

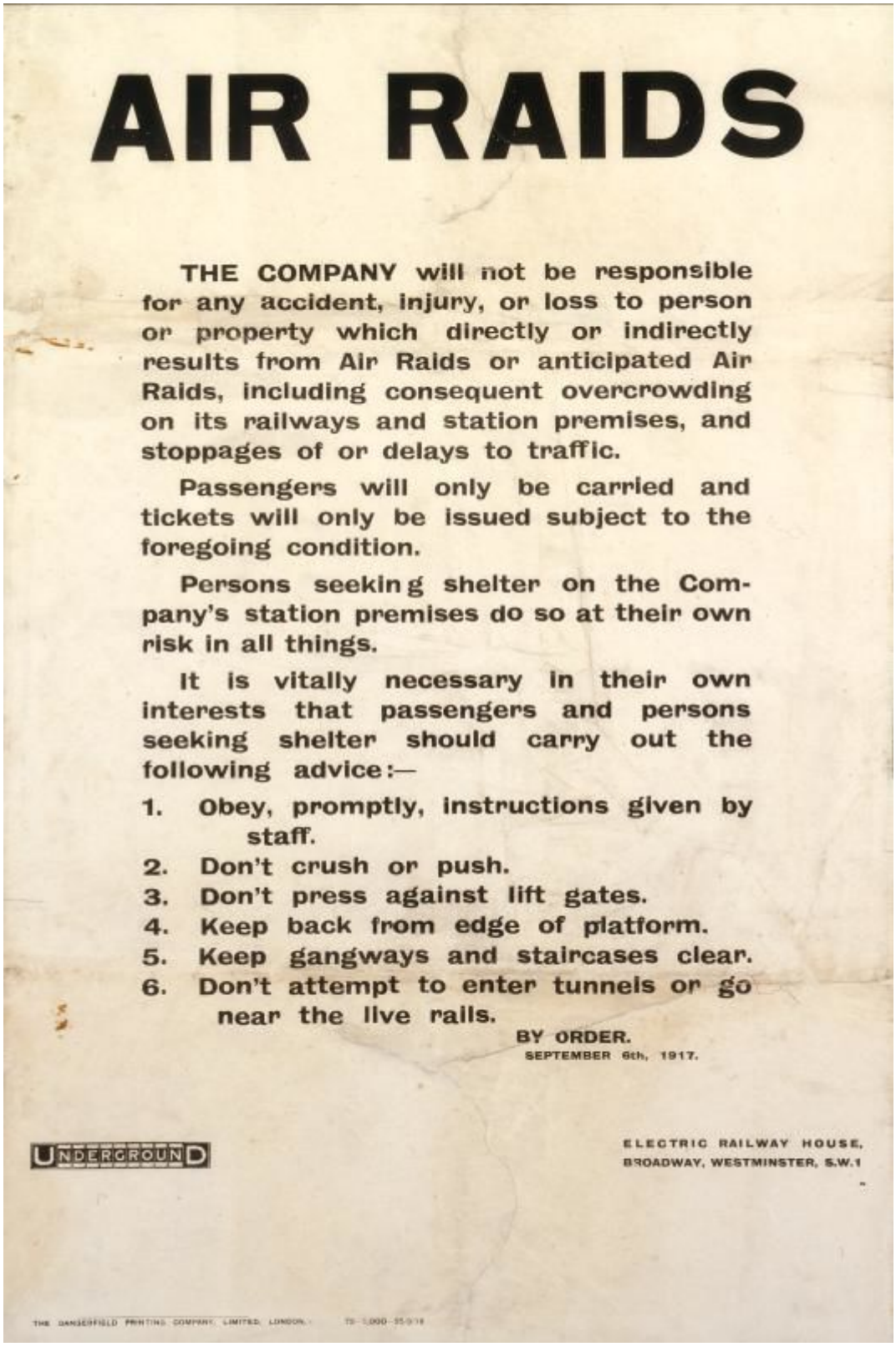
Londýnské metro (nejen) jako kryt během války

08.01 2023 18:46, Libor Hinčica, Metro

Dnešní článek nás vrátí do období druhé světové války a přiblíží využití londýnského metra coby krytu pro civilní obyvatelstvo především v období tzv. bitvy o Británii.

