

Univerzita Palackého

Filozofická fakulta

Katedra historie

Semestr 2007/2008

Diplomová práce:

**Železnice za protektorátu
(Railways in protectorat)**

Vedoucí práce: prof.PhDr. Miloš Trapl CSc.

Vypracoval: Jaroslav Šťastný

Čestně prohlašuji, že diplomovou práci jsem vypracoval samostatně a použil jsem literaturu a prameny uvedené na konci textu.

V Praze dne 5.6.2008

Podpis.....

Obsah:

1. Úvod	str.4
2. Důsledky mnichovské dohody	str.7
3. Železnice v odtrženém pohraničí	str.14
4. Vznik protektorátu a jeho dopad na železniční provoz	str.17
Vyrovnání se Slovenskem	str.20
5. Železniční správa za protektorátu	str.21
6. Poměry na hlavních tratích	str.27
7. Poměry na regionálních tratích	str.30
8. Pohled na provozní a přepravní stránku za protektorátu	str.33
a) Nákladní přeprava a tarifní změny	str.34
b) Osobní přeprava	str.38
c) Další aspekty železničního provozu	str.42
9. Strojový a vozový park	str.51
10. Stavební činnost na drahách za protektorátu	str.54
11. Služba na dráze za protektorátu	str.57
a) První důsledky okupace na drahách	str.57
b) Pracovní podmínky	str. 58
c) Dispozice s personálem	str. 62
d) Práce v Říši	str.64
e) Péče o zaměstnance	str.66
12. Vojská přeprava na území protektorátu	str.69
13. Letecké ohrožení železniční dopravy	str.76
14. Odbojová činnost železničářů a sabotáže	str.85
15. Konec války a naše železnice	str.92
16. Poválečná obnova	str.96
17. Závěr	str.99
Seznam použitých zkratk	str.101
Použité prameny a literatura	str.102

1. Úvod

Válka a železnice představují témata, která, pokud se propojí, značně přitahují svou atraktivitou. Dopravní infrastruktura (ve druhé světové válce nejvíce samozřejmě železniční) znamená pro každou bojující stranu nepochybně klíčový význam. V rámci logistiky je každá armáda na tomto místě velmi citlivá.

Nacistické Německo vybudovalo a vytvořilo během druhé světové války poměrně kompaktní, i když značně improvizovaný, systém železniční přepravy pro své cíle. Obrovská zátěž a velké potřeby kladené na evropské tratě v důsledku dané situace se promítaly v tom, že se na evropských železnicích vyskytovala řada nesourodých prvků. Německá preciznost se často musela přizpůsobovat specifikům správy drah v obsazené zemi a také řešit stav přepravní sítě podle toho, jak válečný konflikt danou oblast zasáhl.

Protektorátní železnice představovaly pro Němce součást dopravního systému v zázemí. Proto se je podařilo poměrně snadno adaptovat pro válečnou přepravu. Československo se Němcům povedlo obsadit bez boje, díky čemuž také zpočátku okupanti ponechali našim drahám částečnou autonomii v některých záležitostech. S vývojem války se však tento stav úplně obrátil. Kolejová přeprava nebyla sice do roku 1944 postižena tolik, jako třeba polské železnice, ale německá okupační moc o to více náš drážní systém vysávala. Přenesení fronty na území protektorátu v roce 1945 pak přineslo českým drahám stejně tragické důsledky jako všude, kde byla železniční přeprava přímo zdevastována boji.

Každopádně tak jako v jiných oblastech života postihla doba německé okupace české a moravské železnice výlučně negativně. Byla přerušena kontinuita úspěšného vývoje železniční dopravy, která se projevovala v době první republiky. Modernizace našich drah se tak násilnou cestou velmi zpomalila.

Přestože sledovat fungování železnice v pohnutých válečných dobách se jeví jako jistě velice atraktivní a lákavé téma, je zajímavé, že se doposud žádné souhrnné pojednání nezpracovalo. Zmíněná problematika je částečně pojata především v publikacích o železnici technického rázu a v pracích sledujících regionálně dějiny jednotlivých tratí. Tato díla pocházejí často od amatérských železničních nadšenců zabývajících se tímto druhem dopravy obecně, což nutí k jisté opatrnosti při práci s těmito zdroji. Většinou se jedná jen o stručný výklad sledující hlavní rysy tohoto tématu. Danou tematikou se okrajově také zabývají některé publikace sledující určitý region za okupace. Samozřejmě se dají použít díla mapující odboj, která se zmiňují o narušování železničního provozu sabotážními akcemi. Těžko říci, proč období okupace a války železniční historiky tolik neláká. Třeba spočívá největší problém v tom, že

tato doba neznamenalala nijak progresivní etapu v dějinách naší železniční dopravy a také pravděpodobně působí demotivačně obrovská roztroušenost archivního materiálu, který je zároveň nezpracovaný. Možná se zde promítá také fakt, že za minulého režimu nebylo možné svobodně bádát ve fondech vztahujících se k období okupace. Mnoho pramenů se rovněž nachází v soukromých rukou a jsou proto špatně přístupné. Z tohoto důvodu se těžko zkoumá zvláště každodenní život na dráze, jež se dá zjišťovat v podstatě jen prostřednictvím vzpomínek železničářů. Proto se domnívám, že podat obecný pohled na tyto otázky se jeví jako velice užitečný.

Téma železnice na našem území v době protektorátu představuje velice široké téma plné různých aspektů, k němž se pochopitelně vztahují odlišné zdroje. Jak již bylo zmíněno, materiál je velmi roztráštěný, neboť centralizovaná instituce dopravního archivnictví zanikla. Nejlepší pramennou základnu představuje fond Ministerstva železnic 1918-1952 uložený v Národním archivu. Jedná se o velmi rozsáhlý celek, v němž se k období války váže až několik stovek kartonů. Fond je rozčleněn tématicky podle jednotlivých drážních oborů, tedy personálního, stavebního, provozního, komerčního a hospodářského. Dají se zde nalézt rovněž i dokumenty vztahující se k sabotážím, náletům, vojenské přepravě nebo Železniční protiletadlové ochraně, i když se víceméně jedná o nahodile zachráněné spisy. Tento informační zdroj poskytuje asi nejkomplexnější pohled na daný předmět výzkumu, i když prostudovat celý tento archivní fond není jednoduchá záležitost.

Spisy, ze kterých se dá zde zkoumaná problematika zjišťovat, se nalézají také ve fondu Ministerstva vnitra (jde většinou o ohlašované sabotáže) a Úřadu říšského protektora (různé direktivy vztahující se k bezpečnosti dopravy před záměrným narušováním), které jsou také umístěny v Národním archivu.

Nedávno došlo ve zmíněné archivní instituci k zpřístupnění Sbírký staničních kronik na mikrofilmech. Tyto sepsání měly jednotlivé stanice v dřívějších dobách povinně nařízeno. Zpravidla tento druh kroniky mapoval retrospektivně historii nádraží od vzniku až do začátku padesátých let, kdy staniční kroniky přestávaly být vedené. Válečným rokům věnovali autoři těchto pamětí poměrně značný prostor. Nejvíce se zabývali hlavně koncem války a květnovým povstáním. I když jde do jisté míry o subjektivně zkreslené podání událostí, může nám tento pramen poskytnout dobrý náhled na každodenní život a práci železničářů za okupace a lépe poznat také regionální odlišnosti daného tématu.

K otázkám odboje se vztahují písemnosti z Vojenského historického archivu dokumentující činnost některých odbojových skupin mezi železničáři i destruktivní akce na tratích. Jedná se

většinou o poválečná hlášení o činnosti takových skupin, nicméně tyto reference poskytují nepochybně kvalitní pohled na daný aspekt.

Neméně významný souhrn informací poskytují rovněž dobové Věstníky Ministerstva dopravy, které dobře dokumentují zejména personální problematiku.

Tato práce navazuje na mou bakalářskou práci „Železnice v Protektorátu Čechy a Morava 1939-1945“ a představuje vlastně její rozšíření. Pokusil jsem se využít více zdrojů, které tak lépe objasňují některé zde ukázané aspekty daného problému.

Pojednání je kvůli velkému množství zkoumaných aspektů strukturováno tématicky podle jednotlivých železničních odvětví, přičemž je nutné se zmínit na začátku i o následcích mnichovské dohody a poměrům v odtrženém pohraničí v době války. Na závěr je poté nutné nahlédnout na poválečnou situaci a obnovu provozu. Toto zpracování sleduje také ve větší míře problémy, na něž v mé předcházející práci nezbyl prostor. Jedná se například o záležitosti ohledně strojového parku a jeho doplňování. Větší prostor, než v předcházející práci, dostává rovněž odboj, sabotáže na železnici a také události konce války znamenající zásadní etapu v historii protektorátních drah.

Ve své práci se pokouším co nejvíce přiblížit celkový obraz fungování železnice na našem území v době protektorátu, práci železničářů a možnosti jejich odporu. Snažím se rovněž částečně, pokud to jde, začlenit do svého výkladu přístup z pozice okupační moci, její řízení chodu dopravy u nás a hlavní rysy vojenské přepravy, i když tento úkol je velice nesnadný kvůli malému množství zachovaných archivních materiálů německé proveniencí k tomuto účelu a špatnému přístupu k nim. Tato práce se pokouší mimo jiné překlenout mezeru ve zkoumání dějin železnic, jež spočívá právě v pohledu na období okupace.

Zde zkoumané téma představuje pochopitelně velmi složitý problém obsahující mnoho různých aspektů a otázek, na něž není snadné odpovědět. Jedná se především o vztah naší správy železnic a německé, účinnost sabotážních činů, záležitosti personálu a služby na dráze a také věci ohledně předpisů, vyhlášek či celkového provozu na železnicích za války v protektorátu. V tomto zpracování se na dané aspekty pokusím odpovědět.

2. Důsledky mnichovské dohody

Obtížná politická situace ČSR v roce 1938 se promítla i v našem dopravním systému. V době, kdy se zdálo, že ČSD překoná vlastní krizi 30.let způsobenou hospodářskou krizí a konkurencí narůstající automobilové přepravy, došlo k násilnému přetrnutí takového vývoje v důsledku okleštění ČSR mnichovskou dohodou.

Již po anšlusu Rakouska v březnu 1938 se v důsledku vzrůstajícího ohrožení republiky zhoršovaly podmínky v mezinárodní přepravě. Nejhuře se pochopitelně projevovala situace ve vzájemných vztazích mezi naší a německou železniční správou. Především v přechodových stanicích s Říší a v pohraničí docházelo k četným provokacím a incidentům mezi našimi a německými železničáři.¹ Později se železniční zařízení stávala terčem útoku sudetoněmeckého freikorpsu.²

Po dobu zářijové mobilizace platil na československých tratích zvláštní tzv. mobilizační jízdní řád umožňující přepravu našich vojenských oddílů na hranice. Ten výrazně omezoval hlavně počet rychlíkových spojů i spěšných vlaků. Při zářijové krizi projížděly denně českými stanicemi desítky vojenských transportů. Tento náročný úkol ČSD v zásadě zvládly optimálně.³ V říjnu se po skončení oněch známých událostí se jízdní řád na železnici vracel přes značné problémy opět k normálu.⁴

Mnichovská dohoda podepsaná 29. září 1938 znamenala obrovský zásah do naší dopravy. Došlo k přerušení důležitých tratí a navíc ve ztraceném pohraničí se nacházelo velké množství železničního materiálu, který bylo nutné odsunout. Na železnicích navíc ležela hlavní tíha veškeré evakuace z okupovaných oblastí. Tento nelehký úkol museli čeští železničáři plnit mnohdy i přes záškodnické útoky německých ordnerů. Ve složité situaci se mnohdy ocitali čeští drážní zaměstnanci také kvůli faktu, že museli mnohdy opouštět nádraží a svá pracoviště jako jedni z posledních Čechů v pohraničí. Vyžadoval to jejich statut úředníků, kteří evakovali později než obyčejní obyvatelé a také význam železniční dopravy pro odvoz všeho potřebného do vnitrozemí.

Odchod české vlakové správy z pohraničí vypadal na mnoha místech rozdílně. Výraznou roli hrála místní dopravní specifika i odlišné vztahy s německými zaměstnanci. V mnoha pramenech či sekundárních informačních zdrojích o těchto negativních událostech není

¹ S. Buffe uvádí ve své práci rovněž případy špionáže na služebnách ČSD. S. Buffe: *Železnice v Sudetech*, str. 9.

² Např. 12. září 1938 byla napadena stanice ve Varnsdorfu a odvléčeni někteří čeští železničáři. Tamtéž, str. 10.

³ M. Navrátil: *100 let místní dráhy Světlá-Ledeč-Kácov*, str. 24.

⁴ Tamtéž.

zmínka. Je jasné, že určené tratě a železniční objekty bylo nutné evakuovat ve velmi krátkém čase. Veškeré vybavení se odváželo ve velkém zmatku.⁵

Pro představu uveďme popis situace v Břeclavi. Zde se dostavilo ihned zároveň s oddíly německého vojska 300 říšských železničářů s úkolem zajistit stanici a uvést ji co nejdříve do provozu.⁶ Nádraží předávalo přibližně 200 našich pracovníků, kteří tu ještě zůstali. 8. října dal nový německý správce svolat veřejný „apel“ a na konci svého proslovu přesvědčoval železničáře české národnosti, že mohou setrvat na svých místech a dále sloužit v Břeclavi, pokud budou loajální k novému režimu. Podle záznamů jich řada po celou válku skutečně zůstala.⁷ Podmínky jejich služby na říšském území či další zajímavé aspekty týkající se tohoto problému nejsou bohužel kvůli absenci pramenných zdrojů k dispozici.

Po dovršení evakuačních akcí vyjely na pohraniční tratě zvláštní trhačí vlaky, které destrukcemi traťového svršku přerušily spojení se Sudety.⁸

V této souvislosti je zajímavé zmínit se o chování a postojích německých železničářů sloužících u ČSD v této složité situaci. Vesměs většina z nich odtržení pohraničí uvítala a mnozí se počali chovat nepřátelsky či povýšeně ke svým českým kolegům. Často docházelo k řešení osobních sporů a mnozí Němci očekávali zlepšení svých postů v zaměstnání. Stávalo se ale, že bylo jejich očekávání zklamáno.⁹

Po dobu okupace byla koneckonců železniční doprava v Sudetech řízena přímo z Říše výhradně pod přímým dohledem orgánů z Německa.

ČSD se potýkaly nyní s velkým problémem, kam umístit evakuované zaměstnance z pohraničních stanic. Jednalo se o obrovské množství lidí, které nyní působilo drahým velký přebytek pracovních sil (později se tento problém částečně řešil nasazováním českých železničářů na říšské tratě). Prozatím se železničáři z pohraničí posílali do stanic, které mohly aspoň trochu uzpůsobit své kapacity. Hledělo se rovněž také na geografické hledisko. Takže například do Čáslavi byli evakuováni drážní zřizenci z Varnsdorfu, Liběchova, Štětí nebo Litoměřic.¹⁰

⁵ Například 6. 10. 1938 zaslalo ředitelství drah v Hradci Králové telegram příkazující evakuovat všechny stanice na trati Borohrádek-Kuks, ovšem druhý den tento rozkaz korigovalo pouze na některá nádraží na této trase. R. Hlušíčková-L. Kubátová-I. Malá: *Železničáři v odboji*, str. 29.

⁶ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Břeclav, inv. č. 120, sign.5, kar.3, str.39.

⁷ Tamtéž.

⁸ Pro příklad lze uvést stanici Broumov-Olivětín, kam dorazil 28. září zvláštní destrukční vlak z Hradce Králové a vytrhal zhruba 14 párů kolejnic. NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Broumov-Olivětín, inv. č. 115, sign. 4, kar.3, str.5.

⁹ Např. podle záznamů staniční kroniky Náchoda se příchozí orgány DR s místními německými železničáři vůbec ne bavili a obraceli se s žádostmi pouze k českým pracovníkům, jež považovali za odpovědné znalce místních záležitostí. NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Náchod, inv. č. 820, sign. 15, kar. 30, str.4

¹⁰ Staniční kronika Čáslav, str. 9, inv. č. 603, sign.6, kar.13.

Jednání s říšskými drahami ohledně personálních otázek byla často složitá a promítala se v nich také řada regionálních specifíků. Dost vážně vypadal stav na Ostravsku, kde sloužili také polští železničáři a to nejen na odtrženém území. Přímou z Ostravy odešlo v listopadu 1938 na košickou dráhu přibližně 200 Poláků a z evakuovaných stanic bylo naopak přijato 400 českých zaměstnanců.¹¹ Stav pracovníků se v této oblasti ustálil až koncem listopadu.¹² V ostatních částech okleštěné republiky probíhal tento proces poněkud lépe, i když ne úplně bez potíží, protože ČSD postihly tyto události zcela nepřipravené. Bohužel v archivních materiálech scházejí přesné statistiky, kolik zaměstnanců vedení drah přeložilo a na která místa. Musíme se proto spokojit alespoň s částečným nastíněním tehdejších řešení. Dá se říci, že přes velké potíže se pracovníkům ČSD podařilo obdivuhodně dané úkoly zvládnout.

Po podepsání mnichovského diktátu nastala v československé železniční dopravě katastrofální situace. Politické rozhodnutí výrazně zpřetrhalo naši železniční síť a násilně tak narušilo životaschopnost tohoto dopravního odvětví. Ztracena byla celá třetina železničních tratí¹³ a ČSD nyní disponovalo celkem 5823,181 km kolejí.¹⁴ Velmi bolestivě působilo především přerušení hlavní dopravní tepny, tratě Praha-Česká Třebová-Moravská Ostrava. Nové hranice ji přerušily hned za Českou Třebovou (zasahovalo tam německé osídlení Svitavska) a trať dále pokračovala na českém území až před stanicí Moravičany. Spojnice Brno-Břeclav byla přetržena dokonce vícekrát podobně jako úsek Plzeň-Domažlice.

Přerušeny byly také tratě Hranice-Moravská Ostrava a Moravská Ostrava-Karviná. Doprava mezi Hranicemi a Moravskou Ostravou se bezprostředně po podepsání mnichovské dohody zcela zastavila. Provoz byl obnoven až 5. listopadu po dohodě s DR.¹⁵ Specificky se nyní projevila rovněž situace Bohumína, který za první republiky představoval významný železniční uzel a byl přechodovou stanicí na hranicích s Polskem. Teď došlo k odtržení této důležité křižovatky. Nová polská železniční správa nepočítala s přílišným rozvojem bohumínského nádraží a chtěla jeho přeměnu na běžnou průjezdovou stanicí. Proto se po jeho obsazení začaly bourat místní dílny a výtopny.¹⁶ Nicméně později za německé okupace stanice opět získala svůj strategický význam, neboť Němci s ní počítali jako s překladištěm pro své válečné plány na východě.

Se změnou státních hranic začaly některé stanice, které dříve ležely hluboko ve vnitrozemí, fungovat jako přechodové. To byl případ Mělníka, Velešína, České Třebové, Dačic, Bělé pod

¹¹ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Ostrava hl. nádraží, inv. č. 963, sign. 12, kar. 38, str. 10.

¹² Tamtéž.

¹³ M. Štěpán: Přehledné dějiny československých železnic, str. 220.

¹⁴ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 8.

¹⁵ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Ostrava hl. nádr. inv. č. 963, sign. 12, kar. 38, str. 10.

¹⁶ M. Zich: 150 let trati Lipník nad Bečvou-Bohumín, str. 31.

Bezdězem nebo například Hranic. Taková nádraží však nebyla svojí kapacitou uzpůsobena na celní a odbavovací službu. Z toho pochopitelně vyplývaly vzrůstající potíže s přepravou v těchto místech. Uvedené potíže nezmizely ani později za okupace, neboť hranice české a německé železniční správy pochopitelně přetrvávaly i v období existence protektorátu.

Uvedené výsledky způsobil fakt, že při odtržení Sudet se bralo v potaz pouze národnostní hledisko a na dopravní či hospodářské dopady takového počínu se vůbec nehledělo. Je nanejvýš pravděpodobné, že Hitler zřejmě počítal s řešením zbavujícím Československo efektivního systému komunikací. Naše strana protestovala marně.

Tuto těžkost se Ministerstvo dopravy pokoušelo v době druhé republiky odstranit přenesením hlavního propojení Čech a Moravy na zamýšlenou trať Praha-Kolín-Brno. Tento projekt předpokládal vybudování účinného spojení přes Havlíčkův Brod a Křižanov.¹⁷ Projekt počítal s využitím místních drah Havlíčkův Brod-Žďár nad Sázavou a Brno-Tišnov. V úseku Žďár nad Sázavou-Tišnov se počítalo s zcela novým trasováním. Projektovaly se rovněž druhé koleje v úsecích Brno-Přerov, Brno-Veselí nad Moravou a Německý Brod-Čáslav.

Nové spojení se počalo budovat již v prosinci 1938 s předpokladem dokončení do dvou let. Obtížného projektu se účastnily mimo jiné stavební firmy evakuované z okupovaných oblastí.¹⁸ Tento počín se jevil jako velmi nutné řešení, neboť stát přerušené dopravní spojnice akutně potřeboval nahradit. Výstavba přes časté potíže pokračovala vyhovujícím tempem. Ještě v roce 1938 se počalo s ražbou tunelů u Tišnova.¹⁹ Stavba měla být dokončena přibližně za dva roky. Naději na dokončení celé výstavby ovšem vzala okupace a následné vypuknutí druhé světové války. Nacisté soustředili veškerý průmysl na své válečné cíle a stavby v civilním sektoru, tedy i dopravním, byly postupně zastavovány. Proto došlo i zde v roce 1943 k ukončení veškerých prací.

Než mělo být nové spojení s Kolína na Brno dokončeno, muselo se nějakým způsobem udržet dopravní spojení mezi oddělenými oblastmi Československa. Řešení představovaly tzv. peáže dohodnuté na základě smlouvy mezi našimi a německými drahami dne 27.10. 1938. Jednalo se v podstatě o poskytnutí možnosti průjezdu českých vlaků přes odtržené úseky na tratích. Tento provoz zajišťovaly ČSD na vlastní náklady. České vlaky projížděly německým územím bez zastavení a po dobu jejich průjezdu musely být vagóny uzamčeny a zatažena okna ve vozech.²⁰ Zároveň se obě strany v listopadu dohodly na podmínkách dopravy uhlí z odtržené

¹⁷ M. Krejčířík: Přehledné dějiny československých železnic, str. 200.

¹⁸ Tamtéž, str. 202.

¹⁹ Rozestavěné tunely u Tišnova posloužily koncem války Němcům jako kryté prostory pro výrobu letadel schované před bombardováním. O tom blíže M. Vaněk : Diana: továrna na smrt 1944-1945, Brno 2003

²⁰ S. Buffe: Železnice v Sudetech, str. 37-38.

severočeské uhelné pánve přes přechodové stanice Lovosice a Mělník. Říšské dráhy si jako protislužbu vymohly možnosti průjezdu německých vlaků přes dlouhé peážní úseky Brno-Lichkov a Břeclav-Bohumín.²¹

Jednalo se o nutné vyřešení situace, neboť jízdy objíždkami velmi přetěžovaly již tak enormně postižený dopravní systém ČSR (např. cestovat z Moravské Ostravy do Olomouce se muselo přes Frýdek-Místek a Valašské Meziříčí²²). Tento počín se vyznačoval jako dosti provizorní a způsobil rovněž některé paradoxní případy. Třeba do Rokytnice nad Jizerou nacházející se nyní na odstoupeném území vedly koleje pouze z české strany a musela být proto obsluhována výlučně spoji ČSD.²³ Naše drážní správa řídila spoje projíždějící odtrženými kraji i za okupace. Například pro oddělená území na Těšínsku měl toto na starosti ostravský dispoziční výpravčí. Peáže představovaly zcela jistě provizorní řešení, které nemohlo ani v nejmenším uspokojit dopravní potřeby v ČSR.

Další problém, který musely Československé dráhy v důsledku roztržení naší železniční sítě překonávat, představovalo zahlcení mnoha stanic evakuovaným vozovým parkem a materiálem. Tento problém navíc zvyrazňovalo hromadění zásilek, jež kvůli náhlé změně československého dopravního systému nestíhaly naše železnice včas odbavovat. Situace se postupně zlepšovala až koncem roku.

Na nádražích se rovněž vyskytovalo mnoho uprchlíků z pohraničí, kteří neměli kam odejít a fungování provozu ve staničních prostorách tak bylo jejich přítomností ještě více ztíženo. Dokonce se často vyskytoval případ, že tito lidé obývali vozy stažené ze Sudet, jež byly nyní odstaveny na nádražích. V této věci dokonce muselo zasáhnout ministerstvo.²⁴

Neméně závažnou otázkou znamenaly záležitosti ohledně vozového parku. Německá strana se totiž nesmířila s faktem, že ČSD stihly ze Sudet odvézt veškeré drážní vybavení včetně téměř všech vagónů a lokomotiv. Naší straně se podařilo evakuovat skoro všechno zařízení včetně technické dokumentace traťových úseků. To zapříčinilo německým drahám velké nesnáze při obnovování provozu na zdejších železnicích.

DR požadovaly návrat odvezeného zařízení v počtu podle technických měřítek trati v Sudetské župě. Tyto požadavky se staly předmětem složitých jednání. V Berlíně došlo k vytvoření zvláštní komise, která měla předložit české straně uvedené žádosti. Němci si podle svých vlastních výpočtů nárokovali přes 30 000 vozů různých typů. Naše ministerstvo však takové množství považovalo za neúnosné a odvolávalo se na prvorepublikový počet

²¹ S. Buffe: *Železnice v Sudetech*, str. 37-38.

²² Staniční kronika Ostrava hl. nádraží, inv. č. 963, sign. 12, kar. 863, str. 10.

²³ S. Buffe: *Železnice v Sudetech*, str. 61.

²⁴ M. Navrátil: *100 let místní dráhy Světlá-Ledeč-Kácov*, str. 76.

vozidel v pohraničí. Nakonec došlo 17. a 31. října k předběžným dohodám. Ty však DR neuspokojily a definitivní shoda byla dosažena až v polovině listopadu. Podle ní mělo říšským drahám připadnout 877 lokomotiv (z toho 639 parních), 136 motorových vozů, 158 přípojných jednotek, 2160 osobních a 23 500 nákladních vagónů.²⁵ Veškeré předávky probíhaly postupně a byly splněny až v době okupace.²⁶ Soupravy vozů k předání odjížděly ze shromažďovací stanice Praha-Vršovice.²⁷ K tomuto výčtu je nutné také zmínit menší počet vozidel předaný Maďarsku v souvislosti s tzv. vídeňskou arbitráží.²⁸ S Polskem neuzavřely ČSD žádnou smlouvu o předávání vozového parku. Nicméně po porážce Polska v roce 1939 učinili tento nárok pro území tzv. Olše Němci. ČSD musely odevzdat 67 lokomotiv, které naše železniční správa odsud odvezla.²⁹ Tyto stroje nám však později říšská železniční správa pronajala. Ztráty na lokomotivách a vozech poznamenaly železniční provoz v našich zemích velice citelně. Po válce se k nám navrátila jen malá část tohoto odevzdaného majetku. Okupanti navíc v době druhé světové války zavlékali další lokomotivy a vagóny našich drah různě po Evropě. Mnoho jich bylo zničeno a poválečné navrácení strojového parku nebylo možné kvůli všeobecným poměrům uskutečnit.

V souvislosti s těmito fakty se nabízí otázka, v jaké míře by se podařily zmíněné potíže způsobené mnichovskou dohodou překonat, pokud by nedošlo k okupaci. Domnívám se, že tyto problémy by naše dráhy dokázaly řešit v optimální míře jen za cenu jisté závislosti na německém dopravním systému. Veškeré důsledky mnichovské dohody v personálním, provozním i ekonomickém měřítku šly zcela proti kontinuitě československých železnic. Rozvinutá drážní síť Československa se nyní stala nevykonným torzem.

Období druhé republiky znamenalo pro Československé dráhy těžké časy vyplněné snahou o stabilizaci poměrů ve všech aspektech provozu včetně výstavby náhradního spojení za přerušené tratě. Zároveň s tím se snažilo dopravní ministerstvo provádět různé reorganizační a provozní úpravy za účelem co nejvyššího zjednodušení řízení dopravy.

Nejvýraznější změnu v tomto smyslu znamenalo sjednocení poštovní, telegrafní a dopravní správy pod jedno ministerstvo 11. prosince 1938.³⁰ Toto propojení poštovního a dopravního resortu pod jeden subjekt však mělo i později za protektorátu čistě formální charakter. Společné personální direktivy řešil tzv. kabinet označovaný jako „kancelář“. To byl jediný tmel, přes který ministerstvo přenášelo tendence společné oběma složkám. Jinak se dá

²⁵ J. Bek: Lokomotivy z let 1918-1945, str. 25.

²⁶ Tamtéž.

²⁷ R. Hlušíčková-L. Kubátová-I. Malá: Železničáři v odboji, str. 27.

²⁸ Jednalo se přibližně o 300 lokomotiv a 700 vozů. S. Buffe: Železnice v Sudetech, str. 12.

²⁹ J. Bek: Atlas lokomotiv, str. 31.

³⁰ M. Štěpán: Přehledné dějiny československých železnic, str. 224.

v podstatě říci, že obě složky fungovaly v uvedeném období spíše paralelně vedle sebe než jako nějaký společný orgán.³¹

Obecně se dá říci, že se Československé dráhy nacházely za druhé republiky ve velmi tíživé situaci po hospodářské, provozní i vývojové stránce a naděje na obnovu prvorepublikového rozmachu byla mizivá. Souviselo to také s tím, že rána československé dopravní infrastruktury mnichovským diktátem představovala jeden z velmi důležitých kroků pro nacistické Německo v postupu k úplnému porobení našeho státu. Doprava v okleštěné zemi se teď stala víceméně závislá na německém přepravním systému a spoustu otázek už nebylo možné řešit samostatně bez dohody s německou stranou. Veškeré projekty, které měly za účel alespoň částečné zlepšení tristního stavu, pak zcela zhatila okupace.

³¹ NA, fond Min. žel. inv. č. 5, sign. 18, kar.31.

3. Železnice v odtrženém pohraničí

I když mapovat historii železniční dopravy v Sudetské župě v letech 1938-1945 není prioritou této práce, je třeba se o ní alespoň stručně zmínit. Popsat fungování železnice pod řízením DR v Sudetech představuje velmi namáhavý úkol, neboť archivní materiály německé provenience byly z velké části zničeny na konci války stejně jako mnoho jiných dokumentů před příchodem Rudé armády. Některé části spisů říšské železniční správy zůstaly zachovány, ovšem nacházejí se roztroušeně v menších železničních archívech v českém pohraničí³² i v Německu a jedná se vlastně pouze o torzo z velkého množství tehdejších spisových materiálů. Nejlepší zdroj představují v tomto ohledu tedy vzpomínky německých železničářů sloužících v odejmutém pohraničí.

S obsazením našich pohraničních území německým vojskem přešla tato nová součást Říše plně pod správu německých úřadů, tedy pochopitelně i v dopravě. K tomu došlo téměř okamžitě zároveň s finančním i majetkovým vyrovnáním mezi ČSD a DR ohledně tratí v Sudetech. Dopravní systém Sudetské župy byl po celou dobu okupace řízen direktivně přímo z říše, tak jako řada dalších správních odvětví. Žádné samosprávy se zdejší železniční provozní úřady nedočkaly. Dá se také říci, že za celou válku řídili zdejší provoz dosazení pověřenci z Říše a místní železničáři si mohli nějakých významnějších funkcí a postaveních jenom zdát.³³

Samosprávné řízení dopravy v této oblasti nebylo zavedeno kromě záměru ponechat si přímý dohled nad nově připojeným územím také kvůli jisté zeměpisně dopravní nemožnosti takového rozhodnutí. Přirozená návaznost jednotlivých tratí se mnichovskou dohodou násilně přerušila. Železniční síť v Sudetech tvořila vlastně jen soustavu izolovaných území, které mnohde nebyly mezi sebou vůbec propojené po dopravní stránce (například oblast Opava-Šumperk byla spojena jen tratěmi z ČSR nebo ze staré říše podobně jako Ústí nad Labem-Česká Lípa-Turnov). Z tohoto důvodu se jevílo nemožné vybudovat zde vlastní drážní ředitelství. Celá župa se tedy nyní rozdělila podle zeměpisných hledisek do kompetencí ředitelství Breslau (tomu připadlo celkem 467 km), Oppeln (533 km), Dresden (1623 km), Regensburg (468 km), Linec (49 km) a Vídeň (267 km). Pod ředitelství Breslau připadly provozní úřady ve Svitavách, Trutnově a v Šumperku, říšské drážní ředitelství v Opolí pak převzalo provozní úřady Krnov, Jeseník, Opava. Úřad v Drážďanech řídil provozní úřady

³² Například v archívu lounských dílen jsou uloženy části spisového materiálu říšského železničního ředitelství v Drážďanech.

³³ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Náchod, inv. č. 820, sign.15, kar. 30, str.20.

Liberec, Česká Lípa, Ústí nad Labem, Teplice, Žatec a Karlovy Vary. Konečně ředitelství Regensburg patřily provozní úřady v Chebu, Volarech a Stříbře. Drážní instituce v Linci a ve Vídni neřídily žádný provozní úřad, ale staraly se jen o provoz na menším počtu tratí v Sudetech.³⁴

Ihned po převzetí pohraničních tratí se musela nová správa potýkat s řadou potíží. Čeští zaměstnanci dokázali při evakuacích odvézt téměř veškerou dokumentaci i technické údaje ohledně zdejších tratí i vlastního provozu. Vyvezena byla rovněž řada zařízení včetně vozového parku, který se vracel německým drahám postupně, takže zdejší drážní doprava začínala za velmi těžkých podmínek. Na některých místech byl porušen traťový svršek, jež se ničil záměrně při úprku Čechů z pohraničí. Noví správci DR tak vstupovali vlastně zcela do neznáma.

Na počátku byl provoz obnovován za velkého přispění povolanych železničářů z Říše. Uvádí se, že do dubna 1939 jich zde muselo být nasazeno asi 2300.³⁵ S personálními problémy se však provoz na nově německých tratích potýkal ještě velmi dlouho. Po obsazení zbytku našeho území docházelo také k vysílání našich zaměstnanců na sudetské služebny, aby nahradily nedostatek tamních pracovníků.³⁶ Stávalo se také, že někde v pohraničí byli čeští zaměstnanci vyzýváni říšskými úřady, aby zůstali kvůli zvládnutí problémů s počtem pracovníků v Sudetech.³⁷

Standardní jízdní řády a normální provoz musely být obnovovány za pomoci průzkumných jízd a terénního zjišťování technických údajů o traťovém povrchu. Zároveň se zde zavedly předpisy podle DR, na což si musela řada místních pracovníků v poměrně krátké době rychle zvyknout. V osobní dopravě se vyskytla řada změn v trasování spojů. Vypravovány byly pro poměry před Mnichovem některé netypické rychlíky spojující jednotlivá centra nové říšské župy. Jeden takový jezdil například na trase Berlín-Liberec-Cheb.³⁸ Přes tyto veškeré potíže se přibližně do poloviny roku 1939 podařilo zajistit fungování sudetských železnic v uspokojivé podobě.

