

80 LET VITORAZSKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ



Rok 1949 je pro českovelenické železničáře významným proto, že uplyne 80 let od založení železničních dílen a zahájení dopravy na trati Č. Budějovice — České Velenice.

Díváme-li se zpět, nemůžeme mlčky přejít vše to, co se od roku 1869 na těchto pracovištích událo, jak vyrůstaly jednotlivé objekty a také jak byly zničeny.

Vzpomínáme-li těchto událostí, vzpomínáme jich ne proto, abychom suchými daty zachytili jejich vývoj, ale abychom prostými slovy oslavili práci několika generací.

Jsmo hrdi, můžeme-li konstatovat, že dílny ČSD v Čes. Velenicích byly již od svého prvopočátku baštou češství ve Vitorazsku.

Tenkrát nebylo maličkostí hlásiti se hrdě ke svému národu v prostředí rýze germánském, za hranici své země, ale vitorazští železničáři tak činili. Nejlepším důkazem toho je, že se i přes veškeré snahy vídeňských pánů, kterým byl dozor nad dílnami určen v letech pozdějších, nepodařilo Čechy odstranit.

Tyto vzpomínky mají také ukázati českovelenickým

železničářům pracovní podmínky dříve a nyní. Mají zhodnotiti, pokud je to možno, všechny události osmi desetiletí, v duchu nového nazírání na historii, v duchu dělnické třídy.

Zvláště doba první republiky je zde několika příklady ostře kontrastována s dnešní radostnější skutečností.

Proto těmito řádky vzpomínáme rádi všech, kteří zde na těchto pracovištích pracovali, chránili českou řeč, zakládali vlastenecké spolky, stáli u kolébky socialistického hnutí, bojovali a vítězili. Nemůžeme také přejít mlčky těch, kteří se zpronevěřili národu, český živel potlačovali, českého dělníka vykořisťovali. Na tyto vzpomínáme neradi, ale s pocitem napravené křivdy, s vědomím, že pravda zvítězila.

Nemůžeme předložit našemu železničářskému kolektivu dílo naprosto dokonalé. Měli jsme k dispozici jen sporé záznamy a z úst starších pamětníků jsme si mohli udělat jen hrubý obraz poměrů v minulých dobách, ale přesto jim děkujeme, že nás zavedli desítky let zpět a vzpomínali s námi do dávno minulých.

Výstavba železničních pracovišť od roku 1869

Výstavba železničních dílen v Čes. Velenicích byla pravděpodobně zahájena s výstavbou dráhy Františka Josefa asi v roce 1868.

V této době měla již společnost Dráhy Františka Josefa vozový park, skládající se z 20 lokomotiv, 74 osobních, služebních a poštovních vozů a 495 nákladních vozů.

Muselo se proto uvažovati o místě, kde by se zřídila opravná těchto vozidel. Cmunt byl jako střed tratě Vídeň — Cheb a křižovatka na Prahu předurčen k tomu, aby zde, na bezvýznamných pozemcích, stranou města, byla tato opravná vystavěna.

Původní název dílen byl »K. F. J. B. Central Werkstätte-Gmünd«.

Lokomotivka byla vystavěna na opravu 16 lokomotiv, vozovka na opravu 35 vozů.

První historická zmínka o výstavbě dílen je v úředním listě železnic v Rakousku dne 8. srpna 1869. Je zde poznamenáno, že při stavbách podélných budov bylo docíleno rovnosti. U soustružny a lokomotivky byl posazen krov. Stavba kotelny a lokomotivky byla dostoupila úrovně země a hlavní komín byl vyzděn do výše podnože.

Druhou zmínkou je zpráva o otevření přepravy z Českých Budějovic do Eggenburgu dne 31. září 1869, která končí větou, že v Cmuntě byla jízda (slavnostního vlaku) asi na půl hodiny přerušena a byly prohlédnuty částečně hotové a ve stavbě se nalézající dílny a kancelářské budovy.

Protože železniční historie nemá záznamů o datu otevření dílen, nutno určití jejich založení a zahájení práce na konec roku 1869. Fotografie všech předností, které se v dílnách zachovaly až do dnešních dnů, toto určení jen potvrzují. Jako první je zde fotografie prvního přednosty dílen ing. Josefa Karla, s datem nástupu listopad 1869.

Dílny ve své tehdejší podobě byly úplně dohotoveny roku 1872. Na budovách nebylo mnoho let nic podstatného měněno. Rozloha dílenských objektů byla na tehdejší dobu velká.

V roce 1871 nacházíme zmínku, že hlavní dílny společnosti Dráhy Františka Josefa jsou v Cmuntu a mají filiálky ve Vídni a v Plzni. Je proto samozřejmé, že jako hlavní dílny musely plnit plně své poslání a proto nebylo šetřeno místem.

Celé dílny zaujímaly plochu obstavěnou budovami

110,5×145 m. Ve středu severní fronty, 145 m dlouhé, podél nákladního nádraží, byla vystavěna administrativní budova o dvou poschodích. Byly zde umístěny kanceláře, přednostův byt, nocležna pro jízdní personál a místnosti skladu a další menší dílenské opravy.

Na jižní straně dvora byla kotelna se strojovnou, odkud poháněl parní stroj transmisi v přílehlé soustružně dřeva a kovů. Jako pokračování soustružny byla vystavěna kovárna s vylévárnou, pérovnou a mědikovnou.

Na západní straně byla pak vybudována jako poslední objekt vozovka, rovněž se 14 kolejemi, lakýrna a truhlárna.

Dvě posuvny, každá 62 sáhů dlouhá, sloužily pro přistavování vozů a lokomotiv na pracoviště. Poblíže vozové posuvny byla vystavěna výtopenská remisa pro lokomotivy se třemi průjezdními kolejemi. Vozy i lokomotivy se přistavovaly po jedné koleji, která vedla před administrativní budovou. Na této koleji byly vystavěny dvě točny, které umožňovaly přistavování

vozů s uhlím a jiným materiálem do obou dvorů dílen. Na dvou příčných kolejích, směřujících od točen do dvorů, byly další dvě malé točny na soukolí a vozíky. Jiných průběžných kolejí nebylo.

Všechny přesuny vozů a lokomotiv se daly proto přes posuvny. Před administrativní budovou byla další točna pro lokomotivy, do které ústily 4 koleje, tři z nich procházely remisou lokomotiv a vozů a čtvrtá byla další spojovací koleji stanice.

Již 16. června 1874 dalo ministerstvo obchodu souhlas k prvnímu rozšíření cmuntského nádraží. Projekt sledoval dáti více kolejí pro vlakovou dopravu. Proto byly dřívější remisy pro lokomotivy a vozy zbourány a jako náhrada vystavěna výtopna pro 24 vozů. Vedle výtopny byla pak vystavěna vodárna.

Význam železniční přepravy neustále stoupal a vozový park byl neustále rozšiřován. Je proto pochopitelné, že i cmuntské dílny přes na tehdejší velkoryse plánované objekty nemohly za krátký čas pojmouti všechna vozidla potřebná opravy.

Již roku 1877 čteme v úředním listě, že v dílnách v Cmuntu panuje takový nedostatek krytých pracovních míst, že nejméně třetina vozů, určených k opravě, musí stát venku. Nedostatek krytých pracovišť pocítují zvláště truhláři a lakýrníci.

Společnost Dráhy F. J. se proto rozhodla rozšířití krytá pracoviště. Postavila se kůlna, která za-

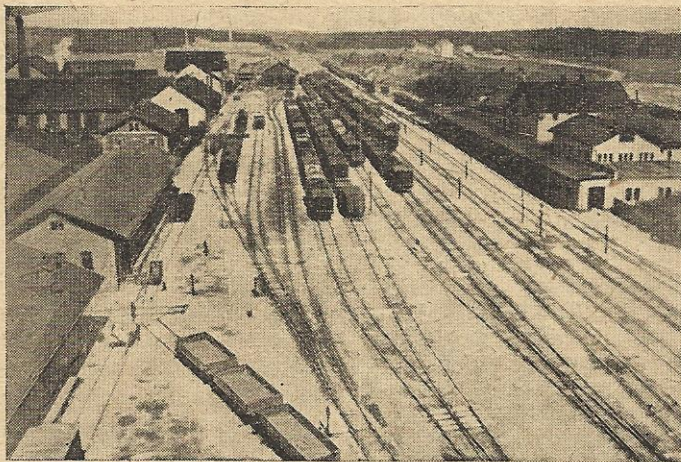
kryla remisu u točny na východní straně dvora. Tato kůlna ukryla 10—12 vozů. Tento projekt schválilo ministerstvo obchodu, které spravovalo železnice.

Od svého založení byly dílny v Cmuntu přiděleny ředitelství drah v Praze. K osudnému zvratu došlo roku 1895.

Od této doby převzalo dozor nad dílnami ředitelství drah ve Vídni. Výstavbu dílen však tato změna nikterak neovlivnila. Bylo sice mnoho plánováno, ale málo uskutečněno.

Roku 1906 byla dostavěna nová lokomotivka.