Londýnské metro patří mezi největší a nejvytíženější systémy na světě. V současné době má 272 stanic a 402 km tratí, z nichž však navzdory zažitému názvu Underground je více než polovina vedena po povrchu. Historie londýnského metra se začala psát již v roce 1863, kdy byla do provozu uvedena první trať, tehdy ještě s parním pohonem. Připomeňme, že v rámci Habsburské monarchie v té době neexistovala ještě ani jediná tramvajová koňská dráha (ta první byla otevřena až v roce 1865 ve Vídni), natož metro, takže Londýn, v té době ještě stále nejdůležitější město světa, byl skutečně značně popředu.

Výstavba linek metra se odehrávala v režii několika společností. Od roku 1890 se objevila první linka s elektrickým pohonem, postupně pak byly elektrifikovány i ostatní tratě podzemky (poslední úsek s osobní dopravou až v roce 1916). Ačkoli došlo již na počátku 20. století k dohodě v oblasti marketingu a společné propagace služeb většiny společností podílejících se na provozu veřejné dopravy v Londýně a jeho bezprostředním okolí, slučování pod jednu dopravní společnost probíhalo pozvolna (a fakticky nebylo nikdy s ohledem na roztříštěnost autobusových dopravců dokončeno). Největší význam měla od roku 1933 společnost London Transport, ani ta ale nevlastnila všechny linky metra, protože linka Waterloo & City Line byla provozována až do roku 1994 společností London and South Western Railway.



Plakát z období první světové války týkající se využití metra v případě leteckého poplachu. Provozovatel se mj. zříkal zodpovědnosti za jakákoli zranění, která by byla způsobena přímo či nepřímo lidem v jeho prostorách během poplachu. (zdroj: London Transport Museum)

Existence podzemní dráhy vybízela k tomu, aby mohla posloužit jako úkryt pro obyvatelstvo poté, co se zrodilo bombardovací letectvo. K tomu došlo již v období první světové války, kdy se na scéně objevily zpočátku německé vzducholodě, které bombardovaly Velkou Británii od prosince 1914

(samotný Londýn pak až od května 1915), později byly doplněny také prvními letadly se smrtonosným nákladem. Údaje o tom, kdy se začaly stanice londýnského metra využívat jako kryty, se liší. Některé údaje uvádějí, že se tak mělo stát již v roce 1915 na nedokončených prodlouženích linek Bakerloo a Central London Railway. Stanice, které sloužily běžnému provozu, měly být jako kryty využívány až od července 1917 (a to do srpna 1918, kdy byl podniknut poslední nálet vzducholodí), přičemž v podzemí se mělo najednou tísnit až 300 000 lidí, což by znamenalo výrazně více než kdykoli v průběhu následujícího celosvětového konfliktu. Bližší informace k využití metra coby krytu v období první světové války se nám bohužel dopátrat nepodařilo.

Metro se jako protiletadlový kryt osvědčilo (během první světové války zemřelo v důsledku bombardování podle statistik 3 300 obyvatel Velké Británie, tedy nejen Londýna), zároveň ale ukazovalo své limity, protože původně jako kryt budováno nebylo. V podzemí tak například panovaly otřesné hygienické podmínky, na druhé straně bombardovací kampaně s ohledem na tehdejší techniku nebyly příliš dlouhé a ani časté. Celkem bylo na území Velké Británie podniknuto během tří let (1915 až 1918) 78 náletů (z toho 51 za využití vzducholodí), z nichž jen část byla směřována na Londýn. Navíc se ne vždy podařilo německým bombardérům (ať již ve formě vzducholodí nebo letadel) dosáhnout stanovených cílů. V tomto směru byl následný letecký konflikt o Velkou Británii naprosto odlišný.



