

**Západočeská univerzita v Plzni  
Fakulta filozofická**

**Diplomová práce**

**Bombardování města Plzně za období  
Protektorátu Čechy a Morava v letech 1939 až  
1945**

**Karolína Kahovcová**

Plzeň 2015

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Moderní dějiny

**Diplomová práce**

**Bombardování města Plzně za období  
Protektorátu Čechy a Morava v letech 1939 až  
1945**

**Karolína Kahovcová**

*Vedoucí práce:*

PhDr. Lukáš Novotný, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2015

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

*Plzeň, duben 2015*

.....

Děkuji PhDr. Lukáši Novotnému, Ph.D. za cenné rady, odborné připomínky a vedení práce. Dále děkuji Mgr. Martinu Bočkovi za rady k obsahu práce a panu Bohuslavu Němcovi za osobní vzpomínky.

## Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>MĚSTO PLZEŇ V PRVNÍCH LETECH VÁLKY</b> .....	<b>6</b>
2.1	Vznik Protektorátu Čechy a Morava a obsazení Plzně německými jednotkami	7
2.2	Význam Plzně pro Třetí říši .....	11
<b>3</b>	<b>PRŮMYSL A PRŮMYSLOVÁ VÝROBA V PLZNI DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY</b> .....	<b>14</b>
3.1	Strojírenství v Plzni.....	16
3.2	Pivovarnictví v Plzni .....	18
<b>4</b>	<b>BOMBARDOVÁNÍ PLZNĚ V ODBOBÍ PROTEKTORÁTU ČECHY A MORAVA</b> .....	<b>20</b>
4.1	Zúčastněná spojenecká letectva .....	20
4.2	Letecké útoky na Plzeň v letech 1940 až 1943 .....	24
4.3	Operace Argument .....	32
<b>5</b>	<b>LETECKÉ ÚTOKY NA PLZEŇ V ROCE 1944</b> .....	<b>35</b>
<b>6</b>	<b>LETECKÉ ÚTOKY NA PLZEŇ V ROCE 1945</b> .....	<b>41</b>
6.1	Poničení Škodových závodů .....	45
6.2	Poslední nálet na Škodovy závody.....	49
<b>7</b>	<b>KONEC DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY A POVÁLEČNÁ OBNOVA PLZNĚ</b>	<b>52</b>
<b>8</b>	<b>NÁLETY A ŽIVOT CIVILNÍHO OBYVATELSTVA V PLZNI</b> .....	<b>57</b>
<b>9</b>	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>64</b>

<b>10</b>	<b>POUŽITÉ PRAMENY A LITERATURA .....</b>	<b>70</b>
10.1	Nevydané prameny .....	70
10.2	Vydané prameny .....	70
10.3	Periodika .....	70
10.4	Literatura .....	70
<b>11</b>	<b>RESUMÉ .....</b>	<b>75</b>
<b>12</b>	<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>78</b>

## 1 ÚVOD

Území bývalého Československa během druhé světové války fungovalo v podstatě jako zásobárna Hitlerova Německa, a to především v oblasti surovin a vojenské techniky, což byly nezbytné prostředky pro vedení úspěšné války. Město Plzeň získalo v této době unikátní status. Po odtržení Sudet, se Plzeň nacházela na samých hranicích Česko–Slovenské republiky a Třetí říše, což z ní činilo strategickou oblast. Důležitější pro Německo ovšem byly plzeňské Škodovy závody. Tato zbrojovka pomáhala Německu vést jeho agresivní a expanzivní politiku a dodávala mu kvalitní a moderní válečný arzenál. Tento svůj význam neztratila ani v posledních válečných dnech roku 1945. Právě z těchto důvodů se plzeňská Škodovka stala cílem číslo jedna britských a následně také amerických vzdušných útoků. Zničení Škodových závodů mělo výrazně omezit německé možnosti pokračovat ve válce. Mezi léty 1942 až 1945 proběhlo na Plzeň celkem 11 náletů. Zasažen byl mimo jiné Měšťanský pivovar, hlavní nádraží ale i civilní budovy. Několikrát byla náletem postížena také Škodovka, ovšem nikdy ne natolik závažně, aby byla ochromena její válečná výroba. Zničit většinu z komplexu továrny se podařilo spojeneckým letcům až v samém závěru války.

Cílem předkládané diplomové práce je analýza bombardování strategicky významných objektů města Plzně v období Protektorátu Čechy a Morava v letech 1939 až 1945 britskými a americkými vzdušnými silami včetně poukázání na život civilního obyvatelstva města v této době. V práci jsou chronologicky zaznamenány nálety na Plzeň, včetně přiblížení důvodů, kdy a proč se Plzeň stala pro spojenecké letce významným cílem a co tato skutečnost znamenala pro obyvatele.

Diplomová práce je tématicky rozdělena do osmi kapitol zabývajících se jednotlivými lety druhé světové války, v průběhu kterých byla Plzeň

bombardována. Pro zvýšení přehlednosti a přiblížení souvislostí je v práci dbáno na chronologické řazení událostí, které předcházely obsazení Plzně německými jednotkami. První kapitola přibližuje, jak vypadala Plzeň před vypuknutím druhé světové války s důrazem na úlohu města jakožto průmyslového centra a dopravního uzlu západních Čech a později celého protektorátu. Druhá kapitola se týká vzniku Protektorátu Čechy a Morava a následného obsazení Plzně jednotkami Wehrmachtu. Analyzovány jsou změny ve správě města, represálie ze strany německých okupantů vůči plzeňskému obyvatelstvu a celkový význam města pro Třetí říši. Třetí kapitola se zabývá průmyslovým potenciálem Plzně. Nastiňuje přerod města s venkovským a zemědělským charakterem na industriální. Dále je zde přiblížen vývoj strojírenského koncernu Škodových závodů, železnice a pivovarů jakožto budoucích nejfrekventovanějších cílů spojeneckých náletů. Ve čtvrté kapitole jsou analyzovány samotné nálety na Plzeň a západočeskou oblast v letech 1940 až 1943. V těchto prvních letech války však nelze mluvit o bombardování Plzně jako takovém. První nálety byly neefektivní a Plzně, ačkoli byla již tehdy cílem, se nijak nedotkly. Přelomovým se stal až rok 1943, kdy změna taktiky a technické inovace spojenců umožnily letcům již bezprostřední ohrožení Plzně a postupné zvyšování frekvence náletů. V rámci objasnění souvislostí je kapitola doplněna ještě o výčet následných škod, a dále o přiblížení formování spojeneckých leteckých armád RAF<sup>1</sup> a USAAF<sup>2</sup> činných při náletech na Hitlerovu střední Evropu, a o operaci Argument, která měla být zničující pro veškerý průmysl na německém či Německem okupovaném území. Pátá kapitola se specializuje na rozbor náletů na město a jejich důsledků v roce 1944 a nastiňuje také zvyšující se činnost amerických hloubkařů.<sup>3</sup> Šestá kapitola se věnuje poslednímu roku druhé světové války. Jsou zde analyzovány opět chronologicky seřazené nálety včetně posledního a zároveň nejničivějších

---

<sup>1</sup> V anglickém originálu Royal Air Force.

<sup>2</sup> V anglickém originálu United States of America Air Force.

<sup>3</sup> Stíhací letci útočící na menší cíle.



náletu na město v samém závěru války, kdy byla poprvé zasažena Škodovka tak účinně, že to ochromilo její doposud stále fungující výrobu. Není zde opomenuto využití posledního náletu na Plzeň československou komunistickou propagandou k degradaci zásluh a zájmů Spojených států Amerických, které se podílely na osvobození západních Čech včetně Plzně. Kapitola sedmá přibližuje poválečnou obnovu města, zasažených obytných částí i průmyslových podniků a jejich následné znárodnění. Poslední, osmá kapitola se věnuje otázce přítomnosti náletů v každodenním životě civilních obyvatel ve městě a analyzuje jejich práva a povinnosti ve chvíli leteckého náletu.

Diplomová práce byla vypracovaná na základě použití nevydaných a vydaných pramenů a odborné literatury. V Archivu města Plzně v Plzni autorka pracovala s fondy Veřejného požárního útvaru v Plzni z let 1869 až 1975, týkajících se zpráv o náletech na Plzeň v letech 1943, 1944 a 1945, dále se sbírkou Honzík obsahující dobové fotografie postižených objektů a novinové články reagující na nálety s časovým odstupem, například v rámci 20-letého výročí konce války, a s fondem deníku *Nová doba*. Denní tisk byl přínosný především pro rekonstrukci obrazu života obyvatel, jelikož zde byla otištěna jednotlivá upozornění, nařízení nebo doporučení lidem, jak se chovat v případě nebezpečí, nebo jak nárokovat náhrady škod na majetku. V Ústředním archivu společnosti Plzeňský Prazdroj v Plzni autorka prostudovala kartony 37 a 41 se záznamy tří náletů na pivovar v letech 1944 a 1945, poválečné obnovy a náhrady škod a se zprávami o nalezených nevybuchlých bombách. Z vydaných pramenů budou citovány pamětní knihy obcí Letkov obsahující roky 1928 až 1955 a obce Nová Ves z let 1933 až 1966.

Z odborné literatury byly nejpřínosnějšími především tři publikace. Jako první je potřeba uvést titul *Poslední akce: Operace amerického britského letectva nad územím Čech v dubnu a květnu 1945* od Karla Foudy a kolektivu badatelů zabývajících se spojeneckými nálety na západní Čechy na jaře roku 1945. Akce

nad územím západních Čech jsou v knize řazeny po jednotlivých dnech s odkazem na soudobé události probíhající současně za hranicemi protektorátu. Jako druhé dílo pro svou diplomovou práci uvádím dílo *500 hodin k vítězství*, rovněž od Karla Foudy a kolektivu autorů. Tato kniha se zabývá osvobozením západních Čech americkou armádou, vzpomíná však i na několikaleté spojenecké bombardování Plzně. Tato fakta jsou obohacena o osobní zpovědi a vzpomínky přeživších pilotů. Třetím nejpřínosnějším titulem pro autorku bylo opět dílo Karla Foudy a kolektivu, nesoucí název *Operace Argument: Operace Argument, Historie sestřelení amerických bombardérů u Horšovského Týna, Nepomuku a Lhenic 22. února 1944*. Kniha popisuje strategii spojenecké letecké operace, která měla být pro Německou nejničivější vzdušnou ofenzivou celé války, a chronologicky vyjmenovává jednotlivé nálety spojenců na německé území, včetně Protektorátu Čechy a Morava. Dále pro mě byla stěžejní kniha Zdeňka Roučka *Osvobození: Věnováno těm, kteří se těchto slavných dnů nedožili*, ve které jsem našla informace popisující postup spojenců na Plzeň. Pro popis historie vzniku a fungování britských leteckých sil pro mě byla nejdůležitější kniha od Chaze Bowyera *Dějiny RAF*.

Ačkoli se náletům během druhé světové války věnovalo v českém prostředí mnoho autorů, je nutné dodat, že historie leteckých útoků na konkrétní město od počátku do konce války není nijak zpracovaná. V dílech zahraničních autorů věnujících se této problematice se Plzeň jakožto strategický cíl nijak výrazně neobjevuje, i tak lze ale v některých titulech najít krátké zmínky. Do českého jazyka byly z angličtiny přeloženy paměti velitele Bomber Command RAF sira Arthura Harrise nesoucí název *Bombardéry útočí*, které líčí především aktivitu britských bombardérů za druhé světové války nejen ve střední nebo západní Evropě, ale i jejich činnost v Africe nebo na Blízkém východě. Ve svém díle však připomněl neúspěšné nálety na plzeňskou Škodovku v dubnu a květnu roku 1943.

Na tomto místě je vhodné ještě upozornit, že doslovné citace, které jsou v práci reprodukovány, jsou citovány včetně gramatických chyb původního autora.

## 2 MĚSTO PLZEŇ V PRVNÍCH LETECH VÁLKY

Město Plzeň zažilo v druhé polovině 19. století velký hospodářský rozvoj, především díky rozšíření železnice a železniční dopravy. Bylo zakládáno mnoho průmyslových podniků, které se postupně proslavily i za hranicemi tehdejší habsburské monarchie. Nejvíce Plzeň proslavily Měšťanský pivovar či Škodovy závody. Značný růst hospodářství pomalu proměnil ráz města i jeho obyvatel. Vnitřní město postupně splývalo s okolními vesnicemi, ze kterých se postupně stávala plzeňská předměstí svou rozlohou i počtem obyvatel převyšující původní Plzeň. V důsledku růstu počtu obyvatel Plzně a přistěhovalectví z venkova bylo nutné budovat a rozšiřovat bytovou síť, služby a vytvářet nové podniky.<sup>4</sup> Tehdejší Plzeň se vyznačovala stavbou činžovních domů, nejčastěji se nacházejících v blízkém okolí průmyslových podniků. Nově vystavěné budovy nesloužily jen pro ubytování dělníků, ovšem poskytovaly jim také místa pro setkávání, nebo se jednalo o školy či církevní stavby.<sup>5</sup> V období na přelomu 19. a 20. století vznikly v Plzni rovněž instituce zlepšující životní komfort obyvatel, ať už se jednalo o plynárny, elektrárny, vodárny či městské divadlo. S vypuknutím první světové války byl narušen poklidný vývoj Plzně.<sup>6</sup> Produkce válečné techniky ve Škodovce i jiných podnicích, jejichž chod byl v mnoha případech podřízen vojenskému velení, přitáhla do města mnoho dělníků, v důsledku čehož vyvstaly další sociální i hospodářské obtíže. Příliv obyvatelstva ještě více zvětšil město, které tak vstupovalo do prvních poválečných let velice přelidněné.<sup>7</sup>

Následujících 20 meziválečných let pokračovalo v trendu průmyslového rozvoje Plzně, která se definitivně proměnila v průmyslové centrum tehdejšího Československa. Vzrostl počet obytných domů, rozšiřovala se městská infrastruktura do nedávno připojených obcí a iniciativa různých spolků

---

<sup>4</sup> JANUSOVÁ, Jana a kol., *Město Plzeň*, Plzeň 1995, s. 7.

<sup>5</sup> ČEPELÁK, Václav a kol., *Dějiny Plzně od roku 1788 do roku 1918*, II. díl, Plzeň 1967, s. 194.

<sup>6</sup> JANUSOVÁ, s. 7.

<sup>7</sup> DOUŠA, Jaroslav a kol., *Dějiny Plzně v datech*, Praha 2004, s. 126.

podporovala další společenskou a kulturní prosperitu města. Toto období však skončilo se zánikem první republiky a nástupem nacistické moci.<sup>8</sup>

## **2.1 Vznik Protektorátu Čechy a Morava a obsazení Plzně německými jednotkami**

Dne 30. ledna 1933 se stal novým říšským kancléřem představitel NSDAP Adolf Hitler. Skončila tím čtrnáctiletá doba existence parlamentní Výmarské republiky a začala další etapa ve vývoji Německa. Hitler od začátku netajil svou politiku získávání nových území pro Německo, což nazýval právem na životní prostor Němců, postupně začalo být zřejmé, že nová území hodlá naleznout také v sousedním Československu. To bylo obětováno ještě před vypuknutím otevřeného vojenského konfliktu.<sup>9</sup>

První suverénní zemí, kterou Adolf Hitler dokázal připojit k Německu, bylo Rakousko, jehož začlenění ještě více ztížilo obranu československých hranic. Hitler, vyhrožující evropským mocnostem možností nové války, si mohl nárokovat další území. Dne 30. září 1938 byla v Mnichově na konferenci podepsána smlouva čtyřmi evropskými státníky, která měla vyřešit problém německé menšiny na československém území. Byl tak povolen vstup německé armády do pohraničních oblastí a jejich následné připojení k Třetí říši.<sup>10</sup> Po vyhlášení mobilizace na českém území se jednotky 2. pěší divize koncentrovaly podél obranné čáry v hraniční oblasti 32, která procházela městy Klatovy, Holýšov, Stříbro, Bezručice a Kralovice. Obyvatelstvo Plzně se o kapitulaci Československa dozvědělo z rozhlasu v 16:30 hod téhož dne. Na znamení smutku byly vyvěšeny ve městě smuteční prapory, prezidium městské rady naopak vydalo k občanům povzbuzující prohlášení, aby neklesali na mysli.<sup>11</sup> Dne 1. října zahájil říšský okupační aparát zábor oblastí vymezených na konferenci

---

<sup>8</sup> Tamtéž, s. 194–202.

<sup>9</sup> MORAVCOVÁ, Dagmar, *Výmarská republika*, Praha 2006, s. 207.

<sup>10</sup> FILÍPEK, Jan, *Mnichov 1938: Hra o Československo*, Praha 2001, s. 80.

<sup>11</sup> DOUŠA, s. 297.

v Mnichově a do těsné blízkosti města nacisté vstoupili 10. října, kdy obsadili obce Litice a Chotíkov, dále došlo k dočasné okupaci Lhotky a částečné okupaci území Někmiře, Nevřeně a Příšova. Rovněž byly neplánovaně obsazeny celé Nýřany včetně elektrárny ležící v jejich katastru a muniční továrny stojící na pozemku bývalého Zieglerova dolu.<sup>12</sup> Usnesení vlády proto do plzeňského politického obvodu začlenilo neobsazené obce bývalého politického okresu Stříbro, a to Líně, Novou Ves a zbytek Nýřan. Dne 24. listopadu bylo zahájeno obsazování takzvané „definitivní“ státní hranice. Doprovodným jevem zabírání území byly také přesuny a vysídlování obyvatelstva a jejich poněmčování.<sup>13</sup> Československo zábořem přišlo o 33 % průmyslových závodů, což činilo 40 % celkové průmyslové kapacity. Rovněž byly ztraceny surovinové zdroje, prostředky pro železniční přepravu a kvalifikovaní pracovníci žijící na okupovaném území.<sup>14</sup> Obyvatelé příhraničních oblastí zabíraných Němci ovšem postupně prchali hlouběji do vnitrozemí a v mnoha případech se usazovali také v Plzni. Město se začínalo plnit uprchlíky, kteří zde alespoň zpočátku přežívali ve velmi skromných poměrech a byli odkázáni na materiální pomoc ostatních občanů. Například Danuše Pecková, rodačka z Heřmanovy Huti, vzpomíná: *„Záhy jsme zjistili, že Češi utíkají do vnitrozemí, a tak se matka rozhodla, že také utečeme... V Plzni už bylo asi 80 rodin uprchlíků z pohraničí. Červený kříž nám zajistil nouzové ubytování v tělocvičně v Husově třídě. Na zemi byly položené slamníky vycpané slámou, a to byl náš dočasný domov. Možnost vaření žádná. Věci, které jsme si přivezly s sebou, byly uskladněny v jednom z pavilonů na výstavišti. Umývat jsme se chodili do městských lázní... Stravovali jsme se všelijak, často po bufetech. Někteří plzeňští občané nám začali poskytovat obědy, ale pouze dětem. V praxi to vypadalo tak, že třeba v pondělí a ve středu jsem*

<sup>12</sup> KRÁTKÝ, Vladislav, *Vznik a vývoj koncernu: Majetkový a finanční vývoj v období 1919–1945*, Plzeň 1997, s. 37.

<sup>13</sup> DOUŠA, s. 298–300.

<sup>14</sup> ANGER, Jan, *Mnichov 1938*, Praha 1988, s. 158.

*chodila do jedné rodiny, v ostatní dny pokaždé jinam.*<sup>15</sup> Československo muselo rovněž přijmout nový název, od 19. listopadu 1938 zněl Česko–Slovensko, v zahraniční politice byl nastaven kurz vycházet co nejlépe s Německem. Hitlerovi však na vřelých vztazích s východním sousedem nezáleželo a naopak hodlal Česko–Slovensko plně ovládnout. Toho Německo dosáhlo již po několika měsících, dne 15. března 1939 začala okupace zbylého bývalého českého území německou armádou.<sup>16</sup> Na tuto oblast se v Třetí říši pohlíželo jako na budoucí součást Německa. Proto byl zbytek území, respektive českého vnitrozemí o rozloze téměř 50 tisíc km<sup>2</sup> a se 7,4 miliony obyvatel zařazen do říše nikoli jako župa, ale jako zvláštní protektorát s názvem Protektorát Čechy a Morava.<sup>17</sup> Protektorát nedisponoval vlastním zahraničním zastoupením, neexistoval zde ani parlament.<sup>18</sup> V pátém článku Hitlerova výnosu o zřízení Protektorátu Čechy a Morava bylo řečeno, že zastáncem zájmů Třetí říše na území Protektorátu bude Vůdcem a říšským kancléřem zvolený říšský protektor, který bude potvrzovat členy protektorátní vlády. Té může radit nebo naopak odmítat navržená vládní opatření, byly-li by proti zájmům Třetí říše. Protektorátní vláda byla plně podřízena Německu a v případě potřeby mohla Říše vydávat právní předpisy a převzít do svého pole působnosti správní obory.<sup>19</sup> Po přijetí *zmocňovacího zákona (zákon č. 330/1938 Sb. z. a n.)*<sup>20</sup> v prosinci 1938 začala postupná likvidace dosavadní státní správy a samosprávy, ačkoli se bezprostředně po okupaci jevilo, že Česko–Slovensko bude mít jistou míru autonomie.<sup>21</sup> Všele státu stál jakožto loutkový prezident Emil Hácha, faktickou moc nad územím měl však říšský protektor Konstantin von Neurath. Protektorátní správa byla Německem kontrolována pomocí bezpečnostních složek a nižších správních

<sup>15</sup> PECKOVÁ, Danuše, *Z Heřmanovy Huti do neznáma*. In: KEJHA, Josef (ed.), *Svědectví pamětníků druhé světové války*, Plzeň 2010, s. 6–7.

<sup>16</sup> ČORNEJ, Petr, POKORNÝ, Jiří, *Dějiny českých zemí do roku 2000 ve zkratce*, Praha 2000, s. 56–57.

<sup>17</sup> KŘEN, Jan, *Dvě století střední Evropy*, Praha 2005, s. 484.

<sup>18</sup> ČORNEJ, POKORNÝ, s. 56–57.

<sup>19</sup> DOLEŽAL, Jiří, *Druhá světová válka a obnova Československa*, Praha 1991, s. 7.

<sup>20</sup> RŮŽKOVÁ, Jiřina a kol., *Historický lexikon obcí České republiky 1869–2005*, I. díl, Praha 2006, s. 13.

