

RAKOUSKO-UHERSKÁ STRÁŽNICE V KOMÁRNĚ

MARTIN DUBÁNEK

DUBÁNEK, M.: Fortification landmarks of the past. The Austria- Hungarian “blokhaus” in Komarno. *Vojenská história*, 4, 14, 2010, pp. 104–110, Bratislava.

The author of the study is well-known for his major interest in the military technique and fortification objects of the former Czechoslovakia. In this case he focuses on one of the few Austria-Hungarian fortification monument preserved in Slovakia. He deals with a concrete “blokhaus” built to protect the rail-bridge through the Danube in Komárne. The building of the monument was approved by the Emperor Franz Joseph I at the beginning of the WWI and realized during the war.

The study in its short version (3.5 pages) brings the fundamental information not only about the original construction of the object, but also about the intentions of the headquarters of the Czechoslovak Army on its usage towards the protection of the Komarno bridge in case of a Hungarian attack in the 2nd half of the 30s of the 19th century. Contrary to the processed plans on the modernization of the guardhouse, the plan was never successfully conducted and the object not included in the system of the Czechoslovak fortification. In the development of the WWII it was not seriously damaged.

Military History. Slovakia. Guardhouse in Komárno from the times of Austria-Hungarian monarchy.

Rakousko-uherská branná moc postavila na svém území velké množství nej-různějších fortifikačních staveb. Z území bývalého Československa se na jejich vyzbrojení značnou měrou podílely Škodovy závody v Plzni.¹ Ocel a jiné komponenty však dodávala i celá řada dalších hutních nebo strojírenských podniků. Na obraně rakousko-uherských fortifikací se taktéž podíleli vojáci z budoucího Československa.²

Avšak po rakousko-uherském vyrovnání k výstavbě pevností na území budoucího Československa prakticky nedocházelo, a to z jednoduchého důvodu. Po vzniku Dvojspolku v roce 1879, respektive Trojspolku v roce 1882, leželo území budoucího Československa v zápolí. Z dříve postavených pevností zůstala zachována pouze funkce pevnosti Komárno.³ Určitý objem nově prováděných opevňovacích prací v této lokalitě však lze předpokládat na tzv. Vážském předmostí (Waag Brückenkopf) a především na Dunajském předmostí (Donau Brückenkopf) na maďarské straně.

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

2 S rakousko-uherským opevněním se seznámila i rada ženijních důstojníků, kteří se v rámci Československé republiky podíleli na výstavbě nového čs. opevnění Za všechny je možno jmenovat např. ředitele Opevňovacích prací divizního generála Karla Husárka.

3 Dnem 7. 11. 1888 byla zrušena pevnostní funkce Olomouce, jako poslední Rakousko-uherské pevnosti na území dnešní České republiky. KUPKA, Vladimír. *Pevnosti Krakov a Přemyšl*. Dvůr Králové nad Labem 1999, s. 21.

Pravděpodobně jedinou výjimku⁴ z nově stavěných pevnostních objektů realizovaných Rakousko-Uherskem na teritoriu budoucí Československé republiky představovalo několik jednoduchých pevnostních staveb na ochranu důležitých tratí, budovaných v souladu s dobovými trendy. Obdobné stavby totiž realizovalo také Německo⁵, Rusko⁶ a např. v Indii i Velká Británie. Rakousko-Uhersko budovalo obdobné stavby označované zpravidla jako opevněné strážnice nebo blokhausy v Haliči (1906 – 1907)⁷, také v severní Itálii a na území budoucí Jugoslávie.

Z hlediska území bývalé Československé republiky byly takovéto strážnice postaveny například ve Skotarském průsmyku, který je v současné době součástí Ukrajiny. Zde je zdokumentována zděná strážnice se dvěma nárožními kaponiérami zvaná Pancéřový dům.⁸ Budova chránila vjezd do tunelu mezi Zimirem a Woronienkou. Objekt lze zřejmě datovat do doby zprovoznění trati v roce 1895.