Roku 1910 postavena nová kovárna a stará byla v roce 1914 přeměněna na kolovku.



Původní česko-veleňické nádraží. — Zbořeno v roce 1908.

Protože původní lokomotivka nemohla dlouho svému poslání vyhovovat, započalo se roku 1889 se stavbou nové.

Velikou bolestí bylo osvětlení dílen, pracovišť. Dnes si ani nedovedeme představit, jak se asi pracovalo třeba soustružníkům při světlé olejových kahanců a petrolejových lamp, ale dříve tak diletští zaměstnanci pracovali až do r. 1913.

Roku 1908 bylo do-

stavěno nové česko-veleňické nádraží, kde bylo vybudováno elektrické osvětlení a elektrické zabezpečovací zařízení, jedno z nejmodernějších ve střední Evropě.

V souvislosti s touto elektrisací staničních objektů byla vystavěna v roce 1908 až 1909 v dílnách elektrická centrála s kotelnou se čtyřmi vodotrubnými kotli.

Stará kotelna a strojovna byla zrušena a stavby bylo použito pro zřízení umývárny a vylévárny ložisek v přízemí a učňovské dílny v I. poschodí.

V létech 1915—1916 byla postavena moderní truhlárna, která po menších úpravách slouží ještě dnes. Byla postavena v sousedství nové centrály. Stará truhlárna byla použita pro dílnu truhlářů pracujících na opravách osobních vozů.

Jako poslední trakt byla dostavěna během první světové války nová vozovka. Byla sice dostavěna již v roce 1918, ale provoz zde byl zahájen až po přivtělení Českých Velenic k ČSR v roce 1921.

Nová vozovka byla určena pro opravu nákladních vozů, měla 10 kolejí 75 m dlouhých, krytých dřevěnou konstrukcí a lepenkovou střechou. Po převzetí dílen v roce 1921 byla dohotovena vrata a dokončena dlažba dřevěnými špalíky na betonovém podkladě.

V dalších letech byly prováděny jen nutné opravy. Střecha staré lokomotivky byla opravena a všechny

staré budovy byly, pokud to bylo možno, zmodernisovány.

Roku 1928 bylo rekonstruováno zařízení strojovny a ještě ke konci tohoto roku dáno do provozu.

Dilenské kolejiště vzniklo teprve roku 1917.

Po jeho výstavbě bylo umožněno přistavovat nejen správkové vozy přímo na všechny pracovní koleje nákladní vozovky, lakýrny, truhlárny, k elektrické centrále a ke skládkám uhlí, ale i s druhé strany k vyvýšené drážce na popel a cyklonu na piliny.

Vjezd do dílen byl stále tísněn silničním mostem, vedoucím přes celé nádraží k cihelně, bývalému majetku arcivévody Reínera. Teprve když byl jižní vjezd na most rekonstruován a kolejiště položeno vně mostu, mohlo být r. 1917 řádně upraveno a zapojeno do něho všechny dilenské koleje.

Pokud se strojního zařízení dílen týče, bylo doplňováno od samého vzniku dílen postupnou modernisací a zlepšením, které přinášel vývoj železnic. Stroje byly různých typů a získávaly se z různých míst, jak již bylo

na předcházejících stránkách zaznamenáno. Zmínky zaslouží ještě otočný jeřáb, který byl v dílnách umístěn roku 1870. Druhý pak roku 1877.

Acetylenová plynárna byla postavena roku 1904. Plyn použit k ohřevu obručí při snímání a pro osvětlování některých místností. Od roku 1912 bylo používáno acetylenu též pro autogenní řezání a sváření kovů.

Elektrické osvětlení do všech pracovišť bylo zavedeno teprve roku 1913 — 5 let po elektrisaci celého nádraží.

Zprvu se vytápěly dilenské místnosti a pracoviště kamny. Od roku 1915 se přikročilo k výstavbě parního topení. Roku 1927 bylo v nové vozovce zavedeno topení teplovzdušné a roku 1929 bylo původní parní topení z roku 1915 přebudováno a zmodernisováno.

Tuto část končíme rokem 1938, kdy nacistické hordy, podporované mezinárodním kapitalismem, odtrhly od Československé republiky část území, mezi nimi i České Velenice a zde stojící dílny. Přišel čas, kdy nebylo českému lidu dovoleno, aby se bránil proti svému úhlavnímu nepříteli. Přišel Mnichov . . .

Je pochopitelné, že čeští zaměstnanci, opouštějící území a pracoviště, vydané nacistickým tlupám

zrádnou klikou mezinárodního fašismu, odvezli s sebou v první řadě stroje a součásti strojů. V některých případech bylo zapomenuto i na vlastní nábytek, jen když bylo vše cenné z dílen odstraněno a odvezeno do vnitra Čech

8. října 1938 vstupují do československých dílen první němečtí železničáři, aby započali hospodařit v dílnách, tak snadno získaných. Byli ovšem překvapeni obrazem, který dílny poskytovaly. Zařízení, které nebylo již možno odvéztí nebo úplně zničití, bylo v takovém stavu, že by dílny zůstaly dlouhé měsíce provozu neschopny. S tím také čeští železničáři počítali. Němci však našli východisko. Počítali s reakční klikou druhé republiky a proto zahájili již 31. října 1938 jednání s ministerstvem železnic a čeští železničáři byli donuceni naložit stroje do vlaků a odvéztí je do obsazených československých dílen, kde stroje znovu postaví a ty, které před vyklizením zničili, znovu opraví. První tyto vlaky dojezdy do Čes. Velenic 21. XI. 1938. Kalich hořkosti byl vypit do dna.

Český dělník s láskou budoval tyto dílny a v nich pracoval a i když je musel roku 1938 opustit, věřil, že se sem vrátí. Věřil ve spravedlnost a pravdu, která zvítězí. Roku 1945 pravda zvítězila.

Nezadržitelná Rudá armáda osvobodila Československou republiku. Osvobodila i Čes. Velenice a jejich železniční dílny. Český dělník se znovu vrátil na své pracoviště, aby pokračoval v práci, přerušené nacistickou okupací. Vrátil se do svých dílen a našel je v troskách . . .

Když se již německé armády na všech frontách hroutily, když již Rudá armáda stála před branami Berlína a československá vojska procházela na území Československé republiky Dukelským průsmykem, přiletěla nad České Velenice bombardovací letadla západních mocností a zničila již úplně zbytečně, nejen železniční dílny, nádraží a výtopnu, ale i přilehlé hlavní ulice města.

23. března 1945, několik minut před 12. hodinou polední, započaly první vlny letadel shazovat bomby. Během 20 až 30 minut spadlo na České Velenice mnoho set bomb. Na samotné dílny spadlo asi 500 bomb. Práce desetiletí byla během několika minut úplně zničena. Železniční dílny byly proměněny v hromadu trosk a rozvalin. Jediná centrála zůstala jako zázrakem schopná provozu.



Vrátnice železničních dílen, zničená bombardováním r. 1945.

Několik týdnů do května, kdy se skončilo panství nacistů nad dílnami a kdy zase čeští železničáři obsadili dílny, se zde již nepracovalo.

Na dílny, jak je viděli vracející se českoveleničtí železničáři, byl zoufalý pohled. Vozovka byla úplně zbořena a spálena. Truhlárna měla poškozenou střechu a čelní zdi byly zbořeny. Lokomotivka, soustružna a kolovka byly pobořeny. Většina střech byla demolována. Kanalisace, potrubí a kabely byly rozrušeny a tak bychom mohli dlouho popisovatí zkázu způsobenou bombardováním.

Toto všechno viděli českoveleničtí železničáři v prvních dnech po svém příchodu. Nebylo však možno dlouho státi nad tímto zoufalým obrazem.

Bylo třeba opravovat stroje a vozy válečnými událostmi poškozené. Osvobozená republika volala do práce. Proto si českoveleničtí železničáři vyhrnuli rukávy a dali se do díla, o kterém sami ani nevěřili, že budou moci zvládnout. Dělníci i řemeslníci uchopili lopaty a začalo se odklízovat a stavět.

Místní národní výbor v Čes. Velenicích propůjčil dílnám opuštěnou pilu a tam se začaly řezat a zhotovovat nové krovy a prkna pro první nejnnutnější stavební opravy.

Nad soustruhy a stroji se zhotovily dřevěné stříšky. Okna se nahradila lepenkou a prkny. Odklidily se trosky a začalo se s opravami lokomotiv a vozů.

Celou zimu roku 1945 pracovali železničáři za nejhorsších podmínek, bez střech, topení a nejnnutnějších hygienických opatření, ale přece své úkoly splnili. Nadšení zmáhalo únavu i nedostatky. Trosky postupně mizely a dnes je zde jediný trakt, část bývalé vozovky, který čeká na zbourání.

Dílny stojí znovu, nově opravené, po stránce sociálních zařízení ještě lepší než dříve. Jsou zde moderní umývárny a sprchy, klosety a moderně zařízená závodní kuchyně. Práce je zde nyní mnohem radostnější než dříve.