<sup>21</sup> Tamtéž.

orgánů, takzvaných landrátů.<sup>22</sup> Čechům byla v rámci protektorátu přidělena zvláštní druhořadá kategorie protektorátní příslušnosti.<sup>23</sup>

Plzeň byla obsazena hned první den započaté německé okupace, tedy 15. března<sup>24</sup>, což bylo oznámeno v ranním tisku vrchním velením německého vojska.<sup>25</sup> První motorizované oddíly 46. divize, které velel generál Rudolf von Waldenfelse, vjely do Plzně brzy ráno přes Bory a Košutku, zbytek vojska dorazil později směrem od Skvrňan. Spolu s vojenskými jednotkami do města dorazily také jednotky SA, SS a gestapa.<sup>26</sup> Následně zde byl zřízen oberlandrát. Ten vznikl na základě „*Narižení o vybudování správy a Německé bezpečnostní policie v Protektorátu Čechy a Morava ze dne 1. září 1939 říšského zákoníku I., strany 1681.*“<sup>27</sup> Do sféry působnosti plzeňského oberlandráta patřily okresy Hořovice, Kralovice, Plzeň, Přeštice a Rokycany. K oberlandrátu bylo zároveň přiděleno několik posádek úřadů a bezpečnostních složek. Dále zde byl vybudován krajský sekretariát NSDAP v hnědém domě v dnešní Husově ulici, v jehož čele stanul chebský henleinovec Georg Wollner. Po příchodu zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha do Prahy v roce 1941 zesílily germanizační tendence státní správy, což se nevyhnulo ani Plzni. Na postu vládního komisaře byl do té doby úřadující Petr Němejc nahrazen JUDr. Walterem Sturmem, nyní jakožto vrchním starostou. Ten Plzni přisuzoval úlohu jakési spojky mezi Protektorátem Čechy a Morava a Třetí říší. Proto byla Plzeň, jako druhé město hned po Praze, prohlášena statutárním městem, a byl jí tímto rozšířen obvod policejního ředitelství, nebo pole působnosti v některých úřadech.<sup>28</sup>

---

<sup>22</sup> ČORNEJ, POKORNÝ, s. 56–57.

<sup>23</sup> KŘEN, s. 484.

<sup>24</sup> Viz příloha č. 4.

<sup>25</sup> LAŠTOVKA, Vojtěch, *Plzeň v boji proti fašismu*, Plzeň 1975, s. 32.

<sup>26</sup> ROUČKA, Zdeněk, *Plzeň pod hákovým křížem*, Plzeň 2001, s. 2–3.

<sup>27</sup> Dostupné na <http://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=7641&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>, 23. 9. 2014.

<sup>28</sup> LAŠTOVKA, s. 32–33.



Ačkoli nový status města přinášel Plzni určitá privilegia v oblasti správy, neznamenalo to, že by se tím Plzeňané vyhnuly represáliím ze strany okupantů v zájmu nacistické ideologie a rozšiřování území árijského Německa. První perzekuce se dotkla židovského obyvatelstva, již 15. března 1939 usnesením Advokátní komory v Praze o snížení počtu židovských advokátů bylo 37 plzeňských advokátů zbaveno možnosti vykonávat svou praxi. Práva židovského, respektive neárijského obyvatelstva byla i nadále postupně omezována. Dále bylo ve městě zakázáno poslouchat cizí radiové stanice nebo čtení cizích časopisů. Dne 2. května 1939 bylo dokonce vydáno nařízení, které zakazovalo kinematografickým zařízením zrychlovat chod promítaného filmu, především v pasážích, kde byly zachyceny pochodující jednotky Wehrmachtu. Neárijci také nesměli od července navštěvovat městské lázně nebo veřejné plovárny. V září 1939 byl pak zaveden systém potravinových lístků.<sup>29</sup> S postupem doby byla v zájmu vojenského úsilí zakázána nová bytová výstavba či nebyly povoleny stavby městské infrastruktury. Rozvoj a finanční investice byly umožněny pouze těm podnikům, které se bezprostředně podílely na válečné výrobě, nebo měly pro Německo zvláštní význam.<sup>30</sup>

Den před zřízením Protektorátu Čechy a Morava, tedy 14. března se konala poslední mimořádná schůze správní rady Škodových závodů, v jejímž důsledku došlo o pár dní později k formálnímu převzetí celého koncernu do německých rukou a jeho postupného zapojování do řízeného hospodářství a válečné ekonomiky.<sup>31</sup>

## **2.2 Význam Plzně pro Třetí říši**

Město Plzeň bylo v rámci celého protektorátu velice významné. Jednak kvůli své strategické poloze na nově vytyčených hranicích s Třetí říší a jednak také pro

---

<sup>29</sup> DOUŠA, s. 317–323.

<sup>30</sup> Tamtéž, s. 308.

<sup>31</sup> KRÁTKÝ, s. 38.

svůj vysoký průmyslový potenciál daný především Škodovými závody, které „byly spolu s brněnskou Zbrojovkou pro německé fašisty nejdůležitějšími závody českých zemí, s jejichž výrobní kapacitou počítali ve svých válečných plánech. Proto se zaměřili na jejich přednostní nerušený a všestranný vývoj“.<sup>32</sup> Období od roku 1933 až do válečných let znamenalo pro plzeňskou průmyslovou oblast velmi výraznou etapu. Jednak v roce 1933 odeznívala hospodářská krize, v Německu však také sílil fašismus a s ním spojená hrozba propuknutí globálního válečného konfliktu. Tato obava pomohla Škodovce rychleji potlačovat důsledky krize díky zesílenému zbrojnímu výrobnímu programu.<sup>33</sup> Koncern začal být v německých vyšších kruzích brán velmi vážně, čemuž napomohlo především kladné hodnocení továrny samotným Hitlerem, který po porážce Francie v děkovné dopise zdůraznil, že na vítězství Německa nad Francií se velmi podílely české zbraně od nejmenšího až po nejtěžší kalibry.<sup>34</sup> Proto ve městě byla také trvale usídlena německá vojenská posádka vedená do roku 1944 generálporučíkem Peterem Herrmannem, který byl až v roce 1945 vystřídán Johannesem Dietzem a následně Georgem von Majewským.<sup>35</sup> Německé jednotky branné povinnosti Wehrmacht pro své účely obsadily v březnu roku 1939 kasárny 35. pěšího pluku, o čemž jsou zmínky od samotných Plzeňanů. Například Vlasta Kokešová vzpomíná: „*Naše vojáky, kteří stáli na stráži u brány, Němci odzbrojili. Než uzavřeli bránu, namířili na náš dům zbraně a maminka nás honem od okna odtáhla. Příští dny se už do kasáren houfně stěhovalo vojsko v cizích uniformách, další roky jsme za okny viděli už jen německé vojáky a důstojníky.*“<sup>36</sup>

---

<sup>32</sup> LAŠTOVKA, s. 35.

<sup>33</sup> BEINHAUEROVÁ-VÁCLAVÍKOVÁ, Anna, *Formování plzeňské průmyslové oblasti*. In: BYSTRICKÝ, Vladimír (ed.), *Západočeský historický sborník 1*, Plzeň 1995, s. 86.

<sup>34</sup> KRÁTKÝ, s. 42.

<sup>35</sup> ROUČKA, s. 3.

<sup>36</sup> KOKEŠOVÁ, Vlasta, *Wehrmacht v kasárnách pětatřicátníků*. In: KEJHA, Josef (ed.), *Svědectví pamětníků druhé světové války*, Plzeň 2010, s. 34.

Dále rostla role Plzně jakožto administrativního střediska a tato úloha byla přijímána okupačními správními strukturami, a dokázala si podržet také svůj význam v oblasti společensko-školského, osvětového a kulturního života. Fašisté se dále dokázali postupně protlačit do vedení úřadů a ostatních institucí. Plzeň tak byla značně poněmčována a okupantům velice záleželo na „posilování němectví.“ právě v Plzni.<sup>37</sup>

V neposlední řadě druhá světová válka zvýšila význam Plzně pro Německo i jako významná vojenská základna německých jednotek. Vzhledem k nezanedbatelnému počtu prvorepublikových kasáren a jiných vojenských objektů zde byla umístěna početná německá posádka. Přítomnost jedné z největších zbrojovek Třetí říše dále zajistila městu desítky stanovišť protiletického dělostřelectva.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> DOUŠA, s. 308.

<sup>38</sup> Dostupné na <http://www.pametnaroda.cz/story/hauzner-pavel-1936-2315>, 9. 3. 2015.

### 3 PRŮMYSL A PRŮMYSLOVÁ VÝROBA V PLZNI DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY

Ještě v první polovině 19. století byly České země stále ještě organizované podle tradičního feudálního řádu. Ačkoli byla v této době v Evropě průmyslová revoluce již v plném proudu a rostlo využívání železa a oceli, České země z velké části používaly pro výrobu strojů, dopravních prostředků a samotné energie výhradně dřevo. Podnikaví měšťané a obchodníci si však jako první začali všimnout průmyslového vývoje v cizině, především v západní Evropě a na jejich popud se z Plzně postupně stalo moderní město. Hlavním iniciátorem této přestavby byl purkmistr Martin Kopecký, který chtěl Plzeň znovu přestavět na ryze moderní a obchodně-průmyslové centrum.<sup>39</sup> Klíčovým rokem modernizace Plzně byl rok 1846, kdy byly zbourány středověké městské hradby, čímž se Plzeň symbolicky i fakticky otevřela novému světu obchodu a podnikání. Důležitým pro rozmach plzeňského průmyslu byla výstavba železnice. Iniciativa k vytvoření společnosti ke stavbě a provozování České západní dráhy, která měla Plzeň spojit na východ s Prahou a západním směrem s rakousko-bavorskou hranicí byla posledním podnikatelským činem Hermanna Dietricha Lindheima, původem slezského majitele textilních továren. Se svými společníky měl na výstavbě železnice především osobní zájem, neboť by umožnila propojení roztroušených hutních závodů s hlavním závodem, kterým byla Vojtěšská huť v Kladně. Západní dráha napojila Plzeň a její okolí na důležitá hospodářská a kulturní centra v habsburské monarchii a propojila hospodářská ohniska v samotných západních Čechách.<sup>40</sup> Přesto však v 50. letech 19. století mělo město stále ještě spíše řemeslnicko-zemědělský charakter než industriální.<sup>41</sup> Za počátek nástupu průmyslové revoluce a přechodu od manufakturní výroby k továrnímu průmyslu na Plzeňsku lze považovat přelom 50. let 19. století,

---

<sup>39</sup> JÍŠA, Václav, *Škodovy závody 1859–1919*, Praha 1965, s. 11–15.

<sup>40</sup> MYŠKA, Milan, *Podnikatel Hermann Dietrich Lindheim a počátky industrializace západních Čech*. In: BĚLOHLÁVEK, Miloslav (ed.), *Minulostí západočeského kraje XVIII*, Plzeň 1982, s. 137–138.

<sup>41</sup> JANÁČEK, František, *Největší zbrojovka monarchie*, Praha 1990, s. 24–25.

konkrétně roky 1853–1854. Tradičním průmyslem plzeňské oblasti bylo sklářství, textilní výroba a potravinářství. Důležitý aspekt na Plzeňsku hrálo hornictví, především důležitá byla těžba v uhelných dolech. Zároveň se objevil průmysl chemický jakožto nové odvětví a ve výrobě se postupně stávalo zcela běžné používání parního stroje. Dělnická třída byla v těchto počátcích neorganizovaná a roztržitá, konsolidovat se začala až s koncem průmyslové revoluce v 70. letech 19. století.<sup>42</sup>

Druhá polovina 19. století se už nesla ve znamení strojírenského pokroku a výraznějšího využívání kovů, především díky zdokonalení technologií železa a olova. V západních Čechách bylo díky tomu založeno několik strojíren, hutních továren a železáren. Vedle Waldsteinské, později Škodovské strojírně, která byla v rámci Rakouska–Uherska nejvýznamnější, lze připomenout ještě Státní montánní podniky v Padrti, železářny města Plzně v Horomyslicích, Knížecí arcibiskupské železářny v Rožmitále, železářny hraběte Zdenka Šternberka v Darové, železářny v Břasích, Rokycanech, Klabavě nebo Plasích.<sup>43</sup> Škodovy závody nebo též jen Škodovka jakožto budoucí metalurgický a strojírenský kolos začala být budována v roce 1859 na základech Waldsteinovy strojírně. Roku 1869 nový ředitel Ing. Emil Škoda odkoupil továrnu na stroje a začal tak éru rozkvětu továrny Škoda. Ve Škodovce postupně přibyla slévárna železa a jiných kovů, strojírenská hala, nová kovárna a ocelárna, napojením koncernu na železnici bylo umožněno posílání odlitků těžkých kovů i za hranice Rakousko–Uherské monarchie. Škodovy závody v průběhu 2. poloviny 19. století prosperovaly, a to i bez ohledu na krach vídeňské burzy v 70. letech.<sup>44</sup> Modernizační procesem prošlo v 19. století také pivovarnictví, tedy další výrobní odvětví, které Plzeň proslavilo po celém světě. Roku 1839 požádali pivovarníci

---

<sup>42</sup> BĚLOHLÁVEK, Miloslav, *Příspěvek k poznání počátků průmyslové revoluce na Plzeňsku*. In: BĚLOHLÁVEK, Miloslav (ed.), *Minulostí západočeského kraje II*, Plzeň 1963, s. 67–80.

<sup>43</sup> JÍŠA, s. 18.

<sup>44</sup> Železniční spolek Lokálka Group v Rokycanech, *Motorové vozy ze Škodovky*, Plzeň 1998, s. 5.

měšťané plzeňský magistrát o povolení přestavby pivovaru, aby se pivo nemuselo dále vyrábět zastaralou metodou kvašení shora. Nové plzeňské pivo si získalo rychle oblibu za hranicemi Plzně i samotné habsburské monarchie a do konce 19. století se nadále rozvíjela jeho výroba.<sup>45</sup>

Nadcházející 20. století s sebou na začátku přineslo politické zápolení světových velmocí o rozšíření sfér vlivu a v pozadí těchto zápletek se také projevil silící boj o světové trhy, průmyslové suroviny a o levnou pracovní sílu. V neposlední řadě rostly přípravy evropských mocností k válečnému střetu. Evropské hospodářství se nacházelo v dlouhodobé krizi způsobené nerovnoměrným rozvojem jednotlivých států.<sup>46</sup> Ekonomika habsburské monarchie nedokázala držet krok s vyspělejšími státy té doby a řadila se tím na druhořadou pozici. Neplatilo to však jednoznačně pro celé Rakousko–Uhersko. Především v zemích Předlitavska se hospodářství rozvíjelo velmi výrazně. Objevovala se těžká chemie a do výrobních procesů začala vstupovat věda.<sup>47</sup>

### **3.1 Strojírnoství v Plzni**

Odišnější byla situace ve strojírnoství. Zde se krize projevila i v podnikách Předlitavska v důsledku velké domácí i zahraniční konkurence. Postiženy byly také Škodovy závody, které byly nuceny k masivnímu propuštění zaměstnanců a snižování mezd, což vedlo k řadě stávek.<sup>48</sup> Vypuknutí první světové války v létě 1914 znamenalo pro plzeňské strojírnoství dobu rozmachu a konjunktury. Škodovy závody dodávaly zemím Trojspolku kvalitní válečný arzenál a prakticky kompletně vyzbrojily rakouskou armádu.<sup>49</sup> Škodovy závody se tak staly pojmem v lokálním i celosvětovém průmyslu. Mohly se tak rovnat podobným velkým podnikům ve strojním odvětví jako například firmě Krupp

---

<sup>45</sup> *Plzeňský kraj*, Praha 2003, s. 36.

<sup>46</sup> JÍŠA, s. 157.

<sup>47</sup> JANÁČEK, s. 177–178.

<sup>48</sup> *Tamtéž*, s. 198–199.

<sup>49</sup> JÍŠA, s. 291–310.

v Německu. Po válce se však situace pro Škodovku změnila, jelikož se tento zbrojní magnát najednou ocitl bez odbytiště zboží a výrobního programu. Navíc habsburská monarchie přestala existovat, což znamenalo, že už nebyl nikdo, kdo by doplatil objednávky vzniklé ještě za války. Závod se však nakonec zkonsolidoval a dokázal naleznout nová odbytiště, čímž si opět ve 20. letech 20. století získal své někdejší renomé.<sup>50</sup>

V meziválečném období se Škodovka díky přílivu francouzského kapitálu roku 1919 mohla přeorientovat na mírovou výrobu, kterou zastupovaly parní lokomotivy nebo automobily z pásové výroby.<sup>51</sup> Hlavními odbytišti pro škodovácké výrobky byly země v celé Evropě, na Dálném východě nebo v Jižní Americe. Doba mezi světovými válkami pro Škodovy závody znamenala dosud největší rozsah výroby mnohatunových výkovků.<sup>52</sup> Dalšími hlavními podniky Plzně zůstávaly pivovary, železniční dílny a papírna. Ve 20. letech 20. století se ve městě rozvíjelo také průmyslové školství. Koncem 20. let vrcholila v západních Čechách, včetně Plzně všeobecná konjunktura. Průmyslová výroba tehdy překročila válečnou úroveň o více než 40 %.<sup>53</sup> Ovšem tento rozvoj skončil v roce 1929 v důsledku Velké hospodářské krize, kdy utrpěl především lehký spotřební průmysl. Zároveň se však stupňovalo nebezpečí, které pro ČSR představoval Adolf Hitler a Třetí říše, což vyvrcholilo podepsáním Mnichovské dohody dne 29. září 1938. Připojení Sudet k Německu znamenalo pro ČSR citelnou ztrátu území s bohatými surovinovými i průmyslovými zdroji. Zvláště Plzeňané se obtížně smiřovali s novou blízkou československo-německou hranicí, která existovala do 15. března 1939, kdy nacisté začali okupovat zbytek ČSR a v ranních hodinách dorazili do města. V Borském parku na břehu

<sup>50</sup> KOŽIŠEK, Petr, KRÁLÍK, Jan, *L&K Škoda 1895–1995*, II. díl, Praha 1995, s. 7.

<sup>51</sup> JÍLEK, Tomáš, *Kapitoly z historie západních Čech 20. století*, Plzeň 2010, s. 15.

<sup>52</sup> KRÁTKÝ, Vladislav, *Speciální výkovky Škodových závodů v meziválečném období*. In: SÝKOROVÁ, Eva (ed.), *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka Rokycany: Tradice a současnost železářské výroby*, III. díl, Rokycany 2002, s. 50.

<sup>53</sup> JÍLEK, s. 16.

Radbuzy byla dokonce zřízená německá celnice. Hlavním cílem nacistické okupace v Plzni bylo zabezpečení nerušeného chodu Škodovky, byla proto začleněna do říšského komplexu Reichswerke Hermann Göring.<sup>54</sup> Ve škodováckém koncernu nacisté zavedli takzvaný „vůdcovský systém“ řízení.<sup>55</sup> Hermann Göring se stal formálním „vůdcem“ RHG, a tedy i zbrojovky Škoda, ten však za sebe díky své „vůdcovské“ pravomoci dále jmenoval svým zastupujícím „vůdcem“ těchto podniků generála letectva von Bodenschätze, který dále jmenoval ostatní nižší „vůdce“ a tak dále.<sup>56</sup> Škodovka omezovala civilní výrobu a naopak začala rozšiřovat sortiment vojenského arzenálu pro německou armádu. Němci ovládli také Měšťanský pivovar, do jeho čela dosadili sudetského Němce Roberta Müllera.<sup>57</sup>

Když německé jednotky vtrhly 1. září 1939 do Polska, odstartovaly tím druhou světovou válku. V této válce byly Škodovy závody významnou zbrojovkou zásobující německé jednotky a bylo tedy pochopitelné, že se Plzeň a její okolí staly důležitými strategickými cíly spojeneckého bombardovacího letectva.<sup>58</sup>

### 3.2 Pivovarnictví v Plzni

Mezinárodního věhlasu se Plzni dostalo i díky zdejším pivovarům, jež jsou dodnes s Plzní neodmyslitelně spjaty. Už v době založení města králem Václavem II. ve 13. století bylo městu uděleno dědičné právo várečné.<sup>59</sup> Ovšem světovou pivní metropolí se Plzeň stala až v první polovině 19. století, kdy zde byl vystavěn Měšťanský pivovar, později známý jako Plzeňský Prazdroj z důvodu konkurenčního boje s jinými českými, ale i bavorskými městy. Pro

---

<sup>54</sup> JÍLEK, s. 15–24.

<sup>55</sup> Viz příloha č. 2.

<sup>56</sup> KRÁTKÝ, *Vznik a vývoj*, s. 41.

<sup>57</sup> JÍLEK, s. 24.

<sup>58</sup> KOHOUT, Jaroslav, *Bombardování Radčic 14. května 1943*, Plzeň–Radčice 2013, s. 5.

<sup>59</sup> KEJHA, Josef, JANOUŠKOVEC, Jiří, JURINA, Vladimír, *Plzeňský Prazdroj: Příběh, který nepřestává inspirovat*, Plzeň 2012, s. 3.



vzrůstající oblibu byla pivovaru postupně rozšiřována rozloha i výroba pod vlivem neustálé modernizace. Významným datem byl rok 1862, kdy zavedení železnice do města, s nímž byl později přímo propojen, znamenalo pro pivovar možnost nebývalé expanze daleko za hranice Českých zemích. V 70. letech 19. století začal svou výstavbu konkurenční akciový pivovar, jinak též Gambrinus. Modernizace a rozšiřování pokračovalo i přes několik požárů prakticky až do vypuknutí první světové války, kdy byla omezena výroba a zastaveny investice. Situace se po válce začala opět zlepšovat až ve druhé polovině 20. let 20. století, nárůst investic a rozšiřování dočasně přerušila Velká hospodářská krize. Po rozpoutání druhé světové války odevzdal pivovar část svých automobilů říšské vojenské správě a zbytek směl být používán omezeně z důvodu úspory benzínu. Ve válečných letech se tak logicky pivovar už mnoho nerozšiřovat nemohl, byl zastaven vývoz do nepřátelských států a postupně omezena vzdálenost dovozu.<sup>60</sup>

---

<sup>60</sup> Tamtéž, s. 7–134.

