

NIEKOĽKO POZNÁMOK K VYČÍSLENIU VOJNOVÝCH ŠKÔD NA SLOVENSKU A K ÚČASTI ARMÁDY NA OBNOVE DOPRAVY A NA ODMÍNOVACÍCH PRÁČACH DO JARI 1946

JURAJ HAVLÍČEK

HAVLÍČEK, J.: Some Notes to Expression of Military Losses in Slovakia in Numbers and Participation of the Army in Transport Renovation and Demining Works till Spring 1946. *Vojenská história*, 5, 1, 2001, pp 108 – 116, Bratislava.

The published material starts from the archive research and on the basis of achieved results he confirms or completes the published information on the extent of military damage and brings new interesting knowledge on the participation of the Czechoslovak Army in the transport renovation and in the demining works after the World War II that lasted till spring 1946. The author summarises also material damages or expresses the damages in the most important departments of Slovakia immediately after the war. The author refers to the fact that real possibilities of the army to help with the reconstruction of the Republic destroyed by the war was limited by many factors. Military History. Slovakia. Army in Slovakia in 1945 – 1946.

Prevažná väčšina územia Slovenska bola v podstate od augusta 1944 až do apríla 1945 vystavená ničivým dôsledkom vojnových operácií. V prvom rade to prinieslo mnohotisícové obete na ľudských životoch všetkých zúčastnených strán v kataklizme druhej svetovej vojny, častokrát aj nevinné obete z radov civilného slovenského obyvateľstva, pričom žiadnym spôsobom nechceme znižovať váhu ľudských obetí z radov vojakov, respektíve účastníkov odboja. I z morálneho hľadiska však je značný rozdiel medzi vojakom či partizánom, ktorý je plne vyzbrojený a vycvičený; oproti nechránenému a bezmocnému civilnému obyvateľstvu, umierajúcemu v priamych frontových operáciách, v horšom prípade v dôsledku genocídy zo strany víťazov, prípadne na sekundárne následky každej vojny, ako sú hlad, choroby a podobne. Všetky spomínané negatívne sprievodné znaky, ktoré so sebou vojna prináša, si obyvateľstvo Slovenska muselo od vypuknutia Povstania v lete 1944 až do oslobodenia a prechodu východného frontu jeho územím prežiť v maximálnej možnej miere. Pritom následky vojny pociťovalo i roky po jej skončení. A v niektorých prípadoch si nevybuchnutá munícia, obzvlášť v priestoroch najväčších vojenských operácií, vyberá svoju ľudskú daň ešte aj po desaťročiach.

Predmetom tohto príspevku je však problematika hmotných škôd, respektíve škôd v najdôležitejších hospodárskych odvetviach Slovenska bezprostredne po vojne. Súčasne sa snažíme ukázať, a to aspoň formou sondy do dvoch oblastí, aktívnu účasť jednotiek čs. armády pri obnove mierových podmienok života slovenskej spoločnosti.

Materiálne škody na Slovensku v dôsledku bojov povstaleckých vojsk s nemeckou armádou, partizánskych sabotážnych akcií a najmä v dôsledku ťažkých oslobodzovacích bojov Červenej armády, podporovanej I. česko-slovenským armádnym zborom, dosiahli nebyvalé rozmery. Osem mesiacov trvajúce boje (august 1944 – apríl 1945) priniesli neporovnateľne väčšie straty v porovnaní s územím Čiech a Moravy, druhou časťou znovuobnovenej Česko-slovenskej republiky, kde frontové operácie a ich intenzita boli následkom slabnúceho odporu nemeckej armády z časového hľadiska oveľa kratšie. Najhoršia situácia bola na východnom Slovensku, v priestore Karpatsko-duklianskej operácie,¹ niektoré okresy ako Vyšný Svidník,

¹Bližšie pozri: Vojenskopolitické aspekty Karpatsko-duklianskej operácie. Zborník štúdií z vedeckej konferencie k 50. výročiu bojov o Duklu. Bratislava, VHU 1996. 104 s.

Medzilaborce, Stropkov boli zničené na 70 – 90 %. Celkové vyčíslenie vojnových škôd a strát na Slovensku sa v priebehu roku 1945 niekoľkokrát sumarizovalo a na základe upresňujúcich údajov dopĺňalo.² Vojnové udalosti zasiahli 58 % obcí, 21-tisíc domov bolo celkom zničených a 72-tisíc poškodených, z toho 9 168 tak, že sa v nich nedalo bývať. Vyše 100-tisíc ľudí ostalo bez prístrešia. Citeľné straty postihli aj poľnohospodárstvo. Značne klesli stavy hospodárskych zvierat, najmä dobytky a koní, prejavil sa nedostatok krmiva, osiva a obrábacích strojov. Bojovými operáciami sa znehodnotila poľnohospodárska pôda, kvôli spomínaným nedostatkom a zamínovaniu polí roľníci v roku 1945 neobrobili 103 918 ha ornej pôdy a hektárové výnosy klesli hlboko pod priemer posledných desaťročí.

