 20. století. Praha: Portál, 2010. ISBN 978-80-7367-698-8.

5 Metodologie

Trojice vybraných dobových médií je v práci podrobena kvalitativnímu výzkumu. Ten se na rozdíl od kvantitativního výzkumu zaměřuje více k latentnímu než ke zjevnému obsahu. Nejsou dána přísná kritéria a výzkum je do jisté míry prováděn dle profesní intuice výzkumníka. Nemá standardizovaný a strukturovaný postup, a tudíž umožňuje více než jednu možnou interpretaci zkoumaných dat.²⁷

Miroslav Disman v knize *Jak se vyrábí sociologická znalost* tuto metodu výzkumu popisuje následovně: „*Kvalitativní výzkum je nenumerné šetření a interpretace sociální reality. Cílem tu je odhalit význam podkládaným sdělovaným informacím.*“²⁸

5.1 Sémiotická analýza

Při sestavování mediálního obrazu katastrofy parníku Patria je v práci využita sémiotická analýza. Jedná se o metodu, prostřednictvím níž výzkumník interpretuje používání znaků a jejich vzájemných vztahů v rámci znakového systému. Jak uvádí Renáta Sedláková v knize *Výzkum médií: nejužívanější metody a techniky, kvalitativní metoda si klade za cíl odhalit principy uspořádání textu a vypovídat o jeho významu.*“

Na rozdíl od kvantitativní analýzy je u sémiotické analýzy na výzkumníkovi, jakým způsobem bude zkoumané sdělení interpretovat. Nevěnuje se sdělení jako takovému, nýbrž jeho významu. Středobodem sémiotické analýzy je text, nikoli jeho autor či čtenář. Výzkumník může nicméně prostřednictvím sémiotické analýzy usuzovat, jaké významy chtěl autor sdělení komunikovat.

Výzkum v této práci je proveden na třech dobových listech. Výsledky u jednotlivých periodik jsou následně porovnány. Cílem komparace je určit, jakým způsobem se lišilo informování o zvolené události ve vybraném protektorátním tisku a jaký význam jí byl přikládán.

²⁷ SEDLÁKOVÁ, Renáta. *Výzkum médií: nejužívanější metody a techniky*. Praha: Grada, 2014. *Žurnalistika a komunikace*. ISBN 978-80-247-3568-9.

²⁸ DISMAN, Miroslav. *Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele*. 4., nezměn. vyd. Praha: Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1966-8.

6 Analýza dat

V rámci analýzy byl zvolen časový rámeček od data, kdy se odehrála katastrofa lodi Patria, po zánik existence takzvaného Protektorátu Čechy a Morava, respektive po zánik zkoumaného média. Výstupem práce je analýza textů o tomto tématu vydaných ve vybraném protektorátním tisku. Zvolena byla periodika Lidové noviny, České slovo a Národní politika, která vycházela spolu s dalšími 9 periodiky až do posledních týdnů existence takzvaného Protektorátu Čechy a Morava.

6.1 Lidové noviny

Lidové noviny o potopení parníku Patria a událostech přímo s ním spojených informovaly v daném časovém rámci ve dvou případech. V případě prvním se jedná o krátký agenturní text publikovaný na třetí straně ranního vydání Lidových novin ze středy 27. listopadu 1940. Jedná se o text agentury ČTK odeslaný dne 26. listopadu z Jeruzaléma. Jde o přebranou informaci agentury Reuters, v níž se hovoří o ztroskotání parníku Patria.

V textu se píše, že šlo o loď o 11,883 BRT, což je zastaralá jednotka objemu určující tonáž obchodní lodi. Agenturní zpráva dále informuje, že se jednalo o následek výbuchu a že na palubě bylo asi 1 800 ilegálních vystěhovalců. Zmiňuje se také o tom, že část z nich zahynula, neuvádí však přesný počet ani odhad. Dále se ve zprávě píše, že při záchranných pracích pomáhali i britští vojáci z palestinského přístavního města Haifa. „*Lod' Patria je bývalý francouzský parník, který nedávno jistá britská společnost získala*“ je psáno v závěru zprávy.

Agenturní zpráva vyšla v Lidových novinách spolu s dalším krátkým textem o britském parníku Temple-Inn o 5 300 BRT, který měl volat o pomoc po napadení ponorkou. Opět jde o původní text agentury Reuters. Obě zprávy Lidové noviny uveřejnily pod společným titulkem „Nesplavná moře“.²⁹ Tímto způsobem mohl být v příjemci sdělení vyvolán dojem, že i katastrofa lodi Patria byla výsledkem napadení nepřátelskou stranou.

²⁹ Nesplavná moře. *Lidové noviny*. Brno: Vydavatelské družstvo Lidové strany v Brně, 1894-1919. [online]. č. 604 [cit. 16. května 2020]. ISSN 1802-6265.

Vydání Lidových novin z 27. listopadu 1940 se na titulní straně věnuje přijetí slovenského ministra zahraničí ministra Tuky říšským kancléřem. Dále je její součástí text o Francii pod vedením maršála Philippe Pétaina. Ten stál v čele okupované Francie a kolaboroval s nacisty.³⁰ V textu Lidových novin je chváleno směřování okupované země pod novým režimem. Další text na titulní straně se věnuje jmenování prvního vrchního finančního prezidenta v Černínském paláci.

Jmenování finančního prezidenta se věnuje i na straně druhé. Stejně tak jako přistoupení Maďarska, Rumunska a Slovenska k paktu tří či návratu generála Antonesca do Bukurešti a jeho následnému přivítání. Teprve až na třetí se píše o katastrofě parníku Patria, a to pouze v krátké agenturní zprávě. Lidové noviny tedy zjevně zprávě nepřikládaly takovou důležitost jako zprávám výše zmíněným. Důvodem může být fakt, že zpráva je velmi stručná a především nehovoří o tom, že někteří pasažéři lodi byli občané takzvaného Protektorátu Čechy a Morava.

Druhý text, v němž je zmíněna katastrofa lodi Patria, byl v Lidových novinách publikován 18. října 1941. Opět na třetí straně a opět se jedná o krátkou agenturní zprávu. Informuje se v ní o třiceti ilegálních židovských přistěhovalcích, kteří byli z internačního tábora zařazeni do britské vojenské služby. Podle textu jde o muže z parníku Patria. Zpráva je uvedena titulkem Jak vznikají „palestinské sbory dobrovolníků“.³¹ Uvozovky mají v tomto případě patrně v příjemci sdělení vyvolat dojem, že vstup do palestinských sborů dobrovolný není.

6.2 Národní politika

List Národní politika se o katastrofě parníku Patria ve vymezeném období zmiňuje pouze jednou. Činí tak na druhé straně poledního vydání ze dne 27. listopadu 1940. I v tomto případě se jedná o přebranou agenturní zprávu ČTK. Opět se v ní uvádí název parníku, jeho tonáž, počet cestujících, i spekulace o úmrtí části z 1 800 pasažérů na palubě.