## **4 BOMBARDOVÁNÍ PLZNĚ V ODBOBÍ PROTEKTORÁTU ČECHY A MORAVA**

Druhá světová válka vypukla v Evropě v září roku 1939. Hitler si s její pomocí chtěl splnit své fanatické vize velké expanze, zároveň však byla válka pro Německo i životní nutností. Rozsáhlé zbrojení sice Německo vyvedlo z krize, ale už v letech 1937–1938 mělo za následek finanční i hospodářské problémy. Východiskem mohly být nové zdroje na domácím trhu, anebo zahraniční expanze. Zisk nových zdrojů tak mohl nastalou krizi vyřešit. Jedním z důležitých a prvních cílů německé okupace bylo tedy Československo, a to ještě před samotným vypuknutím války. Mimo germanizační tendence a potřebu rozšiřovat území Třetí říše hrály rozhodující úlohu strategické a hospodářské záměry, jelikož zbrojní a především hospodářský potenciál Protektorátu Čechy a Morava byl pro Hitlera nezbytný.<sup>61</sup>

Poté, co Německo bez větších obtíží obsadilo Skandinávský poloostrov, země Beneluxu a Francii, a získalo dostatečné množství surovin a výrobních zdrojů, mohlo pokračovat v dalším válčení. Dne 10. července 1940 proto zahájila Třetí říše letecký útok na Velkou Británii. Na jeho úspěchu závisela možnost následné německé pozemní invaze na britské ostrovy. Ve vzduchu se jí však nepodařilo získat dostatečnou převahu, a poté, co se Britům podařilo odrazit německé letecké útoky, rozhodlo se vrchní velení Royal Air Force (dále jen RAF) pro plošné bombardování průmyslových objektů na území Německa, které by ochromilo výrobní potenciál dodavatelů vojenské techniky.<sup>62</sup>

### **4.1 Zúčastněná spojenecká letectva**

Královské vojenské letectvo, nebo též The Royal Air Force vzniklo 1. dubna 1918 sloučením Královského leteckého sboru (The Royal Flying Corps)

---

<sup>61</sup> KŘEN, s. 465–487.

<sup>62</sup> KOHOUT, s. 5.

s Královskou námořní leteckou službou (The Royal Naval Air Service).<sup>63</sup> Po vyhlášení války Velkou Británií Německu se akce britských bombardérů omezovaly na průzkumné lety a shazování letáků vyzývajících německé civilisty k protestům vůči Hitlerově politice, jelikož v této době platila úmluva mezi Francií, Velkou Británií a Německem zakazující nálety na cíle obývané civilním obyvatelstvem. Akce s letáčky se minula účinkem, piloti však získávali cenné zkušenosti s noční navigací a postupně také zmapovali rozmístění světlometů či protiletecké obrany.

Začátek britského strategického bombardování německého území bez většího ohledu na civilní cíle lze datovat do doby, kdy německá Luftwaffe začala bombardovat Rotterdam a další města v Nizozemí, aby usnadnila postup Hitlerových pozemních vojsk. Tím byla porušena domluva o nebombardování civilních objektů. Prvními britskými cíly byly německé komunikace a nádraží a nálety musely být podnikané i ve dne, což s sebou přinášelo pro RAF mnoho ztrát. Shazování bomb na takto přesně vytyčené body však s tehdejší technikou nebylo prakticky možné a pumy dopadaly i desítky kilometrů vedle zvoleného místa dopadu a nálety tak byly značně neefektivní.<sup>64</sup> V srpnu 1941 na základě využití systému Ultra a průzkumů bylo v takzvané Buttově zprávě vyhodnoceno, že se některé bombardéry odchýlily od kurzu o více jak 120 kilometrů.<sup>65</sup> Začali se proto pro vzdušné operace používat nové typy strojů, jednalo se především o Short Stirlingy, Halifaxy nebo Avro Manchestery.

Ačkoli vkládala RAF v tyto stroje naděje na úspěšnou bombardovací ofenzivu, opak byl pravdou. Kvůli nedostačující navigaci končily shozené nálože daleko od vytyčeného cíle. Bylo tedy nutné začít vynalézat nové navigační technologie. K takovým patřil radiolokační systém s krycím názvem Gee.

---

<sup>63</sup> BOWYER, Chaz, *Dějiny RAF*, Praha 1995, s. 37–135.

<sup>64</sup> FREEMAN, Roger, *Bombardování říše*, Praha, 2006, s. 11–25.

<sup>65</sup> JORDAN, David, WIEST, Andrew, *Atlas druhé světové války*, Praha 2005, s. 43.

Pomocí něj nemusel navigátor vidět terén pod sebou a nezáleželo tolik ani na nepřízní počasí. Dalšími přínosnými vynálezy bylo vyvinutí zaměřovače Oboe, a leteckého palubního radaru H2S. Pro rušení příjmu nepřátelských pozemních stanic a radarových zařízení, které německé stíhačky používaly k zjišťování bombardérů, se začaly používat papírové kroužky potažené kovovým povlakem s kódovým označením Okno.<sup>66</sup> 14. února 1942 vydal velitelský štáb britského letectva Air Staff direktivu nařizující Velitelství bombardovacího letectva Bomber Command, v jehož čele nově stanul Air Marshal sir Arthur Harris zahájit proti Německu dlouhodobou speciální ofenzivu plošného a ryze nočního bombardování. Cílem se měla stát průmyslová města a očekávalo se, že těmito nálety bude hluboce podryta morálka civilního obyvatelstva, především dělníků pracujících v průmyslových koncernech. Tato taktika nahrazovala předešlé většinou neúčinné bombardování přesných cílů.<sup>67</sup> V květnu roku 1942 do Anglie dorazily vzdušné posily v podobě jednotek 8. americké letecké armády Eighth Air Force USAAF podléhající velení Carla A. Spaatze. USAAF, neboli United States Army Air Force, byla obdoba britské RAF. Ustavena byla 20. června 1941 se značnou nezávislostí na pozemních silách.<sup>68</sup>

Po konferenci v Casablance v létě roku 1943 se k vzdušné ofenzivě Bomber Command připojila 8. americká letecká armáda se svými posádkami. Určena byla prioritou společná pro obě letectva, a to společné útoky na výrobní a přístavní zařízení pro ponorky, nepřátelské letectvo, transporty a palivo. Zredukován měl být německý průmyslový a vojenský potenciál.<sup>69</sup> Americké bombardéry prováděly nálety na německá území na rozdíl od RAF výhradně přes den. Spojené státy americké během náletů na Německo v Evropě

---

<sup>66</sup> HARRIS, Arthur, *Bombardéry útočí*, Brno 1994, s. 100–184.

<sup>67</sup> BOWYER, s. 126.

<sup>68</sup> MILLER, Donald, *Vládcové nebes: Příběh amerických hochů od bombardérů, kteří bojovali v letecké válce proti nacistickému Německu*, Praha 2013, s. 17–64.

<sup>69</sup> FREEMAN, s. 55.

disponovaly letouny typu Boeing.<sup>70</sup> Prvním byl bombardér Boeing B-17 přezdívaný Flying Fortress. byl těžkým strategickým letounem se čtyřmi motory. Jeho těžká výzbroj ho měla chránit před útoky německých stíhaček během denních náletů a právě kvůli ní se mu začalo přezdívat „Létající pevnost“ a stal se legendou mezi bombardéry druhé světové války, ačkoli jej kvalitou a výkonem předehnal B-24.<sup>71</sup> Tento americký stroj byl také Boeing, zvaný též B-24 Liberator. Jakožto nejnovější druh těžkého bombardéru dosahoval vyšší rychlosti, delšího doletu a unesl více munice než jednodušší a obratnější Flying Fortress.<sup>72</sup> O několik měsíců později řady amerických boeingů operujících ve střední Evropě doplnil střední bombardér B-26 Marauder.

Pro boje v západní a střední Evropě však nebyl vhodný, jelikož byl původně konstruován k operacím v jihozápadním Pacifiku, kde nečelil tak silné nepřátelské obraně a nemusel být proto moc obrněný.<sup>73</sup> Výše zmíněná kombinovaná vzdušná letecká ofenziva byla schválena direktivou o spojené bombardovací ofenzivě vedené náčelníky obou štábů Combined Chiefs nazvané Pointblank. Americké bombardéry se však nepoučily předešlým neúspěchem RAF a své denní nálety praktikovaly jako útoky na přesně vytyčené síle a očekávaly, že by britské bombardéry nalétávaly na stejné cíle ještě v noci, což jim přinášelo nemalé ztráty.<sup>74</sup>

Za rok náletů v rámci Pointblanku byly ztráty obou leteckých armád znepokojivě výrazné a naopak německý průmysl přes ohromné oběti a vyčerpávání státních ekonomických zásob dokázal válečné škody nahrazovat a do konce roku 1944 německá průmyslová výroba stoupala ve všech svých odvětvích, jelikož i po likvidaci takových průmyslových obrů jako byly

---

<sup>70</sup> BOWYER, s. 37–135.

<sup>71</sup> ŠKVOR, Josef, MALÁ, Eva, *Encyklopedie letadel*, Bratislava 1993, s. 14.

<sup>72</sup> MILLER, s. 63.

<sup>73</sup> FREEMAN, s. 61.

<sup>74</sup> BOWYER, s. 131–132.

Kruppovy závody v Essenu, se dokázal německý průmysl rychle vzpamatovat díky účinnému rozmístění důležitých produkcí do různých středisek. Když už nic jiného, mělo bombardování alespoň negativní vliv na morálku německých civilních obyvatel.<sup>75</sup> V druhé polovině roku 1944 začala opět čistě strategická ofenziva RAF a německá Luftwaffe i protiletadlová obrana začaly postupně slábnout. Od počátku roku 1945 už Německo prakticky nevyrábělo pohonné hmoty a bylo odříznuto k přístupu k nim a nebylo dále schopné se nočním i denním náletům už více účinně bránit.<sup>76</sup> Ztráty RAF během vzdušné války nad střední Evropou byly značné; přes 44 000 pilotů a posádek bylo zabito, dalších 20 000 jich bylo zraněno a 11 000 padlo do zajetí. Zároveň bylo ztraceno přes 7 000 strojů.<sup>77</sup>

#### **4.2 Letecké útoky na Plzeň v letech 1940 až 1943**

Už mezi léty 1940 až 1942 se RAF několikrát pokusilo o nálet na Plzeň. A to především kvůli již zmíněnému významu Škodových závodů.<sup>78</sup> Tyto snahy však byly velmi sporadické, jelikož v této době byla Plzeň na samé hranici doletu britských bombardérů, tedy přibližně 1200 kilometrů a Velká Británie disponovala pouze jedním typem letounu, který by byl schopen doletět na území protektorátu a poté zpět bez mezipřistání, a tím byl pouze dvoumotorový Armstrong-Whithworth Whitley.<sup>79</sup>

Na začátku války se činnost tohoto bombardéru omezila na shazování protinacistických letáků, následně bylo utvořeno šest bojových letek, které byly připraveny k boji nad Evropou. Nakonec však byl natrvalo používán pouze k námořním průzkumům.<sup>80</sup> Další slabinou v úspěšnosti prvních náletů bylo jejich

---

<sup>75</sup> Tamtéž, s. 133.

<sup>76</sup> Tamtéž, s. 134–160.

<sup>77</sup> HARRIS, s. 281.

<sup>78</sup> KOHOUT, s. 5.

<sup>79</sup> Tamtéž.

<sup>80</sup> SCHMID, Jaroslav, *Letadla 1939–1945: Stíhací a bombardovací letadla Velké Británie*, II. díl, Plzeň 1996, s. 2.

plánování pro menší počty letadel, což pro Škodovku neznamenovalo žádnou výraznější hrozbu. Letecké nálety RAF komplikovala také plzeňská protivzdušná obrana, kterou zajišťovala Flak-Untergruppe Pilsen západní Čechy, jejíž částí byl i Flak 88 u obce Vejprnice. Součástí této obrany byla také jednotka Wehrmachtu obsluhující světlomety umístěné v areálu bývalého fotbalové hřiště TJ Sokol Radčice.<sup>81</sup>

Od počátku realizace britských náletů na Plzeň byly hlavním cílem Škodovy závody. Poplach varující před nálety se poprvé v Plzni rozezněl v noci z 27. na 28. října 1940. Podle zprávy podané telefonem byl hlavní cíl zasažen, ve skutečnosti však byly pumy shozené na jiné, dosud neznámé místo a Škodovy závody zůstaly tímto útokem nedotčeny. Druhý a v roce 1940 zároveň poslední pokus o bombardování Škodovky se měl uskutečnit opět v noci, tentokrát z 19. na 20. listopad. Pumy byly znovu shozeny mimo cíl, ačkoli se v hlášení 5. bombardovací skupiny oznamovalo, že cíl byl zasáhnut přesně. Dalšího údajného útoku spojenců ze vzduchu se Plzeň dočkala až v noci z 27. na 28. října roku 1941, a i v tomto případě bombardéry nedoletěly na místo určení a svůj pumový náklad odhodily ještě nad německým územím.<sup>82</sup>

Až v dubnu roku 1942 se britské bombardéry konečně oficiálně dostaly nad západočeskou metropoli. Ráno dne 26. dubna v 00:38 zaznělo z centrály první varování před blížícími se cizími letouny. V 00:45 bylo vzdušné nebezpečí vyhodnoceno jako *Luftgefahr 30* (L-30) a v 00:59 jako *Luftgefahr 20* (L-20). Ihned potom byla o této skutečnosti informována policie, pohotovost, záchranná stanice 4 a ostatní složky obrany. V 01:14 byl sirénami vyhlášen letecký poplach „A“. Krátce po 01:30 zahlédli pověřeni pozorovatelé oheň v oblasti Skvrňan a zároveň byl slyšet hluk letadel ze směru od Bolevce. Od 01:45 reagovala na bombardéry vzdušná obrana města, tedy flaky v oblasti mezi Doudlevcí a věznicí

---

<sup>81</sup> KOHOUT, s. 5–7.

<sup>82</sup> Tamtéž, s. 5–9.

Bory. V této době bylo z Doubravky nahlášeno, že se nad hřbitovem ze směru Bory vracela zpět jedna skupina letadel. O dvě minuty později byl spatřen neznámý počet letounů přilétající ze směru od Plas, načež reagoval flak na Kukačce střelbou. V 01:52 se spojenecké letouny objevily na Plzni znovu a pozorovatel z Lochotína oznámil, že zahlédl bílou raketu nad letištěm. Také pozorovatel na Doubravce v této době zaznamenal hluk motorů.<sup>83</sup> Ve 2:00 hlásil pozorovatel Fiala přelet žluté rakety přes pozorovatelnu stojící na Slovanech směrem k Borům a kulometnou palbu nad Světovarem. Přibližně v té samé době byla sledovaná také první exploze v oblasti Božkova, kterou způsobil výbuch svržené tříštivé bomby ze spojeneckého bombardéru a pozorovatel Skuhravý současně ohlásil ještě aktivitu světlometů nad Škodovými závody.<sup>84</sup> Ve 02:14 byla na policejní stanici ohlášena havárie letadla, které se mělo zřítit ve směru ústředního městského hřbitova na okraji Plzně.<sup>85</sup> Krátce poté bylo pozorováno svržení další bomby v oblasti Božkova, která pravděpodobně spadla do lesa, a přibližně ve 02:30 byl ve směru Lochotína zaznamenáván hluk motorů a zároveň byly postupně povolávány hasičské posily na postižená území.<sup>86</sup> Ve 3:07 zjistila motorizovaná hlídka vedená npor. Kisvetrem, která měla ohledat místa dopadu trhavých bomb, že v Božkově explodovalo celkem šest trhavých bomb u továrny firmy Rudolf mezi pomocným seřaďovacím nádražím a řekou Úslavou. O deset minut později sirény oznámily konec spojeneckého náletu.

Během vzdušného útoku nebyl nikdo zabit ani zraněn, jelikož bomby dopadly výhradně na zemědělskou půdu jistého rolníka Šlajse a blízkosti kolejí vedoucích do továrny Rudolf, tedy mimo obydlené oblasti.<sup>87</sup> Výbuchy dále poškodily v Božkově celkem 26 domů, jeden dům na Letné, jeden dům na

---

<sup>83</sup> Archiv města Plzně (dále jen AMP), fond Veřejný požární útvar v Plzni 1869–1975, Plzeň, 3105, Zpráva místního velitelství protiletectvé ochrany, Plzeň 26. 4. 1942.

<sup>84</sup> AMP, fond Veřejný požární útvar v Plzni 1869–1975, Plzeň, 3105, Hlášení svržení trhavých bomb nepřátelskými letci, Plzeň 26. 4. 1942.

<sup>85</sup> Tamtéž.

<sup>86</sup> Tamtéž.

<sup>87</sup> Tamtéž.



Doubravce a jeden dům v Doudlevcích.<sup>88</sup> V průběhu noci byl také vysvětlen údajný pád vojenského letounu na okraji Plzně, což se však ukázala jako mylná informace, jelikož na místě domnělého dopadu letadla mezi Letkovem a Plzencem byl nalezen pouze osvětlovací balon.<sup>89</sup> Spojenecké nálety této noci ohrožily také Škodoväcké dílny v Doudlevcích. Kolem 2. hodiny ranní byla východně od závodu spatřena osvětlovací raketa. O pár minut později bylo ze stejného směru slyšet tři po sobě jdoucí exploze a spatřeno nepřátelské letadlo přilétající velmi nízko navzdory tomu, že světlomety v tuto dobu ještě nebyly aktivní. Lze předpokládat, že světelná rakety byla svržena právě tímto bombardérem. Až kolem 02:10 jeden světlomet osvítil na obloze nad nádražím (nebo nemocnicí) spojenecký bombardér letící ze západu na východ, což umožňovalo pokusit se ho sestřelit.<sup>90</sup>

Do této spojenecké letecké akce s kódovým označením Canonbury<sup>91</sup> byla zapojena také skupina českých parašutistů. Příslušníci československých disantů Antropoid, Out Distance a Silver A ve složení Jozef Tančík, Jan Kubiš, Adolf Opálka, Josef Valčík a další již před útokem zapálili orientační body v ulicích Nade Mží a Goldschneiderovou. Útok však skončil nezdarem, jelikož bomby minuly stanovený cíl, což zmařilo i sabotérský pokus škodoväckých dělníků, kteří měli zničit nejdůležitější zařízení závodu.<sup>92</sup> Stejně neúspěšný byl i pokus o zopakování náletu o měsíc později.<sup>93</sup> Nálet naplánovaný na noc ze 4. na 5. května byl tentokrát iniciován bez jeho pozemní podpory. Poplach trval od 1:28 hodin do 2:45. Celkem pět letounů RAF shodilo své nálože v oblasti mezi Krkavcem a Ledci. Dále trhavé bomby explodovaly u Kotrčova na Rokycansku. Srovnána se

<sup>88</sup> AMP, fond Veřejný požární útvar v Plzni 1869–1975, Plzeň, 3105, Hlášení protiletecké obrany v Plzni, Plzeň 26. 4. 1942.

<sup>89</sup> Tamtéž.

<sup>90</sup> Tamtéž.

<sup>91</sup> FOU, Karel, KOLOUCH, Jiří, KRÁTKÝ, Vladislav, VLADAŘ, Jan, *Operace Argument: Historie sestřelení amerických bombardérů u Horšovského Týna, Nepomuku a Lhenic 22. února 1944*, Nepomuk 2004, s. 10.

<sup>92</sup> AMP, fond Sběrka Honzík 2, Plzeň, 393, *Lidová demokracie*, 17. 4. 1965.

<sup>93</sup> FOU, KOLOUCH, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 10.

zemí byla i malá obec Radčice ležící na dohled od původně zamýšleného cíle. Škodovka opět nebyla zasažena, a tak i nadále chrlila na frontu množství munice, tanky a děla.<sup>94</sup>

Na přelomu let 1942 a 1943 zařadilo RAF do své výbavy další typ letounu. Jednalo se o čtyřmotorový bombardér Avro 683 Lancaster, slangově též Halifax, jehož technické parametry mu umožnily provádět letecké útoky ve skupinách o větším počtu letadel a zároveň se mu zvětšil dolet na 2650 až 4000 kilometrů a zlepšila se obranná výzbroj posádky obsahující 10 kulometů Browning ráže 77 milimetrů v motoricky ovládaných věžích.<sup>95</sup> Letecký nálet těchto bombardérů zažila Plzeň v noci z 16. na 17. dubna 1943. Během tohoto leteckého poplachu, který trval v době mezi 01:09 a 03:08 hodin, bombardéry shodily trhaviny o hmotnosti celkem 617 tun západně až jihozápadně od Plzně v pruhu od Křimic přes Novou Ves až k dnešním Dobřanům.<sup>96</sup> Výsledek tohoto náletu byl však naprostým fiaskem. Ačkoli vrchní velitel bombardovacího letectva maršál Arthur Harris vyslal do Plzně 327 letounů, do cíle se jich dostalo po dlouhé cestě pouhých 249.<sup>97</sup>

Mnohem závažnějším byl však samotný nálet a jeho výsledek. Letci od 83. Sq z Pathfinder Force nejspíš omylem zaměnili plzeňskou Škodovku s nedaleko ležícím psychiatrickým ústavem v Dobřanech a shodily bomby na tento civilní cíl. Zasaženy byly zároveň i samotné Dobřany a obec Nová Ves. Následně se jeden Lancaster od 83. Sq zřítil poblíž Dobřan a posádka F/Sgt. F. C. Miliona padla za oběť palbě Flak-Untergruppe Pilsen.<sup>98</sup> Kronikář obce Radčice Josef Soukup píše: *„V půl druhé ráno dne 17. dubna bombardovali nepřátelští letci Dobřany a Novou Ves. Nálet vyžádal si mnoho obětí. Tlak vzduchu poškodil*

---

<sup>94</sup> Tamtéž, s. 5–11.

<sup>95</sup> KOHOUT, s. 7–8.

<sup>96</sup> DOUŠA, s. 349.

<sup>97</sup> KOHOUT, s. 8.

<sup>98</sup> FOUČEK, KOLOUCH, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 10–11.