Veľké škody utrpeli priemyselné závody, ktoré pri ústupe nemecká armáda úmyselne ničila a strojné zariadenia odvážala, mnohé závody boli zamínované. Napríklad Nemci počas veľkonočných sviatkov na jar 1945 zničili Škodove závody v Dubnici, zo strojov zostali funkčné iba tri, ktoré boli umiestnené pod zemou, tie však ako vojnová trofej pripadli Červenej armáde. Závod utrpel vojnové škody vyčíslené sumou vyše 700 miliónov korún (Kčs), čo správa Škodových závodov na obnovu výroby nebola schopná hradiť z vlastných prostriedkov.³ Ďalšie straty v priemyselných závodoch vznikli v dôsledku priamych frontových operácií počas oslobodzovania a nemalou mierou prispelo tiež bombardovanie americkým letectvom (týka sa najmä závodov v Dubovej a Bratislave; Apollo, Dynamit – Nobel).

Vojnou bola rozrušená a čiastočne zničená celá elektrická rozvodná sieť na Slovensku, vrátane rozvodných a transformačných staníc a elektrických vedení.⁴ Všetky oblasti povojnového života najcitelnejšie zasiahli škody spôsobené na železničnej a cestnej sieti, ako aj zničenie a poškodenie civilných a vojenských letísk (Košice), spolu s dôležitými riečnymi prístavmi na Dunaji (Komárno, Bratislava). Doprava bola po vojne v podstate paralyzovaná, čo spätne negatívne ovplyvňovalo zásobovanie obyvateľstva a tempo rekonštrukčných prác. Z tohto dôvodu slovenské národné orgány (Slovenská národná rada, Zbor povereníkov), ako i ústredná česko-slovenská vláda venovali obnove dopravy zvýšenú pozornosť.

Nemecké vojská pri ústupe totiž ničili železničné trate a zariadenia tak, aby bola sťažená rýchla oprava a obnovenie prevádzky, a zároveň aby i po uvedení jednotlivých tratí do prevádzky bola ich výkonnosť minimálna. Na deštrukciu železničných tratí použili, resp. kumulovali niekoľko metód. Popri najjednoduchšej a najefektívnejšej metóde priamej deštrukcie mostov a železničných priepustov Nemci rozstrieľali kratšie úseky tratí a hlavne výhybky. Na iných úsekoch použili zvláštny pluh, ktorý súvisle ničil koľajnice a pražce vždy v dĺžke niekoľkých kilometrov. Okrem toho odviezli aj rezervný materiál na opravu koľajníc, výhybiek, zabezpečovacieho a signalizačného systému zo skládok, rezervných a opravárenských dielní a pod. V západnej polovici Slovenska bolo poškodených a nepojazdných takmer 1 000 km tratí a 2 300 výhybiek. Použiteľných tak ostalo necelých 300 km tratí: Trnava – Bratislava, Leopoldov – Gáň, Brunovce – Piešťany, Bohuslavice – Melčice, Leopoldov – Trnava, Beš – Hul, Plavecký Svätý Mikuláš – Lozorno.⁵ Zničených bolo 231 mostov (113 s rozpätím do 10 m, 83 s rozpätím do 50 m a 35 s rozpätím vyše 50 m). Spolu bolo zničených asi 7 510 bežných metrov mostov. Niektoré mostné konštrukcie (pri celulózke v Žiline, pri

²Dejiny Slovenska (zostavovateľ M. Barnovský). Bratislava, Veda 1988. s. 74, citované doslovne: „Všetky vojnové škody boli po oslobodení vyčíslené sumou 114,5 mld Kčs (vo vtedajšej mene), čo predstavovalo zhruba hodnotu trojročného národného dôchodku Slovenska.“ Existujú však údaje uvádzajúce ešte vyššiu sumu (pozri materiály v Slovenskom národnom archíve Bratislava). Údaje o škodách sú prevzaté zo syntézy Slovensko, Dejiny 1 (2. vydanie). Bratislava 1978, s. 838.

³Slovenský národný archív (ďalej SNA) Bratislava, f. ÚP-SNR (1945), sign. Š-14, i. č. 106, kr. 98; dôverná zápisnica zo zasadnutia Zboru povereníkov dňa 12. júna 1945.

⁴Podrobné vyčíslenie vojnových škôd na elektrických zariadeniach pozri: SNA Bratislava, f. Povereníctvo priemyslu a obchodu (PPO) 1945 – 1951, kr. 553 a 554.

⁵Názvy miest a obcí sú uvádzané podľa názvoslovia platného v roku 1945.

Strečne, Turanoch, Kraľovanoch, Bratislave – železničný most cez Dunaj i Červený most, pri Bzenici, Svätom kríži, Zvolene, Banskej Bystrici, Kostiviarskej, Ulmanke, Nemšovej) boli zničené i s piliermi tak, že sa nedali vôbec použiť a zrekonštruovať. Bolo preto potrebné postaviť celé náhradné provizórne mosty z dreva, ktoré mali plniť svoju funkciu do znovu-postavenia mostov železných. Okrem toho zostali na niektorých mostoch ešte lokomotívy s vlakovými súpravami, vklinené jednak do seba a jednak do mostných konštrukcií, takže ich odstraňovanie sa muselo vykonávať postupne a za značných ťažkostí. Do júna 1945 bolo opravených 68 mostov, z čoho príslušníci Červenej armády opravili 26 mostov.

