



HISTORIE

článek: Libor Hinčica  
Úvodní foto: sbírka Jaroslav Čvančara

# *Atentát na Heydricha a pražské tramvaje*





Dne 27. května 1942 byl v Praze proveden atentát na zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha. Tento čin provedený československými parašutisty je bezpochyby největší odbojovou akcí na území našeho státu v době okupace republiky a patří mezi nejvýraznější a nejznámější odbojové činy v období druhé světové války obecně. Reinhard Heydrich, jeden z nejmocnějších mužů Třetí říše, zraněním utrpěným při útoku dne 4. 6. 1942 podlehl. Mimořádně obtížný úkol, k němuž se zavázala dvojice parašutistů ve složení Jan Kubiš a Josef Gabčík, byl tímto splněn. Sami parašutisté padli v hrdinném boji dne 18. 6. 1942 v pravoslavném kostele sv. Cyrila a Metoděje v Resslově ulici v centru Prahy. Z hlediska veřejné dopravy je zajímavé, že místem, které bylo pro vykonání atentátu vybráno, projížděly hned dvě tramvajové soupravy. Osazenstvo vozů, stejně jako jejich provozní personál, figurovali následně jako svědci při vyšetřování případu. Právě na problematiku provázání otázky veřejné dopravy a atentátu se chceme na následujících řádcích blíže zaměřit.

## Příchod Heydricha do protektorátu

Po okupaci torza Česko-Slovenské republiky ve dnech 14. a 15. 3. 1939 byl nad územím Čech a Moravy zřízen dne 16. 3. 1939 tzv. protektorát Čechy a Morava, který byl integrován do Velkoněmecké říše s tím, že byla vytvořena zvláštní správa, která měla budit dojem určité autonomie. Skutečným vládcem země byl německý aparát, bez jehož posvěcení nebylo možné žádné zásadní rozhodnutí realizovat. Jeho vrcholným představitelem byla osoba říšského protektora v Čechách a na Moravě, která byla jmenována přímo ze strany Adolfa Hitlera. Ta měla právo veta pro jakékoli zákony, nařízení i soudní rozsudky a spadala pod ní i vojenská (okupační) správa. Prvním říšským protektorem byl jmenován 21. 3. 1939 Konstantin von Neurath, bývalý ministr zahraničních věcí Velkoněmecké říše, kterého se Hitler s ohledem na vzrůstající rezistenci českého národa rozhodl v létě 1941 nahradit Reinhardem Heydrichem.

Role tohoto nacistického zločince, jenž byl nejbližším spolupracovníkem šéfa SS Hein-

richa Himmlera a šéfem hlavního říšského stanu říšské bezpečnosti, je všeobecně známa. Reinhard Heydrich se přímo či nepřímo podílel na vraždách miliónů příslušníků okupovaných národů, včetně toho českého. Svůj nástup v protektorátu v září 1941 zahájil zatčením předsedy protektorátní vlády Aloise Eliáše (následně odsouzeného k smrti), popravou pražského primátora Otakara Klapky, zatčením cca 5 000 příslušníků odboje, zhruba 800 členů organizace Sokol a uveřejněním poprav dalších více než 400 vlastenců. V neposlední řadě zesílil represivní opatření proti židovskému obyvatelstvu v protektorátu a zahájil kroky k jejich cílenému vyhlazování. Heydrich, jemuž náležela funkce tzv. zastupujícího říšského protektora (neboť Konstantin von Neurath byl oficiálně pouze na dovolené ze zdravotních důvodů), později tvrdil, že se mu podařilo český odboj zlikvidovat. Ve skutečnosti však přes veškeré represálie zůstala takřka nenarušená odbojová činnost v rámci sokolské organizace, s jejímiž členy se podařilo navázat spojení parašutistům z výsadku Anthropoid Janu Kubišovi a Josefu Gabčíkovi, kteří byli na konci roku

1941 vysazeni nad územím protektorátu s cílem Reinharda Heydricha zlikvidovat.

## Tramvaji k místu atentátu

Reinhard Heydrich se coby faktický pán českých zemí usídlil na Pražském hradě a pro pobyt sebe a své rodiny se rozhodl v protektorátu využívat místa, kde před ním bydlel i Konstantin von Neurath, a sice zámečku v Panenských Břežanech nedaleko od Prahy. Přestěhoval se sem o Velikonocích roku 1942. Pro cesty na Pražský hrad využíval svého automobilu, jímž byl vůz Mercedes 320B se shrnovací střechou. Přestože byl Heydrich sám autorem předpisů řešících ochranu významných nacistických pohlavářů, které výslovně přikazovaly jízdu s doprovodem a v opancéřovaném voze, nedržel se toho a za hezkého počasí se nechával ostantativně vozit ulicemi s otevřenou střechou. To se mu stalo osudným.

Parašutisté měli za úkol Heydricha, autora známého výroku „Čech už tady koneckonců nemá co pohledávat“, zneškodnit. Za tímto účelem byli ve Velké Británii speciálně školeni ve vrhání bomby na jedoucí automobil, střelbě atp. S pomocí českých odbojářů sdružených především kolem organizace Sokol se jim podařilo získat dostatek zpráv o pohybu Heydricha, takže mohli přistoupit k hledání místa pro vykonání atentátu. Poté, co zavrhl možnost útoku přímo v Panenských Břežanech, se jejich pozornost přesunula do Prahy. Zde si zcela v souladu s výcvikem vytipovali prudkou zatáčku v Libni, kde musel řidič automobilu přibrzdit, což dávalo atentátníkům čas na vykonání národního rozsudku nad katem českého obyvatelstva. Těmito místy projížděly také tramvaje, a to hned ze dvou směrů.

Místem atentátu se stala křižovatka ulic V Holešovičkách a Zenklova (za války Kirchmayerova), která je v terminologii pražských dopraváků známá spíše jako Vychovatelna. Tramvaje se sem poprvé rozjely dne 25. 5. 1910, kdy sem byla prodloužena tramvajová linka ze směru od Palmovky a Libušáku.<sup>1</sup> Dvoukolejné prodloužení bylo ukončeno výhybnou s krátkým jednokolejným pokračováním v zastávce Vychovatelna, která nesla název podle novobarokního zámečku dokončeného v roce 1907, jenž sloužil jako ústav pro „mravně narušenou mládež“ ve věku od 8 do 18 let. S ohledem na růst Prahy v letech po první světové válce a vytvoření tzv. Velké Prahy sjednocením okolních měst a obcí v roce 1922 se plánovalo napojení nově připojených celků na tramvajové linky. Zatímco dosud končila tramvajová trať na hranici Libně, od 14. 9. 1924 se vozy rozjely až do Kobyliš (přibližně do míst dnešní zastávky Ke Stírce). O čtyři roky později byla provede-



Pohled na Heydrichův vůz v ulici V Holešovičkách od tramvajové tratě Libeň – Kobylišy. Ze snímku je dobře patrná spojovací kolej neúplného tramvajového trojúhelníku Vychovatelna, který umožňoval spojení z Troji do Libně, případně otáčení soupravy, čehož se v praxi skutečně využívalo. sbírka: Jaroslav Čvančara



Pohled na trať ze směru z Kobyliš do Libně. Společná zastávka pro linky 3 a 14 se v tomto směru nacházela ještě před křižovatkou. V opačném směru měly obě linky zastávky oddělené. sbírka: Jaroslav Čvančara

na úprava koncové stanice v Kobylicích a její přeložení do ulice Čimické. Na Vychovatelně byla dne 15. 8. 1930 vybudována krátká odbočka končící na počátku ulice V Holešovičkách, která mohla sloužit k obracení vlaků (používaná linkou č. 19, později 12 a 4). K jejímu zrušení došlo o několik let později v souvislosti s budováním nové tramvajové tratě ze směru od Holešovic (viz dále).

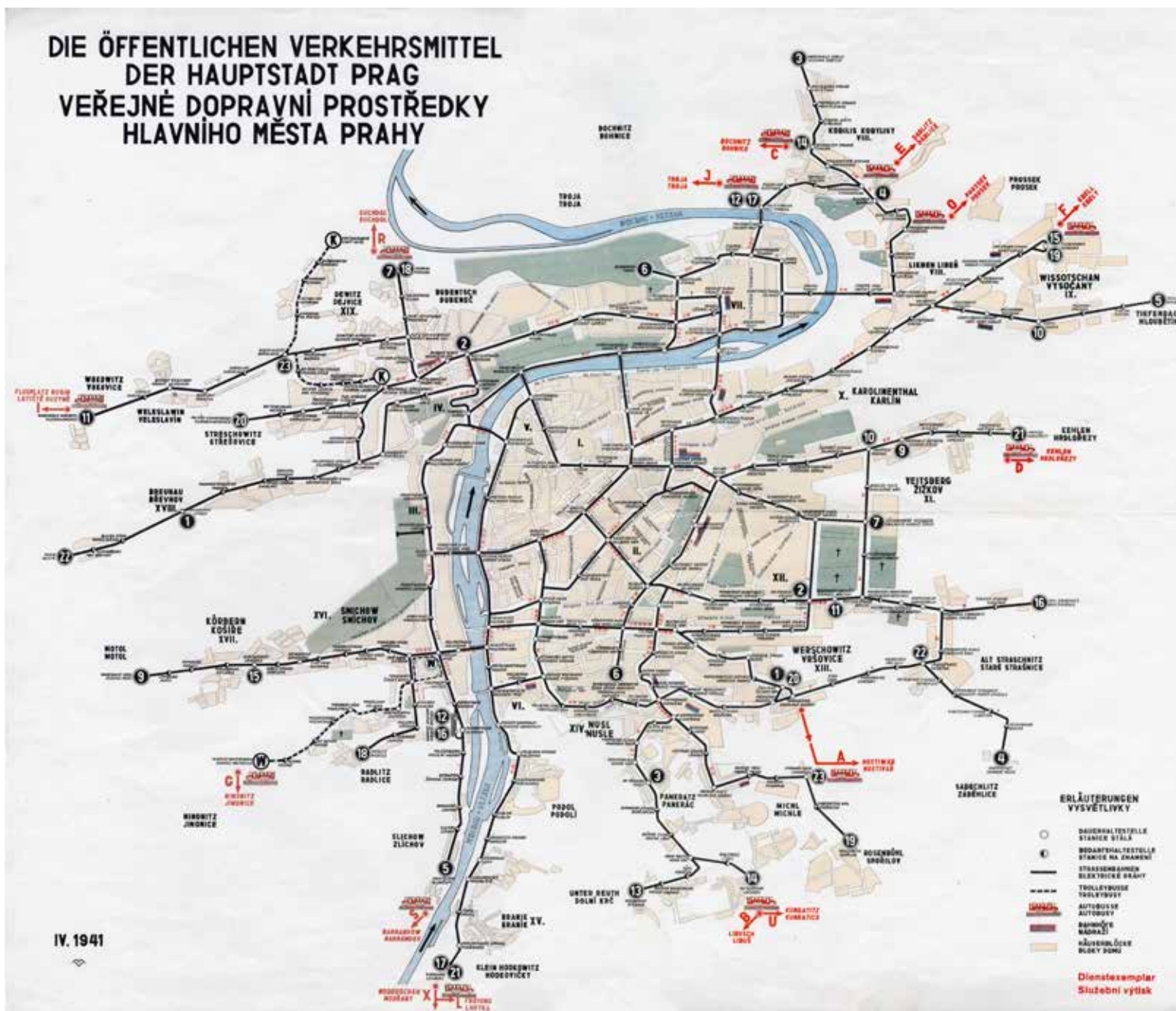
Vedle napojení Kobylic se ukázalo jako důležité vytvořit také spojení s Trojou. Nezbytným předpokladem pro vybudování tramvajové tratě do této lokality byla výstavba nového mostu přes Vltavu v místě ústí

dnešní Argentinské ulice. Projekt mostu, jenž s tramvajovým spojením počítal, byl zadán již v roce 1924. Hotovo bylo v říjnu 1928, a to včetně tramvajových kolejí. Ty ale byly položeny pouze na mostě v délce 220 metrů bez dalšího napojení. Namísto tramvajů začaly Trojský most (v roce 1946 přejmenovaný na most Barikádníků) využívat autobusy, avšak až od 15. 9. 1929, kdy byla na pravý břeh Vltavy prodloužena linka J z Malvazinek přes

Těšnov na konečnou Pelc-Tyrolka, která se nacházela hned za mostem. Prakticky v týchž místech měla být ukončena dle původního návrhu i tramvajová trať, na kterou měly dále navázat manipulační koleje do plánované a nikdy nerealizované vozovny. Jelikož cestování do centra Prahy z Kobylic přes Libeň a Palmovku bylo zdlouhavé, vznikla idea, aby se plánovaná tramvajová trať přes Trojský most neukončovala hned za mostem,

1 – Jednalo se o prodloužení původní Křižíkové dráhy Praha – Libeň – Vysočany zprovozněné v roce 1896. Odbočka do Libně končila původně v zastávce Libušák (v blízkosti dnešní zastávky U Kříže). V roce 1907 odkoupily dráhu Elektrické podniky královského hlavního města Prahy (dále jen EP), na které byla o dva roky později převedena koncese pro provoz dráhy. Už v režii EP bylo realizováno prodloužení dál směrem do Libně na Vychovatelnu.

## DIE ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTEL DER HAUPTSTADT PRAG VEŘEJNĚ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



Ilustrační plán linkového vedení tramvajů (s vyznačením navazujících autobusových linek) z dubna 1941. Uspořádání linkového vedení denních linek v oblasti Kobylic (horní část mapy) se do doby atentátu na Heydricha neměnilo. Zřetelná je nejen křižovatka Vychovatelna, ale také ukončení linek 3, 14 v Kobylicích a dalších linek (4, 12 a 17) v její blízkosti. sbírka: archiv DPP



Křižovatka Vychovatelna se změnila k nepoznání. Tramvaje odtud zmizely definitivně v roce 1980. Pamětníkem zůstává budova bývalé měřírny Rokoska z roku 1937. Vrchní snímek pochází z roku 1942 (sbírka: Jaroslav Čvančára), spodní z r. 2014. © Libor Hinčica 2014

ale vedla dále ulicí V Holešovičkách až na Vychovatelnu, kde by se napojovala do stávající kobyliště trati. V dané relaci byla již od 20. 9. 1931 provozována i autobusová linka J (po zastávku Rokoska s možností přestupu na tramvaj).<sup>2</sup> V této podobě byla stavba trati skutečně realizována a její celková délka z Holešovic až po Vychovatelnu činila 2,325 km. Nacházely se na ní celkem čtyři zastávky: Pelc-Tyrolka, Kuchyňka, Rokoska a Pod Vychovatelnou. Trať byla řešena jako dvoukolejná s uložením uprostřed komunikace na vyvýšeném samostatném tělese s neobvyklou osovou vzdáleností kolejí 4,8 m (obvykle šlo o 2,8–3 m), která byla vynucena umístěním stožárů vysokého napětí mezi kolejemi.

Tramvajový provoz na úseku přes Trojský most a po ulici V Holešovičkách byl zahájen 17. 1. 1936. Obsluhu zajišťovala linka čísla 3 vedená v trase z Kobyliš k pankrácké vozovně. Současně bylo změněno vedení autobusové linky J, která od Pelc-Tyrolky přestala kopírovat trasu nové tramvajové trati a všechny její spoje byly namísto toho vedeny k zoologické zahradě v Troji, kam dosud jezdila (od 9. 10. 1932) jen část spojů.

