

VZPOMÍNKA NA DOBU OKUPACE,

jak jsem ji prožíval v letech 1938 – 1945 v železniční službě jako traťmistr ve stanici Velešín.

Mnohé události se s odstupem času z paměti částečně vytratily nebo pozbyly na výraznosti. Přes to se ale pokusím vše zaznamenat, aby to neupadlo úplně v zapomenutí. Neomezuji se jen na události, které se udály ve stanici Velešín, ale beru v úvahu i události, které se přihodily v celé trati České Budějovice – Velešín – protektorátní hranice, která v době okupace převážnou dobu patřila do mého přiděleného úseku.

Během roku 1937 a 1938 dosáhla Hitlerovská propaganda v pohraničí vrcholu, a život tam pro příslušníky české národnosti se stával nesnesitelný.

Během léta 1938 začato se stavbou bunkerů na ochranu hranic. Bylo jich postaveno v okruhu před městysem Velešín pět: První pod státní silnicí nad dnešním rybníčkem, druhý pod zastávkou Velešín, třetí u strážného domku č. 777, čtvrtý pod silnicí Velešín – Skřidla a pátý vpravo pod tratí ve směru Fialův rybník. Bunkry nebyly všechny dostaveny, v úžlabině táhnoucí se od rybníčků pod Skřidly směrem ke státní silnici u Velešína byly nakladeny španělské jezdce. Opevnění nebylo dokončeno, ale přes to bylo obsazeno vojskem ke konci září. Poslední týden v září začalo stěhování Čechů ze Sudet. Všude zavládl veliký chaos a úplná bezhlavost. Řízení všeho dění vypadlo vládě a příslušným činitelům z rukou úplně a národ si musel pomoci sám. Dráha také vypravila po dva dny za sebou zvláštní nákladní vlaky na odstěhování železničních zaměstnanců a jejich majetku z pohraničí, ale stačilo se odvézt jenom malá část jejich vybavení a ostatní tam zbylo. Tak byli železničáři hodně ožebračeni a dohromady se o ně nikdo nepostaral. Dráha také odvážela ze stanice Kaplice zabezpečovací zařízení a hradlové přístroje, ale to tam musela zase vrátit a znovu namontovat. Kolejový a stavební materiál si mohla odvézt, ale na to se nestačilo, to tam zůstalo a později nám to zde chybělo. Doprava na dráze selhávala, až byla zastavena úplně. Zůstala přerušena přes 14 dnů. K novému navázání spojení s DR přijela ze ředitelství státních drah v Plzni zvláštní komise do stanice Kaplice a z Lince také. Přijeli zvláštním vlakem s po zuby ozbrojeným vojenským doprovodem. Vlak zastavil na katastrální hranici Střítěž – Netřebice asi 100 m před vjezdovým návěstidlem a po dlouhém vyjednávání se teprve dal do pohybu do stanice Kaplice. Tam začalo velmi svízelné vyjednávání, které skončilo neúspěchem. Byla stanovena další schůzka za týden a ta skončila s úspěchem. Přijela na ní pouze komise z lineckého ředitelství, bez vojenského doprovodu. Její jednání skončilo s úspěchem, pokud ovšem to bylo za tehdejších poměrů možno. Při předávání stanice Kaplice a stanovení podmínek pro navázání spojení dopravní služby, porovnání dopravních předpisů DR a ČSD bylo zajímavé, jak byl příští přednosta Kaplice informován o těchto rozdílech. Bylo stanoveno: úřední řeč mezi výpravčími ČSD, kteří ovládají českou řeč. Přitom předána jedna zásilka nedoručená, jejíž příjemce bydlel v Malontech. Po skončeném jednání nastalo trochu příjemnější ovzduší ve kterém se zjistilo, že někteří naši starší železničáři za Rakouska sloužili také v obvodu lineckého ředitelství. Toto zjištění přispělo k přátelštější náladě, která potrvala ve styku s lineckými železničáři po celou dobu okupace. Ovšem ve styku s ostatními státními orgány DR tomu tak nebylo.

Od této chvíle byl pro nás vstup do stanice Kaplice dovolen jen na propustku. Já měl pro služební potřebu propustku vystavenou ředitelstvím státních drah v Plzni. Ostatní naši zaměstnanci od odboru museli, pracovalo-li se na trati u Kaplice docházet pěšky. Zastávka Výheň tehdy ještě nebyla zřízena až koncem roku 1939. Později, když se poměry trochu usadily, mohli naši dělníci po ohlášení u výpravčího vlaku ve Velešíně, který projednal s pohraničními orgány souhlas jeti vlakem až do Kaplice. Tam museli zůstat ve skupině a nejkratší cestou přejít na naše území. Veškerá celní a pasová služba se přestěhovala z Horního Dvořiště do značně menších prostorů do Kaplice, ale ne nadlouho.

Dne 24. listopadu 1938 zabrali Němci i stanici Kaplici se vším příslušenstvím a naše pohraniční služba se stěhovala zase do Velešína. Tam musela dráha uvolnit 3 naturální byty, do kterých se pohraniční služba nastěhovala. Vedle kanceláře traťmistra byla pasová kontrola a celní úřad. Ve třetím bytě byla celní deklarace čsd.

Od té doby se stala stanice Velešín pohraniční stanicí. Z toho titulu se domohla v roce 1940 zavedení elektrického osvětlení. Pohraniční služba ve stanici Velešín byla dne 1. října 1940 zrušena. Pasovou kontrolu prováděli orgánové DR ve stanici Kaplice. Od té doby jsme splynuli úplně s říší, ale nezoufali jsme si. Jezdili jsme sice po kolejích dále jako dříve, ale věděli jsme, kde je naše místo a jaké máme povinnosti.

Zima v roce 1938 – 1939 byla velice mírná. V únoru jsme již začali na trati jarní udržovací práce, ale na začátku března se počasí zhoršilo. Začalo sněžit a v noci ze 14. na 15. března začala veliká vichřice s vánicí, trať byla všude zavátá, a museli jsme v noci projíždět lokomotivou zářezy mezi hláskou Netřebice a stanicí Kaplice, aby vlaky mohly jezdit. Říkali jsme, že se sama příroda bránila tomu, aby sem okupanti vtrhli, ale neubránila se.

