

Osvobozený transport

Příběh pomoci vězňům z transportu smrti ve světle historických pramenů

PAVLA PLACHÁ

Obraz jara 1945 v českých zemích bývá v poslední době vykreslován především prizmatem násilných projevů, k nimž ve společnosti docházelo v souvislosti s kulminací druhé světové války. Vedle těchto neblahých procesů si pozornost zaslouží i jevy zcela protichůdné, které na pozadí ukrutností posledních válečných měsíců vznikaly: i v této nelítostné době byly na našem území, a to zřejmě více než jinde, zaznamenány výrazné a otevřené projevy občanské statečnosti a lidské solidarity s vězni a válečnými zajatci z transportů a pochodů smrti.

Následující text sleduje příběh vlakového transportu smrti, jenž vyjel kolem poloviny dubna 1945 z Litoměřic, projížděl centrem protektorátu a byl osvobozen až 8. května u jihočeského Velešína. Je jedním z nejméně výrazných příkladů toho, že protektorátní obyvatelstvo svým aktivním a prozíravým zásahem do dějinných událostí dokázalo velmi účinně snížit utrpení převážených vězňů a zachránit stovky životů.

Výrazný prvek humanity je příčinou odborného i mediálního zájmu, jenž příběh tohoto transportu provází. Od roku 2007 je jeho historie součástí stálé expozice Památníku koncentračního tábora Flossenbürg, v současné době je v Česku a v Německu prezentována putovní výstava, v Bavorsku o něm před několika lety vznikl rozhlasový pořad, televizní reportáž a letos měl premiéru i dokumentární film.¹ Je přitom příznačné, že historie tohoto vlaku budí větší zájem v Německu, kde téma pomoci vězňům vyvolává senzaci. Transport poutá pozornost

též díky unikátní fotografické i filmové dokumentaci. Význam vizuálního zprostředkování historických událostí má zvlášť v dnešní době velkou cenu. Valná většina jiných transportů a pochodů smrti takový druh dokumentů postrádá. Přímě se tedy nabízí možnost uchopit právě tento příběh jako „jeden příklad za všechny“. Zacházení s tématem ve veřejném prostoru s sebou však přináší určitá rizika: opakují se nepřesné či zkreslující informace a ve snaze najít jakési poselství může dojít i k účelové či zkratkovité interpretaci. Napomáhá tomu i časový odstup od událostí, rozcházející se údaje ve výpovědích pamětníků, ale také pozdější historické narativy a jejich automatické a nekritické přejímání.

Tato studie si klade za cíl se s těmito úskalími vypořádat a podat pokud možno věrný a objektivní obraz transportu v kontextu dobových událostí a na základě interpretace historických pramenů. Předmětem zájmu je především fenomén pomoci vězňům ze strany zaměstnanců drah a dalších

civilistů, který provázel transport prakticky po celou jeho cestu a svého vrcholu dosáhl v Roztokách u Prahy a v pražských Bubnech.

Sestavování transportu

Počáteční historii transportu známe především díky vzpomínkám bývalých vězňů a poválečnému šetření Sboru národní bezpečnosti. Ačkoli se údaje v jednotlivostech rozcházejí, jejich srovnáním můžeme podat poměrně ucelený obraz prvních událostí.

Kolem poloviny dubna přistoupilo vedení koncentračního tábora v Litoměřicích k evakuaci vězňů před blížící se Rudou armádou. Zpráva o plánovaném přesunu se mezi vězni rozšířila a propukla panika. Dozorci násilím obnovili pořádek a stovky vězňů byly z tábora odváděny na Teplické (dnes Horní) nádraží. Stráž již při přesunu k vlaku tloukla příliš pomalé vězně pažbami pušek a podél cesty zůstali ležet první mrtví. Na nádraží byli vězni nahnáni do otevřených vagonů,

1 Česko-německá putovní výstava Vojenského historického ústavu Praha a KZ-Gedenkstätte Flossenbürg s názvem *Transport smrti Litoměřice - Velešín*, zahájení 2017; pořad Bavorského rozhlasu (BR) redaktora Thomase Muggenthalera s názvem *Die Helden von Roztoky* (Hrdinové z Roztok), premiéra v dubnu 2009; dokumentární film bavorské televize s názvem *Todeszug in die Freiheit* (Vlak smrti na cestě za svobodou), premiéra v německé televizi ARD 29. 1. 2018.

přičemž na každý dohlíželi dva dozorcí, většinou vojáci německé armády. Poslední vagon obsadili příslušníci SS ozbrojení samopaly a kulomety. Vlak poté vyjel směrem na Lovosice. Cíl transportu dodnes není znám. Někdy se objevuje informace, že směřoval do Mauthausenu, případně do Dachau. V pramenech však pro to neexistuje žádný důkaz.

Litoměřický tábor nebyl evakuován celý, židovští vězni byli po 25. dubnu předáváni do blízkého ghetta Terezín, ostatní vězni byli mezi 6. a 8. květnem propouštěni. Na místě zůstalo asi 1200 nemocných.

V Lovosicích byl vlak odstaven na několik dní na vlečku k cukrovaru. Přechodně tu na vězně dohlíželi příslušníci Waffen SS ze zpravodajské

školy (Nachrichten-Schule der Waffen SS), přesunuté na podzim 1944 z alsaských Mét (Metz) mimo jiné do Litoměřic.² Mladí frekventanti školy, budoucí spojaři, se k vězňům chovali obzvláště krutě. Mnohé z těch, které pochytili při pokusu o útěk, hromadně postříleli v noci z 27. na 28. dubna v nedaleké cihelně. Během setrvávání vlaku v Lovosicích nebyla

Dokumentace a její limity

Rekonstrukcí pochodů a transportů smrti na územích okupovaných Německem se po skončení války zabývala Ústřední pátrací kancelář (Central Tracing Bureau) při mezinárodní organizaci UNRRA. Zpracovávaly se trasy, prováděla se exhumace a identifikace mrtvých a shromažďovala se dokumentace pro stíhání odpovědných osob. Československé úřady (pátrací oddělení repatričního odboru ministerstva práce a sociální péče) mapovaly ve spolupráci se Svazem osvobozených politických vězňů cesty pochodů a transportů, k čemuž využívaly vzpomínky jejich účastníků, hlášení místních policejních stanic a zpráv železničních zaměstnanců. Tyto materiály, nacházející se v Národním archivu^a, jsou důležitými historickými prameny, z nichž lze také při zpracovávání průběhu tohoto transportu vycházet. Vznikaly sice zpětně, avšak jejich časový odstup od událostí nebyl velký, a jsou tudíž poměrně spolehlivé.

Další dokumentace uložená v ABS pochází z proveniencie Státní bezpečnosti z druhé poloviny 60. let, kdy bylo v Československu obnoveno vyšetřování nacistických zločinů spáchaných mj. na vězňích koncentračního tábora Litoměřice. Čs. komise pro vyšetřování válečných zločinů tehdy vyslechla několik bývalých vězňů, kteří vzpomínali i na sledovaný transport.^b Z konce 60. let pochází též většina záznamů vzpomínek bývalých vězňů, které jsou uloženy v písemné podobě v Památníku Terezín.^c

Velký význam pro rekonstrukci událostí mají dokumenty shromážděné v regionálních institucích či v soukromých sbírkách. Jde především o sbírku Transport smrti ve Středočeském muzeu v Rostokách u Prahy či fotografie a dokumenty z archivu města Velešín. Opomenout nelze ani vzpomínkové záznamy očitých svědků, opět hlavně z Rostok, ale též z Olbramovic či Velešína, ať už jsou staršího data, nebo byly pořízeny

teprve v nedávné době. Obrazová dokumentace, zdravotní evidence vězňů z provizorního roztockého lazaretu a vzpomínková interview jsou shromážděny také v archivu Památníku Flossenbürg. Další relevantní prameny se nacházejí například v Národním archivu (Staniční kroniky, Český svaz protifašistických bojovníků – ústřední výbor).

Zmíněné prameny jsou však až na výjimky především sekundární povahy. V rámci dokumentace zaujímají tudíž mimořádné místo ikonografické materiály, které představují prameny přímé. Fotografie, mezi nimiž vyniká kolekce Vladimíra Fymana z Rostok, zachycují jak samotný transport (zastávku v Kralupech, události v Rostokách, vězně a civilisty v Praze-Bubnech, průjezd Českými Budějovicemi, osvobození u Velešína), tak události s ním související (pohřeb obětí na Levém Hradci, péči o nemocné v Rostokách a Velešíně, poválečné exhumace, hroby a pomníky).^d K dispozici je také unikátní filmová nahrávka z Rostok od Jaroslava Krejčího st. (viz dále). Tyto obrazové dokumenty, jsou-li správně interpretovány, vypovídají o historii transportu mnoho.