Snad jediným moderním rakousko-uherským objektem zachovalým na Slovensku je betonová strážnice pro ochranu železničního mostu přes Dunaj, postavená právě v pevnosti Komárno. Most dlouhý cca 490 m na trati Komárno – Újszöny byl vybudován v roce 1910. Výstavba objektu na jeho obranu byla odsouhlasena císařem Františkem Josefem I. až v průběhu 1. světové války 22. srpna 1914.⁹ Vlastní výstavbu společně s dalšími obrannými stavbami na severním břehu provedlo civilní obyvatelstvo.¹⁰ Polním způsobem byl ovšem zabezpečen i přístup k mostu na jižní maďarské straně.¹¹

Jednopodlažní betonová strážnice, respektive blokhaus, byla postavena na rozšířeném náspu v bezprostřední vzdálenosti od trati a severní strany mostu přes Dunaj. Také od severu ji navíc oddělovalo jedno pole mostu, které tvořilo nadjezd pod procházející cestou. Zdivo na více ohrožené západní stěně bylo silné až 180 cm. Betonová konstrukce stropu byla položena na traverzy o profilu I s plechovým obložení mezi nimi. Tak bylo zajištěno ztracené bednění během stavby, a zároveň zabezpečena ochrana před úštěpkou betonu při případném zásahu. Strážnice měla tvar obdélníku o vnějších rozměrech cca 13,5 x 7,5 m, která obsahovala dvě nárožní kaponiéry. Ty pak zvětšovaly rozměry objektu na cca 21 x 13 m. Vchody a střílny byly uzavíratelné kovovými dveřmi a okenicemi. Interiér rozdělovaly zděné příčky na několik místností. Ze zachovalého plánu je patrné ještě umístění záchodů a rozmístění kamen pro otop.

Objekt přečkal 1. světovou válku a po vniku Republiky Československé i následné boje na

4 Vyjma opevňovacích prací prováděných v době první světové války např. na východním Slovensku, v Komárně a Bratislavě.

5 BUJAS, Pilte. *Blokhausy wieżowe węzła oporu Ruciane-Guzianka*. Forteca 1/97, Przasnysz 1997.

6 DUBÁNEK, Martin. *Východočinská dráha a její fortifikační zajištění*. In *Naše vojsko* 4/2007, s. 34-36.

7 BZZOSKWINIA, Waldemar – BUJAS, Pilte. *Ufortifikowane strażnice kolejowe w Galicji na początku xx wieku*, Forteca 2/97, Przasnysz 1997 nebo Chorzeпа, Jarosław, *Fortyfikacje, Przewodnik po Polsce*, Vářsava 2005, s. 257.

8 LÁŠEK, Radan. *Jednotka určení SOS*. 3. díl, Praha 2008, s. 12, 13, 190, 191.

9 KUPKA, Vladimír. *Pevnost Komárno – habsburský reduit na Dunaji* (3), ATM 7/2003 s. 40-43).

10 FILIP, Ondřej. <http://fortifikace.bloguje.cz/846470-pevnost-komarno.php>

11 Nutno dodat, že v 1. světové válce budovalo Rakousko-Uhersko i polní opevnění a kaverny na předmostí v bratislavské Petržalce. Letecké snímky z počátku 30. let zachycují jakési zemní forty neznámého data vzniku.

Slovensku.¹² V roce 1936, když zde probíhalo plánování výstavby nových obranných objektů, byla pevnůstka vedena jako strážnice a využívána Finanční stráží.¹³

Ve snaze zabránit neočekávanému přepadu Komárna a zajistit podle potřeby zničení železničního i silničního mostu, byla v roce 1936 plánována nová výstavba čs. opevnění v prostoru Komárna. Dne 28. února 1936 tak zástupci taktického a technického oddělení ŘOP (gen. Štěpánek, ing. plk. Čermák, kpt. ing. Novák) provedli vytyčení pěti nových pevnostních objektů.¹⁴ Odborná literatura pak uvádí, že na místě rakousko-uherského blokhauasu měl být vybudován pěchotní srub Ko-S 2.¹⁵ Skutečnost je taková, že podle dobové mapy vzniklé na přelomu února a března 1936 je tento objekt zakreslen 100 severněji, což dokládá i písemný dokument¹⁶, kde je jeho umístění dále definováno v náspu v ose mostu. Výzbroj měla tvořit tehdy uvažovaná, ale nikdy nezavedená dvojstřílnová kopule pro dvojče těžkých kulometů.¹⁷ Ve stropu srubu měl být rovněž osazen ještě zvon pro lehký kulomet umožňující vzájemné krytí s pěchotním srubem Ko-S 3 na Alžbětinském ostrově. Zároveň měl být vybudován skrytý přístup pod vozovkou k prvnímu pilíři mostu. Aby byl případný postup maďarské pěchoty na most ztížený co nejvíce, byla na mostě ve výši prvního pilíře plánována železná vrátka.¹⁸ Dále mělo být u prvního pilíře instalováno zařízení pro vykojení obrněného vlaku. Uzavírání se mělo uskutečnit automaticky právě z rakousko-uherského blokhauasu. Tato opatření by si však vyžádala značné finanční náklady odhadované na 8 650 000 Kčs.¹⁹ Proto ředitel opevňovacích prací divizní generál Karel Husárek společně se zástupci taktického a technického odboru ŘOP plk. Ing. Čermákem a kpt. Ing. Novákem provedl 29. 4. 1936 osobní průzkum obrany mostů v Komárně.²⁰ Pěchotní srub Ko-S 2 byl vzhledem k vysokému náspu a tím i zbytečně vysokému finančnímu nákladu z plánovaných prací vypuštěn. Místo něj měl být patřičně zesílen betonem nebo železnými plotnami rakousko-uherský strážní domek. Zároveň se počítalo s jeho vyzbrojením kulomety a obsazením stálou osádkou.²¹ Gen. Husárek však ponechal v platnosti uvažovanou štolu vedoucí od podjezdu silničního mostu pro mechanickou adjustaci nálože. Vchod do této štoly měl být opatřen střílnou s lehkým kulometem, který by zároveň ostřeloval silnici podél hráze na N. Stráž a silnici vedoucí na sever.

