

VOJSKOVÁ PRIEPUSTNOSŤ HLAVNÝCH CIEST CEZ (SLOVENSKÉ) KARPATY V 60. A 70. ROKOCH 19. STOROČIA S NÁVRHOM ICH LOGISTICKÉHO ZABEZPEČENIA

BOHUŠ KLEIN

KLEIN, B.: Logistic Support of Frontier-Crossings through (Slovak) Carpathians in 60's and 70's of 19th Century. *Vojenská história*, 6, 1, 2002, pp 101 – 109, Bratislava.

In the published material the author focused on modifications of transport capacity at main crossings through the Carpathians. He proposed their logistic and defensive provision in connection with the possibility of war conflict with Russia in the territory of Galicia. This draft was developed by the General Staff of Austrian and Hungarian Army at the turn of 60's and 70's of 19th century. It refers to the exposition archived in Kriegsarchiv of cartographic collection in Vienna (in German material the fund is given) of military and engineering planning of the General Staff and it is developed in the form of operational directive of the Army. The author publishes and comments on those parts of the document which directly refer to the present territory of Slovakia.

Military History. Slovakia. 19th Century.

Vo vojenskom archíve vo Viedni (*Kriegsarchiv Wien*) sa v kartografickej zbierke vojensko-inžinierskeho plánovania Generálneho štábu rakúsko-uhorskej armády nachádza zaujímavá rozprava spracovaná na úrovni operačnej armádnej smernice o vojskovej prepravnej priepustnosti hlavných prechodov cez Karpaty s návrhom ich logistického zabezpečenia.¹ Aj keď vypracovanie materiálu od majora Vizera z Generálneho štábu armády vo Viedni je datované k 9. decembru 1870, je možné jeho vojensko-priestorovú platnosť pre severné Slovensko premietnuť prinajmenej aj do 60. a 70. rokov 19. storočia.² Táto operačno-logistická analýza približuje stav vojskovej priepustnosti hlavných prechodov cez karpatské priesmyky do Haliče v súvislosti s potenciálnou vojnou s Ruskom v Haliči a navrhuje také logistické opatrenia, ktoré by zvýšili priepustnosť, rýchlosť a plynulosť vojskových presunov armády monarchie cez priesmyky karpatských pohorí. Materiál rieši vojskovú priepustnosť hlavných komunikačných koridorov aj cez Východné Karpaty, čo dnes prechádzajú územím terajšej Zakarpatskej Ukrajiny a severného Rumunska, ktoré viedli do východnej časti bývalej rakúskej Haliče. Tieto komunikačné trasy autor do materiálovej štúdie nezačlenil, lebo sa územia terajšej Slovenskej republiky dotýkajú len okrajovo. Z toho dôvodu sú tu riešené len prechody cez pohoria (slovenských) Karpát.³

Význam týchto dopravných koridorov vedúcich cez Karpaty severným smerom a dôležitých najmä pre armádu habsburskej monarchie, vystupuje do popredia aj v súvislosti s geostrategickým postavením severného Slovenska v 2. polovici 19. storočia, keď cezeň prechádzalo se-

¹*Exposé über die grossen Bewegungslinien im Karpaten Gebirge*. Fond Genie – und Planarchiv. Inland CV alfa; Karpaten Gebirge Nro. 2).

²Tento názor je možné vysloviť vzhľadom na poznanie chronickej finančnej podvyživenosti armády monarchie na výstavbu vojenských objektov a zariadení v tomto období, nevynímajúc ich výstavbu ani na severnom Slovensku, ktoré vtedy nemalo veľký význam vo vojensko-strategických plánoch monarchie.

³Sú to pohoria ležiace na území terajšej Slovenskej republiky. Bádateľom, ktorí sa zaoberajú riešením rakúsko-uhorských a ruských vzťahov v 2. polovici 19. storočia však odporúčam, aby sa oboznámili aj s komunikáciami vedúcimi cez dnešnú Zakarpatskú Ukrajinu a severné Rumunsko do bývalej rakúskej Haliče.

dem zo spolu jedenástich hlavných vojenských prechodov cez veniec karpatských pohorí. Tieto cesty spájali vtedajšie centrálné Uhorsko – a v širšom priestorovom dosahu celú monarchiu – s rakúskou Haličou, kde habsburská monarchia hraničila s cárskym Ruskom. Vojskovú priepustnosť týchto dopravných geostrategických koridorov v realite vojny preverili o polstoročie neskôr až bitky v čase prvej svetovej vojny v rokoch 1914 – 1915, keď sa v Haliči a aj na východnom Slovensku stretli v krvavých bojoch rakúsko-uhorské a ruské vojská.⁴

Materiál rozpravy (smernice) Generálneho štábu je rozčlenený do piatich častí, z ktorých prvá sa zaoberá dopravnou náročnosťou a cestnými nástrahami plynulej priechodnosti karpatských pohorí vojskovými telesami rakúsko-uhorskej armády. Na ňu nadväzuje ťažisková časť zaoberajúca sa potrebnými stavebnými úpravami na zlepšenie stavu hlavných dopravných koridorov a zvýšenie ich vojskovej priechodnosti. Súčasťou týchto zámerov je aj dostavba, resp. výstavba potrebných obslužných a stacionárnych vojenských objektov spolupôsobiacich pri plynulom operačnom presune väčších vojskových telies zo severného Slovenska do Haliče. Ďalšie časti materiálu sú venované kvalite cestnej siete v Liptove a v Slovenskom rudohorí v nadväznosti na dopravné koridory vedúce zhruba poludníkovými smermi cez Karpaty a ich príslušným logistickým vybavením. Záverečná časť materiálu sa zaoberá aj zhodnotením severojužných cestných prechodov cez Karpaty v nadväznosti na vtedy už existujúcu železničnú sieť Uhorska.

