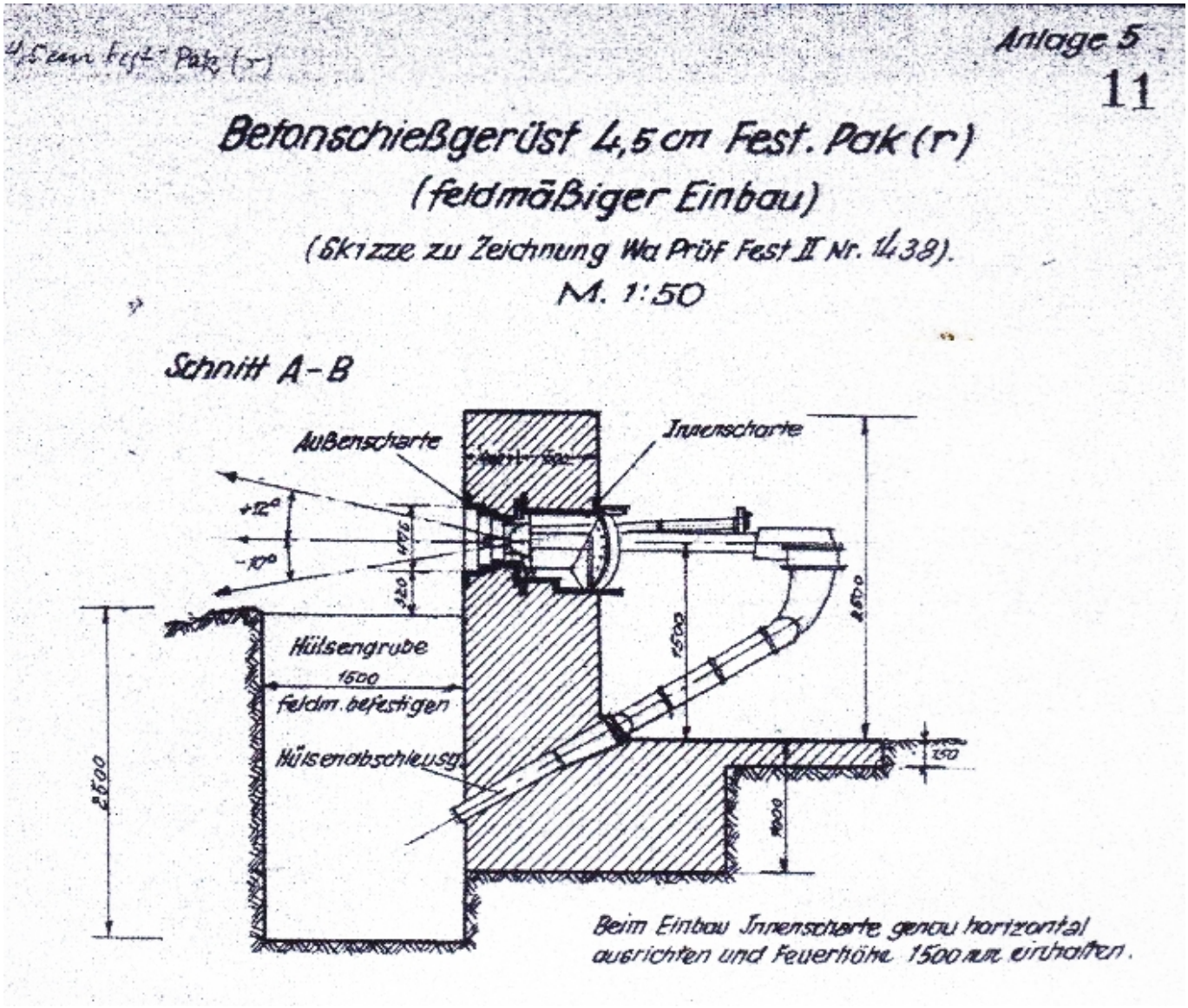


Prodloužení tramvajové tratě na Petržalku stojí v cestě německé opevnění

29.01 2024 22:01, Libor Hinčica, Tramvaje

Takřka čtyřkilometrové prodloužení tramvajové tratě do nitra největšího slovenského sídliště Petržalka nabírá po dlouhém zpoždění reálnějších obrysů, přičemž na stavbě se již objevily první koleje. Roste i objekt malé vozovny, která má být situována na konci nově vybudovaného úseku, jenž navazuje na první etapu o délce 2,4 km, kterou byly v červenci 2016 tramvaje přivedeny z Šafáriková náměstí na (provizorní) konečnou Jungmannova za mohutným tokem Dunaje. V části budovaného úseku je však přichystané štěrkové lože přerušeno zvláštní betonovou stěnou. Jde o upomínku na druhou světovou válku – zvláštní palebné postavení německého Wehrmachtu vybudované na samém sklonku války.