Z pozemných železničných stavieb bolo v západnej polovici Slovenska zničených 18 prijímacích budov, 16 výhrevní, 23 vodární, 23 skladísk⁶ a 600 bežných metrov nakladacích rámp (tieto údaje sa netýkajú trate Bratislava – Komárno a všetkých tratí západne od čiar Žilina – Dúbrava). Provizórne bolo opravených a daných do prevádzky 12 výhrevní, 18 vodárenských staníc, 2 prijímacie budovy a 80 bežných metrov skladištných rámp.⁶ Pri vodárenských staniaciach bola zničená asi polovica rezervoárov a všetky vodné žeriavy. Železničná návesná služba bola citelne zasiahnutá požiarom návesných dielní v stanici Bratislava Nové Mesto, kde podľa hlo skaze 90 % náhradného materiálu. To sťažilo rekonštrukciu zabezpečovacích a dorozumievacích zariadení, pretože na jednotlivých tratiach a staniaciach nezostali žiadne zásoby. Telefónne a telegrafné zariadenia v železničných staniaciach, dištanciách a kontrolných bodoch boli taktiež odvlčené, prípadne zničené na mieste. Vonkajšie vedenia telefónnych a telegrafných liniek boli, pochopiteľne, na mnohých miestach prerušené. Podľa správy povereníka SNR pre dopravu a verejné práce Ing. Kornela Fila (pozri poznámku č. 6) sa vykonávala rekonštrukcia železničných tratí a zariadení do júna 1945 v ťažkých podmienkach: „Práce idú pomaly, nakoľko niet patričného porozumenia zo strany vojenskej správy.“ Na oprave všetkých tratí, vrátane menších objektov, sa pracovalo vo vlastnej réžii železníc, pričom výdatne pomáhal personál ostatných služobných odvetví. Len opravy väčších objektov zadali odborným privátnym firmám. Aj tieto firmy však trpeli nedostatkom špeciálnych mechanizmov (motorické baranidlá, zdviháky a pod.).

V obvode pôsobnosti expozitúry Povereníctva dopravy a verejných prác v Košiciach, t. j. vo východnej časti Slovenska, boli vojnové škody na železničnej sieti najväčšie. Zničené boli skoro všetky mosty dlhšie ako 6 m, všetky nadjazdy, tunely, výhybky, vodárne, dorozumievacie a zabezpečovacie zariadenia, koľajnice v bežných tratiach boli zničené výstrelmi, mosty mali navyše deštruované piliere, podpery a nosné knštrukcie, železničné pražce boli na väčšine tratí vyorané. Pozemné stavby boli zničené na 40 % podmínovaním a požiarimi, strešné konštrukcie staničných budov a okenné výplne až na 60 %. Trať Čop – Michalany – Medzilaborce opravila Červená armáda v úseku Medzilaborce – Humenné na širokorozchodné rozmery, neskôr bola opätovne upravená na bežný rozchod. V úseku Michalany – Poprad bolo zničených 45 mostov a 3 tunely. Trať Košice – Hidasnémeti (Maďarsko) bola zničená až na 80 %. Trate Margecany – Červená Skala a Prešov – Strážske mali zničené všetky mosty a priepusty, 10 tunelov bolo poškodených, z toho 3 silno. V rámci pôsobnosti košickej expozitúry povereníctva pre dopravu a verejné práce bolo poškodených aj 15 tunelov a 350 mostných objektov, neporušená nezostala ani jedna trať (!).

Medzi najväčšie prekážky pri obnove železničnej siete na Slovensku v prvých povojnových mesiacoch (máj – jún 1945) patrila akútny nedostatok technického a odborného personálu, najmä dopravných inžinierov. K tomu pribudol malý počet mechanizmov (baranidlá, zdviháky, motory), nákladných áut a pohonných hmôt, náradia a inventára, náhradných súčiastok (napríklad v Žiline zo všetkých približne 200 výhybiek Nemci odviezli všetky ľavé hrotnice, takže výhybky sa nedali vôbec používať), zvrškového materiálu, podvalov a pod. Na zdvih-

⁶SNA Bratislava, f. ÚP-SNR (1945), sign. L-5, i. č. 25, kr. 8; správa povereníka SNR pre dopravu a verejné práce Ing. Kornela Fila o priebehu rekonštrukčných prác na železničiach prednesená na zasadnutí pléna SNR 6. júna 1945.

nutie 4 zničených veľkých mostných konštrukcií zostali na Slovensku iba 4 zdviháky s nosnosťou po 100 ton a 4 zdviháky s nosnosťou po 50 ton. Vhodnú pomoc nemohla poskytnúť ani vojenská správa, konkrétne Veliteľstvo dopravného vojska, pretože v tom čase vhodnými mechanizmami nedisponovalo.⁷ Výpomoc okresných národných výborov sa nie vždy prejavila ako dostačujúca. Ďalšou prekážkou pri obnove železničnej siete bola neprejazdnosť tunelov. Na strednom Slovensku boli trvalo neprejazdné tunely na trati Žilina – Ružomberok (2 jednokoľajové a 1 dvojkolejový strečniansky tunel, 2 kraľovianske), 8 tunelov na trati Červená Skala – Margecany a 2 tunely na trati Vrútky – Zvolen. Na tratiach, mostoch a v tuneloch zostalo množstvo výbušnín, ktoré pri opravách spôsobili smrť a ťažké zranenia niekoľkých robotníkov. Do leta 1945 však vojenská správa nebola schopná zabezpečiť dostatok odborných síl na odminovacie práce a likvidáciu výbušnín. Mimoriadne prekážky vznikli pri rekonštrukcii v tuneli pri Strečne, kde údajne Nemci nahnali dobytok, ktorý po vyhodení tunelových portálov zahynul. Robotníci preto museli v dôsledku neznesiteľného zápachu pracovať v maskách.⁸

