

Německé opevnění již nebrání stavbě tramvajové tratě na Petržalku

05.11 2024 18:09, Libor Hinčica, Tramvaje

V lednu letošního roku jsme se na našich stránkách věnovali tématu netradiční překážky, která se „objevila“ přímo v ose budované tramvajové trati do nitra sídliště Petržalka v Bratislavě. Výstavba kolejí se tehdy přiblížila do těsné blízkosti palebného postavení z období druhé světové války, které zde nechala vybudovat německá armáda v rámci snahy o přeměnu Bratislavy v pevnostní město, které mělo zdržovat postup Rudé armády.

Stavba dlouho diskutované tramvajové tratě o délce necelých čtyř kilometrů má prozatím ostudný průběh. Vyhodnocení vítěze tendru ze strany města zabralo svého času více než rok, a tak zhotoviteli zůstala jen šibeniční lhůta 25 měsíců (do konce roku 2023), která se podle předpokladů ukázala záhy jako nereálná. Původní vítězné sdružení firem se navíc rozpadlo, když z něj vycouvaly společnosti CEDIS a HANT BA (jež mezi sebou momentálně válčí), a tak stavba zůstala na bedrech pouze španělské firmy Aldesa Construcciones, která je ale plně ovládána čínským vlastníkem. Čínsko-španělský management poté vyrukoval s požadavky nejen na prodloužení termínů z důvodu vypuknutí války na Ukrajině, ale i na navýšení ceny za zhotovení díla.



Takto vypadala tramvajová trať na Petržalku na jednom z rozestavěných úseků v září 2024. Hotovo má být údajně do konce letošního roku. (foto: Libor Hinčica)

Původní cena vzešlá z výběrového řízení – 89,5 mil. € (s DPH; cca 2,264 mld. Kč) – měla vzrůst do října 2024 už na 101,86 mil. € (přibližně 2,577 mld. Kč), přičemž dílo stále není hotovo. Termín se po dohodě s vedením města posunul nejprve na září 2024, počátkem letošního roku ale bylo zřejmé, že tomuto datu nelze důvěřovat, a tak po vyjednáváních došlo k dalšímu posunu, tentokrát na konec roku 2024, kdy by měl být zahájen zkušební provoz na trati. K předání celého díla včetně vyvolaných investic má ale dojít až v srpnu 2025.

Zpoždění prací bylo vedle působení vyšší moci způsobeno také širokou mírou nekompetentnosti a ignorace. V březnu 2024 například panoval údiv nad objevením minového pole v cestě budoucí trati, ačkoli bylo město před zahájením výstavby na toto nebezpečí upozorněno. Pyrotechnici zde později odstranili více než tisíc protipěchotních min typu S. MI. 35 německé výroby. Obdobné pozdvižení vyvolalo palebné postavení v podobě protitankové betonové stěny, které přitom (na rozdíl od min) nebylo pod zemí, ale po celou dobu bylo zřetelně viditelné nad povrchem.



Stěna někdejšího palebného postavení je připomínkou na dobu, kdy ještě slovenští představitelé neměli tak úplně jasno o tom, ze které světové strany přichází „sloboda a mier“ (i když v tom zjevně tápou doposud). Před přesunem do nové pozice bylo nutné celý objekt uzavřít do speciálně vyhotovené „klece“. (foto: bunkre.info)

Podrobně jsme se dochovanému kousku německé fortifikace věnovali v našem lednovém článku, na který si zájemce o vojenskou historii dovolíme odkázat. Na tomto místě pouze připomeňme, že budování soustavy překážek a opevněných bodů bylo součástí plánu na přeměnu Bratislavy v pevnostní město (*Festung Pressburg*), přičemž soustava plánovaných zpomalovacích prvků (či úprava dříve existujících) vznikla v období mezi prosincem 1944 a březnem 1945. Součástí „pevnostního“ systému bylo i zhotovení více než 40 palpostů s německým označením *Betonschießgerüst 4,5cm Fest.Pak (r)*, které byly určeny, jak název napovídá, pro kanóny ráže 4,5 cm (spřažené na lafetě s kulometem), jež byly (společně s dalšími prvky) demontovány ze sovětské Molotovovy linie, kterou Němci obsadili v červnu 1941. Přes obrovské úsilí i vynaložené prostředky se ukázala bojová hodnota vybudovaných postavení nízká a rudý parní válec valící se na Bratislavu z Maďarska se s nimi bez obtíží vypořádal. Sedmá gardová armáda generála Šumilova dorazila k Bratislavě 2. dubna 1945 a již po dvou dnech takřka celé město obsadila.



Přesun pomocí speciálního jeřábu, který na Slovensko přijel z České republiky. (foto: bunkre.info)

Většina rozsáhlé sítě opevněných bodů nejrůznějšího charakteru, které byly v Bratislavě v posledních měsících války vybudovány, byla pochopitelně zlikvidována. Nejvíce jich – vedle samotných válečných operací – padlo za oběť výstavbě sídliště Petržalka. Některé však, jako námi sledovaný objekt stojící donedávna v cestě tramvajové trati, zůstaly uchovány, avšak jejich ochrana je poněkud složitá, protože obdobné stavby mají zpravidla charakter pouze tzv. pamětihodnosti, nikoli národní kulturní památky. To ve slovenských podmínkách v praxi znamená jen formální ochranu, kdy z poškození či zničení neplynou v podstatě žádné negativní důsledky. Jen od rozdělení Československa mělo na území Bratislavy zmizet několik desítek fortifikačních pozůstatků z období první i druhé světové války, historici zabývající se mapováním válečného opevnění upozorňují, že jen v letošním roce byly nenávratně zničeny další dva. Protitanková stěna dělící dva rozestavěné konce tramvajové trati se mohla stát dalším z nich, nicméně objevení nevybuchlé munice v blízkosti objektu vedlo k široké medializaci někdejšího palpostu, který pak už nebylo možné jednoduše zbourat.



Palebné postavení v nové pozici ještě s převozní „klecí“. Rameno jeřábu přesunulo betonovou stěnu

jen o pár desítek metrů dál, než stála původně. (foto: bunkre.info)

Nakonec se podařilo po řadě vyjednávání prosadit záchranu objektu, který byl po odvozu a likvidaci nalezené munice celý obkopán a dne 30. 10. 2024 vyzdvižen ve speciální konstrukci, která zvládla udržet jeho obrovskou hmotnost (65 tun). Vhodná zvedací technika byla pro tento účel přivezena z České republiky, náklady na přesun nesl zhotovitel stavby, který po celou dobu o přítomnosti palebného postavení věděl, byť původně se s ním nejspíš hodlal vypořádat podobně jako další podnikavci na Slovensku. Betonová lichoběžníková stěna je nově umístěna v těsném sousedství trati, kde se plánuje i zřízení informačních tabulí o její historii.

Vyzdvižení *„Betonschießgerüstu“* nyní umožní dokončit propojení dříve vybudovaných úseků tramvajové trati, jež by měla být stále údajně stavebně dokončena do poloviny prosince 2024.

Url: Německé opevnění již nebrání stavbě tramvajové tratě na Petržalku