Každopádně po zrušení výstavby pěchotního srubu Ko-S 2 a zahájení stavby komárnských pěchotních rubů KOS-1, 3 a 4 v roce 1937²², nebyla rakousko-uherská strážnice ku-

12 Například v roce 1919 se uskutečnil maďarský přepad přes Alžbětinský ostrov (VÚA-VHA Praha, fond ŘOP, karton 55, sig. 99/5/45/21).

13 VÚA-VHA Praha, f. ŘOP, karton 47, sig. 96/3/2/44.

14 Tamže, karton 55, sig. 99/5/45/21.

15 STEHLÍK, Eduard – VAŇOUREK, Martin. *Hraničáři na Dunaji*. Mohelnice 1999.

16 VÚA-VHA Praha, fond ŘOP, karton 55, sig. 99/5/45/21.

17 Taktické oddělení ŘOP pak navrhlo čelní střílnu místo dvojkulometem vyzbrojit těžkým kulometem a dvojtětovou střílnou do vedlejšího směru lehkým kulometem. Viz VONDROVSKÝ, Ivo. *Opevnění z let 1936/1938 na Slovensku*. Dvůr Králové ad Labem 1993.

18 Měla být realizována ze všech plánovaných opatření jako první.

19 Hrubá výstavba srubů Ko-S 1 až 5 celkem 4 920 000 Kčs, zbraně a optika 1 180 000 Kčs, pozemky 210 000 Kčs, střelivo 750 000 Kčs, překážky 60 000 Kčs, spojení 500 000 Kčs
polní opevnění na levém křídle na Váhu 50 000 Kčs, což s 20% zálohou činilo 8 650 000 Kčs (viz VÚA-VHA, fond ŘOP, karton 55, sig. 99/5/45/21).

20 VÚA-VHA Praha, fond ŘOP, karton 24, sig. 45/2/2/23.

21 Taktéž byl zrušen pěchotní srub Ko-S 5, umístěný v ose silničního mostu. V roce 1937 pak byly realizovány pěchotní sruby Ko-S 1, Ko-S 3 a Ko-S 4.