Prizpůsobování dopravy válečnému nasazení přineslo paradoxně za války rozvoj některých zdejších železničních tahů i nádraží, které by se možná něčeho podobného v ČSR nedočkaly. Jednalo se hlavně o Mostecko, kde se budoval průmysl na výrobu pohonných látek. Bohužel se zachovaly písemné dokumenty mapující stavební práce v Sudetech za války pouze od

³⁴ S. Buffe: *Železnice v Sudetech*, str. 35.

³⁵ Tamtéž, str. 38.

³⁶ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Broumov-Olivětín., inv. č. 115, sign. 4, kar. 3, str.5.

³⁷ Například v Břeclavi takto setrvalo na svých postech údajně mnoho pracovníků české národnosti. NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Břeclav, inv. č. 120, sign. 5, kar.3, str.39.

³⁸ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Cheb, inv. č. 631, sign. 3, kar. 14, str.14.

ředitelství v Řezně, které například dokazují, že v jeho obvodu došlo v letech 1938-1944 k rekonstrukci kolejí v délce 80 km a k položení 387 nových výhybek.³⁹

Válečný provoz v násilně odebraném pohraničí se vyznačoval řadou aspektů podobných tomu protektorátnímu. Doprava plně sloužící válečným potřebám se potýkala s nemalými problémy. Tíživě se projevoval hlavně nedostatek nákladních vozů pro přepravu surovin, zvláště uhlí.⁴⁰ V severních Čechách se nacházelo hodně dolů, pro jejichž potřeby mohly DR poskytnout jen neoptimální počet vagonů. Příčinnou těchto nedostatků bylo ponejvíce rekvírování vozového parku pro potřeby Wehrmachtu. Neméně závažně působilo na zdejší život absolutní upřednostňování přepravy vojenského materiálu před dopravou ostatních (i základních) surovin pro obyvatelstvo.⁴¹ Postupně se rovněž omezovala osobní doprava.

Koncem války je železniční provoz v pohraničí výrazně ochromen leteckými útoky na důležité uzly v této oblasti. V květnu a v červenci 1944 byl těžkými nálety zasažen Most, kde bylo zcela zničeno místní seřadovací nádraží. Na jaře 1945 postihla stejná pohroma i další významné železniční body jako Ústí nad Labem, Karlovy Vary nebo Chomutov. Bombardování Drážďan v únoru 1945 úplně zdemolovalo budovu zde se nacházejícího drážního ředitelství, takže jemu podřízené úřady v Sudetech zcela ztratily spojení s nadřízenými orgány.⁴²

Celý dopravní systém musel být udržován ve stále více improvizacích podmínkách. Situaci pak ještě přitížilo množství evakuačních transportů přijíždějících sem při ústupu Němců v posledních měsících války. Koncem dubna 1945 se v důsledku přicházející fronty provoz na tomto území úplně zastavuje a obnovují jej až jednotky Rudé armády a posléze v plném rozsahu opět se vracející čeští železničáři.

Léta odtržení přinesla zdejším železnicím rozkvět, který však byl posléze zabrzděn válečnými podmínkami. Němečtí železničáři v pohraničí, kteří čekali zlepšení vlastních profesních podmínek i postup v kariéře byli vzápětí zklamáni, neboť o všem rozhodovali noví přidělenci ze staré Říše. Nakonec byli často odváděni do armády, takže museli být posléze nasazováni čeští železničáři z protektorátu. Po válce byli všichni pracovníci německé národnosti zbaveni služby a čekal je odsun.

Provoz na tratích v českém a moravském pohraničí pod správou DR znamenal dramatickou etapu v jejich historii, která však pro své krátké trvání nezanechala příliš výrazné stopy do budoucna.

³⁹ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Cheb, inv. č.631, sign.3, kar.14, str.14.

⁴⁰ V. Kural-Z. Radvanovský: Sudety pod hákovým křížem, str. 232.

⁴¹ Tamtéž.

⁴² S. Buffe: Železnice v Sudetech, str. 45.

4. Vznik protektorátu a jeho dopad na železniční provoz

Po katastrofálních následcích mnichovského rozhodnutí vyvíjelo československé dopravní ministerstvo enormní úsilí ke stabilizaci situace v naší dopravní síti a k zajištění překonání těchto problémů. Připravoval se například nový „Organizační řád podniku Česko-slovenské dráhy a pošty v zemích Českých“⁴³ Všechny stavební i jiné projekty však zhatily neblahé události na jaře 1939.

Když 14. března vyhlásilo Slovensko samostatnost, vznikly zároveň samostatné Slovenské železnice (SŽ). Po celý konec března proudilo z území Slovenska k nám velké množství evakuačních vlaků. Skladiště se rychle zaplnila zachráněným materiálem a vznikal tak u ČMD nedostatek prostor pro skladování. Proto se musela zabírat i některá soukromá zařízení pro tento účel.⁴⁴ Okamžitě vznikl obrovský problém ohledně rozdělení majetku a řešení otázky zaměstnanců. Nejlépe došlo k vyřešení rozdělení vozového parku mezi dva nové státní útvary. Obě strany se poměrně rychle dohodly prostřednictvím česko-slovenské komise na vyrovnání. Ke 30. 6. 1939 se rozdělil počet lokomotiv bývalé ČSD takto: nově vzniklým protektorátním drahám 2209 a Slovenským železnicím 616 strojů.⁴⁵ Počty osobních a nákladních vozů převzatých při tomto ujednání nejsou známy. Zřejmě se jednalo o podobný poměr jako v případě lokomotiv. Než došlo k vlastní realizaci předávek, označovaly se stroje a vozy určené pro SŽ trojúhelníkem před starým nápisem ČSD, na český majetek se pak stejným způsobem malovaly čtverce.⁴⁶

Archivní dokumenty Slovenských železnic se nacházejí na Slovensku a problematika jejich krátké existence nespadá také příliš do zaměření této studie. Proto zde nemohu prezentovat hlavní rysy fungování drážní přepravy ve Slovenském státu. Dá se však předpokládat, že nově vzniklá správa řešila velké reorganizační potíže a přesuny zaměstnanců slovenské národnosti zpět z protektorátu (naproti tomu protektorátní dráhy stěhovali také své vybavení i personál ze Slovenska, což představovalo obrovský úkol a celý počin nazvaný Státní akce stěhovací se protáhl po dobu dalších let). Situace zde určitě nebyla tak vážná jako v jiné odtržené části, Sudetech. Jelikož Slovenský stát byl formálně suverénní zemí, odlišoval se jistě i vztah Němců a slovenské dopravní správy. Dohled nacistů na slovenskou dopravu se zřejmě neprojevoval tak úzce a tíživě jako v Čechách a na Moravě, i když slovenské tratě se pro

⁴³ P. Schreier: Koleje ve stínu svastiky, str. 2.

⁴⁴ NA, Sbíрка staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str.86.

⁴⁵ J. Bek: Lokomotivy z let 1918-1945, str. 28.

⁴⁶ Tamtéž, str. 27.

válečnou přepravu využívaly ve velké míře. Jinak vypadala pochopitelně situace koncem války.

Ke slovenským záležitostem lze ještě podotknout fakt, že místní železnice byly válkou postiženy mnohem více než ty české a jejich poválečná obnova vyžadovala z tohoto důvodu daleko větší úsilí.

Ihned po dalším porcování železniční sítě a majetku, postihla naše dráhy další závažná událost. 15. března 1939 došlo k okupaci zbytku našeho státu německými jednotkami. Ten den ve 4:40 ráno odeslal resort dopravy telegram do všech služeben, který zněl: „Dnes ráno dle učiněné dohody obsadí německé vojsko přechodně naše území...Zaříd'te, aby všichni zaměstnanci konali za všech okolností bezvadně službu. Dráha i pošta musí fungovati normálně a bez nejmenších závad. Německým vojenským orgánům je nutno vycházeti v každém směru vstříc...Zaříd'te ihned vše potřebné.“⁴⁷

Zpočátku nebylo jasné, co nové politické poměry přinesou našim drahám v budoucnosti. Prvních pár měsíců okupace se neslo ve znamení jisté autonomie našich drah. Organizační změny postihly úřad dopravní správy vcelku ihned, avšak do vypuknutí druhé světové války se stav na železnici jevil jako poměrně stabilní. To ale nic neměnilo na tom, že postupně nastával konec ekonomického i stavebního rozvoje českých drah a naše železniční doprava se stala zcela součástí německého vojenského dopravního systému, jaký byl nastolen v celé nacisty okupované Evropě. Na mimořádné nároky a požadavky okupantů nebyla protektorátní železniční doprava vůbec uzpůsobená. To vedlo posléze k obrovskému vyčerpávání materiálních i lidských zdrojů našich železnic.

Německá armáda si samozřejmě byla vědoma strategického významu železnice, a proto už 15. března zajistila staniční objekty svými vojenskými oddíly. Ve druhé polovině března nebyly vojenské hlídky a oddíly na nádražích žádnou výjimkou.

Současně podřídili okupanti protektorátní dráhy pod svůj přímý dohled po úřední stránce. Na ministerstvu i na všech větších služebnách začali působit zvláštní přidělcenci, kteří měli dohlížet na bezproblémový chod dopravy a plnění německých požadavků. Jednalo se o instituci tzv. zplnomocněnce říšských drah, který měl na starosti přímý dohled na naši železniční dopravu. Protektorátní dráhy se takto zapojily plně pod německý přepravní systém, což se později v době okupace stále více prohlubovalo.

Zplnomocněnci měli v protektorátu svou vlastní hierarchii, v jejímž čele stál tzv. hlavní zplnomocněnec DR. Zpočátku zastával tuto funkci ing. Emmerich. Postoj tohoto Němce

⁴⁷ M. Navrátil: 100 let místní dráhy Světlá-Ledeč-Kácov, str. 77.

k českému vedení drah byl poměrně benevolentní, i když tato jistá vstřícnost byla podmíněna životní důležitostí našich železnic pro německý průmysl.⁴⁸ V roce 1940 vystřídal Emmericha nový zplnomocněnec Danco, přesvědčený nacistu prusáckého ražení, který dohlížel na českou železniční dopravu do konce války. Jeho tvrdost a přísnost ve vztahu k našim úřadům i zaměstnancům snad nejlépe symbolizovala tlak okupantů na naši dopravu během války.⁴⁹

Přestože, jak již bylo zmíněno, nebyl do vypuknutí druhé světové války dopad okupace na železnici tak velký, změnu státního zřízení nevyhnutelně pocítilo i toto odvětví.

Mezi první velké novinky v protektorátním období českých a moravských drah pochopitelně patřila změna jejich oficiálního názvu. 13. 7. 1939 se ustavují oficiálně Protektorátní dráhy Čech a Moravy (BMB-ČMD). Oficiálně začala tato nová železniční správa fungovat od 9. srpna 1939.⁵⁰ Současně zároveň dochází postupně k odstraňování všech symbolů u drah připomínajících časy první republiky. V říjnu 1939 vychází nařízení odstranit znaky bývalé ČSR z železničního majetku úplně.⁵¹ Postupně docházelo rovněž k přeznačení na lokomotivách a vozech.

Nový režim nehodlal u železniční správy trpět zaměstnance židovského původu, politicky nespolehlivé osoby či bývalé legionáře, kteří byli nedlouho po ustavení nového pořádku propuštěni ze svých míst. O tom bude blíže pojednáno v kapitole věnované personálním otázkám.

Měnila se rovněž organizace protektorátních drah. Zatím docházelo k drobným reorganizačním úpravám, v pozdějším období se však plně prosadil nadiktovaný německý model správy.

Velmi výraznou novinkou v železničním provozu, jaká snad nejvíce připomínala nové poměry, byla jazyková nařízení ohledně povinného užívání Němčiny na dráze. Ta se nyní stala hlavním komunikačním jazykem v tomto dopravním odvětví. Prakticky existovala dvojjazyčnost. Ve styku s německými subjekty se ale muselo užívat pouze německé řeči.

Než došlo k vypuknutí světového konfliktu, fungoval železniční provoz v protektorátu fakticky normálně. Válečné podmínky však přinesly poměry, na než náš přepravní systém vůbec nebyl uzpůsoben a zdejšími železnicemi nastaly krušné časy.

⁴⁸ D. Tomášek-R. Kvaček: Obžalována je vláda str. 28. a 34.

⁴⁹ Po válce byl Danco zatčen a odsouzen k trestu smrti.

⁵⁰ R. Cila: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str. 47.

⁵¹ J. Čapek: 120 let železnice na Chotěbořsku, str. 20.

Vyrovnnání se Slovenskem

V souvislosti se vznikem Slovenského státu vznikl naší v železniční dopravě další problém spojený s dělením majetku a především odvozu obrovského množství materiálu z území Slovenska. Za tímto účelem byla vyhlášena rozsáhlá Státní akce stěhovací, jež představovala velice nákladný podnik po finanční i organizační stránce. Ze strany českého ministerstva bylo podnikáno co nejvíce kroků tak, aby se celý tento počín usnadnil. Byly poskytovány určité slevy a výhody ohledně dovozu českého vybavení z bývalé části ČSR.⁵² Celý tento počín se protáhl až do roku 1944, což svědčí o jeho náročnosti.

Dále musely být řešeny různé další záležitosti týkající se vztahu ČMD a SŽ. Jednalo se mimo četné hospodářské otázky také o zajištění dopravního spojení mezi protektorátem a Slovenským státem, otázky celní a přechodové i styčné personální služby. Složitá jednání ohledně této věci se táhla nakonec měsíce. Veškeré smluvní návrhy byly ve skutečnosti koordinovány německou stranou, jež na tyto dohody vlastně dohlížela a řídila je. České ministerstvo předkládalo v podstatě spíše pouze různé korektivní návrhy a připomínky. O rozhodující pravomoci Němců svědčí také to již od dubna 1939, kdy tato jednání začala, se rozhovorů účastnili úředníci říšského protektora.

Ve věci podílu na vzájemné přepravě došlo nakonec k dohodě, že ředitelství drah v Praze bude vypravovat 4 pravidelné rychlíky jedoucí až do Bratislavi, brněnské ředitelství zajistí veškerou osobní dopravu z české strany mezi Brnem a Trenčianskou Teplou, ředitelství drah v Olomouci pak obstará čtyři rychlíky a dva osobní vlaky z Olomouce do Žiliny. Slovenské drážní ředitelství v Bratislavě mělo nadále zařídit dva přímé rychlíky na Prahu a také určitý počet osobních vlaků směřovaných do Břeclavi, Lanžhotu a Veselí nad Moravou.⁵³

Na slovenskou stranu také připadl úkol vést přepravu motorovou trakcí přes hranici na jediné trati z Teplé na Vlárský průsmyk. Přes hraniční přechodové stanice se Slovenskem jezdilo průměrně 5 vlaků denně. Podíl nákladní přepravy obou správ byl stanoven podle stavu z roku 1937. Podobně se postupovalo rovněž v tarifních, finančních a personálních otázkách.⁵⁴

Odpadnutí slovenského území způsobilo ČMD velké problémy. Jednak se nyní na území protektorátu projevoval přebytek zaměstnanců kvůli staženým silám ze Slovenska i pohraničí a musela se řešit také řada administrativních potíží souvisejících s těmito událostmi.

⁵² Železniční věstník Ministerstva dopravy, č. 20, 18.4. 1939, č. 20.

⁵³ NA, fond Min. železnic, inv. č. 1032, sign. 28, kar. 39.

⁵⁴ Tamtéž.

5. Železniční správa za protektorátu

Organizační systém vedení drah musel zákonitě prodělat změny jako všechny důležité státní instituce, v nichž se promítla změna státního zřízení. Obecně se dá říci, že celé řízení se nuceným způsobem přizpůsobovalo německému centralizovanému modelu, což bylo podstatě završeno přeměnou dosavadního dopravního ministerstva na Ministerstvo dopravy a techniky v roce 1942.

Pokud nahlédneme na dějiny české železniční správy této době, dají se tedy rozlišit dvě výrazné etapy. První od začátku nacistické nadvlády právě do roku 1942, kdy počinají být Protektorátní dráhy Čech a Moravy vedeny centrálně a pod větším dohledem německé strany. Souviselo to také s celkovým poklesem autonomie českých protektorátních ministerstev. Od této chvíle bylo strašně obtížné pro naši správu vymoci si nějaké výhody. Roky 1943-1945 pak byly ve znamení úplné podřízenosti okupantům, kteří v souvislosti s vedením totální války využívali protektorátní drážní síť co nejvíce pro své špatně se vyvíjející válečné úsilí.

Je otázkou, nakolik mohlo vedení drah i celého ministerstva německému nátlaku čelit. Tento problém je velmi těžko postižitelný hlavně kvůli téměř úplné absenci dokumentů k této záležitosti. Dá se konstatovat, že se především jednalo o dosti skrytou činnost, jež byla hlavně vedena odhodlanými a statečnými jedinci na různých postech, kteří byli ochotni riskovat, což bylo v oné době velmi nebezpečné. Díky tomu se do jisté míry dalo alespoň zmenšit vykořisťování naší dopravy. Šlo především o odlehčení těžce zkoušené dopravě a o to vymoci alespoň minimum výhod pro naše železniční zaměstnance.

Na pozici ČMD vůči okupační správě mělo samozřejmě obrovský vliv, jaký člověk stál v čele celého resortu dopravy. V tomto případě měly naše železnice štěstí. Po většinu války vykonával funkci ministra dopravy a spojů Jindřich Kamenický. Tento schopný odborník na železniční provoz nastoupil na příslušné ministerstvo už v roce 1918. Velmi dobře se podílel na stabilizaci železničního provozu v říjnu 1938 a v únoru následujícího roku dosáhl hodnosti generálního ředitele drah. Němci chtěli po obsazení Čech a Moravy Kamenického propustit (špatné předpoklady pro vykonávání funkce způsobily jeho silné vlastenecké postoje, dřívější působení v této sféře a také pokus o zničení dokumentů z ministerstva 15. 3. 1939).

Na popud A. Eliáše však v úřadu nadále setrval. Když se Eliáš stal 27. dubna 1939 předsedou vlády, vystřídal jej v čele dopravního resortu J. Havelka, který ale nebyl příliš obeznámen s praktickou stránkou této funkce. Z tohoto důvodu Kamenický u ministerstva zůstal a staral se o výkonnou složku této instituce. Havelka pak spíše reprezentoval. Když byl Havelka

v roce 1941 zbaven svého postu, vystřídal ho právě Kamenický a pak vedl úřad až do konce války.

I přes svůj vysoký věk dokázal tento ministr kvalitně zajišťovat chod našich drah po dobu války. Nebyl zřejmě ani nějak politicky ambiciózní v protektorátní vládě. Po celou těžkou etapu našich dějin mu šlo hlavně o minimalizování německého válečného vykořisťování drah a pracovního přepínání našich zaměstnanců.⁵⁵

Kamenického zásluhou se podařilo uchránit mnoho železničářů před nuceným nasazením do Německa a zachránit maximum pro ČMD.⁵⁶ Bohužel byl tento ministr po osvobození odsouzen k pěti letům vězení, stejně jako byli potrestáni také ostatní členové protektorátní vlády.

Jak již bylo řečeno, celkový systém správy dopravního systému se postupně během války stále více přizpůsoboval a přibližoval německému typu. Ovšem do jeho podoby se promítaly též válečné podmínky, které bezesporu měly obrovský vliv na uspořádání celé organizace. Němci navíc zjišťovali, že naše zřízení má charakter poněkud více vyhovující improvizacím, jaké vyžadovala válka. Řízení železniční přepravy používané v době předválečného Československa se tedy vyznačovalo mnohem pružnějšími rysy, než do jisté míry zkostnatělá německá obdoba upřednostňující striktní řád ve všem. Proto některé aspekty původního československého způsobu fungování drah zůstaly zachovány.

Zajímavou otázkou také samozřejmě představuje to, jak vypadal vzájemný vztah ČMD a německých protektorátních úřadů a orgánů. V tomto případě také znamená nemalý problém vyhledávání archivních materiálů hlavně německé provenience. Přesto se pokusím tento aspekt rekonstruovat.

Je jasné, že se nejednalo o rovný poměr. Důležitým problémem však bylo, jakým způsobem mohli čeští úředníci německému nátlaku odolávat a protektorátní dopravní síť co nejvíce šetřit. Nebyl to jistě lehký úkol, neboť poslední rozhodovací slovo v různých záležitostech držel zplnomocněnec říšských drah, který v podstatě ovlivňoval fungování železnice v protektorátu podle potřeb říšského protektora i německé branné moci. Doprava musela ladit především s vojenskými záměry okupantů. Třebaže po formální stránce fungovala protektorátní správa dopravy i samotných drah jako samostatný autonomní celek, ve skutečnosti se jednalo o loutkový aparát, jež se po celou válku měnil v postupně stále více ovládaný nástroj říšských subjektů.

⁵⁵ D. Tomášek-R. Kvaček: Obžalována je vláda, str. 30.

⁵⁶ Tamtéž.

Německému vykořisťování drážního systému mohla v podstatě česká strana čelit pouze formou různých návrhů, žádostí v provozním či organizačním sektoru nebo vnitřními úpravami ve všech odborech. Dá se v zásadě říci, že protektorátní resort dopravy i s jemu podřízenými subjekty neměl v rukou možnost žádné zásadní rozvojové iniciativy. Navenek sice působil suverénně, ale stejně jako ostatní protektorátní úřady jen sloužil zájmům okupantů. Čelit této negativní podřízenosti šlo v podstatě jen formou různých návrhů na zlepšení situace v dopravě, korekcí nebo experimentů, jaké měly vylepšit neblahý stav v naší dopravě.

Zajímavou skutečnost v tomto ohledu představuje vztah říšské branné moci s našimi složkami i zplnomocněncem DR. Vojenské orgány Německa nespolupracovaly s úřadem zplnomocněnce vždy jednotně a často dokonce docházelo mezi těmito subjekty ke sporům. Svědčí o tom úřední korespondence z roku 1940 zplnomocněnce říšských drah pražskému ředitelství, aby se v určitých záležitostech, co do přepravy vojenského materiálu, služebny protektorátních drah obracely jen na něj a ne na vojsko. Wehrmacht tudíž neměl mít pravomoci zasahovat do určitých věcí. Říšský protektor dokonce žádal dopisem z 21.5. 1940 rychlé vyřešení těchto kompetenčních otázek.⁵⁷

Lze také konstatovat, že odpor vůči Němcům byl také u ČMD do velké míry individuální záležitostí. Záviselo na každém jedinci, který měl vyšší postavení u řízení drah, jaký osobní postoj v této nelehké době zaujme a zda bude vykonávat svou funkci tak, aby co nejvíce minimalizoval špatný dopad dané situace na naše železniční tratě, případně se zapojil do aktivní rezistence. V tomto případě se jednalo o dosti skrytý aspekt zkoumané problematiky. Z důvodů velkého nebezpečí hrozícího tehdy ze strany represivního nacistického aparátu našim železničářům máme jen málo pramenů a informací k této věci. Lze se však domnívat, že účinnější formy odporu byly prováděny na nižších postech a hlavně přímo řadovými pracovníky v provozu. O tom bude podrobněji pojednáno v kapitole věnující se odboji českých železničářů.

Nyní se zaměříme na samotnou organizační strukturu ČMD. Hlavní páteř organizace z dob první republiky zůstala zachována. V čele Protektorátních drah Čech a Moravy stál generální ředitel přímo podřízený ministru dopravy. Pod něj spadalo presidium generálního ředitele starající se o věci osobního styku, odborné záležitosti nespádající pod pravomoc žádného nižšího odboru, organizační záležitosti, kompetenční spory, subvence a podpory nebo též záležitosti německých zaměstnanců u ministerstva a železniční správy. Presidium

⁵⁷ NA, fond Min. žel. inv. č. 1087, sign.50, kar.4751.

rozhodovalo také o dispozici s vozovým parkem. Dále pak řídilo tiskový referát, který sledoval veřejné mínění o železnici, a knihovnu. Mělo na starost rovněž opatrování inventáře různých typů a také některé ekonomické úkoly.

K presidiu patřilo i zvláštní organizační oddělení, jež mimo věcí všeobecné organizace vykonávalo taky dohled nad za okupace zavedeným samosprávním systémem služeben. U této organizační části existoval rovněž osobní referát generálního ředitele. Ten mimo jiné zajišťoval styk s říšským protektorem a přenášel tak německá nařízení na český úřad.

Železniční správa se dále dělila na jednotlivé odbory podle působnosti. Odbor dopravní se staral o řízení veškeré osobní i nákladní dopravy, statistické výkony drah, jízdní řády a také další důležité úkoly týkající se všeobecného provozu na železnici.

Strojně technický odbor zajišťoval především stavbu a udržování vozidel, současně také hlídal spotřebu i opatrování paliv. Velmi důležitý byl odbor hospodářský. Měl na starosti hlavně finanční věci. Sestavoval hospodářské plány ČMD, vedl všechna účetnictví, staral se o záležitosti platebního styku, vedl správu hotovosti a kontroloval nákup zásob a materiálu. Dále sem patřil odbor právní řešící hlavně zákonodárství týkající se železnic, mezinárodní styky a smlouvy i podobné záležitosti. Spadaly pod něj také policejní složky ČMD. Vzhledem k postavení našeho státu v době druhé světové války byly však v této době jeho pravomoci velmi omezené.

Pod personální odbor spadaly všechny starosti ohledně zaměstnanců, jako byly třeba mzdové podmínky, věci sociálního zajištění a nemocenské pojišťovny ČMD, kárné i disciplinární věci, přijímání a povyšování zaměstnanců i jiné služební aspekty. Za okupace byl především na tuto složku vyvíjen obrovský tlak vedený okupačními úřady přes nadřízené železniční oddělení kvůli různým požadavkům týkajících se našich železničářů. Šlo hlavně o propouštění nespolehlivých osob, různá represivní opatření kvůli častým sabotážím nebo nasazování železničářů za hranicemi protektorátu.

Zmíníme ještě odbor komerční, který pečoval o výdělečnost drah (patřili sem též věci ohledně jízdného). Za války vznikla Železniční protiletadlová ochrana (ŽPO). Ta ale nepatřila pod žádný z těchto odborů a fungovala zcela samostatně vedle této organizace přímo podřízena ministru dopravy a říšskému protektoru.⁵⁸

Přejímání německého typu správy spočívalo hlavně v tom, že na ředitelstvích drah byly vytvořeny číslované decernáty a kanceláře a přímo na ministerstvu potom referáty a kanceláře.⁵⁹ Jednotlivé decernáty se zabývaly přidělenými věcnými záležitostmi. Tato

⁵⁸ Železniční věstník Ministerstva dopravy, č. 27, 26. 8. 1939, str. 3-7.

⁵⁹ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 7.

byrokratická úprava přinášela jistě preciznější a přesnější rozhodování v určitých věcech, na druhou stranu ale neladila s původním českým systémem, což přinášelo četné administrativní komplikace. Německý typ správy, jak již bylo zmíněno, byl také příliš zkostnatělý a nejevil se jako příliš vhodný pro měnící se situace v dopravě. To se ukazovalo jako naléhavé obzvláště ve válečné době.

Po osvobození došlo ke zrušení všech administrativních úprav z iniciativy Němců a decernáty, referáty i kanceláře se zrušily. Místo nich se opět v červnu 1945 zavedly oddělení jako před válkou.⁶⁰ Toto se týkalo i dalších změn uvedených v platnost okupanty, o nichž zde bude ještě zmíněno.

Jednalo se o zřízení tzv. strojních, stavebních, přepravních a provozních úřadů, k čemuž došlo v dubnu, červnu a v září 1943.⁶¹ Zavedla se také Hlavní vlaková správa, což byl v podstatě dohlédací úřad nad nižšími stupni vlakové správy. Provozní úřad prakticky představoval spojkou mezi ředitelstvím drah a jednotlivými stanicemi v daném obvodu. Měl tedy vlastně na starost výkon služby dopravní v určitém okrsku. Také se tato instituce starala o vyrovnávání počtu vozů a vlakového personálu ve stanicích.⁶² Změnil se v souvislosti s těmito úpravami také vzájemný organizační poměr železničních stanic. Uplatnil se zde centralizační princip podle německého vzoru stejně jako v mnoha jiných reorganizacích. V určitém železničním správním obvodu se stanovila jedna hlavní řídicí stanice se sídlem přepravního a provozního úřadu, pod kterou spadaly okolní menší stanice.⁶³

Strojnímu úřadu podléhaly výtopny včetně pobočných, vozební stanice a vozovny jistého druhu. Přepravní úřad se staral o komerční službu a znamenal stejně jako provozní úřad spojkou mezi ředitelstvím a stanicemi.⁶⁴ Ve velkých stanicích se zřídily samostatné výdejny jízdenek s vlastním přednostou a oddělené výpravny zboží.⁶⁵ K tomu došlo například v Brně, kde vznikly vlastně tři samostatné oddělené služebny. Stanice jako taková po stránce dopravní, výdejna jízdenek a výpravna zboží.⁶⁶ Na pražském hlavním nádraží vznikly v souvislosti s touto reformou 3 samostatné komerční služebny: výpravna zavazadel, výpravna rychlého zboží a výdejna jízdenek.⁶⁷ Dále se jednalo o drobnější organizační opatření.

⁶⁰ Železniční věstník Ministerstva dopravy, č. 2, 30. 5. 1945, str. 1.

⁶¹ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 7.

⁶² Železniční věstník Ministerstva dopravy, 16.11.1940, č. 52, str.11.

⁶³ R. Cíla: 100 let místní dráhy Dačice-Telč, str. 52.

⁶⁴ NA, Sbíрка staničních kronik, Staniční kronika Praha-Smíchov, inv. č. 964, sign. 13, kar. 32, str.26.

⁶⁵ Tamtéž.

⁶⁶ NA, Sbíрка staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign. 3, kar. 2, str.82.

⁶⁷ NA, Sbíрка staničních kronik, Staniční kronika Praha- hlavní nádraží, inv. č. 964, sign.11, kar.32, str. 15.

Bohužel nejsou k dispozici žádné materiály, které by srovnávaly výhody či nevýhody německého a českého způsobu spravování drah. Válka však stejně vytvořila specifickou situaci enormně zatěžující provoz, což jistě zabraňuje označit lepší druh správy. Po válce došlo pochopitelně k zrušení této novinky. Pravomoci zmíněných institucí připadly zpět jednotlivým ředitelstvím drah.⁶⁸

Nyní se zaměříme na zhodnocení nižších stupňů železniční správy. Zde docházelo kvůli válečným poměrům k poměrně drobným změnám, jež měly za cíl co nejvyšší úspory a zjednodušení v řízení tohoto odvětví. Mezi takové úpravy patřilo například přidělení nákladní dopravy službě komerční, zatímco osobní dopravu řídil nadále provozní sektor. To bylo učiněno v roce 1942, kdy se uzavřela dohoda o společném užívání vozového parku mezi ČMD a DR.⁶⁹ Kvůli četným centralizačním opatřením se rovněž rušily některé služebny, o nichž se soudilo, že nejsou nezbytně nutné pro chod ČMD. Jejich výkon se převáděl na jiné úřady. Pro příklad lze uvést zrušení výtopny v Českých Budějovicích v roce 1942, jejíž funkci převzala stejná instituce v Plzni.⁷⁰ Důvody byly zřejmě provozně technické s ohledem na regionální situaci na tratích. Podobné změny se prováděly podle lokálních podmínek všude. Vedení drah se pokoušelo organizaci a tudíž i vlastní provoz co nejvíce zefektivnit vzhledem k tíživé době, ovšem sílící dopady války nebylo vůbec snadné překonat.

Co se týká územního členění jednotlivých železničních obvodů protektorátu, zde oproti dřívější době nenastaly velké změny. Nadále existovalo pět drážních ředitelství v Praze, Plzni, Hradci Králové, Brně a v Olomouci. Okruh jejich působnosti se pochopitelně snížil o oblasti odtržené v roce 1938. Jinak se v železničních obvodech dělaly jen drobnější úpravy, při nichž se přesunovaly některé lokální tratě pod sousední ředitelství.

Po osvobození v roce 1945 se, jak již bylo uvedeno výše, se všechny organizační úpravy provedené za okupace rušily. Správní systém se v podstatě vrátil do předválečné poměry s tím, že se zavedla zvláštní oddělení řešící nouzový stav bezprostředně po válce a jiné s tím související úkoly.

⁶⁸ Železniční věstník Ministerstva dopravy, č.2, 30. 5. 1945, str. 1.

⁶⁹NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign. 3, kar.2, str.80.

⁷⁰ Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky, č. 39, 25. 4. 1942, str. 3.

6. Poměry na hlavních tratích

Válečný provoz ČMD hodně změnil intenzitu dopravy na našich tratích. Situace pochopitelně vypadala jinak na velkých železničních tazích než na regionálních trasách. Nejvíce se českého železničního systému dotkla vojenská přeprava německé armády, a to jak samotné transporty s vojskem, tak i velký počet nákladů vezených po českých tratích. Na takovou zátěž v podobě obrovského nárůstu spojů nebyly zdejší dopravní tepny vůbec uzpůsobeny, což se pochopitelně brzo projevilo na kolejovém svršku. Pro okupanty představovaly protektorátní dráhy významnou součást přepravních kapacit v zázemí pro vedení války na východě. Na specifika této sítě samozřejmě vůbec nebrali ohled.

Doprava na hlavních tratích ČMD se pochopitelně vyvíjela se zhoršující se tendencí v průběhu války. Zásadní zlom představoval rok 1941, kdy došlo k útoku na SSSR. Výrazně zhoustla přeprava východním směrem, přičemž tedy byly nejvíce vytíženy tahy Praha-Česká Třebová-Moravská Ostrava a také tratě vedoucí přes Brno dále na východ. Nejintenzivněji však byla využívána prvně zmíněná dráha. Ovšem válečná přeprava se na protektorátním území dotkla v podstatě skoro všech tratí mimo některých regionálních. Wehrmacht vypravoval své vlaky z Říše přes oblasti Čech a Moravy mnoha cestami. Hodně transportů se vozilo přes Plzeň na Prahu i ze severu směrem od Berlína.

Z území bývalého Rakouska projíždělo nejvíce armádních souprav po trati směřující do Českých Budějovic a samozřejmě se toto rovněž dotklo i tahu z Vídně do Břeclavi. Dost vytížené byly také česko-slovenské přechody hranic.⁷¹ Výrazně také stoupla nákladní doprava, hlavně z oblastí těžby uhlí. Například mezi Bohumínem a Břeclaví projíždělo mnoho uhelných vlaků se surovinou pro rakouské hutě. Podobně vypadala i situace na trasách z odtržených severních Čech vedoucích přes protektorát.⁷²

Hlavní tratě ČMD prodělávaly během válečných let opravdu těžké chvíle. Nesly největší tíhu přepravy vojska a válečného materiálu v protektorátu a koncem války je velmi postihla evakuační doprava Němců, když se blížila fronta, i destrukce prováděné Wehrmachtem za ústupu. Obecně se dá říci, že hlavní železniční spojnice protektorátních drah byly poškozeny mnohem více než ty regionální.

Velké stanice byly zahlceny obrovským množstvím zejména vojenských zásilek, jejichž počty stále narůstaly a staniční úřady je stíhaly včas odbavovat jen velmi těžce. Samozřejmě ty

⁷¹ NA, fond Min. žel. inv. č. 1121, sign.50, kar. 28.

