

# DRÁHY ZA DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY

PO PODEPSÁNÍ MNICHOVSKÉ DOHODY A Odstoupení pohraničních oblastí Německu ztratily ČSD v roce 1938 přes 1 100 lokomotiv a 150 motorových vozů, které připadly Německu a také Maďarsku. Během válečných let dostaly dráhy naopak jen 37 nových lokomotiv, i když jich objednaly mnohem víc. Potýkaly se proto s jejich nedostatkem. Také byly nuceny nejprve si pronajímat a nakonec rovnou odkoupit původně svoje lokomotivy, které za války patřily *Říšským drahám*. Získaly ještě šest lokomotiv řady 399.0, které *Škoda* původně vyrobila a dodala do Litvy.

Okupace a válka však znamenaly spoustu dalších nepříjemných změn. Čeští železničáři se po okupaci snažili především o dvě věci. Ještě v roce 1939 se podařilo začlenit české zaměstnance z odstoupeného pohraničí do nově vzniklých *Českomoravských drah*. Druhý úkol byl dlouhodobý – celou válku se projevovala snaha, aby železnice zůstala v rukou českého personálu. Avšak dráhy se ocitly pod dohledem okupantů a veškeré řízení se přizpůsobovalo podobě *Říšských drah*, včetně různých detailů.

Cestování se zkomplikovalo. Zatímco na jedné straně vyráželi lidé z měst na nákupy potravin k sedlákům na venkov, okupanti rušili lokálové spoje, a vlaky tak jezdily přeplněné. K cestování byly nutné povolenky, do zahraničí se mohlo jezdit pouze na speciální povolení. Mnohé tunely začaly sloužit válečné výrobě a na obnovu železničního provozu si musely počkat až na poválečnou dobu.

Válečné období na železnici popsal železniční historik Miloslav Štěpán jako současník tehdejších událostí. Byl stručný a velmi působivý. „Prvními znaky poroby byly peážní říšské vlaky na našem

území. Okupanti systematicky odváželi lokomotivy a vozy do Říše, snášeli druhé koleje, české železničáře posílali do německých stanic. Jak se blížil závěr války, stávala se nádraží čím dál častěji cílem spojeneckého bombardování, partyzáni přepadali vlaky a ničili vybavení drah, které plně sloužily okupantům. Jízdní řád přestal platit a jezdily jen vlaky, které se podařilo vypravit. Rychlíky nejezdily vůbec, osobní vlaky částečně a výrazně vážla nákladní doprava. Prioritou bylo dopravit zaměstnance do zbrojovek. I mezi železničáři byla řada odbojářů, kteří sypali písek do ložisek, rozřezávali brzdové hadice, strhávali nálepky na zásilkách, až provoz postupně uvázl. V závěru války řada nádraží v západní části republiky padla za oběť spojeneckému bombardování a také systematickému či nahodilému ničení nacistických vojsk. Němci ničili mosty, tunely, depa i samotné koleje včetně zabezpečovacích zařízení. Tam, kde Němci ještě tolik nespíchali, ničili i pražce a výhybky.“

Obšírněji líčil válečné události další železniční historik a také současník Josef Hons. Popisoval jak ve Vršovicích na seřaďovacím nádraží, i když





Záložníci odjíždějí veselé, bez slz a s humorem

▲ *Vesele, bez slz a s humorem, hlásil popis u fotografie, která zachycovala záložníky československé armády po vyhlášení všeobecné mobilizace dne 23. září 1938. Slzy a smutek přišly velmi brzy, jen o týden později – 30. září, po podpisu Mnichovské dohody, na jejímž základě Československo muselo odstoupit velkou část svého území Německu a jeho spojencům. A muselo odevzdat železničním správám těchto států i řadu lokomotiv a vagonů (zdroj: Archiv hl. města Prahy, Sběrka fotografií, sign. X 11 288).*

► *Hrůzu holokaustu na straně jedné a lidské dobro a hrdinství na straně druhé má připomínat sousoší na prvním nástupišti pražského hlavního nádraží. Socha dospělého muže v životní velikosti patří siru Nicholasi Wintonovi, který v roce 1939, ve svých 30 letech, zachránil 669 převážně židovských dětí před transportem do koncentračních táborů tím, že jim zajistil odjezd vlakem do Velké Británie. Vlaky s dětmi odjížděly do Británie od března do srpna 1939. Poslední, jenž vyjel 1. září s 250 dětmi, byl kvůli začátku války vrácen a většina dětí v koncentračních táborech zemřela. Winton se dožil vysokého věku, zemřel ve 106 letech (foto: Lukáš Brázda).*

na něm seděli Němci ve vedoucích pozicích, zaměstnanci sypali písek do ložisek, do uhlí dávali nevybuchlé traskaviny, při posunu nechali vozy roztržít, do topenišť lokomotiv kladli nálože, které vybuchovaly desítky minut po odjezdu, do vozů umísťovali petrolejové lampičky či zápalné patrony. Na vozy se lepily nálepky, které měly nepříteli a vozy pak bloudily po celé Evropě. Naopak se železničáři snažili pomáhat těm, kterým hrozilo za jejich činy zatčení, resp. rovnou smrt, což byli lidé prchající z totálního nasazení, lidé, kteří jezdili na venkov pro potraviny, vězni v transportech či lidé mířící do koncentračních nebo vyhlaizovacích táborů.

