

K vývoji ženíjnětechnického zabezpečení státní hranice v letech 1951–1955

Pavel Vaněk

Zřizování tzv. ženíjnětechnického zabezpečení na státní hranici s NSR, Rakouskem a také s NDR bylo jedním z projevů komunistického režimu tak, jak se u nás počínaje rokem 1948 konstituoval a následně upevňoval svou moc. Ve směru k občanům vlastního státu představovalo toto zajištění, v dikci sdělovacích prostředků „železná opona“, ztělesnění jednoho z příznaků tehdejší moci, jímž bylo využívání bezpečnostních složek k nátlaku, zastrašování a násilí vůči společnosti. V přenesené významové rovině tato opatření odkazovala (i pohledům zvenčí) k myšlenkovému uzavření, implementaci sociálních, ekonomických a myšlenkových schémat určitého druhu. I proto veřejnost vnímala přestřižení drátů v zátarasu na československo-západoněmecké hranici po listopadu 1989 tehdejším československým ministrem zahraničních věcí Jiřím Dienstbierem a jeho západoněmeckým kolegou H.-D. Genscherem jako velmi významný symbol.¹

Ženíjnětechnické zabezpečení, které v listopadu 1989 na státní hranici existovalo, bylo výsledkem postupného vývoje, přičemž v tomto článku se zaměříme na počátky jeho budování a ustálení v určité variantě, která byla schopna dlouhodobějšího fungování. Začátek tohoto kontinuálního vývoje je spojen s ustavením tzv. nové sestavy Pohraniční stráže počátkem roku 1951. Tato nová sestava znamenala jak kvantitativní, tak kvalitativní změnu ve střežení státní hranice, lze-li v této souvislosti pojem kvalita střežení použít. Pohraniční stráž (PS) vzrostla početně díky začlenění příslušníků některých útvarů armády a mohla tak postupně opustit dosavadní pochůzkový způsob střežení dlouhých úseků státní hranice, neboť na jednoho pohraničníka připadl podstatně kratší úsek než dříve.² Navíc byly roty PS umístěny co nejbližší státní hranici a ač se při střežení hranice opíraly především o živou sílu, v průběhu 50. let využívaly již i dalších prostředků. Jedním z nich bylo i ženíjnětechnické zabezpečení.

Obecně lze ženíjnětechnická opatření charakterizovat jako opatření budovaná převážně

¹ O symboličnost šlo především, neboť, jak vyplývá z vyjádření Jiřího Dienstbiera, fotografie z této akce byly nahrané. Kus drátěného zátarasu, jenž oba politici stříhali, byl totiž postaven jen pro tuto příležitost. Viz PELÍŠEK, Antonín: *Kvilda připomene oponu*. In: *Mladá fronta Dnes*, 9. 9. 2002. S rakouským kolegou A. Mockem učinili totéž jižně od Mikulova. DIENSTBIER, J.: *Od snění k realitě. Vzpomínky z let 1989–1999*. Praha 1999, s. 38nn. Cit. dle DEJMEK, J.: *Československo, jeho sousedé a velmoci ve 20. století (1918–1992)*. Praha 2002, s. 194.

² Stav PS tzv. staré sestavy byl 6 124 mužů. Nová sestava útvarů PS pak měla po prvních dvou měsících roku 1951 ve svých stavech 17 000 pohraničníků, přičemž předepsané počty dosahovaly téměř 18 000. Viz Archiv Ministerstva vnitra ČR (dále jen AMV) Brno-Kanice, fond (dále jen f.) 2357, Hlavní správa Pohraniční stráže, karta (dále jen k.) 7, Situační zpráva štábu velitelství PS, březen 1951.

či výhradně silami Pohraniční stráže, která měla osobám, pokoušejícím se o nedovolený přechod státní hranice, tehdejší terminologií narušitelům státní hranice, ztížit či znemožnit její dosažení, případně naopak proniknutí do vnitrozemí. Měla tedy pronikající osobu zdržet, zadržet či zastavit do zásahu pohraniční hlídky. Co se týče názvosloví, jsou v archivních materiálech vzešlých z činnosti Pohraniční stráže užívány zaměnitelně termíny *ženíjnětechnické zabezpečení (zajištění) státní hranice (ŽTZ) nebo ženíjnětechnické opatření (ŽTO)*.

Vymezit časové období vývoje ženíjnětechnického opatření, které článek sleduje, na prvních pět let, je dáno nejen množstvím pramenů, ale ukázalo se být dostatečným i z řady dalších skutečností. V rámci daných pěti let lze postihnout jak dobu potřebnou k jejich prostému vybudování, tak fázi určité reflexe či přehodnocení v oblasti umístění, využívání ženíjnětechnických opatření a vsazení služby na nich do relativně stabilního rámce směrnic a pokynů. Přitom není od věci ani poukaz na stažení vojsk čtyř mocností z Rakouska v roce 1955, které nesporně ovlivnilo dosavadní zadání Pohraniční stráže.

Ačkoli byly druhy ženíjnětechnického zajištění reglementovány platnými rozkazy a směrnicemi Velitelství Pohraniční stráže,³ záviselo jejich konkrétní provedení na řadě místních a časových faktorů. Z tohoto důvodu jsme se rozhodli pojednat problematiku na základě situace u dvou brigád Pohraniční stráže – u 5. chebské a 4. znojenské pohraniční brigády Ministerstva národní bezpečnosti (MNB). Zmapování situace u těchto útvarů umožňuje, vedle zjištění vývoje ŽTZ v podmínkách konkrétní brigády, též dobrat se formou sondy poznatků o vzájemných shodách či rozdílech v ženíjnětechnickém opatření na hranici s NSR a Rakouskem.

1. Ženíjnětechnická opatření v podmínkách 5. chebské pohraniční brigády

V této části se pokusíme jednotlivé druhy ženíjnětechnických opatření charakterizovat a připojíme analýzu jejich zřizování v konkrétních podmínkách chebské brigády.

Nástražná osvěcovadla

V rámci zkoumaného období lze používání nástražných osvěcovadel zařadit mezi první ženíjnětechnická zařízení používaná jednotkami PS, a to již v krátkém časovém horizontu po zaujetí tzv. nové sestavy počátkem roku 1951. V případě chebské brigády je doložitelné zhotovování nástražných osvěcovadel na rotách v dubnu, což je první nebo

³ Další změny názvů této řídicí složky útvarů PS během sledovaného pětiletí: od května 1952 Hlavní správa Pohraniční a Vnitřní stráže (HS PVS), po 1. 7. 1954 Hlavní správa Pohraniční stráže (HS PS).

přinejmenším jedna z prvních zmínek v rámci celé sestavy PS.⁴

Terminologicky se v pramenech setkáváme s označením *nástražná osvěcovadla*, v menší míře pak *nástražná osvětlovadla*, přičemž někdy je dvouslovné pojmenování nahrazováno jednoslovným termínem *nástrahovadla*. Na rozdíl od ostatních prvků ŽTZ, které si vyžadovaly soustředění většího počtu pohraničnicků, materiálu, techniky a také času, v případě použití nástražných osvěcovadel toto nebylo nutné. Nástražná osvěcovadla umísťovali do terénu jednotliví pohraničníci. Během doby se ustálila praxe, že hlídka svá nástrahovadla buď po skončení služby deaktivovala, svinula nástražný drát na cívky a odnesla s sebou,⁵ nebo zůstávala nástrahovadla v terénu víceméně trvale. Nástrahovadly byly do služby vybavovány zpravidla nepohyblivé hlídky, střežící z jednoho stanoviště některé z nejvíce používaných (pravděpodobných) míst k postupu tzv. narušitelů ke státní hranici. Na těchto místech mohla být nástrahovadla rozmístěna i trvale. Nebyl tedy nástrahovadly přehrazen celý úsek roty, i když na druhé straně mohla určitý směr přehrazovat ve více sledech. Poté, co byl vybudován drátěný zátaras, byla stacionární nástrahovadla po určitou dobu rozmísťována v něm, přičemž nemáme na mysli jen případ, kdy jich bylo užíváno v úseku pobořeného drátěného zátarasu.⁶

Nástražných osvěcovadel bylo sice několik druhů, avšak od počátku nejužívanějším byla osvěcovadla na signální náboje spádová a úderníková, resp. jindy nazývaná s pevným nebo volným úderníkem. Skládalo se z výmetné trubky (výmetnice), do níž byl vkládán signální náboj (světlice). Od výmetnice vedl jeden drát o možné délce až 100 m nebo dva dráty o délce až 50 m na dvě strany. V činnost se uvedlo tahem (zavaděním) za nástražný drát. Poté došlo k iniciaci interakcí zápalky signálního náboje s úderníkem výmetnice⁷ buď pádem signálního náboje na úderník nebo tím, že pružina vymrštila naopak úderník vzhůru proti zápalce signálního náboje.⁸

Dále je třeba zmínit ještě jeden druh nástrahy, označované jako *signální nástrahovadlo*. Toto zařízení využívalo také nástražný drát, ovšem při zavadění o drát došlo k zapnutí běžné ploché baterie, což rozsvítilo malou žárovku. V případě chebské brigády se dosud nepodařilo bezpečně prokázat jeho používání v roce 1951 ani později; ačkoli by užívání pojmenování „nástrahovadla“ mohlo vyplýnout ze zkrácení pojmenování „signální

⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 8, Vyhodnocení výkonu služby... za duben 1951, 5. brigáda. První zmínka o zavádění nástražných osvěcovadel u PS celkově: AMV Brno-Kanice, 2357, k. 7, Vyhodnocení výkonu služby za duben, s. 4 (PS).

⁵ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 26, Vyhodnocení výkonu služby za červenec 1952, 5. brigáda.

⁶ Tamtéž, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za květen 1953, 5. brigáda.

⁷ AMV Brno-Kanice, f. 2342 5. brigáda PS Cheb, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001815/11-OS-52 z 8. 11. 1952, s. 7. AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 25, Vyhodnocení výkonu služby za březen 1952, s. 3, 4. brigáda.

⁸ Muzeum Policie ČR Praha (dále jen MP), Sbírkový materiál PS, rok 1951, sv. 67/7, č.j. PS-02120/11-OS-51 z 21. 12. 1951.

nástrahovadla“, mají zprávy chebské brigády na mysli nástrahy se signálními náboji. Snad bylo příčinou i to, že signální nástrahovadlo bylo zavedeno původně jako zlepšovací návrh u znojemského pohraničního oddílu a až poté sankcionováno Velitelstvím PS jako vhodné pro ostatní útvary;⁹ naproti tomu chebská brigáda od počátku vyráběla svépomocí nástražná osvěcovadla na signální náboje.

Při instalaci signálního nástrahovadla bylo nutné dbát na kolmé postavení; při jiném než kolmém postavení hrozilo, že signál nebude spatřen, resp. že světlice, jsoucí ve vzduchu kratší dobu, bude dohořívát v porostu a vznikne nebezpečí požáru.¹⁰ Ze stejných důvodů (zachycení světlice ve větvoví) bylo upuštěno též od upevňování nástrahovadel na stromy nebo do jejich blízkosti a byla umísťována na zatlučený kolík. V souvislosti s trvalým umístěním nástrahovadel v terénu hrozilo nebezpečí ztráty funkčnosti zvlhnutím náboje nebo zamrznutím v případě zimního období. Naopak v činnost nástrahovadlo uváděla v zimním období tíže námrazy (nástražný drát musel být podpírán),¹¹ po celý rok pak silné poryvy větru;¹² to samozřejmě neslo nutnost vysílání prověřovacích a technických hlídek. Působení těchto sil na drát bylo možné do jisté míry eliminovat natažením dvou drátů na dvě strany; takto bylo řešeno též pozdější zdokonalení, kdy světlice vystřelila i v důsledku přestříhnutí drátu.¹³

Vlivy poryvů větru, sněhu, námrazy a vlhkosti obecně omezovaly, zvláště při dlouhodobé instalaci v terénu, funkčnost tohoto druhu ŽTZ, což se zrcadlilo v nákladech na údržbu, a to jak z hlediska materiálního, tak z hlediska časové náročnosti pro pohraničníky. Dlouhodobé používání v terénu neslo s sebou nároky na konzervaci (nátěr) drátu, konzervaci výmetnic a také na uchránění signálního náboje před vlivem vlhkosti. Udržovat všechna trvale umístěná nástrahovadla v úseku roty ve funkčním stavu bylo prakticky nad síly pohraničnicků roty,¹⁴ i když časem byla pro tento úkol zřizována technická hlídka.¹⁵ Při současném budování dalších ženijnětechnických zařízení, zátěži služby, odvelování do škol a kursů, nemocích atd. však „nebyli lidi“ na přezkušování nástrahovadel, nabíjení vystřelených, spravování nataženého nástražného drátu...

Používání nástražných osvěcovadel na signální náboje však mělo ještě jednu vadu na

⁹ MP, Sbírký, mat. PS, 1951, sv. 68/4, č.j. PS-0010818/11-OS-51, 15. 10. 1951.

¹⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 104, Nařízení náčelníka štábu HS PVS č. 024, čl. 34, z 30. 4. 1953.

¹¹ Např. AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 48, Vyhodnocení výkonu služby za únor 1953, 5. brigáda.

¹² AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, Situační zpráva 5. brigády za rok 1952 (pro kolegium ministra národní bezpečnosti, dále jen MNB), s. 21.

¹³ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 40, Nástrahy používané u PVS – předání zkušeností.

¹⁴ Tamtéž, k. 41, Vyhodnocení inspekční prověrky z pohraniční přípravy u 1. roty 1. praporu dne 14. 12. 1953, s. 2, 7. brigáda.

¹⁵ Tamtéž, k. 22, č.j. PS-010516/11-OS-52 z 21. 5. 1952. Viz též výkazy činnosti 5. brigády za květen a/nebo červen 1952. Tamtéž, k. 26.

kráse, která způsobovala, že je pohraničníci nepoužívali právě s nadšením. Jejich instalace byla nejen pracná, ale i nebezpečná. Pokud nahlédneme do výkazů činnosti chebské brigády, pak za rok 1952 zde došlo asi k 18 zraněním pohraničníků způsobených výstřelem signálního náboje z nástrahovadla. Zpravidla se jednalo o jedno zranění měsíčně, ovšem v dubnu a listopadu jich bylo po třech, v červnu dokonce čtyři. Jednalo se o poranění rukou, hlavy, případně popáleniny, přičemž některá zranění byla hodnocena jako těžká. Důsledkem poranění rukou byly i amputace článků prstů. Právě větší počet zranění v dubnu a červnu vedl k tomu, že velitelé rot začali k nastavení a ošetřování nástrah vyčleňovat zvláštní kontrolní hlídky.¹⁶ Nicméně zranění se nevyhýbala ani těmto hlídkám. Nástražné osvěcovadlo na signální náboj bylo totiž už z principu nestabilní. Zranění vznikala spadnutím nabité výmetnice na zem, při vkládání signálního náboje do výmetnice, při uklouznutí s výmetnicí.¹⁷ Pro tehdejší dobu je příznačné, že velmi dlouho trvalo, než byla uznána nebezpečnost tohoto druhu nástrahovadel při dlouhodobém užívání. Velení PS zpočátku, ve snaze snížit počty zraněných, a tím zabránit poklesu stavů na rotách, jednání zraněných pohraničníků hodnotilo jako neopatrné, jako nedodržování platných nařízení a nabádalo ještě navíc ke kriminalizování. Nebralo tak v úvahu, že nabytí zručnosti v instalaci nástrahovadel množstvím pohraničníků nebylo v počátcích reálné. O tom, jaký způsob byl pro instalaci nástražného osvěcovadla bezpečný, svědčí i to, že pro vložení signálního náboje do výmetnice, prováděné na závěr instalace osvěcovadla, byl uznán jako jedině správný a bezpečný způsob – vleže.¹⁸

O zhotovování a používání nástražných osvěcovadel na chebských pohraničních rotách máme doklady, jak jsme již uvedli, od dubna 1951, běžně pak z léta.¹⁹ Počátkem roku 1952 dosahují počty nástrahovadel na jedné rotě 35–40 ks. Část z nich je dílem příslušníků rot, část byla zhotovena jednotkami velitelství brigády a část (mohla být) dodána velitelstvím PS. V polovině roku 1953 pak mají počty nástražných osvětlovadel dosahovat na rotě 50 ks.²⁰ Hlídky měly být do služby vybavovány dvěma nástražnými osvěcovadly, zejména pak v době noční. V zimním období měla být používaná nástrahovadla natřena podle možností bílou barvou.²¹

Nejen počty zranění pohraničníků, mezi nimiž bylo i několik těžkých, ale i náhodné

¹⁶ Tamtéž, k. 25–27, Výkazy činnosti 5. brigády v roce 1952. Ke kontrolním hlídkám viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 26, Vyhodnocení výkonu služby za červen 1952, 5. brigáda.

¹⁷ Tamtéž, k. 25–27, Výkazy činnosti 5. brigády v roce 1952.

¹⁸ Tamtéž, k. 22, sv. TS 1952, č.j. PS-010516/11-OS-52 z 21. 5. 1952.

¹⁹ Tamtéž, k. 8, Vyhodnocení výkonu služby... za červen 1951, 5. brigáda; tamtéž k. 9, Vyhodnocení výkonu služby... za srpen 1951, 5. brigáda.

²⁰ Tamtéž, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za červen 1953, 5. brigáda, s. 4.

²¹ Tamtéž, k. 66, sv. 17, č.j. PS-011146/11-OS-54 z 9. 11. 1954.

výstřely nástražných osvětlovadel vlivem větru a klimatických podmínek, a tím i vzrůst finančních nákladů, vyvolaly u 5. brigády myšlenky po jejich náhradě bezpečnějšími. Na trase drátěného zátarasu bylo proto uvažováno koncem roku 1952 o vybudování elektrických a uhlíkových nástrahovadel. Tato nástrahovadla nespotebovávala drahé signální náboje, jichž nebyl vždy dostatek, a byla bezpečnější. Své výhody měla též z hlediska trvalé instalace, neboť byla odolnější vůči klimatickým vlivům.²² Musela však být napojena na elektrickou síť, což byl důvod, proč byly práce na nich několikrát zastaveny pro nedostatek materiálu k vybudování elektrického rozvodu. Přípravné práce na nich byly zahájeny již koncem roku 1952 (přinejmenším v listopadu), kdy se udává provedení přípravných prací v délce 10 000 m.²³ Koncem roku 1953 mělo být u sedmi rot chebské brigády na hranici s NSR vybudováno celkem 450 nástrahovadel tohoto druhu.²⁴ Problémem byla tedy materiálová náročnost a bez problémů nemuselo být ani zajišťování žárovek do lamp.²⁵

I přes tento pokus s jiným druhem osvětlovadel zůstala údržba stabilně instalovaných signálních osvětlovadel stálou zátěží a problémem. V závěru zkoumaného období bylo proto nařízeno vyjmutí těchto nástražných osvětlovadel z drátěného zátarasu (DZ) s tím, že mají být zásadně instalována hlídkami v terénu. Rozhodnutí bezpochyby ovlivnila ztížená údržba elektrifikovaného drátěného zátarasu (sekání trávy uvnitř něj), tak i ztížený přístup technických hlídek k nástrahovadlům. Proto se ustálila zásada vybavovat nástražnými osvětlovadly především nepohyblivé hlídky střežící státní hranici a instalovat je na „nebezpečných směrech“, v nepřehledném terénu nebo za podmínek ztížené viditelnosti.²⁶

Lesní průseky

Z hlediska časové posloupnosti prací na ženíjnětechnickém opatření k ochraně státní hranice byly průseky kácené v zalesněných úsecích pohraničních rot nezbytným předpokladem vybudování dalších druhů ŽTO, stejných jako na volných prostranstvích; navazovala na ně stavba drátěných překážek, orných pásů, konec konců i věžové pozorovatelný mohly plnit svoji roli až po jejich vykácení.

Průseky byly káceny v zásadě podél střežené hranice. Přesné pravidlo o vzdálenosti od státní hranice však nelze stanovit, jelikož linie průseků státní hranici nekopírovala, nýbrž se snažila co nejdelšími přímými úseky poskytnout maximální přehled pohraniční hlídce, ať už

²² Tamtéž, k. 27, č.j. PS-0047/11-OS-53 ze 7. 1. 1953.

²³ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, Situační zpráva 5. chebské pohraniční brigády MNB za rok 1952, s. 21.

²⁴ Tamtéž, č.j. PS-0025/11-OS-53 ze 7. 1. 1954, s. 24.

²⁵ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 50, Doplnující zpráva k výkazu činnosti... za listopad 1953, 5. brigáda.

²⁶ Tamtéž, k. 66, č.j. PS-0011231/11-OS-54 (po 7. 7. 1954).

střežila z pozorovací věže či na zemi v terénu.

Důležitým parametrem průseku, ovlivňujícím umístění dalších ŽTO, byla šíře. Ta byla původně stanovena na hodnotu 10 m.²⁷ Na tuto šířku byly u chebské brigády káceny v roce 1951 průseky na státní hranici s Bavorskem. Poté, co se však začátkem roku 1952 ustoupilo od využívání drátěných překážek vybudovaných na kraji průseku a lesa, neboť hlídky neměly přehled o přístupu k překážce z vnitrozemí, byl průsek rozšiřován o 6 m. Přitom došlo na některých místech k úpravě dosavadní trasy. V témže roce vytvářený průsek na hranici s NDR byl již kácen do šířky 18 m²⁸ a pravděpodobně na stejnou hodnotu byl pak rozšiřován i stávající průsek v úseku tří rot převzatých v polovině dubna 1953 od sousední karlovarské brigády.²⁹

Tato šíře již byla definitivní, i když koncem roku 1954 Hlavní správa PS učinila pokus v souvislosti s dobudováním systému ženiněotechnických opatření tento prostor rozšířit na 20 m, zejména ve prospěch šíře kontrolního pásu. K tomuto však již, na rozdíl od rozšiřování průseků v roce 1952 a 1953, nedošlo. S poukazem na vážné hospodářské ztráty vzniklé kácením odepřel veliteli PS Hlavačkovi svolení jeho nadřízený, náměstek ministra vnitra O. Jeleň.³⁰

Vytvoření průseků bylo prováděno silami brigády i s pomocí nadřízeného Velitelství PS (HS PVS). Přesto byl počátek spojen s nedostatkem nářadí všeho druhu a nedostávalo se i těžké mechanizace k odklizení poražených kmenů z průseků.³¹ Počátek prací lze klást, po vyznačení trasy průseku – pravděpodobně záseky do stromů – v květnu 1951,³² do průběhu či závěru měsíce června. Započalo se u rot 2. praporu Aš, 10. roty Nový Žďár a 11. roty Polná, které měly vesměs celý úsek zalesněný³³ a jejichž úseky byly pro blízkost Aše státní hranici dosti „frekventované“.