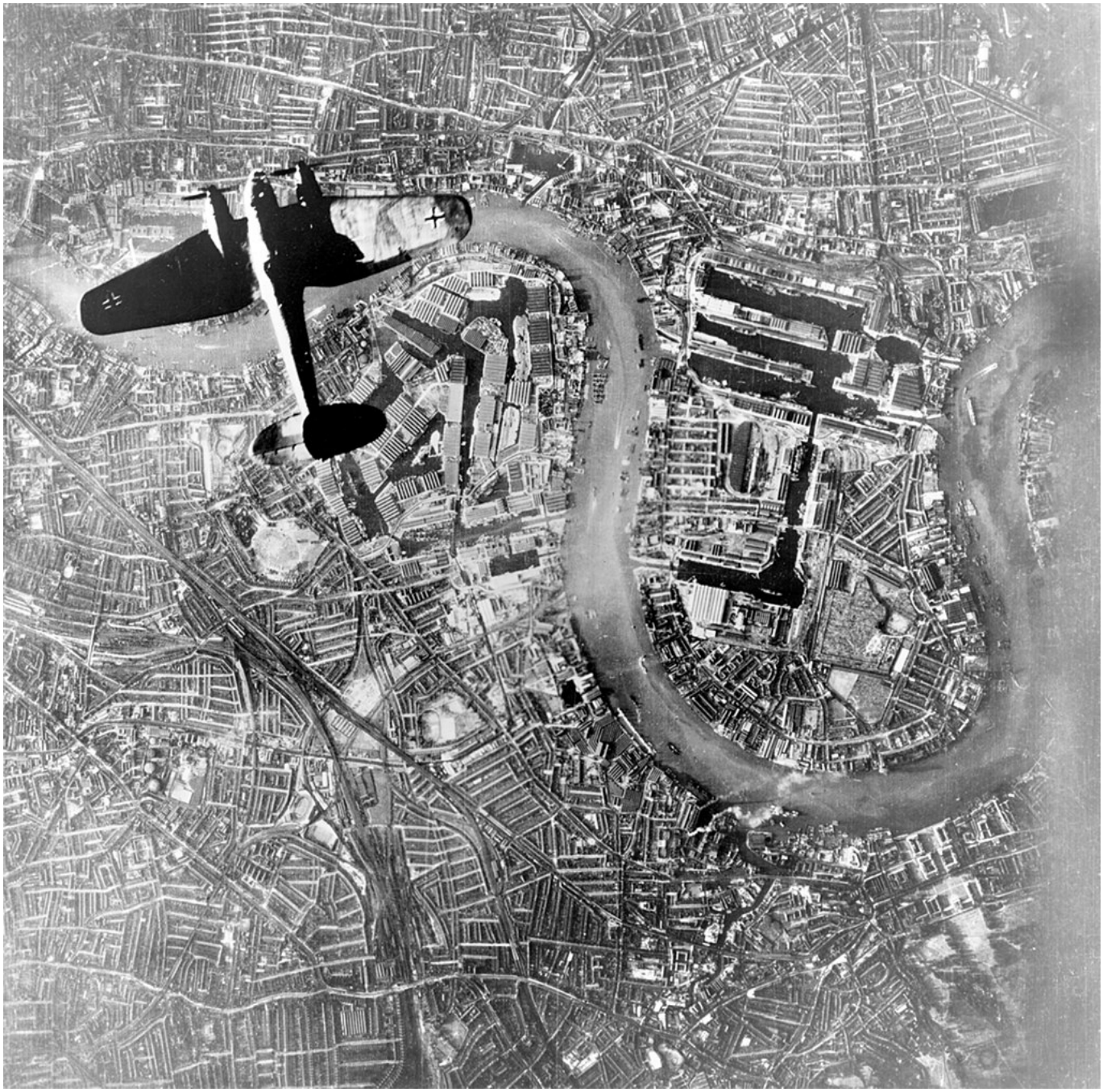
V období první světové války se bombardování Londýna zhostily převážně vzducholodě, jak dokumentuje i dobová grafika. (zdroj: Wikipedia.org)

Britská vláda si výhody i nevýhody metra coby krytu pro civilní obyvatelstvo dobře uvědomovala a v jejích očích převládaly nevýhody nad výhodami. Z obav možného bombardování města začala již v 30. letech budovat podzemní protiletecké kryty, které ale nebyly nijak vázány na existující tunely a stanice metra. Občané měli primárně využívat těchto krytů, případně klasických protileteckých krytů zřizovaných v domech se zesílenými sklepy. Využití metra coby úkrytu pro civilní obyvatelstvo bylo v roce 1939 dokonce přímo zakázáno. Jako důvody byly uváděny nevyhovující ventilace i absence hygienického zázemí, konstrukce mnohých stanic (nemalá část z nich byla vybudována těsně pod povrchem a nemohla odolat výbuchu letecké pumy) a také obavy z toho, že by si obyvatelstvo mohlo

na pocit bezpečí v podzemním labyrintu zvyknout natolik, že by jej už nechtělo opouštět.