V rámci traťových úprav bolo do júna 1945 dokončené obnovenie osobnej dopravy z Bratislavy do Žiliny, nákladnej dopravy z Bratislavy do Itebníka nad Váhom; spojenie z Bratislavy do Košíc sa práve kvôli Strečnu riešilo provizórne presmerovaním v smere Zbehy – Horná Štubňa – Vrútky.

Harmonogram rekonštrukcie slovenských železníc bol dohodnutý s velením Červenej armády (ČA), konkrétne s generálom Kulaginom, a bol podmienený a podriadený najmä záujmom a špeciálnym potrebám ČA v jej smerovaní do Nemecka. Po oslobodení Slovenska pozostával rekonštrukčný plán obnovy železníc, podľa povereníka Kornela Fila, po konzultáciách so sovietskou stranou, z dvoch fáz:

1. obnoviť spojenie východ – západ, t. j. nadviazať spojenie od hraníc bývalej Podkarpackej Rusi až po Bratislavu;
2. zriadiť (obnoviť) trať Kúty – Bratislava a ďalej spojzduť tzv. stredoslovenskú magistrálu Bratislava – Zvolen – Banská Bystrica – Brezno – Červená Skala – Margecany.

K. Filo v záverečnej reči, po rozprave v pléne SNR 6. júna 1945, ešte raz zdôraznil: „Celá železničná preprava na Slovensku je riadená záujmami Červenej armády.“⁹

Ďalšie spresňujúce a doplňujúce údaje o vojnových škodách na železničnej a cestnej sieti, ako i o tempe rekonštrukčných prác uviedol predseda Zboru povereníkov Karol Šmidke v rozsiahlej správe (rozsah 34 strán), prednesenej na zasadnutí pléna SNR 6. novembra 1945.¹⁰ Vyplýva z nej, že po skončení vojny neboli 3/4 slovenských železníc schopné prevádzky, poškodených bolo 31 tunelov a zničených spolu 830 mostných objektov. V rámci cestnej siete boli zničené takmer všetky zo 779 mostov so svetlosťou nad 10 metrov a zničená bola i väčšina z 3 260 mostov so svetlosťou 2 – 10 metrov. Nemci odviezli skoro celý štátny a súkromný autopark, podobne ako aj železničné rušne a vagóny. Napriek všetkým objektívnym i subjektívnym podmienkam bolo tempo rekonštrukčných prác do novembra 1945 až prekvapujúco rýchle, z 3 500 km železničných tratí bolo 3 200 km schopných prevádzky, 90 % mostov bolo provizórne opravených a 27 tunelov zjazdných. Poverenictvo dopravy a verejných prác (povereníkom bol od 18. septembra 1945 do 14. augusta 1946 JUDr. Gustáv Husák) sa zároveň

⁷Veliteľstvo dopravného vojska vzniklo po dohode poverenictva pre veci vojenské, poverenictva pre železnice a poverenictva pre verejné práce 1. marca 1945. Malo zabezpečovať spoluprácu a styk vojenskej správy s dopravnou správou počas trvania obdobia brannej pohotovosti štátu, mobilizácie a trvania vojny ako spoločný vojensko-dopravný orgán vo veciach záujmu obrany štátu, a to pri budovaní, udržiavaní a prevádzke železníc, ale i ciest a splavných tokov na Slovensku. Bližšie pozri: SNA Bratislava, f. ÚP-SNR, kr. 254 a kr. 255.

⁸SNA Bratislava, f. ÚP-SNR (1945), kr. 8, citovaný dokument v poznámke 6.

⁹Tamže, cit. dokument, s. 22.

¹⁰SNA Bratislava, f. ÚP-SNR (1945), sign. L-5, i. č. 25; referát predsedu Zboru povereníkov Karola Šmidkeho o situácii na Slovensku, prednesený v pléne SNR dňa 6. novembra 1945.