Také ostatní železniční služebny jsou svědky velkého nadšení při znovuvýstavbě svých pracovišť.

Význam železničních dílen pro Vitorazsko

Vitorazsko, chudý kraj, kraj borkařů, hrnčičů a košíkářů byl odkázán po dlouhá desetiletí jen na svá chudá políčka, ostricové louky a mozolnou dlaň. Dělníci, ve velké většině zedníci a tesaři, odcházeli každé jaro do ciziny, nejvíce do Vídně, aby se vrátili s podzimem s trochou peněz. Ženy, děti a staří lidé vysedávali nad hromadami proutí, pletli košíky, dlabali dřeváky a jiné dřevěné potřeby. Jiní zase vyráběli z hlíny nádoby nebo vykrajovali rašelínu z močálovitých luk. Žili prostým životem těch nejhudších.

Jednoho dne však zadumaná Lužnice přinesla na svých vlnkách zprávu a předávala ji rychle dále. Od Cmuntu až do Třeboně. »Bude se stavět

železnice. Železná dráha«. Bylo mnoho otázek, mnoho povídání a mnohde musel i pan farář ujistit postrašené stařenky, že to nebude žádná pekelná věc, pro kterou by měl pánbůh chudý vitorazský kraj trestat. Ti, kteří se na svých pouťích za obživou dostali do středu Čech nebo na Moravu, již věděli, co to ta železnice je a vypravovali. Ustrašení obyvatelé Vitorazska začali přivykat, že z Českých Budějovic bude jezdit do Vídně vlak. Začali uvažovat, že by zde mohl nastat příznivý obrat. Že by mohlo býti v kraji více práce.

Výstavby železničních dílen v Cmuntu (nyní Č. Velenice) a pozdější rozvoj dopravy splnily toto očekávání.

Začátky železničářského života v Českých Velenicích

Psal se rok 1866. Výstavba tratě Č. Budějovice— Vídeň započala. Zároveň s výstavbou tratě se započala i výstavba železničních dílen. Ing. Josef Karel, který výstavbu dílen řídil, je uváděn od listopadu 1869 jako první přednosta.

Ředitelství společnosti dráhy ve Vídni mělo do dílen vyslati personál a započítí s opravou vozidel. Vídeňské ředitelství mělo poslati úředníky i řemeslníky, ale nevyslalo žádného. Příčina byla jednoduchá. Žádnému se z hlavního města nechtělo a potřeba zkušených řemeslníků a odborníků byla v tuto dobu veliká. Železniční dílny byly proto přiděleny řed. drah v Praze. Byl to šťastný zásah osudu, který ještě dnes nebyl dost oceněn. Pražské ředitelství vyslalo do Cmuntu asi 50 českých řemeslníků

a úředníků, kteří započali s prací a náborem pracovních sil z Čech a Vitorazska. I v Národních listech byly činěny výzvy, aby se Češi hlásili do práce v Cmuntu.

V prvních měsících nebylo možno ještě pracovatí na všech pracovištích, protože nebyla dostavěna a tak i řemeslníci pomáhali zedníkům při stavbě. Po dokončení výstavby dílen, kde pracovali dělníci různých národností, zůstali v dílnách většinou jen Češi.

Germanisátoři Vitorazska, kteří již mysleli, že území kolem Cmuntu plně ovládli a pokračovali ve svém zhoubném úsilí přes hranici Čech, pojednou s hrůzou viděli, že jim v zádech, v poněmčeném Cmuntě, vyrůstá ostrov češství. Bylo již pozdě podniknouti kroky, protože český živel zde den

ode dne vzrůstal. Uvědoměli úředníci pražského ředitelství podporovali všechny snahy českých železničářů v cmuntských dílnách. Po plném obsazení dílen bylo zde jen malé procento Němců a i to byli jistě poněmčelí Slované.

Němci však čekali na příležitost, aby mohli uštědřit tomuto pro ně nepřátelskému živlu ránu. Nečekali dlouho. V den svátku Václava, roku 1873, požádali čeští železničáři přednostu dílen ing. Josefa Karla, aby mohl být i zde slaven jako v Čechách tento Václavův svátek. Ing. J. Karel byl dobrý Čech a proto svolil. Mělo to ale špatné následky. Musel okamžitě opustit dílny a společnost dráhy jej přeložila do Plzně.

S přílivem českých železničářů, zvláště nezkažené české mládeže, stal se Cmunt bojištěm, na kterém bojovala mladá, zdravá česká krev proti germanisačním snahám. Byl to nerovný boj. Celé okolí bylo již poněmčeno a římsko-katolická církev, jako dobrý partner zprvu německých feudálů a v této době německého měšťáctva, vykonala zde obrovský kus zhoubné germanisační práce.

Češi, zaměstnaní v železničních dílnách, bydleli rozstrkáni po Cmuntě, Dolních Velenicích a České Cejli. Tyto obce se počaly výstavbou dráhy probouzet k životu. Také až v okolních vesnicích v Nové Vsi a Nových Hradech bylo jich mnoho ubytováno. Pocítovali proto touhu, zřídit si středisko, kde by se scházeli. Pocítovali touhu dalšího, kulturního a společenského růstu ve své rodné řeči. Tak vznikla již roku 1873 Čtenářsko-zábavní Beseda. Bylo by nespravedlivé, kdybychom psali historii železničních dílen a nezmínili se o Čtenářsko-zábavní Besedě a naopak. Jejich osudy jsou nerozlučně spjaty mnohou radostí i bolestí.

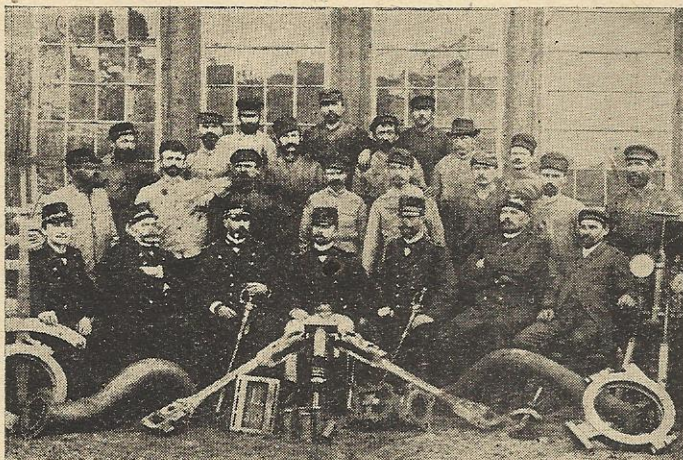
Bylo již uvedeno, že pro nově přicházející zaměstnance drah nebylo v místě bytů. Železničáři se museli spokojit ve většině případů s podnájemem.

Společnost dráhy vystavěla proto roku 1872 kolonii, která dostala pojmenování »Mexiko«. Stavba byla totiž dohotovena v době, kdy byl rakouský arcikníže Maxmilian, později císař mexický, v hlavním městě Mexika popraven revolucionáři.

Stavba těchto čtyř obytných domů byla provedena v blízkosti Cmuntu, na opačném břehu Lužnice. I to byl germanisační tah. Němci totiž počítali s tím, že usadí-li české rodiny do německého prostředí a nedovolí-li českým dětem české školy, bude české

nebezpečí zažehnáno. Bohužel, mnoho českých rodin bylo takto odnárodněno.

V dílnách se však úřadovalo česko-německy. Německy jen ve výjimečných případech. Také všechny nápisy a vyhlášky byly dvojazyčné. Po přeložení ing. Josefa Karla byl jmenován r. 1873 přednostou železničních dílen inspektor Josef Longo. Z historických pramenů není možno zjistiti jaké byl národnosti. Další přednost, inspektor Jan Sedlák, který zde nastoupil své místo v roce 1881, zanechal zde však zřetelné stopy své činnosti. Byl dobrým Čechem a velkým příznivcem české hudby. Z jeho podnětu byla zde založena na podzim roku 1888



Část dílenských zaměstnanců v r. 1892. Uprostřed přednosta J. Tichý.

železnič. hudba, která byla ředitelstvím povolena jako »Hudba dílenských hasičů«. Hudební nástroje poríženy byly z dobrovolných sbírek železničářů, které se prováděly do r. 1896. Prvním kapelníkem byl kapelník Gauze z Třeboně. Později převzal řízení kapelník Haruda. Hudba byla třicetiletá a šířila slávu české písně v širokém okolí Vitorazska.

R. 1893 založili uvědomělí železničářští zaměstnanci svoji

první sociálně-demokratickou odborovou organizací. První schůze byla plánována v hostinci »U Petru« v Cmuntě, ale nebyla povolena a tak, když přijel tajemník Tomšík z Vídně, byla uspořádána ustavující schůze tajně v lese za dílnami. V této první odbor. organizaci byli organizováni Češi i Němci. Skoro pět let trvalo tajné schůzování v lese. Dělnická solidarita a spolupráce českých a německých železničářů trvala až do roku 1912. V tomto roce se rozbila na dva tábory. Český a německý. Byl to důsledek špatné taktiky rakouské sociální demokracie, která nepochopila národnostní otázku v historickém zápasu dělnické třídy. Tak vznikaly různé separatistické nacionální tábory, které oslabovaly jednotnost a růst dělnické třídy.