⁷² Tamtéž, inv. č. 1068, kar. 4735.

vojenské měly přednost. Na frekventovaných úsecích byla také méně postižena osobní přeprava. Zde v počátečních letech války dokonce přibývaly některé rychlíky do Německa.⁷³ Osobní doprava se ale i zde samozřejmě omezovala pro samotné cestující různými příkazy. Koncem války potom se redukoj i tyto rychlíkové spoje. Nákladní doprava byla preferována, a proto v uvedeném období naopak vzrůstala. Změny poměru osobní a nákladní přepravy lze demonstrovat na příkladu stanice Brodek u Přerova ležícího na jedné z nejfrekventovanějších tratí mezi Olomoucí a Hranicemi. Zde vzrostl počet průjezdů nákladních vlaků v rozmezí let 1940-1943 z 15 673 na 17 006. Osobních vlaků naopak ubylo stejným procentem.⁷⁴ V Pardubicích bylo každý válečný rok vypraveno zhruba o jednu čtvrtinu vlaků více.⁷⁵ Provoz v průběhu války stále sílil, což si vynutilo osamostatnění některých menších stanic a zastávek. Vlakový dozor na větších nádražích nemohl totiž zvládat úkoly na jemu podřízených stanovištích mimo stanici kvůli houstnoucí dopravě.⁷⁶ Jeden případ nastal na trati Brno-Přerov.⁷⁷ Takové kroky vypadaly dost paradoxně, poněvadž, jak již bylo zmíněno, převládal trend co největší centralizace a sjednocování vlakové správy. Realita si však vynucovala někdy opačná řešení.

Důležité dopravní křižovatky nacházející se na hlavních tazích měly většinou to štěstí, že se v této obtížné době dočkaly více péče po technické i stavební stránce. Kvůli vylepšování jejich uzpůsobenosti se budovaly další koleje, rozšiřovala se depa, umísťovala se nová stavědla a zaváděly se i další pozitivní řešení, jako byly rekonstrukce zabezpečovacího zařízení i jiná provedení.

Tak jako za dob druhé republiky trvala i během okupace přeprava prostřednictvím tzv. peáží přes odtržené úseky tratí, které se nacházely i na nejdůležitějších trasách. Platil zde v podstatě podobný režim jako před 15. březnem 1939. Soupravy ČMD musely projíždět bez zastavení a zajištěné. Provoz těchto spojů byl opět na náklady protektorátních drah. Mnozí čeští železničáři se však museli ze služebních důvodů zdržovat mimo hranice protektorátu. Platil pro ně zvláštní režim, přičemž jim byly vydávány příslušné dokumenty a povolení. Přesto často docházelo k jejich zadržení a status našich zaměstnanců pohybujících se v uvedených oblastech nebyl v podstatě vyřešen do konce války. Totéž se týkalo i peáží jako takových. Ty představovaly až do konce své existence jistou anomálii.

⁷³NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Praha-Masarykovo nádraží, inv. č. 964, sign.16., kar.32, str.28.

⁷⁴NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Brodek u Přerova, inv. č. 17, sign.5, kar. 2, str.41.

⁷⁵NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Pardubice, inv. č.950, sign.15, kar.31, str.9.

⁷⁶Takto došlo například v roce 1942 k opětovnému osamostatnění stanice Praha-Vyšehrad. NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Praha-Smíchov, inv. č. 964, sign. 12, kar. 32, str.35.

⁷⁷V Brně se rovněž osamostatnily stanice Horní Heršpice a Černovice. NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign. 3, kar. 2, str. 80.

Důležité železniční spojnice a křižovatky byly tedy více vystaveny faktorům války v různých aspektech. V mnohem větší míře než na regionálních tratích se zde projevily záležitosti kolem vojenských transportů, provoz zde byl omezován různými problémy s nedostatkem vozového parku, neuzpůsobenosti signálního a zabezpečovacího zařízení, potížemi s personálem i jinými těžkostmi. To vše se tu projevovalo mnohem intenzivněji než na regionálních tratích. Stejný fakt platil i v případě konce války a pozdější obnovy.

7. Poměry na regionálních tratích

Malé železniční tratě na lokální úrovni postihla válka také velmi citelně. Především zde velmi zesílila nákladní doprava, na níž nebyly tyto trasy potřebně uzpůsobené. Sice je pravdou, že specifika na železničním provozu dané doby se nejvíce projevovала na hlavních drahách, ovšem válka zanechala výrazné stopy také na regionálních tratích. Zde oproti normálu enormně vzrostl provoz, což vedlo k obrovským potížím a zároveň škodám. Lokální železnice byly nyní využívány, co to šlo. S nedostatkem zaměstnanců i technického vybavení toto představovalo téměř nadlidský úkol.

Protože válečná situace vyžadovala maximální mobilizaci průmyslu, vzrostl význam průmyslových vleček a úzkorozchodných tratí. Zde se dá dokonce hovořit i o relativním rozvoji. Budovaly se nové drážky určené přepravě surovin především v oblastech těžby. Tyto tratě utrpěly bezprostředně škody vlastně až na konci války.

Na menších železnicích vzrostla především přeprava kusových zásilek a továrních produktů. Zvýšil se ale například i prodej osobních jízdenek či výkon komerčních jednotek (ten se až zdvojnásobil).⁷⁸ Často se jednalo o obrovský rozdíl oproti předválečným poměrům. Pro ilustraci uveďme třeba železniční stanici Bučovice, kde bylo už v roce 1939 prodáno 107 914 lístků pro osobní jízdy oproti 17 290 roku 1938. Stejným poměrem došlo k celkovému nárůstu výdajů na osobní dopravu. Počet došlých zásilek zde činil 15 614, o rok dříve to bylo jen 2 954. Podle záznamů se číslo vlaků, jež zde projely zvýšilo téměř desetkrát.⁷⁹

Podobných změn bylo mnoho v podstatě po celém území protektorátu. Tyto aspekty byly částečně zaviněné také tím, že kvůli odtržení pohraničí se zvýšil význam některých dříve málo frekventovaných tratí. Důležitou úlohu v tomto případě hrálo to, zda se železnice nacházela v blízkosti průmyslových závodů. Na trati mezi Prahou a Čakovicemi jezdilo v letech 1941-1944 velké množství dělnických spojů vozících zaměstnance do okolních důležitých závodů. Kvůli tomu se musela na tomto malém nádraží rozšířit čekárna až pro 400 osob, postavit nová nástupiště a udělat řada dalších úprav.⁸⁰ Jistě toto nebyl neobvyklý jev.

Potřeba nákladních vagónů pro přepravu továrních výrobků, jež nyní výrazně stoupla, si vynutila zvýšený obrat vozů i ve stanicích ležících na ne tolik důležitých tratích. Objevují se zmínky vypovídající o velkém vzrůstu nákladní dopravy na těchto drahách.⁸¹ Trať Pardubice-

⁷⁸ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Čakovice, inv. č. 28, sign. 18, kar. 3, str.55.

⁷⁹ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Bučovice, Sběrka staničních kronik, inv. č. 17, sign. 5, kar. 2, str.59.

⁸⁰ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Čakovice, inv. č. 28, sign. 18, kar.3, str.55.

⁸¹ NA, fond Min. žel.inv. č. 1032, sign. 9, kar. 39.

Skuteč se kupříkladu stala nejfrekventovanější z vedlejších tras v oblasti patřící pod ředitelství drah v Hradci Králové.⁸² V roce 1944 zhoustla železniční doprava ve všech regionech natolik, že mnoho služeben i na lokálních trasách muselo zavést nepřetržitý provoz.⁸³ Dá se tedy říci, že v závěrečném období války se podstatně zmenšily rozdíly ve fungování regionálních a hlavních tratí. Některé regionální dráhy, které nebyly strategicky významné, popřípadě se na nich nenacházely žádné továrny, se až do roku 1944 nevyznačovaly nějakými většími změnami oproti předválečnému provozu, konec druhé světové války je však nakonec postihl neméně výrazně. Projevilo se to hlavně ve striktním snížení osobní dopravy, jak již bylo zmíněno výše.

Nyní obraťme pozornost na specifickou problematiku spadající pod tuto oblast, na průmyslové vlečky a úzkorozchodné podnikové drážky. Ty v tomto dějinném období prodělávaly vývoj, jež byl poněkud odlišný od normálních železnic. Německá hospodářská politika vyžadovala využití veškeré možné surovinové a průmyslové kapacity na našem území. Z tohoto důvodu se povolovaly stavební úkony, které by zlepšily produkci v těchto odvětvích. Stavěly se proto různé vlečky, úzkorozchodné spojky i jiné železniční projekty související s takovými řešeními. Rozmachu této kolejové dopravy pomohl také nedostatek potravin projevující se během války. Kvůli tomu se zesilovaly různé zemědělské kampaně a rostla přeprava agrárních produktů po dráze. Týkalo se to hlavně řepy, brambor a obilí.⁸⁴

Největšího rozmachu se dočkaly úzkorozchodné tratě používané v těžebním odvětví, jež patřily většinou různým soukromým provozovatelům. Důlní železnice byly skutečně postiženy válkou jen velmi minimálně. Po celou válku na nich jezdily motorové lokomotivy (i přesto, že dieselový provoz se v těchto časech zastavoval), nedostatek personálu se neprojevoval tolik vážně jako u Protektorátních drah Čech a Moravy a nálety tuto infrastrukturu téměř nezasáhly. Tento fakt zapříčinila hlavně skutečnost, že soukromé železnice nemohly být okupanty vykořisťovány takovou měrou jako ČMD a také celková specifická těchto drah. Drancovat jejich vozový park pak nebylo možné kvůli úzkému rozchodu, na něj byly příslušné vagóny i lokomotivy uzpůsobené. Němcům se z tohoto důvodu příliš nehodily. Jediné těžkosti pro provoz na zmíněných tratích představoval nedostatek technického vybavení, paliv a celkového zabezpečení. Rozvoj prodělávaly důlní

⁸² NA, fond Min. žel. inv. č. 1032, sign. 9, kar. 39.

⁸³ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Řečkovice, str.11, inv. č. 1002, sign. 20, kar. 33, str.11.

⁸⁴ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Boskovice, inv. č. 17, sign.6, kar.2, str.5.

trasy různého typu především v Sudetech, ale také v protektorátu na Ostravsku. Tady však v roce 1941 převzaly místní soukromé báňské dráhy ČMD.⁸⁵

Severočeské německé společnosti disponovaly za války mnohem lepšími prostředky pro využívání těžebních vleček, než stejné subjekty uvnitř protektorátu. Po celou dobu oněch těžkých válečných let jim byly pravidelně dodávány nové dieselové lokomotivy, což bylo na druhé straně hranic velkou vzácností.⁸⁶

Pomocné úzkorozchodné spojnice na stavbách se budovaly za okupace zřídka, neboť stavitelské počiny válka zastavila. Pomocné kolejové drážky se uplatnily například při rekonstrukci stanice v České Třebové v letech 1942-1943, stavbě tunelů u Tišnova pro budoucí náhradní spojení mezi Kolínem a Brnem a dalších menších projektech. Ve všech případech existovaly tyto tratě jen dočasně.

I když se válečné dopady na regionálních tratích projevovaly pomaleji než na hlavních, byla tato dopravní spojení nakonec zasažena stejnou mírou.

Je nutné říci, že k problematice poměrů na hlavních i lokálních tratích se váže řada dalších aspektů ovlivňujících provoz na nich, jaké nebyly uvedeny výše. Jedná se třeba o negativní vlivy jako sabotáže, nálety, zásahy okupantů do stavu personálu ve stanicích a podobně. O těchto tématech bude pojednáno dále ve zvláštních kapitolách.

⁸⁵NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Ostrava hl. nádraží, inv. č. 963, sign. 12, kar. 863, str.11-18.

⁸⁶ Například mostecká firma Bernát získala v letech 1939-1945 mimo jiné asi 10 nových strojů. Z. Bauer: Úzkorozchodné železnice v průmyslu a v zemědělství, str. 19.

8. Pohled na provozní a přepravní stránku železnic za protektorátu

Pokud by se měla charakterizovat vývojová linie osobní i nákladní dopravy včetně dopravních změn v nařízeních, jednalo se úplný odklon od kapacitních možností přepravních správ. Pokud rozdělíme celé zde zkoumané období na etapy, lze rozpoznat tři základní fáze. Od vzniku protektorátu do přepadení Polska fungovala železniční doprava vlastně normálně jako předtím s přihlédnutím k potřebám německé okupační moci. Po začátku světového konfliktu dochází k razantním změnám. Veškerá služba a výkon na našich železnicích jsou zatíženy vojenskou transportní dopravou, odvlékáním vozového parku, nedostatkem paliv (hlavně maziv a kvalitního uhlí do tendrů), zpřísněnými opatřeními ve stanicích atd. Osobní doprava je stále více omezována na úkor vojenské a nákladní. Jak se situace na válčících pro nacistické Německo zhoršovala, docházelo ke stále většímu prohlubování těchto jevů.

Třetí fáze byla reprezentována úplným narušením naší drážní přepravy přibližně od poloviny roku 1944 až do osvobození. V této době se množí spojenecké letecké útoky na železniční zařízení, sabotáže, zpřísnují se ochranná nařízení, jako třeba zatemňování nádraží i vlaků. Osobní přeprava se redukuje na úplné minimum (kvůli náletům nebylo také v tomto období cestování vlakem už bezpečné). Závěr zmíněného válečného konfliktu pak přinesl celkový rozklad železniční přepravy na protektorátním území.

Předpisy a pravidla v železniční dopravě musely ČMD přizpůsobovat vyhláškám platným u DR, což znamenalo v zásadě trend, který byl typický pro všechny aspekty protektorátních drah. Jednou z velice důležitých změn zavedených u nás po vzoru Němců byla změna návěstních předpisů, která zůstala v platnosti vlastně až dodnes. Tato přelomová novinka by se dala dokonce srovnat se zavedením jízdy na silnicích vpravo v roce 1939.

Jak již bylo uvedeno v kapitole věnované důsledkům Mnichovské dohody, přišel náš železniční systém o třetinu celkové délky kolejí. Za války se díky stavbám různých vleček a rozšiřování kolejišť v některých stanicích opět obecný počet km kolejí zvyšoval, ovšem v roce 1945 začal znovu ubývat kvůli přibližující se frontě.⁸⁷

Další charakteristický rys českých drah za protektorátu představovalo povinné užívání německého jazyka. Tento trend zavedený samozřejmě již roku 1939 postupně zesiloval, ale naše správa jej nikdy nesplňovala podle představ německých orgánů. Po celou dobu se objevovaly z německé strany stížnosti na neznalost Němčiny našich železničářů. Do roku 1943 se dodržovala oficiálně platná česko-německá dvojjazyčnost ve služebním styku.

⁸⁷ Statistická ročenka státních za rok 1945, str. 8.

S příchodem „totální války“ se z úsporných důvodů čím dál tím více preferovalo psaní úředních spisů pouze Německy.

Pokud se týká vozového parku, byl jeho stav v této době velmi tristní. Trpěla údržba vozidel nehledě na to, že opotřebované nebo zničené vagony či stroje se za války nedoplňovaly. Naopak okupační moc vozový park neustále drancovala. Usnadnila jí to i smlouva z dubna 1941 o společném užívání vozů.⁸⁸ Okupanti tak mohli libovolně zabírat vagony české železniční správy.⁸⁹ Ty byly v mnoha případech odvezeny do různých koutů okupované Evropy a po válce se k nám často nevrátily, neboť jejich vyhledání bylo mnohdy neproveditelné i kvůli poválečným podmínkám.

Nedostatek materiálu a pohonných látek byl již zmíněný. Špatné byly především zásoby mědi a barevných kovů. Kapalná paliva se rovněž nedostávala. Kvůli tomu se do roku 1943 zrušil motorový provoz prakticky na všech tratích ČMD. Nyní budeme sledovat hlavní aspekty válečného provozu Protektorátních drah Čech a Moravy.

a) Nákladní přeprava a tarifní změny

Přeprava, zboží, zásilek, surovin a průmyslového materiálu měla ve válečném období tendenci ke stálému vzrůstu kvůli požadavkům německé strany na maximální využití hospodářských zdrojů nacházejících se na území protektorátu. Počet nákladních vlaků u nás v této době neustále vzrůstal oproti osobní dopravě, vyskytovala se však řada objektivně daných překážek, jež způsobovaly nesnáze také zde. Předně se jednalo o to, že neustálé zvyšování výkonů tohoto druhu přepravování nezvládaly naše služebny plnohodnotně zvládat a na našich železničních tratích neúměrně vzrůstal počet souprav převážejících různý materiál, aniž by se tomu reálné možnosti ČMD dokázaly přizpůsobovat. Toto byl v podstatě problém zasahující do všech aspektů drážní přepravy v protektorátu.

Nákladní dopravu v uvedených časech také výrazně postihl nedostatek vhodných vozů, který se v důsledku neustálého opotřebovávání a také odvlékání okupanty v průběhu celých šesti let pořád zvyšoval. Chybějící stavy nákladních wagonů nebyly v této době doplňovány, což se logicky muselo projevit na celkové situaci ve vozovém parku protektorátních drah. Navíc

⁸⁸ Díky této dohodě dostaly nákladní vozy ČMD německé pořadové číslo a byl stanoven seznam přechodových stanic s Německem. Pokud by se nějaký vůz DR na našem území stal nepoužitelným, neměl být ničen, nýbrž odeslán zpět do Německa. R. Cila: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str. 45.

⁸⁹ Tamtéž, str. 51.

válečné poměry zapříčinily také chaos v organizovaném rozdělování a distribuci vozového parku. Zatímco do některých nakládacích stanic jich přicházel nadměrný počet, jinde se nákladních vagónů nedostávalo.⁹⁰

Nákladní přeprava stoupala na všech významnějších tratích. Výrazně zesílil také převoz nákladů s odtrženým územím Sudet. Jednalo se v této souvislosti hlavně o uhelné vlaky ze severočeské pánve. Ředitelství drah v Hradci Králové například v roce 1942 uvedlo ve své zprávě, že v červenci stejného roku enormně vzrostla nákladní doprava v jeho obvodu a jednalo se obzvláště právě o dovoz uhlí z nyní už německého pohraničí. Uvádí přitom jízdy až 12 párů uhelných vlaků denně.⁹¹

Na českých tratích se ve velkém počtu objevují tzv. ostmarky, což byl název, který se ustálil pro rakouské vlaky převážející náklady přes naše území a vyznačující se odlišnými technickými parametry, než byly ideální pro protektorátní železnice. Tyto soupravy projíždějící často po malých dříve nefrekventovaných tratích působily často těžké škody.⁹² Tak tomu bylo například na tratích Pardubice-Skuteč a Kolín-Nymburk, kde enormně vzrostl počet těchto projíždějících vlaků.⁹³ Nymburk se stal kvůli tomu neúměrně vytíženou stanicí. Vytížení nákladních vlaků zde především díky „ostmarkám“ činilo 80-100%.⁹⁴ V jiných regionech se situace mohla lišit, ovšem zřejmě jen velmi nepatrně. Například velmi přetíženou tratí byl také železniční tah Protivín-Zdice, kde již ve druhém roce války muselo plzeňské ředitelství řešit vážné problémy s údržbou železničního svršku v těchto místech. Podobné nesnáze velmi zatěžovaly také provoz na frekventované trase mezi Prahou a Plzní.⁹⁵ Malá stanice Bavorov hlásila už v roce 1940 vzrůst nákladní přepravy o 30%.⁹⁶ Stejný problém se vyskytoval i na tratích spojujících severočeskou uhelnou pánev s protektorátním územím a na Moravě především v ostravském regionu.

Velmi problematická byla také záležitost ohledně mezinárodní přepravy a tarifů s Říší. Exportní rozvoz zboží do Evropy nebyl sice zpřetrhán hned po obsazení území Čech a Moravy v roce 1939, ale s tím jak se radikálně změnilo mezinárodně-právní postavení naší země, byly veškeré hospodářské styky se zahraničím určovány nacistickým Německem. Po vypuknutí války již nemohla být o nějaké samostatné hospodářské politice českého státu

⁹⁰ NA, fond Min. žel. inv. č. 1121, sign. 8, kar. 28. Ve staniční kronice Bílovic nad Svitavou se také uvádí, že kvůli nedostatku vozů musely být koncem roku 1944 zásilky vypravovány jen na povolení vojenských úřadů. Na, Sbirka staničních kronik, Staniční kronika Bílovic nad Svitavou, inv. č. 12, sign. 3. kar. 1, str. 21.

⁹¹ NA, fond Min. žel. inv. č. 1032, sign. 9, kar. 39.

⁹² Tamtéž.

⁹³ Tamtéž.

⁹⁴ Tamtéž.

⁹⁵ NA, fond Min. žel. inv. č. 1121, sign. 30, kar. 28.

⁹⁶ Tamtéž, inv. č. 1002, sign. 4, kar. 2.

vůbec řeč a přeprava zboží směrem ven z protektorátu se řídila výhradně potřebami německé válečné mašinerie. Veškeré smlouvy uzavírané naším ministerstvem se zahraničními železničními správami o vzájemné přepravě zboží musely být realizovány jen za dohledu německé strany, která vydávala k těmto aktivitám povolení. Stanovené tarifní podmínky a jiné závazky musely být vždy v souladu s požadavky říšského hospodářství a řídily se také jeho normami. Do srpna 1939 fungovala, dá se říci, vzájemná doprava s evropskými státy celkem stabilně, i když došlo ke zrušení některých dřívějších závazků ČSD.⁹⁷

Po vzniku válečného stavu však tato záležitost podléhala bez výjimky německým orgánům, jejichž nařízení závisela na momentální válečné situaci.⁹⁸ Němci si také striktně vyhradili, přes které přechodové stanice se bude zboží přepravovat.⁹⁹ Se zhoršujícím se stavem na frontách dochází postupně k zákazům přepravovat a přijímat kusové zásilky ze zahraničí. Stanovovaly se rovněž určité termíny, kdy se převážet civilní zásilky nesměly, aby se ulehčilo ostatní přepravě. Došlo k tomu například o vánocích 1943.

Nedostatek prostoru pro dopravu zásilek na přetížených tratích vedl německé úřady na jaře 1941 k návrhům doporučeným protektorátnímu ministerstvu, aby se většina zásilek převedla na lodní dopravu po Labi mezi Říší a protektorátem.¹⁰⁰ Říšský protektor vydal 31.7. 1941 návrh k uskutečnění těchto záměrů. Nařízení vstoupila v platnost, ovšem neosvědčila se. Problémy s plynulostí zásilek zavinilo jednak zimní zamrzání Labe a také obtíže dopravně technického rázu. Mnoho podniků zasílajících své výrobky do Německa se totiž nacházelo příliš daleko od přímého spojení s touto vodní cestou (např. Baťovy závody ve Zlíně). Z těchto vážných důvodů se v lednu 1943 zmíněná úprava zrušila.¹⁰¹

Němci neustále zesilovali přímou kontrolu nad zdejší ekonomikou i dopravou, proto vyvíjeli tendence vedoucí k zjednodušení dovozu a s tím souvisejících tarifů. Od října 1940 byly zahájeny přípravy k přizpůsobení těchto podmínek německému vzoru a zrušení celních hranic s Říší v roce 1941 urychlily nyní už pro německou stranu nezbytnou změnu přepravního tarifu zboží.¹⁰²

Toto řešení znamenalo pochopitelně jeden z kroků, jak snížit autonomii protektorátní vlády a úřadů. Z tohoto důvodu se představitelé protektorátního dopravního resortu v čele s Havelkou snažili změny co nejvíce minimalizovat, protože oprávněně pociťovali obavy také o ekonomické výsledky těchto řešení. Německý tarif pro převoz nákladů měl být zaveden na

⁹⁷ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 11.

⁹⁸ Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky, č. 29, 8.8. 1942, str. 2.

⁹⁹ NA, fond Min. žel.inv. č. 1032, sign. 28, kar. 3854.

¹⁰⁰ Tamtéž, inv. č. 1034, sign. 29, kar. 4379.

¹⁰¹ Tamtéž.

¹⁰² R. Cila: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str. 50.

celém území okupovaných Čech a Moravy, kde ale doposud platil v mnohém odlišný český tarif odpovídající místním poměrům, jež byly jiné než v Říši. Ten domácí byl totiž údajně orientován specificky na prostorově omezenou oblast s malými vzdálenostmi (to vyhovovalo zeměpisným i přepravním podmínkám v protektorátu), kdežto říšská odpovídala spíše opačným podmínkám.¹⁰³ Jednalo se především o stanovený objem baremů pro dopravu. Představitelé českého ministerstva se snažili v jednáních s druhou stranou poukázat na dosavadní pozitivní účinky českého tarifu.¹⁰⁴

Naše správa, jak známo, nedisponovala v době okupace rozhodujícími pravomocemi a tak nový tarif pro dopravování nákladů u ČMD podle německého vzoru vstoupil v platnost od 1.května 1941.¹⁰⁵ Ve stejné době se zavedl nový železniční provozní a stavební řád, jež se však příliš nelišil od prvorepublikového, neboť české i německé dráhy se stále řídily Mezinárodní dohodou o nákladní a osobní přepravě z roku 1938.¹⁰⁶

Zavedené inovace měly v praxi takové výsledky, že se na jednu stranu sice do jisté míry zjednodušila přeprava, což vedlo k relativnímu zvýšení zisků našemu průmyslu i drahám, na druhou se ale výrazně zdražila přeprava především surovin v místní dopravě a také uhlí ze Sudetské župy, protože se zrušil výhodný levný tarif ČMD.

Tarif zůstal v nastavené podobě platný s malými změnami až do konce války. Po osvobození se začaly užívat nové úpravy. Změny v přepravním řádu ale v obnovené republice úplně popřeny nebyly. Určité tarifní navýšení zůstalo po válce konstantní.¹⁰⁷

Nákladní přeprava pro vojenské účely byla za války preferována, zato pro civilní účely byla hodně omezována jen na nejnutnější minimum. Kusové zboží a spěšniny jsou převáženy jen v pořadí nastaveném vyhláškou. Naše dopravní správa se hlavně snažila, aby netrpělo zásobování potravinami a zdravotnickým materiálem. Často se podařilo tyto náklady převézt načerno.¹⁰⁸ Od roku 1943 se navíc počaly vydávat tzv. zapy, což byly zákazy dopravovat zboží do bombardováním zničených míst v Německu. S postupem vývoje války se pochopitelně množily. Po zničení Drážďan v roce 1945 přineslo toto omezení strádání mnohým českým lidem nasazeným ve městě.¹⁰⁹ Omezovala se rovněž přeprava poštovních zásilek. Tyto potíže gradovaly nejvíce od roku 1944, ale objevují se někde již na podzim

¹⁰³ NA, fond Min. vnitra, nová registratura, inv. č. 960, sign. 28, kar. 433.

¹⁰⁴ Tamtéž.

¹⁰⁵ Tamtéž.

¹⁰⁶ Tamtéž, inv. č. 964, sign. 29, kar. 434.

¹⁰⁷ Tamtéž.

¹⁰⁸ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Praha-Smíchov, inv. č. 964, sign. 13, kar.32, str.26.

¹⁰⁹ Tamtéž.

1939. Například v říjnu uvedeného roku přestalo na určitou dobu proudit zásobování brambor do Prahy po středočeských tratích kvůli chybějícím vozům.¹¹⁰

Vzestup naproti tomu prodělávala vlečková a průmyslová železnice v souvislosti s rozvojem válečného hospodářství, jak již bylo zmíněno v kapitole věnované regionálním tratím. Stavěly se nové úzkorozchodné spojnice v továrnách i lomech, na čemž měly podíl především soukromé firmy.¹¹¹

V roce 1943, kdy se projevovaly přepravní potíže kvůli německým vojenským transportům v celé naší železniční síti, muselo nutně dojít k výrazné redukci v nákladní dopravě. V říjnu 1943 proto došlo ke zrušení některých překládacích a vykládacích stanic. Kvůli tomu se zrušilo například doposud hojně využívané překládací nádraží Choceň, jejíž funkci si následně rozdělily stanice Česká Třebová a Kolín. Hlavní vlaková správa vypracovala rovněž plány na podobné nahrazení klíčových stanic v nákladové dopravě, kdyby došlo k jejich dočasnému vyřazení z provozu.¹¹²

Jak se situace na frontách pro Německo zhoršovala, omezovali okupanti nákladní dopravu pro civilní účely jen na nejnutnější míru. V lednu 1945 se vyskytla v nákladní (i osobní dopravě) výrazná redukce. Aby se uvolnila průjezdnost tratí pro vojenskou přepravu Wehrmachtu, byl v určených stanicích stanoven počet kolejí pro posun nákladních vlaků a jejich vypravování. Toto vymezení se týkalo i samotných tratí. Pro příklad můžeme uvést, že na olomouckém hlavním nádraží byly k tomuto účelu poskytnuty čtyři koleje, v Moravské Ostravě pět a v Plzni čtyři koleje.¹¹³ Na konci války se kvůli celkovým poměrům na protektorátních tratích zastavuje nákladní doprava stejně jako osobní úplně.

b) Osobní doprava

Pokud nákladní doprava prodělávala v této době relativní nárůst, v případě té osobní lze hovořit pouze o narůstajícím úpadku a omezování. Od počátku protektorátu a okupace až do konce léta 1939 výrazné změny v přepravě osob nenastaly. S válkou se však toto odvětví stalo nejvíce postižené ze všech aspektů železniční problematiky nejvíce. Jak se válečné potíže v dopravě stupňovaly, bylo nutno vyškrtávat z jízdních řádů čím dál tím víc spojů. Přelom

¹¹⁰ M. Navrátil: 100 let místní dráhy Světlá-Ledeč-Kácov, str. 79.

¹¹¹ Z. Bauer: Úzkorozchodné železnice v průmyslu a v zemědělství, str. 103.

¹¹² NA, fond Min. žel. inv. č. 1040, sign. 31, kar. 4704.

¹¹³ NA, fond Min. žel. inv. č. 1032, sign. 30, kar. 3854.

v této věci znamenal rok 1944. Úřady se snažily volné cestování osob po protektorátu co nejvíce omezit z dopravních i hospodářských důvodů. Využívat cestu vlakem měli podle úřadů pouze lidé dojíždějící do práce ve zbrojním i jiném průmyslu.¹¹⁴ Koncem války proto již bylo možné díky nařízením cestovat maximálně na vzdálenost 75 km. Na jaře 1945 se pak osobní doprava téměř úplně rozpadá kvůli blížící se frontě, množícím se leteckým útokům na vlaky, které učinily cestování vlakem nebezpečnou záležitostí, sabotážím i ostatním silicím vlivům války. Obnovení osobní přepravy se posléze uskutečnilo až po osvobození.

V prvních měsících existence okupačního režimu fungoval tento druh drážní dopravy, jak již bylo zmíněno fakticky normálně. Došlo pouze k drobným změnám. Jízdné se například upravilo podle nově nastavené protektorátní měny. První velký zásah však potkal cestující v souvislosti s německým vpádem do Polska. Čtrnáctého září 1939 byl zaveden redukovaný jízdní řád, který výrazně snižoval převážně rychlíkovou dopravu. Zůstaly zachovány pouze důležité mezinárodní spoje. Jednalo se kupříkladu o rychlík č. 147 jezdící z Berlína přes Prahu a Brno do Budapešti.¹¹⁵ V říjnu se redukovaný jízdní řád opět zrušil a osobní doprava se vrátila k dřívějšímu stavu, jak jen to bylo možné. To však nic neměnilo na tom, že od této doby se využívání drah civilními osobami řídilo podle válečných a politických potřeb německé říše ve stále větším rozsahu.¹¹⁶

V zimě 1939-1940 se na pokyn zplnomocněnce říšských drah přeorientoval jízdní řád osobních vlaků tak, aby co nejvíce vyhovoval potřebám německé dopravní sítě. Jednalo se hlavně o zavedení koridorových rychlíků, jež spojovaly různé oblasti Říše přes naše území.¹¹⁷ Nejvíce z nich směřovalo do Berlína. Z Prahy Hyberského nádraží jich denně odjíždělo pět (odsud byly vypravovány rychlíky na sever). Dále dva vlaky jezdily denně z Prahy přes Plzeň do Karlsruhe a existovaly rovněž přímé spoje do Vídně a Lince. Jeden rychlík spojoval také Vídeň s Moravskou Ostravou.¹¹⁸

Přibližování se německému typu osobního přepravování se projevovalo i nadále. V květnu 1941 se v rámci sjednocování tarifů s německými zavedlo přečíslování všech vlaků v jízdních řádech podle německého vzoru. Tato změna byla zásadní v tom, že obrátila lichost a sudost spojů na našich tratích. Za první republiky totiž v podstatě zůstal zachován systém z doby Rakouska-Uherska, podle něhož liché vlaky jely z Vídně a sudé k Vídni. Takové číslování vlaků zůstalo zachováno i po vzniku ČSR v roce 1918 a nových hranic. Nyní Němci ale vše

¹¹⁴ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 11.

¹¹⁵ F. Šebek: 150 let trati Olomouc-Pardubice-Praha, str. 43.

¹¹⁶ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 11.

¹¹⁷ Tamtéž.

¹¹⁸ Protektorátní dráhy Čech a Moravy, str. 22.

úplně přečíslovali.¹¹⁹ (za pozornost stojí připomenout, že německý styl číslování železničních spojů byl do jisté míry anomální v tom, že se čísla vlaků mohla na různých drahách opakovat a že někdy byly v jednom směru (i ve významném dlouhém rameni) vedeny sudé i liché spoje zároveň.¹²⁰ Tato okolnost mohla dost dobře způsobovat na tratích okupované Evropy docela velký zmatek a stojí v kontrastu s tradiční německou precizností. Válečná situace však dost pravděpodobně nedávala prostor k vyhledávání jiných možností řešení. K jízdním řádům je možné také podotknout, že se změnila od dubna 1940 také jejich nástěnná podoba podle říšského vzoru.¹²¹

Po celou válku se cestování vlakem stávalo čím dál tím více obtížným. Převážující se osoby byly jednak vystaveny neustálým kontrolám německých policejních orgánů na nádražích a také různými bezpečnostními opatřeními hlavně vůči leteckému nebezpečí, což se týkalo například omezení osvětlení ve vlacích i ve staničních prostorách. Zvýšený dohled nad cestujícími v osobní dopravě se projevoval různými kontrolami zavazadel a omezením pohybu ve stanicích v případě přítomnosti transportů Wehrmachtu. Od února 1943 se zavedl trvalý dohled policejních složek u ČMD.¹²² Zvýšil se také počet revizorů ve vlacích. V soupravách se počaly objevovat zvláštní oddíly určené pouze pro přepravu německé branné moci. Cestujícím nebylo také dovoleno vozit s sebou příliš velké množství zavazadel, aby se lépe využila vlaková kapacita v rámci válečných úspor.¹²³

Omezování osobní dopravy vyškrtáváním spojů mělo za následek přeplňování vlaků ohrožujících bezpečnost cestujících, přičemž se v železničních věstnících objevovaly časté stížnosti, že mnohdy cestující obsazují místa ve vyšších vozových třídách, než mají zakoupenou jízdenku.¹²⁴ To byl dost pravděpodobně následek snížené kapacity pro civilní dopravu. Obsazenost osobních spojů byla řešena celou válku, v podstatě však neúspěšně.¹²⁵ Rozšíření přepravních prostor bylo trochu dosaženo také tím, že se omezovalo množství povolených převážených zavazadel a v určitou dobu se zakazovala přeprava jízdních kol.¹²⁶ Zavazadel a spěšnin se však bylo za války přepravováno stále více, což pochopitelně kapacity ČMD nevládaly. Tento problém se v zásadě řešil jen redukcí a zákazy, protože daná situace jiné postupy příliš neumožňovala.