Do konce roku 1951 byl na chebském úseku státní hranice s Bavorskem průsek hotov

²⁷ MP, Sbírký, mat. PS, 1951, sv. 67/11, č.j. PS-0010649/11-OS-51 (nejdříve z 10. 7. 1951).

²⁸ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001815/11-OS-52 z 8. 11. 1952, s. 10.

²⁹ Rozšiřováno od června 1953. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za červen 1953, 5. brigáda. Předpokládalo se rozšíření o 5 m.

³⁰ Náměstek si dokonce vyhradil právo rozhodnout o každém rozšiřování průseků. Na 20 m měly být káceny jen průseky u těch útvarů, kde dosud nebyly; týkalo se to jen brigád 3. karlovarské a 19. děčínské. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 68, č.j. PS-011223/11-OS-54 z 1. 12. 1954. Tamtéž stanovisko náměstka pod č.j. N/J-01517/54 ze 7. 12. 1954.

³¹ Jen pro ilustraci: „...sekyry a pily, které byly dodány, jsou ve špatném stavu a nehodí se k této práci. Pásový traktor ČKD je velmi slabý.“ Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 7, Celkové vyhodnocení výkonu služby PS za červenec 1951, s. 5.

³² AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 8, Vyhodnocení výkonu služby a bojové přípravy za květen 1951, 5. brigáda. Po čase muselo být toto značení obnoveno. Záseky totiž zarůstaly, a tak se znovu „trasovalo“, tentokrát již vápnem. Viz tamtéž, k. 8, Vyhodnocení výkonu služby... za srpen 1951, 5. brigáda, s. 10.

³³ Tamtéž, k. 8, Vyhodnocení výkonu služby... za červen 1951, 5. brigáda. Do konce srpna pak bylo vykáceno na 10 000 m průseku. Viz tamtéž, k. 7, Vyhodnocení výkonu služby... za červenec 1951, PS.

zcela nebo přinejmenším ze tří čtvrtin.³⁴ Po dokončení kácení na této hranici se v roce 1952 kácení průseků přesunulo k rotám na státní hranici s NDR, kde byly vytvořeny průseky o délce 12 870 m. Celkově u brigády dosáhly koncem roku 1952 délky průseků na obou hranicích přes 35 km.³⁵ Tím byl u brigády průsek dokončen. S převzetím zmiňovaných tří karlovarských rot pak dosáhla v roce 1953 délka průseků u chebské brigády 49 649 m.³⁶

Z hlediska dalšího využití průseku pro potřeby PS bylo nezbytné zvládnout vytrhávání pařezů. Jelikož zpočátku nebyla zmiňována myšlenka dobývat pařezy pomocí trhaviny, řešení se zdálo být stejné jako v případě přibližování dřeva z průseků: získat dostatečně výkonný pásový traktor.³⁷ To byl ovšem v té době „úzký profil“, a tak se s vytrháváním pařezů začalo v září 1951 poté, co ředitelství státních lesů Františkovy Lázně poskytlo výkonnější pásový traktor; pomalý postup prací však vedl k myšlence vystřelovat pařezy trhavinou.³⁸

Větším problémem než samo vykácení průseků také bylo, že dřevo, těžené příslušníky brigády při tvorbě průseků, mělo být zpracováno podle dispozic správce lesa, v tomto případě ředitelství státních lesů Františkovy Lázně; ředitelství totiž nemělo dostatek (z hlediska požadavků MNB) spolehlivých zaměstnanců, kteří by při státní hranici mohli pracovat. V zásadě mělo být zabráněno tomu, aby dřevo zůstalo na hromadách v lese, kde by hnilo a poskytovalo vhodné prostředí pro rozmnožení škůdců. Při obecném nedostatku mechanizace a překotnosti ženíjních prací však právě toto bývalo běžným jevem.³⁹ Nebezpečí poškození lesa však nevznikalo jen v důsledku ponechání kmenů na hromadách v lese. Už samotný průsek byl zásahem do souvislého porostu, který pak byl ve zvýšené míře vystaven účinkům větru – zvláště když se potom průběh zátarasů a průseku musel upravit. Riziko pro stromy představovalo i vystřelování pařezů trhavinou.⁴⁰

K práci na budování průseku byla určena ženíjní rota brigády, vedle ní jsou uváděny i jednotky záložního praporu brigády (ti „nespolehliví“). Na budování ŽTZ však nebylo možno soustředit maximum pohraničnicků (tedy především z ostatních zabezpečovacích jednotek brigády i praporů a také z rot), neboť byla potřeba i jiných druhů zařízení, v té době často

³⁴ Zpráva brigády za rok 1951 hovoří totiž jen o 18 km průseků, zatímco zprávy za rok 1952 hovoří o délce průseku 23,5 resp. 25,1 km na úseku hranice s NSR, která měla být vytvořena již v roce 1951. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 335, č.j. PS-0015/11-OS-52 ze 4. 1. 1952, bod II. Dále tamtéž, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001815/11-OS-52 z 8. 11. 1952, s. 10. Též tamtéž, Situační zpráva 5. brigády za rok 1952 pro kolegium MNB.

³⁵ Zprávy lišící se vznikem dvěma měsíci uvádějí dvě hodnoty 35 a 36 km. Viz tamtéž, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001815/11-OS-52 z 8. 11. 1952, s. 10. Též tamtéž, Situační zpráva 5. brigády za rok 1952 pro kolegium MNB.

³⁶ Tamtéž, i. j. 335, č.j. PS-0025/11-OS-53, s. 26.

³⁷ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 8, Vyhodnocení výkonu služby... za červenec 1951, 5. brigáda.

³⁸ Tamtéž, k. 8, Vyhodnocení výkonu služby... za září 1951, 5. brigáda. O pomalosti prací viz AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, Situační zpráva 5. brigády za rok 1952 pro kolegium MNB.

³⁹ Pro celou PS odhadovala HS PVS množství na desítky tisíc plnometrů dřeva, které byly pokáceny a před vybudováním drátěných zátarasů se je nepodařilo odvézt. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 103, Nařízení náčelníka štábu PVS č. 010, čl. 15 ze 17. 3. 1953.

⁴⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 68, č.j. PS-011293/11-OS-54.

mnohem aktuálnějších: ubikací rot nebo střelnic.⁴¹

Kontrolní orný pás

Kontrolní pás měl zachytit stopy tzv. narušitelů, z jejichž směru na zoraném pásu mohla hlídka PS určit směr – zda bylo narušení z ciziny nebo z vnitrozemí – a podle toho reagovat. Základním znakem tohoto druhu ženíjnětechnických opatření k ochraně státní hranice měla být jeho souvislost a dostatečná šíře. Požadavek souvislosti znamenal, že pás měl obsáhnout celý úsek brigády, včetně např. lesních, kamenitých a bažinatých úseků. Dostatečná šíře pak měla vyloučit překonání kontrolního pásu naruшитelem bez otisku stop.

Šíře ovšem závisela na terénních poměrech. Tam, kde bylo budování orného pásu nákladné na prostředky i čas, připouštěla se hlavní správou šíře 6 m.⁴² Pro podmínky lesního průseku pak bylo ideálem, aby narušitel nepřekonal kontrolní pás pomocí tyče přeskočením, zorat 10 m. Pro většinu úseku chebské brigády lze však v průsecích očekávat šíři kolísající mezi oběma hodnotami, přihlédneme-li k širším průsekům zprvu 10 m, poté rozšířených na 16 m a 18 m na hranici s NDR. Při šířce průseku 15 m totiž bylo předepsáno minimálně 8 m, při šířce průseku 10 m pak na orný pás mělo zbýt alespoň 6 m.⁴³ Co se týče volného prostranství, zde o maximální šířce doklady nejsou, je však jasné, že byla přinejmenším stejná jako u maxima orného pásu v průseku.⁴⁴

Vedle diskutování šíře pásu bylo důležité i jeho okolí, jak měl být zapojen do ženíjnětechnického zabezpečení. Na okraji průseku směrem od státní hranice měla být pěšinka pro kontrolu pásu, poté následoval vlastní orný pás. Mezi pásem a drátěným zátarasem muselo být pamatováno na technickou (ženijní) pěšinku. Zbývající prostor průseku od drátěného zátarasu k lesu mohl být využit k postavení věžové pozorovatelný a měl sloužit hlídkové pěšince.⁴⁵

Požadavek souvislosti kontrolního pásu byl dán postupem orby. Relativně nejjednodušší bylo zřízení kontrolního pásu mimo les. Vyznačení průběhu bylo provedeno v květnu 1951, tedy stejně jako v případě trasy průseku.⁴⁶ Problémem značení však bylo jeho dochování. Vytyčená trasa se mohla ztrácet – na polích se během roku 1951 ještě bez omezení pracovalo. Z toho důvodu také pásy ještě nemohly být orány.⁴⁷ S orbou se započalo až v září,

⁴¹ Tamtéž, k. 9, Vyhodnocení výkonu služby... za srpen 1951, 5. brigáda, s. 4.

⁴² AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 22, Nařízení náčelníka štábu PVS, č. 0042, čl. 56 z 11. 6. 1953.

⁴³ Tamtéž, k. 68, č.j. PS-011223/11-OS-54 z 1. 12. 1954 a č.j. PS-011155/11-OS-54 z 11. 11. 1954.

⁴⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2340 3. brigáda PS Karlovy Vary, složka Zlepšovaci návrhy 1959, ZN č. 93/58: „... podél celého DZ je vybudován KOP široký 10 – 13 m.“

⁴⁵ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 68, č.j. PS-011223/11-OS-54 z 1. 12. 1954.

⁴⁶ Tamtéž, k. 8, Vyhodnocení výkonu služby... za květen 1951, 5. brigáda.

⁴⁷ Tamtéž, k. 9, Vyhodnocení výkonu služby... za srpen 1951, 5. brigáda, s. 11.

kdy bylo zoráno 17 km orného pásu.⁴⁸ Tento číselný údaj ještě neznamená, že by kontrolní pás již byl v „provozu“. Aby byl schopen zachytit stopy, musel být převlácen a zbaven všech předmětů, např. velkých kořenů a kamení, které by na něm znemožňovaly zachytit stopy. Původně se sice počítalo s tím, že orbu provedou traktory STS, ale pro jejich zaneprázdněnost musely být orány kolovými traktory, které dostala brigáda přiděleny od Velitelství PS.

Nastíněné „komplikace“ ve tvorbě kontrolního orného pásu pramenily do jisté míry z toho, že v této době ještě nevstoupilo v platnost v plné míře ustanovení o pohraničním území z dubna 1951, které s platností od 1. 6. 1951 zavádělo na rozdíl od stávající situace dvě kategorie území: hraniční a při hranici se nacházející zakázané pásmo. Jelikož však tato pásma nebyla ještě vytyčena, uplatňovalo se nové ustanovení v rámci stávajícího vytyčení pohraničního území a s přítomností obyvatelstva na území předpokládaného zakázaného pásma.⁴⁹

Během zimy 1951–52 pak zmínky o budování orného pásu logicky mizí. Pro obnovu kontrolního pásu po zimním období mělo být ustaveno podle představ náčelníka štábu PVS čtyřčlenné strojní družstvo. Družstvo mělo udržovat i později zorané úseky kontrolního pásu,⁵⁰ jehož bylo v roce 1952 v celém úseku brigády již plánováno přes 90 km. Kontrolní pás byl také průběžně zřizován, takže na konci roku 1952 bylo na volných prostranstvích v provozu přes 49 500 m pásu. V délce 5 746 m nebyl orný pás v nezalesněném prostoru upraven, neboť nebyly prostředky, které by si poradily s nepříznivým terénem (prudké stráně, úvozy, močály).⁵¹ V lese pak mělo být zřízeno 36 436 m, z čehož však bylo plně upraveno pouze 5 494 m: největší potíže působilo odstraňování pařezů a kořenů, k němuž bylo třeba trhavín a buldozeru.⁵²

V roce 1953 byl při dobudovávání kontrolního pásu kladen důraz na jeho souvislost, s čímž korespondovalo, vedle dalších zoraných kilometrů, zaměření se na „obtížná místa“ trasy orného pásu. Konkrétně se to na hranici s Bavorskem projevilo v zavážení skalnatého povrchu např. popelem a snahou o odvodnění rozbahněného terénu. V lesních průsecích se pak pokračovalo v dobývání pařezů a prováděla se orba kontrolního pásu pásovými traktory

⁴⁸ Tamtéž, Vyhodnocení výkonu služby... za září 1951, 5. brigáda.

⁴⁹ AMV Brno-Kanice, f. PS, k. 107, i. j. 225, č.j. PS-010323/11-OS-51 z 30. 5. 1951.

⁵⁰ V případě, že by družstvo práci nezvládalo, což pokládáme při nárůstu délky kontrolního orného pásu za jisté, měly vypomoci pohraniční rotý ve svých úsecích. Viz MP, mat. PS, rok 1952, sv. 67/9, č.j. PS-0010376/11-OS-52, nejdříve 1. 4. 1952. Organizačními tabulkami byly totiž každé rotě systemizováni 2 tažní koně. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 23, Org. PS na rok 1952... opravená dle tajného rozkazu MNB č. 66/1952. Je to spíš zajímavé jako doklad pokusů začít řešit údržbu nejen orného pásu, ale obecně ŽTZ.

⁵¹ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001815/01-OS-52 z 8. 11. 1952, s. 11.

⁵² „Úprava v lese je nesporně nejtěžší a nejpomalejší druh ženíjných prací prováděných k zajištění státní hranice.“ Viz AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, Situační zpráva 5. brigády za rok 1952 pro kolegium MNB, s. 19. Z pohledu úseku praporů to znamenalo, že u dvou praporů byly „...až na malé nedostatky dohotoveny úplně orné pásy“ a u dalších dvou ze 70 %. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 27, č.j. PS-0047/11-OS-53 ze 7. 1. 1953, s. 2.

zapůjčenými Hlavní správou Pohraniční a Vnitřní stráže (HS PVS). Také u převzatých tří rot 3. praporu Hazlov bylo (po provedeném rozšíření průseku) započato s dobýváním pařezů tak, aby byla trasa kontrolního pásu připravena pro orbu.⁵³ Během 2. pololetí se již někde začíná s budováním pěšinek podél kontrolního pásu – za účelem lepšího sledování jeho stavu a stavu drátěného zátarasu.⁵⁴ Na konci roku 1953 pak brigáda udává bez půl kilometru zřízený kontrolní pás mimo les v celé délce (bezmála 62 km). V lesních průsecích pak zbývalo upravit 7,5 km z celkových 49,5 km. V tomto zbytku ovšem již bylo z větší části provedeno odstranění pařezů.⁵⁵

Kontrolní orný pás byl tedy v úseku brigády hotov v zásadě během dvou let. Již během budování nastávají v podstatě všední starosti o jeho funkčnost („čitelnost“). Po roztátí sněhu, oblevách, velkých deštích bylo nutné jej obnovit: nejen převláčet, ale též obnovit jeho souvislost v těch místech, kde z něj byla zemina odplavena – tj. ze skalnatých míst a povalových cest, vybudovaných na rozbahněném terénu.⁵⁶ Vedle toho byla nutná také běžná údržba: časté vláčení, aby byl povrch sypký a nezarůstal. Na špatný stav údržby pásu upozorňovaly mnohé kontroly z hlavní správy.⁵⁷ Příčina byla hledána v nedostatku či poruchovosti traktorů. Je třeba také říci, že prognóza o vytvoření pásu nebyla naplněna v případě bažinatých úseků na hranici s NDR: nepodařilo se je opatřit kontrolním pásem, ještě v květnu 1954 je zmínka o tom, jak se bažiny odvodňují.⁵⁸

Pokud bychom chtěli být velmi přesní, tak bychom museli konstatovat, že kontrolní pás nebyl hotov během zkoumaného období vlastně nikdy. Příčinou byly jednak práce na již zmíněných problematických lokalitách, jednak změny trasy a přestavby drátěného zátarasu, které byly prováděny v letech 1954 a 1955.⁵⁹ Nicméně bereme-li v úvahu dobudování pásu vyjádřené v kilometrech, je výrazným předělem rok 1953, následné práce na údržbě či překládání trasy pásu již nevyplývají z procesu budování plánovaných ženijnětechnické zajištění jako systému, jako spíše z jeho perfekcionalizace.

Drátěný zátaras

Jak již bylo naznačeno v částech věnovaným průsekům a ornému pásu, drátěný zátaras

⁵³ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za červen 1953, 5. brigáda, s. 3. I za červenec (tamtéž). Velitelství praporu záhy přemístěno do Vojtanova.

⁵⁴ Tamtéž, k. 50, Vyhodnocení výkonu služby za říjen 1953, 5. brigáda.

⁵⁵ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 335, č.j. PS-0025/11-OS-53 ze 7. 1. 1954, s. 26.

⁵⁶ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 50, Vyhodnocení výkonu služby za I. čtvrtletí 1953, 5. brigáda, s. 3. Tamtéž, k. 58, Vyhodnocení výkonu služby za duben 1954, 5. brigáda, s. 4.

⁵⁷ Tamtéž, k. 22, Nařízení náčelníka štábu PVS č. 01, září 1952.

⁵⁸ Tamtéž, k. 58, Vyhodnocení výkonu služby za květen 1954, 5. brigáda, s. 4. Koncem roku 1954 uvádí brigáda např. odvodnění 2,7 km terénu, odstraněno trhavinou 1,1 km skal. Viz MP, Sbirky, mat. PS, rok 1954, sv. 68/7, s. 6.

⁵⁹ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001023/11-OS-56 ze 4. 1. 1956, list 5.

má několik etap vývoje. Přitom výklad budeme věnovat třístěnnému drátěnému zátarasu, neboť ten lze ve zkoumaném pětiletém období pokládat za dominující. Šíře této překážky dosahovala tři metrů, pole každé stěny byla dlouhá rovněž tři metry. Budování drátěného zátarasu (DZ) vždy předpokládalo, stejně jako v případě kontrolního pásu, přípravné práce: urovnat, často za pomoci těžké techniky, hrboly, násypy, zasypat příkopy, odstranit velké kameny, v místech průseků pařezy. Pokud byl drátěný zátaras plánován do lesního průseku, pak se měla umístit jeho vnější stěna (tj. stěna nejbližší státní hranici) doprostřed průseku; další dvě stěny pak byly situovány v průseku směrem do vnitrozemí. Pro stavbu měly být připraveny kůly o délce 280 cm (na prostřední stěnu, průměr 14–16 cm) a 220 cm (pro krajní stěny, průměr 12–14 cm). Pro dosažení maximální trvanlivosti měly být kůly odkorněné, impregnovány, spodní část pak opálena. Výsledky kontrol však dokládaly spíše opak. Konec konců opakované přebudování DZ poškozeného vystřelováním pařezů z průseků pro přípravu kontrolního pásu, po výbuších min a následcích povětrnostních vlivů odnášelo podobnou motivaci. Kůly obou krajních stěn se měly zatloukat, zatímco pro kůly střední stěny měly být jámy kopány či vrtány. Pro stabilizaci stěn šikmým ostnatým drátem a kotevními kolíky uvnitř DZ byla užívána tyčovina (60 cm). Zmíněné rozměry materiálu měly zajistit výšku obou krajních stěn 160 cm a výšku prostřední stěny 220 cm.⁶⁰

Pro výstavbu drátěné překážky bylo užíváno ostnatého drátu. Vodorovné dráty byly upevňovány na skobičky, přitom mělo být dbáno optimálního napnutí; aby drát průvěsem neskýtal možnosti k prolezení nebo větším napnutím nemohlo dojít k jeho přetržení. Původní „vybavení“ zátarasu ostnatým drátem⁶¹ bylo v krajních stěnách tvořeno v jednom poli sedmi vodorovnými dráty, dvěma křížově napnutými jedním kotevním drátem. Střední stěna pak měla výplet z osmi vodorovných a na rozdíl od krajních stěn také sedmi svislými dráty v jednom poli. Na vrchu jejího kůly byly umístěny příčné latě (tzv. téčka), po jejichž svrchní stěně byl veden ostnatý drát a po středu téčka též pátý elektrifikovaný vodič (počáteční varianta měla jen tři nebo čtyři bez horního vodiče). Čtyři ostnaté vodiče proudu o vysokém napětí byly umístěny na izolátorech z vnitřní strany střední stěny, bráno směrem z vnitrozemí. Pohybu uvnitř mezi stěnami mělo bránit využití jednak již zmíněných kotevních drátů, jednak drátů napjatých od země šikmo mezi kůly sousedních stěn. (Obr. 1.)

Každý rok pak při rozšiřování drátěného zátarasu či jeho obnově po zimním období přinášel jeho zdokonalování (zde bohužel musíme použít slova s pozitivními sémantickými rysy pro věc, která znamenala potenciální smrtelné nebezpečí pro člověka, pokud by se dostal

⁶⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 22, č.j. PS-0010836/11-OS-54, s. 2. AMV Brno-Kanice, PS, k. 108, i. j. 226, složka DZ.

