

ŽELEZNICE VE 20. STOLETÍ



Jiří Sovadina

Žáci si mají přečíst text o novém vynálezu 19. století (parní vlak). Hned vzápětí jsou postaveni před citát A. Drdy o tom, že symbolem 20. století se stal nákladní vagón pro dobytek. Souhlasit, či ne? Dostanou vyobrazení památníku z Muzea YadVashem v Jeruzalémě – samostatně stojící „dobyččák“ na rozbořeném mostě. Žáci se mají zamyslet nad symbolikou vagónu i mostu. Učitel žáky vyzve, aby se vcítili do lidí, kteří se dostali do transportu. Jaké pocity je ovládnou? Jaké smysly časem otupí? Nad čím nelze zavřít oči? S čím se nelze nikdy smířit? Kolik jich ve vagónu „cestuje“? Co je cílem jejich cesty? Shledají se se svými blízkými? Kdo jim ubližuje, kdo se vysmívá... Žáci si přečtou několik svědectví pamětníků podobných deportací někam na východ a vlastními slovy definují, co pamětníky deportací vyděsilo, překvapilo, ohromilo, zdeptalo.

dějepis, občanská nauka, literární výchova

ZŠ, SŠ

Metody, cíle a výstupy: tiché čtení, workshop, pozorování objektu na obrázku, metoda V-Ch-D, metoda R.A.F.T., diskuse. Žáci shledají, že železnice prošla za necelé 1 století obrovskou proměnou – rozdíl mezi věkem „páry“ a věkem „deportací“. Vcítí se do osudu mnoha milionů lidí, kteří nevyhovovali „árijským předsudkům“. Uvědomí si, že v nesprávných rukou může být dobrý vynález snadno zneužit. Měli by odhadnout, zda je „dobyččák“ skutečně symbolem minulého století, a své tvrzení odůvodnit. Žáci znají význam pojmu „dobyččák, transport, deportace, koncentrační tábor, Árijec, holokaust, gulag“.

Použité zdroje:

Lanzmann, C.: Šóá. Praha 1991

Applebaum, A.: Gulag. Dějiny. Praha 2004

dokument A. Lustiga „Můj fotr a jeho nejoblíbenější koncentráky“

<http://zidovskelisty.blog.cz/o904/zapomenute-dobytcaky>

ŽELEZNICE (WORKSHOP)

text pro učitele

délka práce 45 min.

I.

Rozdejte studentům text k přečtení

Parní vůz se hýbatí počínal; najednou pak se rozletěl a hřmícím rachotem co střela se řítí rovinami rozkošnými. Za několik okamžiků uletěli jsme i živlům; nebo oblakové deštěm obtíženi dívali se za námi rozutěkanými. Kraje, města, vesnice mýjely a tratily se, jak by je někdo čarovnou mocí v jiné byl proměňoval. Ano, vskutku shledám, myslil sem sám v sobě, že rozum nás k Bohu přímo vede, ku výsostem nebeským vynáší. Zde takovou náramnou tíž, tak dlouhý řad vozů, tak nesčíslné množství lidu, tak nesmírně veliké břímě, rychlostí větrnou rve a schvacuje za sebou - bídná pára. Tu hle máme ty staré báhorky a pověsti lidu našeho slovenského o rychlosti veliké Šemíků, Tátošů, Čarodějnic atd. rozumem ve skutečnost uvedené. Božská vida (idea) rychlosti rozumu lidskému svěřená - tu rozumem ztělesněna jest. Jako létá rozum přes širošířá prostranství promyslu, umění, věd, tvoře neustále nové a nové světy nálezů: tak parostroj, plod a nálezek, letěl s námi polem rakouským, budě v mysli mé myšlenky nadějně o národu mém a člověčenstvu. Kvapem šromotným přeletěli jsme Dunaj mostem dlouhým nad ním rozloženým, stanuvše u samé Vídně.

Jozef Miloslav Hurban

Otázky pro žáky:

1, Podtrhněte v textu slovesa, která autor používá k vyjádření pohybu, rychlosti vlaku.

Které sloveso se nejvíce opakuje? Proč?

2, Jaký má pro něj vynález parního stroje význam?