U křižovatky Vychovatelna, v místě pozdějšího atentátu, se nacházel ve směru od centra města ostrůvek zastávky Vychovatelna ještě na ulici V Holešovičkách. Ve směru opačném využívaly tramvaje společnou zastávku s linkou číslo 14 na Zenklově ulici. Napojení na původní trať ve směru z Libně bylo provedeno formou neúplného kolejevého trojúhelníku. Ve směru na Kobyliš byla trať napojena

**„Parašutisté měli za úkol Heydricha, autora známého výroku „Čech už tady koncem konců nemá co pohledávat“, zneškodnit.“**

dvoukolejně, přičemž s ohledem na malý prostor musela být levá kolej přimknuta až těsně k chodníku. Ve směru do Libně byla trať napojena pouze z pravé koleje. Do zavedení pravostranného provozu to v praxi znamenalo, že zde mohly jezdit vozy z Libně směrem na Pelc-Tyrolku, po zavedení pravostranného

provozu (26. 3. 1939) naopak z Pelc-Tyrolky do Libně. V obou případech bylo vždy možné zajistit v případě potřeby otočení souprav na trojúhelníku. Toho se využívalo krátce v průběhu roku 1939, kdy sem byla vedena od Trojského mostu dočasně linka č. 12, a mezi léty 1936–42, kdy se zde obracely noční spoje linky č. 17.

Další změny na obou tratích směřujících k místu atentátu se odehrávaly v Kobyliších, kde se po letech dohadů o pozici nové vozovny na pravém břehu Vltavy konečně vybrala vhodná lokalita a po dokončení projektové dokumentace byla zahájena výstavba nové vozovny, jež byla zprovozněna až po okupaci dne 30. 4. 1939. Tramvajová trať, ukončená dříve v ulici Čimické, byla nejprve dne 20. 1. 1937 prodloužena na konečnou Kobyliš, Veltěžská, a posléze až k vozovně Kobyliš (29. 4. 1939). Obě linky projíždějící přes Vychovatelnu – č. 3 z Holešovic a č. 14 od Palmovky – ovšem až k vozovně (či krátce předtím na Veltěžskou) nejezdily. Linka č. 3 byla nejprve nadále ukončena na konečné Čimická a až se spuštěním provozu nové vozovny začala jezdit až k ní, zatímco linka č. 14, krátce v letech 1937–39 vedená na Veltěžskou, byla naopak zkrácena na Čimickou. Některé večerní spoje linky č. 14 sice pokračovaly až k vozovně, tato praxe ale vzala od 9. 2. 1942 za své.

Vedle linek č. 3 a 14 projíždějících přímo místem atentátu byly další tramvajové linky ukončeny nedaleko tohoto místa. Linka č. 4 končila na konečné Bulovka v Libni zbudované v roce 1937, a linky č. 12 a 17 na konečné Pelc-Tyrolka. Tato smyčka byla vybudována dodatečně za Trojským mostem a zprovozněna byla dne 29. 8. 1940 pro zlepšení manipulačních možností. Od 30. 8. 1943 využívala smyčku pouze linka č. 12, a to až do 17. 7. 1944, kdy bylo její vedení upraveno tak, aby se točila přes velkou blokovou smyčku přes Holešovice (protisměrně s linkou číslo 17), čímž získala smyčka Pelc-Tyrolka pouze manipulační charakter.

Pokud se zaměříme na poválečný osud trati, jež byly svědkem atentátu, musíme se nejprve zmínit o zásadní rekonstrukci Zenklově ulice (tehdy Třída Rudé Armády), která byla v roce 1953 rozšířena, což umožnilo přeložení kolejí do středu vozovky. Současně se uprvovala také křižovatka Vychovatelna, kde se stalo minulostí vedení tramvajové trati až těsně u chodníku. Namísto toho byla také zde trať dána do osy ulice V Holešovičkách. Tím místo atentátu získalo poprvé zcela jiný ráz. Zároveň došlo na Vychovatelně k výstavbě nové smyčky, na níž byla ukončena linka

2 – Úsek Pelc-Tyrolka – Rokoska byl původně zprovozněn jako samostatná větev linky J, takže cestující museli přestupovat. Teprve po necelých dvou měsících – od 16. 11. 1931 – byly obě větve sloučeny s tím, že až do zastávky Rokoska jezdily autobusy jen v pracovní dny (tehdy pondělí–sobota) a v neděli odpoledne.

č. 13, později po změnách linkového vedení se zde linky prostřídávaly. Smyčku současně využívaly vždy max. dvě linky. Její zajímavostí bylo užití tzv. třícestné výhybky, kdy jedna výhybka umožňovala jízdu do tří směrů (přímo k Troji, do Libně i do Kobylis). Takové výhybky byly vzácností a v pražské síti je historicky doloženo užití pouze 25 takovýchto kolejových konstrukcí. Když byl v roce 1964 natáčen v místě křižovatky film *Atentát*, musela být smyčka Vychovatelna v zájmu snahy o historickou přesnost ve filmu zapřena, a tak je možné na několika záběrech vidět koleje směřující k dřevěnému plotu, jenž zde byl po dobu natáčení vybudován, aby zakrýval dané prostranství. Naposledy byla smyčka Vychovatelna využívána dne 4. 5. 1977 tramvajovou linkou číslo 10. K oficiálnímu zrušení a snesení smyčky došlo až k 1. 3. 1978.

Bez zajímavosti nebyl ani vývoj smyčky Pelc-Tyrolka, kde se předpokládalo vybudování odbočení směrem k zoologické zahradě v Troji. Přestože stavba byla v roce 1959 zahájena, skončilo nakonec jen u zemních prací na části úseku. Odbočná kolej ze smyčky ale i přesto vznikla. Byl jí krátký zkušební úsek vedený od Pelc-Tyrolky podél vltavského břehu (zprovozněn 14. 6. 1957), jenž byl určen ke zkoušení nových tramvají. Později se zde odstavovaly vyřazené vlečné vozy. V souvislosti s dokončením úprav smyčky Pelc-Tyrolka pak bylo možné od roku 1958 zajíždět na smyčku také ve směru od Vychovatelny.

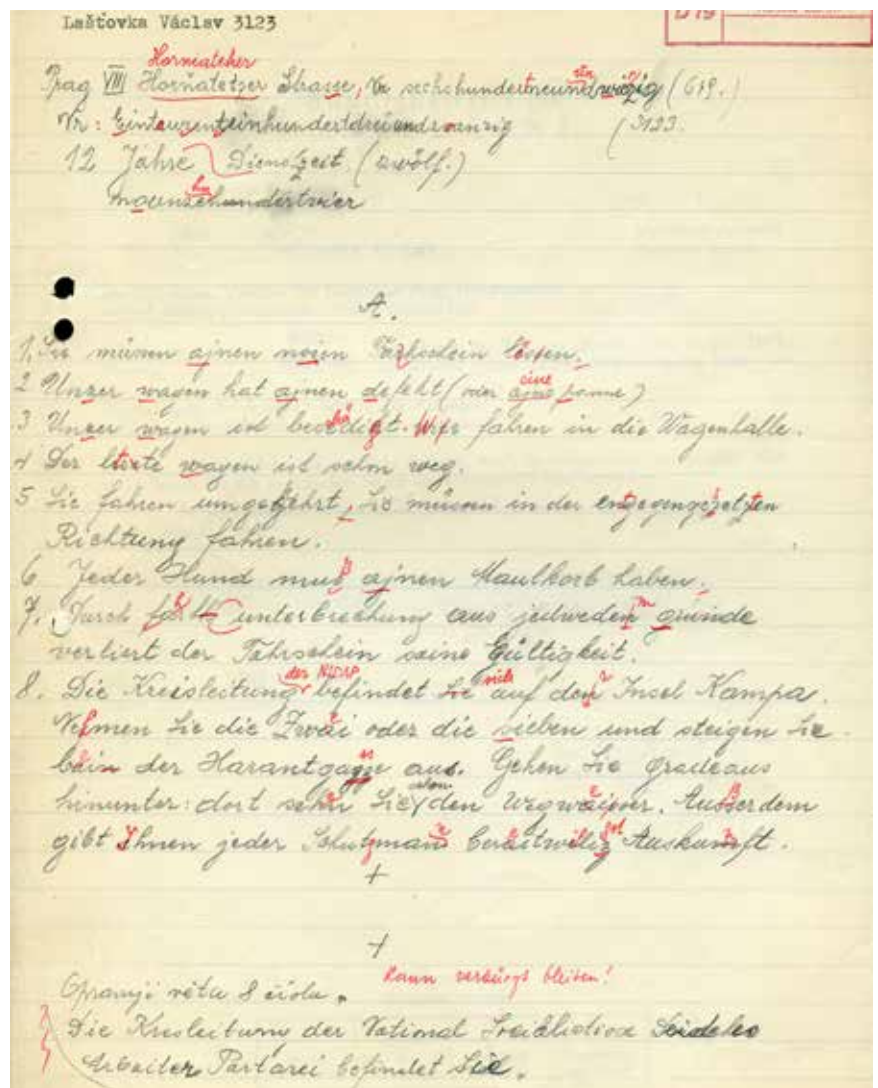
Smyčky Vychovatelna, Pelc-Tyrolka i celá trať v ulici V Holešovičkách byly zrušeny v roce 1975. Důvodem byla výstavba nového mostu Barikádníků a severojižní magistrály. Tramvajový provoz byl udržován až do 15. 1. 1975, kdy byl dočasně přerušen s tím, že se tramvaje do ulice V Holešovičkách opět vrátí. Kritická situace v dopravě, kterou přerušování provozu v relaci Holešovice – Kobylisy způsobilo, musela být vyřešena stavbou nové trati po provizorním přemostění přes Vltavu nedaleko holešovického nádraží s tím, že projekt tratě v ulici V Holešovičkách s vedením uprostřed severojižní magistrály byl přepracován a tramvaje z něj úplně vypadly. V místě atentátu (křižovatka Vychovatelna) bylo ještě možné nějakou dobu kousek tratě v ulici V Holešovičkách využívat (trojúhelník pro obracení a odstavování vozů), avšak jen do 15. 1. 1976, kdy začaly být koleje odpojovány. S postupem výstavby severojižní magistrály ale musely tramvaje lokalitu zcela opustit, neboť na Vychovatelně byla naplánována nová mimoúrovňová křižovatka. Tramvajová trať Kobylisy – Palmovka musela být v dotčeném úseku přeložena, což si vynutilo vyloučení provozu v období od 2. 7. 1980 do 29. 8. 1980. Pozice současně zastávky Vychovatelna a vedení tramvajové tratě v těchto místech je tedy zcela odlišné od místa, kde se

v květnu 1942 postarala dvojice parašutistů o zkrácení života Reinharda Heydricha. Jediným svědkem původního uspořádání lokality z hlediska tramvajového provozu je funkcionalistická budova tramvajové měnirny Rokoska, která byla dokončena v roce 1937 pro napájení nového úseku tramvajové tratě v ulici V Holešovičkách. Již tehdy šlo o měnirnu automatickou, jež se ovládala dálkově z holešovické Centrály. Svému účelu sloužila do roku 1997, kdy byla nahrazena novým objektem stejného jména.

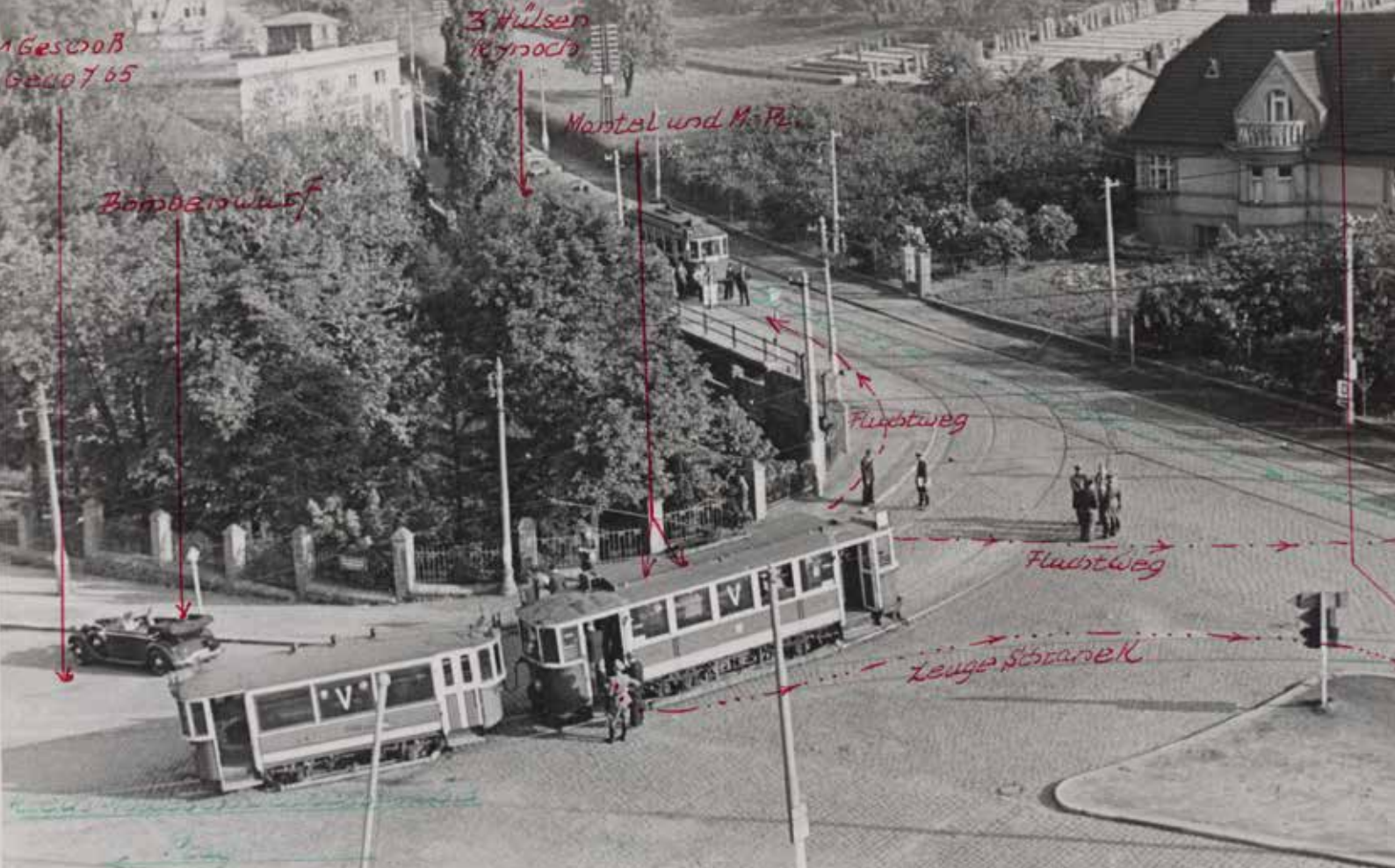
Přímo na místo atentátu, jež je po dokončení mimoúrovňové křižovatky samo o sobě naprosto odlišné od původního stavu, se již tramvají dostat nelze, byť zastávka Vychovatelna, na níž dnes (k 15. 10. 2014) zastavují linky čísel 3 a 10 (a noční 53 a 55), leží nedaleko. Přímo u pomníku odhaleného atentátníkům v roce 2009 a naproti bývalé měnirny se nachází autobusová zastávka Vychovatelna (linka č. 201).