Jelikož jsme se tématu tramvajové tratě na Petržalku od září 2022 na našich webových stránkách nevěnovali, připomeňme (sobě i) čtenářům, že výběrové řízení na zhotovitele díla vyhrálo konsorcium s názvem *„Združenie MHD Petržalka“*, které tvoří společnosti *Aldesa Construcciones Polska sp. z o.o.*, *Aldesa Construcciones S.A.* a *CEDIS a HANT BA*. Tento triumvirát nabídl zhotovení náročného díla zahrnujícího i řadu mostní objektů za cenu 89,5 mil. €, tedy ve své době zhruba 2,3 mld. Kč včetně DPH. K podpisu smlouvy ovšem došlo až 4. 11. 2021 – více než rok od vypsání tendru, přičemž na dokončení stavby spolufinancované z EU v té době zbývalo už jen 25 měsíců.

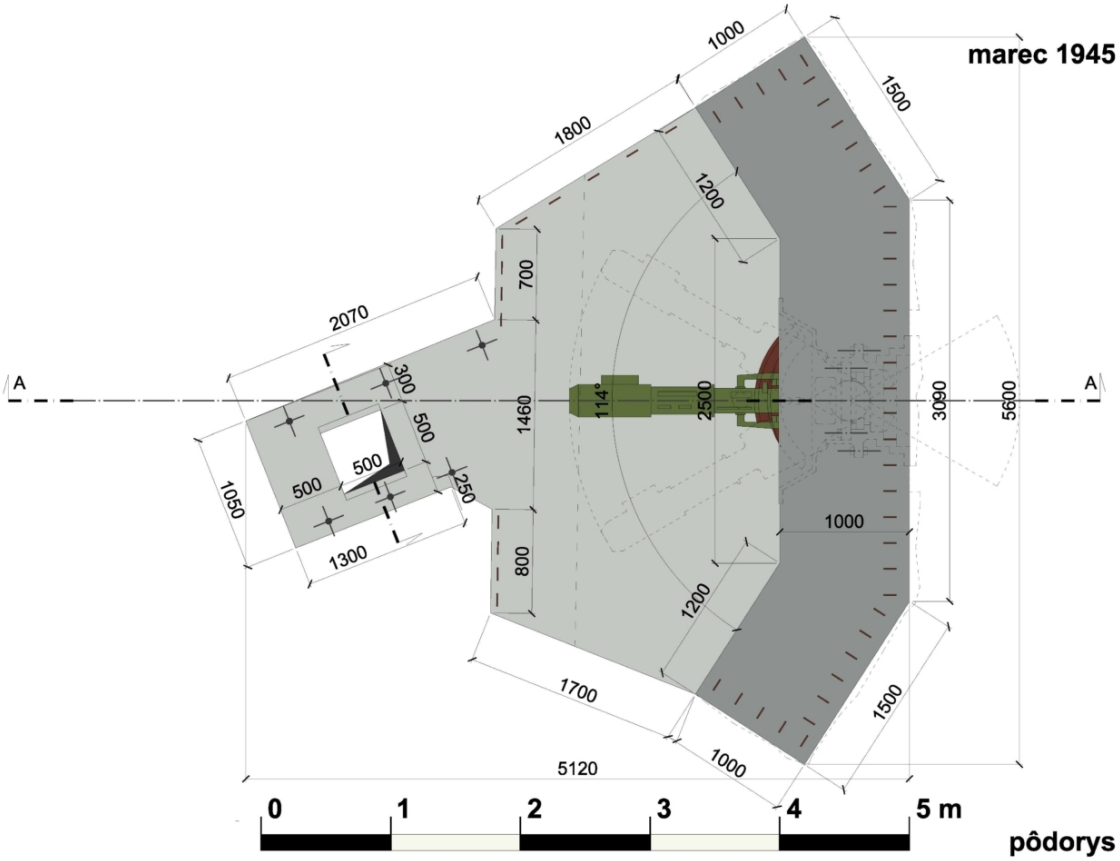


Původní výkres provedení betonové fortifikace určené pro umístění sovětských kořistních děl. Dochovaný objekt, jenž nyní stojí v cestě tramvajové trati, neměl před sebou vybudovanou jámu na odhazování vystřelené munice, která je vidět na výkresu. (zdroj: Ing. arch. Pavol Škorvánek; bunkre.info)