Pohovořte o významu železnice v 19. století.

3, Jaké sdělení text přináší o proměnách tehdejší doby?

technický vynález je symbolem vzletu lidského ducha, symbol rozumu, svobody, ideálů, skvělé budoucnosti atd.

II.

Interpretace fotografie.

Otázky pro žáky:

Co na fotografii vidíte?

K čemu se vagon používal?

(přeprava dobytka, střecha chrání cenný náklad před nepřízní počasí x transporty vězňů do koncentračních táborů)

Kde vagon stojí?

Památník deportací (Muzeum Yad Vashem, The Holocaust Martyrs' and Heroes' Remembrance Authority, Jerusalem, autor: Moshe Safdie)

Proč autor památníku umístil vagon na rozbořený most?

Jak interpretovat toto umělecké dílo? Jaký je význam strženého mostu?



Přečtěte žákům citát z textu Adama Drdy:

„Kdybych měl zvolit symbol evropského dvacátého století, byl by to železniční nákladní vagon pro dobytek - známá krabice na kolech z prken a železa.“

Otázka:

Proč Adam Drda zvolil za symbol 20. století vagon?

III. OTÁZKY PRO STUDENTY:

K čemu byly dobytčáky ve 20. století používány?

Informace o transportech:

Do nacistických koncentračních táborů: Židé, Romové, Poláci, občané SSSR, tělesně či mentálně postižení, političtí odpůrci (komunisté, soc. demokraté), homosexuálové a Svědkové Jehovovi...

Transporty smrti v závěru II. světové války

Sovětský svaz: deportace menšin a sociálních skupin do gulagů: Kulaci, Poláci, Ukrajinci, Bělorusové, obyvatelé pobaltských zemí, Čečenci a Ingušové, ale i Karačajevci, Balkaři, Kalmyci a krymští Tataři Vyhnaní Němců

Jak si představujete průběh transportu? Zapište fantazii.

Pokuste se jednoslovně vyjádřit vnější a vnitřní vjemy deportovaného člověka

Co vidíte?

Co cítíte?

Popište zápachy.

Popište zvuky, které slyšíte.

....

IV.

Četba textu

učitel si vybere počet svědectví s ohledem na věk žáků

MASOVÉ DEPORTACE VE VZPOMÍNKÁCH PAMĚTNÍKŮ

1, které svědectví vás nejvíce překvapilo?

2, Porovnejte vzpomínky z transportů do nacistických lágrů a gulagu

3, Jaký měli pamětníci kontakt s vnějším světem?

4, Jak transport proměnil lidskou bytost? Co končilo, co začínalo?

CESTA:

Iren Herák: Zatím přistavili na nádraží v Brodě vagóny. Nákladní vagóny, jak pro dobytek. Tak nebylo vůbec místa, ja sme byli nadžgani, pravda. Ani na záchod, vůbec nic. Byl tam enom takový plechový hrnec, spomínám na to, jak dneska, a na ten hrnec sa chodilo. A ted' sme jeli. Vůbec sme nevěděli, kam. Pořád sa jelo, nezastavovalo sa pro druhých. Kde by to tam všecko vlézlo! To enom my z Luhačovic, z Biskupic, z Pozlovic, z Dolní Lhoty a z okolí. Jeli sme přes Ostravu. Tam nás prebralo gestapo. Četníci sa s nama rozlúčili. Věděli, kam idem, oni dobře věděli, kam idem. A už sme to poznali, aj sami, dyž sme vylézali z vagónů, co tam bylo.

Deportace do cikánského tábora v Osvětimi-Birkenau, později Mittelbau-Dora. <http://www.holocaust.cz/cz2/resources/recollections/rom1>

Primo Levi: Škvírou jsme zahlédli známá i neznámá jména rakouských měst – Salcburk, Vídeň, potom českých, a nakonec polských. Večer čtvrtého dne začala být citelná zima, vlak projížděl nekonečnými temnými borovými lesy a očividně stoupal. Všude spousta sněhu... Když vlak zastavil,

nikdo se už nepokoušel navázat spojení s vnějším světem, cítili jsme se už na „na druhé straně“. Přišla dlouhá zastávka v polích, potom se vlak velice pomalu rozjel a transport se definitivně zastavil za noci uprostřed temné a mlčenlivé pláně.

