

ZÁTARASY Z ROKU 1945 NA SLOVENSKO-MORAVSKÉM POMEZÍ

IVO VONDROVSKÝ

VONDROVSKÝ, I.: Barriers at Slovak- Morava confines from 1945.

Vojenská história, 2, 13, 2009, pp. 107–119, Bratislava.

The author, well-known for his published studies on Czechoslovak border barriers derived his knowledge mainly from a basic terrain research. On behalf of the research he tried to provide us with a brief but a systematic description of existing barriers connected with his speculation on their probable purpose.

At the beginning he submits a short description of the situation especially at Soviet- German front from 1943, as well as in Slovakia from 1944 leading to building and planning of the mentioned barriers, together with the conditions the actions were taken. He stems mainly from the literature of German, Czech and Slovak provenance. Military History. Slovakia. World War Two. German fortresses in Slovakia.

VOJENSKO-HISTORICKÉ OKOLNOSTI VÝSTAVBY ZÁTARASŮ

Německo v meziválečném období svoji východní hranici usilovně opevňovalo. Na území, které nyní patří Polsku, tak vyrostlo několik linií Pomořanského valu, avšak koncem roku 1938 Hitler pod vidinou ofenzivního charakteru připravované války rozhodl práce zde ukončit. Později byla dokonce část výzbroje a technického vybavení přesunuta na mnohem aktuálnější Západní a Atlantický val.

V roce 1943 se však situace na sovětsko-německé frontě zásadně změnila. Zejména po mohutné bitvě u Kurska, která proběhla v červenci a srpnu, přešla strategická iniciativa definitivně na stranu Rudé armády. Hitler však odmítal vzít to na vědomí, a tím pádem i zamítl návrh velitele skupiny armád Střed polního maršála von Mansteina na výstavbu opevnění na březích Dněpru, ležícího přibližně 150 km západně od fronty.¹ Navíc ho za to obvinil z defetismu.² Při následující ofenzivě však Rudá armáda postoupila a jen provizorně opevněnou řeku od počátku října postupně překračovala. Prozíravý von Manstein proto počátkem roku 1944 rozhodl provizorně opevnit řeku Bug, ležící dalších asi 200 km na západ.³ Neuplynulo však ani čtvrt roku a Sověti překročili i tuto řeku. Po těchto hroživých zkušenostech došlo německé velení k závěru, že musí budovat obranný systém podob-

1 MANSTEIN, Erich von: *Ztracená vítězství*. Brno : Bonus A, asi 1995, s. 443.

2 MOLT, Albert: *Der deutsche Festungsbau von der Memel zu Atlantik*, vyd. Podzun-Pallas, Friedberg 1988, s. 121.

3 MANSTEIN, *Ztracená vítězství*, ref. 1, s. 466.

ně jako Sověti v období svých obranných operací v předcházejících letech, členit je do velké hloubky a bez zřetele na prestiž budovat obranná postavení i v hlubokém týlu.⁴ Výstavbu opevnění v zázemí prosazoval společně s generálem Alfredem Jacobem, velitelem ženijních vojsk, i generálplukovník Heinz Guderian, který byl po atentátu na Hitlera jmenován šéfem vrchního velení pozemních vojsk (OKH).⁵

Hitler nakonec argumenty částečně uznal a 8. března 1944 vydal rozkaz č. 11 o opevněných místech (Befestigte Plätze).⁶ Místa, která získala zvláštní význam, například jako dopravní uzly, obdržela „bojového velitele“ (Kampfkomandant) s pravomocemi velícího generála, který byl odpovědný za obranu. Místa určoval sám Hitler a okolní armády se musely postarat o vhodné zajištění a odpovídající posádku. Výsledkem měl být vznik řetězu jakýchsi tvrzí, ale spíše došlo k plýtvání silami, aniž by bylo dosaženo předpokládaného výsledku.⁷

Od počátku roku 1944 přizpůsobovala německá vojska k obraně terén do hloubky až 300 km.⁸ Tato nejzazší vzdálenost se zanedlouho dotýkala i bývalé hranice Třetí říše a v druhé polovině roku proto bylo německé velení bez ohledu na svá četná halasná hesla o nedobytnosti hranic Říše nuceno vydat rozkaz k budování obrany i na území Německa.⁹ V praxi to představovalo obnovu bývalého Pomořanského valu a také přípravu výstavby tzv. Jihovýchodního valu (Südostwall) od Trenčína podél východních svahů horského pásma až k Bratislavě a pak podél východorakouské hranice k jihu až po Jaderské moře u Terstu.¹⁰ Mezi těmito dvěma liniemi leželo hornaté Slovensko, přes které sice neprocházel žádný ze strategických útočných směrů, ale protínalo ho propojení obou pevnostních systémů. (Obr. 1)

Na severu nařídil gen. Guderian rozkazem z 28. listopadu 1944 vybudovat tzv. postavení Nibelungů (Nibelungen-Stellung), nazvané podle skřítků z germánské mytologie.¹¹ Rozkaz vydal z vlastní iniciativy pod záminkou neodkladné naléhavosti a teprve dodatečně požádal Hitlera o schválení.¹² Postavení mělo sloužit jako opora v rozhodující bitvě o jádro Německa a měla ho tvořit soustava sedmi obranných čar, členěných do hloubky 300 – 500 kilometrů. Tak rozsáhlou ženijně připravenou obranu Německo dosud nikdy nevytvořilo.¹³