## Provoz tramvají v době atentátu

Jak již víme, v době, kdy byl vykonán atentát na SS-Obergruppenführera Reinharda Heydricha, projížděly křižovatkou na Vychovatelně dvě linky: číslo 3 (Vozovna Kobylisy – Pankrác, Na Veselí) a číslo 14 (Kobylisy, Čimická – Kačerov). Atentát se podařilo nakonec uskutečnit dne 27. 5. 1942. Německé zprávy původně uváděly, že se tak stalo okolo 10:32, později byl čas v průběhu vyšetřování upřesněn na 10:35. Ačkoli se někdy dodnes především vlivem výše zmiňovaného filmu *Atentát* z roku 1964 uvádí, že atentátníci byli tři (Janu Kubišovi a Josefu Gabčíkovi měl dle některých teorií pomáhat ještě Josef Valčík), dobové výpovědi vždy hovoří pouze o dvou atentátnících a přítomnost Josefa Valčíka je nejspíš pouhou fikcí. Výpovědi svědků atentátu nejsou bohužel úplně. Většina materiálů se podařila dopátrat v archivech (včetně zahraničních) až v posledních letech. I tam se však nachází jen torza zpráv. Chybějí



Od září 1940 museli zaměstnanci Elektrických drah povinně navštěvovat kurzy německého jazyka a absolvovat z něj zkoušku. Do dnešních dnů se dochoval například test Václava Lašťovky, jednoho z členů personálu, který se nacházel ve voze linky č. 3 během atentátu na Reinharda Heydricha. sbírka: archiv DPP



Souprava vozů ev. č. 2275+640 při rekonstrukci atentátu. Zakresleny jsou rovněž únikové cesty Gabčíka a Kubiše i místa jednotlivých předmětů nalezených na místě atentátu. Za křižovatkou je možné spatřit také soupravu tramvajové linky č. 14. Její přítomnost na snímcích z rekonstrukce dala vzniknout teorii, že se pravděpodobně nacházela na místě také souprava směřující z Kobyliš do Libně. Jak je ale při bližším prozkoumání snímku zřejmé, tramvaji linky č. 14 je v zastávce seřazeno více. Jedná se tedy o pravidelné spoje, které byly dočasně zastaveny během rekonstrukce atentátu. Naopak na fotografiích chybí vlak linky č. 14 ve směru z Kobyliš, neboť na ten vyšetřovatelé v prvních dnech po atentátu patrně zapomněli. Výpověď průvodčího z vlaku linky č. 14 Antonína Opletala se podařilo získat až po týdnu. sbírka: Jaroslav Čvančara

například výpovědi samotného Heydricha, který ještě několik dní po atentátu žil, či jeho osobního řidiče Kleina, který vydal pronásledovat prchajícího Josefa Gabčíka. Populární je informace o zaseknutí samopalu Sten, o jehož nefunkčnosti žádná z dosud známých zpráv německých vyšetřovatelů nehovoří, což dalo za vznik teorii o neuzítí zbraně z důvodu obav o poranění civilního obyvatelstva v projíždějící tramvaji. Pravdou zůstává, že Josef Gabčík zbraň nepoužil, že by tak ale učinil kvůli projíždějící tramvaji, se zdá ale nepravděpodobné, protože provoz tramvají byl v těchto místech poměrně značný, čehož si byli atentátníci zřejmě vědomi.

Podíváme-li se na dostupné materiály týkající se rozsahu provozu, je známo nasazení vozů dle letního jízdního řádu pro rok 1942.<sup>3</sup> V tomto dokumentu se uvádí, že na lince číslo 3 bylo v době dopravní špičky nasazováno maximálně 36 motorových vozů a k nim 51 vozů vlečných. Část souprav tedy byla třívozová. Interval byl ráno 3–3,5 minuty, odpoledne 4 minuty a v době dopoledního sedla – do něhož spadá i doba atentátu – 5,5 minuty. Nasazováno mělo být v tomto čase 22 dvouvozových souprav. Druhá linka projíždějící přes Vychovatelnu – číslo 14 – jezdila celodenně v třívozových vlacích. Ve špičce šlo o 41 vlaků (41 motorových + 82 vlečných vozů), mimo špičku o 27 vlaků (27 motoro-

vých a 54 vlečných vozů). Špičkový interval byl ráno 2,5 minuty, odpoledne 4,2 minuty a dopoledne 5,3 minuty. Jak vidno, šance, že v době, kdy bude projíždět Heydrichův vůz, pojedou přes křižovatku na Vychovatelně tramvaj v jakémkoli směru, byla poměrně velká a atentátníci s ní museli počítat.

**„Českému národu neposkytne obraz o boji do posledního chvíle a hrdinství.“**

**Karl Hermann Frank**

Podle dochovaných zpráv projížděly v době atentátu přes křižovatku na Vychovatelně tramvaje hned dvě. Jedna ve směru od Holešovic (linka č. 3) a druhá ve směru od Libně (linka č. 14). Obě ihned po výbuchu zastavily, načež z vozidel vyběhli cestující i personál, kteří se stali následně svědky případu několikrát vyslychanými gestapem. V poslední době se objevuje rovněž názor, že tramvaje byly ve skutečnosti tři. Vedle zmíněných tramvají linek do Kobyliš mělo jít ještě o tramvaj linky číslo 14 z Kobyliš. Autoři této teorie operují především s neobvyk-

lou pozicí Heydrichova vozu na fotografiích z provedených rekonstrukcí případu a přítomností tramvaje na těchto fotografiích, kde lze rozeznat vozy linky číslo 14 právě ve směru od Kobyliš. Jak se ale podařilo studiem snímků zjistit, šlo o vozy pravidelné linky, které byly pouze zastaveny na dobu nezbytně nutnou při focení rekonstrukce případu. S ohledem na svědecké výpovědi se zdá nanejvýš nepravděpodobné, že by bezprostředně po atentátu, který trval celý odhadem zhruba 20 vteřin, byla na místě i přítomná i další tramvaj.

### Typy vozidel na místě atentátu

Je zajímavé, že se dosud nepodařilo určit, jaké typy tramvají na místě atentátu byly přítomny, protože výpovědi, které byly doposud vypátrány v archívech, se až na jednu výjimku otázkou vozidel nezabývají. Podle fotografií z rekonstrukce se má všeobecně za to, že na lince č. 3 byl nasazen dvouvozový vlak ve složení motorového vozu Ringhoffer (tzv. „dvoutisícovák“<sup>4</sup>) a malého vlečného vozu (tzv. „malý vamberák“<sup>5</sup>). Na fotografiích jsou totiž zachyceny vůz ev. č. 2275 a vlak ev. č. 640.

3 – Letní jízdní řád v dané době neplatil jako dnes pro období školních prázdnin, ale měl delší časovou platnost. Datum zahájení platnosti dochovaného jízdního řádu pro léto 1942 není jasné, s největší pravděpodobností však platil již na konci května 1942. Rozsah provozu tramvajových linek by se ovšem v zásadě výrazně neodlišoval ani v případě, že by tomu tak ještě nebylo.

Vůz ev. č. 2275 byl dodán vagónkou Ringhoffer v roce 1931 (v sérii vozů ev. č. 2260–2280) a vyřazen byl v roce 1974, avšak ještě před samotným aktem ukončení provozu dvounápravových tramvají v Praze (tedy před 9. květnem 1974). Během tohoto období nebyly na voze prováděny žádné výraznější úpravy, vyjma dosazení pantografového sběrače namísto původního tyčového v roce 1970 nebo 1971. Vlečný vůz ev. č. 640 byl dodán v roce 1910 jako součást série vozů ev. č. 623–652. V období první republiky byl vůz rekonstruován (mezi lety 1926–31) úpravou interiéru (nahrazením příčných sedadel podélnými lavicemi), doplněním dveří na plošinách místo původních mřížových vstupů a zrušením přepážek mezi interiérem a plošinami. Další úpravy se měly odehrát až po válce, kdy na přelomu čtyřicátých a padesátých let došlo k úpravě skříňe vozu zesílením okenních sloupků a dosazením vybraných oken coby spouštěčích. Vůz ev. č. 640 byl dle dostupných záznamů vyřazen dne 29. 2. 1964 a posléze prodán státnímu statku Tochovice, kde byl později zlikvidován. Tato dvojice vozů objevující se na snímcích z rekonstrukce ale není skutečnými tramvajemi linky číslo 3, která právě projížděla místem atentátu.

Z dochované svědecké výpovědi průvodčího vlečného vozu tramvajové linky č. 3 Františka Zímy vyplývá, že vlečný vůz, v němž daný den vykonával svou službu, nesl ev. č. 1469. To by ovšem znamenalo, že se na místě atentátu nenacházel žádný z vozů starší konstrukce, ale vůz s nízkopodlažním středním vstupem známý pod pojmenováním „krasin“<sup>6</sup>. Tyto vlekly vyráběné vagónkou Ringhoffer byly posledním typem vlečných vozů v Praze. Jejich výroba byla zahájena v roce 1930, kdy bylo dodáno prvních deset vozů. Poslední tramvaje byly oproti tomu zařazeny do provozu až po válce v roce 1946. Celkem Praha odebrala 280 vleků tohoto typu, které se vzájemně lišily jen v detailech. Vlečný vůz ev. č. 1469 spadá do série vozů ev. č. 1441–1480 dodané v roce 1938. Vyřazen byl až 9. 5. 1974 v souvislosti s ukončením provozu dvounápravových vozů, aniž by na něm byly provedeny nějaké zvláštní úpravy.

Proti teorii o účasti vozu se středním vstupem stojí výpověď cestující Marie Navarové, která uvedla, že jela ve vlečném voze, z něhož vystoupila zadním vstupem, oběhla tramvaj a ocitla se před chladičem Heydrichova vozu. Tato svědecká výpověď ovšem pochází až z doby poválečné, kdy byli svědci atentátu na Heydricha znovu vyslýcháni s ohledem na podezření z kolaborace. Výpověď Františka Zímy s údajem o čísle vlečného vozu oproti tomu pochází přímo z 27. 5. 1942. Dostupné prameny přitom prozrazují, že ve vozovně Kobylisy (pod níž souprava spadala) se přinejmenším v roce 1944 nachá-

zelo celkem 20 vlečných vozů „krasin“, a to konkrétně ev. č. 1462–1481<sup>7</sup>, mezi něž tedy spadá i vůz ev. č. 1469. Rovněž je doloženo, že vozy daného typu byly nasazovány i na linku číslo 3. Sám průvodčí František Zima ve výpovědi po atentátu uváděl: „Vystoupil jsem z vlečného vozu a šel jsem k zadní části tramvaje,“ což rovněž odkazuje na provede-

ní vozu se středním vstupem. Zdá se proto, že na místě atentátu byl skutečně „krasin“, nikoli „malej vamberák“, jak se snaží vnutit fotografie z rekonstrukce.

O motorovém voze linky číslo 3, stejně jako o vozech soupravy nasazené na lince č. 14, bohužel další údaje známé nejsou, neboť

4 – Jméno odvozeno od řady evidenčních čísel. První série ale číselně navazovaly ještě na starší motorové vozy, a tak byť typově shodné či příbuzné, nesly ev. č. nižší (359–498), pro něž se nazývaly „čtyřstováky“. Počínaje číslem 2001 začaly být vozy označovány až v průběhu dodávky z roku 1926. S ohledem na dlouhou dobu dodávek se od sebe tramvaje lišily například v počtu oken v bočnicích nebo šířkou vstupů, či řešením bočnicích oken. V letech 1920–1933 bylo celkem dodáno 457 tramvají, a budeme-li počítat jen vozy počínaje číselnou řadou 2000, šlo o 317 vozů.

5 – Vznik pojmenování „vamberák“ není tak jasný jako v případě motorových „dvoutisícováků“. Všeobecně se uvádí tři způsoby:

- dodávku vozů zajišťoval radní Vamberský;
- po spřažení do souprav se měl tramvajový vlak s ohledem na málo výkonné motory táhnout „jako procesí do Vamberka“;
- základní rámy vozů podle výkresů firmy Ringhoffer vyráběly strojírny ve Vamberku.

Výroba vozů tohoto typu byla zahájena v roce 1909 po sérii tramvají, pro něž se vžil s ohledem na větší délku pojmenování „velkej vamberák“. Do konce roku 1910 bylo dodáno 70 vozů, na které v roce 1920 navázalo dalších 60 typově podobných.

6 – Toto jméno bylo odvozeno od tehdy populárního sovětského ledoborce Krasin, který měly vlečné vozy cestujícím i provoznímu personálu vzdáleně připomínat.

7 – Mimoto zde byly deponovány také dva na první pohled identické vozy čísel 3003 a 3004, které byly původně vyhotoveny v roce 1931 jako motorové (tzv. dvojčité s jedním stanovištěm určené pro provoz záděmi k sobě). V roce 1939 byla tato dvojice rekonstruována na vlečné, avšak původní evidenční čísla jí zůstala zachována. Rozdíl byl následně patrný jen v interiéru, kde byla vyšší podlaha než u standardních vleků „krasin“. Celkový počet vleků se středním vstupem ve vozovně Kobylisy byl tedy 22 vozů.



Pohled na soupravu vozů ev. č. 2275+640 simulující pozici linky č. 3 v době atentátu. sbírka: Jaroslav Čvančara



Opačný pohled dokumentuje poškozený Heydrichův vůz. V oknech tramvají se ještě stále nacházela písmena V, symbolizující vítězství Třetí říše. Na území Německa a okupovaných zemí se rozmohlo užití písmena V v červenci 1941 po útoku na SSSR. Počátkem roku 1942 bylo rozhodnuto, že se symboly budou postupně odstraňovat, nicméně na prostředcích veřejné dopravy se udržely ještě dlouho poté, jak ostatně dokumentuje také tento záběr. sbírka: Jaroslav Čvančara



svědecké výpovědi personálu se nedochovaly, nebo se je alespoň zatím nepodařilo vypátrat.

### Cestující, zranění v tramvajích a útěk Josefa Gabčíka

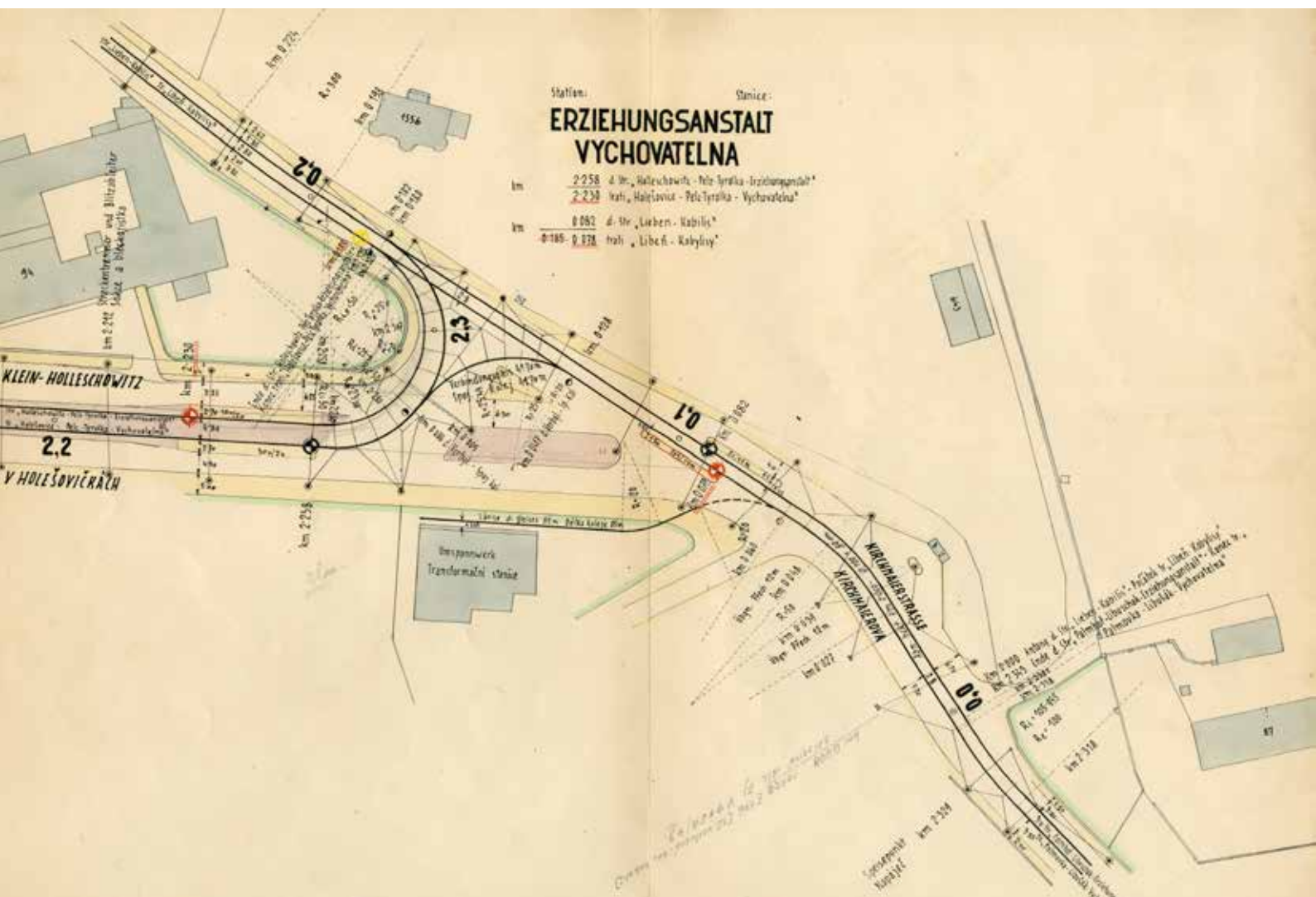
Jak již bylo řečeno, patřili cestující z obou tramvají mezi důležité svědky útoku na Heydricha. Ti, kteří se nepřihlásili na gestapo sami, byli následně mj. pod pohrůžkou smrti vyzýváni rozhlasem s tím, že je jejich povinností provést ohlášení na úřadě. Přesto ne všichni této výzvy uposlechli. Rozličné bylo také chování jednotlivých lidí, ovšem popis události se liší ve výpovědích z války a z období po jejím skončení. Faktem zůstává, že cestující sice zpravidla dali všeobecný popis atentátníků, ten ale ve výsledku k dopadení parašutistů nevedl. Ostatně celý atentát byl uskutečněn v řádech desítek sekund. Lidé, kteří vyběhli z tramvaje, spatřili zpravidla jen utíkající dvojici mužů.