Po pádu Francie v červnu 1940 zůstávala Velká Británie jedinou hrozbou v západní Evropě pro Hitlerovy expanzivní choutky. Třebaže říšský kancléř preferoval cestu dohody, neboť Velká Británie byla přece jen velkým soustem (musíme vzít v úvahu, že v té době stálo existovalo celé Britské impérium, které přes vzestup Spojených států ještě dominovalo světové politice), hrdý Albion, do jehož čela se v květnu 1940 vyšoupl dosavadní politický outsider Winston Churchill, na mírovou smlouvu s rakouským malířem nepomýšlel a pokračoval dál v boji. Před opakováním scénáře bleskové války, jenž se osvědčil předtím i poté mnohokrát v kontinentální Evropě, chránil Velkou Británii Lamanšský průliv. Bez obojživelné operace nebylo možné na defilování Wehrmachtu na Piccadilly Circus ani pomyslet.

Jenomže nalodit tisíce vojáků a nechat je plout vstříc ústí Temže nebylo možné do doby, dokud vojáky na lodích a v člunech ohrožovalo britské letectvo. A tak se válka mezi Británií a Německem přenesla v červenci 1940 do vzduchu, přičemž letecké souboje spojené s bombardováním letišť a měst na ostrovech vstoupily do dějin jako „bitva o Británii“, byť šlo fakticky jen o předvoj mohutnějšího tažení, k němuž už ale ze strany nacistického Německa nedošlo. Jako začátek leteckých bojů o vzdušnou nadvládu nad Velkou Británií je obvykle uváděno datum 10. 7. 1940, ovšem přesné vymezení není vzhledem k průběžným střetům německých a britských letců nad kanálem La Manche možné. Hlavní fáze bojů začala každopádně až v srpnu 1940, kdy německé vrchní velení vydalo příslušnou směrnici týkající se vedení letecké a námořní války (směrnice č. 17 z 1. 8. 1940). Po zesílení bojů začaly bomby dopadat také na Londýn, nejprve na jeho periferie, v noci z 24. na 25. 8. 1940 se ale pumovnice Heinkelů He 111 rozevírají dokořán přímo nad centrem Londýna (byť patrně v důsledku navigační chyby, a tudíž neúmyslně).



Trámové kříže nad Londýnem. Německý bombardér Heinkel He 111 na záběru ze 7. září 1940. Pod bombardérem se rozprostírají doky v jižním Londýně, čtvrť Wapping, oblast známá jako Isle of Dogs a městská část East End. (zdroj: Wikipedia.org)

Letecké poplachy sice obyvatelstvo navedly do připravených krytů, nemalá část ale intuitivně zamířila rovnou do metra. Zaměstnanci Undergroundu neměli žádné možnosti, jak davu prchajících lidí ve vstupu do stanic zabránit a pochopení vůči porušování vládního nařízení vyjádřili i někteří komunální politici, čímž celý proces prakticky legalizovali. Samotnému ministerskému předsedovu Winstonovi Churchillovi se nedisciplinovanost poddaných krále Jiřího VI. příliš nezamlouvala, alespoň soudě dle zápisků jeho osobního tajemníka Johna Colvilla, který si měl poznamenat, že Churchill přemýšlí o možnostech násilného zabránění vstupu do podzemí. Colvill se přitom pozastavoval nad tím, že sám Churchill v té době využíval stanici metra jako kryt, konkrétně šlo o stanici Down Street, která ale sloužila veřejnosti jen v letech 1907 až 1932 a pro potřeby válečného kabinetu byla už od počátku roku 1939 příslušným způsobem adaptována – tunely byly zazděny, v prostorech nástupišť vznikly nové kanceláře, ubikace i zasedací místnosti, nechybělo ale ani

hygienické zázemí, nezbytná ventilace atp., tedy vše, co běžné stanice metra postrádaly. Těžko tedy pánovi s doutníkem a cylindrem vyčítat, že by kázal vodu a pil víno.