Stavební práce na Jihovýchodním valu začaly v polovině září 1944, když byla podrobně stanovena jeho trasa. Základ tvořil protitankový příkop, který měl při plném vybudování nahoře šíři 5 metrů a hloubku 3,5 m. Protitankové zátarasy z betonových bloků a zabíraných kusů kolejnic doplňovaly střelecké okopy, pozorovací stanoviště a připravená dělostřelecká postavení. Jako dodatečné zajištění sloužily různé drátěné překážky. S výjimkou bloků a několika desítek kulometných stanovišť nebyly na Jihovýchodním valu použity téměř žádné betonové objekty.¹⁴ Práci provádělo za těžkých klimatických podmínek podzimu a zimy

4 *Dějiny druhé světové války*, VIII. svazek. Kol. aut. Praha : Naše vojsko, Praha 1980, s. 56.

5 GUDERIAN, Heinz: *Erinnerungen eines Soldaten*, vyd. K. Vowinkel, Heidelberg 1951, s. 325.

6 SCHRAMM, Percy (Hrsg.): *Kriegstagebuch des OKW 1944-45*, Teilband 2, vyd. Weltbild, Bechtermünz 2005, s. 1838.

7 MANSTEIN, *Ztracená vítězství*, ref. 1, s. 489.

8 *Dějiny druhé světové války*, VIII. svazek. Kol. aut. Praha : Naše vojsko, 1980, s. 57.

9 *Dějiny druhé světové války*, IX. svazek. Kol. aut. Praha : Naše vojsko, 1981, s. 503.

10 BANNY, Leopold: *Schild im Osten*, Eigenverlag, Lackenbach 1985, s. 20.

11 TOCZEWSKI, Andrzej: *Miedzyrzecki rejon umocniony*, Miedzyrzecz 1988, s. 14.

12 GUDERIAN, *Erinnerungen eines Soldaten*, ref. 5, s. 325.

13 *Dějiny druhé světové války*, X. svazek. Kol. aut. Praha : Naše vojsko, 1981, s. 59.

14 BUCHHART, Josef: *Südostwall*. Internet www.team-delta.de, staženo 2003.

nuceně nasazené civilní obyvatelstvo, váleční zajatci, deportovaní maďarští Židé a jednotky Wehrmachtu. Bratislavu vyhlásil Hitler dne 14. prosince 1944 za pevnost.¹⁵

K 20. lednu 1945 pracovalo mezi Bratislavou a Štýrskem 105 874 osob, tisíce z nich zahynuly. Zdejší val mělo bránit 29 praporů Volkssturmu, které však měly nepatrnou bojovou hodnotu. Dne 25. března navázala s valem kontakt skupina armád Jih a vrchní velitelství Wehrmachtu nařídilo jeho neodkladné obsazení. Než se však podařilo shromáždit a přemístit dostatek sil, překročila 29. března Rudá armáda bývalou říšskou hranici, a tím i obranný val. Dne 4. dubna byla osvobozena Bratislava, čímž se otevřela cesta k Vídni a další obrana linie ztratila smysl.

Také opevnění na pomezí Slovenska a Moravy začali Němci budovat od poloviny roku 1944. Řízení prací bylo v přífrontovém pásmu svěřeno veliteli ženijních vojsk skupiny armád Střed a v zázemí vojenskému zplnomocněnci u německého státního ministra pro Čechy a Moravu generálu Rudolfu Toussaintovi.¹⁶ Na severní Moravě tvořila základ obranného systému dvě pevnostní pásma – takzvaná Moravskoostravská ochranná závora, využívající bývalá čs. opevnění, a Uzavírací pásmo Jeseníky.¹⁷

Geografické členění západního Slovenska poskytovalo pro obranu výhodné podmínky, a protože se zde nepředpokládal hlavní úder, spočívalo opevňování především v přehrazení silnic, cest a železnic vedoucích přes Malé a Bílé Karpaty, Jeseníky a Kysucké Beskydy. Kromě toho chránilo několik uzávěr na východ od Váhu přístupy k významným městům.¹⁸ První záhybné postavení nazvané „Postavení Zuzana“ (Susanne-Stellung) mělo vést od Bánovců nad Bebravou podél řeky Nitra k jihu, v Maďarsku pak jít přes Győr podél řeky Rába po Sárvár.¹⁹ Bylo však pravděpodobně budováno zejména v jižní části, jen u Prievidzy stojí několik osamělých předsunutých uzávěr. Podle některých pramenů se celé zdejší opevnění nazývalo také „Linie knížete Pribiny“.²⁰

Stavba opevnění na Slovensku byla zkomplikována Slovenským národním povstáním, které vypuklo 29. srpna a potlačeno bylo až koncem října. Opevňovaná linie sice ležela téměř mimo povstalecké území, ale problémem samozřejmě byly pracovní síly. Německé velvyslanectví ovšem už 6. září zaslalo slovenskému Ministerstvu národní obrany návrh na obnovení branné moci, která by nadále pozůstávala ze stavebních praporů, protiletadlové obrany a málopočetného tzv. Schutzkorpsu, tvořeného jen dvěma pěšími ozbrojenými pluky, dislokovanými v Bratislavě a v Trenčíně.²¹