Primo Levi, *Je-li toto člověk*, Sefer 1995, přeložila Drahoslava Janderová, str.16-17.

Dobyčáky sice byly primitivnější než vagony stolypinské, ale nebyly rozděleny na kupé a bylo tam více místa na pohyb. A také měly „toalety“, díry v podlaze, což zmírňovalo nutnost škemrat a doprošovat se u strážných.

Nerozdělené vagony ovšem také měly své způsoby mučení. Někdy se například díry v podlaze ucpaly. Ve vlaku, kterým jel Buca, díry zamrzly. „Tak co jsme měli dělat? Chcali jsme škvírou mezi podlahou a dveřmi a srali do kousku látky, udělali z toho úhledný balíček a doufali, že vlak někde zastaví, otevrou dveře, takže to budeme moci vyhodit.“ Ve vlcích plných deportovaných vyhnanců, kde byli muži, ženy i děti nahnáni všichni dohromady, působily díry v podlaze jiné problémy. Jedna bývalá deportovaná, která musela do vyhnanství začátkem třicátých let, protože byla dcerou kulaka, vzpomínala, že lidem „strašně vadilo“, že museli močit před ostatními, a že byla vděčná, když to mohla dělat „za mamčinou sukní“

Applebaum, A.: *Gulag. Dějiny*. Praha 2004.

Livia Lieberman: Naložili 70 - 75 lidí do malého nákladního vagonu, obklopovalo je sžíravé vedro bez kapky vody. Okna zavřená, vagon zaplombovaný. Vlaky se dávaly pomalu do pohybu, cesta se zdála nekonečná. Lidem, kteří byli uvěznění vevnitř se zdálo, že toto utrpení nikdy neskončí. Žádný z maďarských četníků neprojevil sebemenší soucit a ochotu pomoci. Ba právě naopak, jakmile se naskytla příležitost, tak ještě přidávali k našemu utrpení. Lidi se dusili a prosili o otevření oken na několik minut. Tito antisemitští policisté byli ochotni otevřít okno pouze za úplatek – zlaté hodinky za 5 minut čerstvého vzduchu. Výkřiky z ostatních vagonů prozrazovali, že smrt některých byla způsobena udušením a dehydratací organismu. Malé děti plakaly, protože měly hlad, žízeň, nemohly dýchat. Strašlivá cesta do Země Smrtihlava do krematoria v Osvětimi trvala 4 dni.

Archív Yad Vashem, M49 E/80.

Kromě chleba dostávali vězňové nasolenou rybu – takže pak měli neobyčejnou žízeň. Přesto jim jen zřídka dali víc než hrnek vody na den, a to i v létě. Byla to tak překvapující praxe, že se vyprávění o strašlivé žizni cestujících vězňů znovu a znovu opakovala. „Jednou jsme po třech dnech, co nám nedali vodu, v předvečer Nového roku 1939, někde u Bajkalského jezera olizovali černé rampouchy, které visely z vagonů“, napsal bývalý zek. Jiný vzpomínal, že během osmadvacetidenní cesty dostali vodu třikrát, když vlak zastavil, aby „naložil posádku“... „Ty co si vodu schraňují, aby po chvílích až do večera polkly jeden doušek - nemají ani na chvíli klid. Pořád hledí na hrníček, chvějí se o něj.“

Applebaum, A.: *Gulag. Dějiny*. Praha 2004.

Marija Sandrackaja byla zatčena, když byly jejímu dítěti dva měsíce, a poslali ji rovnou do transportu plného kojících matek. Těch pětasedesát žen s pětasedesáti dětmi cestovalo osmnáct dní ve dvou dobytčích vagonech, kde se netopilo, nepočítají-li se dvoje maličká a velmi čadící kamínka. Nedostávaly žádné zvláštní potravinové přídělky, žádnou teplou vodu, v níž by vykoupaly děti nebo vypraly plenky, které postupně „zezelenaly špínou“. Dvě z žen spáchaly sebevraždu, podřezaly si žíly sklem. Jiné zešílely. Jejich tři miminka si vzaly jiné matky.