Samostatnou kapitolu tvoří otázka zraněných cestujících ve vozidle. Všeobecně se uvádí, že výbuchem došlo k poškození oken soupravy vlečného vozu a zranění několika cestujících. Z dostupných výpovědí se o raně

**„Komise je toho mínění, že obviněný prohřešil se proti národní cti, neboť nedá se srovnati se cti českého veřejného zaměstnance, aby si ponechal odměnu určenou Němci pro osoby, které přispěly k vypátrání vykonatelů národního rozsudku nad Heydrichem.“**

ných pasažérech rozpovídal pouze František Carda, který osudného 27. května 1942 vykonával funkci průvodčího v motorovém voze linky č. 3. V poválečné výpovědi z 15. 9. 1945 uvedl, že na gestapu nevypovídal nic o podobě pachatelů, protože se staral o raněné

z tramvaje, což bylo jeho služební povinností. Mezi výpověďmi cestujících se o zranění dá nalézt jediná zmínka od Františka Kohouta, který v poválečném protokolu vzpomínal na události následovně: „Dne 27. 5. 1942 roku jel jsem vlakem elektrické dráhy č. 3 v Libni směrem do Kobyliš. Pojednou slyšel jsem na ulici detonaci dvakrát za sebou, a v tom okamžiku bylo okno rozbito ve voze, ve kterém jsem seděl, a byl jsem zraněn v obličeji v blízkosti pravého oka. Vystoupil jsem ihned z vozu a spatřil jsem v blízkosti mé ujížděti neznámého muže na jízdním kole a za ním jej pronásledoval dav lidí a strážníci. Přesedl jsem ihned na druhou elektriku a jel domů.“ O žádném ošetření ze strany provozního personálu se tedy František Kohout nezmiňuje. Jelikož měl poranění způsobeno vedle oka, musel se nechat ošetřit. Poranění oka měl však vinou výbuchu také Jan Kubiš, a tak bylo povinností lékařů nahlásit jakékoli podobné ošetření. Tím se František Kohout dostal na gestapo, kde byl zavřený dva dny v domnění, že by mohl být spolupachatelem činu. Později mu byla přiznána odměna 30 000 K.



Plán křižovatky Vychovatelna z podzimu 1942, kdy byla schválena změna pozice zastávky ze směru z Kobyliš (původní poloha označena žlutě). sbírka: archiv DPP

František Zima, průvodčí vlečného vozu linku číslo 3, sám o žádných zraněných ve „svém“ voze v dostupných výpovědích nikdy nehovořil. Zdá se proto, že zranění byli pouze ve voze motorovém, přičemž jediným skutečně doloženým v archivních materiálech je právě František Kohout. Není přitom jasné, zda okno bylo poškozeno nějakým úlomkem nebo tlakovou vlnou po výbuchu. Okenní tabule v motorových a vlečných vozech měly poměrně značnou tloušťku – zpravidla 8 mm nebo 10 mm. Tenčí skla byla užívána jen na plošinách vozů (3 mm). Jeví se proto nepravděpodobné, že by poškození vozidel (oken) a počet raněných byl na straně cestujících nějak vysoký, zvláště, když vezmeme v úvahu, že řidič Václav Laštovka po válce uváděl, že z místa incidentu odjel i s cestujícími.

Zajímavou otázkou je i útěk Josefa Gabčíka z místa atentátu. Ten po neúspěšném pokusu zahodil samopal a Heydrich neopatrně přikázal řidiči zastavit automobil, Jan Kubiš hodil nacvičeným stylem bombu vyrobenou z dělostřeleckého granátu. Ta spadla na boční blatník, kde explodovala. I to ale stačilo na poranění Reinharda Heydricha, který sice chtěl atentátníky ještě pronásledovat, ale po několika krocích se musel kvůli zranění vrátit zpět ke svému vozu. Jan Kubiš stihl přiběhnout k připravenému kolu a úspěšně na něm unikl do Libně. Josef Gabčík měl také připraven pro svůj útěk dopravní prostředek v podobě jízdního kola, to ale stálo opřené o několik metrů dál než kolo Jana Kubiše. Cestu k němu mu přehradila jak tramvaj linky číslo 3, tak tramvaj linky číslo 14, nemluvě o zmateném davu cestujících z obou tramvajů. Navíc se za Josefem Gabčíkem vydal Heydrichův řidič Klein, takže Gabčík zvolil úprk na opačnou stranu do okolních ulic. Při tomto útěku se svého pronásledovatele zbavil, když jej postřelil do nohy. Sám ovšem proběhl okolními uličkami jen zpět do ulice V Holešovičkách a ocitnul se nedaleko pod Heydrichovým vozem. Jako únikovou trasu si měl dále zvolit cestu dolů k Vltavě, kde se jeho stopa vytrácí. Již po 11. hodině se ale měl dle svědecké výpovědi ohlásit u manželů Svatošových na Melantrichově ulici č. 15 v centru Prahy, kteří mu jako první po atentátu poskytli útočiště. Jelikož je nemožné, aby stihl Josef Gabčík urazit danou vzdálenost během cca 30 minut pěšky, využil pravděpodobně po útoku k přesunu do centra Prahy tramvaj, a to zřejmě těch končících v té době na smyčce Pelc-Tyrolka (vzdálené od místa atentátu zhruba kilometr), kde v té době ještě stále jezdily linky čísel 12 a 17. Především linka č. 17 (vedená v trase Pelc-Tyrolka – Ledárny) se jevila pro spojení do centra města jako velmi příhodná, neboť zastavovala u Mánesova mostu, necelý půl kilometr pěší chůze od domu rodiny Svatošových. Podobně mohl Josef Gabčík využít také linky č. 3 jedoucí



Ulici V Holešovičkách (poblíž zastávky Rokoska) dokumentuje tento snímek se soupravou tramvajů v čele s vozem ev. č. 2108 z 6. 12. 1970. Z fotografie je dobře patrné umístění stožáru vysokého napětí mezi kolejemi. Proto zde měla trať neobyčklou osovou vzdálenost kolejí 4,8 m. © J. Bureš 1970



V roce 1953 doznala křižovatka Vychovatelna první zásadní rekonstrukce. V jejím rámci došlo také na úpravu zde se spojujících tratí a vybudování smyčky Vychovatelna. Souprava tramvajů ev. č. 2120+1137+113 právě směřuje ve směru z Kobyliš do Troji. © J. Bureš 1970

ve směru z Kobyliš do centra, neboť bezprostředně po atentátu bylo místo zhruba půl hodiny nikým nestřeženo a tramvaje jím patrně v obou směrech dále projížděly.

### Provoz po atentátu

Po provedení útoku na Reinharda Heydricha opustil podle výpovědí svědků jako první místo činu tramvajový vlak linky č. 14. Jeho řidič duchapřítomně zazvonil k odjezdu po pár desítkách vteřin a řada lidí využila jízdy tramvajů coby únikovou trasu. Linka č. 14 končila v Kobyliších na Čimické, nikoli až u vozovny. Personál se dohodl, že nebude hlásit a podle jízdního řádu pokračoval dále v plnění směny. Oproti tomu druhá tramvajová souprava linky č. 3 mířila až k vozovně. Někteří ze svědků (cestujících) vypověděli, že po uklidnění situace odjeli

dále do Kobyliš linkou číslo 3, není ale jasné, zda šlo o tentýž spoj, který byl přítomen na místě atentátu a který byl údajně výbuchem poškozen, nebo již o spoj následující. Jak jsme již výše uvedli, řidič motorového vozu Václav Laštovka uváděl po válce, že odjel z místa činu i s pasažéry. Každopádně personálu linky č. 3 směna skončila. Ve vozovně museli vyčkat na příjezd protektorátní policie, od které si je přijela převzít německá tajná státní policie – gestapo.

Obecně vzato byl postup německých úřadů po atentátu bleskový. Bomba na Heydrichově voze explodovala po půl jedenácté dopoledne a již v 10:55 začala být uzavírána pražská vlaková nádraží a prováděny kontroly. Žádný popis atentátníků přitom ještě nebyl k dispozici. Zpráva o atentátu se rozšířila také mezi lidmi. Pamětníci uváděli, že lidé v tramvajích



Detailní pohled na vlečný vůz ev. č. 640 a poškozený Heydrichův Mercedes. V inkriminované oblouku „Heydrichovy zatáčky“ trať dosahovala ve dvacetimetrovém úseku sklonu 68,1‰. sbírka: Jaroslav Čvančara

měli dobrou náladu a průvodčí s nimi vtipkovali. Tento stav vzal za své okamžitě poté, co byl odpoledne vyhlášen civilní výjimečný stav (stanné právo) nad hlavní městem a zahájeny přípravy na neprodyšné uzavření hlavního města.

Podle textu zprávy o vyhlášení civilního výjimečného stavu mělo v době od 21:00 do 6:00 dojít rovněž k uzavření veškeré veřejné dopravy. Bohužel se dosud nepodařilo dopátrat, jak bylo toto opatření uvedeno do praxe s ohledem na přepravu obyvatelstva, zatahování vozů do vozovny a naopak ranních výjezdů pro zajištění návozu pracovníků. Pohyb civilních osob byl zcela zapovězen. Pokud by se někdo na ulici nacházel a neuposlechl výzvu k zastavení, mohl být zastřelen. Není tedy známo, jak se personál Elektrických drah v onen osudný den dostával z/do zaměstnání. Samostatně se muselo opatření již před začátkem stanného práva dotknout autobusové dopravy, jejíž

linky F do Kbel, B do Libuše, X do Modřan a I na Letiště zajižděly za hranice Prahy, kam nebyl výjezd v době uzávěry Prahy povolen. V železniční dopravě bylo možné vyslat vlaky mimo Prahu až po důsledných kontrolách všech cestujících.

Stanné právo původně vyhlášené pouze nad Prahou bylo ještě ve večerních hodinách 27. května 1942 rozšířeno i nad zbytkem protektorátu Čechy a Morava. Také ostatních tramvajových provozů se tak dotkla otázka předčasného ukončení veřejné dopravy. Teprve od 3. 6. 1942 došlo k posunu policejní hodiny na 23. večerní, do kdy mohly být otevřeny i kina, divadla atp. S tím se vrátily do ulic také noční tramvaje. V Praze ovšem nešlo v dané době o provoz celonoční, neboť ten byl zaveden poprvé až od 30. 11. 1942, ale o provoz do pozdních večerních hodin, který standardně končil okolo 23. hodiny s tím, že následně ještě projížděly Prahou prázdné soupravy do vozoven. Žádný oběž-

ník či jiné materiály vztahující se k organizaci provozu tramvají a autobusů v době stanného práva, které trvalo až do 3. 7. 1942, se nepodařilo v archivu pražského DP nalézt. Jediným materiálem známým z období tzv. heydrichiády je oběžník č. 99/42 z 2. června 1942, v němž se informuje o pachatelích atentátu na Zastupujícího říšského protektora a v němž se uvádí popis pachatelů i věci nalezených na místě činu. „Vyzývá všechny zaměstnance k nejušlehnější podpoře orgánů kriminální policie,“ uvádělo se v dokumentu podepsaném Arnoštem Pávem<sup>8</sup>, tehdejším ředitelem Elektrických drah.

Ačkoli se německé úřady všemožně snažily atentátníky vypátrat, byly dlouhou dobu přes represálie bezzubé. Atmosféra strachu, kterou rozšířil nacistický aparát v prvních dnech po vykonání atentátu, byla ohromující, přesto se nepodařilo nalézt žádné stopy, které by k odhalení pachatelů činu vedly. Přitom do odboje byly zapojeny desítky osob. Rázné kontroly domácností a zátahy v celých čtvrtích rovněž nepřinesly žádný výsledek, byť někdy byli pátrači své kořisti velice blízko. Situace se přiostrčila dále poté, co Reinhard Heydrich podlehl dne 4. 6. 1942 zraněním, která při atentátu utrpěl. Přes zlepšující se stav samotné operované rány zvládla nacistického pohlavára dorazit infekce, která se do rány dostala. Následoval pompézní pohřeb a pokračovala zběsilá snaha najít atentátníky i jejich přísluhovače. Když se rozrušené okupační síly poněkud uklidnily, došlo jim, že účinek akce formou šíření strachu je zcela neúčinný. Padlo proto rozhodnutí, že se postupně budou povolovat uzdy ve snaze přimět české občany ke spolupráci. Z dnešního pohledu bychom mohli hovořit o silné marketingové akci. Nakonec však museli nacisté udělat stejně onen známý ponižující ústupek a vyhlásit beztretnost pro ty, jež se přihlásí s informacemi v pátrání po atentátnících. Ani to nepřinášelo zpočátku kýžený výsledek, avšak jen do doby, než se na úřadovnu gestapa dostavil dobrovolně Karel Čurda, bývalý člen paraskupiny Out Distance vysazené na jaře 1942, který se stal synonymem zrady poté, co poskytl natolik zásadní informace o spolupracovnících parašutistů, že se zběsilé kolo zatýkání a vraždění mohlo opět rozběhnout na plné obrátky. Oběti se nakonec stali také sami parašutisté, a to nejen atentátníci Jan Kubiš a Josef Gabčík z výsadku Anthropoid, ale také další pětice mužů z jiných výsadek: Josef Valčík (výsadek Silver A), Adolf Opálka (výsadek Out distance), Josef Bublík, Jan Hrubý (oba výsadek Bioscop) a Jaroslav Švarc (výsadek Tin).