Do Velešína přijeli okupanti dne 15. března 1939 po 9. hodině zvláštním vlakem se všemi náležitostmi, jako když obsazuje nepřítel dobyté území. Po příjezdu do Velešína sháněli dlouhý žebřík, po kterém vystoupili na sloup telegrafního vedení, přepojili telegrafní vedení na Lince a za chvíli hlásili do Lince tamnímu vládnímu radovi, že do Velešína dojeli v pořádku, a že všichni železničáři umějí německy. Ihned se také sháněli po traťmistrovi se kterým prošli a prohlédli všechny koleje a výhybky a do telefonického zápisníku na stavědle zapsali, že shledali vše v pořádku. Ve Velešíně ponechali jednoho staršího dopraváka jako dozor nad správným výkonem služby, a pokračovali v jízdě do Českých Budějovic. Na lokomotivě jel vedle strojvedoucího jako pilot vrchní rada lineckého ředitelství Ing. Beil, který uměl česky. V Českých Budějovicích byli očekáváni ve vsí slávě jejich soukmenovci. Od té doby jsme se stali nedílnou součástí velkoněmecké říše, ale nepřestali jsme doufat, že se brzy z tohoto jha dostaneme, ale trvalo nám to přece 6 dlouhých a krušných let. Za Heydrichiády v roce 1942 se krutost nacistů projevila i zde, ale přece nikoho z nás gestapo nesebralo. Lidé se navzájem dobře znali a věřili si. Zrádce se mezi Čechy nevyskytl. Byli sice mezi námi tři Němci, ale z těch jsme se viděli.

Nejnebezpečnější z nich byl Schwarz Anton, který chodit na Oberlandrat udávat. Jednou si na mě pozval do Velešína z Oberlandratu jednoho úředníka, jednalo se o výpočet mzdy s nímž nebyl Schwarz Anton spokojen. Bylo pro mě velikou výhodou, že jsem mohl onomu úředníku v jeho řeči vše náležitě vysvětlit, a on byl také na tolik odborník, že tomu rozuměl, tak po mém vysvětlení zase odejel. Běda mi, kdybych nebyl mohl věc sám osobně vysvětlit a potřeboval k tomu tlumočníka, byl bych býval ztracen.

Koncem dubna 1940 se najednou ztratil od pasové kontroly četník Weis. Bylo řečeno, že odešel k zubaři do Českých Budějovic a už se nevrátil. Po dvou letech jsem se teprve dozvěděl jak to bylo: Odejel ve vagonu se zásilkou strojů ze Škodových závodů do Persie.

Koncem dubna 1939 konaly se v Českých Budějovicích velké oslavy ke kterým přijely dva zvláštní vlaky, jeden s SS a jeden s SA z Lince. Po příjezdu do Velešína koukali SS jako vrahové, když je nikdo nevítal a neoslavoval. Když přijel další vlak ve kterém byli samí SA, také divně koukali. Za chvíli vystoupili někteří z vlaku – byli to většinou starší lidé – a navazovali v kanceláři rozhovor.

V lednu 1939 byl přepravován do papírny v Loučovicích sušící válec na výrobu papíru. Náklad měl překročenou ložnou míru a byl proto dopravován zvláštním vlakem, i když byl jenom na jednom voze, sestávajícím ze 4 krycích vozů řazených hned za lokomotivou a teprve vůz s válcem. Z Německa byl přes naše území přepravována jen na zvláštních tratích, nesměl zajíždět na vedlejší koleje ani jet po trati, kde nebyla předepsaná průjezdná výška mezi kolejí a mostem. Celou cestu doprovázel tento vlak zvláštní orgán ministerstva dopravy a vždy ing. a střední technik ze všech oborů železniční dopravy v příslušné trati. Když přijel vlak do Českých Budějovic sešlo se těchto orgánů asi 14. Všichni neměli propustky přes hranice tak zůstali někteří zpátky, a jelo nás jen 10. Cestou si onen orgán ministerstva dělal těžkou hlavu, jak to provede, aby dostal ony 4 krycí vozy zpět, že patří na osobní motorové vlaky. Po příjezdu vlaku do stanice Kaplice přišel k vlaku výpravčí a 2 zaměstnanci revizní vozové služby, kteří náklad vozu prohlédli, přeměřili, zda není posunut a ohlásili výpravčímu, že vše v pořádku. Přišel přednosta stanice, který prohlásil: „Also das Ganze, wie es hier steht, samt Lok., Lokpartie und Zugpartie fährt weiter bis Kienberg, und morgen kommt das wieder zurück,“ a byl celý problém v krátkosti vyřízen. Na takový jednoduchý způsob řešení složitých úkonů jsme nebyli u nás zvyklí. To se mi potvrdilo při různých nehodách a

vykolejení častěji. Když nebylo na první pohled od daleka znát, že jde o sabotáž, i když v tom někdy část té sabotáže byla skryta, přešlo se přes to jednoduše a jelo se dál.

Koncem ledna 1941 napadlo velké množství čerstvého sněhu – přes 20 cm. Ve stanici Kaplice při posunu u manipulačního vlaku odstavila četa na 1. koleji vůz naložený briketami a podložila jej zarážkou. Jak byl čerstvě napadaný sníh a namrzlá kolejnice nedosedla dobře zarážka pod kolo a vypadla. Kolej v těchto místech má spád směrem k Velešínu. Vůz se za malou chvíli dal do pohybu, zprvu jen velmi zvolna, což vlaková četa nezpozorovala v zápětí, protože bylo ráno ještě šero, ale potom se rychlost vozu začala zvyšovat a četa již vůz nedostihla. Na hlásce Netřebice položil strážník zarážku na kolej, ale tu vůz odhodil a ujížděl k Velešínu. Tam byli již o něm vyrozuměni a výpravčí vlaků Sekyra nařídil postavit výhybku č.4 na polovic a způsobit vykolejení vozu. V zápětí se vůz již objevil narazil na hroty jazyků, odrazil se a jel velikou rychlostí dál. Tak to udělal ještě dvakrát a dosedl ve vzdálenosti 68 m mezi obě koleje na zem. Kolejnice za srdcovkou do rovné a do odbočky byly zkroucené o víc než 160 stupňů a na třikrát přelámané. (- Mám fotografii.-) Krátce po dosednutí ujetého vozu na zem, vjížděl do stanice od Holkova nákladní vlak. Kdyby se byl ujetý vůz srazil s tímto vlakem na trati, byly by následky srážky katastrofální. Celou trať z Kaplice do Velešína – 8 km – ujel vůz za necelých 6 minut. Mimo značně poškozenou výhybku a částečně poškozený vůz nebyla škoda způsobena žádná.