*střechy a rozbil četná okna v naší obci. Několik bomb dopadlo na louky blízko jezu. Časové bomby vybuchovaly ještě v úterý 19. dubna. K zahazování kráterů nařízena byla pracovní povinnost od 17 do 60 let.“<sup>99</sup>*

Zasažena byla i obec Nová Ves, vzdálená od Dobřan necelé 4 kilometry. Bomba shozená v této obci trefila rodinný dům občana Františka Macka a zničila jej do základů. Při výbuchu této pumy zahynulo včetně Mackových 9 lidí. Dále byl částečně zasažen dům Františka Drbohlava, který s dcerou výbuch nepřežil. Ze sutin se podařilo zachránit jednu zraněnou osobu. Další bomby spadly do okolní krajiny a lesů, mnoho budov i pozemků bylo poškozeno a další dva obytné domy musely být strženy, jelikož hrozilo, že se vlivem svého poškození výbuchy samovolně zřítí. Rakve s oběťmi byly k poslednímu rozloučení vystaveny v katafalku u místní školy. Ihned se přikročilo k obnově poškozených objektů, což trvalo až do roku 1944 a obyvatelé vsi po této zkušenosti začali s výstavbou protiletectkých krytů.<sup>100</sup> Omyl, při kterém byly jako první v Čechách bombardovány obce, které neměly pro vedení války žádný strategický význam a ani se zde nenacházel žádný význačný podnik, zůstal nevysvětlen.<sup>101</sup>

Hlavní cíl náletu, tedy komplex Škodových závodů neutrpěl žádné škody a mohl dál vyrábět pro Německo válečný arzenál, naopak Britové přišli o 36 letounů a padlo více než 250 civilistů.<sup>102</sup> Dále na 1100 lidí přišlo o střechu nad hlavou, zcela zničeno bylo 23 obytných budov, vyhořelo na 80 hospodářských staveních. Ze 746 domů v Dobřanech jich po náletu zůstalo stát pouhých 200.<sup>103</sup> Okamžitě po náletu se rozběhly opravné akce, do kterých se výraznou měrou zapojila místní vojenská posádka a zdejší pořádkové oddíly a vojenskou pomoc postiženým Dobřanům vyslala i samotná Plzeň. Důležité bylo zajistit zde

<sup>99</sup> KOHOUT, s. 9.

<sup>100</sup> Pamětní kniha obce Nová Ves: 1933–1966, s. 39–42.

<sup>101</sup> Tamtéž.

<sup>102</sup> KOHOUT, s. 9.

<sup>103</sup> KAŠPAR, Karel, *Nálet na Dobřany*. In: KEJHA, Josef (ed.), *Svědectví pamětníků druhé světové války*, Plzeň 2010, s. 46–47.

zásobení potravin, dostatek požárníků a pracovních sil a dohlédnout na dodržování kázně a pořádku. Dále bylo určeno pořadí naléhavosti při odklizení škod. Při opravách pomáhali řemeslníci najatí z jiných měst, váleční zajatci a francouzští civilisté.<sup>104</sup> Denní tisk však o této události mlčel až do 24. dubna kvůli narozeninám Adolfa Hitlera.<sup>105</sup>

Stejně nešťastně skončil další britský letecký úder na Plzeň, který se uskutečnil opět v noci, tentokrát z 13. na 14. května téhož roku, kdy celkem 156 britských Lancasterů a 12 Halifaxů zamířilo se severozápadu na Škodovku.<sup>106</sup> Už v 00:30 bylo nařizeno zatemnění všech oken a o pár minut později byla vyhlášena pohotovost pro domácí flak. V 00:58 byl sirénami oznámen nálet na město. Několik minut po jedné hodině ranní byly už sledovány světelné rakety nad Lochotínem a později nad Skvrňany. V 01:17 byla zaznamenána nepřátelská činnost ve směru nové lokomotivky a ihned potom byly spatřeny světelné bomby nad Škodovými závody, které však dopadly mimo závod. Další shoz bomb na Škodovku na sebe nenechal dlouho čekat, výbušniny byly svrženy na výrobní kanónů a sirkárnu, bombové exploze byly později pozorovány i ze směru městského divadla. Poplach byl odvolán v 02:15 a zcela ukončen v 02:24.<sup>107</sup> Pravděpodobně kvůli špatné navigaci však bomby nezačaly padat zprvu na areál továrny, ale napřed na území mezi obcemi Bolevec, Radčice a Skvrňany. Správný cíl nakonec zasáhlo pouze 60 letadel.<sup>108</sup> V době trvání náletu, tedy zhruba za hodinu a půl byl postižen pás území os Skvrňan po Košutku, Malý Berlín, vilovou čtvrt' na Saském předměstí,<sup>109</sup> dále okolí Vyšší hospodářské školy

---

<sup>104</sup> Tamtéž.

<sup>105</sup> DOUŠA, s. 350.

<sup>106</sup> KOHOUT, s. 9.

<sup>107</sup> AMP, fond Veřejný požární útvar v Plzni 1869–1975, Plzeň, 3105, Hlášení o průběhu náletu na Plzeň 14. 5. 1943.

<sup>108</sup> KOHOUT, s. 10.

<sup>109</sup> DOUŠA, s. 350.

a obec Radčice. 26 lidí zahynulo, a 95 bylo těžce raněno. Nálet srovnal se zemí 36 domů a dalších 101 velmi vážně poškodil, takže se staly neobyvatelnými.<sup>110</sup>

Britský útok ze vzduchu tak opět zničil především civilní objekty. Škodovka byla sice také zasažená, ale ne natolik, aby byla ochromena její válečná výroba.<sup>111</sup> Sir Arthur Harris zhodnotil dva jarní nálety na Škodovku takto: *„V dubnu a květnu roku 1943 se naše bombardovací letouny pokusily zničit Škodovy závody v Plzni. Nyní, když byly Kruppovy závody v Essenu tolik poškozeny, význam Škodových závodů nesmírně vzrostl. Na neštěstí se ani jeden z těchto útoků nezdařil-útok byl sice vzhledem ke vzdálenosti cíle velmi dobře soustředěn, ale hlavní útvar velmi přesně mířil na ukazatele. Které se asi o míli či dvě minuly cíle.“*<sup>112</sup>

Během náletu byly postupně povolávány jednotlivé obranné a pomocné složky a posílány podle svého zaměření na postižená místa. Několik hasičských oddílů operovalo v oblasti škodovácké sirkárny, výroby kanónů a modelárny. Naopak zdravotnická výpomoc se sanitkami a lékaři byla posílána do civilních zasažených oblastí, tedy do dělnické kolonie Karlov, nebo pomáhala odvážet raněné ze škodovácké kanonárky. Do Karlova byla také poslána speciální uklízecká skupina, jenž měla za úkol odklízet mrtvé.<sup>113</sup> ČTK vydala 14. května 1943 oficiální zprávu o svržení tříštivých bomb na město Plzeň a jeho přilehlého okolí. Městský úřad následně vyzval obyvatele města k okamžitému úklidu a připomněl povinnost hlásit škody vzniklé nočním náletem technickým úřadům. Tisku nálet také posloužil k radikalizaci kampaně proti *světovému Židovstvu a jeho nástroji, londýnské emigrantské klice.*<sup>114</sup>

<sup>110</sup> AMP, fond Sběrka Honzík 1, Plzeň, 393, *Svobodný směr*, 12. 8. 1945.

<sup>111</sup> FOUČEK, KOLOUCH, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 11.

<sup>112</sup> HARRIS, s. 181.

<sup>113</sup> AMP, fond Veřejný požární útvar v Plzni 1869–1975, Plzeň, 3105, Hlášení o průběhu náletu na Plzeň 14. 5. 1943.

<sup>114</sup> DOUŠA, s. 350–351.

Výsledek a bilance škod posledního spojeneckého vzdušného útoku na Plzeň v roce 1943 byly takové, že vrženo bylo celkem 280 trhavých bomb, z toho sedm jich bylo shozeno na Škodovku, dále 34 světelných bomb, 25 bomb značkovacích, tři miny, 30 ostatních bomb a bylo nalezeno 26 padáků po světelných bombách. 15 kusů nalezené nevybuchlé munice řízeně odpálil pyrotechnik. Během náletu zemřelo 25 civilistů, a téměř 100 dalších osob bylo raněno. Během vzdušného útoku bylo 430 lidí evakuováno.<sup>115</sup> Zvyšující se počet náletů nutil Němce k zesílení protiletectvé obrany a civilní ochrany. Vybavili proto několik pozic protiletadlového dělostřelectva radarovým zařízením vyhledávajícím útočné letouny.<sup>116</sup> Civilní protiletectvá ochrana se dále stala polovojenskou organizací a nařízena byla pravidelná cvičení.<sup>117</sup> K odlákání anglo-americké pozornosti od Škodovky byla dokonce postavena její maketa mezi Vejprnicemi a Vochovem. Tato imitace však nikdy bombardována nebyla.<sup>118</sup>

### 4.3 Operace Argument

Již počátkem roku 1941 se v americkém Washingtonu sešli důstojníci britského a amerického generálního štábu, aby zde prodiskutovali, jak zlomit nepřátelský odpor. Výsledkem tohoto jednání byl dokument z 21. března 1941 nazvaný American British Conversations Nr. 1 nebo též zkráceně ABC 1. V dokumentu bylo mimo jiné stanoveno provádět trvalou leteckou ofenzivu proti německému vojenskému potenciálu.

Na základě této směrnice byl v srpnu téhož roku vypracován celkový plán letecké války zahrnující již stanovené cíle vhodné k bombardování a nutnost zlomení německé morálky. Strategické cíle byly upřesněny v druhém

---

<sup>115</sup> AMP, fond Veřejný požární útvar v Plzni 1869–1975, Plzeň, 3105, Hlášení o průběhu náletu na Plzeň 14. 5. 1943.

<sup>116</sup> JÍLEK, s. 28.

<sup>117</sup> Pamětní kniha obce Letkov: 1928–1955, s. 178.

<sup>118</sup> JÍLEK, s. 28.

doplňujícím dokumentu, takzvaném AWDP-42. Jednat se mělo především o centra leteckého průmyslu, závody vyrábějící syntetický kaučuk, výroby brusiv, kryty pro výstavbu ponorek a průmysl neželezných kovů. První nálety na území Německa dle výše uvedených směrnic začaly až s počátkem roku 1943.

Ztráty spojeneckých letounů a neúspěchy misí byly však pro spojence natolik citelné, že na podzim roku 1943 byly letecké útoky dočasně zastaveny a obnoveny byly až v únoru roku 1944. V této době totiž padlo konečné rozhodnutí o uskutečnění operace Argument.<sup>119</sup> Jednalo se o sérii nejničivějších náletů na německý letecký průmysl, která ve Spojených státech amerických vešla ve známost jako takzvaný Big Week.<sup>120</sup>

Druhým úkolem této operace mělo být vylákání do boje stíhaček německé Luftwaffe, které by útočily proti spojeneckým bombardérům shazujících bomby na německé továrny. Tyto stíhače by poté měly být zlikvidovány stíhači americkými.<sup>121</sup> Během šesti dnů počínaje 23. únorem bylo na německé území svrženo americkými i britskými letouny celkem 16 506 tun pum většinou v průběhu denních náletů Američanů.<sup>122</sup> Bojovalo se nad celou západní Evropou skoro jeden týden, výsledek operace byl však polovičatý. Ačkoli byly německé stíhačky skutečně vyprovokovány k akci a mnoho jich bylo spojenci sestřeleno, druhá část plánu, tedy maximální redukce německého průmyslu se nepodařila, jelikož tento druh průmyslové výroby byl včasné zamaskován a rozptýlen po celé Třetí říši.<sup>123</sup>

Svazy německých stíhacích letounů a značné protiletadlové obrany chránící průmyslové objekty na území Třetí říše a jím okupované Evropy si vybíraly v řadách spojeneckých pilotů nemalé oběti. Mnoho letců zahynulo

---

<sup>119</sup> FOU, KOLOUCH, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 11–13.

<sup>120</sup> FREEMAN, s. 99.

<sup>121</sup> MILLER, s. 306–309.

<sup>122</sup> BOWYER, s. 133.

<sup>123</sup> MILLER, s. 312–319.

v boji, ti, kteří sestřelení přežili, byli internováni do speciálních táborů, takzvaných Stalagů. Německo dokázalo velmi rychle doplňovat své materiální ztráty a nezanedbatelnou německou výhodou byl i fakt, že se vzdušné souboje odehrávaly převážně nad německým územím, sestřelení němečtí piloti tedy nepadli do zajetí.<sup>124</sup>

---

<sup>124</sup> FOUĐ, KOLOUCH, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 13.



## 5 LETECKÉ ÚTOKY NA PLZEŇ V ROCE 1944

Se začátkem roku 1944 se zvýšil počet vzdušných soubojů německých a spojeneckých pilotů nad Plzní a jejím okolím. Díky posunům fronty blíže k německým hranicím se zkrátila spojeneckému letectvu hranice nutného doletu, tím si mohli spojenci dovolit rozsáhlejší bojové akce. Kvůli neschopnosti německého letectva se efektivně ubránit stále čtenějším spojeneckým náletům, muselo svou efektivitu zvýšit německé protiletadlové dělostřelectvo. Tyto jednotky byly většinou kvůli nedostatku dospělých bojeschopných mužů zřizované z chlapců z Hitlerjugend nebo dívek z Bund Deutscher Mädel (Svaz německých dívek). V Plzni i kolem ní rostl počet světlometů a protiletadlových děl.<sup>125</sup>

První bombardovací akce na Plzeň roku 1944 vypukla 22. února po delší odmlce. Patrně kvůli špatné až nulové viditelnosti se skupina bombardérů 98. Bombing Group se odklonila od udaného směru na německé Řezno, kde měla v rámci operace Argument ostřelovat průmyslové podniky, a směřovala přes Schwandorf na sekundární cíl mise, Škodovy závody.<sup>126</sup> Spojenecké letouny byly německými hlídkami poprvé zpozorovány v 11:32, jak se blížily z jižního směru. V 11:55 se nepřátelské bombardéry objevily u Salcburku a nabíraly severozápadní a následně severní kurs, v němž pokračovaly k německému Pasovu. Varovný signál se ve městě ozval ve 12:17. O několik minut později byla nad Škodovkou v Bolevci pozorována oblaka dýmu. Ve 12:35 byla spatřena spojenecká letadla u Klatov a ve 12:43 už u Radobyčic u Plzně. Netrvalo dlouho a nad Plzní bylo spatřeno přibližně 17 až 20 letadel přelétajících město ze severu na jih a následná kouřová mračna. Ve 12:50 pozorovatelé spatřili novou vlnu letounů přilétajících do města z opačného směru, tedy od Prahy. Tyto letouny

---

<sup>125</sup> HELLER, Patrik, *Neznámá historie druhé světové války na Blovicku*, Plzeň 2011, s. 30–31.

<sup>126</sup> FOUĐ, KOLOUCH, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 42.

začaly kroužit nad Pražským předměstím.<sup>127</sup> Těsně před 13:00 se objevilo 14 čtyřmotorových letadel nad Bolevcem<sup>128</sup> a zároveň Němci sestřelili neznámé letadlo u Přeštic a hodinu po poledni bylo u Rokycan ve směru na Prahu zahlédnuto asi 10 letadel majících jižní kurs a zároveň slyšena exploze ze směru od Klatov.<sup>129</sup> Zde bylo také spatřeno jedno spojenecké letadlo. Ve 13:15 bylo shozeno osm bomb v oblasti Kyšic a výpadovky na Prahu, přičemž bylo zasaženo a poškozeno vedení vysokého napětí. Ve 13:48 byl ohlášen konec náletu na Plzeň, avšak stále byla pozorována aktivita spojenců ve vzduchu v oblasti Lipska, Erfurtu a Desavy.<sup>130</sup> Nad Plzeň dolétlo celkem 36 spojeneckých bombardérů, a to ve dvou vlnách v časech 12:43 a 12:58.<sup>131</sup> Svrženo bylo celkem devět trhavých bomb (z nichž jich explodovalo pouze sedm a zbylé dvě musely být řízené odpáleny před 22:00 hodinou téhož dne německými pyrotechniky) v okolí města, z nichž šest zasáhlo střelnici Škodových závodů v Bolevci,<sup>132</sup> a na krátkou chvíli tímto přerušily elektrické vedení. Lze soudit, že shoz bomb na Plzeň byl pouze náhodný, jelikož některým letounům pouze zbyly výbušniny v pumovnicích, kterých se chtěly zbavit.<sup>133</sup> Tento nálet byl premiérou denních náletů spojeneckých USAAF. Během náletu nebyl nikdo zraněn a způsobené škody se jevily jako vcelku zanedbatelné. Velikost kráterů vzniklých po výbuších trhavin se shodovala s velikostmi kráterů po posledním náletu 14. května 1943.<sup>134</sup>

Dnem dalšího náletu na Plzeň se po delší odmlce stal až 16. říjen 1944. Na Škodovku a přilehlý Karlov se sneslo po 11. hodině na 32 pum z celkem 65

<sup>127</sup> AMP, fond Veřejný požární útvar v Plzni 1869–1975, Plzeň, 3105, Hlášení o náletu z 22. února 1944, Plzeň, 23. 2. 1944.

<sup>128</sup> Tamtéž.

<sup>129</sup> Tamtéž.

<sup>130</sup> Tamtéž.

<sup>131</sup> Tamtéž.

<sup>132</sup> AMP, fond Veřejný požární útvar v Plzni 1869–1975, Plzeň, 3105, Hlášení o výsledku a škodách náletu 22. 2. 1944, Plzeň 23. 2. 1944.

<sup>133</sup> KARLICKÝ, Vladimír, a kol., *Svět okřídleného šípů*, Praha 1999, s. 558.

<sup>134</sup> AMP, fond Veřejný požární útvar v Plzni 1869–1975, Plzeň, 3105, Hlášení o náletu z 22. února 1944, Plzeň, 23. 2. 1944.

bombardérů typového označení B-17 Létající pevnost<sup>135</sup> 15. letecké armády USAAF. Nejvíce poničena byla lokomotivka, který byla stále ještě ve výstavbě, dále utrpělo škody 74 budov a elektrárna, o život přišlo šest lidí. Výroba však nebyla nijak zásadně narušená. V hlášení ze 17. října se o náletu a jeho důsledcích píše takto: „*Škody na budovách a střechách jsou značné. Naproti tomu škodu na strojích jsou nepatrné. Práce na obnovení výroby jsou v plném proudu*“.<sup>136</sup> Mimo areál Škodovky pumy dopadly také na skladiště dřeva na ranžiru a výtopny ČSD, dále na obytné čtvrti Skvrňany, A Lochotín.<sup>137</sup> O tři dny později, 19. října proběhlo na ústředním hřbitově poslední rozloučení s 28 oběťmi nedávného náletu na město. Hlavního projevu se ujal vrchní starosta Walther Sturm.<sup>138</sup> 16. října byl také poprvé bombardováním postižen areál plzeňského pivovaru na Pražském předměstí. Pět bomb dopadlo přímo na podnik a dalších 15 jich bylo shozeno na přilehlé pivovarské louky u řeky Mže, kdy bylo porušeno vodovodní potrubí, kabely propojující vodárnu s elektrárnou a hrazení poblíž skladiště smoly.<sup>139</sup> Škody byly provizorně napraveny zaměstnanci podniku během několika následujících dní v rámci nařízení o pracovní povinnosti občanů města Plzně.<sup>140</sup> Několik bomb zasáhlo ještě Lochotín, Roudnou, Hlavní nádraží i okolí Plzně.<sup>141</sup>

Dne 16. prosince 1944 poničilo 25 bomb svržených těsně po 13. hodině Elektrotechnickou továrnu v Doudlevcích a střelnici v Bolevci. Jedna z časovaných bomb dokonce vybuchla až o tři dny později a narušila vodovodní potrubí, což dočasně omezilo dodávky vody do jižní části závodu. Obytné oblasti

<sup>135</sup> V anglickém jazyce B-17 Flying Fortress.

<sup>136</sup> KARLICKÝ, s. 559.

<sup>137</sup> AMP, fond Sběrka Honzík 1, Plzeň, 393, *Svobodný směr*, 12. 8. 1945.

<sup>138</sup> DOUŠA, s. 360–362.

<sup>139</sup> Ústřední archiv společnosti Plzeňský Prazdroj (dále jen ÚASPP), fond Měšťanský plzeňský pivovar, 37, Zpráva o náletu, Plzeň, 16. 10. 1944.

<sup>140</sup> ÚASPP, fond Plzeňský pivovar, 41, Zpráva o pracovním výkonu zaměstnanců Prazdroje, Plzeň, 15. 5. 1946.

<sup>141</sup> Pamětní kniha obce Letkov: 1928–1955, s. 184.

města však byly postiženy daleko vážněji a o život přišlo 20 osob.<sup>142</sup> Škodovy závody nebyly opět zasaženy, na rozdíl od zástavby jižně od dnešního náměstí Míru a v Bezovce. Bombám se nevyhnula dále městská část Košutka, letiště, vojenské budovy a plynárna. Část svržených pum zasáhla i území Valchy a Bolevce, přičemž zde byly poškozené obě železniční tratě.<sup>143</sup>

O čtyři dny později, 20. prosince uskutečnilo 75 letounů 15. letecké armády USAAF další leteckou akci proti Škodovce v 12:22. Během tohoto útoku utrpěla v rámci závodu nejvíce dělovka včetně její přejímací síně a dále soustružna střel, ocelárna a nedávno opravená lokomotivka. Poškození vzniklá náletem a následnými požáry způsobila, že se snížil počet na zakázku vyrobených letadlových děl z původních 280 s ráží 8,8 centimetrů na pouhých 130 děl ráže 12,8 centimetrů. Ostatní úseky svůj provoz obnovily velmi rychle, jedinou potíží zůstalo poškození kolejí tovární železnice, čímž se zastavil přísun uhlí do některých objektů, které proto museli pozastavit výrobu.<sup>144</sup> Na území města nálety zasáhly střed města, hotel Continental, Městské lázně, Nádražní třída,<sup>145</sup> Sirková ulice, ulice Poděbradova, bývalé Gestapo a Škodovy závody.<sup>146</sup> O život přišlo přes 100 lidí a přes dalších 230 jich bylo zraněno.<sup>147</sup> Ve stejné době, kdy probíhal nálet, se na ústředním hřbitově konala opět pietní akce vzpomínající na zahynuvší při náletu 16. prosince.<sup>148</sup> Jaroslav Hrubý ze Starého Plzně na prosincový nálet, při němž padaly bomby i do centra Plzně, vzpomíná takto: *„Kdykoli, ať autem, tramvají nebo pěšky, se ocitám na mostě U Jána, vždy mně tak trošku zatrne-je tam pod ním v korytě řeky Radbuzy nevybuchlá letecká americká bomba. A jak hluboko je asi zarytá? Vzpomínám, jak jsem se po odhoukaném náletu vyšel ze škodovického krytu bývalé školy U Branky a šel*

<sup>142</sup> DOUŠA, s. 360–362.