Právě legendární boje v pravoslavném kostele sv. Cyrila a Metoděje v Praze nedaleko Karlova náměstí musely rovněž zasáhnout do organizace veřejné dopravy v Praze. Okupač-

Přehled linek ukončených v oblasti Vychovatelny				
Linka	Konečná	Od	Do	Ukončení
d-14	Vychovatelna	25. 05. 1910	13. 09. 1924	konec tratě
d-19	Na Korábě	03. 09. 1928	14. 08. 1930	přejezdy (křížkový a levý)
d-19	Vychovatelna	15. 08. 1930	27. 09. 1931	odbočná kolej Vychovatelna
d-12	Vychovatelna	28. 09. 1931	30. 07. 1932	odbočná kolej Vychovatelna
d-4	Vychovatelna	04. 12. 1932	16. 01. 1936	odbočná kolej Vychovatelna
d-4	Bulovka	29. 08. 1937	31. 08. 1942	odbočná kolej Bulovka (náměstí Na Stráži)
d-24	Bulovka	01. 09. 1942	29. 08. 1943	odbočná kolej Bulovka
d-13	Bulovka	30. 08. 1943	05. 12. 1953	odbočná kolej Bulovka
d-13	Vychovatelna	06. 12. 1953	12. 03. 1961	smyčka Vychovatelna
d-10	Vychovatelna	13. 03. 1961	15. 06. 1970	smyčka Vychovatelna
d-12	Vychovatelna	13. 03. 1961	31. 10. 1971	smyčka Vychovatelna
d-14	Vychovatelna	20. 06. 1970	16. 01. 1972	smyčka Vychovatelna
d-X12	Vychovatelna	09. 11. 1970	29. 08. 1971	smyčka Vychovatelna
d-24	Vychovatelna	17. 01. 1972	8. 05. 1974	smyčka Vychovatelna
d-31	Vychovatelna	17. 01. 1972	02. 09. 1973	smyčka Vychovatelna
d-10	Vychovatelna	09. 05. 1974	04. 05. 1977	smyčka Vychovatelna (Trojská N)
d-17N	Vychovatelna	17. 01. 1936	08. 02. 1942	trojúhelník Vychovatelna (noční spoje)
01. 03. 1978 byla smyčka Vychovatelna oficiálně zrušena a snesena				
Datum ukončení provozu uvádí poslední den provozu dané linky				

ni moc nechtěla nechat nic náhodě a ve strachu, že by mohli parašutisté uprchnout podzemními katakombami, nechali v brzkých ranních hodinách dne 18. 6. 1942 uzavřít rozsáhlý prostor, který zabíral Karlovo náměstí, levý břeh Vltavy, Myslíkovou ulici (zde všude jezdily tramvaje) a Trojanovou ulici. Obsazení těchto ulic bylo dokončeno ve 4:15, načež se rozběhl několikahodinový boj. Nacisté chtěli české vlastence získat živé, ti se ale urputně bránili a nakonec spáchali hrdinou sebevraždu. Sedm statečných ale bojovalo s přesilou celých sedm hodin. Také obklíčení kostela na Resslerově ulici proto muselo přinést operativní řešení provozu tramvají.

Trať v Resslerově ulici vedená přímo kolem kostela byla uvedena do provozu dne 14. 9. 1924, a ačkoli nebyla dlouhá, z dopravního hlediska šlo o důležitou spojku. V době, kdy se v kostele schovávala sedmice parašutistů, jezdily ulicí dvě linky, a sice čísel 16 a 20. V době obklíčení kostela musel být provoz tramvají z ulice Resslerovy bezpodmínečně vyloučen. U ostatních linek, kterých se týkal zábor přilehlých ulic (č. 2, 4, 14, 15, 17, 21), není jasné, zda byly odkloněny, nebo jim byl průjezd umožněn, neboť se pohybovaly po tzv. vnějším pásu obklíčení (vnitřním bylo obklíčení samotného kostela).

Doplňme, že dnes bychom tramvajovou trať v Resslerově ulici hledali už marně. V souvislosti s výstavbou metra a magistrály byl trati od 9. 5. 1974 přisouzen pouze manipulační charakter. Naposledy byla tramvajovou linkou č. 43, byť účelově vytvořenou v souvislosti s konáním sportovní akce, obsluhována od 26. 4. do 14. 5. 1978. K oficiálnímu zrušení trati došlo k 19. 7. 1979, avšak až do 4. 5. 1981 bylo možné používat ještě část tratě na Jiráskově náměstí pro odstavování vlaků, než byl i tento poslední kousek zrušen. Mimoto byly v Resslerově ulici v období od 14. 12. 1947 do 16. 10. 1972 vedeny také trolejbusy.

### Personál Elektrických drah na místě atentátu

V další části článku se zaměříme na samotné zaměstnance Elektrických drah, jejichž přítomnost na místě činu se podařilo dohledat v archivních materiálech. Celkem jsou dostupné alespoň nějaké archiválie k pěti pracovníkům Elektrických drah. Tři z nich tvořili osádku tramvajového vlaku linky číslo 3, jeden byl průvodčím v tramvaji linky č. 14 a jeden byl náhodným cestujícím mimo výkon služby.

Velkou zvláštností v rámci vyšetřování případu smrti Reinharda Heydricha je neuvádění přítomnosti tramvajového vlaku linky č. 14 ze směru z Libně do Kobylis v prvních fázích vyšetřování. Známé fotografie z rekonstruk-

ce činu (ta byla prováděna hned několikrát) dokumentují vždy pouze soupravu dvou vozů (jak již bylo výše zmíněno, šlo o vozy ev. č. 2275 a 640), které symbolizují vlak linky č. 3. Ačkoli ve výpovědích svědků bezprostředně po činu hovořili někteří o tom, že přijeli linkou číslo 14 a vystoupili z vozu, německým vyšetřovatelům tento fakt patrně unikl. Náčrtky z vyšetřování datované 28. 5. 1942 vyobrazují na kolejovém trojúhelníku na Vychovatelně pouze vlak linky č. 3, zatímco druhá třívozová souprava linky č. 14 se zde vůbec nevyskytuje. Výslovné hlášení v rozhlase o tom, že se mají hlásit svědci-cestující z tramvajových linek č. 3 a 14 se objevilo až několik dnů po atentátu. To, že si přítomnost linky č. 14 zpočátku němečtí vyšetřovatelé neuvědomovali, potvrzuje i svědecká výpověď průvodčího vlečného vozu Antonína Opletala, když po válce do protokolu uvedl, že: „O tomto vlaku nikdo nevěděl.“ Proto také

nebyla jeho posádka na rozdíl od té z linky číslo 3 zadržena gestapem a předvedena k výslechu okamžitě.

S výjimkou již výše citovaného Františka Zimy jsou všechny doklady k atentátu na Heydricha až poválečné. Prakticky ihned po skončení války totiž byli prověřováni všichni lidé, kteří byli do pátrání po atentátnících zapojeni. Z nevelkého množství dochovaných materiálů k tomu posloužily údaje o odměnách, které byly vyplaceny. Za pomoc při dopadení totiž byla vyhlášena velká odměna. Na počátku se jednalo o 10 mil. korun, později přibylo dalších 10 mil. K. Tyto peníze byly mezi lidmi skutečně rozděleny. Zpětně je ale nutné kriticky říct, že byly mnohdy poskytnuty za zcela malicherné informace. Šlo však o součást propagandistické akce širšího rozměru, která měla za účel vyobrazit zbytku českého obyvatelstva své soukmenovce jako přísluhova-

8 – Ing. Arnošt Páv patřil mezi největší odborníky na dopravu v Praze. U Elektrických podniků pracoval už v období Habsburské monarchie. Od 1. srpna 1941 byl ředitelem Elektrických drah (ED) a v květnu 1945 byl po skončení války nařízen ze spolupráce s okupanty a penzionován. Jeho případ se dostal i před zvláštní komisi, která jej ale očistila, neboť kolaborace se během svého působení nedopouštěl. Do funkce se už nicméně nevrátil.



Vlečný vůz „krasin“ ev. č. 1469 na fotografii z 14. 6. 1970. Právě tento konkrétní vůz projížděl patrně dne 27. 5. 1942 místem atentátu. © Tomáš Dvořák 1970



Vůz ev. č. 2275 se objevuje na fotografiích z rekonstrukce atentátu. Zde je zachycen na sklonku provozní éry s vlečným vozem „krasin“. © Tomáš Dvořák



Fotografie z roku 1936 dokumentuje původní podobu křižovatky Vychovatelna ještě v éře jednostranného provozu. Dle dochované svědecké výpovědi Františka Zimy z 27. 5. 1942 se jeví, že v době atentátu byla na místě souprava linky č. 3, jejíž zadní vůz tvořil vlečný vůz „krasin“ ev. č. 1469, tedy stejný typ vlečného vozu, jaký je možné vidět na této fotografii v soupravě na lince č. 14. sbírka: archiv DPP

če režimu s ohebnou páteří, kteří podvolují bez okolků německé moci a spolupracují. Karl Hermann Frank k tomu uvedl: „Doložíme, že agenti-parasutisté nejsou jednotkou bojující do posledního dechu, nýbrž že to jsou lidé, co změkknou, zhroutí se a pak se sami přihlásí na úřadech. Českému národu neposkytneme obraz o boji do posledního chvíle a hrdinství.“ Bylo proto nutné odměnit co nejvíce českých občanů a jejich úlohu při tomto vyzdvihnout. Nicméně jmenový seznam osob se nikde v médiích svého času neobjevil a padl i návrh na pompézní předávání peněžních obnosů za přítomnosti členů protektorátní vlády. Asi není zapotřebí připomínat, že přijetí částky nebylo možné odmítnout. Odměnění museli po skončení války vysvětlovat československým úřadům svou nevinu a neangažovanost v celém případě.

Jako první si představíme osud **Václava Laštovky**, řidiče Elektrických drah narozeného dne 15. 1. 1904, který dne 27. 5. 1942 vykonával funkci řidiče v motorovém voze na lince č. 3. Za pomoc při pátrání byl odměněn částkou 30 000 K. Jako zajímavost můžeme uvést, že v průběhu roku 1942 se při namátkových kontrolách objevily na Václava Laštovku dvě stížnosti. Dne 23. 6. 1942, téměř měsíc po atentátu, konal službu jako průvodčí na lince č. 4 a až do stanice Železniční most prý nehlásil zastávky, bavil se za jízdy s řidičem a prodej jízdenek prováděl většinou mlčky nebo slůvkem „prosím“. Za to mu bylo navrženo udělení pokuty formou srážky z platu. Václav Laštovka se tomuto tvrzení nijak nebránil, požádal však o prominutí pokuty s tím, že byl stále otráven po pumovém útoku,

jehož byl svědkem. To je jediný záznam z roku 1942, který se podařilo k osobě Václava Laštovky a jeho přítomnosti na místě atentátu dohledat.

Další materiály již pocházejí z poválečné doby, konkrétně z 16. 7. 1946, kdy byl Václav Laštovka tzv. Očistnou komisí pro veřejné zaměstnance (zabývající se vyšetřováním válečných událostí) uznán vinným za přijetí odměny a její spotřebování, aniž by projevil jakoukoli snahu po skončení války peníze evrátit. Václav Laštovka se hájil zdravotními problémy manželky (žaludečními vředy)

**„Věřil jsem, že budu souzen za výpovědi v protokolech, ne za peníze.“**

### **Václav Laštovka**

a svého schovance (ten měl mít nález na plících), avšak nebyl schopen doložit, že peníze opravdu použil na náklady na léčení. „Komise je toho mínění, že obviněný prohřešil se proti národní cti, neboť nedá se srovnati se ctí českého veřejného zaměstnance, aby si ponechal odměnu určenou Němci pro osoby, které přispěly k vypátrání vykonatelů národního rozsudku nad Heydrichem.“ Jako trest bylo Václavu Laštovkovi uloženo snížení mzdy o 20 % na dobu tří let a přeložení na jiné služební místo. Případ byl dále předán lidovému soudu, který se spokojil s trestem uděleným očistnou komisí a od dalšího stíhání Václava Laštovky ustoupil, neboť trestný čin ve smyslu zrady svým počínáním přece jen nespáchal a jediným prokazatelným proviněním

bylo opravdu pouze přijetí a spotřebování udělené odměny.

Na atentát a dění v následujících dnech vzpomínal Václav Laštovka v roce 1946 následovně: „Ve chvíli atentátu byl jsem řidičem vlaku č. 3 a viděl jsem vše, jak se zběhlo. Zajeli jsme do vozovny a veškerý personál byl protektorátní policií tam zajištěn a potom týž den v Pečkově paláci<sup>9</sup> gestapem vyslýchán. Vypověděl jsem, že jeden z útočníků přeběhl mně před vozem, že měl tmavé šaty, ale jak vypadal, že nevím. Druhého útočníka jsem zapřel. Byl jsem celkem sedmkrát vyslýchán. V patologickém ústavě jsem rovněž nepoznal, vlastně nechtěl poznati, a ukázal jsem jim pak jinou mrtvolu jako pachatele.“ Seznam osob navržených gestapem k ocenění z 22. 6. 1942 ovšem k osobě Václava Laštovky uvádí: „L.(aštovka) si na místě činu počínal obzvláště pozorně a podstatnou měrou přispěl k rekonstrukci atentátu.“ Tyto strohé údaje vepsané u odůvodnění odměny každé z osob ale mohly být (a v některých případech účelově byly) zveličovány.

Místo řidiče a průvodčího musel Václav Laštovka v souladu se závěrem očistné komise opustit. Před tím působil ve vozovnách Centrála, Žižkov, Libeň a Kobylisy, v době vynesení rozsudku pak opět v Libni. Dne 16. 10. 1946 byl přeřazen k výhybkářské službě, poté od roku 1947 začal vykonávat funkci zámečníka (na starosti měl čištění zastávkových sloupků).

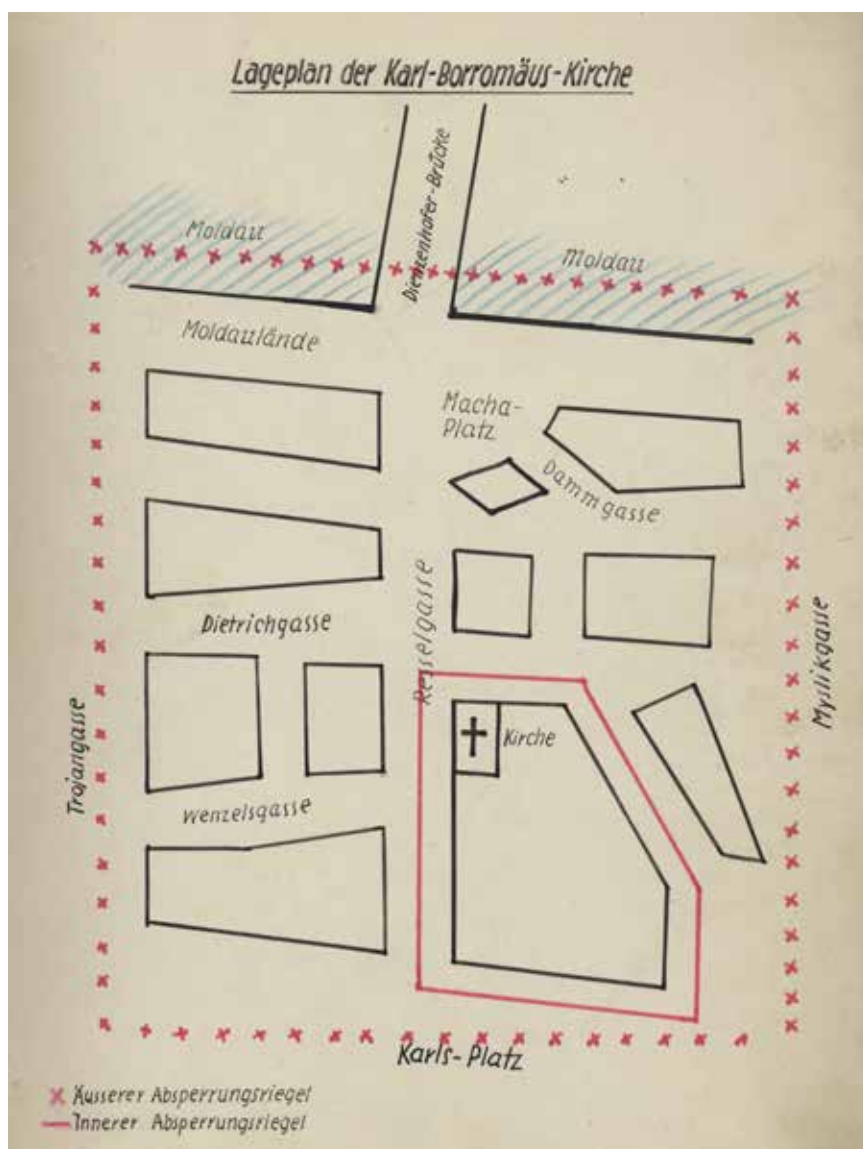
Václav Laštovka ale přesto neměl klid. Nové problémy mu přinesl únorový komunistický převrat v roce 1948, kdy začaly v rámci celého Československa vznikat tzv. akční

výbory. Šlo o politické organizace kovaných komunistů, které se zrodily de facto živelně po projevu pozdějšího prezidenta republiky Klementa Gottwalda z 21. 2. 1948. Účelem těchto organizací měla být oficiálně očista veřejného života, v praxi to ale znamenalo především odstraňování politicky nepohodlných pracovníků. Jelikož akční výbory nebyly přes moc, jež si uzurpovaly, žádnými zákonnými organizacemi, došlo zpětně zákonem č. 213/1948 Sb. k jejich legalizaci s retroaktivní platností, čímž byly legalizovány všechny skutky, které akční výbory stihly uskutečnit. Pro Václava Laštovku znamenala činnost akčních výborů obnovení staré otázky jeho spolučasti při vyšetřování atentátu na Heydricha. Třebaže byl jeho čin (přijetí odměny) vnímán jako prohřešek proti národní cti, nikoli výslovná zrada, byl dne 6. 6. 1948 poslán na tzv. dovolenou s čekáním. To znamenalo okamžité postavení mimo službu s pobíráním základního platu do vyřešení případu jeho osoby. Vzápětí bylo Václavu Laštovkovi oznámeno, že je ze služeb pražského DP propuštěn. Václav Laštovka na to dne 12. 6. 1948 zažádal o obnovu očistného řízení z důvodu, že nebyl proveden výslech svědků a že jej jeho obhájce nesměl v původním řízení hájit. „Nebyl brán zřetel ani na to, že jsem byl svědkem případu služebně, neboť jsem byl sebrán policií a můj výslech byl proveden na gestapu v Pečkově paláci před vyhlášením odměny. Z místa činu jsem ujel, čímž jsem zachránil mnoho lidí před pronásledováním Němci,“ obhajoval se v dopise adresovaném vedení DP, v jehož závěru uváděl: „Věřil jsem, že budu souzen za výpovědi v protokolech, ne za peníze. (...) Byl jsem odsouzen zaplatit třetinu obnosu, ale zaplatím celou částku, bude-li moje žádost projednána a nezůstane-li bez povšimnutí. Práci mě určnou jsem správně vykonával a není nikoho, kdo by byl proti mně, neboť jsem byl mezi nimi 20 let.“