V záujme prehľadnosti a zrozumiteľnosti tohto hutného, výstižného a rozsahom nie dlhého materiálu, uvádzame komentovaný preklad rukopisného textu. Kurzívou v zátvorke sú uvedené miestne názvy podľa originálneho rukopisu, podobne je uvedená aj ďalšia odborná terminológia s výpovedným obsahom vojenského, resp. miestopisného charakteru.

I. KOMUNIKÁCIE CEZ HORSKÉ CHRÁTY, KTORÉ BUDE TREBA UPRAVIŤ AKO VOJENSKÉ HRADSKÉ (HEERESSTRASSEN).

A. Z hornouhorskej nížiny západne od Tatier vedú k hlavnej haličskej hradskej⁵ len dve cestné spojnice, ktoré sú uspôsobené na kompaktnější presun väčších vojskových telies.
Sú to:

TRASA I.

Táto smeruje nahor cez Trenčín širokým údolím Váhu a Kysuce cez sedlo Príslop,⁶ aby po jeho prekonaní ďalej viedla do dnešnej poľskej Kamesznice a končila v haličskom Seiipuschí, dnešnom poľskom Żywieczi. Jeden kompletný armádny zbor, pozostávajúci z 3 divízií (a spolu z 50 tisíc mužov, 7 200 koní a 1 000 povozov) sa môže po tejto trase hromadne presúvať pohodlným pochodovým tempom; pričom polovica zboru sa môže primerane utáboriť vo vojenských objektoch popri nej. V dôsledku nepostačujúceho ubytovania sa však na úseku od Čadce až do Żywiecza odporúča vysielat' denne na presunovú trasu len jednu armádnu divíziu.⁷ Po vypochoďovaní z Trenčína by sa tak celý armádny zbor mohol premiestniť

⁴SLEPCOV, I.: Z histórie Karpatskej ofenzívy ruských vojsk v rokoch 1914 – 1915. In: Vojenská história, 4, 2, 2000, s. 3 – 14. HRONSKÝ, M.: Pohyb východného frontu (august 1914 – máj 1915) a jeho dosah a ohlas na Slovensku. In: Vojenská história, 1, 1, 1997, s. 23 – 33.

⁵*Galizische Karpaten Haupt-strasse*. Hlavná haličská karpatská hradská viedla po severnom obvode Karpát z Krakova cez Rzeszów, Przemysl do terajšieho Lvova, býv. Lemberg.

⁶V rukopise je sedlo Príslop (714 m. n. m.) nazvaný ako *Zwardon-Sattel*

⁷Podľa prepočtu jedna divízia tvoriaca tretinu armádneho zboru pozostávala v tomto období z cca 16 670 mužov, 2 400 koní a 330 povozov.

do Żywieca za 9 dní. Ale armádna divízia, ktorá ako prvá vyrazila na presun z Trenčína, by bez jediného dňa odpočinku mohla doraziť do Żywieca už na 7. deň.

Ďalší armádny zbor presúvajúci sa po tejto trase ako druhý v poradí (v dôsledku spomenutých ubytovacích ťažkostí na trase Čadca – Żywicz, pozn. B. K.), však musí v Žiline (*Silein*) odpočívať 2 dni. Tento v poradí druhý armádny zbor by Żywicz dosiahol na 12. deň po vypočodovaní z Trenčína. Zvlášť vhodným priestorom na utáborenie kompletných dvoch armádných zborov je dolina Soly (*Solathal*)⁸, v ktorej sa oba zbory môžu pohodlne utáboriť, odpočinúť si a uviesť svoju výstroj po prechode Karpát do zodpovedajúceho stavu.

TRASA II.

Táto trasa vychádza z Prievidze (*Privitz*), prechádza Turcom a cez priesmyk Beskid⁹ smeruje do Jordanówa. Hradská tejto III. trasy má oveľa skromnejšie prepravné podmienky ako I. trasa a vyznačuje sa výraznými miestnymi stúpaniami. Pritom aj odpočinkové pochodové tábory (*Marsch-kantonierungen*) a táborové zruby (*Biwaaks*) sú na Orave a následne aj v doline rieky Skawy (*Skawathal*)¹⁰ menej vyhovujúcejšie ako na Kysuciach a v doline rieky Soly. Napriek týmto nedostatkom táto trasa dovoľuje v priebehu 9 dní presunúť z Prievidze do Haliče dva armádne zbory. Je to uľahčené aj tým, že zbory môžu karpatské chrbáty prekračovať v nerušenej a nepretržitej pochodovej zostave. V Jordanóve a na jeho okolí sú vhodné podmienky na oddych a utáborenie len jednej armádnej divízie, nie však celého armádneho zboru, pretože jedna vojsková ubytovňa pri Jordanóve nie je spôsobilá a nevyhovuje na ubytovanie vojska. Z tohto dôvodu je výhodnejšie, keď sa kompletný armádny zbor utáborí až pri Myšleniciach (*Mislenice*) alebo pri Kasine Wielkej (*Tymbark*).