¹¹⁹ R. Cila: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str. 51.

¹²⁰ Tamtéž.

¹²¹ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str.85.

¹²² NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str. 76.

¹²³ NA, fond Min. žel. inv. č. 1068, sign. 31, kar. 4706.

¹²⁴ Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky č. 18, 15.4. 1944, str. 6.

¹²⁵ Tamtéž.

¹²⁶ NA, fond Min. žel. inv. č. 1032, sign.3, sign 9, kar. 39.

Omezování jízd osobních vlaků představovalo v oné době bohužel nezbytný krok pro zlepšení válečného úsilí okupantů. Musela být zaručena lepší průjezdnost tratí pro vojenské transporty i dopravu surovin. Dost významnou roli hrála také spotřeba paliv, materiálu a počty lokomotiv. Vše co se týkalo běžného civilního života muselo teď ustoupit potřebám pro vedení války okupantů.

Paradoxně však působí fakt, že zájem cestujících, ačkoliv se civilní cestování na dráze postupně omezovalo jen na nejnужnější úroveň, o služby ČMD naopak vzrůstal. O tom svědčí především údaje o počtu prodaných jízdenek¹²⁷ a přepravených cestujících.¹²⁸ Tyto rysy pravděpodobně způsobovaly celkové hospodářské podmínky v protektorátu. Lidé byli nuceni kvůli nedostatku všeho možného zboží shánět věci ve větších vzdálenostech od svého bydliště a jistou roli zde hrály také pracovní poměry.

Částečně díky nátlaku německé strany částečně kvůli novými poměry zaviněným těžkostem v železničním provozu počalo Ministerstvo dopravy připravovat od roku 1941 plán na snížení počtu vlaků pro převážení osob. Jednalo se vlastně o seškrtnání platných jízdních řádů ČMD a zavedení tzv. nezbytně nutných vlaků (týkalo se i nákladních), které měly jet za všech okolností. Ostatní mohly být v případě potřeby zrušeny. Osobní doprava by se takovýmto způsobem úplně zredukovala na nepostradatelné minimum. Počítalo se v zásadě s odstraněním až poloviny všech těchto vlaků. Ty byly rozlišeny do tří kategorií podle důležitosti. Spoje označené hvězdičkou měly jet vždy. Ostatní již mohly být dle různé situace vynechávány.¹²⁹ Zachovány zůstaly především mezinárodní rychlíky a spoje na hlavních tratích (stejně řešení bylo vypracováno také pro nákladní vlaky na hlavních tazích).¹³⁰ Projekt v podobě, v jaké byl zhotoven, nebyl uskutečněn, ale rušení spojů osobní dopravy si nakonec válka stejně vyžádala.

K výrazným omezením tohoto druhu dopravy došlo hlavně v květnu 1942¹³¹ a v červenci 1944, kdy se nejvíce redukovaly jízdní řády na malých regionálních tratích.¹³² Zdejší provoz byl uznán jako nejméně potřebný v nastalé situaci. Vše se pochopitelně řídilo zájmy německých úřadů. Civilní doprava musela být nutně omezována, neboť nebyla v zájmu přepravní sítě na okupovaných územích. Skutečný rozklad osobní přepravy nastal však v roce 1945. Množící se nálety tzv. kotlářů způsobovaly cestování vlakem životu nebezpečným,

¹²⁷ NA, fond Min. žel.inv. č. 1032, sign. 30, kar. 3162.

¹²⁸ M. Navrátil: 100 let místní dráhy Světlá-Ledeč-Kácov, str. 79 (oproti roku 1938 se jednalo o dvojnásobný nárůst).

¹²⁹ NA, fond Min. žel. inv. č. 1068, sign. 31, kar. 4706.

¹³⁰ Tamtéž, inv. č. 1070, sign. 31, kar. 4735.

¹³¹ R. Cila: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str. 51.

¹³² M. Navrátil: 100 let místní dráhy Světlá-Ledeč-Kácov, str. 82.

protože se z náletů na železnice stal v jarních měsících tohoto roku tak plošný jev, že nakonec nebyla trasa, jíž by se letecké útoky vyhnuly. Příchod fronty koncem dubna ve znamení zmateného ústupu německého vojska a další známé události konce války na našem území pak zastavily tento druh železniční dopravy u nás úplně. Jeho obnovení se uskutečňuje v květnu po skončení války již za zcela odlišných podmínek.

Ještě je potřebné zmínit se o problematice jízdného u ČMD. Obecně lze konstatovat, že se tento aspekt vyvíjel v těsné spojitosti s měnovou a hospodářskou situací v protektorátu. Okupanty nastavený kurs koruny a celkové zhoršující se podmínky ve válečné ekonomice u nás zapříčily postupný vzrůst cen jízdného až o 60 %, který se ani po konci války nepodařilo příliš snížit.¹³³ Mohlo za to především přizpůsobování se německým tarifům. Do záležitostí týkajících se jízdenek na dráze se ve velké míře samozřejmě projevovalo omezování osobní přepravy kvůli válečným problémům.

Jak již bylo zmíněno, úřady se kvůli potřebám německé armády i všeobecným problémům s dopravou snažily převozy civilních osob co nejvíce redukovat. Avšak cestování zaměstnanců podílejících se na válečném průmyslu se naopak podporovalo. Ti mohli využívat různých slev a výhod pro sebe i své rodinné příslušníky. I když celkově se v průběhu války uskutečňovala různá řešení průkazy na slevu spíše omezující z momentálních hospodářských důvodů.¹³⁴ Staniční kronika Bavorov uvádí, že roku 1943 se zrušil nárok pro činné zaměstnance ČMD na 10 volných jízd ročně a pro výslužníky na 5 jízd. Místo toho mohli teď aktivní železničáři cestovat zdarma jen dvakrát ročně a ti ve výslužbě jednou.¹³⁵ Největší slevy platily právě pro železniční zaměstnance a jejich rodinné příslušníky. Ti měli nárok na slevu 33% pro 12 jízd ročně.¹³⁶ Poštovním zaměstnancům se vydávaly zvláštní zlevněné jízdenky. Podobné výhody směli využívat také železniční lékaři.¹³⁷ Po osvobození slevy vracely postupně na předválečnou úroveň.

c) Další aspekty železničního provozu

Problematika fungování drážního provozu je, jak známo, velice rozsáhlá a zahrnuje mnoho různých odvětví. Ty musejí být, pokud to jde, zmíněny i v pojednáních týkajících se železniční historie. Zde se pokusím nahlédnout na všeobecné aspekty provozního výkonu drah, jež nelze přímo zařadit pod osobní ani nákladní dopravu. Je třeba dopředu zmínit, o co se bude jednat.

¹³³ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 11.

¹³⁴ Železniční věstník Ministerstva dopravy, 17. 1. 1940, č. 2, str. 13, 3. 7. 1940, č. 47, str. 5, 15. 4. 1944, č. 18, str. 4. Přestaly například platit průkazky na poloviční jízdné..

¹³⁵ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Bavorov, inv. č. 10, sign. 4, kar. 2, str. 7.

¹³⁶ Železniční věstník Ministerstva dopravy, 2. 3. 1940, č. 18, str. 7.

¹³⁷ Tamtéž, 27. 3. 1940, č. 20, str. 2.

Především se tento oddíl týká praktických stránek provozu, jakými jsou výtopenská služba, návěstní a jiné předpisy, zásobování materiálem, jazyková nařízení, bezpečnostní opatření proti náletům i celková obtížnost vykonávání tehdejší služby. Všechny tyto záležitosti byly nepochybně válkou tvrdě postiženy.

Velmi tvrdě bylo válečnou situací zasaženo, jak již bylo zmíněno, zásobování. Finanční odbor ministerstva se s tímto problémem vyrovnával různými způsoby. Jedním z nich bylo zavádění do služby většího počtu zásobovacích referentů u jednotlivých správních obvodů.¹³⁸ Přesto se však plně nepodařilo tyto potíže odstranit. Nedostávalo se především různých druhů paliva a pohonných látek. Chyběly rovněž náhradní díly. Lokomotivy se v této době musely zbrojit nekvalitními palivy, což komplikovalo funkčnost strojů i jejich údržbu. Koncem války již bylo této tehdy snad nejdůležitější suroviny pro železnici tak málo, že jeho distribuci regulovala zvláštní uhelná komise za dohledu Sicherheitsdienstu.¹³⁹ Lokomotivy navíc kvůli válečné spotřebě barevných kovů přicházely o své mosazné tabulky s technickými údaji. Za tímto účelem se často demontovaly také nepotřebné koleje. Mnohem více se ztížilo rovněž zásobování prakticky všeho včetně drobných pomůcek a potřeb jako například i papíru. V roce 1943 se zrušil dosavad platící tzv. přednostenský psací paušál pro odběr papíru a distribuce byla řízena výhradně centrálně ze skladu psacích potřeb protektorátních drah, která se nacházela v Praze na Smíchově.¹⁴⁰ Takové skutečnosti jistě přinášely našim drahám obrovské ekonomické škody.

Další skutečností, která do značné míry komplikovala výkon drážní služby představovalo povinné zatemnění staničních prostor, nástupišť i samotných souprav z důvodu leteckého nebezpečí. Přímé ohrožené bombardováním byly naše tratě až v roce 1944, ovšem bezpečnostní opatření se uváděly v praxi již od roku 1941 podle německého vzoru. Nedostatek osvětlení ve stanicích komplikoval posun železničářům i ostatní služební úkony. V kolejišti mohly být osvětleny pouze výhybky a návěstidla tlumeným světlem. Směny se tak stávaly značně namáhavými.¹⁴¹ Pochůzkáři měli povolené používat při výkonu služby ruční přenosné svítilny s bílým sklem, kde byl přesně vymezený výřez pro reflektor.¹⁴² Svítit mohli také výhybkáři a posunovači na nejbližší potřebný prostor mezi vagóny. Tyto výjimky ale neplatily při leteckém poplachu.¹⁴³

¹³⁸ NA, fond Min. žel. inv. č. 1096, sign. 35, kar. 4956.

¹³⁹ NA, Sbírká staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str.86.

¹⁴⁰ NA, Sbírká staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str.84.

¹⁴¹ Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky, 6.6. 1942, č. 33, str.5.

¹⁴² Tamtéž, 30.11. 1940, č. 48, str.11.

¹⁴³ Tamtéž.

Omezení svícení kvůli leteckému nebezpečí se uplatňovalo také na lokomotivách a vagónech. Osobní vozy musely mít za jízdy zatažené záclonky, tlumené vnitřní osvětlení a z nátěru vozů se odstraňovaly všechny výraznější znaky. Z důvodů bezpečnosti a lepší viditelnosti při zatemnění se od února 1941 natíraly čelníky lokomotiv, jejich schůdky i hrany tendrů po okrajích bílým vápnem (pruh o šířce 5cm).¹⁴⁴ V závěrečném období války, když hrozilo už akutní letecké nebezpečí, pokládaly se na lokomotivy navíc maskovací plachty.

U návěstidel došlo pak v říjnu 1941 ke zrušení plynových kmitavých osvětlení.¹⁴⁵ Kvůli tomu se posléze začaly užívat jako návěst konce vlaků dvě koncovky uprostřed a vpravo nahoře.¹⁴⁶ Železniční přejezdy se taktéž zatemňovaly, avšak poté, co se množily dopravní nehody silničních vozidel v těchto místech kvůli nízké viditelnosti, přišlo nařízení zjistit přejezdy se silným provozem a na nich instalovat tlumená modrá světla.¹⁴⁷ Uvedená opatření byla přísně kontrolována. Je těžké zjistit z archivních materiálů, jak byla tato nařízení efektivní v pozdější době při přímém leteckém ohrožení, každopádně se jednalo o jeden z velmi charakteristických rysů válečného fungování železnice. Kvůli válce se také železniční prostory i tratě samotné přísně střežily. Vstup do železničního obvodu byl povolen jen na zvláštní průkazy vydávané zástupcům DR, pověřencům Úřadu říšského protektora, českého dopravního resortu i bezpečnostním složkám. Jiné podmínky se samozřejmě vztahovaly na německé policejní a vojenské orgány.¹⁴⁸ Zvýšení bezpečnostních opatření znamenalo také vznik tzv. pátrací služby u všech ředitelství, jinak zvané aktivní kontrolou, což byl fakticky dohlédací orgán ČMD nad plněním předpisů a celkovými výkony jednotlivých železničních úřadů.¹⁴⁹

Jak již bylo uvedeno, doslova revoluční změnou v českých drážních předpisech představovalo převzetí německého typu návěstidel, což bylo direktivně nastaveno okupanty a zároveň tato inovace znamenala součást začleňování protektorátního drážního systému do sítě drah Německem okupované Evropy. Ve všech obsazených oblastech byly vnucovány německé předpisy, a tak se železniční řád v nacistickém panství sjednocoval. Platilo to tedy i v případě Protektorátních drah Čech a Moravy.

Konkrétně se jednalo o proměnu barev návěstidel v roce 1940. Zelená znamenající doposud pokyn „výstraha“ nyní signalizovala „volno“ místo dosavadní bílé a pro „výstrahu“ se počala

¹⁴⁴ R. Cila: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str. 48.

¹⁴⁵ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign. 3, kar.2, str.85.

¹⁴⁶ Tamtéž.

¹⁴⁷ Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky, 18.1.1942, č.2, str.10.

¹⁴⁸ Tamtéž, 22.6.1940, č.37, str. 5.

¹⁴⁹ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str.84.

používat žlutá návěst.¹⁵⁰ Nové bylo i zavedení modrého nočního světla u železničních přejezdů.¹⁵¹ Velmi podstatnou novinku znamenalo také zavedení německého typu výpravky. Jednalo se o terčík bílé barvy se zeleným okrajem (do té doby to byl bílý terčík na modrém okraji).¹⁵² V takové formě se tento pokyn užívá dodnes. Ne všechny úpravy zavedené za války byly tedy po osvobození zrušeny. V tomto případě lze podotknout, že se jednalo o jednu z mála změn, které byly našim drahám i později prospěšné. Její poválečné ponechání lze přičíst zřejmě efektivnosti této úpravy.

Velmi závažně se také projevovala jazyková nařízení zavádějící Němčinu do služby na dráze, což bylo vštěpováno českým železničářům po celou válku. Lze však říci, že používání Němčiny ve služebním styku nebylo až do konce války uspokojivě plněno podle představ okupační moci. Hlavně řadoví železničáři měli často potíže s osvojováním zmíněného jazyka. Z německé strany se neustále objevovaly stížnosti na nedokonalou znalost této řeči u našich zaměstnanců.¹⁵³

Němčina se začala povinně u ČMD užívat již roku 1939. Do konce roku 1942 se Čeština ve služebních dokumentech a spisech objevovalo víceméně rovnocenně. Ve styku mezi českými drážními subjekty bylo dovoleno komunikovat česky. S německými úřady však musela naše železniční správa jednat samozřejmě pouze Německy. V roce 1943, kdy se situace na frontách pro Říši rapidně zhoršila a byla zahájena tzv. totální válka, přišla řada úsporných řešení zjednodušujících úřední agendu i chod infrastruktury. To postihlo i protektorátní dráhy. Od této doby se veškeré dokumenty i věstníky vedli téměř výhradně německou řečí. Čeština se stále více omezovala. Takto bylo dorozumívání v železniční správě nastaveno hlavně kvůli šetření papírem i dalších různých výdajů.

Němčina jinak pronikala úplně do všech částí běžného železničního provozu. Ve stanicích se musely příjezdy a odjezdy vlaků hlásit dvojjazyčně a v německé verzi musely být vydávány i veškeré písemnosti včetně jízdních dokladů a řádů. Názvy nádraží a zastávek byly rovněž značeny česky i německy. Ve vlacích je takto byli povinni hlásit i průvodčí.¹⁵⁴ Označení stanic německými názvy mělo být podle nařízení zplnomocněnce DR hotovo k 1. červenci 1940.¹⁵⁵ Bohužel nejsou k dispozici přesná fakta, jak se podařilo daný termín splnit, lze však říci, že v roce 1941 již dvojjazyčné názvy běžnou věcí drážního života.

¹⁵⁰ Tamtéž, str. 51.

¹⁵¹ Železniční věstník Ministerstva dopravy, 17. 1. 1942, č. 2, str. 2.

¹⁵² Tamtéž.

¹⁵³ Tamtéž, 13. 1. 1940, č. 1, str. 4.

¹⁵⁴ Tamtéž, 23. 9. 1939, č. 58, str. 5.

¹⁵⁵ R. Cila: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str. 47.

S jazykovými úpravami souvisely také změny jmen nádraží u nás. Názvy se upravovaly tak, aby co nejvíce ladily s německými pojmenováními a odpovídaly i nacistickým politickým zájmům. Pro příklad uveďme přejmenování tří pražských nádraží. Z Wilsonova nádraží se stalo Praha-hlavní nádraží, z Masarykova nádraží Hyberské a Denisovo se nyní nazývalo Vltavské nádraží.¹⁵⁶ Tyto úpravy se dotkly pochopitelně i malých stanic a zastávek. Po skončení těchto těžkých let pro náš stát se názvy vrátily zpět k původním. V Praze na Hlavním nádraží Němci nařídili v roce 1940 odstranit plaketu prezidenta Wilsona z odjezdové dvorany. Českým železničářům se ji však podařilo za války ukrývat na různých místech v zemi a tak ji zachránit. O rok později se musel odstranit i Wilsonův pomník před nádražím. Nic už nesmělo připomínat předešlou dobu.¹⁵⁷

Neméně těžká byla situace ohledně odbavování a vypravování vlaků ve stanicích. Ty byly nadměrně zatíženy kumulací odstavených vagónů a nákladních vlaků. (Po porážce Polska sem dokonce Němci dopravovali polské vozy k deponování).¹⁵⁸ Již v roce 1941 se musela k provedení lepší dispozice s vagóny oddělit evidence osobních a nákladních vozů.¹⁵⁹ Zapisování a řadění vozidel se od 1. ledna 1942 vedlo výhradně podle normy DR.¹⁶⁰ Stejným způsobem se rozdělovala později i služba personálu. V mnoha stanicích se musela již v roce 1939 zavést nepřetržitá dopravní služba, což se před válkou dělávalo jen v extrémních případech jako třeba při válečné mobilizaci. Z hustým provozem přišla také vyšší frekvence předávání informací mezi stanicemi a musely se tak zavádět nové telegrafní linky a lepší dorozumívací zařízení vůbec.¹⁶¹

Naše tratě a uzlová nádraží nadměrně zatěžovalo velké množství německých vojenských transportů a frekvence provozu na zdejších tratích byla taková, že přepravní kapacity vůbec nestačily. Obtížná situace přetrvávala zejména v Plzni a v České Třebové. Tady se obracelo i na tato velké a klíčové železniční stanoviště neúměrné množství vozů. Již v roce 1942 si plzeňské i pražské ředitelství drah stěžovaly na tuto bezútěšnou skutečnost.¹⁶² Některé zdroje uvádějí, že obrat vozů dosáhl svého maxima v některých stanicích v roce 1943.¹⁶³ V dalším období možná došlo k poklesu kvůli odvlékání vozového parku a počínajícimu nedostatku vagónů. Stav drážní vozidel v roce 1944 stále více upadal. Kvůli absenci potřebného množství skla musela být některá okna ve vozech zatloukána dřevem a nedostávalo se též dalšího

¹⁵⁶ Železniční věstník Ministerstva dopravy, 13.1. 1940, č. 2, str. 3.

¹⁵⁷ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Praha-hlavní nádraží, inv. č. 964, sign.11, kar.32, str.38.

¹⁵⁸ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Borohrádek, inv. č. 16, sign.4, kar. 2, str. 10.

¹⁵⁹ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign. 3, kar.2, str.74.

¹⁶⁰ Tamtéž.

¹⁶¹ M. Navrátil: 100 let místní dráhy Světlá-Ledeč-Kácov, str. 79.

¹⁶² NA, fond Min. žel. inv. č. 1032, sign. 9, kar. 39.

¹⁶³ NA, Sběrka staničních kronik, Staniční kronika Bystřice pod Hostýnem, inv. č.20, sign.8, kar.2, str.12.

důležitého vybavení.¹⁶⁴ Dost viditelným postižením protektorátní železniční přepravy znamenalo zastavení provozu motorových vlaků roku 1942. Protože se muselo šetřit palivy, byly tyto spoje nahrazeny běžnými parními vlaky. V jízdách řádech však zůstalo nadále jejich označení jako motorové. Týkalo se to zejména regionálních tras.¹⁶⁵

Pro potřeby německé vojenské dopravy musela být navíc uvolňována vždy 1 kolej na dvojkolejných trasách. Tak velký byl nápor německých transportů na protektorátní železniční síť. Dotklo se to kromě hlavních tratí i těch regionálních. Šlo například o trasy Sedlec-Čáslav a Vlkaneč-Leština ve stejné oblasti.¹⁶⁶ Tyto transporty značně přitěžovaly dozorčí službě na nádražích. Například v Brně na hlavním nádraží údajně již v roce 1939 projíždělo tolik takovýchto vlaků, že zde musel být uveden do služby zvláštní dozorčí úředník konající dvanáctihodinovou službu.¹⁶⁷ Přes území protektorátu jezdilo i mnoho vlaků přepravujících do Říše dělníky z Polska a z Itálie.¹⁶⁸

Požadovaný výkon železničních stanic byl velmi přeceňován a docházelo často k přepínání personálu, kterého se mnohdy ani na náročné služební úkony nedostávalo. S těmito těžkostmi se potýkaly malé i větší stanice. Pro ilustraci tehdejšího stavu můžeme uvést, jak to vypadalo v Bohuslavicích u Kyjova na regionální trati. Zde již v roce 1939 vzrostl oproti předešlému roku počet prodaných zásilek o 7033 kusů, což bylo o třetinu, hodin posunu bylo nyní o 251 více a došlých zásilek přibýlo o 1819.¹⁶⁹ Ve Zruči nad Sázavou byl poměr těchto jednotek podobný.¹⁷⁰ I ve velkých stanicích nebyla situace jiná. Na tehdejším Hybernském nádraží rostla čísla přepravených, osob, zboží i jiných nákladů od roku 1940 do roku 1944 zhruba o jednu třetinu.¹⁷¹ Často se kvůli této přetíženosti ve výkonu musela na nádraží oddělit osobní a nákladní pokladna.¹⁷² Do roku 1945 se tyto problémy stále zvětšovaly a válečná doba nedávala příliš prostoru k hledání možností odlehčení těžce přepínanému protektorátnímu dopravnímu systému.

Pro zajímavost můžeme rovněž uvést fakt, že Němci v době okupace zakázali vedení jakýchkoliv pamětních záznamů o událostech ve stanicích. Důvod byl pochopitelný. Okupanti nechtěli z vojenských i pro okupační moc bezpečnostních důvodů uchovávat údaje o

¹⁶⁴ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str.86.

¹⁶⁵ V. Marek: Týnka v dobách válečných, str.16. In: 100 let po kolejích z Čičenic do Týna nad Vltavou.

¹⁶⁶ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Čáslav, inv. č. 603, sign.13, kar.6, str.51.

¹⁶⁷ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str.85.

¹⁶⁸ Tamtéž.

¹⁶⁹ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Bohuslavice u Kyjova, , inv. č. 16, sign. 5, kar.2, str. 28.

¹⁷⁰ M. Navrátil: 100 let místní dráhy Kutná Hora-Zruč nad Sázavou., str.79.

¹⁷¹ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Praha-Masarykovo nádraží, inv. č. 964, sign. 16, kar.32, str. 31.

¹⁷² NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Čakovice, inv. č.28, sign.18, kar.2, str.41.

železničním výkonu. Veškeré pohledy na dané časové rozmezí ve staničních kronikách byly proto zhotoveny retrospektivně. Do určité míry se tak snížila možnost určit přesně řadu poznatků týkajících se této problematiky. Obecně to také ztěžuje bádání na uvedené téma.

Těžkosti válečného fungování ČMD znamenala také větší nehodovost. Již zmíněné přetěžování železničářů i veškerých přepravních kapacit vedly k častějším selháním v provozu, což zvyšovalo počet malých i závažnějších železničních nehod. Často se navíc kvůli spěšnému odbavování mnoha transportů i dalších spojů nedodržovala precizně bezpečnostní opatření a to následně vedlo ke střetům a k vykolejení vlaků. Nejhorším měsícem, co se týká dopravních nehod na drahách ČMD byl leden 1944.¹⁷³ Přestože tyto závady byly způsobeny objektivně přetížením protektorátních drah, německé trestní orgány posuzovaly obvykle nehody jako sabotáže, každá taková událost se vyšetřovala. Hodně železničních pracovníků tak bylo trestáno mnohdy nespravedlivě.

Co se týká statistického vyhodnocování všech činností ČMD, nebyly v době okupace tyto evidence vedeny důsledně. Většinou se víceméně jednalo o neúplné součty související s konkrétními potřebami pro válečné účely. Byly vydávány měsíční publikace Měsíční přehled statistických dat, Přehled o stavu cestujících a výkonu vlaků a Přehled o přepravě cestujících a zavazadel. Jednalo se však jen o průběžná hodnocení, která někdy byla dokonce vynechávána. Tyto statistiky se začleňovaly i do stejných evidencí vedených u říšských drah.¹⁷⁴ V roce 1942 byla zavedena postupně všude strojová evidence spotřeby zásob a materiálu¹⁷⁵, to se v předválečném Československu vyskytovalo jen u stavebních a udržovacích správ.¹⁷⁶ Je samozřejmé, že pro stále se zvětšující neúnosné požadavky okupantů a jejich plnění nebyl v této těžké době prostor pro žádné obecné evidenční vyhodnocování činností drah. Šlo tedy víceméně o dílčí statistické bilancování, které mělo vylepšit fungování daného železničního oboru. Konkrétní data bohužel nejsou k dispozici.

Dost těžce se válka pochopitelně promítala i v dílenské a výtopenské službě. Již v době druhé republiky se zde řešil problém s nahromaděnými počty lokomotiv odsunutých z pohraničí. Po přerozdělování evakuovaných lokomotiv na základě dohod s DR tyto potíže odpadly, avšak když začalo během okupace odvlékání vozového parku za hranice protektorátu, přebytek se změnil v akutní nedostatek (o tom bude ještě pojednáno v kapitole věnované vozovému a strojovému parku).

¹⁷³ Na, fond Min. žel. inv. č. 1032, sign. 11, kar. 3162.

¹⁷⁴ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str.8.

¹⁷⁵ Tamtéž.

¹⁷⁶ Tamtéž.

V období protektorátu neexistovala v tomto drážním odvětví jasná koncepce řešení četných provozních nesnází a tento stav ještě umocňoval nedostatečný přísun různého materiálu a náhradních dílů. Navíc stále vzrůstal tlak Němců na maximální využití tohoto oboru pro své záměry. Pro budoucí vývoj v tomto odvětví nemohly být určovány žádné záruky. Opět lze konstatovat, že se jednalo o objektivní potíže zaviněné válečným konfliktem, který se pro Německo navíc vyvíjel stále více nepříznivěji. Surovin, paliv, kovů a jiného materiálu se nedostávalo čím dál tím více, což v případě železnice nebylo možné leckdy nahradit sebelepšími improvizacemi.

V rámci úsporných opatření docházelo úpravám obvodů obsluhovaných jednotlivými výtopnami. Hlavním rysem této skutečnosti bylo to, že se obvody patřící pod tato zařízení rozšiřovaly a takto se zvyšoval i počet úkolů pro výtopny.¹⁷⁷ Bylo to zaviněno i tím, že po odtržení pohraniční na podzim 1938 přišly naše dráhy o 8 opravárenských dílen s pobočkami a 17 výtopen s pomocnými zařízeními.¹⁷⁸ Z některých pobočných výtopen se také teď stávaly plnohodnotné. Výjimku představovala ta v Českých Budějovicích, jež se v roce 1943 administrativně přičlenila pod stejný závod v Plzni. Bylo pravděpodobně usouzeno, že zdejší provozní specifika takovýto krok umožňují.

Výtopnám a železničním dílnám také ztížila chod vyhláška Ministerstva dopravy a techniky z června 1943 zakazující přiděl režijního paliva těmto zařízením. Měly ho od teď dostávat jen stanice.¹⁷⁹ Bylo to další z úsporných opatření. Někde se toto sice řešilo zvýšením pravomoci dílen pro shánění zásob (např. se jednalo o lounské dílny), ale vylepšení výsledků tamější práce to příliš nepřineslo. Jako jinde se i zde prodlužovala pracovní doba zaměstnanců, čemuž neprospívalo ani to, že mnozí z nich museli vynuceně odejít pracovat do Německa.¹⁸⁰ Dílny a výtopny nadále uváděly pokles ve výkonu.¹⁸¹

Přes všechny těžkosti ale tento drážní sektor zůstal poměrně netknut zásahy okupantů po stránce organizační. Na tom měli zásluhu především orgány protektorátní železniční správy, které neustálou argumentací na pozitivní účinky zde zaběhnutých postupů zajistily jejich udržení i přes snahu okupantů přizpůsobit i tyto záležitosti svým předpisům.¹⁸² Jedinou významnější změnou v této oblasti znamenala pouze administrativní úprava v lednu 1943. Ta přičleňovala technickou vozební službu službě vozební (předtím měly tuto činnost na starosti přímo správárny výtopen). Ve stejném roce se k vozební službě přičlenilo i čištění a údržba

¹⁷⁷ Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky, 28. 11. 1942, č. 58, str. 10.

¹⁷⁸ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 13.

¹⁷⁹ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str.83.

¹⁸⁰ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 14.

¹⁸¹ NA, fond Min. žel. inv. č. 111, sign.20, kar.2.

¹⁸² Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 13..

vožů od staniční služby.¹⁸³ Zřídily se navíc dohlédací úřady pro výtopny a opravárenské dílny, aby byly lépe plně potřeby okupační moci. Po skončení války se všechny tyto organizační postupy opět zrušily.

Viditelnou připomínku okupace českých zemí představovalo natírání velkého písmena V na čelníky lokomotiv, budovy i ostatní drážní vozidla, což muselo Ministerstvo dopravy nařídit rozesílaným telegramem dne 17. července 1941.¹⁸⁴

Co se týká mezinárodních záležitostí vztahujících se na naše dráhy v tomto období, vše kontrolovalo pochopitelně Německo. Již po ztrátě pohraničí ztratily význam styčné smlouvy se sousedními správami a za okupace potom postupně, jak probíhala válka, ustávala mezinárodní přeprava úplně. Mezinárodní tarify ČSD teď přestaly platit a v mezinárodní dopravě se užíval pouze německý tarif. Vzhledem k poměrům v okupované Evropě ztratila mezinárodní železniční síť svůj dřívější význam. Běžní cestující směli jezdit za hranice protektorátu jen na vydání povolení, jež se vydávalo jen podle uvážení. Od roku 1943 se mezinárodní přeprava cestujících od nás za hranice omezovala jen na převoz dělníků na práci v Říši a na jízdy německých úředníků opačným směrem.¹⁸⁵

Drtivá většina zaváděných inovací u českých drah se z dlouhodobého hlediska projevovala negativně a nepřinášela prospěch naší železniční správě ani perspektivně nějaké výhody. Byly také zcela v rozporu s koncepcí, jaká se do té doby u naší kolejové dopravy uplatňovala. Z obecného hlediska lze říci, že německá strana se v naší dopravě pokoušela zavést vlastní metody, které se dle německého zvyku vyznačovaly jistou precizností a spořádaností. Místní zaběhnutý styl se však ukazoval mnohdy jako pružnější a více efektivní pro nepředvídatelné potíže způsobené válkou. Mnohdy to i okupanti museli akceptovat a ponechali české způsoby řízení železniční přepravy. Výjimku představovaly výše zmíněná změna návěstních barev a dalších dorozumívacích prostředků na železnici.¹⁸⁶ Jinak ale období mezi léty 1938-1945 přineslo našim železnicím jen úpadek. Mnohé modernizace, ke kterým by nebýt války určitě došlo, byly takto zpožděny (například elektrifikace) o dvě desítky let.

¹⁸³ Tamtéž.

¹⁸⁴ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str. 77.

¹⁸⁵ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str.11-12.

¹⁸⁶ Tamtéž, str. 13.

9. Strojový a vozový park

Vozová a lokomotivní výbava za války značně utrpěla a prořídla. Nejprve jí znatelně uškodila Mnichovská dohoda s odstupováním části tohoto majetku, poté se musely další kusy přenechat osamostatněnému Slovensku a za okupace byla pak řada lokomotiv i vagonů odvečena Němci pro vojenské potřeby. Nedostatek náhradních dílů i kvalitních olejů vozidlům také neprospíval. V letech 1944-1945 značně zdecimovaly vozový park letecké útoky. Po válce z této výbavy zůstalo jen torzo. Odvečený majetek se vyhledával jen velmi těžko, neboť byl rozset takřka po celé Evropě. Náhradu částečně poskytly ukořistěné německé stroje, které byly rekonstruovány tak, aby vyhovovaly našim tratím. Škody byly však tak veliké, že doplnit chybějící vozy a lokomotivy mohly zajistit až dodávky z obnovené výroby ve strojírenských závodech. Tato kapitola se bude kromě sledování celkových stavů lokomotiv i vozů věnovat také jejich výrobě v uvedeném období i některým technickým věcem.

Ztráty vozů a lokomotiv zapříčiněné událostmi roku 1938 a oddělením Slovenska již byly popsány, zde se proto soustředím na škody v tomto odvětví způsobené následovně válkou.

Rabování českého vozového parku se dělo v hojném počtu, nebylo ale přitom nijak systematicky zdokumentováno. Udělat proto přehled, které lokomotivy byly konkrétně odkud a kam odvezeny není možné. Písemné podklady chybějí. Musíme se z tohoto důvodu spokojit s poválečným bilancováním, které provedly obnovené ČSD.

První bezprostřední zjišťování stavu vozů ke dni 28.5. 1945 vykazalo, že se na území Čech a Moravy nacházelo v té chvíli 4463 osobních a služebních vozů, přičemž v roce 1938 to bylo 11723. Jednalo se tedy o obrovský úbytek (7260 vozů). U nákladních nevypadala situace odlišně. V červenci 1945 jich bylo napočítáno 17472 oproti 93818 před Mnichovem.¹⁸⁷ Taktéž šlo tedy o katastrofální ztráty. Navíc naše správa považovala až 70% z chybějících vagonů za definitivně ztracené bez šance na návrat do Československa.¹⁸⁸ Tomuto kořistění nemohla správa ČMD nijak zabránit. Okupanti využívali česká vozidla pro své vojenské transporty, přitom se stávalo, že se už majetek ČMD do protektorátu nevrátil a byl pak DR užíván pro přepravu v různých zemích okupované Evropy. Na protektorátních železnicích se sice objevovaly německé lokomotivy, zpravidla v čele „ostmark“ či jiných německých spojů.

¹⁸⁷ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str.17.