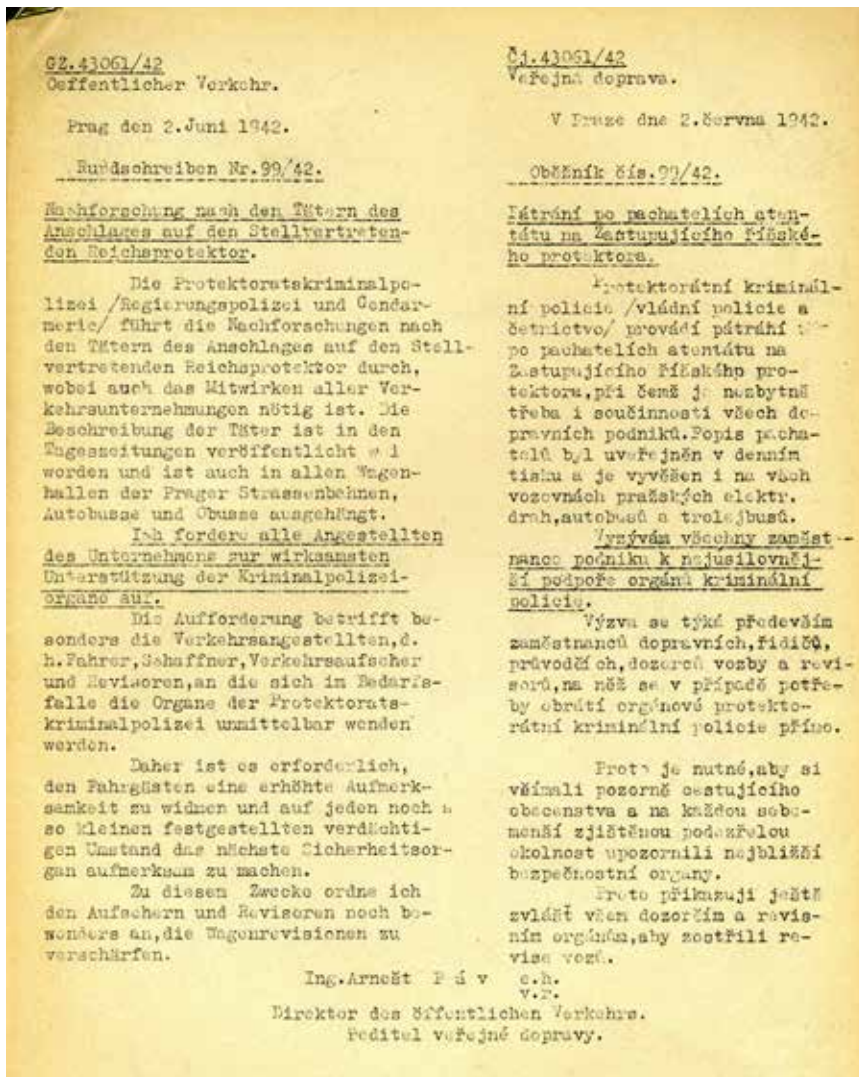
Závodní rada Dopravních podniků při Revolučním odborovém hnutí (ROH) ale již o čtyři dny později doporučila žádosti Václava Laštovky nevyhovět a tzv. Komise pro Dopravní podniky se s tímto závěrem dne 28. 6. 1948 ztotožnila. Václav Laštovka odešel pracovat do dolu Antonín Zápotocký v Kladně, kde jej zastihl tento dopis: „Poněvadž jste byl uznán vinným podle dekretu prezidenta republiky č. 105/1945 Sb., a z tohoto důvodu po 20. únoru r. 1948 odstraněn z činné služby u Dopravních podniků hlavního města Prahy, považuje se podle par. 2 odst. 4 zákona č. 21/1948 Váš služební poměr u Dopravních podniků hlav. města Prahy za rozvázaný k 1. 9. 1948.“ Krátce se však do řad pracovníků DP ještě vrátil, když byl v listopadu přijat na dobu jednoho měsíce na brigádnickou činnost coby pomocný dělník (od 8. 11. 1948). V té době se stále snažil ještě odvolávat proti rozhodnutí o svém propuštění. Dne



Ressova ulice a kostel sv. Cyrila a Metoděje na ní umístěný se staly svědky posledního hrdinného boje parašutistů. Na ulici panoval zpravidla cílý dopravní ruch. Kromě tramvají zde po válce jezdily i trolejbusy. Vůz Škoda 8 Tr ev. č. 9487 je zde zachycen na cestě od Jiráskova náměstí v roce 1972, kdy byla v provozu poslední pražská trolejbusová linka. © Ivo Mahel 1972



Dobový plán obklíčení parašutistů v kostele sv. Cyrila a Metoděje. S výjimkou Trojanovy ulice projížděly všemi ostatními (značenými jako pásma vnějšího obklíčení) tramvaje. Jak byl provoz v období sedmihodinových bojů organizován se ovšem nepodařilo dopátrat. sbírka: Jaroslav Čvančara



Oběžník Elektrických drah vyzývající zaměstnance ke spolupráci při pátrání po atentátnících. sbírka: archiv DPP

7. 12. 1948, byl ale propuštěn i z brigádnické činnosti, neboť nebyl dán souhlas k jeho dalšímu zaměstnání u DP. Definitivní tečka za jeho procesem byla učiněna dne 7. ledna 1949, kdy se generální sekretariát Ústředního akčního výboru národní fronty Praha usnesl, že není v případě Václava Laštovky důvod k obnovení očistného řízení.

Službu průvodčího na motorovém voze linky č. 3 vykonával již dříve citovaný **František Carda** narozený dne 31. 3. 1904. Ten je sice zmiňován ve více protokolech, na rozdíl od dalších účastníků ale nebyl gestapem odměněn. Dne 15. září 1945 uvedl ke své účasti na místě činu: „Právě při vyjetí ze stanice nastal výbuch, načež ihned elektrika zůstala stát. Ihned jsem vyskočil z elektriky a šel jsem se podívat, co se děje.“ To je v rozporu s tím, co řekl údajně do protokolu na gestapu, a sice že se měl starat o zraněné cestující, jak již zmiňujeme výše. „Podotýkám, že jsem se nepřihlásil dobrovolně k výslechu, ale přijeli si pro nás. Dále jsem vypovídal jako Čech, protože jsem věděl, že

atentát spáchali vlastenci a nechtěl jsem svým svědectvím nikomu ublížiti. Podotýkám, že dle mého názoru nemusel nikdo vypovídat v neprospech útočníků, když nechtl. Byla mi nabízena vysoká odměna, když popíšu útočníky. Řekl jsem však, že po výbuchu jsem se staral o raněné z elektriky, což byla moje služební povinnost, a než jsem toto udělal, bylo vlastně kolem mne vše skončeno.“ Více materiálů se k osobě Václava Laštovky a jeho dalšího působení u Dopravních podniků hlavního města Prahy nepodařilo do uzávěrky příspěvku zjistit.

Jediný výslechový protokol přímo ze dne 27. 5. 1942 se podařilo ve vztahu k zaměstnancům Elektrických drah dopátrat u **Františka Zimy** (narozeného dne 11. 3. 1908), kterého jsme rovněž již v předešlých

pasážích zmiňovali. Právě na jeho výpovědi je uvedeno, že byl průvodčím vozu ev. č. 1469, tedy „krasinu“ se středním vstupem. Za spolupráci při vyšetřování byl odměněn sumou 50 000 korun.

František Zima nastoupil do služeb Elektrických podniků od 3. 4. 1935, kdy vykonával funkci řidiče autobusu. Od roku 1939 byl veden jako dopravní zřízenec a následně od 16. 8. téhož roku jako průvodčí, avšak pouze vlečných vozů.

Po válce byl opět vyšetřován, a to jak Komisí pro očistu veřejných zaměstnanců, tak později i lidovým soudem. Vnitřní vyšetřovací komise DP došla k závěru, že v jeho jednání: „Ize spatřovati skutkovou podstatu § 2 dekretu presidenta republiky ze dne 4. října 1945 čís. 105 Sb., neboť bylo vzato za prokázáno, že obviněný ve věci vyšetřování atentátu na Heydricha dopustil se spolupráce s okupanty, za niž obdržel peněžitou odměnu, a je zde podezření, nezakládá-li jeho jednání dokonce skutkovou podstatu deliktu ve smyslu dekretu presidenta republiky ze dne 16. června 1945 čís. 16 Sb.“ První ze zmiňovaných dekretů řešil obecně činnost očistných komisí veřejných zaměstnanců, druhý se týkal podstatně závažnějších deliktů, když se zabýval potrestáním nacistických zločinců, zrádců a jejich pomahačů. Proto byl jeho případ podstoupen Očistné komisi při zemském národním výboru, která jej v březnu 1946 uznala vinným ze stejných důvodů jako Václava Laštovku. Doslova se uvádí: „Obviněný byl zjištěn jako svědek výkonu národního rozsudku nad Heydrichem, při vyšetřování neudal nic podstatného, jen při agnoskaci mrtvol vykonavatelů rozsudku připustil, že jedna může být totožná s osobou, která po splnění úkolu odjízďela na kole. Byla mu pak vyplacena Němci odměna 50 000 K, kterou spotřeboval. Obviněný hájí se tím, že peníze spotřeboval na přilepení sobě a synovi, poněvadž sám trpěl srdečními záchvaty a syn tuberkulosou. Prokázati to nemůže. Komise je toho mínění, že v té okolnosti, že obviněný obdržel odměnu a vypovídal před gestapem, nelze spatřovati jeho vinu, poněvadž v tom směru byla výpověď vynucena. Vinu obviněného spatřuje pak v tom, že spotřeboval peníze, které byly Němci určeny pro udavače českých vlastenců a že se ani nepokusil o vrácení této odměny.“ Tímto svým počínáním se měl František Zima prohřešit proti národní cti, za což mu bylo v souladu s dekretem prezidenta republiky č. 105/1945 Sb. uloženo přeložení na hor-

9 – Pečkův palác (též Petschkův palác či Pečkárna) je novoklasicistní budova postavená v letech 1923–1929 pro bankéře Juliuse Petschka v centru Prahy nedaleko hlavního nádraží (nároží ulic Politických vězňů a Washingtonova). Původně zde sídlil Bankovní dům Petschka a spol. Rodina Petschkova však byla židovského původu a ze strachu před okupací a následným postihem dům prodala a emigrovala. Jelikož budova byla moderně vybavena (nechyběla potrubní pošta, klimatizační systém či paternostery), zabrala ji po okupaci německá armáda a zřídila zde sídlo gestapa pro celé území protektorátu Čechy a Morava. Tím se z budovy Petschkova paláce stal obávaný dům, jehož zdi byly svědkem utrpení stovek lidí. Dnes v budově sídlí ministerstvo průmyslu a obchodu.

ší pracovní místo a srážka ze mzdy ve výši 40 % po dobu tří let. V té době pracoval v oddělení Elektrických drah č. 15 (nazývané Skládky) v kobyliské vozovně, a tak byl od 1. 7. 1946 přeložen zpět do provozu na funkci průvodčího.

Jeho případem se dále zabýval lidový soud. U něj Zima v červenci 1946 uvedl k události po atentátu: „Dojeli jsme do vozovny a tam jsme dostali rozkaz vyčkatí příchodu policie. Asi za půl hodiny přijela policie na motocyklu. Byli jsme odvezeni motocyklem, já, Carda František a Lašťovka Václav na místo činu na Rokosce. Sepsali jsme protokol a odvezli nás asi za hodinu do Petschkova paláce, kde byl výslech opět. Řekl jsem, co jsem viděl, a byl jsem tam během čtrnácti dnů asi sedmkrát. Prvně jsme byli vyslechnuti společně tři a dále jsem byl vždy zván sám.“ V září 1946 k výslechům na gestapu dodával: „Sám nevím, proč jsem se měl zasloužit nějak při pátrání po pachatelích, sám jsem měl radost, že se usmrčení vraha Heydricha podařilo, a také ihned po činu jsem mnoho lidí chtějících svědčít od tohoto svědectví zrazoval. Při vyšetřování gestapem jsem byl zfackován.“

U jména Františka Zimy je v návrzích odměn gestapem z 22. 6. 1942 uvedeno: „Z.(ima) dobře popsal nejenom průběh činu, ale i jednoho z atentátníků.“ Pokud srovnáme toto tvrzení s dochovaným výslechovým protokolem ze dne, kdy byl atentát uskutečněn, dovíme

se: „Když jsem byl vzadu u tramvaje, spatřil jsem při obrubníku stát auto a slyšel jsem lidi, jak několikrát česky křičí: „Chyťte ho, chyťte ho!“ Současně jsem viděl běžet směrem k Fügnerově ulici muže, který si vzal jízdní kolo u plotu naproti zastávce linky č. 14 a odjel směrem do Libně. Tento muž byl pronásledován civilistou. Během pronásledování pachatel na své pronásledovatele vypálil, a sice jednotlivými výstřely. Onen muž byl asi 1,70 m vysoký, silný, a měl

**„Choval jsem se jako uvědomělý Čech a necítím se v tomto případě vinen.“**

### František Zima

tmavý oděv bez pokrývky hlavy. Stáří uvést nemohu. Nějakého druhého pachatele jsem neviděl.“ Těžko říct, zda opravdu někdo na gestapu mohl reálně vnímat takovou výpověď jako dobrý popis pachatele.

Velmi zajímavá ve vztahu k výpovědi ze dne 27. 5. 1942 je informace Františka Zimy k samotnému výbuchu. „Jeli jsme od Rokosky k vozovně v Kobylisích. Na rohu ulic V Holešovičkách a Fügnerova (správně v té době Kirchmayerova) zničehonic došlo k explozi, takže tramvaj ihned trhavě zastavila. Vystoupil jsem z vlečného vozu a šel jsem k zadní části tramvaje, protože jsem měl za to, že praskl vzduchový zásobník u brzd.“ Toto tvrzení je nanejvýš

zvláštní, jelikož vlečné vozy „krasin“ ani jiné pražské tramvaje žádné vzduchové zásobníky brzd neměly. Podobné zařízení se nacházela v minulosti na pražských čtyřnápravových motorových vozech, ale v souvislosti s jejich přebudováním na dvouápravové provedení nejpozději do počátku 20. let zmizela. Patrně šlo tedy jen o chytrou výmluvu.