zviazalo, že zrekonštruuje všetky poškodené trate do konca roku 1945, okrem stredného úseku trate Prešov – Strážske, Banská Bystrica – Dolná Štubňa a dunajských mostov v Bratislave a Komárne, kde sa už budovali definitívne objekty. Pritom sa počítalo aj so stavbou nových železničných tratí a hradských. Urýchlená oprava rušňov a vozňov, popri akútnom nedostatku pohonných hmôt a uhlia, sa stala problematickou pri obnove dopravných spojov. V novembri 1945 bolo na Slovensku k dispozícii len 402 rušňov, 223 však bolo vážnejšie poškodených. Na opravy čakalo 2 400 nákladných vozňov a 1/3 vozňov osobných. Autobusová doprava trpela najmä nedostatkom diaľkových autobusov, tie sa opravovali v Čechách a nové boli objednané vo Švajčiarsku. Veľmi zlá dopravná situácia bola na prinavrátenom území, maďarská vláda neinvestovala nič do údržby dopravnej siete a tým, že vlastnila cudzie územie, mala k nemu v podstate koristnícky vzťah. Pri obnove dopravy na Slovensku v tomto období nesmieme zabudnúť ani na rýchlu rekonštrukciu a výstavbu prístavu v Bratislave a na opravy poškodených civilných letísk, pričom sa v zimných mesiacoch počítalo so začatím výstavby nového veľkého letiska v Bratislave. Šmidkeho rozsiahla správa je však pozoruhodná z toho aspektu, že o pomoci armády pri obnove dopravnej siete na Slovensku v nej nenájdeme ani jednu zmienku, čo však nezodpovedalo skutočnému stavu.

Vyčísleniu vojnových škôd na Slovensku a obzvlášť v oblasti železničnej dopravy sme zámerne ponechali väčší priestor. Jednak je potrebné uvedomiť si celkový rozsah škôd, jednak pochopiť prioritu a význam rekonštrukcie železníc, ktoré primárne alebo sekundárne ovplyvňovali všetky oblasti života a odvetvia hospodárstva, od čoho sa následne odvíjalo aj tempo rekonštrukcie celého Slovenska.

Skutočné možnosti armády pomáhať pri rekonštrukcii vojnou zničenej republiky limitovali viaceré faktory. Znovuobnovenie Československej republiky, poznamenané diametrálne odlišným vývojom jej dvoch základných územných častí počas šiestich rokov trvania vojny a existencie Protektorátu Čechy a Morava a relatívne samostatnej Slovenskej republiky, znamenalo pre centrálnu čs. vládu v prvom rade potrebu vyriešiť problém výstavby novej jednotnej armády, ktorá by bola schopná v čo najkratšom čase plniť všetky základné vonkajšie a vnútorné úlohy. Vláda preto urýchlene schválila 25. mája 1945 prvú všeobecnú mierovú organizáciu čs. armády, tzv. dočasnú organizáciu. Územie republiky bolo rozdelené na štyri vojenské oblasti, pričom tri z nich zahŕňali územie Čiech a Moravy a posledná štvrtá vojenská oblasť (ďalej len VO-4) pokrývala územie Slovenska. Podľa zásad prijatých v Programe vlády Národného frontu Čechov a Slovákov (Košický vládný program) mali byť na území Slovenska budované útvary zložené predovšetkým z vojakov a dôstojníkov slovenskej národnosti, a veľiacim jazykom týchto útvarov mala byť slovenčina.

V prvých povojnových mesiacoch bolo tak prvoradou úlohou doriešenie organizácie a dislokácie armády v nových podmienkach, zabezpečenie doplňovania, ubytovania a výcviku vojsk. Keďže až do 31. decembra 1945 trvalo v ČSR obdobie brannej pohotovosti štátu, početné stavy vojsk, i v dôsledku pochybností o možnom pokračovaní druhej svetovej vojny, po nástupe záloh 5. – 9. júna 1945, po nevykonaní demobilizácie a po riadnom povolaní brancov 1. októbra 1945 vystúpili až na 318 317 osôb. Bol to výrazne najvyšší početný stav čs. armády v dejinách ČSR, ktorý prevyšil až o 55 % aj početný stav armády tesne pred mobilizáciou v roku 1938. Pritom obnova hospodárstva republiky si vyžadovala maximálne nasadenie pracovných síl a finančné prostriedky na udržiavanie takej početnej armády neúnosne zaťažovali už i tak obmedzený ekonomický potenciál krajiny.

Z tohto dôvodu sa začalo s postupným prepúšťaním záloh a do polovice roku 1946 klesol početný stav armády približne na 160-tisíc vojakov. Na Slovensku malo byť podľa dočasnej mierovej organizácie dislokovaných približne 25 % všetkých zväzkov a útvarov čs. armády. V rámci VO-4 tu boli sústredené 2 armádne zbory, 4 divízie, tanková brigáda, ťažká delostrelecká brigáda, protitanková delostrelecká brigáda, horská delostrelecká brigáda, mínometná brigáda, protiletadlový delostrelecký pluk, ženijná brigáda (4. žb Komárno, neskôr Bratislava).

va), spojovací pluk a automobilový prápor. Veliteľstvu letectva oblasti bola podriadená jedna letecká divízia. Rozmiestnenie divízií a útvarov úzko nadväzovalo na dislokáciu čs. predmníchovskej armády.¹¹ V auguste 1945 bolo z celkového počtu 176 436 vojakov na Slovensku 36 000 (1 861 dôstojníkov, 684 rotmajstrov a 33 455 radových vojakov).¹² Po nástupe brancov 1. októbra 1945 sa tento počet zvýšil o 29 244. Vojská boli však nedokonale a nedostatočne vyzbrojené a vystrojené, prevládala rôznorodá výzbroj a uniformy, nedostatočné a provizórne bolo ubytovanie a najmä zásobovanie. Vojenské objekty boli ničivými následkami vojny poškodené a armáda sa preto musela v prvom rade postarať o vyriešenie svojich základných problémov, aby mohla plniť úlohy vyplývajúce zo stavu brannej pohotovosti štátu.