³⁰ Philippe Pétain (1856 - 1951). *BBC*. [online]. [cit. 16. května 2020]. Dostupné z: http://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/petain_philippe.shtml

³¹ Jak vznikají „palestinské sbory dobrovolníků“. *Lidové noviny*. Brno: Vydavatelské družstvo Lidové strany v Brně, 1894-1919. [online]. č. 532 [cit. 16. května 2020]. ISSN 1802-6265.

Také v tomto případě je uvedeno, že šlo o ilegální vystěhovalce a není upřesněna jejich národnost.³²

Titulní strana poledního vydání Národní politiky z 27. listopadu 1940 obsahuje dva texty o Anglii. V jednom z nich upozorňuje na stanovisko velvyslance USA v Londýně, který se dle textu vyjádřil pesimisticky ohledně situace země. Další článek se obrací proti řeckému ministerskému předsedovi. Ten se prý svými kroky chce zalíbit Anglii. Na titulní straně je taktéž mimo jiné i pochvalný text o antisemitském filmu Žid Süß.

I zde můžeme z umístění a rozsahu textu věnovanému potopení parníku Patria vyvozovat, že šlo o zprávu, které redakce listu nepřikládala velkého významu. Krom nedostatku detailních informací v tom zřejmě hrál roli fakt, že v tehdejší válčném stavu se o potopených lodích psalo na stránkách Národní politiky několikrát týdně.

6.3 České slovo

O katastrofě parníku Patria psalo pouze Večerní České slovo, a to v rámci jedné agenturní zprávy publikované 27. listopadu 1940. I v tomto případě šlo o agenturní zprávu ČTK s takřka totožným textem, který byl publikován v Lidových novinách a v Národní politice. Nicméně, v rámci Večerního Českého slova byla zpráva publikována na titulní straně. A to v rámci sloupku Krátké zprávy.³³

Krom toho se na titulní straně daného výtisku Večerního Českého slova psalo o úmrtí anglického novinářského magnáta lorda Rothermera. Delší text včetně ilustrace byl věnován premiéře antisemitského filmu Žid Süß, který je v článku chválen a vyzdvihován.

6.4 Srovnání výsledků analýzy

U všech tří zkoumaných periodik se psaní o katastrofě parníku Patria, na němž pluli i občané takzvaného Protektorátu Čechy a Morava, omezilo pouze na agenturní zprávy.

³² Parník s 1800 emigrantů ztroskotal. Národní politika. Praha: Politika, 1919-1945. [online]. č. 532 [cit. 16. května 2020]. ISSN 1805-2444.

³³ Krátké zprávy. Večerní České Slovo. Praha: Melantrich, 1919-1945. [online]. č. 285 [cit. 16. května 2020]. ISSN 2694-863X.

Všechny tři listy informovaly o tom, že se katastrofa odehrála, přičemž z podstaty agenturního sdělení použily totožné informace. Lišila se pouze váha, které dané informaci jednotlivá periodika přisoudila.

Lidové noviny zprávu uveřejnily až na třetí straně svého vydání, a to pohromadě s dalším textem pod jedním titulkem. Národní politika se informací věnovala na druhé straně svého vydání a Večerní slovo ji uveřejnilo na titulní straně.

Opětovně se ze zkoumaných deníků parníku Patria věnovaly pouze Lidové noviny, a to další krátkou agenturní zprávou, která ale souvisela s katastrofou lodi jen okrajově. Lze tedy konstatovat, že vybraný protektorátní tisk se tématu věnoval pouze prostřednictvím čistě informativních agenturních zpráv.

6.5 Zmínky v ostatních titulech

O katastrofě parníku Patria se ve vymezeném období z protektorátního tisku dále zmiňuje ještě například Český deník. O potopení lodi informuje až ve vydání ze 4. prosince 1940, a to na druhé straně. V textu je uvedeno, že šlo o židovské uprchlíky a mylně se v něm uvádí, že k výbuchu došlo v momentě, kdy parník spouštěl kotvy. Publikována je zde i informace, že parník měl Židy odvézt do anglické kolonie. V textu se uvádí, že k potopení došlo po výbuchu, jehož příčina není známa a uvádí se prvotní odhady počtu obětí ve výši 150 mrtvých a asi 500 raněných.

Další mylnou informací uvedenou v textu je, že většina naloděných Židů pocházela z Francie, odkud měli prchnout před postupující německou armádou. Dále se ve zprávě píše, že mezi zemřelými byli i francouzský senátor Rotschild a syn bývalého francouzského ministra vnitra Mandel. Jako zdroj je uveden americký pramen, který není konkretizován.

I v tomto případě se jedná o nepravdivé, respektive neověřitelné informace. Zpráva hovoří o senátoru Baronu Mauricovi de Rothschildovi, který ve skutečnosti skonal až v roce 1957 ve věku 72 let.³⁴ Úmrtí syna francouzského ministra vnitra Georgese Mandela

³⁴ Baron Maurice De Rothschild Dead; Was Member of French Senate. *Jewish Telegraphic Agency*. [online]. [cit. 16. května 2020]. Dostupné z: <https://www.jta.org/1957/09/06/archive/baron-maurice-de-rothschild-dead-was-member-of-french-senate>

nelze z dostupných zdrojů potvrdit, ani vyvrátit.

S obsahově totožnou zprávou přišel ve čtvrtek 5. prosince 1940 také deník Moravská orlice. Publikována byla na titulní straně.

Závěr

Mediální obraz katastrofy lodi Patria byl sestaven z dokumentárního filmu Příběh trosečníků Patrie, očitých svědectví Aniny Korati a Jiřího Poláčka a tří dobových periodik. Konkrétně šlo o Lidové noviny, Národní politiku a České slovo. Použita byla sémiotická analýza, a tudíž byly výsledky ovlivněny osobou výzkumníka. Nelze je tedy považovat za obecně platné.

V úvodu práce byly stanoveny tři hypotézy. Po vyhodnocení výsledků sémiotické analýzy je mohu potvrdit či vyvrátit.

Hypotéza 1: V rámci dobových podmínek budou informace publikované ve třech zkoumaných dobových periodikách podobné. Všechna média využila k informování o katastrofě parníku Patria pouze agenturních zpráv. Tato hypotéza se tedy **potvrdila**.

Hypotéza 2: Zprávy o katastrofě parníku Patria se budou v jednotlivých zkoumaných listech lišit v rámci jejich rámování. Každý list připsal zprávě odlišný význam dle jejich umístění v daném vydání periodika. Tato hypotéza se tedy **potvrdila**.

Hypotéza 3: Uveřejněné informace budou u některých textů z části nebo zcela nepravdivé. Zprávy byly kusé, nicméně fakticky pravdivé. Tato hypotéza se tedy **nepotvrdila**.