Osud Františka Zimy je jako okopírovaný s osobou řidiče Václava Lašťovky. František Zima musel nejprve v lednu 1947 opustit funkci průvodčího, na níž byl dříve degradován, a stal se z něj pomocný dělník, načež byl od 1. 5. 1947 převeden k vrchní stavbě. Po komunistickém puči unikal pozornosti akčních výborů jen do června 1948, kdy byl od 1. 6. 1948 převeden na dovolenou s čekáním s tím, že jeho pracovní poměr u DP hl. m. Prahy bude ukončen. František Zima se hbitě pokusil požádat o obnovení očištění řízení (dopisem ze 7. 6. 1948). V něm stejně jako František Lašťovka uvádí, že neměl možnost se dostatečně hájit a nebyli připuštěni ani jeho svědci, zejména pracovník vozovny Karel Feitl, kterému chtěl údajně v roce 1945 předat peníze ještě před zahájením očištění řízení, avšak nevěděl, jak s nimi dále naložit. Zmiňoval přitom, že chtěl peníze věnovat na činnost komunistické strany. „Za celých 13 let jsem neměl žádných disciplinárních a podobných řízení. Choval jsem se jako uvědomělý Čech a necítím se v tomto případě vinen,“ uváděl ve své žádosti o obnovu řízení.



Další ze záběrů z roku 1936 ukazující původní řešení křižovatky Vychovatelna a tratě v ulici V Holešovičkách (se sloupy vysokého napětí uprostřed tratí). sbírka: archiv DPP





Antonín Opletal vykonával službu průvodčího ve vlaku linky č. 14. K výslechu na gestapu byl předveden až na základě udání. V roce 1953 opustil práci v DP a přešel do služeb Sboru národní bezpečnosti. Později se vrátil brigádně jako hlídač. sbírka: archiv DPP

Dopravní podnik nakonec potvrzuje své stanovisko o propuštění k 28. 6. 1948 s tím, že služební poměr bude rozváznán k 1. 9. 1948. Dne 8. 11. 1948 se podobně jako Václav Laštovka František Zima mezi pracovníky DP vrátil, když byl na dobu jednoho měsíce přijat brigádnicky coby pomocný dělník. K 17. 12. 1948 byl ale propuštěn definitivně s odůvodněním, že Ústřední akční výbor dosud nezaslal povolení k dalšímu zaměstnání u DP. Poslední zmínka v jeho zaměstnanecké kartě pochází z 11. 1. 1949, kdy Komise pro čistotu veřejného života při Ústředním akčním výboru Národní fronty v Praze zaslala usnesení, v němž uvádí, že není důvod k revizi dříve stanoveného rozsudku o propuštění pracovníka.

Zvláštní postavení soupravy tramvajové linky č. 14 při vyšetřování případu jsme zmínili v úvodu této kapitoly. Jedinou dochovanou



Ve vlečném voze ev. č. 977 vykonával dne 19. 7. 1942 službu František Münzberger, kam si pro něj přišlo gestapo. Do řad pracovníků Elektrických drah se již nevrátil. 24. 10. 1942 byl s celou svou rodinou zabit v Mauthausenu. © M. Knížek 1970

zprávou jsou výpovědi průvodčího druhého vlečného vozu na lince č. 14 **Antonína Opletala** (nar. 17. 10. 1911), který byl odměněn 30 000 K za (dle zprávy gestapa) bezchybně vylíčený průběh činu a poskytnutí užitečného popisu atentátníka.

Antonín Opletal byl s ohledem na udělení odměny a vyšetřování možné kolaborace zadržen v červnu 1945, vzápětí byl ale propuštěn. Další výslechy následovaly až v průběhu roku 1946. Ve zprávě z 19. 8. 1946 je Antonín Opletal citován následovně: „Dne 27. května 1942 jsem jel jako průvodčí v druhém vlečném voze vlaku trati č. 14 směrem ke Kobylisům. Když jsme o 10:32 hod. zastavili ve stanici Vychovatelna, uslyšel jsem náhle velmi silnou detonaci. Vyhlédl jsem oknem ven a viděl, jak za vlakem el. dráhy trati č. 3, jedoucím též směrem ke Kobylisům na rohu Kirchmayerovy ul. a ul. V Holešovičkách, vyšlehl sloup černého dýmu. V prvním okamžiku jsem se domníval, že se vznítí motorový vůz. Vyběhl jsem, právě tak jako několik cestujících, z vlečného vozu na chodník a viděl, jak směrem od mot. vozu el. dráhy č. 3 přeběhl křižovatkou směrem k našemu vlaku neznámý mi muž, který držel pistolí v ruce. Přiběhl na chodníček, na kterém jsem stál, a uchopil tam o stožár el. vedení opřené kolo, na kterém nasedl, a držíc pistolí stále ještě v ruce objel náš vlak a jel pak směrem k Libni. Kolo bylo opřeno asi 30 m ode mne směrem ke Kobylisům. Pachatelé do obličeje jsem neviděl. Během tohoto výjevu tuším, že jsem zaslechl několik střelných ran, vypálených pravděpodobně u vlaku trati č. 3. Střelce ani záblesky jsem neviděl. Neznámý muž asi 100 m od nás směrem k Libni se rozběhl proti jezdcí, jedoucímu na kole snad s úmyslem ho zadržet. Když však viděl, že jezdec drží v ruce pistolí, stáhl se zpět na chodník. V jízdni dráze, několik metrů před motorovým vozidlem našeho vlaku, ztratil jezdec na kole při běhu ke kolu náprsní tobolku. Několik lidí se kolem ní shluklo. Směrem od vlaku trati č. 3 přišel neznámý mi civilista, který se prokázal služební známkou a

prohlásil, že je od policie. Tobolku zvedl a uschoval u sebe. Na to hned již řidič našeho vlaku zvolal k odjezdu. Všichni jsme nasedli a pokračovali v cestě. O tom, že se jednalo o atentát na Heydricha, jsem nevěděl, dozvěděl jsem se to teprve později, snad na konečné stanici. Heydrichovo porouchané auto jsem viděl až při průjezdu zpět, směrem k Pankráci. Pachatele, který utíkal Kirchmayerovou ulicí směrem ke Kobylisům jsem neviděl.“

Tramvajový vlak linky číslo 14 dojel na konečnou v Kobylisích, kde došlo k rychlému obratu a vyjetí zpět na Pankrác. Osádka soupravy se zde stihla dohodnout, že nebude nic hlásit a několik dnů měli všichni skutečně klid, protože vyšetřovatelé na přítomnost druhé tramvaje patrně v množství výpovědi pozapomněli, resp. jim nejspíš splyvala se soupravou tramvajů linky č. 3.

Přesto se Antonín Opletal nakonec na gestapo dostal. O tom, že projížděl místem činu, se svěřil své manželce. „U úřadů, zvláště pak u Gestapa, vzdor opakovaným výzvám s pohrůžkami přísných trestů, ba i zastřelením jsem se vzdor tomu nehlásil, protože jsem pokládal za svou národní povinnost co nejvíce ztěžovat pátrání po pachatelích.“ Jeho manželka si však nechala týden po atentátu ušít šaty u krejčího Hejla, kde neopatrně prozradila, že se v době služby na místě atentátu nacházel. Ještě týž den si pro jeho ženu přijeli gestapo, které po jeho návratu ze služby (ve 23:30 hod.) předvedlo do Pečkovy paláce také Antonína Opletala. Tam vypověděl vše, co viděl, nicméně největší problém měl s tím, že se nehlásil sám již dříve. „Odpověděl jsem, že jsem své svědectví pokládal za zbytečné, neboť vše, co jsem viděl, bylo již úředně známo z výpovědi ostatních svědků a bylo to již dokonce uveřejněno v novinách. Své svědectví jsem tedy pokládal za zbytečné,“ vymluvil se Antonín Opletal. Později byl odměněn a peníze spotřeboval: „Vrátit je stejně nešlo a i kdyby, byl by je jistě dostal někdo jiný, třeba Němec, takže sem měl za to, že rodině prospějí, zvláště když jsem věděl, že mé údaje nemohou nikomu ublížit.“

Jelikož Antonín Opletal prokazatelně dobrovolně nechtěl o atentátu nic hlásit, byl všech obviněný po válce zproštěn. Komu naopak přitížil, byl krejčí Hejl, který se vybarvil jako udavač gestapa a člen kolaborantské organizace Vlajka. Za jeho počínání v době nesvobody jej soud „odměnil“ pětiletým pobytém za mřížemi.

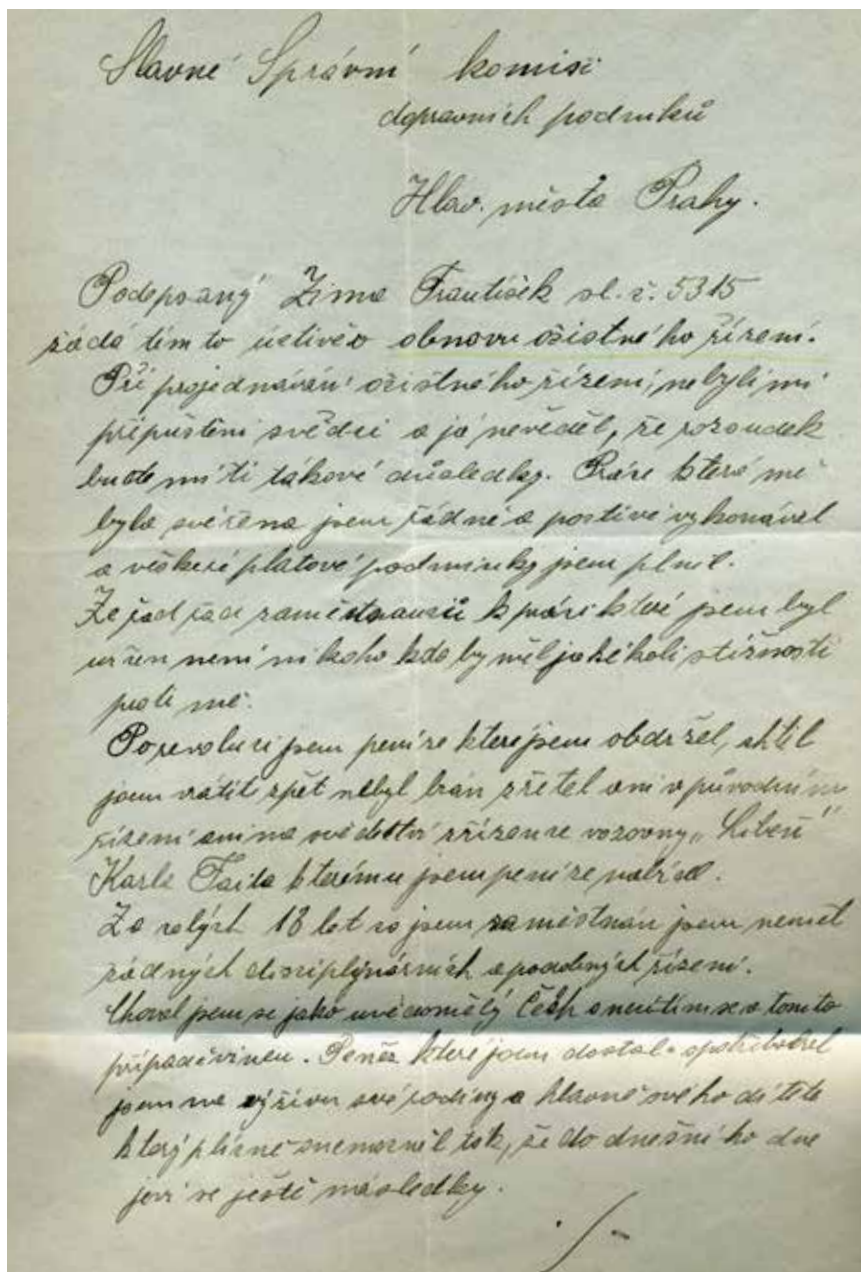
Antonín Opletal se vyhnul také čistkám po únorovém převratu a v roce 1953, po osmnácti letech služby u Elektrických podniků (resp. DP), rozváznal pracovník poměr a vstoupil do služeb policie (Sboru národní bezpečnosti). Znovu se opakovaně vrátil

do DP v 70. letech, kdy je doložen jako brigádník-hlídač. Naposledy je tato jeho činnost datována v období od 30. 6. 1976 do 18. 10. 1976.

Dalším svědkem atentátu na Heydricha byl **Josef Klimeš** narozený dne 18. 5. 1913, který pracoval u Elektrických podniků jako průvodčí, nicméně v době atentátu byl mimo službu. Podle odůvodnění udělení odměny ve zprávě z 22. 6. 1942 se měl Josef Klimeš starat o zraněného obergruppenführera a nanejvýš pozorně si počínat na místě činu. Za to mu byla ze všech účastníků z řad zaměstnanců Elektrických drah přiručena nejvyšší odměna – celých 200 000 korun. Očistná komise pro veřejné zaměstnance jej jako jediného ze známých aktérů rozhodla propustit z veřejné služby. Dne 19. 6. 1947 proto nastoupil Josef Klimeš na dovolenou a k 30. 6. 1947 byl po osmi letech služby propuštěn. Proti rozsudku se sice odvolal, Vrchní očistná komise pro veřejné zaměstnance ale shledala, že byl odsouzen právem, protože celou částku 200 000 K spotřeboval během války pro sebe a svou rodinu. „Takto se jako veřejný zaměstnanec v době nesvobody prohřešil proti národní cti a povinnosti národní soudržnosti vůči příslušníkům českého národa,“ znělo odůvodnění rozsudku.

Josef Klimeš tvrdil, že při výslechu na gestapu nic podstatného neprozradil a že svou výpověď učinil jen formálně, aby zachránil svou rodinu. Údajně měl během války blíže nespecifikovaným způsobem kryt pracovníka Elektrických podniků Kyjovského, který byl angažován v komunistické straně. Pro potvrzení těchto svých tvrzení ale neměl žádné důkazy a nebyl schopen vysvětlit, proč mu gestapo navrhlo tak vysokou odměnu. Jeho názor k tomu byl následující: „Myslím si, že tuto vysokou odměnu dostal jsem proto, že bydlil jsem tehdy v Kozím Chlívku uboze zařízeném jednou postelí a stoličkou. A také člen gestapa, který mi přijel oznámit, že dostanu odměnu, řekl, že tentokrát přijdou peníze na pravé místo.“

Josefu Klimešovi navíc přitížilo, že šel na gestapo vypovídat jako svědek dobrovolně. On sám po válce sice tvrdil, že původně vypovídat jít nechtěl, o jeho přítomnosti na místě činu se prý ovšem vědělo a další den na něj měl pokřikovat příslušník ozbrojené závodní stráže (tzv. Werkschutz<sup>10</sup>), jistý Pulc, zda už byl vypovídat. Očistná komise ovšem tuto obhajobu pokládala za vymyšlenou s tím, že i kdyby tato tvrzení byla pravdivá, tak nebyl důvod, aby vypovídal závažné skutečnosti. Zda opravdu něco zásadního Josef Klimeš vypověděl, komise s určitostí nevěděla, soudila tak jen na základě výše vyplacené odměny.<sup>11</sup>



Dopis Františka Žimý z června roku 1948, v němž žádá o obnovení očistného řízení. sbírka: archiv DPP

### Heydrichiáda a oběti mezi zaměstnanci Elektrických drah

V předešlé pasáži jsme se pokusili zmapovat výpovědi jednotlivých pracovníků Elektrických drah, kteří se k atentátu připlétli nechtěně a kteří byli za své počínání u výslechu až už oprávněně, či neoprávněně posláze odměnění gestapem. Mezi pracov-

níky Elektrických drah ale bylo také nemálo těch, kteří se aktivně účastnili v odboji a kteří za to po atentátu na Reinharda Heydricha zaplatili životem.

Odbojáre bychom mezi zaměstnanci Elektrických drah našli od samého počátku války. Významné pozice během celé války si držel především komunistický odboj, at

10 – V rámci závodů a významných podniků byly zřizovány během války tzv. jednotky Werkschutz, což byla ozbrojená závodní stráž, která měla vedle strážní služby dohlížet také na plnění povinností pracovníků a předcházet případným sabotážním akcím, případně zajišťovala hlídání pracovníků z řad vězňů (nucené práce).