Občané Londýna si navykli scházet ve večerních hodinách do podzemí během srpna 1940 ještě předtím, než se rozezněl letecký poplach, čistě z preventivních důvodů. Brzy si vytipovali svá místa a vznikaly jakési minikomunity, které sdílely vybrané prostory. S sebou si lidé přinášeli v termoskách čaje, jídlo i ložní prádlo, o zábavu se staraly deskové hry a karty, noviny, knihy a časopisy. Ve stanicích metra bylo sucho, teplo i dobré osvětlení, v těch hlubokých navíc nebyly slyšet nálety a dopady bomb. Pamětníci se však shodují na nesnesitelném zápachu, který plynul ze skutečnosti, že ve stanicích se tísnily stovky až tisíce lidí. Zároveň fungoval až do doby vyhlášení poplachu provoz metra, a tak se mezi „ubytovanými“ museli proplétat i běžní cestující. Přestože morálka obyvatel Velké Británie byla bezpochyby po dobu celé války na vysoké úrovni, nelze podléhat sentimentu anglického gentlemanství a je nutno říci, že místa v metru se stala také předmětem černého trhu, kdy nejrůznější existence prodávaly svá místa vystrašeným občanům. Mnoho lidí si proto navyklo trávit v metru takřka celý den a sestupovali do podzemí už v dopoledních hodinách.



Ještě jeden záběr ze stanice Aldwych, která v letech 1940 až 1945 sloužila výhradně pro potřeby obyvatelstva. (zdroj: IWM; kolorováno Roystonem Leonardem)

Když v říjnu 1940 nastoupil na místo ministra vnitra Herbert Morrison, rozhodl se bezzubý zákaz využívání stanic coby leteckých krytů změnit a stav, který už týdny fungoval, posvětil. Kšeftování s místy mělo zabránit vydávání speciálních jízdenek pro vstup na nástupiště, jež měly současně zamezit tomu, aby se stanice přeplňovaly. Ve skutečnosti tím ale černý trh získal ještě lepší nástroj, jak na omezené kapacitě podzemních labyrintů vydělat, protože už nebylo nutné zabírat místa s dlouhým předstihem, stačilo si „jen“ obstarat lístek a přijít až před očekávanými nálety, kdy lidé v hrůze byli ochotni za pocit bezpečí zaplatit tučné obnosy.

Na druhé straně posvěcení z nejvyšších politických pater otevřelo dveře k postupnému zlepšování podmínek ve stanicích metra, kde na pořádek kromě pracovníků Undergroundu začali dohlížet také

uniformovaní policisté a příslušníci domobrany. Stanovena také byla striktní pravidla pro pobyt v podzemí, například zákaz hazardních her či alkoholu, byť prý obecně platilo, že se přimhuřovalo oko nad menším množstvím piva. Hudební repertoáry byly povoleny pouze tehdy, pokud za ně účinkující nevybírali peníze a nerušili lidi od spánku (večerka obvykle samovolně nastávala kolem 23. hodiny), brzy také Westminsterská knihovna rozdistribuovala na 2 000 knih. Stanice metra se staly i svědky představení Shakespearových dramat a koncertů profesionálů, včetně jazzové superstar té domy, amerického muzikanta Glenna Millera, který vstoupil dobrovolně do služeb americké armády (přestože věkově již nebyl pro službu v řadovém vojsku vhodný) a za svou službu vlasti zaplatil nakonec tu nejvyšší cenu (zemřel za dosud nevyjasněných okolností v roce 1944 při leteckém neštěstí). Na neplánovaný koncert v metru se měl Glenn Miller dostavit po vyhlášení jednoho z leteckých poplachů, který jej vyhnal společně s kapelou ze zkoušky z jednoho z místních divadel.

Od roku 1941 se zlepšovala také ventilace a osvětlení, v mnohých stanicích vyrostly chemické toalety a umývárny a nechyběly ani tříposchoďové postele a známy jsou i jakési provizorní učebny pro výuku nejmenších dětí, u nichž bylo nutné odvádět pozornost od hrůz války.

Vedle zmíněné legalizace pomohl nástup nového ministra vnitra i k rozšíření dosavadního počtu stanic určených pro ukrytí lidí. Mimoto padlo už dříve rozhodnutí přizpůsobit pro potřeby ochrany obyvatelstva některé nepoužívané stanice a tunely, případně rozestavěné tratě.