Po inspektoru Sedlákovi, který brzo pro nemoc odešel ze služby, nastoupil v dílnách v říjnu 1892 přednost Jindřich Tichý. Nejen, že podporoval železniční hudbu, ale věnoval se velmi činně spolkovému životu. Byl posledním přednostou, který se za svůj český původ nestyděl. 10. března 1895 byl za své zásluhy o českou věc zvolen čestným členem Čtenářsko-zábavní Besedy. Byl to poslední rok jeho činnosti v cmuntských dílnách.

Nutnost vychovávat české děti v rodném jazyku byla stále zřetelnější. Německá škola se snažila

všemi prostředky české děti odnárodnit a mnohdy se jí to úspěšně dařilo. Proto uspořádali dělmistři Denk, Trejný a Sýkora na popud J. Tichého večerní kursy české řeči a odborných nauk řemeslných v Besedě. Němci však sledovali český živel velmi dobře a proto netrvalo dlouho a o těchto kursech se dověděl vídeňský ministr železnic Guttenberg a přednosta Tichý byl z trestu přeložen do Innsbrucku. Ani dělmistři nebyli ušetřeni trestů. Denk byl přeložen do Loun, Trejný do Prahy a Sýkora do Plzně.

Na zákrok nacionalistických německých poslanců bylo pražské ředitelství zbaveno dozoru nad cmuntskými dílnami a tyto případy pod správou ředitelství vídeňského. Nyní mohli Němci ukázat svou pravou tvář, kterou tak dlouho ukrývali pod maskou loyality. Do dílen byl dosazen německý přednosta inspektor Grohmann.

Roku 1896 byla vydána Bádénova jazyková nařízení a tu nastal boj proti všemu českému. České nápisy a vyhlášky zmizely. Úřadovalo se jen německy. Roku 1897 vyšlo pak nařízení, že do služeb

v dílnách nesmí být přijat žádný Čech. Po dlouhém smlouvání byla učiněna výjimka pro děti již zaměstnaných českých zaměstnanců. Boj se přiostrčil. Němci nyní již zcela nepokrytě ukázali své plány. Zničit úplně český živel nejen v dílnách, ale i v Dolních Velenicích a České Cejli.

Je zajímavé, jak na tyto akce odpověděli Češi. Stmelili se ještě více a tento rok byla jako na protest založena Tělocvičná jednota Sokol v Dol. Velenicích.

Je samozřejmé, že němečtí přednostové přesně dbali rozkazu nepřijímat české zaměstnance do dílen. Deňlují před námi J. Brotan, A. Winter a K. Streller. Co o nich víme? Jistě se řadili do řady pověstných rakousko-uherských byrokratů. Historie o nich nemluví. Jen J. Brotan vynalezl v cmuntských dílnách nový typ lokomotivního kotle, který ještě dnes nese jeho jméno.

Vypuknutím první světové války se situace Čechů v dílnách ještě zhoršila. Němci provokovali české zaměstnance, zatahovali je do politických rozhovorů a stačilo neopatrné slůvko a již za několik minut stál četník u vrátnice s protokolem.

Dosud žijící četař klempířů F. Suchý, který nastoupil v dílnách roku 1894, byl 14 dní nevině vězněn proto, že se dal do takového rozhovoru svým německým spoluzaměstnancem zatáhnouti.

Teror rakouských úřadů za války rok od roku vzrůstal.

Roku 1915 prováděl německý »Schulverein« podpisovou akci, že si obyvatelstvo D. Rakouska nepřeje, aby zde byly zakládány české školy. Někteří čeští občané Dol. Velenic, kteří toto prohlášení odmítli podepsat, byli vypovídáni z bytů.

Válka nebyla lehkou procházkou do Srbska a Ruska, jak si jí c. k. rakousko-uherské mocnářství představovalo. Bylo stále jasněji vidět, že válka skončí pro ně liaskem a co více, mezinárodní kapitalisté, kteří sice prodlužováním války získávali, viděli růsti na východě strašného nepřítele, socialis-

tickou revoluci. I porobené národy počaly odvážně zvedat hlavy a nejvíce český. Je proto logickým důsledkem, že bylo již v roce 1916 zakázáno v dílnách mluvit česky. Všichni zaměstnanci byli vyzváni, aby tento výnos vzali svým podpisem na vědomí. Protože jen část českých zaměstnanců uměla německy, musel přednosta uznati, že čeští zaměstnanci neprovokují a nemohou za to, že německý jazyk neovládají.

Musel dále uznati, že by nemohli býti dělmistři a četaři odpovědny za práci, kdyby mluvili na zaměstnance jazykem, kterému nerozumí. Bylo proto dále mluveno česky, snad více, než před tímto výnosem. Zvláště ke konci války v roce 1918 bylo zásluhou mnoha českých vojáků, kteří zde byli nasazeni, slyšet na všech pracovištích českou řeč. I jejích velitel »oberst« Vitha byl nucen při hlášení mluvit česky. Také přednosta Streller musel před nimi kapitulovati. Nechtěl jim na velikonoční svátky roku 1918 udělit dvoudenní dovolenou a tu se za ně postavilo celé osazenstvo a protestní stávkou, která trvala 1½ hodiny, jim dovolenou vymohlo. Týden před státním převratem, 28. říjnem 1918, títo vojáci z dílen zmizeli.

Ke konci světové války byla již v dílnách stále více zřejmá nechuť zaměstnanců k opravování strojů a vozů pro válečné účely. Velmi často se stávkovalo, někdy i tři dny. Hlavním důvodem těchto stávek byl hlad, který den ode dne rostl.

28. říjen 1918 na situaci v dílnách nic nezměnil. Čeští zaměstnanci zvedli však hrdě své hlavy a věřili, že ani problém Vitorazska nezůstane nevyřešen.

4. listopadu 1918 byl ustaven Národní výbor. Němci si ale tohoto výboru příliš nevšímali, naopak, dovolávali se loyality a měli strach, co s nimi v roz-



Železniční hudba dílenských zaměstnanců (snímek z r. 1892).

bitém Rakousko-Uhersku bude. Situace se ale změnila po prohlášení Rakouské republiky. 13. listopadu 1918 byl v rakouském Gmündě ustanoven 24 člený německý výbor, v jehož čelo zvolen renegát Michálek, který se smutně proslavil již 11. listopadu organizováním přepadu vracejících se českých vojsk přes Cmunt do osvobozené vlasti.

Byla to část 102. benešovského pluku. Michálek se svými zrádnými společníky Hůrkou a Edingerem si vypůjčili od přednosta dílen Strellera 300 dílenských zaměstnanců, ozbrojili je a obsadili cmuntské nádraží. Vlak byl do nádraží pouštěn po částech a zde byli čeští vojáci odzbrojeni a o všechno okradeni. Tohoto přepadu se zúčastnili i někteří neuvědomělí zaměstnanci české národnosti, kteří také v pozdější době, po osvobození Cmuntu československým vojskem, ze strachu i s rodinami utekli do Rakouska.

1. března 1919 byla českým zaměstnancům zastavena výplata nouzového válečného příplatku. Po zákroku tehdejšího likvidátora železnic ve Vídni, dr. Burgra, byly peníze přece jen vyplaceny.

Když tento první pokus o zasazení rány Čechům ztroskotal, pořádkali Němci před nádražím i v městě protestní schůze, kde byly kladeny požadavky, aby byli Češi z Cmuntu vyhnáni.

Věděli již, že ČSR prosadí své spravedlivé nároky na staroslovanské Vitorazsko a tu chtěli alespoň dokázat, že zde žádní Češi nebydlí. Čeští železničáři však v boji nepodlehli a své domovy neopustili, i když se boj stále více stupňoval.

Byly těžkosti s obstaráváním nejnужnějších potravin. Němečtí rolníci Čechům nic neprodali. Byly mezi nimi rozšířovány pověsti, že Češi při záboru celé území vyloupí.

Mezi majiteli domů v Gmündu, Dol. Velenicích, České Cejli a Josefsku byly rozhazovány štvavé letáky. Jest zajímavé reprodukovat český překlad jednoho z nich:

»Vzhledem na strašné a krvavé pronásledování našich německých krajanů v Čechách, vyzýváme veškeré německé obyvatelstvo a majitele domů, aby tito veškeré české nájemníky co nejdříve vyklidili, jinak německý lid sáhne k nejostřejším prostředkům. Na české krvavé psy nesmí být brán žádný ohled«.

28. května 1919 byl učiněn poslední pokus zbavit se nepohodlných Čechů. Byl to pokus poslední a proto do něho Němci vložili všechnu svou zlořádnost. Odpoledne po druhé hodině zavolal si účetní dílen Schuldenzucker zástupce českých zaměstnanců. Po nejasném úvodu oznámil, že jsou všichni zaměstnanci české národnosti z dílen propuštěni bez nároku

na výplatu. Veškeré nářadí musí být ihned odevzdáno a do 4 hodin odpoledne musí čeští zaměstnanci dílny opustit.