Záměr historiků se k tématu pochodů smrti obrátil v polovině 60. let, když vyšla publikace Ireny Malé a Ludmily Kubátové *Pochody smrti*. Část knihy tvoří editované dokumenty, z nichž několik se týká litoměřického transportu.^e Po roce 2000 se pochodům a transportům smrti věnoval František Nedbálek. Přímo litoměřickým transportem se detailně nezabýval, publikoval však části vzpomínek, jež se k němu vztahují.^f Další zmínku o tomto transportu najdeme ve studii Miroslavy Benešové pojednávající o litoměřickém koncentračním táboře.^g Kusé zmínky se objevují i v populárně historických publikacích^h a v několika novinových článcích. Kritická studie však dosud nevznikla.

a NA, f. Okupační vězeňské spisy (OVS), k. 162 a 163.

b ABS, f. Stíhání nacistických válečných zločinců (dále jen 325), sign. 325-23-1, KT Richard – přepisy výslechů svědků, 1966, s. 81 (Jan Hanicz), s. 173–177 (Oldřich Binar), s. 190–193 (Karel Táborský), s. 194–197 (Josef Růžička) a s. 199–204 (František Heřmánek).

c Archiv Památníku Terezín, Vzpomínky č. 3962 (František Komenda), č. 4080 a 3980 (Karel Táborský), č. 3982 (František Hybásek), č. 3985 (Štěpán Švejda), č. 3991 (Jan Hanycz), č. 3993 (Jaroslav Pleskot), č. 3999 (Zdeněk Přibík), č. 4014 (Oldřich Hradil), č. 4020 (Josef de Abren), č. 4017 (Ladislav Malý), č. 4026 (Jaroslav Barák), č. 4066 (Antonín Dostál), č. 4070 (František Hruban), č. 4098 (Bohumil Vobořil), č. 4235 (Karel Sapík), č. 4246 (František Heřmánek), č. 4264 (Václav Jonáš), č. 4350 (Bořivoj Vyšata), č. 4351 (Oldřich Táborský), č. 4356 (Václav Petr), č. 4361 (Josef Víšek), č. 4377 (Jozef Dudek), č. 6489 (Jan Djaczenko) a č. 6839 (Christov Petrov Georgiev).

d PLACHÁ, Pavla: Transport smrti objektivem Vladimíra Fymana. Unikátní fotografie zachycují pomoc vězňům koncentračních táborů. *Paměť a dějiny*, 2017, roč. 11, č. 2, s. 117–120.

e MALÁ, Irena – KUBÁTOVÁ, Ludmila: *Pochody smrti*. NPL, Praha 1965, s. 141–147 a 250–256.

f NEDBÁLEK, František: Železniční transporty a pochody smrti vězňů koncentračních táborů a válečných zajatců přes české země. Zima a jaro 1945. In: KURAL, Václav (ed.): *Historie okupovaného pohraničí 1938–1945*, sv. 9. UJEP, Ústí nad Labem 2005, s. 130–131 a 134–137.

g BENEŠOVÁ, Miroslava: Koncentrační tábor Litoměřice a jeho vězňové. In: *Koncentrační tábor Litoměřice. Příspěvky z mezinárodní konference v Terezíně konané 15.–17. listopadu 1994*. Památník Terezín, Terezín 1995, s. 13–14.

h PADEVĚT, Jiří: *Krvavé finále*. Academia, Praha 2015.

transportovaným podávána žádná strava ani nápoje. Až ředitel cukrovaru údajně nařídil stříkat na vagony vodu z hadice.

Po několika dnech byly vagony spojeny s dalšími, v nichž byli na lovosické nádraží dovezeni vězni evakuovaní z táborů v Sasku, především z Buchenwaldu a jeho poboček nebo z Mittweidy, ženského pobočného tábora Flossenbürgu. Dne 28. dubna se tento dlouhý vlak, složený ze 77 převážně otevřených vagonů, rozjel směrem na Prahu.

V dubnu 1946 bylo v Lovosicích exhumováno z devíti hromadných hrobů celkem 79 ubitých nebo zastřelených vězňů. Jejich ostatky byly uloženy na Národním hřbitově před terezínskou Malou pevností.³

Do Roztok

Nedaleko za Lovosicemi vlak přešel říšskou hranici a dostal se na území Protektorátu Čechy a Morava. Jel velmi pomalu. Odhady počtu vězňů se při odjezdu z Lovosic pohybují mezi třemi a čtyřmi a půl tisíci.

Nad ránem vlak projížděl Roudnici nad Labem, kde se vězni ke svému údivu dočkali prvních projevů soucitu od civilistů, kteří jim cestou do práce házeli z mostu nad tratí do otevřených vagonů své svačiny.

Kolem osmé hodiny ráno 29. dubna zastavil transport na nádraží v Kralupech nad Vltavou. Obyvatelé města se ještě vzpomínali na ničivého březnového náletu na místní rafinerii a nádraží, jenž srovnal téměř celé město se zemí a přinesl velké ztráty na životech. Přesto už na příjezd vlaku čekala asi stovka civilistů, někteří přinesli jídlo a pití. Stráž transportu zakázala vězňům opustit vagony, ale



Nahoře: Exhumace hromadného hrobu vězňů v areálu lovosické cihelny v roce 1946. Dole: Transport během zastávky na nádraží v Kralupech nad Vltavou 29. dubna 1945.

Foto: NA; SOKa Mělník

nakonec se železničářům podařilo vyjednat s jejich velitelem, že z každého vagonu může jeden vězeň vystoupit a donést jídlo ostatním. V nepřehledné situaci se někteří vězni pokusili

uprchnout. Minimálně třináct z nich bylo zastřeleno stráží buď přímo na nádraží, nebo na protilehlé straně. Místo, kde byly tyto oběti pohřbeny, se dosud nepodařilo nalézt.⁴

2 Další část školy se nacházela v Ústí nad Labem a u Mělníka. Srov. NA, f. Německé státní ministerstvo (110), sign. 110-7-/59, Hlášení o stavu Waffen SS v Protektorátu Čechy a Morava k 6. 3. 1945.

3 O poválečných exhumacích viz ANDĚL Josef - AUTZ, Rudolf - FILIP, Ota - KNOBLOCH, Eduard: *Hromadné hroby v Čechách* (edice Svědectví a dokumenty, sv. 3). Ministerstvo informací, Praha 1947.

4 Dle sdělení Technických služeb města Kralupy neexistuje na žádném z kralupských hřbitovů záznam o jejich pohřbení. Zmínka o obětech není dle sdělení MÚ Kralupy ani v matričních knihách úmrtí. Ličení událostí, k nimž došlo na kralupském nádraží, se opírá především o svědectví vězňů z vlaku. Viz pozn. č. 3.

Odpoledne vlak pomalu pokračoval dál směrem na Prahu. Po kratších zastávkách na nádraží a u šroubárny v Libčicích, kde lidé vězňům též přinášeli jídlo a pití, dojel do Roztok u Prahy.

K událostem, které se v tomto městečku odehrály, existuje poměrně velké množství pramenů. Většinou jde o svědectví jednotlivých aktérů, pro něž je pochopitelné charakteristický silný individuální úhel pohledu. Pokusme se z této mozaiky a za pomoci historického kontextu zrekonstruovat to, k čemu zde postupně došlo.

Vlak s vězni zastavil na roztockém nádraží v neděli 29. dubna v půl deváté večer. Také místní železničáři byli o jeho příjezdu předem informováni a s největší pravděpodobností též věděli, že zde setrvá delší dobu. V pozdějších líčeních se objevovaly informace, že vlak záměrně zastavili železničáři, případně členové Revolučního národního výboru, kteří měli úmyslně poškodit trať (jinde vlakovou nápravu). První popisy však o ničem takovém nehovoří. Naopak, přednosta stanice Jan Najdr (1898–1974) do své zprávy v roce 1946 napsal: *Dne 29. dubna musel jsem dáti souhlas s rozpuštěním transportu s vězni, ač nádraží bylo skoro přeplněno.*⁵

Najdrova zpráva (mimoходом v líčení vlastních zásluh překvapivě strídá) se v tomto světle jeví jako nejdůvěryhodnější. Při popisu událostí z roztockého nádraží tedy vycházejme hlavně z ní.

První okamžiky Najdr vyličil následovně: *Jakmile vlak zastavil, vylézají z vozů zubožení lidé v trestaneckých šatech, někteří se šplhají po traverzách, jeden druhého předhání, křik, volání o chléb, střelba z pušek hlídajících SSmanů, tam padá jeden postřelený.*⁶ Po počátečním chaosu nařídila stráž zatáhnout vozy plachtami

Souvislosti

První fáze evakuace nacistických koncentračních táborů začala v dubnu 1944. Hlavní hospodářský a správní úřad SS, do jehož kompetence tehdy spadaly, rozhodl o evakuaci vězňů před postupující Rudou armádou z táborů v Pobaltí a v oblasti kolem Lublinu směrem do centra Velkoněmecké říše. Přitom bylo vyklizeno také několik táborů na západě. Druhá etapa začala v lednu 1945 vyklizením Osvětimi, Gross-Rosenu a Stutthofu. Poslední fáze spadá do dubna 1945. Při ní byly likvidovány tábory nacházející se na německém území, mimo jiné Buchenwald a Flossenbürg.