Po půl roce od podpisu smlouvy bylo zjevné, že se stavba dostává do skluzu, načež konsorcium v červnu 2022 oznámilo, že kvůli enormnímu nárůstu materiálových cen v důsledku destrukce dodavatelských řetězců po koronaviru (které se ještě prohloubily s ruským útokem na Ukrajinu), nebude schopné platit své subdodavatele, čímž došlo k přerušení prací. Ty se znovu rozeběhly až v polovině srpna poté, co došlo k dohodě o navýšení ceny díla, přičemž znalec stanovil růst nákladů v dotčeném období o 20,37 %. Ani s povzbuzující finanční injekcí se ovšem nedařilo dílo dokončovat tak, jak bylo stanoveno v jednotlivých milnících. Na podzim 2022 bylo konstatováno, že některé činnosti jsou hotovy jen ze zhruba 20–35 %, na jiných se ani pracovat nezačalo. Město tak vyjednávalo se sdružením dále, tentokrát nejen o penězích, ale hlavně o čase, kdy bude stavba dokončena.

Zhotovitelé stavby argumentovali především nepředvídatelnými okolnostmi jak makroekonomického rázu (zmíněné dopady celosvětových krizí), tak lokálními překážkami přímo na stavbě (například objevením černých skládek v podloží atp.). Pro získání více času se opřeli o tři nosníky – zásah vyšší moci, v jehož důsledku mělo dojít ke zpoždění o 167 dnů, dále nemožnost přeložení vedení velmi

vysokého napětí v důsledku jeho pozdního odpojení ze strany provozovatele tohoto vedení, což mělo vést k prodloužení až o 380 dnů, a o zjištěnou kolizi kabelu vysokého napětí s oporami mostu na Kutlíkovej ulici, kde si přepracování projektové dokumentace mělo vyžádat až 363 dnů. Město v dlouhých jednáních uznalo nároky jen částečně. V celém rozsahu akceptovalo první tvrzení o vyšší moci (167 dnů), naopak vůbec nepřistoupilo na argument o kolizi kabelu vysokého napětí s oporami mostu. Z prostředního zmíněného bodu – pozdního odpojení vedení velmi vysokého napětí – připustilo prodloužení jen o 60 dnů. Dohody smluvních stran se dosáhlo až na počátku října 2023, přičemž s dalšími 227 dny v kapse se termín dokončení díla posunul do 30. 9. 2024, přičemž město se zavázalo uhradit i vyšší personální a provozní náklady až do výše 1,681 mil. € (cca 41,2 mil. Kč).



Rozměry palebného postavení u Jantárovej cesty. (zdroj: Ing. arch. Pavol Škorvánek; bunkre.info)

Aby město neztratilo přiklepnutou dotaci z Evropské unie, která má stavbu většinově pokrýt, došlo již dříve k rozfázování projektu tak, aby bylo možno peníze čerpat i na dílčí etapy projektu (podobně se například financuje i nákup nových tramvají ze Škodovky). Stanovené části dokončené do konce roku 2023 tak bylo možné proplatit ze staršího dotačního období, zbytek by měl být pokryt z etapy následné. Přestože po uzavření dodatku zavládl jistý optimismus, stavební sdružení vložilo i do podepsané dohody dovětek, že stále není schopno predikovat všechny vlivy vyšší moci v důsledku ukrajinské války, a tedy že nevylučuje možnosti dalšího prodloužení stavby. Té se do cesty postavila další – poněkud specifická – překážka v podobě bývalého opevnění německé armády, jež stojí přesně v ose budované trati.

Pomineme-li hrdinné, leč nakonec přeci jen neúspěšné vystoupení 1. československé armády na Slovensku během bojů Slovenského národního povstání mezi srpnem a říjnem 1944, začalo se teritorium *Slovenské republiky* smrskávat až po 30. září 1944, kdy se po dlouhém bušení na vrata

Dukelského průsmyku podařilo za cenu ohromných ztrát přece jen překročit hranici předválečného Československa. Německá říše se pod tlakem spojeneckých vojsk dostala už jen do defenzivy a snažila se urputně bránit dalšímu smrskávání svého teritoria. V rámci zdržení postupu sovětských vojsk (a jejich spojenců) a uvolnění tlaku na hlavních frontových liniích se zrodil v německém velení plán na vytvoření opevněných měst s vojenskými posádkami, které budou klást co nejdelší a (pochopitelně) co nejrozhodnější odpor vojskům nepřítele.