⁶¹ Tamtéž.

do její blízkosti). V případě varianty roku 1953 byly již svisle propleteny i krajní stěny. V případě střední stěny to bylo již 13 svislých drátů na jedno třímetrové pole, u krajních stěn o něco méně (asi 10). Svislé dráty měly být svázané s osnovou vázacím drátem tak, aby se „nedaly snadno bez prostředků rozpojit“. Narostl i počet vodičů. Na izolátorech na střední stěně bylo umístěno 5 vodičů, rovněž z ostatního drátu. Šestý byl veden po zašpičatěném horním konci kůlu, tedy zakončení bylo v tomto případě bez téčka. Podle exponovanosti úseku mohl být od roku 1954 používán i další „zdokonalený“ typ DZ s šesti vodiči ve střední stěně a jedním nahoře. Pole střední stěny pak mělo být propleteno 14 dráty svislými a tímž počtem i obě krajní stěny. K zamezení přelézání kůlů krajních stěn měly být na ně nabitý krátké dráty („fousy“ ohnuté nahoru). Na rozdíl od loňské varianty tam měly být kůly krajních stěn o délce 250 cm, což v terénu mohlo znamenat zvýšení krajní stěny cca na 180 cm. Pamatováno bylo i na ztížení překonání prostoru mezi stěnami, kde se měl nad zemí položit vodorovně křížem přes jedno pole DZ od kůlu krajní stěny ke kůlu střední stěny ostatní drát. Mezi střední stěnou a krajní stěnou směrem do vnitrozemí měla být zřizována ještě šikmá stěna ze dvou drátů, vedoucích na vypínací (kotevní) kolíky od střední stěny.⁶² Byly to však složitější úkony, spíše se přikláníme k „cik-cak systému“ horizontálně položeného drátu v celém DZ.

V močalovitém, bahnitém či naopak skalnatém terénu mohla brigáda využít křížového drátěného zátarasu, jehož výhodou byla rychlejší výstavba a delší životnost, neboť kůly nebyly zaráženy do země.⁶³ O tom, jaké druhy drátěného zátarasu byly užity v případě Chebu, a pro představu o druzích drátěného zátarasu a jeho trvanlivosti, máme informace až z odstupů několika let: v úseku brigády bylo roku 1961 dochováno 40 677 m třístěnného drátěného zátarasu z let 1952, 1954 a 1955, 19 044 m křížového drátěného zátarasu z roku 1954. Další údaje zprávy lze interpretovat tak, že v úseku hranice s NDR (prapor Vojtanov) byl rovněž v roce 1952 vybudován třístěnný drátěný zátaras, jenž až na výjimky byl v 2. polovině 50. let nahrazován jednostěnným bez elektrifikace.⁶⁴

Drátěný zátaras v úseku pohraniční roty si nelze představit jako celistvý. Mezi jednotlivými úseky byly průchody (průjezdy) zprvu zahrazené přenosnými překážkami (rozsocháči), později byla zhotovována vrata (trojitá), se střední stěnou rovněž vybavenou elektrifikovanými ostatními dráty. Při otevírání pak bylo (mělo být) technicky zajištěno (stykače), aby se do nich přerušil přívod elektrického proudu a přitom aby nebylo nutné

⁶² AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 22, č.j. PS-0010836/11-OS-54, s. 3–6.

⁶³ Tamtéž, s. 7n.

⁶⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2342, k. 142, i. j. 359, č.j. PS-0123/10ž-1961, březen 1961.

vypínat přívod proudu do zátarasu.⁶⁵ Mimo to bylo možné budovat v DZ pro pohraničníky průchody či podchody.

Jak naznačily zmíněné varianty, stavba DZ nebyla z těch, které by beze změny přežily několik let. Ať už bylo v úseku chebské brigády docházelo k prodlužování DZ, přebudování po následcích zimního období, letních průtrží či po „interakcích“ s minami, vždy se v určité míře zohledňovaly dosavadní zkušenosti získané s jeho stavbou a exponovanost daného úseku státní hranice. Proto lze v časovém vývoji chebského DZ rozlišit několik stavebních fází.

První fází výstavby drátěného zátarasu byla práce soustředěných ženijních jednotek od všech brigád a oddílů PS. Práce probíhaly od listopadu 1951 a řídil je ženijní náčelník PS.⁶⁶ Jedním z výstupů práce těchto jednotek bylo vystavění drátěné překážky v místech, které brigáda považovala za tzv. ohrožené. Překážka byla hotova počátkem roku 1952, a to v délce 36 791 m.⁶⁷ Soustředěné jednotky tato opatření provedly tedy během dvou měsíců, přičemž mezi prvními jednotkami, jejichž úseky byly zmiňovány v souvislosti se začátkem budování drátěných překážek, byla tehdejší 11. rota Polná, v prosinci jsou pak zmíněny 16. a 18. rota.⁶⁸ V zásadě se tak dává odpověď na to, co bylo v úseku chebské brigády považováno za ohrožená místa: byl to prostor poblíže Aše⁶⁹ (úsek rot 9. Selbská, 10. Nový Žďár, 11. Polná) a prostor od města Chebu směrem ke státní hranici, podél železnice, kudy chodili ti, kteří nebyli zachyceni hlídkou na chebském nádraží (16. rota Dubina, 17. rota Pomezna, 18. rota Pomezí nad Ohří).

Od počátku roku 1952 mohly tedy hlídky řady rot zahájit střežení svěřených úseků podél drátěných překážek. Bylo tomu tak i v průsecích. Zde však po počáteční chvátce na postavenou překážku⁷⁰ přibývá první výtka (a další příjdu): jelikož jsou překážky v průseku „*voleny na les*“, nemají hlídky možnost upozorovat narušitele přicházejícího z vnitrozemí k drátěnému zátarasu, neboť plot z ostnatého drátu je vytvořen prostým přibitím na stromy na straně průseku směrem do vnitrozemí. Narušitel se tak mohl snadno dostat do blízkosti překážek „*a tyto pomocí stromů lehko zdolati*“.⁷¹ U první fáze stavby DZ zatím nemůžeme

⁶⁵ AMV Brno-Kanice, PS, k. 108, i. j. 226, složka DZ.

⁶⁶ Tamtéž, k. 7, Vyhodnocení výkonu služby PS za listopad 1951, s. 5. Též viz dopis velitele PS Hlavačky náměstkovi MNB Kotalovi, podle něhož nařízení o soustředění bylo ze dne 21. 11. 1951. Ovšem zadání pro soustředění ženijních jednotek zjevně neodpovídalo možnostem... Viz MP, Sbírký, mat. PS, 1951, sv. 26/2.

⁶⁷ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001815/01-OS-52 z 8. 11. 1952, s. 10.

⁶⁸ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 10, Vyhodnocení výkonu služby za měsíc prosinec 1951, 5. brigáda. Odvelení ženijní čtyři je potvrzeno např. u 4. pohraničního oddílu Znojmo. Viz tamtéž, k. 10, č.j. PS-002341/11-OS-51 z 2. 12. 1951.

⁶⁹ Ještě o několik let později konstatuje schůze kolegia nebezpečnost tohoto úseku. Ulice Selbská se nachází 330 m od státní hranice, asi 100 m od jejího okraje začíná Zakázané pásmo a 150 až 200 m od okraje města jsou drátěné zátarasy. Viz AMV Brno-Kanice, f. A2/1, i. j. 272, Hraniční režim v okrese Aš (1958), příloha č. III, s. 2.

⁷⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 7, Vyhodnocení výkonu služby za měsíc prosinec 1951, PS, s. 3.

⁷¹ Tamtéž, k. 25, Vyhodnocení výkonu služby za leden 1952, 5. brigáda, poslední strana. Tamtéž, Doplňující

rozhodnout, jaký podíl z její délky cca 36 km tvořila třístěnná překážka a jakou část jednostěnná. Faktem je, že část trojstěnné byla v březnu v oblasti Aše zaminována (8 500 m – viz níže) a také elektrifikována (500 m – viz níže). V letních a podzimních měsících téhož roku pak byla dobudována jednostěnná překážka na trojstěnný drátěný zátaras,⁷² což v každém případě znamenalo, že kolem stromů, na nichž byl ostnatý drát, musel být vykácen směrem do vnitrozemí další pás (cca 6 m), ostnatý drát strhnout a stromy, na nichž byla trasa vedena, skáceny. Přebudování drátěné překážky ze závěru roku 1951 bylo tedy opakováním stavby drátěného zátarasu v určitém úseku. Brigáda pak měla koncem roku 1952 veškerý drátěný zátaras deklarovaný jako třístěnný a na počátku listopadu udává, že v jejím úseku je zbudováno celkem 89 193 m třístěnného drátěného zátarasu.⁷³ Vzhledem k tomu, že na další část roku 1953 již nebyla v plánu další stavba DZ a tatáž hodnota je pak udávána i k 31. 3. 1953,⁷⁴ tj. ještě před rozšířením délky střeženého úseku státní hranice o 3 roty karlovarské brigády, je třeba se domnívat, že oněch 89 km bylo před rozšířením úseku i definitivní délkou DZ a že bylo možno na této trase čekat spíše přebudování, náhrady některých úseků, zlepšení návaznosti jednotlivých částí či jiná „zdokonalení“.

Sníh v zimě 1952–53 přinesl problémy, které se předešlou zimu buď nemusely u jednostěnného drátěného zátarasu projevit, nebo u trojstěnné překážky nebyly příliš rozsáhlé. Pokud totiž drátěný zátaras zcela nebo částečně zapadl sněhem (ten se do něj mohl i navát a vytvořit v něm závěj), pak sníh při tání strhával drát s sebou. Navíc tající sníh mohl způsobit i zborcení drátěného zátarasu, neboť při tání nejprve odtával sníh na zemi a na vniklou prázdnou kapsu dosedaly horní sněhové vrstvy, které samozřejmě byly protnuty šikmým ostnatým drátem, vedoucím k ukotvovacím kolíkům. Po určitém mezním odtání spodních vrstev došlo k sesuvu sněhu, který s sebou strhl i ony šikmé dráty. Následkem toho se pak vychýlily či vyvrátily krajní stěny směrem ke střední.⁷⁵ Proč jen krajní stěny: ty byly totiž, na rozdíl od střední stěny, kotveny pouze z jedné strany, zevnitř drátěného zátarasu, a tudíž tlak na ně přicházel pouze z jedné strany. K těmto vlivům pak lze připočíst ještě výbuchy min v zimním období (viz níže).

Jestliže přesto došlo v roce 1953 vedle oprav DZ k novému budování, tak je to především v důsledku již avizovaného převzetí tří karlovarských rot. Závěrem roku 1953

zpráva k výkazu činnosti... za únor 1952, s. 8. Podobný problém řešili i u sušické brigády, kde drátěná překážka nebyla ani přibita, nýbrž byla vytvořena prostým omotáním ostnatého drátu kolem stromů. Viz tamtéž, k. 22, Nařízení NŠ HS PVS č. 01, září 1952.

⁷² Tamtéž, k. 27, Doplňující zpráva k výkazu činnosti... za říjen 1952, Závěr, 5. brigáda.

⁷³ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001815/01-OS-52 z 8. 11. 1952, s. 10.

⁷⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 40, č.j. PS-00468/10-OS-53 z 22. (23). 4. 1953, příloha č. 1.

⁷⁵ Tamtéž, k. 22, č.j. PS-0601/OS-01-1953 z 19. 5. 1953.

dosáhla délka DZ v úseku brigády celkem 111 km,⁷⁶ což bylo maximum. Podrobněji se tímto a dalším vývojem DZ do roku 1955 budeme zabývat v části věnované elektrifikaci drátěného zátarasu.

Tzv. zpevnování drátěného zátarasu elektrifikací

Využívání drátěného zátarasu bylo doplňováno natažením osnovy několika vodičů, jež byly zapojeny do rozvodu vysokého napětí. Vznikl tak *elektrifikovaný drátěný zátaras* (EDZ), přičemž pro vodiče proudu v DZ, přívodní, ovládací, signalizační a transformační zařízení jako celek byl rovněž užíván název, spíše eufemismus, *elektrické zařízení ochrany státní hranice* (EZOH).⁷⁷ Transformátor přeměňoval nízké napětí z místní sítě na vysoké napětí 2 000–4 000 V. Transformátor byl nebo měl být umístěn v transformační stanici, z níž pak vedlo vysokonapěťové vedení po sloupech k drátěnému zátarasu. Toto vedení mělo spočívat ne níže než 7 m nad zemí, přičemž v místech, kde měnilo výšku, tj. mezi transformační stanicí a prvním sloupem a mezi posledním sloupem a drátěným zátarasem, mělo být vedeno vysokonapěťovým kabelem. Nástražné vodiče byly vedeny rovnoběžně nad sebou po izolátorech na kulech střední stěny zátarasu na straně do vnitrozemí.⁷⁸ K rozmístění těchto elektrifikovaných ostnatých drátů jsme řekli několik slov dříve. Lze předpokládat, že elektrický obvod takto vytvořený neměl při zapojení elektrického proudu velkou spotřebu vyjma transformačních ztrát v rozsahu cca 10 % z transformovaného výkonu (v závislosti na provedení a způsobu zapojení lze uvažovat ještě další úbytky).

Pro napojení osnovy vodičů ve střední stěně na rozvodnou síť byly splněny dva základní předpoklady: zásadní námitky nemělo ministerstvo energetiky a resort národní bezpečnosti byl s to uvolnit na odběr proudu do DZ příslušné finanční krytí. Na rozdíl od dob plánování a vytyčování hraničního a zakázaného pásma v roce 1951, kdy národohospodářské otázky měly být považovány za druhořadé,⁷⁹ jsme v roce 1953 již svědky toho, že bezpečnostní resort více vnímá hospodářskou mez svých požadavků, jak svědčí upozornění v jinak souhlasném stanovisku ministra národní bezpečnosti, že je „*třeba brát v úvahu otázky spojené s potřebami národního hospodářství a nedostatky, které jsou v energetice*“.

Náměstek MNB proto upozorňuje HS PVS, že neustále zapnutý proud v dlouhých úsecích rot by znamenal „*značně vysoké úhrady*“.⁸⁰ V této souvislosti je třeba říci, že toto je vůbec první stanovisko orgánů nadřízených PS k elektrifikaci DZ po zhruba půl roce, jenž uplynul od

⁷⁶ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 335, č.j. PS-0025/11-OS-53 ze 7. 1. 1954, s. 26.

⁷⁷ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 103, Rozkaz velitele PVS č. 0090 z 12. 6. 1953.

⁷⁸ Tamtéž, s. 2 a 3.

⁷⁹ AMV Brno-Kanice, f. PS, k. 107, i. j. 225, č.j. PS-010037/11-OS-51 ze 17. 3. 1951.

⁸⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 22, č.j. N/4-00267/1953 z 23. 6. 1953.

prvního doloženého použití EZOH. Pravděpodobně se tedy jedná o dobu, kdy se v masovém měřítku přistupuje k používání elektrifikovaného drátěného zátarasu po celém úseku státní hranice střeženého PS, a tudíž odběr elektrické energie (transformační ztráty) již není v rozpočtu ministerstva zanedbatelný.

Elektrifikované vodiče střední stěny byly nebezpečné osobám, které se přiblížily do jejich blízkosti svým vysokým napětím. Dotkla-li se osoba i jednoho z nich, docházelo ve většině případů k jejímu usmrcení vlivem napětí a průchodu zkratového nadproudu mezi drátem pod napětím a zemí, resp. mezi dráty navzájem. Jistící zařízení vzápětí rozpojilo elektrický obvod. Jestliže byl úsek EDZ dané rotý rozdělen na několik podúseků, rozsvítla se žárovka signalizující úsek, kde ke zkratu došlo. Zkratovým nadproudem reagoval tento elektrický obvod i na přestřižení drátu.⁸¹

Záměrem využití elektrického proudu o vysokém napětí bylo užít jej v nepřehledných úsecích, zejména zalesněných, „...*keré nelze přehradit z pozorovaten, dále při rozednění, stmívání a v době mlhy*“.⁸² Toto říká ovšem až směrnice z listopadu 1954, tj. takřka ze závěru zkoumaného období. Pro rok 1953 je typičtější, pokud nebyly technické problémy, časově delší zapojování elektrického proudu a do všech úseků. Snahu o co nejdelší zapojování elektrického proudu do DZ lze předpokládat i pro závěr námi zkoumaného období (rok 1955), neboť kontrolní orgány z brigády či z praporu na rotách dodržování směrnice spíše nevyžadovaly; raději tolerovaly co možná nejdelší zapojení během dne – tzv. „pro jistotu“.

Problémem byla bezpečnostní opatření, neboť vysoké napětí bylo životu nebezpečné bez rozdílu, zda šlo o tzv. narušitele nebo pohraničnicka. V podstatě měla pro hlídku platit zásada, že tam, kde je DZ elektrifikován, je stále zapnut elektrický proud. Přes tuto zásadu mělo být hlídkám před vysláním do služby oznámeno, zda proud v DZ je či není.⁸³ Aby nedošlo k ohrožení života pohraničnicků, měl transformační stanici obsluhovat pouze velitel rotý, jeho zástupce nebo tzv. dozorčí důstojník rotý. Odstraňování zkratů a opravy DZ měla provádět hlídka „*zvlášť k tomu školená*“. „Běžné“ hlídky PS měly tyto činnosti zakázány a směly překonávat DZ jen v místech k tomu určených. Rozkazy také stanovovaly signály pro vypnutí proudu, průchody hlídek DZ a další věci, tak, aby hlídky neustále věděly, zda je proud zapnut či ne. Zapnutí EZOH mělo být zaznamenáno také v pohraniční knize.⁸⁴

Pokyny k obsluze EZOH se tedy během doby používání postupně zpřesňovaly a, s ohledem na bezpečnost obsluhy a hlídek, též zpřísňovaly. V případě chebské brigády to bylo více než na místě, neboť její výkazy zaznamenávají v letech 1952–55 jeden případ zadržení

⁸¹ Tamtéž, k. 103, Rozkaz velitele PVS, č. 0090 z 12. 6. 1953, s. 3.

⁸² Tamtéž, k. 22, č.j. PS-0011153/11-OS-54 z 10. 11. 1954.

⁸³ Tamtéž.

⁸⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 103, Rozkaz velitele PVS č. 0090 z 12. 6. 1953.

s využitím elektrického proudu v DZ, zato však ve velké míře hovoří o nutnosti oprav EZOH, aby vyhovělo pracovním bezpečnostním požadavkům. Bez vlivu na dodržování bezpečnostních předpisů nebyly také chabé elektrotechnické znalosti většiny pohraničnicků, jakož i obecně známá skutečnost o nepřilíživě vysoké úrovni řídicí práce funkcionářů na rotách, v jejímž důsledku běžně existovaly tendence obcházet pravidla bezpečnosti práce.⁸⁵

Precizace pravidel pro obsluhu EZOH byla u chebské brigády (a též ostatních brigád) prováděna prostřednictvím již zmíněných směrnic, nebo (a to častěji) prostřednictvím poučných rozkazů, které zpravidla zpřesňovaly výkon obsluhy po nějaké tragické události či naopak beztržném narušení. Obecně lze říci, že poučné rozkazy vydávané k „odstranění nedostatků“ v práci s EZOH byly zaměřeny z hlediska tragických událostí (úmrť a úrazů pohraničnicků) do tří oblastí. Především řešily zabezpečení transformátoru a jeho bezprostředního okolí proti přístupu nepovolaných osob.⁸⁶ Dalším okruhem byla problematika kontrol a údržby elektrifikovaného drátěného zátarasu ze strany pohraničních hlídek, neboť většina úrazů vznikala z domněnky, že je proud vypnut. Konečně se pak jednalo o apely na zvýšenou kontrolní činnost funkcionářů rot, neboť úrazy pohraničnicků pramenily z části i z ignorování směrnic.⁸⁷ V této souvislosti nelze nezmínit též usmrcení služebních psů elektrifikovaným zátarasem poté, co navěřili zvěř a vysmekli se.⁸⁸

První doklad elektrifikace drátěného zátarasu je z února 1952 u rot 2. praporu Aš, konkrétně u 9. roty Selbská, kdy je uveden elektrifikovaný úsek DZ o délce 500 m,⁸⁹ a o měsíc později u 10. a 11. roty, kde je uvedena délka drátěného zátarasu s nataženými vodiči celkem 7 200 m.⁹⁰ Ještě to však neznamená, že daný úsek je pod proudem, tj. že je vybudováno přírodní vedení vysokého napětí, ovládací zařízení a zhotoven (dodán) transformátor. Faktem je, že s elektrifikací se začíná, jako již dříve s budováním DZ, na „ohroženém“ místě. Vlna opatřování vybudovaného či budovaného DZ osnovou vodičů pak pokračuje až do podzimu 1952. V závěru roku pak brigáda hlásí, že v celém jejím úseku je vybudována třístěnná drátěná překážka a kromě úseku 13. (Hazlov) a 14. roty (Dolní Paseky) a 10 % úseku 9., 10. a

⁸⁵ Výše citovaný rozkaz velitele PVS č. 0090/1953 ústí v tento příznačný apel (s. 5): „*Ukázněným pohraničním hlídkám je elektrifikovaný DZ velkým pomocníkem a naopak pohraničnickům, kteří nedbají rozkazů a nařízení, může se stát nebezpečným.*“

⁸⁶ Zde je třeba připomenout, že ke zpřesnění předpisů „přispěla“ i 5. brigáda – případem úmrtí pohraničnicka v důsledku přiblížení se k transformátoru u chebské brigády v březnu roku 1953. Viz f. 2357, k. 38, č.j. PS-010332/11-OS-53 z 27. 4. 1953. Pokud lze věřit výkazům brigády, byl to jediný smrtelný úraz u této brigády na EZOH do roku 1955 včetně.

⁸⁷ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 38, viz např. č.j. PS-0010473/11-OS-53 z 27. 5. 1953 nebo č.j. PS-010740/11-OS-53 z 10. 7. 1953.

⁸⁸ Tamtéž, č.j. PS-011223/11-OS-53 z 24. 10. 1953, a AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za červen 1953, 5. brigáda.