Další případ ujetí vozů se přihodil ve stanici Holkov – Římov. Po příjezdu manipulačního vlaku odstavila četa 4 vozy na 2. koleji, 4 ložené vozy, nezajistila je proti ujetí, a s přední částí vlaku zajížděla na 4. kolej za účelem odstavení zátěže pro Holkov – Římov. Tyto čtyři vozy se daly pozvolna do pohybu, brzdař to v zápětí nezpozoroval, protože ráno bylo ještě šero a potom již vozy nestačil zastavit. Na hlásce Třebonín, položil strážník na kolej brzdící saně, ale ty na umrzlé koleji ujížděly. V Kamenném Újezdě pustili ujeté vozy na vedlejší kolej, protože současně vjížděl do stanice od Včelné nákladní vlak, který tam ještě včas dojel, a ujeté vozy ujížděly značnou rychlostí dál. Na zastávce Kamenný Újezd položil strážník na koleje také brzdící saně, které vozy jedoucí značnou rychlostí před sebou sunuly dál po smyku. Po příjezdu do Mladého jízdu do stoupání na most se rychlost částečně zmírnila, a za mostem je již očekávali posunovači, kteří jim nakladli další zarážky a někteří na ně naskákali a brzděním zmenšovali rychlost až je za osobním nádražím proti bývalému hostinci „u Anděla“ zastavili. Brzdaři, který byl na ujetých vozech se nic nestalo.

Další vykolejení byla v krátké době třikrát za sebou, při výjezdu ze stanice Velešín směrem na Kaplici hned v prvním oblouku. Při posunu jednou a touž lokomotivou při jízdě zpět, se vždy přední kolo na vnějším pásu oblouku nadzvedlo a jelo náolkem po koruně kolejnice, a při opuštění oblouku, vjetím do rovné koleje zase kolo dosedlo správně na kolej. Příčina byla tvrdé vyvázání osy.

Další vykolejení v krátké době na to a v témž místě, se stalo při jízdě nákladního vlaku od Kaplice. Čtvrtý vůz za lokomotivou vykolejil přední osou, strhl další dva vozy sebou a vlak, který jel dále vše vlekl za sebou a na výhybkách se vozy položily na bok přes výhybky napříč kolejí. Při tom narazily na stavědlo výhybek jehož přední stěnu zdemolovaly a posunuly nejméně o 60 cm ze své polohy. Litinový stavědlový stojan urazily a službu konající výhybkář byl ve stavědle zaklíněn tak, že se nemohl ani hnout. Krych Jan z Velešína.

V roce 1939 vyhodili Němci všechny bunkry u Velešína do povětří. Velitel skupiny, která tuto akci prováděla, nadporučík v záloze prohlásil, že bunkry byly sice důkladně vybudovány, ale posádka v nich, že by byla zešílela po odříznutí nepřitelem, nemohla by z nich uniknout.

V roce 1940 začalo povinné vyučování němčině. Ve Velešíně vyučoval výpravčí vlaků Karlík Jar. Já jezdil na němčinu do Českých Budějovic, kde nás vyučoval přednosta odboru Ing. Kalfus a později prof. Schön z reálného gymnázia.

Během další doby jezdily naše vlaky nákladní z Českých Budějovic doprovázené našimi četami až do Lince a Linecké vlaky a čtyři jezdily zase z Lince do Českých Budějovic a zpět. Při prohlídce trati jízdou na lokomotivě jezdíval jsem z Kaplice také s lineckými strojvedoucími se kterými jsem se během doby také

blíže seznámil, protože rakouští železničáři byli kamarádští a většina z nich měla Hitlera ráda jako my. Jednou se mě jeden z nich ptal, zda-li vím, kdy bude konec války. Já to ovšem nevěděl.

On mi na to řekl: „Bis der Russ das Schwarze Meer hat, der Engländer das Mittel Meer und der Deutsche, keine Mittel mehr.“ A tak to také na konec dopadlo.

Jeden čas v této době, k nám jezdily rakouské lokomotivy o nižší výkonnosti, které měly také tři zapřažené nápravy, ale střední kolo nemělo na obvodě nákok, patrně to bylo proto, že jezdily výhradně na místních drahách, kde nebyly směrové podmínky zvláště příznivé – oblouky o velmi malých poloměrech – ale za války jezdily všude. U nás jsme se za celou svou služební dobu s podobným zjevem nikdy nesetkal.

Dne 12. března 1942 projížděl naší tratí zvláštní vlak vezoucí Heydricha. Měl jet odpoledne, ale měl veliké zpoždění. Jel až k ránu druhého dne. Podle tehdy, i dnes platných předpisů, jede-li zvláštní vlak vezoucí hlavu státu, musí traťmistr před jízdou tohoto vlaku projít a prohlédnout trať ve svém úseku pěšky. To jsem také vykonal. Vyšel jsem odpoledne směrem do Holkova, výpravčího trati Vávru Josefa jsem poslal směrem do Kaplice, protože celou trať bych byl nedokázal projít. Tento den od rána hustě sněžilo – napadlo za celý den tenkrát dobře na 60 cm nového sněhu. Když jsem vyšel přestalo sněžit, ale chůze v takovém množství sněhu byla dost obtížná. Když jsem docházel k přejezdu silnice u Holkova jako když mě někdo upozorní: „Ohlédni se!“ Když jsem tak učinil, zjistil jsem, že v krátké vzdálenosti za mnou zastavuje lokomotiva. Vzali mě sebou a říkali, že mě pozorovali již od zastávky co budu dělat. Když je čerstvě napadaný sníh na kolejích, který tlumí veškerý hlomoz vzniklý jízdou vlaku, není nic slyšet.

V roce 1944, kdy se množily sabotáže poškozování brzdových hadic, bylo nařízeno ve stanici Velešín prohlížet u každého nákladního vlaku tyto hadice, zda nejsou poškozeny. Železničáři, kteří tyto prohlídky prováděli, museli každý den při příchodu do práce odevzdat výpravčímu vlaku svůj kapesní nůž. Ten jej musel uložit do zásuvky stolu a uzamknout a po ukončení směny jej zase vydat příslušným železničářům.

V roce 1943 postavila továrna Jikov na zastávce Velešín městys novou čekárnu pro své dělníky, kterých tam nastupovalo každý den přes tisíc. Po roce zavedla na této zastávce i elektrické osvětlení.

V téže době byly nařízeny i noční pochůzky v trati Velešín – Kaplice za účelem zamezení případných sabotáží. Vykonal je střídavě Jozá František a Novotný Adolf, oba bytem ve Zvíkově. Ti, ale si vzali za hlavní a prvořadý úkol usměřňovat dělníky vracející se na černo z rajchu a z Kaplice chodívali po trati do Velešína, aby neupadly do spárů německých orgánů.