Zatímco během existence Protektorátu Čechy a Morava bylo v periodickém tisku informováno o katastrofě parníku Patria velmi kusým způsobem, v následujících letech se postupně čtenářům události 25. listopadu 1940 začaly odkrývat. Dne 4. listopadu 1970 vyšel na stránkách periodika Svět práce rozsáhlý text, v němž je tragédie lodi Patria popisována očima tři přeživších.³⁵

Katastrofu lodi Patria a cestu uprchlíků z tzv. Protektorátu Čechy a Morava v prosinci roku 2002 shrnul týdeník Reflex textem „Patria znamená vlast“.³⁶ Další text

³⁵ Svět práce. Praha: Ústřední akční výbor československé sociální demokracie, 1945-1990, 1994-. ISSN 0139-6757. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/view/uuid:23e6a470-0090-11ea-baca-005056825209?page=uuid:7a415ed0-00b0-11ea-baca-005056825209&fulltext=parn%C3%ADk%20patria>

³⁶ Patria znamená vlast. *Reflex*. [online]. 2. prosince 2002 [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/archiv/10856/patria-znamenava-vlast.html>

doc. PhDr. Barbory Osvaldové publikovaný v tomtéž týdeníku pod titulkem „O vyhnancích jinak“ diskutuje na příkladu katastrofy parníku Patria o užívání termínů emigrant, imigrant či ekonomický uprchlík.³⁷

Události listopadu 1940 a předchozích týdnů ilustrují i vzpomínky Petra Mayera uveřejněné v roce 2009 na serveru Klubu vojenské historie Litobratřice. Ten odjel 3. září 1940 posledním nacisty povoleným transportem, který měl skončit cestou do Palestiny. K jejím břehům se dostal na parníku Milos. Během odpálení miny v podpalubí parníku Patria, na který byl přeložen, se pohyboval na vrchní palubě, a tak se dokázal skokem do vody zachránit. Po pobytu v palestinském koncentračním táboře Atlit narukoval do československé armády a zúčastnil se bojů u Tobruku.³⁸

Prostřednictvím vzpomínek se k listopadovým událostem roku 1940 vrátil i server holocaust.cz, který za edukativním účelem sbírá informace k tématům holocaustu, antisemitismu a rasismu. Dne 23. srpna 2011 uveřejnil část paměti Bedřicha Poppera, který byl na palubě Patrie v době její zkázy. Podobně jako Jiří Poláček vstoupil do československé armády. Ve svých pamětech popisuje útrapy cesty, pobyt v táboře, i následné zkušenosti z odboje v rámci vojenské skupiny.³⁹ Manželka pana Poppera poskytla pas, který jejímu muži umožnil opustit takzvaný Protektorát Čechy a Morava serveru Archa Naděje.⁴⁰

Vzpomínku katastrofě lodi Patria věnoval také Český rozhlas, a to 22. listopadu 2015 prostřednictvím krátké audionahrávky, která je přístupná na jejich webu. Hovoří na ní ředitel Židovského muzea v Praze Leo Pavlát, který událost popisuje prostřednictvím očitého svědectví nejmenovaného pamětníka. Zmiňuje také tradici, kdy si Židovská obec každým rokem na výročí katastrofy připomíná její oběti na Novém židovském hřbitově

³⁷ O vyhnancích jinak. *Reflex*. [online]. 12. října 2015 [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/archiv-reflexe/66878/o-vyhnancich-jinak.html>

³⁸ Z protektorátu do osvobozené vlasti. *Klub vojenské historie Litobratřice*. [online]. 26. února 2009 [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <https://kvh.estranky.cz/clanky/hrdinove-nasi-historie/z-protektoratu-do-osvobozeno-vlasti---petr-mayer.html>

³⁹ Cesta za svobodou. *Holocaust.cz*. [online]. 23. srpna 2011 [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <https://www.holocaust.cz/zdroje/clanky-z-zidovske-rocenky/vzpominky-2/cesta-za-svobodou/>

⁴⁰ Pas pana Poppera. *Archa naděje*. [online]. [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <http://www.archanadeje.cz/cs/content/show-alias/pas-pana-poppera>

v Praze.⁴¹

Komplexněji se události věnovaly 5. prosince 2015 Lidové noviny, které popsaly katastrofu lodi Patria na základě deníkových záznamů pasažéra Karla Spitzera a již známých historických fakt. Učinily tak na popud chystaného divadelního představení o katastrofě, které mělo premiéru 18. prosince 2015.⁴² Ze stejného důvodu o katastrofě psal i Českobudějovický deník.⁴³

Na základě provedené analýzy a zjištěních fakt lze konstatovat, že tuzemský periodický tisk se katastrofě lodi, na níž pluli i naši občané, příliš nevěnoval. Dobová periodika ji nevyužila k propagandistickým účelům a čtenář periodického tisku se o podrobnostech a kontextu katastrofy mohl dozvědět až desítky let poté, co se odehrála.

⁴¹ Před 75 lety se potopila loď Patria s židovskými uprchlíky. *Rozhlas*. [online]. 22. listopadu 2015 [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <https://www.rozhlas.cz/pred-75-lety-se-potopila-lod-patria-s-zidovskymi-uprchliky-7993299>

⁴² Lidové noviny. MAFRA, a. s., 1893-. ISSN 1213-1385. Dostupné také z: https://www.lidovky.cz/svet/ztroskotani-patrie-cesta-do-bezpeci-tisicu-zidu-skoncila-v-roce-1940-tragicky.A151204_194856_ln_zahranici_ELE

⁴³ Českobudějovický deník. VLTAVA LABE MEDIA, a.s, 1992-. ISSN 1802-0798. https://ceskobudejovicky.denik.cz/kultura_region/pluli-k-haife-tam-se-lod-potopila-divadlo-pripomene-tragickou-plavbu-zidu-20151119.html

Summary

The media image of the Patria shipwreck was compiled in three periodicals. Specifically, it was Lidové noviny, Národní politika and České slovo. Semiotic analysis was used and therefore the results were influenced by the researcher. They cannot therefore be considered as generally valid.

Three hypotheses were established in the introduction. After evaluating the results of the semiotic analysis, I can confirm or refute them.

Hypothesis 1: Within the time conditions, the information published in the three periodicals examined will be similar. All media used agency reports to report on the Patria steamer disaster. This hypothesis was therefore **confirmed**.

Hypothesis 2: Patria steamer disaster reports will differ in the individual sheets examined within their framing. Each sheet gave the report a different meaning according to their location in the given issue of the periodical. This hypothesis was therefore **confirmed**.

Hypothesis 3: The published information will be partially or completely untrue for some texts. The reports were fragmentary, but in fact true. Therefore, this hypothesis was **not confirmed**.

While during the existence of the Protectorate of Bohemia and Moravia the periodical reported on the catastrophe of the steamer Patria in a very piecemeal way, in the following years the events of November 27, 1940 gradually began to be revealed to readers.

Based on the performed analysis and findings of facts, it can be stated that the domestic periodical did not pay much attention to the catastrophe of the ship, on which our citizens also sailed. The periodical did not use it for propaganda purposes, and the reader of the periodical could not learn about the details and context of the catastrophe until decades after it took place.

Použitá literatura

BEDNAŘÍK, Petr, Jan JIRÁK a Barbara KÖPPLOVÁ. Dějiny českých médií: od počátku do současnosti. Praha: Grada, 2011. Žurnalistika a komunikace. ISBN 978-80-247-3028-8.