B. Mapové prílohy ukazujú miesta sústredení armádných zborov v okruhu 20 míľ¹¹ v širokom venci karpatských pohorí. Obe tieto zhromaždiská¹² sú pritom čiastočne kryté pevnosťou Krakovom. Z pohľadu sústredenia vojsk v tomto priestore zohráva úlohu aj veľká hĺbka predhorskej karpatskej rovinatej krajiny (k rieke Wisle je to len 6 míľ), čo veľmi obmedzuje pohyblivosť z juhu na sever operujúcej armády, ktorá v prípade svojho nevyhnutného ústupu musí zabezpečiť predovšetkým včasný odsun svojho vojskového trénu (*Train*), nevynechajúc ani cez Sliezsko (*Schlesien*). Zdôvodniteľné je to hlavne preto, lebo na prepravu ťažkého vozatajstva cez priesmyk Príslop (*Zwardón – Sattel*) z Kamesznice na Kysuce je potrebné použiť predzápravy na povozy. Počas takého neplánovaného ústupu spôsobia iste veľa problémov aj úzke cesty naprieč Oravou. Z toho dôvodu je potrebné zorganizovať hlavnú obrannú líniu (*Rokadelinie*)¹³, kde je vybudovaná hustejšia cestná sieť.

⁸Presnejšie: je to horná časť riečky Soly na poľskej strane kysuckých Beskýd s mestečkom Sola. Najlepší prechod do tejto doliny z kysuckej strany viedol od Skalitého proti toku potoka Vreščovky cez Vreščovské sedlo vo výške 750 m. n. m.

⁹Zo zemepisného kontextu tejto komunikačnej trasy je zrejmé, že priesmyk Beskid (*Beskid Sattel*) sa nachádza na bočnom horskom hrebeni poľských Beskýd medzi mestami Spytkowicze a Jordanów. Iný priesmyk totiž na smere tejto cesty, a to: Trstená – Jablonka (Poľsko) – Podwilk (Poľsko) – Jordanów (Poľsko) nenachádzame.

¹⁰Rieka Skawa (Poľsko) preteká cez Jordanów, Osielec a Wadowicze od poľských Beskýd severozápadným smerom cez poľské predhorie Karpát a ústi samostatne ako pravostranný prítok do rieky Wisly.

¹¹Jedna míľa meria 7, 586 km. Podľa HLAVÁČEK, I. – KAŠPAR, J. – NOVÝ, R.: *Vademecum pomocných vied historických*, Praha, Svoboda 1988, s. 169. Túto dolnorakúsku (viedenskú) sústavu mier a váh zaviedol dekrét M. Terézie roku 1765 s platnosťou pre celú rakúsku monarchiu.

¹²Deboucheé (fr.); teda pri Myšleniciach a Kasine Wielkej – (pozn. B. K.)

¹³Rokadelinie (fr.); – je to komunikačná línia súběžná s líniou frontu na čiare Žilina (*Silein*) – Martin (*Sz. Márton*).

C. Východne od Tatier prechádzajú cez Karpaty početné komunikačné spojnice vychádzajúce nielen z vysokopoloženého manévrovacieho priestoru Spiša¹⁴, ale tiež z Prešovskej kotliny, ako aj otvorených údolí od Vranova (*Varanno*), Humenného (*Homona*), Užhorodu (*Unghvár*) a Mukačeva (*Munkácz*). Tieto cesty, aj keď prekračujú Karpaty nižšie položenými priesmykmi a sledujú prielomy riek Popradu a Dunajca, majú však nevýhodu v tom, že sú užšie. Aj pri zohľadnení priaznivejších zemepisných podmienok, však len málo z týchto ciest svojím technickým stavom vyhovuje na preskupovanie veľkých vojskových telies, ktoré by zodpovedali ich dôležitosti ako spojovacích operačných komunikácií v predpokladanom haličskom bojiskovom priestore.

TRASA III.

Z Kežmarku (*Käsmark*) cez priesmyk Krosćenko (*Krosćenko Sattel*)¹⁵ sa na presun môže vystrojovať len jedna armádna divízia denne zároveň s poľným delostrelectvom (*Feldegeschütz*). Táto divízia na 4. deň svojho pochodu dorazí do Starého alebo Nového Saczu (*Alt – oder Neu Sandec*). Armádne vozatajstvo (*Armeefuhrwerk*) sa však na presun môže vydať až vtedy, keď sa vybuduje núdzový most pri Niedzici (*Niedecz*)¹⁶; (pod Niedzeckým hradom cez rieku Dunajec), a keď sa prevoz pri Kadzci¹⁷ nahradí pevným mostom. Podobne sa musia odstrániť aj početné závary na ceste Czorstyn – Stary Sacz.

TRASA IV.