<sup>143</sup> AMP, fond Sběrka Honzík 1, Plzeň, 393, *Svobodný směr* 12. 8. 1945.

<sup>144</sup> KARLICKÝ, s. 559.

<sup>145</sup> Viz příloha č. 3.

<sup>146</sup> AMP, fond Sběrka Honzík 1, Plzeň, 393, *Svobodný směr* 12. 8. 1945.

<sup>147</sup> Tamtéž.

<sup>148</sup> DOUŠA, s. 360–362.

*očumovat plzeňské gestapo na nábřeží po zásahu pumou-asi menšího kalibru, ale stačila vymést vyraženými okny spoustu lejster na břeh Radbuzy a její hladinu. Co mne však zaujalo, byla v mostě skoro uprostřed od bomby prorážená díra-asi 1 metr široká a žádné jiné stopy po výbuchu-u hodně případů měly bomby časovaný spínač. Směrem od Jána k pivovaru mě zaujal vysoký komín, který měl od bomby vyhrzlý spodek, takže k mému podivení jsem tam ještě s více čumily čekal, zdali se zhroučí.*<sup>149</sup> Náletům se v tento den nevyhnul ani plzeňský Měšťanský pivovar. Letecký útok byl oznámen sirénou v 11:37, zaměstnanci měli proto dostatek času přemístit se do protileteckého krytu. V 12:26 bylo jednorázově shozeno během asi půl minuty 24 trhavých bomb do prostor podniku. Z těchto čtyři neexplodovaly a byly o dva dny později zlikvidovány pyrotechnickým velitelstvím. V průběhu letecké akce zahynulo v pivovaru 18 osob, vesměs pohřbených v troskách a dalších 21 přítomných v podniku bylo zraněno. Materiální škody byly velmi rozsáhlé a týkaly se téměř všech úseků závodu. Zasažen byl úřednický dům, štoky, správní budova, Spilky<sup>150</sup>, pivovarská chladárna, strojnická dílna, technická kancelář, laboratoře, reprezentační budova a několik obytných budov pro zaměstnance. Hlavní severní zeď se úplně zřítla a hrozilo, že by se rozpadnul i komín kotelny ležákových chladíren. Další škody se týkaly porušení terénu v areálu, uskladněných materiálů a připraveného zboží, či zasypání strojů sutinami.<sup>151</sup>

Zatímco nálety bombardovacích svazů s časovou rezervou oznamovaly sirény, hloubkoví letci se stíhačkami, kteří se začali objevovat až kolem druhé poloviny trvání Druhé světové války, útočili nečekaně. Letecké útoky především amerických Mustangů, Lightnigtů a Thunderboltů s předstihem upravovaly cestu americkým divizím a bránili Němcům, aby si vybudovaly účinnou obranu.

<sup>149</sup> *Rokycanský deník*, 16. 2. 2015, č. 38.

<sup>150</sup> Úsek v pivovaru, kde dochází ke kvašení.

<sup>151</sup> ÚASPP, fond Měšťanský plzeňský pivovar, 37, Hlášení škod po náletu ze dne 20. prosince 1944, Plzeň, 23. 12. 1944.

V rámci vyhledávacích akcí nazývaných „*Ranger*“ stíhací letouny nad krajinou hledaly nepřátelské vojenské konvoje nebo železniční transporty.<sup>152</sup> Především posledních měsících války útočili američtí hloubkaři nebo také jinak nazývaní kotláři na železnice nebo průmyslové objekty v západních Čechách a likvidovaly vše, co připomínalo cokoliv napomáhající aktivitě nepřítele. V těchto dnech nebylo nikomu radno cestovat za denního světla.<sup>153</sup>

---

<sup>152</sup> ROUČKA, Zdeněk, *...A přinesli nám svobodu*, Plzeň 2005, nestránkováno.

<sup>153</sup> FOUČEK, Karel, JÍŠA, Milan, ROLLINGER, Ivan, *500 hodin k vítězství*, Plzeň 2011, s. 102.

## 6 LETECKÉ ÚTOKY NA PLZEŇ V ROCE 1945

V prvních měsících roku 1945 už bylo jasné, že se situace na bojištích už nijak výrazně nezmění. Německo prohrávalo jednu bitvu za druhou a naopak vzdušná nadvláda spojenců stále rostla. Německá protiletadlová obrana byla v rozkladu, stíhací jednotky se potýkaly s nedostatkem letadel, zkušených pilotů, pozemního personálu a v neposlední řadě chyběly Němcům také pohonné hmoty. Z těchto důvodů byl omezen počet německých stíhačů, kteří by zakročili proti spojeneckým náletům, čímž byl snížen počet sestřelených amerických či britských bombardérů. Jedinou stálou hrozbou pro spojence zůstalo protiletadlové dělostřelectvo, byť již bylo značně oslabené. Zbrojní výroba byla udržována s velkými obtížemi stále v chodu, avšak motory a ostatní vyrobené součásti do letounů se mnohdy vůbec nedostaly k přepravě po železnici, a pokud ano, byly většinou zničeny ještě předtím, než vlak vůbec vyjel, jelikož spojenecké nálety se od roku 1945 začaly soustřeďovat především na vlaky a nádraží. Dne 6. února 1945 se spojenci dohodli na takzvané „*No Bombing Line*“. Tím byla střední Evropa rozdělena podél spojnice měst Štětín, Berlín, Drážďany, Brno, Vídeň a Záhřeb na západní operační prostor pro americké a britské bombardéry a na východní oblast určenou pro akce sovětských letounů.<sup>154</sup> Pro Plzeň i celé jihozápadní Čechy znamenalo jaro roku 1945 stále narůstající počet amerických vzdušných sil na strategické i taktické cíle, především nádraží a dopravní uzly.<sup>155</sup>

Dne 15. února 1945 angličtí a američtí hloubkoví letci odstřelovali Plzeň a její okolí, včetně Rokycanska a Zbirožska. Deník *Nová Doba* o akci píše: „*Nepřátelští letci stříleli nejen na osobní vlaky, ale i na nákladní auta, povozy s koňskou příprěží, na selské chalupy, školy, na obytné domy, a v několika obcích nejsurovějším způsobem ostřelovali na silnicích skupiny dělníků a školních dětí.*

<sup>154</sup> FOUĐ, Karel, KRÁTKÝ, Vladislav, VLADAŘ, Jan, *Poslední akce: Operace amerického britského letectva nad územím Čech v dubnu a květnu 1945*, Plzeň 1997, s. 7.

<sup>155</sup> FOUĐ, JÍŠA, ROLLINGER, s. 78.

*(...) kritického 15. února byla jasná viditelnost a hloubkoví letci nalétávali tak nízko, že museli na silnicích, v selských usedlostech, prostě všude vidět každou podrobnost, čili omyl s jejich strany je naprostou vyloučen.*<sup>156</sup>

Dne 8. dubna 1945 byly stanovené cíle spojeneckých bombardérů také na území Čech. Po sérii menších útoků na okolí Plzeň a okolí, například americký nálet 14. února, kdy byl poškozena Roudná a seřadovací nádraží,<sup>157</sup> nebo na železniční stanici v Dýšině 15. dubna<sup>158</sup>, přišel první velký nálet na Plzeň roku 1945.<sup>159</sup> V noci z 16. na 17. dubna provedly bombardéry typu Lancaster spadající pod RAF nálet na plzeňské seřadovací nádraží. Pro tento velmi strategicky důležitý útok byly vybrány posádky 5. skupiny Letecké armády Velké Británie. Určeno bylo celkem 227 Lancasterů a 11 Mosquitů, které odlétaly z území Velké Británie, se stejným cílem jim mělo pomoci ještě dalších 180 britských bombardérů, které startovaly ze Schwandorfu v Bavorsku.<sup>160</sup> Při letu nad Německem a následně i nad Československem bombardéry shazovaly kovové kroužky, takzvané Chaffy, v rámci operace Window, což mělo za následek úspěšné rušení nepřátelských radarů.<sup>161</sup> Vzdušného prostoru nad Plzní dosáhly britské letouny ve 03:40, akutní letecký poplach byl oznámen už v 03:50.<sup>162</sup> Během náletu britských Lancasterů trvajících zhruba 17 minut<sup>163</sup> bylo zničeno 60 kilometrů kolejí, 2000 vagónů a 85 lokomotiv. O život přišlo asi 850 lidí.<sup>164</sup> Železniční doprava přes Plzeň byla přerušena. Výrazně bylo poškozeno také lokomotivní depo a několik budov v bezprostřední blízkosti nádraží.<sup>165</sup> Další škody, které nádraží utrpělo byly odhaleny až později. Zasaženo bylo totiž také

<sup>156</sup> *Nová Doba*, 22. 2. 1945, LI/45.

<sup>157</sup> AMP, fond Sbírka Honzík 1, Plzeň, 393, *Svobodný směr*, 12. 8. 1945.

<sup>158</sup> FOUČEK, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 25.

<sup>159</sup> Tamtéž, s. 42.

<sup>160</sup> Tamtéž.

<sup>161</sup> Tamtéž, s. 43.

<sup>162</sup> ÚASPP, fond Měšťanský plzeňský pivovar, 37, Hlášení škod způsobených leteckým útokem na Plzeň dne 17. dubna 1945, Plzeň, 20. duben 1945.

<sup>163</sup> Tamtéž.

<sup>164</sup> ROUČKA, ...*A přinesli*, nestránkováno.

<sup>165</sup> Tamtéž.



kolejiště s přilehlou budovou nádražní pošty, nástupiště, vchod do jednoho tunelu, část hlavních zdí budovy a spojovací koridor s předstupy do čekáren. Zásah poslední zmíněné části byl nejzávažnějším, jelikož pod touto spojovací chodbou byl protiletecký kryt vyztužený dřevem, který v této době sloužil jako útulek pro uprchlíky, kteří projížděli Plzní v posledních dnech války. Několik transportů uprchlíků se nacházelo i ve vagonch připravených k odjezdu. Během náletu, který začal v 04:05, jich mnoho zahynulo spolu se zaměstnanci drah. Počet mrtvých odhadl tehdy přítomný lékař na 400 až 800.<sup>166</sup> Kromě hlavního cíle tohoto útoku, nádraží, bomby zasáhly také dělnickou kolonii Cikánka, nedalekou obec Doubravka a Měšťanský pivovar.<sup>167</sup> Ten zasáhlo 111 trhavých bomb, nichž bylo zjištěno a následně odborně zlikvidováno 19 nevybuchlých. Při tomto náletu zahynula v krytu manželka jednoho ze zaměstnanců, p. Kučery, v důsledku tlaku vzduchu po blízké explozi, a dalších 13 osob bylo zraněno. Exploze vybuchujících trhavin závažně poškodily především elektrárnu, čímž byl přerušen přívod elektrického proudu a dočasně zastavena veškerá výroba, vodárna, sladovny I a II, jenž první po zásahu čtyřmi až pěti bombami začala hořet, požár byl však včas zlikvidován místní protipožární hlídkou. Poškozena byla dále také podniková vlečka a několik desítek dřevěných vagonů, které začaly po explozích rovněž hořet, bednárna, zamáčírna, stáje a dále suroviny a volné prostranství podniku utrpělo zásahy a porušení terénu.<sup>168</sup>

Další letecký nálet na Plzeň měl přijít o den později, tedy 18. dubna. Za cíl se stanovilo nádraží v Plzni-Koterově a měla jím být pravděpodobně i Škodovka.<sup>169</sup> Nálet začal ve 14:12, tedy necelý den po předchozím, přiletem 40 amerických bombardérů.<sup>170</sup> V této době ještě nebyla vyklizena tělocvična

<sup>166</sup> AMP, fond Sběrka Honzík, 2 Plzeň, 393, 17. duben na plzeňském nádraží. 24. 6. 1945.

<sup>167</sup> FOU, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 45.

<sup>168</sup> ÚASPP, fond Měšťanský plzeňský pivovar, 37, Zpráva o náletu dne 17. 4. 1945, Plzeň.

<sup>169</sup> FOU, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 69–70.

<sup>170</sup> AMP, fond Sběrka Honzík 2, Plzeň, 393, *Pochodeň*, 23. 4. 1965.

gymnázia na Mikulášském náměstí, kam se ukládali mrtví z nočního náletu.<sup>171</sup> Nepodařilo se však odhodit náklad výbušnin a těžký německý flak zahájil mohutnou protistřelbu, proto britské letouny odhodily bomby předčasně na městské části Slovany a Petrohrad a urychleně oblast opustily.<sup>172</sup> Svědek denního náletu napsal: „18. dubna houkali nálet. My jsme utekli z dílen. Běžel jsme přes celý Petrohrad a Slovany domů. Za chvíli odhoukali konec. (...) Před jednou hodinou zahoukali znovu nálet. Asi ve 3/4 na 2 odhoukali. Řekl jsem si, že bych mohl jít ještě do práce. Oblékl jsem se a vyšel jsem před dům. Venku jsem zaslechl hukot letadel. Byli hodně nízko. Přelétly Homolku a letěly na střed Plzně. Když byly těsně nade mnou, vystřelili Němci asi od Radobčic, tu se od letadel odpojily pumy a začaly padat k zemi. (...) Spadlo více bomb na střed Slovan, ale musely spadnout najednou. (...) Nad celými Slovany zdvihal sloup prachu.“<sup>173</sup> Výsledkem neúspěšného náletu bylo 49 zcela zničeného obytných budov a 79 mrtvých civilistů.<sup>174</sup>

Za zmínku v souvislosti s nálety na Plzeň stojí příhoda amerického letce 8. letecké armády USAAF, Roberta A. Novella datovaná k 19. dubnu 1945. Tento den dostal za úkol spolu s dalšími 200 piloty, kteří létali na letadlech s názvem Létající pevnosti, bombardovat nádraží v Ústí nad Labem a Karlových Varech. Při cestě narazili na skupinu německých stíhačů Jagdgeschwader<sup>175</sup> 7 se základnou v Plzni. Ti úspěšně sestřelili několik amerických bombardérů, jejichž posádky byly buďto popraveny nebo vězněny až do konce války. Například jeden z velitelů americké posádky R. A. Novell patřil mezi zajaté letce a přežil i konec Druhé světové války. Lze se domnívat, že kvůli tomuto incidentu měla část

<sup>171</sup> Tamtéž.

<sup>172</sup> FOU, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 69–70.

<sup>173</sup> AMP, fond Obchodní akademie Plzeň, 273, Svědectví plzeňského občana, Plzeň, 16. 5. 1947.

<sup>174</sup> FOU, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 69–70.

<sup>175</sup> Zvláštní letka Luftwaffe.

bombardovacího svazu 25. dubna 1945 za úkol tuto německou stíhací jednotku zcela zlikvidovat.<sup>176</sup>

Plzeňská Škodovka tvořila významnou výjimku ve strategických cílech, které byly pro bombardování v roce 1945 určeny. Operace následující po 17. dubnu včetně se totiž omezily pouze na zničení železničních stanic a leteckých základů na územích, která byla dosud okupována Německem a na místech, kde Německo stále aktivně bojovalo.<sup>177</sup> Při náletu 17. dubna tak bylo totálně zničeno plzeňské seřaďovací nádraží. Bomby zničily výtopny a administrativní budovy, několik lokomotiv se propadlo do kráterů. Trosky explodujících vagónů končily i několik kilometrů daleko. Stejně dopadlo také plzeňské osobní nádraží, jehož budova dostala přímý zásah. To znamenalo, že Plzeň, jakožto důležitý a jako jeden z mála stále fungujících dopravních uzlů, byla odříznutá od světa. Náletu se tento den nevyhnul ani poštovní úřad pro Plzeň XII,<sup>178</sup> dále byla zničena také továrna Západočeského řeznického a uzenářského družstva. A zasažena byla i Doubravka. Zde na obchůdek se železem na Zábělské třídě se „*přichýlil malý nákladní automobil a delší dobu visel podél stěny domu*„. Na 120 domů bylo totálně zničeno, 154 těžce poničeno a 2053 lehce poškozeno. Přes 600 lidí bylo během náletu zabito.<sup>179</sup>

### 6.1 Poničení Škodových závodů

Dalším cílem byly opět Škodovy závody, jelikož to byla poslední zbrojovka, kterou Třetí říše pořád držela ve svých rukou a stále vyráběla veškeré typy munice, zbraní, tanků a obrněných vozů. Od dubna do června bylo v plánu vyrobit 200 kusů protiletadlových děl ráže 88 milimetrů.<sup>180</sup> Dne 25. dubna 1945,

<sup>176</sup> FOUĐ, JÍŠA, ROLLINGER, s. 81–86.

<sup>177</sup> FOUĐ, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 50.

<sup>178</sup> ULLRICH, Josef, *První rok Národního výboru v Plzni*. In: STĚPÁNEK, Vladimír (ed.), *První rok*, Praha 1946, s. 9–17.

<sup>179</sup> AMP, fond Sběrka Honzík 2, Plzeň, 393, *Pochodeň*, 23. 4. 1965.

<sup>180</sup> ROUČKA, ...*A přinesli*, nestránkováno.

kdy tomu bylo na den přesně tři roky od prvního náletu,<sup>181</sup> proto 307 bombardérů typu B-17 1. Air Division rozdělené do osmi Bojových bombardovacích perutí (dále oficiální zkratka CBW)<sup>182</sup> vystartovalo z Velké Británie na plzeňskou zbrojovku.<sup>183</sup> Zprávy o chystaném leteckém útoku spojenců se ve městě rychle rozšířily, především díky varování na rádiu BBC, obyvatelé Plzně i zaměstnanci Škodových závodů měli tak čas schovat se do krytů a mohla být také připravena protiletecká obrana do pohotovostního stavu.<sup>184</sup> „Všechny letecké kanony kolem Plzně byly osazeny. *Tyto kanony patřily k jedněm z nejlepších, byly to osmaosmdesátky.*“<sup>185</sup> Pro 8. leteckou armádu USA měla být série náletů na Škodovy závody a několik menších cílů v Rakousku kolem Salcburku poslední těžkou bombardovací misí ve válce v Evropě, kterou si vyžádaly pozemní síly. Během této bombardovací mise č. 968 podleho palbě flaku bránícímu škodoväcký koncern šest amerických fortressů a 42 nezvěstných členů leteckých osádek se stalo posledními bojovými ztrátami.<sup>186</sup> Velitelství 8. letecké armády si ještě vyžádalo, aby cíle byly bombardovány pouze při vizuálním kontaktu, tedy bez použití palubních radarů. To pro piloty znamenalo, že se nad cíl ve městě museli opakovaně vracet, což zvyšovalo šance protiletadlové obrany na úspěšný sestřel. Takový osud potkal například posádky A. H. Fergusona nebo C. W. Evanse a jejich pevnosti B-17.<sup>187</sup> Účastník posledního náletu na Plzeň, americký pilot David C. Lustig vzpomíná: „*Stupňující se protiletadlová palba u mne vyvolala pocit mrazivého pekla. (...) Vyčerpaný a smířený s osudem jsem sledoval panorama zkázy, když jsme se dostali nad cílový bod potřetí. Zatímco při prvním útoku jsme byli vedoucím letadlem, ocitli jsme se nyní na samém*

<sup>181</sup> AMP, fond Sběrka Honzík 2, Plzeň, 393, *Lidová demokracie*, 17. 4. 1965.

<sup>182</sup> V angličtině název Combat Bombing Wings.

<sup>183</sup> FOUĐ, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 92.

<sup>184</sup> Tamtéž.

<sup>185</sup> Dostupné na <http://www.pametnaroda.cz/story/hauzner-pavel-1936-2315>, 9. 3. 2015.

<sup>186</sup> MILLER, s. 634–635.

<sup>187</sup> FOUĐ, JÍŠA, ROLLINGER, s. 87–88.

*konci a modlili jsme se, aby protiletadlová obrana vyčerpala svoji munici dřív, než budeme opět nad zbrojovkou. Neměli jsme však to štěstí!*<sup>188</sup>

První bomby začaly padat v 10:26 a zasáhly Lochotín. Hořící budovy včetně lochotínského statku a Selcových sladoven se staly orientačními body pro další nálety.<sup>189</sup> První pumy, které zasáhly přímo Škodovku spolu s předměstím Skvrňany a přilehlou dělnickou kolonií Karlov, spojenci shodily o 20 minut později. Problémem byla však snížená viditelnost v důsledku nepřízně počasí, navíc piloti průzkumných letounů o této skutečnosti mylně informovali velitele jednotek 40A CBW Nelsona, a proto některé letouny musely nálety nejméně dvakrát opakovat, což se neobešlo bez havárií, různých nouzových přistání a v neposlední řadě se tím také zvýšil počet úspěšných zásahů plzeňské protiletadlové obrany. Na Škodovku zaútočilo celkem pět leteckých formací, a to 40A CBW, 40B CBW, 303. bombardovací skupiny (dále jen BG), 379. BG a 384. BG.<sup>190</sup> Během série náletů těchto skupin byl v plzeňské zbrojovce zasažen hlavní cíl, čímž byla elektrárna a dále strojárna, ocelárna, plynárna, lokomotivka, tamní seřaďovací nádraží a dělovka. Výsledkem bombardování Škodových závodů v Plzni dne 25. dubna 1945 bylo zdevastování 70 % celého komplexu, 28 zcela zničených továrních budov a 33 velmi poškozených.<sup>191</sup> Především však byly vyřazeny z provozu obě elektrárny, které do té doby zajišťovaly veškerou energii pro výrobu válečného materiálu.<sup>192</sup> Závod se ocitl bez komunikací, vody i elektrického proudu, výrobní pece nebyly schopny provozu a vysoký žár v důsledku lokálních požárů pozměnil strukturu výrobních strojů a nářadí, výroba zde tedy už nepřipadala v úvahu.<sup>193</sup> Díky včasnému a do té doby v Protektorátu Čechy a Morava výjimečnému varování v rozhlase, zahynulo v Škodovce během

<sup>188</sup> Tamtéž, s. 92–93.

<sup>189</sup> JÍŠA, Václav, *Škodovy závody 1859–1965*, Praha 1969, s. 232.

<sup>190</sup> FOUČEK, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 93–112.

<sup>191</sup> Viz příloha č. 5.

<sup>192</sup> FOUČEK, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 118.