¹⁸⁸ Tamtéž.

Ovšem ty se užívaly výhradně pro potřeby německé železniční správy a zlepšit nastalé poměry ani nemohly. Říšské dráhy ČMD za války určitý počet zahraničních lokomotiv a vozů pronajaly, ale byla to jen slabá náhrada.

Nyní se podívejme na případ lokomotiv. Zde nebyla situace tak špatná jako v případě vozů, ovšem také ne nijak zářná. K 31.8.1945 byl utvořen podobný přehled jako k vozovému parku. Zjistilo se, že oproti 3168 provozuschopných lokomotiv v roce 1938 jich nyní měly Československé dráhy k dispozici 2424.¹⁸⁹ Situaci po válce částečně vylepšilo nasazení kořistních lokomotiv SSSR i dalších. Jednalo se dohromady o 367 strojů.¹⁹⁰ Na konci války došlo díky útokům hloubkařů, sabotážím i dalším negativním jevům k poškození 650 strojů (drtivou většinu jich měly na svědomí letecké útoky), z nichž se k výše uvedenému poválečnému datu povedlo opravit zhruba polovinu. Příznivě se do obnovování dopravy po osvobození promítl také fakt, že v pohraničí se podařilo získat poměrně vysoký počet strojů, které se na podzim 1938 předávaly Říši.¹⁹¹ K tomuto pohledu je nutné ještě zmínit, že poválečný stav neumožnil udělat takovouto statistiku pro Slovensko.

Tovární výroba lokomotiv pro naše dráhy za války téměř ustala. Velké lokomotivní závody ČKD a Škoda přibližně do roku 1943 plnily předtím zadané zakázky. Výroba se však postupně omezovala ve prospěch zbrojního průmyslu. Strojový park protektorátních drah tak nemohl být doplňován z těchto tuzemských zdrojů a jejich nedostatek se řešil pronajímáním nepotřebných hnacích vozidel od německé železniční správy.

To málo, co bylo postaveno, pocházelo vesměs ze Škodových závodů v Plzni, protože ČKD musela za války v roce 1943 zastavit výrobu úplně. Do roku 1942 splnil druhý zmíněný závod některé opožděné zakázky pro ČMD (jednalo se o 30 strojů řady 534.1 a 534.0). Plzeňská továrna se navíc ve výrobě musela řídit striktními požadavky Němců.¹⁹² Německá strana odmítala další dodávky tuzemských lokomotiv pro protektorátní dráhy, protože se počítalo s jednotným zavedením těžkých německých válečných strojů řady 52 pro celou německou drážní síť v jimi ovládané Evropě. Čeští odborníci právem poukazovali na větší vhodnost domácích lokomotiv pro místní železnice, protože zde vyvíjené typy byly více adaptovány na kopcovitý a obloukovitý profil tratí v českých zemích (prokázaly to i srovnávací zkoušky konané roku 1940 na trase mezi Brnem a Českou Třebovou).¹⁹³ Nebylo to ale nic platné a DR o takovém postupu uvažovaly až do roku 1944.

¹⁸⁹ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 17.

¹⁹⁰ Tamtéž.

¹⁹¹ Tamtéž.

¹⁹² J. Bek: Lokomotivy z let 1918-1945, str.24.

¹⁹³ Tamtéž, str.29.

Co se týká zmíněného pronajímání německých strojů ČMD, došlo k tomu v letech 1942-1944. Šlo o 129 lokomotiv za denní nájemné 34 říšských marek.¹⁹⁴ Jednalo se o různé typy, přičemž část z tohoto počtu pocházelo z odtržených Sudet, neboť tam kvůli odvodům na frontu začal chybět potřebný personál.

V rámci sjednocování předpisů a nařízení podle německých drah dostávaly lokomotivy patřící ČMD za války číselné označování podle německého stylu a bylo rovněž prosazeno, aby zdejší stroje obdržely stříbrný nátěr s modrými pruhy tak, jak bylo zvykem u DR.¹⁹⁵ Týkalo se to zvláště nově dodaných kusů.

Vozový a strojový park našich drah za války značně chátral utrpěl vážné škody. Naštěstí se po válce díky urychleným dodávkám z obnovené výroby a využití na českém území Němci zanechaných lokomotiv povedlo znovu obnovit výkonnost této drážní sekce v obdivuhodně krátké době.

¹⁹⁴ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 17.

¹⁹⁵ J. Bek: Atlas lokomotiv, str.22.

10. Stavební činnost za protektorátu

Stavební projekty a budování většího rozsahu v naší železniční síti také neprodělávalo v popisovaném období žádný rozmach. Obsazení Čech a Moravy německými vojsky sice ještě nenarušilo tuto činnost související s drahami, ale dopady války si později vynutily její zastavení, neboť takovéto investice do civilních záležitostí musely ustoupit válečnému hospodářství, které ovlivňovalo vše. Rok 1942 lze v této záležitosti považovat za mezník. Tehdy se už plně ukázal nedostatek stavebních materiálů a pracovní síly se přesouvaly do válečné výroby.

Všechna stavební řešení uskutečněná za války byla téměř výhradně menšího rozsahu a měla vylepšit provozní podmínky ve stanicích i na tratích. Budovaly se další koleje na nádražích, docházelo k rekonstrukcím zabezpečovacího zařízení i jiných nádražních prostor. Týkalo se to hlavně důležitých železničních uzlů na hlavních tratích.¹⁹⁶ Ke konci války se pak muselo zoufale opravovat a znovu uvádět do provozu bombardováním nebo sabotážemi zničené železniční zařízení různého druhu.

Co se týká staveb druhých kolejí, zmíníme se o těch nejdůležitějších. V Praze probíhaly až do konce války práce na druhé koleji mezi Hlavním nádražím a stanicí Praha-Vršovice v souvislosti s ražením dvou vinohradských tunelů, uskutečňoval se projekt zdvojení úseku Kralupy nad Vltavou-Lovosice současně s rekonstrukcí několika nádraží na této trati, druhá kolej se dokončovala i na tratích Brno-Břeclav, Hranice-Horní Lideč, Havlíčkův Brod-Čáslav a nedohotověn zůstal stejný projekt v úseku mezi Brnem a Veselí nad Moravou.¹⁹⁷ Nové dráhy se v průběhu válečných let kromě dočasného pokračování na budování náhradních propojení z roku 1938 nestavěly.

Práce na železničním spodku a svršku měly v této době povahu čistě udržovací a opravárenskou. Byly tomu i podřízeny všechny organizační změny v železničně stavební správě za protektorátu. Žádné novinky se zde nevyskytly. Ve druhé polovině války postihl i tento obor citelný nedostatek všeho druhu. Chybělo hlavně železo ale i třeba pražce. Pro nedostatek tvrdých kvalitních pražců bylo nutno při rekonstrukčních počinech používat i méně vhodných měkkých kusů. V průběhu okupace bylo spraveno celkem 1241 km kolejí. Těžko však říci jaké množství z toho se týkalo škod způsobených válečnými následky v roce 1945.¹⁹⁸

¹⁹⁶ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str.10.

¹⁹⁷ Tamtéž.

¹⁹⁸ Tamtéž.

Také do věcí stavebního odboru u drážní správy velmi zasahovala opatření okupantů. Projekční kanceláře zřízené v roce 1939 v Brně a v Praze se musely nařízením říšského protektora zrušit. Cílené stavební hospodářství mělo povolovat jen projekty související s válečným úsilím nacistického Německa. Přesto se ale s maximálním nasazením všech využitelných prostředků podařilo například uskutečnit stavby nebo rozšíření některých kancelářských budov ČMD.¹⁹⁹

Asi nejvýznamnějším stavebním počinem, který byl dokončen, se stala ražba dvou tunelů v Praze pod Vinohrady spojujících Hlavní nádraží a stanici Praha-Vršovice. Budovat se zde začalo v říjnu 1940. V březnu 1943 došlo k slavnostnímu propojení obou štol, což se konalo za účasti několika významných protektorátních představitelů i pražských radních. Zkušební provoz na novém spojení Vršovic s prvně zmíněnou stanicí se však zahájil až od srpna 1944 a trval do podzimu. Ve stejné době se zde pokládala druhá kolej. Do provozu byl vinohradský tunel uveden v březnu 1945, tedy v době, kdy už byla železniční doprava vážně narušována nálety i útoky partyzánů.²⁰⁰ Jednalo se vzhledem k tomu, že válka zastavovala veškeré podobné dopravní stavby o zcela výjimečný případ. Pravděpodobně zde sehrála roli potřeba spojení dvou důležitých pražských stanic pro zlepšení vojenské přepravy skrz hlavní město.

Další významným počinem v tomto oboru bylo za války pokračování ve zhotovování náhradního úseku za přerušenou trať Česká Třebová-Moravská Ostrava mezi Havlíčkovým Brodem a Brnem, jak již bylo zmíněno výše. V letech 1939-1943 se pokračovalo v tomto projektu podle plánu, byla dokončena řada přemostění i obtížných částí této nově vytvářené tratě. Bohužel válečný průmysl postupně ubíral této stavbě pracovní síly a strojů se postupně taktéž nedostávalo. V roce 1943 padlo klíčové rozhodnutí shora. Realizace zamýšleného propojení se musela zastavit.²⁰¹ Vývoj války nutil Němce využít veškerý hospodářský potenciál pro účely spojené s jimi vedeným konfliktem. Dokončení zmíněné stavby se podařilo až po osvobození, i když návrat ČSR k předmnichovské rozloze učinil práce na této trase druhořadými.

Jak již bylo uvedeno, stavební úpravy prováděné na našich nádražích i tratích byly v této době spíše menšího charakteru a uskutečňovaly se kvůli zlepšení celkových podmínek fungování ČMD v tak těžké době pro dopravní systém. Zde zmíníme pro ilustraci alespoň některé. V poměrně malé stanici Bystřici pod Hostýnem byla v roce 1943 budována nová návěstidla a o rok později postavena úplně nová dopravní kancelář, kam se posléze převedla dopravní,

¹⁹⁹ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str.10.

²⁰⁰ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Praha hlavní nádraží, inv. č. 964, sign.11, kar.32, str. 30.

²⁰¹ M. Krejčířík: Po stopách našich železnic, str. 200.

telegrafní a výhybkářská služba.²⁰² V Čáslavi se zrekonstruovalo kolejiště v rámci příprav k položení druhé koleje na trati směrem na Havlíčkův Brod. Stanice se dočkala i řady dalších menších úprav.²⁰³ Ve stanici Praha-Smíchov se v roce 1942 rozšířilo kolejiště a připravovala se také elektrifikace některých kolejí, k níž už bohužel nedošlo.²⁰⁴

V Ostravě se v letech 1942-1943 započalo přestavbou hlavního nádraží, aby více vyhovovalo tehdejším potřebám. Úpravy se týkaly zejména předávacích kolejí, uhelného nádraží, rozšíření přednádraží, budování nové odjezdové části této stanice a řady dalších s tím souvisejících změn.²⁰⁵ Nelze zpochybnit pozitivní přínos těchto staveb pro naše dráhy, ovšem poválečná bilance ukázala toto období jako jednoznačně špatné pro technický stav českých a moravských železnic.

²⁰² NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Bystřice pod Hostýnem, inv. č. 20, sign.8, kar.2, str.11

²⁰³ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Čáslav, inv. č.603, sign.8, kar.13, str. 15.

²⁰⁴ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Praha-Smíchov, inv. č. 964, sign.13, kar.32, str.18.

²⁰⁵ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Ostrava hlavní nádraží, inv. č. 963, sign.12, kar.38, str.49.

11. Služba na dráze za protektorátu

Doba nesvobody v letech 1939-1945 znamenala nejtěžší období pro službu železničářů všech profesí. Zaměstnanci byli trvale vystaveni tlaku okupantů a jejich represím uplatňovaným kvůli důležitosti a nepostradatelnosti dopravní sítě pro vedení války Německem. Je pravdou, že na jednu stranu zde nešlo činit takové sankce a tresty, jako se to dělo za protektorátu v některých jiných profesích (drážní síť byla pro okupanty nesmírně důležitá a dopravní zaměstnanci proto nemohli chybět), ovšem trvalý dohled, pod který Němci tyto pracovníky postavili, neustále znepříjemňoval život a každodenní službu na dráze. Množící se sabotáže měly za následek až úzkostlivé střežení železnic okupanty a zatýkání v řadách železničářů při sebemenším podezření.

Zhoršovaly se také celkové pracovní podmínky. Snaha německého aparátu vysát z našeho dopravního systému co největší výkon pro zajištění infrastruktury v zázemí i za válečných těžkostí vedl k neustálému prodlužování pracovní doby, snižování přídelů a zvyšovalo se množství požadavků na ně kladených.

Hodně pracovníků ČMD nebylo ze samozřejmých důvodů ochotno vůbec konat svědomitě a dobře zajišťovat fungování železniční dopravy, která by sloužila nacistickému Německu. Tyto postoje vedly často k úmyslnému zanedbávání pracovních povinností a přivedla řadu železničářů k otevřenému odporu a sabotážím. O odboji bude pojednáno samostatně. Tato kapitola shrne nejdůležitější aspekty služby na dráze v dané době.

a) První důsledky okupace na drahách

Jakmile získala německá okupační správa stabilní pravomoc v personálních otázkách, začala čistit státní složky od nespolehlivých osob. Postihlo to pochopitelně i ČMD. Nedlouho po vzniku protektorátu musely řady železničních pracovníků opustit všechny osoby, u nichž nemohla být zaručena loajalita vůči novému režimu. Šlo především o bývalé legionáře, členy zednářských lóží a samozřejmě osoby židovského původu a míšence.

V prvních dvou letech okupace se v zaměstnaneckých záležitostech objevoval problém přebytkem zaměstnanců způsobených stažením železničářů ze Sudet a ze Slovenska. Tyto přemístěné železničáře nebylo kam předat, tak se tato potíž často řešila posíláním již

vysloužilých pracovníků do penze, aby na jejich místa mohli přijít tito přebývající zaměstnanci.²⁰⁶ Ve druhé polovině války se ale tento stav dramaticky obrátil. Kvůli nasazování, železničářů do Říše, zatýkání, válečné výrobě a dalším důsledkům se projevil radikální nedostatek drážních pracovníků. Mnoho penzionovaných osob se z tohoto důvodu muselo vrátit do služby. Zakrátko měly přijít další nepříjemné skutečnosti pro pracovníky ČMD.

b) Pracovní podmínky

Po celou válku se neustále zvyšovala snaha okupačních úřadů co nejvíce přizpůsobovat protektorátní dopravní systém válečné situaci, která se pro Německo stávala stále komplikovanější. Tyto snahy vedly především k postupnému prodlužování pracovní doby, jež se zvyšovala úměrně k potřebám vojenské přepravy a válečného průmyslu.

Ihned v srpnu 1939 došlo ke zrušení čtyřicetihodinové týdenní pracovní doby²⁰⁷, v červnu 1941 již činila její délka 51 hodin týdně a 204 hodin měsíčně.²⁰⁸ O rok později se směny znovu prodlužují na 53²⁰⁹ a později až na 54 hodin týdně.²¹⁰ Obvykle se přitom pracovalo 10 hodin denně. Tyto úpravy se netýkaly železničních správ, jež uplatnily díky specifickým podmínkám služby vlastní řešení.²¹¹

Konečná délka práce za den u běžného železničáře činila od 1.5.1943 kvůli mimořádným poměrům 60hodin týdně.²¹² K tomu navíc ještě byly připočítávány zvláštní sobotní a nedělní směny čítající 4 hodiny.²¹³

Železničáři byli tedy kvůli úloze drah ve válečném hospodářství vystaveni enormní zátěži, která se sice lišila podle konkrétní profese a podle stanovení náročnosti dané funkce či počtu odpracovaných hodin, ale obtížnost celkově stoupla všem. Podle posledně zmíněných kritérií se odměřovaly rovněž platové poměry, přiděly materiálu, pracovního vybavení i potravin pro domácnost. Průměrný plat drážního pracovníka činil v protektorátním období našeho státu

²⁰⁶ Tento problém se zřetelně ukazuje především v Železničních věstnících z let 1939-1941.

²⁰⁷ R. Cila: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str.53.

²⁰⁸ Železniční věstník Ministerstva dopravy, 21.6.1941, č. 39, str. 14.

²⁰⁹ Tamtéž, 2.7.1942, č.41, str. 8.

²¹⁰ Tamtéž, 27.11.1942, č.58, str.3.

²¹¹ R. Cila: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str.53.

²¹² Tamtéž. Tato změna se však netýkala těch pracovníků, kteří vykonávali službu podle německých turnusů odlišných od našich.

²¹³ Železniční věstník Ministerstva dopravy 2.7.1941, č.41, str.16.

8960 K²¹⁴, i když se zde opět vyskytovaly rozdíly podle pracovních postů a určitě se platové poměry měnily v průběhu války. Co se týká služebních příplatků, ty se přestaly vyplácet podle dříve zavedených metod. V roce 1939 se zavedly pouze odměny podle počtu odpracovaných hodin. Dotklo se to především strojního personálu. Strojvedoucí pobírali tyto prémie například podle kilometrové délky tratě, kde sloužili. Byl to také princip přejatý od DR.²¹⁵

Vyhláška ministra dopravy ze 7.10.1939 rozdělila železničáře do kategorií, podle nichž se posléze určila náročnost jejich pracovních výkonů a ohodnocení služby.²¹⁶ Jako ti s nejnáročnějšími pracovními podmínkami byli určeni tzv. velmi těžce pracující zaměstnanci. Ti dostávali největší potravinové přiděly nad rámec běžného zásobování. Jednalo se zejména o zvýšené přiděly masa, tuků a chleba.²¹⁷ Za „velmi těžce pracující“ se považovala hlavně různá pomocná personální odvětví Protektorátních drah Čech a Moravy jako například slévači, topiči, zedníci nebo lakýrníci zaměstnaní u ČMD. Ohledně této kategorie se vedly za protektorátu diskuze, zda sem mají být zařazena i některá další obtížná železniční zaměstnání, neboť válečné útrapy postihovaly enormně všechny drážní pracovníky. Do zmíněné skupiny ale další zaměstnanci až do konce války zařazeni nebyli. Za „velmi těžce pracující“ se nepovažovali ani ti, kteří pracovali často v noci nebo v prašném prostředí, i když se k takovýmto pracovním poměrům přihlíželo.²¹⁸ V určitých případech se do této kategorie řadili vlaková zámečníci a manipulanti.²¹⁹

Aby mohl být zaměstnanec přiřazen mezi „velmi těžce pracující“ musel splnit řadu kritérií, protože vzhledem k válečné situaci klesal počet pracovníků, kteří mohli získávat nějaké výhody. Například nesměl být samozásobitelem, musel mít minimální týdenní pracovní dobu, minimální denní desetihodinovou směnu a přihlíželo se také ke vzdálenosti bydliště zaměstnance od pracoviště, kam byl zařazen.²²⁰

Další třídu představovali pracovníci označení jako „těžce pracující“. Sem patřila už typická železničářská povolání jako strojvedoucí, topiči, posunovači, dozorcí posunu, výpravčí, údržbáři tratě, skladištní zaměstnanci apod.²²¹

V roce 1943 došlo ještě k úpravám v tomto uspořádání a byla vytvořena ještě kategorie „dlouho do noci pracujících“, aby se dosáhlo optimálního zhodnocení náročnosti všech

²¹⁴ Železniční věstník Ministerstva dopravy, 7.12.1940, č. 63, str.2.

²¹⁵ NA, fond Min. žel. inv. č. 1121, sign.30, kar.28.

²¹⁶ Železniční věstník Ministerstva dopravy, 12.4.1941, č.19, str.11.

²¹⁷ Tamtéž.

²¹⁸ Železniční věstník Ministerstva dopravy, 22.3.1941, č.17, str.2.

²¹⁹ Tamtéž, 12.4.1941, č.19, str.4.

²²⁰ Tamtéž, 22.3.1941, č.17, str.2.

²²¹ Tamtéž.

funkcí.²²² Sem ministerstvo zařadilo třeba vlakvedoucí, zapisovače vozů, dozorce posunu, čističe vozů, průvodčí nebo vozmistry. Změnily se i přiděly, aby se dosáhlo šetnější distribuce se zásobami.²²³ V této úpravě se udržovaly personální poměry až do konce války. Postupně docházelo ke snižování množství přidělů a uvedená opatření situaci těchto železničářů nijak zásadně nevytvořila. Po válce byla pochopitelně zrušena stejně jako jiné změny prováděné v tomto období.

Za války se velmi ztížila služba především výhybkářům a posunovačům. Jejich výkon ve stanicích komplikovalo obrovské množství vagonů a souprav, kterých se v kolejistických stanic střídalo enormní množství a také již zmíněná služba při zatemnění. Do zrušení celních hranic s Říší se dost těžko pracovalo v přechodových stanicích.

Železniční správa také označovala vytypované stanice, kde se vykonávala tzv. služba se silným provozem. Určování takových nádraží se řídilo podle konkrétního povolání. Například pro výhybkáře podle doporučení příslušných ředitelství patřily do této kategorie stanice Česká Třebová, Plzeň, České Budějovice, Všetaty nebo i Český Brod. U výpravčích se jednalo o práci na nádražích v Jihlavě, Frýdku-Místku i Čerčanech.²²⁴ Podle takových kritérií se stanovovaly platové limity a zařazovali se železničáři do výše uvedených skupin obtížnosti výkonu.

Prodloužení pracovních směn a zvyšování množství zadaných úkonů jistě vedlo ke snížení efektivity práce a častěji selhával lidský faktor. Z důvodů nadměrného přetížení a únavy docházelo k zanedbávání povinností. Případy nedodržování pracovní kázně byly v tomto období časté zejména u těch železničářů, kteří vykonávali strážní službu, dohlédací funkce a pracovali v noci.²²⁵

Naproti tomu se ale režim snažil drážní pracovníky motivovat finančními odměnami ke zvýšené iniciativě v odhalování chyb a závad ve všech provozních odvětvích, kterých se objevovalo za protektorátu ve válečných podmínkách nadmíru. Tyto prémie se s postupujícími nesnázemi na drahách zvyšovaly. Výnos z 13. prosince 1943 stanovil například za nalezení závad na kolejovém svršku 20-50 K, za zjištění vad u zabezpečovacího zařízení 70 K a za nahlášení mimořádné události jako krádeží nebo sabotáže dokonce 1500K.²²⁶ Nelze ale předpokládat, že by takováto opatření vedla ke zlepšené efektivitě při vykonávání služby, neboť málokterý železničář konfrontovaný s náporom tlaku okupantů byl

²²² R. Cila: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str. 49.

²²³ Tamtéž.

²²⁴ Železniční věstník Ministerstva dopravy, 12.4.1941, č.19, str.6.

²²⁵ NA, fond Min. žel. inv. č. 1033, sign. 38, kar.4178.

²²⁶ Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky, 15.7.1944, č. 7, str.2.

ochoten vycházet vstříc zájmům nacistů. Naopak se v těchto letech zvyšovala u drážních zaměstnanců demoralizace a pracovní morálka velice rychle upadala. Řada železničářů se dopouštěla, ať už úmyslně, nebo z únavy zanedbávání svých povinností. Časté byly i případy krádeží v železničních skladech projevující se hlavně kvůli nedostatku a válečnému strádání obyvatelstva.²²⁷ Stoupala i nemocnost zaměstnanců. Podle statistických propočtů provedených podnikem ČSD po válce se zvýšil denní stav nemocných v roce 1944 oproti roku 1938 téměř o 103%.²²⁸

Pro „velmi těžce pracující zaměstnance“ se železniční úřady snažily zajišťovat dostatečné množství kvalitního služebního vybavení a ošacení. Materiálu se však často nedostávalo. Optimální zásoby se projevovaly jen v případě obuvi.²²⁹ Tyto problémy byly zapříčiněny hlavně tím, že firmy musely v první řadě plnit zakázky pro Wehrmacht. Dodávky do civilní sféry dopravu nevyjímaje byly druhořadé. Tento problém značně postihoval celou správu ČMD. Zakázky se navíc často opožďovaly.²³⁰

Za války se zákonitě omezovaly rovněž služební cesty železničářů. Pro pracovní jízdy platily do roku 1940 v podstatě benevolentní podmínky. Radikální změnu v této věci představovala vyhláška ministra Kamenického v roce 1942, která služební cesty zakazovala s výjimkou nezbytně nutných případů.²³¹

V období protektorátu došlo i k zajímavému organizačnímu rysu v personálních záležitostech. Šlo o zřízení tzv. důvěrnických sborů u určených služeben v říjnu 1939. Ty měly za úkol tlumočení požadavků zaměstnanců nadřízeným úředníkům, kteří tak měli získávat lepší přehled o situaci na pracovištích. Tím se sledovalo vylepšení koordinace v činnosti všech železničních složek.²³² Skutečnou úlohu a činnost těchto orgánů se dnes podaří stěží rekonstruovat. S největší pravděpodobností se jednalo o další z centralizačních prvků prosazovaných u ČMD, aby se lépe nakládalo s potenciálem našich drah vůbec a dokonaleji se prováděla kontrola nad řadami zaměstnanců.

Takové sbory se zřizovaly jak na ústředích tak i na místních služebnách. Platilo zde pravidlo, že na 300 zaměstnanců připadali 3 členové důvěrnických sborů.²³³ Kritéria pro vstup do řad těchto složek předpokládaly samozřejmě prověření po stránce spolehlivosti pro okupační správu. Pravděpodobně důvěrnické sbory nepředstavovaly po stránce pravomocí výraznější

²²⁷ Například ke dni 18.6.1941 bylo údajně potrestáno 30 zaměstnanců za nedovolené zcizování zásob. Železniční věstník Ministerstva dopravy, 12.6.1941, č.23, str.9.

²²⁸ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str.9.

²²⁹ NA, fond Min. žel. inv.č. 1164,sign. 41,kar. 4912.

²³⁰ Tamtéž.

²³¹ Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky, 1.8.1942,č. 42, str.10.

²³² Tamtéž,14.10.1939,č. 49, str.3.

²³³ Tamtéž.

subjekt v otázkách železničního personálu. Centralizovaná železniční správa ponechala největší míru rozhodování na hlavních postech drážních úřadů a pochopitelně na německé správě. Po válce se zmíněná instituce zrušila a jí řešené záležitosti se vyřizovaly opět způsoby platnými za první republiky.

Další výrazný rys služby na dráze v průběhu okupace, který je nutné zmínit, znamenalo nařízené používání německého jazyka ve všech služebních odvětvích. Naši zaměstnanci ji byli povinni užívat a bezpodmínečně si ji osvojit. Režim nutil ke stále většímu rozšiřování němčiny u ČMD a zaměstnanci byli nuceni k dokonalému ovládnutí této řeči. K tomu sloužily povinné kurzy němčiny pro železničáře ČMD vedené od května 1941.²³⁴ Tato školení byla vždy zakončena zkouškami, které museli složit bezpodmínečně všichni pracovníci. Komu se to nepodařilo, měl zastavený růst platu a služební postup. Stal se v podstatě zaměstnancem druhé kategorie.²³⁵ Pro úředníky na vyšších místech správy znamenala takováto zkouška nezbytnost.²³⁶ Kurzy však nevykazovaly uspokojivé výsledky a až do konce války si Němci často stěžovali na špatnou znalost této řeči. Znalost německého jazyka u našich zaměstnanců nikdy nevypadala v tomto období tak, jak si německé úřady představovaly. Časté byly třeba stížnosti na to, že průvodčí hlásí ve vlacích stanice pouze Česky.²³⁷

Celkově se dá říci, že železničáři prodělávali v těchto časech mimořádně těžké období, kdy se pracovní podmínky stále více ztěžovaly a vedení drah nedokázalo nalézt žádné vhodné metody, jež by alespoň trochu přetěžovaným pracovníkům zmírnilo jejich poměry.

a) Dispozice s personálem

Přetíženost dopravy v oněch šesti letech okupace vyžadovala nadměrné množství potřebných zaměstnanců. Po okleštění našeho území v důsledku Mnichovské dohody se na českém území vyskytl nadbytek železničářů kvůli stažení značného množství zaměstnanců z obsazených území. Ke konci ledna 1939 činil jejich stav téměř 82400 lidí.²³⁸ Po 14. březnu k nim navíc přibýlo dalších asi 2000 železničářů ze Slovenska.²³⁹

²³⁴ Železniční věstník Ministerstva dopravy, 2.8.1941, č.24, str. 7.

²³⁵ Tamtéž, 4.4.1942, č.19, str.9.

²³⁶ Tamtéž, 4.10.1941, č.45, str.3.

²³⁷ Tamtéž, 29.6.1940, č. 34, str.2.

²³⁸ M. Kuntová: Pracovní nasazení českých železničářů v Německu 1939-1945, str.75. In: Museli pracovat pro Říši.

²³⁹ Tamtéž.

S odchody většího počtu pracovníků do Říše, nuceným penzionováním, propouštěním tzv. nespolehlivých zaměstnanců, zásahy německých policejních institucí a dalších problémů spojených s válkou dochází však k obratu situace. Již v roce 1942 bylo jasné, že za nastalých poměrů momentální stav personálu nebude stačit. Od roku 1943, kdy tyto nesnáze ještě více zesílily, se Ministerstvo dopravy a techniky pokoušelo nedostatek zaměstnanců u ČMD řešit nasazováním učňů a studentů na méně kvalifikované práce a také zavedením zvláštních zkrácených kurzů pro strojvedoucí a další funkce. Často se navíc v této době reaktivovali již penzionovaní železniční zaměstnanci a zaměstnávaly se u drah i ženy, což bylo v této době nezvyklé.²⁴⁰ Personální situaci neulehčoval ani fakt, že mnoho českých železničářů muselo kvůli odvodům na frontu nahrazovat německé síly v Sudetech i v samotné Říši.

Co se týká studentů a praktikantů nasazovaných na pomocnou službu u ČMD, jednalo se zpravidla o duševně a fyzicky způsobilé členy vyšších ročníků a na praxi odcházeli v prázdninovém období. Jejich počty se měnily, proto nelze o nich vykázat nějakou přehlednou statistiku. Jako příklad můžeme ukázat souhrn všech momentálně nasazených praktikantů v roce 1944. Tehdy setrvalo 1589 studentů v obvodu pražského ředitelství, 533 u Ředitelství drah Plzeň, 305 u brněnského ředitelství a 632 u olomouckého.²⁴¹

Tyto síly přicházely rovněž do železničních dílen. V Lounech jich bylo v létě 1943 zaměstnáno přibližně padesát.²⁴² Lze přepokládat že v tomto průměru se čísla zařazených praktikantů pohybovala až do konce války. Zřejmě však tito pomocníci pro rychlost zácvičení a téměř žádnou praxi nepředstavovali nějakou výraznější posilu.

Na železnici byli v hojném počtu nasazováni také tzv. dorostenci čekatelé, kteří měli prodělat u drah tříletý kurs v přepravní službě (například ve výdejních jízdenek). Na tato místa přicházeli přednostně rodinní příslušníci zaměstnanců protektorátních drah.²⁴³

Ženy byly u drah zaměstnávány především jako průvodčí nebo na různé pomocné činnosti.²⁴⁴ V jejich případě opět není k dispozici přesná statistika. Jejich počty se dost pravděpodobně pohybovaly v podobných relacích jako výše zmíněná skupina. U plzeňského ředitelství pracovalo v roce 1942 kolem 550 zaměstnankyň.²⁴⁵

Co se týká německých zaměstnanců u drah v protektorátu a jejich personální pozice i v poměru k českým členům ČMD, není jednoduché přesně určit jejich postavení. Potřebné

²⁴⁰ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str.8.

²⁴¹ NA, fond Min. žel. inv. č. 1124, sign.39, kar.4800.

²⁴² Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky, 24.6.1943, č.26, str.1.

²⁴³ Tamtéž, 1.12.1943, č.52, str.10.

²⁴⁴ Na, fond Min. žel. inv. č. 1032, sign.28, kar.39.

²⁴⁵ Tamtéž.

údaje a doklady se díky velké roztříštěnosti archivního materiálu shánějí jen těžko. Je nutno říci, že němečtí zaměstnanci požívali prakticky řadu výhod, co se týkalo péče o zaměstnance, služebního postupu i dalších preferencí, které vyplývaly z jejich národnostního postavení. Jejich počet ale za války trvale klesal, protože řada z nich byla odvedena na frontu a na jejich místa pak nastupovali čeští železničáři. To platilo i v případě Sudetské župy.

K protektorátním ředitelstvím a důležitým stanicím se také přičleňovaly instituce jakýchsi dohlížitelů z úřadu zplnomocněnce DR. Měly koordinovat činnost našich služeben v souladu s německými zájmy.²⁴⁶ Tyto subjekty působily paralelně vedle správních úřadů ČMD a vedly si svojí vlastní agendu. Jejich funkce měla veskrze dohlédací a koordinační povahu. Nijak nespádaly pod protektorátní ministerstvo.

Trvale nízké a nedostačující počty železničářů se za války projevovaly na všech tratích a ve všech služebnách v podstatě stejnou měrou. Žádná lokalita nebyla v tomto období na tom nijak lépe než ostatní. Počty zaměstnanců u jednotlivých ředitelství se lišily podle specifických podmínek provozu v železničních obvodech.

c) Práce v Říši

Z důvodů nedostatku pracovních sil u DR způsobeným odchody na frontu museli čeští železničáři také působit za války u německých drah.

Původně se odchody za prací do Německa odehrávaly z iniciativy českého dopravního resortu, který potřeboval uvolnit přebytečné pracovní síly. Toto rozhodnutí padlo dokonce ještě před okupací. V roce 1939 byly české úřady ochotné poslat Říši větší počet železničních dělníků, jejichž přebytek dosahoval nejvyššího čísla ze všech železničních zaměstnanců. Na jaře 1939 odešlo k DR odhadem přibližně 2000 těchto pracovníků.²⁴⁷ Původně se mělo jednat o termínově omezenou práci do října. Většina se jich k tomuto datu navrátila, zbytek pak v následujícím roce.²⁴⁸ Podle vypracovaných dohod mezi českým Ministerstvem dopravy a německou stranou měli být čeští drážní pracovníci

²⁴⁶ Takové služebny se nacházely ve všech přechodových stanicích, Plzni, Praze-Hybernském nádraží a Brně. Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky, 28.11.1942, č.49, str.4.

²⁴⁷ NA, fond Min. žel. inv. č. 1102, sign.31, kar.3133.

²⁴⁸ M. Kuntová: Pracovní nasazení českých železničářů v Německu, str.5.In: Museli pracovat pro Říši.

zařazování k udržovacím stavebním činnostem a setrvat ve skupinách, v jakých byli do Německa odesláni. Služebny DR si je tedy nemohly přerozdělovat.

Pracovní podmínky těchto dělníků se řídily regulami platnými u německých železnic a pracovní doba činila 9 hodin denně. Denní mzda se přitom pohybovala kolem šesti říšských marek. K tomuto platu se zaměstnancům navíc přičítal ještě zvláštní příplatek 1RM denně jako „odlučné od rodiny“.²⁴⁹ Ze mzdy se však našim železničářům odečítaly sociální příspěvky a další daně. Bydlení ve společných nocležnách ale bylo pro ně bezplatné.