Z Kežmarku cez Starú Ľubovňu (*Lubló*) sa môžu na presun vystrojovať až dve armádne divízie denne aj s celým vozatajstvom, ktoré do Saczu (*Stary, Nowy*) môžu doraziť už na 3. deň od začiatku svojho presunu.¹⁸ Závary na krajinskej ceste medzi Mníškom nad Popradom a Rytrom (Poľsko) však dovoľujú tohto času zobrať so sebou na presun len delá a ľahké vozatajstvo (*Geschütz und leichtes Fuhrwerk*).¹⁹

TRASA V.

Táto trasa vychádza z Prešova (*Eperies*), prechádza cez Bardejov (*Bartfeld*), Zborov (*Zboró*), priesmyk Grab (*Sattel von Grab*).²⁰ To preto, lebo dlhé a strmé úseky cesty severne od Nižnej Polianky (*A. Polyanka*) a južne od Katy (Poľsko) si vyžadujú použitie povozových predzáprahov. Tiež preto, lebo riečne brody pri Zydowskom, Krepnej a Katy,²¹ (sú veľmi nespoľahlivé.

¹⁴*Hochgelegenen Zips Manöwerirterrain.*

¹⁵Priesmyk Krosćenko je v poľskom pohorí Beskid Sadecki na ceste medzi poľskými mestami Krosćenko nad Dunajcom a Starým Saczom.

¹⁶Niedzica nad Dunajcom (Poľsko).

¹⁷Juhozápadne od Noweho Saczu na rieke Dunajec.

¹⁸Tu ide o prepravnú cestu z Kežmarku cez Spišskú Starú Ves a poľské mesto Krosćenko v údolí Dunajca do Saczu.

¹⁹Tu ide o cestu z Kežmarku cez Starú Ľubovňu a sedlo Vabec, 766 m. n. m. v Ľubovnianskej vrchovine na Mníšek nad Popradom a ďalej na poľské mesto Piwnicznú do Starého a Nového Saczu.

²⁰V tomto prípade nesporne ide o cestu zo Zborova vedúcej cez Nižnú Polianku a ďalej cez dnes málo frekventovaný priesmyk Przelec Beskid, 590 m.n.m. na terajšej slovensko-poľskej hranici. Po prekonaní tohto priesmyku cesta ďalej viedla už na dnešnej poľskej strane do mestečka Grab v doline riečky Ryjak, z ktorej ďalej severovýchodným smerom vystupovala na bočný hrebeň poľského pohoria Beskid Niski. Toto pohorie prekonávala v priesmyku Grab, 648 m. n.m. (*Sattel von Grab*) a zostupovala do doliny rieky Wisloky, ktorou pokračovala do miesta sústreďenia v Žmigróde (Zmigrod) a končila v Žmigróde. Na túto trasu je možné v závislosti od počasia, ako aj iných naliehavých okolností vysielat' na presun nanajvyš jeden armádny zbor denne, avšak len s ľahkým delostrelectvom (*leichtes Geschütz*).

²¹To všetko sú miesta riečnych brodov cez rieku Wisloku na poľskej strane.

Túto hradskú použil v júni 1849 na prepravu do Uhorska Generálny štáb a 4. najsilnejší zbor ruskej armády, ktorý početne tvoril 2,5 našich divízií.²² Vtedy Rusmi postavené mosty onedlho zanikli pre zanedbanie údržby.

TRASA VI.

Táto trasa vychádza z Vranova (*Varano*), vedie nahor Ondavskou dolinou (*Ondavathal*) a prechádza relatívne najnižším karpatským priesmykom²³ do Dukly.²⁴ Na túto trasu sa môžu bez prestávky vypravovať na presun celé armádne zbory s menšími trénni a môžu po predchádzajúcom a už odpochodovanom zbore využívať táborové ubytovne (*Quartire*) a zruby (*Biwaaks*).

TRASA VII.

Po tejto trase sa z Humenného cez Medzilaborce (*Mezö-Laborcz*) a cez Lupkovský priesmyk, 640 m. n. m. (*Sattel von Lupkow*) môže denne vysielat' do Sanoku (*Sanok*) a Leska (*Liska*) jedná kompletná armádna divízia. Pred začiatkom presunov treba však upraviť na niektorých miestach veľmi zanedbané úseky cesty medzi Palotou a Radoszycami.²⁵ V terajšom stave je tento úsek použiteľný len na presun pechoty (*Infanterie*), jazdeckta (*Kawalerie*) a ľahkého delostrelectva (*leichtes Geschütz*), ale iba za suchého počasia.

Ďalšie trasy prechádzajúce dnešnou Zakarpatskou Ukrajinou sú tieto: trasa VIII. vychádza z Užhorodu a končí sa v ukrajinskom Starom Sambore (*Stare Miasto*); trasa IX. nazvaná v tomto materiáli ako Maďarská cesta (*Magyarenweg*) vychádza z Mukačeva (*Munkács*) a končí sa v ukrajinskom Stryji (*Stry*); trasa X. vychádza z dnešného Sighetu Marmatici (*Marmaros-Sziget*) v severnom Rumunsku a končí sa v Delatine (*Delatyn*) na Ukrajine; trasa XI. vychádza z rumunského mesta Bistrita (*Bistritz*) a končí sa v rumunskom meste Suceava (*Suczawa*) v rumunskej časti Bukoviny, ktorá bola súčasťou monarchie.