Nový ministr národní obrany Štefan Haššík o tři dny později navrhl postavit kromě toho i téměř všechny druhy vojsk včetně leteckého pluku, který ovšem byl bez letadel.²² Základ měly tvořit posádky, které se nepřidaly k SNP. Dále existovala Civilní protiletadlová ochrana (CPO), Technický sbor zahrnující neozbrojené stavební roty, 1. divizi v Maďarsku a 2. divizi v Itálii a byl tu i velmi početný Pracovní sbor NO. Takto vytvořená Domobrana měla koncem roku 1944 23 001 osob, z toho na Slovensku 17 158.²³ Více než dvě třetiny osob nebyly ozbrojené. Mimo Domobranu už od roku 1942 existovala Slovenská pracovní služba, do

15 VYČISLÍK, Alojz: *Po stopách osloboditeľov Bratislavy*. Bratislava : MDKO, 1978, s. 28.

16 *Vojenské dějiny Československa*, IV. díl. Kol. aut. Praha : Naše vojsko, 1988, s. 605.

17 *Tamtéž*, s. 606.

18 *Dějiny druhé světové války*, X. svazek. Kol. aut. Praha : Naše vojsko, 1981, s. 197.

19 BANNY, Leopold: *Schild im Osten*, Eigenverlag, Lackenbach 1985, s. 26.

20 KORČEK, Ján: *Slovenská republika 1943-1945*. Bratislava : MO SR, 1999, s. 163.

21 *Tamtéž*, s. 158.

22 *Tamtéž*, s. 159.

23 *Tamtéž*, s. 160.

níž byli povolávání mladí muži od 18. let věku do nástupu na vojnu. V březnu 1945 činil její stav asi 2 000 mužů.²⁴

Dne 31. října 1944 vydalo slovenské MNO nařízení o zapojení obyvatelstva do opevňovacích prací a 10. listopadu doplnilo, že práce probíhají i o sobotách a nedělích. Již koncem října 1944 bylo na opevňovací práce u Žiliny nasazeno 1 000 mužů pionýrsko-stavebních skupin. Koncem listopadu Němci vrátili část z asi 20 000 zajatců z povstání a z východního Slovenska, předurčených do pracovních rot. Nepropouštěli však zajaté civilisty a partyzány. Zároveň se před postupem fronty z východního Slovenska nuceně evakovalo veškeré obyvatelstvo především mužského pohlaví a do Pracovního sboru byli povolávání muži do věku 40 let. Nasazení všech výše zmíněných složek vrcholilo v únoru a březnu 1945. Německé výkazy udávají k 3. 3. 1945 v blíže neurčeném 210 km dlouhém pevnostním úseku „Schutzzone Slowakei“ celkem 42 060 pracovníků.²⁵

Všechny akceschopné ozbrojené i neozbrojené formace podléhaly místním německým velitelstvím a budovaly zejména protitankové příkopy a srázy, střelecké zákopy, dělostřelecká postavení. Železnice a cesty byly blokovány betonovými a železnými kvádry, jehlami a ježky, lesní cesty a úvozy přehrazovaly záseky z klád.²⁶ Výkaz prací uvádí k 1. 3. 1945 ve zmíněné „Schutzzone“ 210,8 km protitankových zátarasů, 537,0 km střeleckých zákopů, 440 palebných postavení pro protitankové kanony a jiné zbraně, 8 768 polních a 36 betonových kulometných hnízd.²⁷

Pro Rudou armádu nepředstavovalo opevnění na západním Slovensku žádnou významnější překážku. Tři dny po osvobození Bratislavy byla osvobozena Senica a 10. dubna Trenčín. 30. dubna vstoupila do Žiliny od jihu vojska 1. čs. armádního sboru a 3. čs. samostatné brigády a následující den byla osvobozena i Čadca. Na odstraňování zátarasů se podíleli příslušníci ženijních praporů čs. svazků.²⁸ Pásmo uzávěr na úpatí pohraničních hor pak bylo překonáno prakticky z chodu, bez větších bojů. Do konce války ostatně scházel už jen týden, i když i v těch dnech ještě vojáci i civilisté umírali...

BETONOVÉ ZÁTARASY

V uplynulých více než 60 letech samozřejmě naprostá většina úprav terénu zmizela. Střelecké zákopy a protitankové příkopy byly zasypany, přemístitelné prvky, jako např. betonové či ocelové ježky, byly odvezeny. Prakticky jediným artefaktem, který se ve větším množství zachoval do dnešní doby, jsou betonové bloky, tvořící kdysi základ přehrazení komunikací. Je to s podivem, ale dosud pravděpodobně nebyl jejich výskyt v odborné literatuře popsán, i když po válce vojáci bezpochyby evidenci provedli. Následující úvahy proto vycházejí z terénního průzkumu, který byl prováděn bez jakýchkoli předběžných znalostí. Označení uzávěr je neoficiální, podle polohy v terénu. Tato studie nezahrnuje opevnění v blízkosti Bratislavy.