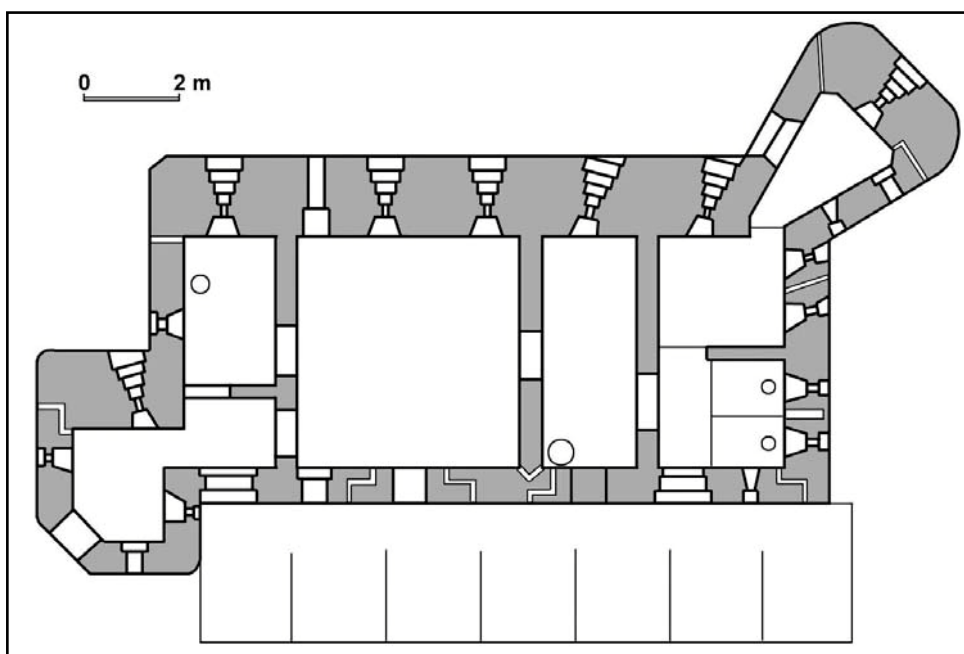
22 STEHLÍK, Eduard. *Lexikon těžkých objektů československého opevnění z let 1935-1938*, Dvůr Králové nad Labem 2001.

podivu modernizována a začleněna do systému čs. pohraničního opevnění. Přitom její odolnost byla stále ještě více než dostatečná a modernizace by nevyžádala velké finance.

Teprve v červnu 1938 zadalo ŘOP firmě Vítkovické horní a hutní těžířstvo za částku 50 885 Kč výrobu mostní zábrany pro železniční most.²³ Pro rychlý spád událostí se zakázku nepodařilo realizovat.

Na rozdíl od železničního mostu²⁴ přečkal blokhaus s menšími poškozeními i druhou světovou válku a v současné době je volně přístupný. Bohužel, jeho stav se neustále zhoršuje a řada jeho dříve zachovalých součástí byla zničena. Zmizela například většina kovových elementů a byly pobořeny vnitřní příčky. Vzhledem ke své unikátnosti by si nepochybně zasloužil památkovou ochranu nebo alespoň rekonstrukci, která by byla relativně snadno realizovatelná.

OBRAZOVÁ PŘÍLOHA:



1) Půdorys rakousko-uherské strážnice v Komárně (autor Martin Dubánek)

23 BENEŠ, Jaroslav – LAKOSIL, Jan – NIČ, Martin – ŠKODA, Jan. *Zvláštní zařízení na komunikacích v letech 1936-1938*. Dvůr Králové nad Labem 2009, s. 221.

24 Most byl na sklonku 2. světové války destruován. Stejně tak byl poškozen silniční most jehož stav je dokonce zachycen na plánech sovětských ženistů a zachován ve VÚA-VHA (viz VÚA-VHA MNO 1956, karton 216, sig. 51/7/1/4). Železniční most byl opraven v letech 1953-1954 společnými československo-maďarskými prostředky. Do provozu byl jako „Most přátelství“ uveden k 1. 1. 1955. (Kožuch, Miroslav: www.rail.sk/skhist/mosty/kn-nz.htm)



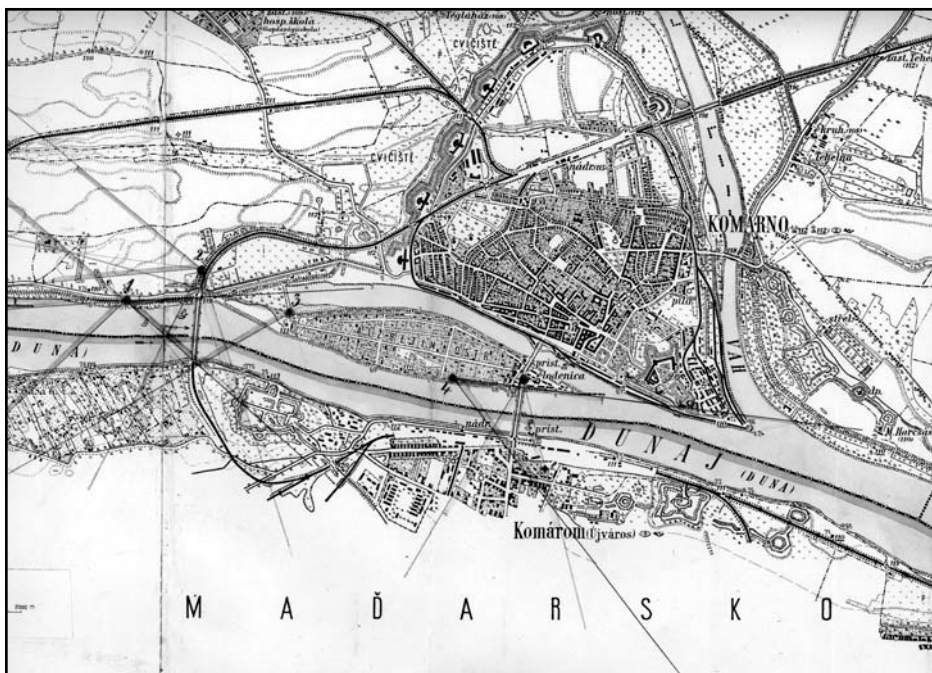
2) Kaponiéra strážnice v roce 2006 (foto Radek Hrabčák)