⁸⁹ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 25, Vyhodnocení výkonu služby za únor 1952, 5. brigáda, s. 2.

⁹⁰ Tamtéž, Vyhodnocení výkonu služby za březen 1952, 5. brigáda, s. 2. Od dubna se pak přikročuje k elektrifikaci všech překážek. Viz tamtéž, Vyhodnocení výkonu služby za duben 1952, 5. brigáda.

15. (Doubrava) roty je zavedena rovněž elektrifikace překážek a až na 13. a 14. rotu jsou také vodiče překážek napojeny na elektrický proud. Vysoké napětí o zmíněné velikosti 2–4 kV bylo vedeno na třech či čtyřech vodičích a bez úsekového zapojení.⁹¹ Vidíme, že počtem vodičů ještě tato první fáze nedosahuje pozdějšího „ideálu“, který byl zmíněn výše v pasáži věnované budování drátěného zátarasu.

V zimě 1952–53 trpěl EDZ „interakcemi“ s minami položenými v prosinci a v lednu 1953,⁹² neboť potrhány byly nejen dráty, ale i osnova vodičů. Společně s DZ byly totiž potrhány i dráty elektrického proudu. Zkratky takto vzniklé se těžko hledaly, nejen v důsledku zimních podmínek, i též v důsledku zaminování. Proto se stávalo, že úsek některé z rot zůstal i několik dnů bez proudu, neboť bylo nutné čekat na poruchovou hlídku, složenou z ženistů, která byla vyčleněna u velitelství brigády.⁹³ Příčinou řady zkratů (a jejich obětí) byla také zvěř.⁹⁴

Ženiní práce na budování EDZ v tom rozsahu, jak jsme to poznali v roce 1952, již nejsou pro rok 1953 typické. Místo toho se setkáváme s poměrně rozsáhlými opravami destruovaných částí zátarasu po zimním období a výbuších min. V tomto ohledu jde o první zimní zkušenost PS s tímto ženinětechnickým opatřením a je zřejmé, že poškozené úseky nejsou stavěny jako doposud, ale podle nových směrnic (viz výše), tj. „zdokonalují se“. Druhou věcí vedle oprav či znovuvybudování DZ bylo budování průchodů a vrat, neboť v první fázi budování zátarasů byly mezery mezi jednotlivými úseky přehrazeny přemístitelnými zátarasy (rozsocháči). Konečně třetím důvodem, proč i nadále pokračovaly práce na budování zátarasu a jeho elektrifikaci, bylo převzetí tří rot s jejich úseky od sousední karlovarské brigády v polovině dubna 1953. Z převzatých rot měla souvislý drátěný zátaras vybudována pouze jedna z nich (13b. Kámen), ovšem bez natažené osnovy vodičů.

Dobudování překážek pokládala chebská brigáda v nové části svého úseku za problematické

⁹¹ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 27, Vyhodnocení výkonu služby za prosinec 1952, 5. brigáda, s. 3; též AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001815/01-OS-52 z 8. 11. 1952, s. 20; též tamtéž, Situační zpráva 5. brigády za rok 1952 (pro kolegium MNB). Vyhodnocení za prosinec 1952 však nelze číst takto optimisticky. V několika případech, hlavně na rotách na hranici s NDR, byl drátěný zátaras pouze elektrifikován, tj. jeho střední stěna byla opatřena osnovou vodičů na izolátorech, ovšem zbylá část EZOH ještě nebyla vybudována či zprovozněna. Viz níže o situaci v polovině roku 1953. Typický příklad: za březen 1953 pak brigáda hlásí, že se vybuřovala elektrifikace DZ na posledních rotách na straně s NDR, „*takže nyní není již žádné roty v dosavadním úseku brigády, která by byla bez zavedení el. proudu v DZ*“ (AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 48.) I v tomto hlášení jde pouze o natažení osnovy vodičů, nikoli o připojení k síti. Argumentaci o nezapojení proudu do překážek na hranici s NDR podporuje i nařízení náměstka MNB O. Jeleně, který budování EZOH na zátarasech procházejících obcemi zakázal – mohlo se to vztahovat též na úsek chebské brigády s NDR. (AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 22, č.j. N/4-00267/1953 z 23. 6. 1953.) Viz např. lokality Vojtanov nebo Plesná.

⁹² AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 48, Vyhodnocení výkonu služby za leden 1953, 5. brigáda, s. 2.

⁹³ Tamtéž, Vyhodnocení výkonu služby za měsíc únor a březen 1953, 5. brigáda.

⁹⁴ Někdy se stávalo, že tato zvěř, ač vlastnictví nájemců honiteb, byla příslušníky PS konzumována. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 103, Rozkaz velitele PVS č. 061, čl. 2 z 15. 5. 1953.

jak z důvodu nedostatku materiálu, tak z nutnosti rozšiřovat úzké průseky.⁹⁵ Rozdíl mezi stavem prací na budování DZ u karlovarské a chebské brigády tak do jisté míry zrcadlí slabší lidské a technické zdroje u brigád na tzv. vedlejších směrech.

Poté, co byl DZ v úseku dosavadních 26 chebských rot elektrifikován,⁹⁶ a takřka vzápětí, co byly realizovány či začaly být realizovány opravy DZ po zimě (květen–červen), přichází požadavek komisionálně přezkoušet a převzít dosud používaná EZOH. Na této akci nás zaujme především to, že k ní dochází až po (přinejmenším) půl roce víceméně trvalého používání elektrické energie v drátěných zátarasech chebské brigády. Důvody akce můžeme hledat vedle kontrol ženiných prací z HS PVS také v úrazech a úmrtích pohraničnicků při obsluze EZOH. To vše vede ke zjištění, že EZOH nelze dlouhodobě používat bez rizika újmy na zdraví pro obsluhu. Z tohoto důvodu mělo komisionální přezkoušení EZOH klást důraz na umístění vodičů v DZ, stav izolátorů, vyčištění okolí DZ od předmětů, které by mohly sloužit k vytvoření zkratu, přívody k DZ a zařízení transformační stanice.⁹⁷ Komise prověřila v období 15.–23. 6. 1953 všechny roty s výjimkou 13. Vojtanov, 14. Dolní Paseky, 15. Doubrava a 13b. Kámen, 14b. Luby a 15b. Plesná, kde EZOH v té době ještě nebyl, tedy u 23 rot. O tom, jak byl EZOH technicky proveden, svědčí fakt, že komise⁹⁸ zjistila závažné nedostatky u 3., 7., 10., 26. (Pata), 11., 12., 16.–20., 23. roty – tedy u 12 rot z prověřovaných 23 – a zakázala jej až do odstranění používat.⁹⁹ Znamenalo to, že v té chvíli mohla chebská brigáda počítat jen s úsekem u 11 rot, přičemž tzv. hlavní směry postupu narušitelů byly přehrazeny s využitím elektřiny jen z části.

Po odstranění závad během následujícího měsíce stoupl počet rot s povolením k zapnutí EZOH na 16. Nejdéle od října zůstalo nezapnuto vedení u čtyř rot 3. praporu (tj. až

⁹⁵ Vytváření pracovních skupin na tyto práce mohl brigádě ulehčit rozkaz velitele PVS č. 0088 z 11. 6. 1953 o dřívějším ukončení pěších poddůstojnických škol u brigád PS, jejichž absolventi byli tak dříve zařazeni na státní hranici. PŠ měly být doplněny na plánované počty mužstvem, organizovány v technické roty a čtyři a použity od 16. 6. do 30. 9. 1953 (AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 103). O jaké množství vojáků šlo, vyplývá z toho, že tabulkové počty poddůstojnické školy 5. brigády v AŠi činily 152 frekventantů. Máme-li věřit vyhodnocení za květen 1953 (AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 49), tak souvislý DZ je u 27 rot a u roty 14b. a 15b. vybudován není – jsou pouze natlučeny kůly a kotevní kolíky. Pro dobudování není u brigády drát a průseky jsou úzké.

⁹⁶ S výjimkou 13.–15. roty na hranici s NDR. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za květen 1953, 5. brigáda.

⁹⁷ Rozkaz velitele PVS ze 14. 10. 1953. V listopadu 1953 byl podle tohoto rozkazu schválen EZOH u roty 15. Doubrava. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 22, č.j. PS-011348/11-OS-53 ze 17. 11. 1953.

⁹⁸ Komise byla tvořena: náčelníkem štábu brigády, náčelníkem operačního oddělení, ženiním náčelníkem, náčelníkem pro spojení, odborníkem na „vysokoproudou elektřinu“, velitelem praporu, velitelem příslušné roty. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 103, Rozkaz velitele PVS č. 072 z 27. 5. 1953.

⁹⁹ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 22, bez č.j., 9. 7. 1953, Komisionální převzetí EZOH u 5. chebské brigády. Podle zprávy chebské brigády za měsíc červen povoleno 12 rot. Tamtéž, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za červen 1953, 5. brigáda. Mezi nejzávažnější příčiny zákazu užívání EZOH patřily, vedle nezajištění transformační stanice proti přístupu nepovolaných osob, též nesprávné uzemnění a špatná izolace vývodů z trafostanice. Při vedení vysokého napětí volným prostorem byla sledována bezpečnostní výška nad průchody a podchody v DZ, kvalita ukotvení sloupů a výška vedení nad komunikacemi. Již zmíněn byl velký počet rozbitých izolátorů. V neposlední řadě hodnotila komise znalosti o technické obsluze. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 103, Rozkaz velitele PVS č. 072 z 27. 3. 1953.

na jednu všechny z exponovaného úseku 16. Dubina až 20. Svatá Anna) a též u Aše u 11. roty Polná a sousední 26. roty Pata; v této souvislosti se dozvídáme, že u roty Pata ani nebyl počátkem července dosud zaveden elektrický proud.¹⁰⁰ V říjnu pak je dán do provozu úsek EDZ u 15. roty Doubrava¹⁰¹ – jako zatím jediný doložený u rot na státní hranici s NDR. U dalších pěti rot na hranici s NDR není (13. Vojtanov, 14. Horní Paseky, 16. Kámen, 17. Luby a 18. roty Plesná),¹⁰² a to z důvodu nedostatku materiálu – přírodních vodičů a transformátorů.¹⁰³ Nevybudováno EZOH zůstalo i do jara 1954 a ani po zbytek zkoumaného období zde nebylo uvedeno do provozu. Pokud se skutečně dodržoval Jeleňův zákaz ohledně nepoužívání EDZ v obydlených lokalitách, pak lze soudit, že ani v úseku roty Doubrava nebyl EDZ využíván. Koncem roku 1953 tedy měla brigáda 111,193 km elektrifikovaného zátarasu. Z toho bylo u pěti rot provedeno již zmíněné rozdělení EZOH na dílčí podúseky a u čtyř rot na státní hranici s NDR nebyla elektrifikovaná stěna zapojena.¹⁰⁴

Vedle toho, že předešlé řádky poukazují na rozpor mezi elektrifikací DZ udávanou brigádními výkazy činnosti za měsíc a akcí komisionálního převzetí EZOH, a tudíž ukazují, že využívání EDZ postupovalo v průběhu roku 1953 pomaleji, je třeba poukázat ještě na další fakt, který v roce 1953 a dále (roku 1952 se ještě neprojevil) ovlivňoval užití proudu v DZ. Jednalo se o přerušování dodávek elektrické energie Karlovarskými energetickými rozvodnými závody pohraničním rotám, a tedy i do EZOH.¹⁰⁵ Brigáda v důsledku toho vyvolala jednání s rozvodnými závody, ovšem jednání delegace brigády s ředitelstvím rozvodných závodů nebyla z pohledu brigády úspěšná. Zůstal zachován vypínací výkon, předepsaný centrálním dispečinkem, podle něhož prováděly rozvodné závody vypínání sítí v jednotlivých okresech. Brigáda neuspěla ani při otázce denní doby. Proud byl vypínán ve špičkách, což znamenalo vypnutí dodávky ve večerní době, zrovna v čase, kdy pohraniční rota přestávala střežit svůj úsek především z pozorovaten a své hlídky přesunovala na zem, k hlídkování po trase zátarasu. Že nedošlo ke kýženému závěru, svědčí i stejné stesky brigády ve zprávách pro HS PVS za leden až březen 1954.¹⁰⁶

S jarem 1954 sice ustaly problémy s vypínáním proudu do DZ, ale opakuje se množina

¹⁰⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za červenec 1953, 5. brigáda. Pravděpodobně jen natažená osnova vodičů u této roty, chceme-li vzít v úvahu i předešlé výkazy.

¹⁰¹ Tamtéž, k. 50, Vyhodnocení výkonu služby za říjen 1953, 5. brigáda. Jako reakce na přechody v této lokalitě.

¹⁰² Tamtéž, k. 103, Rozkaz velitele PVS č. 00145 z 29. 8. 1953. Rota byla mezitím přestěhována z Dolních do Horních Pasek.

¹⁰³ Tamtéž, k. 50, Vyhodnocení výkonu služby za měsíc listopad 1953, 5. brigáda.

¹⁰⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 335, č.j. PS-0025/11-OS-53 ze 7. 1. 1954.

¹⁰⁵ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 50, Vyhodnocení výkonu služby za listopad 1953, 5. brigáda.

¹⁰⁶ Tamtéž, k. 22, č.j. PS-01651/11-OS-53 z 12. 11. 1953, Jednání s energetickými závody – hlášení.

Bezvýsledně skončila i jednání HS PVS (ženijního náčelníka) s ministerstvem paliv a energetiky proti vypínání. Proto bylo rozhodnuto dodávky s ministerstvem znovu neprojednávat. Viz tamtéž, k. 22, bez č.j., vyjádření pro náčelníka operačního odboru HS PVS z 9. 3. 1954. Stesky na vypínání proudu viz tamtéž, k. 58, Vyhodnocení výkazu služby za únor a březen 1954, 5. brigáda.

problémů, kterou již řešila brigáda po zimě v roce 1953: poškození DZ účinkem sněhu, námrazy a min. Zatímco však loni se hovoří o opravách a jejich dlouhém trvání, v roce 1954 jsou dlouhé úseky DZ označeny rovnou jako zchátralé, které hrozí zřícením.¹⁰⁷ Když k tomu přičteme problémy vyplývající z trvalého zapnutí EZOH, které se projeví na jeho provozních potížích (nedostatek oleje do transformátorů, nedostatek dimenzovaných vodičů), dostaneme 7 rot v úseku celé brigády (z celkových 28 rot), u nichž bylo možné na jaře počítat se zapnutím elektrického proudu.¹⁰⁸ Z hlediska vývoje ženinětechnického zabezpečení státní hranice v dalších letech a desetiletích je zajímavé, že se v tomto roce setkáme i s dokladem o hledání možností jak snížit náročnost nákladů na střežení pomocí EZOH zkonstruováním nízkonapěťového signalizačního zařízení pro úseky rot.¹⁰⁹

Jako řešení situace byla zvolena nová výstavba DZ, nejprve u 4. praporu Cheb a následně i u 3. praporu Cheb. Rysy této přestavby byly zmíněny výše při pasáži věnované variantám drátěného zátarasu. Zde jen doplníme, že na rozdíl od dosavadního průběhu DZ byla nová trasa napřimována s cílem dosáhnout lepší přehlednosti a tím i zkrácení úseku roty na DZ.¹¹⁰ Pro účinný zásah pohraničních hlídek proti narušitelům byly stanoveny na 1 km zátarasu 2 průchody (podchod pod DZ nebo vrata)¹¹¹ a bezpečnosti práce přispělo i pokládání vedení vysokého napětí od transformátoru k DZ do země.¹¹² Samozřejmě, že dílčí změny trasy si vyžádaly i další práce na rozsahu průseku atd. Proto se budování nové trasy zátarasu protáhlo více, než by HS PS chtěla, z části i vlivem váznoucích dodávek materiálu. Drátěný zátaras u 4. a 3. praporu (časově v tomto pořadí) byl dokončen koncem léta, včetně instalace a zapnutí EZOH. Následně pak bylo započato s výstavbou u některých rot 2. praporu kolem Aše (zmiňována je v této souvislosti 8. a 9. rota).¹¹³ Na hranici s NDR 5. prapor Vojtanov „přečkal“ tento rok i nadále bez zavedení EZOH, ač materiál a odpovídající finanční zajištění bylo ze strany brigády vytrvale požadováno; to mohlo svědčit jak o nedostatku finančních a materiálních prostředků, tak o uplatňování rozkazu náměstka ministra O. Jeleně. Ukončení

¹⁰⁷ Opravy byly plánovány (včetně oprav elektrifikace) na 81 km, stavba nového pak na 30 km s tím, že mají být skončeny do 30. 6. 1954. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 105, Rozkaz velitele PVS, č. 0062 z 12. 3. 1954. Zpráva 5. brigády za rok 1954 toto potvrdila v plánovaném rozsahu – 81 a 30 km. Příznačně: „*Starý drátěný zátaras již neodpovídal dané operativní situaci, byl ve špatném stavu, sloupy byly uhnílé, byl potrhán minami, které ohrožovaly bezpečnost hlídek a nedovoloval [DZ] plné využití EZOH.*“ Viz MP, Sbírký, mat. PS, rok 1954, sv. 51/4, s. 6. Zpráva pravděpodobně neoperuje s čísly sníženými v důsledku převodu roty Kámen sousední 3. karlovarské pohraniční brigádě.

¹⁰⁸ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 58, Vyhodnocení výkonu služby za květen 1954, 5. brigáda.

¹⁰⁹ Tamtéž, k. 105, Rozkaz velitele PS č. 0151 ze 7. 7. 1954.

¹¹⁰ Stavby DZ u chebské brigády byly prvními stavbami zátarasů nových typů. Podle jejich výstavby byla pak dělána směrnice pro ostatní brigády PS. Viz tamtéž, f. 2357, k. 22, č.j. PS-0010836/11-OS-54 z 6. 9. 1954.

¹¹¹ Tamtéž, k. 105, Rozkaz velitele PS č. 0215 ze 17. 9. 1954.

¹¹² Tamtéž, k. 58, Vyhodnocení výkonu služby za duben 1954, 5. brigáda.

¹¹³ Práce byly spojeny i s rozšiřováním, resp. kácením nového průseku (10 km). Viz MP, Sbírký, mat. PS, 1954, sv. 51/4, s. 6.

prací na výstavbě DZ umožnilo 3. a 4. praporu na podzim rozpustit své ženijní skupiny a opět posílit pohraniční roty. Na rozdíl od dřívějšíka již není zmínka o zaminovávání nového DZ.¹¹⁴

V roce 1955 pak byl vybudován v létě a na podzim nový drátěný zátaras u 1. až 5. roty 1. praporu Hranice, tj. u těch jeho rot, které střežily státní hranici s NSR a dále u zbývajících rot 2. praporu Aš, 10.–12. roty. Délka v tomto roce vybudovaného zátarasu dosáhla 21,8 km.¹¹⁵ Následně pak velitel PS hodnotí vybudování drátěného zátarasu u 5. pohraniční brigády jako „vzorné“.¹¹⁶ Pokud byly v této době instalovány nové transformátory, je možné, že jejich napětí mohlo být i vyšší, až 6 kV. Lze tedy shrnout, že na konci námi zkoumaného období je na hranici s NSR vybudována nová generace DZ. DZ je v celém úseku elektrifikován, ale není zaminován. Provedení elektrifikace s dočasným zapnutím proudu na státní hranici s NDR lze potvrdit u roty Doubrava. Naopak u ostatních rot 5. praporu Vojtanov lze konstatovat pouze natažení osnova vodičů na střední stěnu.

Celková délka elektrifikovaného drátěného zátarasu na konci námi zkoumaného období při délce střežení státní hranice 144,6 km je brigádou udávána v hodnotě 95,5 km. Znamená to tedy zmenšení délky zátarasu ze 111 km v roce 1953, když je zohledněno zkrácení úseku 5. brigády (a pochopitelně též zkrácení délky drátěného zátarasu) vrácením 16. roty Kámen po jednom roce 3. karlovarské pohraniční brigádě. Zkrácení mohlo dále ovlivnit i budování nové generace DZ a s tím související možné napřímení jeho trasy. Tuto hodnotu do určité míry podporuje i údaj z roku 1958 (97 km).¹¹⁷

Tzv. zpevňování drátěného zátarasu minováním

Úvahy o zřízení minových polí či pásů se objevují prakticky od počátku budování drátěných překážek. Je možné, že jedním z podnětů k použití minových polí v podmínkách PS byly události, ke kterým došlo v ašském výběžku¹¹⁸ a jež měly za následek ještě silnější apel na zbudování neprostupného ŽTZ.

V souvislosti s těmito případy bylo konstatováno, že kontrolní (orný) pás a překážky umožní „kontrolu [nelegálních] přechodů a ztíží nepříteli jeho postup, pronikání však nezastaví“. Proto velitel PS Hlavačka navrhl ministru národní bezpečnosti, „aby některé nepřitelem nejvíce používané a z hlediska výkonu služby nebezpečné a nepřehledné úseky

¹¹⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 56, Vyhodnocení výkonu služby za 3. čtvrtletí 1954, 5. brigáda, s. 2n.

¹¹⁵ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001023/11-OS-56 ze 4. 1. 1956, list 5.

¹¹⁶ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 108, Rozkaz velitele PS č. 088, prosinec 1955.

¹¹⁷ MP, Sbírký, mat. PS, 1955, sv. 56/12, č.j. PS-00695/01-OS-55 ze 7. 10. 1955. AMV Brno-Kanice, f. 2357, 179, č.j. 00473, březen 1958, 5. brigáda.