Především poslední evakuace se vyznačovalo organizačním chaosem. Statisíce vězňů byly ve spěchu, často bez jídla a dostatečného oblečení vyháněny na pěší pochody. Akce nebyla řízena centrálně. Velitelé jednotlivých táborů neměli v dubnu 1945 jasné směrnice, jak mají postupovat. Rozhodování se nezdálo přenášelo na nižší instance, a osud vězňů tak byl často v rukou táborové stráže. Transportování probíhalo na nákladních vozech, po železnici, v přímořských oblastech i na lodích.^a Mnohé pochody křížovaly oblastmi tzv. Sudet. Ačkoli se tomu špičky německé protektorátní správy bránily, projížděly či procházely některé z nich také centrem českých zemí.^b

Záchytným pro vícero pochodů a vlakových transportů se stal počátkem roku 1945 pobočný tábor hornofalckého kmenového koncentračního tábora Flossenbürg, jenž se nacházel na území Říšské župy Sudety v Litoměřicích. Existoval již od jara 1944 a byl jednou z 18 poboček Flossenbürgu na českém území. Jeho vězni byli pracovní nasazení na stavbě rozsáhlých podzemních továren a ve výrobě firm Auto Union AG (Richard I) a Osram GmbH KG (Richard II). Při práci a v táboře, který se nacházel v areálu bývalých dělostřeleckých kasáren, vládly katastrofální podmínky (podle odhadů zemřelo 4500 z celkem 18 000 vězňů, kteří táborem prošli). Evakuační transporty a pochody smrti navýšily počet vězňů v litoměřickém táboře v dubnu 1945 na téměř devět tisíc. Poměry se tím ještě zhoršily, stoupala nemocnost a úmrtnost.^c

- a BLATMAN, Daniel: Rückzug, Evakuierung und Todesmärsche 1944–1945. In: DISTEL, Barbara – BENZ, Wolfgang (eds.): *Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager*, Bd. 1. C. H. Beck Verlag, München 2007, s. 296–312.
- b NEDBÁLEK, František: *Železniční transporty a pochody smrti vězňů koncentračních táborů a válečných zajatců přes české země. Zima a jaro 1945*, s. 121–146.
- c K historii KT Litoměřice nejnověji ADAM, Alfons: *Otroci třetí říše. Pobočné koncentrační tábory na území České republiky*. GplusG, Praha 2016, s. 279–305.

a zakázala civilistům přibližovat se k vlaku. Přednostovi stanice Najdrovi, který procházel podél vlaku od vozu k vozu, se před očima otevřel obraz utrpení: *Týrání bezbranných lidí, bití obuškem, ocelovými důtkami, pažbou pušky. [...] Vstoupil jsem za brzdovou budku a vidím na podlaze pokálené mokré válečníky se nemocné ubožáky s boláky na nohou, s rozpraskanými pysky a rozkousanými jazyky po silných horečkách a mrtvolný zápach*

se víří nad tím. Pod vlivem těchto výjevů nechal Najdr okamžitě připravit místnost ve skladu pro ošetření nemocných a poslal pro železničního lékaře Ladislava Tichého. Tyto jeho kroky se neobešly bez konfliktů s dozorem transportu: *Pustil jsem se do nejbližšího starého SSmana, aby přestali střílet, že jsou zde na nádraží cestující a rodiny v bytech, ale on klidně odpovídá, že střílejí do vzduchu, aby udrželi pořádek. [...] Musím však*

5 *Sbírka Středočeského muzea v Roztokách u Prahy* (dále jen SMR), Transport smrti, k. 66, Jan Najdr: Prožití nejvýznamnějších okamžiků za doby německé okupace i za revolučního hnutí v r. 1945 ve stanici Roztoky u Prahy, 27. 3. 1946, s. 2. Dále srov. ŘEPKA, Miroslav: *Revoluce ve stanici Roztoky u Prahy. Železničář*, 1964, roč. 14, č. 5 (rubrika Z historie železnic).

6 *Sbírka SMR*, Transport smrti, k. 66, Jan Najdr: Prožití nejvýznamnějších okamžiků za doby německé okupace i za revolučního hnutí v r. 1945 ve stanici Roztoky u Prahy, 27. 3. 1946, s. 2.



Zleva: přednosta stanice v Roztokách u Prahy Jan Najdr, který měl hlavní podíl na záchraně několika stovek vězňů, roztocký sokolský činovník Arnošt Kobra a MUDr. Ladislav Tichý. Jako první ošetřoval nemocné a zraněné vězně na roztockém nádraží.

Foto: Středočeské muzeum v Roztokách u Prahy; archiv autorky

podstoupiti při se dvěma SSmany, kteří nechtějí dovolit nemocné vězně přenést z vozů do skladištní místnosti, ale já se vši rozhodností trvám na svém požadavku a přesvědčuji je o nutnosti ze zdravotně-policejních předpisů, které musejí být zvlášť na nádraží dodržovány. Ustoupili tedy.⁷

Najdrovo neohrožené jednání popsala též dobrovolná ošetřovatelka Marie Bindrová: *Najednou slyším hrozný nářek, který rval nervy. Otevřela jsem rychle dveře čekárny a proti těmto spatřila jsem, jak z vozu vystoupil asi 19letý syn francouzského lékaře, jak nám potom řekl, který chtěl jít na stranu, ale voják, Francouz v německé uniformě, nechal chlapce svléci - ač noc byla chladná - a tloukl jej pažbou pušky a mrštil jím o koleje. To nemohla jsem již snést a běžela jsem do kolejí, ale voják namířil pušku proti mně. Když přiběhl jako anděl strážný opět pan přednosta,*

ktej mne odstrčil a vojákovi cosi domlouval a tak zachránil situaci.⁸

Později, zvláště u příležitosti různých výročí, se zdůrazňovala především role Revolučního národního výboru, jenž měl ve vyjednávání s velitelem transportu sehrát zásadní úlohu. Jak vidno, podle vzpomínek přímých účastníků i podle výpovědí pamětníků z poslední doby byl však klíčovou osobností přednosta stanice.⁹ Z historického pohledu se ani nezdá pravděpodobné, že by vedení transportu vůbec připustilo vyjednávání se zástupci protinacistického odboje. Připomeňme, že vlak přijel do Roztok téměř týden před vypuknutím květnového povstání, tedy v době, kdy okupanti drželi moc ve svých rukou ještě relativně pevně. Jediného partnera pro diskusi mohli pro stráž představovat zaměstnanci železniční stanice, konkrétně její

přednosta, který byl kompetentní se k situaci vyjadřovat. Podle vzpomínky roztockého sokolského činovníka Arnošta Kobry členové Revolučního národního výboru především šířili zprávu o příjezdu transportu mezi obyvateli Roztok, vyzývali je, aby k nádraží přinášeli jídlo a celkově společně s lékaři organizovali pomocnou akci.¹⁰

Najdrovi, jenž měl přes noc jako jediný povolen přístup k vlaku, se pak dařilo vyvádět postupně jednotlivé zraněné a nemocné k ošetření do skladiště v nádražní budově. Tam už zahájil svou práci MUDr. Ladislav Tichý (1885–1947; později ošetřoval vězně na vlastní zahradě) a ošetřovatelka Marie Binderová.

Čekárnu třetí třídy dal Najdr k dispozici pro shromažďování donesených potravin. Nad ránem a během druhého dne přibývalo dobrovolných

7 Tamtéž.

8 *Sbírka SMR, Transport smrti*, k. 66, Vzpomínka Marie Binderové (Příloha č. III k Pamětní knize staničního úřadu Roztoky u Prahy), 29. 6. 1945, s. 1–2.

9 *Archiv KZ-Gedenkstätte Flossenbürg*, Interview: Hana Hejdánková, Miroslav Košťál, Jitka Jakubcová (všechna pořizena 14. 6. 2012).

10 *Sbírka SMR, Transport smrti*, k. 66, Vzpomínka Arnošta Kobry u příležitosti 25. výročí transportu, 1970 (blíže nedatováno).

ošetřovatelů, přidávali se další lékaři a pomocníci. Stále více lidí přinášelo potraviny a šaty. A to také ze Žalova, Únětic, Statenic, Horoměřic, Suchdola, Sedlce, Velkých Přílepe, Turska, Bubenče i z Kralup a z obcí na druhém břehu Vltavy. Jídlo se vězňům podávalo i podél vlaku. V nádražní budově vznikla provizorní kuchyně, kde se připravovala polévka. To už mohli vězni vystoupit z vagonů a situace se pro stráž stávala stále méně přehlednou. Uhlídat vlak dlouhý několik set metrů již bylo nad jejich síly. Navíc na nádraží fungoval jinak běžný pondělní provoz, jiné vlaky odjížděly a přijížděly.