V roce 1944 se začínala projevovat výrazně převaha spojenců nad Německem. Dalo se i pozorovat i začínající rozklad armády i podle jiných neklamných známek bylo znát, že se válka chýlí ke konci. Začátkem února 1945 se začala stavět výhybna na hlásce Netřebice, zastávka Kamenný Újezd – Důl a prodloužení kolejí ve stanici Holkov – Římov, Kamenný Újezd a Včelná, k větší propustnosti tratě, aby mohli Němci od nás rychleji ujíždět a nás co nejvíce vyrabovat. Na tyto práce přišly oddíly Todtovy organizace a nakomandováno přes 2000 dělníků z Lounska, Slánska a Roudnicka, vesměs zaměstnanci tamních cukrovarů. U nás byli ubytováni v hospodách ve vesnicích podél trati, kde se pro ně i vařilo. Práce pěkně za velmi příznivého počasí ubíhala a začátkem března se mělo začít s kladením kolejí a výhybek. Nálety spojenců se začínaly stupňovat. Nádraží v Českých Budějovicích bylo dvakrát po sobě bombardováno a úplně rozbito. Tím byl s kladením koleje a výhybek u nás konec. Materiál byl potřeba na opravu rozbitého nádraží v Českých Budějovicích. I když se u nás práce nedokončila, přece celá akce splnila svůj účel. Dělníci byli uchráněni před odesláním na práci do rajchu v poslední fázi války a kolejový materiál nemohli Němci odvézt.

Nálety spojenců pokračovaly dál, každý den přesně v 11. hodin se objevily nad Zubčicemi, směr Velešín a dále České Budějovice, které v březnu po dva dny za sebou bombardovali a značně je poškodili. Byl značně poškozen železniční most nad kolejemi výjezdu z nákladního nádraží a most nad podchodem na lávku do Pětidomí. Ve výtopně byla rozbombardována velká část kolejiště, staveb a provozního zařízení. Oběti na životech železničářů a civilních obyvatel byly značné. Vlaky z nádraží tyto dny na všechny směry nemohly vyjet, až když se vybuďovalo nouzové spojení z osobního nádraží přes výtopenský obvod do Mladého, pak se teprve mohlo, ale velmi opatrně jezdit, každý den bylo, ale toto nouzové spojení přes den bombardováno a značně poškozeno. Nálety spojeneckých letadel pokračovaly

každodenně až do konce dubna. Jedné neděle v březnu, krátce po poledni sjely se do stanice Velešín najednou tři vlaky.

Najednou se objevili „kotláři“, oblétli stanici dvakrát po délce a hned začala syčet pára z lokomotiv. Kotláři ihned na to zmizeli. Oběti na životech lidí nebyly žádné i když bylo na nádraží mnoho cestujících. Zaplatila to životem jen jedna slepice a vršek betonového stožáru elektrického vedení byl rozstřílen. U jedné postižené lokomotivy jsem se přesvědčil jak velkou průbojnost měly střely, které kotláři při ostřelování používali. Ve středu střední spřažené nápravy jsem zasunul do otvoru, kam střela vnikla, tužku do hloubky 7 cm a teprve jsem narazil na střelu, tak velkou průbojnost měla. Tento den byla prostřílena cisterna ve stanici Kamenný Újezd, a lokomotiva jedoucího vlaku z Velešína do Kaplice. Tam byli ranění a jeden mrtvý. Druhý den u vlaku při výjezdu vlaku z Velešína do Kaplice jehož lokomotiva byla také ostřelována, vnikla střela do spáry mezi obruč nákolku a kolo. Obruč úplně praskla a uvolnila se od kola. V dalších dnech bombardovali letci (– již východní –). Bylo několik zásahů na hrázi rybníka a přitom bylo zasaženo i filtrační zařízení rybníka u hráze. Z letadla mohlo vypadat jako nějaký bunkr. Bomby dopadly do měkkého terénu a nevybuchly. Za několik dnů se začala v kráterech objevovat voda. Kopáním jsme zjistili, že bylo zasaženo kameninové potrubí v délce asi 5m, které přivádělo z rybníka do vodárny ve stanici vodu. Našli jsme ve výkopu dva svazky bomb průměru asi 10 cm a délky asi 40 cm.

Další a poslední vykolejení za okupace bylo poslední neděli před 5. květnem 1945. Jak měli Němci ke konci války u každého nákladního vlaku protiletadlové dělo, které bylo umístěno v betonovém bunkru ve voze na konci vlaku, tak tento vůz vykolejil. Příčina toho byla patrně v tom, že náklad nebyl ve voze rovnoměrně rozložen na větší ploše vozu.

Začátkem března 1945 přijel po ránu od Kaplice do Velešína zvláštní vlak sestávající se ze čtyř lokomotiv – což není podle dopravních předpisů dovoleno – ale ve válce je dovoleno všechno. Osádka tohoto vlaku se dožadovala u výpravčího urychleného odjezdu do Českých Budějovic. Výpravčí vlaků: Krhounek Václav však prohlásil: „Budějce jsou přeplněny – neberou žádné vlaky. Zajedte na 6. kolej, tam vyčkejte až budou Budějce zase brát“. Na té 6. koleji čekaly ony čtyři lokomotivy plných 14 hodin než mohly odjet do Budějce. To byla veliká ztráta pro německou říši v tak ožehavé době, ale ČSD to vůbec nebolelo.

Koncem března 1945 odjížděl od nás velmi dlouhý a velmi silně střežený vlak, patrně nějaké velitelství. Nevešel se do stanice a konec jeho byl právě u strážného domku č.774, kde bydlel Schwarz Anton. Ten této pro něj jedinečné příležitosti využil, domluvil se s průvodci vlaku, a ti jej vzali sebou, s celou jeho rodinou, kozou, slepicemi a s velkou částí jeho bytového zařízení, a tak ušel zasloužené odplaty za své činy, která jej zde očekávala.

Čas ubíhal dále pomalu, ale jistě až nadešel dávno toužebně očekávaný 5. a 9. květen, kdy jsme se konečně dočkali konce války a všeho utrpení.

**Jan Pavel ,
traťmistr ČSD v. v.
Velešín – nádraží.**

Dále uvádím opis zápisu, jak byla prožívána doba okupace ve stanici Velešín, který napsal do pamětní knihy železniční stanice Velešín, tehdejší **přednosta stanice inspektor ČSD Rudolf Jakoubek**.

1938 - 1945. Druhá světová válka

Rok 1938 byl rokem neklidu a vření v německém národě, dalo se tedy tušit, že v brzkou dobu dojde k události pro nás nepříznivým. Mobilizace v květnu 1938 byla opatřením proti Německu, které se vměšovalo do našich poměrů. Pak bylo uklidnění – klid před bouří až do konce září.

Oslavy dvacetiletého trvání Československé republiky byly v zářijových dnech přerušeny novou skutečností. Naše vlast byla vážně ohrožena. České obyvatelstvo se z pohraničí horečně stěhovalo do vnitrozemí. Zmobilizovaná armáda obsadila opevněné pásmo ohrožených hranic. V pohraničí zápasili příslušníci (SOS?) s organisovanými ordnery v nerovném boji.