¹¹⁸ Motivace pramenila z toho, že brigáda pokládala 15 % obyvatelstva Aše za nepřátelské režimu. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 9, Vyhodnocení výkonu služby... za září 1951, 5. brigáda. Návrh na minování by však mohl být též veden reminiscencí na přejezd 14 osob na Tatře 111 28. 7. 1951 u Aše a „vlaků svobody“ z 11. 9. 1951 (viz níže).

státní hranice byly zaminovány“. Mezi drátěné překážky měla být umístěna řada střepinových min s nástražným drátem o délce 15 m. Původně bylo pro podmínky 5. brigády uvažováno minové pole délky asi 34 km (tj. úsek průměrných pěti pohraničních rot na západní hranici), přičemž jako nejnebezpečnější část se výslovně uvádí úsek v okolí Aše v délce cca 8 km, který „*bylo by třeba okamžitě zaminovat*“.¹¹⁹ Myšlenky v té době předhánějí zjevně možnosti, neboť v té době bylo hraniční a zakázané pásmo vytyčeno čerstvě (15. 11. 1951 pak byl pojat do hraničního pásma i celý ašský výběžek),¹²⁰ a navíc režim v zakázaném pásmu ještě nemohl být pro přítomnost obyvatelstva v něm v té době plně uplatňován.

Po formulaci těchto záměrů se uskutečnila první vlna minování. 17.–19.3.1952 byl zaminován úsek rot Krásná, Selbská, Nový Žďár (8.–10. rota) 2. praporu Aš a v návaznosti na to v sousedství roty Krásná díl úseku 5. roty Štítary 1. praporu. U 8.–10. roty šlo celkem o 6 056 m, o minové pole v délce 755 m se „dělila“ Krásná se Štítary a dalších 1 659 m bylo samostatně u Štítar. Dohromady 8 470 m. V zátarasech byly umístěny 27 m od sebe granátové miny PP-Mi-Gr s nástražným drátem o délce 25 m, vedeným na kolicích nízko při zemi.¹²¹ Zaminování provedla ženijní poddůstojnická škola. Při zkouškách těchto min asi měsíc po položení bylo ověřeno, že miny jsou schopny zasáhnout figurínu do 30 m, přičemž průraznost střepin byla značná. Účinek rostl s položením miny na pevný podklad: mina mohla poničit až 5 polí drátěného zátarasu.¹²²

Zavedením min do drátěného zátarasu vyvstaly problémy, které velení PS ve snaze vyloučit beztrestné narušení státní hranice buď neznalo, nebo je nepokládalo za příliš závažné, avšak pro každodenní službu pohraničníků – vojáků základní služby znamenaly komplikace i ohrožení. Ukázalo se totiž, že miny jsou přiváděny k výbuchu poměrně snadno, neboť 25 m dlouhý nástražný drát vlivem nárazů větru působil tahem na závlačku rozněcovače miny, a tudíž po vytažení závlačky mina mohla vybuchnout prakticky kdykoli.¹²³ Dalším problémem bylo vedení nástražného drátu po kolicích. Zprvu byl veden při zemi, kde ovšem do něj narážela zvěř a ptactvo. Následně byl zvednut do výšky 45–50 cm, nicméně to snížilo četnost výbuchů jen částečně, protože na zvýšený drát naopak ptactvo usedalo a navíc poblíže miny byl tažen šikmo od země, takže u miny do něj mohla zvěř při prolézání stále narazit.¹²⁴ Bylo

¹¹⁹ AMV Brno-Kanice, PS, k. 107, i. j. 225, č.j. PS-0010870/11-OS-51 z 9. 11. 1951.

¹²⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 7, Vyhodnocení výkonu služby za měsíc listopad 1951, PS.

¹²¹ Tamtéž, k. 20, č.j. PS-00472/10-OS-52 z 28. 3. 1952. Pravděpodobně se dochovaly všechny záznamy o minových polích z této vlny minování, neboť i zpráva o situaci 5. chebské pohraniční brigády ze závěru roku 1952 udává, že okolí Aše bylo zaminováno v délce 8 500 m granátovými minami. Viz tamtéž, k. 41, č.j. PS-001815/01-OS-52, 8. 11. 1952. Tyto miny byly vyzvednuty ze zátarasu v závěru roku.

¹²² Tamtéž, k. 20, č.j. PS-00612/10-OS-52 ze 17. 4. 1952.

¹²³ V této souvislosti je „pozoruhodný“ přístup při nedostatku vycvičených pohraničníků: pojistné kolíky, na něž je připevněn nástražný drát, je třeba kontrolovat a průběžně je zasunovat. Život ohrožující úkon. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 80, záznam o minovém poli v úseku 10. roty Nový Žďár.

¹²⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 20, č.j. PS-001270/10-OS-52. Tamtéž, k. 80, záznamy o minových polích výše

tedy rozhodnuto tento způsob minování opustit¹²⁵ a ponechat jej jen do dohotovení betonových min. Z předchozího vyplývá, že velení PS i brigády vystavilo pohraničníky ohrožení, aniž by tento způsob užití min vyzkoušelo. Přitom počáteční situaci ještě zhoršoval nedostatek vycvičených pohraničníků pro doplňování a udržování minových polí. V raném období to byli pouze dva: ženijní náčelník brigády a velitel ženijní čety.¹²⁶

Přesto, že první použití min bylo z hlediska náročnosti údržby minového pole i drátěného zátarasu neefektivní, konečné vyhodnocení z brigády bylo příznivé, neboť vyzvedávalo v okolí Aše jejich význam, „a to hlavně morální, poněvadž výbuchy min byly dobře slyšet ve městě“.¹²⁷ Ke zraněním pohraničníků zřetel brán nebyl. Původně se dokonce uvažovalo o tom, že miny budou rozmístěny i jinde a utajeně před pohraničníky, aby se tak eliminovalo riziko jejich zběhnutí.

Druhá vlna minování byla u 5. brigády započata v posledních dnech měsíce listopadu 1952. Započalo se od rot s nejvyšším pořadovým číslem, tedy od styku s plánskou pohraniční brigádou tak, že do konce roku byl zaminován protipěchotními minami s nástražným drátem celý úsek 4. praporu Cheb a ještě 20. rota Svatá Anna od 3. praporu. Do konce ledna 1953 pak byly zaminovány úseky 3. i 2. praporu¹²⁸ (jen část – 8., 9. a 10. rota). Zpětně to znamená, že nejpozději koncem roku 1952, možná začátkem listopadu,¹²⁹ byly dosavadní miny v úseku 2. praporu vyňaty z drátěného zátarasu. Na konci března 1953 se udává 32 219 m zaminovaného drátěného zátarasu.¹³⁰

Ověříme-li to podle dochovaných protokolů o předání minového pole, existovala u 4. praporu minová pole o úhrnné délce 11 179 m, položená v prosinci 1952, přičemž v úseku jedné roty vzniklo zhruba 4–5 minových pásů, rozdělených průchody v drátěném zátarasu. U 3. praporu Cheb to bylo již 15 290 m, takže na jednu rotu připadaly více než 3 km minového pásu, oproti více než dvěma u 4. praporu. Nad průměr praporu přitom vystupují 17. a 18. rota, jejichž úseku byl hodnocen jako „exponovaný“. Konečně v úseku 2. praporu bylo možno

zmíněných rot Krásná, Selbská, Nový Žďár a Štítary. Jen za květen šlo o 20 výbuchů, a to i přesto, že drát byl v první polovině května zvednut, aby drobná zvěř mohla podbíhat. Viz tamtéž, k. 26, Doplnující zpráva k výkazu činnosti... za květen 1952, 5. brigáda.

¹²⁵ Tamtéž, k. 20, č.j. PS-00666/10-OS-52 z 3. 7. 1952.

¹²⁶ Příslušníci ženijní čety brigády ještě v té době nebyli pro práci s minami vycvičeni. O nedostatku pohraničníků na tuto práci vypovídá i to, že výše zmíněné pole instalovali příslušníci ženijní poddůstojnické školy (viz výše AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 20, č.j. PS-00472/10-OS-52). Další zvýšení počtu ženistů proběhlo až s organizačními změnami v březnu 1953, kdy bylo zřízeno na velitelství praporů místo ženijního instruktora, a o rok později, kdy na praporech přibyla ženijní družstva.

¹²⁷ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, Situační zpráva 5. pohraniční brigády za rok 1952 pro kolegium MNB, s. 20. Tamtéž, s. 21: „Po celou dobu, co bylo minové pole položeno, nedošlo k narušení bez zadržení v Aši.“

¹²⁸ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 48, Vyhodnocení výkonu služby za leden 1953, 5. brigáda. Též tamtéž, k. 80, záznamy o minových polích 5. brigády.

¹²⁹ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001815/11-OS-52 z 8. 11. 1952.

¹³⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 40, č.j. PS-00468/10-OS-53, příloha 1.

nalézt 5 964 m minového pole. Součet jednotlivých minových polí se v zásadě shoduje s hodnotou uvedenou výše (32 433 m) a můžeme předpokládat, že minovací akce v prosinci a lednu měla za následek použití cca 2 800 min. Do konce roku 1953 pak byly zaminovány, jak vyplývá z dokladů o výbuších min,¹³¹ i části úseků zbylých rot 2. praporu, tj. u Polné a Paty. Lze pak říci, že toto bylo v podstatě maximum, jakého bylo u brigády dosaženo. V dalším průběhu doby se jednalo spíše o doplňování minového pásu, resp. odminování a položení nášlapných min.

Způsob minování započatý na přelomu let 1952 a 1953 se s akcí z března 1952 shodoval v tom, že miny, instalované do drátěného zátarasu, byly opatřeny nástražným drátem. Na rozdíl od předešlé délky nástražného drátu cca 25 m byly miny opatřeny nástražným drátem o délce 6 a 9 m v závislosti na druhu miny.¹³² Z toho lze usoudit, že na rozdíl od předešlé situace dosáhla HS PVS přidělení velkého množství min, a tudíž mohla být vzdálenost mezi minami zkrácena. Tím se také mohlo zdát, že se určitým způsobem vyřeší zimní obtíže s náhodnými výbuchy, kdy drát při své délce vlivem větru, námrazy a sněhu vytahoval závlačku rozněcovače, v důsledku čehož se mina stávala potenciální hrozbou, neboť mohla kdykoli vybuchnout. Vedle toho je možné také předpokládat úmysl větší blízkostí min zvýšit pravděpodobnost zasažení tzv. narušitele.

Druhý rozdíl mimo délky drátu byl v minách. Místo granátových min (PP-Mi-Gr) byly používány do drátěného zátarasu (mezi 1. a 2. stěnu směrem od státní hranice) střídavě protipěchotní miny s dřevěnou krabicí a miny s betonovým obalem (PP-Mi-D a PP-Mi-B). Pro zvětšení účinku měli pohraničníci miny vylepšovat, přičemž v prvním případě měl být do dřevěné krabice dodán železný šrot (nasekaný či nastříhaný), v druhém případě byl železný šrot dán do betonu. Odlišností též bylo, že miny byly upevňovány na kolík, v ideálním případě do výše 80 cm, v praxi to kolísalo zhruba v intervalu 60–80 cm nad terénem. Ve stejné výši pak byl veden i nástražný drát od miny.¹³³ Perfekcionalizace minových polí se později projevila v tom, že v pozdější fázi mohla být do metrové mezery mezi kolíkem, na kterém byla upevněna mina, a kolíkem s koncem nástražného drátu položena jedna nášlapná mina (PP-Mi-D).¹³⁴

Začátek třetí fáze vývoje kladení minových pásů v úseku pohraničních rot je možné

¹³¹ Viz výkazy o činnosti za rok 1953, 5. brigáda (AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 48 až 50).

¹³² Tamtéž, k. 80; tamtéž, k. 103, Rozkaz velitele PVS č. 00125 z 8. 8. 1953, s. 4 a 6.

¹³³ Tamtéž, k. 80 a k. 103, Rozkaz velitele PVS č. 00125 z 8. 8. 1953, s. 3.

¹³⁴ Nebyla to ovšem jediná možnost „zdokonalení“ nástrah v minovém poli. Jednalo se též o to, aby mina vybuchla nejen tím, že narušitel zavádí o drát, ale i tím, že narušitel drát přestříhne. Proto bylo možné vybavit miny nástražným drátem vedeným na obě strany a přichyceným na koncové kolíky pružinami. Prakticky to znamenalo použít betonových min s délkou nástražného drátu vpravo i vlevo 9 m. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 103, Rozkaz velitele PVS č. 00125 z 8. 8. 1953.

položít do srpna 1953, kdy lze pozorovat záměr využívat nášlapných minových pásů (polí), což byla řada min za sebou, pokládaná mezi dvě stěny DZ podle určitého schématu v různé vzdálenosti od sebe i od drátěné stěny. Příklon k instalaci nášlapných min vycházel asi ze zkušenosti, že ve většině případů narušitel překážku buď přelezl vrchem, nebo celou překážku (a tím i nástražný drát) podlezl.¹³⁵ Dosavadní minová pole s nástražným drátem se měla stále udržovat a doplňovat, nová pak měla vznikat jako nášlapná, pokládaná PP-Mi-D nebo DO-Mi-N.¹³⁶ V nejnebezpečnějším úseku, jímž bylo i nadále hodnoceno území u Aše, poblíž lokality Kaolínka, mělo být zaminováno nášlapnou minou DO-Mi-N ve dvou řadách 500 m zátarasu. Brigádě na tento úsek mělo být dodáno 1 440 min.¹³⁷

Navíc měla chebská brigáda, jako každá brigáda na západoněmecké hranici, zaminovat úsek dvou rot (cca 8 000 m) minami na elektrické odpálení. Při tomto způsobu minování mělo být užíváno PP-MI-B s elektrickou rozbuškou místo rozněcovače. V obvodu elektrického vodiče, jenž z miny vycházel, bylo zařazeno několik elektrických spínačů, tj. nášlapná čidla. Dále byl elektrický vodič z miny veden též po střední stěně DZ, po 2. a 3. vodiči od země. V případě přestřížení tohoto vodiče mělo dojít k iniciaci miny. Konečně třetím způsobem iniciace miny mělo být vychýlení, zatažení či přestřížení nástražného drátu o délce 9 m. Celkově tak mina měla kombinovat vlastnosti nástražných i nášlapných min (též svým umístěním na kolíku ve výši cca 60 cm nad zemí).¹³⁸ U chebské brigády nemáme doklad, že by byly použity. Podle zkušeností odjinud však nelze předpokládat, že by nějak výrazně ovlivnily praxi používání min v drátěném zátarasu.¹³⁹ To vede k závěru, že již uvedená souhrnná délka minových polí u brigády (přes 32 km) nebyla přes velké plány navýšena, a pokud ano, tak nikterak dramaticky, o čemž svědčí údaj o odminování z roku 1954 (34 km).¹⁴⁰

V podstatě tak závěr roku 1953 vyčerpává škálu minování, které bylo možné v DZ realizovat. Do popředí se tak dostává otázka údržby zaminovaného drátěného zátarasu. Zásadním problémem druhé a třetí vlny minování byly, vedle výše popsanych, zimní měsíce. Zde není třeba rozlišovat, zda šlo v době užívání min o zimu první (1952–53) či druhou (1953–54), protože problémy byly obdobné. Lze říci, že v závěru roku 1953 byl hotov minový pás nejen u obou praporů, jejichž velitelství sídlila v Chebu (tehdy 4. a 5. prapor), ale

¹³⁵ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 22, č.j. PS-00864/10-OS-53 z 20. 5. 1953. Chebská brigáda uváděla případ, kdy tzv. narušitel během 1,5 min přestříhal DZ a vyhnul se nástražným drátům min.

¹³⁶ Tamtéž, k. 22, Nařízení náčelníka štábu PVS č. 0042, čl. 56, 11. 6. 1953, s. 2. Minování u 5. brigády je plánováno v délce 79 km.

¹³⁷ Tamtéž, k. 103, Rozkaz velitele PVS č. 00129 z 10. 8. 1953.

¹³⁸ Tamtéž, Rozkaz velitele PVS č. 00125 z 8. 8. 1953, s. 4.

¹³⁹ 7. 9. 1953 musely být zastaveny u 7. brigády práce na minování DZ minami na elektrické odpálení: po adjustaci totiž ve třech dnech vybuchlo 20 min. Závada byla v onom nástražném vodiči, jehož izolace nebyla v dobrém stavu. Jak se konstatuje, „*klesla důvěra v minovací systém*“ a pohraničníci „*bojí se přiblížit k minovému pásu*.“ Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 40, č.j. PS-001098/11-OS-53 z 8. 9. 1953.

¹⁴⁰ MP, Sbirky, mat. PS, 1954, sv. 51/4, zpráva 5. brigády za rok 1954.

těž u 2. praporu Aš. Zprávy jsou již realističtější – na rozdíl od „minové euforie“, která ve zprávách chebské brigády vrcholí někdy počátkem roku 1953, kdy velitel brigády K. Peprný žádá povolení k zaminování části železniční trati Aš – Selb v prostoru od DZ ke státní hranici pro případ, že by se měl opakovat pokus o přejezd státní hranice vlakem jako v září roku 1951.¹⁴¹ Hodnocení po roce 1953 již nepřičítalo minám žádoucí výsledek, kromě snad „morálního působení“ na narušitele.¹⁴²

Snaha o dokonalé zneprostování státní hranice, tak typická pro léta 1952–53, vedla k tomu, že se oba druhy „zpevnění“ zátarasu, minování a elektrifikace, vzájemně negovaly. „V DZ vznikají zkratky a v důsledku zaminování DZ se velmi těžko hledají. Proto se stává, že úsek některé roty zůstává i několik dnů bez proudu... a nutno čekat na poruchovou hlídku složenou z ženistů, která je vyčleněna u velitelství brigády.“¹⁴³ V zimě přiváděl miny k výbuchům mokrý sníh. Pohraničníci se pak báli chodit do blízkosti DZ a bylo tak ztíženo zjišťování stop na ženijnětechnickém zařízení po případném narušiteli.¹⁴⁴

V podstatě totéž se opakuje i v zimě 1953–54. Jen pro ilustraci, v lednu 1954 vybuchlo 49 min, hlavně v prostoru Aše,¹⁴⁵ což způsobilo vyřazení elektrického proudu v úseku celého 2. praporu.¹⁴⁶ Výbuchy min způsobovaly také jarním táním povalené vnější stěny DZ.¹⁴⁷ Poškozené části DZ zničené minami byly přechodně přehrazovány nástražnými osvětlovadly, eventuálně velením hlídek do těchto prostorů.¹⁴⁸ V některých úsecích brigády byl stupeň destrukce DZ tak vysoký, že vylučoval opravy a DZ musel být vybudován nový – viz příkladně jeden z praporů s velitelstvím v Chebu.¹⁴⁹

Tab. výbuchy min v letech 1952–54

¹⁴¹ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 48, Vyhodnocení výkonu služby za únor 1953, 5. brigáda.

¹⁴² U rozněcovače „stačí, aby si na nástražný drát sedl pták a dochází k výbuchu“. Viz AMV Brno-Kanice f. 2342, i. j. 335, č.j. PS-0025/11-OS-53 ze 7. 1. 1953, s. 20. Jako východisko se vidí u brigády vybudovat před kontrolním pásem nízkoklopýtné překážky a tyto zaminovat minami na nášlap (viz tamtéž, s. 26).

¹⁴³ Tento „nedostatek“ měl být odstraněn zavedením tabulkového místa ženijního instruktora na velitelství každého praporu. Ti měli být schopni „ihned reagovat na každou závadu v technickém zabezpečení SH a provádět rychle opravu DZ a elektrifikace“. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 48, Vyhodnocení výkonu služby za březen 1953, 5. brigáda. Stejná motivace – údržba ŽTZ – stála i za zařazením ženijního družstva do velitelství praporu o rok později. V obdobném duchu viz tamtéž, k. 40, č.j. PS-00675/10-OS-53, z 8. 5. 1953, kde se upozorňuje mj. též na zdržení oproti v plánech výstavby a údržby ŽTZ a na to, že jsou minová pole „svým stavem značně nebezpečná i pro vlastní jednotky“.

¹⁴⁴ AMV Brno-Kanice, k. 50, Vyhodnocení výkonu služby za 1. čtvrtletí 1953, 5. brigáda.

¹⁴⁵ Tamtéž, k. 58, Vyhodnocení výkonu služby za leden 1954, 5. brigáda.

¹⁴⁶ Tamtéž, Vyhodnocení výkonu služby za únor 1954, 5. brigáda: „...časté výbuchy min, které způsobují zkratky na DZ následkem přetržení vodičů EZOH v DZ střepinami. Opravu EZOH není možno provést ihned, jelikož hrozí výbuchy dalších min a zranění příslušníků při provádění opravy“.

¹⁴⁷ Tamtéž, k. 58, Vyhodnocení výkonu služby za duben 1954, 5. brigáda.

¹⁴⁸ Tamtéž, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za květen 1953, 5. brigáda.

¹⁴⁹ Tamtéž, k. 58, Vyhodnocení výkonu služby za květen 1954, 5. brigáda.

Měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1952	–	–	6	18	20	11	1	11	6	4	4	2
1953	7	88	3	4	23	6	n.u.	12	10	5	2	7
1954	49	5	5	6	13	2	4	n.u.	n.u.	n.u.	n.u.	n.u.

(n.u. – není uveden)

Situace roku 1952 zachycuje kratší časový úsek než v dalších letech. Minimum výbuchů v červenci 1952 je dáno zvednutím nástražných drátů a v důsledku toho snížením výbuchů způsobovaných zvěří, minimum v prosinci pak vyzvedávání tohoto typu min a kladení jiného typu. Z čísel za léta 1953–54 jednoznačně vyplývá závislost počtu výbuchů nástražných min na zimním období, zvýšený počet výbuchů v květnu pak souvisí s doplněním min po zimním období, resp. s rozšířením zaminovaného úseku dominováním úseku 2. praporu.