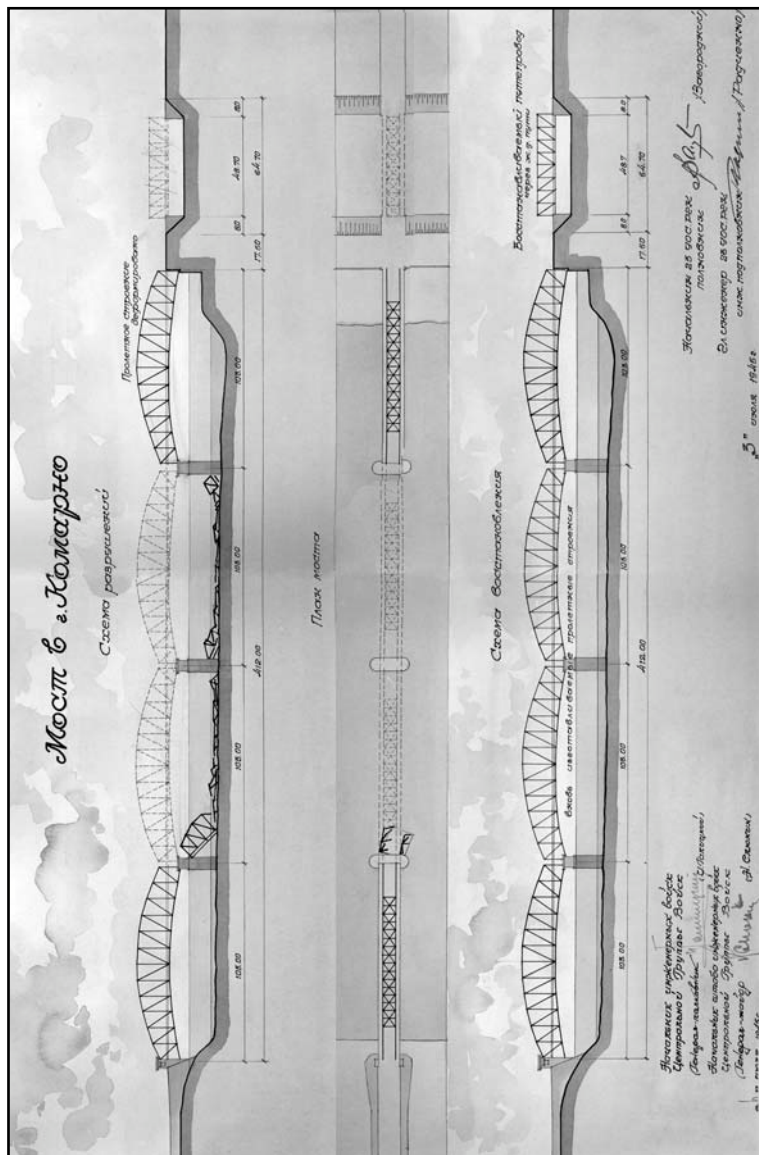
3) Vchodová část strážnice v roce 2006 (foto Radek Hrabčák)



4) Letecký snímek mostu přes Dunaj s vyznačeným blokhausem a fortem Sandberg (dnes Monoštor) v Maďarsku. Letecký snímek pochází pravděpodobně z roku 1936 (VÚA-VHA Praha).



5) Mapa Ředitelství opevňovacích prací s plánovanými pěchotními sruby. Pěchotní srub Ko-S 2 se nachází severněji od blohausu (VÚA-VHA Praha)



6) Náčres poškozenej silničného mostu přes Dunaj v Komárňane zpracovaný ženisty Rudé armády 3. 7. 1945 (VÚA-VHA Praha).