V otřesných hygienických podmínkách se snažila většina lidí minimalizovat utrpení alespoň pro ty nejmenší. Právě pro děti vznikaly přednostně v krytech první postýlky, především na počátku intenzivního bombardování se ale improvizovalo a místa pro spaní se rodila nejrůznějším způsobem. (zdroj: London Transport Museum)

To se týkalo například odbočky do stanice Aldwych, která byla málo využívána, a tak byla od 22. 9. 1940 adaptována částečně na kryt pro veřejnost a tunely mezi stanicemi Aldwych a Holborn byly použity pro uložení exponátů z vybraných muzeí (včetně například tzv. Elginových mramorů – starořecké sochařské výzdoby z 5. století před n. l.). Stanice byla znovu vrácena do užívání až od 1. 7. 1946, dnes se zde ale metrem už nesvezete, protože v roce 1994 byl provoz na odbočce do stanice uzavřen a od té doby slouží hlavně pro potřeby filmařů (jen od roku 2004 se zde měly natáčet scény 12 filmů a seriálů). Podobně byly na kryt upraveny například nepoužívané stanice St. Mary (uzavřena v roce 1938) či South Kentish Town (bez pravidelného provozu už od roku 1924). Největším krytem pro veřejnost se stalo nedokončené prodloužení z Liverpool Street pod částí East End. Útočiště zde mohlo najednou nalézt až okolo 10 000 lidí.

Některé další opuštěné stanice sloužily potřebám armády a vlády. Kromě již zmíněné Down Street šlo například o stanici British Museum, která byla uzavřena v roce 1933 a za války byla využívána jako sídlo a kancelář vojenské pošty (což se protáhlo až do 80. let), nebo Brompton Road, jež přestala sloužit cestujícím v roce 1934 a během války v ní našlo útočiště velitelství protiletadlového dělostřelectva (i to zde zůstalo ještě několik let po válce a opuštění se stanice dočkala až v 50. letech).

Někdy se mezi stanice, jež byly využívány armádou, řadí i Goodge Street. To je ale nepřesné, neboť zde nešlo o samotnou stanici metra, ale systém chodeb a místností, který byl vybudován nad ní v 30. letech již se záměrem využití coby leteckého krytu. Prostory posloužily nejprve britské a posléze americké armádě, konkrétně vojenské spojovací službě, přičemž se v některých zdrojích uvádí, že zde mělo dojít ke schůzce Churchilla s americkým generálem Eisenhowerem ve věci probrání detailů operace Overlord (tj. vylodění v Normandii). Tento příběh je ovšem, stejně jako historka, že podzemní labyrint měl být dokonce hlavním velitelstvím pozdějšího pětihvězdičkového generála a prezidenta Spojených států, smyšlený. Přesto u ventilační mřížky do bunkru dnes září do ulice nápis „Eisenhower Centre“.

Londýnské metro nalezlo využití i v roli podzemních továren. Konkrétně mělo jít o tunelové úseky vycházející z důležité přestupní stanice Earl’s Court, která nemohla být používána pro další provoz po náletu z 2. 10. 1940, jenž poškodil část trasy District Line natolik, že musela být zkrácena. Opuštěná sekce se přeměnila na továrnu na výrobu periskopů. Znovu bylo možné provoz obnovit až v roce 1946.

Známější je případ muniční továrny mezi stanicemi Gants Hill a Leytonstone, které se dnes nacházejí na lince Central Line, na počátku války ale byly teprve ve výstavbě. Po vypuknutí války byly práce na dokončení předmětného úseku zastaveny, avšak tunelové úseky i hrubé stavby stanic byly téměř dokončeny. Přestože se rozpracované dílo nabízelo coby obří kryt, nebylo k tomuto účelu využito. Namísto toho bylo v roce 1942 přeměněno na velkou továrnu na výrobu nábojů, bomb, polních telefonů, bezdrátových zařízení, ale i vybraných dílů pro bombardéry Halifex a Lancaster.



Mezi stanicemi Gants Hill a Leytonstone vznikla celá podzemní muniční továrna. Metro v tomto úseku ještě nebylo dokončeno, a tak bylo jednodušší přizpůsobit prostory novým účelům. Místo klasické podzemní dráhy zde vznikla úzkokolejná drážka, která sloužila k převozu lidí, materiálu i hotových výrobků. (zdroj: Wikipedia.org)