Na den sv. Václava evakovaly stanice Horní Dvořiště až Kaplice do Českých Budějovic. Bylo známo, jak se situace utváří, zda dojde k válce. S horečným očekáváním vystupňovaly se události, které dokončil mnichovský diktát. Odtrženy Sudety. Českému národu nastalo období nezměrného utrpení. Vlivem zmenšeného území byl ve všech služebních obvodech značný přebytek zaměstnanců. Naše služebna byla před 1. říjnem 1938 obsazena 8 zaměstnanci. Tento počet vzrostl 23. listopadu na 41, kdy byla ve Velešíně vytvořena pohraniční stanice. Bylo nutno uvolnit tři byty pro úřady celní a pasové správy, a finanční správy. Celkový stav všech zaměstnanců se pohyboval kolem 66.

Z počátku byly všechny vlaky doprovázeny českobudějovickými vlakovými četami, do Velešína, později do Kaplice, kde byly vozy předávány sousední dráze. Ve Velešíně byla pro vlakové čety utvořena nocležna. Až do 15. března 1939 bylo ve styku s DR užíváno českého jazyka.

Dopravní služba v nově utvořené pohraniční stanici byla velmi svízelná. Nedostatek kolejí, seřazování vlaků, zapisování vozů, lepení, častý posun, odstavování vozů ba i celých vlaků k celnímu řízení zavinilo velká zpoždění vlaků, na která nebylo v jízdním řádu pamatováno. Nákladní doprava denně vzrůstala, jednak vykořisťováním zboží, potravin apod. z českých zemí pro větší blahobyt v říši. Historickým otřesem 15. března 1939 byly české dráhy obsazeny německými dozorcími zaměstnanci. Toto obsazení trvalo jen krátkou dobu a přineslo mnohé změny. České náležitosti doprovázely vlaky až do Horního Dvořiště, pasová kontrola byla vykonávána jen německými orgány v Kaplici. Byly zavedeny průvozní vlaky „Ostmarck“, odpadlo zapisování a lepení vozů, posun a proclívání zásilek u těchto vlaků. Denně jezdily přímé rychlíky Berlín – Linec a zpět přes Lovosice, Prahu a České Budějovice.

S válečným běsněním po roce 1939 nastalo třídění zaměstnanců. Ti, kteří se přihlásili k německé národnosti, požívali větších práv, dostávali zvýšené příděly potravin, větší požitky a byli postrachem pro české zaměstnance. Díky Bohu – naše stanice byla do roku 1942 obsazena jen českými zaměstnanci. Pro zaměstnance, kteří neovládali němčinu byl zřízen ve Velešíně kurz německého jazyka. Návštěva jeho byla nedostatečná vlivem vyčerpávajících prací, které se stupňovaly až na 10 hodin denně. Přebyteční zaměstnanci byli oddirigováni na práci do Německa, většinou na nejvíce ohrožená místa. Dne 1. října 1940 byla celní služba zrušena a v důsledku toho se snížil stav zaměstnanců na 21 osob. Z naší služebny odešli 3 posunovači, 3 zapisovači vozů, 8 zaměstnanců celní deklarace, 4 skladištní zaměstnanci, 2 zaměstnanci účtárny, většinou k dopravnímu úřadu v Českých Budějovicích.

Na počátku let okupace si nikdo z nás neuvědomoval jaká těžká léta nás čekají. Každý se zvedl k práci s domněnkou, že se zase věci obrátí k lepšímu. S radostí byla přijímány zprávy o vypovězení války Polskem, Francií, Anglií a konečně Amerikou. Zvláště přepadení Ruska Německem vzrušilo klidnou hladinu

českého obyvatelstva. Ovšem, že tyto politické události měly náležitou odezvu na našich železnicích. A mezi jiným zvláště naše trať – spojující most – s Rakouskem – nyní velkoněmeckou říší – pocítila tuto událost. Malá stanice proměnila se rázem ve velmi důležitou pro německé válečné cíle. Zvláště nákladní doprava byla značně zesílená. Samozřejmě pouto okupace tíživě zapůsobilo i na naše zaměstnance. Překotné a ostré vyhlášky protektorovy, perzekuce všeho československy uvědomělého studentstva i celé české inteligence způsobila obezřetné jednání každého Čecha, zvláště, když na stanici byli zaměstnání dva Němci. O významných událostech se mluvilo jen v úzkých kroužcích. Sklon k ještě neutěšenějším časům nastal v červnu 1942, zavražděním tyрана a mučitele českého národa Heydricha. Všichni zaměstnanci byli přinuceni podepisovat různá prohlášení a sliby věrnosti. Události špěly dál. Někdy bylo skutečně velmi nepříjemné žiti pod německou tíhou. Němci stále převáželi svoje vojska, materiál a doprava na této trati se stávala jednou z nejvýznamnějších. Nejtěžší léta nastala r. 1944 a 1945. Válečné události špěly k svému vyvrcholení. Bylo třeba stálého a rychlého spojení s frontou. Spousty nákladních vlaků se střídaly jeden za druhým. Velká zpoždění bývala častá. Ovšem, že chuť k práci za těchto poměrů byla malá. Snad každý ze zaměstnanců se snažil pracovat v mezích možností tak, aby co nejméně prospěl svým utlačovatelům. Jako za každé války i za této, pracovní morálka značně poklesla, ovšem před očima Němců nesmělo dojít k nějakému totálnímu vypovězení poslušnosti. Vyživovací situace byla krajně nepříznivá. Práce a shánění potravy, to byly jediné dva body, které uložila na bedra českých občanů německá tyranie. A ačkoliv situace nebyla tak tíživá jako ve městech, nemůže se říci, že by zdejší zaměstnanci necítili tíži válečných poměrů.

Jedině úspěchy spojenců na frontách přinášely lepší naděje do namáhavé práce zaměstnanců. Jak směšné a malicherné se zdály stále a na síle nabývající transporty německé armády. V posledních fázích války bylo tomu tak, že ani jedna kolej nezůstala na chvíli volná. Odjel jeden transport a již tu byl nový. Stanice byla stále zaplavena spoustou německého vojska.