Zdaleka nejdramatičtější dny zažila železnice a železničáři na konci války především v Praze, kde vypuklo na začátku května Pražské povstání a Masarykovo nádraží se na tři dny stalo krvavým bojištěm. Od 5. května začaly přímé boje nacistů, kteří se nechtěli vzdát, s železničáři, jimž se dařilo postupně vyzbrojit. Dokázali odzbrojit některé





▲ Do Prahy jako hlavního města protektorátu Čechy a Morava mířila během války řada nacistických pohlavárů. Na snímku z ledna 1941 vystoupil z vlaku na pražském nádraží Reichsarbeitsführer Konstantin Hierl (třetí zprava). Na nástupišti je společně se členy Říšské pracovní služby – Reichsarbeitsdienst (zdroj: Archiv hl. města Prahy, Sběrka fotografií, sign. IV 33/114).

nacisty a získali i celé obrněné vlaky. Němci měli seznam 99 objektů, které neměly padnout do rukou Sovětů, a to včetně všech nádraží, tunelů a mostů. Klíčové byly právě Vršovice a jejich seřadovací nádraží, odkud se dalo jet do všech směrů. Už 5. května zdejší zaměstnanci zastavěli všechny odjezdové koleje vlaky, aby Němci nemohli nikam jet. Zároveň žádali kolegy na tratích, aby zadrželi vojenské transporty mířící k Praze. Někteří Němci se vzdávali, nechtěli nasazovat život na sklonku války, jiní se chtěli bit až do konce. Podle Honse se bojů na vršovickém nádraží účastnilo 160 železničářů, 45 jich padlo, ale s těmito oběťmi dokázali vydržet až do příchodu Rudé armády, aniž by nádraží padlo do rukou Němců.

Kruté boje se odehrály i na hlavním a Masarykově nádraží. Z druhého z nich se stala pevnost hájená proti přesile Němců, kteří ji i bombardovali letadly a ostřelovali z děl. „Čtyřicet posledních obránců nádraží Praha-střed svedlo tuhý

boj s přesilou nacistů, útočících zvenčí a podporovaných posádkou německého ‚lazaretního‘ vlaku v nádraží. Z mužů, zajatých v nádraží, z bojovníků i z těch, kteří se jen v nádraží ukryli, čtyřicet sedm postavili nacisté ke zdi výtopy a povraždili. Ty, kteří ještě žili po střelách lehkého kulometu, surově dobili.“ Psal se 8. květen. Týž den začalo nádraží hořet od požáru vlaku. Dne 9. května našli rudoarmějci na nádraží obraz zkázy. Přesto už 10. května odtud dokázaly odjet za obrovského úsilí první dva vlaky.

Stavby za války přirozeně vázly, v roce 1942 skončily kvůli válečným potřebám zcela. Podařilo se stavět některé druhé koleje a s tím i přestavovat stanice. Také se poblíž některých velkých nádraží budovaly spojovací koleje mezi dvěma tratěmi, aby bylo v případě poškození daného nádraží možné alespoň částečně zachovat provoz. Jedinou zahájenou novostavbou tratě byla spojka z Velkého Meziříčí do Křižanova, ale i tato stavba byla v roce 1944 zastavena.



▲ Nejen hlavní nádraží v Praze mělo za války dvojjazyčný název, přičemž německý byl na prvním místě. Všechny nápisy byly dvojjazyčné. V listopadu 1940 před nádražím pochodovali členové Hitlerjugend, tedy nacistické Hitlerovy mládeže. V čele pochodující trojice je Artur Axman, jemuž v té době bylo 27 let a byl teprve čerstvě, od srpna, říšským mládežnickým vůdcem (foto: ČTK).





▲ Písmeno „V“ bylo za války původně symbolem Spojenců a značilo anglické slovo „victory“ – vítězství. Ministr nacistické propagandy Joseph Goebbels se rozhodl, že ze znaku protivníka udělá vlastní propagandistický symbol, a tak se v první polovině roku 1941 malovalo písmeno „V“ v podstatě všude – čela lokomotiv nevyjímaje, jak je zjevné z tohoto snímku. Jenže veřejný prostor byl „věčkem“ záhy přehlcen a vyvolal mezi Čechy spíše opačnou reakci, často posměšnou. Proto vzala nakonec neúspěšná německá kampaň za své ještě v témže roce. Oficiální konec „věčka“ nastal v listopadu 1941 a v lednu 1942 vyšlo nařízení o odstranění symbolů (sbírka: Josef Bosáček).

◄ Obrněné vlaky, které čeští odbojáři ukořistili v Praze v průběhu květnového Pražského povstání, se staly jedním z klíčů k jejich pozdějšímu úspěchu. Jednalo se o improvizované soupravy sestavené z německých vozů s protiletadlovými kanóny. V Praze a blízkém okolí operovalo 14 takových vlaků. Na snímku je vlak Sokol, jenž povstalcí sestavili v Roztokách u Prahy. Na zdejší základně měli dohromady tři vlaky, další základna byla na Smíchově a nejvíce vlaků operovalo z Vršovic. Vlak Sokol se zapojil do zuřivé obrany Trojského mostu, bohužel u bubenského nádraží jej napadlo nacistické dělostřelectvo a zcela ho rozstřílelo. Posádku tvořilo obvykle okolo 15 mužů (foto: ČTK).