I. Opatrenia na úpravu týchto komunikačných trás pre potreby presunov väčších vojskových telies.

- a) Zriadenie etapových veliteľských stanovišť (*Etapen-Commanden*) na výstavbu táborových objektov potrebných pre armádne vozatajstvo a povozové konské záprahy. Ďalej sú to stavby pre vojenské skladové objekty (*Magazine*) a nemocnice (*Spitalen*), a to nielen v základných táboroch, ale aj na vedľajších pochodových trasách. Veliteľské stanovišťa je treba vybaviť obsiahlymi právomocami zo strany príslušného teritoriálneho divízneho veliteľstva tak smerom na tylové zložky vojska (*Interdanz*), ako aj na príslušné krajinské správy (*Landesregierung*).
- b) Výstavba kasárenských barakov, šôp (stodôl), prístreškov, pekární atď.

Kasárenské baraky (*Kasernbaraken*). Sú to stavby na ubytovanie vojska najmä v zime a postavené nielen v táboroch na hlavných, ale aj vedľajších presunových trasách. Ide približne o 20 stavieb tohto druhu na každej presunovej trase, z ktorých každá ubytuje po 100 mužoch. Súčasťou ich vybavenia musí byť aj dostatočná zásoba palivového dreva s jediným zámerom, aby vojskové telesá čo najrýchlejšie prekročili namáhavé úseky karpatských priesmykov.

Nemocničné baraky (*Spitalsbaraken*) sú postavené v Jordanówe (Poľsko), Starej Ľubovni (*Łubló*), Žmigrode (Poľsko), Dukle (Poľsko), Prešove (*Eperies*) a svojou kapacitou zodpove-

²²Podľa prepočtu teda 1 zbor ruskej armády pozostával zo 41 675 mužov a mal menej ako zbor rakúsko-uhorskej armády, ktorej armádny zbor pozostávajúci z 3 divízií počítal 50 tisíc mužov.

²³Je to Duklianský priesmyk, 502 m. n. m.

²⁴Ide o poľské mesto Dukla ležiace na severnom úpätí Karpát v doline rieky Jašiolka.

²⁵V tomto prípade ide horský úsek cesty medzi dedinou Palota na slovenskej a dedinou Radoszyce na poľskej strane.

dajú 1 % až 3 % predpokladanej chorobnosti z početných stavov prechádzajúcich armádných zborov. Výstavba nemocničných barakov sa osobitne odporúča v blízkosti hradov, kaštieľov a liečebných domov, kde je zvyčajne dostatok ihličnatého dreva, ako aj píl na jeho spracovanie, a kde sú aj tehelne na výrobu tehál. Na týchto miestach sa odporúča postavenie ďalších kasárenských a skladovacích objektov, lebo náklady na ich výstavbu sú oveľa nižšie ako inde. Postavenie takého nemocničného baraka pre 50 nemocných vyjde na 800 zlatých; treba ho však postaviť tak, aby bol chránený pred severným vetrom.

Šopy – stodoly (*Schoppen*) treba postaviť na každej výstrojnej stanici (*Magazinstation*), cez ktorú počas presunov vojska prejde viac ako jedna divízia. V nich sa uskladní primeraná etapová výstroj a zásoby, pretože žiaden sklad na trase presunu nemá také množstvá zásob, aby nimi mohol predzásobiť predchádzajúce vojská. Šopa (stodola) 20° dlhá a 3° široká stojí asi 400 zlatých. (1° = 6 vied. stôp = 1,896 m. To znamená, že šopa (stodola) mala rozmery: 37,92 m x 5,68 m – pozn. B. K.)

Prístrešky (*Flugdächer*) je potrebné postaviť vo všetkých dlhší čas využívaných táboroch, a to nielen pre kuchynský personál, ale aj ako ochranu pred náhlym nečasom. Jeden takýto prístrešok dlhý 20° a široký 9° vyjde na 200 zlatých. (1° = 6 vied. Stôp = 1,89 m. To znamená, že prístrešok široký 9° mal rozmery: 37,92 m x 18, 06 m. Údaje o týchto prepočtoch pochádzajú z interného materiálu Ústavu geodézie a kartografie, 1991 – pozn. B. K.)

Napriek zásobám suchárov (*Zwieback*) sa úplne nevylučuje ani vybudovanie táborovej pekárne (*Backofen*), aj keď jej postavenie je časovo náročné a finančne nákladné. Náklady na jej postavenie je však možné znížiť primeranou výpomocou zo strany miestneho obyvateľstva.

V suchom období treba v oblastiach chudobných na sladkú vodu narážať studne (*Brunnen-schlagen*). Týka sa to najmä Prešovskej kotliny (*Kessel von Eperies*), Žmigródu (Poľsko) a Dukly (Poľsko).