Krušné chvíle prožili zaměstnanci a obyvatelé stanice a okolí, když se do boje pustila spojenecká armáda ve vzduchu. Téměř denně r. 1944 a 1945 přeletovali nad stanicí hloubkoví letci. Plně obsazené koleje vojenskými transporty byly dobrým cílem. Jedné březnové neděle, krátce po poledni byly ve stanici tři vlaky, každý na jedné koleji. Krátce na to se objevili „kotláři“, kteří oblétili stanici dvakrát kolem po délce, lokomotivy oddělali a zmizeli. Škoda na životech lidí nebyla žádná, pouze jedna slepice to zaplatila životem. A takováto letecká překvapení byla koncem války každý den. Nervy každého byly již tak napjaté, že jsme toužebně očekávali vysvobození nejen z tělesných, ale i duševních útrap. Zaměstnanci byli již tak apatičtí ke vší práci, a nikdo se již nelekal přísných německých opatření. Všechny válečné nesnáze, příkoří a nebezpečí převyšuje však jedna velká událost, která se váže k památkám naší stanice. Bylo to 25. ledna 1945, kdy byl ohlášen příjezd zvláštního vlaku. Skutečně za malou chvíli vjel do nádraží nákladní vlak. V otevřených vozech stáli lidé, jeden vedle druhého. Sníh a mrazivý vítr šlehal jim do nahých těl. A těžko popsat ubohost těchto lidí. Snad ani dobytek nebyl v dějinách nikdy dopravován tímto způsobem. Všech zaměstnanců se zmocnilo velké roztrpčení a všichni, kteří byli na stanici se snažili politickým vězňům pomoci. Nosila se voda a nakrájený chléb, pro které se ti ubožáci mezi sebou svářeli. Jedním slovem pohled strašný na tu lidskou bídu. Transport jel až odněkud z Osvětimi. Cestou zahynulo spousta vězňů. Místo kolem trati České Budějovice – Horní Dvořiště se stalo hrobem mnohého z nich. Po válce zde byli čestně pohřbeni. Tento vlak smrti se asi dvakrát vracel. Němci, kteří již nevěděli kudy kam, chtěli zničit co nejvíce životů ztýraných lidí. V Mauthausenu nebylo místa pro vězně, a tak v kruté zimě a nedostatečném oblečení projeli dvakrát naší stanicí. Vlak smrti roztrousil při jízdě z Českých Budějovic do Kaplice 57 mrtvých a zpět z Kaplice do Českých Budějovic 59. Z celkového počtu 6000 naložených zůstalo jich jen 3200.

Výpravčí vlaků adjunkt Jaroslav Karlík o vlaku smrti napsal:

Vlak smrti dne 25. ledna 1945, jako nákladní vlak č. 92420.

Byl jsem toho času přidělen k říšské pohraniční stanici Kaplice jako spojovací úředník vlakosprávy v Českých Budějovicích. Na den 25. ledna 1945 byl ohlášen převoz vězňů z koncentráku Osvětím pro koncentrák v Mauthausenu. Jel jako vlak 92420. Z Velešína odjel v 10 hodin 54 min. do Kaplice přijel krátce po 11. hodině. – Mrzlo, mráz – 20°C, vál silný vítr a sněžilo. Již z Velešína jsem telegraficky zjistil, že

vězňové jedou v otevřených vozech, strašně trpí zimou, hladem, žízní a hromadně hynou. Mrtvoly, že jsou vyhazovány z vlaku. V Kaplici nádraží německá četnická stanice uzavřela stanici, aby zamezila styk s obyvatelstvem, mezi nimiž byli majitelé okolních českých domků u nádraží. Vlak vjel do nádraží za sněhové vánice a skučení vězňů, které nelze popsat, byly to zvuky nelidské. Žádali úpěnlivě vodu, nikdo z civilistů nesměl k vlaku a průvodci SS a dělnictvo si toho nevíšvalo. Jako jediný Čech, přítomný tomuto hroznému divadlu, neodvážil jsem se podat vězňům vodu, která by ostatně podle mého názoru víc uškodila než prospěla. Jídlo jsem sebou neměl žádné. Nešťastníci měli na různých motouzech, většinou z hadrů zrobených, přivázané plechovky od konzerv, spouštěli je na zem a pokoušeli se nabrat sních, který jedli. Mnoho jich nemohlo ve zkřehlých rukách provázky udržet, vypadly jim z rukou plechovky a byly ztraceny. Na prosby o podání plechovek zpět, byly tyto průvodcem SS prostě odkopnuty pod vlak. Viděl jsem dva asi padesátileté SS many, kteří to provedly. Vězni měli na sobě slabé pruhované šaty, hlavu si kryli dekami ubohé kvality. Při každém nárazu větru se vlna těchto lidí sklonila, aby se kryla za stěnu těchto vozů, z nichž některé měly, stěny velmi nízké. Vlak byl na zákrok četnictva brzy vypraven dále. Abych se přesvědčil o následku této jízdy smrti, odjel jsem zpožděným vlakem 1605 k obědu do Velešína a v uniformě – větší bezpečnost – jsem šel po trati pěšky do Kaplice. – 8 km -. V trati Velešín – Kaplice leželo 21 mrtvol. První ležela hned za strážním domkem č. 772 na znak, oděná pouze pruhovanými kalhotami a blůzou ze slabého plátna, bez prádla, do polovic obnažená. Totéž u ostatních, žádný z mrtvých neměl na sobě prádlo ani boty, několik jich bylo jen v blůzách, bez kalhot. Většinou, skoro všichni, měli na těle boláky a plno vředů. Rány střílné nebo jiné jsem nepozoroval, samozřejmě jsem si netroufal podrobněji je prohlížet. V obličeji byli všichni začernalí, těla hrozně vyhublá. Jak jsem zjistil, z hovoru četníků v Kaplici, bylo kancelář K.H.Franka nařídáno uklízení mrtvol tou obcí, na jejímž katastru ležely. Ve Velešínském obvodu byly mrtvoly svezeny do továrny „Jikov“ ve Velešíně a odtud společně do krematoria v Českých Budějovicích. V úseku Kaplice – Horní Dvořiště, trať DR, byl pro sběr mrtvol vypraven stroj s vozem a do Kaplice přivezeno 39 mrtvol. Za šera byli mezi Omlenicí a Kaplicí asi tři mrtvoly přehlédnuty, ty byly druhého dne zakopány u trati. Proti nádraží vedle silnice do Českého Krumlova v lese byly ve společném hrobě pohřbeny mrtvoly svezené od Horního Dvořiště, k nim přibyli dva trestanci, kteří zůstali v Kaplici, jeden zemřel a druhý byl četníky zastřelen. Na místě bývalého společného hrobu je dnes vystavěn rodinný domek se zahradou. K dovršení všech útrap přepravovaných vězňů, mezi nimiž byly v zadní části vlaku ženy, zůstal vlak v Pregartenu, nebyl pro přeplnění Mauthausenu přijat, následující den jel jako vlak č. 10171 zpět. To už lidé neumírali, jen snad 8 v celé trati, o tom však nevím přesně. V listopadu 1945 byly mrtvoly ze společného hrobu exhumovány a pohřbeny ve společném hrobě u Netřebic. Církevní obřady přítom měl děkan z Velešína.