Přednostovi se mezitím podařilo zjistit, že vedení transportu nemá přesnou dokladovou dokumentaci vězňů, čehož Roztočtí využili k organizování jejich útěků z transportu: *V mé kanceláři, v zavazadlovně, skladišti, na stavědlech i v mém bytě převlékáme vězně do sehnaných občanských šatů a pouštíme na svobodu.*

Na stanici přijel německý dopravní kontrolor, který chtěl v dané situaci nechat vlak poslat zpět, údajně do Terezína. Proti tomu však zakročili železničáři: [...] *přítomný úředník ředitelství [drah] Bedřich Hübsch sjednal se svým nadřízeným vrchním inspektorem Bízou odjezd vlaku do Buben, protože tam už byla svolána auta, samarita a potraviny pro další pomoc.* Najdr pak před kontrolorem argumentoval tím, že dispozice vlaku je již dána ministerstvem, a proto mu nemůže vyhovět a poslat vlak zpět.

Mezitím při ošetřování nemocných začali zdravotníci na nádraží oddělovat vězně, kteří již nebyli schopni dalšího transportu. Bylo třeba je někde umístit. Jako vhodné místo se jevila budova bývalého chudobince, kde bylo v jedné místnosti skladiště civilní protiletectvé ochrany (CPO,

v té době začleněné pod německý Luftschutz) a tudíž i potřebné nejnepříjemnější vybavení pro ošetření nemocných a zraněných. Budovu však měla v té době zabranou německá armáda. Velení německé posádky po dohodě budovu pro vězně uvolnilo, a dokonce jim poskytlo léky, slaminíky a deky. *(Hladce proběhlo jednání s posádkou - díky dřívě navázanému kontaktu - o uvolnění některých místností, kde měli uloženy masky a jiný materiál.)*¹¹ O spolupráci německé posádky na pomoci vězňům se dnes příliš nemluví. Tento moment však vypovídá o tom, jak mohly fungovat vztahy mezi okupovanými a okupanty na lokální úrovni.

Do provizorní nemocnice v roztockém chudobinci bylo nakonec převezeno po odjezdu vlaku asi 80 nemocných vězňů. Dobrovolníci je umyli, ostříhali, oholili, převlékli do čistého prádla a uložili na čistá lůžka. Ti, u nichž byla zjištěna infekční choroba, byli později převáženi do pražských nemocnic. Vězni, kteří byli „v domácí péči“, docházeli do chudobince na ambulantní ošetření. Zařízení pak zůstalo v provozu ještě několik dní po odjezdu transportu. Poté byli nemocní přemístěni do nemocnice, která vznikla v roztockém hotelu Sakura v Tichém údolí. Obě tato zařízení fungovala na dobrovolnické bázi.¹²

Jak již bylo zmíněno, civilisté pomáhali vězňům také k útěkům. Odhaduje se, že jen v Roztokách vlak „opustilo“ kolem tří set vězňů. Mnozí našli útočiště přímo v domácnostech místních obyvatel i v sousedních obcích, několik vězňů bylo přepraveno přívozem přes Vltavu do Klecánek, další se do konce války ukrývali v lesích kolem Roztok, kam jim lidé nosili jídlo, jiní se vydali na cestu na vlastní pěst.

Transport se dal znovu do pohybu 30. dubna po 16. hodině. Na filmových záběrech vidíme spokojené vězně, kteří mávají z vagonů vlaku, jenž odjíždí směrem na Prahu.

Události v Roztokách nezůstaly stranou pozornosti pražského Gestapa, které přijelo krátce po odjezdu vlaku věc vyšetřit. Dorazilo také před budovu chudobince, kam se nakonec neodvážili vstoupit, neboť se zalekli nebezpečí infekce. Vzhledem k rychlému vývoji válečných událostí již toto vyšetřování nemělo na roztocké obyvatele žádný dopad.

Dne 3. května (někdy se uvádí i datum 4. května), tedy ještě před propuknutím květnového povstání, proběhlo na hřbitově na Levém Hradci rozloučení s jedenácti oběťmi (osm těl bylo vyneseno z vlaku, dva vězni zemřeli v nemocnici, jedenáctý byl pohřben dodatečně poté, co zahynul nešťastnou náhodou při manipulaci se zbraní při přípravě na boj v povstání), jehož se kromě mnoha roztockých obyvatel zúčastnilo i několik vězňů osvobozených v Roztokách z transportu. Ačkoli organizátoři na pohřeb obyvatelstvo nezvali, zpráva se neutajila a na hřbitov se dostavilo velké množství lidí. Později se o rozloučení psalo jako o „národní protiněmecké demonstraci“. Fotografie, filmové záběry i smuteční řeč pronesená předválečným starostou roztockého Sokola Arnoštem Kobrem však vypovídají o ryze pietním charakteru akce.¹³

V hlavním městě

Z Roztok vlak zamířil do hlavního města. Na zastávce Holešovice-Bubny (dnes nádraží Praha-Bubny, nikoli Praha-Holešovice, jak bývá někdy chybně uváděno) se lidé čekající na jeho příjezd začali srocovat už

11 Tamtéž, Jan Najdr: Prožití nejvýznamnějších okamžiků za doby německé okupace i za revolučního hnutí v r. 1945 ve stanici Roztoky u Prahy, 27. 3. 1946, s. 2; Vzpomínka Zdeňky Preiningerové u příležitosti 25. výročí transportu, 1970 (bližší nedatováno); tamtéž, MUDr. Rudolf Poleník: K relaci „Vlak smrti“ - předneseno 16. 2. 1970, s. 1.

12 Tamtéž, Zpráva Dr. Poledníka, 14. 5. 1945.

13 Archiv autorů (dále jen AA), Vzpomínka Arnošta Kobra (nedatováno), s. 15-16.

kolem 13. hodiny. O situaci se zajímalo Gestapo, které telefonovalo na příslušnou policejní stanici a požadovalo, aby strážníci zamezili lidem vstupovat do prostoru nádraží. Vlak měl podle rozkazu vlakové správy i Gestapa stanici pouze projet. Dopravní náměstek přednosty stanice Odon Dvořák však záměrně prohlásil, že stroj není schopen další jízdy a je nutná jeho výměna. Přitom strhl brzdu, čímž odjezd vlaku oddálil. Vlak nakonec ve stanici zůstal stát čtyři hodiny (od 16 do 20 hod.). Lidé házeli vězňům potraviny, někteří začali z vlaku utíkat. Stráž proti tomu již nezasahovala. Lékaři ze sanitní pohotovosti (samaritský oddíl Protiletectké ochrany: dr. Vejvoda, dr. Ptáček, dr. Komrs), sestry z Charity a řádové sestry začali s vynášením zraněných a nemocných. Poskytovali jim první pomoc a za asistence okresního lékaře MUDr. Josefa Matějky, jenž objednal pro nemocné záchranou a dezinfekční stanici, řídili jejich

odvoz autobusy elektrických drah a vozy pouliční dráhy do pražských nemocnic, hlavně na Bulovku, do vinohradské nemocnice, do Johannea v Salmovské ulici¹⁴, do nemocnice na Malé Straně, někteří byli umístěni v Masarykově škole v Praze VII a zřejmě i v sokolovně v Bubenci. Není bez zajímavosti, že dr. Matějka požadoval uzavření nádraží, neboť útěky vězňů považoval za zdravotní riziko: *Bylo to velké nebezpečí pro Prahu, když se tolik zavřivených osob, nemocných skvrnivkou a podezřelých z břišního tyfu rozběhlo po městě, bez karantény.*¹⁵ Z transportu se jich takto podle odhadů podařilo dostat mezi 700 a 900 (jiný odhad hovoří o tisícovce; lékaři zde údajně ponechávali přednostně Čechy a Jihoslovany). Přimo na nádraží nezemřel žádný vězeň, řada z nich však zřejmě po převozu do nemocnic.

Vlak se rozjel až po přímém zásahu Sicherheitsdienstu, jehož příslušníci přijeli na nádraží kolem 19. hodiny. Nenásilně pak dosáhli odjezdu vla-

ku kolem 20. hodiny.¹⁶ Situaci na nádraží Holešovice-Bubny můžeme rekonstruovat hlavně z výslechového protokolu náměstka Odon Dvořáka, hlášení štábního strážmistra Vojtěcha Šimečka, zprávy MUDr. Josefa Matějky, výpovědi několika vězňů a minimálně ze dvou fotografií.

Podle vzpomínek se někteří vězni osvobození v Roztokách či v Praze později aktivně zapojili do bojů během pražského povstání.¹⁷ Motiv vězeňkyně z transportu smrti bojující v pražských ulicích se objevil i v krásné literatuře, když jej do své slavné knihy *Němá barikáda* přejal spisovatel Jan Drda. Na jeho holešovické barikádě sice s Pražany původně bojoval anonymní Holanďan, po roce 1948 jej však v knize nahradila politicky vhodnější polská dívka z transportu smrti. Polka Halina se dostala i do filmového zpracování *Němé barikády* režiséra Otakara Vávry z roku 1949. Drda s Vávrou se inspirovali reálnými příběhy a motiv



Zastávka transportu na nádraží Holešovice-Bubny, 30. dubna 1945

Foto: NA

14 Johanneum - původně domov pro učně z chudých katolických rodin založený roku 1888. Za protektorátu byla budova zabráná pro městskou nemocnici na Bulovce. Viz ŠUSTEK, Vojtěch: *Josef Pfitzner a protektorátní Praha v letech 1939-1945. Sv. 2, Měsíční situační zprávy Josefa Pfitznera*. Scriptorium, Praha 2001, s. 180.