V tunelech vznikla úzkorozchodná dráha pro přepravu dělníků, materiálu i výrobků, nacházela se zde obří jídelna (až pro 600 osob) a denně zde pracovalo okolo 2 000 lidí, převážně žen a dívek. Šlo většinou o kvalifikovaný personál, který na místo dojížděl z londýnského Ilfordu, kde byla původní továrna s téže výrobním sortimentem zničena náletem. Celková délka továrny činila přibližně 8 kilometrů, šířka byla limitována velikostí tunelů (cca 4 m), vstup byl zajištěn přes nedokončené stanici Wanstead, Redbridge a Gants Hill, výrobní materiál se navíc mohl dopravovat přes dvojici nově vytvořených šachet, které mimochodem existují dodnes. Přes veškeré potřebné vybavení nebyla práce v podzemí nijak idylická. Panoval zde těžký vzduch, vlhkost a všudypřítomní byli potkani a krysy. Výroba zde běžela od března 1942 až do roku 1946, poté bylo veškeré zařízení demontováno a

od 14. 12. 1947 byl v předmětném úseku zahájen běžný provoz metra. Podle publikovaných údajů měla továrna jen v období druhé světové války vychrlit okolo 8 mil. nábojů a bomb (pracovalo se zde i během noci) a 161 500 nejrůznějších elektronických přístrojů (především pro zmíněné bombardéry).

Různé zdroje uvádějí, že během druhé světové války došlo k uzavření bezmála 80 stanic londýnského metra pro veřejnost (nejčastěji se uvádějí čísla 77 a 79; pro srovnání: síť pražského metra má dnes 61 stanic). V tomto výčtu však budou zahrnuty i stanice, které nebyly před rokem 1940 využívány pro provoz, z nichž některé jsme zmínili výše. Celkem se údajně v útrobách londýnského metra schovávalo na konci září 1940 okolo 177 000 lidí.



Patrně nejznámější snímek z poškozené stanice Balham po výbuchu letecké pumy. Do obřího kráteru se vešel celý patrový autobus. Smrt v podzemí nalezlo 68 osob. (zdroj: London Transport Museum)

Přestože hlavní část leteckých bojů odezněla s koncem října 1940 (neúspěchy německých letců vedly k odvolání plánované invaze na ostrovy dokonce už v polovině září), Luftwaffe byla stále na obloze nebezpečným soupeřem a bombardéry dále ohrožovaly britská města, Londýna nevyjímaje. Poslední velký útok zažil Londýn dne 10. 5. 1941, poté byla většina letadel ze západního pobřeží Francie převelena na letiště v Generálním gouvernementu (Němci obsazená část Polska) a protektorátu Čechy a Morava, odkud vzlétla v závěru června téhož roku proti novému soupeři – Sovětskému svazu. Neznamená to ale, že by si Londýn mohl zcela oddechnout, a tak lidé hledali bezpečí ve stanicích metra prakticky až do konce války, byť jejich počet s vojenskými úspěchy Spojenců a prohlubující se vyčerpaností obludné říše zla klesal.

Přestože metro absorbovalo desetitisíce lidí, je nutno říci, že ani ono nemohlo poskytnout

stoprocentní ochranu, přičemž ani hloubka 15 m nemusela být pro záchranu života dostatečná. Bomby mající obrovskou kinetickou energii totiž dokázaly prorazit zem i takto pod povrch – a zde explodovat. Taková detonace dne 17. září 1940 roztříštila bílé dlaždice na stěnách stanice Marble Arch, které se proměnily v ostré jehlice, jež zmasakrovaly 20 lidí a další vážně zranily. Dne 7. října 1940 se dáma s kosou rozmáchla ve stanici Trafalgar Square, kde výbuch způsobil zhroucení betonového a ocelového pláště nad eskalátory a pod sutinami zůstalo uvězněno sedm lidí. Jen o den později se paní Smrt dopravila do stanice Bounds Green, odkud si po výbuchu letecké pumy odvezla s sebou dokonce 19 duší.



Patrový autobus po vyproštění z kráteru ve stanici Balham. Reklama na bočnici autobusů láká na zakoupení národních válečných dluhopisů k dosažení vítězství. (zdroj: worldwartwodaily.filminspector.com)

Říjnovým tragédiím ale ještě nebyl konec. Dne 14. října 1940 proletěla do ústí stanice Balham bomba o hmotnosti 1 400 kg, která vytvořila obrovský kráter, do kterého spadl následně celý patrový autobus. Většině z více než 400 lidí, kteří se v podzemí ukrývali, se podařilo uprchnout, pro 68 osob, včetně čtyřech pracovníků Undergroundu (výpravčího, pokladní a dvou nosičů), šlo o poslední pondělí prožité na tomto světě. Paradoxní přitom je, že nemalá část z usmrcených nezemřela v důsledku silné detonace, anebo kvůli fatálním zraněním, ale utopila se ve vodě, splaškách a bahně, které se do podzemí navalily ze zničeného vodovodního řádu a kanalizační sítě.