Zatím se podařilo objevit zátarasy na 42 místech a do současné doby se zachovalo přinejmenším 272 bloků. Další možná ještě čekají na objevení, protože jsou zapomenuty a doko-

24 KORČEK, *Slovenská republika*, ref. 20, s. 168.

25 BANNY, *Schild im Osten*, ref. 19, s. 89.

26 KORČEK, *Slovenská republika 1943-1945*, ref. 20, s. 164.

27 BANNY, *Schild im Osten*, ref. 19, s. 90.

28 KOPECKÝ, Milan: Stavby a činnost čs. samost. žen. praporu 1. In: *Historie a vojenství*, č. 2/2006.

nale maskovány porostem. Zcela určitě už bylo zničeno mnoho bloků (například jedna strana uzávěr Ilava – Klobušice, Nedožery-Brezany, Povážský Chlmec či Limbach, ze záatarasu Žilina-Solinky zmizely v roce 2007 nejméně tři bloky kvůli stavbě nové silnice), případně i celé uzávěry (Vrbové – severozápad kvůli stavbě vodní nádrže Čerenec počátkem 60. let), v krátké době zmizí několik bloků z uzávěry Biskupice – západ kvůli stavbě dálničního přivaděče a nebezpečí zničení je i u dalších záatarasů v okolí rozvíjejících se obcí.

Při pohledu na mapku se zakreslenými dosud objevenými záatarasy je zřetelný dvojí způsob jejich umístění: V rovinatém údolí Váhu je rozptýleno několik osamocených uzávěr, chránících přístup do důležitých měst, jako Žilina a Trenčín. Na úpatí slovensko-moravských pohraničních hor pak leží řetěz uzávěr, které měly zabránit nebo alespoň ztížit postup po silnicích, cestách a železnicích vedoucích přes hory do protektorátu. (Obr. 9, tab. 1)

Bloky jsou tvořeny prostým betonem nepříliš vysoké kvality, obvykle je použit oblý říční štěrk, výjimečně až do velikosti 0,30 x 0,25 m (uzávěra Rybníky). Ve zbytku jednoho bloku je dokonce patrný zabetonovaný dřevěný sloup o průměru asi 0,30 m (Rybníky). Armování bylo zjištěno jen ojediněle (např. Žilina – Solinky, Nedožery-Brezany aj.). Bloky mají téměř vždy půdorys 2 x 2 metry a výšku nad terénem 1,40 až 1,95 m. Výjimečně jsou bloky dlouhé až 5,10 m (uzávěra Nedožery). U Púchova – Hrabovky bylo třeba v úzkém údolí překlenout i regulované koryto potoka, proto byl přes něj vybetonován blok o délce 2,40 m.

Vrchol bloků je buď rovný, nebo je modelován do jehlanu, jehož výška kolísá od 0,10 m až po 0,80 m, konkrétní provedení se liší případ od případu dokonce i v rámci jedné uzávěry, což je vzhledem k překotnému provádění prací neškolenými silami pochopitelné. Bloky nejsou zapuštěny do země, pravděpodobně byla před betonáží odstraněna jen tenká vrstva ornice. Svědčí o tom případy, kdy bylo několik bloků odsunuto stranou, aby byl vytvořen průjezd (uzávěra Biskupice – východ i západ, Rybníky).

Bloky byly stavěny po stranách komunikací, přičemž komunikace samotné zůstaly průjezdné. V akutní situaci bylo tedy nutno jednoduchým způsobem doplnit záataras o improvizovanou barikádu a současně uzávěry aktivně bránit. (Obr. 3)

Uzávěry zejména v rovinatém předpolí tvořily asi čtyři stupňovitě uspořádané bloky po každé straně silnice, společně tvořící jakýsi trychtýř obrácený širší stranou k nepříteli (např. uzávěra Dechtice – jih, Chtelnica – jih, Ilava – Klobušice, Šterusy, Vrbové – jihozápad, Limbach). (Obr. 4) Křídla byla obvykle prodloužena zemními protitankovými příkopy. Pokud byla po jedné straně silnice dostatečná přírodní překážka, například potok, pak byly bloky jen na opačné straně (uzávěry Drietoma, Mor. Lieskové). Vozidla, která by do „trychtýře“ vjela, by musela couvat a tím by poskytla obráncům čas k palbě. Úkolem zřejmě bylo donutit nepřítele k rozvinutí sil k útoku a tím získat čas pro aktivaci hlavní obranné linie.

Uzávěry údolí byly naopak tvořeny jednou či výjimečně dvěma rovnými řadami betonových bloků s mezerami 1 až 2 metry, obvykle orientovaných vpřed stěnou, jen výjimečně hranou, případně střídavě (uzávěra Svrčinovec – Blažkovci). Délka uzávěr je velmi rozličná, od jednoho symbolického bloku (uzávěra Červený Kameň, Chtelnica – sever), až po více než dvacet v jedné řadě (Biskupice – západ, Rybníky, Trstín). (Obr. 5) Prodloužení mohly i zde tvořit protitankové příkopy (uzávěra Moravské Lieskové, Rybníky, Svrčinovec, Pezinok – Cajla a jiné).

Železniční tratě byly přehrazeny ocelovou závorou, zasunutou v akutním případě do bloků u kolejí. Bloky proto měly směrem ke kolejím výklenky s vnějšími rozměry 0,60 x 0,30 m a hloubkou asi 0,90 m, jeden z výklenků byl směrem k nepříteli otevřený. Bloky byly slabě

armovány železy Ø 12 mm v síti 0,15 x 0,15 m (uzávěra Žilina – Solinky, Trstín – železnice, Nedožery-Brezany).

