

Text: Martin Karlík
Foto: Jakub Bouček

TAJNÉ METRO POD PRAHOU slouží pro vojenské účely

Všimli jste si při jízdě pražským metrem, že v šeru tunelů jsou občas k vidění všelijaké odbočky nebo chodby? Vypadají jako nějaké vedlejší tunely. Nebo jsou to spojky do tajné části, ve které jezdí neveřejné vlaky spojující vládní budovy? Na Klárově vedle Strakovy akademie přece vznikla uzavřená stanice, nebo ne? O tajném metru se mluví i v Moskvě. Jak je to doopravdy?

Podzemní dráhu mohla mít Praha už v 19. století. Nebo ji aspoň začít stavět. Tehdy chtěl zavést vlaky v podzemí po vzoru světových velkoměst majitel věhlasného železářství Ladislav Rott. Psal se rok 1898. Ale u radních se svým návrhem neuspěl. O podzemce jako o hotové věci, která se začne už brzy budovat, psaly noviny ve 20. i 30. letech. A o pražském U-Bahnu se uvažovalo i za protektorátu.

Tunely nejen do centra

Teprve až za socialismu se začala stavět. Kopalo se od ledna 1966. Tramvaj měla v centru jezdit v tunelech a mimo střed města pokračovat po povrchu. Tunely měly prozatímtně sloužit tramvajím, které ale později mělo nahradit metro. Nakonec byl plán přehodnocen. Na základě doporučení od sovětských poradců, ale i na základě posudků ze Švédska a západního Německa se vláda v srpnu 1967 rozhodla oficiálně postavit plnohodnotné metro. To se poprvé i s cestujícími rozjelo 9. května 1974, provizorně jen v soupravách o třech vozech. Tehdy byla v provozu jedna linka. Postupně se přidaly další dvě a vznikly nové stanice. Letos v dubnu začala stavba čtvrté linky, která má být pro cestující otevřena v roce 2029.

Obří kryty pro hlavní město

Metro plnilo hned od začátku dvě funkce. V dobách míru mělo vozit cestující. V dobách války by to byl kryt, tak jak to nedávno zažili lidé v Kyjevě. Stanice se daly hermeticky uzavřít. V nich by stály vlaky, které by sloužily jako ošetřovna. V zázemí se měly nacházet i toalety a také třeba márnice. V každé stanici by fungoval zdroj vody a elektrického proudu. Toto vybavení bylo opravdu tajné a označovalo se OSM – ochranný systém metra.

„Když se budoval první úsek trasy C, požadavkům pro takové využití to neodpovídalo. Většina stanic byla založena dost mělko – a k tomu tam byl Nuselský most, takže o kryt rozhodně jít nemohlo,“

vysvětluje Robert Mara z archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy. Snaha stavět metro jako kryt se tak nedařila. Proti mluvila vysoká cena a rovněž to, že by výbava krytů překážela při každodenním provozu. V dalších úsecích metra se ale technologie OSM objevily, takže podzemní dráha se v případě války jako kryt použít mohla. Před veřejností se o tom ale nemluvilo.

Příprava na jadernou válku

Existovalo ale i skutečné tajné metro? V 50. letech se Československo připravovalo na třetí světovou válku. Komunistické vedení země počítalo s tím, že západní státy použijí jaderné zbraně. Podzemní úkrytová zařízení vznikla a

pod sklepy domů, škol a továren. A jako velký kryt mělo sloužit i plánované metro. Při náletech se v podzemce ostatně schovávali lidé v průběhu války například v Londýně, v Paříži nebo v Moskvě.

Projekt vznikl během dvou měsíců roku 1953 a projednával se v režimu přísně tajné. Počítalo se s tím, že v Praze se postaví stanice, které budou užitečné jako kryty. Tyto samostatné objekty se pak měly postupně začít propojovat tunely pro vlaky, které by sloužily v míru pro dopravu. A to nejen pro vlaky metra, ale třeba též pro vojenské vozy. „Tunely měly umožňovat průjezd vojenských transportů. To by ale bylo v kolizi s napájecí kolejnici, takže by se asi musely natáhnout troleje pro napájení vlaků,“ říká archivář Robert Mara.

Metro mělo spojit vládní budovy a další významné objekty. Jenže nakonec vznikla jen stanice Klárov. Pak projekt skončil. A důvod? Nebyly peníze. Republika tehdy musela řešit důležitější věci. A kromě financí chyběly i pracovní

síly. Nadto dopravní potřeby obyvatel tehdy ještě zvládala povrchová doprava, takže metro nebylo potřeba.

Vyšperkované legendy

Ochranný systém metra i plány z 50. let byly sice tajné, ale podílela se na nich řada lidí. Na stavbě musel někdo pracovat, jiní to museli celé naplánovat a ne všichni udrželi jazyk za zuby. Tu a tam se občas někdo o něčem zmínil, další vyprávěči si něco domyslel a historku vyšperkoval, a tak postupně vznikly legendy o odbočkách, které vedou na místa jako bývalé sídlo ÚV KSČ (budova současného Ministerstva dopravy), Sjezdový (dnešní Průmyslový) palác v Holešovicích nebo

tajemný objekt K-116 v Prokopském údolí. Jenže to jsou jen legendy.

A kam tedy vedou odbočky z tunelů? Původně neměly všechny trasy svá depa. Vlaky veškerých linek vyjížděly z Kačerova na trase C. U stanice I. P. Pavlova byl proto vybudován spojovací tunel na zelenou linku A, který ústí poblíž náměstí Míru. Podobná propojka – mezi trasami B a C – je na Florenci. A třeba za stanicí Strašnická se měla trasa A větvit, proto tam vlaky jedou jakoby do jiného tunelu. Jenže trať na Zahradní Město nakonec nevznikla. Stejně jako stále nejezdí metro z Pankráce na Nové Dvory. Odbočka z trasy C tam nicméně existuje, jen je slepá. □

Moskevské metro pro papaláše

Tajné metro má prý Moskva. Na internetu lze nalézt „důkazy“ od očitých svědků, kteří popisují, že ho našli. Nejspíše jsou to jen legendy, i když se nedá vyloučit, že se z moskevského metra dá nějakými chodbami dojít do některých vládních budov. Podle pověstí je možné soukromou linkou metra evakuovat důležité státní činitele na letiště Vnukovo.

V roce 2021 opravovali foyer metra C - Budějovická.
Fascinovaně jsem si prohlížel mocnost nosníků na obyčejném schodišti.
Je zjevné, že je to sjezd pro tanky do metra.







STRANNY

CAPRIE

Tamanis

Clarks

Scissors