Napriek tomu sa armáda na Slovensku snažila pomáhať pri obnove a rekonštrukčných prácach. Jej aktivita smerovala do dvoch hlavných oblastí: výpomoc pri odminovaní územia Slovenska a účasť na obnove dopravnej siete, najmä železničnej. Pri hodnotení intenzity nasadenia armády v roku 1945 môžeme konštatovať, že po prvých štyroch povojnových mesiacoch (máj – august), keď si armáda riešila vlastné organizačné a dislokačné problémy, a po definitívnom ukončení 2. svetovej vojny kapituláciou Japonska vzrástli aj možnosti využitia armády, najmä železničného vojska, pre potreby civilného sektora. Nemôžeme pritom však zabúdať, že armáda sa v rámci I. čs. armádneho zboru a s pomocou jednotiek Červenej armády zapojila do provizórnej rekonštrukcie železníc, ciest a letísk už počas oslobodzovacích bojov Slovenska. Keďže neúplnosť a nedostatok štatistických údajov vo vojenských archívoch nám neumožňuje presné vyčíslenie všetkých aktivít armády po oslobodení, môže nám na názorné dokreslenie pomôcť metóda sondy do jedného štvrtého roka, z ktorého sa zachovali najúplnejšie údaje.

V čase od 30. novembra 1945 do 28. februára 1946 príslušníci ženijného vojska na Slovensku odpracovali v rámci rekonštrukčných prác na železničnej a cestnej sieti 45 150 hodín, pri odminovaní terénu, cestných a železničných objektov 110 700 hodín, asistencie pri živelných pohromách predstavovali 8 620 hodín a pri rôznych prácach vo verejnom záujme odpracovali 1 830 hodín. Spolu tak odpracovali asi 166 300 hodín. Pre porovnanie uvedieme aj údaje z Čiech a Moravy. V Čechách odpracovali ženisti pri živelných pohromách 14 600 hodín, pri trhacích prácach 200 hodín, pri stavbe zberných táborov a iných stavebných prácach 9 000 hodín, spolu teda 23 800 hodín. Na Morave odpracovali ženisti pri stavbe železničných mostov, ľahkých výpomocných mostov a pri mostných rekonštrukciách 14 700 hodín, pri živelných pohromách 11 400 hodín, pri trhacích prácach 2 000 hodín, pri stavebných a asanačných prácach 5 000 hodín a pri odminovaní terénu 2 500 hodín, spolu teda 35 600 hodín.¹³ Sumárne odpracovala armáda v celej ČSR za uvedené tri mesiace 225 700 hodín. Aj z týchto údajov vyplýva, že ťažisko armádnej výpomoci, napriek tomu, že na Slovensku bolo dislokovaných len 25 % zväzkov a útvarov, bolo práve na tomto území, čo vyplývalo aj z rozsahu vojnových škôd. V tomto trojmesačnom období zneškodnili ženisti na Morave približne 400 mín rôzneho druhu, kým na Slovensku to bolo asi 140 000 mín a približne 200 000 kusov nevybuchnutého streliva.¹⁴ Odminovacie oddiely na východnom Slovensku v čase od mája do decembra 1945 odstránili a zneškodnili vyše 500 000 mín.¹⁵ Tento výkon ženistov sa však, pochopiteľne, nazaobišiel bez ľudských strát. Celkovo bolo 18 vojakov zranených smrteľne a 19 vojakov ťažko.¹⁶

¹¹Bližšie pozri: ŠTAIGL, J.: Organizačná a dislokačná výstavba čs. armády na Slovensku v rokoch 1945 – 1950. In.: Vojenské obzory – H, roč. 2. Bratislava, MNO 1995. s. 91 – 111.

¹²SNA Bratislava, f. ÚP-SNR (1945), kr. 1 a; expozé štátneho tajomníka MNO Mikuláša Ferjenčíka o vojenských záležitostiach z dňa 6. augusta 1945.

¹³Vojenský historický archív (ďalej VHA) Praha, f. MNO-štátny tajomník (1946), kr. 17, č. 2214.

¹⁴Tamže.

¹⁵VHA Praha, f. MNO-PKM (1946), kr. 9, č. 1871/46.

¹⁶VHA Praha, f. MNO-štátny tajomník (1946), kr. 17, č. 2214.

Ťažisko práce ženijného vojska na území Slovenska v čase od 30. novembra 1945 do 28. februára 1946, v zimnom období za nepriaznivých poveternostných podmienok a častokrát v životunebezpečných situáciách, bolo zamerané do týchto dopravných úsekov, na rekonštrukciu dôležitých dopravných objektov a ďalších ženijných prác:

- Vojany, obnova železničného mosta cez rieku Laborec (plnilo ženijné vojsko VO-4, stavebná skupina III.);
- Komárno, zdvíhanie strhnutého železničného mosta cez Váh na trati Nové Zámky – Komárno (plnilo ženijné vojsko VO-4, stavebná skupina II.);
- Bratislava, obnova cestného a železničného mosta cez Dunaj (plnilo ženijné vojsko z Nového mesta nad Váhom a z 4. ženijnej brigády z Komárna), pri prácach pomáhali ženisti Červenej armády, ktorým vyplátilo povereniectvo dopravy a verejných prác odmeny vo výške 360 000 Kčs; v januári 1946 slávnostne odovzdali most do prevádzky;¹⁷
- Michalovce a okolie, práce v pásme demarkačnej čiary medzi Slovenskom a ZSSR (plnil ženijný prápor IV/1);
- Komorany pri Vranove (aj Komoriany, Komorjany), obnova železničného mosta (plnilo ženijné vojsko VO-4);
- Trenčín, rozobratie pomocného mosta, ktorého zvyšky ohrozovali novopostavený cestný most (plnilo ženijné vojsko VO-4);
- Mikulášová pri Leviciach, rozobratie bývalého lesného tábora Červenej armády (plnilo ženijné vojsko VO-4);
- s platnosťou pre celé územie Slovenska, poskytnutie vojenských ženijných asistencií na ochranu komunikačných mostných provizórií, týkali sa najmä mostov ohrozených v zime ľadovými zápchami; na mnohých miestach asistenčné jednotky postavili pre civilnú dopravu namiesto strhnutých mostov mosty nové (plnilo ženijné vojsko VO-4);
- Landor pri Komárne, odstránenie zvyškov zničeného mosta cez rieku Nítru (plnila 4. ženijná brigáda);
- Čata a Oroska, odmínovanie objektov a okolia na trati Čata – Šahy (plnila 4. ženijná brigáda);
- Čremošné, Štubnianske Teplice, Dolná Štubňa, odmínovacie práce na železničných objektoch, na trati a v okolí (plnila 4. ženijná brigáda);
- Komorany pri Vranove, rekonštrukčné práce na trati Prešov – Strážske v km 19,2 – 19,4 (plnila železničná stavebná rota 2);
- Sereď, stavba nového mosta, rekonštrukčné práce a výpomoc pri rozvodnení Váhu (plnila ženijná čata peší pluk 23);
- hromadné odmínovacie práce na východnom Slovensku (plnil VÚ 2218 Michalovce v spolupráci s bezpečnosťou a civilným obyvateľstvom, v priemere pracovalo 100 pracovníkov, spolu odpracovaných 110 000 hodín, v období pred 30. novembrom 1945 bolo hlásených 55 000 odpracovaných hodín);
- Dolný Kubín, oprava poškodených pilót cestného mosta (plnil peší prápor 45);
- Žilina, Trenčín, trhanie ľadu a uvoľňovanie riečišťa pri mostoch (plnila zákopová čata pešieho práporu 39);
- Komárno, trhanie nahromadených ľadových kryh pri moste a ich odstraňovanie (plnila 4. ženijná brigáda);
- Kamenica nad Hronom, trhanie ľadu ohrozujúceho most (plnila 4. ženijná brigáda);
- Šurany, Guta, trhanie ľadu ohrozujúceho mosty (plnila 4. ženijná brigáda);
- Hlboké, stavba nového mosta a odstraňovanie konštrukcie zničeného mosta (plnila 4. ženijná brigáda);

¹⁷SNA Bratislava, f. ÚP-SNR (1946), sign. Š-15, i. č. 107, kr. 99.

- Kamenica nad Hronom, stavba 10 t prievozu cez Hron a dvoch prístavných mostíkov (plnila 4. ženijná brigáda).¹⁸

Vojenská správa na vlastné náklady v roku 1945 stavala železničné mosty v Čate, Vranove nad Topľou, Komoranoch, Vojanoch a cestný most v Seredi. Technické skupiny a ženijné jednotky pomáhali pri stavbe železničných mostov cez Váh pri Strečne, v Hlohovci, Komárne a v Bratislave.

Vzhľadom na to, že Slovensko bolo na konci vojny vystavené ťažkým a dlhotrvajúcim ústupovým bojom nemeckej armády, nevyhlo sa prítomnosti veľkých mínových polí v chotároch obcí. Za veľmi kritické mínové oblasti sa považovali najmä regióny východného Slovenska, zvlášť okresy Medzilaborce, Stropkov, Bardejov, Svidník, Humenné a iné. Veľké množstvo mín sa nachádzalo aj v okolí Liptovského Svätého Mikuláša. Nemci kladli míny po poliach, lesoch, záhradách vo forme mínových polí a zamínovaniu sa nevyhli ani obytné domy, dôležité hospodárske objekty, mosty, tunely, železnice a cesty. Pri postupe jednotiek Červenej armády a I. čs. armádneho zboru nebolo možné úplne odstrániť mínové polia. Obyvateľstvo, ktoré chcelo obrábať poľnohospodársku pôdu, začalo s odmínovaním po prechode frontu z vlastnej iniciatívy. Bez odborných znalostí a odborného vedenia mnoho ľudí doplatilo na svoju neopatrnosť zmrzačením, ale aj smrťou. Odmínovanie východného Slovenska sa tak stalo pre ministerstvo národnej obrany a poverenictvo vnútra jednou z prvoradých úloh pri obnove hospodárstva a normálneho chodu života v zamínovaných oblastiach. V prvých povojnových mesiacoch kvôli malému počtu odborne pyrotechnicky vyškolených vojakov pokračovali práce pomalým tempom. Na odmínovaní sa zúčastňovali len malé skupiny prevažne z VÚ 2218 Michalovce, ktorým pomáhali pyrotechnici zo Sboru národnej bezpečnosti (SNB), ale i civilné obyvateľstvo. Práce sťažovala tiež nevyspytateľnosť a zákernosť nemeckej taktiky kladenia mín a mínových polí.¹⁹