15 NA, f. OVS, k. 162, Zpráva o transportu smrti MUDr. Josefa Matějky, 20. 5. 1946.

16 MALÁ, Irena - KUBÁTOVÁ, Ludmila: *Pochody smrti*, s. 254-256.

17 AA, Interview německého novináře Thomase Muggenthalera s Jekatěrinou Dawidenkovou, nedatováno.

vězeňkyně, jež byla v Praze osvobozena z transportu smrti těsně před povstáním, mohla mít tudíž reálnou předlohu.¹⁸

Vraťme se ale zpět k transportu. V Praze jeho cesta zdaleka nekončila. Vlak dále projel s největší pravděpodobností přes hlavní nádraží a zastavil ve stanici Praha-Vršovice. Podle vzpomínek vězňů chodili kolem vlaku železniční zaměstnanci a rozdávali jim letáky se zprávou, aby vydrželi, že jsou „sledováni“. Vězni od nich dostávali také potraviny. Bylo zde vyloženo celkem sedm mrtvých těl: dvě mrtvolky byly později dopraveny do německého Ústavu soudního lékařství v Praze II, dalších pět, jejichž totožnost ani národnost nebyly zjištěny, bylo zakopáno ve svahu u železniční vlečky směrem k transformační stanici v Michli. Místo bylo označeno jednoduchým dřevěným křížem. Při oslavách prvního výročí osvobození jej místní obyvatelé ozdobili květinami.¹⁹ Na vršovickém nádraží byly připojeny další vagony s vězni, kteří byli evakuováni z poboček Flossenbürgu na Benešovsku. Ty fungovaly v areálu vojenského výcvikového prostoru jednotek SS Böhmen (SS-Truppenübungsplatz Böhmen) v Hradištku (od listopadu 1943) a ve Vrchotových Janovicích (od června 1944) do konce dubna 1945. Poté byli jejich vězni převezeni nákladními auty na nádraží v Měchenicích a odtud transportováni do Prahy.

Masakr na Benešovsku

Nad ránem 1. května vlak zastavil na nádraží v Olbramovicích. Obec se nacházela na hranici s již zmíněným vojenským výcvikovým



Pohřeb obětí z transportu na Levém Hradci 3. dubna 1945

Foto: Vladimír Fyman

prostorem SS. Několik vězňů české národnosti zde bylo z vlaku propuštěno.²⁰ Místní stráž SS, přítomná na nádraží, zastřelila tři vězně, kteří hledali kolem vlaku něco k snědku. Kvůli poškozené trati byl vlak poté odsunut na vedlejší trať směrem na Sedlčany. Stráž nechala vězně, aby si v blízkých Křešicích sehnali jídlo a umyli se v rybníce na návsi. Obcí v tu dobu zřejmě náhodou projížděl vůz s velitelem SS z Votic, SS-Hauptsturmführerem Friedrichem Graunem. Ten, jakmile se od stráže dozvěděl, že jde o vězně z koncentračních táborů, odjel pro posilu a se svými vojáky pak zahájil střelbu do volně se pohybuujících vězňů. Masakr si vyžádal 27 obětí.

Okresní lékař MUDr. Šturm z Votic mezitím zařídil povolení zásobovat transport potravinami a šatstvem,

avšak tato pomocná akce byla po třech dnech údajně na Graunův rozkaz zastavena a transport se vrátil na nádraží do Olbramovic. To, zda bude vlak pokračovat v cestě, se stalo předmětem konfliktu mezi Graunem a velitelem SS z Vrchotových Janovic Sinnem²¹, který chtěl vlak poslat dál. Odjezd z Olbramovic a tím i utrpení vězňů se tím prodloužilo o další dva dny. Ještě předtím, 6. května, Graun nařídil znovu střelbu do vězňů ve vagonech. Den nato vlak Olbramovice opustil. Celkem si tato zastávka vyžádala asi 80 obětí na životech.

Osvobození u Velešína

V noci 7. května ve 23:02 hod. projel transport nádražím v Plané nad Lužnicí.²² Druhý den projížděl Českými

18 Srov. pořad Českého rozhlasu *Němá barikáda v Holešovicích – film versus skutečnost*, vysílaný 5. 5. 2015 v 18.30 hod. – viz http://www.rozhlas.cz/dvojka/radiozpravy/_zprava/nema-barikada-v-holesovicich-film-vs-skutecnost-1486530 (citováno k 31. 1. 2018).

19 NA, f. OVS, Pochody smrti, Hlášení SNB Praha-Vršovice, 27. 5. 1946, s. 2-3.

20 Tyto vězně měl propustit příslušník SS Friedrich Christel. Vězni se pak hlásili na Gestapu v Benešově, kde dostali potvrzení o propuštění, a vydali se na cestu do svých domovů. ABS, f. Stíhání nacistických válečných zločinců (dále jen 325), sign. 325-16-4, Správa vyšetřování Stb – rozhovor s Aloisem Bušem, 29. 12. 1969.

21 Při poválečném vyšetřování masakru nebyl Franz Sinn identifikován. V archivních pramenech (seznamech SS z benešovského cvičiště) se nachází jistý SS-Sturmbannführer Erich Sinn (nar. 5. 1. 1915 v Bad Godesbergu). Jde s největší pravděpodobností o tutéž osobu. Za tuto informaci děkuji Janu Vajskebrovi.

Budějovicemi. V té době bylo tamní nádraží stejně jako mnohá další již v rukou českých povstalců, kteří na výzvu protektorátního ministra dopravy a techniky Jindřicha Kamenického od vypuknutí povstání vyvěšovali české vlajky a úřadovali v českém jazyce. Z Budějovic poslali do dalších stanic depeši vyzývající železničáře k zadržování vlaků směřujících do Německa.

Když se zaměstnanci železniční stanice Velešín dozvěděli, že k nim míří vlak s vězni a ozbrojenou stráží, kontaktovali jednotky vojáků druhé divize Ruské osvobozené armády (takzvaných vlasovců), kteří toho času pobývali u nedalekých Netřebic. Dohodli se s nimi, že jim pomohou vlak zastavit a zajistí hladký průběh osvobození vězňů. K tomu pak skutečně došlo, železničáři za přítomnosti vlasovců zastavili vlak odpojením postrkové lokomotivy v kopci k zastávce Výheň. V pramenech se objevuje i poněkud odlišná verze průběhu osvobození vlaku, podle níž železničáři spolupracovali s předsunutou hlídkou jednotek americké armády.²³ Nelze vyloučit, že zastavení vlaku přihlíželi jak vlasovci, tak Američané.

Strážníci SNB, kteří v roce 1946 vyslechli tehdejšího německého přednostu stanice Velešín Jana Jandu, zaznamenali jeho plastické líčení posledních chvil před osvobozením vlaku: [...] když vlak neměl volno pro vjezd do nádraží, přišel k němu (Jandovi – pozn. autorky) velitel SS transportu do kanceláře, hodnost a jméno mu neznámé, který dvěma revolvery v ruce vyzýval přednostu stanice, aby vlak pustil dále, by mohli pokračovat v jízdě. Janda tohoto velitele transportu odmítl s tím, že na základě zákazu americké hlídky nesmí pouštět žádný



Růžena Růžičková z Velešína. Při ošetřování vězňů se nakazila tyfem a zemřela.