<sup>193</sup> JÍŠA, *Škodovy závody 1859–1965*, s. 233.

náletů pouze šest zaměstnanců a čtyři byli zraněni, jelikož se naprostá většina zaměstnanců stačila schovat do krytu.<sup>194</sup> To, že byli škodováčtí dělníci včas varováni, znamenalo, že počtem obětí ze svých řad zůstali za americkými letci, jelikož sestřelení jejich 11 strojů s posádkami po počtu 10 osob na letadlo přineslo víc mrtvých na stranu letců než dělníků.<sup>195</sup> Nálety však poničily i okolí Škodovky, a to dělnickou kolonii Karlov a Skvrňany.<sup>196</sup> Zasažena byla i nemocnice.<sup>197</sup> Kvůli varování před nálety v ranním vysílání londýnského rozhlasu BBC se na nálety mohla připravit také plzeňská protiletadlová obrana, která poškodila 180 bombardérů B-17, z nichž 58 velmi těžce, 11 strojů bylo zcela ztraceno a z toho čtyři se zřítily v blízkosti Plzně. Při útoku na Škodovku zahynulo 21 pilotů z celkového počtu 42 padlých.<sup>198</sup> Například poblíž Lhoty u Dobřan se zřítíl stroj s posádkou Allana Fergusona a jen dvěma mužům se před dopadem podařilo vyskočit s padákem. Ztráty během tohoto náletu zahrnovaly také nehody. Těsně po shoení trhavin se dva bombardéry srazily. Jeden poškozený Boeing B-17 se zřítíl do Vejprnického potoka za u Nové Hospody, druhému se podařilo dostat se zpět na základnu.<sup>199</sup> Během náletu zahynulo přes 80 osob a mnoho dalších bylo zraněno.<sup>200</sup>

Škodovka byla primárním, nikoli však jediným cílem bombardování Plzně výše zmíněného dne. Dalším terčem se stalo vojenské letiště na jihozápadním cípu města, tedy na Borech plné strojů, které nebyly zapojovány do vzdušných akcí jen proto, že jim povětšinou chyběl letecký benzín.<sup>201</sup> Na to zaútočily skupiny 398. BG a 91. BG. Přibližně ve stejnou denní dobu, v jaké probíhaly také nálety na Škodovku. Bojovou akci nad letištěm ale znesnadňovalo oblačné

<sup>194</sup> Tamtéž.

<sup>195</sup> Dostupné na <http://www.pametnaroda.cz/story/hauzner-pavel-1936-2315>, 9. 3. 2014.

<sup>196</sup> FOUĐ, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 118–119.

<sup>197</sup> *Nová Doba*, 26. 4. 1945, LI/98.

<sup>198</sup> ROUČKA, ...*A přinesli*, nestránkováno.

<sup>199</sup> JIRÁNEK, Václav, *Zajišťování národního majetku*. In: ŠTĚPÁNEK, Vladimír (ed.), První rok, Praha 1946, s. 25–28.

<sup>200</sup> FOUĐ, JÍŠA, ROLLINGER, s. 96.

<sup>201</sup> Tamtéž.

počasí, aktivita flaků a chaotická situace ve vzduchu nad cílem, jelikož piloti létali blízko u sebe a stříleli na všechny směry. Nakonec byly zničeny dva ze čtyř hangárů a několik letadel a letištních budov v jejich těsné blízkosti, letiště se tak stalo neprovozním.<sup>202</sup> 398. bombardovací skupin tehdy ztratila létající pevnost Allena H. Ferguson a jeden letoun pilota Paula A. Covilla. Osud Ferguson a jeho posádky přispěl k vytvoření legendy o 12 amerických pilotech, které měli údajně v Liticích u Plzně ubít Němci.<sup>203</sup>

## 6.2 Poslední nálet na Škodovy závody

Dodnes stále existuje otázka, zda byl tento poslední nálet na Škodovku ke konci druhé světové války nutný. Koncern Škoda nebyl bombardován dříve než v druhé polovině světového válečného konfliktu, především kvůli vzdálenosti základen spojeneckých letounů a protiletecké obraně města. Avšak poté, co již bylo jasné, že Československo po skončení války připadne do sféry Stalinova vlivu, začali se spojenci obávat toho, že by se ze Škodovky mohla stát válečná kořist Sovětského svazu, což bylo především pro Američany nepřijatelné. Tak velký podnik však nemohl být zlikvidován pozemními silami, USA proto přistoupily na řešení problému pomocí leteckých útoků v rámci plánovaných bojových operací spojených s přerušováním dodávek výzbroje pro ustupující jednotky Třetí říše. Byl proto realizován plán ničivých leteckých útoků, avšak v provedení, které se snažilo co nejméně zasáhnout civilní obyvatelstvo.<sup>204</sup> Nálet na Škodovku 25. dubna 1945 továrny zcela zničil a pozastavil její výrobu, což už v samém závěru války nejevilo jako důležitá akce, jelikož touto dobou už bylo jasné, že Německo bylo definitivně poraženo a množství válečného arzenálu, který do náletu Škodovka vyrobila, už nemohlo ohrozit ani zvrátit blížící se konec druhé světové války.<sup>205</sup> Likvidace plzeňské Škodovky se stala po Únoru

---

<sup>202</sup> FOU, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 120–129.

<sup>203</sup> FOU, JÍŠA, ROLLINGER, s. 97.

<sup>204</sup> KARLICKÝ, s. 560.

<sup>205</sup> Dostupné na <http://www.pametnaroda.cz/story/hauzner-pavel-1936-2315>, 9. 3. 2015.

1948 tématem, které mělo znevážit úlohu amerických vojsk osvobozujících západní Čechy. Teprve až po Sametové revoluci v roce 1989 bylo možné do těchto událostí vnést světlo. Mimo jiné tomu napomohly návštěvy přímých účastníků.<sup>206</sup> Plzeňskou Škodovku zničil poslední velký spojenecký nálet 25. dubna 1945. komunistická propaganda tak začala těžit z toho, že se tak stalo 10 dní před koncem války, že měl koncern po vyhlášení Košického vládního programu zdědit lid a že už se v této uvažovalo o tom, jak zavést mírovou výrobu. Noviny *Pochodeň* o tom napsaly: *„Takové důsledky vyvodili američtí imperialisté z Košického vládního programu, neboť ten udělal jasný konec iluzím, že se majority akcí Škodovky zmocní opět západní kapitál. Pětadvacátý duben byl jedním z náznaků příštího kurzu studené války v americké politice. Americký velvyslanec Steinhardt vyplýval při své návštěvě plzeňského závodu 4. srpna 1945 dost slov, ale nepodařilo se mu přesvědčit zástupce revoluční závodní rady, že bombardování Škodovky bylo tak velenuté. Nakonec přiznal, že tady rozhodovaly i nevojenské důvody. A my jsme přesvědčeni, že zde rozhodovaly jen nevojenské důvody.“*<sup>207</sup>

Ačkoli letecké akce na území Čech pokračovaly až do úplného konce druhé světové války, bombardování Škodovky a vojenského letiště na Borech v posledních dubnových dnech byly posledním velkým úkolem britských, potažmo amerických bombardérů v Plzni.<sup>208</sup> Svržení dvou pum spojeneckými letci na přelomu dubna a května 1945, což už však nepovažuje za letecký nálet, pamatuje Zdeněk Mraček, kterého poplach zastihl v Husově ulici: *„Sirény náhle hlásí letecký poplach a kolem tří lesknoucích se křížků na obloze se objevuje množství obláček z intenzivní protiletecké palby. (...) Pravděpodobně přesná protiletecká střelba donutila letce vypuštěním zátěže si odlehčit a tím rychleji uniknout. (...) Tragické následky způsobil výbuch další pumy, která dopadla o 25*

<sup>206</sup> FOUĐ, JÍŠA, ROLLINGER, s. 97.

<sup>207</sup> AMP, fond Sbířka Honzík, 2, Plzeň, 393, *Pochodeň*, 23. 4. 1965.

<sup>208</sup> FOUĐ, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 130–149.



*m dále v Růžové ulici (dnes U Tržiště) a zničila malý domek včetně obyvatel.*<sup>209</sup>

První puma tehdy explodovala u německé domu Turnhalle v Husově ulici.<sup>210</sup>

---

<sup>209</sup> MRAČEK, Zdeněk, *Mé poslední válečné týdny v Plzni*. In: KEJHA, Josef (ed.), *Svědectví pamětníků druhé světové války*, Plzeň 2010, s. 101.

<sup>210</sup> FOUČEK, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 130–149.

## 7 KONEC DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY A POVÁLEČNÁ OBNOVA PLZNĚ

Podle úředního zjištění si nálety na Plzeň vyžádaly celkem 951 mrtvých a 982 těžce zraněných.<sup>211</sup> Plzeň těsně po svém osvobození a konci druhé světové válce vypadala bezútěšně. Dvě třetiny budov bylo poškozeno, na mnoha místech přerušily četné exploze vodovodní potrubí, ulice byly zasypané sutinami zřícených domů a prakticky všechny místní továrny nemohly vyrábět.<sup>212</sup> To byl případ i plzeňské Škodovky a přilehlých dělnických čtvrtí Skvrňany a Karlov. O něco lépe na tom byly pivovary. Jejich výroba byla výrazně ochromena, nikoli však úplně zastavena, jelikož nejdůležitější výrobní úseky a sklepy se zdemolování vyhnuly. Pouze Gambrinus byl postižen natolik, že byl z výroby vyřazen. Úplně zdevastované bylo i plzeňské vlakové nádraží, jatka a Jateční ulice.<sup>213</sup> Tato úroveň zdevastování přinesla Plzni smutné prvenství válkou nejponičenějšího města v Čechách, v rámci Čech, Moravy a Slezska pak byla na třetím místě.<sup>214</sup> Přibližně v této době začal formálně fungovat Revoluční národní výbor, ačkoli jeho nelegální činnost lze datovat už do doby okupace. Úkolem tohoto výboru byla všeobecná organizace poválečné obnovy Plzně. Primárním úkolem bylo zajistit hmotnou rekonstrukci polorozpadlého města. Vyhlášena byla proto mobilizace všech pracovních sil, s odklizením trosek pomáhala stále přítomná americká armáda. Úkolem Výboru bylo také hledání provizorního ubytování lidem, kteří přišli během náletů o domov anebo na první pohled vcelku nevýznamné zasklívání rozbitých oken.<sup>215</sup> Částečně lze k poválečné obnově přičíst také zajišťování národního majetku zabavováním majetku nepřátel, tedy Němcům nebo kolaborantům. Jednalo se o peníze, vkladní knížky, umělecké předměty, nábytek, motorová vozidla, atd. Přidělování takto zabaveného majetku

<sup>211</sup> AMP, fond Sběrka Honzík 1, Plzeň, 393, *Svobodný směr*, 12. 8. 1945.

<sup>212</sup> Viz příloha č. 6.

<sup>213</sup> ULLRICH, s. 9–13.

<sup>214</sup> BLUMENTRITT, Karel, *Výstavba a obnova pobořené Plzně*, In: STĚPÁNEK, Vladimír (ed.), *První rok*, Praha 1946, s. 36–38.

<sup>215</sup> ULLRICH, s. 9–13.

k jeho používání však nešlo klasifikovat jako náhradu válečných škod, a poškození proto nemohli požadovat, aby jim byly přiděleny věci stejné hodnoty jako ty, o které během války a náletů přišli.<sup>216</sup>

Podle vyhlášky ministra průmyslu ze dne 1. června 1945 o povinnosti hlásit škody způsobené v průmyslu válečnými událostmi musely všechny průmyslové podniky, tedy podniky organizované v Ústředním svazu československého průmyslu hlásit prostřednictvím majitele nebo jeho zástupcem do 10. června téhož roku ministerstvu průmyslu veškeré hmotné škody, které utrpěly v důsledku válečných událostí, a to na továrních a správních budovách a na strojním vybavení. Do stejného data bylo nutné také odevzdat statistická a jiná hlášení týkající se podnikové provozuschopnosti nebo stavu zásob.<sup>217</sup>

Dne 15. června roku 1945 Plzeň navštívil staronový československý prezident dr. Edvard Beneš s doprovodem na základě pozvání třetí americké armády, jež se účastnila osvobození města. Vzhledem k ekonomickému významu Plzně se ve svém projevu vyjádřil k připravovanému znárodňování některých velkých podniků v zemi a svůj projev zakončil slovy: „*Vy všichni jistě dokážete, že takové Škodovy závody neutrpí nic, když vezmou na sebe nový ráz a nový systém společenské výroby.*“<sup>218</sup> Dále zmínil význam Plzně z hlediska mezinárodní politiky jakožto obrazu soudobé politické situace celého Československa. V Plzni se totiž setkali českoslovenští spojenci v podobě armád Spojených států amerických, Velké Británie a Sovětského svazu.<sup>219</sup>

Válečné škody, které koncern Škodovky během válečných let utrpěl, byly vyčísleny na 12,5 miliardy korun. Vzhledem k téměř nepřetržité válečné výrobě a

---

<sup>216</sup> JIRÁNEK, s. 25–28.

<sup>217</sup> ÚASPP, fond Měšťanský plzeňský pivovar, 37, Úřední list Československé republiky, Praha, 4. 6. 1945.

<sup>218</sup> TOMS, Josef, *Dvě triumfální cesty dr. Edvarda Beneše do západních Čech v letech 1945 a 1947*. In: BYSTRICKÝ, Vladimír (ed.), *Západočeský historický sborník 3*, Plzeň 1997, s. 301–304.

<sup>219</sup> Tamtéž, s. 304.

díky vysokým rezervám se však závod nezhroutil a byl tak schopen platit nadále své zaměstnance i poválečnou obnovu. Na základě dekretů prezidenta republiky č. 100/1945 Sb. až 103/1945 Sb. Ze dne 24. října 1945 o znárodnění dolů a některých průmyslových podniků byla Škoda Plzeň znárodněna zestátněním, jelikož podnik disponoval více než 500 zaměstnanci a jeho výroba měla mimořádný význam. Československý stát tak vlastnil podnik včetně nemovitostí, budov, cennými papíry, surovinami a již zhotovenými výrobky.<sup>220</sup> Uvedení dekretů do praxe znamenalo, že zisky ze znárodněného podnikání plynuly do státní pokladny a povinností státu bylo tyto finance investovat do další poválečné obnovy výroby.<sup>221</sup> Nebylo ovšem nic výjimečného, že Škodovku pomáhali obnovit vlastní zaměstnanci nebo američtí vojáci, kdy většinou svépomocí odklízeli trosky. XXII. sbor americké armády dokonce Škodovce zapůjčil pluh na odklizení sutin. Dále se zasypávaly krátery po explozích a hledala a likvidovala nevybuchlé munice.<sup>222</sup>

Nevybuchlé bomby nebyly po válce v Plzni nijak výjimečným jevem a nacházely se rozeté po celém městě. Například 31. října 1945 byla objevena nevybuchlá trhavá puma za hradbou pivovaru ve skládce popela. Byla to v pořadí již 28. odjištěná bomba nalezená od konce války, a to pouze v prostoru pivovaru. Podobně nebezpečné oblasti s předpokládaným výskytem nevybuchlé vojenské munice byly povětšinou opatřeny pouze cedulemi zakazujícími vstup, což s sebou přinášelo mnohdy patovou situaci.<sup>223</sup> Například 5. února 1946 se zřítíla na zaměstnance pivovaru Matěje Petra stodola poškozená náletem v roce 1944. Nacházela však na území, které bylo opatřeno cedulemi „*Pozor nevybuchlé bomby*“. Pivovar tedy nemohl budovu preventivně nijak zajistit a k řešení situace

<sup>220</sup> KRÁTKY, Vladislav, *Vznik a vývoj*, s. 47.

<sup>221</sup> ZIMMERMANN, Bedřich, *Význam zestátnovacích dekretů pro náš kraj a obyvatelstvo*. In: ŠTĚPÁNEK, Vladimír (ed.), *První rok*, Praha 1946, s. 29.

<sup>222</sup> ROUČKA, Zdeněk, *Osvobození: Věnováno těm, kteří se těchto slavných dnů nedožili*, Plzeň 1990, s. 28.

<sup>223</sup> ÚASPP, fond Plzeňský pivovar, 41, Zpráva o nevybuchlých bombách v Měšťanském pivovaře, Plzeň, 6. 11. 1945.

pyrotechnikem mělo dojít paradoxně až po této tragické události.<sup>224</sup> Další nevybuchlé trhavinu se našly tři měsíce po skončení války na plzeňském nádraží, když zde byla opravována kopule hlavní budovy. Ležely na kolejích, v okolních ulicích a zahradách, jedna zůstala dokonce zapíchnuta pod železniční lávkou u Bartelmusu.<sup>225</sup>

Poválečná obnova se týkala také pivovarů Prazdroj a Gambrinus, kdy se oba pivovary dostaly pod státní správu.<sup>226</sup> Nutné zajišťovací práce a opravy začaly ihned po náletech, kdy bylo nutné především odklízet trosky, opravovat kabelové, telefonní a vodovodní rozvody a zasklít rozbitá okna, aby mohl být co nejrychleji zahájen opětovný provoz a zároveň se zabránilo vzniku dalších škod. Díky těmto opatřením mohl závod začít znovu omezeně vyrábět už v průběhu května 1945. Na poválečné rekonstrukci pivovaru se podíleli zaměstnanci podniku ale i dobrovolníci v rámci dobrovolné pracovní povinnosti.<sup>227</sup> 28. října 1945 byla po přednostní opravě uvedena do chodu pivovarská elektrárna, čím byl zaručen rozvod energie do sousedního Gambrinu pro výrobní účely, ale i dodávka elektřiny do Západočeským elektrárnám pro veřejné účely.<sup>228</sup> Na poválečné obnově pivovaru se účastnili vlastní zaměstnanci, tři najaté stavební firmy a německé pracovní oddíly. Práce poslední jmenované skupiny byla pro obnovovací práce zvláště důležitá, a to z několika důvodů. Zaprvé byla tato pracovní síla levná a na ní ušetřené peníze se mohly věnovat na produktivní účely a zadruhé to umožňovalo ušetřit vlastní pracovní síly na odklizení. Oba pivovary pro tyto účely požadovaly přidělení celkem 400 Němců a 10 nákladních automobilů.<sup>229</sup>

<sup>224</sup> ÚASPP, fond Plzeňský pivovar, 41, Zpráva o ohrožení bezpečnosti v prostorách mezi seřaďovacím nádražím v Plzni a provozovnou Prazdroj, Plzeň, 3. 1. 1946.

<sup>225</sup> AMP, fond Sběrka Honzík 2, Plzeň, 393, *Pochodeň*, 23. 4. 1965.

<sup>226</sup> KEJHA, JANOUŠKOVEC, JURINA, s. 136.

<sup>227</sup> ÚASPP, fond Plzeňský pivovar, 41, O pracovním výkonu zaměstnanců Prazdroje, Plzeň 15. 5. 1946.

<sup>228</sup> Tamtéž.

<sup>229</sup> Tamtéž.

Stav plzeňského nádraží byl ale po druhé světové válce katastrofální. Obnovovací práce začaly ihned po náletu ještě pod německým velením. Zaměstnanci drah a ostatní pracující však odklizové práce všemožně sabotovali, pracovali záměrně pomalu a v rozporu s německým nařízením se evakuovali do krytů už při hlášení vzdušného nebezpečí a nikoli až při leteckém poplachu. Od 12. května už pokračovalo odklizení trosek a obnovovací práce jiným tempem a s pomocí amerických vojáků a jimi zapůjčenými nákladními automobily pro odvoz sutin. Dále se začalo se zajišťováním provozu, jakožto přístupnost k nástupištím, provozních místností nebo místnosti pro Červený kříž. Obnovovací stavební program počítal i s renovacemi pokladen nebo pošty a telefonního spojení.<sup>230</sup>

---

<sup>230</sup> AMP, fond Sběrka Honzík 2, Plzeň, 393, *Pochodeň*, 23. 4. 1965.

## 8 NÁLETY A ŽIVOT CIVILNÍHO OBYVATELSTVA V PLZNI

Jak již bylo zmíněno výše, nacistická okupace využívala československý průmysl a hospodářství k vlastnímu obohacování a k vedené své válečné a expanzivní politiky. Válečný stav a s ním spojená omezení se však netýkala pouze výroby a průmyslu, ale také každodenního života obyvatel Protektorátu, potažmo Plzně. Už v roce 1939 byl plošně na území protektorátu zaveden přídělový systém, a však s neustale se snižujícími dávkami. Dále se prodlužovala pracovní doba a postupně byla zaváděna všeobecná pracovní povinnost.<sup>231</sup> Okamžikem okupace byl také změně kurz české koruny na 10 Kč za jednu říšskou marku. Pamětník Václav Bufka vzpomíná: „*Všichni vojáci [němečtí, pozn. K. K.] pak automaticky začali posílat domů do rajchu balíky potravin, bot a oděvů, všeho, čeho se v Německu nedostávalo. To byl ovšem začátek nedostatku zboží u nás a začátek potravinových lístků, bez kterých se nadále už nedalo nic koupit.*“<sup>232</sup>

Nařízeny byly povinné dodávky dobytka, mléka, tuku a vajec a každý majitel dobytka byl nucen odevzdat soupis domácích zvířat.<sup>233</sup> Situace na venkově byla s porovnáním s městy lepší, proto se systém přidělů potravin obcházel a venkova si lidé do města proviant pašovali, většinou od příbuzných.<sup>234</sup> O zákazech, omezeních nebo naopak nutných opatřeních a svých právech se lidé dozvídali mimo jiné skrze denní tisk. Především, letecké útoky se podle Průmyslové tiskové služby pokládaly za neodvratnou náhodu ve smyslu § 233 civilního řádu procesního. Důsledky plynoucí z náletu proto nemohly být dávány za vinu poškozené straně.<sup>235</sup>

Náhrady za ušlé mzdy během náletu dále nebyly podrobeny dani z obratu, jelikož neexistovala žádná výměna úkonů mezi úřadem práce a zaměstnavatelem

<sup>231</sup> KŘEN, s. 489.

<sup>232</sup> BUFKA, Václav, *Klukovský svět za protektorátu*. In: KEJHA, Josef (ed.), *Svědectví pamětníků druhé světové války*, Plzeň 2010, s. 71.

<sup>233</sup> Pamětní kniha obce Nová Ves 1933–1966, s. 35.

<sup>234</sup> Tamtéž, s. 72.