O počtoch zneškodnených mín a odpracovaných hodinách v teréne sa v tomto období nevedeli presné údaje. Ako už bolo spomenuté, od oslobodenia republiky až do konca roku 1945 bolo zneškodnených okolo 500 000 mín. Na rýchle vykonanie odmínovacích prác rozhodol hlavný štáb v závere roka rozdeliť teritórium Slovenska medzi 5 odmínovacích skupín (I. – V.), v rámci ktorých bolo vytvorených 23 odmínovacích hliadok, zložených z veliteľa a 21 vojakov (1 + 21). Do aktívnej práce v teréne sa tak malo zapojiť 483 vojakov.

Teritoriálna pôsobnosť jednotlivých skupín bola:

- I. skupina:* Východoslovenský kraj až po západné hranice okresov Spišská Stará Ves, Spišská Nová Ves a Gelnica (spolu 22 okresov), vyčlenených bolo 13 odmínovacích hliadok.
- II. skupina:* Stredoslovenský kraj od západnej hranice I. skupiny po západné hranice okresov Námestovo, Dolný Kubín, Ružomberok, Kremnica, Nová Baňa a Levice (spolu 21 okresov), vyčlenené boli 3 odmínovacie hliadky.
- III. skupina:* územie južného Slovenska od Dunaja po severné hranice okresov Bratislava, Vráble, Želiezovce (spolu 12 okresov), vyčlenené boli 4 odmínovacie hliadky.
- IV. skupina:* územie západného Slovenska, zvyšok okresov (spolu 21 okresov), vyčlenené boli 3 hliadky.
- V. skupina:* tok Dunaja od Devína až po ústie Ipl'a, vyčlenený bol riečny prápor s úlohou odmínovať Dunaj a prístavy.

¹⁸VHA Praha, f. MNO-štátny tajomník (1946), kr. 17, č. 2214.

¹⁹Bližšie pozri: RODÁK, J.: Pomoc armády pri odmínovaní východného Slovenska po skončení 2. svetovej vojny (podkladová štúdia). VHÚ Bratislava. 20 s.

Jednotlivé skupiny boli podriadené Veliteľstvu ženijného vojska VO-4 v Bratislave, ktoré hierarchicky podliehalo Veliteľstvu ženijného vojska v hlavnom štábe MNO v Prahe. Činnosť riečného práporu bola koordinovaná a riadená paralelne podľa aktuálnej potreby oboch veliteľstiev.²⁰

Veliteľstvo VO-4 požiadalo poverenie vnútra, aby nariadilo okresným národným výborom (ONV) zistiť v čo najkratšom čase potreby odminovacích prác v jednotlivých obciach svojich okresov. ONV po predbežnom zistení minových polí malo zaslať požiadavky veliteľom odminovacích skupín, ktorí rozhodli o poradí a harmonograme prác podľa stupňa dôležitosti. V prvom rade mali byť v zime odminované polia, ktoré neboli doposiaľ zorané, aby sa mohli začať jarne poľnohospodárske práce. Okresy mali byť odminované postupne, po ukončení prác v jednom okrese sa mali hliadky presunúť podľa požiadaviek do okresu druhého. Takto koncipovaný plán v roku 1946 odminovanie zrýchlil a zracionalizoval. Odborne pripravené ženijné kádre, ktoré neskôr zacvičovali aj pomocníkov z radov civilného obyvateľstva, znížili aj riziko ďalších smrteľných úrazov.

Armáda sa vo forme asistenčných jednotiek zúčastnila na kolkovaní peňazí, na rôznych bezpečnostných opatreniach a razíach proti zločineckým živlom a pašerákom v prihraničných oblastiach, kde sa najväčšmi rozmáhal čierny obchod, vyčleňovala rôzne veľké strážne oddiely podľa potrieb povereníctiev, hlavne povereníctva pre zásobovanie a výživu, napríklad na stráženie skladov UNRRA. V letných mesiacoch armáda zabezpečovala pokojný výkup obilia a zeleniny. Vojenské jednotky poskytovali vo veľkom rozsahu pomoc tiež pri žatve a zbere cukrovej repy, či už priamo ľudským potenciálom, alebo dopravnými prostriedkami. Na východnom Slovensku armáda, najmä vo Vyšnom a Nižnom Svidníku, s oddielom 200 mužov (150 z Čiech a 50 zo Slovenska) pomáhala stavať provízorne barakové domy. Poskytla na to vlastné technické vybavenie, nákladné automobily a pohonné hmoty.²¹

²⁰VHA Praha, f. MNO-štátny tajomník (1946), kr. 17, č. 2214.

²¹Vojenský historický archív Trnava, f. Veliteľstvo VO-4, kr. 1, č. 800 93 a f. Veliteľstvo VO-4, kr. 2, č. 75 156/taj.