V případě zmíněných pracovních úvazků se ještě nedá mluvit o klasickém nuceném nasazení veřejných zaměstnanců do Německa. I když jejich přesun byl v podstatě vynucený, šlo v této době o společnou koncepci české a německé instituce. Dá se předpokládat, že většina železničářů odcházela na tuto stáž spíše nedobrovolně. Velká vzdálenost od domova, práce pro okupanty a neznalost tamních podmínek rozhodně nevzbuzovaly v řadách zaměstnanců ČMD žádné nadšení. Hodně z nich se proto vrátilo okamžitě po uplynutí úvazku.

S postupem válečných potíží v personálních otázkách kladly německé úřady stále naléhavější požadavky ohledně potřeb našich pracovníků pro říšské dráhy. V roce 1941 již tento nátlak zesiloval a žádosti DR přicházely i jednotlivým ředitelstvím. Naším zaměstnancům byly slibovány vyšší mzdy, než se v Německu členům ČMD vyplácely dosud a zlepšené ubytovací podmínky.²⁵⁰ Němci také rozšiřovali výběr zaměstnanců na další a další profese. Mezi Čechy pracujícími na železnici se však žádná ochota odejít do Německa neprojevovala. Tyto okolnosti si vynutily návštěvu delegace z německého dopravního ministerstva v Berlíně, která spolu se zástupci říšského protektora a českého ministerstva jednala v Praze v únoru 1942 o zaslání potřebného personálu ČMD na přechodný služební úvazek k DR.²⁵¹ Výsledek tohoto jednání stanovil, že do Německa odjede přibližně 11 000 zaměstnanců (z toho 1000 definitivních, ostatní měli být pomocní dělníci).²⁵²

Do seznamu měla být dána většina železničářských profesí. Ze soupisů vyhovujících pracovníků na tento transfer měli být vyjmuti jen členové Ozbrojené stráže ochrany

²⁴⁹ M. Kuntová: Pracovní nasazení českých železničářů v Německu, str.5.

²⁵⁰ NA, fond Min. žel. inv. č. 1104, sign.35, kar.3861.

²⁵¹ Tamtéž.

²⁵² Tamtéž.

železnic (OSOŽ), strojvůdci určení pro tzv. strojvůdcovskou zálohu a také zaměstnanci s německým občanstvím.²⁵³

Kritéria pro výběr počítala s dostatečnou praxí v oboru, politickou spolehlivostí a značnou roli hrála také samozřejmě znalost Němčiny.

Ač se naše ministerstvo pokoušelo zabránit nucenému přemísťování nebezpečně velkého počtu pracovníků z protektorátu, zesilující dohled říšské správy si jejich vyslání do Říše nakonec vynutil. První zvláštní transporty s nasazenými železničáři začaly do Německa odjíždět již v březnu 1942. První odjel 25. března z Plzně a směřoval do stanic Mnichov, Ingolstadt a Norimberk.²⁵⁴ Do konce dubna 1942 bylo vypraveno z Plzně, Prahy, Hradce Králové, Olomouce, Brna a Českých Budějovic dalších 17 takových vlaků, které měly cílové stanice v různých částech Německa. Jednalo se například o Drážďany, Linec, Kassel, Hannover, Breslau nebo Štětín. Přepravily asi 9000 osob.²⁵⁵ Roku 1943 vyjelo do Říše dalších 45 transportních souprav, jež přivezly 3000 pracovníků.²⁵⁶

Podmínky, za kterých vykonávali naši železničáři službu u DR, byly podobné jako u těch, kteří pracovali u německých drah v roce 1939, mzdy byly o něco vyšší. V potaz se musejí vzít pochopitelně zhoršující se hospodářské podmínky v Německu s válečným vývojem a také nálety.

Oproti organizovanému odesílání protektorátních železničářů na práce do Říše vypadal jejich návrat roku 1944 velmi živelně. Často se jednalo o svévolné a individuální odchody z rozbombardovaných měst. Většina se jich vrátila do roku 1945 zpět.

b) Péče o zaměstnance

Také záležitosti týkající se sociálního zajištění, nemocenské i jiné péče o zaměstnance spočívaly výhradně německých zájmech. Pracovníci v dopravě přeci jenom znamenali pro okupanty nepostradatelnou sílu. Proto zvlášť těžce pracující zaměstnanci měli nárok na určité výhody v oblasti přidělů potravin a různých ozdravných akcí.

Za okupace se systém sociální péče o zaměstnance zaměřil mimo jiné na úpravu specifických záležitostí vzhledem k nastalým poměrům. Šlo například o rozdělení výplat

²⁵³ M. Kuntová: Pracovní nasazení českých železničářů v Německu, str.6.

²⁵⁴ Tamtéž.

²⁵⁵ Tamtéž.

²⁵⁶ Tamtéž.

penzí, které vznikly ještě před 1. říjnem 1938 nebo také odškodnění odvečeným pracovníkům ČMD z roku 1938, což financovaly ČMD.²⁵⁷

Tyto problémy se řešily prostřednictvím příslušných smluv mezi ČMD a DR. Řešení takovýchto záležitostí oddálilo připravované změny ve sféře sociální podpory železničářů.²⁵⁸ Za protektorátu nadále fungoval Zahradníkův fond sociální péče, jež se v roce 1940 přejmenoval na Fond sociální péče ČMD.²⁵⁹ Ale jeho význam se během okupace rychle snižoval kvůli válečným problémům.

Dá se říci, že celý systém sociální péče o zaměstnance v daném období byl nastaven tak, aby nepřekážel požadavkům říšských úřadů. V této souvislosti záleželo především na ústupcích, jež si správa našich drah dokázala vymoci na okupantech. Nebylo jich mnoho. Nejvýznamnější z nich představovalo umožnění zaopatřování rodinných příslušníků popravených nebo uvězněných zaměstnanců ve výši standardních zaopatřovacích platů.²⁶⁰ Mnohé dřívější výhody pro naše železničáře platné před válkou byly nyní zrušeny. Například v roce 1942 přestaly platit slevy pro veřejné zaměstnance platné od roku 1936 a nahradily se jinými, které vyhovovaly nastalým poměrům.²⁶¹ Celý sociální systém se teď vlastně přizpůsoboval pravidlům říšských drah.

Dopady války se odrazily tíživě, jak již bylo zmíněno, i v zásobovací oblasti. To se projevilo i v případě železničářů. Až do vyhlášení totální války mohli zaměstnanci se zvláště obtížnou službou disponovat výhodami, jako byly přednostní odběr paliva pro domácnost nebo zvýšené limity pro potravinové přiděly (na ty ale neměli nárok samozásobitelé).²⁶² Strojvedoucí a topiči mohli odebírat větší množství mýdla.²⁶³ Přiděly však začaly úřady omezovat a již v roce 1940 počaly zakládat společné stravovny fungující jako ústřední jídelní zařízení pro větší počet železničářů v určitém správním obvodu.²⁶⁴

Od jednotného stravování si české dopravní ministerstvo i Úřad říšského protektora slibovaly odpadnutí náročných úkolů zásobovací administrativy a úspornost v tomto ohledu vůbec. K takovým účelům se zřizovaly zvláštní zásobovací referáty. Vedení ČMD

²⁵⁷ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str.9.

²⁵⁸ Tamtéž.

²⁵⁹ Tamtéž.

²⁶⁰ Železniční věstník Ministerstva dopravy, 29.6.1940, č.34, str.3.

²⁶¹ Tamtéž, 5.12.1942, č.59, str.5.

²⁶² Tamtéž, 24.2.1940, č.6, str. 1.

²⁶³ Tamtéž, 4.10.1940, č.45, str.7.

²⁶⁴ NA, fond Min. žel. inv. č. 1121, sign. 32, kar.28.

však na toto řešení pohlíželo jako na provizorium. Po válce měly tyto záležitosti opět převzít všeobecné stravovací úřady.²⁶⁵

Výstavba stravoven probíhala poměrně rychle a již v roce 1941 jich bylo evidováno 18. V Praze a v Brně měla tato zařízení nepřetržitý provoz.²⁶⁶

Kvůli tomuto kroku se ale na druhou stranu snižovaly přiděly pro pracovníky ČMD. Roku 1942 museli železničáři odevzdávat stravovným ze svých přidělů 400g masa, 800g mouky a 160g tuku.²⁶⁷ Mělo to rovněž zaručit dostatek potravin pro „velmi těžce pracující“ zaměstnance. Účast ve společném stravování byla povinná. Osvobození od ní byli jen pracovníci stavební a udržovací správy nepracující na jednom místě, kde se společná stravovna nacházela.

Za protektorátu se také plánovala bytová výstavba pro pracovníky železnice. Většina navrhovaných projektů musela být ale zastavena. Uskutečnila se jen částečná výstavba ubytovacích zařízení, které umožňovaly zkrácení dojíždění do služby.²⁶⁸

Za okupace byli naši železničáři vystaveni nemalým těžkostem, které alespoň trochu pomohly zmírnit některé sociální výhody.

Služba na dráze za protektorátu během druhé světové války byla nejtěžší dobou pro práci u našich železnic vůbec. Bylo velkou ctí našich železničářů, že v tomto strastiplném období dokázali vydržet a zároveň se v hojném počtu zapojit do různých forem odporu proti nacistické okupační moci.

²⁶⁵ NA, fond Min. žel. inv. č. 1121, sign.32, kar.28..

²⁶⁶ Tamtéž.

²⁶⁷ Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky, 24.11.1942, č.58, str. 5.

²⁶⁸ NA, fond Min. žel. inv. č. 1164, sign. 41, kar.4912.

12. Vojenská přeprava na území protektorátu

Naše železniční síť nacházející se ve středoevropském prostoru byla pro Němce za druhé světové války velice významná. Její úloha navíc velice vzrostla, když Hitler zahájil válku proti Sovětskému svazu. Od té chvíle představovala oblast Protektorátu Čechy a Morava strategické zázemí pro východní frontu a tudíž i jeho železniční síť povýšila na významu. Úkolům vojenské dopravy se naše železniční doprava musela nyní bezvýhradně podřídit. Prioritu představoval převoz vojska, munice i dalšího proviantu. Civilní přeprava musela ustoupit do pozadí.

Jak již bylo zmíněno dříve, komplexně zdokumentovat tuto problematiku je velice obtížné z důvodu špatně sehnatelných písemných pramenů. Vojenskou dopravu řídil administrativně výhradně Wehrmacht. ČMD pouze zprostředkovávaly přepravu po zdejších tratích. Mnoho vojenských dokumentů týkajících se daného aspektu bylo koncem války zničeno nebo odvezeno do Německa. Můžeme se pokusit aspoň obecně zrekonstruovat fungování tohoto druhu dopravy, detailně pojmut uvedený problém však není úplně možné.

Nejprve je nutné zmínit, jakým způsobem Němci vojenské transporty provozovali. Hlavní složku představovalo tzv. transportní velitelství (TK), jež zajišťovalo výjezdy vojenských vlaků a přijímalo rozkazy z vyšších vojenských velitelství.²⁶⁹ Nacházely ve všech důležitých stanicích (například Brno, Přerov nebo Plzeň) a také na tratích, které byly důležité pro vojenskou dopravu Wehrmachtu. Disponovaly kvalitními spojovacími a dorozumívacími zařízeními včetně bezdrátového vysílání a vysokofrekvenčních linek, jaké protektorátní drážní správa neměla. Normální drážní telefony se pro účely armádní přepravy užívat nesměly. Tato velitelství čítala kolem 50 osob a byla často rozdělena na více oddělení.²⁷⁰

Tato složka měla na starost například pořadí transportů, seřazení a množství vozů, v jednotlivých soupravách, dobu nakládání, nakládací a vykládací stanice či přechod na sousední ředitelství. Tyto údaje se většinou hlásily předem příslušným styčným úředníkům ČMD, aby naše správa dokázala zajistit hladký průběh transportů.²⁷¹

²⁶⁹ NA, fond Min. žel. inv. č. 1068, sign.26, kar.4735.

²⁷⁰ Tamtéž.

²⁷¹ Tamtéž.

Se zmíněnou vojenskou institucí koordinoval vysílání vojenských vlaků úřad zplnomocněnce říšských drah. Přesné pravomoci tohoto subjektu však nebyly po celou válku přesně určené a obě složky si do jisté míry ve věcech styku s protektorátními drahami konkurovaly. Mezi oběma subjekty, dalo by se říci, existovalo po celou válku určité napětí. Říšský zplnomocněnec často naši správu upozorňoval, aby nepodléhala ve věcech vojenské přepravy výhradně Wehrmachtu a brala na vědomí roli BbV pro instradace těchto spojů.²⁷² Tento problém se projevil už při útoku na Polsko. Tehdy vypracovával přehled transportů pro ČMD BbV, což se později promítlo do jisté nedůvěry mezi oběma německými orgány.²⁷³ Nejasně vytyčené pravomoci všech subjektů majících na starosti přepravu Wehrmachtu způsobovaly po celé období okupace jistý zmatek v tomto druhu přepravy a vedly k řadě komplikací.

Každý odjezd transportu hlásila naše vlaková správa TK, BbV pak zpravitel o jízdě vojenského vlaku sousední ředitelství drah se žádostí o navázání instradace. Pro tyto informace se používaly zvláštní formuláře a telefonická sdělení. Nakládací, zásobovací a vykládací stanice určovaly protektorátní dráhy (většinou se vybírala, pokud to šlo, nádraží s vhodnými nakládacími rampami). Každá nakládací stanice musela ve zprávě uvést počet vozů tvořících transport a případné zpoždění i s příčinou. Vykládací stanice potom předávala sdělení o vojenském převozu dále, v případě zpoždění pak musela informovat M-ohlašovnu (Meldungsbetriebstelle). Příjezd vojenských nákladů evidovala ještě tzv. kancelář-L. Velký význam pro válečnou přepravu Němců měla provozní ústředí ČMD, která dokázala spolehlivě a jednoduše určovat dispozice (u nich byla pro tuto práci zřízena zvláštní skupina s označením V/3).²⁷⁴

Každý průjezd transportu musel být pečlivě hlášen a evidován ze stanic, kam vlak přijel instradačním úředníkem z úřadu říšského zplnomocněnce, který sloužil v daném obvodu. Kromě toho se zřizovaly tzv. M-ohlašovny sloužící výhradně k předávání zpráv o průjezdu, zpoždění transportů a jiných mimořádných událostí v přepravě (jednalo se často i o odstavení transportu ve stanicích).²⁷⁵ Tyto hlásky existovaly průměrně v pěti stanicích na trati, kudy se válečné náklady dopravovaly. Například na trati Brno-Vlářský průsmyk se nacházely M-ohlašovny na nádražích v Brně, Blažovicích, Veselí nad Moravou, Kunovicích a Vlárském průsmyku. Na trase Moravská Ostrava-Kojetín

²⁷² Například při útoku na Polsko předal pro naše dráhy přehled transportů právě úřad zplnomocněnce DR.NA, fond Min. žel. inv. č. 1068, sign.26, kar.4735.

²⁷³ Tamtéž.

²⁷⁴ Tamtéž.

²⁷⁵ Tamtéž, inv.č. 1044, sign.30, kar.4711.

v Moravské Ostravě, Frýdku-Místku, na trati Přerov-Česká Třebová v Olomouci a České Třebové, na dráze Brno-Jihlava v Brně, Střelicích, Geršlovém Mýtě a Jihlavě.²⁷⁶

M-ohlašovny měly být zřizovány tak, aby mohla centrála BbV dostávat průběžná hlášení o průjezdu vlaku každé 4 hodiny. Každá tato služebna ohraničovala určitý hlásný úsek.²⁷⁷

Jízdy vlaků vojenského účelu provázela přísná bezpečnostní opatření odlišná od běžného železničního provozu. Bylo například zakázáno vlaky rozdělovat či měnit nějakým způsobem pořadí vozů. Soupravy naložené municí se musely ve stanicích stavět tak, aby neohrožovaly okolí. Pokud to šlo, nesměly dva muniční vlaky stát vedle sebe kvůli leteckému nebezpečí. V případě vyhlášení leteckého nebezpečí musely takovéto soupravy ihned odjet ze stanice a nečekat až na vyhlášení leteckého poplachu.²⁷⁸

Vypravování transportů záviselo také na důležitosti jednotlivých vlaků. Tzv. vlaky se zosíleným dozorem představovaly nejdůležitější druh vojenského transportu. Tyto vlaky se nesměly zdržovat ve stanicích a pokud možno měly vyjíždět na trasu za všech okolností.²⁷⁹ Transporty naložené explozivní municí se obvykle označovaly písmenem Q a na nádražích bylo zakázáno je stavět hned vedle osobních vlaků.²⁸⁰ Vojenské transporty se řídily výhradně instrukcemi německé branné moci. Vozy v nich byly velmi specificky vybaveny, takže vagony ČMD pro účely přepravy vojska často nevyhovovaly případně musely být přestavěny. Jednalo se zejména o vnitřek vozů, jež musel být uspořádán podle německého stylu tak, aby uspořádání oddílů pro mužstvo, doprovodný personál, raněné a velící osoby vyhovovalo předpisům Wehrmachtu. Ve vozech musely být rovněž připevněny držáky na pušky.²⁸¹ Uvnitř se muselo nacházet německé vybavení schválené instradačními úředníky.

Není jasné kolik a jaké vozy českého původu se německé armádě pro toto užití předaly, protože archivní materiál je těžko sehnatelný. Vzhledem k válečné situaci museli Němci zde vyrobené vagony i přes ne zcela vyhovující konstrukce zabírat. Statistika pražského ředitelství drah například ukazuje, že v září 1943 bylo pro účely transportů Wehrmachtu odesláno 82 lokomotiv a 69 vagonů. Obdobné údaje olomouckého ředitelství zaznamenávají dokonce 160 lokomotiv a 156 vozů.²⁸² Dá se předpokládat ještě další

²⁷⁶ NA, fond Min. žel. inv. č. 1044, sign.30, kar.4711.

²⁷⁷ Tamtéž.

²⁷⁸ Tamtéž.

²⁷⁹ Tamtéž, inv. č.1068, sign.26, kar.4735.

²⁸⁰ Tamtéž.

²⁸¹ Tamtéž.

²⁸² Tamtéž, inv. č. 1032, sign. 30, kar.3854.

vzrůst čísel v následujícím roce. Mnoho vozů a strojů odvezla německá armáda pryč z protektorátu. Zpět se jich po osvobození vrátila jen část.²⁸³

Transporty pro vojenské účely se lišily podle účelu jízdy. Po tratích v Němci obsazené Evropě jezdily vlaky dopravující vojáky na dovolenou z fronty-tzv. SH-vlaky označované též jako SF-vlaky (Schnellzug der Fronturlauber) a různé druhy rychlíků, které sloužily zčásti pro civilní a částečně pro vojenskou přepravu (ty měly zkratku DmW nebo EmW). Vojáci v nich jezdili ve zvláštních vyhrazených oddílech. Velkou frekvencí na tratích se vyznačovaly také lazaretní vlaky.²⁸⁴ Vojenské transporty se vyznačovaly specifickým pětimístním číslem a šestimístním číslem převozu. K této záležitosti je nutné podotknout, že Němci aplikovali svojí metodu značení vlaků v jízdních řádech i na civilní spoje vyskytující se na našich tratích a rozčlenili je na mnoho různých typů určených opět zkratkami.

Do vozů tvořících vojenský transport směly vstupovat pouze povolané osoby s průkazem. Byli to především vlaková hlídka a velitel převozu mající rozhodovací pravomoc ve vojenské přepravě (ten však nemohl rozhodovat o příjezdu a odjezdu těchto spojů).²⁸⁵

Co se týká řadových železničářů nasazovaných k transportům, platila pro ně přísná kritéria týkající se spolehlivosti. Jako průvodčí nesměly sloužit v transportech ženy.²⁸⁶ Naši železničáři mající co dočinění s vojenskými transporty nesměli podávat žádná hlášení o těchto spojích osobám, které nebyly oprávněny rozhodovat v těchto záležitostech. Průvodčí a jiní drážní pracovníci pohybující se na těchto vlcích byli odpovědní pouze veliteli transportu. Ostatní přítomné nesměli poslouchat, i když se jednalo o členy Wehrmachtu.²⁸⁷ Naši zaměstnanci také nemohli poskytovat údaje o přepravě komunikačním orgánům ČMD. Vše se hlásilo jen M-ohlašovnám případně přímo TK nebo BbV.²⁸⁸ Vše samozřejmě podléhalo vysokému stupni utajení.

Poznat dokonale trasování německých transportů přes protektorátní tratě je téměř nemožné kvůli chybějícím dokumentům německé armády, které jsou velmi těžce k sehnání. Mnoho materiálu bylo nenávratně zničeno a nebo se nachází roztroušeně na mnoha místech. Můžeme alespoň učinit základní nástin vojenské přepravy přes naše území.

²⁸³ M. Štěpán: Přehledné dějiny československých železnic, str. 220.

²⁸⁴ NA, fond Min. žel. inv. č. 1068, sign.26, kar.4735.

²⁸⁵ Tamtéž.

²⁸⁶ Tamtéž, inv. č. 1087, sign.28, kar.4751.

²⁸⁷ Tamtéž.

²⁸⁸ Železniční věstník Ministerstva dopravy a techniky, 18.9.1943, č. 41, str.3.

Podle poválečné charakteristiky ČMD vyhovoval německým orgánům pružný systém naší železniční dopravy, jež se dal vhodně použít pro přísun válečného materiálu do frontových zón. To si vyzkoušeli němečtí instradační úředníci už při útoku na Polsko, kdy byl protektorátní železniční systém dokonce chválen z vyšších míst říšské branné moci ²⁸⁹ (v srpnu 1939 před napadením Polska zvláště zesílila frekvence vojenského materiálu i mužstva v Ostravě a v přilehlých stanicích). ²⁹⁰

Naše koncepce železniční dopravy dovolovala vpustit na tratě nárazově větší množství vlaků bez striktních změn v jízdním řádu. Po napadení SSSR, když prudce vzrostla hustota německé válečné přepravy na východ, požadovala však armádní velitelství zavést pevnější přesné jízdní řády pro vojenské transporty, aby se zvýšila v této přepravě přehlednost a vlaky se mohly lépe evidovat. To znamenalo pochopitelně velké zatížení u všech ředitelství ČMD. ²⁹¹ Ve stanicích se hromadilo větší množství těchto souprav a brzdilo ostatní druhy přepravy, což posléze vedlo ke stále většímu rušení osobních vlaků. I v takové malé stanici, jako byl Milín, se musela volná druhá kolej využít pro deponování většího počtu vagonů s vojenským materiálem různého druhu a pohonnými hmotami. ²⁹²

Železničáři ve vybraných stanicích se navíc museli často starat o trén dovezený z východu, který se v mnoha případech ukládal v nádražních skladech. Jednalo se hlavně o vyložené věci ze sanitních souprav ale i kořistní materiál. ²⁹³ V Praze-Krči se zřídila pro vykládání vojenských a lazaretních vlaků zvláštní vykládací kolej. Kronika této stanice se zmiňuje až o 70 vozů dlouhých lazaretních soupravách, které často znečistily kolejiště. Podle nich se prý dala rovněž pozorovat situace Německa ve válce. Čím blíže byla jeho porážka, tím znečištěnější a špinavější tyto vlaky přijížděly. Místní železničáři je museli stříkat dezinfekčními prostředky. ²⁹⁴

Udělat přesnou statistiku o vojenských prevozech přes naše území za války je velmi obtížné z výše zmíněných důvodů. Je však jasné, že v průběhu válečného konfliktu stále stoupala vojenská přeprava na úkor civilní. Podle zpětného svědectví úředníků protektorátních drah vyjíždělo například na trať Česká Třebová-Moravská Ostrava, jež byla pro dopravování válečného materiálu nejvytíženější, kolem 60 párů armádních vlaků denně. Po trase Drahotuše-Hranice-Horní Lideč jezdilo 18-24 párů těchto transportů. Mezi

²⁸⁹ NA, fond Min. žel. inv. č. 1087, sign.28, kar.4751.

²⁹⁰ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Ostrava hlavní nádraží, inv. č. 963, sign.12, kar.38, str.46.

²⁹¹ Tamtéž.

²⁹² NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Milín, inv. č. 930, sign.10, kar.26, str.10.

²⁹³ Kronika nádraží v Bystřici pod Hostýnem například uvádí, že sem za války bylo dokonce přivezeno vybavení z vybombardovaného italského skladu ve Florencii. NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Bystřice pod Hostýnem, inv. č.20, sign.8, kar.2, str.10.

²⁹⁴ Tamtéž, Staniční kronika Praha-Krč, inv. č. 962, sign.12, kar.32, str.15.

Plzní a Berounem to bylo 46 vlaků.²⁹⁵ Značně vytížená byla také trať mezi Moravskou Ostravou a Kojetínem. Po dráze Praha-Kolín bylo evidováno průměrně 36 párů vojenských vlaků za den.²⁹⁶ SF-vlaky se hojně vyskytovaly na trasách Plzeň-Furth im Wald, Praha-Berlín-Víděň a Horní Lideč-Lundenburg.²⁹⁷

Vypravování těchto spojů Wehrmachtu mělo vždy přednost před českými spoji. Na nádražích se pro ně vyčleňovaly zvlášť koleje. Německá branná moc je mohla libovolně zabírat. K tomu se v srpnu 1943 vydala dokonce vyhláška povolující zábory kolejiště. Wehrmacht mohl na protektorátních železnicích používat vlastní lokomotivy a materiál.²⁹⁸ Přizpůsobit se musel též oběh vozů.

Po přiblížení front nastaly ve vojenské přepravě ostřejší poměry. Stav každého transportu musely protektorátní železniční úřady německým složkám hlásit vícekrát denně. Němci kladli nyní na ČMD již těžko splnitelné nároky.²⁹⁹ Vadila jim zejména množící se zpoždění těchto spojů a nepravdivé ohlašování důvodů nedojetí transportu včas. Vyrovnávání vozového parku nestačilo a v uzlových stanicích se hromadil personál. Kvůli problémům všeho druhu vyskytujících se od roku 1944 v protektorátní dopravní síti nešlo zmíněné potíže odstranit. Řešení nepřinesl ani výnos říšského ministra dopravy ze 4.11. 1944 aplikovaný také u nás, jež zaručoval absolutní přednost vojenské dopravy před ostatními vlaky.³⁰⁰ S přibývajícími obtížemi se transporty často označovaly heslovitě, přičemž podle důležitosti daného vlaku se odvíjela délka znaku. Nejdůležitější byly tzv. KT-vlaky, tj. Kampftransporty.³⁰¹ Koncem války se podle poválečných referencí úředníků našich drah zvýšila možnost sabotáží na německých transportech kvůli již méně precizním instradacím nedovolujícím úplné utajení tras zmíněných vlaků, což v počátečních letech války fungovalo poměrně dobře.³⁰² Postupem doby nebyla válečné přepravy ušetřena žádná významnější protektorátní trať.

V roce 1945 rapidně stoupl počet vojenských transportů projíždějících po našich tratích v důsledku evakuačních transportů za ústupu před sovětskou armádou. Tyto vlaky byly naloženy vším možným včetně civilních věcí. Tehdy již vojenská doprava německé branné moci zcela ovládla naše tratě a omezila tak ostatní spoje na úplné minimum. Mezi evakuačními vlaky se kromě vojenských vyskytovala i řada souprav jiného druhu, bohužel

²⁹⁵ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Praha-Krč, inv. č.962, sign.12, kar.32, str.15.

²⁹⁶ NA, fond Min. žel. inv. č.1043, sign. 30, kar.4704.

²⁹⁷ Tamtéž.

²⁹⁸ Tamtéž, inv. č. 1091, sign.54, kar.4755.

²⁹⁹ Tamtéž, inv. č.1068, sign.26, kar.4735.

³⁰⁰ Tamtéž.

³⁰¹ Tamtéž, inv. č.1093, sign.56, kar.4757.

³⁰² Tamtéž.

také různých transportů s vězni a zajatci, které byly dějištěm mnoha utrpení. Na přelomu dubna a května se vojenské vlaky se stahujícími se Němci pohybovaly po hlavních železnicích v protektorátu téměř těsně za sebou v různých mezerách. Řada z nich do cíle nedorazila kvůli sabotážím, leteckým zásahům případně jiným dopravním důvodům.

Problematika německé vojenské dopravy po železnici za války u nás je, jak již uvedeno výše, velice obtížně zpracovatelná. Pro vysoký stupeň utajení nedostávala naše drážní správa podrobné informace o transportech. Ty se zdokumentovaly pouze v záznamech německé armády i SS. V archivních materiálech naší provenience jsou zaznamenány jen počty těchto vlaků, které byly vypravovány v protektorátních stanicích a projížděly tudy a celkové fungování německého způsobu přepravy vojska a proviantu. Z toho důvodu nejsou k dispozici podrobnější podklady. I tak si myslím, že alespoň v obrysech můžeme poznat, jak takovéto převozy na protektorátních tratích vypadaly.

Pravděpodobně se tento styl nelišil od provozu vojenských transportů v ostatních zemích v Němci okupované Evropě, které se nenacházely bezprostředně za bojovými zónami. I když přeci jen protektorát nebyl vojensky dobytým územím a Němci zde mohli využívat nedotčené husté síť železničních tratí s kvalitně fungující správou, jež si formálně ponechala některé pravomoci. V tom byla možná vojenská přeprava Němců během války u nás specifická.

13. Letecké ohrožení železniční dopravy

Poškození železničního majetku bombardováním a obrana proti tomu znamenaly jeden z nejvíce charakteristických rysů válečné železnice během okupace 1939-1945 u nás. Daný aspekt lze rozlišit do tří odlišných period. První trvala od vzniku světového válečného konfliktu do léta 1944. V té době se letecké nebezpečí na našem území nepohybovalo ještě v akutní rovině a byla konána jen preventivní opatření včetně organizace Železniční protiletadlové ochrany (ŽPO). V polovině roku 1944 již začali Spojenci bombardovat Čechy a Moravu pravidelně a tato hrozba začala být reálná. Od té doby přibližně do počátku roku 1945 lze určit druhé období, kdy dochází převážně k větším soustředěným náletům bombardovacích svazů na důležité železniční uzly.

V poslední etapě trvající až do konce války se útoky spojeneckých letadel na stanice i jednotlivé vlaky stávají tak časté a obvyklé, že jezdit vlakem představovalo smrtelné riziko. Nálety již provádějí díky blízkosti letišť nepřátel Německa hojně hloubkoví stíhači naprosto ovládající nebe a napadají i civilní vlaky na všech tratích. Německá protiletadlová obrana v té době již téměř nebyla účinná a spojenečtí letci si doslova mohli dělat, co chtěli. Útoky letadel na vlaky se nyní stávají všední záležitostí a obrovsky narušují a poškozuji železniční dopravu na našem území. V tomto oddílu nejprve nahlédneme na Železniční protiletadlovou ochranu a potom se budeme věnovat přímo náletům.

Železniční protiletadlová ochrana začala být organizována podle vzorů u DR již od roku 1940 v rámci válečných opatření. Jejím hlavními úkoly bylo zajistit chod dopravy i při náletech, ochrana transportů německé armády, cestujících i přepravovaného zboží a nejrychlejší odstranění případných škod.³⁰³ Po organizační stránce prováděly Protektorátní dráhy Čech a Moravy protiletadlovou ochranu samostatně podle pokynů říšského ministra dopravy, přestože zabezpečení proti náletům podléhala jako celek říšskému protektorovi. Vztahovala se na všechna drážní zařízení včetně soukromých drah. Železniční pozemky nacházející se již mimo nádraží nebo dílny podléhaly pak normální civilní protiletadlové ochraně. Veliteli této služby se ustavovali přednostové dopravních oddělení u ředitelství drah, kteří pak představovali nejvyšší vedoucí ŽPO v obvodu, přednostové stanic jako místní velitelé a přednostové dílen (Často ale v důsledku velkého množství povinností nemohli přednostové stanic tuto funkci vykonávat a tak se museli o tuto povinnost starat náměstkové, týkalo se to hlavně velkých stanic). Vlastní členy této služby jmenoval místní velitel v jednotlivých stanicích, výtopnách i

³⁰³ NA, fond Min. žel. inv. č. 1096, sign.56, kar.4758.

dílnách. U soukromých drah se podobné funkce řešili po dohodě s vedením podniku.³⁰⁴ Centrum této instituce tvořila Železniční poplachová ústředna (ŽPÚ) kontrolující a řídící činnost celé složky.

Velký význam pro Železniční protiletadlovou ochranu měla Hlásná služba protiletecké ochrany rozdělená na řadu poboček s přesně vymezenou územní působností. Tato zařízení varovala před blížícím se leteckým útokem a předávala informace o něm dál. Všechny hlásky musely být také vybaveny kvalitními komunikačními prostředky pro dané úkoly.

Co se týká oznamování tohoto nebezpečí, měla výstraha před bombardováním tyto stupně: zatemnit, letecké nebezpečí, letecký poplach, letecké nebezpečí pominulo a úlevy v zatemnění povoleny. Povel „letecké nebezpečí“ se vyhlášoval 14-20 minut před předpokládaným náletem (tento stav se přijíždějícím spojům signalizoval mírným současným pokrčováním a vztyčováním paží bez praporku a v noci stejným pohybem s bílým světlem), „letecký poplach“ vydával místní velitel ŽPO nejpozději deset minut do očekávaného přiletu letadel. „Konec leteckého nebezpečí“ se ohlašovalo podle situace po náletu. Po skončení náletu bylo nutné zjistit a nahlásit škody. Vše se posílalo Hlásné službě, která vše evidovala.

Při „leteckém poplachu“ ,což představovalo nejvyšší stupeň leteckého ohrožení, musely všechny osobní a nákladní vlaky připravené k vypravení ihned opustit nádraží. Platilo to hlavně pro vojenské a muniční vlaky. Obsluha ohně na lokomotivách se musela omezit na minimum, pokud to šlo. Přijíždějící soupravy mohly být vpuštěny na nádraží podle druhu stanice i aktuálního stavu. Cestující se měli odvést do protileteckých krytů.³⁰⁵ Pokud jich nemohli dosáhnout nebo nádraží takové prostory nemělo, bylo nařízeno odvést je do podchodů. Osazenstvo osobních vlaků mělo utéct do krytu jen, pokud jich mohlo včas dosáhnout. Pokud jedoucí vlak na trati sledoval letoun, bylo podle instrukcí nutné snížit rychlost a zastavit jen v nejnutnějších případech. Hlavní činnost ŽPO spočívala tedy především v předávání zpráv o hrozícím náletu prostřednictvím hlásek ŽPÚ, čímž se mělo podařit co nejvíce zabránit škodám vzniklým při nenadálém leteckém útoku. Pro tyto účely existovaly přesně určené návěsti. Samotné oznamování některé ze tří fází ohrožení ze vzduchu se hlásilo různými akustickými prostředky, na větší vzdálenost pak telefonem. Německým vojákům nakládajícím transport se uvedené stupně nebezpečí předávaly podle dohody s velitelem transportu.³⁰⁶

³⁰⁴ NA, fond Min. žel. inv. č. 1093, sign.56, kar. 4756.

³⁰⁵ Tamtéž.

³⁰⁶ Tamtéž, inv. č.1096, sign.56, kar.4757.