Odratávanie snehom zaviazaných a vysekávanie zľadovatených úsekov ciest pohotovostnými robotníkmi s povozmi a snehovými pluhmi je potrebné najmä na XI. trase.²⁶ Ďalej je to sústredenie konských a volských horských predzáprahov v Kamesznici na I. trase, v Nižnej Polianke na VI. trase, v Palote na VII. trase, v Tucholke na IX. trase a Ökörmezö na X. trase.²⁷

c) Ženíjné roty (*Pionier-Kompanien*) treba účelovo rozmiestniť do týchto bodov:

1. do Żywiecza (*Seipusch*), na úpravu hradskej cesty vedúcej cez Milowku (Poľsko) na Čadcu (*Czacza*) na I. trase.
2. do Kasina Wielkiej (*Tymbark*), na postavenie núdzových mostov pri Kadzci a Niededzi (Poľsko) na III. trase.
3. do Saczu (*Sandecz*) alebo do Levoče (*Leutschau*), na úpravu hradskej cesty Rytro-Piwniczna a Stará Ľubovňa – Levoča.
4. do Žmigródu (*Zmigród*), na výstavbu mostov a hradskej cesty odtiaľto až do Grabu (Poľsko).
5. do Rymanowa (*Rymanow*), na výstavbu hradskej cesty cez Jašliska do Medzilaboriec, ako aj z Medzilaboriec na Radoszycze.
6. do Prešova (*Eperies*), na prestavbu starej hradskej cesty cez Fintice (*Finta*) a dokončenie novej cez Giraltovce (*Giralt*) na Stropkov (*Stropkó*).
7. do Humenného (*Homonna*) a Chustu (Huszt) v Zakarpatskej Ukrajine), na sprejazdnenie hradskej cesty cez Cisnu na Lesko (*Lisko*) a z Chustu cez Ökörmezö do Haliče.

(Poznámka: Niektoré z uvádzaných závad na cestách medzitým už odstránili príslušné krajské úrady (*Landesbehörden*).

²⁶Je to trasa vychádzajúca z dnešného rumunského mesta Bitritu (*Bistritz*) a končiaca v dnešnom rumunskom meste Suceava (*Suczawa*) v rumunskej Bukovine, ktorá do roku 1918 patrila Rakúsko-Uhorsku.

²⁷Smerovanie a popis týchto cestných trás pozri na s. 105.

d) Zriadenie poštového a telegrafného úradu (*Post – und Telegrafenamtern*) v každej pochodovej stanici (*Marschstation*), v ktorej ešte nie je zriadený.

V záujme plynulého presunu vojskových telies cez Karpaty, okrem toho treba zabezpečiť, aby týždeň pred začiatkom presunov sa do terénu vyslali dôstojníci Generálneho štábu s presnými znalosťami o pochodových trasách vojskových telies v jednotlivých dňoch presunov. Tí musia disponovať dostatočnými právomocami na vytýčenie odpočinkových rajónov (*Kantonirungs – Rayons*) s určením presných miest na utáborenie vojska (*Lagerplätze*). Musia tiež byť vybavení právomocami na vydanie poplachových smerníc (*Alarmdispositionen*), rekvirácií, ako aj na zapojenie civilného obyvateľstva do prác na výstavbe ciest, vojenských barákov atď. Ďalej musia disponovať potrebnými právomocami na zavedenie všetkých potrebných opatrení, ktoré je povinné zabezpečovať každé etapové veliteľstvo pri presunoch vojska.

II. KOMUNIKAČNÉ SPOJNICE VEDÚCE POZDĽŽ KARPÁT

Pozdĺž severných horských karpatských pohorí vedie miestami strmá, ale veľmi dobre udržiavaná Karpatská hlavná hradská (*Karpaten-Hauptstrasse*).²⁸ Južne od hlavného karpatského hrebeňa prebieha dôležitá obranná línia (*Rokadelinie*), tiahnuca sa od Žiliny cez Prešov až po Užhorod a Marmaros-Sziget. Táto línia je v Strečnianskej tiesňave úzka, strmá a obrany spôsobilá, ale v Liptove je zlá (most pre povozy vo Vlachoch (*Olassy*)²⁹, v Spiši, Šariši a v Zemplíne sa táto línia nemôže využiť na obranu, nevýznamnou je aj v Užskej stolici, ale v Berežskej stolici vystupuje do popredia jej význam ako zásobovacej spojnice.

III. KOMUNIKÁCIE V LIPTOVE A V SLOVENSKOM RUDOHORÍ (*ungarische Erzgebirge*)

Je tu viacero cestných trás vedúcich ku karpatským prechodom. Cesty majú primeranú šírku, majú však veľké miestne prevýšenie stúpania. Na presun vojskových telies sú vhodné cestné ťahy prechádzajúce cez:

1. Šahy (*Ipolyság*) alebo Levice (*Léva*) a Banskú Bystricu (*Neu-Sohl*).
2. Rimavskú Sobotu (*Rima Szombat*) a Telgárt (*Telgárt*).
3. Cez Plešivec (*Pelsöcz*), Rožňavu (*Rosenau*) a Spišskú Novú Ves (*Igló*) je možné ku karpatským cestným trasám č. II., III., a IV., vypravovať nanajvýš len jedinú armádnú divíziu. To preto, lebo uhorské železnice sú schopné za jeden deň prepraviť a z vlakov vyložiť v železničných stanicách v obvode Ostrihomu (*Gran*), a to: v Štúrove (*Parkány*), Szobe (*Szobb*), Vácove (*Weitzen*), ďalej v Salgótarjáne (*Salgo-Tarján*) a Miškovci (*Miskoltz*) len jednu armádnú divíziu denne.³⁰ Ubytovacie a táborové podmienky, skladiskové a nemocničné objekty, ako aj zásoby potravín zohrávajú na týchto prístupových trasách oveľa dôležitejšiu úlohu, ako v lesnatých karpatských pohoriach, lebo prispievajú k samotnej adaptácii vojska ešte pred namáhavým prechodom karpatských pohorí.