Applebaum, A.: *Gulag. Dějiny*. Praha 2004.

Cecilie Klein-Pollack: Bylo nás kolem osmdesáti v jednom vagoně. Vlak byl pro dobytek, nejednalo se o běžný vlak. Byl to dobytčák, ve kterém jsme se málem udusili... místo záchodů jsme dostali několik kbelíků. Několikrát jsme během cesty stavěli a oni řekli švagrovi...Švagr byl s námi, taky sestra a jejich malý Danny, moje máma a já. Byli jsme všichni pohromadě v jednom vlaku, sestru odvezli již dříve z Jasiny, ta s námi nebyla...Když jsme po dlouhé době zastavili, nařídili švagrovi, aby vynesl plné kbelíky a naplnil je vodou. Se stejných kbelíků, kam jsme vykonávali potřebu, jsme museli pít vodu....a pak švagra varovali, že pokud někdo uteče, tak nás všechny zastřelí...Moje maminka se snažila být u mě co nejblíže a objímala mě a chlácholila- nevěděli jsme, co nás čeká, že nás zabijí. Pamatuji si, nikdo nedokázal pochopit, že budou schopni vraždit malé děti.

United States Holocaust Memorial Museum, interview s Cecilíí Klein-Pollack,
7. května 1990, RG- 50.0300107

Abraham Bomba: Byli jsme ve vagonech, vlak jel a jel, na východ. Chtěl bych se zmínit o něčem podivném, ne zrovna příjemném, ale přesto bych to chtěl připomenout. Drtivá většina Poláků se smála, když viděla, jak vlak jede kolem. Byli jsme nacpáni ve vagonech jako zvířata, mohli vidět jen naše oči, a oni se smáli, smáli se, radovali se, že se zbavují Židů. Natlačení lidé uvnitř vagonů křičeli: „Kde mám své dítě?“, „Pít, mějte slitování!“ Byli jsme vyhladovělí, ale co horšího, lidé se dusili... Pro dítě, jako bylo moje, tříměsíční dítě, nebylo ani kapky vody. Ani kapky vod pro matku, pro nikoho.

Lanzmann, c.: Šóá. Zpráva o velikém neštěstí. Praha 1991.

historik Raul Hilberg: Zde máte číslo 9228, pak 9229, 9230, 9231 a 32. Nic výjimečného, zcela pravidelný provoz. ...Provoz smrti. Tedy, vlak opouští ghetto směr záhuba, směr Treblinka. Vyjíždí 30. září 1942 ve 4.18 – alespoň podle jízdního řádu – a přijíždí do Treblinky příštího odpoledne v 11.24. Jde o velmi dlouhý vlak, proto jede tak pomalu. Tady stojí napsáno: „50 G“, tedy padesát vagonů naložených lidmi – mimořádně „těžkotonážní“ transport. Příjezd 11.24 dopoledne, odjezd 15.59. V tomto časovém rozmezí musel být vlak vyložen, vyčištěn a připraven na zpáteční cestu. ...Říšsko-německá dráha přepravila jakýkoli náklad, který byl zaplacen. Byla tedy ochotna dopravovat i Židy do Treblinky, do Osvětimi, do Sobiboru a kamkoli pod podmínkou, že se za tyto transporty zaplatilo podle platného sazebníku – tolik a tolik feníků za jeden kilometr. Princip se během celé války nezměnil: děti pod deset let platily polovic, mladší čtyř let jezdily zadarmo. Počítala se pouze jedna jízda jenom strážním se účtovala i zpáteční. ...Židé byli přepravováni za stejnou cenu, jako každá jiná výletní skupina, mající určitý počet cestujících. Minimum bylo čtyřista osob.

Lanzmann, c.: Šóá. Zpráva o velikém neštěstí. Praha 1991.

PŘÍJEZD:

Abraham Bomba: Přileji jsme sem ráno, asi tak v šest, v půl sedmé. Na vedlejší koleji stály jiné vlaky. Pozoroval jsem je... Zjistil jsem, že pokaždé odtud odjelo osmnáct, dvacet vagonů, možná víc. A přibližně za hodinu se ty vagony zase vracely, jenže prázdné. Náš vlak tam stál až do poledne.