Foto: Kronika městyse Velešín

vlak v žádném směru. Tu si SSman sedl v kanceláři na oتمان a chvíli přemýšlel. Když po nějakém okamžiku hlásil hradlář do kanceláře telefonicky, že vězňové jsou z vlaku osvobozováni, vyskočil SSman z oتمانu a křičel, to není možné, a odebral se k vlaku, který stál před nádražím u návěští. Později Janda viděl, jak tento velitel vlaku odcházel z nádraží s batohem na zádech směrem po okresní silnici k Čes. Krumlovu.²⁴

Osvobození se odehrálo zřejmě bez větších incidentů, pouze v jedné poválečné zprávě se objevuje informace o ušlapání dozorce vězni ve vsi Rozpoutí.²⁵ Zbylé strážní se podařilo uprchnout. Do okolí se rozutekla také část vězňů. Kolem 2000 jich bylo ná-

kladními vozy nebo selskými potahy převezeno nebo došli pěšky do Velešína, o některé se postaraly okolní obce. Fotografie z Velešína zachycují unavené a vyčerpané vězně odpočívající na fotbalovém hřišti, ve frontě na jídlo, při ošetřování místními dobrovolníky. Na snímcích můžeme vidět též vězeňské kápy, kteří museli jako trest za své nesolidární chování kopat hrob pro zemřelé, případně byli ostatními trestáni bitím.²⁶

Majitel velešínské továrny na letecké součástky Antonín Železný poskytl část areálu podniku na provizorní nemocnici, kde o nemocné a vyčerpané vězně po dobu osmi dnů pečovali čtyři lékaři a sbor dobrovolných ošetřovatelek. V závodní jídelně se připravovala strava. Vězni byli postupně převáženi do tábora u Českých Budějovic, kde pokračovala jejich repatriace. Jedenáct mrtvých (devět vynesných z vlaku, dva zemřeli ve Velešíně) bylo 9. května pohřbeno do společného hrobu na velešínském hřbitově. Pomocná akce ve Velešíně si vyžádala život dobrovolné ošetřovatelky Růženy Růžičkové, vdovy po řediteli školy, jenž zahynul za války v koncentračním táboře, která se od nemocných vězňů nakazila skvrnitým tyfem.²⁷

Stráž

Položme si otázku: Kdo na transport dohlížel, jaká byla role strážce a proč od jistého okamžiku pomoc vězňům tolerovala?

Vlak doprovázeli příslušníci zbraní SS, bývalí vojáci Wehrmachtu, přidělovaní koncem války jako dozorcí personál do koncentračních táborů, a ozbrojení vězeňští káповé. Přesné pokyny, které velitel a dozorcí vlaku

22 NA, f. OVS, Pochody smrti, k. 39, Hlášení SNB Planá nad Lužnicí, 7. 5. 1946, s. 2-3.

23 Tamtéž, Hlášení velitelství stanice SNB Netřebice, 20. 5. 1946, s. 3-4.

24 Tamtéž.

25 Archiv města Velešín, Květnové dny ve Velešíně a příchod spojeneckých armád, s. 3 (nedatováno) a Vojtěch Sekyra: Vzpomínka na dobu okupace, s. 17 (nedatováno).

26 Fotografie z Velešína viz www.velesin.cz/fotogalerie-historie/1945-transport-smrti/ (citováno k 31. 1. 2018).

27 Kronika města Velešín, s. 320.

obdrželi, neznáme. Ještě v Litoměřicích a Lovosicích byl dohled přísný a jakýkoli pokus opustit vagon strážní trestali zastřelením. Jako zvlášť kruté popisovali vězni mladé frekventanty zpravodajské školy SS z Litoměřic, kteří vlak hlídali přechodně v Lovosicích. Stráž střílela prokazatelně ještě v protektorátu, a to na kralupském nádraží (odhadem 13 mrtvých) a v Roztokách (zastřelen minimálně jeden vězeň). Zřejmě pod dojmem událostí z Roztok stráž ve své horlivosti polevila a od Prahy již nejsou zaznamenána svědectví o její brutalitě vůči transportovaným vězňům. Vězni a civilisté od této chvíle stráž popisují jako umírněnou a demoralizovanou.

Část dozoru opustila vlak již v Praze, ostatní se rozutekli u Velešína. Jméno velitele transportu se nachází pouze v jedné zprávě, a sice v hlášení příslušníků Okresního velitelství SNB v Praze-Vršovnicích z roku 1946. Policisté tehdy zjistili ze staniční kroniky a z výpovědi dvou drážních zaměstnanců, že transportu velel jistý „Hauptscharführer Christel“. Jde zřejmě o SS-Hauptscharführera Friedricha Christela, původem z Rumunska (Korlata), narozeného 8. 12. 1914.²⁸ Muž tohoto jména a hodnosti je uváděn jako velitel pobočného koncentračního tábora ve Vrchotových Janovicích.²⁹

Je proto velmi pravděpodobné, že dohlížel na transport vězňů z pobočných koncentračních táborů na Benešovsku. Ti, jak víme, byli k litoměřickému transportu připojeni právě ve Vršovnicích (tito vězni se pak s litoměřickým transportem vydali na jih, a vrátili se tak znovu na Benešovsko). Zmínka o Christelově přítomnosti v Olbramovicích po zastavení vlaku se objevuje i ve vzpomínce jednoho z vězňů. Christel by mohl



Průjezd transportu Českými Budějovicemi 8. května 1945. Dole: „První jídlo na svobodě“ – vězni dostali po osvobození vlaku polévku a odpočívají na fotbalovém hřišti ve Velešíně.

Foto: NA; Archiv KZ-Gedenkstätte Flossenbürg

být také oním mužem, kterého popsal přednosta stanice z Velešína (viz výše). S jistotou to však tvrdit nelze. V souvislosti s velením transportu Christel stíhán nikdy nebyl. V roce

1948 byl za své dřívější působení ve funkci dozorce v Osvětimi odsouzen v Krakově k třem a půl letům vězení.³⁰ Žádný další člen stráže vlaku nebyl nikdy zjištěn.

²⁸ Bundesarchiv Berlin (dále jen BAArch), f. Einwanderzentralstelle – R, sign. A 0087, Friedrich Christel, 8. 2. 1914. Za postoupení materiálů z Bundesarchivu děkuji Janu Zumrovi.

²⁹ ADAM, Alfons: *Otroci třetí říše. Pobočné koncentrační tábory na území České republiky*, s. 179.

³⁰ Sentencia wyroku, Sąd Okręgowy w Krakowie, 23. 3. 1948 – viz http://pamiec.pl/ftp/baza-ss-oswiecim/wyroki/SOKr_VII_K_945_47_23_03_1948.pdf (citováno k 31. 1. 2018).



Zleva: SS-Hauptscharführer Friedrich Christel, který pravděpodobně transport doprovázel. SS-Hauptsturmführer Friedrich Graun a jeho manželka Margaretha, 40. léta.
Foto: <http://pamiec.pl/pa/form/r30739250706;CHRISTEL.html>, BArch, sign. R/9361/III 58210

Naproti tomu byl identifikován místní velitel SS z Votic Hauptsturmführer Friedrich Graun. Narodil se 10. 3. 1916 ve Walsrode v Dolním Sasku. Po pěti letech se rodina přestěhovala do Hildesheimu, kde Graun vychodil obecnou školu a absolvoval šest tříd reálného gymnázia. Školu nedokončil a vyučil se v Hannoveru číšníkem. Toto povolání vykonával dva roky, načež vstoupil jako dobrovolník do Říšské pracovní služby (RAD). Po roce podal přihlášku do SS, jejímž příslušníkem se stal v roce 1936. Absolvoval důstojnickou školu SS v Braunschweigu, pěchotní školu SS v Döberitzu a důstojnickou školu SS v Bad Tölzu. Nadřazenými byl hodnocen jako „čistá otevřená povaha“, „vzorný příslušník SS“, „spolehlivý,

pilný, cílevědomý“ a „zralá osobnost“. Přečasně byl nasazen v Holandsku (1940–1941) a poté se zúčastnil východního tažení, kde byl začátkem roku 1941 raněn. Údajně mu byla v důsledku úrazu amputována noha. V téže roce se oženil s Margarethou Silatschek, původem ze Štýrského Hradce a měl s ní dceru (nar. 1943). Na cvičišťe na Benešovsku byl přeložen v roce 1944.³¹ Podle svědectví tam s ním pobývala také jeho žena, která se masakrů vězňů z transportu osobně zúčastnila.

Friedrich Graun z Votic na konci války uprchl a dostal se v Rakousku do zajetí, odkud byl po nějakém čase propuštěn. V roce 1970, když bylo v Československu obnoveno vyšetřování vražd vězňů z transportu v Kře-

šicích a Olbramovicích, byli Graun s manželkou a jeho tehdejší zástupce SS-Obersturmführer Bruno Galke (1905–1975)³² stíháni pro trestný čin vraždy. Následujícího roku Státní bezpečnost postoupila výsledky šetření Spolkové republice Německo, kde všichni tři v té době žili. Oni však účast na vraždách vězňů popřeli. Spáchání zločinu sice bylo prokázáno, ale pro obvinění konkrétních osob chyběly důkazy. Státní zástupce v Braunschweigu proto jejich stíhání v roce 1976 zastavil.³³ Vyšetřování československé Státní bezpečnosti obsahovalo málo záchytných bodů a řadu nepřesností, které se týkaly i osobních dat vyšetřovaných. Pochybovat lze i o ušlechtilých motivech československé strany. Jak je zcela

31 BArch, f. SS-Offiziersakten (SSO), sign. 29A, Friedrich Graun, nar. 10. 3. 1916.

32 Bruno Galke, nar. 24. 1. 1905 v Koblenzi. Absolvoval reálné gymnázium a čtyři semestry ekonomie na univerzitě v Kölnu. Člen NSDAP od roku 1932. V roce 1933 vstoupil do Allgemeine SS, člen Waffen SS od roku 1941. Byl ženatý, měl pět dětí. Zúčastnil se východního tažení v rámci SS tankové divize Wiking. Na benešovském cvičišti pobýval přechodně již v roce 1943 v SS škole pancéřových granátníků v Prosečnici. Znovu se vrátil v říjnu 1944 do SS školy stíhačů tanků (útočných děl) ve Vrchotových Janovicích. Tamtéž, sign. 2A, Bruno Galke, nar. 24. 1. 1905.