Zajímavé bylo chování Němců za pobytu vlaku ve stanici Kaplice, při jízdě do Mauthausenu. Byli někteří, kteří, ovšem jen po straně, odsuzovali toto týrání, většina se chovala nevšímavě. Jen SA hodnostář, titulovaný „Kreisleiter“ z Kaplice – jméno jsem zapomněl -, hřmotný a typický surovec, projevoval uspokojení, že ti „dreckige Juden“ ještě dobře jedou. Později jednou se vyjádřil, když nebyly vozy pro převoz uprchlíků ihned pohotově, že pro „dreckige Juden“ byly vozy hned, že se vezli jako páni a pro „brave Volksgenossen“, že vozy nejsou. Mluvil o popsaném vlaku smrti. Bylo by prý potřeba pomoci pistolí a vozy by byly hned. Tolik jsem si zapamatoval a doufám i přesně zapsal.

přednosta stanice inspektor ČSD Rudolf Jakoubek

Každý věděl, že události spějí ke konci. Úprk Němců po silnici i železnici byl toho důkazem. Vlaky na mezitratích zaznamenávaly v dubnu zpoždění čtyř až šestihodinové. Všude zavládl chaos veliký. Osobní vlak jel ráno do Českých Budějovic a večer se vracel se strašným zpožděním. Spojenecké letectvo ničilo vše, co bylo německé. A tak přišel konečně den, který byl tak dlouho, celých šest roků tvrdé německé okupace v podvědomí tušen a očekáván. Pátý květen byl zde. Přišel najednou a byl přijat zaměstnanci i vším obyvatelstvem nadšeně a radostně. Pláč, smích, výkřiky, to všechno mělo oznámit každému, že jsme zase svoji – že jsme zase Československá republika.

Dne 5. května 1945 v 15.30 došla depeše č. 85:

Všem služebnám – vyvěste s okamžitou platností československé vlajky. Vnější a úřední řeč česká.

Ministr dopravy a techniky Dr. Kamenický.

Z vlakovsprávy v Českých Budějovicích došla téhož dne v 15.50 další depeše č. 86: Zadržte všechny vlaky jedoucí do Německa, stroje a vlakové čety vraťte do Českých Budějovic.

Ouška

Ve stanici nebyl té doby žádný vlak. Ihned byly uspořádány přípravy k událostem. Tři němečtí zaměstnanci: Schwarz Anton, Schwarz Franz a Schwarz Beatrix vyzváni, aby opustili službu a vyčkali další rozhodnutí. Vyvěšena již připravená československá vlajka a všichni se horečně zúčastnili šití dalších a vyzdobení stanice. V té době byla spojenecká vojska vzdálena asi 30 km a o jejich pohybu bylo mnoho nepřesných zpráv, ač po mnoho dní a nocí se ozývalo dunění a střelba ze všech stran, někdy blízká, někdy vzdálenější. Silnice a cesty byly v té době přeplněny prchajícími Němci, kteří v chaosu jezdili sem a tam jak v autech, tak v tancích, pěšky i na motorkách. V sousední obci došlo k několika rušným příhodám a krvavým událostem. Na štěstí jsme zůstali uchráněni, ač několik rušných příhod jsme také zažili. Spojenecká americká a ruská armáda přišla až 10. května. Od 5. května doprava vojenských převozu ustala. 6. května projely tři vlaky německých železničářů z Českých Budějovic, kteří evakovali směrem na Horní Dvořiště a z Českých Budějovic přijel Bauzug, který zde v březnu a dubnu stál po 6 týdnů a měl na starosti opravovat poškozenou trať. Velitel jeho se rozhodl, že nepojede dále a zůstane zde. Velitel žádal večer dne 6.5., aby jeho stroj byl vypraven do Kamenného Újezda, aby odvezl vlak s potravinami 38 vozů. Na naše námitky, že zboží je zabavené nereagoval s odůvodněním, že je to vojenský transport a vojenský velitel, že to žádá. Jednání bylo prodlužováno a mezi tím žádáno, aby si České Budějovice z Kamenného Újezda zboží urychleně odvezli, aby se uchránilo. Hejtman nám dal 30 minut času na projednání. Po této době nastoupil s 20 ozbrojenými muži a prohlásil, že odjede přes naše protesty pro transport a v případě nejmenšího odporu užije všech prostředků. Za několik minut odjeli a vrátili se asi za hodinu. Vyložili 7 pytlů rýže a pokračovali dále do Kaplice. Stroj se pak vrátil. Přes to, že se velitel i mužstvo Bauzug, vesměs železničáři v březnu a dubnu se k nám chovali velice slušně, byli po této době velmi nepřátelští. V té době telefonoval strážník ze stanoviště č. 779, že byl přepaden SS many, kteří strhli státní vlajku, pošlapali ji a táhnou na Velešín. Ježto jsme nechtěli vlajky sejmout, žádal jsem velitele vlaku, aby nedovolil žádnou provokaci přijdou-li SS mani, což slíbil a splnil. Před odjezdem věnoval z uloupené zásilky 1 pytel rýže pro zaměstnance. Pytel rýže byl potom věnován osvobozeným vězňům ve Velešíně. Dne 8.5. byl z Českých Budějovic zaveden vlak č. 7684 s hlášením, že vlak je doprovázen po zuby ozbrojenými SS many, kteří na vše střílí. Zaměstnanci a jejich rodiny byli vyrozuměni, aby se schovali. Všichni až na zaměstnance ve službě se schovali do krytu. Přítomného vlakvedoucího Vavrejna jsem poslal na kole do Netřebic, aby vyrozuměl vlasoveckého generála, aby vězně vysvobodil. Ježto Kaplice nechtěla vlak přijmout dohodnuto, že přes nepřijetí vlak vypravíme a bude zadržen u vjezdového návěstidla u Kaplice asi 1 km od Netřebic a tam Vlasovci očekáván a vězňové osvobozeni. Byli to většinou Jugoslávci, Poláci, Francouzi, Belgičané, Holanďané a jiné národnosti, kterým se dostalo osvobození včas. Byli úplně vyhladovělí, vyhublí a městys Velešín s továrnou Jikov se o ně starali několik dní, než byli odtransportováni, jak se stravováním, ubytováním, tak i ošacením podle možnosti.