Nález dělostřelecké munice u dochované fortifikace. (zdroj: Ing. arch. Pavol Škorvánek; bunkre.info)

Vybraná významná města stojící v cestě postupu Rudé armády se proto dočkala posílení obrany, což bylo spojeno s výstavbou řady fortifikačních objektů. Jednou z takovýchto pevností (*Festung Pressburg*) se měla stát i Bratislava, jejímž velitelem byl jmenován plukovník Dr. Conrad von Ohlen. Ačkoli rozhodnutí padlo až v prosinci 1944 (sám von Ohlen byl jmenován velitelem v té době ještě neexistující pevnosti až 22. 12. 1944), podařilo se do března 1945 vybudovat většinu z plánovaných obranných prvků, případně adaptovat vhodným způsobem ty, jež byly vybudovány v období první světové války, anebo později v rámci výstavby československého opevnění (v 30. letech).

Jedním z budovaných prvků opevnění byly i zvláštní palebné objekty (v němčině značené jako *Betonschießgerüst 4,5cm Fest.Pak (r)*) pro protitankové kanóny, z nichž jeden zůstal dodnes uchován v blízkosti Jantárovej cesty a vzhledem ke své nepříznivé pozici uprostřed tělesa budoucí tramvajové trati nyní vzbudil velkou vlnu mediální pozornosti. Podle známých údajů byly podobné fortifikační prvky stavěny pouze ve dvou lokalitách – v Bratislavě (včetně Petržalky) a v Olomouci. Ve slovenské metropoli jich mělo vyrůst víc než 40, z nichž dodnes se jich uchovalo 10. Šlo o jednoduché

monolitické betonové objekty se stěnou o tloušťce jednoho metru, které se stavěly přímo na určených stanovištích, přičemž nelze vyloučit, že „účkový“ tvar objektu (se zalomenými boky) Němci okopírovali od objektů, které budovala (a vcelku úspěšně používala) během Slovenského národního povstání již zmíněná 1. československá armáda na Slovensku.



Průhled skrze dochovanou střílnu, jež byla rovněž demontována z tzv. Molotovovy linie, na rozestavěnou tramvajovou trať. (zdroj: Ing. arch. Pavol Škorvánek; bunkre.info)

Jak vyplývá z německého názvu, střílna situovaná v čele objektu byla určena pro kanón ráže 4,5 cm, jenž byl na jedné lafetě spřažený s těžkým kulometem ráže 7,62 mm. Nešlo přitom o techniku německou, ale původem sovětskou, což nám prozrazuje písmenko „r“ v názvu opevnění značící „*russisch*“, tedy ruský (konkrétně šlo o kanón typu DOT-4 a kulomet DS-39). Tato výbava byla v letech 1940 až 1941 – v době, kdy byl Sovětský svaz prakticky německým spojencem – osazena do pevnostních objektů tzv. Molotovovy linie. Ta představovala papírově silné opevnění na nové hranici Sovětského svazu, která byla vytvořena poté, co Sověti zaútočili v roce 1939 na Polsko a o rok později si vynutili i obsazení pobaltských republik. Táhnout se měla prakticky podél celé nové západní hranice SSSR, avšak stavebně se podařilo dokončit do června 1941, kdy na SSSR zaútočilo Německo se svými spojenci (mj. se Slovenskem), jen cca 880 z 5 806 plánovaných bunkrů (různého provedení). Jako celek neměla vojenská linie prakticky žádnou bojovou hodnotu. Němci po jejím rychlém obsazení (i ty z nejlépe vyzbrojených objektů nevydržely déle než dva týdny) vytěžili veškeré její dále upotřebitelné vybavení, přičemž kromě zbraní a munice šlo i o střílny. Nové útočiště pro získané zbraně bylo nalezeno v bývalém železničním skladě číslo 1 v Pardubicích.

Na konci války, kdy už německý průmysl nebyl s to produkovat zbraně ani munici v počtu, který by vojska pod patronátem Říše potřebovala, přišly léta nepoužívané sovětské zbraně vhod a byly použity mj. v bratislavském opevnění.