Lanzmann, c.: Šóá. Zpráva o velikém neštěstí. Praha 1991.

Z 1402 lidí, poslaných v tomto vlaku, jich na místo došlo 1291: třiapadesát jich zemřelo po cestě a šedesát šest zůstalo po cestě v nemocnicích. Po příjezdu bylo dalších 335 vězňů hospitalizováno s omrzlinami třetího a čtvrtého stupně, zápallem plic a dalšími chorobami. Konvoj podle všeho cestoval šedesát dní, přičemž se čtyřadvacet dní vůbec nehnul z místa – „kvůli špatné organizaci“ zůstal trčet na vedlejší koleji.

Applebaum, A.: Gulag. Dějiny. Praha 2004.

Pokud nebyla tma, pokud nebyli nemocní a pokud měli zájem podívat se nahoru, pak první co vězni po příjezdu uviděli, byla brána jejich tábora. Brána většinou nesla nějaké heslo. Např: „V SSSR je práce věcí cti, slávy, hodnot a hrdinství!“, „Jen prací splním svůj dluh vlasti“, „Železnou pěstí dovedeme lidstvo ke štěstí“, „Prací ke svobodě“

Applebaum, A.: Gulag. Dějiny. Praha 2004.

Rudolf Vrba: Potom se otevřely dveře a první rozkaz zněl: Alle heraus! Všichni ven!“

Richard Glazar: A v tom okamžiku to začalo. Křik, řev... „Vystupovat, všichni vystupovat, zavazadla nechat ležet!“

Helena Cytron: Hned jak jsme přijeli do Osvětimi začali na nás křičet: „Alles Raus!“

Lanzmann, c.: Šóá. Zpráva o velikém neštěstí. Praha 1991.

V. Závěr

Shrňte závěry, zdůrazněte proměnu železnice a její zneužití ve 20. století. Může být dobytčák symbolem 20. století?

Práci můžete ukončit ukázkou z textu Adama Drdy Zapomenuté dobytčáky:

„Při každé cestě vlakem jsem je donedávna vídal na odstavných kolejích různých nádraží, vysloužilé, trouchnivějící, rozpadající se. A při každé cestě vlakem mi blesko hlavou, jestli třeba zrovna v jednom z nich nejeli před nějakými pětadesáti lety do neznáma namačkaní, vyděšení, umírající lidé, Proč by to nemohl být zrovna támhleten vagón, prorůstající kopřivami? A co se s nimi stalo, když válka (a různé deportace, které následovaly po ní) skončila? Zřejmě se jednoduše a přirozeně vrátily k původnímu účelu.

Na místech někdejších vyhlazovacích táborů a židovských ghett jsou památníky nebo aspoň pomníky či pamětní desky, připomínající utrpení - bláznivá myšlenka vybavit dobytčáky cedulkami s nápisem „tento vagón sloužil v letech 1939-1945 k přepravě a mučení lidských bytostí“ asi nikoho nenapadlo. Bylo by to samozřejmě absurdní, vagón je jenom věc, nástroj, tak jako pistole, nůž, sekýra. Ovšem povaha věci se určuje jejím nejvýznamnějším použitím. V mé představě se tedy dobytčák neplní kravami a býky, nýbrž lidmi.“

Celý text ZDE: <http://zidovskelisty.blog.cz/0904/zapomenute-dobytcaky>

nebo slovy Arnošta Lustiga z dokumentu Můj fotr a jeho nejoblíbenější koncentráky Lustig stojí v Terezíně nad kolejemi, odkud odjížděly transporty do vyhlazovacích táborů, a říká:

„Tahle kolej je takovej muzejní kousek. Konec vlečky.

Pro mě je to začátek vlečky, která začínala támhle, a tady nastupovali lidi.

A když se na tu kolej teď dívám, tak pro mě je to vlastně hrob.

Hrob těch lidí, kteří vlastně žádný hrob nemají.

Který se proměnili v saze.

Který spálili v pecích. V Polsku.

A to je vlastně hrob mého táty.

Dívám se na ně a říkám si: To není jenom kolej.

To je hrob.

To je hřbitov, kterej neexistuje.“