DISMAN, Miroslav. Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele. 4., nezměň. vyd. Praha: Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1966-8. s. 285

KONČELÍK, Jakub, Pavel VEČEŘA a Petr ORSÁG. Dějiny českých médií 20. století. Praha: Portál, 2010. ISBN 978-80-7367-698-8.

MARDOR, Munya M. Strictly Illegal. 1. vydání ve Velké Británii v anglickém jazyce. The Trinity Press, 1964.

PALDIEL, Mordecai. Saving One's Own: Jewish Rescuers During the Holocaust [online]. Ilustrované vyd. University of Nebraska Press, 2017. [cit./vid. 4. května 2020]. Dostupné z: https://books.google.cz/books/about/Saving_One_s_Own.html?id=AZRPDgAAQBAJ&redir_esc=y

SEDLÁKOVÁ, Renáta. Výzkum médií: nejužívanější metody a techniky. Praha: Grada, 2014. Žurnalistika a komunikace. ISBN 978-80-247-3568-9. s. 328 a 329

ZIEDENBERG, Gerald. Blockade: The Story of Jewish Immigration to Palestine 1933-1948. Vyd. 1. AuthorHouse, 2011

Další informační zdroje

a) Internetové zdroje

A Concise History of the “Hagana“. *The Hagana*. [online]. [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: http://www.irgon-hagana.co.il/show_item.asp?itemId=56&levelId=60321&itemType=0

Baron Maurice De Rothschild Dead; Was Member of French Senate. *Jewish Telegraphic*

Agency. [online]. [cit. 16. května 2020]. Dostupné z: <https://www.jta.org/1957/09/06/archive/baron-maurice-de-rothschild-dead-was-member-of-french-senate>

British Palestine Mandate: Text of the Peel Commission Report. *Jewish Virtual Library*. [online]. [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <https://www.jewishvirtuallibrary.org/text-of-the-peel-commission-report>

Cesta za svobodou. *Holocaust.cz*. [online]. 23. srpna 2011 [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <https://www.holocaust.cz/zdroje/clanky-z-zidovske-rocenky/vzpominky-2/cesta-za-svobodou/>

Českobudějovický deník. VLTAVA LABE MEDIA, a.s, 1992-. ISSN 1802-0798. https://ceskobudejovicky.denik.cz/kultura_region/pluli-k-haife-tam-se-lod-potopila-divadlo-pripomene-tragickou-plavbu-zidu-20151119.html

Do Palestiny přes půlku světa. *Skautský institut*. [online]. [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/uploads.mangoweb.org/shared-prod/skautskyinstitut.cz/uploads/2015/01/Osobnosti_AKorati_02.pdf

Early Operations of Israeli Intelligence. *The Jewish Agency for Israel*. [online]. 29. srpna 2005 [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <http://archive.jewishagency.org/secret-service/content/25347>

Establishment of the Central Office For Jewish Emigration in Vienna. *Jewish Virtual Library*. [online]. [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <https://www.jewishvirtuallibrary.org/establishment-of-the-central-office-for-jewish-emigration-in-vienna-august-1938>

Jak vznikají „palestinské sbory dobrovolníků“. *Lidové noviny*. Brno: Vydavatelské družstvo Lidové strany v Brně, 1894-1919. [online]. č. 532 [cit. 16. května 2020]. ISSN 1802-6265.

Krátké zprávy. *Večerní České Slovo*. Praha: Melantrich, 1919-1945. [online]. č. 285 [cit. 16. května 2020]. ISSN 2694-863X.

Lexicon of Zionism. *Israel Ministry for Foreign Affairs*. [online]. 22. září 2003 [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <https://mfa.gov.il/MFA/AboutIsrael/History/Zionism/Pages/Lexicon%20of%20Zionism.aspx>

Lidové noviny. MAFRA, a. s., 1893-. ISSN 1213-1385. Dostupné také z: https://www.lidovky.cz/svet/ztroskotani-patrie-cesta-do-bezpeci-tisicu-zidu-skoncila-v-roce-1940-tragicky.A151204_194856_ln_zahranici_ELE

Modern Zionist Aliyot to Israel. *The Jewish Agency for Israel*. [online]. 13. listopadu 2014 [cit. 16. května 2020]. Dostupné z: <http://archive.jewishagency.org/historical-aliyah/content/28841>

Nesplavná moře. *Lidové noviny*. Brno: Vydavatelské družstvo Lidové strany v Brně, 1894-1919. [online]. č. 604 [cit. 16. května 2020]. ISSN 1802-6265.

O vyhnancích jinak. *Reflex*. [online]. 12. října 2015 [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/archiv-reflexe/66878/o-vyhnancich-jinak.html>

Parník s 1800 emigrantů ztroskotal. *Národní politika*. Praha: Politika, 1919-1945. [online]. č. 532 [cit. 16. května 2020]. ISSN 1805-2444.

Pas pana Poppera. *Archa naděje*. [online]. [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <http://www.archanadeje.cz/cs/content/show-alias/pas-pana-poppera>

Patria znamená vlast. *Reflex*. [online]. 2. prosince 2002 [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <https://www.reflex.cz/clanek/archiv/10856/patria-znamena-vlast.html>

Philippe Pétain (1856 - 1951). *BBC*. [online]. [cit. 16. května 2020]. Dostupné z: http://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/petain_philippe.shtml

Potopení lodi Patria. *Paměť národa*. [online]. [cit. 16. května 2020]. Dostupné z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/potopeni-lodi-patria-2>

Před 75 lety se potopila loď Patria s židovskými uprchlíky. *Rozhlas*. [online]. 22. listopadu 2015 [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <https://www.rozhlas.cz/pred-75-lety-se-potopila-lod-patria-s-zidovskymi-uprchliky-7993299>

Svět práce. Praha: Ústřední akční výbor československé sociální demokracie, 1945-1990,

1994-. ISSN 0139-6757. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/view/uuid:23e6a470-0090-11ea-baca-005056825209?page=uuid:7a415ed0-00b0-11ea-baca-005056825209&fulltext=parn%C3%ADk%20patria>

The Hebron Massacre of 1929. *Jewish Virtual Library*. [online]. [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <https://www.jewishvirtuallibrary.org/the-hebron-massacre-of-1929>

Z protektorátu do osvobozené vlasti. *Klub vojenské historie Litobratřice*. [online]. 26. února 2009 [cit. 19. května 2020]. Dostupné z: <https://kvh.estranky.cz/clanky/hrdinove-nasi-historie/z-protektoratu-do-osvobozene-vlasti---petr-mayer.html>

b) Audio a video materiály

MORAVEC, Hynek. (Paměť národa). Audionahrávka *Kfar Ruppin, Izrael, 06.04.2014* rozhovoru s Aninou Korati. Dostupné z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/polacek-jiri-1913>

WAGENEN, Kateřina Van. (Paměť národa). Audionahrávka *Praha?, 05.02.2003* rozhovoru s Jiřím Poláčkem. Dostupné z: <https://www.pametnaroda.cz/cs/polacek-jiri-1913>

Příběh trosečníků Patrie [film na DVD]. Scénář a režie Pavel ŠTINGL. K2 Ltd., 2006.

c) Bakalářská práce

VÁVROVÁ, Pavlína. Antisemitismus v denících Venkov, České slovo a Večerní České slovo v období 1939 – 1941 [online]. Praha, 2016 [cit. 4. května 2020]. Dostupné z: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/152929>. Bakalářská práce. Karlova univerzita, Fakulta sociálních věd. PhDr. Mgr. Petr Bednařík, Ph.D.