Fakt, že archivní materiály chebské brigády nedokládají ve zkoumaném období žádné zadržení tzv. narušitele účinkem minového pásu, svědčí spíše o tom, že zaminovaný drátěný zátaras byl mnohem nebezpečnější svým tvůrcům a „ochráncům“ než tzv. narušitelům. A to jak při každodenní údržbě a kontrole, tak při větších opravách. Některé případy z jiných brigád ovlivnily praxi u chebské brigády nepřímo, neboť byly rozebírány v nařízení náčelníka štábu PS či rozkazu velitele PVS a jako takové i podnětem pro změny v minovacích směrnicích.¹⁵⁰ K výbuchu mohl pohraničník přivést minu z důvodu obtížné koordinace pohybů, když se musel při minování proplétat mezi šikmým drátem nataženým mezi stěnami.¹⁵¹ Újma na zdraví mohla vzniknout při odminování nášlapných min ze zmrzlé země.¹⁵² Problémem třeba bylo i vytahování zvěře, zabitě EZOH, z drátěného zátarasu. To se dělalo tak, že pohraničník prolezl krajní stěnu a vzal předmět rukou. Po několika „mimořádných událostech“ bylo nařízeno vytahování zabitě zvěře pouze pomocí tyče s hákem.¹⁵³

Stalo-li se nějaké neštěstí při minování DZ, bývalo minování na nějakou dobu i zastaveno¹⁵⁴ a zpřesňovaly se prováděcí předpisy. Kupř. směrnice ze srpna 1953 pak již

¹⁵⁰ Např. nařízení náčelníka štábu PS č. 011, čl. 16, z 18. 3. 1953. Nedodržování bezpečnostních opatření při manipulaci s trhavinami řešil i rozkaz velitele PVS č. 0017 z 15. 1. 1954, který, ač poukázal na „četná usmrcení a zranění při ženijních pracích u 4., 5., 7., 10. a 15. brigády“, řešil především usmrcení pěti příslušníků ženijní čety a zranění dalších protitankovou minou u 9. brigády (AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 105). Zhruba o rok dříve to byl rozkaz velitele PVS č. 0119 z 28. 11. 1952 (viz tamtéž, k. 101).

¹⁵¹ Tamtéž, k. 40, č.j. PS-01133/10-OS-53 z 16. 9. 1953, 7. brigáda.

¹⁵² Tamtéž, k. 40, č.j. PS-001911/OS-53 z 1. 12. 1953, 15. brigáda.

¹⁵³ Viz tamtéž, k. 38, č.j. PS-011412/11-OS-53 z 26. 11. 1953: pohraničník vstoupil do DZ a byl zraněn nášlapnou minou.

¹⁵⁴ Např. jedno takové zastavení minování v rámci celé brigády následovalo po těžkém zranění pohraničníka u 11. roty Polná (2. prapor Aš). Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 50, Vyhodnocení výkonu služby za říjen 1953, 5. brigáda.

zakázaly jakékoliv práce v DZ, kde jsou položeny miny. V případě vysekávání trávy, vytahování spadlých větví, oprav DZ atd., měly být miny nejprve ženisty zajištěny proti výbuchu.¹⁵⁵ Přesto pohraničnickům, ať už vykonávajícím hlídkovou činnost podél DZ či kontrolujícím zátaras jako technické hlídky, nezaručovalo bezpečí před úrazem způsobeným výbuchem miny ani dodržení směrnic. Ohroženi byli při postupu podél DZ, i když šli po vybudovaných pěšinkách (technická pěšinka 4 m od DZ). Pokud se silným větrem nebo vlivem tíhy námrazy na nástražném drátě uvolnila závlačka u rozněcovače, mohlo dojít k výbuchu miny, právě když ji hlídky míjely.¹⁵⁶

Rokem 1954 končí u chebské brigády používání min v drátěných zátarasech.¹⁵⁷ Ve výsledcích činnosti za rok 1955 již minování není zmiňováno, na rozdíl od stavby drátěného zátarasu, EZOH a instalace nástražných osvětlovačel.¹⁵⁸ Důvod bylo možné hledat ve výše zmíněných obtížích a také v tom, že značná část min byla už vadná (zrezavělé rozněcovače, zvlhlé náložky, které již nebyly schopné aktivování).¹⁵⁹ U vědomí nebezpečí pro vlastní jednotky, minimální podíl na zadržení tzv. narušitelů a “interakce” min s jinými ŽTZ se také těžko sháněla motivace pro organizování sil na přeminovací práce.

Pozorovatelný

Střežení úseků pohraničních rot z pozorovatelů bylo jednou z hlavních činností pohraničních hlídek. Velitelé rot vysílali hlídky na pozorovatelný v době denní, za snížené viditelnosti a v noci naopak prováděli pohraničníci střežení na trase drátěného zátarasu. Pokyn k sestupu z pozorovatelny měly hlídky i při bouřích a silném větru; ovšem až časem, poté, co vlivem meteorologických jevů došlo k újmě na zdraví.¹⁶⁰

Využívání pozorovatelů lze předpokládat prakticky od počátku existence nové sestavy, pro jejíž útvary bylo pro roky 1951 a 1952 stanoveno, aby na každou rotu PS připadly 1 až 2 pozorovací věže, jedna zemní pozorovatelná a dva vysoké posedy.¹⁶¹ Lze se ovšem domnívat, že zpočátku byly zřizovány a využívány pozorovatelný na budovách, event. posedy, neboť pro stavbu pozorovacích věží nebyl dostatek spojovacího materiálu.¹⁶² Zmíněný obecný

¹⁵⁵ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 103, Rozkaz velitele PVS č. 00125 z 8. 8. 1953, s. 15.

¹⁵⁶ Tamtéž, k. 68, č.j. PS-01897/11-OS-53 z 29. 12. 1953.

¹⁵⁷ MP, Sbírky, mat. PS, 1954, sv. 51/4, zpráva 5. brigády za rok 1954: odminováno 34 km drátěného zátarasu.

¹⁵⁸ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, č.j. PS-001023/11-OS-56 ze 4. 1. 1956.

¹⁵⁹ Ač tato dedukce vychází z příkladu českobudějovické pohraniční brigády, lze ji uplatnit i v případě chebském. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 85, složka Různé, č.j. PS-0172/10-OS-55 z 5. 4. 1955.

¹⁶⁰ Vyvrácení pozorovací věže silnou vichřicí. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 68, č.j. PS-01804/11-OS-54 z 24. 12. 1954.

¹⁶¹ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 7, Plán ženijních prací v roce 1951 a 1952, vložka č. 2. Vznik nejpozději počátkem listopadu 1951 jako příloha Zprávy o činnosti Pohraniční stráže z 1. 11. 1951.

¹⁶² Např. AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 9, Vyhodnocení výkonu služby za říjen 1951, 5. brigáda, s. 2: Nedostatek hřebíků, seker a pil...

požadavek velitelství PS byl v případě chebské brigády v roce 1952 naplněn, neboť brigáda měla ve svém úseku 44 pozorovacích věží, přičemž 20 bylo vybudováno v předešlém roce. Dále měla 12 pozorovatelů zemních, z toho 6 opět z minulého roku. K tomu pak bylo vybudováno 21 pozorovatelů na budovách, zpravidla tam, kde byla stanoviště (ubikace) roty nebo na jiných (vyšších) budovách (kostelní věže). Krom toho se uvádí 50 vysokých posedů, nicméně s nimi nepanuje spokojenost.¹⁶³ Se závěrem roku se o pozorovatelnách hovoří jako o telefonizovaných.¹⁶⁴

Když tedy má brigáda mít v roce 1953 u každé roty po dvou pozorovacích věžích, v podstatě se zdá, že by dobudování nemělo být již tak náročnou položkou ve výčtu ženijních prací, neboť i s třemi novými rotami převzatými v polovině dubna 1953 od karlovarské brigády (pokud byly bez pozorovatelů) mělo být vybudováno jen 6 pozorovatelů.¹⁶⁵ Skutečný počet však byl vyšší, přičemž v tomto případě nehrála hlavní roli kvalita pozorovatelů, zhotovených v obou předchozích letech, jako spíše příkaz umístit, nově postavit či přestavět věžové pozorovatelný po vybudování trasy drátěného zátarasu na jeho vnitřní stranu; u 5. praporu Cheb se tak stalo ještě v říjnu 1953.¹⁶⁶ Dva důvody tohoto opatření jsou nasnadě: hlídce na pozorovatelně měl být umožněn jednodušší a rychlejší zásah proti tzv. narušitelům, kteří přicházeli takřka výhradně z vnitrozemí, a dále se tím omezovalo riziko beztestného zběhnutí pohraničnicka. Zřejmě v souvislosti s touto akcí má na rok 1954 brigáda v plánu postavit 34 nových pozorovatelů,¹⁶⁷ i když nelze ani vyloučit zahušťování dosavadního řetězce pozorovatelů. Vliv na výstavbu nových pozorovatelů mohlo mít též, pro závěr zkoumaného období charakteristické, postupné zpřesňování požadavků na konstrukční provedení pozorovatelů ze strany hlavní správy, dále i důraz na kvalitu použitého dřeva a jeho impregnaci.¹⁶⁸

V závěru zkoumaného období se také prosazuje, obdobně jako u ostatních druhů ženijnětechnického zabezpečení, protokolární předávání pozorovatelů a jejich kontrola. Věžové pozorovatelný měly být stavěny výhradně podle plánu, což navozuje myšlenku, že

¹⁶³ AMV Brno-Kanice, f. 2342, i. j. 336, k. 128, Situační zpráva 5. brigády za rok 1952 (pro kolegium MNB), s. 19. Podobně o pozorovatelnách tamtéž, č.j. PS-001815/11-OS-52 z 8. 11. 1952, s. 11. Nicméně počet posedů situační zpráva pro kolegium silně nadsadila. Ve zprávě k 31. 3. 1953 jich PS uvádí u chebské brigády stejně jako ve zprávě z 8. 11. 1952 pouze 13. Viz tamtéž, k. 40, č.j. PS-00468/10-OS-53, příloha č. 1.

¹⁶⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 27, č.j. PS-0047/11-OS-53 ze 7. 1. 1953.

¹⁶⁵ Tamtéž, k. 22, Nařízení náčelníka štábu PVS č. 0042, č. 56 z 11. 6. 1953, s. 3 a příloha. Ovšem cifra pochází již z přehledu k 31. 3. 1953, tudíž nezahrnuje případnou stavbu pozorovatelů u rot převzatých od 3. karlovarské brigády. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 40, HS PVS, č.j. PS-00468/10-OS-53 z 22. nebo 23. 4. 1953, příloha č. 2.

¹⁶⁶ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 50, Vyhodnocení výkonu služby za říjen 1953, 5. brigáda. Doklady o budování nových pozorovatelů pocházejí ze srpna.

¹⁶⁷ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 105, Rozkaz velitele PVS č. 0062 z 12. 3. 1954, příloha č. 5, 5. pohraniční brigáda.

¹⁶⁸ Tamtéž, k. 68, č.j. PS-02681/10-OS-54 z 12. 4. 1954.

dosud se tomu ne vždy dělo a že po eventuálních problémech (stabilita či zřícení) byla pocíťována nutnost toto upravit řídicím aktem. Při předávání měly být kontrolovány jak rozměry, síla jednotlivých profilů a ukotvení, tak zhotovení pozorovací plošiny, zábradlí a schodů. Podle archivních dokladů pozorovatelná vyšší než 8 m nemusela patřit mezi neobvyklé.¹⁶⁹

Další druhy ŽTO

Kromě shrnutí nelze nezmínit alespoň dva další druhy. Prvním z nich je *sněžný pás*. Ten zřizovaly roty ve svých úsecích již od zimy 1951–52 a do přehledu jsme jej nezařadili proto, že jeho zřízení bylo rychlé a nevyžadovalo větších nákladů. Jednalo se o pruh sněhu, plnicí v zimě obdobnou funkci jako kontrolní pás po zbytek roku. Sněžný pás však nebyl apriori vázán na trasu drátěného zátarasu a nemusel být také pouze jeden. Bylo možné v různých vzdálenostech od státní hranice zřizovat i několik (zpravidla dva) sledů těchto pásů kontrolovaných pohraničníky na lyžích.

Na rozdíl od sněžného pásu bylo *zabezpečení proti nedovoleným přejezdům* motorových vozidel či vlaků náročné na vstupy i techniku. Jeho zřizování mělo spíše kampaňovitý charakter. Úvodem k těmto opatřením byl již dřívější (před rokem 1951) příkaz přehradit závorami a event. překopat všechny (nepoužívané) cesty vedoucí přes státní hranici, krom vybraných. Kampaňovitost opatření proti nedovoleným přejezdům státní hranice vozidly a vlaky byla vyvolána především událostmi, ke kterým došlo v ašském výběžku v roce 1951, kdy v krátkém časovém odstupu přejely státní hranici 28. 7. 1951 v prostoru Benešova paloučku u Aše nákladní automobil Tatra 111 se 14 osobami a vlak se 107 osobami 11. 9. 1951 z Aše do Selbu, oba později vrácené do ČSR.¹⁷⁰ Na to konto dochází k instalaci výkolejek, těžkých závor a dalších překážek na železniční a silniční přechody.¹⁷¹ V druhé vlně pak šlo o zabezpečení státní hranice (v některých lokalitách) proti nedovolenému přejezdu státní hranice i mimo silnice. Impulsem pro budování byl známý přejezd obrněného pásového vozidla řízeného Václavem Uhlíkem přes drátěné zátarasu v srpnu 1953 u 9. poběžovické pohraniční brigády v úseku 10. roty Nemanice.

¹⁶⁹ Tamtéž, k. 68, č.j. PS-011155/11-OS-54 z 11. 11. 1954, s. 2.

¹⁷⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 5 a k. 9, Vyhodnocení výkonu služby... za září 1951, 5. brigáda. Tzv. vlak svobody měl „zásluhu“ na odstoupení ministra národní bezpečnosti L. Kopřivy. Zajímavé je i personální zemětřesení u chebské brigády. Zde mj. je odvolán dosavadní velitel brigády Ilja Marcij a nahrazen 20. 10. 1951 Karlem Peprným. Éra K. Peprného (velitelem od října 1951 do dubna 1953) a náčelníka štábu brigády V. Pokorného (ve funkci působí od září 1951 do září 1954) je tedy dobou budování a vybudování ženíjnětechnických opatření u chebské brigády.

¹⁷¹ V souvislosti s přejezdem „vlaku svobody“ se budují opatření na železničních přechodech k zamezení přejezdu do ciziny. Viz tamtéž, k. 7, Vyhodnocení výkonu služby za prosinec 1951, s. 3, velitelství PS.

2. Ženižnětechnická opatření v úseku 4. znojenské pohraniční brigády

Analýzu vzniku a ustálení ženižnětechnického opatření u chebské pohraniční brigády srovnajme se situací u znojenské pohraniční brigády. Podnětnost srovnání vyplývá z řady faktorů. V závislosti na tom, zda šlo o hranici s NSR nebo Rakouskem, vznikaly dva různé druhy útvarů (brigád) Pohraniční stráže Ministerstva národní bezpečnosti. Přitom byly útvary na „západní“ hranici mnohem více personálně dotovány, na rozdíl od hranice s Rakouskem, kde byly postaveny útvary nejen s menší početní dotací a chudší strukturou, ale též s mnohem delším úsekem státní hranice ke střežení. Úsek znojenského oddílu (přejmenovaného od 15. 1. 1952 na 4. pohraniční brigádu) tvořila státní hranice s Rakouskem v tom délkovém rozsahu, který s Rakouskem měla Morava, přibližně 200 km, zatímco chebská brigáda střežila jen asi 168 km.¹⁷²

Nejjednodušším a také nejdříve využívaným tzv. ženižnětechnickým opatřením k ochraně státní hranice bylo, stejně jako u chebské brigády, i ve znojenském úseku *nástražné osvěcovadlo*. Určitou odchylkou od chebské situace bylo jen to, že v počátečním stádiu je u znojenského pohraničního oddílu využíváno nástrahovadel bateriových popsaných výše. První zmínky o nich jsou ze srpna 1951¹⁷³ v oblasti rot Mikulov a Sedlec. Ke zhotovování nástrahovadel v hromadném měřítku se u brigády přikročilo v lednu 1952, tehdy také jsou poprvé zmíněna i nástrahovadla na signální náboj.¹⁷⁴ Jsou tedy doklady o používání nástražných osvěcovadel ještě z doby, než byl vystavěn drátěný zátaras. Pro jejich další používání během zkoumaného období lze v zásadě potvrdit již nastíněné problémy, jež byly popsány u chebské brigády: jednalo se o problémy při adjustaci a z nich plynoucí častá zranění pohraničníků.¹⁷⁵ Vedle toho to byly záležitosti spojené s jejich údržbou. Nešlo jen o to, že nástrahovadla rozmístěná v terénu víceméně trvale bývala dlouhou dobu vystřelená (bez signálního náboje), ale také o to, že jejich využívání problematizovaly klimatické vlivy: nástražný drát korodoval a vlhkost ve výmetné trubici vedla ke ztrátě funkčnosti signálního náboje. Toto zjišťovaly nejrůznější kontroly, avšak vzhledem k tomu, že se tyto problémy opakovaly pokaždé, lze říci, že konkrétní pohraniční jednotky neměly ani zdroje, ani motivaci k zabezpečení úplné funkčnosti stacionárních osvěcovadel.¹⁷⁶

¹⁷² MP, Sbírký, mat. PS, r. 1953, pořadač 66/3, č.j. PS-010593/11-OS-53 z 16. 6. 1953.

¹⁷³ Tamtéž, k. 9, Vyhodnocení výkonu služby za srpen 1951, 4. brigáda.

¹⁷⁴ Tamtéž, k. 25, Vyhodnocení výkonu služby za únor 1952, 4. brigáda.

¹⁷⁵ Např. tamtéž, k. 18, č.j. PS-001183/11-OS-55 ze 17. 3. 1955.

¹⁷⁶ AMV Brno-Kanice, f. 2341 4. brigáda PS Znojmo, k. 18, č.j. PS-0013136/13-OS-55 z 24. 5. 1955.

Pohraniční roty zřizovaly od počátku svá pozorovací stanoviště. Podle počátečních propozic velitelství PS měla každá rota krom jiného postavit 1–2 věžové pozorovatelný, 2 vysoké posedy atd. První zmínky o výstavbě nových pozorovatelů jsou ze srpna 1951,¹⁷⁷ přičemž využívány byly i pozorovatelný zřízené předchůdcem, praporem PS Znojmo tzv. staré sestavy PS. Pro brigádu s takto dlouhým úsekem a nižším počtem pohraničníků bylo zvláště významné zvolit výhodná stanoviště pro své *pozorovatelný*, aby bylo možné daný úsek kontrolovat. Proto byla věnována výstavbě pozorovatelů značná péče. První známé údaje tohoto druhu uvádí brigáda koncem března 1952, kdy hovoří o 23 věžových pozorovatelnách, 9 pozorovatelnách na budovách a také o posedech.¹⁷⁸ Další fáze výstavby pak souvisela s budováním nové trasy drátěného zátarasu a kontrolního orného pásu v říjnu 1953, kdy jsou stavěny pozorovatelný, které sledují takto postavenou trasu DZ. Jejich počet postupně narůstá a např. koncem roku 1953 je u brigády celkově udáváno přes 80 postavených pozorovatelů. Na všech jsou údajně vybudována telefonní spojení s rotou.¹⁷⁹ V souvislosti s vyvrácením věže vichřicí v prosinci 1954 máme doloženou maximální výšku pozorovatelný 14 m.¹⁸⁰ (Obr. 2.)

Pokud se týče *zabezpečení proti nedovolenému přejezdu vozidel*, v případě znojemské brigády se jednalo hlavně o přejezdy železniční. Vedle toho, že lze předpokládat existenci mechanických zábran různého druhu, počínaje zastavováním vlaku na trati Břeclav – Vídeň před státní hranicí, výkolejkami v Šatově a vytrháním kolejí mířících ze Slavonic do Rakouska,¹⁸¹ liší se znojemská brigáda od chebské tím, že reaguje na týž příkaz i změnami v organizační struktuře. Jde o zřízení detašované čtyř 8. roty Devět Mlýnů v Šatově na železničním přejezdu Šatov – Retz v červenci 1952; později zde byla zřízena pohraniční rota. Dále rota Poštorná, ustavená počátkem července 1952, vytvořila detašované družstvo a umístila je na tzv. vídeňskou trať z Břeclavi. Pokud se týče možnosti násilných přejezdů, byla zde československá strana oproti západní hranici ve výhodě: do září 1955 mohla počítat s pomocí sovětského kontingentu v Rakousku.

Kontrolní orný pás

Kontrolní orný pás byl v první fázi orání zřizován ve velmi malé vzdálenosti od státní

¹⁷⁷ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 9, Vyhodnocení výkonu služby za srpen 1951, 4. brigáda.

¹⁷⁸ Tamtéž, k. 25, Operativně služební činnost za 1. čtvrtletí 1952, 4. brigáda.

¹⁷⁹ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 17, plán ŽTZ, 11. 10. 1953. V roce 1955 je to 81 věžových, 21 zemních a 19 pozorovatelů na budovách. Viz tamtéž, k. 18, č.j. PS-01114/11-OS-1955, příloha č. 1.

¹⁸⁰ Tamtéž, k. 68, č.j. PS-01804/11-OS-54 z 24. 12. 1954, Zřízení pozorovací věže u 2. roty a zranění příslušníků PS – vyšetřovací zpráva, 4. brigáda.

¹⁸¹ Tamtéž, k. 13, č.j. PS-00136/11-OS-52 z 2. 1. 1952, s. 4.

hranice. S oráním se započalo v říjnu 1951, kdy bylo zřízeno prvních 12 km pásu.¹⁸² I když záhy přišly stesky na malou operační hloubku, která souvisela se zemědělským využíváním okolní půdy až ke státní hranici, byl za rok 1951 orný pás zorán v délce 67 km.¹⁸³ Během jara následujícího roku byl pak zorán v dostupných místech zcela, tentokrát se udává již 134 km.¹⁸⁴

Vzdor udané délce byla v této době místa bez kontrolního pásu poměrně častá. Nelze totiž ještě uvažovat o kontrolním pásu v lesních průsecích, kde nebyly ani vytrhány pařezy. Zrovna tak nelze uvažovat o těžším terénu, jako např. močálovitý či naopak skalnatý terén, břehy řeky Dyje a jejích přítoků.¹⁸⁵ Na zorané pásy v těchto místech navazoval přinejmenším v létě roku 1952 jednostěnný drátěný zátaras.¹⁸⁶ Rovněž nebylo možné hovořit o tom, že by byly rozorány cesty nebo příkopy. Nebyl to tedy pás souvislý.