<sup>235</sup> *Nová Doba*, 30. 1. 1945, LI/25.

a jelikož se vyplácely z fondu vzniklého z příspěvků zaměstnanců a zaměstnavatelů.<sup>236</sup> Pravidelně opakující se povinností pro obyvatele města bylo zatemňování oken v předem určené odpolední až noční době, přesněji od západu do východu Slunce. Takto neosvětlené město bylo v noci pro piloty bombardérů obtížněji zaměřitelné.<sup>237</sup> Pro případ přerušení dodávek pitné vody v důsledku leteckého útoku se mělo překročit k nouzovému zásobování z pouličních výtokových stojanů nebo soukromých studen, přičemž majitel studny s pitnou vodou musel mít označen svůj dům. Následně měl nárok na vyúčtování.<sup>238</sup>

Z válečných důvodů byl dále na území celého Protektorátu Čechy a Morava omezený odběr plynu. Konkrétně v Plzni to obyvatele znamenalo, že dodávky plynu byly omezené v podobě uzavíracích hodin, kdy v době od 21. hodiny večerní do 5. hodiny ranní bylo zásobování plynem zastaveno.<sup>239</sup> Zaměstnancům bylo zakázáno po náletu opustit pracoviště, nedokončili-li dříve svoji práci. Zaměstnanec však mohl být předčasně uvolněn a byla mu nahrazena ušlá mzda, jednalo-li se o závažný důvod podložený ne pouhou domněnkou, ale svědectvím, například telefonátem nebo přímým pozorováním, že při náletu byl poškozen nebo zničen jeho domov. Jestliže bylo obydlí skutečně zničeno, měl zaměstnanec po předložení potvrzení od policie či městského úřadu nárok na uvolnění ze zaměstnání po dobu 14 dní.<sup>240</sup>

V případě hmotných škod na majetku způsobené nepřátelským bombardováním tyto ztráty Třetí říše hradila na základě Nařízení o válečných věcných škodách bez ohledu na jejich velikost. V případě poničení nových věcí poškozený obdržel prostředky, aby mohl ztrátu nahradit, a to ve stejné hodnotě. Zjišťování škod se dělo podle cen z roku 1939 a bylo možné vyplatit zálohu,

---

<sup>236</sup> Tamtéž, 25. 2. 1945, LI/48.

<sup>237</sup> Tamtéž, 14. 1. 1945, LI/12.

<sup>238</sup> Tamtéž, 16. 1. 1945, LI/13.

<sup>239</sup> Tamtéž, 1. 2. 1945, LI/27.

<sup>240</sup> Tamtéž, 18. 1. 1945, LI/15.



mohl-li si poškozený náhradní věci opatřit ihned. Zařízení domácnosti jako nábytek, kuchyňské potřeby nebo šatstvo se vyráběly v omezené míře, potřeba postižených byla kryta jen nejnútnejší potřeba. Umělecké předměty a luxusní zboží měly být nahrazeny až po skončení války. Z těchto důvodů bylo nutné schovávat si doklady o nákupu veškerého zboží a vybavení domácnosti.<sup>241</sup>

Pro podání žádosti o náhradu existovaly barevně rozlišené úřední formuláře, a to bílé pro domácnosti, růžové pro živnostenské podniky a zelené pro škody na budovách a pozemcích. Žádost o věcné odškodnění musela být odevzdána spolu se soupisem poškozených nebo zničených předmětů a muselo se dále uvést v kterém roce a za jakou cenu byl předmět koupen a jakou hodnotu měl v době poničení. Seznam musel být sestaven v pořadí nábytek, předměty vnitřního zařízení (koberce, hodiny...), knihy, zařízení domácnosti, textilie, obuv, potraviny a ostatní nezařazený majetek (jízdni kolo, rádio...)<sup>242</sup> V případě, že bylo během náletu zničeno nebo poškozeno porcelánové či kameninové nádoby, mohl postižený žádat pro svou nejnútnejší potřebu poukazy na náhradu po úřadu válečných škod v Plzni sídlícím v Lucemburské ulici č. p. 5.<sup>243</sup>

Nařízení pro obchodníky podle směrnice ministerstva hospodářství z 20. února 1945 zakazovalo zavřít obchody a prodejny při letecké výstraze. Zavřít obchodní místnosti bylo možno až při samotném leteckém poplachu. Pokud by byl poplach ohlášen během polední pauzy a trval by po celou její dobu, musely být obchody otevřeny nejpozději do půl hodiny po předběžném oznámení končícího náletu a ve dnech, kdy byly obchody jinak zavřené, musely fungovat, aby se dohnaly případné ztráty na tržbě.<sup>244</sup> Jednání proti tomuto nařízení

---

<sup>241</sup> Tamtéž, 6. 2. 1945, LI/31.

<sup>242</sup> Tamtéž, 11. 1. 1945, LI/9.

<sup>243</sup> Tamtéž, 23. 2. 1945, LI/46.

<sup>244</sup> Tamtéž, 27. 2. 1945, LI/49.

znamenal, že by bylo veškeré zboží v obchodě zabaveno a přiděleno firmě, která měla snahu vycházet zákazníkům vstříc.<sup>245</sup>

Obyvatelstvo bylo dále opakovaně vyzýváno k omezení používání telefonu, jelikož ten měl být primárně připraven a používán pro válečné a hospodářské účely a četné soukromé hovory mezi město zatěžovaly ústředny. Bylo-li přece jen nutné telefonovat mezi město, tak pouze, pokud se jednalo o závažnou věc, která se nedala neprodleně vyřešit osobně nebo písemnou cestou. Hovor měl být zkrácen na nutné minimum. Z důvodu nedisciplinovanosti byly úplně zrušeny některé telefonní stanice na odlehlých místech a nižšího významu.<sup>246</sup> Podobným opatřením prošly také telegrafní služby. Aby mohly být telegrafní válečné zprávy odesílány co možná nejrychleji, omezila se telegrafní služba pouze pro zprávy Říši ze strany protektorátních, zemských, okresních a obecních úřadů, dále pro brannou moc, NSDAP a její složky, telegramy podané lékařem nebo nemocnicemi, radiotelegramy v tehdejší rozsahu a obyčejné tiskové telegramy.<sup>247</sup> Z domácích radiových přijímačů se odstraňovaly krátké vlny a pod trestem smrti bylo zakázáno poslouchat zahraniční rozhlas. I přesto se však zahraniční nepřátelský rozhlas poslouchal a mezi lidmi kolovaly také rovněž zakázané letáky šířené odbojem.<sup>248</sup>

Dalším omezením byla cesta vlakem. Bez udělení výjimky bylo civilnímu obyvatelstvu umožněno cestovat jen osobními vlaky z místa bydliště do místa zaměstnání a do vzdálenosti maximálně 75 kilometrů. V případě cesty delší než maximálně stanovenou vzdálenost, musel mít cestující platné povolení vystavené ředitelstvím drah nebo přepravního úřadu, že se jednalo o cestu v zájmu Třetí říše nebo její obrany. V jiných případech byly cesty do vzdálenosti více než 75

---

<sup>245</sup> Tamtéž, 26. 4. 1945, LI/98.

<sup>246</sup> Tamtéž, 24. 1. 1945, LI/20.

<sup>247</sup> Tamtéž, 23. 2. 194, LI/46.

<sup>248</sup> Pamětní kniha obce Nová Ves 1933–1966, s. 36–38.

kilometrů zakázány bez výjimky.<sup>249</sup> Jelikož ke konci druhé světové války se nádraží stávala častějšími cíly náletů, nacházely se ve vlacích a v nádražních čekárnách žluté vývěsky s pokyny, jak se měli cestující chovat při leteckém útoku na vlak.<sup>250</sup> Během války také byly častým jevem také různé sbírky. Pro válečné účely se sbíral odpadový materiál, kov a papíry.<sup>251</sup>

V průběhu války se obyvatelé postupně naučili žít s možností náletu a s postupem času dokázali v případě náhlého nebezpečí jednat automaticky a s rozvahou, ačkoli strach o život byl stále všudypřítomný.<sup>252</sup> V pamětech pana Štaufa jsou zmínky o náletu z 16. na 17. dubna 1945 tyto: *„Mezi 3. a 4. hodinou ranní dne 17. dubna zažilo naše město největší bombardování spojeneckým letectvem, kterému se předchozí nálety ani zdaleka nemohly rovnati. Započalo to jako obvykle houkáním poplachových sirén po 3. hod. ranní. Sešla jsem do sklepa domu a otec zatím vzbudil celý dům. S počátku se zdálo, že nálet proběhne příznivě, tak jako jiné plané nálety. Velice jsme se však zmýlili. Byla to skutečná noc hrůzy. (...) Pumy padaly v širokém okruhu. V blízkém našem okolí spadlo několik těžkých pum. Seděli jsme ve sklepě namačkáni na sebe a cítili jsme, že jde o život. V tom strašlivá rána. Jedna puma spadla na protější dům. Tlak vzduchu nás ve sklepě porazil, cítili jsme vzduchoprázdnotu, tlak v uších a plicích, slyšeli jsme řinkot rozbité skla a další a další pumy dopadaly na naše město. Pak se vše utišilo. Vyšli jsme ze sklepa; byt byl poněkud demolován, ale zraněn nebyl nikdo.“*<sup>253</sup>

Pamětník a plzeňský rodák Pavel Hauzner si roky náletů pamatuje takto: *„Nad Plzní prováděly své nálety převážně 8. letecká armáda startující z Anglie a dále 15 armáda, která přilétala ze svých základen v Itálii. Zejména během*

<sup>249</sup> *Nová Doba*, 1. 2. 1945, LI/27.

<sup>250</sup> Tamtéž, 13. 4. 1945, LI/88.

<sup>251</sup> Pamětní kniha obce Nová ves 1933–1966, s. 36.

<sup>252</sup> Viz Příloha č. 1.

<sup>253</sup> AMP, fond Obchodní akademie Plzeň, 273/56–66, Jak jsem to viděl já, Plzeň, 16. 5. 1947.

*posledních několika válečných let tak vznikly v Plzni desítky protileteckých krytů, které obyvatelům města usnadňovaly zoufalý boj s leteckým bombardováním a poskytovaly jim alespoň nějaký pocit bezpečí a možnosti úkrytu. (...) Já jako zhruba desetiletý chlapec, když jsme běhali už na ty poslední nálety do krytu, tak otec nebyl doma a měl jsem sestru, která se narodila v říjnu roku čtyřicet čtyři. Tak první co bylo, že maminka bafla jí, jak se říkalo a zabalila jí ty nejnnutnější věci a utíkali jsme do krytu, kterež byl vybudovanej přes ulici ve škodováckejch domech, který měly dobrý slepení a byly poměrně dost vysoký, takže krytí bylo dost dobré. Já jsem utíkal a nesl jsem ty příruční zavazadla.“<sup>254</sup>*

Tato příruční zavazadla také podléhala omezením, především proto, aby velké tašky nebo kufry nezabíraly v krytech místo pro další osoby a také proto, že byly všeobecně nepraktické. Namísto těchto zavazadel se doporučovalo používání batohů a toren, jejichž nošení na zádech bylo účinnější a praktičtější, než vláčení zavazadel v ruce. Nezbytně přibalenými věcmi musely být doklady totožnosti, cenné předměty, peníze a potravinové lístky, dále jedna souprava prádla, punčochy, jedno pyžamo, potažmo jiný úbor na spaní a polštář dětem, hygienické potřeby, ručník, vlněná přikrývka, sada příboru, miska a sklenice, potraviny, především chléb a něco teplého k pití. Dobrovolně, a bylo-li v zavazadle ještě místo, mohl být přibalen jeden náhradní oděv a jedno ložní prádlo.

V případě oblečení se mohlo postupovat také tak, že si dotyčný oblékl oblečení na sebe v několika vrstvách, aby se ušetřilo místo v batohu. Po ruce v době náletu měly být připraveny i peřiny, které se však směly vzít do krytu pouze, bylo-li tam ještě dost místa. Za nutnou součást krytového zavazadla se považovala také plynová maska s přibaleným obvazovým materiálem.<sup>255</sup> Po předešlých zkušenostech s nálety spojenců na jiná německá města bylo nařízeno

<sup>254</sup> Dostupné na <http://www.pametnaroda.cz/story/hauzner-pavel-1936-2315>, 9. 3. 2015.

<sup>255</sup> *Nová Doba*, 18. 4. 1945, LI/92.

zřízení průlomů v požárních zdech protiletectkých krytů, jelikož tyto otvory byly nejbezpečnějším místem krytu a mnohdy také jedinou cestou, kterou se lidé z uzavřeného úkrytu mohli po náletu dostat ven. K těmto otvorům musel být zaručen volný přístup a musely být viditelně označeny. Poté, co poslední člověk takový kryt průlomem opustil, byl otvor ihned uzavřen zavezením přítomného, nehořlavého materiálu, tedy pomocí kamenů, sutin nebo cihel, jelikož hrozilo, že by se otvory jinak mohl šířit případný požár z okolních sklepů.<sup>256</sup> Každý občan, a to by bez říšské, či protektorátní příslušnosti musel nejpozději do 24 hodin příslušnému ohlašovacímu orgánu oznámit změnu bydliště po náletu. Také ti občané, kteří přijali přeživší uprchlíky či své příbuzné, rovněž museli danou skutečnost nahlásit příslušným orgánům. Toto opatření mělo úřadům usnadnit pátrání po pohřešovaných nebo včasné zajistit náhradní bydlení pro postižené.<sup>257</sup>

---

<sup>256</sup> Tamtéž, 18. 2. 1945, LI/42.

<sup>257</sup> Tamtéž, 9. 3. 1945, LI/58.

## 9 ZÁVĚR

Plzeň získala v Protektorátu Čechy a Morava výsadní postavení. Vzhledem ke své geografické poloze na nových hranicích bývalého Československa s Německem představovala pro Třetí říši důležitý strategický bod. Významným bylo město i díky přítomnosti průmyslového potenciálu v podobě koncernu Škodových závodů a v této oblasti jeho význam v průběhu války stále narůstal, jelikož spojenecké nálety na území Německa postupně likvidovaly všechny průmyslové podniky, včetně zbrojního kolosu v podobě Kruppových závodů v Essenu. Na rozdíl od nich byla Škodovka schopná i přes zásahy náletů nepřetržitého provozu, což trvalo až do posledních dnů války. V neposlední řadě platilo město i za důležitou dopravní železniční křižovatku. Průmyslový a moderní ráz však město nabylo až v druhé polovině 19. století, kdy se postupně měnilo ze zemědělského města v industriální centrum západních Čech a později i celého Československa. V den vzniku Protektorátu Čechy a Morava byla jednotkami Wehrmachtu obsazena i Plzeň. Město se ihned stalo důležitou spojnici Třetí říše se zbytkem Protektorátu. Plzeňské pivovary i Škodovka byly okamžitě podřízené německému vedení a především pro Škodovy závody to znamenalo přeorientování na válečnou výrobu. Ta sloužila Hitlerovu Německu k uskutečnění dobovačného tažení napříč Evropou, které oficiálně začalo 1. září 1939 napadením Polska.

V této době se akce britských bombardérů z RAF omezovaly pouze na průzkumné lety nebo sabotážní akce nad nepřátelským územím. Respektovaly totiž úmluvu zakazující nálety na místa osídlení civilním obyvatelstvem. Tuto úmluvu však Německo v roce 1940 porušilo, když začala Luftwaffe bombardovat civilní oblasti v Nizozemí, aby usnadnila posun pozemních armád Wehrmachtu, což odstartovalo éru britských plošných náletů na nepřátelské strategické body. V roce 1943 se k RAF připojily také 8. a 15. letecká armáda USAAF a jejich společná vzdušná ofenziva trvala až do konce druhé světové války.

O bombardování Plzně se RAF pokoušelo už mezi léty 1940 až 1942. Tyto první pokusy však odhalily mnohé komplikace spojené nedostatečnou technickou výbavou strojů a neschopností doletu všech britských typů letadel kromě Armstrong-Whithworth Whitley ze základen ve Velké Británii nad střední Evropu a zpět bez mezipřistání. Úspěšnost britských akcí také snižovala aktivní plzeňská protiletdecká obrana, kterou zajišťovala Flak-Untergruppe Pilsen západní Čechy, jejíž částí byl i Flak 88 u obce Vejprnice. Rovněž ani britská taktika bombardování menších cílů, nebyla efektivní, jelikož vyžadovala přesné zaměření, čehož tehdejší navigační systémy ještě nebyly schopné. V letech 1940 a 1941 měla být Plzeň, respektive plzeňská Škodovka, od počátku náletů platící za hlavní cíl, cíleně bombardována pak byla celkem třikrát. Ani jeden nálet však nebyl aktuální, vinou špatné navigace totiž piloti shodili nálož munice ve všech třech případech úplně mimo, někdy ještě nad územím samotného Německa. Datem prvním skutečného náletu na město tak byl 26. duben roku 1942, jehož se účastnili i českoslovenští parašutisté skupin Antropoid, Out Distance a Silver A. První nálet skončil nezdarem. Zasaženo bylo několik oblastí Plzně, Škodovka jakožto hlavní cíl se však bombardování vyhnula a to i podruhé při neúspěšnému náletu z 5. května téhož roku.

Na přelomu let 1942 a 1943 Velká Británie uvedla k činnosti nový typ letounu eliminující technické a navigační vlastnosti předešlých letadel. Umožnění delšího doletu tak mohlo zvedat frekvenci náletů a pouštět stroje hlouběji nad území střední Evropy. I tak se premiérový nálet na Plzeň roku 1943 opět minul účinkem. Pravděpodobně kvůli navigační vadě byla plzeňská Škodovka zaměněna s psychiatrickou léčebnou v nedalekých Dobřanech, což si vyžádalo nemalý počet civilních obětí a obec Dobřany tak nese smutné prvenství jakožto první bombardovaná obec na českém území v průběhu Druhé světové války. Nepodařil se ani pokus zopakovat nálet na Škodovku o měsíc později, a tak byl nálet ze 14. května posledním náletem na město v roce 1943.

Ačkoli britské pokusy bombardovat Plzeň trvaly už tři roky, ani jeden nálet nemůže být považován do této doby za úspěšný. Nejdůležitější cíl se bombám stále vyhýbal a mohl b nadále bez komplikací vyrábět pro Německo válečnou výzbroj i výstroj. Naopak zásahy trpěly městské civilní objekty a obyvatelstvo. Ztráty z řad pilotů RAF často způsobovala i efektivní obrana flaků v okolí Plzně. Rok 1943 byl ale i tak vyznaným předělem. Druhá světová válka přešla do druhé poloviny svého trvání. Zvrat přišel i ve vedení vzdušné války nad střední Evropou. K RAF se totiž oficiálně připojily 8. a 15. letecká armáda USAAF a jejich nynějším společným úsilím měla být likvidace veškerého německého, nebo Německu patřícímu průmyslu a vojenského potenciálu. V témže roce se plánovala i realizace operace Argument, která měla začít počátkem roku 1944 jakožto nejničivější sérií spojeneckých náletů vůbec. Výsledek operace byl však polovičatý, dle předpokladu sice vylákala do akce mnoho německých letadel, která byla ve vzduchu zničena, druhý úkol, tedy hlavně likvidace německého průmyslu a podkopání morálky říšských civilistů se však nezdařil.

Rok 1944 se nesl ve znamení zvýšené aktivity spojeneckých leteckých armád nad územím střední Evropy i samotné Plzně. Posun fronty směrem k německému jádru zvyšoval možnost doletu spojeneckých pilotů, narůstající počet náletů nutil Němce k rozšiřování protileteckého dělostřelectva. Většina velkých německých průmyslových koncernů typu Kruppovy závody byla již dávno mimo provoz a zbylý industriální potenciál byl z bezpečnostních důvodů roztráštěn a mnohdy přesunut pod zem po celém říšském území. Naopak Škodovka stále držela výrobní standart bez újmy a z hlediska válečné výroby se stávala pro případný německý úspěch stále více životně důležitou. První nálet z února roku 1944 byl premiérovým pro piloty USAAF, kteří na rozdíl od nočních náletů RAF doplňovaly tyto útoky ve dne. Nálet pravděpodobně nebyl plánovaný, piloti zde nejspíš jen museli odlehčit strojům shozem přebytků munice. Paradoxně poprvé byl zasažen objekt patřící ke koncernu Škody, přesněji její stělnice v Bolevci. V říjnu téhož roku se nálet na Plzeň opakoval.



Zasažen byl opět areál Škodovky. Ačkoli nálet poničil mnoho škodoväckých budov, škody na výrobních strojích byly nepatrné. Škodovka i po tomto náletu mohla dál pokračovat ve válečné produkci. Při tomto náletu byl také poprvé zasažen Měšťanský pivovar a plzeňské nádraží. V prosinci roku 1944 Plzeň zažila ještě dva nálety. Ten z 20. prosince už Škodovce uškodil více. Po zasažení několika míst v areálu vypukla série požárů. Jimi vzniklé škody sice výrobu snížily, okamžité opravné práce však závodu zajistili trvalý provozuschopnost.

Na začátku roku 1945 už bylo jasné, že Německo pomalu ale jistě prohrává válku bez naděje na zásadnější zvrát. Německá protiletadlová obrana byla v troskách, naopak aktivita spojeneckých bombardérů neustále rostla. Jen Plzeň byla během posledních pěti válečných měsíců cílem bombardování celkem třikrát, nepočítaje paralelní akce hloubkařů, což byl vyšší počet, než všechny nálety za celý rok 1942 nebo 1943. Ačkoli plzeňská Škodovka dosud všechna bombardování přečkala, v plzeňské historii poslední plošný nálet 25. dubna 1945 se jí stal osudným. Několik spojeneckých leteckých formací zničilo 70 % areálu a v samém závěru války zastavilo škodoväckou výrobu.<sup>258</sup> Tento poslední, nejefektivnější nálet lze považovat také za kontroverznější. Spojené státy nechtěly dovolit, aby Škodovka, jakožto obrovský průmyslový koncern, spadla do sféry Sovětského Svazu, jehož Rudá Armáda neustále postupovala na Západ. Plán na zničení Škodovky byl proto realizován pod záštitou rozsáhlé a dlouhodobé akce mající za cíl zbavit Německo průmyslového potenciálu, což byl již druhotný důvod k bombardování Plzně. Tato událost později posloužila československé komunistické straně ke znevážení zásluh americké armády při osvobozování západních Čech.

Po skončení Druhé světové války platila Plzeň za válkou třetí nejponičenější město Čech, Moravy a Slezska. V této době se začal legálně formovat Revoluční národní výbor, jehož úkolem bylo zajistit obnovu města, a to nejprve hmotnou a poté kulturní. V praxi to znamenalo v první řadě zajistit

---

<sup>258</sup> FOUČEK, KRÁTKÝ, VLADAŘ, s. 93–112.