Teze bakalářské práce

Institut komunikačních studií a žurnalistiky FSV UK Teze BAKALÁŘSKÉ diplomové práce	
TUTO ČÁST VYPLŇUJE STUDENT/KA:	
Příjmení a jméno diplomantky/diplomanta: Adam Smeták	Razítko podatelny:
Imatrikulační ročník diplomantky/diplomanta: 2017	
E-mail diplomantky/diplomanta: 98626636@fsv.cuni.cz	
Studijní obor/forma studia: Mediální studia/kombinované studium	
Předpokládaný název práce v češtině: Mediální obraz katastrofy lodi Patria v dobovém tisku	
Předpokládaný název práce v angličtině: Media image of Patria ship disaster in the periodical press	
Předpokládaný termín dokončení (semestr, akademický rok – vzor: <i>ZS 2012/2013</i>): (diplomovou práci je možné odevzdat <u>nejdříve po dvou semestrech</u> od schválení tezí) LS 2019/2020	
Základní charakteristika tématu a předpokládaný cíl práce (max. 1000 znaků): Ve své bakalářské práci se pokusím vykreslit mediální obraz katastrofy lodi Patria. Událost se odehrála 25. listopadu 1940 u pobřeží města Haifa v tehdejším Britském mandátu Palestina. Obětí tragédie se stalo 252 mužů, žen a dětí židovského původu. Mezi oběťmi byla i řada Čechoslováků. Židé prchající z Evropy před Hitlerem byli na parník Patria svezeni Brity, odkud měli být deportováni na ostrov Mauricius. Z toho důvodu se rozhodla ozbrojená podzemní skupina Hagana loď poškodit, aby byli Britové donuceni nechat pasažéry vystoupit na palestinskou půdu. Jakožto trosečníci by měli právo na území Britského mandátu Palestina zůstat. Plán selhal, nálož způsobila mnohem větší škody a v moři zahynuly stovky lidí. Cílem mé práce bude popsat historické okolnosti tragédie parníku Patria a přiblížit československou stopu na konkrétních osudech jejích pasažérů. Praktická část práce bude zaměřena na zkoumání protektorátního tisku a vykreslení obrazu, který tato média předestřela tehdejšímu čtenářskému obecnstvu.	

Předpokládaná struktura práce (rozdělení do jednotlivých kapitol a podkapitol se stručnou charakteristikou jejich obsahu):

Práce bude členěna na teoretickou a praktickou část.

Obsah

Úvod – představení tématu, výzkumná otázka, hypotéza

1. kapitola. **Alija Bet**. V této kapitole se budu věnovat ilegální imigraci Židů do britské mandátní Palestiny. Popíši organizaci, historické okolnosti a tragédie spojené s tímto tématem, mezi něž patří i ztroskotání lodě Patria.
2. kapitola. **Katastrofa lodi Patria**. Tato kapitola bude pojednávat o událostech, které vedly ke katastrofě parníku Patria. Zaměřím se v ní jednotlivě na příběhy lodí Atlantic, Pacific a Milos, z nichž byli židovští emigranti vysazeni na Patriu. Dále přiblížím samotný průběh incidentu a jeho následky.
3. kapitola. **Příběhy československých uprchlíků**. Tato část práce bude věnována československé stopě v popisovaných událostech. Přiblížím v ní osudy vybraných Čechoslováků, kteří byli v době katastrofy na lodi Patria a zanechali za sebou svá svědectví. Na jejich příbězích budu ilustrovat celou pouť od vyplutí po tragický konec u palestinských břehů.
4. kapitola. **Mediální obraz katastrofy v dobovém tisku**. V této kapitole bych chtěl analyzovat a popsat, jak o tragédii informovala protektorátní periodika. Ze svých zjištění vyvodím závěry potvrzující či vyvracející hypotézu definovanou v úvodu.

Závěr

Vymezení zpracovávaného materiálu (např. konkrétní titul periodika a období jeho analýzy): České slovo, Národní Politika (listopad 1940–květen 1945) a Lidové noviny (listopad 1940–duben 1945).

Postup (technika) při zpracování materiálu:

Komparativní analýza prezentace katastrofy lodi Patria v dobovém tisku.

Základní literatura (nejméně 5 nejdůležitějších titulů k tématu a způsobu jeho zpracování; u všech titulů je nutné uvést stručnou anotaci na 2-5 řádků):

MARDOR, Munya M. (1964). *Strictly Illegal*. London: Robert Hale.

Autorem této knihy je člen židovské podzemní organizace Hagana. Zároveň je člověkem, který byl pověřen propašováním miny na palubu parníku Patria. V tomto knižním díle svůj úkol a jeho provedení popisuje.

SHEPHERD, Naomi. (1999). *Ploughing Sand. British Rule in Palestine 1917-1948*. New Brunswick: Rutgers University Press.

Publikace se věnuje britské mandátní správě Palestiny od zimy roku 1917 do jara roku 1948. Za pomoci veřejných i soukromých materiálů, rozhovorů a vzpomínek popisuje dění v tehdejší Britské Palestině.

ZIEDENBERG, Gerald (2011). *Blockade: The Story of Jewish Immigration to Palestine 1933-1948*. Author House.

Ziedenisbergova kniha popisuje židovskou migraci do Palestiny v letech 1933–1948. Za pomoci osobních rozhovorů, vzpomínek, svědectví a archivních materiálů přibližuje cestu imigrantů do Britského mandátu Palestina od nástupu Adolfa Hitlera k moci přes potopení mnoha lodí po vyhlášení Státu Izrael.

STEINER, Gershon Erich (1982). *Story of the Patria*. Washington, DC: United States Holocaust Memorial Museum.

Tato publikace se věnuje cestě evropských židovských migrantů k palestinským břehům. Popisuje průběh a okolnosti jejich pouti a její završení na parníku Patria. Dále se věnuje akci podzemní organizace, která loď podminovala. Popisuje i samotnou tragédii a její následky.

DURMAN, Karel. (1966). *Blízký východ ve světové politice : 1918-1959*, Nakladatelství politické literatury.

Knihou pojednává o dějinách Blízkého východu od počátku 20. století do roku 1959. Ve třech kapitolách se věnuje tzv. východní otázce, kolonialismu v rukou Velké Británie a Francie, následně i osvobozeneckým revolucím.