²⁸Pozri pozn. č. 5.

²⁹Materiál bližšie nešpecifikuje vlastnosti tohto mosta, ktorý však zaiste nebol v dobrom stave, resp. bol neprejazdný.

³⁰Jedna armádna divízia počítala cca 16 670 mužov, 2 400 koní a 330 povozov (vrátane delostrelectva), čo na vtedajšiu kapacitu nákladných železničných vozňov je aj z dnešného pohľadu obdivuhodný výkon. (Pozn. – B. K.)

Mnohé dobre udržiavané hradské cesty medzi Spišom a banskými mestami³¹ sú často vystavené snehovým závejom. Preto ich na presun môžu výnimočne využívať len pomocné jednotky vojska, ale bez prepravy delostrelectva.

IV. HODNOTA V TOMTO MATERIÁLI POPÍSANÝCH KOMUNIKÁCIÍ AKO ZÁSOBOVACÍCH SPOJNÍC (*Nachschublinien*)

Okolnosť, že naša železničná sieť ešte nie je dobudovaná, pričom železničná trasa Viedeň – Lvov (*Wien – Lemberg*) môže byť zakrátko po vypuknutí vojny (medzi Rakúsko-Uhorskom a Ruskom – pozn. B. K.) prerušená pri Krakove, nás núti, aby sa do náročného materiálneho zásobovania našich vojsk v Haliči zapojilo aj naše vojenské vozatajstvo cestnými trasami, vedúcimi cez karpatské pohoria.

Na splnenie tejto úlohy predbežne menovite vyhovujú len tieto hradské cesty: Prešov – Bardejov, Dukla – Kežmarok³², Nowy Targ (Neumarkt) – Myšlenice, Lučenec (Losonc) – Ružomberok (Rosenberg) – Jordanów, Miškovec – Rožňava – Spišská Nová Ves, ako aj spomenuté trasy č. I, IV., VIII., a XI. Všetky ostatné cesty potrebujú najskôr dôkladnú rekonštrukciu, aby sa vôbec mohla po nich zabezpečovať plynulá a nepretržitá preprava ťažkých nákladov do Haliče. V tejto súvislosti treba tiež považovať o využití prázdnych povozov vracajúcich sa naspäť z Haliče.

Vo Viedni 9. decembra 1870; vypracoval major Vizer.

Pri posudzovaní výpovednej hodnoty uvedeného materiálu pre výskum vojenských dejín Slovenska v 2. polovici 19. storočia, vystupuje do popredia niekoľko momentov. V prvom rade je to geopolitické a geostrategické postavenie územia Slovenska v rámci monarchie z hľadiska zahraničnopolitických a vojenských vzťahov medzi Ruskom a Rakúsko-Uhorskom v nadväznosti na rakúsku Halič a Bukovinu ako nárazníkovej zóny medzi nimi. Habsburská monarchia tieto územia získala v 90. rokoch 18. storočia v rámci delenia Poľska, pričom však týmto územným ziskom prevzala na seba značné vojenské riziko a bremeno. To preto, lebo toto územie otvárajúce sa do rovinatých terénov riek Visly, Sanoku a Bugu sa nedalo efektívne brániť pred útokom ruských vojsk zo severného, resp. severovýchodného smeru. Hranice Haliče a Bukoviny sa totiž neopierali o prirodzené zemepisné prekážky, lebo boli vytýčené politicky a odzrkadľovali skôr mocenské záujmy Pruska, Ruska a Rakúska v tomto priestore. Efektívnej obrane Haliče a Bukoviny rakúsko-uhorskými vojskami prekážal na juhu veniec ťažko priechodných karpatských pohorí.³³ Geostrategickú zraniteľnosť Haliče a Bukoviny v prípade útoku ruských vojsk zo severného, resp. severovýchodného smeru si v plnom rozsahu uvedomoval Generálny štáb rakúsko-uhorskej armády, ktorý v období dobrých susedských, ba priateľských vzťahov medzi Ruskom a Rakúsko-Uhorskom, dal v roku 1870 vypracovať analytický materiál o priechodnosti karpatských pohorí rakúsko-uhorskými vojskami. Význam pochodových presunov a zásobovanie vojska materiálom v Haliči z južného smeru cez karpatské priesmyky narastal aj z toho dôvodu, lebo v prípade vypuknutia vojny hrozilo reálne nebezpečenstvo, že ruské vojská prerušia hlavnú zásobovaciu tepnu (Viedeň – Krakov – Lvov/*Lemberg*) a vojská v Haliči a Bukovine zostanú severne od Karpát odrezané od svojho tyla. Aj z toho dôvodu poveril Generálny štáb rakúsko-uhorskej armády v roku 1870 majora Vizera spracovaním analýzy vojskovej priepustnosti a priechodnosti hlavných ciest cez Karpaty. Súčasťou tejto analýzy bol aj návrh lo-