182 propouštěcích dekretů měl již připraveno a pověřil české zástupce, aby je předali spoluzaměstnancům.

Těžké bylo loučení českých zaměstnanců se svými pracovišti. Byli s nimi srostlí. Zdi dílenských budov byly svědky budování a práce českých lidí od jejich prvopočátků. Od založení dílen roku 1869. Po půl století, kdy první Čech vstoupil do rozestavěných dílen, nyní je opouštěl. To nejtěžší bylo nutno překonat. Zatnout pěst a nepoddat se.

U vrátnice se však shlukly německé ženy, které provázely české železničáře slovy: »Konečně je český svinský neřád vyřízen«.

Tento osud stihl i české zaměstnance u ostatních železničních služeben v Cmuntě. Němci si dobře pomatovali železničáře, kteří v roce 1910, kdy bylo v Rakousku sčítání lidu, se hlásili k českému jazyku. Byla to akce dobře připravená. Ženám českých zaměstnanců bylo od tohoto dne zakázáno prodávati v konsumu potraviny a ve stanici bylo připraveno asi 60 vagonů k vystěhování českých rodin. Drzost Němců neznala mezí. České rodiny byly houfně Němci navštěvovány, tito chtěli nakupovati palivo i nábytek. Mysleli, že tomuto poslednímu pokusu český železničář podlehne. Skutečnost však byla jiná. Český železničář ani nyní nepodlehl. Vytrval!

Ministerstvo železnic nařídilo sice později správě dílen, že mají býti čeští zaměstnanci opět přijati, ale němečtí zaměstnanci vyhrožovali, že zastaví ihned práci a vyvodí z návratu českých zaměstnanců do dílen do krajnosti důsledky. Ministerstvo železnic i ředitelství rakouských drah ztratilo však již autoritu a tak čeští železničáři byli bez práce. Jejich zástupci jezdili na naše vyslanectví do Vídne pro peníze na výplatu a potraviny jim byly dodávány z Prahy. V Suchdole nad Lužnicí byl výdej.

Němci poznali, že se jim nepodařil poslední pokus a že Češi zde zůstávají a také věděli dobře, že budou hranice revidovány. Proto hlavně v železnič. dílnách kradli co se dalo. Byl zde zhotovován různý nábytek a odvážen soukromníkům.

Mírová smlouva St. Germainská byla 16. července 1920 v Paříži ratifikována. Přinesla jasno i v otázce části Vitorazska, jehož zábor byl stanoven na 31. července 1920.

Ministerstvo určilo pro železniční dílny zvláštní komisaře, radu Kubeše a dr. Šírka. Německým zaměstnancům byla dána lhůta 6 měsíců, kdy po bezvadném chování mohli být přijati do služeb ČSD.

Připojení Vitorazska k ČSR

31. července 1920, za krásného letního rána, vjíždí do nádraží v Cmuntě ověšený vlak s vítěznými nápisy: »Vítáme naše osvobozené bratry vitorazské!« Před nádražní budovou, za zvuků státní

hymny, prohlásil župní rada Uhlíř: »Zabírám toto území pro stát Československý«.

Vojenskou asistenci při zabírání tvořili vojáci benešovského pluku, kteří zde byli v roce 1918

odzbrojení a okradeni. Bylo to jejich přání, které bylo našimi úřady respektováno. K této službě se přihlásili i již demobilisovaní vojáci. Takové bylo jejich rozhořčení nad potupným přepadením v r. 1918.

I při této slavnostní příležitosti se našel nacionalistický rakouský fanatik, který chtěl na dr. Uhlířovi spáchatí atentát. Byl však zadržen a předán k potrestání.

Zábor nynějších Českých Velenic byl proveden ve třech intervalech, až se hranice ustálily na dnešní linii.

Již počátkem března 1920 se začalo v železničních dílnách pod dozorem čs. železnic ing. Macháčka a ing. Klímy pracovat na opravách polských lokomotiv a českých vagonů.

Během 14 dnů obsadili čeští zaměstnanci, vyhození před 10 měsíci ze svých pracovišť, opět svá místa. Ředitelstvím drah v Plzni dosazen byl český dozorcí personál a byli sem posláni řemeslníci

a dělníci a po dlouhé přestávce opět český přednosta ing. Kostlivý. Německá správa před zábořem likvidovala a zbylých asi 500 zaměstnanců německé národnosti zůstalo úplně bezradných. Byli vyzváni, aby do 6. srpna 12. hodiny polední složili slib Československé republice. Této výzvy uposlechli jen dva místní Němci. Ostatní, řídíce se heslem: »Všichni za jednoho — jeden za všechny!« opustili 11. srpna 1920 nejen dílny, ale i Cmunt v Čechách. Neměl ani tolik odvahy rozloučiti se s nenáviděnými Čechy ve dne. Utekli v noci, přes to, že jim nikdo v odchodu nebránil. Čeští zaměstnanci tuto rozlouku jen uvítali. Na jejich místa byli dosazeni čeští železničáři. Život v dílnách a i v ostatních služebnách v Cmuntu vstal na sebe novou tvář. Nové pojmenování Cmunt v Čechách a pozdější Český Cmunt se neosvědčilo. Připomínalo příliš staré, neveselé doby. Bylo proto 1. prosince 1922 změněno na České Velenice.

Pracovní podmínky v dobách první republiky

Díváme-li se na pracovní podmínky v dílnách v době první republiky musíme se kriticky postavit ke všem otázkám, které tehdy nemohly a nesměly být řešeny.

Je pravda, že dílny v Českých Velenicích byly po stránce opravy vozidel nejvýkonnějšími a nejlépejšími. Je se nutno ale podívat, za jakých podmínek toho bylo docíleno.

Velká výrobnost nebyla docílena uvědoměním zaměstnanců, ale strachem o existenci. Nebylo zvláštností slyšet z úst byrokratických úředníků: »... když se vám to nelíbí, za vraty jich čeká deset!«

Byli zde sice důvěrníci odborových organizací, exponenti různých politických stran, ale jejich činnost byla omezena nedůvěrou zaměstnanců a zlehčováním správy dílen. Ten, kdo nebyl nikde organizován, nic nepořídil. Žádný důvěrník se za něho nepostavil.

Již ve vrátnici dílen byla vrátným vnucována nově přijatým zaměstnancům přihláška do nár. soc. odborové organizace »Jednoty« a i jiní zaměstnanci zneužívali svého služebního postavení, aby vnucovali zaměstnancům přihlášky pod hrozbami různých represálií.

Každé oddělení mělo svoji t.zv. trestní četů, kam byli zařazováni zaměstnanci komunistického a socialistického smýšlení. Jenom namátkou několik jmen těch soudruhů, kteří byli často do těchto trestních dílenských čet zařazováni: J. Frantes, A. Kuthan, J. Vylíbal, J. Bláha, J. Kubele, Herda a Chlupáč. Stačilo, byl-li někdo účastníkem komunistické schůze, aby byl persekvován. Do těchto trestních čet byli zařazováni i zaměstnanci nepohodlní četařům z jakéhokoliv důvodu.

Dělmistrovská a četařská místa byla obsazována jen spolehlivými »starousedlíky«, dobře zapsanými u přednosty. Někteří četaři nutili své čety k ne-

možným výkonům. Sváděli mezi sebou konkurenční boj, aby se zalíbili pánům. Protekcionářství bylo jednou z velkých bolestí dílen. Kdo neměl za sebou některého »věrného služebníka pánů«, ať byl sebe schopnější, nebyl spravedlivě hodnocen. Naopak. Ten nejhloupější, měl-li protekci, dostal se na nejlepší místo.

U všech zaměstnanců, kteří měli vyhraněné socialistické smýšlení, anebo se jen stýkali újeji s komunisty, měl přednosta dílen poznámku »K« a také se podle toho s ním zacházelo.

V roce 1927 začalo vyhazování komunistů z dílen. Obětmi se stali soudruzi: Cihlář Václav, Dvořák Tomáš, Jícha Bohumil, Kastner František, Klug M., Kulhan Arnošt a Tvaroh Jan.

To byli průkopníci dneška, kteří se nebáli promluvit do duše všem, kteří socialismus nenáviděli. Slova soudruha T. Dvořáka, které řekl přednostovi dílen před svým vyhazováním »... přijde doba, kdy budete rád, že budete moci házet uhlí«, byla přímo prorocťvím, a dnes vidíme, že mnoho takovýchto byrokratů se o jejich pravdě přesvědčilo.

Soudruh Martin Klug zvolil si jinou zbraň. Chodil skoro rok za přednostou dílen jako stín. Čekal každý den před jeho bytem i dílnami a na každé cestě jej sledoval. Stal se tak ztělesněnou výčitkou svědomí, kterou nemohlo odstranit ani četnictvo, kterému si přednosta dílen stěžoval.

Také soudruh Št. Synek byl znám svou neohrožeností, kterou projevoval v boji za socialistické myšlenky.