SEDLÁKOVÁ, Renáta. *Výzkum médií: nejužívanější metody a techniky*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2014. 539 s., [4] s. obr. příl. *Žurnalistika a komunikace*. ISBN 978-80-247-3568-9.

Publikace uvádí čtenáře do metodologie a empirického výzkumu sociálních věd, provádí jej jeho jednotlivými etapami a poskytuje vodítka pro případnou samostatnou vědeckou práci v oblasti výzkumu médií. Hlavní snahou autorky je představit nejčastěji užívané postupy ve výzkumech médií a kultury realizovaných v České republice. Čtenáři si tak osvojí základní pravidla vědecké práce a postupy vytváření a ověřování poznatků v oblasti mediálních, kulturních a částečně i komunikačních studií. Text představuje především linii vycházející ze sociologické tradice.

Diplomové práce k tématu (seznam bakalářských, magisterských a doktorských prací, které byly k tématu obhájeny na UK, případně dalších oborově blízkých fakultách či vysokých školách za posledních pět let)

Datum / Podpis studenta/ky

.....

TUTO ČÁST VYPLŇUJE PEDAGOG/PEDAGOŽKA:

Doporučení k tématu, struktuře a technice zpracování materiálu:

Případné doporučení dalších titulů literatury předepsané ke zpracování tématu:

Potvrzuji, že výše uvedené teze jsem s jejich autorem/kou konzultoval(a) a že téma odpovídá mému oborovému zaměření a oblasti odborné práce, kterou na FSV UK vykonávám.

Souhlasím s tím, že budu vedoucí(m) této práce.

.....

Příjmení a jméno pedagožky/pedagoga
pedagoga

Datum / Podpis pedagožky/

TEZE JE NUTNO ODEVZDAT VYTIŠTĚNÉ, PODEPSANÉ A VE DVOU VYHOTOVENÍCH DO TERMÍNU UVEDENÉHO V HARMONOGRAMU PŘÍSLUŠNÉHO AKADEMICKÉHO ROKU, A TO PROSTŘEDNICTVÍM PODATELNÝ FSV UK. PŘIJATÉ TEZE JE NUTNÉ SI VYZVEDNOUT V SEKRETARIÁTU PŘÍSLUŠNÉ KATEDRY A NECHAT VEVÁZAT DO OBOU VÝTISKU DIPLOMOVÉ PRÁCE.

TEZE SCHVALUJE NA IKSŽ VEDOUcí PŘÍSLUŠNÉ KATEDRY.

Seznam příloh

Příloha č. 1: Parník SS Patria zachycený v roce 1918 či 1919 během převozu amerických vojáků.

Příloha č. 2: Záběr zachycující potopení parníku Patria v listopadu roku 1940.

Příloha č. 3: Kresba parníku Milos, kterou vytvořil Egon Weiss během pobytu v koncentračním táboře Atlit.

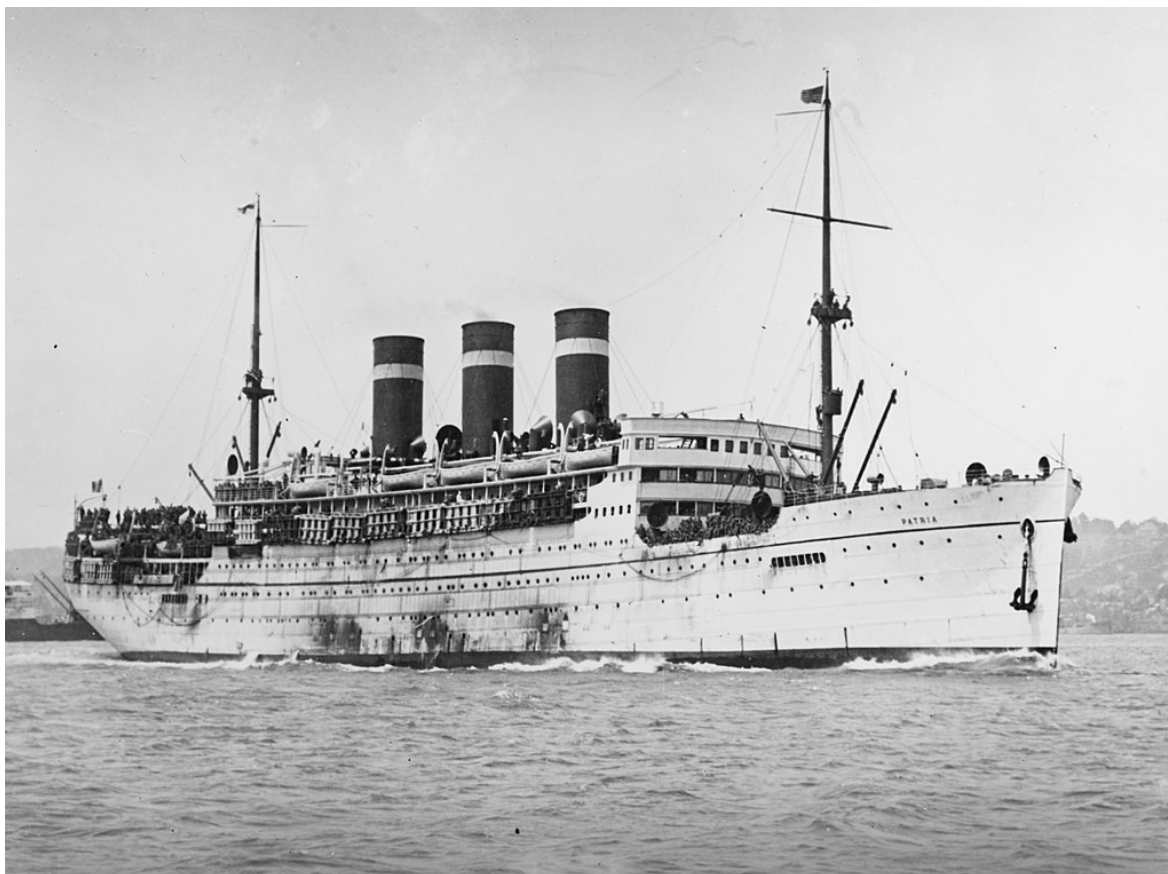
Příloha č. 4: Kresba parníku Patria jako součást deníkových záznamů Egona Weisse.

Příloha č. 5: Kresba z deníku Egona Weisse, na níž jsou zobrazena tři plavidla, která jej dovezla ke břehům Palestiny. Autor s nadsázkou poukazuje na jejich vratkost.

Příloha č. 6: Náčrt půdorysu koncentračního tábora, v němž byl Egon Weiss zadržován spolu s dalšími přeživšími katastrofy parníku Patria.