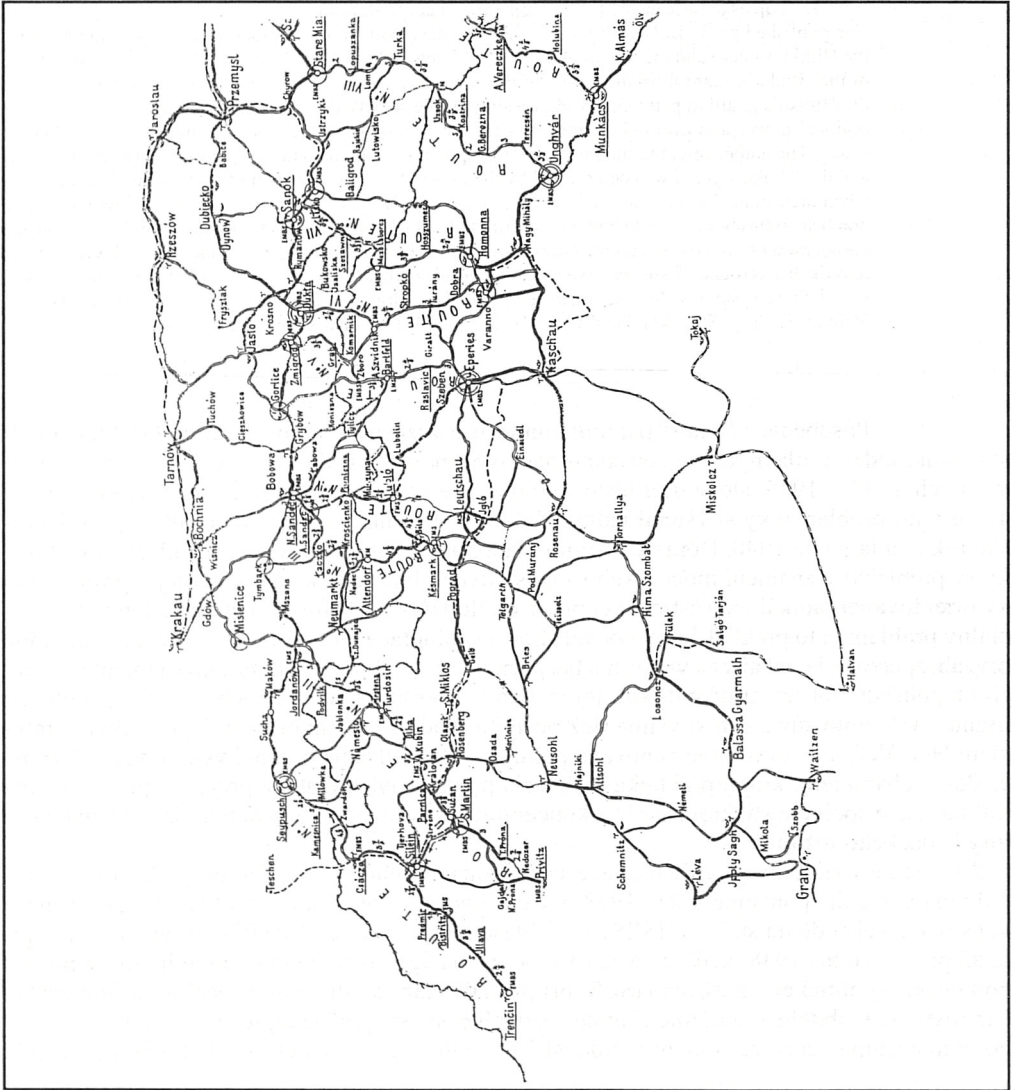
³¹Bergstädten ... Tu ide najmä o východoslovenské banské mestá Gelnica, Smolník a Rožňava.

³²Tu ide o mylný údaj; miesto Kežmarku by mal byť Svidník, resp. Giraltovce.

³³Bližšie pozri KLEIN, B.: Predpoklady vojenskej obrany rakúskej Haliče pred prvou svetovou vojnou. In: Vojenská história, 3, 2, 1999, s. 71 – 76.

gistických opatrení, ktoré mali napomôcť zvýšenie plynulosti vojskovej priepustnosti karpatskými priesmykmi, doplnené o potrebné vojenské stavby a zariadenia.

Územím Slovenska prechádzalo sedem z jedenástich hlavných prechodov cez Karpaty do Haliče. V neskoršom období niektoré z nich spolupôsobili pri rozmachu stavebnej a priemyselnej infraštruktúry na území terajšej Slovenskej republiky, čo je badateľné zvlášť pri Žiline, Kežmarku a Prešove. Z materiálu je však zrejmé, že cestná sieť v podhoríach karpatských pohorí na slovenskej strane nebola dobudovaná, udržiavaná a ani nevyhovovala potrebám armády monarchie. K zlepšeniu karpatských prechodov došlo až po vzniku Trojspolku v roku 1882, ale najmä Trojdohody v roku 1907, keď stále napätější vzťahy medzi Rakúsko-Uhorskom a Ruskom vyústili do prvej svetovej vojny a do urputných bojov v Haliči a na východnom Slovensku.³⁴



³⁴Pozri SLEPCOV, I.: K problematike I. svetovej vojny na východnom Slovensku v rokoch 1914 – 1915. In: Historie a vojenství, 42, č. 3, 1993, s. 55 – 58.