Tyto doby byly znamenány také vysazováním zaměstnanců. Šest až sedm dní v měsíci bylo pro mnoho zaměstnanců nucenou neplacenou dovolenou a i zde byli hlavně postiženi ti, kteří měli poznámku, že jsou načichlí komunismem.

Úcta k člověku, k dělníkovi?

Posuďte sami.

Zaměstnanec vchází do vrat dílenského dvora a zapoměl si v ústech cigaretu. Dělmistr, který náhodou stál u vratnice, reagoval na to takto: »Vydejte ten zigareten z kušny, nebo vám ji tam vrazit!« Druhý případ: Soudruh J. Frantes si zahvízdal, třebaš falešně, před oknem správce oddělení Vávry. Tomu se to nelíbilo a tak musel J. Frantes za trest vyházet po práci 20 tun uhlí. Ovšem zdarma. To byly doby, na které dnes soudruzi neradi vzpomínají, ale je nutné uvést alespoň některé případy, abychom si dovedli udělat obraz o našem dnešním životě, o co je radostnější a o co rychleji jdeme dnes k socialistické budoucnosti.

Je nutné vzpomenouti těch, kteří již tenkrát věřili a očekávali, že přijde dnešek.

Soudruh J. Bláha, natěrač, také příslušník jedné »trestní čety«, říkával svým dětem: »Děti, tam se podívejte, na východ, tam vyjde hvězda a ozáří celou naši zem. A potom přijde socialismus!«

Soudruhu Bláho, my jsme již nyní na cestě k socialismu. Vaše sny a přání se stávají skutkem a vaše oběti nebyly marné.

Po ing. Kostlivém, který byl nemocen a proto brzy z dílen odešel, nastoupil v květnu 1922 přednosta ing. Karel Fišer.

Byl dobrým odborníkem a dílny pod jeho vedením prosperovaly. Je ale nutno podívat se na něho jako na člověka, tak jak ho viděli dělníci. Toto hodnocení nebude kladné. Nedovedl naléztí poměr k pracujícím. Zajímal se příliš o soukromí všech zaměstnanců, ne proto, aby jim pomohl, ale naopak. Shromažďovaly se u něho pomluvy, které ochotní donašeči sbírali na pracovištích. Dělníci byli špehováni a za každou maličkost pokutováni. Ing. Fišer neměl rád socialistické názory. Byl jejich velkým odpůrcem. Byl typem drážního byrokratického rady, se kterými jsme se již rozloučili. Zůstanou nám na něj jen smutné vzpomínky. Není proto nic divného, že na

něho zaměstnanci, kteří za jeho vedení v dílnách pracovali, rádi nevzpomínají. Také někteří vedoucí úředníci šli věrně ve šlépějích přednosty a rádi používali otrokářských metod k vybičování výkonu zaměstnanců.

Učňovská dílna, která byla zřízena již v období 1892—1895, udržela se v dílnách až do konce první světové války. Po převzetí dílen správou ČSD byla roku 1921 obnovena. Roku 1924 však byl dán zákaz nového přijímání učňů. Provoz zde byl zahájen znovu v době okupace roku 1939. Zánik učňovské dílny v roce 1924 byl také jedním ze smutných úkazů první republiky. Každý rok trvání učňovské dílny by byl dal chudému Vitorazsku, kde není továren a průmyslu, 20—25 kvalifikovaných řemesníků.

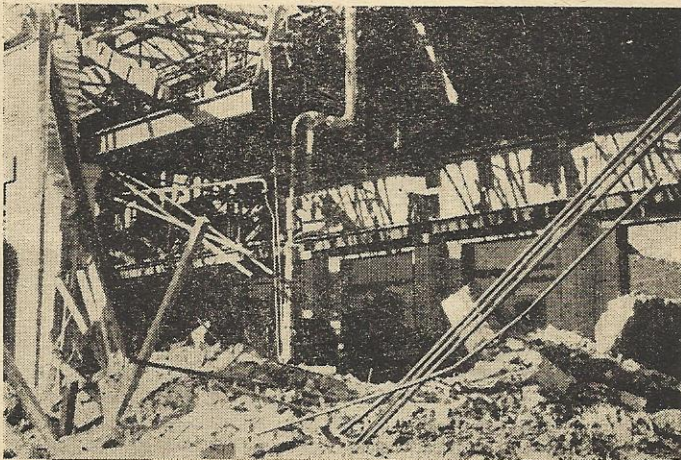
Ikdyž po přivtělení Vitorazska k ČSR se rok od roku vinou několika politických stran pracovní a soudružská spolupráce narušovala, přece jen muselo dojíti opět k jednotě. Stalo se tak bohužel až v roce 1938, kdy němečtí fašističtí imperialisté začali vztahovat svou krvavou ruku na naše pokojné pohraničí.

Zvláště zde, na těsné hranici republiky, uvědomělí příslušníci dělnické třídy měli možnost sledovat vývoj v sousedním Rakousku a proto věděli, jaké nebezpečí zde vyrůstá.

Již r. 1927, kdy utíkali někteří komunisté a soc. demokraté z Rakouska před kulkami policie a vojska přes Čes. Velenice, pomáhali při útěku. Pomáhali mezinárodní myšlence proletariátu. Z osobních vlaků rakouské úzkorozchodné dráhy, která vede přes československé území, vyskakovali rakouští soudruzi a z Českých Velenic byli vypravováni dále, do země nadějí dělnické třídy, do SSSR. Odtud jako pozdrav chodily zpět komunistické noviny, které byly z Českých Velenic pašovány do Rakouska.

Po tak zvané anexi Rakouska, která byla znásilněným prvního evropského státu, stálo již nebezpečí jen několik desítek metrů od Českých Velenic.

Hraničářský život vzal na sebe jinou tvář.



Kolovka dílen po bombardování.

Nacistické hordy v Českých Velenicích

České Velenice, ležící bezprostředně na hranicích republiky, stály jako na dlani před zraky nacistů. Nyní bylo jistě jasno i těm, kteří v r. 1920 bránili, aby bylo k ČSR připojeno i staroslovanské území

včetně strategického pohoří za Gmündem, že Čes. Velenice leží bez obranných možností před jicny děl, které nacisté mohli kdykoliv postavit na gmündské kopce.

Tragický podzim vitorazských železničářů roku 1938 začal 13. září. Byla svolána pohotovost vojáků, finanční stráž a složek SOS. Četnictvo a vojsko svolávalo československé záložníky, kteří byli na radnici vyzbrojeni a ještě této noci nasazení k ochraně hranic.

23. září byla vyhlášena mobilisace.

Je pochopitelné, že nyní nastalo houfné stěhování z Českých Velenic. Druhý den ráno ve 4 hodiny byly již vlaky do vnitrozemí přeplněny. Z Českých Velenic se stávalo pomalu pusté město, jehož ticho rušilo jen drkotání vozíků s nábytkem, který byl odvážen na nádraží a kroky vojenských hlídek.

Tyto hlídky střežily hlavně rakouskou úzkorozchodnou trať, která vede ještě dnes po hlavní třídě města, protože zde bylo nebezpečí, že z vlaku, který i po vyhlášení mobilisace jezdil, vyskočí provokatéři a dojde k incidentu.

Na nádraží byl přichystán evakuační vlak, do kterého byly vloženy archivy městského úřadu a národ. škol. Tento vlak odejel z Čes. Velenic 28. září. Druhý den byl vypraven o 1/2 10. hod. dopolední poslední vlak. Měl sebrati zbývající občany, kteří nebyli ještě evakuováni. Po cestě sebral všechny strážníky tratě až do N. Hradů. Do tohoto vlaku nastupovaly také po trati roztroušené vojenské hlídky.

Také situace v dílnách ČSD nebyla jiná. Den po vyhlášení mobilisace shromáždili se dílničtí zaměstnanci, aby vyslechli, kde se mají hlásit do služby po skončení evakuace. Byli rozházeni po celém území ČSR. Mnoho jich bylo přeloženo až na Slovensko, ale nebyli zde vítáni. Museli se po vyhlášení t. zv. Slovenského štátu vrátit do Čech.

Evakuace dílen byla především pro všechny zaměstnance, zvláště starší, kteří již několik desítek let zde pracovali, bolestnou povinností. Byli by rádi chránili svá pracoviště, ale nebylo jim to dovoleno. Rozkaz zněl: Evakuovat!

Byly demontovány stroje a posílány do vnitrozemí. To, co se nedalo odvézt, bylo alespoň zbaveno všech důležitých součástí. Do posledního vlaku bylo sneseno zbývající nářadí a materiál. Tento vlak odejel 28. září v 9,30 hodin. Po tomto dni se staly České Velenice liduprázdné. Jen clona kouře z haldy uhlí, kterou hraničáři u výtopny zapálili, aby se nedostala nacistům do ruky, se rozprostírala nad mlčícími pracovišti.

Klid však netrval dlouho.

Protože měli Němci v ířeboňském okrese jen 5%, soudilo se, že zde nebude ani plebiscit, ani zabírání území. Proto se začaly některé rodiny stěhovat zpět do Českých Velenic. I v rozhlase byly činěny výzvy, aby se obyvatelstvo vrátilo.