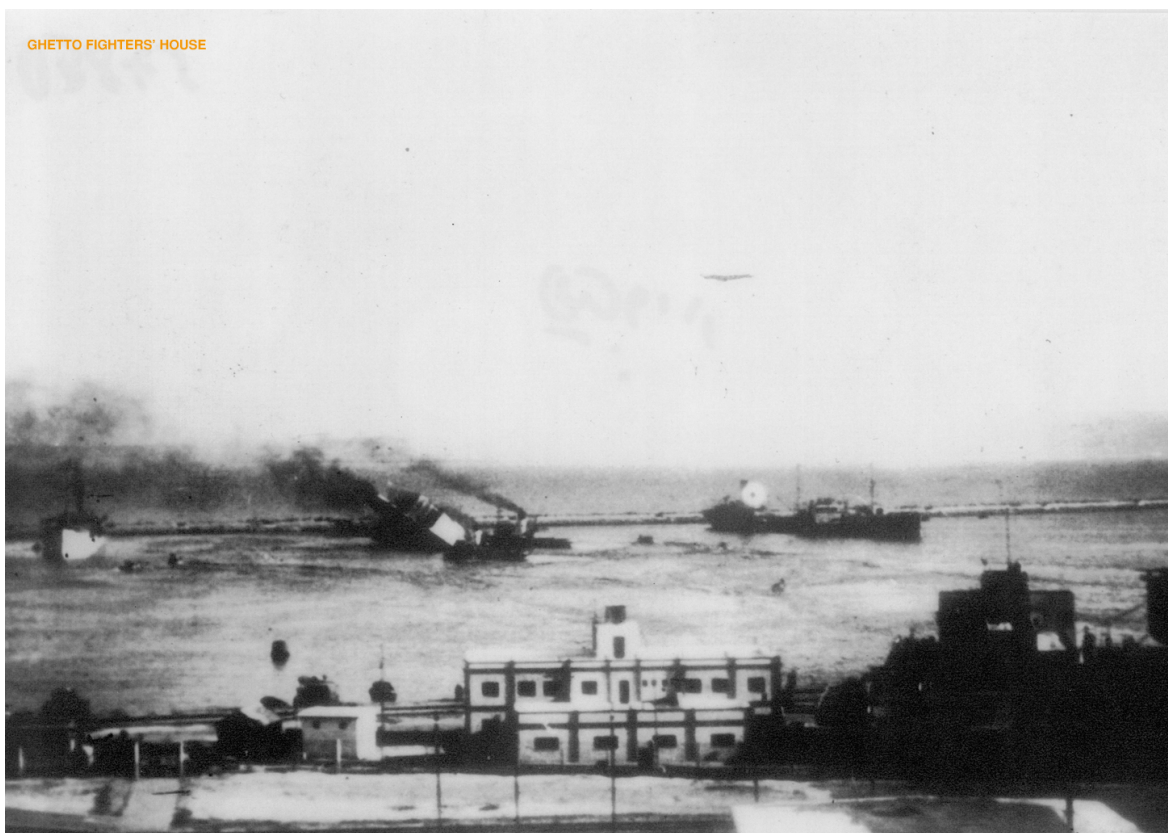
Přílohy

Příloha č. 1: Parník SS Patria zachycený v roce 1918 či 1919 během převozu amerických vojáků.



Zdroj: Naval History and Heritage Command

Příloha č. 2: Záběr zachycující potopení parníku Patria v listopadu roku 1940



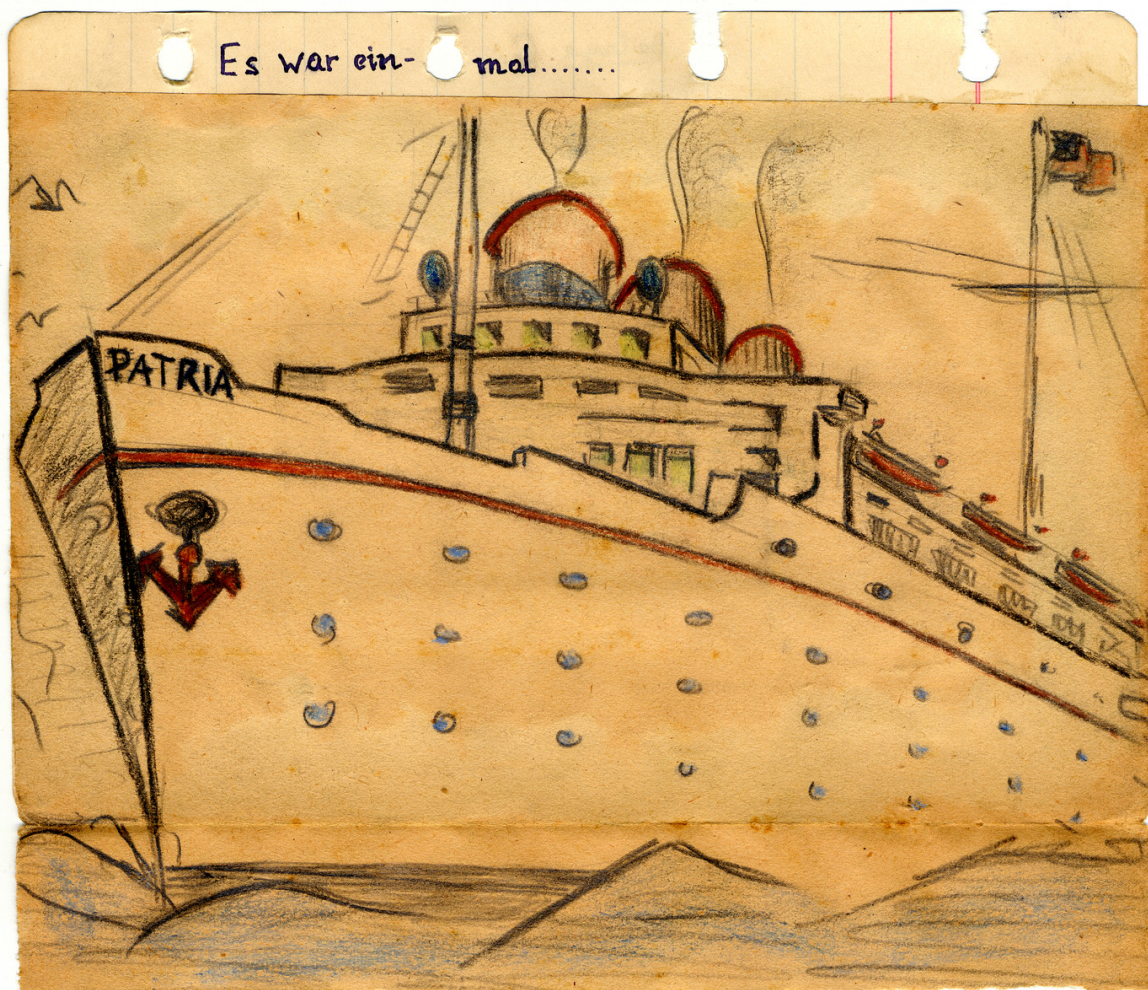
Zdroj: Ghetto Fighters House Archives / Yanay Shmuel

Příloha č. 3: Kresba parníku Milos, kterou vytvořil Egon Weiss během pobytu v koncentračním táboře Atlit