11 – Pro doplnění údajů k osobě Josefa Klimeše můžeme pro zajímavost uvést, že se aktivně podílel na Pražském povstání. Od 6. 5. 1945 až do 11. 5. 1945 byl členem Revoluční gardy, načež od 12. 5. 1945 až do 6. 8. 1945 nastoupil k pohotovostnímu praporu československé armády jako rotný v záloze. Žádost o jeho propuštění z armády poslaly samy Elektrické dráhy již dne 21. 6. 1945 s odůvodněním, že mají málo zřízenců pro zajištění provozu. Jak se ukázalo, vstoupil Klimeš do armády v podstatě omylem. Naverbovat se nechal, protože mu měl jakási kapitán oznámit, že je to jeho povinnost. Dostavil se proto na posádkové velitelství, které jej ihned zařadilo do služby, avšak až v červnu 1945 J. Klimeš zjistil, že je veden jako dobrovolník a že jeho nastoupení bylo nesprávné. „Jsem ochoten v případě mobilisace vykonat povinnost, kterou by mě stát uložil, avšak toto nastoupení je založeno na nesprávných informacích,“ udával v žádosti o propuštění ze služeb čs. armády.



František Münzberger zapůjčil svou legitimaci dr. Lyčkovi, který se snažil uprchnout gestapu. Za svou pomoc zaplatil životem. sbírka: Mgr. Vojtěch Šustek, Ph.D.

již vedený přímo Komunistickou stranou Československa (například ve vozovně Pankrác), anebo prostřednictvím organizace Plamen svobody (od r. 1943). Nechyběly ale ani nekomunistická sdružení, především Petiční výbor Věrní zůstaneme, později začleněný pod Ústřední vedení odboje domácího. Roman Vondra se ve své publikaci „Po kolejích a silnicích Velké Prahy“ (vydané v roce 2011 Historickým ústavem) pokusil sestavit seznam pracovníků Elektrických drah, kteří za druhé světové války padli za svobodu naší země, ať již coby přímí účastníci odboje, nebo například kvůli svému původu. Nemalou část zabitých tvořili ti, již zemřeli na barikádách v posledních dnech války. S jistotou se mu do tohoto seznamu podařilo zařadit 161 jmen. Jsou mezi nimi i dvě, která přímo souvisejí s atentátem na Heydricha.

Prvním z nich je Antonín Oktábec (nar. 29. 9. 1904), který pracoval u Elektrických drah jako elektromontér v podnikových dílnách „Rustonka“ a byl aktivním členem Sokola. Právě sokolská organizace, oficiálně zakázána v říjnu 1941, byla nejdůležitější spojnici pro československé parašutisty. Antonín Oktábec byl v rámci odbojové činnosti Sokola velmi uznávaný. O přítomnosti parašutistů v protektorátu věděl již od ledna 1942 a dle doložených výpovědí byl obeznámen s jejich posláním a později i s úkrytem v kostele sv. Cyrila a Metoděje. Činovník Sokola a spolupracovník Antonína Oktábce Emanuel Filípek, kterému se podařilo proklouznout z utahované sítě gestapa, po válce k osobě Antonína Oktábce mj. uváděl, že ačkoli na schůzce před atentátem měla většina přítomných domácích odbojářů obavy z následných represálií, Antonín Oktábec si počínal přesně opačně: „Nesmlouvavý a nepřístupný byl Oktábec. Úplná nedočkavost a zápal pro věc, jakou projevoval tenkrát, na to



O pobytu a úkolu parašutistů dlouhodobě věděl také elektromontér Elektrických drah Antonín Oktábec. Zabit byl v Mauthausenu dne 26. 1. 1943. sbírka: Jaroslav Čvančara

*nikdy nezapomenu. A to měl doma ženu, která čekala svou těžkou hodinku.“*

Kromě pomoci parašutistům před atentátem pomohl Antonín Oktábec i bezprostředně po něm. Jan Kubiš byl po výbuchu bomby poraněn v oblasti pravého oka. Toto poranění zvyšovalo nebezpečně možnost odhalení. Jelikož bylo nutné ránu ošetřit, vydal se pan Jaroslav Piskáček za Antonínem Oktábcem s prosbou, aby přivedl do jeho bytu lékaře dr.

**„Jeho osoba je tak prostým příkladem tvrdosti, s jakou Češi i za cenu vlastního života prosazují své ilegální cíle.“**

### Heinz Pannwitz

Lyčku. Ten se skutečně po sdělení Oktábce na místo dostavil a nezbytnou pomoc Kubišovi poskytl. V této souvislosti se hodí uvést, že v literatuře se někdy objevuje, že Jan Kubiš zamířil rovnou za Antonínem Oktábcem, který jej měl ukrýt v areálu dílen Elektrických drah známých pod jménem Rustonka, což je ale tvrzení značně nepřesné. Dne 27. 5. 1942 figuroval Antonín Oktábec skutečně pouze jako spojka. Postupným rozkrýváním odbojářů se dostalo gestapo na stopu i Oktábcovi a dne 14. 7. 1942 jej zatkl. Společně s dalšími vlastenci byl deportován do koncentračního tábora Mauthausen v dnešním Rakousku, kde byla nejprve dne 24. 10. 1942 popravena jeho žena Vlasta a dne 26. 1. 1943 také sám Antonín Oktábec. Jejich nedávno narozené dítě válku přežilo.

Druhou obětí z řad pracovníků Elektrických drah byl František Münzberger (nar. 29. 1.

1898), který pracoval jako řidič a průvodčí a byl rovněž členem Sokola. Do případu Heydricha byl zasvěcen Antonínem Oktábcem, který po něm měl ještě před vykonáním atentátu požadovat získání uniformy průvodčího Elektrických drah, které by bylo možné použít jako převleku. Již zmiňovaný Emanuel Filípek ve své poválečné výpovědi uváděl, že v této uniformě se měl dostavit dr. Břetislav Lyčka k ošetření zraněného Jana Kubiše.

O utahování smyčky kolem odbojářů zapojených do atentátu na Heydricha členové Sokola dobře věděli. S předstihem byl před hrozícím nebezpečím informován i dr. Břetislav Lyčka, který se rozhodl se svou ženou uprchnout. Jeho manželku Františku, která chtěla odjet vlakem do Ostravy, se podařilo zadržet na pražském hlavním nádraží. Doktoru Lyčkovi se ale podařilo Prahu v noci na 15. 7. 1942 opustit. K tomuto úniku využil občanskou legitimaci Františka Münzbergera, který mu ji – vědom si obrovského nebezpečí – zapůjčil. Dr. Lyčka uprchl do Ouběnic na Benešovsku, kde požádal dalšího člena Sokola Františka Kotrbu, aby v Praze legitimaci společně s dopisem Františkovi Münzbergerovi vrátil. Ten tak chtěl skutečně učinit, gestapo už ale o útěku dr. Lyčky a zneužití legitimace vědělo, a trpělivě vyčkávalo na Františka Kotrbu, kterého v Münzbergerově bytě zadrželo. Kotrbu převezlo do Ouběnic, kde měl František Kotrba údajně nabídnout, že přivede gestapu dr. Lyčku živého. Kotrba se do domu za dr. Lyčkou skutečně vydal, ale ani jeden z obou mužů svou národní čest nezradil a namísto toho volili sebevraždu. To se stalo dne 21. 7. 1942. František Münzberger byl v té době už dva dny zadržen, a to přímo při výkonu služby. Dne 19. 7. 1921 se věnoval své práci průvodčího na lince č. 19, když si pro něj okolo 11. hodiny přišli úředníci gestapa. Posledním vozem, na němž sloužil, byl vlečný vůz typu „plecháč“ ev. č. 977 z roku 1926 (vyřazen 30. 9. 1968 a následně prodán Stavebnímu bytovému družstvu Armabeton Praha). Krátce poté zadrželi také jeho manželku a obě dcery. Celá rodina byla dne 24. 10. 1942 popravena v koncentračním táboře Mauthausen.<sup>12</sup>

### Láska z tramvaje?

V souvislosti s atentátem na Zastupujícího říšského protektora SS-Obergruppenführera Reinharda Heydricha lze okrajově nalézt ještě několik zmínek vztahujících se k tramvajím. V pražském Vojenském muzeu je například vystavena kopie jízdenky, jež měla být objevena teprve v roce 2002 v kabátě Jana Kubiše. V jejím popisu je uvedeno, že jízdenka byla označena dne 16. 6. 1942, tedy jen dva dny před osudným bojem v kostele,

12 – Dle úmrtních listů byly nejprve zastřeleny jeho žena a dcery (mezi 12:32 až 12:42), František Münzberger byl za mrtvého prohlášen ve 13:54.

což má dokazovat, že parašutisté opouštěli kryptu kostela sv. Cyrila a Metoděje a používali služeb veřejné dopravy, přestože probíhaly ve vozech zostřené namátkové kontroly. Popis exponátu je ale v tomto případě chybný, neboť nejde o jízdenku z 16. 6. 1942, ale již z 1. 6. 1942. Jedná se o standardní přestupní lístek vzoru 1941, přičemž pokud budeme předpokládat, že průvodčí vykonával svou službu řádně a jízdenku označil přesně v těch místech, kde měl, vyplývá z ní, že její majitel cestoval linkou číslo 20 a nastoupil v pásmu odpovídajícímu stanici Mozartovo náměstí (před válkou Parlament, dnes Staroměstská). Průvodčí jej měl odbavit zhruba v 12:15, a protože perforace pásma je provedená ve spodní části jízdenky u písmen Z – Z (znamenající zurück – zpět), víme, že tramvaj směřovala směrem do Střešovic (ve směru Špejchar, Prašný most, Vojenská nemocnice). Není ovšem jasné, zda tuto jízdu opravdu vykonal Jan Kubiš. Kabát totiž mohl dostat od některého ze spolupracovníků odboje až po 1. červnu.

Tramvaje posloužily i samotnému gestapu. Během zatýkání odbojářů totiž narazili na nečekaně tuhý odpor některých Čechů, kteří neváhali použít zbraní proti gestapákům, ani je otočit proti sobě. V tzv. Pannwitzově<sup>13</sup> zprávě ze září 1942, která představovala shrnutí za vyšetřováním atentátu na Reinharda Heydricha, si autor na toto počínání Čechů stěžuje. U jednoho ze spolupracovníků výše zmiňovaného dr. Lyčky uvádí: „*Jeho osoba je tak prostým příkladem tvrdosti, s jakou Češi i za cenu vlastního života prosazují své ilegální cíle.*“ Proto museli pracovníci gestapa často používat nejrůznějších maskování, aby byly jejich budoucí oběti pokud možno živé. V rámci vyjmenování užitych převleků se mj. uvádí, že byli převlečeni za „*zaměstnance tramvajové dopravy.*“

Jako zajímavost poté můžeme zmínit i příběh Anny Malinové, která byla uváděna jako přítelkyně Josefa Gabčíka. Ve své výpovědi na gestapu uvedla, že se s Josefem Gabčíkem seznámila zcela náhodně v lednu 1942, a to právě v tramvaji. Jejich známost měla později přerůst ve vztah. Svou kamarádku Ludmilu Soukupovou pak měla seznámit s druhým parašutistou Janem Kubišem. Úředníci gestapa se však nechali touto výpovědí pravděpodobně oklamat. Degradováním sebe samé na úroveň pouhé milenky bez jakéhokoli praktického zapojení do odbojové činnosti se Anně Malinové patrně podařilo zachránit další členy skupiny, včetně pracovníka Pražského hradu Františka Šafaříka, který atentátníkům poskytl údaje o denním programu Heydricha a jeho cestách z Panenských Břežan. František Šafařík díky tomu válku přežil, Anna Malinová ani Ludmila Soukupová takové štěstí neměly a

obě byly dne 24. 10. 1942 v Mauthausenu popraveny.

Pokud bychom odhlédli od Prahy, je možné spojení atentátu a pracovníků tramvajového provozu možné nalézt také v jiných městech, přinejmenším v Ostravě, kde je z 5. 6. 1942 doložena stížnost na jednoho řidiče Moravsko-ostrovských místních drah, jehož identitu, a tím pádem ani jeho osud, se nepodařilo do uzávěrky příspěvku bohužel dopátrat. Po smrti Heydricha měl být tento řidič při výkonu služby dotázán jedním z cestujících, proč visí všechny vlajky na půl žerdi. Na to se měl řidič potočit na vedle stojícího zástupce Hitlerjugend, pokynout na něj hlavou a s ironickým úšklebkem ve tváři a s mrknutím oka prohlásit: „*Oni dneska mají velký smutek,*“ v čemž byla spatřována provokace.

## Závěr

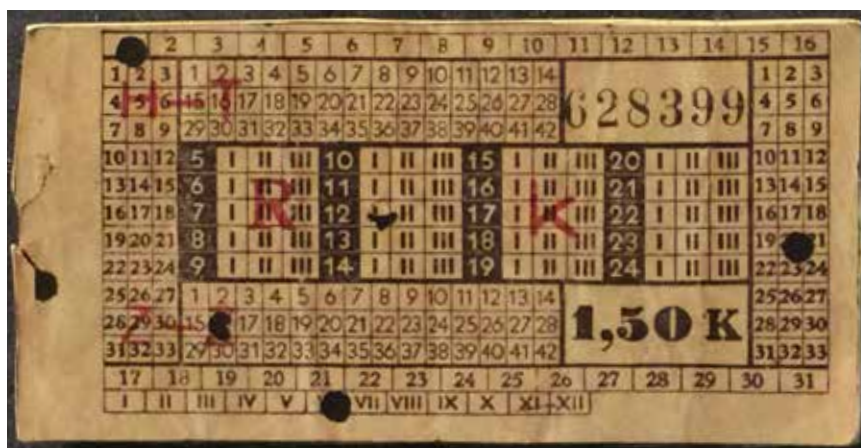
Tento článek se pokusil shrnout a zmapovat dosud známé údaje vztahující se k atentátu na Reinharda Heydricha a jeho provázání s pražskou tramvajovou dopravou. Přestože se patrně nikdy nepodaří spolehlivě vyvrá-

tit všechny teorie, které se kolem atentátu vyrojily, věříme, že jsme se pokusili v tomto příspěvku o maximální přesnost a vysvětlení klíčových údajů, které souvisí s tramvajovou dopravou, a dali tak případně možnost navázat na tuto práci dalším badatelům.

Při tvorbě článku bylo v řadě případů čerpáno z mimořádně zdařilé edice historických dokumentů „Atentát na Reinharda Heydricha“ sestavené Mgr. Vojtěchem Šustkem, Ph.D., (Scriptorium, Praha 2012) a dále z dokumentů uložených v archivu pražského Dopravního podniku a v Národním archivu v Praze. Velké poděkování za poskytnutí materiálů, konzultace a poznámky si zaslouží pánové Vojtěch Šustek, Jaroslav Čvančara, Pavel Fojtík, Robert Mara, Jan Arazim a Lubomír Kysela.

Uveřejněním této práce bychom rádi připomněli jeden z klíčových okamžiků našich dějin, který zasáhl do života tisícovek lidí. Chceme poděkovat a vzdát hold všem, kteří neváhali obětovat své životy za svobodu naší země, i těm, kteří si dnes uvědomují své povinnosti vůči vlasti a nebojí se riskovat pro naplnění ideálů vyšších mravních principů.

13 – Heinz Pannwitz byl pověřen vedením Zvláštní vyšetřovací komise po atentátu na Heydricha.



Jízdenka nalezená v kabátu Jana Kubiše vystavená ve vojenském muzeu v Praze. Je ovšem otázkou, zda na ní dne 1. 6. 1942 cestoval skutečně Jan Kubiš. © Libor Hinčica 2014



Souprava vedená vozem ev. č. 2123 opouští smyčku Vychovatelna, která byla zřízena v roce 1953. Místo atentátu se nachází za zády fotografa. © J. Bureš 1971