Bezradnost a chaos, zaviněný neodpovědností některých úřadů, byly typickým znakem těchto dní. Nikdo nevěděl, co se stane a různé poplašné zprávy, které se každý den i hodinu rozšiřovaly, paniku jen zvětšovaly.

Tragický důsledek Mnichova nedal ale na sebe dlouho čekat. Němci začali zabírat nejen celá území

s německou většinou, jak se projevila podle posledního sčítání lidu, ale vzali měřítko podle r. 1910, kdy byla germanisace Vitorazska na nejvyšším stupni.

Večer 6. října bylo již jasno, že Němci obsadí nejen České Velenice, ale celou část Vitorazska, která byla v roce 1920 přivtělena k ČSR. 8. října 1938 v posledních hodinách vstoupila nacistická bota do ulic hraničářského města, do Českých Velenic.



Tak vypadala všechna pracoviště po bombardování.

Osud se naplnil. Zrada západních mocností a vnitřní reakce vyrazila zbraň z rukou českého lidu. Se slzami loučili se hraničáři se svými domovy a železničáři se svými pracovišti.

Německé hordy byly vítány v ulicích města jásáním zianatísovaného davu gmündských občanů. Jen několik zatatých českých pěstí se setkalo na okraji ulic. To byli ti, kteří již nestačili utéci. Prázdná a vyhaslá okna hraničářských domovů byla na většině domů jedinou, ale výmluvnou dekorací.

Dílnské objekty byly také pusté. Němečtí vetřelci, kteří již 10. října přitáhli z železničních dílen z Florisdorfu, aby dílny obsadili, byli nemile překvapeni, když zjistili, že provoz nebude možno zahájit. Nebylo zde strojů, nářadí a ani centrála nemohla být dána do provozu, protože důležité součásti byly odvezeny československými železničáři.

Dílny mlčely. Nemlčeli však Němci. Již 31. října 1938 byla zahájena jednání mezi ministerstvem československých a říšskoněmeckých drah. Výsledek jednání přinesl další potupu pro dílnské zaměstnance. Bylo nařízeno vrátit všechno, co bylo z dílen evakuováno, zpět a čeští dělníci museli dátí opět do provozu stroje a zařízení.

21. listopadu přijel první vlak s vrácenými stroji a materiálem. 21. prosince bylo vrácení ukončeno.

Nebylo vráceno všechno. Důvtip českého železničáře stačil na cizáky, kteří dílenské prostředí neznali. Inventurní úředník a jiní zaměstnanci mnohokrát použili lži a některé věci počítali s přebírajícím na pracovištích různě položených tolikrát, až počet podle stavu souhlasil. Tak byly zachraňovány republiky hodnoty.

To to potupné vrácení bylo poslední kapkou v poháru hořkosti, který i tentokrát museli česko-veleničtí železničáři vypít až do dna. Němci nemohli ani po vrácení strojního zařízení a nářadí přikročiti ihned k opravám vozidel. Evakuace českých železničářů byla příliš důkladná. První lokomotiva opravné skupiny L0 byla předána provozu až 23. března 1939 a první lokomotiva opravné skupiny L 4 až 23. června 1939.

Doba okupace nemůže být na těchto stránkách hodnocena. Byla to bolestná přestávka v historii dílen a Českých Velenic. Hraničáři byli rozházeni po celém území t. zv. Protektorátu.

Ale i v těchto dobách byli zde v dílnách totálně zaměstnáni čeští dělníci. V Českých Velenicích jich bylo zaměstnáno asi 800. V dílnách samotných 200.

Mimo české zaměstnance byli v dílnách zaměstnáni francouzští, belgičtí a italská váleč. zajatci, francouzští a

holandská civilní dělníci. Počet všech cizinců činil ke konci roku 1944 618, z celkového počtu 1382 zaměstnanců dílen. Skoro 50%. Protože asi 14% zbývajících německých zaměstnanců byly ženy, je pochopitelné, že dílny nemohly být výkonné, zvláště když cizinci sabotovali při každé příležitosti. V městě bylo u různých firem zaměstnáno též mnoho cizinců, takže bylo zde slyšet všechny možné řeči Evropy.

Smutný úděl připravil osud mnoha desítkám maďarských židů, kteří zde hromadně umírali na úplavici a byli až po osvobození Českých Velenic důstojně pohřbeni vedle hřbitova.

Kapitolu tohoto smutného období ukončil nálet anglo-amerických bombardérů 23. března 1945.

V tuto dobu bylo již jasno, že válka musí skončit v nejbližších dnech a přece byly dílny úplně rozbombardovány. Tato skutečnost nutí dnes česko-veleničtí železničáře, kteří musí znovu budovat svá pracoviště, k přemýšlení, zda bylo nutno dílny ničit.

Historie musí i zde říci své nesmlouvavé: Ne! Cíl nebyl zasadit Němcům ránu, ale znemožnit českému lidu, který se vrátí do svých domovů a dílen rychlou výstavbu ve svobodné vlasti.

Na hromadách trosk a rozvalin

Strašný požár druhé světové války, kterou rozpoutala mezinárodní reakce a fašismus, vyhasl.

Poslední odpor byl zlomen. Sovětská vojska se rozlila nezadržitelným proudem po celém území naší vlasti a osvobodila město za městem. Osvobodila i České Velenice.

Sedmileté panování německých veřelců v tomto hraničářském městě se skončilo.

23. května 1945 se vrátili česko-veleničtí občané znovu do svých domovů. Zábor vitorazského území provedli českoslovenští partizáni z Tábora pod vedením plukovníka Hobzy.

Evakuace německých veřelců trvala pouze dvě hodiny. Byli zde ponecháni pouze zaměstnanci drážních služeb, kteří spadali pod pravomoc sovětského okupačního vojska.

Pohled na zpustošené Čes. Velenice byl žalostný. Hraničáři však nepropadli malomyslností a začali ihned znovu budovat svá pracoviště a domovy.

První dílejší zaměstnanci, v čele s nynějším náměstkem přednosty ing. V. Šváchou, přijeli do Českých Velenic 28. května. Stáli na hromadách trosk a rozvalin. Žádný z nich si nepředstavoval, že zkáza bude tak důkladná. Nebylo času na dlouhé řeči. Každý si vyhrnul rukávy a začal s těmi nejněžšími pracemi. Odklízet trosky a zachraňovat stroje a drahocenný materiál.

Němci zaměstnanci pracovali v dílnách i po záboru. Opravovali lokomotivy pro vítěznou Rudou armádu.

Ani nyní se Němci nezměnili, i když již věděli, že je konec jejich světovládě. Snažili se ze všech sil ovlivnit sovětské úřady proti českým železničářům a využívali každé okolnosti k poškození československého majetku.

První práci dílenských zaměstnanců bylo uvolnění cest a opatření přístřeší pro stroje. Pomalu, den ode dne se začal měnit obraz dílen. Co potu však stálo odklizení trosk a kolik úsilí muselo být vynaloženo, aby byly ty nejněžší práce zdohány. Řemeslníci, kteří přišli, aby opravovali vozidla, vzali napřed do ruky lopatu a krompáč a odhazovali rozbourané zdivo, ze kterého čnely zbytky vozů, soukolí a součástí. Nebylo ani dopravních prostředků k odvážení bouraček. Vše muselo být vlastními silami opatřeno. Nikdo v místě nemohl dílenským pomoci, protože i ostatní služebny a město byly v rozvalinách.

Nadšení zaměstnanců však zmáhalo všechny těžkosti. Za několik týdnů bylo vykonáno mnoho práce. Nikdo se nedíval na hodiny. Nikdo svůj výkon neměřil. Byla zde jen jedna touha, dáti znovu do provozu svá pracoviště, a opravit vozidla pro osvobozenou republiku, která je tolik potřebovala.

V polovici srpna 1945 byl proveden poslední odsun. Rakouští zaměstnanci byli vyzváni, aby opustili česko-veleničtí dílny.

Konečně si česko-veleničtí železničáři oddechli. Od této doby bylo již zase v dílnách slyšet jen českou řeč.

Obnova dílen dostávala pevnou linii. I když se ozývaly hlasy, že je zbytečné česko-velenické dílny obnovovat, vitorazští hraničáři neustoupili. Byli si vědomi toho, že železniční dílny jsou jediným větším podnikem české části Vitorazska, které by bylo jejich ztrátou úplně ochuzeno.

Na pochybovačné řeči odpověděli již 25. a 26. IX. 1945 prvními Národními směnami.

Diváme-li se dnes na úmornou práci všech česko-velenických železničářů v těchto dobách, musíme se hluboce sklonit před jejich obětavostí a jejich prací. Pracovní podmínky byly ty nejhorší. Celé zimní období 1945—1946 pracovali česko-veleničtí železničáři bez střechy a otopu, ale vydrželi.