Příští týden žádal mě kaplický přednosta, dosud Němec, abych zařídil odvoz asi 100 vozů, většinou potraviny, které tam stojí a v nastalém chaosu vykrádání vězni, Vlasovci i civilním obyvatelstvem. Požádal jsem České Budějovice o stroj a četou k odvezení zátěže. K udržení pořádku žádal jsem současně MNV ve Velešíně, aby vyslali do Kaplice četou lidí, k ochraně tohoto majetku. V 10.30 odjel jsem s četou a strojem do Kaplice. V Kaplici byl velký chaos. Rychle jsme spojili zátěž ze tří kolejí, 84 vozy s potravinami a jiným cenným zbožím včetně zátěže Bauzugu, v jeden vlak. Mezi tím nastala mezi Vlasovci a německými vojáky na nádraží přestřelka, když Němci chtěli odjet s nákladními auty. Šťastně jsem dojeli do Velešína, kde jsme zátěž roztřídili a po částech odeslali do Českých Budějovic. Konečně přišly 10.5. spojenecké armády tak netrpělivě očekávané. Trať tvořila demarkační čáru: východně armáda ruská, západně armáda americká. Nádraží bylo obsazeno Američany, kteří se zde zdrželi až do října 1945. Konečně nastával pozvolna klid.

Po dobu okupace byla dříve klidná stanice proměněna v rušnější život. Nejprve se stala pohraniční stanicí s pasovou a celní prohlídkou, potom přechodovou stanicí. Z dřívějších zaměstnanců v počtu 8 vzrostl počet na 41, který se ustálil v roce 1941 na 24 a v roce 1942 na 18 zaměstnanců.

Koncem války zde byli zaměstnáni tyto zaměstnanci:

- Jakoubek Rudolf, inspektor čsd, přednosta,
 - Sekyra Vojtěch, prov. oficial, výpravčí vlaků,
 - Krhounek Václav, prov. oficial, výpravčí vlaků,
 - Karlík Jaroslav, adjunkt, výpravčí vlaků,
 - Nohejl František, provozní dozorce, nákladní pokladna,
 - Fousek Petr, provozní dozorce, telegrafista,
 - Bulánová Františka, osobní pokladna,
 - Hlásek Martin, staniční pokladník, skladník,
 - Klimeš František, pomocný zaměstnanec transiter,
 - Krych Jan, pomocný zaměstnanec výhybkář,
 - Dušek František, pomocný zaměstnanec,
 - Špíral Václav, pomocný zaměstnanec zřízenec,
 - Klimeš Prokop, pomocný zaměstnanec,
 - Holý Václav, staniční pomocník,
 - Křeček Bohumil, výhybkář,
 - Holý Josef, výhybkář,
 - Veselý Ludvík, výhybkář,
 - Schwarz Anton, výhybkář,
 - Schwarz Franz, výhybkář,
 - Schwarz Beatrix, zapisovačka vozů,
 - Zikeš Vlastimil, provozní dorostenec,
-
- Pavel Jan, traťmistr,
 - Balák Josef, dělník popelář,
 - Novotný Jan, dělník popelář,
 - Pícha František, dělník popelář,

Po obsazení stanic v pohraničí většina zaměstnanců odešla zpět na svá původní místa a stanice, kde byli před okupací a zůstal normovaný stav 9 zaměstnanců.

Vlak smrti č. 92420

dne 25. ledna 1945, příjezd do Velešína v 10.08,
odjezd z Velešína v 10.54, vrátil se
dne 26. ledna 1945, jako vlak č. 10171.
příjezd do Velešína v 10.28,
odjezd z Velešína v 10.29.

Vežl 3 000 vězňů ve 54 otevřených vozech.

Slunce se z mraků prodírá,
sotva paprsek hlédne,
vítr vál, skučel, metal v tvář,
sněhové krupky ledné.

Zmrzlá půda se otřásá,
blíží se jízda smrti,
jež tolik mladých životů,
ve spárech krutě drtí.

Padesát čtyři uhláků,
s nákladem živých lidí,
bosých a nuzně oděných,
po nichž katové slídí.

Padesát čtyři uhláků,
stroj jen s námahou vleče,
a krev nevinných obětí,
podél koleje teče.

Na tři tisíce vězňů,
doprovázených bandou,
člověku hrůzou stydne krev,
nad touto propagandou.

Rozséal bídu v národech,
sál každému krev z týla,
jen česká družnost vítězně,
jej z vlasti vyhostila.

Hladem a žízni týráni,
hůř nežli ve středověku,
muži, ženy všech národů,
též rozličného věku.

Kol tratě nesčetné mrtvoly,
statečných vlasti synů,
číslem na rukou zmučených,
neznámých jmen – hrdinů.

Vy, jež peklo jste přežili,
vyvázli z toho zmatku,
kolik z vás ještě uvidí,
svou rodnou zemi – matku?

Dvacátý pátý leden jest,
zapsán krvavě v srdcích,
kdy perut' smrti je kosila,
a rvala dech trpících.

Ten, který nám život ničil,
byl chvíli vládcem světa,
ďábel sám, hrozný surovec,
nelidský, tvrdý sketa.

Vojtěch Sekyra

Dne 19. března 1958 po 18. hodině bylo telefonicky hlášeno z Omlenic do Velešína, že v Bujanově vykolejil nákladní vlak. Než jsme se dostali na místo vykolejení bylo již hodně po 19. hodině. Po příchodu na místo, jsme našli vlak stojící na začátku zářezu pod Bujanovem směrem na Omlenice. První vůz za služebním vozem seděl přední částí skoro na koleji, levé kolo bylo úplně odvráceno od nápravy a pravé se zbylou částí zlomené nápravy zkříženo po pravé straně vozu.

Lom nápravy – těsně u kola – se projevil v oblouku nad strážním domkem – byděl v něm Oberfalcer -. Vlak jel dále a vlekl vůz sebou. Zlomená náprava byla pod přední částí vozu, která byla nadnášena jenom kuplí a brzdovou hadicí. Při další jízdě – 2,3 km vlečená kola orala v koleji, otloukala a urážela všechny patní šrouby uvnitř a místem i vně koleje. U každého vydřevění přejezdu poklesla podlaha vozu níže a když vlak dojel k druhému přejezdu pod Bujanovem urazila se brzdová hadice, vůz klesl dále níže ke k koleji a vlak se zastavil.

Po prohlídce lomu osy bylo shledáno, že lom – těsně u kola je ze dvou třetin starý – černý a jenom v jedné třetině nový. Vůz byl majetkem Jugoslávských železnic, velmi starý a chatrný, řady Z.

Na opravě poškozené koleje jsme pracovali oba okrsky H.D. Velešín až do rána, aby byla kolej opravena aspoň pro rychlost 5 km. Spotřebovali jsme na opravu celou zásobu patních šroubů co byla v Horním Dvořišti ve Velešíně, v dílnách T.D. a ještě jich museli v noci odeslat veliké množství ze zásobárny v Koterově. Přerušení dopravy bylo přes 16 hodin.

To byl první a poslední lom nápravy, který jsem za celou svou služební dobu poznal. Jinak jsme se o lomu nápravy dočetli jen v dopravních předpisech.

Jan Pavel,
traťmistr ČSD v.v.
Velešín.