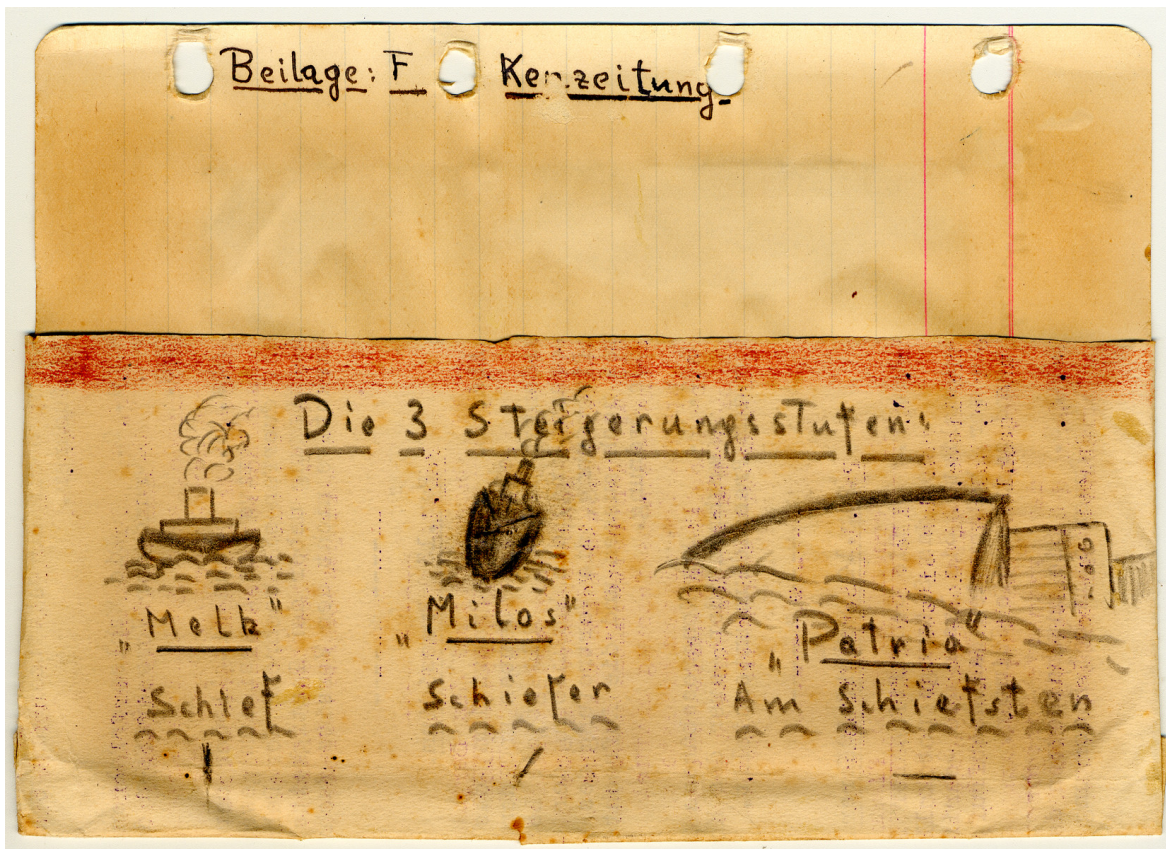
Zdroj: United States Holocaust Memorial Museum / Egon Weiss

Příloha č. 4: Kresba parníku Patria jako součást deníkových záznamů Egon Weisse



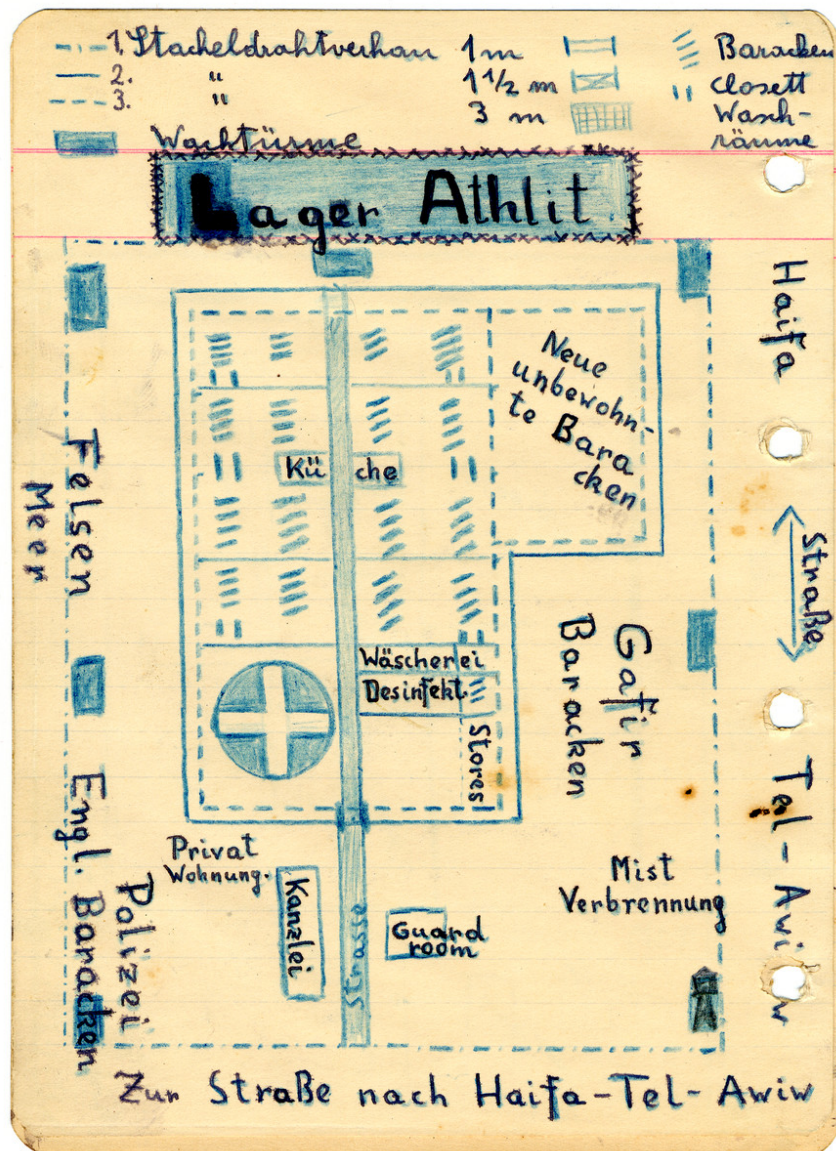
Zdroj: United States Holocaust Memorial Museum / Egon Weiss

Příloha č. 5: Kresba z deníku Egon Weisse, na níž jsou zobrazena tři plavidla, která jej dovezla ke břehům Palestiny. Autor s nadsázkou poukazuje na jejich vratkost.



Zdroj: United States Holocaust Memorial Museum / Egon Weiss

Příloha č. 6: Náčrt půdorysu koncentračního tábora, v němž byl Egon Weiss zadržován spolu s dalšími přeživšími katastrofy parníku Patria.



Zdroj: United States Holocaust Memorial Museum / Egon Weiss