Příkladem důkladně opevněné uzávěry může být průsmyk řeky Vlára s významnou silnicí a železnicí.²⁹ První zátaras z betonových bloků přehrazoval přístupy do údolí severozápadně od Nemšové. Podporovalo ho dělostřelectvo v polním postavení na vrchu Kremenica (k. 349), chráněné střeleckými zákopy na úpatí kopce. Druhá linie bloků následovala asi po třech kilometrech severně od Horného Srnie a byla zajištěna palbou ze dvou betonových pevnůstek typu Tobruk. Po dalších asi 3 km, před osadou Rybníky, byla třetí linie bloků. Čtvrtou a poslední linii obrany tvořily nyní už zahlazené zemní protitankové příkopy a střelecké zákopy vybudované už na Moravě, v osadě Svatý Štěpán. Celková hloubka zdejší obrany tedy činila asi 10 km.

Důkladně byla zajištěna i bývalá hlavní silnice vedoucí od severovýchodu do Bratislavy. Jižně od obce Svätý Jur na ní byl vybudován promyšlený systém, umožňující její rychlé uzavření. (Obr. 6) Nedaleko kapličky, v místech kde silnice procházela po svahu a nebylo ji proto možno objet, byl průjezd omezen na nezbytnou šířku podélnými betonovými zídka-mi a zátarasy ve tvaru tzv. „dračích zubů“. Za zídkami byly provizorně vzepřeny mohutné betonové bloky. V případě nebezpečí bloky po uvolnění spadly do jízdní dráhy a zablokovaly ji. Příklad řešení je na připojeném náčrtku z německé vojenské příručky.³⁰ (Obr. 7) Pohotovostní osádka přebývala v nedalekém železobetonovém krytu. Z této bezesporu zajímavé uzávěry zůstalo bohužel jen torzo, protože byla silně poničena v 60. letech minulého století při budování nové čtyřproudé silnice.

„Dračí zuby“ (Drachenzähne) jsou v silnějším provedení běžné např. na Pomořanském valu, ale na Slovensku je jejich výskyt zcela ojedinělý. Pás „dračích zubů“ uzavíral i údolí severovýchodně od Čadce, u obce Laliki na polském území. Bohužel byl i on kolem roku 2004 z podstatné části zničen při budování dálnice S 91 (na Slovensku značené D 11) Čadca – Żywiec.³¹

I na zdánlivě fádních betonových blocích se vyskytují různé zajímavé místní úpravy:

Z důvodu bezpečnosti provozu na silnicích i železnicích mohly být krajní bloky zkoseny a to buď zešikmením stěny (uzávěra Porúbka), nebo zkosením rohu (Biskupice – východ).

U některých uzávěr (Dechtice – jih, Chtelnica – sever i jih, Moravské Lieskové) byly dva bloky, zpravidla po okrajích komunikace, opatřeny na týlové straně výklenky s vnitřními rozměry asi 0,75 x 0,75 x 0,75 m, uzavíratelnými pravděpodobně ocelovými dvířky s petlicí. Lze předpokládat, že výklenky sloužily pro oddělené uložení trhavin a rozněcovadel, které by tak byly obráncům ihned k dispozici. Perličkou je uzávěra Dechtice – jih, kde byly zřejmě omylem betonovány výklenky ve všech čtyřech blocích po pravé straně silnice, ale asi hned po odbednění byla chyba zjištěna a přebytečné niky byly vyplněny betonem.

U Moravské Lieskové vede bráněná silnice č. 54 po vrstevnici poměrně prudkého svahu, proto byl první blok od silnice dolů vybetonován s horní plochou o 0,80 m zkosenou. Směrem od silnice do svahu byly bloky nahrazeny dosud zřetelným protitankovým příkopem. Odolnost tu ještě zvyšuje propustek a hluboké koryto potůčku před zátarasem.

Je zachováno několik betonových pevnůstek, zesilujících obranu linie. Jedná se o němec-

29 Informace laskavě poskytl v roce 2008 pan Ing. Aloiz Krajčí, Horné Srnie.

30 MOLT, *Der deutsche Festungsbau von der Memel zu Atlantik*, ref. 2, s. 40.

31 Informace laskavě poskytl v roce 2008 pan Mgr. Inž. Piotr Suchanek, Węgierska Górka, Polsko.

ká standardizovaná betonová stanoviště typu 58 c, zvaná též Tobruk, běžně používaná na Atlantickém a Západním valu.³² Ocelové ložiště v kruhovém otvoru bylo určeno pro lafetu kulometu či lehkého minometu. Pevnůstky existovaly v zrcadlovém provedení, podle umístění bočního vstupu, který byl pod zvýšeným okrajem přístavku. (Obr. 8)

Několik zátarasů měla hájit palba z betonových pevnůstek ve tvaru duté koule o vnějším průměru asi 1,60 m, se seříznutým vrchlíkem, až po okraj zapuštěných do země. Pro svůj tvar bývají nazývány Kugelbunker. Zachovalo se jich několik, zpravidla však nikoli na původním místě. V Piešťanech například slouží jako prolézačky na dětském hřišti.

U krajního bloku uzávěry u Šterus jsou do země zapuštěny betonové skruže, které snad mohly tvořit jakési improvizované kulometné stanoviště.