Kvůli těmto rizikům se konala samozřejmě řada úprav, které měly případné škody způsobené bombardováním co nejvíce minimalizovat. Šlo především o zatemnění. S tím související pokyny nedovolovaly výskyt shora viditelných větších bílých ploch na nádražích. Jednalo se hlavně o střechy budov, vozů, plachty, shora viditelné nápisy a nástupiště. Osvětlení ve staničních prostorách muselo být co nejvíce tlumené a silněji svítící žárovky musely být vyměněny za slabší. Topeniště ve strojích se při zatemnění nesmělo ve stanicích otvírat. Přednost dostávalo především modré osvětlení. Co nejvíce zatemněny musely být i samotné vlaky, železniční přejezdy i světla spolu s čelníky lokomotiv, jak již bylo popsáno v kapitole věnované nejrůznějším aspektům drážního provozu za války. V osobních vagónech se používaly neprůsvitné záclony, aby se mohlo dostatečně svítit uvnitř vozů. Lamy se překrývaly černě natřeným skleněným zvonem, který měl na spodní straně výřez pro nezbytně nutné osvětlení. Omezení svícení se vztahovalo rovněž na práci výhybkářů i dalších drážních zaměstnanců.³⁰⁷

Zvláštní pozornost byla věnována vznětlivým nebo výbušným látkám nacházejícím se ve vojenských transportech. Jak již bylo v této práci poznamenáno, nesměly vlaky s municí stát na nádražích vedle sebe a v blízkosti osobních vlaků. Při leteckém poplachu musely okamžitě vyjet z nádraží. Pro vagony s takovýmto nákladem platila zvláštní pravidla. Nesměly být například řazeny hned za lokomotivu.³⁰⁸ Organizovaly se rovněž zvláštní pomocné oddíly a protipožární hlídky.

Jinak celkově vzato platily u Železniční protiletecké ochrany stejné směrnice jako u ostatní PO. Týkalo se to hlavně záležitostí ochrany před požáry a bojovými látkami, přičemž se zohledňovalo specifické postavení železnice v celé infrastruktuře.

Pokud došlo k leteckému napadení, bylo nutné co nejrychleji znovu zprovoznit staniční zařízení i koleje. To bylo především starostí pracovníků odboru pro udržování dráhy. ŽPO používala k odstranění škod zvláštní pomocné oddíly složené z železničních zaměstnanců, kteří při výkonu této činnosti nosili modré pásky.

Pro případ delšího přerušení dopravy na určitých trasách v důsledku bombardování vypracovávaly ČMD plány pro náhradní vedení spojení a odklon vlaků. Byly vytvořeny celé seznamy náhradních variant provozu při vyřazení určitých stanic či tratí.³⁰⁹ Například při vyloučení stanice Olomouc hlavní nádraží měla být osobní doprava odbavována na přednádraží, provozuschopné stroje odeslány do Přerova, Červenky a České Třebové. Zásilky

³⁰⁷ NA, fond Min. žel. inv. č. 1096, sign.56, kar.4757.

³⁰⁸ Tamtéž, inv. č. 1096, sign.56, kar. 4759.

³⁰⁹ Tamtéž.

pro Českou Třebovou by se vyřizovaly ve Štěpánově, pro Šternberk (DR) v Bohuňovicích a směrem na Přerov v Grygově.³¹⁰

Celý systém Železniční protiletadlové ochrany se pochopitelně vyvíjel a správa ČMD konala různá cvičení a zkoušení efektivnosti zavedené služby. Objevila se však řada potíží. Nejzásadnější bylo, že vykonávání této ochrany nepředstavovalo plnohodnotnou pracovní pozici a členové ŽPO měli svá vlastní povolání u drah, přičemž práce u tohoto odboru byla navíc. Díky tomu docházelo k řadě zanedbávání a v dokumentech železniční správy se často objevují upozornění na špatnou účast zaměstnanců na různých školeních a kurzech protiletadlové ochrany.³¹¹ Ne všude také dobře fungovaly hlásné prostředky.

Je těžké popsat účinnost uvedených opatření proti leteckým útokům. Ne všechny aspekty tohoto problému jsou poznatelné z archivních materiálů. Těžká zkouška pro zmíněnou složku přišla koncem války, kdy se mělo budování ŽPO prokázat výsledky. Do záležitosti obrany našich železnic před nálety se ale promítla v té době hlavně neustále se zhoršující situace Německa v letecké válce se Spojenci. Luftwaffe již na přelomu let 1944-1945 nedokázala zamezit ničivému bombardování měst, továren i železnic v protektorátu. Konec války pak znamenal pro spojenecké letce úplně snadnou možnost ničení cílů na nepřátelském území. V takových podmínkách šlo těžko udělat nějaké účinné řešení zabráňující devastujícím dopadům náletů na drážní majetek ČMD. I když na druhou stranu často dokázali naši železničáři svou obětavostí rychle zprovoznit poškozený úsek trati nebo odstranit škody různého druhu na nádražích a tím znovu zajistit jejich fungování.

Jak již bylo zmíněno, začalo být naše území přibližně od srpna 1944 akutně ohrožováno leteckými svazy nepřátel nacistického Německa. Současně s tím začala být vážně ohrožována protektorátní železniční přeprava. Fronta se v tu dobu přiblížila, a tak mohla britská a americká letadla útočit na hospodářství i dopravu v Čechách a na Moravě snadněji z bližších letišť.

Železniční uzly a tratě představovaly pro spojenecké letecké svazy jeden z prioritních cílů k oslabení strategických možností protivníka přesouvat materiál i vojenské rezervy na místa bojů. Oblast Protektorátu Čechy a Morava byla do roku 1944 zasažena nálety jen zřídka a Němci mohli zdejší dopravní infrastrukturu nerušeně využívat. Spojenci se proto zaměřili na ničení železniční sítě koncem války také u nás.

Nejprve narušovalo drážní přepravu bombardování velkých strategických cílů, jako byly tovární závody ve městech. V případě soustředěného útoku na takovýto cíl bylo téměř vždy

³¹⁰ NA, fond Min. žel. inv. č.1096, sign.56, kar.4759.

³¹¹ Tamtéž.

napadeno také místní nádraží. Likvidace důležitých železničních uzlů úzce souvisela s ničením hospodářského potenciálu důležitého pro Němce. První velký nálet na železniční zařízení se přihodil 24.8. 1944. Cílem Američanů se staly pardubické rafinerie spolu s místním letištěm. Napaden byl i Kolín. Dva silné svazy těžkých bombardérů 15. armády USAAF startující z italských letišť zaútočily kolem poledne na pardubické a kolínské závody. Při tomto útoku bylo silně poškozeno také nádraží v Pardubicích, kam bylo shozeno asi 30 bomb. Nálet silně poškodil staniční budovu, kolejiště i odstavené vozy a lokomotivy. V kolejišti zůstaly po útoku 4 nevybuchlé pumy. Přístřešek nad nástupiště musel být později stržen.³¹² Po několik dalších dní nefungoval ve stanici elektrický proud a zařízení zásobující lokomotivy vodou.³¹³ Počty mrtvých a raněných na nádraží stouply na 12 osob a uvádí se, že v celém městě zahynulo asi 200 lidí.³¹⁴

Další velké nálety, při nichž došlo ke zničení majetku ČMD se uskutečnily hned následující den na Brno, kde přišlo na nádraží o život několik německých důstojníků a o čtyři dny později na Moravskou Ostravu. Letecké útoky vůči železnici na území protektorátu se pak množí hlavně v říjnu. 28.10. napadlo 37 mustangů různé železniční cíle v okolí Brna a Prostějova. Uvádí se zničení 19 lokomotiv a usmrcení 13 železničářů.³¹⁵ 14. října útočí Američané na příležitostné cíle na Moravě, přičemž zasahují několik strojů ve stanici Přerov a bomby padají rovněž na brněnské seřaďovací nádraží. V polovině prosince se pak uskutečnil v rámci napadení alternativních cílů nálet na železniční uzel Světlá nad Sázavou, který provedlo 5 liberátorů.³¹⁶ Velmi významným cílem pro letectvo Spojenců byly plzeňské Škodovy závody. Plzeň byla bombardována v letech 1944 a 1945 několikrát, přičemž vždy shodila bojová letadla svůj náklad i na zdejší železniční uzel. Nejhuře dopadl dubnový nálet, kdy shořelo na plzeňském nádraží několik vlaků.

V době konce roku 1944 se už ale začínají množit útoky hloubkových letců, kteří si velmi často vybírají vlaky i stanice jako cílové objekty. Zatímco koncentrované nálety těžkých bombardovacích svazů vyřadily jeden důležitý bod železniční infrastruktury, jež se dal víceméně nahradit, časté a plošné nálety lehkých bombardérů a stíhaček působily naší železniční dopravě obrovské škody a nebezpečí na dráze ze vzduchu se stávalo mnohem závažnější. Železniční protiletadlová ochrana ani ostatní složky nebyly schopny rychle reagovat na velké množství menších náletů, které se mohly přihodit prakticky všude. To

³¹² J. Rajlich: Mustangy nad protektorátem, str. 67.

³¹³ NA, fond Min. žel. inv. č.1102, sign.4774, kar.4490.

³¹⁴ P. Korbel: Nálet na Pardubice. In: <http://cdpardubice.blog.cz/0610/nalet-z-roku-1944>.

³¹⁵ J. Rajlich: Mustangy nad protektorátem, str.68.

³¹⁶ Tamtéž, str.87.

působilo našim drahám velké škody. Postupem času se tato napadání zaměřují takřka na všechny druhy vlaků včetně osobních. V posledních měsících druhé světové války napadají američtí letci už i bezvýznamné lokálky na malých tratích. Německá stíhací obrana se v tomto období už prakticky úplně rozpadla, takže Spojenci mohli ničit protektorátní drážní přepravu fakticky nerušeně.

Na jaře 1945 je těmito tzv. kotláři postiženo především Pardubicko, Havlíčkovobrodsko, Jihlavsko a Novojičínsko.³¹⁷ V dubnu 1945 se však „kotláři“ stali pro protektorátní dráhy už tak všední záležitostí, že snad neexistovala u nás jediná trať, jež by tento fenomén nepocítila. Tehdy navíc už mohly mustangy startovat ze základen v Německu, což jim značně ulehčovalo práci.

Snad nejtěžší ztráty utrpěl náš vozový park a ostatní železniční zařízení právě na jaře 1945, kdy 15. letecká armáda USAAF zahájila ve středoevropském prostoru operaci CLARION. Cílem této akce bylo ničit dopravní síť sloužící Německu v dané oblasti, která ještě optimálně umožňovala německé armádě transporty všeho druhu. Operace začala již v únoru 1945 a těžce postihla naše dráhy. Nejtěžší následky měly nálety na České Budějovice a České Velenice ležící v Sudetech 23. a 24. března. Obě nádraží měla nesmírný význam pro dopravu okupantů. V Českých Velenicích se nacházely dílny, osobní a seřadovací nádraží, kde v tu dobu stálo přibližně 450 vagonů a lokomotiv, na českobudějovickém nádraží bylo odstaveno až 750 vozů. Bylo jisté, že tyto dvě stanice se dříve nebo později stanou terčem náletů. V ony dny napadlo České Velenice 128 Liberatorů a České Budějovice 49 těchto strojů.³¹⁸ Oba útoky měly devastující účinky. V Českých Budějovicích vysypaly bombardéry svůj náklad v první den obou akcí asi v jednu hodinu po poledni. Na výtopnu místního nádraží spadlo 48 pum, které zabily 53 zaměstnanců a 120 jich zranily.³¹⁹ Výtopnu spolu s přilehlým kolejištěm nálet úplně zničil. V případě tohoto města se nálet ještě druhý den opakoval, neboť se americké velení domnívalo, že uzel není dostatečně eliminován. Další bombardování dokonalo dílo zkázy. Výtopna byla z 80% zničena, úplně poškozené zůstalo osobní a nákladní nádraží, výpravní budova, všechna stavědla i celé jižní záhlaví stanice. Na místě zůstalo zničených 23 lokomotiv a mnoho vozů.³²⁰ Kolejiště nálet tak zničil, že po další dny byla přerušena doprava všemi směry. Teprve koncem března se podařilo zprovoznit některé koleje

³¹⁷ M. Pecha-V. Vondra: Českobudějovicko v době nacistické okupace a osvobození, str. 186.

³¹⁸ J. Rajlich: Mustangy nad protektorátem, str. 100.

³¹⁹ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika České Budějovice, inv. č. 605, sign.8, kar.13, str.7.

³²⁰ M. Pecha-V. Vondra: Českobudějovicko v době nacistické okupace a osvobození, str.186.

pro vypravování osobních vlaků. V dubnu sem byl vyslán i oddíl německých ženistů pomáhající odstranit škody a znovu uvést stanici do provozu.³²¹

V Českých Velenicích došlo ke srovnatelným ztrátám na materiálu, ovšem daleko vyšším na lidských životech. Zemřelo zde i 1100 německých vojáků v transportech stojících ve stanici.³²² Při operaci Clarion se uskutečnil nálet také na Kralupy nad Vltavou, který nedopadl pro místní nádraží o nic lépe. Nesmíme zapomenout také, že řada těžkých náletů na železniční stanice se udála v okupovaném pohraničí. Šlo především o zmíněné České Velenice, Chomutov, Karlovy Vary, Most a Ústí nad Labem.

Útoky hloubkařů na jednotlivé vlaky i stanice v letech 1944-1945 se staly tak častou záležitostí, že popsat všechny tyto útoky je téměř nemožné. Lze alespoň najít nějaké shodné rysy pro tuto záležitost. Pokud letec napadl osobní civilní vlak, zpravidla dával znamení máváním křídla strojvedoucímu, aby zastavil, a nechal čas cestujícím opustit soupravu, ti mohli utéct do bezpečí. Proto ztráty na životech nebývaly vysoké. Samotný nálet se většinou vedl palubními zbraněmi a soustředil se na zničení lokomotivy a tendru. Z tohoto důvodu nálet ohrožoval nejvíce posádku stroje, která byla v takových případech nejzranitelnější.³²³

Výjimku bohužel znamenal případ náletu na stanici Světlá nad Sázavou 28.11.1944. Tehdy americký letoun zaútočil na vlak jedoucí ze Světlé do Německého Brodu. Strojvedoucí se pokusil uchránit soupravu tím, že jí chtěl zavést do zářezu tratě. To se ovšem stalo důvodem prudkého náletu na vlak bez varování. 11 cestujících zahynulo a 18 jich bylo raněno.³²⁴

Při útocích na německé transporty i nákladní soupravy však takováto benevolentní pravidla neplatila, letadla útočila rovnou a páčila i do vozů. Tragicky skončilo například napadení vlaku vezoucího členy Říšské pracovní služby v Domažlicích v únoru 1945. Několik desítek členů oddílu přišlo o život.³²⁵

Používat vlak bylo na jaře posledního válečného roku velkým rizikem vzhledem k četnosti náletů. Neexistovala snad jediná oblast v protektorátu, kde by železniční doprava nebyla tzv. kotláři poškozena. J. Rajlich dokonce uvádí ve své práci o letecké válce nad protektorátem případ, kdy jeden vlak směřující s Plzně do Berouna musel během své jízdy třikrát měnit rozstřílenou lokomotivu.³²⁶

Sice, jak již bylo řečeno, děly se letecké útoky na vlaky téměř všude. Alespoň některé z nich se pokusíme připomenout. Už v říjnu 1944 se tyto útoky uskutečnily na řadě míst na Moravě.

³²¹ M. Pecha-V. Vodra: Československo v době nacistické okupace a osvobození, str.8.

³²² J. Rajlich: Mustangy nad protektorátem, str.100.

³²³ NA, fond Min. žel. inv. č. 1100, sign.4774, kar.4770.

³²⁴ M. Navrátil: 100 let místní dráhy Světlá-Ledeč-Kácov, str.82.

³²⁵ NA, fond Min. žel. inv. č. 100, sign.4774, kar.4770.

³²⁶ J. Rajlich: Mustangy nad protektorátem, str. 93.

14.10.1944 bylo na přerovském nádraží rozstříleno 15 lokomotiv.³²⁷ 19. 10.1944 došlo v Brně k napadení místních výtopen a několik odstavených strojů bylo rozstříleno. Několik pracovníků bylo zraněno.³²⁸ Na Pardubicku napadla jedna z doprovodných stíhaček vracející se z náletu na Pardubice osobní spoj zastavující ve stanici Krouna. V rozstříleném kotli stroje bylo nalezeno celkem 125 zásahů. 3 zaměstnanci ve služebním voze za lokomotivou byli zabiti a několik osob ve vlaku utrpělo zranění.³²⁹

1. března 1945 napadli hloubkoví letci osobní vlak v Pouzdřanech u Brna a zranili přitom několik cestujících. Tento útok se však stal osudným pro jednoho z pilotů, který zavadil se svým strojem o dráty vysokého napětí a jeho letoun explodoval.³³⁰ Ve stejný den byl hloubkaři napaden a zapálen cisternový vlak na trati Podivín-Zaječí.³³¹ Brno bylo vážně stíhacími bombardéry napadeno ještě 12.4.1945, kdy útok na nádraží zabil 45 lidí, 12 německých vojáků a 22 příslušníků RAD.³³²

12. února 1945 napadla při náletu na Nepomuk 4 letadla také dva vlaky ve zdejší železniční stanici (nákladní vlak a transport německých uprchlíků). Obě lokomotivy byly zlikvidovány a útok poškodil také nádražní budovu.³³³ Ojedinělý byl případ útoku na transport v Kaznějově na Plzeňsku, kde exploze zasažené munice vymrštila lokomotivu z kolejí a odhodila ji do vzdálenosti několika metrů.³³⁴ V Holýšově na Domažlicku napadla 26.4. v podvečerních hodinách spojenecká stíhačka dva kryté nákladní vagony, které však byly naloženy náboji do leteckých kanónů. Následný výbuch rozmetal staniční budovu a způsobil značné škody v okolí stanice.³³⁵

Koncem dubna se již blížila Rudá armáda a byly zaznamenány i první napadení vlaků sovětskými letadly. 25. dubna zničily sovětské bitevníky vlak s municí v Lulči na Vyškovsku.³³⁶

Americkému letectvu se úkol rozbít železniční síť na našem území nadmíru vydařil. Počátkem května byla řada úseků v důsledku narušování leteckými údery prakticky neprůjezdných. Doprava byla přerušena mezi Prahou a Ústím nad Labem i na řadě především regionálních tras. Soustavné poškozování drah útoky ze vzduchu dalo v závěrečné fázi okupace našemu

³²⁷ NA, fond Min. žel. inv. č. 3088, sign.5000, kar.4767.

³²⁸ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str.95.

³²⁹ NA, fond Min. žel. inv. č. 3088, sign.5000, kar.4767.

³³⁰ J. Rajlich: Mustangy nad protektorátem, str.93.

³³¹ Tamtéž, str.100.

³³² Tamtéž, str.144.

³³³ NA, fond Min. žel. inv. č. 604, sign.4500, kar.4767.

³³⁴ Tamtéž.

³³⁵ Tamtéž.

³³⁶ Tamtéž, inv. č. 505, sign.1500, kar.4767.

přepravnímu systému nejvíce pocítit chuť války. Největší válečné škody na českém drážním zařízení byly zaviněny právě nálety. Jako ilustraci tohoto faktu uveďme například, že od října 1944 do konce konfliktu bylo v jižních Čechách zničeno bombardováním 115 lokomotiv a 403 vagónů.³³⁷ Protektorátní dráhy se nacházely dlouho v úplném válečném týlu, proto zůstaly po dlouhou dobu leteckou válkou nedotčeny. O to ničivěji se však strategické bombardování podepsalo na naší železniční dopravě v posledních dvou letech celosvětového konfliktu.

³³⁷ J. Rajlich: Mustangy nad protektorátem, str.104.

14. Odboj a sabotáže

Pojednat o odboji našich železničářů za druhé světové války znamená velice těžký úkol. Aby nedošlo k odhalení osob zapojených do odporu vůči nacistům, musela se tato činnost provádět velmi skrytě. Z tohoto důvodu nemůžeme mít k dispozici nějak organicky utříděné dokumenty jako v případě jiných skutečností. Většina archivního materiálu, který se vztahuje k danému aspektu jsou poválečného původu a zachycují spíše výpovědi účastníků odboje. Je jasné, že hodnota těchto pramenů kolísá. Může se zde vyskytnout mnoho smyšlenek a na druhou stranu některé akce železničářů jsou třeba úplně zapomenuty. Přes tyto potíže se pokusím dané téma nastínit.

Aktivní boj proti okupantům prostřednictvím sabotáží byl velmi účinný, neboť zasahoval německý aparát na citlivém místě. Z toho samozřejmě vyplývaly tvrdé represe, pokud bylo něco takového zjištěno. Mnoho našich železničářů zaplatilo za svojí odvahu životem. Ovšem Němci museli být v případě zaměstnanců ČMD přeci jen opatrnější. Jak známo, železničářů byl za války stále větší nedostatek a zatčení pracovníci nešli tak lehce nahradit. Přestože byli naši drážní zaměstnanci německými bezpečnostními orgány bedlivě střeženi, podařilo se jim svou statečností zejména koncem války při květnovém povstání komplikovat okupantům jejich záměry.

Druhý významný aspekt obsažený v této kapitole představují sabotáže. Mnoho menších zásahů do železniční dopravy v protektorátu podnikali způsobováním různých závad sami členové drah, případně se jim dařilo brzdit dopravu. Koncem války, kdy se na našem území rozbíhá partyzánský boj, začalo docházet k destrukčním akcím na tratích dělaných těmito skupinami. Tyto sabotážní nástrahy dělaly okupantům obrovské problémy a železniční doprava byla těmito činy velmi bržděna.

Po obsazení Čech a Moravy německými vojsky 15. března 1939 vznikl v řadách železničářů podobně jako na jiných pracovištích odpor vůči okupantům, který se stupňoval s vypuknutím války. Naši drážní zaměstnanci byli nuceni plnit těžké úkoly ve službě německé válečné přepravě. Málokdo z nich byl ochotný podporovat německou vojenskou mašinerii. Stále se stupňující obtížnost vykonávání povinností v souvislosti se zhoršujícím se vývojem na frontách pro Německo navíc velmi přispěla k těmto postojům. Hodně pracovníků ČMD vykonávalo svou práci liknavě nebo ji schválně zanedbávalo. Vyskytli se však i tací, kteří přešli k aktivnímu odporu. Ne všechny odbojové skupiny železničářů jsou známy, zachytit se

podařilo jen činnost některých. Ve Velkém Oseku vzniká roku 1942 mezi tamními zaměstnanci ilegální oddíl vedený bývalým důstojníkem československé armády

B. Pechánkem. Skupina postupně zvyšovala počet svých členů a v letech 1942-1945 provedla řadu sabotáží na drážním zařízení. Jednalo se hlavně o poškozování ložisek ve vozech sypáním písku a nařezávání brzdových hadic. Později zpožďovali vojenské transporty pozdním připojováním strojů a nepřesnými příchody do služby. Užívali tedy nejčastějších způsobů provádění záškodnické činnosti, které se na dráze objevovaly. Gestapo osecké železničáře údajně několikrát vyšetřovalo, ale vedení oddílu se zlikvidovat nepodařilo. Na jaře 1945 se osečtí pracovníci angažovaní v odboji zabývali také přerušováním telegrafního a telefonního spojení. 10. dubna 1945 měli tito odbojáři vyhodit do vzduchu transport naložený granáty.³³⁸

Velká skupina železničářů bojujících proti nacistické okupaci působila železničních dílnách v Praze-Bubnech. Čítala podle některých zdrojů až 700 osob.³³⁹ Kromě šíření letáků se specializovala rovněž na způsobování závad na vozech pro německou armádu špatnou údržbou, různými poškozujícími úpravami i vykolejováním v prostorách dílen. V květnu 1945 se toto uskupení velkou měrou účastnilo bojů v pražském povstání.³⁴⁰ Vzhledem k velkému počtu příslušníků je s podivem, že nebylo toto hnutí rozbito gestapem. Významná organizace železničních zaměstnanců patřících k odboji působila také v Přerově. V Brně se počalo stejné uskupení formovat už na jaře 1939. Skupina založená inspektorem drah J. Blažkem a několika úředníky brněnského ředitelství drah zakrátko rozvinula poměrně úspěšnou činnost. Zaměřovala se především na odcizování zbraní a střeliva z německých transportů a následnou distribuci těchto věcí odboji. Na podzim 1939 a v únoru 1940 však podniklo gestapo v Brně dvě rozsáhlé razie, při nichž se podařilo několik lidí činných v této organizaci pozatýkat a zasadit místní odbojové buňce těžkou ránu. Sabotážní činnost byla přerušena a více se rozbíhá až v roce 1943. Jako na řadě jiných míst i zde docházelo často k nařezávání brzdových vzduchových hadic a úmyslně špatnému vypravování transportů.³⁴¹ Za protinacistickou činnost zaplatilo životem asi 30 brněnských zaměstnanců ČMD, několik desítek jich bylo během války zatčeno.³⁴² Někde jako právě v Brně měl železničářský odboj povahu dobře zorganizovaného centra vedeného výše postavenými osobami u drah. V jiných stanicích jej zase oproti tomu představovali menší skupinky obyčejných řadových zaměstnanců nebo

³³⁸ VHA, fond Ilegalita, inv. č. 1599, sign. 42, kar.34.

³³⁹ Tamtéž, inv. č. 308, sign. 131, kar.73.

³⁴⁰ Tamtéž.

³⁴¹ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Brno hlavní nádraží, inv. č. 16, sign.3, kar.2, str.109-112.

³⁴² Tamtéž.

podnikali podzemní činnost jednotlivci. Například v Českých Budějovicích existovala jedna taková skupina řízená místním výpravčím V. Novotným. Bohužel konkrétní zprávy o činnosti zdejšího uskupení nejsou známy.³⁴³ Velký počet drážních pracovníků zatklly německé bezpečnostní složky kvůli podezření ze sabotáží také v Ostravě.

Jak již bylo zmíněno, železničářský odboj působil okupantům škody především poškozováním brzdových hadic (to mělo za následek často, že zaměstnanci nesměli mít s sebou v práci nože a jiné ostré předměty³⁴⁴), sypaním písku do ložisek vagonů, zapalováním vznětlivých nákladů, jako bylo třeba obilí, odstraňováním zarážek, aby se vozy nárazem poškodily, zhasínáním koncových svítlen na posledních vagonech transportu, který pak musel být zastaven, úmyslným zpoždováním transportů, pozdním připojováním lokomotiv, měněním tabulek s cílovými stanicemi, nesprávným řazením vozů i zaznamenáváním a předáváním správ o jízdách vojenských vlaků podzemnímu hnutí.³⁴⁵ Prořezávání brzdových hadic bylo četným jevem, který velmi nepříjemňoval život okupační správě.³⁴⁶ Mezi železničáři se prováděla rozsáhlá vyšetřování, která však pachatele odhalovala dost těžko. Vždy se nejprve dělaly osobní prohlídky posunovačů, jestli u sebe nemají nože. Avšak nadřízení, aby uchránili pracovníky před zatčením, doporučovali zaměstnancům nic takového u sebe nenosit. Zjištěná poškození navíc čeští příslušníci ČMD hlásili záměrně co nejpozději, což vyšetřování německou policií oddalovalo. Gestapo tak často zadrželo jen podezřelé osoby, jež se třeba ničeho nedopustily, přesto bývaly exemplárně potrestány.³⁴⁷ Německé orgány reagovaly citlivě na každý podezřelý nález na nádražích i ve vlacích. Vše se bedlivě šetřilo. Za možnou sabotáž bývaly považovány i normální nehody nebo jiné banální věci (v hlášeních se také často vyskytují i nálezy různých podezřelých předmětů jako krabiček naplněných pískem, zbraní aj. Už v roce 1941 to byl častý jev u všech ředitelství.³⁴⁸ I tak se sabotáží vyskytlo mnoho. Železniční správa mnohdy nebyla o svých zatčených zaměstnancích německými orgány vůbec informována. V jejích dokumentech se objevuje většinou pouze konstatování, že dotyčný pracovník byl zatčen gestapem z neznámých důvodů a jeho další osud je nejasný.³⁴⁹

Mezi železničáři se ilegálnímu hnutí dařilo celkem dobře. Šíření odbojové činnosti zde podporovala jistá kolegiálnost a sounáležitost uvnitř řad pracovníků železnic, což umožňovalo

³⁴³ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika České Budějovice, inv. č. 605, sign.3, kar.2, str.5.

³⁴⁴ J. Marek: Týnka v dobách válečných., str.17. In: 100 let po kolejích Z Čičenic do Týna nad Sázavou.

³⁴⁵ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Praha-Smíchov, inv. č.964, sign.13, kar. 32.

³⁴⁶ Například na Moravě bylo jen v období srpen-září 1941 hlášeno 48 případů. J. Bartoš-M. Trapl: Dějiny Moravy. Díl 4, str.245.

³⁴⁷ Tamtéž, Staniční kronika Praha-Vršovice, inv. č. 980, sign.13, kar.33.

³⁴⁸ NA, fond Min. žel. inv. č. 380, sign.76, kar.2918.

³⁴⁹ Tamtéž.

utváření lepších podmínek pro odpor vůči okupantům, než kdyby se spojovali lidé vykonávající odlišná povolání.

Destruktivní akce partyzánů na tratích ČMD začínají v roce 1943. Tehdy již na našem území začínají působit dobře vyzbrojené a organizované skupiny partyzánů a dochází k prvním velkým destrukcím na tratích, které dost ohrožují funkčnost drah a také německou vojenskou přepravu. V polovině zmíněného roku počínají partyzánské oddíly cíleně narušovat protektorátní železniční dopravu ve větším měřítku. 8. srpna 1943 vybuchla v noci na velice frekventované trati Praha-Plzeň nálož kousek za stanicí Srbsko. Koleje byly silně poničené v obou směrech, čímž se zastavila doprava na značně důležité trase pro vlaky německé branné moci.³⁵⁰ Akci měl na svědomí některý z oddílů působících na Podbrdsku, kde byla činnost těchto bojůvek velmi silná. O dva dny dříve byla provedena sabotáž vyšroubováním pražců na trati mezi Příbramí a Zdicemi, což následně zavinilo vykolejení lokomotivy.³⁵¹

K největším destrukcím na železnicích začalo ale docházet i na severní Moravě. Na ničení drážního zařízení se zaměřovala hlavně partyzánská skupina Bílá Lvice. V noci z 31.8. na 1.9. 1943 se jejím členům podařilo nastražit výbušninu na trati Moravská Ostrava-Kojetín, která vybuchla pod projíždějícím nákladním vlakem. Exploze zavinila vykolejení stroje a prvních osmi vagonů, výbuch silně poškodil kolej v délce 80 cm. Doprava na této trase se musela až na 12 hodin přerušit.³⁵² Tento čin nacisty značně zneklidnil, protože to byla v podstatě první úspěšná sabotáž tohoto druhu, jež signalizovala, že válka s partyzány o železnice nepochybně přichází i na naše území.³⁵³ Kromě této snad největší akce uskutečnila Bílá Lvice na podzim 1943 několik dalších sabotážních počinů na drahách v tomto regionu. Výbuchem dynamitu zničila 7 vozů na partyzány těžce napadané trati Moravská Ostrava-Kojetín u stanice Lipina. Na pro Němce snad nejvýznamnější spojnici Přerov-Moravská Ostrava způsobili odbojáři patřící ke zmíněnému uskupení odpálení nálože pod nákladní soupravou v Hrušově, které poškodilo lokomotivu. Bylo učiněno množství dalších menších poškození na tratích v severomoravském prostoru.³⁵⁴

K obnovení diverzních činností v dané oblasti dochází na jaře 1944. V té době se zde rozbíhá činnost Partyzánské skupiny Jana Žižky.³⁵⁵ Její členové odpálili 14. března nálož pod transportem mezi stanicemi Vratimov-Velké Kunčice na dráze Moravská Třebová-Frýdlant

³⁵⁰ R. Hlušíčková-L. Kubátová-I. Malá: *Železničáři v odboji*, str. 57.

³⁵¹ Tamtéž.

³⁵² J. Gebhart-J. Šimověk: *Partyzáni v Československu*, str. 157.

³⁵³ O. Sládek: *Ve znamení smrtihlava*, str. 56.

³⁵⁴ Tamtéž.

³⁵⁵ Tato skupina stihla do září 1944 provést celkem 10 diverzních akcí na hlavních tratích. J. Bartoš-M. Trapl: *Dějiny Moravy*. Díl 4, str.251.

nad Ostravicí. Souprava se účinkem exploze stala nepojízdnou a musela být odtažena.³⁵⁶ 20. března se těmto partyzánům povedlo poškodit most přes Ostravicí v Moravské Ostravě. Na severní Moravě a v Beskydách se operační činnost partyzánů projevovala v roce 1944 v největším měřítku. Proto se zde událo mnoho případů destrukční činnosti na železnici. Tato snaha dost zesiluje hlavně na podzim 1944. 1. listopadu v 23.00 vybuchla nastražená nálož pod soupravou na trati Lešná-Valašské Meziříčí. Postižený vlak najel o tři hodiny později ještě na jinou minu při přejíždění viaduktu u Lužné mezi Vsetínem a Horní Lidečí. Ve stejnou dobu byla výbuchem také vyražena trať Moravská Ostrava-Kojetín.³⁵⁷ Celkem v tomto regionu došlo ve třech dnech k pěti sabotážím na dráze, což okupanty velmi zneklidnilo a bylo zároveň důvodem k ostrému protipartizánskému boji v daném prostoru. Ve většině případů se podařilo provoz obnovit během několika hodin, ovšem častěji se objevující případy takového narušování způsobovaly válečné přepravy i hospodářství velké nesnáze, proto německé instituce reagovaly velmi podrážděně, neboť akce zmíněného druhu postihovaly systém okupantů na velice citlivém místě, i kvůli zhoršující se situaci na frontách. K. H. Frank vydal například zneklidněn událostmi na východě Moravy striktní rozkazy k hlídání důležitých železničních objektů, především mostů.³⁵⁸ Na severovýchodní Moravě však byla aktivita partyzánských uskupení tak silná, že zde destrukce na tratích nadále pokračovaly a zajistit úplnou bezpečnost provozu nebylo již možné. Především v březnu 1945 se na Valašsku i severní Moravě vyskytla řada sabotážních destrukcí. 26. února 1945 přepadli partyzáni stanici Morkovice a vypustili zde 24 cisteren s pohonnými hmotami.³⁵⁹

V roce 1944 se narušování železniční přepravy partyzány šíří i na střední Moravu. Od května 1944 musí gestapo řešit případy sabotáží i na Olomoucku. 26. července byly provedeny dokonce tři sabotáže za jediný den. Stalo se to na tratích Prostějov-Chornice, Brodek-Grygov a Červenka-Moravičany. Opět bylo užito výbušných prostředků.³⁶⁰ Na Brněnsku fungoval partyzánský oddíl Prokop Holý, jež prováděl zásahy na tratích Brno-Německý Brod a Brno-Veselí nad Moravou.³⁶¹

Způsoby ničení drážních zařízení se v protektorátu nelišily od metod uskutečňovaných partyzány jinde. Jednalo se o pokládání náloží na kolejnice volně i jinak, které měly většinou explodovat pod projíždějícím vlakem. Narušovaly se rovněž mosty a také v hojné míře telefonní a telegrafní kabely. Takové útoky bylo nejsnazší dělat v terénu, který poskytoval

³⁵⁶ R. Hlušíčková-L. Kubátová-I. Malá: *Železničáři v odboji*, str. 59.