Stavební firmy pro obnovu Českých Velenic byly

získávány s vypětím všech sil. Žádný nedovedl pochopit touhu Vitorazanů, aby jejich město a pracoviště byla co nejdříve obnovena a aby i oni mohli pomoci budovat osvobozenou republiku.

Prvním vedoucím dílen od května 1945 byl ing. Terš. Přednostou však jmenován nebyl. Brzy bylo jeho exponování zrušeno a dne 16. prosince 1945 nastoupil v dílnách jako přednosta ing. Fr. Janek. Pod jeho vedením je řízena obnova dílen. Také závodní rada, jejímž předsedou byl od převzetí dílen Fr. Albrecht a nyní J. Kubele, vykonala veliký kus práce. Největší zásluhy o obnovu dílen a splnění všech úkolů mají však ruce zaměstnanců, jejich usilovná práce, před kterou se musí budoucí generace sklonit a vzdát jí čest.

Kupředu k radostným zítřkům

Po úspěšně splněné dvouletce začali dílenští zaměstnanci pracovat na plnění úkolů stanovených pětiletkou.

Během prvního pololetí v roce 1949 bylo podáno 11 zlepšovacích návrhů.

21. června 1949 byly podepsány první socialistické závazky. Vznikla první úderka. Tři soudruzi ze soustružny začali bourat staré nazírání na práci. Vyzvali ostatní spoluzaměstnance k následování. A výsledek? Další tři soudruzi, celé čtyři a závazek celé kovárny, že jako dar k II. všeodborovému sjezdu v Praze ušetří lepší organizací, využitím starého materiálu a obětavou prací do konce roku 1949 200.000 Kčs.

Prosté socialistické závazky, napsané několika větami, hovoří lépe než sebelepší kniha a sebeučenější hodnocení minulosti.

Vezměme na příklad dřívějšího vrátného dílen. Byl dělníkem, ale páni mu dali „úřad“ a on se stal jejich poslušnou loutkou. Nutil podepisovati přihlášky do strany, která vyhovovala vládnoucí dílenské klice. Nutil i pod hrozbou represálií. Dělník byl v této době rád, dostal-li práci a proto podepsal. Dnes vrátný dílen podepisuje socialistický závazek. Nevyužívá svého volného času při pracovním výkonu k planým řečem. Neagituje pro svou stranu vyhrůžkami, ale zavazuje se, že v tomto volném čase bude upravovat cestu ke garážím, vrátníci, bude mazat výměny a vytrhávat trávu z kolejí.

Není to krásný román, který píše nová a radostnější společnost?

Neuvědomujeme si ani, v jak převratných dobách žijeme své dny. Mnohý z nás naříká, že mu nezůstává času pro zábavy a někdy ani pro rodinu. Neustále brigádníčme, schůzujeme a plánujeme. Zatím před námi nejsou vidět ohromující výsledky naší činnosti. Ale jdeme stále kupředu. Nový život a nová radostná budoucnost našeho lidu dostává pevné tvary. Roste a mohutní. I když to my nepozorujeme, budoucí generace vysoce zhodnotí naši dnešní práci a věrme, že nám bude dnešní revoluční dny závidět.

President republiky Klement Gottwald razi krásné heslo: „Kupředu, zpátky ni krok!“ Toto heslo si dávají vitorazští železničáři do štítu. Tímto heslem se budou řídit. Stále vpřed, k lepší a radostnější budoucnosti. Cíl leží na dosah ruky a je krásný. Je to socialismus, pro který bylo tolik železničářů perseksováno, za který bojovaly generace a který nyní dělnická třída za vedení Klementa Gottwalda a Komunistické strany Československa vybuduje.

Prvním úkolem budoucnosti je splnění pětiletky. Česko-veleničtí železničáři slíbili, že bude nejen splněna, ale překročena.

Proto každý na své místo! Každý do práce! Kupředu k radostným zítřkům za vybudování socialismu v naší drahé Československé republice!

Výňatky z připravované knihy Karla Frona :
„80 LET VITORAZSKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ“

80 LET VITORAZSKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ



Zaměstnanci dílen. — Snímek z roku 1871.

1869 — 1949

ČESKÉ VELENICE

PROGRAM OSLAV:

28. 10. 1949 ZAHÁJENÍ JUBILEJNÍCH OSLAV A OSLAVA 28. ŘÍJNA
Hudební pořad: Salonní kvintet závodního klubu ROH.
20 hodin. - Sál Besedy. - Jednotné vstupné 10 Kčs.
-
29. 10. 1949 SLAVNOSTNÍ OTEVŘENÍ VELKÉ HISTORICKÉ ŽELEZNIČNÍ A
JUBILEJNÍ VÝSTAVY v železničních dílnách v 15,30 hodin. - Současně bude otevřena
výstava obrazů železničního karikaturisty E. Schrabala v čekárně stanice. - Vstup: dospělí 5 Kčs,
děti Kčs 3'—, hromadné návštěvy škol zdarma (na výstavu J. Schrabala Kčs 2'— a Kčs 1'—).
Ve 20 hodin v obnovených sálech Besedy **VESELÝ VEČER ČESKOVELENICKÝCH
ŽELEZNIČÁŘŮ.** Hudba — tanec. Vstup Kčs 25'—.
-
31. 10. 1949 SPORTOVNÍ ODPOLEDNE. - Ukázky disciplín TOZ. - Kopaná: železničáři Cheb—
S. České Velenice. - Začátek v 15,00 hodin. - Vstup Kčs 10'—.
-
5. 11. 1949 Dopoledne: ÚŘEDNÍ NÁVŠTĚVA ÚSTŘEDNÍHO ŘEDITELE ČSD, N. P.
Ve 12,30 hod. **AKTIV VŠECH ŽELEZNIČÁŘŮ.**
Večer ve 20,00 hod. v Besedě **SLAVNOSTNÍ VEČER ZÁVOD. KLUBU ROH.**
Dramatický odbor provede hru K. Simonova: **RUŠTÍ LIDÉ.** — Jednotné vstupné Kčs 10'—.
-
6. 11. 1949 9,00—10,00 hod. **PŘÍJEZD HISTORICKÉHO VLAKU DO ČES. VELENIC.**
Odchod průvodu od nádraží na shromaždiště, kde **VELKÝ PROJEV** člena předsednictva Svazu česko-
slovensko-sovětského přátelství a ústředního ředitele ČSD, n. p., K. Bezka.

VÝSTAVY JSOU OTEVŘENY:

29. 10. 1949	15,30—18 hod.
30. 10. 1949	8,00—18 hod.
31. 10. 1949	8,00—18 hod.
1.-5. 11. 1949	15,30—18 hod.
6. 11. 1949	8,00—18 hod.

Pro hromadné návštěvy škol
výstavy otevřeny dle dohody.

ORGANISACE A USPOŘÁDÁNÍ JUBILEJNÍCH OSLAV :

ZÁVODNÍ KLUB



— ČSD, n. p., ČESKÉ VELENICE.

VELKÁ HISTORICKO-ŽELEZNIČNÍ A JUBILEJNÍ VÝSTAVA V ŽELEZNIČNÍCH DÍLNÁCH :

- Vývoj dopravy v českých zemích od Gerstnerovy koněspřežky až po dnešní dny
- Historické fotografie česko-velenických železničářů
- Lidová tvořivost železničářů
- Práce učňovské dílny
- Exponáty: KSC

MNV

Svazu československo-sovětského přátelství

ČSM

Sokola

Závodního klubu ROH

VÝSTAVA JE POŘÁDÁNA ZA SPOLUPRÁCE SVAZU ZAMĚSTNANCŮ
V DOPRAVĚ A ÚSTŘED. ŘEDITELSTVÍ ČESKOSLOVENSKÝCH DRAH, N. P.

PŘÍJEZDY A ODJEZDY VLAKŮ:

Příjezd z Plzně Čes. Budějovic do Čes. Velenice				Odjezd z Čes. Velenice do Čes. Budějovic a Plzně			
Vlak čís.	odj. Plzeň	odj. Č. Budějovice	příj. Č. Velenice	Vlak čís.	odj. Č. Velenice	odj. Č. Budějovice	příj. Plzeň
osob. 402	3,50	8,38	—	osob. 469	14,28	16,14	21,17
RM 136	7,52	10,28	11,11	RM 135	17,30	18,22	20,43
osob. 460	—	4,14	5,38	osob. 473	20,03	21,16*	—
osob. 462	—	6,00	7,23		—	—	—

* Jede jen do Českých Budějovic.

Příjezd z Prahy a Veselí n. L. do Čes. Velenice				Odjezd z Čes. Velenice do Veselí n. L. a Prahy			
Vlak čís.	odj. Praha	odj. Veselí n. L.	příj. Č. Velenice	Vlak čís.	odj. Č. Velenice	odj. Veselí n. L.	příj. Praha
R 106	7,50	10,20	11,43	osob. 1609 R 103	11,52	13,17	15,46
osob. 1702	—	5,44	7,12	osob. 1611	13,06	14,29	—
osob. 1602	—	8,02	9,32	osob. 1613 R 105	16,37	18,02	21,10



ČESKE VELENICE