Největší katastrofa spojená s metrem a leteckými útoky se odehrála v době, kdy už hlavní nápor německých bombardérů nad Britskými ostrovy polevil. Přestože z hlediska počtu obětí jde nejen

o největší neštěstí spojené s historií londýnského metra, ale i o největší civilní ztrátu obyvatelstva na jednom místě v celé Velké Británii v průběhu druhé světové války, za smrt lidí mohlo v tomto případě německé válečné letectvo jen nepřímo. Dne 3. března 1943 ve 20:17 byl oznámen letecký poplach v blízkosti stanice Bethnal Green, jedné ze stanic na prodloužení linky Central Line, která nebyla do začátku války dokončena a sloužila ryze jako kryt (do provozu byla uvedena až v roce 1946). Přestože lidé měli do podzemí vcházet spořádaně, byl dav příliš velký. Těsně u paty stanice měla v tlačenici upadnout žena a dítě, přes které začali klopýtat další lidé. Brzy zde vzniklo obří klubko těl, do nějž se mělo zamíchat okolo tři sta lidí. Některým se sice podařilo vymanit a z místa utéct, 173 lidí (z toho 62 dětí) sestoupilo ze schodiště nesmírně krutým způsobem rovnou do říše stínů.



Pohled do částečně zasypané stanice Balham. Ačkoli většina lidí utekla, téměř sedm desítek takové štěstí nemělo, přičemž nemalá část uvězněná pod sutinami se utopila poté, co do podzemí začala tryskat voda a splašky z poškozených vodovodů a kanalizací nad stanicí. (zdroj: London Transport Museum)

Zprávy o hrůze, která se v Bethnal Green udála, byly po dobu 36 hodin zadržovány, a i později cenzurovány. Podrobnější informace byly poprvé zveřejněny až 20. ledna 1945, tedy takřka po dvou letech. Důvodem byla obava britské vlády, že by událost mohli využít Němci pro další nálety s cílem vyvolat obdobnou paniku. Výsledky oficiálního vyšetřování se dostaly na světlo až v roce 1946. Již zmíněný Herbert Morrison, onen ministr vnitra, který v říjnu 1940 povolil užívání metra coby krytů protiletecké obrany, uvedl, že pádu ženy na schodišti měla předcházet panika, která vypukla poté, co se z nedalekého parku Victoria ozvala protiletadlová palba. S tím ovšem některé vyšetřující orgány nesouhlasily. Celý případ měl po válce soudní dohru, po níž následovalo vyplacení odškodného ve

výši téměř 60 000 liber (poslední platby se uskutečnily až na počátku 50. let). Jak se později ukázalo, vedení městské části Bethnal Green varovalo londýnskou civilní obranu již v roce 1941, že na schodišti do stanice metra chybí zábrany, které by zpomalily davy lidí a zabránily podobným neštěstím. Dostalo se mu tehdy odpovědi, že by šlo o vyhozené peníze…

Přes uvedená neštěstí bylo metro jako podzemní kryt mezi obyvatelstvem oblíbené a lze říci, že drtivé většině lidí poskytlo potřebnou ochranu. Celkem během druhé světové války zemřelo ve Velké Británii okolo 70 000 civilistů, zhruba polovina z nich jen během nejintenzivnější fáze bitvy o Británii v létě a na podzim 1940. V samotném Londýně byly civilní ztráty největší. Odhaduje se, že zde z uvedeného počtu 70 000 usmrcených zemřelo asi 30 000 lidí. Na město měly během války dopadnout bomby o celkové hmotnosti 12 000 tun. Poslední výbuchy německých zbraní zazněly v Londýně až 27. března 1945. V tomto případě už ale nešlo o bomby vržené z letadel, ale balistické střely známé jako V-2, proti kterým nebylo prakticky možné účinně zasáhnout protileteckou obranou. Naštěstí jich zvládlo nacistické Německo vyprodukovat jen málo a řada z nich dopadla mimo zamýšlená území.

Url: Londýnské metro (nejen) jako kryt během války