³⁵⁷ O. Sládek: *Ve znamení smrtihlava*, str. 86.

³⁵⁸ Tamtéž, str. 98.

³⁵⁹ Tamtéž.

³⁶⁰ R. Hlušíčková-L. Kubátová-I. Malá: *Železničáři v odboji*, str. 59.

³⁶¹ Tamtéž, str. 60.

záškodníkům dobrý úkryt. Proto k sabotážím na drahách docházelo nejvíce v hustě zalesněných oblastech. Z tohoto důvodu lze říci, že koncentrace destrukčních akcí na železniční přepravě byla největší v Beskydách a na Vysočině. Většinou se tyto činy dělaly v noci.

Nebezpečí sabotáží bylo obrovské, proto Němci v souvislosti s probíhajícím válečným konfliktem uložili již dlouho před výskytem tohoto jevu ozbrojenou ostrahu drážních prostor i tratí. Povinnost střežit železnice připadla hlavně vládnímu vojsku. V roce 1942 bylo hlídání hlavních tratí protektorátních drah rozděleno mezi 3 Inspektoráty vládního vojska. Každý měl na starost jeden důležitý úsek.³⁶² Několik příslušníků těchto oddílů při této službě zahynulo kvůli železničním nehodám. Hlídání drážních tratí se dělo většinou ve dvoučlenných hlídkách.³⁶³ Ovšem ČMD zároveň za okupace ustavily Ozbrojenou stráž ochrany železnic (OSOŽ). Pravomoci a výkon služby obou složek nebyly přesně vymezeny, a tak docházelo mezi hlídkami obou orgánů ke střetům a dokonce i k neuvěřitelným případům, kdy se vzájemně ohrožovaly.³⁶⁴ Jednotky Vládního vojska byly, jak známo, později přeloženy do Itálie a v době, kdy se množí přerušování provozu partyzány, již dráhu nestřeží. OSOŽ shledali Němci jako neúčinnou a nevýhodnou pro zabraňování nebezpečným sabotážím. Tratě proto od roku 1944 střežili tedy výhradně němečtí vojáci.

Ve druhé polovině roku 1944 se destrukce na tratích ČMD rozšiřují do dalších částí protektorátu. Jednotky partyzánů se počínají více věnovat hlavním trasám, po nichž jezdí vojenské transporty. Šlo hlavně o nejfrekventovanější tratě, jako byly třeba Praha-Česká Třebová-Moravská Ostrava, Praha-Plzeň, Lysá nad Labem-Kolín-Jihlava nebo Brno-Břeclav. Oddíl Zarevo prováděl destrukční činnost mezi Přerovem a Břeclaví. V prosinci 1944 však odpálili výbušninu také na trase mezi Kolínem a Německým Brodem pod vojenským nákladem.³⁶⁵

V roce 1945 se případy železničních prostor partyzány ještě více zvyšují. Souvisí to obecně s nárůstem partyzánského hnutí u nás v té době. Sabotáže na drahách se v tomto období vykytují již fakticky po celém území protektorátu a na konci války přinášejí výraznou podporu květnovému povstání. Německé vojenské vlaky z tohoto důvodu měly nařizeno snížit rychlost a v častých případech tlačila lokomotiva před sebou prázdný vůz. Velkou měrou ztěžují sabotáže rovněž ústup německé armády na západ před blížícími se Rusy. Od března 1945 se každý den přihodilo několik sabotáží. Nejvíce akcí bylo provedeno hlavně na

³⁶² J. Marek: Háchovy Melody boys, str.23.

³⁶³ M. Kalousek: Vládní vojsko, str. 30.

³⁶⁴ Na, fond Min. žel. inv. č. 3886, sign.5000, kar.4767.

³⁶⁵ J.Gebhart-J. Šimověk: Partyzáni v Československu, str. 225.

lesních lokálkách, jako byly Německý Brod-Tišnov nebo Svitavy Skuteč (i ty ale měly svůj strategický význam, protože koncem války sloužily často jako odklonové trasy). Napadány byly ovšem i daleko významnější spojnice, například Jihlava-Znojmo nebo Německý Brod Kolín.³⁶⁶ Sabotáže se hojně vyskytují také na Příbramsku kvůli tamní velké působnosti odbojářů. V dubnu 1945 se počet útoků prudce zvyšuje. Destrukce jsou prováděny skoro na všech důležitějších spojeních. Došlo u nás také ke dvěma největším partyzánským činům. Čtvrtého dubna je blízko Helenína u Jihlavy podminován most a nálož exploduje pod projíždějícím transportem Wehrmachtu. Několik vagonů se zřítilo z trati a zahynulo 60 německých vojáků.³⁶⁷ Prvního května byl vyhozen do vzduchu vojenský transport u Dačic. Při tomto útoku zemřelo deset příslušníků německé armády.³⁶⁸ Při květnovém povstání zabránily destrukce provedené partyzánskými skupiny přísun německých posil do Prahy a zachránily tak jeho výsledek.

Bohužel přesná čísla, kolik drážního materiálu bylo destrukčními akcemi i jinými odbojovými počiny zlikvidováno a do jaké míry uškodilo německému válečnému úsilí nemáme k dispozici. Údaje pocházející ze zdrojů odboje mohou být značně nadsazené a ani dokumenty druhé strany neposkytují úplný náhled na danou problematiku. Je ale jasné, že narušení dopravy mělo zvlášť koncem války pro vojenskou i celkovou situaci Němců v tomto prostoru těžké důsledky. Spolu s leteckými útoky se záškodnické přerušování dopravy u nás podílelo na úplném zastavení železničního provozu na konci druhé světové války. Poškození mostu způsobilo vždy největší škodu a mohlo vyřadit úsek až na několik týdnů. Běžný výbuch nálože pod strojem nebo poškození části kolejí někdy dokázali železničáři spravit i za 3 hodiny.³⁶⁹ Udržovací služba měla totiž kvůli takovýmto událostem zvýšenou pohotovost podobně jako ŽPO.

Nesmíme zapomínat, že čeští železničáři zapojující se do odbojové činnosti vykonali mnoho odvážných činů za svobodu naší země.

³⁶⁶ NA, fond Min. žel. inv. č. 205, sign.63, kar.99.

³⁶⁷ J. Gebhart-J. Šimověk: Partyzáni v Československu, str. 472.

³⁶⁸ R. Cila: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str.55.

³⁶⁹ Na, fond Min. žel. inv. č. 205, sign.63, kar.99.

15. Konec války a naše železnice

Závěr nejtěžšího období pro naše dráhy byl velmi dramatický. Provázel ho zmatený ústup německé armády, transporty s vězni i výše popsané vlivy, které zapříčinily postupně úplné zastavení dopravy, jež byla pak obnovena až po osvobození.

Když Rudá armáda vstupovala na území protektorátu, začaly velké evakuace německého vojska, k čemuž samozřejmě byla v hojné míře použita naše železniční síť. V posledních válečných dnech byla řada železničních tahů ucpána transporty s ustupující německou armádou, německými uprchlíky a lazaretními vlaky. Při kvapném ústupu koncem války němečtí vojáci také dost často zabírali české osobní a nákladní vozy, které pak používali ke svým evakuacím. Železniční síť byla i kvůli leteckým útokům tak ucpána, že mnoho německých souprav se muselo odstavit na vedlejší kolej, jelikož pro ně nebyla volná trať.

Poříčanská staniční kronika hovoří o tom, že na zdejší velice důležité trati mezi Kolínem a Prahou jely transporty počátkem května 1945 dokonce v krátkých rozestupech vzdáleny jen několik desítek metrů od sebe.³⁷⁰ I po lokálních trasách, jako byla trať Slavonice-Telč, projíždělo v té době 8-9 vojenských transportů denně.³⁷¹ Mnoho s těchto vlaků do svého cíle nedojelo. Partyzáni a nálety učinili řadu tratí neprůjezdnými. Často se stávalo, že se transportu z nejrůznějších příčin odešla lokomotiva. Náhradních strojů se však už teď nedostávalo. Naši železničáři také často úmyslně tyto převozy zadržovali, takže mnoho jich potkal konec války odstavené ve stanicích a vojáci museli uniknout na západ na vlastní pěst. Takovýto osud postihl především nemocniční vlaky, které zůstávaly uvíznuté ve stanicích. Němečtí vojáci, především pak příslušníci SS, používali v mnoha případech násilných prostředků, jimiž si vynucovali volný průjezd vlaku či uvolnění trati.³⁷²

Před postupujícími Rusy se snažil Wehrmacht ničit důležitá drážní zařízení (především mosty) a vyhazovat koleje. U nás to naštěstí nestihli udělat všude. Tyto demoliční práce byly odvedeny především na východě našeho území. Také to byl jeden z důvodů, proč válečné škody na železnicích v Čechách a na Moravě nenabýly takových rozměrů jako na Slovensku. Na Ostravsku se podařilo Němcům vykonat destrukční práce nejlépe. Povedlo se jim vyhodit most přes Odru u Svinova, přes Ostravici v Hrušově a v Ostravě-Vítkovicích.³⁷³ Přemostění řeky Ostravice na báňské dráze do Zárubku se však podařilo železničářům zachránit, což

³⁷⁰ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Poříčany, inv. č. 964, sign.15, kar.32, str.6.

³⁷¹ R. Cíla: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, str.53.

³⁷² Tamtéž.

³⁷³ M. Zbich: 150 let trati Lipník nad Bečvou-Bohumín, str. 15.

zjednodušilo provizorní obnovení dopravy po osvobození zmíněného regionu. K podobným destrukcím při stahování se německých sil došlo též na jižní Moravě. V květnu již byli okupanti zaměstnání květnovým povstáním a momentální situace související s přibližováním se obou front znemožnila Němcům likvidovat drážní vybavení v západní části protektorátu.

V roce 1945 byli bohužel železničáři v mnoha českých stanicích svědky průjezdů transportů s válečnými zajatci a vězni z koncentračních táborů. Tito lidé byli převáženi v otřesných podmínkách a esesáci doprovázející vlak často ohrožovali i naše zaměstnance drah snažící se těmto lidem pomoci. Transporty válečných zajatců probíhaly především mezi Prahou a Hradcem Králové.³⁷⁴ Převozy politických vězňů se pohybovaly po protektorátních železnicích koncem války nepravidelně podle potřeb nacistů. Většinou šlo o transporty evakuující vězně z polských koncentráků. Z toho se také odvíjely trasy těchto souprav. Na Českobudějovicku projíždělo koncem druhé světové války několik těchto neblaze proslulých transportů. Už v lednu projel Českými Budějovicemi vlak složený z otevřených nákladních vagonů a naložený lidmi vězněnými v Osvětimi.³⁷⁵ Jednalo jinak se o evakuační vlaky z Německa odvázející vězně kvůli postupu západních Spojenců. Jeden z nich byl vypraven 14. dubna z Freiburgu a směřoval přes Domažlice, Klatovy a České Budějovice do Mauthausenu. 28. dubna byl zastaven před vjezdovým návěstidlem stanice České Budějovice. Podle svědectví pamětníků z obcí kolem tratě zacházeli strážníci s vězni velmi surově. Po průjezdu transportu zůstalo v okolí tratě ležet mnoho mrtvých.

Asi největší převoz osazenstva koncentračních táborů přejel naše území na přelomu dubna a května 1945. Vyjel z Magdeburgu, 29.4. projel Prahou a 1. května zůstal stát v Olbramovicích. Mělo jej tvořit až mezi šedesáti a sedmdesáti vozy. Z Olbramovic vyjel tento transport až 7. května a po projetí Tábořem a Českými Budějovicemi byl osvobozen Američany 8.5. 1945 v Kaplici.³⁷⁶ Z ostatními transporty smrti byly na ostatních tratích protektorátu v zásadě podobné zkušenosti.

Počátkem května 1945 se naše země stala dějištěm ozbrojeného povstání proti nacistické okupaci, při němž hrála pochopitelně důležitou úlohu také železnice. Již 1. května začal květnový boj v Přerově. Na zdejším nádraží odzbrojili čeští železničáři německý transport a poslali lokomotivu ozdobenou vlajkami do Olomouce šířit zprávu o povstání v Přerově. Zdejší drážní zaměstnanci posléze hráli důležitou roli při bojích s německými oddíly. Železniční doprava přes Přerov byla úplně přerušena, neboť místní železničáři již do konce

³⁷⁴ J. Pecka: Váleční zajatci na území protektorátu Čechy a Morava, str. 158.

³⁷⁵ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika České Budějovice, inv. č. 605, sign.8, kar.13, str. 7.

³⁷⁶ M. Pecha-V. Vodra: Českobudějovicko v době nacistické okupace a osvobození, str. 181-182.

války nenastoupili do služby. Mnoho pro Němce cenného materiálu odváženého na západ tak uvázlo na kolejích.³⁷⁷ Květnová revoluce se dále šířila i zásluhou železnice. Druhý den tohoto měsíce propukla stávka v nymburských železničních depu. Všechny německé transporty, pokud to je možné, jsou odstavovány na vedlejší kolej.³⁷⁸ Pátého května přichází do všech služeben i stanic telegram z Ministerstva dopravy a techniky, jež nařizuje odstranit německé nápisy na nádražích a ve službě používat výhradně češtinu.³⁷⁹ Naši pracovníci drah se tak dozvěděli o dění v Praze a začali na mnoha místech sundávat cedule s německými názvy a vyvěšovat československé vlajky, někdy i rudé prapory. Němečtí vojáci ve stanicích byli většinou tímto aktem zaskočení a reagovali různě. Někde se chovali korektně a vyjednávali s místními železničáři podmínky volného odjezdu směrem na západ. Docházelo ale i ke střetům a k incidentům, zvláště pokud byli na nádraží přítomní příslušníci SS.³⁸⁰ Nepříznivý vývoj bojů v Praze přinutil však naše ministerstvo ještě tentýž den příkaz odvolat. Postoj k tomuto kroku záležel většinou individuálně na každém přednostovi, zda výhradní užívání Českého jazyka ponechal či nikoli. Výsledek války byl ale již jasný, takže mnoho železničářů čekalo ve svých služebnách na nevyhnutelně se blížící osvobození.

Co se týká samotného povstání v Praze, hrály zde železnice také dost důležitou úlohu. Nádraží v Praze představovala důležité strategické body, o než se vedly s německými jednotkami tvrdé boje. Nejvíce bylo střelbou postiženo Hyberské nádraží, kde zůstalo po osvobození vyvráceno celé kolejiště a zničená všechna nástupiště.³⁸¹ Čeští železničáři mnohdy s velkým rizikem přerušili dopravu a zatarasili tratě, aby se do hlavního města nemohly dostat německé posily po kolejích. To bylo provedeno například na libeňském nádraží ležícím na velmi frekventované trati, kde tak zůstalo odstaveno mnoho transportů.³⁸² Pancéřové soupravy směřující do Prahy zasáhnout proti povstalcům dokázali drážní pracovníci ve středočeských stanicích rovněž zadržet, ač se to někdy neobešlo bez střelby. Hodně pražských železničářů se aktivně účastnilo květnových bojů se zbraněmi v rukou. Od pátého do 8. května byl oficiálně na našich drahách přerušen provoz. Po příchodu toužebně očekávaného osvobození se mohlo začít s postupným odstraňováním škod a obnovováním provozu.

³⁷⁷ J. Doležal: Květnové povstání 1945, str.75-77.

³⁷⁸ J. Gebhart-J. Kuklík: Partyzáni v Československu, str.483.

³⁷⁹ M. Navrátil: 100 let místní dráhy Kutná Hora-Zruč, str.85.

³⁸⁰ Například v Čáslavi začal velitel místní posádky strhávat československé praporky a hrozil útokem zbraněmi, pokud nebudou vlajky odstraněny. NA, Sbirka staničních kronik, Staniční kronika Čáslav, inv. č. 603, sign. 8, kar.13, str.12.

³⁸¹ Tamtéž, Sbirka staničních kronik, Staniční kronika Praha-Masarykovo nádraží, inv. č.964, sign. 16, kar.32, str.15.

³⁸² Tamtéž, Staniční kronika Praha-Libeň, inv. č.963, sign. 12, kar.32, str.10.

16. Poválečná obnova

Po ukončení šestiletého velmi těžkého období pro naše dráhy čekalo naší dopravní správu obtížné sčítání důsledků války, opravy tratí i pravidelnosti přepravy. Zároveň s tím, jak přecházela fronta přes území protektorátu, docházelo k obnovování železniční dopravy pochopitelně nejdříve na Moravě. V Ostravě již 3. května zajišťují zdejší železničáři spolu s ruskými vojáky jednokolejný provoz po provizorně opravených mostech přes Odru a Ostravici.³⁸³ Na většině ostatních míst byla ale poškození drážních prostředků tak velké, že s obnovováním provozu se začalo spíše až po 9. květnu.

11.5. 1945 byl vydán výnos o obnovení provozu na všech tratích v „historických hranicích“ Československa. Bylo nařízeno neprodleně obsadit všechny stanice potřebným personálem (hlavně ty v pohraničí) a zahájit dopravu.³⁸⁴ Zároveň se měly zrušit všechny změny v předpisech zavedené Němci.

Kolem 10. května se zahájil provizorní provoz na většině tratí, kde to bylo technicky možné. 11.5. 1945 byla obnovena drážní přeprava na příměstských tratích k Praze, 19.5. pak zaveden jeden pár rychlíků mezi Prahou a Přerovem.³⁸⁵ Tentýž den vydalo československé Ministerstvo dopravy výnos, který částečně obnovoval osobní dopravu. Jednalo se v první řadě o zavedení rychlíkových spojů mezi Prahou a různými městy, jako byly České Budějovice, Turnov, Louny, Přerov nebo Adamov. 24. května pak byly konečně vypraveny osobní vlaky také do Podmokel a Liberce. Spojení s Plzní se uskutečnilo až počátkem června.³⁸⁶ Koncem května se podařilo v Moravské Ostravě spravit most přes Odru, takže mohl být obnoven provoz mezi hlavním nádražím a Svinovem a spojení do Hrušova.³⁸⁷ V obdivuhodně krátké době se díky mnohdy obětavé práci našich železničářů umožnilo znovu zajistit železniční provoz přes řadu přerušených úseků. Často se jednalo zatím o jednokolejný provoz s omezenými spoji. Patnáctého srpna byl vydán prozatímní jízdní řád, který platil až do konce listopadu, kdy došlo k vydání nového, který už značně stabilizoval dopravu a mimo jiné přinášel opětovné číslování vlaků podle československého způsobu.³⁸⁸ Do prosince 1945

³⁸³ NA, fond Sbirka staničních kronik, Staniční kronika Ostrava hlavní nádraží, inv. č. 963, sign. 12, kar.38, str.21.

³⁸⁴ M. Navrátil: 100 let místní dráhy Kutná Hora-Zruč, str.89.

³⁸⁵ Za prvních deset dní po konci války byl u nás obnoven provoz na 4546 km koleji, i když dvě třetiny tratí zůstávaly víceméně nesjízdné. Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 15.

³⁸⁶ Tamtéž.

³⁸⁷ NA, Sbirka staničních kronik, Staniční kronika Ostrava hlavní nádraží, inv. č.963, sign.12, kar.38, str.37.

³⁸⁸ M. Navrátil: 100 let místní dráhy Kutná Hora-Zruč, str.89.

dokázala železniční správa v obnovené republice zajistit železniční dopravu v uspokojivém rozsahu na většině území Čech a Moravy.

Na Slovensku vypadala situace mnohem hůře než v Čechách a na Moravě. Tam zasáhla válka železniční tratě v daleko větší míře a provoz tam v úplném rozsahu nebyl obnoven ani do konce roku 1945.³⁸⁹

Je třeba se také zmínit o tom, že do června 1945, kdy mohla československá drážní správa plně převzít řízení železniční sítě, vedla tuto činnost ve velké míře sovětská armáda, jejíž speciální železniční oddíly přebíraly naše nádraží. V koordinaci s českými železničáři zajišťovali obnovení funkcí stanic, dorozumívacích prostředků i kolejí. Příslušníci Rudé armády dost přispěli k rychlému obnovení železniční přepravy u nás, na druhou stranu však jejich vlaky naložené válečnou kořistí i jiné soupravy proudící v inkriminovaném období po českých tratích velmi přitěžovaly některým obnovovacím pracím vzhledem k tehdejší obtížné situaci.³⁹⁰

Dost těžký úkol pro obnovené ČSD představovalo již zmíněné opětovné přebírání pohraničních tratí i stanic odstoupených v roce 1938. Naši železničáři neměli absolutně pojetí o změnách či dění na drahách v Sudetech za války. První obsazovací vlaky vjížděly tedy vlastně úplně do neznáma. Zpočátku byl také problém sehnat odpovídající množství pracovníků pro službu v pohraničí. Tamní němečtí zaměstnanci byli většinou v krátké době propuštěni nebo ponecháni na manuální práce, pokud to bylo nezbytně nutné. Do služby u drah v Československu se již nikdy nevrátili.³⁹¹

Dobu těsně po válce provázelo taktéž nelichotivé propuštění a trestání domnělých či skutečných kolaborantů a zrádců. Týkalo se to drah. Pro tyto účely zřídilo Ministerstvo dopravy už 16. května tzv. oddělení revoluční očisty. V případě vznesených stížností museli obvinění zaměstnanci vyplňovat zvláštní dotazníky a byli vystaveni dalšímu šetření. Udává se, že do konce roku 1945 bylo takto posuzováno asi 2 765 pracovníků, z toho se mimořádným lidovým soudům předalo 79 případů.³⁹² Šlo celkem o malé procento z celkových stavů našich železničních zaměstnanců, nic to však nemění na tom, že tato řízení byla určitě kontroverzní.

Rok 1945 byl na našich drahách ve znamení velkých oprav, rekonstrukcí, přepravy repatriantů, dovozu zásilek UNRRA a rušení německých nařízení. Obnovován byl také

³⁸⁹ Podle odhadů Ministerstva dopravy bylo na Slovensku ustupujícími Němci zničeno až 71% všech tratí, 72% mostů a ze 71 železničních tunelů jich bylo poničeno 31. J. Hons: Dějiny dopravy na území ČSSR, str.258.

³⁹⁰ NA, fond Min. žel. inv. č. 1124, sign.120, kar.4897.

³⁹¹ NA, Sbírka staničních kronik, Staniční kronika Postoloprty, inv. č. 951, sign.110, kar.31, str.7.

³⁹² Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str.19.

vozový a strojový park, jehož úbytek byl vyhodnocen na 45%.³⁹³ Dokud se nepodařilo opravit poškozené lokomotivy tak, aby jejich počty stačily potřebám vypravování spojů, využívaly se často kořistní stroje německého i jiného původu zanechané zde po válce. Jak již bylo popsáno samostatně v kapitole věnované strojovému a vozovému parku, hodně kusů Němci odvěkli do zahraničí, aniž by se podařilo nyní jejich dohledání. Výhodisko přinesla až obnovená výroba v našich lokomotivkách.

Sčítání veškerých škod nebylo do konce roku 1945 ještě hotovo. Rovněž rekonstrukční činnosti se protáhly ještě do dalšího období. I tak lze říci, že veškeré subjekty odpovědné za poválečnou obnovu našich železnic vykonaly mnoho záslužné práce, aby Československé dráhy mohly opět začít fungovat v plném rozsahu.

³⁹³ Statistická ročenka státních drah za rok 1945, str. 15.

17. Závěr

Náš železniční přepravní systém prodělal během druhé světové války své nejtěžší období. Vývoj železnic u nás byl násilím přerušen. Obecně dějinný vývoj nacistické okupace však neumožnil naším železnicím žádnou jinou cestu. Přes všechny škody si ale železnice jako taková uchovávala v rámci protektorátní správy jisté specifické postavení podobně jako některá důležitá hospodářská odvětví.

Kvůli válečnému úsilí Německa byla železnice v okupovaných zemích životně důležitá a proto k ní upírali okupanti velkou pozornost. Po celou dobu trvání protektorátu se vyjma konce války pokoušeli co nejvíce začlenit železniční síť Čech a Moravy do dopravní infrastruktury jimi obsazené Evropy, kde vše mělo fungovat podle německých vzorů, předpisů a nařízení. Každá správa drah v určité zemi se však vyznačovala jistými odlišnostmi v řízení všech součástí provozu, které vystihovaly specifickosti oné železniční sítě. Týkalo se to i protektorátních drah. Z tohoto důvodu museli úředníci německého dopravního ministerstva určité věci přizpůsobit a vytvoření jednotné železniční sítě se jim tedy v zásadě úplně nevydařilo.

Byl zde ještě další aspekt, který činil okupačním orgánům starosti. Jednalo se o postoj k vykonávání služby ve prospěch nenáviděných nacistů. Lze konstatovat, že drtivá většina našich železničářů zaujímala negativní stanovisko a podle toho jednala. Hodně se jich zapojilo do odboje, který na dráze zasahoval německou moc na zvlášť citlivém místě a činil jí velké starosti.

Vztah naší správy drah a německých institucí byl ryze podřízený. V určitých záležitostech si naše ministerstvo tedy i ČMD mohly ponechat jisté pravomoci. Úřad říšského protektora tím sledoval určité možnosti zefektivnění železniční přepravy pro účely Německa, ale jak se množily sabotáže i další těžkosti související s válkou, tato privilegia se stále více ztenčovala.

Naše železnice za války prodělala nepříjemné aspekty, jaké potkaly dráhy i v jiných obsazených zemích v daném období. Sabotáže činily Němcům obrovské starosti, ale neměly nakonec takový podíl na škodách jako letecké útoky. Partyzánské hnutí se na našem území rozvinulo až v roce 1944 a navíc se zde nevyskytovaly tak vhodné podmínky pro destrukce na tratích jako jinde (šlo především o terén). Nejhuře se tedy projeví nálety. Velká nádraží (i v Sudetech) se stala v závěrečné fázi světového konfliktu terčem těžkých náletů. V troskách zůstaly takové stanice jako třeba Plzeň, České Velenice, Cheb, Ústí nad Labem nebo Kralupy nad Vltavou. Útoky „kotlářů“ nepostihly naše železnice o nic lépe. Přispělo k tomu také to, že

se naše železniční objekty staly objektem letecké války v době, kdy už německá obrana byla vlastně proti náletům téměř bezmocná.

Téma našich železnic v období války je velice atraktivní a stále nabízí nové možnosti bádání. Mnoho aspektů zůstává dosud nezodpovězeno kvůli chybějícím pramenům či velmi obtížnému shánění zdrojů. I tak tato práce poskytuje kvalitní a ucelený souhrn všech důležitých skutečností, které ovlivnily fungování železniční dopravy v letech 1938-1945.

Seznam použitých zkratek

BbV	Bevöllumachtigungsbüro (institute zmocněnce říšských drah působícího u naší správy)
ČMD	Protektorátní dráhy Čech a Moravy
ČSD	Československé dráhy
DR	Deutsche Reichsbahn (německé Říšské dráhy)
NA	Národní archiv
OSOŽ	Ozbrojená stráž ochrany železnic
RAD	Reichsarbeitsdienst (Říšská pracovní služba)
SŽ	Slovenské železnice
TK	Transportkommandatur (transportní velitelství Wehrmachtu)
USAAF	U. S. army air force (Letecké síly armády Spojených států)
VHA	Vojenský historický archiv
ŽPO	Železniční protiletecká ochrana

Použité prameny a literatura:

Archivní fondy:

Národní archiv, fond Ministerstvo železnic 1919-1953 (kartony: 1, 2, 28, 31, 39, 99, 123, 2918, 3133, 3162, 3651, 3656, 3849, 3882, 3854, 3861, 3876, 4178, 4185, 4379, 4490, 4546, 4547, 4579, 4580, 4657, 4770, 4704, 4706, 4711, 4735, 4751, 4755, 4756, 4757, 4758, 4759, 4760, 4761, 4762, 4763, 4764, 4765, 4766, 4767, 4768, 4769, 4770, 4771, 4772, 4773, 4774, 4785, 4786, 4787, 4788, 4789, 4790, 4791, 4800, 4863, 4897, 4912, 4956. Inventární čísla: 100, 111, 205, 505, 604, 1002, 1031, 1032, 1033, 1034, 1040, 1043, 1044, 1068, 1070, 1087, 1091, 1093, 1094, 1096, 1097, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1121, 1124, 1139, 1164, 3886, 3088.)

Národní archiv, fond Ministerstvo vnitra. Nová registratura (kartony: 433, 434. Inventární číslo: 960)

Vojenský historický archiv, fond č. 308 Ilegalita (kartony: 19,26, 34,73, 100,101 . Inventární čísla: 308, 443, 903,1599).

Archivní sbírky:

Národní archiv, Sbíрка staničních kronik (kroniky: Bavorov, Bílovice nad Svitavou, Blansko, Blatec, Blatnice, Blížešov, Bludov, Bohumín, Bohuslavice u Kyjova, Bolehošť, Bor u Tachova, Borohrádek, Borovany, Boskovice, Brandýs nad Labem, Brandýs nad Orlicí, Brno hl. nádraží, Brodek u Přerova, Broumov-Olivětín, Brtnice, Břeclav, Březnice, Bučovice, Bylnice, Bystřice pod Hostýnem, Bystřice pod Pernštejnem, Bzenec, Cejle-Kostelec, Čakovice, Čáslav, Častolovice, Čejč, České Budějovice, České Velenice, Český Brod, Český Těšín, Čičenice, Čimelice, Hradec Králové, Cheb, Kolín, Mělník, Mezměstí, Mikulov, Milevsko, Milín, Náchod, Olbramovice, Olomouc hl. nádraží, Ostrava hl. nádraží, Pardubice, Plzeň, Poříčany, Postoloprty, Praha hl. nádraží, Praha-Libeň, Praha Masarykovo nádraží, Praha-Bubny, Praha-Dejvice, Praha-Hostivař, Praha-Krč, Praha-Smíchov, Praha-Vršovice, Sečkovice, Žďár nad Sázavou. Inventární čísla: 10, 12, 16, 17, 20, 28, 31, 115, 603, 605, 631, 820, 930, 950, 951, 962, 963, 964, 980, 1002).

Tištěné prameny:

Protektorátní dráhy Čech a Moravy (propagační publikace) , Praha 1942.
Statistická ročenka státních drah za rok 1945, Praha 1947
Úřední listy Protektorátních drah Čechy a Morava. Ředitelství Praha-jih. 1939-1941
Železniční věstník Ministerstva dopravy 1939-1945

Publikace

Bartoš Josef: Odboj proti nacistickým okupantům na Olomoucku v letech 1939-1945
Bartoš Josef- Trapl Miloš: Dějiny Moravy. Díl 4. Svobodný stát a okupace, Brno 2004
Bauer Zdeněk: Úzkorozchodné železnice v průmyslu a v zemědělství, Praha 2003
Bek Jindřich: Atlas lokomotiv. Díl 1. Parní trakce, Praha 1970
Bek Jindřich: Lokomotivy z let 1918-1945, Praha 1980
Buře Sigismund: Železnice v Sudetech, Praha 2003
Cila Roman: 100 let místní dráhy Slavonice-Telč, Telč 2002
Čapek Jan a kol.: 120 let železnice na Chotěbořsku, Chotěboř 1991
Doležal Jiří: Květnové povstání 1945, Praha 1965
Garba Karel: Úzkorozchodné dráhy na Ostravsku, Praha 1974
Gebhart Jan- Kuklík Jan: Dramatické i všední dny Protektorátu, Praha 1996
Gebhart Jan- Šimověk Jan: Partyzáni v Československu, Praha 1984
Hlušičková Růžena- Kubátová Ludmila- Malá Irena: Železničáři v odboji 1939-1945, Praha 1970
Hons Josef: Dějiny dopravy na území ČSSR, Praha 1975
Hrček Jiří: 130 let trati Olomouc-Krnov-Opava, Krnov 2002
Kalousek Miloslav: Vládní vojsko 1939-1945, Praha 2002
Kárník Zdeněk: České země v éře první republiky. Díl třetí, Praha 2003
Kotrman Jiří: 160 let železnice v Brně, Brno 1999
Kotrman Jiří: 150 let železnice na jižní Moravě, Brno 1989
Krejčířík Mojmír: Po stopách našich železnic, Praha 1990
Kural Václav- Radvanovský Zdeněk: „Sudety“ pod hákovým křížem“, Ústí nad Labem 2002
Mainuš František: Totální nasazení, Brno 1970
Marek Jindřich: Háchovi Melody boys, Cheb 2003

Maršálek Pavel: Protektorát Čechy a Morava, Praha 2002

Navrátil Martin: 100 let místní dráhy Kutná Hora-Zruč, Čerčany 2006

Navrátil Martin: 100 let místní dráhy Světlá-Ledeč-Kácov, Příbram 2003

Navrátil Martin: 120 let železniční trati Nusle-Modřany, Praha 2002

Pecha Miloslav- Vodra Václav: Českobudějovicko v době nacistické okupace a osvobození, České Budějovice 2004

Pecka Jindřich: Váleční zajatci na území protektorátu, Praha 1995

Rajlich Jiří: Mustangy nad Protektorátem, Praha 1997

Sládek Oldřich: Ve znamení smrtihlava, Praha 1991

Šebek Ferdinand: 150 let trati Olomouc Pardubice-Praha, Pardubice 1995

Štěpán Miloslav: Přehledné dějiny československých železnic, Praha 1958

Tepichová Alice: Německá hospodářská politika v českých zemích 1939-1945, Praha 1998

Tomášek Dušan- Kvaček Robert: Obžalována je vláda, Praha 1999

Vaněk Miroslav: Diana. Továrna na smrt 1944-1945, Brno 2003

Vursta Pavel a kol. : 130 let pardubicko-liberecké dráhy, Praha 1989

Zich Martin: 150 let trati Lipník nad Bečvou-Bohumín, Ostrava 2000

Sborníky:

150 let železnice v Československu. Mezinárodní symposium STVS Brno 1989

Články:

Kuntová Miloslava: Pracovní nasazení českých železničářů v Německu. In: Museli pracovat pro říši, Praha 2004

Marek Václav: Týnka v dobách válečných. In: 100 let po kolejích z Čičenic do Týna nad Sázavou, Týn nad Vltavou, 1998

Schreier Pavel: Koleje ve stínu svastiky. In: Železničář, 26, 2001

Internetové zdroje

P. Korbel: Nálet na Pardubice 1944. In: <http://cdpardubice.blog.cz/0610/nalet-z-roku-1944>

Anotace

Popis práce:

Práce „Železnice za protektorátu“ se zabývá problematikou železniční dopravy u nás za okupace. Věnuje se především důležitým válečným aspektům, jako byly sabotáže na tratích, nálety, odboj na dráze, i dalším záležitostem železničního provozu v tomto období. Časově postihuje dobu od Mnichovské dohody až k poválečné obnově.

Klíčová slova:

železnice, protektorát, válka, válka, nálety, odboj

Popis práce v angličtině:

Work „Czech railways in protectorat“ describes problems of rail transport in Bohemia and Moravia during the german occupation. It mainly attends to important war aspects, which were sabotages on the ways, air raids, resistance of railmans and next problems of railways in this period. Work describes term from pact in Mnichov to reconstruction after war.

Klíčová slova v angličtině:

railways, protectorat, war, air raids, resistance

Rozsah práce:

104 s.