33 Okolnostmi vyšetřování zločinu se v nedávné době podrobněji zabýval Ondřej Kulhavý. Srov. KULHAVÝ, Ondřej: *Potrestání válečných zločinců a kolaborantů po 2. světové válce s ohledem na situaci na Benešovsku* (rigorózní práce). Právnická fakulta Univerzity Karlovy, Praha 2008, s. 67–71.

otevřeně formulováno v dokumentech StB, hodlala komunistická propaganda obnoveným vyšetřováním podpořit dobovou doktrínu o „západoněmeckých revanšistech“ odmítajících soudit nacistické zločiny.³⁴

Solidarita

Podávání pomocné ruky vězňům provázelo transport prakticky celou cestu protektorátem. K prvnímu projevu soucitu došlo podle vzpomínek ještě na říšské půdě v Lovosicích, kde německý ředitel cukrovaru, v jehož blízkosti vlak delší dobu stál, nařídil svému zaměstnanci, aby vězňům poskytl vodu (stříkal ji do vagonů hadicí). Po překročení protektorátní hranice byly projevy sympatií stále intenzivnější. V Roudnici nad Labem házeli kolemjdoucí z mostu nad tratí do otevřených vagonů jídlo. Lidé podávali vězňům jídlo i při průjezdu Nelahozevsí. V Kralupech navíc již pozorujeme snahu železničářů vyjednávat se stráží.

K vrcholnému projevu humanity došlo v Roztokách. V tomto malém městě sehrály bezpochyby zásadní pozitivní roli místní autority. Společně s přednostou stanice aktivně jednali i místní lékaři a zdravotníci (již před příjezdem transportu se tam organizovaly dobrovolné zdravotní kurzy jako příprava na „očekávané události“), sokolští činovníci, četníci, hasiči, sedláci a další. Jednání civilistů bylo na jednu stranu spontánní, přitom však uvážlivé a taktické a vycházelo z daných podmínek. Pomocná akce se vyvíjela postupně hodinu po hodině. Prvního večera a v noci byla záležitostí jen několika drážních zaměstnanců, lékařů a ošetřovatelů, teprve druhý den se postupně proměnila v hromadný akt milosrdenství.

Počet pomáhajících nelze již přesněji odhadnout. Někteří lidé jen přihlíželi. Zdá se však, že zde fungoval jakýsi dominový efekt, řetězová reakce lidské vzájemnosti.

Jak vyplývá z vyprávění pamětníků, do pomoci v Roztokách se zapojili často mladí lidé i děti. Tehdy patnácti- až šestnáctileté dívky Hana Hejdánková, Jitka Jakubcová či Václava Stárková ošetřovaly nemocné vězně (většinou starší muže) v provizorním lazaretu (rodiče mezitím pomáhali na nádraží).³⁵ Miroslav Košťál, dvanáctiletý syn roztockého četníka, přitáhl tajně pytel vařených brambor ke dvěma vagonům s vězeňkyněmi (jeho otec v četnické uniformě mezitím tajně odváděl vězně z nástupiště do nádražní budovy, kde se mohli převléknout do civilních šatů). Mirko Janeček, student pardubického gymnázia nasazený do Roztok se svými spolužáky na práci k Technische Nothilfe, roznášel se spolužáky do vagonů mléko a vytahoval z vlaku mrtvé. Dospívající chlapci Leopold Hejl a Václav Dědič přinesli vězňům polévku, kterou připravily jejich matky.

Vladimír Fyman, dvaadvacetiletý fotograf z Roztok, vše tajně dokumentoval svým fotoaparátem. Aktivním pomocníkům přitom jednak hrozil postih ze strany německých bezpečnostních složek a jednak tu bylo i riziko zdravotní (dva mladí dobrovolníci se při ošetřování vězňů v lazaretu nakazili tyfem a jedna dívka svrabem).³⁶

Události kolem transportu na nádraží Holešovice-Bubny byly do určité míry obdobou toho, k čemu došlo v Roztokách. V Bubnech však šlo především o organizovanou akci železničářů a zdravotníků. Civilisté napomáhali k útekům spíš individuál-

ně, záchranná akce neměla tak silný komunitní ráz jako v případě Roztok.

U Olbramovic a Křešic byla jiná situace. Krveprolití proběhlo v režii SS z přilehlého cvičiště. Vyšší koncentrace příslušníků SS v této oblasti byla též příčinou velmi omezeného manévrovacího prostoru civilistů. Přesto i v tomto případě pozorujeme snahu místních lidí pomoci, ať už šlo o obyvatele Křešic, kteří ukrývali vězně před řaděním Graunovy skupiny, nebo o organizovanou pomoc pod vedením okresního lékaře z nedalekých Votic.³⁷

K osvobození vlaku u Velešína sice došlo až v den německé kapitulace, civilistům však nelze ani tak upřít zásluhu na pomoci transportovaným vězňům. Kromě toho, že vlak zastavili, prakticky okamžitě se o vězně postarali, čímž zabránili humanitární katastrofě, která by v případě ponechání transportu svému osudu mohla nastat.

Na místě je otázka, proč se fenomén pomoci civilistů vězňům v transportech a na pochodech smrti objevoval ve zvýšené míře právě na protektorátním území. Přispěla k tomu jistě celá řada nejrůznějších faktorů. Svou roli zřejmě sehrála atmosféra všeobecného vědomí blízkého konce válečného konfliktu. Již od jara 1944 se v jednotlivých obcích protektorátu aktivizovala domácí rezistence, která se v reakci na výzvy rozhlasového vysílání BBC připravovala na převzetí moci.³⁸ Česká společnost se postupně probouzela ze své strnulosti a stávala se vnímavější k veřejnému dění. Atmosféra všeobecného vyčkávání budoucích událostí v podobě vytouženého osvobození a dychtivost „konečně něco udělat“, to jsou faktory, které mohly přispět k odvážnému vystoupení civilistů.

34 NA, f. Komise pro stíhání válečných zločinů (bývalý fond Studijního ústavu MV č. 316), sign. 316-200-5, Zpráva o bývalé podzemní továrně Richardwerke v Litoměřicích (nedatováno), 9 stran.

35 Archiv KZ-Gedenkstätte Flossenbürg, Interview: Hana Hejdánková, 14. 7. 2012, čas 00:17:50.

36 Tamtéž, čas 00:21:16.

37 ABS, f. 325, sign. 325-16-3, Cvičiště SS-Truppenübungspatz Böhmen-Benešov - zpráva, 1. 4. 1970.

38 KOUTEK, Ondřej: Zahraniční odboj na vlnách BBC. Československé vysílání z Londýna 1939-1945. *Paměť a dějiny*, 2014, roč. 8, č. 1, s. 43.

Nasvědčuje tomu skutečnost, že obdobně reagovalo na pochody smrti i polské obyvatelstvo. Naproti tomu na územích s německým obyvatelstvem k projevům solidarity s vězni docházelo, alespoň podle dochovaných svědectví, spíše výjimečně a jednotlivě. Německá společnost prožívala konec války v atmosféře všeobecného rozkladu a strachu z budoucnosti. Na některých místech se civilisté dokonce podíleli na masakru transportovaných vězňů.³⁹

Dalším faktorem, který mohl ovlivnit postoje české veřejnosti, byla poněkud mlhavá představa o tom, kdo jsou to vězni koncentračního tábora. Češi v nich spatřovali primárně ideové odpůrce nacistického režimu nebo oběti jeho národní či rasové perzekuce. Tímto prizmatem pak bylo nahlíženo i na další osazenstvo táborů. To, že existují i jiné vězeňské kategorie (např. tzv. asociálové nebo kriminální vězni), nebylo obecně známo: *Co je koncentrační tábor, to nikdo nevěděl. Vědělo se, že je někdo zavřený, že někde je, ale že je to tak, jak to vypadalo, to jsme vůbec nevěděli.*⁴⁰ Přístup k vězňům byl proto u českých civilistů méně zatížený předsudky, nežli tomu bylo v Německu. Tam byli navíc vězni koncentračních táborů součástí každodenní reality: na německém území existovaly kromě několika kmenových táborů stovky jejich poboček, vězni pracovali ve stejných továrnách jako civilní dělníci, byli nasazováni na odklizení trosk po bombardování atp. V protektorátu se po celou dobu války až na výjimky „klasické“ koncentrační tábory ani jejich pobočky nenacházely, takže lidé zde byli přímo konfrontováni s živým obrazem člověka, který prošel takovým zařízením, až v posledních měsících války právě při průjezdu železničních transportů či průchodu pěších kolon. V této fázi byli navíc vězni po železnici převáženi často v otevřených vagoncích na



Pomník obětem transportu smrti na Levém Hradci z roku 1947, jehož autorkou je akademická sochařka Hedvika Zaorálková

Foto: archiv autorky

uhlí, maximálně zakrytých pouze provizorní plachtou. Přihlížející tak měli jejich utrpení více na očích.