Další výhodou pro tzv. narušitele bylo, že trasa sledovala průběh státní hranice z poměrně malé blízkosti (10 m až několik desítek metrů), neboť při zjištění stop neměla hlídka časový prostor k zásahu proti nim.¹⁸⁷ Krom toho se vzhledem k množství zákrutů se trasa pásu se dosti prodlužovala, a proto hůř kontrolovala. Pohraniční hlídky také mátlly stopy, které občas zanechávali na trase orného pásu rakouští občané, pracující na polích při státní hranici.¹⁸⁸

Co se vzniku týče, takto zřizovaný kontrolní pás byl pro nedostatek techniky vytvářen prostředky JZD a STS a nikoli brigády. To pak kladlo omezení pro údržbu z hlediska potřeb PS (vláčení, přeorávání), neboť v první řadě byly zemědělské organizace vázány polními pracemi. Proto musela znojemská brigáda strpět podstatné omezení jeho funkčnosti, když např. po deštích zůstával na kontrolním pásu škraloup a rychle zarůstal travou, což hlídkám zhoršovalo detekci stop.¹⁸⁹

Koncepční změna nastala až v důsledku kontroly z Ministerstva národní bezpečnosti v červenci 1952. Zde bylo jednak 55 km ze 134 km pásu rovnou označeno za nevyhovující, jednak se měl vytrasovat nový kontrolní pás dále ve vnitrozemí, aby se tak pohraničnickům zvětšila operační hloubka mezi pásem a státní hranicí.¹⁹⁰ Nové trasování v srpnu a září 1952 pak spadá do souběhu s novou výstavbou DZ.¹⁹¹ Vzápětí po zřízení nového DZ byl podél této

¹⁸² AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 9, Vyhodnocení výkonu služby za říjen 1951, 4. brigáda.

¹⁸³ Tamtéž, č.j. PS-00136/11-OS-52 z 2. 1. 1952. Podle odhadů pak zbývalo zorat asi 100 km.

¹⁸⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 26, Vyhodnocení výkonu služby za červenec 1952, 4. brigáda.

¹⁸⁵ Tamtéž, Vyhodnocení výkonu služby za květen 1952, 4. brigáda.

¹⁸⁶ K 24. 9. 1952 se jej udává 5,8 km. Viz MP, Sbírký, materiály PS, pořadač č. 56/14, č.j. PS-001936/01-OS-52 z 25. 9. 1952.

¹⁸⁷ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 25, Operativní činnost za 3. čtvrtletí 1952, 4. brigáda.

¹⁸⁸ Tamtéž, k. 26, Vyhodnocení výkonu služby za srpen 1952, 4. brigáda. Starého orného pásu bylo k 24. 9. 1952 138 km. Viz MP, Sbírký, materiály PS, pořadač č. 56/14, č.j. PS-001936/01-OS-52 z 25. 9. 1952.

¹⁸⁹ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 25, č.j. PS-001267/11-OS-51 ze 3. 7. 1952.

¹⁹⁰ Tamtéž, k. 26, Vyhodnocení výkonu služby za srpen 1952, 4. brigáda.

¹⁹¹ Tamtéž, k. 27, Vyhodnocení výkonu služby za září 1952, 4. brigáda.

nové trasy zřízení i nový kontrolní pás. Nová trasa kontrolního pásu byla přímější, její charakteristikou je vedení po vnitřní hranici zakázaného pásma. Napřímení trasy mělo též umožnit jak méně náročné obdělávání a údržbu, tak zjednodušit sledování stop. Do konce podzimního období 1952 lze akceptovat jako reálný údaj, že je podél DZ zřízeno 126 820 m nového kontrolního orného pásu,¹⁹² přičemž zbývalo, pravděpodobně v obtížnějších úsecích, vytvořit kontrolní pás na 8 852 m. Vedle toho stále chyběl kontrolní pás na 34 742 m v lese, neboť stále nebyly vytrhány pařezy z průseků.¹⁹³

Mimo zlepšení kontroly orného pásu v důsledku napřímení mohlo jisté ulehčení přinést i využívání jezdeckých koní. Na druhé straně, alespoň zpočátku, jízda na koni kontrolu pásu, vzhledem k nízkému jezdeckému umu pohraničnicků, spíše zhoršovala.¹⁹⁴

V roce 1953 bylo přikročeno k vytrhávání pařezů v lesních průsecích. Následně se zřizuje orný pás i tam.¹⁹⁵ Ačkoli též směrnice MNB stanovila konec roku 1953 jako nejzazší termín pro doorání kontrolního pásu na celém úseku brigád,¹⁹⁶ problémem i v této fázi zůstala "obtížná" místa v terénu. V podmínkách znojenské brigády šlo hlavně o místa s velkými výškovými převýšeními, mnohdy skalnatá či spadající až k řece.¹⁹⁷ Typickými byly v této souvislosti úseky u rot Čížov a Lukov.¹⁹⁸

Zřizování a údržba orného pásu si i na nové trase vyžadovaly velkého objemu prací. K těm závažným patřilo uvedení do použitelného stavu po zimě, rychlé zarůstání travou a poškození ornice při velkých průtržích.¹⁹⁹ Po deštích vznikal škraloup, když naopak dlouho nepršelo, byl povrch orného pásu hrudkovitý, takže rovněž zachycoval špatně stopy.²⁰⁰ Z hlediska funkce orného pásu bylo problematické též období, kdy mrazem ztuhlý orný pás již nedetekoval stopy, a ještě nenapadl sníh, aby bylo možno zřídit kontrolní sněžný pás.²⁰¹

Přes tyto problémy, tedy problémy z hlediska potřeb PS nikoli tzv. narušitelů, se však stav kontrolního pásu v úsecích rot, zejména od jara 1954, zlepšoval, i když i nadále měl k představám velitelských článků (brigády nebo hlavní správy) daleko. Vliv na údržbu mělo přidělení páru tažných koní každé pohraniční rotě a vybavení nejen velitelství brigád, ale též velitelství praporů traktory. Po zimě 1954 se udává další nárůst délky orného pásu na 153,361 km a vybudování orného pásu v těžkém terénu 3,5 km, mimo les 2,5 km, tedy téměř 160 km

¹⁹² Tamtéž, k. 40, č.j. PS-00468/10-OS-53 z 22. (23.) 4. 1953, Hlášení o vykonaných ženijních pracích.

¹⁹³ Tamtéž, k. 22, č.j. N/4-00418/1953 z 11. 5. 1953.

¹⁹⁴ Tamtéž, k. 48, Vyhodnocení výkonu služby za únor 1953, 4. brigáda.

¹⁹⁵ Koncem 1. pololetí 1953 upraveno 4 350 m v lese. Viz tamtéž, k. 50, č.j. PS-001326/11-OS-53 z 3. 7. 1953.

¹⁹⁶ Tamtéž, k. 22, Nařízení náčelníka štábu PVS č. 0042, čl. 56, 11. 6. 1953.

¹⁹⁷ Tamtéž, k. 50, Operačně situační hlášení za 3. čtvrtletí 1953, 4. brigáda.

¹⁹⁸ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 17, plán ŽTZ 1953.

¹⁹⁹ Např. při průtrži 24. 6. 1953 bylo poškozeno asi 14 000 m kontrolního pásu, zvláště v obtížných místech. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za červen 1953, 4. brigáda.

²⁰⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 50, Operačně situační hlášení za 3. čtvrtletí 1953, 4. brigáda.

²⁰¹ Tamtéž, k. 50, Vyhodnocení výkonu služby za listopad 1953, 4. brigáda.

celkem.²⁰²

Výstavba drátěného zátarasu

Výstavba drátěného zátarasu a jeho následné „zpevňování“ elektrifikací a minováním jsou u znojenské brigády poněkud zpožděny, bereme-li jako předmět srovnání chebskou brigádu. Počáteční fáze výstavby DZ, která u Chebu začala v prosinci 1951, zde spadá do období února a března 1952 (27,5 km drátěného zátarasu), ovšem stejně jako v chebském případě probíhá DZ především v lesnatých úsecích brigády. Stejně je také to, že je prováděna soustředěním ženijních jednotek od PS, a tudíž překážky vznikly poměrně rychle.²⁰³ Na rozdíl od chebské akce jde výhradně o stavbu třístěnné překážky. DZ byl vytvářen v úsecích rot Slavonice, Písečné a Podhradí (vše 1. prapor Jemnice). U 2. praporu Znojmo se zřizují drátěné překážky v úseku od Podmyčů po Hnánice (od detašované čety Kratochvílova hájenka 6. roty Čížov po detašovanou četou Šatov 8. roty Devět Mlýnů). Jediný DZ zřízený mimo les probíhal poblíž Mikulova podél trati Mikulov Břeclav tam, kde se přibližovala státní hranici.²⁰⁴ Pak zřizování ustalo, některé úseky vybudovaného DZ byly koncem června 1952 zaminovávány nástražnými minami.²⁰⁵

Druhá etapa výstavby DZ se zaměřila, ve shodě s trendem, který byl pozorovatelný i u chebské brigády, na výstavbu DZ v co možná největší délce. Zatímco chebská toto činí během roku 1952 a včetně elektrifikace, znojenská „dohání“ opět kampaní, na jejímž uskutečnění mohla mít podíl i červencová ministerská kontrola u brigády.²⁰⁶ Poté, co brigáda vytyčila novou trasu a vybuodovala vlastními silami 20 km třístěnného DZ během září,²⁰⁷ bylo k ní soustředěno na 900 nováčků nástupního termínu z léta 1952.²⁰⁸ S pomocí těchto byl za 18 dnů měsíce října vybudován DZ o délce 130 km.²⁰⁹ Poté může brigáda vykázat 165,614 km DZ. V tom je zahrnut dílem i DZ z první etapy. Jelikož není zahrnut celý, je zřejmé, že část (oblast Mikulova) byla přestavěna.

Jak již bylo řečeno, ve srovnání s Chebem nebyla vybudována na střední stěně osnova

²⁰² Tamtéž, k. 18, PS-001114/11-OS-1955 z 18. 1. 1955, příloha č. 2. Hovoří se též o tom, že je „*KP po celé délce DZ*“. Viz MP, Sbirky mat. PS, rok 1954, pořadač 52/1, č.j. PS-001680/01-OS-54 z 27. 11. 1954. Dle rozkazu velitele PVS č. 0062 z 12. 3. 1954 byla délka DZ 165 km (AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 105).

²⁰³ Ve výkazu počtů 4. brigády k 1. 3. 1952 je uvedeno 240 přivelených mj. od ženijních čet brigád Volary, Cheb, Planá, Poběžovice, Sušice, Č. Budějovice, K. Vary. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 28.

²⁰⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 25, např. č.j. PS-00716/11-OS-52 ze 4. 4. 1952 a Vyhodnocení výkonu služby za březen 1952, 4. brigáda.

²⁰⁵ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 25, č.j. PS-1267/11-OS-1952 z 3. 7. 1952.

²⁰⁶ Kontrola byla ve znamení kritiky všech dosud vybudovaných ŽTZ: orného pásu i drátěného zátarasu. Viz tamtéž, k. 26, Vyhodnocení výkonu služby za červenec 1952, 4. brigáda.

²⁰⁷ Tamtéž, k. 50, Vyhodnocení výkonu služby za září 1953, 4. brigáda. K 24. 9. 1952 uvádí znojenská brigáda celkově 39 km DZ – viz MP, Sbirky, mat. PS, č.j. PS-001936/01-OS-52 z 25. 9. 1952.

²⁰⁸ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 22, Nařízení náčelníka PVS č. 010 z 8. 11. 1952. Podle výkazů počtů (tamtéž, k. 29) dokonce k 1. 10. 1952 1 136 přivelených – od brigády Planá a Sušice a z Prahy.

²⁰⁹ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 16, č.j. PS-00421/01-OS-53 z 18. 2. 1953, s. 5.

vodičů elektrického proudu vysokého napětí. Místo toho se u 4. brigády sází na zaminovávání DZ a opatřování nástražnými osvěcovadly. Tzv. zpevnování DZ elektrifikací je za chebskou situaci zpožděno o rok, když první úsek elektrifikovaného DZ je dán do provozu v březnu u roty Jaroslavice v délce 9 150 m.²¹⁰ Přitom chebská brigáda má v této době již 58 579 m elektrifikovaného DZ, což svědčí o věnovaném důrazu na západní hranici. Pak se pokračuje podle „zatíženosti úseků“: sousedé Jaroslavic z 3. praporu, roty Ječmeniště a Hevlín, dále Novosedly a Mikulov. Koncem 1. pololetí roku 1953 byl touto akcí elektrifikován DZ v délce 44 513 m.²¹¹

Při zjišťování dalšího vývoje výstavby elektrifikace DZ lze v případě Znojma využít skutečnosti, že se časově téměř kryje s komisionálním přezkušováním a přebíráním EZOH. S využitím těchto předávacích protokolů dokumentů a také plánů z roku 1953 lze usoudit, že koncem roku 1953 z rot 1. praporu Jemnice zůstala nezapojena pouze rota Kratochvílova hájenka, u rot 2. praporu Znojmo nebyla natažena osnova vodičů u rot 7. Čížov, 8. Lukov, 9. Devět Mlýnů. Roty 3. praporu Hrušovany měly vybudovány EZOH všechny, poslední přišly na řadu v prosinci též všechny roty praporu Břeclav. Tudíž lze vyslovit závěr, že koncem roku 1953 je elektrifikován DZ u 21 rot z celkových 25. I přes riziko povodní byl tedy elektrifikován a připojen na síť úsek od Poštorné po soutok Dyje s Moravou²¹² a během roku 1954 je pak doloženo elektrifikování i zbylých čtyř rot s obtížným terénem.²¹³ Poté dosáhla délka elektrifikovaného DZ shody s dosud postaveným třístěnným drátěným zátarasem.

V souvislosti s údržbou vybudovaného EZOH se během roku 1953 objevily v obdobném vydání tytéž problémy, jež byly zmíněny při rozboru chebské situace. Kontroly totiž konstatovaly nepřehledný DZ v průsecích vlivem blízkých keřů a stromů, množství ponechaného dřeva podél trasy DZ, které by mohlo usnadnit překonání DZ, a pozastavovaly se nad zanedbáním oprav DZ po vystřelování pařezů. Obtížná byla údržba DZ při vysekávání trávy, problém vznikal zvláště při zaminovaném DZ, neboť jej bylo nutné odminovat DZ a trávu žnout srpem.²¹⁴ Jelikož k této činnosti nebylo pohraničnicků nazbyt, vedlo to zhusta k tomu, že pro zkraty způsobené vzrostlou travou byly dlouhodobě vypnuty první a druhý

²¹⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za březen 1953, 4. brigáda. Reakce na připojení elektřiny do DZ nepostrádá nádech komiky: „...dosud zde bylo nalezeno 60 mrtvých zajíců... Jestli nebudou podniknuta nějaká opatření k zabránění přístupu zvěře do DZ, bude prakticky vyřešena myslivost v ZP.“

²¹¹ Tamtéž, k. 50, č.j. PS-001326/11-OS-53 z 3. 7. 1953.

²¹² Tamtéž, k. 22, protokoly o předání a převzetí EZOH. AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 17, plán ŽTZ, 11. 10. 1953.

²¹³ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 17, Plán ŽTZ na rok 1954.

²¹⁴ Občasná zranění minou při vysekávání trávy (viz např. AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 48, č.j. PS-011332/11-OS-55 z 22. 7. 1955) vedla vždy k obnově zákazu vysekávat zaminovaný DZ. Zatím nebyl nalezen jediný doklad, který by svědčil o vyzvednutí min z minového pole za účelem kosení trávy v drátěném zátarasu.

vodič ze čtyřdrátové osnovy vodičů.²¹⁵ Vzhledem k tomu, že většina překonání EDZ se dála podlezením drátů, jsme konfrontováni se zajímavým dokladem funkčnosti tohoto zabezpečení... Ohled na snadnější údržbu vedl v roce 1955 k volání po slaboproudé signalizaci.²¹⁶ Připočteme-li ještě, vlivy počasí, které se u Chebu neprojevíly – přívalové deště (červen–červenec 1953)²¹⁷ a povodně, zvláště u rot Lány a Ruské Domy,²¹⁸ je zřejmé, že všechny tyto potíže při udržování DZ ve funkčním stavu jsou pro znojenskou brigádu svízelnější než pro chebskou.²¹⁹ Na jedné straně je zde větší délka ŽTZ a na straně druhé méně početné zabezpečovací jednotky než u chebské brigády. I to může být jedním z důvodů, proč nedochází k tak rychlé obměně ŽTZ či výstavbě jiného druhu DZ jako u chebské brigády.

Průchody mezi jednotlivými úseky byly zprvu zahrazeny přemístitelnými rozsocháči, později, od léta 1953, byly zhotovovány podchody a vrata; ta se následně elektrifikují.²²⁰ Při zapínání proudu do DZ pocítují tytéž problémy s brněnskými rozvodnými závody ohledně vypínání elektrického proudu do vodičů DZ.²²¹ Stejně jako v chebském případě byla jednání bezvýsledná.

Na konci roku 1954 se uvádí 172 km DZ, z toho 10 km nové trasy, v DZ 80 vrat a 70 podkopů.²²² V podstatě se udržuje to, co již bylo vybudováno při velké stavební akci koncem roku 1953.

Minování drátěného zátarasu

Rovněž započítí minování bylo, stejně jako zřizování jiných druhů ŽTO, pozdější než u chebské brigády, ač ne tolik jako v případě elektrifikace DZ: první minování drátěných překážek bylo uskutečněno koncem června 1952²²³ a doložitelná délka minových polí je 7,5 km. Jednalo se o lesní úseky 1. a 2. praporu (Jemnice a Znojmo), u rot 1. Slavonice, 2. Písečné a 7. Lukov. K minování bylo využito protipěchotních min PP-Mi-D s nástražným drátem.²²⁴

Už první zaminování drátěného zátarasu (červen, červenec 1952) byl provázen

²¹⁵ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 58, Vyhodnocení výkonu služby za duben 1954, 4. brigáda; tamtéž, k. 59, Vyhodnocení výkonu služby za červen 1954, 4. brigáda.

²¹⁶ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 19, č.j. PS-00796/01-OS-56 z 27. 4. 1956, Návrhy na opatření ku zlepšení provádění ostrahy státních hranic a organizace práce PS, od 4. brigády pro ministra vnitra Baráka. Zde též zmíněn předešlý návrh brigády č.j. PS-0011449/11-OS-55 z 19. 11. 1955 pro HS PS.

²¹⁷ Viz výše u popisovaného poškození orného pásu.

²¹⁸ Viz opravy DZ u těchto dvou rot po povodních ve 3. čtvrtletí 1954. AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 56, č.j. PS-001377/11-OS-1954 z 5. 10. 1954.

²¹⁹ Při stálých změnách DZ v důsledku elektrifikace, minování i zajišťování nástražnými osvětlovadly hlídky nejsou s to „dešifrovat“ změny DZ vzniklé vlivem překonání DZ tzv. narušitelem. AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 48, Vyhodnocení výkonu služby za duben 1953, 4. brigáda.

²²⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 50, č.j. PS-001964/11-OS-1953 ze 4. 10. 1953.

²²¹ Tamtéž, k. 22, č.j. PS-002160/11-OS-1953 ze 4. 11. 1953.

²²² AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 18, č.j. PS-001114/11-OS-55 z 18. 1. 1955, přílohy č. 2 a 7.

²²³ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 26, Vyhodnocení výkonu služby za červen 1952, 4. brigáda.

²²⁴ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 15, Položení minových polí v roce 1952. Způsob minování byl rozebrán v pasážích věnovaných chebské brigádě.

množstvím výbuchů. K aktivování min docházelo v důsledku nárazů větru na nástražný drát, usednutím ptáků na nástražný drát, zvěří, námrazou na drátu.²²⁵

Přes tato, z hlediska PS, známá negativa a odmítavou dikci hodnocení přínosu zaminovaných drátěných zátarasů ve zprávách brigády byly během listopadu a prosince 1952 zaminovány dvě třetiny drátěného zátarasu vystavěného říjnovým soustředěním několika set pohraničnicků. Doložit lze, dle dochovaných záznamů o minových polích, bezmála 67 km DZ zaminovaného protipěchotními minami s betonovým obalem (PP-Mi-B) a s nástražným drátem. V menší části se tyto miny střídaly s již zmíněnými protipěchotními minami s dřevěným obalem (PP-Mi-D).²²⁶ Vzhledem k tomu, že betonové miny měly větší dosah, byly umístěovány na tzv. nebezpečné úseky, tedy na místa, kam se soustřeďovaly pokusy o přechod státní hranice. Při této fázi minování byl zaminován DZ všech rot v souvislém pásu od 10. roty Ječmeniště (prapor Znojmo), přes Jaroslavice, Hevlín, Hrabětice, Novosedly, Březí a Mikulov 3. praporu Hrušovany až po Sedlec, Valtice a Boří dvůr u praporu Břeclav.²²⁷

Po následném jarním přeminovávání či dominovávání některých úseků je na konci prvního pololetí 1953 udáváno zaminovaných necelých 83 km DZ minami s nástražným drátem.²²⁸ (Obr. 3.) Jsou zaminovány lesnaté úseky při státní hranici u 1. praporu, exponovaná místa u 2. praporu od roty Devět Mlýnů po Hatě. Další souvislý pás pak začíná mezi Ječmeništěm a Jaroslavici a končí s mikulovskou rotou. Pak následuje menší mezera a další úsek minových polí, jenž začíná u roty Sedlec a končí v úseku roty Poštorná na břehu Dyje.²²⁹

K již zmíněným 83 km nástražného minového pásu přibylo v téže době ještě 15 km minových polí nášlapných.²³⁰ Částečně byla tato pole položena samostatně do dosud nezaminovaného DZ (viz v květnu 1953 2 242 m u 1. praporu roty 1. Slavonice, 3. Rancířov, 4. Uherčice a u 2. praporu rota Devět Mlýnů (3 268 m)), částečně zdvojovala již položená pole min s nástražným drátem (např. u Novosedel cca 2 610 m).²³¹ (Obr. 4.)