úklidové práce nebo ubytovat obyvatele, kteří přišli o střechu nad hlavou. K takové činnosti byl potřeba nemalý kapitál. To bylo zajištěno znárodněním průmyslových i hospodářských podniků pomocí Benešových dekretů. Tím bylo zajištěno plynutí zisků podniků do státní pokladny, z níž byly následně používány na poválečnou obnovu. Nejdůležitější plzeňské podniky, včetně nádraží si bezprostřední opravy zajistily samy využitím vlastních zaměstnanců v rámci pracovní povinnosti, dále amerických vojáků nebo zajatých Němců a kolaborantů, důsledkem čehož byly podniky schopné opětovně široké výroby už v roce 1946. Její novou výstavbu přijel dvakrát verbálně podpořit prezident Dr. Edvard Beneš.

Nálety byly úzce spjaty také s životem plzeňských obyvatel. Ačkoli strach z náletů a jejich následků byl všudypřítomný, lidé se postupem času naučili s tímto strachem žít a dokonce už ani během poplachu necítili potřebu schovat se do krytu. Kvůli válečnému stavu vážlo a ztenčovalo se zásobování prakticky všemi komoditami, rozmáhal se proto černý trh. Ačkoli měli lidé ve válečné době značně omezený život kvůli bezpečnostním nebo ekonomickým nařízením, určité materiální jistoty jim byly zanechány. Měli nárok na náhradu věcných škod, ať se jednalo nutné vybavení typu nábytek, zařízení bytu, nádobí, nebo o věci pro přežití postradatelné, například rádio, nebo jízdní kolo.

Během druhé světové války bylo na Plzeň spojenci zorganizováno oficiálních jedenáct velkých leteckých náletů, při kterých zahynulo téměř 1000 obyvatel, a přibližně stejný počet byl raněn. Význam a důsledky spojeneckých náletů jsou dnes brány v podstatě pozitivně, přestože Plzeň velice poničily a hlavní cíl náletů, tedy Škodovy závody nebyl v průběhu celé války postižen natolik, aby byla významným způsobem omezena výroba. Během spojeneckých akcí často docházelo k různým strategickým omylům, kdy například místo Škodových závodů byla zasažena psychiatrická léčebna v nedalekých Dobřanech. Tehdejší protektorátní tisk nálety pochopitelně odsuzoval a vedl propagandu vůči nepřátelům Třetí říše, obyvatelé Protektorátu je často vnímali

jako nutnost k osvobození celého bývalého Československa od nacistické nadvlády. Město Plzeň bylo v podstatě ze dvou třetin zničeno, jeho obyvatelé se velmi rychle vzpamatovali z válečných škod a dokázali znovuvybudovat město do jeho předválečného stavu.

## **10 POUŽITÉ PRAMENY A LITERATURA**

### **10.1 Nevydané prameny**

*Archiv města Plzně*

Veřejný požární útvar Plzeň: 3105.

Obchodní akademie Plzeň: 273.

Sbírka Honzík: 393.

*Ústřední archiv společnosti plzeňský Prazdroj*

Měšťanský plzeňský pivovar: 37.

Plzeňský pivovar: 41.

### **10.2 Vydané prameny**

Pamětní kniha obce Letkov v letech 1928 až 1955.

Pamětní kniha obce Nová Ves v letech 1933 až 1966.

### **10.3 Periodika**

*Lidová demokracie*

*Nová Doba*

*Svobodný směr*

*Pochodeň*

*Rokycanský deník*

### **10.4 Literatura**

ACR ALFA, *Plzeňský kraj*, Praha 2003.

ANGER, Jan: *Mnichov 1938*, Praha 1988.

BEINHAUEROVÁ-VÁCLAVÍKOVÁ, Anna, *Formování plzeňské průmyslové oblasti*. In: BYSTRICKÝ, Vladimír (ed.), *Západočeský historický sborník 1*, Plzeň 1995, s. 77–102.

BĚLOHLÁVEK, Miloslav, *Příspěvek k poznání počátků průmyslové revoluce na Plzeňsku*. In: BĚLOHLÁVEK, Miloslav (ed.), *Minulostí západočeského kraje II*, Plzeň 1963, s. 67–80.

BOWYER, Chaz, *Dějiny RAF*, Praha 1995.

BUFKA, Václav, *Klukovský svět za protektorátu*. In: KEJHA, Josef (ed.), *Svědectví pamětníků druhé světové války*, Plzeň 2010, s. 70–73.

ČEPELÁK, Václav a kol., *Dějiny Plzně od roku 1788 do roku 1918*, II. díl, Plzeň 1967.

ČORNEJ, Petr, POKORNÝ, Jiří, *Dějiny českých zemí do roku 2000 ve zkratce*, Praha 2000.

DOLEŽAL, Jiří, *Druhá světová válka a obnova Československa*, Praha 1991.

DOUŠA, Jaroslav a kol., *Dějiny Plzně v datech*, Praha 2004.

FILÍPEK, Jan, *Mnichov 1938 – hra o Československo*, Praha 2001.

FOUD, Karel, JÍŠA, Milan, ROLLINGER, Ivan, *500 hodin k vítězství*, Plzeň 2011.

FOUD, Karel, KOLOUCH, Jiří, KRÁTKÝ, Vladislav, VLADAŘ, Jan, *Operace Argument: Historie sestřelení amerických bombardérů u Horšovského Týna, Nepomuku a Lhenic 22. února 1944*, Nepomuk 2004.

FOUD, Karel, KRÁTKÝ, Vladislav, VLADAŘ, Jan, *Poslední akce: Operace amerického britského letectva nad územím Čech v dubnu a květnu 1945*, Plzeň 1997.

FREEMAN, Roger, *Bombardování říše: Spojenecká strategická a bombardovací ofenzíva V Evropě*, Praha, 2006.

HARRIS, Arthur, *Bombardéry útočí*, Brno 1994.

HELLER, Patrik, *Neznámá historie druhé světové války na Blovicku*, Plzeň 2011.

JANÁČEK, František, *Největší zbrojovka monarchie*, Praha 1990.

JANUSOVÁ, Jana a kol., *Město Plzeň*, Plzeň 1995.

JÍLEK, Tomáš, *Kapitoly z historie západních Čech 20. století*, Plzeň 2010.

JIRÁNEK, Václav, *Zajišťování národního majetku*. In: ŠTĚPÁNEK, Vladimír (ed.), *První rok*, Praha 1946, s. 25–27.

JÍŠA, Václav, *Škodovy závody 1859–1919*, Praha 1965.

JÍŠA, Václav, *Škodovy závody 1859–1965*, Praha 1969.

JORDAN, David, WIEST, Andrew, *Atlas druhé světové války: Fakta o bojových střetnutích na všech frontách*, Praha 2005.

KARLICKÝ, Vladimír, a kol., *Svět okřídleného šípku*, Praha 1999.

KAŠPAR, Karel, *Nálet na Dobřany*. In: KEJHA, Josef (ed.), *Svědectví pamětníků druhé světové války*, Plzeň 2010, s. 46–47.

KEJHA, Josef, JANOUŠKOVEC, Jiří, JURINA, Vladimír, *Plzeňský prazdroj – příběh, který nepřestává inspirovat*, Plzeň 2012.

KOHOUT, Jaroslav, *Bombardování Radčic 14. května 1943*, Plzeň-Radčice 2013.

KOKEŠOVÁ, Vlasta, *Wehrmacht v kasárnách pětatřicátníků*. In: KEJHA, Josef (ed.), *Svědectví pamětníků druhé světové války*, Plzeň 2010, s. 34–36.

KRÁTKÝ, Vladislav, *Vznik a vývoj koncernu: Majetkový a finanční vývoj v období 1919–1945*, Plzeň 1997.

KRÁTKÝ, Vladislav, *Specielní výkovky Škodových závodů v meziválečném období*. In: SÝKOROVÁ, Eva (ed.), *Sborník Muzea Dr. Bohuslava Horáka Rokycany: Tradice a současnost železářské výroby*, III. díl, Rokycany 2002, s. 50–60.

KRÁTKÝ, Vladislav, MAZNÝ, Petr, *Plzeňané I., 1900–2000*, Plzeň 2001.

KŘEN, Jan: *Dvě století střední Evropy*, Praha 2005.

LAŠTOVKA, Vojtěch, *Plzeň v boji proti fašismu*, Plzeň 1975.

MILLER, Donald, *Vládcové nebes: Příběh amerických hochů od bombardérů, kteří bojovali v letecké válce proti nacistickému Německu*, Praha 2013.

MORAVCOVÁ, Dagmar, *Výmarská republika*, Praha 2006.

MRAČEK, Zdeněk, *Mé poslední válečné týdny v Plzni*. In: KEJHA, Josef (ed.), *Svědectví pamětníků druhé světové války*, Plzeň 2010, s. 100–103.

MYŠKA, Milan: *Podnikatel Hermann Dietrich Lindheim a počátky industrializace západních Čech*. In: BĚLOHLÁVEK, Miroslav (ed.), *Minulostí západočeského kraje XVIII*, Plzeň 1982, s. 125–141.

PECKOVÁ, Danuše, *Z Heřmanovy Huti do neznáma*. In: KEJHA, Josef (ed.), *Svědectví pamětníků druhé světové války*, Plzeň 2010, s. 6–9.

ROUČKA, Zdeněk, *...A přinesli nám svobodu*, Plzeň 2005.

ROUČKA, Zdeněk, *Osvobození: Věnováno těm, kteří se těchto slavných dnů nedožili*, Plzeň 1990.

ROUČKA, Zdeněk, *Plzeň pod hákovým křížem*, Plzeň 2001.

RŮŽKOVÁ, Jiřina a kol., *Historický lexikon obcí České republiky 1869–2005 I.* díl, Praha 2006.

Železniční spolek Lokálka Group v Rokycanech, *Motorové vozy ze Škodovky*, Plzeň 1998.

SCHMID, Jaroslav, *Letadla 1939–1945: Stíhací a bombardovací letadla Velké Británie*, II. díl, Plzeň 1996.

ŠKVOR, Josef, MALÁ, Eva, *Encyklopedie letadel*, Bratislava 1993.

TOMS, Josef, *Dvě triumfální cesty dr. Edvarda Beneše do západních Čech v letech 1945 a 1947*. In: BYSTRICKÝ, Vladimír (ed.), *Západočeský historický sborník*, III. díl, Plzeň 1997, s. 301–311.

ULLRICH, Josef, *První rok Národního výboru v Plzni*. In: STĚPÁNEK, Vladimír (ed.), *První rok*, Praha 1946, s. 8–14.

ZIMMERMANN, Bedřich, *Význam zestátňovacích dekretů pro náš kraj a obyvatelstvo*. In: ŠTĚPÁNEK, Vladimír (ed.), *První rok*, Praha 1946, s. 29–33.



## 11 RESUMÉ

The aim of this master's thesis is an analysis of Allied bombings of Pilsen that took place between 1939 or rather 1943 to 1945, during the Protectorate of Bohemia and Moravia period.

To better understand the context, chronological listing of all the bombings as well as a description of how Pilsen transformed from an agricultural city to an industrial centre of Bohemia, later Czechoslovakia, are included. The fact that not only Pilsen harboured a considerable war production potential (owing the presence of the Skoda factories in the city) and was an important railroad junction, but also its location right next to the German border (after the Sudetes separated from Czechoslovakia), made it strategically very valuable for Hitler. This master's thesis also depicts everyday lives of Pilsen's civilian population and describes the factors that formed the Allied air forces, RAF and USAAF, whose mission was the destruction of strategic targets in Germany or in German-occupied territory.

The master's thesis is divided into eight chapters. The first chapter contains information about Pilsen before WWII. The second chapter details Wehrmacht's occupation of Pilsen after the formation of the Protectorate of Bohemia and Moravia. The third chapter describes the industrial potential of the city. Chapters 4 to 6 chronicle the bombings that took place. They are divided chronologically, according to the specific years during the war. The last chapters contain an analysis of the post-war rebuilding of the city as well as an insight into civilian lives.

The city of Pilsen was occupied by Wehrmacht forces on the 15<sup>th</sup> of March 1939. Immediately a so called Oberlandrat was formed, with surrounding regions under its influence. The Skoda factories, being the most important industrial association in western Bohemia, became directly subordinated to

German high command and an immediate integration to German war production took place. Due to the amount of war production that the Skoda factories were ordered to generate for the ever-expanding policy of the Third Reich, Pilsen became a considerable strategic target for the British RAF and plans for night raids were scheduled as soon as 1940. However the navigation systems at that time were quite imprecise and the British bombers weren't yet constructed with such long flight times in mind. The first years of bombings could be described as extensively ineffective.

1943 changed that. Vast technical innovations in the fields of machine construction and navigation systems as well as a shift in RAF tactics (learning from their past mistakes) to integrate carpet bombing in their raids, combined with the assistance of the USAAF (focusing on daytime raids of western and central Europe) meant that the frequency of air strikes started to rise. Although the primary target was always Skoda, it was never damaged enough to cripple its production. Near the end of the war the Skoda factories were the last arms factory of the Third Reich capable of war production. This was changed by the very last large Allied air raid on the 25<sup>th</sup> of April 1945. The Skoda compound was virtually obliterated and the production ceased, however this had little to no meaning for the German war machine since the war was already drawing to a close. This operation later played a large part in the communist propaganda, belittling the merits of the American army during the liberation of western Bohemia. Almost everything was destroyed during the Pilsen air strikes in the course of WWII. Industrial objects, train stations, city districts and civilian buildings. For example a tragic error occurred during the bombing that took place on the 17th of April 1943, in which (presumably because of a navigation mistake) a mental institution located in nearby Dobřany was mistook for the Skoda plant, resulting in many civilian deaths.

The population of Pilsen slowly grew accustomed to the air raids during the war. Even though the fear for one's life was ubiquitous, as time passed many people didn't even search for shelter when the alarm was raised. Although the life in protectorate Pilsen was subjected to many orders and bans, the people had certain assurances. For example a monetary compensation in the event of a material detriment during the raid.

After the liberation of Pilsen, rebuilding started. Everyone took part – the residents, the employees of the destroyed factories, American troops and even the captured Germans and collaborators were forced to help. The industrial compounds were nationalised after the war.

## 12 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1, Rozhovor s pamětníkem bombardování Plzně, panem Bohuslavem Němcem.....	79
Příloha č. 2, Předseda správní rady koncernu Reichswerke Hermann Goering, do kterého byl začleněn i komplex Škodových závodů.....	80
Příloha č. 3, Škola Nad Hamburkem zasažená náletem spojenců 20. prosince 1944.....	81
Příloha č. 4, Po obsazení Plzně nacisty v březnu 1939 sloužila budova radnice jako dočasné sídlo pro velitelství německé posádky v Plzni.....	82
Příloha č. 5, Škodovka zasažená posledním spojeneckým náletem 25. dubna 1945.....	83
Příloha č. 6, První vozidla americké 16. obrněné divize osvobozující Plzeň v květnu 1945. ....	84

**Rozhovor s pamětníkem bombardování Plzně, panem Bohuslavem Němcem, 20. října 2014, Plzeň**

**„Kolik Vám bylo let?“**

*„V roce 1945, když skončila válka, mi bylo 11 let.“*

**„Kde jste v Plzni přesně bydlel?“**

*„Na Košutce. U nedalekého Chotíkova se nacházela demarkační čára a za ní už byly Sudety.“*

**„Jak to vypadalo a co se dělo, když byl ohlášen nálet?“**

*„Nálet ohlašovala siréna zhruba s půlhodinovým předstihem. Pokud nás nálet zastihl doma, sbalili jsme si doklady, oblečení, deky, něco k jídlu, například sušenky a běželi jsme se schovat do sklepa. Pokud by nás varování zastihlo venku, museli jsme se schovat do sklepa nejbližšího domu, jelikož veřejné kryty neexistovaly. Nálet trval přibližně 45 minut až hodinu, jeho konec pak opět oznámily sirény. Tento válečný stav měl pozitivní vliv na sociální vazby. Sblížovalo to rodiny ale cizí lidi mezi s sebou. Nálety probíhaly jak ve dne, kdy létali především hloubkaři, kteří ostřelovali vlaky a v noci. Pokud noční nálet proběhl po půlnoci, nemuseli jsme jako děti druhý den do školy. Školní výuka byla ke konci války velmi sporadická, školy jako takové už nebyly, a tak jsme se učili třeba v prostorách hospody.“*

**„Jak se chovali Němci k Plzeňanům?“**

*„Češi si Němců moc nevšimli. Jako kluci jsme se sem tam poprali s německými kluky od Hitlerjugend, to s sebou ale neneslo žádné důsledky, byly to jen klukovské rvačky. Němčinu jsme se museli učit povinně, k čemuž mělo mnoho z nás averzi. Výuk se zúčastňovali němečtí inspektoři, kteří dohlíželi na to, aby se němčina skutečně vyučovala.“*

**„Jak to vypadalo se zásobováním?“**

*„Na veškeré spotřební zboží byly potravinové listky, za ty se dostávalo všechno. Jídlo, oděvy, mouka, maso..., z vesnic se proto pašovalo do města, kde se směňovalo za to, k čemu kdo měl přístup. Na nádraží proto byly přítomné německé hlídky, které šacovali cestující a zabavovali ji podezřelý proviant.“*

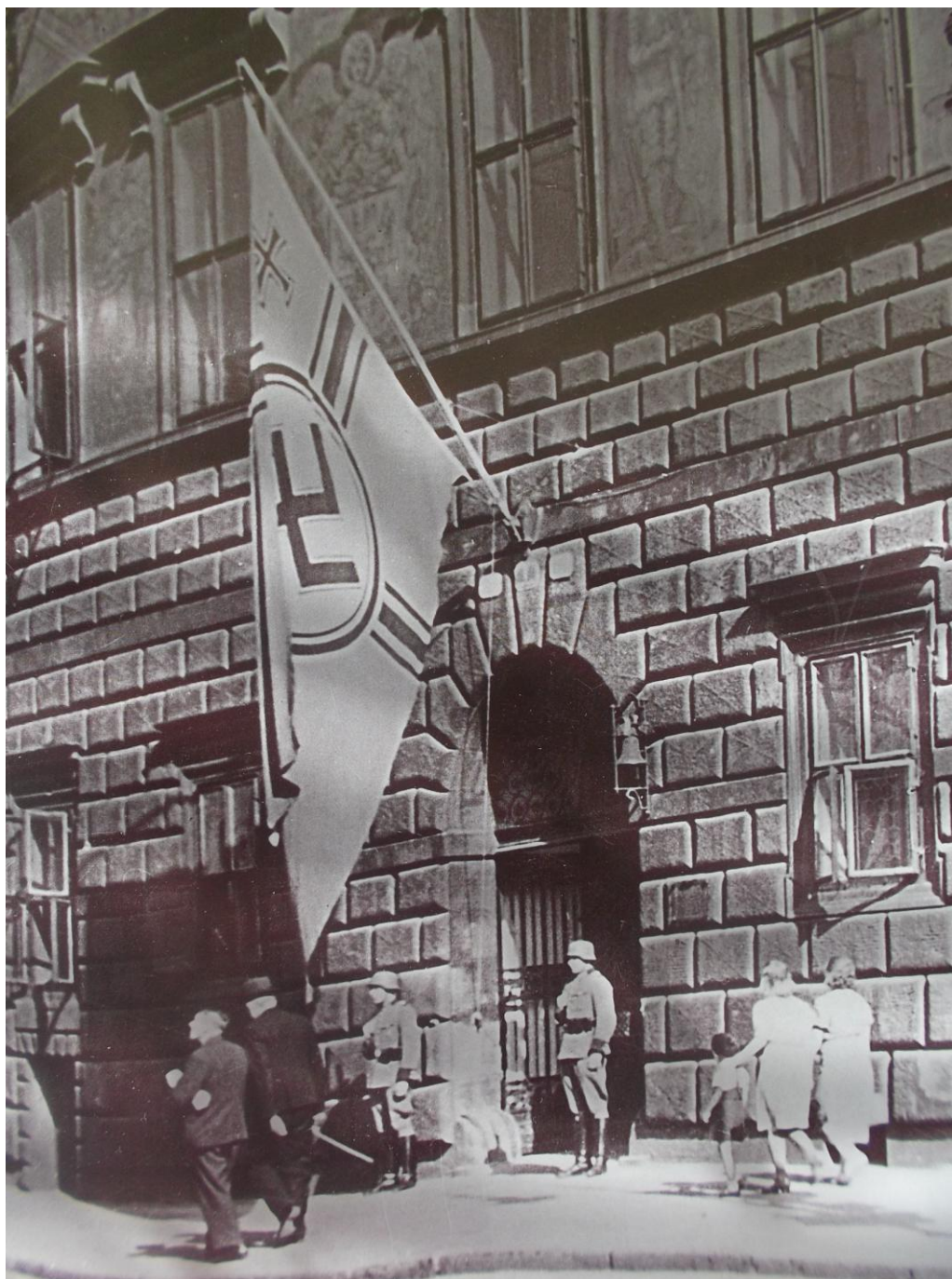


Příloha č. 2, Předseda správní rady koncernu Reichswerke Hermann Goering, do kterého byl začleněn i komplex Škodových závodů, zdroj: KRÁTKY, Vladislav, MAZNÝ, Petr, *Plzeňané I, 1900–2000*, Plzeň 2001, s. 85.



**Příloha č. 3, Škola Nad Hamburgem zasažená náletem spojenců 20. prosince 1944, zdroj: KRÁTKY, Vladislav, MAZNÝ, Petr, *Plzeňané I., 1900–2000*, Plzeň 2001, s. 93.**





**Příloha č. 4, Po obsazení Plzně nacisty v březnu 1939 sloužila budova radnice jako dočasné sídlo pro velitelství německé posádky v Plzni, zdroj: KRÁTKY, Vladislav, MAZNÝ, Petr, *Plzeňané I., 1900–2000*, Plzeň 2001, s. 83.**





**Příloha č. 5, Škodovka zasažená posledním spojeneckým náletem 25. dubna 1945, zdroj: KRÁTKY, Vladislav, MAZNÝ, Petr, *Plzeňané I., 1900 – 2000*, Plzeň 2001, s. 96.**



**Příloha č. 6, První vozidla americké 16. obrněné divize osvobozující Plzeň v květnu 1945, zdroj: KRÁTKY, Vladislav, MAZNÝ, Petr, *Plzeňané I., 1900–2000*, Plzeň 2001, s. 98.**