V české historiografii se fenoménem pomoci vězňům zabýval pouze František Nedbálek, který zaznamenal více než 50 vzpomínek

o solidaritě civilistů v protektorátu a šest o solidaritě v tzv. Sudetech.⁴¹ Srovnání chování obyvatelstva vůči vězňům na pochodech a transportech smrti v různých částech okupované Evropy by si jistě zasloužilo hlubší analýzu.

39 BLATMAN, Daniel: *Rückzug, Evakuierung und Todesmärsche 1944-1945*, s. 306-308.

40 *Archiv KZ-Gedenkstätte Flossenbürg*, Interview: Hana Hejdánková, 14. 7. 2012, čas 00:05:26.

41 Srov. NEDBÁLEK, František: *Železniční transporty a pochody smrti vězňů koncentračních táborů a válečných zajatců přes české země. Zima a jaro 1945*, s. 121-146.

Vzpomínání a interpretace

Transport se dodnes připomíná v Roztokách, Olbramovicích a ve Velešíně. Společné hroby s ostatky vězňů se nalézají na hřbitovech na Levém Hradci v Roztokách, v Olbramovicích a ve Velešíně. Mrtví z Lovosic a Litoměřic byli po exhumaci v roce 1946 pohřbeni na Národním hřbitově v Terezíně. Jména převážné většiny obětí nejsou dodnes známa. Na transport upomínají také pamětní desky na nádražích v Roztokách a Olbramovicích a na kamenné kapliče v Křešicích.

Události z Roztok se staly v poválečné době předmětem instrumentalizace. Stejně jako řada dalších témat byly interpretovány v souladu s oficiálním výkladem dějin. Ve vzpomínkové brožuře, která vznikla u příležitosti druhého výročí transportu v Roztokách, jsou líčeny v duchu dobové rétoriky jako *otevřená a spontánní přiznání českého obyvatelstva k národnímu odboji a k revoluci proti germánským utlačovatelům*.^a Objevuje se v ní i údaj o přesném počtu vězňů, kteří měli do Roztok přijet: 3854. Toto číslo měl sdělit jeden z vězňů, MUDr. Ferdinand Škaloud. Vzhledem k výše popsanému (způsob sestavování transportu, chaos, útky, úmrtí, Najdrovo vyjádření o chybějící evidenci vězňů) však nelze tuto informaci považovat za věrohodnou. Je také nepravděpodobné či spíše nemožné, že by vězni těmito údaji disponovali.

V témže roce (1947) byl z iniciativy Svazu osvobozených politických vězňů a za účasti Alice Masarykové odhalen památník transportu v podobě vysokého sloupu s trnovou korunou nad hrobem vězňů na hřbitově na Levém Hradci.

Do žulového pomníku byly vytesány symboly zemí, z nichž měli zemřelí vězni pocházet: v pořadí shora Československo, Sovětský svaz, Polsko, Jugoslávie a Francie. Dobová interpretace nedovolila připomenout národnost dvou z deseti pohřbených, kteří byli Němci (jedenáctý, národnost Polák, byl pohřben dodatečně). U tří zemřelých nebyla národnost zjištěna, sovětská oběť byla ve skutečnosti zřejmě ukrajinské národnosti (v dochovaném dobovém seznamu pohřbených označena jako Rus-Ukrajinec).

„Národní“ narativ vystřídal po roce 1948 narativ „komunistický“. Za hlavní organizátorku pomoci vězňům v Roztokách byla nyní označována ilegální KSČ. Citujeme tento pokroucený výklad včetně několika chybných faktografických údajů z jedné výroční vzpomínkové brožury: *Vedení ilegální organizace KSČ v Roztokách u Prahy, které bylo propojeno na ilegální organizaci KSČ v Českomoravských strojárnách Praha X. – v Karlíně, rozhodlo na základě vývoje v Praze a jejím okolí vystoupit k otevřenému boji proti okupantům, na základě pokynů (které byly dány ilegálně) o pohybu politických vězňů vlakovým transportem od Podmokel, který měl projet roztockým nádražím 28.–29. dubna 1945*.^b Jiná verze, jež zazněla taktéž v roce 1970 v zemědělské (!) rubrice Československého rozhlasu, kladla důraz na roli „bezejmenných, prostých hrdinů“, „obyčejných rolníků“, kteří povstali, zatímco se „sovětská vojska valila na Prahu“.^c

V roce 1975 byla uspořádána putovní výstava o transportu, kterou připravili zaměstnanci Středočeského muzea v Roztokách. Šlo o první a na svou dobu zdařilý pokus zdokumentovat celou trasu transportu. Také tato expozice však pomoc civilistů interpretovala jako masové demonstrace odporu proti nacistickému režimu a neoddělitelnou součást květnového povstání. Přestože muzejníci nezatajili účast americké hlídky při osvobození transportu, celý příběh byl zasazen do dobového rámce osvobození Československa Rudou armádou. Ostatně také u příležitosti 30. výročí osvobození ČSSR Rudou armádou výstava vznikla.^d

Z původního filmového záznamu, který pořídil na vlastní kameru majitel obchodu smíšeným zbožím z Roztok Jaroslav Krejčí (1907–1980), vznikl po válce filmový dokument s názvem *Za svobodu*. Komentářem jej opatřil pozdější zakladatel muzea v Roztokách Jiří Bayer. Film prezentoval události kolem transportu jako předeheru květnové revoluce v Roztokách a pomoc označoval za *boj celého kraje proti nenáviděnému okupantu*.^e Některé cívky původní nahrávky se po válce ztratily. V roce 1960 byl film znovu sestříhán Jaroslavem Krejčím ml. (syn autora záznamu) a Miroslavem Košťálem. Přitom byl opatřen novými, výrazně úspornějšími a čistě popisnými titulky a uložen ve Středočeském muzeu v Roztokách.^f Při povodních v roce 2002 byl filmový kotouč značně poničen. Zaměstnanci Památníku KT Flossenbürg jej po dohodě s roztockým muzeem nechali zrestaurovat a film je od roku 2007 součástí stálé expozice památníku. Zhruba osm minut záběrů z roztockého nádraží, provizorní nemocnice a pohřbu na Levém Hradci (zbylých zhruba 30 minut dokumentuje průběh květnové revoluce v Roztokách) jsou unikátním dobovým dokumentem, a to i v mezinárodním kontextu.

Pokud oprostíme události z Roztok od ideologických či jiných dodatečných interpretačních nánosů, zůstane nám příběh občanské statečnosti, lidskosti a soucitu. Jako doklad tohoto tvrzení citujme na závěr z autentického smutečního projevu sokolského činovníka z Roztok Arnošta Kobra, který přednesl 3. května 1945 na pohřbu vězňů na Levém Hradci: *Za vás všechny, občané Roztok i Žalova, kteří jste pomáhali a pomáháte i nadále mírnit bídu a utrpení neznámých, za Vás za všechny, kteří jste přišli, loučím se s těmito neznámými trpěiteli, nešťastnými mučedníky, o kterých nevíme, jakou řečí se laskali se svými rodiči, bratry, sestrami či dětmi, ba ani nevíme, kterého boha vzývali ve svém nezměrném bolu, ale kteří se na své cestě života dostali v bídě a pokoření až do krásné české země, o níž každý z nás rád zpívá, že je to domov můj. I oni měli svůj domov a svoji vlast. Byli velcí ve svém utrpení již také proto, že trpěli i za nás. Proto jim nyní patří dnes nejen náš žal, ale i úcta a obdiv. Věříme, že končí těžké chvíle a bude zase krásně nejen v této vlasti, ale všude. Potom upravíme tento hrob – hrob, který bude hlásat nám i budoucím nejen lásku, ale i statečnost*.^g

a Do stejné doby zřejmě spadá i umístění mramorové desky v hale roztockého nádraží, na níž je příjezd transportu stejně jako v brožuře datován chybně 28. 4. 1945.

b *Sbírka SMR*, Transport smrti, k. 66, K relaci „Vlak smrti“, předneseno 16. 2. 1970.

c *Archiv Českého rozhlasu*, Vysílací protokoly, pořad *Na smluvené znamení – Zemědělský magazín*, autorky Jana Karimová a Eva Podlesná, vysíláno 10. 5. 1970, s. 1–4.

d ČUMLIVSKI, Denko: Výstava o transportu smrti ve Středočeském muzeu v Roztokách u Prahy. In: *Muzejní a vlastivědná práce*, 1975, roč. XIII, č. 83, s. 163–164.

e *Sbírka SMR*, Transport smrti, k. 66, „Za svobodu“ – filmový dokument.

f Za tuto informaci děkuji panu Miroslavu Košťálovi z Roztok.

g AA, Vzpomínka Arnošta Kobra (nedatováno), s. 18.