Vlivem důrazu na minování měla znojemská brigáda více zraněných výbuchem miny než chebská. Na vině mohlo být několik faktorů: od nižší vycvičenosti ženistů, přes rutinu při minování po přírodní vlivy či rozlehlost úseku a dodržování předpisů normálními

²²⁵ Např. u roty Devět Mlýnů došlo během července 1952 k 26 výbuchům min. Zpráva brigády poznamenává, že zaminování překážek „dosud nám prakticky nepomohlo, ba naopak nám udělalo v překážkách mnoho škody“. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 26, Vyhodnocení výkonu služby za červenec 1952, 4. brigáda. Též pro zimní podmínky AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 27, Vyhodnocení výkonu služby za prosinec 1952, 4. brigáda.

²²⁶ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 15, Položení minových polí 1952.

²²⁷ Tamtéž, k. 17, Plán ženijního zajištění, 18. 11. 1952.

²²⁸ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 50, č.j. PS-001326/11-OS-53 z 3. 7. 1953.

²²⁹ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 17, plán ŽTZ 1953.

²³⁰ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 50, č.j. PS-001326/11-OS-53 z 3. 7. 1953.

²³¹ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 15, Položení minových polí v roce 1953.

pohraničníky při hlídce.

Vedle stížností na časté výbuchy min z blíže neurčených příčin, které ohrožovaly hlídkující pohraničníky a zhoršovaly stav DZ, jsou zde i stesky na „šablonovitost“ minového pole, které tzv. narušitelé znají, a proto úspěšně překonávají. Pohledem PS bylo nevýhodou i to, že minové pole bylo blízko státní hranice, tudíž dobře pozorovatelné.²³² Snad jen časté výbuchy (podobně jako v Aši) mohou odrazovat od přechodu, jinak převažovaly nevýhody, k nimž se přidávalo též zmíněné obtížné vysekávání trávy mezi nástražnými dráty a drátěným zátarasem. I „zdokonalení“ nášlapnými minami mělo řadu obtíží: oproti chebské situaci se setkáme s odplavováním zeminy z položeného minového pole v důsledku průtrží.²³³

Další minování probíhá od sklonku června do sklonku srpna a poté v říjnu 1953 po provedené elektrifikaci.²³⁴ Koncem roku tak dosahuje minové pole na nástražný drát svého maxima, cca 111 km.²³⁵ Tímto minováním dochází ke scelení úseků, které dosud existovaly a jak jsme je zachytili na jaře 1953. Drátěný zátaras byl zaminován nástražnými minami v celistvém pásu od roty Devět Mlýnů (od břehu Dyje) po břeh Dyje u Poštorné. Čili došlo k dominování úseků mezi Hatěmi a Ječmeništěm a mezi Mikulovem a Sedlcem. Stranou scelování zůstal i nadále 1. prapor, jehož jen některé roty měly DZ zaminován (1. Slavonice, 3. Rancířov a 5. Stálky). Některé z pohraničních rot měly již zmiňované souběžné kladení minového nášlapného pole – např. Slavonice, Rancířov, Jaroslavice, Ječmeniště, Valtice, Březí, Mikulov, Sedlec. Naopak bez minových polí zůstaly 2., 6.–8. rota. 4. rota Uherčice měla položeny (v části úseku) nášlapné miny.²³⁶

Když po zimě 1953–54 znojemská brigáda bilancovala možnosti dlouhodobého využívání minového pole jako jednoho z druhů ŽTO, došla obdobně jako o rok dříve k závěru, že používání min pro dlouhodobé umístění na státní hranici je nemožné. Funkčnost min totiž klesla na minimum – vlivem povětrnostních podmínek nástražné dráty rezivěly, rozněcovače rovněž (v případě rozněcovačů se to vztahovalo jak na nástražná, tak na nášlapná minová pole). Tyto závěry však nevedly HS PVS k vyloučení min ze znojemského systému ŽTZ jako v případě chebském, kde byla do konce roku 1954 likvidována minová pole jako celek. V případě znojemské brigády totiž došlo k modifikaci, když se místo nástražného minového pole přikročilo k vytváření minových polí nášlapných. Zjevně se tak zohlednilo pouze to, že v nástražných minových polích byly miny i dráty viditelné, a jelikož se tento

²³² Jsou doklady střelby do min v DZ rakouskými občany s použitím loveckých zbraní. Viz např. AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 14, č.j. PS-02425/11-OS-52 z 11. 12. 1952. DZ byl vzdálen 26 m od státní hranice.

²³³ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za červen 1953, 5. brigáda.

²³⁴ Tamtéž, k. 49 a 50, Vyhodnocení výkonu služby za měsíce červenec, srpen a říjen 1953, 4. brigáda.

²³⁵ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 18, č.j. PS-001114/11-OS-55 z 18. 1. 1955, přílohy č. 2 a 7.

²³⁶ Tamtéž, k. 17, Plán ŽTZ, 11. 10. 1953.

způsob vyskytoval v celé PS, tak “skuteční agenti” mohli bez předchozího průzkumu přecházet v kterémkoli prostoru.²³⁷

Po likvidaci (odminovávání) 111 km nástražného minového pole a starého nášlapného pole (26 km) se tedy přistoupilo ke zřizování výhradně nášlapných polí. Toto rozhodnutí se realizovalo navzdory tomu, že byly známy případy odplavení min na komunikace v důsledku dešťů nebo splavení zeminy z minových polí. Přesto se tedy přikročilo během dubna a května 1954 k zaminovávání poměrně rozlehlých úseků nášlapnými minovými poli. Jelikož množství min bylo nad síly ženijní čtyři brigády, byly k položení min povolány od čs. armády, 2. vojenského okruhu 8. pevnostní brigády Rajhrad, jednotky dvou ženijních praporů, resp. poddůstojnické školy. Původní ideou bylo položit nášlapná minová pole v celém rozsahu 111 km pole nástražného. Nakonec však touto akcí, trvající od sklonku dubna 1954 do srpna 1954, položená minová pole dosáhla délky „pouze“ 49 km.²³⁸ Lze říci, že, tento rozsah minování se zaměřil na některé oblasti podle „zatíženosti“ úseku. U prvního praporu nelze stanovit jediný úsek (např. to byla oblast Slavonic), u znojemského praporu oblast od Dyje u Hnánic po Ječmeniště, u 3. praporu oblast Mikulova a okolí. Na toto navazoval 4. prapor se zaminovaným úsekem od Valtic po železniční trať na Vídeň. Reálně lze odhadnout, že na tuto akci bylo spotřebováno minimálně 70 000 protipěchotních min, pravděpodobně však více.²³⁹

Při hledání vysvětlení, proč byla minová pole na rozdíl od chebské situace v roce 1954 na znojemském úseku ještě „v rozkvětu“, je možné vyslovit několik hypotéz. Vliv mohla mít plánovací činnost HS PVS, kdy bylo nutno žádat o odebrání min s velkým předstihem. Druhou příčinou mohla, i přes každoroční posilování, být nižší hustota pohraničnicků na kilometr státní hranice oproti chebské, a tím i snaha vyvážit slabší pokrytí úseků rot. Třetí příčinu bylo možné vidět v komunikační přístupnosti hranice s Rakouskem a v malé šíři hraničního a zakázaného pásma. Konečně podpůrně mohla působit i skutečnost, že nášlapnými minovými poli byly likvidovány jeden či dva pokusy o přechod státní hranice.²⁴⁰

Fáze využívání nášlapného minového pole byla po určité době také opuštěna, neboť dlouhodobě položená minová pole přestávala být funkční.²⁴¹ K likvidaci těchto minových polí pak mohlo dojít nejpozději v srpnu a září 1956, kdy je zmíněno odminování úseku Novosedly – Poštorná, resp. až v květnu 1958, kdy je zmíněno odminování v úseku Kratochvílova Hájena.²⁴² Stejně jako u těchto, tak i u doložených odminování je třeba říci, že ztráta

²³⁷ AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 58, Vyhodnocení výkonu služby za březen 1954, 4. brigáda.

²³⁸ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 18, č.j. PS-001114/11-OS-1954 z 18. 1. 1955.

²³⁹ Tamtéž, k. 19, Položení minových polí 1954.

²⁴⁰ Zadržení manželů F. v červnu 1953. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 49, Vyhodnocení výkonu služby za červen 1953, 4. brigáda. Druhý případ se stal v roce 1954.

²⁴¹ AMV Brno-Kanice, f. 2341, k. 19, č.j. PS-001109/11-OS-56, s. 10.

²⁴² Tamtéž, Položení minových polí 1954. Doklady o odminování zbylých úseků nebyly nalezeny. Poslední rot,

funkčnosti minových polí mohla nastat již dávno před termínem odminování, uvědomíme-li stesky na rezivění rozněcovačů či rozpad náložek min. V některých případech mohlo jít i o to, že již bylo minové pole celé nebo z části odminováno a bylo třeba mít jistotu vzhledem k bezpečí pohybu osob tímto prostorem.

Závěr

V nastíněném přehledu jsme zmínili hlavní druhy ženijnětechnických opatření. Pojednali jsme je částečně samostatně, i když působily v „koexistenci“, neboť tento způsob poskytl prostor jak pro charakteristiku konkrétního ženijnětechnického opatření, tak k nastínění jeho využívání v podmínkách chebské brigády během zkoumaného pětiletého období. Přitom bylo možné ukázat i vzájemné souvislosti mezi jednotlivými druhy ŽTO. Pořadí, v němž bylo o nich pojednáno, lze částečně ztotožnit s časovou posloupností započetí zřizování či používání těchto zařízení. Pasáže o vzniku a ustálení ŽTO u 4. znojenské pohraniční brigády pak dané poznatky doplňují o srovnání s tím úsekem státní hranice, kde vznikala jiný typ pohraničního útvaru, jehož úsek hranice nebyl tak preferován.

V době bezprostředně následující po zaujetí nové sestavy oběma útvary PS na státní hranici nebylo budování tzv. ženijnětechnických opatření na pořadu dne. Důvody byly mnohostranné. Tvořila se pravidla služby a řešily především problémy organizačního charakteru: dislokace rot, výstavba jednotek, včetně zabezpečovacích jednotek, řešily se stavy jednotek, jejich ubikace a zásobování. Z hlediska výstavby bylo další velkou skupinou problémů zásobování příslušným materiálem, nástroji a technikou. Svou roli sehrálo i zimní počasí, pro které nemohlo dojít k dostatečnému průzkumu lokalit. Vedle těchto, řekněme objektivních problémů, je nutno zmínit i vyjasňování koncepce v budování ženijnětechnických opatření, která se v roce 1951 teprve rodila a během zkoumaného období vykazovala určité korektury.

Studiem ženijnětechnického zabezpečení pak bylo možné ve zkoumaném období zjistit dvě tendence, mezi nimiž lze (při určitém zjednodušení) stanovit časový předěl na konec roku 1953, resp. do zimy 1953/1954. Charakteristickými rysy období prvního (či první tendence) je především postupné zřizování ŽTO a započetí jejich využívání. Ve snaze eliminovat úspěšné přechody státní hranice bylo usilováno o vybudování určitého druhu ŽTZ v co největším rozsahu v co možná nejkratší době. Přitom šlo též o to zříditi co nejvíce druhů ŽTZ, aby vytvořily systém, přičemž do pozadí byly odsouvány možné negativní dopady jak kt které vykazovaly nášlapná minová pole ve svém úseku, celkem přes 10 km, byly počátkem roku 1958 8. rota Kratochvílova Hájenka a 22. Mikulov. Viz AMV Brno-Kanice, f. 2357, k. 179, č.j. 00473, březen 1958.

hospodářské, tak na zdraví pohraničnicků.

Zdá se, že existující „idea“ ŽTZ byla zhmotněna u chebské brigády snad nejlépe ze všech brigád PS. Zde se po naznačeném „zpoždění“ práce na zřizování ženíjnětechnických zařízení rozběhly v závěru roku 1951 (kontrolní orný pás a kácení průseků). Důležitost úseku chebské brigády je přitom zdůrazněna i tím, že jsou na její úsek jako k první z brigád asi na dva měsíce převeleny ženíjní jednotky z celé sestavy PS. Do konce roku 1952 měla chebská brigáda ve svém úseku třístěnný drátěný zátaras, v lesních úsecích rozšířené průseky. Mimo les byl podél většiny zátarasu vybudován kontrolní orný pás. Kromě toho bylo v únoru 1952 přistoupeno k elektrifikaci drátěného zátarasu a v březnu k zaminování drátěného zátarasu. Všechny práce započaly na úseku státní hranice s NSR, a to konkrétně poblíž Aše (10. rota Nový Žďár a 11. Polná). To mělo před 1. 5. 1952 své „opodstatnění“, neboť z města ještě nebylo vystěhováno „nespolehlivé“ obyvatelstvo. Rok 1953 budování rozvíjel: kontrolní orný pás se budoval i v méně přístupných místech, s cílem scelit již vybudované úseky v co nejdelší bez přerušení. Po vystřílení pařezů z průseků byl zřízen i v lesních průsecích. Zaminovávají se další úseky a doplňuje elektrifikace překážek. Přitom se navíc již vybudované ženíjní zajištění přebudovalo či korigovalo: rozšiřovaly se průseky, kontrolní pás, modifikoval se elektrifikovaný zátaras a měnil způsob zaminování.

Budování ženíjnětechnických opatření bylo nesporně během na dlouhou trať. To je vidět i z toho, že chebská brigáda splnila tuto politickou objednávku co do extenze v zásadě na přelomu let 1952–53, tedy téměř po dvou letech. Nejvyšší hodnoty údajů o zřízeném ŽTZ pak vykazala brigáda na konci roku 1953. Tehdy byl takřka celý DZ elektrifikován (111 km), i když EZOH bylo zřízeno jen na hranici s NSR. K tomu bylo 32 km DZ „vybaveno“ minovými poli a v úseku sedmi pohraničních rot byl na trase DZ instalován 450 ks elektrických nástražných osvěcovadel. K tomu měla mít pohraniční rota po 50 nástražných osvěcovadlech na signální náboj. Ve značné délce procházel DZ lesními průseky (49 km) a podél DZ bylo zřízeno přes 100 km kontrolního pásu.

V průběhu zkoumaného období, úměrně s tím, jak přebírají pohraniční roty do užívání ženíjnětechnická opatření k výkonu služby, se uplatňuje druhá ze zmiňovaných tendencí. Její dominantou bylo udržení ŽTO v provozuschopném stavu. Na rozdíl od hektičnosti předchozí etapy měla v sobě tato tendence, zkoncentrovaná hlavně do let 1954 a 1955, příznak dlouhodobosti, snahy o spolehlivost a kvalitu, můžeme-li ovšem takto pozitivních slov s ohledem na osoby, vůči nimž bylo ŽTZ namířeno, v tomto případě užít. Příznakem byla snaha zřídit kontrolní pás i na extrémně náročných úsecích, jako byly bažiny, skalnatá podloží a terén s velkými výškovými rozdíly. Vedle toho se zkoušely další varianty minování DZ,

včetně nášlapných minových polí. Precizace systému služby vedla i k modifikaci konstrukce drátěného zátarasu, k překládání průběhu jeho trasy, k jeho napřimování a v důsledku toho k přemísťování trasy orného pásu a pozorovatelů.

Toto období doplňování a stabilizace systému přineslo i vědomí limitů ženíjnětechnických opatření, což je v určitém smyslu vyjádřeno i tím, že rostl počet směrnic pro stavbu a údržbu ŽTO s cílem ujednotit jejich technické parametry, vlastnosti, způsob výstavby a používání. Směrnice totiž reagovaly na praktický stav. V první řadě vycházely z uvědomění si nutnosti dlouhodobé a neustálé péče o ŽTO. To vedlo jednak k vytváření tabulkových míst vojáků pro tyto účely (příkladem jsou ženíjní družstva na praporech), ale současně i k zaměření na snižování materiálních nákladů. V případě snahy o snížení materiálních nákladů na přebudovávání drátěného zátarasu vyústila tato snaha v chebském úseku po polovině roku 1954 v odstranění min z DZ. Vyřazení min znamenalo jisté zvýšení „trvanlivosti“ DZ, zjednodušení a zkrácení oprav a údržby drátěného zátarasu i pruhu země v něm. Elektrifikovaný DZ tudíž nemusel být „zbytečně dlouhou dobu“ mimo provoz.

Odstraňování min z drátěného zátarasu bylo současně i jedním z projevů snížit rizika zranění pohraničnicků ve službě. Opět to souvisí s obzorem dlouhodobosti: bylo třeba zajistit relativně bezpečné využívání ženíjnětechnických opatření. I z dikce písemností je patrné, že se směrem k roku 1955 prosazuje vědomí, že Pohraniční stráž nemůže vůči veřejnosti obhájit úmrtí a těžká zranění pohraničnicků při využívání nástrahovadel či při službě a údržbě EZOH. Z toho pramenil tlak na dodržování bezpečnostních předpisů ve službě a projevem této tendence bylo koneckonců i nařízené komisionální přebírání EZOH v polovině roku 1953.

Komparace chebské situace se znojenskou umožnila v řadě případů rozšířit naše závěry. Základní shoda mezi oběma úseky panovala především v druzích ženíjnětechnických opatření a jejich parametrech. Na druhé straně znojenská brigáda jak pro delší úsek státní hranice, tak pro početně méně dotované zabezpečovací jednotky spoléhala při zřizování svých ŽTO v mnohem větší míře na kampaňovité provádění prací přivelenými jednotkami: typickými příklady jsou provádění výstavby drátěného zátarasu na podzim 1952 či jeho elektrifikace o rok později, eventuálně minování v roce 1954 jednotkami čs. armády. Z chápání úseku znojenské brigády jako tzv. vedlejšího vyplývá i určité zpoždění za vývojem zřizování ŽTZ u chebské brigády. Kupř. v zásadě plné elektrifikace jejího úseku bylo dosaženo v závěru roku 1953, tedy zhruba s ročním zpožděním. Největšího rozsahu DZ (170 km) bylo dosaženo až v roce 1954. Tato pozdní elektrifikace byla kompenzována zvýšeným důrazem na minování. Zde měl začátek minovacích prací zpoždění za chebskými pouze 2 až 3 měsíce, ale zaminovány pak byly dvě třetiny úseku (111 km koncem roku 1953), zatímco

chebská brigáda zaminovala jen asi třetinu. Určité vývojové zpoždění ve využívání min se však u znojenské brigády projevilo jinak. Zatímco chebská od minování po polovině roku 1954 zcela ustoupila, znojenská brigáda jen zaměnila nástražná minová pole za rozsahem poloviční (nikoli počtem min) pole nášlapná, jichž se zbavila nejdříve v roce 1956. Z toho pak vyplynula mnohem větší rizika pro její pohraničníky.

Zpracování vzniku a ustálení systému ŽTZ na státních hranicích umožňuje ukázat i na to, co pro republiku budování „železné opony“ znamenalo z hlediska národního hospodářství a jak silná musela být politická objednávka, aby bylo možné akceptovat tyto náklady jako daň za prosazení jejího záměru. Byly to především ekonomické ztráty spojené s úbytkem dřevní hmoty v příhraničních lesích, vznikající také z důvodu nemožnosti zpracovat všechno dřevo vytěžené při zřizování průseků. Bez významu nebylo ani druhotné poškození stromů vystřelováním pařezů, případně poškození lesa větrem (polomy) vlivem ztráty kompaktnosti lesního porostu. K tomu přistupovala nemožnost hospodářsky využívat prostor, v němž byla ŽTZ situována. Mimo to zde byla spotřeba ostnatého drátu, materiálu k výrobě transformátorů a dalších elektrotechnických zařízení. Nelze také zapomenout na odběr elektrické energie z rozvodné sítě, i když v tomto případě se obě pohraniční brigády musely smířit s vypínáním elektrického proudu ve špičkách a s příkazem zapínat EZOH jen na omezenou dobu.

Z hlediska pokusů o nedovolený přechod hranice je nesporně zajímavé zjištění, že po určitou dobu v roce bývala funkčnost systému podstatně omezena. Vedle problémů s funkčností druhů ŽTZ v zimě jmenujme jako zásadní alespoň vyřazení EZOH v důsledku výbuchů min, nucené vypínání proudu do spodních drátů pro zkraty způsobované vzrostlou travou nebo přerušení dodávek elektrické energie rozvodnými závody v době špiček (za soumraku a svítání). Přesto máme důvod se domnívat, že se to na zvýšení úspěšnosti tzv. narušitelů příliš neprojevilo, neboť v důsledku umístění ŽTZ v Zakázaném pásmu nemohly jeho defekty vejít ve známost veřejnosti. Vedle toho měly hlídky PS zpravidla na své straně také lepší znalost daného prostoru.

Tento článek se z rozsahových důvodů nemohl zabývat případy těch, kteří svůj pokus o překonání státní hranice neuskutečnili v důsledku existence ŽTZ, nebo těmi, jimž se rizika plynoucí ze služby při ženíjních opatřeních stala osudnými. Chtěl nalézt především odpověď na otázku, v jaké podobě existovala ženíjnětechnická opatření krátce po svém vzniku. Přitom chtěl poukázat na odstranění extrémů v jeho vybavenosti, jako bylo používání min, nepřetržitě zapnutí proudu atd., což způsobilo, že systém ŽTO mohl dlouhodobě „přežít“ své zakladatelské období. V důsledku toho se pak ŽTO s elektrifikovaným drátěným zátarasem v čele mohla stát ztělesněním železné opony až do konce roku 1965,

v modifikované podobě až do sklonku roku 1989.