Další pevnůstky jsou zachovány na severu, ale ty mají jinou historii. Nejspíše je postavilo Polsko v krátkém období od podzimu 1938, kdy po několika bojových šarvátkách posunulo svoji hranici až téměř k Čadci, do podzimu 1939, kdy bylo napadeno Německem. Přímo na slovensko-polské hranici, v horském sedle mezi obcemi Skalité a Zwardoň, stály nejméně čtyři kruhové pevnůstky, dvě z nich jsou zachovány dodnes, několik dalších údajně leželo v místech zářezu pro dálnici D 11, prokopaného počátkem nového tisíciletí.³³ Účelem snad mohla být téměř už vnitrozemská ostraha zdejší silnice s možností ojedinelé střelby z pušek. Pevnůstky jsou až téměř po průzory zapuštěny do terénu, takže snadno zaniknou i ve vysoké trávě. (Obr. 2) Další dvě podobné pevnůstky jsou jižně od obce Oščadnica, ve svahu oproti motorestu Duo a svými průzory velmi dobře ovládají údolí se silnicí č. 11, se železnicí a řekou Kysucou.

Děkuji za cenné informace, které mi laskavě poskytli Ing. Josef Durčák, Marta Genčúrová, Dušan Liška, Matúš Sládok, MUDr. Ladislav Tačovský a další.

Betonové zátarasy z r. 1945 na slovensko-moravském pomezí

(Stav v roce 2009)

Ozn.	Přibližné umístění	Počet bloků
1	Laliki (Polsko), silnice č. 69, „dračí zuby“	-
2	Svrčinovec – Blažkovci, železnice	13
3	Svrčinovec – U Miškov, silnice č. 11	1
4	Oščadnica – Kalvária	17
5	Kolárovice, silnice č. 18	8
6	Kotešová – Buková, silnice č. 541	2
7	Povážský Chlmec, silnice č. 507	1
8	Hričovské Podhradie, údolní cesta	3

32 GROSS, Manfred: *Der Westwall...*, vyd. Rheinland-Verlag, Köln 1982, s. 380 n.

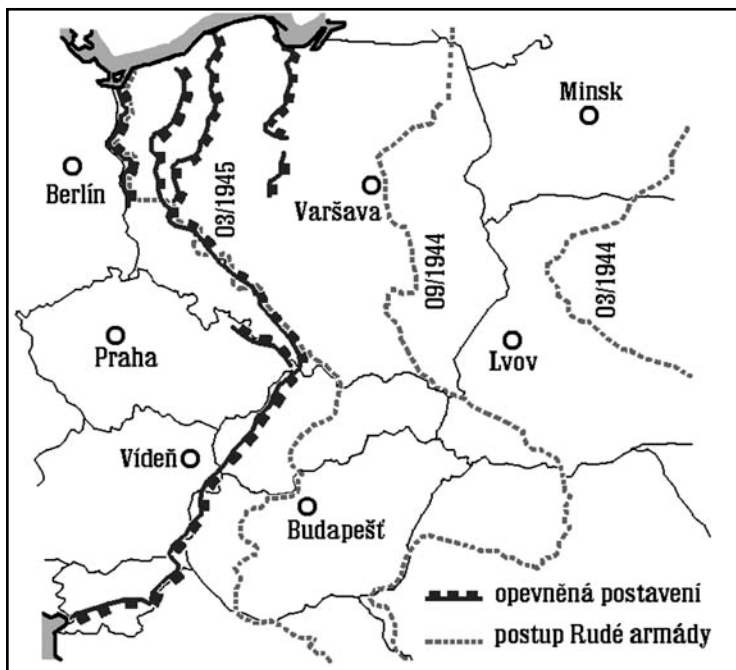
33 Informaci laskavě poskytla v roce 2005 paní Anna Majchraková, Čadca.

VOJENSKÁ HISTÓRIA

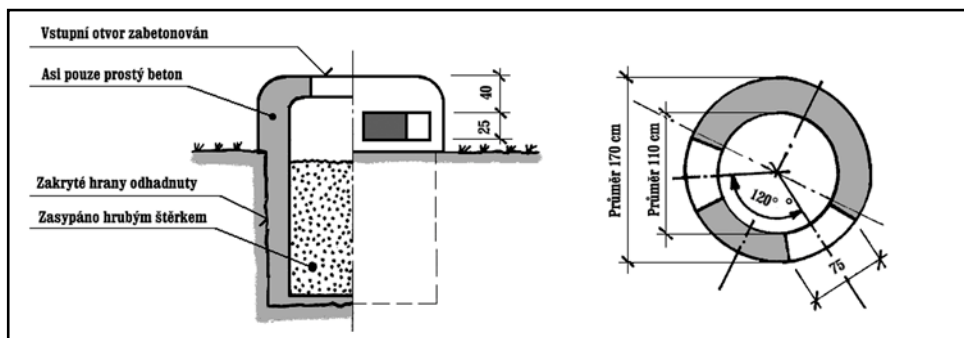
9	Žilina – Solinky, silnice č. 64 a železnice	6
10	Porúbka, silnice č. 64 a železnice	9
11	Púchov – Vieska, železnice	5
12	Púchov – Hrabovka, u železnice	2
13	Červený Kameň – Nebrová, údolní cesta	1
14	Rybníky, silnice č. 57 a železnice	16
15	Horné Srnie, silnice č. 57	3
16	Nemšová, mezi původní silnicí a řekou Vlára	17
17	Ilava – Klobušice, silnice č. 61	3
18	Drietoma – Lipovec, silnice č. 50	4
19	Chocholná – Velčice, údolní cesta	?
20	Biskupice – západ, okolí řeky Váh	24
21	Biskupice – východ, bývalá hlavní silnice	11
22	Moravské Lieskové – Nové Mlýny, silnice č. 54	3
23	Vrbové – sever, původně silnice č. 499	zničeny
24	Vrbové – jihozápad, silnice č. 502	5
25	Vrbové – jihovýchod, silnice č. 499	1
26	Šterusy, silnice č. 502	8
27	Chtelnica – sever, údolní cesta	1
28	Chtelnica – jih, silnice z vnitrozemí	7
29	Dechtice – sever, údolní cesta	2
30	Dechtice – jih, silnice č. 560	7
31	Trstín – železnice Výhybka Buková, silnice č. 51	24
32	Trstín – železnice, předsunutě	4
33	Buková – Horáreň, údolní cesta	2
34	Buková – Bojková, lesní cesta	5
35	Modra – Harmónia, lesní cesta	6
36	Pezinok – Pernek	11
37	Pezinok – Cajla, silnice č. 503	22
38	Limbach	4
39	Svätý Jur – sever, silnice č. 502 a železnice	4
40	Svätý Jur – jih, silnice č. 502, „dračí zuby“	6
41	Nedožery-Brezany, silnice č. 64 Žilina – Prievidza	3
42	Nedožery-Brezany, železnice	1
42 míst		272