Silueta betonové stěny byla snížena použitím zemního zásypu jak dokumentuje 3D vizualizace. (zdroj: Ing. arch. Pavol Škorvánek; bunkre.info)



3D vizualizace betonového opevnění ve tvaru písmene U, jež se používalo prokazatelně v Bratislavě a v Olomouci. (zdroj: Ing. arch. Pavol Škorvánek; bunkre.info)

Na horní straně palebných objektů se nacházela oka pro upevnění drátěné sítě (na tu se pak pokládal maskovací materiál), z přední strany byl navršen zemní zásyp tak, aby silueta co nejméně vyčnívala nad okolní terén. Posádka každého z těchto „pseudobunkrů“ byla pětičlenná, přičemž k dispozici měla mít jak protipancéřovou munici, tak tříštivotrhavé granáty na boj proti pěchotě (jež měla být navíc kosena ještě kulometnou palbou). Objekt, jenž nyní stojí v cestě tramvajové trati v blízkosti Jantárovej cesty, je v rámci těch, které se dochovaly do dnešních dnů, unikátní, neboť je částečně

odlévaný do stavební jámy, což lze odvodit z pozůstatků po bednění a podpůrných konstrukcích na čelní stěně. Oproti jiným palebným postavením u něj chybí odpadová jáma na vystřelené nábojnice (namísto ní disponoval prodlouženou podlahou se zvláštní kapsou, do níž se vystřelené nábojnice odhazovaly).

Nutno dodat, že přes veškerou vynaloženou snahu většina měst, jež byla prohlášena za pevnosti, přesile Rudé armády vzdorovat nedokázala. Prakticky jedinou (a Říší propagandisticky využívanou) úspěšnou obranu dokázali Němci na několik měsíců vytvořit v polské Wrocławi. Bratislavská defenziva, do níž se vedle svazků německé armády zapojily i jednotky maďarské královské armády, ale i fašistické Slovenské republice stále věrná vojska slovenské armády (byť začleněná pod velení Wehrmachtu), se zhroutila velice rychle. Dne 25. 3. 1945 byla zahájena útokem sovětské 7. gardové armády tzv. Bratislavsko-brněnská operace, jejíž svazky již 2. 4. dorazily k Bratislavě a po pouhých dvou dnech bojů město dobyly (jižní části města byly obsazeny až 5. 4. 1945).



Fortiikační objekt s dokresleným 3D modelem umístění spřaženého kanónu DOT-4 s kulometem DS-39. (zdroj: Ing. arch. Pavol Škorvánek; bunkre.info)

V rámci stavby prodloužení tramvajové trati na Petržalku nebyl palebný objekt náhodně objeven. O jeho přítomnosti zde se dobře vědělo a od roku 2013 je dokonce evidovaný jako památka (*Evidenčný list pamätihodnosti mesta BA – VI. – C.27*). Památkový úřad proto uložil povinnost zachovat objekt v plném rozsahu, což však projektant nové tramvajové trati zcela ignoroval, a naopak navrhl vedení tratě doslova skrze někdejší palebné postavení. Přestože lokální příznivci pečující o historii města a válečné objekty vytrvale po dobu takřka dvou let upozorňovali na tento nesoulad a snažili se dosáhnout revize směřování trati, resp. záchrany výjimečné památky, nebylo jim dopřáno sluchu. Stavební firma proti opevnění poslala v květnu 2023 svou techniku, avšak ke zničení betonové stěny se nedopracovala. Dříve, než se k ní bagr dokázal prohrabat, narazil – opakovaně – na dělostřeleckou munici.

Bylo proto nutné povolat (konečně) tým odborníků, kteří okolí „betonové hradby“ vyčistili, přičemž nalezeno zde bylo okolo 25 dělostřeleckých granátů ráže 4,5 cm a další artefakty zanechané obránci.

Díky této události se podařilo příběh palebného objektu medializovat, což patrně zabránilo tomu, aby stavaři mohli palebné postavení jednoduše zbourat (což zřejmě na počátku s ohledem na zvolený postup zamýšleli). Na druhé straně ale není možné dokončit ani tramvajovou trať, přičemž nelze předpokládat, že by někdo mohl měnit její trasování. Zdá se, že jedinou cestu bude přesun objektu, byť jde o finančně i technologicky náročný úkon (navíc komplikovaný atypickou podlahou). Ještě na konci ledna 2024 – osm měsíců před stanoveným termínem předání díla do užívání – není rozhodnuto, jak bude s připomínkou neobvyklého typu obranného postavení naloženo.

Autor článku velice děkuje za spolupráci, poskytnutí podkladů a konzultace panu Ing. arch. Pavolovi Škorvánkovi.

Url: Prodloužení tramvajové tratě na Petržalku stojí v cestě německé opevnění