Pevnůstky

Ozn.	Přibližné umístění	Počet
A	Skalité – Zwardoň, válcový typ	2
B	Oščadnica, válcový typ	2
C	Horné Srnie, typ Tobrúk	2
D	Trenčín – Istebník, typ Kugelbunker	1
E	Trenčianské Bohuslavice, typ Tobrúk	1
F	Očkov, typ Tobrúk	1
G	Vrbové – město, typ Kugelbunker	1
H	Piešťany, hřiště u žel. stanice, typ Kugelbunker	2
I	Pezinok, typ Kugelbunker	1
J	Viničné – Šenkvický háj, typ Kugelbunker	1
K	Svätý Jur, typ Kugelbunker	1
L	Svätý Jur, úkryt osádky u zátarasu	1
M	Senec, základní škola, typ Kugelbunker	1
N	Senec, silnice č. 61, typ Kugelbunker	1
	Celkem:	18



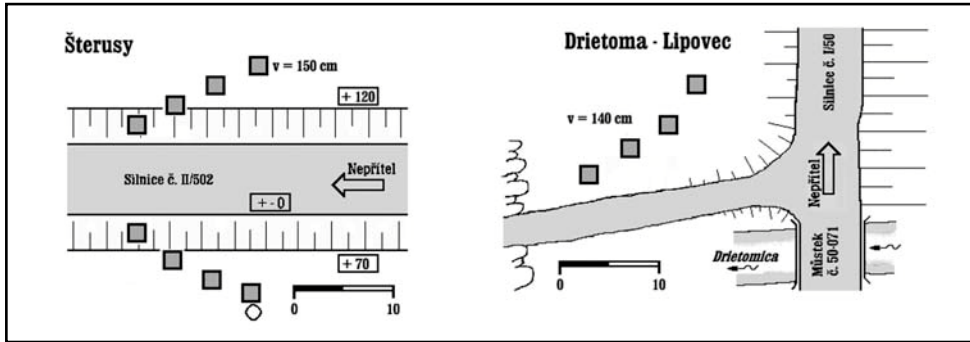
Obr. 1. Válečná situace ve východní Evropě v letech 1944-1945 (kresba I. Vondrovský)



Obr. 2. Schéma pevnůstky u Skalitého (kresba I. Vondrovský)



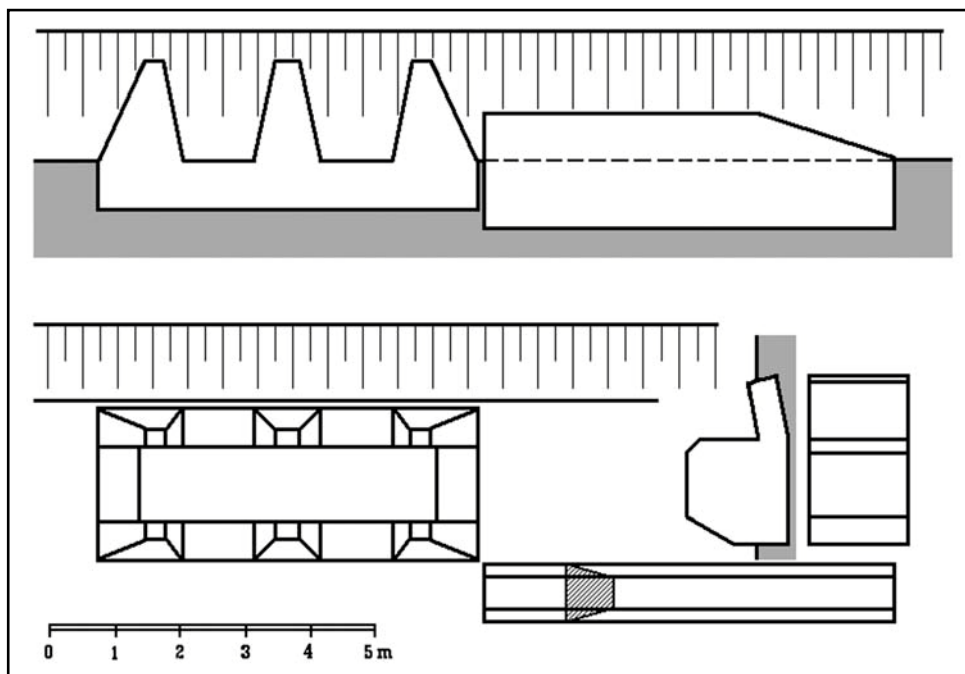
Obr. 3. Přehrazení průchodu barikádou z klád, uzávěra Hričovské Podhradie (foto převzato z HaV 2/2006, kde je chybně označeno jako Rajecké Teplice)



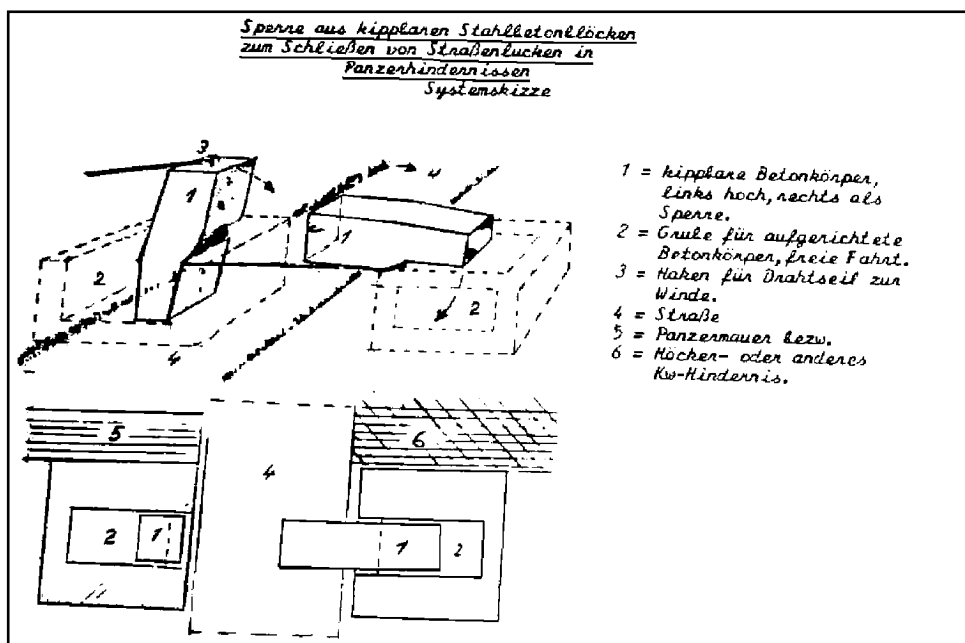
Obr. 4. Příklady uspořádání uzávěr na rovinatém terénu (kresba I. Vondrovský)



Obr. 5. Přehrazení údolí řadou bloků (Porúbka, foto I. Vondrovský, 2007)



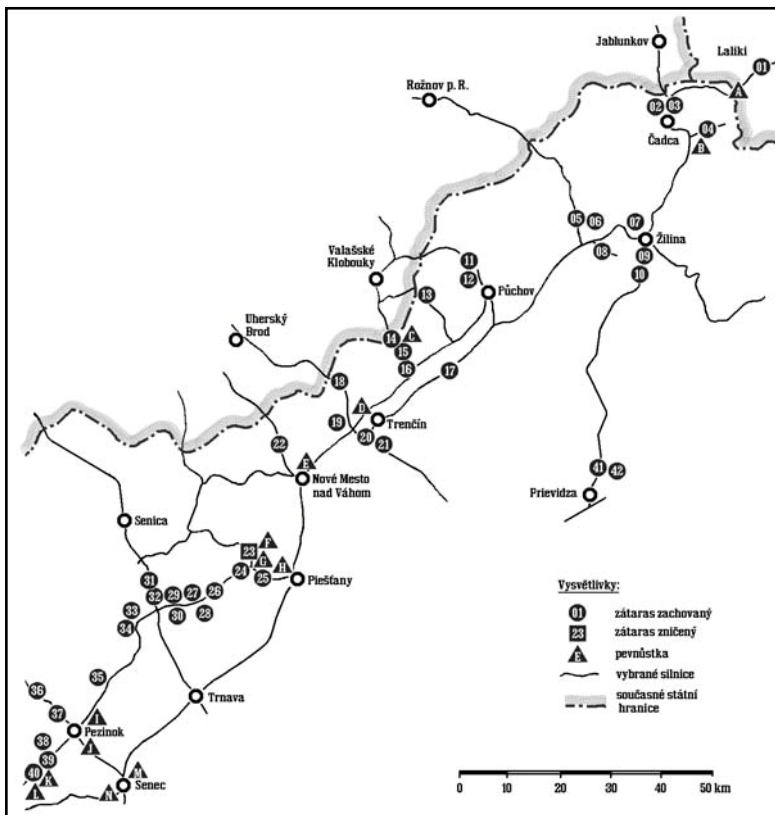
Obr. 6. Schéma zátarasu jižně od Sv. Jura (kresba I. Vondrovský)



Obr. 7. Návod na zřízení padacího bloku (A. Molt: Der deutsche Festungsbau...)



Obr. 8. Pevnůstka u Trenčianských Bohuslavíc (foto I. Vondrovský, 2008)



Obr. 9. Betonové uzávěry na slovensko-moravském pomezí, stav v roce 2009 (kresba I. Vondrovský)